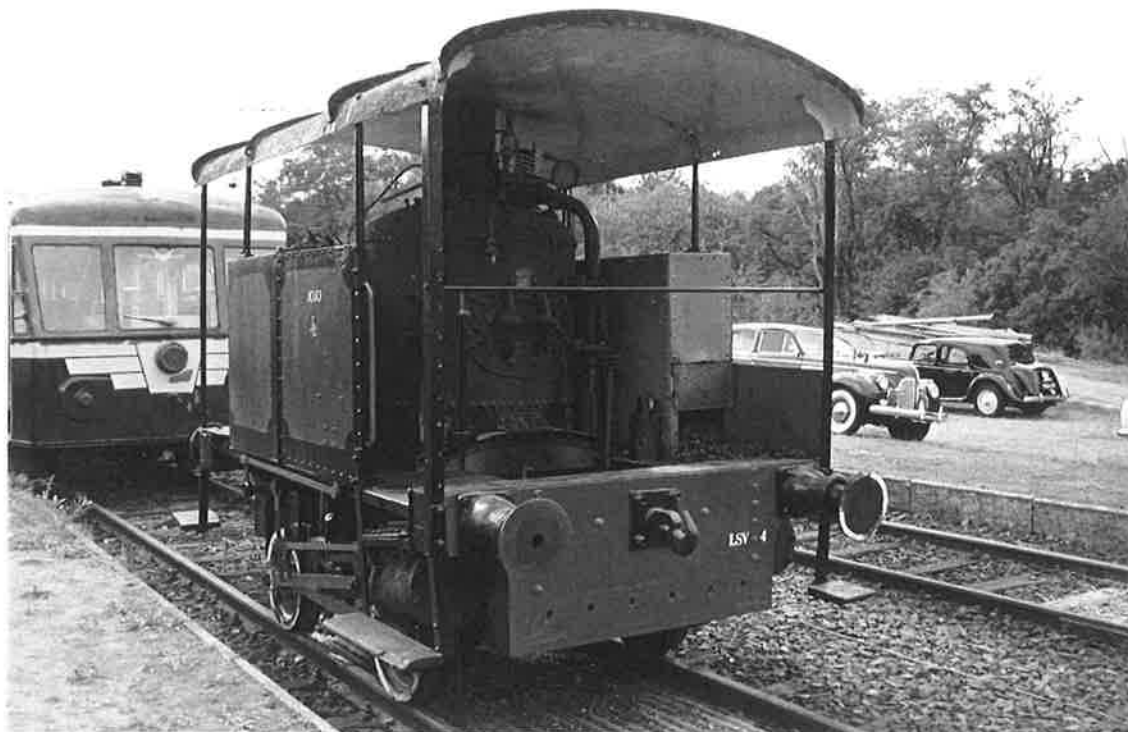


# L.S.V. - Tijdschrift



Lidgeld :  
650 BEF

Los nummer :  
150 BEF

## Inhoud 72

Stoomlok 45/53  
Stoomlok 93 (V)  
Type 262  
Type 120  
GCI pakwagen  
Wagen met verlaagde vloer

SNCF Bugatti  
Stelplaats Hasselt (VII)  
Exploitatie : lijn 118  
Zomerregeling 1959  
Seingestel type Saxby

## Augustus - September 1995

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

Afgiftekantoor : 3665 AS 1



# *Eerste stoomlokomotieven*

## *Later type 45 .*

Naast de lokomotieven gebouwd door St-Léonard (zie vorig nummer), bouwde ook Cockerill acht analoge lokomotieven met ongeveer dezelfde kenmerken : identieke diameter van de drie drijfwielen (nl. 1 450 mm) en dezelfde korte radstand (3 200 mm). Het verschil was vooral te vinden in de afmetingen van de ketel - die een iets kleiner vermogen had - en vooral in de vorm en de plaatsing van de ketel-appendages. Deze lokomotieven werden tussen oktober 1856 en maart 1857 aan de Etat Belge afgeleverd en kregen hier de bedrijfsnummers 221 - 228. Ze werden vooral de goederendienst over het ganse Etat Belge-net gebruikt, samen met de vorige lokomotieven.

Doch net zoals overige lokomotieven van dit type voldeden deze machines steeds minder in de zwaardere wordende goederendienst en verhuisden ze vanaf de eindjaren zestig naar de vlakkere lijnen in Oost- en West-Vlaanderen. Daar waar voor de St-Léonard machines nog een ombouw tot tenderlokomotieven voor het rangeerwerk en de stationsrangeringen beslist werd, ging ook deze verlenging van hun loopbaan voor deze acht lokomotieven niet door. Al in 1874 verdween de 223 al van de Belgische sporen en een jaar later was het de beurt aan de 228, dit met een loopbaan van minder dan twintig jaar.

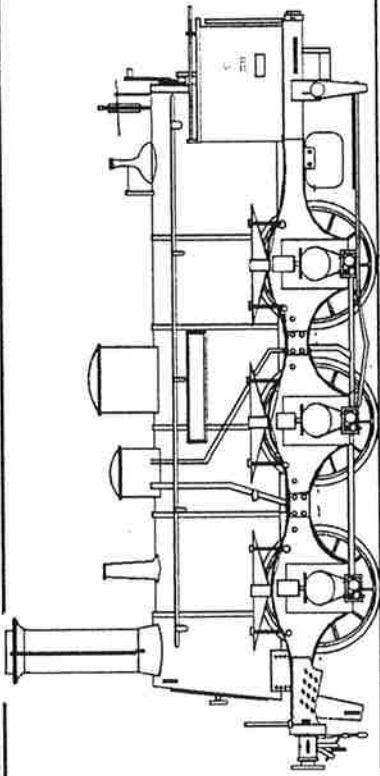
Door de sterke uitbreiding van de net en de overname van diverse concessies in deze periode, was er vanaf 1874 een groot tekort aan diverse soorten lokomotieven. Daar er van de privé-maatschappijen ook vele kleinere lokaallijnen overgenomen werden, was ook in deze dienst een nood aan verdere machines en hierdoor kregen de zes overblijvende lokomotieven een bijkomende kans. In 1876 werden ze - administratief ingedeeld als type 45, deze aanduiding kwam echter nooit op de machine zelf voor.

De resterende lokomotieven werden tussen 1877 en 1890 definitief uit de effectieven geschrapt. De onderstaande nummerlijst geeft een duidelijker beeld over de loopbaan.

| Nr. | Levering | Omb. | Schrapp | Bouwer    | Fabr.nr | Opmerkingen |
|-----|----------|------|---------|-----------|---------|-------------|
| 221 | 10/1856  |      | /1887   | Cockerill | 425     |             |
| 222 | 11/1856  |      | /1876   | Cockerill | 426     |             |
| 223 | 12/1856  |      | /1874   | Cockerill | 427     |             |
| 224 | 01/1857  |      | /1890   | Cockerill | 428     |             |
| 225 | 01/1857  |      | /1887   | Cockerill | 429     |             |
| 226 | 02/1857  |      | /1887   | Cockerill | 430     |             |
| 227 | 02/1857  |      | /1877   | Cockerill | 431     |             |
| 228 | 03/1857  |      | /1875   | Cockerill | 432     |             |

# Stoomlokomotieven Type 45

Reizigersdienst



| Loopbaan :                   | Kenmerken :                | Afmetingen :                      |
|------------------------------|----------------------------|-----------------------------------|
| Nummering : 221 - 228        | <b>Ketel :</b>             | Totale lengte : 8 720 mm          |
| Effektief bij bouw : 8       | Keteldruk : 8 bar          | Lengte chassis : 7 935 mm         |
| Bouwer : Cockerill           | Type ketel :               | Breedte : 1 100 mm                |
| Levering : 10/1856 - 03/1857 | Roosterlengte :            | Hoogte waterfenders : 4 200 mm    |
| Ombouw : /1874 - /1890       | Roosterbreedte :           | Hoogte dak : 3 415 mm             |
| Buiten dienst : C            | Roosteroppervlakte :       | Radstand (totaal) : 1 875 mm      |
| Asindeling : 60 km/h         | Verwar. opp. haard :       | Afstand as 1 / as 2 : 1 540 mm    |
| Snelheid :                   | Aantal vlampijpen :        | Afstand as 2 / as 3 : 1 745 mm    |
| <b>Aandrijving :</b>         | Lengte vlampijpen :        | Oversteek voor : 2 775 mm         |
| Type overbrenging :          | Diameter vlampijpen :      | Oversteek achter : 1 450 mm       |
| Plaatsing cilinders :        | Verwarmingsopp. pijpen :   | Diameter drijfwielen :            |
| Diameter cilinders :         | Totaal verwarmingsopp. :   | Massa (rijvaardig) : 29 485 kg    |
| Zuigerslag :                 | Diameter ketelromp :       | Aslast : 1ste as : 8 575 kg       |
| <b>Remming :</b>             | Dikte platen haard :       | 2 de as : 10 710 kg               |
| Kompressor :                 | pijpenplaat :              | 3 de as : 10 200 kg               |
| Debiet :                     | langsketel :               | Massa /lopende meter : 3 380 kg/m |
| Automatische rem :           | Inhoud ritvaardige ketel : | Inhoud waterfenders :             |
| Rechtstreekse rem :          | Inhoud stoomruimte :       | Inhoud kolenbak :                 |
| Handrem :                    | Oppervlakte stoomafgifte : |                                   |
|                              | Stoomrem :                 |                                   |
|                              | Schroefrem :               |                                   |

## *Stoomlokomotieven type 44*

*(van 1856)*

Derde bouwer voor dit type lokomotieven was Couillet, doch in tegenstelling met de overige konstruktors, ontwierp men hier een machine met asindeling B1 met echter dezelfde drijwielen, maar met een belangrijk grotere radstand. Deze acht machines werden tussen februari 1856 en december 1857 als nummers 213 - 220 aan de Etat Belge afgeleverd. Daar waar de voornaamste afmetingen van ketel en mechanisme dezelfde gebleven waren, was bij deze lokomotieven een belangrijke vernieuwing doorgevoerd, de achteraan geplaatste loopas was niet vervat in het vaste chassis, maar kon - weliswaar beperkt - zijdelings uitwijken. Hierdoor konden vooral de nauwere bochten gemakkelijker genomen worden.

Door deze eigenschap werden deze machines bij voorkeur op de bochtrijke lijn tussen Liège en Verviers langsheen de Vesdre ingezet. Stelplaats was hierbij Liège, verdere bereiden lijnen waren de verbindingen op het hoogplateau van Herve. Doch ook bij deze lokomotieven volstond het vermogen slechts voor een betrekkelijk korte periode en de levering van de zwaardere standaardmachines leidde ertoe dat ze vrij vlug verwezen werden naar de meer ondergeschikte dienst. Voor zover we hebben kunnen terugvinden, werden de meeste machines naar de streek rondom Brussel verplaatst en hier werden ze vooral gebruikt voor lokale treinen tussen Brussel-noord en Leuven en Tienen en tussen Schaarbeek en Aalst / Gent.

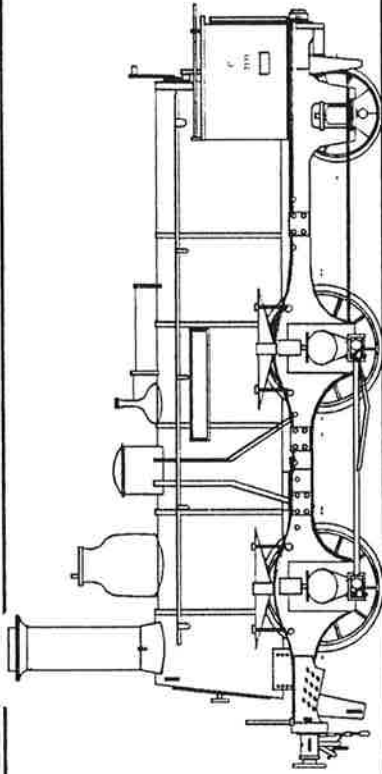
Vanaf 1869 werden de machines dan - zoals de machines van St-Léonard - omgebouwd tot tenderlokomotieven, waarbij het chassis verlengd werd, de nodige watertenders aangebracht werden maar ook een gesloten machinistenhuis kregen. Doch de ombouw werd over een langere periode uitgespreid en werd verzekerd door het Arsenaal van Mechelen. Bij de eerste type-aanduiding in 1876 werden de drie overgebleven machines het type 44, doch deze type-aanduiding bleef slechts enkele jaren geldig, de laatste omgebouwde machine verliet Mechelen omstreeks 1880.

| Nr. | Levering | Omb.  | Schrapp | Bouwer   | Fabr.nr | Opmerkingen             |
|-----|----------|-------|---------|----------|---------|-------------------------|
| 213 | 06/1856  |       |         | Couillet | 32      | worden alle<br>type 53. |
| 214 | 09/1856  |       |         | Couillet | 33      |                         |
| 215 | 12/1856  |       |         | Couillet | 34      |                         |
| 216 | 02/1857  | /1867 |         | Couillet | 35      |                         |
| 217 | 06/1857  | /1867 |         | Couillet | 36      |                         |
| 218 | 06/1857  |       |         | Couillet | 37      |                         |
| 219 | 11/1857  | /1868 |         | Couillet | 38      |                         |
| 220 | 12/1857  |       |         | Couillet | 39      |                         |

# Stoomlokomotief Type 44

Reizigersdienst

Wordt na ombouw type 53



| Loopbaan :                       | Kenmerken :   | Afmetingen :  |
|----------------------------------|---|---|
| Nummering : 213 - 220            | <b>Ketel :</b><br>Keteldruk : 8 bar                     | Totale lengte : 8 275 mm<br>Lengte chassis : 7 860 mm   |
| Effektief bij bouw               | Type ketel :<br>Roosterlengte :<br>Roosterbreedte :     | Breedte : 1 100 mm<br>Hoogte vloer :<br>Hoogte waterlenders :   |
| Bouwer : Couillet                | Roosteroppervlakte :<br>Verwar. opp. haard :            | Hoogte dak : 4 200 mm<br>Radstand (totaal) : 4 500 mm   |
| Levering : 06/1856 - 12/1857     | Aantal vlampijpen :<br>Lengte vlampijpen :              | Afstand as 1 / as 2 : 2 300 mm<br>Afstand as 2 / as 3 : 2 200 mm  |
| Ombouw : /1867 - /1880           | Diameter vlampijpen :<br>Verwarmingsopp. pijpen :       | Oversteek voor : 1 780 mm<br>Oversteek achter : 1 580 mm  |
| Buiten dienst : /1181 - /1896    | Totaal verwarmingsopp. pijpen :<br>Diameter ketelromp : | Diameter drijfwielen : 1 450 mm<br>Diameter loopwielen : 1 000 mm   |
| Asindeling : B1                  | Dikte platen haard<br>pijpenplaat<br>langsketel         | Massa (rijvaardig) : 30 000 kg<br>Aslast : 1ste as : 11 000 kg<br>2 de as : 11 000 kg<br>3 de as : 8 000 kg |
| Snelheid : 50 km/h               | Inhoud stoomruimte :<br>Oppervlakte stoomafgifte        | Massa /lopende meter : 3 820 kg/m<br>Inhoud waterlenders :<br>Inhoud kolenbak :                             |
| <b>Aandrijving :</b>             |   |   |
| Type overbrenging :              |   |   |
| Plaatsing cilinders :            |   |   |
| Diameter cilinders :             |   |   |
| Zuigerslag :                     |   |   |
| <b>Remming :</b>                 |   |   |
| Kompressor :                     |   |   |
| Debiet :                         |   |   |
| Automatische rem :               |   |   |
| Rechtstrecke rem :               |   |   |
| Handrem : Stoomrem<br>Schroefrem |   |   |

## *Stoomlokomotieven type 53 (ombouw van 1869)*

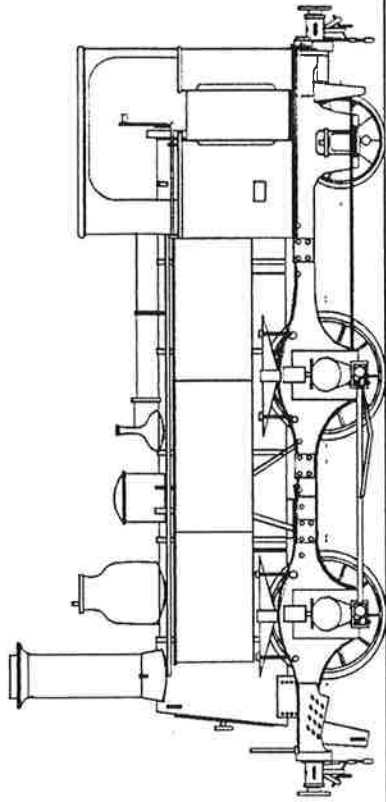
Net zoals de lokomotieven van het type 43, zouden ook de B1-machines 213 - 220 (later type 44) aangeduid worden voor een ombouw tot tenderlokomotieven. Hierbij werd de ketel en het mechanisme volledig bewaard, doch werden er zijdelings aangebrachte tenders bijgebouwd, werd het chassis verlengd en het nodige trek- en stootwerk achteraan aangebracht, werd een gesloten machinistenhuis bijgebouwd. Verder werden nog enkele verbeteringen doorgevoerd. Deze ombouw werd vanaf 1869 door het Arsenal van Mechelen uitgevoerd en duurde zeker tot omstreeks 1880. Voor de eerste klassifikatie van 1876 waren zeker al vijf lokomotieven getransformeerd.

De inzet bleef in de eerste jaren beperkt tot de Brusselse agglomeratie : eerst waren er de lokale reizigerstreinen tussen de grote Brusselse stations Leopoldswijk, Brussel-noord, Schaarbeek en Brussel-zuid via de rindlijnen, maar ook de aanvoer van leeg materieel was één van hun taken. Verder verzekerden deze lokomotieven ook stationsrangeringen te Schaarbeek, Brussel-noord en Brussel-zuid.

Tijdens de volgende jaren zou de inzet in het Brusselse beperkt worden tot de typische rangeerwerkzaamheden en vanaf 1880 zou de toestand van de eerst omgebouwde machines de sletgrens bereiken en werden de eerste lokomotieven uit het bestand geschrapt, maar anderzijds zwermden de machines over het ganse net uit. In 1882 vinden we de 6 overgebleven machines te Brussel-zuid, Schaarbeek, Leuven, Tienen maar ook één lokomotief te Blankenberge (nr 220). De meeste lokomotieven verdwenen echter in 1887 en 1888, maar juist de lokomotief van de stelplaats aan de kust hield het bijna 10 jaar langer uit : pas in 1896 zou de 220 zijn beperktere rangeerdiensten en de lokale goederentreinen tussen Blankenberge en Brugge opgeven en uit het bestand afgevoerd worden.

| Nr. | Levering | Omb.  | Schrapp | Bouwer   | Fabr.nr | Opmerkingen |
|-----|----------|-------|---------|----------|---------|-------------|
| 213 | 06/1856  |       | /1888   | Couillet | 32      | ex type 44  |
| 214 | 09/1856  |       | /1882   | Couillet | 33      |             |
| 215 | 12/1856  |       | /1887   | Couillet | 34      |             |
| 216 | 02/1857  | /1867 | /1883   | Couillet | 35      |             |
| 217 | 06/1857  | /1867 | /1887   | Couillet | 36      |             |
| 218 | 06/1857  |       | /1881   | Couillet | 37      |             |
| 219 | 11/1857  | /1868 | /1887   | Couillet | 38      |             |
| 220 | 12/1857  |       | /1896   | Couillet | 39      |             |

# Stoomlokomotief Type 53



|                       |                   |                            |                       |                        |            |
|-----------------------|-------------------|----------------------------|-----------------------|------------------------|------------|
| <b>Loopbaan :</b>     | 213 - 220         | <b>Kenmerken :</b>         |                       | <b>Afmetingen :</b>    |            |
| Nummering :           | 8                 | <b>Ketel :</b>             | 8 bar                 | Totale lengte :        | 8 815 mm   |
| Effektief bij bouw :  |                   | Keteldruk :                |                       | Lengte chassis :       | 7 860 mm   |
| Bouwer :              | Couillet          | Type ketel :               |                       | Breedte :              | 1 100 mm   |
| Levering :            | 06/1856 - 12/1857 | Roosterlengte :            |                       | Hoogte vloer :         | 4 200 mm   |
| Ombouw :              | /1867 - /1880     | Roosterbreedte :           |                       | Hoogte waterlenders :  | 4 500 mm   |
| Buiten dienst :       | /1181 - /1896     | Roosteroppervlakte :       | 7,233 m <sup>2</sup>  | Hoogte dak :           | 2 300 mm   |
| Asindeling :          | B1t               | Verwar. opp. haard :       |                       | Radstand (totaal) :    | 2 200 mm   |
| Snelheid :            | 50 km/h           | Aantal vlampijpen :        |                       | Afstand as 1 / as 2 :  | 1 780 mm   |
| <b>Aandrijving :</b>  |                   | Lengte vlampijpen :        |                       | Afstand as 2 / as 3 :  | 1 580 mm   |
| Type overbrenging :   | Walschaerts       | Diameter vlampijpen :      | 83,940 m <sup>2</sup> | Oversteek voor :       | 1 450 mm   |
| Plaatsing cilinders : | 2 binnenliggend   | Verwarmingsopp. pijpen :   | 91,173 m <sup>2</sup> | Oversteek achter :     | 1 000 mm   |
| Diameter cilinders :  | 430 mm            | Totaal verwarmingsopp :    |                       | Diameter drijfwielen : | 33 750 kg  |
| Zuigerslag :          | 600 mm            | Diameter ketelromp :       | 20 mm                 | Massa (rijvaardig)     | 11 800 kg  |
| <b>Remming :</b>      |                   | Dikte platen haard :       | 12 mm                 | Aslast : 1ste as       | 12 250 kg  |
| Kompressor :          | ---               | pijpenplaat                |                       | 2 de as                | 9 700 kg   |
| Debiet :              | ---               | langsketel                 |                       | 3 de as                | 3 830 kg/m |
| Automatische rem :    | Stoomrem          | Inhoud ritvaardige ketel : |                       | Massa /lopende meter   | 3 500 l    |
| Rechtstreekse rem :   | Schroefrem        | Inhoud stoomruimte :       |                       | Inhoud waterlenders :  |            |
| Handrem :             |                   | Oppervlakte stoomafgifte   |                       | Inhoud kolenbak :      |            |



## *Stoomlokomotieven type 93 : Nummerlijsten .*

| Oorspr.           | Numm.            | Bouwer       | Fabnr | Bouwj | Stelplaatsen   | Tot  | Schr.               |
|-------------------|------------------|--------------|-------|-------|--|--|---------------------|
| 7215<br>Köln      | 9300             | Hohenzollern | 1638  | 1903  | '48 > ABLejer  |  | 09/07/48            |
| 7301<br>Breslau   | 9301<br>93.001   | Union        | 1309  | 1904  |  |  | 01/04/53            |
| 7302<br>Altona    | 9302<br>93.002   | Orenstein    | 3030  | 1908  | Reichsbahn<br>Berchem<br>Antwerpen-D<br>Brugge                       | 22/12/45<br>22/10/56<br>01/02/58<br>23/05/63                         | 23/05/63<br>PV 157  |
| 7303<br>Elberfeld | 9303<br>93.003   | Union        | 1118  | 1900  | Reichsbahn<br>Aarschot<br>Antwerpen-D                                | 07/06/50<br>21/08/53<br>08/03/51                                     | 08/03/51<br>PV 49   |
| 7304<br>Elberfeld | 9304<br>93.004   | Union        | 1119  | 1900  |  |  | /55                 |
| 7305<br>Essen     | 9305<br>93.005   | Jung         | 527   | 1902  |  |  | /04/53              |
| 7302<br>Stettin   | 9306<br>93.006   | Union        | 1278  | 1903  | Reichsbahn<br>Antwerpen-Z<br>Antwerpen-D<br>Ath                      | 17/11/45<br>01/03/47<br>01/09/51<br>08/03/51                         | 08/03/51<br>PV 49   |
| 7307<br>Halle     | 9307<br>(93.007) | Hohenzollern | 1814  | 1905  |  |  | WO II<br>DR 91 1837 |
| 7304<br>Essen     | 9308<br>93.008   | Jung         | 526   | 1902  | Reichsbahn<br>Antwerpen-D<br>Oostende<br>Brugge                      | 24/02/47<br>19/04/47<br>16/02/59<br>09/04/59                         | 09/04/59<br>PV 152  |
| 7209<br>Köln      | 9309<br>93.009   | Humboldt     | 152   | 1902  | Reichsbahn<br>Antwerpen-D<br>Brugge<br>Oostende<br>Brugge            | 24/06/50<br>19/08/54<br>01/09/55<br>15/05/57<br>12/07/60             | 12/07/60<br>PV 194  |
| 7210<br>Köln      | 9310<br>93.010   | Humboldt     | 153   | 1902  | Reichsbahn<br>Antwerpen-D  | 12/01/46<br>08/03/54   | 08/03/54<br>PV 49   |
| 7211<br>Köln      | 9311<br>93.011   | Humboldt     | 153   | 1902  |  |  | /56                 |
| 7212<br>Hannover  | 9312<br>93.012   | Hohenzollern | 1579  | 1903  |  |  | WO II<br>DR 91 1845 |
| 7203<br>Köln      | 9313<br>93.013   | Humboldt     | 116   | 1902  |  |  | WO II<br>DR         |
| 7314<br>Elberfeld | 9314<br>93.014   | Humboldt     | 160   | 1908  | Reichsbahn<br>Aarschot<br>Ath<br>Antwerpen-D<br>St-Niklaas<br>Brugge | 29/09/45<br>05/01/52<br>22/05/53<br>16/07/58<br>02/09/60<br>20/06/63 | 20/06/63<br>PV 183  |
| 7205<br>Köln      | 9315<br>93.015   | Humboldt     | 148   | 1902  |  |  | /04/53              |

| Oorspr.           | Numm.          | Bouwer       | Fabrnr | Bouwj | Stelplaatsen   | Tot  | Schrapp.            |
|-------------------|----------------|--------------|--------|-------|--|--|---------------------|
| 7316<br>Elberfeld | 9316<br>93.016 | Humboldt     | 162    | 1902  |  |  | /55                 |
| 7217<br>Köln      | 9317<br>93.017 | Jung         | 645    | 1903  |  |  | /54                 |
| 7218<br>Köln      | 9318<br>93.018 | Jung         | 649    | 1903  | Reichsbahn<br>Walcourt<br>Antwerpen-D  | 29/09/45<br>28/05/46<br>08/03/54                                     | 08/03/54<br>PV 49   |
| 7319<br>Berlin    | 9319<br>93.019 | Borsig       | 5417   | 1905  | Reichsbahn<br>Aarschot<br>Antwerpen-D<br>Aarschot<br>Antwerpen-D<br>St-Niklaas | 29/09/45<br>09/03/46<br>30/08/47<br>19/02/53<br>06/01/58<br>29/07/58 | 29/07/58<br>PV 269  |
| 7220<br>Köln      | 9320<br>93.020 | Hohenzollern | 1690   | 1904  |  |  | /04/53              |
| 7321<br>Berlin    | 9321<br>93.021 | Wolff        | 597    | 1908  | Reichsbahn<br>Ath<br>Antwerpen-D<br>ABL  | 29/11/45<br>15/06/46<br>03/05/48                                     | verkocht            |
| 7202<br>Köln      | 9322<br>93.022 | Humboldt     | 145    | 1902  |  |  | /04/53              |
| 7323<br>Elberfeld | 9323           | Hohenzollern | 1702   | 1904  |  |  | WO II<br>DR 91 1846 |
| 7325<br>Essen     | 9324<br>93.024 | Hohenzollern | 1698   | 1904  | Reichsbahn<br>Antwerpen-Z<br>Ath<br>Brugge                                     | 24/11/45<br>08/12/45<br>17/12/53<br>21/06/57                         | 21/06/57<br>PV 190  |
| 7325<br>Elberfeld | 9325<br>93.025 | Hohenzollern | 1704   | 1904  |  |  | /04/53              |
| 7206<br>Köln      | 9326           | Humboldt     | 149    | 1902  |  |  | WO II<br>DR         |
| 7207<br>Köln      | 9327<br>93.027 | Humboldt     | 150    | 1902  |  |  | /55                 |
| 7228<br>Köln      | 9328<br>93.028 | Hohenzollern | 1746   | 1904  | Reichsbahn<br>Antwerpen-Z<br>Eeklo<br>Brugge<br>Oostende                       | 06/10/45<br>14/01/46<br>16/11/46<br>25/12/48<br>18/05/57             | 18/05/57<br>PV 156  |
| 7329<br>Altona    | 9329<br>93.029 | Hanomag      | 6138   | 1911  |  |  | /04/53              |
| 7230<br>Köln      | 9330           | Jung         | 776    | 1905  |  |  | WO II<br>DR         |
| 7204<br>Köln      | 9331<br>93.031 | Humboldt     | 147    | 1902  |  |  | /04/53              |
| 7208<br>Köln      | 9332<br>93.032 | Humboldt     | 151    | 1902  | Reichsbahn<br>Ath<br>Oostende  | 29/09/45<br>17/12/53<br>17/02/58                                     | 17/02/58<br>PV 43   |
| 7218<br>Hannover  | 9333<br>93.033 | Henschel     | 7669   | 1906  | Reichsbahn<br>Antwerpen-D  | 13/03/46<br>08/03/54   | 08/03/54<br>PV 49   |
| 7334<br>Mainz     | 9334<br>93.034 | Jung         | 903    | 1906  |  |  | /04/53              |
| 7335<br>Elberfeld | 9335<br>93.035 | Humboldt     | 518    | 1908  | Reichsbahn<br>Aarschot<br>Antwerpen-D<br>Brugge                                | 06/10/45<br>10/01/48<br>08/07/54<br>27/02/62                         | 27/02/62<br>PV 63   |

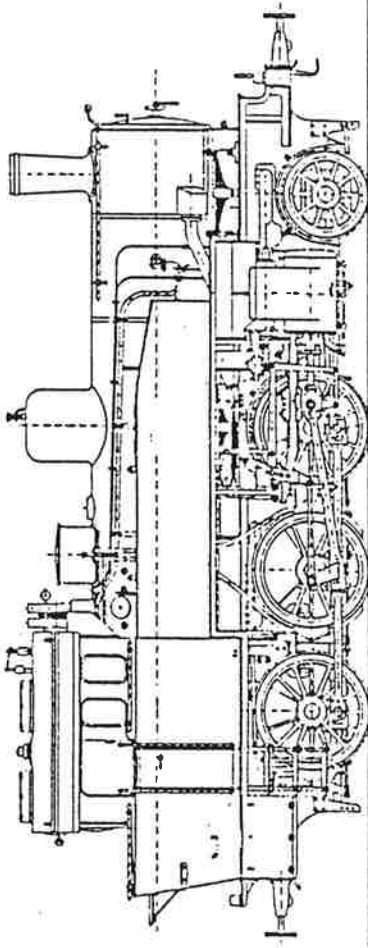
| Oorspr.           | Numm.          | Bouwer                | Fabnr | Bouwj | Stelplaats  | tot  | Schrapp.            |
|-------------------|----------------|-----------------------|-------|-------|---|--|---------------------|
| 7336<br>Köln      | 9336<br>93.036 | Hohenzollern          | 2750  | 1911  | Reichsbahn<br>Ath   | 29/09/45<br>08/03/54   | 08/03/54<br>PV 49   |
| 7337<br>Köln      | 9337<br>93.037 | Hohenzollern          | 2751  | 1911  |   |  | /55                 |
| 7338<br>Elberfeld | 9338           | Hohenzollern          | 2339  | 1908  |   |  | WO II<br>DR         |
| 7339<br>Stettin   | 9339<br>93.039 | Orenstein &<br>Koppel | 1201  | 1904  |   |  | /57                 |
| 7340<br>Berlin    | 9340<br>93.040 | Henschel              | 9156  | 1909  |   |  | /04/53<br>PV 49     |
| 7342<br>Breslau   | 9341<br>93.041 | Henschel              | 8305  | 1908  | Reichsbahn<br>Ath<br>Brugge<br>Ath  | 29/09/45<br>24/04/48<br>24/02/51<br>08/03/54   | 08/03/54<br>PV 49   |
| 7342<br>Berlin    | 9342<br>93.042 | Henschel              | 9158  | 1909  | Reichsbahn<br>Antwerpen-D<br>Oostende<br>Antwerpen-D<br>St-Niklaas<br>Antwerpen-D<br>Berchem<br>Antwerpen-D<br>Brugge | 10/07/45<br>16/11/46<br>03/11/51<br>30/12/57<br>06/06/58<br>09/09/58<br>01/08/61<br>04/02/61<br>27/02/62 | 27/02/62<br>PV 63   |
| 7225<br>Köln      | 9343           | Hohenzollern          | 1743  | 1904  |   |  | WO II<br>DR         |
| 7244<br>Hannover  | 9344<br>93.044 | Hohenzollern          | 2546  | 1909  |   |  | /04/53              |
| 7345<br>Elberfeld | 9345<br>93.045 | Hohenzollern          | 2456  | 1909  |   |  | /04/53              |
| 7346<br>Elberfeld | 9346<br>93.046 | Hohenzollern          | 2457  | 1909  |   |  | /04/53              |
| 7345<br>Köln      | 9347<br>93.047 | Henschel              | 9161  | 1909  | Reichsbahn<br>Antwerpen-D<br>Berchem<br>Antwerpen-D   | 15/12/45<br>22/10/56<br>01/08/61<br>27/02/62   | 27/02/62<br>PV 63   |
| 7229<br>Köln      | 9348           | Jung                  | 775   | 1909  |   |  | WO II<br>DR 91 1841 |
| 7269<br>Hannover  | 9349<br>93.049 | Hanomag               | 5817  | 1910  | Reichsbahn<br>Antwerpen-Z<br>Walcourt<br>Oostende<br>Brugge   | 20/10/45<br>08/12/45<br>25/01/47<br>10/10/52<br>31/08/60   | 31/08/60<br>PV 222  |
| 7350<br>Mainz     | 9350<br>93.050 | Grafenstaden          | 6202  | 1910  |   |  | /57                 |
| 7350<br>Köln      | 9351<br>93.051 | Hohenzollern          | 2447  | 1909  |   |  | /04/53              |
| 7254<br>Hannover  | 9352           | Henschel              | 9889  | 1910  |   |  | WO II<br>DR 91 1843 |
| 7281<br>Halle     | 9353<br>93.053 | Hanomag               | 5077  | 1907  |   |  | /03/54              |
| 7354<br>Breslau   | 9354<br>93.054 | Orenstein &<br>Koppel | 3382  | 1909  |   |  | /56                 |
| 7359<br>Breslau   | 9355<br>93.055 | Wolff                 | 628   | 1909  | Reichsbahn<br>Antwerpen-D<br>Ath<br>Antwerpen-D<br>Berchem  | 06/10/45<br>02/02/46<br>18/06/46<br>22/10/56<br>18/11/59   | 18/11/59<br>PV 461  |

| Oorspr.           | Numm.          | Bouwer                | Fabnr | Bouwj | Stelplaats  | tot   | Schrapp.           |
|-------------------|----------------|-----------------------|-------|-------|---|---|--------------------|
| 7356<br>Elberfeld | 9356<br>93.056 | Hohenzollern          | 2552  | 1910  | Reichsbahn<br>Antwerpen-Z<br>Antwerpen-D<br>Schaarbeek<br>Oostende<br>Dendermonde<br>Berchem<br>Antwerpen-D<br>Brugge | 06/10/45<br>27/02/46<br>05/11/54<br>?<br>28/01/58<br>16/10/59<br>01/08/61<br>17/08/61<br>20/06/63 | 20/06/63<br>PV 183 |
| 7357<br>Elberfeld | 9357<br>93.057 | Hohenzollern          | 2553  | 1910  |   |   | /03/54             |
| 7358<br>Elberfeld | 9358<br>93.058 | Hohenzollern          | 2554  | 1910  | Reichsbahn<br>Antwerpen-D<br>Berchem<br>Antwerpen-D<br>Brugge   | 30/06/50<br>02/08/57<br>01/08/61<br>31/08/61<br>20/06/63  | 20/06/63<br>PV 183 |
| 7359<br>Berlin    | 9359<br>93.059 | Henschel              | 9905  | 1910  |   |   | /03/54             |
| 7361<br>Breslau   | 9361<br>93.061 | Henschel              | 9882  | 1910  | Reichsbahn<br>Antwerpen-D<br>Schaarbeek<br>Oostende<br>Berchem  | 15/12/45<br>05/11/54<br>?<br>28/07/55<br>17/02/60   | 17/02/60<br>PV 49  |
| 7362<br>Köln      | 9362<br>93.062 | Hohenzollern          | 2756  | 1911  | Reichsbahn<br>Antwerpen-D<br>Baulers<br>Ath   | 10/11/45<br>31/05/47<br>23/12/50<br>08/03/54  | 08/03/54<br>PV 49  |
| 7365<br>Berlin    | 9365<br>93.065 | Orenstein &<br>Koppel | 3917  | 1910  |   |   | /56                |
| 7367<br>Elberfeld | 9367<br>93.067 | Hohenzollern          | 2622  | 1910  | Reichsbahn<br>Antwerpen-D<br>Brugge   | 13/03/46<br>23/09/50<br>23/01/58  | 23/01/58<br>PV 13  |
| 7369<br>Münster   | 7369<br>93.069 | Hohenzollern          | 2866  | 1912  |   |   | /55                |
| 7371<br>Danzig    | 9371<br>93.071 | Hohenzollern          | 2805  | 1908  |   |   | /57                |
| 7372<br>Münster   | 9372<br>93.072 | Wolff                 | 703   | 1912  |   |   | /03/54             |
| 7373<br>Halle     | 9373<br>93.073 | Hohenzollern          | 2630  | 1910  | Reichsbahn<br>Antwerpen-D<br>St-Ghislain<br>Antwerpen-D<br>Berchem  | 06/07/46<br>02/11/46<br>16/12/50<br>22/10/56<br>21/03/61  | 21/03/61<br>PV 66  |
| 7378<br>Köln      | 9378           | Jung                  | 1941  | 1913  |   |   | WO II<br>DR        |
| 7379<br>Köln      | 9379           | Jung                  | 1942  | 1913  |   |   | WO II<br>DR        |
| 7380<br>Köln      | 9380<br>93.080 | Jung                  | 1943  | 1913  |   |   | /03/54             |
| 7381<br>Köln      | 9381<br>93.081 | Wolff                 | 744   | 1913  |   |   | /03/54             |
| 7382<br>Elberfeld | 9382<br>93.060 | Jung                  | 1228  | 1912  |   |   | /55                |
| 7384<br>Hannover  | 9383           | Hohenzollern          | 2860  | 1912  |   |   | WO II<br>DR        |
| 7384<br>Essen     | 9384<br>93.064 | Hohenzollern          | 2367  | 1908  |   |   | /55                |

| Oorspr.           | Numm.          | Bouwer       | Fabnr | Bouwj | Stelplaats   | tot  | Schrapp.            |
|-------------------|----------------|--------------|-------|-------|--|--|---------------------|
| 7385<br>Frankfurt | 9385<br>93.066 | Hohenzollern | 2570  | 1910  | Reichsbahn<br>Antwerpen-D<br>Ath                           | 13/07/46<br>19/08/46<br>08/03/54                         | 08/03/54<br>PV 49   |
| 7286<br>Hannover  | 9386<br>93.068 | Jung         | 1741  | 1912  | Reichsbahn<br>Antwerpen-Z<br>Ath<br>Antwerpen-D<br>Berchem | 10/11/45<br>21/07/46<br>22/05/53<br>22/1/056<br>24/09/58 | 24/09/58<br>PV 328  |
| 7290<br>Hannover  | 9390<br>93.070 | Jung         | 1745  | 1912  |  |  | 08/03/54<br>PV 49   |
| 7292<br>Kattowitz | 9392<br>93.074 | Vulcan       | 2121  | 1905  |  |  | /55                 |
| 7394<br>Elberfeld | 9394           | Jung         | 1928  | 1913  |  |  | WO II<br>DR 91 1847 |
| 7398<br>Essen     | 9398<br>93.076 | Hohenzollern | 2428  | 1909  | Reichsbahn<br>Antwerpen-D<br>Oostende                      | 12/04/46<br>15/07/50<br>20/09/57                         | 20/09/57<br>PV 269  |
| 7321<br>Stettin   | 9399           | Union        | 1621  | 1908  |  |  | WO II<br>DR         |

# Stoomlokomotief Type 93

Ex K.P.E.V. T 9.1



|                            |                           |  |                  |
|----------------------------|---------------------------|--|------------------|
| <b>Loopbaan :</b>          |                           |  |                  |
| Nummering : voor '46       | 9300 - 9399               |  | 10 600 mm        |
| na '46                     | 93.001 - 93.081           |  | 9 450 mm         |
| Effectief na afgifte       | 82                        |  | 3 000 mm         |
| <b>Bouwer :</b>            | Hohenz./ Union / O & K    |  | 1 100 mm         |
|                            | Jung / Humboldt / Hensch. |  | 2 500 mm         |
|                            | K.P.E.V. T 9.1            |  | 4 200 mm         |
| <b>Herkomst</b>            |                           |  | 6 000 mm         |
| Levering :                 | 1902 - 1913               |  | 2 700 mm         |
| Buiten dienst :            | 1948 - 1962               |  | 1 650 mm         |
| Asindeling :               | 1' C 1                    |  | 1 650 mm         |
| Snelheid :                 | 60 km/h                   |  | 1 475 mm         |
| <b>Aandrijving :</b>       |                           |  | 1 975 mm         |
| Type overbrenging :        | Walschaerts               |  | 1 350 mm         |
| Plaatsing cilinders :      | 2 buitenliggende          |  | 1 000 mm         |
| Diameter cilinders :       | 450 mm                    |  | 60 390 kg        |
| Zuigerslag :               | 630 mm                    |  | 14 810 kg        |
| <b>Remming :</b>           |                           |  | 15 060 kg        |
| Kompressor :               | enkelvoud. luchtpomp      |  | 15 320 kg        |
| Debiet :                   |                           |  | 15 200 kg        |
| Automatische rem :         | Westinghouse              |  | 5 700 kg         |
| Rechtsreeks rem :          | Stoomrem                  |  | 7 m <sup>3</sup> |
| Handrem :                  | Schroefrem                |  | 2 000 kg         |
| <b>Kenmerken :</b>         |                           |  |                  |
| <b>Ketel :</b>             |                           |  |                  |
| Keteldruk :                | 12 bar                    |  |                  |
| Type ketel :               | Belpaire                  |  |                  |
| Roosterlengte :            | 1 550 mm                  |  |                  |
| Roosterbreedte :           | 990 mm                    |  |                  |
| Roosteroppervlakte :       | 1.53 m <sup>2</sup>       |  |                  |
| Verwar. opp. haard :       | 7.60 m <sup>2</sup>       |  |                  |
| Aantal kleine vlampijpen : | 209                       |  |                  |
| Diameter kleine vlamp :    | 41 / 46 mm                |  |                  |
| Aantal grote vlampijpen    | ---                       |  |                  |
| Diameter grote vlamp.      |                           |  |                  |
| Lengte vlampijpen          |                           |  |                  |
| Verwarmingsopp. pijpen :   | 99.60 m <sup>2</sup>      |  |                  |
| Totaal verwarmingsopp :    | 107.20 m <sup>2</sup>     |  |                  |
| Oververhittingsopp.        | ---                       |  |                  |
| Diameter ketelromp :       | 1 372 mm                  |  |                  |
| Dikte platen haard         | 15 mm                     |  |                  |
| pijpenplaat                | 16 -- 27 mm               |  |                  |
| langsketel                 | 14 mm                     |  |                  |
| Inhoud ritvaardige ketel : | 4.115 m <sup>3</sup>      |  |                  |
| Inhoud stoomruimte :       | 1.437 m <sup>3</sup>      |  |                  |
| Oppervlakte stoomafgifte   | 5.68 m <sup>2</sup>       |  |                  |
| <b>Afmetingen :</b>        |                           |  |                  |
| Totale lengte :            |                           |  |                  |
| Lengte chassis :           |                           |  |                  |
| Breedte :                  |                           |  |                  |
| Hoogte vloer :             |                           |  |                  |
| Hoogte aslijn ketel :      |                           |  |                  |
| Hoogte dak :               |                           |  |                  |
| Radstand (totaal) :        |                           |  |                  |
| Afstand as 1 / as 2        |                           |  |                  |
| Afstand as 2 / as 3        |                           |  |                  |
| Afstand as 3 / as 4        |                           |  |                  |
| Oversteek voor :           |                           |  |                  |
| Oversteek achter :         |                           |  |                  |
| Diameter drijfwielen :     |                           |  |                  |
| Diameter loopwielen :      |                           |  |                  |
| Massa (rijvaardig)         |                           |  |                  |
| Aslast : 1ste as           |                           |  |                  |
| 2 de as                    |                           |  |                  |
| 3 de as                    |                           |  |                  |
| 4 de as                    |                           |  |                  |
| Massa /lopende meter       |                           |  |                  |
| Inhoud waterenders :       |                           |  |                  |
| Inhoud kolenbak :          |                           |  |                  |

# *Elektrische lokomotieven type 120*

## *Deel 1 .*

### **a. Bouwgeschiedenis :**

Naast de bestelling van de 20 goederentreinlokomotieven type 101 - die een volledige nabouw waren van de reeds bestaande Franse machines reeks BB 300 - besliste de N.M.B.S. ook tot de ontwikkeling van een prototype-lokomotief voor reizigersdiensten. Hier zocht men vooral inspiratie bij de Zwitserse Spoorwegen die op dat ogenblik een zeer moderne vierassige lokomotief op de markt gebracht had. Van dit type werden ook 3 machines besteld, die als type 121 geleverd zouden worden.

Doch de Belgische industrie zag met deze bestellingen een potentiële markt verloren gaan voor eventuele latere leveringen en daarom werd de nodige druk uitgeoefend om ook een volledig Belgisch ontwerp te kunnen uitvoeren. Hiermee werd zowel Acec als SEM te Gent belast. Deze zochten hun oplossingen in de pas ontwikkelde elektrische servo-motoren van de Franse firma Jeumont-Heidmann die de zware nokkenshakelaars aandreven. Daar waar deze schakelaars bij het type 101 nog handbediend waren, kon men hier een automatische aanzetting verwezenlijken. Bij de typen 121 gebeurde de omschakeling dan weer steeds met eigen relais, waardoor de schakeling zelf zeer ingewikkeld en storingsgevoeliger was.

Bij het type 120 - zoals de "Belgische" lokomotieven ingedeeld zouden worden - werden verschillende varianten van deze aanzetinrichting ingebouwd. Hierdoor kon men duidelijk vergelijkende studies tussen de verschillende mogelijkheden organiseren. Maar ook de traktiemotoren waren zeer modern : ze waren vrij klein en in neusophanging opgehangen in het draaistel. Anderzijds werd ook in het mechanisch deel waren tal van verbeteringen aangebracht : onafhankelijke draaistellen met terugstelinrichting, buffers en trekhaak waren aan de kast zelf aangebracht en niet meer aan de draaistellen, een kast opgebouwd uit lichte profielen, maar nog steeds met klinknagels.

Gebouwd door Baume & Marpent, kwamen de drie lokomotieven al in de eerste helft van 1950 op de sporen en konden vrijwel dadelijk in de gewone dienst gebruikt worden : de eerste stelplaats werd Schaarbeek en deze organiseerde vanaf maart 1950 een aantal testritten tussen Brussel en Antwerpen.

### **b. De stelplaatsen :**

#### **1. Schaarbeek (1950 - 1954)**

Na de testritten werd een eerste beperkte reeks - met twee inzetdagen - opgesteld tijdens de zomerregeling van 1950. Deze omvatte enkel twee treinparen tussen Brussel en Antwerpen op de piekuren. Vanaf 1951 werd de eerste eigenlijke inzetreeks voor de typen 120 en 121 uitgewerkt maar er waren in deze periode ook nog verschillende vergelijkende testritten tussen beide typen lokomotieven. Verder werden bij het type 120 nog diverse verbeteringen aan de aanzetinrichting aangebracht en werden zowel de aanzetstroom als de aanzetweerstand bijgesteld. Na deze oppuntstellingen zou het type 120 al vanaf de eerste jaren als bijzonder betrouwbaar en gemakkelijk in de dienst overkomen. Ze omvatte gemiddeld tussen de 4 à 5 inzetdagen in drieploegenstelsel. De machines werden gemeenschappelijk bestuurd door de machinsten van Monceau, Brussel-zuid, Schaarbeek en Antwerpen die zowel de typen 101 als 120/121 reden. Deze inzetreeks T omvatte de volgende diensten :

| Dag | Afstand | diensten  |
|-----|---------|---|
| 1   |         | reizigersdiensten Brussel - Antwerpen-centraal<br>'s nachts : goederentreinen Schaarbeek - Antwerpen-noord            |
| 2   |         | reizigersdiensten Brussel - Antwerpen-centraal<br>'s nachts goederendienst Schaarbeek - Luttre (dubbel traktie)       |
| 3   |         | reizigersdiensten Brussel - Antwerpen-centraal<br>'s nachts goederentreinen Monceau - Josaphat - Antwerp.<br>Schijnp. |
| 4   |         | Reizigersdiensten Brussel - Antwerpen<br>onderhoud te Schaarbeek (namiddag)   |
| 5   |         | goederendiensten Josaphat - Antwerpen-noord (voormidd)<br>namiddag : reserve te Antwerpen-Schijnpoort                 |

Tijdens deze eerste inzetreeksen ziet men dat de diensten vooral tussen Brussel en Antwerpen gereden worden. Deze machines worden op dat ogenblik ook slechts enkel door bestuurders van Schaarbeek (8 bestuurders) en Antwerpen-dam (14 bestuurders) bediend

Met de opening van de noord-zuid-verbinding verlegde de inzet zich : voor de typen 120 / 121 werden vooral de zwaardere doorgaande treinen voorzien tussen Charleroi en Antwerpen-centraal, terwijl de reizigersdiensten tijdens de piekuren tussen Brussel-zuid en Antwerpen - treinen met meer dan 10 rijtuigen - gehandhaafd bleven. Daar de typen 101 nu vooral gebruikt werden voor het slepen van de treinen door de nieuwe ondergrondse verbinding, steeg de inzet van de machines zeer sterk. In 1953 werden dan weer verschillende treinen door de nieuwe elektrische stellen overgenomen. In deze periode werd de nieuwe veiligheidsschildering - met grote gele snor - aangebracht en werd de uitrusting voor het rijden in treinschakeling uitgebouwd. Verder werden de drie lokomotieven zo aangepast, dat de sturing volledig identiek werd aan deze van de 120.002. Ook in de stuurposten werden nog enkele verbeteringen aangebracht.

De toestand stabiliseerde zich opnieuw met de levering van de 50 lokomotieven type 122. Maar op dat ogenblik werd een nieuwe reorganisatie in de elektrische diensten doorgevoerd en gingen de oudere lokomotieven naar de "nieuwe" elektrische stelplaats Brussel-zuid over.

## 2. Brussel-zuid ( 1954 - 1990 ) :

De overgang van de machines naar Brussel-zuid bracht vooreerst nog geen wijzigingen in de inzet met zich mee : de lokomotieven reden nog steeds vooral de doorgaande reizigerstreinen tussen Charleroi en Antwerpen, maar er waren ook enkele diensten naar Gent-St-Pieters voorzien. Anderzijds werden deze lokomotieven nu door vier verschillende stelplaatsen gereden : Brussel-zuid en Monceau als voornaamste, verder ook door bestuurders van Antwerpen-Schijnpoort en Schaarbeek. Tot in 1959 zou de gemengde inzetreeks T met de (oude) machines typen 101, 120 en 121 blijven bestaan en bleven de diensten gekoncentreerd op de ABC-lijn. Nochtans werden verschillende treinen richting Nederland vanuit Brussel-zuid gereden door de kleine tweespanningslokomotieven type 122.lxx en kwam de nadruk meer en meer op de lijnen ten zuiden van Brussel te liggen. Verder waren er opvullingsdiensten naar Gent-St-Pieters en Leuven. Ook de goederentreinen tussen Antwerpen-noord / Schaarbeek en Luttre werden opnieuw uitgebreider in de inzetreeks opgenomen.

In deze periode werden deze drie lokomotieven - tijdens hun grote herziening - gewijzigd en de sturing werd volledig aangepast aan deze van de typen 122. Uitgaande van deze prototypen hadden deze machines trouwens een verbeterde aanzetsturing gekregen en thans werden de typen 120 volledig in overeenstemming gebracht, zodat er technisch geen enkel verschil meer was tussen de typen 120 en 122. Enkel de kastvorm en enkele kleinere onderdelen weken nog af van de standaard-machines.



Door de uitbreiding van het aantal geëlektrificeerde lijnen enerzijds, door de levering van de lokomotieven type 123 voor de zware goederentreinen in het zuiden van het land en de typen 125 / 140 voor de verbinding Oostende - Brussel - Liège, werd een nieuwe reorganisatie overwogen. Vooral de typen 122 zouden vooral in het noordelijke gedeelte van ons land gebruikt worden. Naast de nieuwe inzetplaats Aalst, zou ook Merelbeke al betrekkelijk vlug in contact komen met het type 122. Vanaf de beginjaren zestig werden de typen 120 en 121 ook naar Merelbeke getransfereerd en op dat ogenblik was er een inzetreeks met 9 inzetdagen voor de drie typen lokomotieven. Hierin zouden de oudere machines gewoonlijk 5 diensten gaan innemen, waarbij het type 120 praktisch met de drie machines vertegenwoordigd was. Deze inzetreeks in drie ploegenstelsel zag er als volgt uit :

| Dag  | Afstand | diensten  |
|------|---------|---|
| 1    | 352 km  | onderhoud te Brussel-zuid<br>reizigerstreinen Gent - Aalst - Brussel-zuid<br>'s nachts stukgoedtrein Merelbeke - Voroux   |
| 2    | 313 km  | Reizigerstreinen Gent - Leuven / Gent - Brussel   |
| 3    | 274 km  | Reizigerstreinen Gent - Brussel - Leuven  |
| 4    | 347 km  | Reizigerstreinen Gent - Brussel en Denderleeuw - Brussel<br>'s nachts goederentrein Merelbeke - Muizen  |
| 5    | 680 km  | Reizigerstreinen Gent - Leuven (4x)<br>Piekuurtreinen Landen - Brussel-zuid (los vanuit Leuven)<br>'s nachts stukgoedtrein Merelbeke - Brussel TT   |
| 6    | 564 km  | Reizigerstreinen Gent - Leuven en 1x Leuven - Tienen<br>Goederentreinen Merelbeke - Muizen - Schaarbeek   |
| 7    | 582 km  | Reizigerstrein Gent - Oostende<br>Rechtstr. trein Oostende - Liège (tr 70) + lichterdienst Ans<br>Reizigerstrein Liège - Knokke, trein Knokke - Gent<br>Reizigerstreinen Gent - Oostende en Gent - Leuven |
| 8    | 362 km  | Reizigerstreinen Gent - Aalst - Brussel<br>Sleepdienst door noord-zuid-verbinding   |
| 9    | 316 km  | Reizigersdienst Gent - Brussel<br>Goederendienst Gent - Zeebrugge   |
|      |         | <b>Daggemiddelde : 463 km</b>   |
| Ibis | 100 km  | Reservendienst : stukgoedtrein Merelbeke - Brussel TT   |

Vermelden we nog dat de lokomotieven ook sporadisch gebruikt werden in de inzetreeks van Aalst met diensten tussen Brussel en Gent, maar ook de het type 120 ook regelmatig tijdens de zomermaanden gebruikt werd voor bijkomende toeristentreinen naar de kust.

In de jaren zestig zou het aantal storingen terug oplopen en onderzocht men een modernisering van deze oudere lokomotieven : daar waar voor de typen 121 deze modernisering afgewezen werd, zouden de typen 120 - zoals later ook de typen 122 - onderworpen worden aan een verjongingskuur. Deze bestond in feit door het verbeteringen van de nokkenschakelaars en het optimaliseren van het aantal schakelstanden, maar ook in het wijzigen van de aanzetweerstand. Verder werden nog tal van nieuwe en betrouwbaardere (neven)toestellen ingebouwd worden. Maar ook uitwendig werd duidelijk verbouwd. In het kader van de vernieuwing van de elektrische lokomotieven werden bij het type 120 voor het eerst bij oudere lokomotieven éénbenige Faively-stroomafnemers gebruikt, werd de hoofdschakelaar verkleind en ook werden hier de nieuwe dubbele rood/witte koplampen aangebracht. Verder werd ook de schildering aangepast : men gebruikte nu een eenkleurige donkergroene livrei met geschilderde (lichtgrijze) zichtbaarheidbanden. Hierdoor ging heelwat verloren van de typische uitmontering die kenmerkend was voor de allereerste elektrische lokomotieven. Korte tijd later werden deze machines trouwens hernummerd in de reeks 20 - nrs 2001 tot 2003.

Ook na de modernisering bleef de inzet dezelfde : wel werden de inzetreeksen van Merelbeke en Aalst samengevoegd en had men gemiddeld 12 tot 15 inzetdagen. Door de uitbreiding van het elektrische net in de volgende jaren zou ook de inzet steeds verder uitgebreid worden.

Nochtans bleef het gebruik ook tijdens de zeventiger jaren vooral beperkt tot de boven vernoemde lijnen : de machines reden praktisch alle semi-direkte en lokale reizigerstreinen tussen Gent / Denderleeuw / Aalst en Brussel en alle stoptreinen tussen Gent - Brussel en Leuven. Verder was de inzet nog verder uitgebreid met diensten naar Brugge, Oostende en tijdens de zomermaanden ook Blankenberge en Knokke.

In 1973 moesten ze wijken voor de nieuwe en krachtige lokomotieven reeks 20 en hiervoor werden ze opnieuw hernummerd, thans als reeks 28 - 2801 tot 2803 - doch gedurende een tiental verder jaren bleven de machines trouw op post op hun beperkte inzetgebied in het Brusselse voorstedelijke gebied. Door enkele afwijkingen aan de draaistellen zouden de machines echter meer en meer geïnfoliseerd worden, wachtend op reserve-onderdelen.

Om die redenen werden in de inzetreeks ook een aantal dagen aangeduid met geringere dagafstand, waar de reeks 28 bij voorkeur gebruikt werden. Hierbij was er één dag die twee piekurdiensten voorzag tussen Gent-St-Pieters en Leuven, waarbij de lokomotief gedurende de ganse dag te Leuven afgesteld bleef, bij de twee handelde het zich om een reizigerstrein tussen Gent en Oostende en de vroege morgen, een los rit tussen Oostende en Zeebrugge (via Brugge) en het oppikken van de nieuwe Huckepack-trein tussen Zeebrugge en Neuss (Duitsland). Deze trein werd praktisch dagelijks door een lokomotief reeks 28 gereden, dit via Gent en de lijn 59 tot in Antwerpen-Schijnpoort.

Hier werd dan de tegentrein aangepikt en werd in de namiddag de weg in omgekeerde volgorde afgelegd.

Deze diensten werden nog zonder onderbreken gereden tot bij ingang van de IC/IR-regeling in 1984, doch de reorganisatie van dat ogenblik liet nog weinig ruimte voor een dergelijke gemengde inzet en door het grotere aantal storingen en door de afwijkingen in de stuurpost - die door de verminderde opleiding van de bestuurders en de strengere richtlijnen hieromtrent - leidden ertoe dat de reeks 28 een buitenbeentje werd bij de elektrische lokomotieven. Op dat ogenblik bleven de drie machines regelmatig doelloos afgesteld naast de stelplaats te Merelbeke en werden enkel nog gebruikt voor enkele bijkomende goederendiensten vanuit Merelbeke, meestal na Zeebrugge. De levering van de reeks 27 verminderde deze diensten dan weer snel.

In 1984 werd dan nog een beperkte inzetreeks opgesteld met twee inzetdagen en enkel stoptreinen tussen Gent en Leuven, doch de reeks 28 heeft hier slechts enkele maanden in meegedraaid. Op dat ogenblik had men een nieuw inzetgebied gevonden voor de drie machines.

### **3. De afsteldiensten :**

Vanaf eind 1984 werden de drie machines dan voorlopig afgesteld in de stelplaats Brussel-zuid en kreeg een beperkt aantal bestuurders scholing op deze lokomotieven. Doel hiervan was de aflissing van de drie lokomotieven reeks 29 die de afstelritten verzekerden te Brussel-zuid, Oostende en de diensttreinen tussen Schaarbeek en de CW Mechelen.

#### **Oostende :**

Hier ging de inzet al vlugger dan verwacht in voege : door een ernstig defekt aan de 2911 te Brussel-zuid werd de machine van Oostende afgevoerd en begin 1985 nam de 2802 deze taak in de kustgemeente over. Reden hiervoor was het feit dat de bestuurders van Oostende vertrouwd waren met de reeks 22 en dat ook de 28-ers regelmatig te Oostende in gebruik waren en daar regelmatig door bestuurders van deze stelplaats moest verplaatst worden.

Gedurende een vijftal jaar bleef deze - zeer beperkte - inzet te Oostende duren : de 28-er moest een tiental lege reizigersstellen tussen Oostende-station en de uitwijkbundels slepen en stond voor de rest te Oostende-station afgesteld. Door diverse defekten ging deze lokomotief dan omstreeks 1988 terug naar Brussel-zuid over.

# *Diesellokomotieven type 262*

## *1ste bouwschijf .*

### **Bouwgeschiedenis :**

Na de levering van de lokomotieven type 260 en de testen met de prototypelokomotieven type 261, drong zich in de eerste helft van de zestiger jaren een massieve aankoop van nieuwe rangeerdiesellokomotieven op. Hierdoor zouden op korte termijn de laatste stoomlokomotieven van het type 53 kunnen vervangen worden. Na de vermindering van de Europese gedachte, keek de N.M.B.S. opnieuw naar de Belgische constructeur en samen met de voornaamste bouwers - Brugeoise & Nivelles en ABR - werd een lastenboek opgesteld voor twee soorten machines : hierbij moesten de meeste onderdelen onderling verwisselbaar zijn en zouden de lokomotieven enkele afwijken door een verschil in vermogen van de dieselmotor.

Voor de kastvorm was men het vlug eens en hier ging de belangstelling naar een verbeterde en vereenvoudigde bouwvorm van het type 261, waarbij vooral voor de opbouw van de motorruimtes gekozen werd voor een gemakkelijkere toegankelijkheid en een vereenvoudigde constructie. Het chassis en de stuurpost werden praktisch ongewijzigd overgenomen. Voor de motor was er een groter probleem : noch de Duitse Maybach-motor van het type 260, noch de Cockerill-dieselmotor in V-vorm voldeden, doch het vroegere S.E.M. had onder de naam Anglo-Belgian-Company te Gent een betrouwbare dieselmotor met 6 en 8 cilinders in lijn ontwikkeld.

Zodoende werd de ontwikkelde lokomotief uit de bestaande onderdelen samengesteld en zo werden er 35 zwaardere machines type 273 en 55 lichtere machines type 262 bij beide constructeurs besteld.

Het type 262 werden vanaf november 1965 afgeleverd en de bouw zou over iets meer dan een jaar uitgespreid worden. De 55 machines werden in zes verschillende stelplaatsen onderverdeeld en hieronder uitgebreider behandeld worden :

### **De Stelplaatsen :**

#### *Antwerpen-Dam :*

De eerste stelplaats die met de lokomotieven type 262 in contact kwam, was de Antwerpse metropool, daar hier de eerste lokomotieven van dit type aankwamen. In het totaal kwamen een tiental machines naar Antwerpen-Dam en werden vooral ingezet voor de rangeringen in de nieuwe haven en de petroleumhaven. Hier vervingen ze de oude stoomlokomotieven type 53. Gedurende een vijftal jaar bleef deze toestand ongewijzigd, waarbij het effectief door aankomsten uit Monceau steeds verder verhoogde.

Door de levering van de tweede bouwschijf in 1973 verminderde het aantal van de oorspronkelijke machines aanzienlijk. De meeste lokomotieven werden aan Oostende afgestaan. De overblijvende lokomotieven werden praktisch niet meer in de haven gebruikt en vervingen de zwakkere diesellokomotieven reeks 92 te Antwerpen-centraalm en Berchem. Hier verzekerden ze de stationsrangeringen en het afstellen van lege reizigersstellen. Een verdere dienst waren de rangeringen te Antwerpen-Dam zelf en Antwerpen-Schijnpoort. Verder doken deze 82-ers ook regelmatig op te Antwerpen-Kiel en reserve-lokomotieven verzekerden nog diensten in de oude havensekties. Doch al deze diensten werden regelmatig overdragen aan de oudere machines reeksen 84 en 85.

Deze toestand bleef behouden tot in 1994 : door de reorganisatie van de rangeerdienst verlieten de laatste lokomotieven van de eerste bouwschijf nu definitief Antwerpen, met als nieuwe bestemming de stelplaats Oostende

#### ***Kinkempois :***

Naast Antwerpen zou ook de Luikse stelplaats Kinkempois de voornaamste inzetplaats worden voor het type 262 : ook hier zouden een 15-tal machines ondergebracht worden. Hier vervingen ze vooral de stoomlokomotieven in de rangeerdiensten binnen de ganse Luikse agglomeratie en gedurende bijna 25 jaar bleef hier de toestand praktisch ongewijzigd doorlopen.

Er waren in feite drie onderscheiden inzetplaatsen : de hoofdinzet werd geleverd vanuit Kinkempois zelf met rangeerdiensten in de vorming, naar Flémalle en Chênée.

Tweede inzet werden georganiseerd vanuit Bressoux met lokale diensten naar Ile de Monsin en Cheratte. De laatste rangeringen werden iets later overgenomen van het type 261 en omvatte de stationsrangeringen te Liège-Guillemins, Liège-Vivegnis en Voroux-Goureux. Met de levering van de tweede bouwschijf van de reeks 73, konden diverse diensten overgeschakeld worden : de rangeringen te Kinkempois gingen over op deze zwaardere machines, maar anderzijds werden de laatste diensten van de reeks 80 overgenomen. Opmerkelijk waren ook de diensten in de satelietstations : de reeks 82 werd thans ook gebruikt te Visé (met treinen naar Bassenge), te Statte (met de bediening van Marchin en Moha) en in mindere mate Pepinster (met een trein naar Spa).

Tot in 1994 bleef deze inzet behouden, doch op dat ogenblik werden de reeksen 73 gekoncentreerd te Monceau en kwamen alle 82-ers van St-Ghislain naar het Luikse. Hierdoor krijgt men thans een toestand dat alle rangeringen in de Luikse agglomeratie nu overgegaan zijn op de reeks 82 : dit houdt in dat deze machines nu terug de rangeerdiensten te Kinkempois overnamen, maar dat ze ook rangeren te Liers (met sporadische bediening van Roccourt), te Poulseur / Rivage (met de bediening van Aywaille) en dat ze de taken van de reeks 84 te Montzen en Welkenraedt voor hun rekening nemen. Deze concentratie zal ook tijdens nog lange tijd gehandhaafd blijven en zullen de machines tot bij hun schrapping alleenheerser blijven te Kinkempois.

#### ***Gouvy :***

De kleine stelplaats Gouvy kreeg slechts op het einde van de levering een drietal machines toegewezen : hier vervingen ze de oude stoomlokomotieven type 81 en verzekerden alle lokale goederentreinen vanuit Gouvy naar Bastogne, naar Vielsalm en verder naar Waismes, St-Vith en Losheimergraben. Bijkomende diensten waren de lichterdiensten tussen Gouvy en het grenspunt Bellain op de verbinding naar Luxemburg. Doch met het wegvallen van de lokale bedieningen, werd ook de dienst beperkt. De lokomotieven gingen voor onderhoud naar Kinkempois over en thans is nog slechts één enkele lokomotief te Gouvy achtergebleven. Deze verzekert de lokale rangeringen en nog enkele lichterdiensten bij ertstreinen.

#### ***Kortrijk :***

Ook de Westvlaamse stelplaats Kortrijk kreeg bij levering een drietal lokomotieven toegewezen, de inzet beperkte zich hier tot de rangeringen in het vormingsstation en te Moeskroen. Maar al in 1967 werden deze beperkte diensten overgenomen door lokomotieven type 250 (latere reeks 84) en gingen de typen 262 alsnog o.a. naar Antwerpen-Dam over.

#### ***Monceau :***

Volgende stelplaats die met de fabrieksnieuwe lokomotieven type 262 in contact kwam was Monceau : hier werden een tiental lokomotieven gestationeerd voor de snelle rekonversie van stoomtraktie naar diesels. Ze werden doorheen de ganse agglomeratie van Charleroi gebruikt, met als voornaamste inzetpunten Monceau, Châtelet en Charleroi-sud. Het is vooral voor deze stationsrangerin-

gen dat de lichtere lokomotieven type 262 gebruikt werden. Naarmate de levering van de sterkere typen 273 doorgevoerd werd - alle lokomotieven van de eerste bouwschijf kwamen naar Monceau - konden de typen 262 al in 1967 alle afgestaan worden.

#### *St-Ghislain :*

Laatste van de oorspronkelijke stelplaatsen was St-Ghislain met een belangrijk bestand aan typen 262. Hier zouden ze lange tijd het monopolie krijgen voor de rangeerdiensten in de grote omgeving van de stelplaats : naast de zware rangeringen te St-Ghislain-vorming, waren er ook machines van dit type ondergebracht te Mons, Quévy, Obourg en Jemappes. Maar ook op grotere afstand van de werkplaatsen werden deze rangeerdiesellokomotieven gebruikt : zo was er een machine bedrijvig te Soignies (met bediening van de steengroeve), Tubize (met bediening van Clabecq en Quenast) en voor korte tijd ook te Edingen.

Vanuit St-Ghislain waren er lokale bedieningstreinen naar Tertre, Dour / Warquignies en Quéivrain en zelfs het Franse Valenciennes. Vanuit Quévy ging het ook naar Feignies en Aulnoye. Doch met het wegwijnen van de industriële bedrijvigheid zouden vele diensten door de lokotraktoren reeks 91 overgenomen worden (o.m. te Warquignies, Jemappes en Mons zelf) en werd de inzet verder beperkt. Maar nog gedurende vele jaren bleef de toestand ook hier gehandhaafd, pas in het kader van de reorganisatie van 1994 werden alle 82-ers vervangen door de reeks 73 en gingen alle machines naar Kinkempois over.

#### *Tournai :*

De rangeringen te Tournai werden steeds uitgevoerd door machines van St-Ghislain. doch vanaf 1979 kwam een 82-er - gewoonlijk de 8241 - effectief in het bestand van Tournai over. Deze werd gebruikt voor de lokale rangeringen en de bediening van Havinnes en Chercq. Al in het begin van de tachtiger jaren werden deze diensten door de lokotraktoren reeks 91 overgenomen.

#### *Zeebrugge :*

Laatste stelplaats voor de reeks 82 werd Oostende : door de levering van de tweede bouwschijf van de reeksen 73 en 82, kwamen tal van machines van de eerste bouwschijf o.a. te Antwerpen-Dam en Kinkempois vrij. Deze werden vanaf 1973 dan overgebracht naar de kuststelplaats Oostende . Hier werden ze - samen met het type 250 - gebruikt op drie verschillende inzetplaatsen : te Oostende werden ze vooral gebruikt voor de afstelritten tussen Oostende-station en de reizigersbundels. Te Brugge namen ze de lokale rangeringen voor hun rekening en waren er vele overgaveritten naar Zeebrugge. Verder waren er de lokale bedieningstreinen naar Blankenberge en Knokke.

Hoofdinzet kenden de machines te Zeebrugge : hier werden ze gebruikt voor de rangeringen te Zeebrugge-vorming en enkele diensten in de dokken.

Tot in 1994 bleef deze verdeling tussen de reeksen 82 en 84 gehandhaafd, doch door de afstelling van deze laatste reeks machines, werd het bestand verder uitgebreid en namen ze de diensten van de reeks 84 over : dit houdt o.m. de stationsrangeringen en de diensten in de Oostendse vismijn in, te Zeebrugge verzekeren ze nu ook de rangeringen in de voorhaven en aan de Ferry-Boat-terminal. Vanuit Brugge rijden ze nu ook naar Zedelgem. Ook aan de kust zal het monopolie van de reeks 82 nog voor lange jaren blijven duren.

#### *De kleurstellingen :*

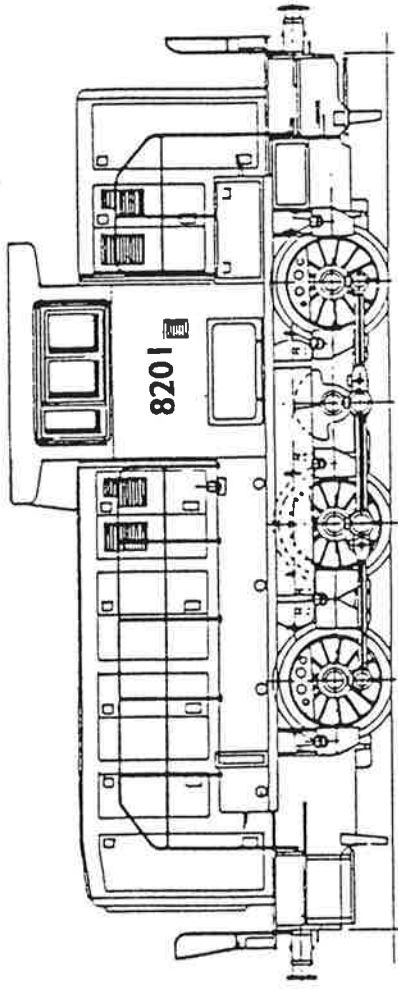
Als standaardlokomotief zou het type 262 / reeks 82 slechts weinig afwijkende uitvoeringen kennen. De aflevering gebeurde in een eenkleurige groene livrei met smalle gele banden op de beide kopkanten.

In de jaren zeventig werd de klassieke Z-schildering aangebracht en werden de koplampen ontdekt, verder zijn er geen echte wijzigingen aangebracht aan deze robuuse en betrouwbare machines.

# Type 262 / Reeks 82

Eerste bouwschiff

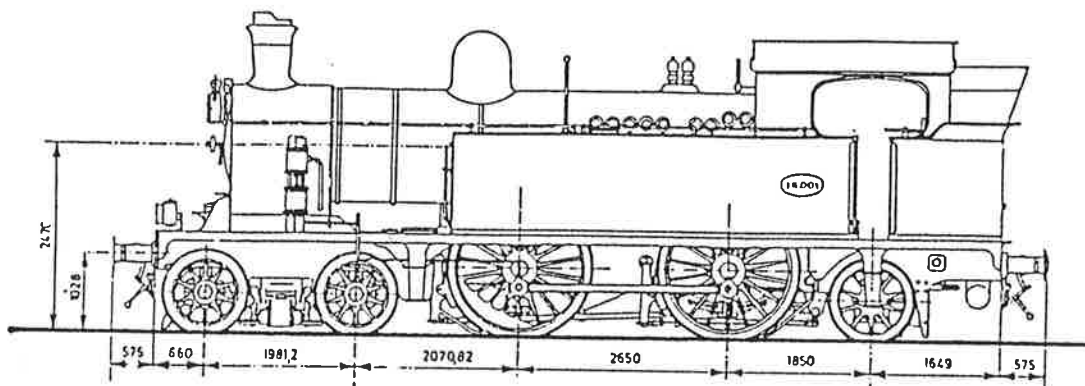
ABR : 8201 - 8240 / 8246 - 8255  
BN : 8241 - 8245



|   |   |   |   |   |  |
|---|---|---|---|---|--|
| <b>Loopbaan :</b><br>Nummering : voor '71<br>na '71<br>Effektief (bij bouw)             | 262.001 - 262.055<br>8201 - 8255<br>55                              | <b>Kenmerken :</b><br><b>Motor :</b><br>Bouwer :<br>Type :<br>Werkingsprincipe :<br>Wijze van insputting :<br>Omwentelingsnelheid :<br>Insputdruk :<br>Cilinders :<br>Boring / Zuigerslag<br>Zuigersnelheid : (gem)<br>Massa motor :<br>Lengte / breedte motor<br><b>Overbrenging :</b><br>Bouwer :<br>Werking :<br>Keerkoppeling :<br>Overbrenging op wielen | ABC - Gent<br>6 DXS<br>viertakt<br>rechtstreeks<br>750 omw/min<br>220 bar<br>6 in lijn<br>242 mm x 320 mm<br>8 m/s<br>8 550 kg<br>Voith (Cockerill)<br>L 217 U<br>2 koppelmotors<br>1 hydraul. koppeling<br>rechte tandwielen<br>valse as<br>koppeltangen | <b>Afmetingen :</b><br>Totale lengte :<br>Lengte kast :<br>Breedte :<br>Hoogte vloer :<br>Hoogte motorkap :<br>Hoogte dak :<br>Radstand (totaal) :<br>Afstand as 1 / as 2<br>Afstand as 2 / as 3<br>Oversteek voor :<br>Oversteek achter :<br>Diameter drijfwielen :<br>Massa (rijvaardig)<br>Aslast : 1ste as<br>2 de as<br>3 de as<br>Massa /lopende meter<br>Trekkracht :<br>Uurvermogen :<br>Beschikbaar vermogen | 11 170 mm<br>10 020 mm<br>1 365 mm<br>3 472 mm<br>4 280 mm<br>4 550 mm<br>1 800 mm<br>2 750 mm<br>3 435 mm<br>3 185 mm<br>1 262 mm<br>57 000 kg<br>19 250 kg<br>18 750 kg<br>19 000 kg<br>5 102 kg/m<br>195 kN<br>480 kW<br>390 kW |
| <b>Remming :</b><br>Compressor :<br>Debiet :<br>Automatische rem<br>Rechtstreekse rem : | Westinghouse 242 VBZ<br>1 000 l/min<br>Remkraan FV4<br>Remkraan Fd1 |   |   |   |  |

# Schrappingen :

## Type 16 .



| Stelpl | WO I | 1945 | 1946 | 1959 | 1960 | 1961 | 1962 | 1963 | 1964 |
|--------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| ---    | 17   | 2    |      |      |      |      |      |      |      |
| GT     |      |      |      | 1    | 3    | 2    | 1    | 2    | 9    |
| FLU    |      |      |      | 1    |      |      |      |      |      |
| FGH    |      |      |      |      | 3    | 3    | 2    | 5    |      |
| ATH    |      |      |      |      | 4    |      |      | 5    | 9    |
| FT     |      |      |      |      | 1    |      |      | 2    |      |
| LWC    |      |      |      | 1    | 2    | 1    |      |      | 2    |
| FR     |      |      | 1    |      |      |      |      |      |      |
| Totaal | 17   | 2    | 1    | 3    | 13   | 6    | 3    | 14   | 20   |

Naast de lokomotieven die tijdens Wereldoorlog I vermist werden en de drie machines die bij de tweede wereldbrand zwaar beschadigd werden, zou het tot 1960 eer de eerste tenderlokomotieven van dit type afgevoerd werden. De laatste stelplaatsen van deze machines waren Haine-St-Pierre, St-Ghislain, Ath en Walcourt, terwijl ook Dendermonde nog enkele machines gebruikte.

**Dendermonde** gebruikte in zijn reeks B gemiddeld twee lokomotieven in de lokale reizigersdiensten naar Lokeren en Moerbeke enerzijds, verder ook naar Gent-St-Pieters en Mechelen. Deze diensten bleven tot in 1962 behouden en dan overgenomen door de pas geleverde diesellokomotieven.

De tweede kleinere inzetplaats van het type 16 was **Walcourt** : hier werden de diensten van het type 15 overgenomen in de loop van 1958. De machines werden vooral gebruikt op de verbinding tussen Charleroi-sud en Mariembourg - Treignes - Vireux. Verder waren er enkele diensten tussen Charleroi en Erquelines en vanuit Châtelineau naar Florennes. Met deze vrij lange inzetlijnen behielden ded typen 16 te Walcourt een daggemiddelde dat schommelde tussen de 175 en 200 km/dag.

Deze inzet bleef tot ca. midden 1962 gehandhaafd, maar op dat ogenblik overgenomen door de diesellokomotieven van Monceau. De laatste lokomotieven type 16 werden nog - op papier - naar Monceau getransfereerd. De diensten werden overgenomen door de tweedelige motorwagens type 620.

**Ath** had gedurende de lange loopbaan van deze lokomotieven een vrij uitgebreide inzetreeks en hierin waren diverse lokale reizigerstreinen opgenomen in een groot inzetgebied : vanuit Ath werden er diensten gereden naar Lessines / Ronse, Edingen, St-Ghislain en Mons. Verder werd ook Geraardsbergen en Denderleeuw bereikt. Vanuit St-Ghislain werd verder doorgereden naar Warquignies en Quéivrain. Deze diensten bleven - in beperktere mate tot in 1964 behouden, maar op dat ogenblik werden de laatste machines definitief afgevoerd. In deze stelplaats werden op 22 augustus 1964 de laatste diensten van dit type gereden. De laatste bedrijfsklare machines waren de 16.023, 16.027, 16.039, 16.050 en 16.051.

Ook **St-Ghislain** had deze machines in depot : ook hier een uitgebreide reeks en een groot inzetgebied. Voor lokale reizigerstreinen bereikten de typen 16 bestemmingen als Ath, Geraardsbergen, Tournai, en Quéivrain/ Blanc Misseron. Hoofdzet te St-Ghislain waren de lokaallijnen naar Dour, Warquignies, Roison en verder Quéivrain. Vanuit Mons waren er treinen naar Quévy, Fauroeux, Lobbes, Blaton en Tournai. Verder werden ook enkele treinen Blaton - Bernissart in het programma opgenomen. In St-Ghislain werden de meeste diensten al in 1962 verdieseld (type 210), de resterende treinen liepen tijdens de zomerregeling van 1964 uit.

Laatste stelplaats was **Haine-St-Pierre** : in de reeks B waren de lokale reizigerstreinen opgenomen. Bestemmingen hierbij waren Soignies, Braine-le-Comte, Baulers, Manage en Mons. Via Fauroeux werd ook regelmatig Erquelines bereikt. Verder waren er ook vele diensten in de omgeving van de stelplaats (Piéton, Luttre, Manage en Ecaussines). Typisch waren ook de verschillende lokale goederentreinen over korte afstand : Feluy, Obaix-Buzet, Manage en La Louvière waren hier de eindpunten. Te Haine-St-Pierre hield de inzet op in 1964, bij de levering van de tweede bouwschijven van de diesellokomotieven.

De lokomotief 16.042 van de stelplaats St-Ghislain werd behouden voor het toekomstig spoorwegmuseum : na een afstelling te Tournai, ging deze lokomotief naar Leuven, waar hij uiterlijk - niet ritvaardig - werd gerestaureerd.

## *Type 17 (van 1898)*

Deze lokomotieven daterend uit de periode 1889 - 1901 - bestemd voor de sneltreinen - voldeden tijdens hun loopbaan slechts in hun eerste periode. Vele machines werden tijdens de eerste wereldoorlog als vermist opgegeven, het gros van de typen 17 werden omstreeks 1926 afgevoerd. Een tiental lokomotieven werden nog enkele jaren bewaard, maar werden in 1930 / 1931 uit het effectief geschrapt, de laatste machine - de 1703 - ging in januari 1932 definitief richting oud ijzer.



## *G.C.I. - rijtuigen : pakwagen Levering 1902 .*

Na de eerste levering van 90 pakwagens voor de treinen samengesteld uit G.C.I.-rijtuigen, werd in 1902 een nieuwe bestelling uitgevoerd. Deze bestelling bestond uit twee bouwschijven, bestaande uit resp. 66 en 88 voertuigen.

Grosso modo werden de kenmerken van de eerste pakwagens overgenomen : het waren drie-assige rijtuigen met een lengte van 12 700 mm. Op een chassis bestaande uit zware profielen werd een volledig houten kast opgebouwd. Nochtans dreef men de specificaties van de G.C.I.-rijtuigen hier verder door : voor het eerst werden de rijtuigen uitgerust met een zijgang waardoor de intercirkulatie doorheen de ganse trein gehandhaafd blijft. De bagagewagens waren trouwens uitgerust met een - vrij luxueus - compartiment voor de treinbegeleider, een open bagage-kompartiment en een gesloten gedeelte voor waardevolle goederen. In dit gedeelte waren ook twee gasreservoirs - boven elkaar en dwars geplaatst - aangebracht. Deze waren nodig voor de treinverlichting.

Deze rijtuigen werden als nummers 15 091 tot 15 244 afgeleverd en in alle binnenlandse diensten gebruikt. Net zoals de andere G.C.I.-rijtuigen waren de verliezen tijdens de eerste wereldoorlog vrij groot. De overbelevende rijtuigen kenden geen grote perioden in hun gebruik : door het aanbrengen van een elektrische verlichting, werden de gasreservoirs uitgebouwd, doch andere verbouwingen werden niet meer doorgevoerd.

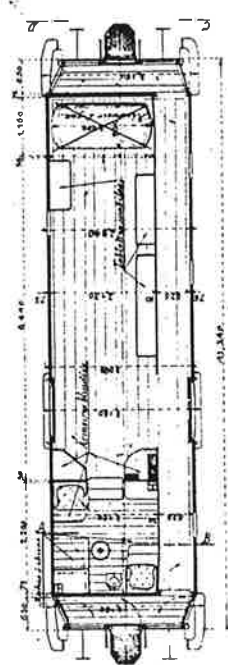
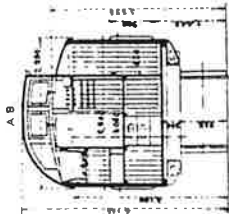
Bij de hernummering werden deze pakwagens ingedeeld bij de reeksen 98.xxx en 99.xxx en ze bleven in dienst tot in de jaren zestig.

Na hun buitendienststelling werden verschillenden van deze pakwagens alsnog omgebouwd in diverse soorten dienstwagens : naast het meest gebruikte doel als werkplaatswagen, kwamen ook verschillende rijtuigen als magazijnwagens en zelfs als eetruimte voor. In deze hoedanigheid bleven enkele wagens bewaard tot in de jaren tachtig.

Het lot was voor twee rijtuigen gunstiger daar ze bewaard bleven - één in het N.M.B.S. - museumpatrimonium, een tweede bij de CFV3V.

# Rijtuig type G.C.I.

Pakwag en levering 1902  
met zijgang



## Loopbaan :

Herkomst

Type :

Nummering

Bouwcr :

Levering :

Buiten dienst :

Type :

Etat Belge

G.C.I.

15 091 - 15 244

98 0xx - 98 2xx

Diverse konstruktours

1902

1963

pakwag en

met zijgang

## Kenmerken :

Aantal zitplaatsen :

1ste klasse

2 de klasse

Type ophanging

soort

Massa (leeg)

Massa (rijvaardig)

Snelheid : N.M.B.S.

## Afmetingen :

Totale lengte :

Lengte kast :

Breedte :

Breedte kast :

Hoogte vloer

Hoogte dak :

Totale hoogte :

Lengte bagagekompart :

Breedte kompartiment :

Zitplaatsindeling :

Radstand (totaal)

Afstand tussen assen

Oversteek

12 580 mm

11 340 mm

3 100 mm

2 860 mm

1 445 mm

3 595 mm

4 135 mm

4 200 mm

2 000 mm

---

7 000 mm

3 500 mm

2 560 mm

3 000 kg

Richter

17 860 kg

20 860 kg

60 km/h

## *Wagen met verlaagde vloer*

### *Type 3000 S1*

In de jaren vijftig begonnen de grotere metaalkonstrukties in de bouw opgang te kennen : grotere gedeelten (van bv. wanden en dak, ...) werden in het bedrijf geassembleerd en moesten dan naar de werf gevoerd worden. Op dat ogenblik was er vraag om deze grotere eenheden te kunnen vervoeren. Opdat ogenblik had de N.M.B.S. slechts enkele zeer zware diepladers in zijn bestand en deze waren niet altijd geschikt om deze lichtere konstrukties te vervoeren. De wereldtentoonstelling van Brussel zou de doorbraak van deze konstrukties inluiden en hierdoor moest men verschillende wagens bij andere spoorwegmaatschappijen huren of sommige platte wagens aanpassen. Hierdoor ontstonden op dat ogenblik enkele speciale wagens voor dit vervoer.

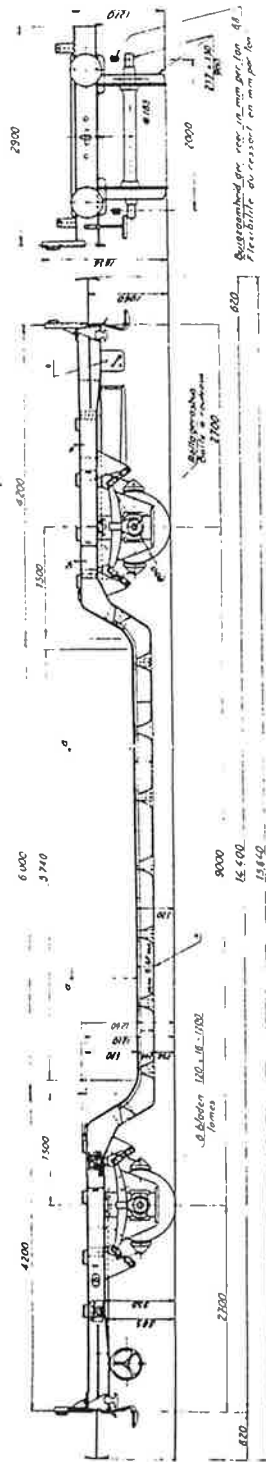
Pas in 1965 besliste men bij de N.M.B.S. tot de bouw van gespecialiseerde wagens : er werden 100 lichte wagens gebouwd, bestaande uit een chassis opgebouwd uit profielen en uitgesneden plaat en opgebouwd op twee assen. Opmerkelijk was hier de verlaagde vloer tussen de assen en met een laadlengte van ca. 6 000 mm kon men ondeelbare stukken tot een hoogte van ca. 4 000 mm vervoeren. Deze wagens werden geleidelijk aan over het ganse net verspreid en werden gebruikt voor het vervoer van metalen en later ook kunststoffen silo's, vloeistoftank, maar ook voor gedeelten van gebinten en dakkonstrukties.

Doch door de prijzenpolitiek van de N.M.B.S. hadden deze wagens niet het verhoopte sukses, temeer daar diverse firma's zich gespecialiseerd hadden voor dit soort van vervoer over de weg. Hierdoor waren vele werven dan ook rechtstreeks bereikbaar. De latere prefab-konstrukties met standaardafmetingen zou het vervoer steeds meer van het spoor weghouden.

De eerste wagens werden dan ook al zeer vlug buiten dienst gesteld en sommige wagens werden nog gebruikt als dienstwagen voor het vervoer van portalen voor de bovenleidingen.

Tijdens de tachtiger jaren verminderde het effectief steeds verder en werd de helft van deze wagens verkocht aan privé-firma's voor intern vervoer of transporten op de nationale spoorwegen. De laatste wagens van dit type zijn thans nog steeds in het bestand aanwezig, maar zullen binnenkort uit het bestand afgevoerd worden. Zo eindigt een weinig bewogen loopbaan van een nieuw type wagen.

# Wagen type 3000 S1



## Wagen met verlaagde bodem

| Loopbaan :                                | Kenmerken :                             | Afmetingen :                           |
|---|---|--|
| Nummering<br>21 88 919 0 000<br>919 0 099 | Tarra :<br>13 200 kg                    | Totale lengte :<br>15 640 mm           |
| Effektief bij bouw :<br>100               | Laadvermogen :<br>A<br>B<br>C           | Lengte kast :<br>14 400 mm             |
| Bouwer :<br>AM Nivelles                   |   | Breedte :<br>2 600 mm                  |
| Type :<br>3000 S1                         |   | Breedte boven as :<br>2 150 mm         |
| Lettercode :<br>Uis                       |   | Hoogte totaal :<br>1 656 mm            |
| Bouwjaar :<br>1965                        | Lengte laadvlak (verlaagd)<br>14 400 mm | Breedte (boven as)<br>2 150 > 2 400 mm |
| Ombouw :<br>---                           | Lengte laadvlak (totaal)<br>2 600 mm    | Radstand<br>9 000 mm                   |
| Buiten dienst :<br>1990 -1995             | Breedte laadvlak :<br>506 mm            | Oversteek :<br>2 700 mm                |
| Aantal assen :<br>2                       | Hoogte laadvlak (verl.)<br>1 260 mm     | Afstand assen / verl.deel<br>1 500 mm  |
| Gebruik :<br>Grote onderdelen             | Remming :<br>verdelers                  | Diameter wielen :<br>900 mm            |
| Snelheid :<br>100 km/h                    | Regelaar :<br>Diameter remcilinder :    | Diameter as :<br>185 mm                |
|   | Oerlikon Est 3a<br>SAB DRV 2-300<br>8"  |  |

**S.N.C.F.**

## *Motorwagen type Bugatti*

Voor de grote verbindingen doorheen Frankrijk, was er veel interesse vanwege de verschillende autokonstruktoren en zo zouden de drie grootste bouwers - Renault, Michelin en Bugatti - in de jaren dertig zich toeleggen op de bouw van dieselmotorwagens. Daar waar Renault zich vooral toelegde op de gewone motorwagens voor lokaaldiensten, werden door de beide andere fabrikanten zware, snelle motorwagens gebouwd. Bugatti leverde vanuit zijn bedrijf te Molsheim (in de Elzas) zijn eerste prototype in 1933 aan de Etat : het was een eenledige motorwagen, met een benzolmotor gelegen onder de vloer en met twee vierassige draaistellen. Opmerkelijk hierbij was wel dat - om bij hoge snelheden voldoende comfort te behouden, deze wielen uitgerust waren met bijzondere luchtbanden.

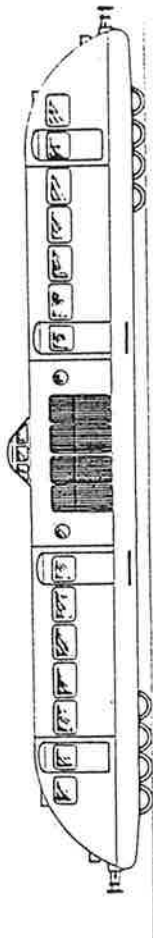
Vanaf 1933 werden dan de serie-motorwagens afgeleverd, zowel aan de Etat maar ook aan de maatschappijen PLM en PO en er werden twee versies gekomeercialiseerd : een eenledige en een tweeledige motorwagen. Tot in 1938 werden niet minder dan 76 motorwagens in bedrijf, waarvan er 41 geleverd waren aan de Etat. Deze motorwagens werden vooral op de lange verbindingen ingezet en reden vooral in zuidelijke richtingen naar Lyon, Marseille, Bordeaux en Cherbourg.

Tijdens de tweede wereldoorlog werden alle motorwagens afgesteld, bij gebrek aan brandstof, doch na de bevrijding werden ze - ondanks de verregaande modernisering van het net - alle terug van stal gehaald en opnieuw gebruikt op de vroegere verbindingen. Doch op dat ogenblik zouden de elektrifikaties in het zuiden de motorwagens van deze lijnen verdringen en kregen deze typische stellen een nieuw inzetgebied.

Door de uitbreiding van het grensoverschrijdend verkeer waren er plannen om deze "Bugatti's" ook naar ons land te gebruiken en omstreeks 1948 werden de eerste proefritten op het N.M.B.S.-net gereden. Hierdoor kwamen er uiterst snelle en luxueuze motorwagens op deze verbindingen. Met een topsnelheid van 170 km/h , hun comfortabele binneninrichting met in de rijrichting verplaatsbare zetels en hun aerodynamische vorm kregen ze - net zoals de "Michelins" trouwens veel interesse.

Vanaf omstreeks 1949 werden dan sporadisch speciale treinen met deze motorwagens gereden en een jaar later werd o.m. de Paris-Ruhr tussen Paris en Liège (waarschijnlijk ook Duitsland) door Bugatti's bediend, waarbij de rijtijd ten opzichte van de stoomtraktie met meer dan 30 min ingekort werd. Deze dienst werd zeker tot in 1952 in deze dienst en waarschijnlijk ook voor enkele treinen naar Brussel gebruikt. Op dat ogenblik werden ze opnieuw vervangen door gesleepte treinen. Reden voor deze verandering was het feit dat de capaciteit van de motorwagens te gering werd en ook de betrouwbaarheid op deze afstanden was sterk afgenomen. De laatste Bugatti werd in 1958 afgesteld, één exemplaar is wel behouden en staat in het museum van Muhlhouse.

# S.N.C.F. Motorwagen "Bugatti"



XB-1008

| Loopbaan :                      | Kenmerken :                                   | Afmetingen :                     |
|---------------------------------|---|----------------------------------|
| Nummering : Etat<br>S.N.C.F.    | Motor :<br>4 motoren geplaatst onder de vloer | Totale lengte :<br>22 800 mm     |
| Effectief bij bouw ;            | Bouwer :<br>Bugatti                           | Lengte kasti :<br>21 800 mm      |
| Bouwer :<br>Bugatti te Molsheim | Type :<br>Royal                               | Breedte :<br>3 000 mm            |
| Levering :                      | Werkingsprincipe :<br>viertakt / Benzol       | Hoogte vloer :<br>mm             |
| Oorspr. maatsch.                | Wijze van insputting :<br>rechtstreeks        | Hoogte motorkap :<br>3 000 mm    |
| Asindeling :                    | Omwentelingssnelheid :<br>3 000 omw/min       | Hoogte dak :<br>18 350 mm        |
| Snelheid :                      | Cilinders :<br>4                              | Radstand (totaal) :<br>15 500 mm |
| Aantal plaatsen :               | Boring / Zuigerslag                           | Afstand tussen draaist. assen    |
| 1 ste klasse                    | Zuigersnelheid : (gem)                        | Afstand tussen assen             |
| 2 de klasse :                   | Massa motor :<br>ca. 600 kg                   | Oversteek voor :<br>2 250 mm     |
| Remming :                       | Lengte / breedte motor                        | Oversteek achter :<br>2 250 mm   |
| Kompressor :                    | Overbrenging :                                | Diameter drijfwielen :<br>900 mm |
| Debiet :                        | Bouwer :<br>Bugatti                           | Massa (rijvaardig)               |
| Automatische rem                | Werking :<br>viertraps                        | Aslast : loopas                  |
| Rechtstreekse rem :             | Keerkoppeling :<br>rechte tandwielen          | aangedr. as                      |
|                                 | Overbrenging op wielen                        | Massa /lopende meter             |
|                                 | op middelste wielen                           | 1 400 kg/m                       |

## *Stelplaats Hasselt :*

### *Deel 7 : Het einde van de stoom .*

#### **Periode 1960 - 1966 :**

Samen met de opkomst van de dieseltraktie - behandeld in het vorige deel - betekende dit ook het verdwijnen van de stoomtraktie in de stelplaats Hasselt. We beginnen deze reconversie in 1960, op het ogenblik dat het type 201 al een gedeelte van de diensten van de stoomlokomotieven type 29 overgenomen hadden, maar toch nog meer dan 75 % van alle diensten door stomers geleverd werd : op dat ogenblik werden nog 12 machines type 29, 4 lokomotieven type 53, 1 machine type 58, 5 machines type 64 en 8 lokomotieven type 81 gebruikt.

Maar laten we nu de diensten van elk lokomotieftype afzonderlijk bekijken :

#### **Het type 29 :**

Zoals reeds gezegd was de grootste vermindering al opgetreden bij de aankomst van de eerste lokomotieven type 201 in de loop van 1956 : op dat ogenblik werden er nog slechts 12 inzetdagen nodig voor de diensten. Door de reorganisatie van de diensten in de beginjaren '60 daalde de inzet steeds verder tot nog 8 à 9 inzetdagen vanaf 1962 tot in 1964. De inzet zag er als volgt uit (zomerregeling 1964)

##### **Reeks A : 8 plandagen in drieploegenstelsel**

| Dag | Afst   | Gereden diensten   |
|-----|--------|--|
| 1   | 100 km | Onderhoud te Hasselt<br>Reizigerstrein Hasselt - Mol   |
| 2   | 172 km | Bedieningstreinen naar St-Truiden - Borgloon<br>Bedieningstrein Hasselt - Mol + reserve te Hasselt                                       |
| 3   | 210 km | Bedieningstrein naar Leopoldsburg - Beringen<br>Goederentreinen naar Bressoux - Tongeren - Hasselt                                       |
| 4   | 341 km | Goederentrein naar Montzen en rechtstreeks terug naar Schaarbeek<br>Los terug naar Hasselt<br>op zondag : reizigerstrein Hasselt - Liège |
| 5   | 233 km | Reizigerstrein Hasselt - Leuven, bedieningstrein naar Hasselt<br>Goederentrein naar Kinkempois en terug                                  |
| 6   | 242 km | Goederentrein Waterschei - Kinkempois en terug<br>Bedieningstreinen naar As, Maaseik en Eisdien  |
| 7   | 161 km | Goederentrein Hasselt - Kinkempois<br>Reserve te Hasselt   |
| 8   | 133 km | Reizigerstrein Hasselt - Eisdien en terug<br>Rangeringen en reserve te Hasselt   |
|     |        | <b>Daggemiddelde : 198 km</b>  |

##### **Reeks B : 1 plandag in drieploegenstelsel**

| Dag | Afst   | Gereden diensten   |
|-----|--------|--|
| 1   | 112 km | Reizigerstrein Hasselt - Eisdien en terug op maandag<br>Bedieningstrein Hasselt - Eisdien / lichterdiensten Eisdien - As<br>op overige dagen |

Maar al tijdens deze zomerregeling kwamen er verdere lokomotieven type 200 naar Hasselt, maar deze namen bij voorkeur de diensten van het type 64 over, doch ook reeks B ging al over op deze diesellokomotieven. Gelijktijdig kwamen ook de eerste machines type 210 en vanaf half juli reden deze lichtere inzetdagen uit deze reeks. Vanaf de winterregeling werd een eerste inzetreeks met drie plandagen opgesteld voor de typen 29 bleven enkel nog de reserve- en planton-diensten over. Alle andere (effektieve) treinen gingen verloren, doch de typen 29 sprongen nog regelmatig in. De zomerregeling van 1965 gaf nog slechts één plandag met de reserve-dienst te Hasselt, maar al vlug werden de laatste 29-ers te Hasselt gedoofd. De meeste werden rechtstreeks naar Leuven afgevoerd voor sloping.

## Het type 64 :

In deze periode werden de typen 64 van Hasselt slechts vanuit Mol ingezet en waren al langere tijd van de meeste Limburgse lijnen verdwenen.

## Het type 81 :

In 1962 werden de oude typen 81 nog steeds in een 9 dagen tellende reeks gebruikt voor de diverse lokale goederendiensten over de ganse provincie en in eerste instantie zou de aankomst van de diesels hier geen echte verandering brengen, meer nog, de typen 81 kregen zelfs in de loop van 1964 nog verschillende diensten van het type 29 in hun programma opgenomen en hun inzetreeks steeg tot niet minder dan 14 inzetdagen. De volgende tabel geeft een overzicht van al deze diensten :

### Reeks K : 8 plandagen in drieploegenstelsel

| Dag | Afst   | Gereden diensten  |
|-----|--------|---|
| 1   | 73 km  | bedieningsgoederentrein Hasselt - Lanaken - Maastricht<br>Onderhoud te Hasselt                              |
| 2   | 166 km | bedieningsgoederentrein Hasselt - Neerpelt<br>pendeltreinen tussen Genk-kolenhaven en Waterschei            |
| 3   | 117 km | bedieningsgoederentrein Hasselt - Tongeren - Glons<br>bedieningsgoederentrein Hasselt - Diest - Tessenderlo |
| 4   | 183 km | pendeltreinen Genk-kolenhaven Waterschei / Houthalen  |
| 5   | 162 km | bedieningsgoederentrein Hasselt - Waterschei - As - Eisden<br>lichterdiensten Eisden - As - Waterschei      |
| 6   | 133 km | pendeltreinen Genk-kolenhaven - Waterschei<br>rangeringen te Waterschei                                     |
| 7   | 144 km | pendeltreinen Genk-kolenhaven - Waterschei / Houthalen  |
| 8   | 135 km | goederentreinen (3x) Hasselt - Lanaken  |
|     |        | <b>Daggemiddelde : 139 km</b>   |

### Reeks L : 4 plandagen in tweeploegenstelsel

| Dag | Afst   | Gereden diensten   |
|-----|--------|--|
| 1   | --     | Onderhoud te Hasselt   |
| 2   | 85 km  | Bedieningstreinen Hasselt - Diest - Scherpenheuvel - Testelt   |
| 3   | 116 km | bedieningstreinen Hasselt - Diest - Tessenderlo - Kwaadmechelen<br>reserve en rangeringen te Hasselt |
| 4   | 57 km  | Bedieningstrein naar Ford-Genk<br>Reserve te Hasselt   |
|     |        | <b>Daggemiddelde : 87 km</b>   |

Verder werden nog twee lokomotieven type 81 reserve gehouden te Hasselt, enerzijds voor de hulptrein, anderzijds voor het slepen van werktreinen. Doch voor deze diensten werden ook regelmatig machines type 29 gebruikt, terwijl ook voor verschillende inzetdagen



Door de aankomst van de typen 210 vanaf de zomerregeling van 1964 kon het inzetplan van het type 81 uitgedund worden : eerst werd de inzetreeks L voorlopig door de diesellokomotieven overgenomen en werden er drie dieseldiensten voorzien. Nog tijdens dezelfde winterregeling verhoogde het aantal machines type 210 drastisch en gingen steeds meer typen 81 richting afstelsporen. Enkel de diensten in de Limburgse mijnstreek bleven nog meer dan een jaar behouden. Voor de zomerregeling van 1965 waren officieel nog 10 machines in deze reeks opgenomen, maar maand na maand daalde het gebruik ervan. In september kon de reeks teruggebracht worden tot vier diensten, alle tussen Genk-kolenhaven en de vormingsstations van Winterslag, Waterschei en Houthalen.

Deze laatste diensten werden vanaf de zomerregeling van 1966 voorzien voor de vanuit Kinkempois overgekomen machines type 222, doch door de veelvuldige defekten bleven de oude typen 81 reserve en moesten ze regelmatig terug uitrukken om hun moderne vervangsters te helpen. Doch door de aankomst van de andere diesel-hydraulische lokomotieven type 211 ontstond er een voldoende dieselreserve en vanaf september 1966 vielen alle diensten voor de typen 81 dan ook volledig weg, wel stond nog enkele maanden een type 81 reserve voor werktreinen, reden hiervoor was dat er nog niet genoeg bestuurders opgeleid waren voor dieseltractie en dat sommige oudere machinisten nog steeds een nuttig werk moesten uitvoeren.

## Het type 53 :

De effectieve rangeringen werden in de ganse periode na de tweede wereldoorlog steeds toevertrouwd aan de zware rangeerstomers type 53 en hiervoor waren er inzetreeksen voor 3 machines : gemiddeld waren er twee lokomotieven van dit type bedrijvig in het vormingsstation van Hasselt, deze kant Diest verzekerde de samenstelling van de goederentreinen en al het werk op de rangeerheuvel, de machine kant Liège was vooral bedrijvig in het reizigersstation met het uitrangeren van de lege reizigersstellen. Een derde machine werd meestal buiten reeks gebruikt voor de rangeringen in de stelplaats.

Op geregelde tijd was een vierde lokomotief - ditmaal te Winterslag - die er het rangeerwerk uitvoerde en soms een lokale goederentrein naar Waterschei sleepte. Vanaf 1962 was deze dienst echter overgegaan op een lokomotief type 81, die meestal toch te Winterslag reserve stond en zodoende dit werk kon uitvoeren.

Vanaf 1962 gingen de rangeringen in en om de stelplaats dan officieel over op de lichtere lokomotieven type 58, die naar Hasselt overgekomen waren. Vanaf de zomerregeling kwam de eerste lokomotief type 250 naar Hasselt en nam dadelijk het heuvelwerk in het vormingsstation voor zijn rekening. Nochtans bleef de reeks voor het type 53 behouden en werden er nog steeds twee lokomotieven gebruikt. Deze rangeerdienst bleef trouwens bestaan tot de officiële afsluiting van de stoomtractie : dit gebeurde in de loop van augustus 1966, op het ogenblik dat er voldoende rangeerdiesels te Hasselt aanwezig waren en er een inzetreeks met 4 inzetdagen opgesteld werd.

## Het type 58 :

Deze lichtere, drieassige lokomotieven kwamen pas vanaf 1960 in grotere getale naar Hasselt : tot op dat ogenblik was er steeds een kleine inzetreeks met 1 plandag, voor de rangeringen in het kolenpark, dus het uitrangeren en lossen van de zelflossers gebruikt voor de benodigde steenkool. Vanaf de zomerregeling van 1962 kwam er een tweede inzetreeks - in éénploegenstelsel - bij : deze voorzag de rangeringen in en om de wagenwerkplaats, waarbij de diverse goederenwagens in en uit de werkplaats gerangeerd werden.

Vanaf midden 1962 zou het type 58 zijn grootste inzet kennen en deze zou tot bij het einde van de stoomtractie behouden blijven.

De inzet van het type 58 zag er als volgt uit :

**Reeks T : 1 inzetdag in drieploegenstelsel**

De reeks voorzag de rangeerdienst in bundel A, de ontvangstbundel voor de goederentreinen, waar de wagens voor het eerst uitgerangeerd werden.

**Reeks U : 1 inzetdag in éénploegenstelsel**

De reeks voorzag tussen 8.00 en 18.00 de rangeringen in het kolenpark van de stelplaats. Tijdens de morgenspits tussen 9.00 en 11.00 ging de 58-er meehelpen in het reizigersstation van Hasselt (kant Leuven) en aan de loskoer.

**Reeks V : 1 inzetdag in éénploegenstelsel**

De reeks voorzag de rangeringen in de wagenwerkplaats en in de afstelbundels.

Samen met de typen 53 werden ook de drieassige machines vanaf augustus 1966 vervangen door de nieuwe reeks voor de rangeerdiesellokomotieven type 250.

## Overzicht :

| Jaar  | 29 | 53 | 58 | 81 | 200 | 210             |
|-------|----|----|----|----|-----|-----------------|
| 08/61 | 12 | 4  | 1  | 8  | 13  |                 |
| 05/62 | 9  | 3  | 2  | 9  | 13  |                 |
| 10/62 | 9  | 3  | 2  | 9  | 13  |                 |
| 05/63 | 8  | 2  | 3  | 10 | 13  |                 |
| 05/64 | 9  | 2  | 3  | 14 | 13  |                 |
| 09/64 | 3  | 2  | 3  | 12 | 17  | 3               |
| 05/65 | 1  | 2  | 3  | 10 | 19  | 10              |
| 09/65 |    | 2  | 3  | 4  | 20  | 13              |
| 05/66 |    | 2  | 3  |    | 22  | 11<br>+ 4 (211) |
| 10/66 |    |    |    |    | 22  | 11<br>4 (211)   |



# Agenda

Op de hierna volgende ruilbeurzen zal er tevens ook een stand aanwezig zijn van Het Spoorwinkeltje. Daar kunnen de leden van de Limburgse Stoom Vereniging de normale artikelen aankopen aan ledenprijs :

|                  |  |                                       |
|------------------|--|---------------------------------------|
| 15 oktober 1995  | Shopping Center Sint-Pieters-Woluwe  | 9h00 - 13h00<br>inkom gratis          |
| 22 oktober 1995  | Salle du Centre Rene Delbroeck, Ougree<br>Eerste ruilbeurs van de A.L.A.F. | 9h00 - 14h00<br>info : 041 / 46 48 51 |
| 05 november 1995 | Salle communale Sclayn, Huy<br>Ruilbeurs van de A.M.M.                     | 9h00 - 13h00                          |
| 05 november 1995 | Gemeenteschool, E. Gorrebeekstraat 14a<br>Kruibeke                         | 9h00 - 13h00                          |
| 12 november 1995 | Vlaamse Beurs, Vlaamse Kaai 83a, Antwerpen                                 | 10h00 - 17h00                         |
| 17 december 1995 | Shopping Center Sint-Pieters-Woluwe  | 9h00 - 13h00                          |
| 21 januari 1996  | Shopping Center Sint-Pieters-Woluwe  | 9h00 - 13h00                          |
| 28 januari 1996  | Sporthal Hoeselt<br>Info : 089/ 41 53 72                                   | 9h00 - 13h00                          |
| 18 februari 1996 | Shopping Center Sint-Pieters-Woluwe  | 9h00 - 13h00                          |
| 03 maart 1996    | Rue Basse-Wez 85, 4020 Liege<br>Info : 041 / 41 11 37                      |                                       |
| 10 maart 1996    | T.H.T, Zaal Star, Vilvoorde  | 9h00 - 13h00                          |
| 17 maart 1996    | Shopping Center Sint-Pieters-Woluwe  | 9h00 - 13h00                          |
| 12 mei 1996      | T.H.T., Zaal Star, Vilvoorde   | 9h00 - 13h00                          |

Deze agenda is vooral na de eerste helft van 1996 toe zeer onvolledig, hoogstwaarschijnlijk zullen er in de maanden januari - februari en maart nog een aantal ruilbeurzen bijkomen.

## *"St.-Niklaas op het Spoor" te Asch*

Verder zijn er natuurlijk nog onze Sint-Niklaasritten op 19 en 26 november en 3 december telkens om 13h00 en 16h00. Hiermee maken wij een plaats voor een nieuwe formule met minder reizigers per trein en met meer aandacht naar de kinderen, ouders en grootouders. De rijtuigen ( L-rijtuigen ) zijn verwarmd en voorzien van een HiFi-installatie.

Wilt U er zeker bij zijn dan kunt U nu reeds reserveren bij ons secretariaat. (Zie bijgevoegde affiche)

# "St-Niklaas op het Spoor" te Asch

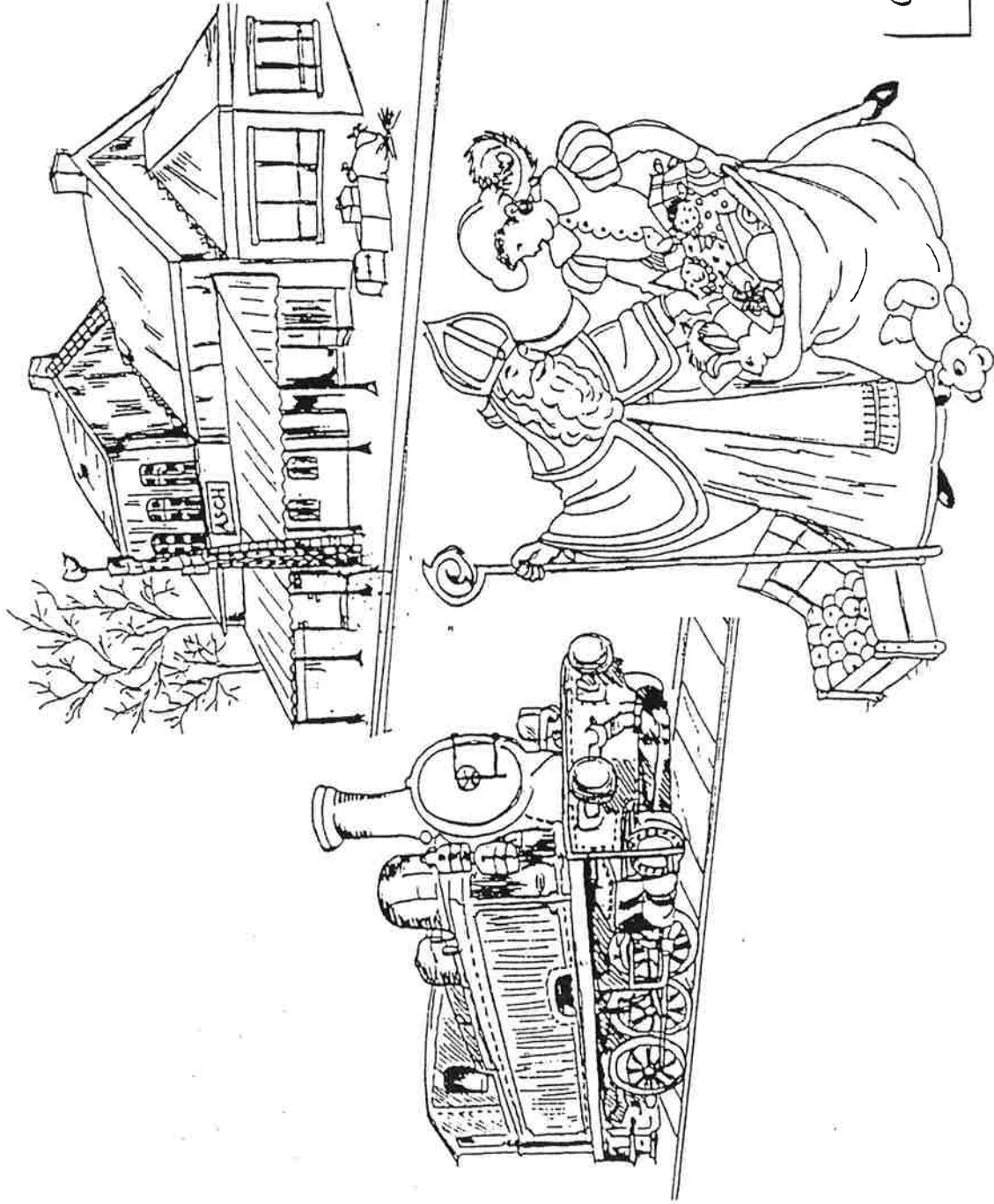
St-Niklaasritten 1995

19 en 26 november

3 december

vertrek te As-station  
om 13.00 en 16.00

*Nieuwe formule*



*Voor een gezellig*

*St-Niklaasfeest*

*meet u bij ons zijn*

*Wij leggen jong en oud in de watten*

*Waar zit je nog eigenlijk op te wachten*

*Ouders en grootouders*

*In een warme trein met een borrel en een  
lekkernij, een zalig deuntje, een echt festijn*

*Kinderen*

*Een lekkernij en een spelletje op de trein  
Op de troon een zak vol met prachtig speelgoed  
en niet te versmaden de zak vol ... snoep*

*Prijzen : 250 Bf per persoon / Inlichtingen en reserveraties : 012 / 23 22 24*

# *Seingestellen :*

## *Type Saxby : de koppelingen.*

Naast de vergrendelingen, die ervoor moeten zorgen dat twee seinen niet gelijktijdig opengezet kunnen worden en die gebeurt door middel van de zware roosters onderaan het seingestel (zie tijdschr. 71), wordt de koppelingen op een heel andere wijze gedaan. Daar de koppelingen tussen de verschillende onderdelen veel meer mogelijkheden moeten bezitten en ook veel uitgebreider zijn, heeft men hier een stelsel van een groot aantal koppelingslatten of linialen. Deze bevinden zich boven het vergrendelingsrooster en worden o.m. door dit rooster bediend. Sommige grotere seinposten in belangrijke stations hebben soms twee lagen linialen, één boven en één beneden het vergrendelingsrooster.

Voor men deze verschillende latten kodeert, maak men voor het geheel dat de senpost bedient, een wiskundig model of matrix die alle mogelijke bedrijfssituaties nabootst : hierin worden op wiskundige (booleaanse) wijze alle mogelijke voorwaarden voor de bediening van een sein of wissel opgeschreven en gaat men uit van een normale situatie. Deze beginsituatie geeft de toestand weer waarop alle toestellen moeten geplaatst zijn en waar alle bewegingen mogelijk zijn. Meestal geldt hierbij

- alle overwegen staan in open stand
- de wissels staan zo dat het hoofdspoor of de hoofdsporen rechtstreeks bereden worden
- de beschermingswissels en ontspoortongen liggen in de beveiligde stand
- alle seinen zijn gesloten.

Voor de koppeling van de toestellen bestaan nu verschillende nokken, die op een welbepaalde plaats op de koppelingslatten geplaatst worden en die sommige bedieningen of zelfs bedieningshandels verhinderen of vrijgeven. De meest voorkomende nokken zijn de vrengrendelingsnokken : deze gaan het kantelen van het rooster verhinderen, wanneer deze nok (of nokken) verplaatst worden kan de bedieningshandle omgetrokken worden en de wissel of het sein omleggen. Gelijktijdig worden met dezelfde liniaal andere functies vastgelegd of geblokkeerd (positie van de wissel, gesloten stand van sein op zijspoor, ...).

Een tweede soorten nok, is deze voor een voorwaardelijke koppeling : als een trein op een bezet spoor moet binnenkomen of een rangering moet uitvoeren op een uitrijspoor waar net een trein vertrokken is, is een voorwaarde nodig : de seingever moet met een seinknop aantonen dat hij bewust een trein laat binnenkomen. Op dat ogenblik kan bv. een inrijsein - in rangeerstand - opengezet worden en kan de vooraf niet bepaalde situatie uitgevoerd worden. Hiervoor heeft deze nok een speciale bedieningsstaaf, aangesloten op de seinknop.

Deze situatie kan ook voorkomen bij werken op één spoor (bv. voor het rijden met diensttreinen op afgesloten spoor) of bij het binnenrijden van een trein vanaf een lijn die niet uitgerust is met een blokstelsel. Daar er steeds gevaar bestaat voor fouten, worden de voorwaardelijke koppelingen tot een minimum beperkt.

Verder bestaan er nokken die een verbinding mogelijk maken tussen twee naast elkaar gelegen linialen (bv. voor kruisende bewegingen), of die twee delen van een liniaal koppelen. Het valt echter buiten het bestek van dit overzicht om hierop verder in te gaan.

## **Uitwendige koppelingen :**

Naast de koppelingen binnen de seinpost zijn er ook diverse koppelingen nodig vanuit elementen buiten het eigen bereik. Hier heeft men als voornaamste :

- het binnenkomen van een trein vanuit een ander blok
- terugmelding van de stand van wissel (mechanisch)
- terugmelding van de stand van overweg
- melding van de stand van wissels vanuit handbediend gedeelte.

Hier heeft men verschillende mogelijkheden : het binnenrijden vanuit een ander blok gebeurt steeds elektrisch, door middel van een blokkast. Als het uitrijden van een trein vrijgegeven wordt, moet de seingever - gewoonlijk per telefoon - de seingever van de volgende blok op de hoogte stellen van het vertrek. Dit wordt dan dadelijk in een "blokboekje" ingeschreven. Gelijktijdig zal hij - door middel van een handgenerator of megger - een elektrisch sein sturen naar het volgende blok. Dit sein zal zowel in eigen seinpost, als in de volgende seinpost een relais in de blokkast laten aantrekken en dit relais zal nu een beveiligingsnok vrijmaken. Hierdoor kan niet alleen het uitrijsein veilig gesteld worden, doch zal in de volgende blokpost de interne beveiligingen en koppelingen aktiveren, zodat hier geen enkele trein meer kan toegelaten worden in het betreffende blok. Naargelang het aantal in- en uitgaande lijnen heeft men een even groot aantal blokkasten. Deze staan boven op het seingestel opgesteld en zijn gekoppeld met het rooster.

De terugmelding van toestellen kan zowel mechanisch als elektrisch gebeuren : langs mechanisch weg wordt - door middel van trekdraden - een mechanische vergrendeling in- of uitgeschaakeld. Deze vergrendeling komt - omwege van zijn trekkrachten en ingewikkelde vorm nog maar zelden voor. De elektrische terugmelding komt echter voor op alle toestellen : elk stopsein en elk overweg heeft een ingebouwde walsschakelaar. Bij het bedienen van een stopsein of overweg zal achteraan het seingestel een schakelaar of mechanisch relais door middel van bedieningsstangen omgezet worden. Hierdoor zal de elektriciteit op de signalisatiekabels naar dit sein geplaatst worden.

De walsschakelaar op het sein is nu gekoppeld aan de seinarm en zal de stroom nu pas terugsturen als de seinarm werkelijk in zijn definitieve stand aangekomen is. Hierdoor wordt het seinrelais in de seinpost bekrachtigd en krijgt men een visuele controle over de stand van het sein. Bij belangrijke seinen (die een gevaarlijk punt dekken) wordt een vergrendeling aangetrokken en dan pas wordt de blokkast bekrachtigd. Bij een breuk van de trekkabels of bij andere beschadigingen heeft de seingever dadelijk een zicht op de fouten in de seininrichting en kan dadelijk optreden. Deze beveiliging staat enkel op de geopende stand van de seinen, daar een stopsein steeds terugvalt in zijn gesloten stand en het uitrijden van een trein steeds verhinderd wordt. Deze beveiliging wordt ook uitgeoefend op wissels, waar de werkelijke stand gedetekteerd wordt. Bij niet aansluiten van de wisseltongen - bv. door stenen, gevallen bladen of sneeuwval - wordt dadelijk alarm gegeven in de seinpost en kan het inrijsein in gesloten stand blijven.

Deze vergrendelingen worden gegeven door middel van een laterale bedieningsstang die dadelijk ingrijpt op de bediening van de handle. Gewoonlijk zijn de blokkast en de terugmelding van het uitrijsein mechanisch gekoppeld.







## *Jaaroverzicht*

### *zomerregeling 1959 : deel II*

#### *Diesel- & elektrische tractie*

#### *Diesellokomotieven :*

#### *Lijn- & Rangeerlokomotieven :*

| Type | FNDM | FLD | FLV | FBM | LNC | FSR | FKR | FHS | NK | GT | MUT | FEO | Tot. |
|------|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|----|----|-----|-----|------|
| 201  |      |     |     |     |     |     | 8   | 9   | 19 | 13 |     |     | 49   |
| 202  |      |     |     |     |     |     |     |     |    |    | 4   | 6   | 10   |
| 203  |      |     |     |     |     |     |     |     |    |    | 18  |     | 18   |
| 204  |      |     |     |     |     | 7   |     |     |    |    |     |     | 7    |
| 230  |      | 1   | 1   |     |     |     |     |     |    |    |     |     | 2    |
| 231  |      |     |     | 1   |     |     |     |     |    |    |     |     | 1    |
| 250  |      |     |     |     |     | 22  |     |     |    |    |     |     | 22   |
| 252  | 13   |     |     |     | 14  |     |     |     |    |    |     |     | 2    |
| 253  |      |     |     |     |     |     | 15  |     |    | 7  |     |     | 22   |
| 270  |      |     |     |     |     |     |     |     |    |    | 1   | 4   | 5    |
| 271  |      |     |     |     |     |     | 3   |     |    |    |     |     | 3    |
| 272  | 12   |     |     |     |     |     |     |     |    |    |     |     | 12   |
| Tot. | 25   | 1   | 1   | 1   | 14  | 29  | 26  | 9   | 19 | 20 | 22  | 10  | 177  |

#### **Diensten diesellokomotieven :**

| Type   | Effectief | In dienst | Reserve | Diensten |
|--------|-----------|-----------|---------|----------|
| 201    | 55        | 50        |         | 49       |
| 202    | 13        | 13        |         | 10       |
| 203    | 19        | 19        |         | 18       |
| 204    | 8         | 8         |         | 7        |
| 230    | 3         | 3         |         | 2        |
| 231    | 1         | 1         |         | 1        |
| 250    | 25        | 22        |         | 22       |
| 252    | 32        | 31        |         | 27       |
| 253    | 25        | 25        |         | 22       |
| 270    | 6         | 4         |         | 4        |
| 271    | 6         | 3         |         | 3        |
| 272    | 15        | 12        |         | 12       |
| Totaal | 208       | 191       |         | 177      |

**Elektrische tractie :**

**Lijnlokomotieven :**

| Type | (1) | FN | FBM | FSR | FSD | FLS | FLV | LJ | NK | FEO | LNC | MKM | Tot. |
|------|-----|----|-----|-----|-----|-----|-----|----|----|-----|-----|-----|------|
| 101  | 18  |    |     |     |     |     |     |    |    |     |     |     | 18   |
| 120  | 3   |    |     |     |     |     |     |    |    |     |     |     | 3    |
| 121  | 2   |    |     |     |     |     |     |    |    |     |     |     | 2    |
| 122  | 2   | 9  | 11  |     | 11  | 4   | 10  |    | 8  |     |     |     | 55   |
| 123  |     |    |     | 6   |     |     |     | 6  |    | 15  | 5   | 16  | 48   |
| Tot. | 25  | 9  | 11  | 6   | 11  | 4   | 10  | 6  | 8  | 15  | 5   | 16  | 126  |

(1) : gemengde reeks Antwerpen / Schaarbeek / Monceau

**Diensten elektrische lokomotieven :**

| Type | Effectief | In dienst | Reserve | Diensten |
|------|-----------|-----------|---------|----------|
| 101  | 20        | 18        | 1       | 18       |
| 120  | 3         | 3         |         | 3        |
| 121  | 3         | 2         | 1       | 2        |
| 122  | 50        | 50        |         | 55 (*)   |
| 123  | 83        | 83        |         | 48       |
| Tot. | 159       | 156       | 2       | 126      |

(\*) : type 122 met reserve-loks type 123

**Motorwagens :**

| Type | FRS | FLD | FBM | FSR | LW | FC | FKR | FSN | FVY | NK | ATH | GT | BX | LC |
|------|-----|-----|-----|-----|----|----|-----|-----|-----|----|-----|----|----|----|
| 551  |     |     |     |     | 6  |    |     |     | 3   | 2  | 3   |    | 6  |    |
| 552  |     |     |     |     |    |    |     | 4   |     |    |     |    |    |    |
| 553  |     | 3   |     |     |    | 8  |     | 5   |     |    | 6   | 6  |    | 6  |
| 554  |     |     |     |     |    |    | 7   |     |     |    |     | 8  |    |    |
| 601  |     |     |     |     |    |    |     |     |     |    |     | 3  |    |    |
| 602  |     |     |     | 10  |    |    |     |     |     |    |     |    |    |    |
| 603  | 5   |     |     |     |    | 6  |     |     |     |    |     |    | 6  |    |
| 604  |     | 8   |     |     |    |    |     |     |     |    |     |    |    |    |
| 605  |     | 8   |     |     |    |    |     |     |     |    |     |    |    |    |
| 607  |     |     |     |     |    |    |     |     |     |    |     |    |    |    |
| 608  |     |     | 6   |     |    |    |     |     |     |    |     |    |    |    |
| 620  |     |     | 6   |     |    |    |     |     |     |    |     |    |    |    |
| 651  |     |     | 1   |     |    |    |     |     |     |    |     |    |    |    |
| 653  |     |     | 6°  |     |    |    |     |     |     |    |     |    |    |    |
| 654  |     |     | °   |     |    |    |     |     |     |    |     |    |    |    |
| 670  |     |     | °   |     |    |    |     |     |     |    |     |    |    |    |
| 671  |     |     | °   |     |    |    |     |     |     |    |     |    |    |    |
| Tot. | 5   | 19  | 19  | 10  | 6  | 14 | 17  | 9   | 3   | 2  | 9   | 17 | 12 | 6  |

**Diensten motorwagens :**

| Type | Effectief | In dienst | Reserve | Diensten |
|------|-----------|-----------|---------|----------|
| 551  | 40        | 29        | 9       | 20       |
| 552  | 6         | 5         |         | 4        |
| 553  | 50        | 42        | 2       | 34       |
| 554  | 20        | 17        | 1       | 15       |
| 601  | 5         | 3         |         | 3        |
| 602  | 12        | 11        |         | 10       |
| 603  | 24        | 24        |         | 17       |
| 604  | 10        | 9         |         | 8        |
| 605  | 10        | 10        |         | 8        |
| 607  | 1         | 1         |         |          |
| 608  | 6         | 5         |         | 6        |
| 620  | 10        | 10        |         | 6        |
| 651  | 1         |           |         |          |
| 652  | 1         |           |         |          |
| 653  | 2         | 1         |         | ° 6      |
| 654  | 2         | 2         |         | ° 6      |
| 670  | 4         | 4         |         | ° 6      |
| 671  | 1         | 1         |         | ° 6      |
| Tot. | 204       | 173       | 14      | 136      |

**Elektrische Motorrijtuigen :**

| Type | FSR | FSD | NK | LT | FEO | Tot |
|------|-----|-----|----|----|-----|-----|
| '35  | 66  |     |    |    |     | 117 |
| '39  |     |     |    |    |     |     |
| '46  |     |     |    |    |     |     |
| '50  |     |     |    |    |     |     |
| '51  |     |     |    |    |     |     |
| '53  |     |     |    |    |     |     |
| '54  |     | 6   | 21 | 14 | 10  |     |
| '55  |     | 31  |    |    |     | 31  |
| '56  |     |     |    | 10 | 10  | 20  |
| Tot. | 66  | 37  | 21 | 24 | 20  | 168 |

**Diensten elektrische motorrijtuigen :**

| Type | Effectief | In dienst | Reserve | Diensten |
|------|-----------|-----------|---------|----------|
| '35  | 5         | 5         |         | 117      |
| '39  | 8         |           |         |          |
| '46  | 1         |           |         |          |
| '50  | 25        | 124       |         |          |
| '51  | 1         |           |         |          |
| '53  | 15        |           |         |          |
| '54  | 79        |           |         |          |
| '55  | 37        | 35        |         | 31       |
| '56  | 22        | 21        |         | 20       |
| Tot. | 193       | 185       | --      | 168      |

## *Lijn 118 : Mons - La Louvière .*

De verbinding tussen de beide industriesteden Charleroi en Mons werd al snel in opdracht gegeven aan de pas opgerichte maatschappij die al de concessie verkregen had voor de aanleg van de verbinding tussen Namur en Liège, in 1845 werd deze concessie trouwens uitgebreid met de verbinding Charleroi - Mons en dadelijk werden de werken gestart voor deze belangrijke dwarslijn. Na indienststelling van de lijn tot in La Louvière (lijn 106), werd het volgende gedeelte tot in Bracquegnies op 21 januari 1848 in gebruik genomen. De werken op het eigenlijke baanvak gingen in versneld tempo door en in twee delen werden het resterende gedeelte tot in Mons officieel geopend. Hierbij verliep het laatste gedeelte tussen Nimy en Mons parallel met de Etat Belge lijn die Brussel-zuid met Mons verbond.

Deze lijn had een zeer sterk economisch belang, daar ze in eerste instantie twee grote industriebekkens met elkaar verbond, maar anderzijds ook de verschillende steenkoolmijnen in de buurt van Bracquegnies (hierbij als belangrijkste Bois-du-Luc) en de cementverwerkende industrieën te Obourg en Thieu met het spoorweginet verbond.

In 1858 werd de Namur à Liège door de Nord-Belge overgenomen, doch op dat ogenblik werd de lijn tussen Mons en Manage door de Etat Belge overgekocht. Deze verkoop werd op 8 juli 1858 officieel bekrachtigd. Vanaf dat ogenblik zou de lijn dan zijn grootste betekenis krijgen en opgenomen worden in de voornaamste goederenlijnen van het toenmalige net. Om de exploitatie te verbeteren werd in 1866 de verbindingsbocht naar de bestaande stelplaats Haine-St-Pierre aangelegd en hierdoor werd de goederenverbinding vanuit Charleroi geoptimaliseerd. Tijdens de volgende decennia bleef deze lijn in belangrikheid winnen en kreeg ze de status van hoofdlijn van het net. De treinen werden vooral gereden door machines van Haine-St-Pierre en Mons.

Ondanks deze belangrikheid zou de elektrifikatie slechts zeer laat doorgevoerd worden en zou de lijn een deel uitmaken van de Waalse as. van deze elektrifikatie werd ook gebruik gemaakt voor een volledige modernisering : op dat ogenblik werd het begrip lijn 118 ook verder uitgebreid en kreeg de ganse verbinding tussen Mons en Charleroi dit lijnnummer toegekend.

Thans wordt de lijn verder opgenomen in de IC-dienst tussen Liers en Moeskroen, maar blijft de lijn ook een belangrijke goederenverbinding. Daar waar de steenkoolmijnen wegwijnden, bleef het vervoer van produkten uit de cementindustrie zeer belangrijk.

## Overzicht lijn 118 :

### a. Voornaamste data :

| Datum      | Gebeurtenis :   |
|------------|---|
| 20/01/1848 | Opening van baanvak La Louvière - Bracquegnies door Namur - Liège           |
| 01/06/1849 | Opening van baanvak Bracquegnies - Nimy door Namur Liège                    |
| 20/10/1849 | Opening van baanvak Nimy - Mons door Namur - Liège                          |
| 28/08/1858 | Overname van Namur - Liège door Nord Belge / Mons - Manage door Etat Belge  |
| 21/02/1866 | Opening van verbindingsbocht Bracquegnies - Haine-St-Pierre door Etat Belge |
| 28/09/1980 | Elektrifikatie van de lijn  |
| 03/06/1984 | Opname in IC-net  |

### b. Stations / stopplaatsen / afstanden :

| Oude afk. | Nieuwe | Station / Stopplaats | Afstand |
|-----------|--------|----------------------|---------|
| FMS       | FMS    | Mons                 | km 0,0  |
|           |        | Nimy                 | km 2,2  |
|           |        | Obourg               | km 6,9  |
|           |        | Havré-Ville          | km 9,7  |
|           |        | Thieu                | km 12,6 |
|           |        | Bracquegnies         | km 14,6 |
|           |        | Bois-du-Luc          | km 16,4 |
|           |        | La Louvière          | km 19,0 |

### c. Vertakkingen :

| Naam vertakking | afstand | richting / bestemming      |
|-----------------|---------|----------------------------|
| Y Nimy          | km 2,5  | richting Brussel (lijn 96) |
| Y La Paix       | km 17,6 | richting Haine-St-Pierre   |

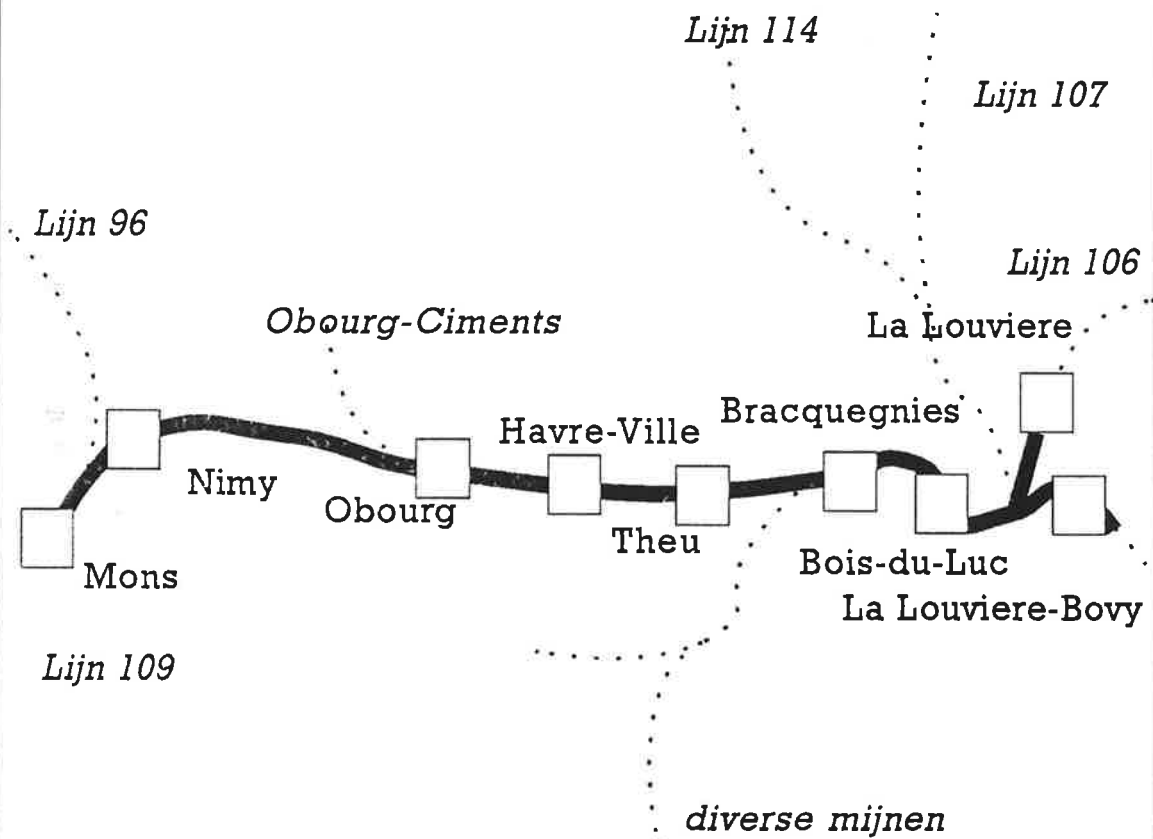
### d. Industrieaansluitingen :

|         |  |
|---------|--|
| Km 2,6  | steenkoolmijnen, o.a. Bois-du-Luc (aansluitsporen over ca. 4 km) |
| Km 4,3  | verbinding CBR - cementfabriek                                   |
| Km 4,4  | verbinding Ciments d' Obourg (industriespoor ca. 2 km)           |
| Km 11,9 | verbinding Ciments de Thieu                                      |

# Lijn 118

## Mons - La Louvière

---



# Uittreksel uit reisgids

- Goederendienstregeling lijn 118

## La Louvière } Mons — St-Ghislain — Terte (Carbo)

118

| Nenner der Gefällebremsung<br>Teruglooping — Dérive | Last-Charge Lok. 0.8.0 (T. 81) | Fahrzeit — Rit tijd<br>Temps de parcours | Kilom. | Zugnummer<br>Trainnummer<br>Numéro du train  | Lg       | Lg       | Dg         | Dg         | N         | Dg        | Awl         | N         | Dg         | Dg        | Awl         | N         | Ub        | Awl         | Ub        | Dg          | Dg          | Dg          | N         |
|---|--------------------------------|--|--------|--|----------|----------|------------|------------|-----------|-----------|-------------|-----------|------------|-----------|-------------|-----------|-----------|-------------|-----------|-------------|-------------|-------------|-----------|
|   |                                |  |        |  | 11230    | 11762    | 6668       | 6820       | 9800      | 6638      | Dg<br>11183 | 9840      | 6352       | 6660      | Dg<br>11153 | 9712      | 12916     | Dg<br>11155 | 12962     | Dg<br>6994  | Dg<br>6273  | Dg<br>6826  | N<br>9756 |
|   |                                |  |        | Verkeerstage<br>Kenletter — Caractéristique<br>H.-u.U. r.-Boekhouding-Compt.<br>Höchstgeschwindigkeit<br>Max. snelheid — Vit. max. | B<br>(F) | B<br>(F) | nS<br>(SL) | nS<br>(SD) | W<br>(FD) | W<br>(FD) | B<br>(F)    | W<br>(FD) | nS<br>(SL) | W<br>(SD) | B<br>(F)    | W<br>(SD) | W<br>(SD) | B<br>(F)    | W<br>(SD) | Dg<br>60.21 | Dg<br>60.41 | Dg<br>60.01 | W<br>(FD) |
|   |                                |  |        | 45 k.  | 45 k.    | 45 k.    | 45 k.      | 45 k.      | 45 k.     | 45 k.     | 45 k.       | 45 k.     | 45 k.      | 45 k.     | 45 k.       | 45 k.     | 45 k.     | 45 k.       | 45 k.     | 45 k.       | 45 k.       | 45 k.       | 45 k.     |
|   |                                |  |        | LA LOUVIERE (GARE-IND) (D)   | 112      | 3.08     | 3.10       | —          | —         | —         | 5.19        | 6.40      | —          | —         | 8.10        | —         | —         | 10.41       | —         | —           | —           | 112         | —         |
| ouvière<br>I.)-La Paiz                              |                                |  |        | LA LOUVIERE . . . . .  | Warnaut  | 3.11     | 3.41       | —          | —         | —         | 5.46        | 6.43      | 6.49       | 7.41      | 8.26        | 8.41      | —         | 10.44       | —         | —           | —           | —           | —         |
| 140   | 1770                           | 3  | 0.8    | Abzw. Bfl. vers La Paiz et Bourv   |          |          | 16         | 46         | —         | —         | 51          | 48        | 54         | 46        | 31          | 46        | —         | 49          | —         | —           | —           | —           | —         |
|   |                                |  |        | HAINÉ-ST-PIERRE (FORMAT.)  | 0.22     | —        | —          | —          | —         | —         | —           | —         | —          | —         | —           | —         | —         | —           | —         | —           | —           | 11.09       | —         |
| 25  | 1420                           |  |        | Abzw. Bfl. de St-Vaast . . . . .   | 42       | —        | —          | —          | —         | —         | —           | —         | —          | —         | —           | —         | —         | —           | —         | —           | —           | 57          | —         |
|   |                                |  |        |  | 50       | —        | —          | 54         | 16        | —         | —           | —         | —          | —         | —           | —         | —         | —           | —         | —           | —           | 12.04       | —         |
|   |                                |  |        | La Paiz (D) . . . . .  | 59       | 21       | 51         | 4.03       | 21        | 58        | 53          | 58        | 51         | 36        | 51          | —         | —         | 54          | —         | —           | —           | 15          | 27        |
|   |                                |  |        | Bois-du-Luc (D) . . . . .  | 1.02     | 24       | 54         | 06         | 24        | 6.01      | 56          | 09        | 54         | 39        | 54          | —         | —         | 57          | —         | —           | —           | 19          | 30        |
| 33  |                                |  |        | Bracquegnies . . . . .   | 07       | 29       | 59         | 11         | 29        | 06        | 7.01        | 26        | 59         | 44        | 69          | 26        | —         | 11.02       | —         | —           | —           | 24          | 35        |
|   |                                |  |        | Ciment de Thieu (G.P.) . . . . .   | 12       | 34       | 4.04       | 16         | 35        | 11        | 14          | 38        | 12         | 49        | 9.04        | 31        | —         | 07          | —         | —           | —           | 29          | 40        |
|   |                                |  |        | Havré-Ville . . . . .  | 18       | 40       | 10         | 22         | 6.51      | 17        | 20          | 9.44      | 18         | 55        | 10          | 36        | —         | 13          | —         | —           | —           | 35          | 46        |
|   |                                |  |        | Obourg . . . . .   | 25       | 47       | 17         | 29         | 17        | 28        | 27          | —         | 25         | 9.02      | 17          | 10.02     | 10.40     | 20          | —         | —           | —           | 42          | 53        |
|   |                                |  |        | Obourg (Ciment. et Briq. réun.)<br>(G.P.) . . . . .  | "        | "        | 20         | "          | "         | "         | "           | "         | "          | "         | "           | "         | "         | "           | "         | "           | 11.39       | 42          | 56        |
|   | 1770                           |  |        |  |          |          |            |            |           |           |             |           |            |           |             |           |           |             |           |             |             |             | 13.26     |
|   |                                |  |        | Nimy . . . . .   | 34       | 56       | 26         | 38         | 49        | 37        | 36          | —         | 34         | 11        | 26          | 11        | —         | 29          | —         | —           | 48          | 51          | 13.02     |
| 140   |                                |  |        | MONS . . . . .   | 1.30     | 4.01     | 4.31       | 4.46       | 7.54      | 6.42      | 7.41        | —         | 8.39       | 9.16      | 9.31        | 10.17     | —         | 11.34       | 11.47     | 11.53       | 12.56       | 13.07       | 13.40     |



## *L.S.V. - Aktueel.*

### **Het ritseizoen 1995**

Daar waar we met een bang voor gevoel aan het ritseizoen begonnen, is dit - ondanks de verwikkelingen met de N.M.B.S. - seizoen één van de interessantste van het bestaan van de L.S.V. geworden. Door het nauwe contact met het publiek, door de voorstelling van praktisch alle ritvaardige materieel en door de uitleg over het materieel kon een nieuw publiek gewonnen worden.

Tijdens het ganse ritseizoen waren op elke ritdag ten minste 5 verschillende lokomotieven in dienst: op normaalspoor was dit de Cockerill met verticale ketel, de Montmirail als diesellokomotief en het dieselstel 554.14 die de show stalen, op het uitgebreide mijnspoor werd de Moës type DLM 3 ingezet, op het decauville-spoor werd een nog niet gerestaureerde Moës-lokomotief type BL gebruikt. Bij verschillende lokomotieven konden de belangstellenden zelf - onder toezicht - de lokomotief zelf besturen.

Nog gedurende het seizoen zelf werd de Montmirail vervangen door de pas gerestaureerde lokomotief A.B.R. van de mijn van Winterslag gebruikt worden. Deze nieuwe aanpak leidde tot een belangrijke vermindering van de kosten van de exploitatie en een sterke vooruitgang van de inkomsten van de kantine. Daar de reizigers langer te As bleven en niet meer naar Eisden afdaalden, had - samen met het warme weer - kon deze nevenactiviteit zijn omzet bijna verdubbelen.

Ook de ritdagen op dinsdagen en donderdagen gaven een levendige belangstelling, temeer daar het pas ge-opende fietspad op de spoorwegbedding tussen As en Maaseik voor bekomende belangstellenden zorgde.

Enige negatieve punt was de geringe belangstelling voor de kleiner opgevatte "Stoomhappening".

### **De toekomstige planning.**

Voor het resterende deel van 1995 en voor volgend jaar werd opnieuw een uitgebreid programma opgesteld, dat in grote trekken de exploitatie van het vorig seizoen overneemt en verder uitbreidt. Konkrete hebben we:

#### **De St-Niklaasritten:**

Traditioneel worden de St-Niklaasritten gereden op de drie laatste zondagen voor het kinderfeest, dit gebeurt dit jaar op 19 en 26 november en 3 december. Zoals vorig jaar worden twee - beperktere - treinen gereden om 14.00 en 16.00. Er wordt dit jaar gezorgd voor meer animatie, dit met ritten op zowel het mijnspoor als het groevspoor. De prijs bedraagt dit jaar opnieuw 250 BF per persoon.

### **De Kerstmarkt :**

Nieuw voor dit jaar zal waarschijnlijk de Kerstmarkt zijn : in samenwerking met de gemeente As, de middenstand en het hotel Ignoramus wordt op 16 en 17 december een aangepaste Kerstmarkt in het hotel en op het emplacement van As gehouden. Hierbij wordt de Kerstman per trein te As ingehaald en tijdens twee dagen kan men specifieke kerstartikelen in het station aankopen. Dit eerste jaar geldt deze markt als test, deze traditie zou tijdens de volgende jaren verder uitgebreid worden en moeten uitgroeien tot de kersthappening van het Maasland.

### **De Ruilbeurs :**

In de loop van april organiseert de L.S.V. haar eerste ruilbeurs van modelspoorwagens, speelgoed en boeken. Deze wordt natuurlijk gekombineerd met een aangepast programma van de demonstratieritten op het emplacement te As.

### **Het gewone ritseizoen :**

Zoals reeds gezegd, is de aanpak zoals deze in 1995 noodgedwongen moest doorgevoerd worden, zeer goed ontvangen bij de reizigers en de toeristen en daarom wordt op deze basis verdergewerkt in 1996. Hier en daar wordt wel verder geschaafd aan het concept : voor het normaalspoor dient voor elke demonstratierit een eigen spoor beschikbaar te zijn, zodat een geen kruisende bewegingen optreden en er parallel-ritten kunnen georganiseerd worden. Verder wordt er hard aan gewerkt om nog verdere lokomotieven ritklaar te krijgen. Hierdoor is er een betere afwisseling mogelijk tussen de traktiemiddelen. Verder moeten alle ingezette lokomotieven zowel technisch als uiterlijk in orde zijn. Om de rit in de wagens te kunnen nabootsen wordt ook een L-rijtuig in de demonstraties opgenomen.

Voor het smalspoor dienen er voldoende reizigersrijtuigen gereed te zijn, zodat de wachttijden bij grote drukte minder groot zijn. Zowel voor het mijnspoor als voor het groevespoor wordt de lengte van het afgelegde traject geleidelijk aan uitgebreid.

Verder dient de informatie aan de toeristen aangepast te worden : daarom wordt gewerkt aan een vouwblad waarin de tentoongestelde lokomotieven beschreven worden, waarin verder ingegaan wordt op de geschiedenis en de werking van de L.S.V. en waarin de tentoonstellingen behandeld worden. Verder wordt gewerkt aan de verdere aankleding van het toegankelijke deel van het emplacement (paden, aanplantingen, onkruidbestrijding, informatieborden, ...)

Indien de wet, die de museumexploitatie moet regelen op tijd gerealiseerd wordt, zal toch enkel met het dieselstel op de lijn gereden worden.

## **De werkzaamheden 1995 / 1996**

### ***De gebouwen :***

Het resterende gedeelte van 1995 wordt vooral uitgetrokken voor bouwwerken : sinds het einde van het ritseizoen wordt koortsachtig gewerkt aan de **hoofdloods** over spoor 3 en 4. Hier is het de bedoeling om voor november 10 m onder dak te hebben, in februari zou dit uitgebreid moeten zijn tot 20 m loods. Hierdoor kunnen eindelijk de gerestaureerde lokomotieven beschut afgesteld worden en kunnen de restauratieverken en vooral het afschuren en schilderen van het materieel gebeuren zonder rekening te moeten houden met het grillige Belgische klimaat.

Thans is de muur kant station reeds over 15 m tot op een hoogte van 5 m opgemetst en wordt er gewerkt aan de voorzijde (kant Eisdien). Begin november wordt ook de zuidelijke muur verder afgewerkt en kan de dakbedekking - in golfplaten - aangebracht worden.

Na de bouwwerken aan de loods, wordt er gewerkt aan het **afstelgebouw** voor het groevespoor. Dit komt aan de achterzijde van de verhoogde laadkaai en wordt een gebouw van 15 m op 3,5 m. Hierin wordt één tentoonstellingspoor aangelegd waarop voorlopig alle materieel van het groevespoor afgesteld kan worden. Aan de voorzijde van het gebouw wordt nadien een luifel aangebouwd en hierdoor ontstaat dan een overdekte opstapplaats voor de reizigers. Na een eerste fase waarbij dit gebouw enkel dienst doet als beschutting voor het materieel, wordt het ingericht als tentoonstellingsruimte voor de diverse soorten smalspoor die in Limburg en omstreken gebruikt werden.

Vanaf februari wordt dan verder gewerkt aan de hoofdloods en worden de reeds opgerichte gebouwen uitwendig afgewerkt en kan de beplanting rondom deze plaatsen aangebracht worden. Hierbij wordt gestreefd om door de begroeiing een duidelijk afsluiting te bekomen van het resterende deel van het emplacement en van de dienstruimtes.

Voor het begin van het ritseizoen wordt dan verder gewerkt aan de verdere aanpassingen aan het emplacement, de uitbouw van de ruimte rondom de schuilkelder en het terras voor de toekomstige kantine.

## ***Het materieel :***

Daar er voorrang gegeven wordt aan de gebouwen en de uitrustingswerken, worden voorlopig slechts de noodzakelijke werken aan het materieel uitgevoerd. Nochtans wordt hier de vrije tijd optimaal benut om tussen twee mengelingen beton nog restauratiewerken uit te voeren. De onderstaande lijst geeft de te verwachten werkzaamheden weer :

### **Cockerill 4 : "Jojo"**

Daar deze stoomlokomotief nog actief is tijdens de St-Niklaasritten en eventueel de Kerstmarkt, worden de noodzakelijke werken uitgesteld tot in januari : tijdens het eerste bedrijfsjaar kwamen enkele fouten naar voren, o.m. de afregeling van de stoomverdeling, het verbeteren van enkele smeerpunten, maar vooral het vervangen van de voedingspomp. Deze wordt trouwens volledig vernieuwd door een konstruktiewerkplaats te As. Verder wordt de schildering aangepast en de voorste bufferbalk versterkt door het aanbrengen van nieuwe eiken balken.

### **Stoomkraan 19 :**

Hier gaan de restauratiewerken geleidelijk aan verder en werden recent de - bij het transport doorgebrande - trekijzers verwijderd. Zodoende kunnen ze opnieuw door een gespecialiseerd bedrijf gelast worden en kan de kraanarm opnieuw gemonteerd worden. Verder wordt er verder gewerkt aan het drijfwerk en de ketel-appendages. Vanaf volgend jaar wordt dan gewerkt aan het interieur van de stoomkraan en de uitwendige restauratie.

### **Montmirail 22 : "Power"**

Deze lokomotief - die al vanaf de eerste ritten te Zolder in 1982 paraat was - werd na de stoomhappening nu definitief afgesteld voor een grote herziening. Hierbij wordt de lokomotief volledig nagekeken en hersteld, waarbij vooral de elektrische installatie, de brandstofleidingen en het pneumatisch gedeelte volledig vernieuwd moeten worden. Ook aan de kast is er een groot deel te vernieuwen om de machine opnieuw zijn oorspronkelijke uitzicht terug te geven. Waarschijnlijk zal deze restauratie ongeveer twee jaar duren en hiervoor werd de machine als eerste op het toekomstige werkplaatsspoor 4 in de loods geplaatst. Inmiddels werd al gestart met de uitbouw van diverse onderdelen en worden de beide injectiepompen door een gespecialiseerd bedrijf volledig nagekeken en hersteld. Grootste moeilijkheid bij dit onderhoud is wel het lichten van de kast en het nazicht van de draaistellen.

### **Franco-Belge 23 : "Patience"**

De problemen met de keerkoppeling zijn nog niet opgelost : daar waar het lek in deze aandrijving wel gevonden werden, bleef er een gekraak op de tandwielen en een overdreven sleet te noteren. Hiervoor moet de keerkoppeling nu volledig gedemonteerd worden. Verder wordt de restauratie van de kast afgesloten en op het ogenblik dat deze lokomotief onder dak kan staan, wordt ook de nieuwe houten vloer in het machinistenhuis aangebracht.

### **ABR 36 :**

Na een jaar inzet is deze lokomotief - na het verhelpen van enkele kleine defekten - volledig betrouwbaar en sinds de stoomhappening wordt de ABR konstant ingezet voor de demonstratieritten en de rangeringen. Tijdens de volgende maanden wordt de restauratie volledig afgesloten en krijgt de machine zijn definitieve schildering met alle oorspronkelijke aanduidingen. Door de intercirkulatie is het mogelijk om tijdens de demonstratieritten en vooral bij de St-Niklaasritten de nodige informatie uit te wisselen met de lokomotief. Wel moet tijdens de volgende weken nog de doorgaande 24 V leiding op de lokomotief aangebracht worden om de Webasto-verwarming van spanning te voorzien.

### **Cockerill 42 :**

Samen met de ABR werd ook deze Cockerill-diesellokomotief tijdens de laatste ritdagen volledig getest tijdens diverse rangeringen en onderging deze machine zijn traktieproeven voor een trein van 300 ton. Hierbij werden enkele fouten bij de transmissie en de keerkoppeling vastgesteld. Deze zullen verdwijnen door het vernieuwen van enkele dichtingen, het vervangen van de transmissie-olie en het vervangen van enkele pneumatische leidingen. Inmiddels werd ook gestart met het afschuren en herstellen van de kast en het zuivermaken van de motorruimte en de stuurpost. Deze lokomotief moet vanaf juli volgend jaar als 230.012 in oorspronkelijke N.M.B.S.-kleurstelling in dienst komen.

### **Smalspoor :**

#### **Moës 502 : "Piu-piu"**

Deze mijnlokomotief heeft een vlekkeloos seizoen op het korte mijnspoor afgelegd en werd tijdens de vorige maanden aangepast dat ook bezoekers zonder problemen met deze machine konden rijden. Hiervoor werd de transmissie op stand 2 vastgezet en werd een noodstop ingebouwd. Tijdens de volgende maanden wordt de machine uiterlijk terug in staat gesteld en wordt - door de aanpassing van de luchtfilters van de motor - de oorspronkelijke vorm van de motorkap hersteld. Hiervoor moet wel een nieuwe motorkap gebouwd worden.

Verder kwam voor 10 september ook de eerste personeelswagens gereed en werd hij dadelijk ingezet bij de ritten op het mijnspoor.

#### **Moës 601 : "Choo - Choo"**

De restauratie van de eerste groevelokomotief kon anderzijds niet tijdig afgesloten worden : daar waar de lokomotief wel tijdig uiterlijk gerestaureerd en geschilderd werd, waren er op het laatste ogenblik nog problemen met de brandstofvoorziening. Hierdoor kon deze machine nog niet voorgesteld worden tijdens de open-monumentendag van dit jaar.

Anderzijds werd ook beslist om de houten banken nog niet te monteren op de personeelswagen, zolang deze wagen nog niet beschermd kan afgesteld worden. Daarom kan deze eerste wagen pas na de bouw van het afstelgebouw operationeel worden.

Het groevespoor was echter tijdens het ganse jaar actief daar de - nog niet gerestaureerde - lokomotief 603 tijdens elke ritdagen ingezet kon worden.

# *N.M.B.S. - Aktueel .*

## Statistiek :

### 1. Leveringen :

Geen

### 2. Stelplaatswijzigingen :

| Nummer    | Van           | Naar        | Op datum van |
|-----------|---------------|-------------|--------------|
| 247 - 250 | Kortrijk      | St-Ghislain | 27/05/1995   |
| 362 - 363 | Hasselt       | Merelbeke   | 27/05/1995   |
| 409 - 425 | Merelbeke     | Kinkempois  | 27/05/1995   |
| 652 - 655 | Oostende      | Schaarbeek  | 27/05/1995   |
| 657 - 664 | Oostende      | Schaarbeek  | 27/05/1995   |
| 690 - 710 | Kinkempois    | Schaarbeek  | 27/05/1995   |
| 711 - 723 | Kinkempois    | Hasselt     | 27/05/1995   |
| 735 - 745 | Hasselt       | Oostende    | 27/05/1995   |
| 5130      | Hasselt       | Merelbeke   | 01/06/1995   |
| 5133      | Hasselt       | Merelbeke   | 01/06/1995   |
| 5183      | Antwerpen-Dam | Hasselt     | 01/06/1995   |
| 5189      | Antwerpen-Dam | Hasselt     | 01/06/1995   |
| 5905      | Merelbeke     | Monceau     | 01/06/1995   |
| 5916      | Merelbeke     | Monceau     | "            |
| 5917      | Merelbeke     | Monceau     | "            |
| 5926      | Merelbeke     | Monceau     | "            |
| 5936      | Merelbeke     | Monceau     | "            |
| 5939      | Merelbeke     | Monceau     | "            |
| 5941      | Merelbeke     | Monceau     | "            |
| 5946      | Merelbeke     | Monceau     | "            |
| 5947      | Merelbeke     | Monceau     | "            |
| 5950      | Merelbeke     | Monceau     | "            |
| 6205      | Merelbeke     | Monceau     | 01/09/1995   |
| 6207      | Merelbeke     | Hasselt     | 01/09/1995   |
| 6210      | Merelbeke     | Kinkempois  | 01/09/1995   |
| 6227      | Merelbeke     | Kinkempois  | 01/09/1995   |
| 6305      | Merelbeke     | Monceau     | 01/09/1995   |
| 6316      | Hasselt       | Monceau     | 01/09/1995   |
| 7362      | Monceau       | Merelbeke   | 01/06/1995   |

| Nummer | Van           | Naar          | Op datum van |
|--------|---------------|---------------|--------------|
| 7363   | Monceau       | Merelbeke     | 01/06/1995   |
| 7364   | Monceau       | Merelbeke     | 01/09/1995   |
| 7367   | Monceau       | Merelbeke     | 01/09/1995   |
| 7368   | Monceau       | Merelbeke     | 01/09/1995   |
| 7369   | Monceau       | Merelbeke     | 01/09/1995   |
| 7376   | Merelbeke     | Antwerpen-Dam | 01/06/1995   |
| 7377   | Merelbeke     | Antwerpen-Dam | 01/06/1995   |
| 7378   | Merelbeke     | Antwerpen-Dam | 01/06/1995   |
| 7379   | Merelbeke     | Antwerpen-Dam | 01/09/1995   |
| 7380   | Merelbeke     | Antwerpen-Dam | 01/09/1995   |
| 7386   | Merelbeke     | Antwerpen-Dam | 01/09/1995   |
| 7387   | Merelbeke     | Antwerpen-Dam | 01/09/1995   |
| 7388   | Merelbeke     | Antwerpen-Dam | 01/09/1995   |
| 7389   | Merelbeke     | Antwerpen-Dam | 01/09/1995   |
| 7390   | Merelbeke     | Antwerpen-Dam | 01/09/1995   |
| 8461   | Antwerpen-Dam | Monceau       | 01/06/1995   |
| 8462   | Antwerpen-Dam | Monceau       | 01/09/1995   |
| 8463   | Antwerpen-Dam | Monceau       | 01/06/1995   |
| 8464   | Antwerpen-Dam | Monceau       | 01/09/1995   |
| 8465   | Antwerpen-Dam | Monceau       | 01/09/1995   |
| 8466   | Antwerpen-Dam | Monceau       | 01/06/1995   |
| 8467   | Antwerpen-Dam | Monceau       | 01/09/1995   |
| 8468   | Antwerpen-Dam | Monceau       | 01/09/1995   |
| 8469   | Antwerpen-Dam | Monceau       | 01/09/1995   |
| 8470   | Antwerpen-Dam | Monceau       | 01/09/1995   |

### 3. Overdracht aan dienst Infrastructuur

| Nummer | Van     | Naar     | Op datum van |
|--------|---------|----------|--------------|
| 6205   | Monceau | TUC rail | 01/09/1995   |
| 6246   | Hasselt | TUC rail | "            |
| 6250   | Monceau | TUC rail | "            |
| 6251   | Hasselt | TUC rail | "            |
| 6254   | Monceau | TUC rail | "            |
| 6255   | Hasselt | TUC rail | "            |
| 6257   | Monceau | TUC rail | "            |
| 6262   | Monceau | TUC rail | "            |
| 6269   | Monceau | TUC rail | "            |
| 6283   | Hasselt | TUC rail | "            |
| 6305   | Monceau | TUC rail | "            |
| 6314   | Monceau | TUC rail | "            |
| 6320   | Monceau | TUC rail | "            |

### 4. Buitendienststelling :

| Nummer | Van           | Op datum van |
|--------|---------------|--------------|
| 5106   | Schaarbeek    | 01/06/1995   |
| 5119   | Merelbeke     | "            |
| 5151   | Hasselt       | "            |
| 5153   | Hasselt       | "            |
| 5158   | Hasselt       | "            |
| 5184   | Antwerpen-Dam | "            |

| Nummer | Van       | Op datum van |
|--------|-----------|--------------|
| 5202   | Stockem   | 01/06/1995   |
| 5310   | Stockem   | "            |
| 6258   | Monceau   | 01/06/1995   |
| 6270   | Monceau   | "            |
| 6272   | Monceau   | "            |
| 6276   | Merelbeke | "            |
| 6318   | Hasselt   | "            |
| 6327   | Hasselt   | "            |

## 5. Schrapping (dienst infrastructuur)

| Nummer | Van        | Op datum van |
|--------|------------|--------------|
| 9201   | Noord-oost | 18/04/1995   |
| 9204   | Noord-oost | 02/01/1995   |
| 9205   | Noord-oost | /04/1995     |
| 9207   | Zuid-oost  | 18/04/1995   |
| 9209   | Noord-oost | 18/04/1995   |
| 9210   | Zuid-oost  | 18/04/1995   |
| 9212   | Noord-oost | 02/01/1995   |
| 9214   | Zuid-oost  | 18/04/1995   |
| 9215   | Zuid-oost  | 18/04/1995   |
| 9216   | Zuid-oost  | 18/04/1995   |
| 9218   | Noord-west | 18/04/1995   |
| 9221   | Centrum    | 02/01/1995   |

## Aktuele berichten

- 00 De ombouw en de modernisering van de Budd's gaat gewoon door tegen een tempo van ca. 1 's stel per maand. Tot in juli werden de volgende stellen te CW Mechelen veranderd :

|     |            |                                  |
|-----|------------|----------------------------------|
| 132 | /02/1995   |                                  |
| 134 | /03/1995   |                                  |
| 137 | 25/04/1995 | uitgevoerd door werkpl. Oostende |
| 135 | 12/06/1995 |                                  |

De stellen worden vanuit St-Ghislain vooral in de stoptreindienst en als piekurtreinen ingezet op de verbindingen naar Brussel, Charleroi en Kortrijk.

- 09.5 Voor de poststellen wordt - door de opening van het nieuwe sorteercentrum te Charleroi - de inzet veranderd, de treinen die nu naar Mons rijden worden vanaf half oktober naar dit nieuwe centrum geleid.

- 15 Voor de 5 lokomotieven van deze reeks werd nu een eigen inzetreeks met 3 inzetdagen opgesteld : alle diensten worden gereden voor de internationale treinen tussen Liège en Paris-nord (treinen 30 / 31 , 239 / 242 , 243 ) , Brussel - Nord - Brussel (39 / 286 ) en tussen Liège en Aulnoye (330). Deze inzet zal waarschijnlijk tot in 1997 behouden blijven, dan worden deze diensten overgenomen door de vrijgekomen lokomotieven reeks 16.

- 16 : Voor de reeks 16 werd een reeks met vijf inzetdagen opgesteld met vooral diensten tussen Oostende - Brussel en Köln.

Vanaf half juli rijdt de omgeschilderde 1602 bij voorkeur in de inzetreeks van de reeks 18 voor de "Memling tussen Oostende en Dortmund. Door de nieuwe schildering - die gesponsord werd door de firma Märklin - past deze lokomotief nu volledig met de kleuren van de rijtuigen.

- 18 : De inzet van de reeks 18 blijft dezelfde : Twee lokomotieven worden gebruikt voor treinen tussen Paris en Brussel / Liège, twee lokomotieven rijden diensten tussen Oostende en Köln. Door de inzet van de 1602 voor de diensten van de Memling, kan de vrijgekomen lokomotief reeks 18 dan nu de laatste dienst van de Franse CC 40 100 tussen Paris en Brussel overnemen, zodat de inzet van deze Franse lokomotieven in België tot en minimum beperkt wordt.

Daar verschillende diensten tussen Paris en Brussel door de TGV-stellen overgenomen wordt vanaf juni 1996, wordt de afstelling van drie machines van deze reeks in het vooruitzicht gesteld.

De vertraging van de indienststelling van de "Thalys"-stellen tussen Paris - Brussel en Köln tot in 1998 heeft dan ook tot gevolg dat de schrapping van de laatste drie machines tot in dit jaar uitgesteld werd.

- 20 : De toestand van deze zware elektrische lokomotieven begint weer te verslechteren : na een goede periode staan thans weer gemiddeld een 10-tal machines op non-actief wegens diverse defekten. Hierdoor werd de inzetreeks noodgedwongen ingekort en komen de machines nog maar zelden buiten hun stamlijn Luxembourg - Namur - Brussel tot inzet. Of de toestand van deze uiterst kwetsbare machines ooit zal verbeteren is zeer twijfelachtig.

- 44 / 45 : Wegens de nieuwe wetgeving op stoomketels voor verwarmingsdoeleinden en de hogere kostprijs hiervoor, besliste men bij de N.M.B.S. om het aantal dieselgesleepte reizigerstreinen tot een minimum te verminderen. Hiervoor heeft men dan ook alle nog beschikbare motorwagens reeksen 44 / 45 nodig. Door de afgifte van het onderhoud van deze motorwagens aan de CW Salzannes, is het onderhoud duidelijk achteruit gegaan en staat een aantal dieselstellen defekt aan de kant. Daarom werd beslist om deze stellen op korte termijn terug in orde te maken. Het gaat hier vooral om problemen met de motor en vooral de vrij zwakke uitvoering van de aandrijving van de assen. Voor het onderhoud wordt nu gedacht om dit te laten uitvoeren door Stockem en Merelbeke, of zelfs uit te geven aan privé-bedrijven.

In de toekomst heeft men nog slechts weinig inzetlijnen : de Athus-Maaslijn heeft voor de steeds verminderende diensten nog 8 motorwagens nodig. Hiervoor zouden de 10 motorwagens reeks 45 gebruikt worden.

Merelbeke heeft diensten voor 4 motorwagens voor de diensten tussen Aalst en Burst en tussen Ronse en Eeklo. Hier zouden 6 motorwagens reeks 44 gestationeerd worden. De dienst tussen Gent en De Panne vallen wegens de elektrifikatie weg.

Hasselt heeft voor de dienst naar Mol twee motorwagens nodig, hier zouden de drie stellen reeks 44 (nu te Stockem) gestationeerd worden. Hier blijft de dienst tussen Antwerpen en Neerpelt over, voor deze treinen werd nog geen oplossing gevonden en hier zouden een 6-tal machines reeks 62 overblijven voor deze dienst. Hierdoor zou echter de modernisering van het rijtuigpark ook achterwege blijven. Door de zwakke financiële toestand van de N.M.B.S. zou de aankoop van nieuwe motorwagens opnieuw uitgesteld zijn.

- 51 : Voor de zomerregeling heeft men - in het kader van de reorganisatie - alle dieselreeksen grondig onder de koupe genomen. Reden hiervoor was het feit dat men een twintigtal diesels nodig hadden voor de aanleg van de Hoge Snelheidslijnen. Als bijkomend gevolg was het feit dat in diverse inzetreeksen verschillende treinen - door een betere verdeling, door de vermindering van de diensten en de overgave aan elektrische lokomotieven - konden afgevoerd worden. Hierdoor konden vooral te Antwerpen-Dam en Merelbeke niet minder dan 6 inzetdagen uitgespaard worden bij de reeks 51. Daar deze machines niet voorzien werden voor de werken, konden 6



machines afgesteld worden. Hierbij wordt bij deze lokomotieven geen enkel onderhoud meer uitgevoerd, worden ze niet preventief gesmeerd en staan ze buiten afgesteld. Hierdoor is het weinig waarschijnlijk dat ze nog effectief kunnen gebruikt worden. Deze afstelling van 1 machine van Schaarbeek (5106), 1 lokomotief van Merelbeke (5119), 3 reeksen 51 van Hasselt (5151, 5153 en 5158) en een machine van Antwerpen-Dam (5184) leidde anderzijds ook tot een uitwisseling van twee machines van Hasselt naar Merelbeke (5130 en 5133), terwijl de 5183 en 5189 vanuit Antwerpen naar Hasselt overkwamen. Vooral te Hasselt en Antwerpen-Dam werden de inzetreeksen gevoelig ingekrompen, door afgifte van verschillende doorgaande goederentreinen aan de elektrische lokomotieven van Antwerpen-Dam.

52/53 : Bij deze reeksen gingen de 5202 en 5310 - beide betrokken bij de frontale botsing te Halanzy - nu definitief uit het bestand. Anderzijds is het inzetgebied van deze reeksen duidelijk uitgebreid door de indienststelling van de nieuwe bocht tussen Aubange en Rodange : de Belgische lokomotieven gaan nu ook treinen oppikken te Dudelange-usines en te Esch. Nochtans kon door de tijdswinst anderzijds de inzetreeks van deze reeks met twee inzetdagen ingekort worden.

55 : Op 1 september werden 10 lokomotieven van deze reeks officieel overgedragen aan de maatschappij die instaat voor de aanleg van de hoge-snelheidslijnen : in eerste instantie gaat het om de machines 5501, 5506, 5509, 5511, 5512 en 5514 die alle op korte termijn uitgerust worden met het beveiligingssysteem TVM 430 gebruikt op de TGV-lijnen. Daarnaast zullen tijdens de volgende maanden nogmaals 4 bijkomende lokomotieven instaan voor de zware ballasttreinen. Deze machines werden echter nog niet aangeduid en kunnen trouwens ook wisselen.

Anderzijds is de toestand van de 5542 - uitgerust met elektrische verwarming - zo slecht dat een schrapping overwogen wordt. In dat geval zou de elektrische inrichting in een andere 55-er ingebouwd worden.

59 : Op 1 juni 1995 werden de 10 lokomotieven reeks 59 vanuit Merelbeke overgeplaatst naar Monceau, doch met inzetplaats St-Ghislain. Daar waar Monceau instaat voor het gewone onderhoud, blijft het grotere werk door Merelbeke uitgevoerd worden. Vanaf eind juli zijn de eerste effectieve diensten tussen St-Ghislain en de uitvalsbasis St-Druon genoteerd. De echte inzet zullen de machines waarschijnlijk vanaf oktober gaan uitvoeren, dit bij het plaatsten van de sporen. In tegenstelling met veel andere machines blijven de 59-ers ingeschreven bij de dienst materieel en worden ze niet overgedragen aan TUC-rail.

62 : Vooral bij deze reeks werd bij de gewone inzet het grootste aantal diensten geschrapt : in de verschillende stelplaatsen werden niet minder dan 14 inzetdagen uitgewonnen. Vooral te Monceau (St-Ghislain) konden 6 lokomotieven uitgespaard worden : de elektrifikatie van de verbinding naar Quéivrain en de sluiting van diverse lokale bedieningen waren de reden van deze achteruitgang.

Te Merelbeke werden verschillende diensten binnen de Gentse agglomeratie overgedragen op de rangeerlokomotieven reeks 73 en in 1996 komt daar nog een belangrijke afstelling bij, te wijten aan de elektrifikatie van de verbinding naar De Panne.

Te Hasselt bestaan enkel nog de twee inzetreeksen in reizigersverkeer, de inzet voor goederentreinen is praktisch volledig overgegaan op de reeks 51.

Door deze verminderingen konden op 1 september 1995 opnieuw 13 lokomotieven overgedragen worden aan TUC-rail en hier verzekeren ze vanaf eind oktober het zware rangeerverkeer binnen de werven en naar afvoerstations op korte afstand. Meestal gaat het hier om de verbinding tussen St-Ghislain en St-Druon. Anderzijds werden 6 bijkomende lokomotieven definitief afgesteld, het gaat hier meestal om lokomotieven die al langere tijd afgesteld stonden, wachtend op reserveonderdelen of die aan hun onderhoudsgrens gekomen waren en een grote herstelling moesten ondergaan.

73 : De reorganisatie die vorig jaar gestart werd in de rangeerdienst, werd op 1 juni 1995 verder doorgevoerd : dit leidde nu weer tot een reorganisatie waarbij de oudere rangeermachines uit de effectieve rangeerdienst onttrokken werden.

Te Hasselt bestaan enkel nog de twee inzetreeksen in reizigersverkeer, de inzet voor goederentreinen is praktisch volledig overgegaan op de reeks 51.

Door deze verminderingen konden op 1 september 1995 opnieuw 13 lokomotieven overgedragen worden aan TUC-rail en hier verzekeren ze vanaf eind oktober het zware rangeerverkeer binnen de werven en naar afvoerstations op korte afstand. Meestal gaat het hier om de verbinding tussen St-Ghislain en St-Druon. Anderzijds werden 6 bijkomende lokomotieven definitief afgesteld, het gaat hier meestal om lokomotieven die al langere tijd afgesteld stonden, wachtend op reserveonderdelen of die aan hun onderhoudsgrens gekomen waren en een grote herstelling moesten ondergaan.

- 73 : De reorganisatie die vorig jaar gestart werd in de rangeerdienst, werd op 1 juni 1995 verder doorgevoerd : dit leidde nu weer tot een reorganisatie waarbij de oudere rangeermachines uit de effectieve rangeerdienst onttrokken werden.

Om dit mogelijk te maken werd een gekombineerde transfert opgezet, waarbij 6 lokomotieven van Monceau naar Merelbeke gingen, terwijl de entse stelplaats dan weer 10 van zijn machines reeks 73 aan Antwerpen-Dam afstond. Hiermee krijgt men in de metropool voor het eerst lokomotieven van deze zwaardere reeks in depot. Ook in de inzet is er hiermee verandering gekomen : de reeks 82 wordt nu vooral in de oude haven en te Mechelen / Muizen gebruikt, de lokomotieven reeks 73 komen daarentegen voornamelijk in de noorderhaven tot inzet.

Te Monceau kon het aantal 73-ers verminderd worden door een doorgedreven rationalisering, waarbij een groot aantal lokale diensten samengevoegd werd.

- 74 : Met de 7410 is de laatste machine van deze reeks nu effectief omgebouwd tot een master-slave eenheid voor de zware rangeringen te Antwerpen-noord. Hierdoor zijn er vier paren effectief in dienst en is er steeds één reverse bij onderhoud. Het gevolg hiervan is dat de reeks 71 nu volledig uit deze dienst is weggetrokken en nu enkel nog sleepdiensten verzekert in en naar de noorderhaven.

- 76 : Vroeger dan afgesproken zijn de nieuwe N.M.B.S.-diesel vanuit Nederland aangekomen en ook effectief ingezet. De volgende tabel geeft de bijkomende data van aankomst van deze machines :

| NMBS | NS   | Aankomst | NMBS | NS   | Aankomst |
|------|------|----------|------|------|----------|
| 7601 | 2277 | 26/06/95 | 7614 | 2285 | 26/04/95 |
| 7602 | 2263 | 26/06/95 | 7615 | 2283 | 26/04/95 |
| 7603 | 2327 | 02/06/95 | 7616 | 2261 | 03/07/95 |
| 7604 | 2309 | 02/06/95 | 7617 | 2219 | 03/05/95 |
| 7605 | 2308 | 03/07/95 | 7618 | 2205 | 02/06/95 |
| 7606 | 2305 | 03/07/95 | 7619 | 2213 | 26/06/95 |
| 7607 | 2292 |          | 7620 | 2214 | 02/06/95 |
| 7608 | 2275 | 02/06/95 | 7621 | 2274 | 26/04/95 |
| 7609 | 2273 |          | 7622 | 2238 | 02/06/95 |
| 7610 | 2266 | 03/07/95 | 7623 | 2258 | 26/04/95 |
| 7611 | 2244 | 03/07/95 | 7624 | 2362 |          |
| 7612 | 2247 |          | 7625 | 2311 |          |
| 7613 | 2318 |          |      |      |          |

De overige machines zijn eind juli naar ons land overgekomen. Vermelden we nog dat de 7617 bij de officiële overname betrokken was op 3 mei 1995. Hiervoor had de hoofdwerkplaats Tilburg deze lokomotief in een aangepaste kleurstelling gebracht, waarbij de grijze vlakken vervangen werden door de gewone groene NMBS-kleur, verder werden de bufferbalken rood geschilderd, maar bleef het front en de stuurpost NS-geel. Hierdoor ontstond een derde kleurvariante naar het traditionele bruin en de grijs-gele NS-huisstijl.

Alle machines werden via Roosendaal en Essen naar Schaarbeek gevoerd voor de overname, vanaf eind mei verhuisden een aantal 76-ers naar Haine-St-Pierre voor de personeelsscholing en de eerste test- en rodageritten.

Op 28 juni werden de eerste traktieproeven uitgevoerd met een ballastrein van 1 800 ton tussen Piéton en Marchienne-au-Ponts. Hierbij werden niet minder dan 5 lokomotieven reeks 76 ingezet : de 7619 en 7608 als sleeplokomotieven, de 7622, 7618 en 7620 als lichterloks. Hierbij werden verschillende testen vanuit stilstand uitgevoerd op de helling van 2 % op deze lijn. Alhoewel de testen voorspoedig verliepen, werd toch nog een tweede proef georganiseerd, ditmaal op 25 juli voor een ertstrein tussen Antwerpen-noord en Boom. Met een last van 1 720 ton werd deze trein door de 7604 en 7618 uitgevoerd, waarbij de 5164 als bijkomende machine aan de trein bleef.

Na deze testen werden deze machines vanaf begin augustus gebruikt voor de aanvoertreinen tussen St-Ghislain en de uitvalsbasis St-Druon, waarbij de twee treinporen door deze machines gesleept worden. Verder verzekeren ze ook de rangeringen op de basis zelf. Verder zijn er al ritten bekend met materieel voor de nieuwe lijn tussen St-Ghislain en Moeskroen, waarbij de SNCF deze wagens dan naar de grens brachten via Lille. Op Frans grondgebied ligt de HSL al tot aan het grenspunt en werd het eerste deel op Belgisch grondgebied al aangebracht.

Vanaf begin september zijn alle 25 lokomotieven reeks 76 definitief ondergebracht op de werkbasis St-Druon en krijgen er hun gewone onderhoud.

- 84 : In twee fasen werden de laatste lokomotieven van de reeks 84 vanuit Antwerpen-Dam overgeheveld naar TUC-rail : op 1 juni 1995 werden de eerste drie lokomotieven - de 8461, 8463 en 8465 - vooral voor personeelsopleiding naar Monceau overgeplaatst. Op 1 september volgden dan de 7 overige machines van deze reeks. Deze machines worden vanaf eind september gebruikt voor de interne rangeringen binnen de werkbasis St-Druon en verlaten de werf in principe niet. Nochtans zijn de 8462, 8467 en 8469 nog steeds te Antwerpen-Dam wachtend op reserveonderdelen voor hun terug in gebruik stelling.

Voor de overige lokomotieven reeks 84 is nu een definitieve inzet bij de dienst infrastructuur uitgewerkt en op 1 juni hadden we de volgende toestand :

| Nr   | Standplaats | Nr   | Standplaats |
|------|-------------|------|-------------|
| 8426 | Merelbeke   | 8444 | Namur       |
| 8427 | Angleur     | 8447 | Namur       |
| 8428 | Angleur     | 8448 | Namur       |
| 8429 | Merelbeke   | 8449 | Monceau     |
| 8430 | Merelbeke   | 8450 | Monceau     |
| 8431 | Merelbeke   | 8451 | Antwerpen   |
| 8432 | Merelbeke   | 8452 | Antwerpen   |
| 8433 | Antwerpen   | 8453 | Antwerpen   |
| 8434 | Merelbeke   | 8454 | Leuven      |
| 8435 | St-Ghislain | 8455 | Hasselt     |
| 8437 | Merelbeke   | 8456 | Hasselt     |
| 8439 | St-Ghislain | 8457 | Schaarbeek  |
| 8440 | St-Ghislain | 8458 | Schaarbeek  |
| 8441 | St-Ghislain | 8459 | Schaarbeek  |
| 8442 | Antwerpen   | 8460 | Schaarbeek  |
| 8443 | Monceau     |      |             |

Al deze lokomotieven worden gebruikt voor werk- en diensttreinen binnen de eigen regio, dit vooral bij belangrijkere spoorwerkzaamheden.

- 85 : De lokomotieven van deze reeks zijn nu de laatste luchtstarters die nog in de effectieve rangeerdienst gebruikt worden. De machines worden vooral in de lichtere rangeerdiensten in de oude haven, te Antwerpen-Schijnpoort en in de stelplaats zelf gebruikt. De inzet van deze machines wordt zoveel mogelijk door de modernere machines overgenomen en de schrapping wordt voor 1998 voorzien.

92 : Na een eerste kleinere afstellingsgolf volgde begin van dit jaar een tweede schrapping niet minder dan 12 lokomotieven reeks 92. Hierbij gaat het meestal om machines die al langere tijd afgesteld waren en die nu effectief vervangen werden door de reeks 84. De geschrapte lokomotieven - die men terugvindt in het gedeelte statistiek - werden wel eerst terug opgenomen in de lijsten van de dienst Materieel en dan pas afgevoerd. Thans blijven er nog slechts zeven machines over bij de dienst infrastructuur, nl :

te Schaarbeek : 9202, 9208, 9220 (afgesteld) en 9222  
te Angleur : 9213  
te Namur : 9217  
te Gent 9225.

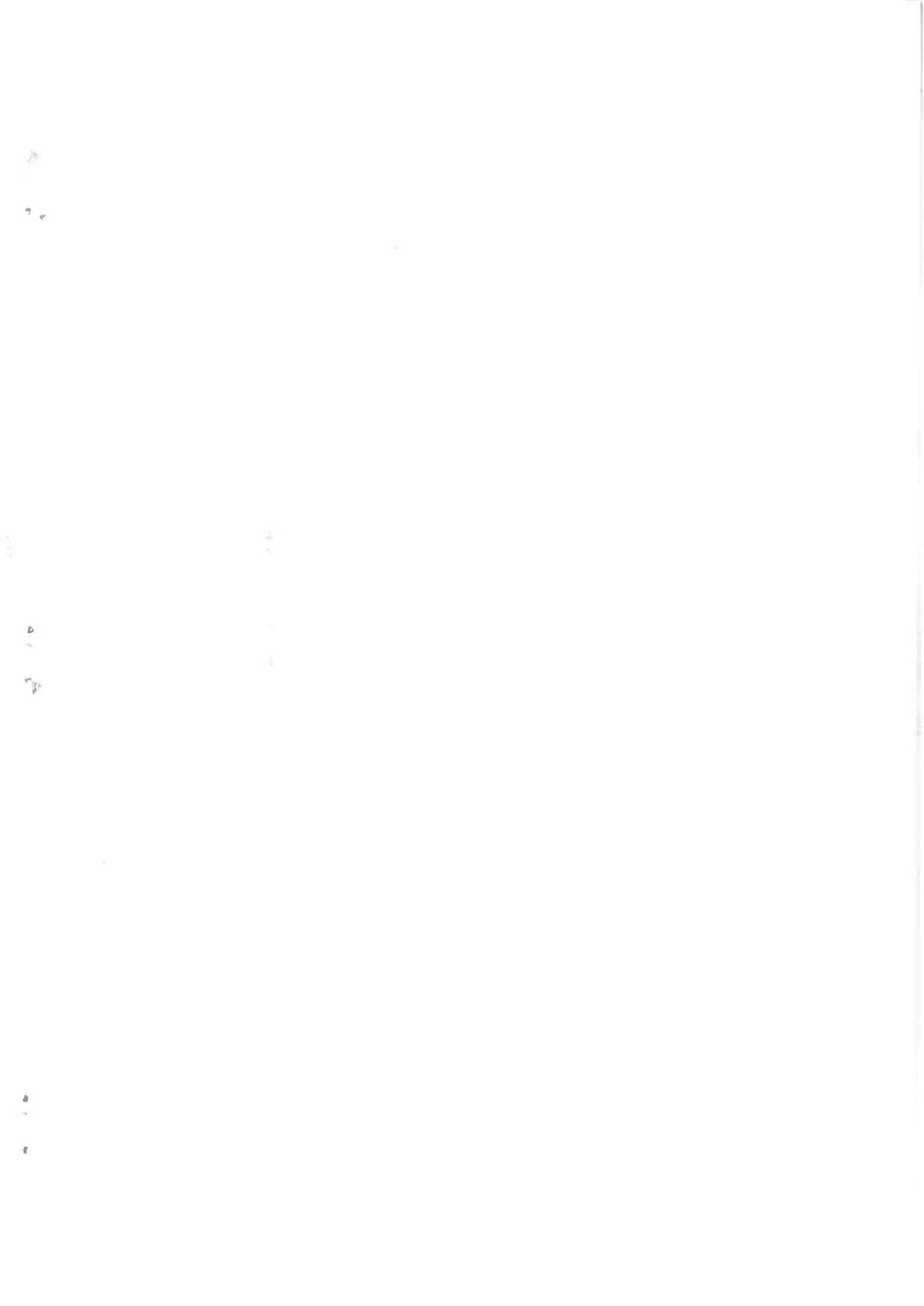
Verder zorgt de 9206 nog steeds voor de interne rangeringen in de CW Salzannes, maar deze machine is niet meer opgenomen in de effectieven van de dienst infrastructuur.

Vermoedelijk worden de laatste overgebleven machines nog dit jaar afgevoerd en verdwijnt hiermee een niet echt succesvol rangeertype van de NMBS-sporen.

## Rijtuigen :

Vanaf de zomerregeling is een effectieve dienst van start gegaan met de ex-Franse rijtuigen type K4. . In het totaal rijden nu reeds drie stellen op de volgende verbindingen :

- treinpaar 3722 - 4710 Charleroi - Brussel-zuid - Châtelet  
uitwijken stel te Etterbeek
- treinpaar 3726 - 4716 Châtelet - Brussel-Leopoldswijk - Châtelet  
uitwijken stel te Schaarbeek
- vanaf 31 juli :
- trein 3013 3009 - 4917 Gent-St-P - Oostende - Brussel Zottegem  
uitwijken stel te Schaarbeek / losse rit Zottegem - Gent





# *Het Spoorwinkeltje : eigen uitgaven*

## **1. Kalender 1996 :**

De Limburgse Stoom Vereniging gaat een kalender voor 1996 uitbrengen. Deze kalender met 11 zwart-wit foto's en 1 kleurenfoto zal omstreeks 1 november verschijnen. Tot deze datum kunnen de leden van de L.S.V. ook voorinschrijven op de aankoop van de kalender.

Naast het praktisch nut van de kalender 1996 is er natuurlijk ook het zicht van de 12 uitgekozen foto's uit het aanbod van het L.S.V.-materieel.

Prijs : 350 BEF / exemplaar  
+ 45 BEF verzendingskosten

Intekenprijs tot 15 oktober 350 BEF verzending inbegrepen

## **2. Map voor het opbergen van de technische fiches :**

De eerste van de vier mappen voor het opbergen van de technische fiches zal omstreeks 15 oktober verschijnen. Het omvat een map met vier ringen voor het Traktiematerieel. Deze map heeft op de voorzijde en op de zijkant een kleurenpagina met foto's en de opschriften "TRAKTIEMATERIEEL".

Deze map die de technische fiches tot een ware, mooie encyclopedie omtoverd is te koop. Gelijkaardige mappen zullen in de loop van de volgende maanden verschijnen voor de andere onderwerpen ( Gesleept materieel, Vreemd materieel en Infrastructuur) Nu reeds kan men voor deze mappen inschrijven, doch ze zullen pas verschijnen op onderstaande data's :

Prijs : 250 BEF /map voor leden  
+ 35 BEF verzendingskosten

Prijs voor de vier mappen : 950 BEF / vier mappen  
+ 50 BEF verzendingskosten  
te betalen bij het versturen van elke map !!

### **Technische fiches :**

|                    |         |
|--------------------|---------|
| Traktiematerieel   | 350 BEF |
| Gesleept materieel | 350 BEF |
| Vreemd materieel   | 350 BEF |
| Infrastructuur     | 350 BEF |

Alle 4 reeksen 1300 BEF

### **Verschijningsdata's mappen**

15 oktober, 15 januari, 15 maart, 15 mei

### **Reeds verschenen :**

Voor de mensen die reeds hun technische fiches besteld hebben is de nederlandstalige uitgave verstuurd als bijlage van dit tijdschrift (in een aparte omslag). De franstalige fiches zullen in de loop van volgende week worden verzonden. De volgende fiches zullen gelijktijdig met het tijdschrift worden verzonden (zowel nederlandstalig als franstalig)

## **Het Spoorwinkeltje : nieuwe uitgaven**

### **1. De 52 - 53 - 54**

**Editions H.K.**

Hun geschiedenis, hu techniek, hun bijzonderheden, hun zusjes bij de andere europese spoorwegnetten.... kortom alles wat de naam gemaakt heeft van deze lokomotieven samengevat in een Luxe uitgave

Prijs : 980 BEF

Ledenprijs : 900 BEF

+ 60 BEF portokosten

### **2. 1600 CFL**

**(FRANSTALIGE UITGAVE) TSP**

Een typisch TSP boek over deze Luxemburgse diesellokomotieven, hij omvat een 80-tal paginas en een groot aantal kleurenfoto's.

Prijs : 590 BEF

Ledenprijs : 550 BEF

+ 60 BEF portokosten

### **3. De andere boeken van Ediblanchart :**

#### **3.1. Spoorwegen in Nederland 100 jaar geleden van H.G. Hesselink.**

Zo'n 300 zwart-wit foto's geven in 212 pagina's de sfeer weer bij de Nederlandse spoorwegen tussen 1880 en 1899

Prijs : 300 BEF

Ledenprijs : 285 BEF

+ 90 BEF port

#### **3.2. Kleuren NMBS 1961 - 1970**

**Max Delie**

Een boek in formaat 21 \* 25 cm van 164 bladzijden en 102 kleurfoto's van stoom, diesel en elektrische lokomotieven in België gedurende de jaren 1961 t/m 1970. Een onmisbare documentatie om de verschillende schilderijen van de belgische lokomotieven te kennen.

Prijs : 1980 BEF

Ledenprijs : 1880 BEF

+ 90 BEF port

#### **3.3. Stoom in B volume III**

**Max Delie**

Een ingebonden boek met 201 zwart-wit foto's op formaat 18 \* 24 cm geven een vluchtig overzicht van de stoomtractie in België vanaf 1863 tot 1966. Tekst in het Frans en Nederlands

Prijs : 1180 BEF

Ledenprijs : 1100 BEF

+ 90 BEF port