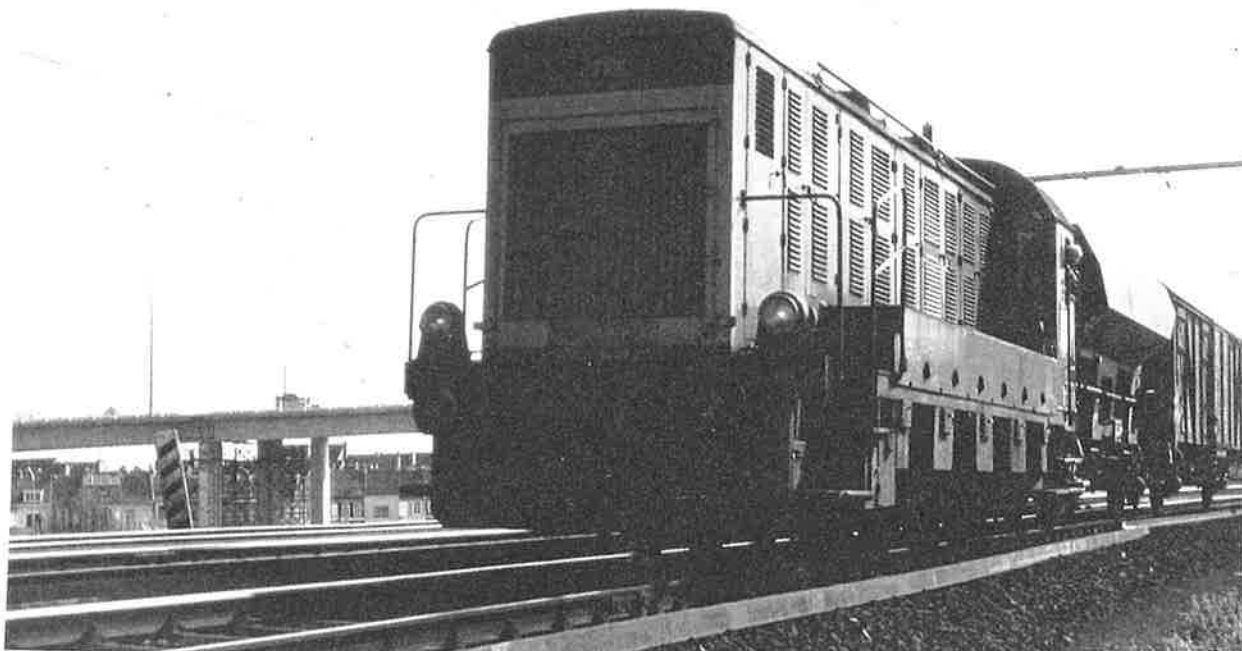


# L.S.V.-Tijdschrift



Lidgeld :  
650 BEF

Los nummer :  
150 BEF

## Inhoud

Stoomlok 28  
Stoomlok 64 (II)  
Type 122  
Type 271  
sneltrainrijtuigen  
koelwagen

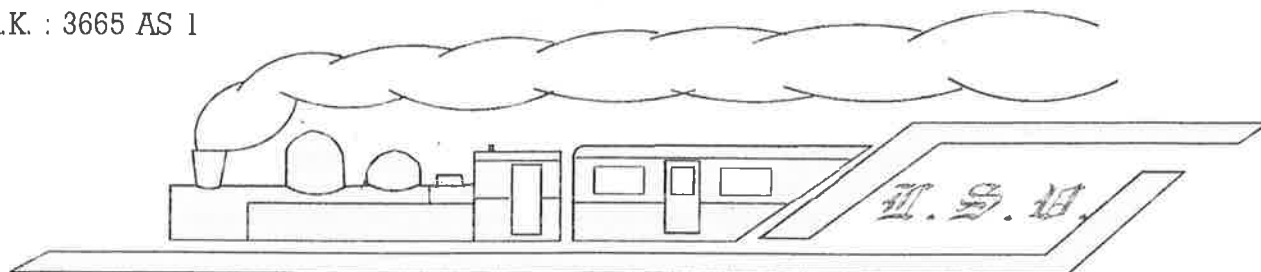
# 76

Industrie : Stoomkraan  
Zomerregeling 1961  
Exploitatie lijn 122  
Aktuele gegevens

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

**Juli-Augustus 96**

A.K. : 3665 AS 1



*Limburgse Stoom Vereniging*



# Stoomlokomotieven

## later type 33

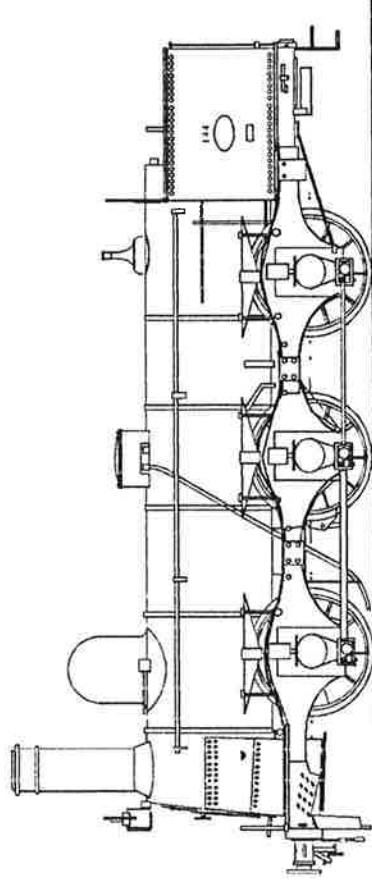
Samen met de bouw van de latere lokomotieven type 30, werden door Tubize in de loop van 1862 twee analoge machines gebouwd, die slechts van de vorige machines afweken door een iets langere vuurhaard. Ondanks het feit dat het chassis ongewijzigd overgenomen werd, zou de massa van deze beide machines tot 34 800 kg toenemen. Tijdens het volgende jaar bouwde ook St-Léonard en Couillet nog elk één lokomotief en in 1863 / 1864 werd een bestelling van 20 bijkomende lokomotieven bij Cockerill uitgevoerd. Samen met de voorheen genoemde lokomotieven zouden ze in eerste instantie gebruikt worden voor de doorgaande goederentreinen in het noordelijke deel van België, maar door de levering van de standaard-lokomotieven type 28 verzuilden ze al vlug naar een tweerangsrol in minder belangrijke streken en hier reden ze lichte goederentreinen. In 1876 kregen ze de type-aanduiding 33.

Bij de vernieuwing van de ketels werd ook voor het grootste gedeelte van deze machines de standaard Etat Belge ketel ingebouwd en werden ze gelijkgeschakeld met de typen 28, dit ondanks het feit dat ze op mechanisch gebied afweken van deze machines. In deze periode werden ze dan ook samen met de omvangrijke reeks lokomotieven over praktisch het ganse net gebruikt. Deze ombouw gebeurde in het Arsenaal van Mechelen tussen 1879 en 1881. De niet omgebouwde lokomotieven werden nog verder gebruikt in de lokale goederendienst maar verdwenen op het ogenblik dat de sletgrens bereikt werd, de schrapping van de laatste oorspronkelijke lokomotieven zou omstreeks 1890 plaatsvinden.

De omgebouwde machines bleven nog jaren in dienst, de eerste machines gingen om de eeuwwisseling richting sloper, een aantal lokomotieven gingen verloren tijdens de eerste wereldoorlog. De laatste machines zouden tussen 1921 en 1925 afgevoerd worden.

Nr	Lcvering	Omb	Schr.	Bouwer	Fabr.nr	Opmerkingen
7	09/1863		/1889	Tubize	7	
48	07/1862		/1883	Tubize		
141	07/1863		04/1881	Couillet	120	
166	12/1863		/1898	Cockerill	571	> type 28
167	01/1864		WO I	Cockerill	572	> type 28
173	03/1864		/1884	Cockerill	575	
185	02/1864		WO I	Cockerill	573	> type 28
253	03/1864		/1901	Cockerill	574	> type 28
256	08/1863		/1897	St-Léonard	187	> type 28
266	04/1863		/1897	Cockerill	556	> type 28
267	04/1863		/1902	Cockerill	557	> type 28
268	04/1863		1921-25	Cockerill	558	> type 28
269	04/1863		/1883	Cockerill	559	
270	04/1863		WO I	Cockerill	560	> type 28
271	04/1863		1921-25	Cockerill	561	> type 28
272	06/1863		1907-11	Cockerill	562	> type 28
273	06/1863		/1901	Cockerill	563	> type 28
274	08/1863		WO I	Cockerill	564	> type 28
275	08/1863		WO I	Cockerill	565	> type 28
276	09/1863		1921-25	Cockerill	566	> type 28
277	09/1863		08/1881	Cockerill	567	
278	09/1863		/1907	Cockerill	568	> type 28
279	09/1863		11/1881	Cockerill	569	
280	11/1863		?	Cockerill	570	> type atelier ? + 1913

# Stoomlokomotief Type 33



Loopbaan :	Kenmerken :	Afmetingen :
Nummering :	niet doorlopend	Totale lengte : 9 359 mm
Effektief bij bouw :	24	Lengte chassis : 8 554 mm
Bouwer :	Tubize, St-Léonard Cockerill, Couillet	Hoogte vloer : 1 000 mm
Levering :	1862 - 1864 1879 - 1882	Hoogte as vd ketel : 1 950 mm
Ombouw :	WO I C	Totale hoogte : 4 200 mm
Buiten dienst :	50 km/h	Radstand (totaal) : 4 000 mm
Asindeling :	Stephenson	Afstand as 1 / as 2 : 2 000 mm
Snelheid :	2 binnenliggende	Afstand as 2 / as 3 : 2 000 mm
Aandrijving :	450 mm	Oversteek voor : 1 970 mm
Type overbrenging :	600 mm	Oversteek achter : 2 584 mm
Plaatsing cilinders :	> Westinghouse	Diameter drijfwielen : 1 450 mm
Diameter cilinders :	Westinghouse	Diameter loopwielen : ---
Zuigerlag :	Stoomrem	Massa (rijvaardig) : 34 800 kg
Remming :	Schroefrem	Aslast : 1ste as : 10 100 kg
Kompressor :		2 de as : 12 500 kg
Debiet :		3 de as : 12 200 kg
Automatische rem :		Massa /lopende meter : 3 570 kg/m
Rechtstreekse rem :		Type tender : HT 6,5 m <sup>3</sup>
Handrem :		

# Stoomlokomotieven type 28

Uitgaande van de ervaringen opgedaan met de verschillende vorige lokomotieven zou in de beginjaren zestig uit de vorige eeuw een plan ontstaan voor een hele reeks nieuwe "eenheids"lokomotieven voor alle mogelijke diensten. Deze zouden enkel verschillen in de diameter van de wielen en de asindeling. De ontwerper - ingenieur Belpaire - koos voor de reizigerslokomotieven type 1 een 1B opstelling, voor de goederentreinlokomotieven een opstelling C. Verder waren er nog verschillende tendermachines., zowel voor lokale reizigerstreinen, alsook voor rangeerwerken.

Voor de opbouw van deze machines koos men een oplossing die al o.m. bij de typen 33 tot toepassing gekomen was : de aandrijving gebeurde d.m.v. twee binnenliggende cilinders die schuin geplaatst waren en een diameter van 450 mm en een zuigerslag van 600 mm bezaten. Ze dreven de drie gekoppelde assen aan. Deze hadden een radstand van tweemaal 2 000 mm en een diameter van 1 450 mm. Voor de ketel koos men een versterkte versie van de ketels die in de voorlopers ingebouwd werden : het werd een Belpaire vuurhaard met ronde topplaat met een totaal verwarmingsoppervlak van bijna 100 m<sup>2</sup>. Door deze opstelling kregen deze lokomotieven een maximale snelheid van 55 km/h en een trekkracht van 45 kN.

Vanaf 1865 werd de bouw van deze lokomotieven aangevangen en de levering liep verder tot in 1883. Op dat ogenblik ging dit type vanaf 1875 automatisch over in een analoge, sterkere versie die het type 29 werd. In het totaal werden niet minder dan 272 dergelijke machines gebouwd door verschillende constructeurs : in België waren dit St-Léonard, Cockerill, Tubize, Cie Belge (Evrard), Haine-St-Pierre en Couillet, maar er werden ook een aantal machines in het buitenland gebouwd, nl. bij Schneider in Frankrijk en de Maschinenbau Gesellschaft te Karlsruhe. Vermenden we nog dat naast de Etat Belge ook de Grande Compagnie de Luxembourg, de Flandre Occidentale en de Liège-Maestricht analoge lokomotieven aankochten.

In eerste instantie werden de typen 28 over het ganse net gebruikt voor tal van goederendiensten en waren ze present in zeer veel stelplaatsen. Zo hadden we in 1881 de volgende stelplaatsverdeling :

Stelplaats	Nummers
Brussel-noord	6, 111, 1474
Brussel-zuid	299, 736, 625, 72, 371, 181, 378, 600, 632, 365, 204, 610, 367, 730, 671, 368, 732, 630, 624, 598, 740, 120, 115, 358
Schaarbeek	317, 570, 179, 948, 53, 722, 132, 136, 290, 288, 358, 1040, 169, 129, 122, 104 (ex type 33)
Muizen	597
Antwerpen-Dam	587, 1039, 562, 22, 831, 134, 1042, 563, 8, 629, 759, 798, 141
Dendermonde	285, 764, 358, 357, 1466, 354, 352, 359, 626, 1467
Merelbeke	1475, 678, 631, 803, 46, 369, 1038, 566, 1485, 351, 765, 609, 616, 586, 628, 571, 612, 806, 31, 599, 729, 634, 1043, 203
Oostende	475, 676, 266, 140, 456, 272, 350 (ex type 30 / 33)
Mons	617, 632, 622, 592, 677, 545, 584, 583, 1484
St-Ghislain	731, 590, 573, 472, 620, 114, 164, 61, 582, 832, 34, 801
Tournai	807, 834, 735, 355, 149, 10, 312, 9, 184, 611, 675, 315, 16, 319, 298, 320, 378, 591, 727, 608, 368, 574, 1468, 1470, 672, 19, 297, 539, 87, 601, 33, 126, 370, 354

stelplaats	Nummers
Braine-le-Comte	111, 170, 311
Luttre	763, 378, 270, 836, 430
Charleroi	173, 199, 613, 588, 635, 833
Montignies	29, 253, 131, 374, 602, 670, 280, 166, 274, 144, 82, 267, 278, 627, 569, 799, 680, 805, 99, 396, 1211
Tamincs	675, 355, 593, 318, 800, 835, 143, 283, 133
Namur	2, 674, 728, 284, 734
Tienen	273, 1469, 1472, 1471, 1487, 1479
Jemelle	316
Arlon	1477, 1483, 804, 946, 947, 944, 945
Virton	253
Liège	664, 725, 666, 667, 32, 663, 668, 113, 721, 679, 282, 621, 389, 665, 594, 801
Welkenraedt	614, 88, 726, 260, 281, 6, 661, 662
Statte	633, 669, 25, 62, 150
Landen	69, 185

Vanaf de levering van het sterkere type 29 - vanaf 1875 - zouden de typen 28 vanuit de meer zuidelijke stelplaatsen getransfereerd worden naar de vlakke streken en zo zouden ze geleidelijk aan verdwijnen uit Arlon, Jemelle en Namur enerzijds, maar ook uit Haine-St-Pierre. In de "Vlaamse" stelplaatsen zouden ze dan de oudere - en zwakkere - prototype-lokomotieven gaan vervangen.

Vanaf 1875 zouden dan eerste typen 28 getransformeerd worden en gedurende de volgende decennia zouden diverse verbouwingen zowel het uiterlijk, maar ook de bedrijfskenmerken gaan veranderen. In eerste instantie werd bij een aantal machines de eerste as ontkoppeld en kregen ze een asindeling 1B en werden ze hiermee ingedeeld bij het type 2bis. Door deze verbouwing zou de loop rustiger gaan worden, de trekkracht ging echter achteruit. Deze omgebouwde machines gingen dan ingezet worden voor lokale goederendiensten op de vlakke lijnen, maar ook voor diverse lokale reizigerstreinen.

Vanaf 1889 waren de oorspronkelijke ketels van de eerst geleverde lokomotieven aan vervanging tot en tot in 1905 werden een 200-tal vervangketels gebouwd door diverse konstruktoren. Naargelang de periode zijn er drie verschillende ketels geleverd die vooral in de afmetingen van de haard afwijken. Hierdoor kon het vermogen dan ook steeds verder verhoogd worden. Anderzijds verhoogde ook de massa van de lokomotieven tot 36 400 kg. Anderzijds werden ook verschillende soorten machinstenhuisen aangebracht, die de oorspronkelijke windschermen vervingen.

Vanaf de eeuwwisseling werden de typen 28 geleidelijk aan uitgerust met de automatische Westinghouserem met enkele luchtpomp. De laatste verbouwing die een dertigtal lokomotieven type 28 ondergingen was het aanbrengen van een ketel van het type 29 : hierdoor werden deze machines gelijkgeschakeld met deze zwaardere lokomotieven. Vermelden we nog dat een deel van de lokomotieven typen 30 en 33 een vervangketel type 28 kregen en daarmee gelijkgeschakeld werden met de typen 28. De afwijking bestond hierbij dat de oorspronkelijke, gegolfde voetplaat aanwezig bleef.

Ondanks de hogere ouderdom en de mindere prestaties, bleven er in 1911 nog steeds 174 lokomotieven type 28 over : ook nu waren ze nog over het ganse net verspreid, de stelplaats waren op dat ogenblik Aalst, Antwerpen-zuid, Ath, Baulers, Braine-le-Comte, Brugge, Brussel-zuid, Ciney, Gembloux, Ieper, Kortemark, Leuven, Landen, Merelbeke, Oostende, Piéton, Quarégnon, Renory, St-Ghislain, Tamincs en Tienen. In al deze stelplaatsen worden nu vooral lokale goederentreinen en lichte doorgaande diensten gereden, doch ook worden er al op verschillende plaatsen rangeerwerkzaamheden verricht.

Tijdens de eerste wereldoorlog ging ongeveer een derde van de resterende lokomotieven verloren, daar ze praktisch over gans Europa verdeeld werden.

Na de eerste wereldoorlog kwam het verkeer slechts traag op gang en tot 1921 kwamen er nog steeds verschillende lokomotieven naar België terug. Pas vanaf 1922 zijn de documenten voor de inzet gespaard gebleven en op dat ogenblik werden de 60 overgebleven machines vanuit zes - kleinere - stelplaatsen ingezet. Gedurende de volgende 8 jaar werden de typen 28 nog in verschillende verdere stelplaatsen gebruikt. De onderstaande tabel geeft een overzicht :

	FTL	FCLO	FT	FNR	ATH	FY	FNND	FR	LML
1922	3	5	3	1	8	5			
1923	3	4	3		6	6	1		
1924	3	4	3		6	3	1		
1925	3		4		3	4	1		
1926	3				6			1	
1927	3	5			6			1	
1928		5						1	1
1929		7	1					1	1
1930		1				2		1	
1931								3	
								1	

#### a. Tienen (FTL) :

Vanuit de Suikerstad waren er drie diensten in de lokale goederendienst, waarschijnlijk naar Landen en St-Truiden. Deze inzetreeks bleef ongewijzigd tot bij de winterregeling van 1927/1928 verder bestaan.

#### Eeklo (FCLO)

Deze kleine stelplaats in het Meetjesland had het grootste bestand aan typen 28, daar ze een 12 tal typen 28 in depot hadden. Hier verzekerden deze machines praktisch alle (lokale) goederentreinen met bestemmingen Gent, Brugge en Zelzate. Hiervoor was een inzetreeks met 4 à 5 plandagen opgesteld, doch daar het daggemiddelde toch vrij laag lag (gewoonlijk slechts één treinpaar per dag) schommelde de inzet. Voor de rangeringen was er trouwens een type 11 aanwezig. Anderzijds werden ook regelmatig enkele reizigerstreinen gereden.

In 1929 steeg de inzetreeks tot niet minder dan 7 plandagen en werden alle reizigers- en goederentreinen in de buurt gereden. Doch korte tijd later werden de oudere machines type 28 vervangen door de vrijgekomen typen 44 en eind 1930 was de inzet voorgoed verleden tijd.

#### Dendermonde (FT) :

De stelplaats had steeds een vrij klein bestand dat trouwens onregelmatig gebruikt werd. Ze reden enkele lokale diensten in de onmiddellijke omgeving, doch de drie dagen tellende reeks werd regelmatig door andere machines overgenomen. In 1926 was de inzet dan voorbij, doch een aantal machines bleef te Dendermonde achter. Eén van deze lokomotieven zou in 1928/1929 gereactiveerd worden voor het uitvoeren van enkele plaatselijke rangeringen.

#### Namur (FNR) :

Deze stelplaats zou - samen met Liège - één van de eerste inzetplaatsen worden, doch in 1922 was deze inzet al teruggeschroefd tot slechts één inzetdag. In 1923 eindigde de inzet vanuit de Maasstad.

#### Ath :

Geleidelijk aan zou ook Ath één van de steunpunten voor het type 28 worden en waren er een zestal machines nodig voor het uitvoeren van de lokale goederentreinen in de omgeving van de stelplaats. Bestemmingen waren hierbij waarschijnlijk Edingen, Lessines, Ronse, Tournai en Geraardsbergen. Deze inzet bleef doorlopen tot eind 1927, doch op dat ogenblik werden ze vervangen door het oud type 32 (later type 41).

### Ieper (FY) :

Ook Ieper was één van de oorspronkelijke stelplaatsen van het type 28 en zou een gelijkaardige situatie kennen zoals Dendermonde : De oorspronkelijke inzetreeks telde een zestal plandagen, met vooral bedieningstreinen naar Abeel / Poperinge, Roeselare , Armentières en Kortrijk, doch al snel ging de inzet achteruit en deze eindigde in de loop van 1925. Doch het bestand bleef bestaan en in 1929 zouden opnieuw twee lokomotieven gebruikt worden in de rangeerdiensten. Doch ook hier zou deze dienst slechts een twee inzetperiodes duren.

### Antwerpen-Noord (FNND) :

Deze stelplaats kreeg eind 1923 niet minder dan 10 typen 28 toegewezen, doch hiervan werd slechts één volgens plan gebruikt voor voornamelijk rangeerwerk. De overige machines werden wild ingezet, vooral in het verkeer van en naar de zich ontwikkelende haven. In 1926 eindigde deze inzet met de schrapping van de meestal afgestelde lokomotieven.

### Mol (LML) :

Opmerkelijk was de aankomst van twee lokomotieven eind 1926 : hiervan werd één lokomotief gebruikt te Mol zelfs in de rangeerdienst en enkele korte bedieningstreinen. Al twee jaar later werd ook hier de inzet opgedoekt.

### Brugge (FR) :

Brugge kreeg in 1925 een bescheiden bestand van een drietal machines en hiervan werd er één ingezet in de lokale rangeerdienst. Deze dienst bleef gedurende de ganse loopbaan behouden en hier zouden de laatste typen 28 - die inmiddels hernummerd werden - bedrijvig blijven tot na de zomerregeling van 1931.

### De Schrapping :

Daar waar tot in 1922 het grootste aantal lokomotieven nog gebruikt werden, zou echter vanaf 1924 de schrapping betrekkelijk snel doorgevoerd worden en in 1927 waren er nog slechts 24 lokomotieven bedrijfsklaar, hiervan werden er nog slechts 7 effectief ingezet. Naargelang de veroudering van de ketels optrad, zouden deze laatste machines in de volgende jaren geleidelijk aan afgevoerd worden.

Nog twee machines haalden de omnummering van begin 1931 nog : de 613 (nadien 2800) was een oorspronkelijke Etat Belge machine, gebouwd door St-Léonard, de 948 (> 2801) was een machine die in 1873 overgenomen werd van de Grande Compagnie de Luxembourg en het bij de N.M.B.S. tot in 1931 uithield. Beide machines van de stelplaats Brugge werden in december 1931 definitief afgevoerd.

### Nummerlijsten :

Op de volgende bladzijden (en in het volgend nummer) wordt de nummerlijst van het type 28 afgedrukt. Hierin komen enkel de oorspronkelijke Etat Belge machines voor en wordt geen rekening gehouden met de machines overgenomen van de privé-maatschappijen, en ook niet met de omgebouwde typen 30 en 33 die voorheen reeds beschreven werden.

Gegevens over tot typen 2 en 29 omgebouwd machines worden anderzijds cursief afgedrukt.



Nummerlijsten type 28

Nr	MGDB Nr 1931	In dienst	Schr	Bouwer	Fabr	Stelpl	in	opmerk
2	0377		05/1865	1926-28 St-Léonard	245	Namur	1882	
6			10/1871	1905 St-Léonard	351	Brussel-noord	1882	
8			10/1867	1921-25 Cockerill	615	Antwerpen	1882	
9			01/1866	09/1929 Couillet	176	Tournai	1882	
10	0171		01/1866	WO I Couillet	175	Tournai	1882	
16			09/1866	1907-11 Couillet	177	Tournai	1882	> type 29
19			08/1866	WO I Couillet	178	Tournai	1882	
22	0142		10/1867	1921-25 Cockerill	661	Antwerpen	1882	
23			09/1871	WO I St-Léonard	352			
29	0331		08/1874	WO I Anglo-Franco-Belge	257	Montignies	1882	
31			09/1866	1921-25 Couillet	179	Merelbeke		
32	091		10/1867	WO I Cockerill	612	Liège	1882	
34			08/1874	03/1929 Anglo-Franco-Belge	258	St-Ghislain	1882	
46	0141		10/1867	WO I Cockerill	659	Merelbeke	1882	
51			10/1868	1921-25 Couillet	180			
52			10/1867	1905 Cockerill	658			
53			08/1874	1905 Anglo-Franco-Belge	259	Schaarbeek	1882	
61			11/1866	1921-25 Couillet	181	St-Ghislain	1882	
62			05/1865	WO I St-Léonard	244	Statte	1882	> Type 29
69	0144		10/1871	WO I St-Léonard	353	Landen	1882	
72			11/1866	1921-25 Couillet	182	Brussel-zuid	1882	
74			10/1867	1905 Cockerill	660			
87			08/1874	1921-25 Anglo-Franco-Belge	256	Tournai	1882	
88			08/1874	1921-25 St-Léonard	244	Welkenraedt	1882	
99	0131		07/1865	08/1930 St-Léonard	353			
111			08/1867	1905 Schneider	1046	Brussel-noord	1882	
113			11/1867	1921-25 Cockerill	665	Liège	1882	
114	0147		10/1871	1926-28 St-Léonard	355	St-Ghislain	1882	
115	065		08/1867	WO I Schneider	1047	Brussel-zuid	1882	
120	0148		08/1867	1926-28 Schneider	1048	Brussel-zuid	1882	
126			11/1867	1921-25 Cockerill	663	Tournai	1882	> type 29
131	0189		09/1874	1926-28 Anglo-Franco-Belge	253	Schaarbeek	1882	
134			12/1866	1905 Couillet	183	Antwerpen	1882	
136	0149		05/1865	10/1929 Anglo-Franco-Belge	66	Schaarbeek	1882	
149			09/1874	06/1929 Anglo-Franco-Belge	254	Tournai	1882	
150			11/1867	1926-28 Cockerill	664	Statte	1882	
151			09/1867	1905 Schneider	1049			> type 2
164			10/1867	1921-25 Cockerill	622	St-Ghislain	1882	> type 29
170			09/1867	WO I Schneider	1050			
179			12/1867	1905 Cockerill	657	Schaarbeek	1882	
181	01		09/1874	04/1929 Anglo-Franco-Belge	255	Brussel-zuid	1882	
184			09/1874	1926-28 Anglo-Franco-Belge	260	Landen	1882	> type 29
199			10/1864	1926-28 Schneider	1051	Charleroi	1882	
203			11/1871	1905 St-Léonard	356	Merelbeke	1882	
204	0152		12/1871	WO I St-Léonard	357	Brussel-zuid	1882	
260			08/1865	1921-25 St-léonard	247	Welkenraedt	1882	
281	0155		04/1865	WO I Cockerill	600	Welkenraedt	1882	
282			04/1865	1921-25 Cockerill	601	Liège	1882	
283	0231		04/1865	WO I Cockerill	602	Tamines	1882	
284			05/1865	1904 Cockerill	603	Namur	1882	
285	0156		05/1865	WO I Cockerill	604	Dendermonde	1882	
286			05/1865	1887 Cockerill	605			>> FO 125
287	3006		05/1865	WO I Cockerill	606	Montignies	1882	> type 2bis
288			06/1865	1921-25 Cockerill	607	Schaarbeek	1882	
289			07/1865	1921-25 Cockerill	608			
290	051		07/1865	WO I Cockerill	609	Schaarbeek	1882	
297			06/1865	1887 Anglo-Franco-Belge	67	Tournai	1882	

Nummerlijsten type 28

298		06/1865	1921-25	Anglo-Franco-Belge	68	Tournai	1882	> type 29
299	0157	07/1865	WO I	Anglo-Franco-Belge	69	Brussel-zuid	1882	
300		08/1865	1889	Couillet				> type 29
311		07/1865	1921-25	Couillet	155			
312	2902	08/1865	02/1932	Couillet	156	Tournai	1882	> type 29
313		09/1865	1904	Couillet	157			>> FO 131
314		09/1865	1921-25	Couillet	158			
315	0134	08/1865	WO I	Tubize	56	Tournai	1882	> type 29
316		08/1865	1900	Couillet	164	Jemelle	1882	
317		08/1865	1899	Couillet	165	Schaarbeek	1882	
318		03/1866	1904	Couillet	166	Tamines	1882	
319	0158	01/1866	WO I	Couillet		Tournai	1882	> type 29
320		01/1866	WO I	Couillet		Tournai	1882	
350		12/1866	1904	Karlsruhe	286	Oostende	1882	> type 29
351		01/1867	WO I	Karlsruhe	287	Merelbeke	1882	> type 29
352		01/1867	12/1930	Karlsruhe	288	Dendermonde	1882	
353		01/1867	1887	Karlsruhe	289			
354		02/1867	1887	Karlsruhe	290	Dendermonde	1882	
355		04/1867	1907-11	Karlsruhe	291	Tournai	1882	
356		02/1867	1921-25	Karlsruhe	292			
357		03/1867	10/1929	Karlsruhe	293	Dendermonde	1882	
358		03/1867	1887	Karlsruhe	294	Brussel-Zuid	1882	
359	7184	04/1867	WO I	Karlsruhe	295	Dendermonde	1882	
365	020	11/1866	WO I	Anglo-Franco-Belge	93			
366	0160	11/1866	WO I	Anglo-Franco-Belge	94			
367		12/1866	1907-11	Anglo-Franco-Belge	95	Brussel-zuid	1882	
368		12/1866	WO I	Anglo-Franco-Belge	96	Brussel-zuid	1882	
369		01/1867	WO I	Anglo-Franco-Belge	97	Merelbeke	1882	
370		01/1867	04/1929	Anglo-Franco-Belge	98	Tournai	1882	> type 29
371		01/1867	WO I	Anglo-Franco-Belge	99	Brussel-zuid	1882	
372		02/1867	1921-25	Anglo-Franco-Belge	100			
373		01/1867	03/1929	Anglo-Franco-Belge	101	Tournai	1882	
374		04/1867	WO I	Anglo-Franco-Belge	102			
376		08/1877	1921-25	Schneider	1052			
377		10/1877	1921-25	Schneider	1053			
378		10/1877	04/1929	Schneider	1054	Brussel-Zuid	1882	
389	2903	1868	06/1931	Cockerill	676	Liège	1882	> type 29
430		09/1874	WO I	Anglo-Franco-Belge	261	Luttre	1882	
472		09/1874	1926-28	Anglo-Franco-Belge	262	St-Ghislain	1882	> type 29
475		03/1874	1905	St-Léonard	422	Oostende	1882	
539		03/1874	1902	St-Léonard	423	Tournai	1882	
545		04/1874	1921-25	St-Léonard	424	Mons	1882	
551	3001	1884	WO I	Haine-St-Pierre	221			> type 2bis
554	0328	04/1874	WO I	St-Léonard	425			
555	0332	04/1874	1921-25	St-Léonard	426			> type 29
562		05/1874	1921-25	St-Léonard	427	Antwerpen	1882	
563		06/1874	1921-25	St-Léonard	428	Antwerpen	1882	
566		07/1874	1921-25	St-Léonard	429	Merelbeke	1882	
568		07/1874	1905	St-Léonard	430			
569		07/1874	1882	St-Léonard	431	Montignies	1882	> type 29
570		05/1874	WO I	Cockerill	921	Schaarbeek	1882	
572		05/1874	1921-25	Cockerill	922			
573	0161	05/1874	1921-25	Cockerill	923	St-Ghislain	1882	
574		05/1874	1921-25	Cockerill	924			
582		12/1871	1921-25	Cockerill	759	St-Ghislain	1882	
583		12/1871	1903	Cockerill	760	Mons	1882	
584		01/1872	1926-28	Cockerill	761	Mons	1882	> type 29
585		01/1872	1926-28	Cockerill	762			> type 29

Nummerlijsten type 28

586			01/1872	1926-28	Cockerill	763	<i>Merelbeke</i>	1882	
587			01/1872	WO I	Anglo-Franco-Belge	168	<i>Antwerpen</i>	1882	
588	0162		01/1872	WO I	Anglo-Franco-Belge	169	<i>Charleroi</i>	1882	
589	0163		01/1872	WO I	Anglo-Franco-Belge	170			
590		2904	01/1872	12/1931	Anglo-Franco-Belge	171	<i>St-Ghislain</i>	1882	> type 29
591			02/1872	1926-28	Anglo-Franco-Belge	172	<i>Tournai</i>	1882	> type 29
592			12/1871	1921-25	St-Léonard	360	<i>Mons</i>	1882	
593			12/1871	WO I	St-Léonard	361	<i>Tamines</i>	1882	
594		2905	01/1872	06/1931	St-Léonard	362	<i>Liège</i>	1882	> type 29
595			01/1872	WO I	St-Léonard	363			
596			02/1872	1921-25	Anglo-Franco-Belge	173			
597	0165		10/1871	1921-25	Tubize	144	<i>Muizen</i>	1882	> type 29
598	053		11/1871	WO I	Tubize	145	<i>Brussel-zuid</i>	1882	
599			12/1871	1921-25	Tubize	146	<i>Merelbeke</i>	1882	
600			01/1872	WO I	Tubize	147	<i>Brussel-zuid</i>	1882	
601			01/1872	WO I	Tubize	148	<i>Tournai</i>	1882	
602			10/1872	1889	Anglo-Franco-Belge	183	<i>Montignies</i>	1882	
607			07/1872	1921-25	Couillet	259			
608	0167		07/1872	WO I	Couillet	260	<i>Tournai</i>	1882	> type 29
609	0168		08/1872	WO I	Couillet	261	<i>Merelbeke</i>	1882	
610	0371		08/1872	WO I	Couillet	262	<i>Brussel-zuid</i>	1882	
611	0169		08/1872	WO I	Couillet	263			> type 29
612			04/1872	1903	St-Léonard	371	<i>Merelbeke</i>	1882	
613		2800	04/1872	12/1931	St-Léonard	372	<i>Charleroi</i>	1882	
614			05/1872	1889	St-Léonard	373	<i>Welkenraedt</i>	1882	
615			05/1872	1903	St-Léonard	374			
616			06/1872	1902	St-Léonard	375	<i>Merelbeke</i>	1882	
617			11/1872	1921-25	Anglo-Franco-Belge	184	<i>Mons</i>	1882	
618			11/1872	11/1929	Anglo-Franco-Belge	185			
619	055		11/1872	WO I	Anglo-Franco-Belge	186			
620			11/1872	WO I	Anglo-Franco-Belge	187	<i>St-Ghislain</i>	1882	
621	0170		11/1872	01/1925	Anglo-Fran,co-Belge	188	<i>Liège</i>	1882	>> GT 2
622			09/1872	1926-28	Cockerill	825	<i>Mons</i>	1882	
623			09/1872	1904	Cockerill	826			
624			10/1872	1904	Cockerill	827	<i>Brussel-zuid</i>	1882	
625			10/1872	1921-25	Cockerill	828	<i>Brussel-Zuid</i>	1882	
626			11/1872	1926-28	Cockerill	829	<i>Dendermonde</i>	1882	
627			02/1872	1902	Tubize	158	<i>Montignies</i>	1882	
628			05/1872	WO I	Tubize	159	<i>Merelbeke</i>	1882	
629			06/1872	1904	Tubize	160	<i>Antwerpen</i>	1882	
630			06/1872	1921-25	Tubize	161	<i>Brussel-Zuid</i>	1882	
631	03		12/1872	WO I	Anglo-Franco-Belge	189	<i>Merelbeke</i>	1882	
632		2906	01/1873	02/1932	Anglo-Franco-Belge	190	<i>Brussel-zuid</i>	1882	> type 29
633			02/1873	WO I	Anglo-Franco-Belge	191	<i>Statte</i>	1882	
634	0172		10/1872	WO I	Couillet	264	<i>Merelbeke</i>	1882	
635	0173		11/1872	WO I	Couillet	265	<i>Charleroi</i>	1882	
636			12/1872	1889	Couillet	266			
661			07/1872	WO I	St-Léonard	382	<i>Welkenraedt</i>	1882	
662	0174		08/1872	WO I	St-Léonard	383	<i>Welkenraedt</i>	1882	
663			09/1872	1904	St-Léonard	384	<i>Liège</i>	1882	
664			09/1872	1899	St-Léonard	385	<i>Liège</i>	1882	
665	0175		09/1872	WO I	St-Léonard	386	<i>Liège</i>	1882	
666			11/1872	1905	St-Léonard	387	<i>Liège</i>	1882	
667	0176		11/1872	WO I	St-Léonard	388	<i>Liège</i>	1882	
668			11/1872	WO I	St-Léonard	389	<i>Liège</i>	1882	
669			11/1872	06/1929	St-Léonard	390	<i>Statte</i>	1882	
670			12/1872	WO I	Couillet	270	<i>Montignies</i>	1882	
671	0347		01/1873	WO I	Couillet	271	<i>Brussel-Zuid</i>	1882	

Nummerlijsten type 28

672		02/1873	WO I	Couillet	272	Tournai	1882	
673		02/1873	08/1929	Couillet	273			
674		03/1873	1882	Couillet	274	Namur	1882	> Type 2bis
675		12/1872	.1903	Couillet	269	Tournai	1882	> Type 29
676	2907	10/1872	11/1936	Tubize	162	Oostende	1882	> Type 29
677		10/1872	1921-25	Tubize	163	Mons	1882	
678		11/1872	1926-28	Tubize	164	Merelbeke	1882	
679	021	12/1872	WO I	Tubize	165	Liège	1882	
680		12/1872	1926-28	Tubize	166	Montignies	1882	
718	0127	.1899	WO I	St-Léonard	928			ex LM 8
721		04/1873	1921-25	St-Léonard	412	Liège	1882	
722		04/1873	.1890	St-Léonard	413	Schaarbeek	1882	>> GEB >>
723	0335	04/1873	WO I	St-Léonard	414			
724	0180	04/1873	WO I	St-Léonard	415			
725		04/1873	WO I	St-Léonard	416	Liège	1882	
726	0334	11/1873	1921-25	St-Léonard	417	Welkenraedt	1882	
727		12/1873	.1903	St-Léonard	418	Tournai	1882	
728		12/1873	.1898	St-Léonard	419	Namur	1882	
729		12/1873	.1903	St-Léonard	420	Merelbeke	1882	
730		12/1873	1926-28	St-Léonard	421	Brussel-zuid	1882	> Type 29
731		03/1873	1921-25	Anglo-Franco-Belge	229	St-Ghislain	1882	> Type 29
732		03/1873	1921-25	Anglo-Franco-Belge	230	Brussel-zuid	1882	
733	0340	03/1873	WO I	Anglo-Franco-Belge	228			
734	0374	03/1873	WO I	Anglo-Franco-Belge	231	Namur	1882	
735	0183	04/1873	WO I	Anglo-Franco-Belge	232	Tournai	1882	
736	2908	04/1873	04/1933	Anglo-Franco-Belge	233	Brussel-zuid	1882	> Type 29
737	0184	05/1873	WO I	Anglo-Franco-Belge	234			
738		04/1873	1907-11	Anglo-Franco-Belge	235			
739		05/1873	1921-25	Anglo-Franco-Belge	236	Antwerpen	1882	
740		05/1873	1926-28	Anglo-Franco-Belge	237	Brussel-zuid	1882	
762		05/1874	.1904	Cockerill	925			
763		05/1874	.1903	Cockerill	926	Luttre	1882	
764		05/1874	1926-28	Cockerill	927	Dendermonde	1882	
765		06/1874	WO I	Cockerill	928	Merelbeke	1882	
766		06/1874	.1904	Cockerill	929			
767		06/1874	03/1929	Cockerill	930			
798		05/1873	WO I	Tubize	271	Antwerpen	1882	
799		08/1873	.1905	Couillet	306	Montignies	1882	
800		06/1873	WO I	Tubize	272	Tamines	1882	
801		08/1873	1921-25	Couillet	307	St-Ghislain	1882	
802		06/1873	1921-25	Tubize	273			> Type 29
803		09/1873	1926-28	Couillet	308	Merelbeke	1882	
804	04	07/1873	1926-28	Tubize	274	Arlon	1882	
805		09/1873	1921-25	Couillet	309	Montignies	1882	
806	0186	07/1873	WO I	Tubize	275	Merelbeke	1882	
807		10/1873	12/1899	Couillet	310	Tournai	1882	
830	0137	12/1874	WO I	St-Léonard	437			> Type 29
831	0132	01/1875	WO I	St-Léonard	438	Antwerpen	1882	
832		02/1875	1926-28	St-Léonard	439	St-Ghislain	1882	
833		03/1875	1921-25	St-Léonard	440			
834		03/1875	.1903	St-Léonard	441	Tournai	1882	
835		04/1875	11/1929	St-Léonard	442	Tamines	1882	> Type 29
836	052	06/1875	WO I	Anglo-Franco-Belge	275			
1038		08/1876	.1905	St-Léonard	445	Merelbeke	1882	
1039	0200	04/1876	WO I	St-Léonard	446	Antwerpen	1882	
1040		04/1876	1921-25	St-Léonard	447	Schaarbeek	1882	> Type 29
1041		05/1876	.1903	St-Léonard	448			
1042		05/1876	.1903	St-Léonard	449	Antwerpen	1882	

# Stoomlokomotieven type 64 :

## Deel III

### De periode na WO II

Daar de lokomotieven type 64 op het einde van de tweede wereldoorlog nog veelvuldig in Duitsland gebruikt werden voor het semi-direkte reizigersverkeer, waren er nog geen machines bij de bevrijding in ons land aanwezig. Door de sterke verspreiding in Duitsland zou het trouwens een zeer lange periode duren - tot begin 1947 - eer alle machines, die teruggevonden werden, naar ons land terugkwamen. De terugvoer gebeurde steeds via Montzen en geleidelijk aan waren er negen stelplaatsen die in het bezit kwamen van deze stomers : Liège zou als eerste de 64-ers gaan inzetten, dadelijk nadien gevolgd door Berchem, Haine-St-Pierre en Ottignies. In 1947 kwamen er 64-ers te Tamines, Merelbeke, Hasselt, Ath en Bertrix. Met de bijkomende stelplaats Montignies en het wegvallen van Bertrix zou een situatie gecreëerd worden die grosso modo tot in het beginjaren vijftig zou verderlopen. Doch de eerste elektrifikaties van de hoofdlijnen zou geleidelijk aan de 64-ers verdringen naar kleinere stelplaatsen en naar diensten eerst op de secundaire dwarsverbindingen, later zelfs naar de lokale lijnen. Zo kwamen de stelplaatsen Aarschot, Brugge, Oostende en St-Niklaas erbij.

Vanaf 1957 werd er weer een stabiele toestand opgebouwd, met praktisch een volledig nieuwe stelplaatsindeling : Enkel Hasselt, Liège (Kinkempois), Montignies en Ath bleven van de originele stelplaatsen, nicuw waren Statte, Braine-le-Comte, Gouvy, Dendermonde, Tournai, Aarschot, Brugge en St-Niklaas. Geleidelijk aan verdwenen de 64-ers van de Belgische sporen en in 1966 - bij het verdwijnen van de stoomtraktie - waren er enkel nog 64-ers te Kinkempois, Dendermonde, Tournai en Oudenaarde.

De volgende tabel geeft een overzicht van de inzet bij de verschillende stelplaatsen :

	FCV	FTM	FKR	FHS	FL	ATH	GT	MBX	LT	NZ	FMY	FLD
1946	10		10		8		12		9			
1947	24	9	10	6	17	10	12	6	9			
1948	24	8	10	7	12	10	12	4	8			
1949	14	8	10	6	10	10	12		8			
1950	16	8	9	6	11	10	12		8	6	8	
1951	16	8	9	6	10	10	12		8	6	10	
1952	15	8	11	6		10	10		8	6	10	6
1953	14	9	11	6	NK	10	9		6		15	6
1954	14	9	10	5		9	9		6		14	6
1955	14	8	10	5		9			6		14	6
1956	15	9	10	5		9			6		14	
1957	4	9	10	5		9			4		15	
1958		8	10			9			4		14	
1959			12			9					12	
1960			10	6		9					9	
1961			10	6		9					9	
1962			15	6		9					7	
1963			15	5		8					8	
1964			15			9					2	
1965			10									
1966												

	NK	FRST	FR	FSD	FSN	LML	LHY	FBC	FVY	FT	FTY	FDN
1946												
1947												
1948												
1949												
1950												
1951												
1952	9											
1953	9											
1954	9											
1955	8	9	6									
1956	5	9	4									
1957	6	9	4		10							
1958		10	4	4	14	8						
1959		10	4	4	13	8	5	7		2		
1960		10	5	6	12		9	7	2	9	9	
1961		9	4		12		6	7	2	11	9	
1962	5	9	3		10			6	2	10	8	
1963	5	8			4					9	9	
1964	4	7								9	8	4
1965	4									8	7	9
1966	4									7	5	6

Vermelden we nog dat het type 64 behoorde bij de laatste stoomlokomotieven die gezamenlijk door de N.M.B.S. afgevoerd werden.

## *De stelplaatsen :*

### *Liège :*

Bij de terugkeer van de lokomotieven type 64 werden de meeste machines via Montzen naar de stelplaats Liège gevoerd en diegene die nog ritvaardig waren, werden hier nagekeken en hier ontstond dan ook de eerste inzet en vanaf de winterregeling van 1945 ontstond te Liège ook de eerste inzetreeks. Met een eerste inzet van ca. 6 lokomotieven zou de reeks snel opgetrokken worden tot 17 machines in 1947, maar dan zou ze zich stabiliseren rond de 10 à 11 machines. Hiervoor waren er een twintigtal lokomotieven ter beschikking. Ze werden vooral in de hoogwaardige semi-direkte dienst ingezet en zo reden ze veel treinen met bestemmingen Namur en Charleroi via de maaslijn. Een tweede lange-afstandsdienst was de verbinding naar Gouvy : hier werden een drietal treinen gereden.

In de lokalere diensten waren er vooral stoptreinen naar Verviers en vooral in het voorstadsverkeer naar Statte. De inzetreeks werd uitgebreid met enkele diensten naar Hasselt en Tongeren. Vanuit Hasselt werd doorgereden naar Landen, vanuit Tongeren naar St-Truiden en Tienen. De reeks werd afgesloten met enkele treinen naar Rivage.

Deze toestand bleef bestaan tot in 1952, op het ogenblik dat de oude stelplaats langs de Rue Varin sloot en de vernieuwde werkplaats Kinkempois in gebruik genomen werd en op dat ogenblik gingen de lokomotieven en de diensten naar deze stelplaats over.

### *Berchem :*

Naast Liège, zouden de 64-ers vanaf de winterregeling van 1945 ook in de Antwerpse stelplaats Berchem gebruikt worden : op dat ogenblik waren de typen 69 vanuit Berchem gebruikt en gedurende de eerste maanden van 1946 werd een uitgebreid bestand aan 64-ers opgebouwd. In 1946 werd een eerste - gemengde - reeks met 10 inzetdagen uitgebouwd, maar in 1947 waren er al 24 lokomotieven in drie verschillende inzetreeksen nodig.

De hoofdreeks - met de typen 64 en 69 - werd vooral in de hoogwaardige reizigersdienst gebruikt : hier werden twee inzetlijnen bereden : de voornaamste was de verbinding tussen Brussel-noord en Antwerpen en verder Essen en Roosendael waar praktisch alle doorgaande treinen door deze lokomotieven gerden werden. Tweede inzetlijn van de verbinding tussen Antwerpen en Kortrijk via Gent, waarbij ook enkele treinen via Moeskroen tot in Lille doorreden. Hier werden de typen 69 steeds meer en meer verdrongen door de typen 64 en nadien ook definitief afgevoerd. Vanaf 1948 werd deze reeks dan weer overgenomen door de meer geschikte sneltreinlokomotieven type 7.

In de twee overige reeksen - die trouwens tot het einde behouden bleven - was de inzet meer in de semi-direkte dienst : hoofdaandeel in de eerste reeks waren de doorgaande treinen tussen Antwerpen en Liège via Aarschot, Diest en Hasselt. Verder waren er treinen in de Antwerpse Kempen naar Turnhout en Mol, maar ook enkele treinen naar Leuven, Brussel-noord en zelfs Essen en Roosendael. Deze diensten bleven in een licht verminderde omvang bestaan tot in 1955, doch op korte termijn werden de lokomotieven op dat ogenblik vervangen, o.m. door de vrijgekomen lokomotieven typen 29 (door de elektrifikaties) en de aankomst van de typen 38 / 31. In 1957 werden nog 4 inzetdagen opgetekend, doch ook deze dienst ging het jaar later verloren.

### ***Haine- St - Pierre :***

De derde van de oorspronkelijke stelplaatsen werd Haine-St-Pierre : hier kwamen in de eerste helft van 1946 een 16-tal lokomotieven in depot en hiervoor werd toch nog een vrij uitgebreide inzetreeks met 12 inzetdagen opgesteld : de bestemmingen waren gevarieerd en vrij ver gelegen. Vanuit Haine-St-Pierre waren er diensten naar Brussel-zuid, Wavre en Ottignies, naar Erquelinnes via Fauroeux maar ook verschillende mijnwerkerstreinen naar Zottegem, Denderleeuw en Gent. Verder waren er verschillende treinen op de verbinding tussen Charleroi-sud en Mons.

Hier behielden deze lokomotieven deze diensten tot in de beginjaren vijftig, doch door het steeds zwaarder wordend programma enerzijds en door de opkomst van de dieselmotorwagens type 554 voor de lokaaldiensten anderzijds, zocht men een nieuw inzetgebied voor deze lokomotieven en zodoende gingen de 64-ers gedeeltelijk naar Montignies over, anderzijds vormden ze de nieuwe bestanden van Landen, Aarschot en Brugge. Op korte termijn werd de inzetreeks overgenomen door een uitbreiding van het aantal lokomotieven type 29 in deze stelplaats.

### ***Ottignies :***

Ondanks de geplande levering van de nieuwe lokomotieven type 29, zou Ottignies ook de zwakkere lokomotieven type 64 op stal krijgen : in 1946 werd een bestand van een twaalfstal machines opgebouwd en werd een inzetreeks met 8 à 9 inzetdagen opgesteld. In Ottignies hadden de 64-ers een stamlijn waar ze praktisch alle diensten verzekerden : het ging hier om de verbinding Charleroi-Ouest - Ottignies - Wavre - Leuven. Naast deze treinen werd de reeks uitgebreid met enkele treinen naar Haine-St-Pierre, Baulers en zelfs éénmaal naar Erquelinnes. Ook Brussel-LW werd éénmaal als bestemming aangerden. Deze dienst bleef gedurende een vijftal jaren bestaan, doch op dat ogenblik zouden de typen 29 een deel van de treinen overnemen en zou de dienst beperkt worden tot hun enige stamlijn. De inzetreeks daalde hiermee tot 6 inzetdagen in 1956 en tot vier plandagen twee jaar later. De dienst werd vooral beperkt tot Ottignies - Leuven. In 1958 waren alle diensten overgenomen door de typen 29 die vrijgekomen waren door de elektrifikatie van de lijn Brussel - Luxembourg en de levering van de elektrische lokomotieven.

### ***Tamines :***

Na de eerste stelplaatsen zou ook Tamines eind 1946 zijn eerste lokomotieven type 64 toegewezen krijgen en hier vervingen op betrekkelijk korte termijn de minder krachtige machines type 22. Deze lokomotieven reden in een inzetreeks met 9 inzetdagen in de semi-direkte reizigersdienst. In feite werd de inzet opgetekend op twee duidelijke stamlijnen : eerst was er de dienst naar Dinant en voor enkele treinen verder naar Jemelle via Rochefort, anderzijds reden ze ook regelmatig naar Landen via Ramillies. De inzetreeks werd verder uitgebreid met enkele diensten naar Charleroi-sud, naar Namur en Huy-nord en Gembloux. Vanuit Charleroi was er ook een dienst naar Brussel-zuid.

Daar waar in 1947 de typen 22 nog steeds meereden in de reeks, waren er vanaf begin 1948 voldoende machines aanwezig om de volledige dienst over te nemen en ook te Tamines werd de inzetreeks slechts zeer weinig veranderd en meer dan tien jaar bleven de typen 64 trouw op post op de boven aangehaalde inzetlijnen. Doch door de vermindering van het reizigerstal enerzijds - en de overname van verschillende diensten door motorwagens type 604 en 605 van Landen - en door het vrijkomen van verschillende lokomotieven type 29 door de elektrifikaties, werd de inzetreeks op korte termijn afgebouwd en sloot de stelplaats enige tijd later. De 64-ers verhuisden vooral naar Statte en Braine-le-Comte.

## **Hasselt :**

Vanaf begin 1947 werd ook een betrekkelijk klein bestand - met ongeveer 10 lokomotieven - te Hasselt opgebouwd en met ingang van de zomerregeling van 1947 werd een reeks met 6 machines opgesteld. Ze omvatte hier vooral de reizigersdiensten in de Limburgse Kempen en de 64-ers bereed één stamlijn, nl. de verbinding naar As - Eisden / Maaseik. Verder was er één plandag gevuld met enkele diensten tussen Hasselt en Lanaken / Maastricht, terwijl ook een trein via Houthalen en Neerpelt tot in Hamont gevoerd werd. De 6'-ers kwamen ook in de goederendienst tot inzet en zo reden ze de bedieningstreinen naar Lanaken / Maastricht en vanuit Maaseik naar As.

Deze beperkte dienst bleef behouden tot in 1957 : op dat ogenblik gingen de diensten over op de motorwagens van Landen en de 64-ers gingen op dat ogenblik naar de stelplaats Mol over. Doch deze afgifte was slechts van korte duur en in 1960 werd de inzet vanuit Mol stopgezet en kwamen de 64-ers terug naar Hasselt. Hier werd een nieuwe inzetreeks opgesteld met een heel ander patroon : ze sleepten nu voor de semi-direkte treinen vanuit Hasselt naar Leuven en Liège-Guillemins, Eisden wordt nog slechts tijdens de piekuren bereikt. De goederendiensten zijn volledig weggefallen. Door de levering van de diesellokomotieven type 200 en vooral later het type 210 maakte de inzet van de stomers overbodig en eind 1962 ging de inzet volledig over op de diesels.

## **Ath :**

Ook te Ath kwamen de lokomotieven type 64 betrekkelijk vlug en hier werd dadelijk een uitgebreidere reeks met een tiental plandagen opgesteld en hier zouden vooral de semi-direkte treinen het domein van het type 64 worden. Vanuit Ath werden verschillende bestemmingen bereikt : zo reden de typen 64 enkele treinenparen per dag naar Brussel-zuid, Tournai, Mons, Denderleeuw en Geraardsbergen. In de piekurdienst ging men zelfs tot in Blaton en vanuit deze plaats verder naar St-Ghislain via Tertre. Ook een mijnwerkerstrein tussen Mons en Aalst stond op het programma. Om de reeks aan te vullen waren er ook enkele lokale bedieningstreinen in de lokale goederendienst rondom Ath.

Net zoals in de vele overige stelplaatsen, bleef ook te Ath de inzet gedurende vele jaren praktisch ongewijzigd doorlopen en pas in 1964 - bij de rekonversie naar de dieseltraktie - werden de 64-ers op zeer korte termijn door de pas geleverde lokomotieven type 212 vervangen en werden ze korte tijd later definitief buiten dienst gesteld.

## **Bertrix :**

Als laatste van de originele stelplaatsen kunnen we ook Bertrix vermelden : hier kwamen de machines begin 1947 aan en korte tijd later werd een beperkte inzetreeks met 6 inzetdagen opgesteld : er waren twee bestemmingen te noteren, nl. deze via Libramont en Bastogne naar Gouvy en een tweede naar Houyet-Ardenne. Op deze verbinding werd ook een doorgaande trein tot in Brussel-Leopoldswijk gereden. Na een uitslaap te Schaarbeek ging het terug richting Bertrix. Omwille van de hellingrijke lijnen en het mindere verkeer werden deze lokomotieven zeer vlug vervangen door enerzijds motorwagens type 551, maar ook door de aankomst van de eerste lokomotieven type 40.



## ***St-Martin :***

Net zoals te Tamines, voldeden ook te St-Martin de oude Nord-Belge lokomotieven type 22 niet meer en vanaf 1950 werden ze dan ook vervangen door de pas reviseerde lokomotieven type 64. Er werd dadelijk ingesprongen in de reeks van het type 22 en hierin werden ze gebruikt voor de doorgaande treinen tussen Liège-Guillemins en Charleroi-sud, maar reden anderzijds ook naar Erquelines, maar stootten ook door tot in het Franse Aulnoye. Verder waren er nog enkele stoptreinen tot in Namur en diverse treinen naar Couvin en Treignes. Deze reeks hield het echter niet lang vol te St-Martin, daar ze in 1952 - bij de sluiting van de stelplaats - aan de naburige stelplaats Montignies overgedragen werd.

## ***Montignies :***

Net zoals te St-Martin, zouden de typen 64 ook te Montignies vanaf de eerste helft van 1949 de oudere en zwakkere typen 22 gaan vervangen en in een inzetreeks met een tiental plandagen werden ze op een uitgebreid inzetgebied rondom Charleroi gebruikt : de voornaamste inzet gebeurde op de verbinding naar Erquelines en Jeumont, maar ook naar Dinant via Florennes werden ze frequent gebruikt. Florennes zelf werd bereikt via Walcourt en via Mettet. Andere bestemmingen in deze uitgebreide reeks waren Namur, Leuven via Ottignies, Baulers en zelfs Tournai.

Na de sluiting van St-Martin kwamen zowel de lokomotieven alsook de diensten in 1952 naar Montignies over en werd de inzet homogener : hoofdlijn werd de doorgaande dienst tussen Liège-Guillemins en Frankrijk waarbij ze zowel van lokomotief wisselden in Jeumont maar ook in Aulnoye. Een tweede belangrijke inzet werd opgetekend in het gebied tussen Samber en Maas, hier met bestemmingen als Walcourt, Couvin, Chimay, Treignes en Dinant. Meestal werd via Rochefort doorgereden tot in Jemelle.

Verder zouden er ook enkele treinen gereden worden tussen Charleroi-ouest en Leuven via Ottignies en regelmatig werd ook de mijnwerkerstrein naar Aalst op sleeptouw genomen. Ook de (lokale) goederendienst werd in de inzet ingeschreven met enkele treinen in de agglomeratie rondom Charleroi. Door de elektrifikaties van verschillende lijnen zou de inzet vanaf 1960 stelsmatig dalen : voor de doorgaande treinen werden overgedragen aan de diesellokomotieven van Ronet of Monceau, de lokale treinen verdwenen grotendeels en hierdoor ging de ganse inzet in de streek ten zuiden van Charleroi verloren. In 1963 werd nog een kleinere inzetreeks met nog slechts 2 plandagen opgesteld : hierin nog slechts enkele diensten op de verbinding naar Walcourt en Ottignies, een jaar later eindigde dan definitief de inzet van de 64-ers vanuit Montignies.

## ***Landen :***

Naarmate de typen 9 te Landen aan vervanging toe waren, kwamen de lokomotieven type 64 mondjesmaat naar Landen afzakken en vanaf 1951 werden ze in de reeks opgenomen. Vooral in het tweede inzetplan werden ze voor het eerst gebruikt : ze reden vooral semi-direkte treinen op de verbindingen naar Hasselt, Liège, Tamines en Statte. Daar waar de eerste diensten vlug door Hasselt en Liège overgenomen werden, bleven tussen 1952 en 1956 enkel nog de diensten naar Tamines, Gembloux en Statte over. Deze treinen werden door de levering van de nieuwe dieselmotorwagens type 604 en 605 door deze stellen overgenomen. In 1956 sloot Landen zijn deuren bij het onderhoud van stoomlokomotieven en werd een stelplaats voor motorwagens.

## ***Kinkempois :***

Bij de sluiting van de stelplaats Liège, werden zowel de lokomotieven, alsook de diensten door de nieuwe stelplaats overgenomen. De inzetreeks telde op dat ogenblik nog 9 inzetdagen en voorzag in reizigersdiensten op een betrekkelijk lokaal vlak. Bestemmingen waren hierbij Hasselt, Tongeren, Verviers, Statte maar ook Trois-Ponts en enkele malen ook nog Charleroi. De hoogwaardige diensten werd geleidelijk overgenomen door de nieuwe diesellokomotieven type 201. Door deze levering viel het aantal inzetdagen in 1955 trouwens terug tot 5 en de inzet eindigde in de loop van 1957. De machines verhuisden op dat ogenblik naar de naburige stelplaats Statte

Na de sluiting van de stelplaats Statte, kwamen de 64-ers in 1962 opnieuw naar Kinkempois terug en werden in de bestaande reeks verder ingezet : ze reden vooral het voorstadsverkeer tussen Liège en Statte, zowel langs Seraing als over de rechtstreekse lijn, maar ook de stoptreinen naar Namur. In deze dienst bleven ze bedrijvig tot bij de opheffing van de stoomtraktie in 1966.

### **Aarschot :**

Pas in 1955 - bij de reorganisatie van de reizigersdienst, dit door de levering van de nieuwe dieselmotorwagens - zouden de typen 64 op korte tijd de zware en kolenslikkende lokomotieven typen 38 en vooral 31 te Aarschot gaan vervangen. Vanaf de zomerregeling van 1955 was de negen dagen tellende inzetreeks volledig overgenomen. De ritten werden uitgevoerd op een betrekkelijk klein gebied : de klassieke bestemmingen waren natuurlijk Antwerpen-centraal, Leuven en Hasselt. Vanuit Leuven werd éénmaal doorgereden tot in Ottignies, éénmaal ook tot in Tamines. Vanuit Aarschot waren er ook enkele treinen via Herentals naar Turnhout. Dit waren praktisch alle semi-direkte of piekuurtreinen, de stoptreinen werden gereden door de motorwagens type 603. Deze dienst zou ongewijzigd doorlopen tot in 1961, op dat ogenblik zouden de pas geleverde diesellokomotieven type 210 een deel van de diensten overnemen, het einde van de 64-ers te Aarschot kwam echter in de loop van 1964, na de levering van de lokomotieven type 212, die hier gestationeerd werden.

### **Brugge :**

Gelijktijdig met Aarschot zou aan de andere zijde van ons land ook Brugge zijn eerste lokomotieven type 64 ter beschikking krijgen. Op dat ogenblik werden de typen 7 gebruikt voor de lange afstandstreinen, voor de lokale trajecten werd de motorwagen type 554 gebruikt. In deze kontekst werd een kleine inzetreeks met vier plandagen opgesteld voor de 7 beschikbare lokomotieven. De dienst voorzag vooral diensten op de verbinding naar Kortrijk en zelfs verder naar Moeskroen, anderzijds werden er ook een aantal piekuurtreinen gereden naar Oostende, Knokke maar vooral naar Gent via Maldegem. Deze diensten bleven praktisch ongewijzigd bestaan tot in 1962, het ogenblik dat de eerste diesellokomotieven van Kortrijk en Merelbeke deze beperkte reeks overnamen en de 64-ers op een zijspoor plaatsten.

### **Oostende :**

Voor de vrij beperkte reizigersdienst vanuit deze badplaats, had men te Oostende een beperkt bestand aan typen 31. Deze werden al vanaf 1956 geleidelijk aan vervangen door de aankomst van een aantal lokomotieven type 64. Ze reden in een vierdagenplan vooral treinen via Torhout, de treinen naar Lichtervelde, maar in deze reeks kwamen ook een aantal lokale goederentreinen voor en zo bereikten ze o.a. Merelbeke en Brugge / Zeebrugge. Pas in 1959 waren er voldoende 64-ers te Oostende aanwezig om de volledige reeks over te nemen en steeg de inzetreeks tot 6 inzetdagen, met bijkomende treinen naar Kortrijk, dit via Brugge. Door de elektrifikaties en de aankomst van de diesellokomotieven te Kortrijk werd deze reeks al in 1960 aan Kortrijk overgedragen. Met de 64-ers verloor Oostende trouwens ook zijn laatste stoomlokomotieven.

### **St-Niklaas :**

Om de oude typen 41 te vervangen werd er in 1955 de beslissing genomen om ook de St-Niklaas geleidelijk aan een belangrijk bestand aan 64-ers op te bouwen en in 1956 werd een eerste gemengde reeks opgesteld : de 64-ers reden op dat ogenblik vooral de doorgaande diensten tussen Gent-St-Pieters en Antwerpen-Linkeroever, vanaf 1958 werden alle diensten van de 41-ers overgenomen en waren de typen 64 in het ganse Waasland te zien : zo reden ze vele diensten naar Moerbeke-Waas, Dendermonde en Lokeren, naast de bovengenoemde reeks. In St-Niklaas werden ze ook uitvoerig gebruikt in de lokale goederendienst en hier bereikten ze o.m. Terneuzen, Gent-Zeehaven, Denderleeuw, Temse en Dendermonde. De reeks groeide snel uit tot 14 inzetdagen maar geleidelijk aan daalde de inzet en door de levering van de diesellokomotieven type 212 aan St-Niklaas werden de stomers werkloos en werden ze definitief afgevoerd in 1963. Enkele machines gingen alsnog naar Dendermonde over.

## **Mol :**

Na de aankomst van de typen 201 te Hasselt, kwamen alle 64-ers van deze stelplaats naar Mol. hier werden ze vooral gebruikt in de doorgaande dienst met als bestemming Antwerpen-centraal en Neerpelt / Hamont. Ook de lokale verbinding naar Hasselt werd enkele malen bereden. Doch de inzet was van korte duur en al in 1959 werd de inzet al beëindigd en gingen de lokomotieven terug naar Hasselt.

## **Statte :**

De stelplaats van Huy - nl. Statte - had een gelijkaardig verloop als Mol. In 1959 werden de lokomotieven van Kinkempois naar deze stelplaats overgebracht en hier behielden ze de voorgaande inzet, nl. de semi-direkte en stoptreinen naar Liège-Guillemins en naar Namur. Doch ook hier zou de inzet enkele jaren later eindigen en de machines gingen al eind 1961 - bij de sluiting van Statte - terug naar Kinkempois.

## **Braine-le-Comte :**

Naarmate de klassieke stelplaatsen - door de levering van de diesellokomotieven en door de elektrifikaties - hun stoomdiensten verloren, zouden de typen 64 bij voorkeur de oudere en minder aangepaste stomers in de kleinere stelplaatsen gaan vervangen. Dit was ook het geval voor Braine-le-Comte waar nog de typen 40 de reizigersdienst verzekerden. Vanaf eind 1958 kwamen de eerste typen 64 naar deze stelplaatsen en in 1959 werd de bestaande reeks volledig overgenomen. In een inzetreeks met 7 plandagen werden vooral de dwarslijnen bereden en kwamen de 64-ers vooral naar Brussel-zuid, maar ook naar Manage / Ecaussines, Soignies en Edingen. Ongeveer één derde van de diensten werden in de lokale goederendienst afgelegd en hier reden ze naar Halle, Edingen, Clabecq en zelfs Schaarbeek. Een gedeelte van de vroegere goederentreinen was echter overgegaan op de typen 81.

Ook te Braine-le-Comte bleef de inzet niet duren en eindigde met de elektrifikatie van de verbinding Brussel - Mons maar vooral door de levering van de eerste vierassige diesellokomotieven. Vanuit Schaarbeek namen ze een groot gedeelte van de diensten van het type 64 over.

## **Gouvy :**

Te Gouvy gebeurde een heel andere ommezwaai : daar de 64-ers steeds verder vrijkwamen omstreeks 1958 werd er ook een klein bestand aan typen 64 te Gouvy opgebouwd, doch er waren geen echte diensten en daarom nam men te Gouvy een deel van de diensten van Trois-Ponts over : de typen 64 reden vooral de semi-direkte treinen tussen Gouvy en Bertrix via Bastogne en Libramont, maar op dezelfde lijn verzekerden ze ook de enkele lokale bedieningstreinen in de goederendienst naar Trois-Ponts en Bastogne.

Maar al vlug werd de laatste gesleepte treinen op deze verbinding toevertrouwd aan de motorwagens type 553 (die de kleinere typen 551 vervingen) en hierdoor kon de inzet te Gouvy al in 1961 opgeheven worden.

## **Trois-Ponts :**

Vanaf 1956 werden de eerste lokomotieven type 64 vanuit Trois-Ponts ingezet en hier vervingen ze de zwakkere lokomotieven type 41. De lokomotieven hadden één echte stamlijn, nl. de verbinding tussen Trois-Ponts en Verviers via Spa. Op deze lijn werd de helft van de treinen gereden, de andere helft kwam voor rekening van Pepinster. Anderzijds waren er in deze reeks met 6 inzetdagen ook enkele doorgaande treinen naar Liège. De sluiting van de verbinding naar Spa en de levering van de diesellokomotieven type 205 zorgden ervoor dat de inzet in 1960 sterk achteruit ging en in 1962 volledig wegviel. In tussentijd waren al verschillende lokomotieven naar Gouvy overgegaan.

## ***Dendermonde :***

Deze Oostvlaamse stelplaats kreeg vanaf 1957 zijn eerste lokomotieven type 64 in depot : hier werd het grootste gedeelte van de semi-direkte treinen nog gesleept door de oudere machines type 31 en zo vlug mogelijk zouden de 64-ers deze diensten overnemen. In een inzetreeks met 10 plandagen werden vooral reizigerstreinen gereden naar Brussel-zuid enerzijds en naar Mechelen en Leuven anderzijds. In 1958 werd een eerste eigen reeks met twee inzetdagen opgesteld met de diensten naar Brussel, maar een jaar later waren alle diensten overgenomen en werden de typen 31 afgesteld.

De diensten van het type 64 bleven bestaan tot aan het einde van de stoomtraktie in 1966.

## ***Tournai :***

In de loop van 1958 zouden de typen 64 te Tournai de laatste diensten van het type 7 overnemen en in een reeks met een 8 à 9 inzetdagen hadden ze een uitgebreid inzetgebied : ze werden vooral ingezet op de verbinding met Brussel, waarbij ook Ath en Edingen eindpunten waren. Naast deze treinen waren er verdere treinen naar Mons en vanuit deze plaats verder naar Brussel-zuid. Ook Ronse en Kortrijk werden bediend.

Doch geleidelijk aan verminderde de inzet gevoelig : de elektrifikatie van de lijn Brussel - Mons en de levering van het type 200 zou de 64-ers verdringen naar ondergeschikte diensten, doch hiermee werd het inzetgebied uitgebreid : nieuwe bestemmingen waren nu Ronse, Lessines en Oudenaarde. Maar ook de lokale goederendienst werd nu ingewerkt met treinen naar Lessines, St-Ghislain, Blaton en de lokale lijnen rondom Tournai.

Ook te Tournai bleven de 64-ers op post tot hun definitieve pensionering in 1966.

## ***Oudenaarde :***

De laatste stelplaats voor het type 64 werd Kortrijk, met inzetplaats Oudenaarde. Hier vervingen ze de laatste typen 41 in de loop van 1962 : in een reeks met 9 inzetdagen werden vooral lokale treinen was er een groot gebied. Bestemmingen hierbij waren Ronse, Blaton, Kortrijk, Zottegem en Gent, verder ook enkele doorgaande goederentreinen naar St-hislain en Merelbeke.

Deze dienst bleef slechts drie in in voege en door de levering van de diesellokomotieven type 212 werden de 64-ers in de loop van 1966 definitief terzijde gesteld.

# *Elektrische lokomotieven type 122.0*

## 1. Bouwgeschiedenis :

Toen in 1952 besloten werd om de elektrificatie van het net verder te zetten op 3 000 V DC, had men op korte termijn een groter aantal betrouwbare elektrische lokomotieven nodig. Daar het aantal lijnen nog vrij beperkt was en het reliëf over het algemeen gunstig overkwam, besloot men om 50 poly-valente lokomotieven te bestellen. Deze moesten zowel de snelle reizigerstreinen naar de kust kunnen slepen, maar ook de zwaardere goederendiensten tussen Antwerpen en Charleroi via Leuven. Op dat ogenblik waren de prototypelokomotieven typen 120 en 121 al voldoende getest en had men al de beslissing genomen dat het type 121 vooral op het gebied van het chassis en de draaistellen de beste was, voor het elektrische gedeelte voldeed het type 120 beter. Vanaf 1952 werden daarenboven een aantal kleinere wijzigingen aangebracht bij dit laatste type en zo kon de aanloopprijs door middel van één enkele walschakelaar, aangedreven door servo-motoren verbeterd worden.

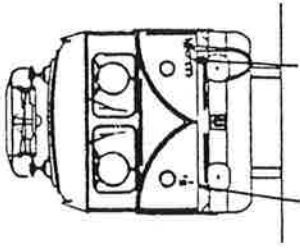
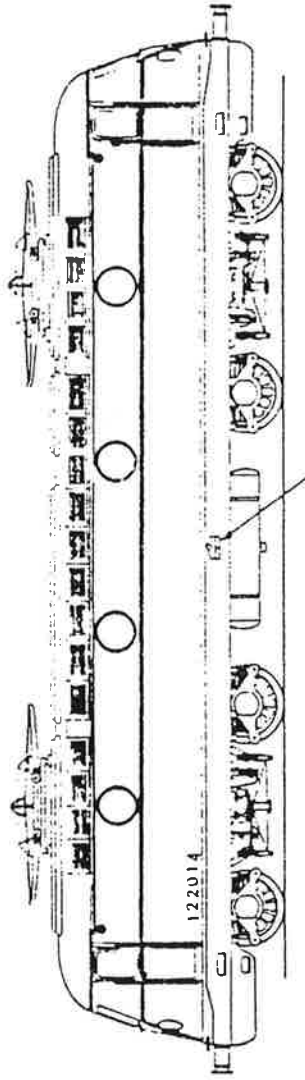
Om basis van deze testen ontwikkelde Acec te Chaleroi, samen met S.E.M. te Gent, een elektrische uitrusting waar alle verbeteringen ingebracht werden. Voornaamste nieuwigheid hierbij was het feit dat de moeilijkheden bij het optrekken voor het grootste gedeelte opgelost werden, daar bij het type 122 de voorste as in de rijrichting ontlast werd waardoor het slippen van de drijfassen verminderd werd. Andere verbeteringen werden vooral aan de sturing aangebracht.

Het mechanische gedeelte - en de samenbouw - werd uitgegeven aan de Ateliers Métallurgiques de Nivelles die een heelwat sierlijker kastvorm ontwikkelde. Deze afgeronde kast zou gedurende lange tijd de standaard worden voor de Belgische lokomotiefbouw en zou ook o.m. door leveringen in Belgisch Congo ook buiten de landsgrenzen zijn uitwerking krijgen. DE draaistellen daarentegen werden ontwikkeld door het Zwitserse SLM en waren een lichtere en verbeterde uitvoering van deze die bij het type 121 gebruikt werden. Vooral zou in België voor het eerst gebruikt gemaakt worden van nieuwe technieken bij de seriebouw van deze machines : men kwam tot een standaardlokomotief, waarvan het onderhoud zoveel mogelijk vereenvoudigd werd. Men gebruikte voor het eerst voornamelijk onderdelen uit het gewone leveringsprogramma van de elektrische bedrijven en vele delen - zoals de elektrische, pneumatische kasten en de bedieningsposten werden vooral volledig afgewerkt en bekabeld eer ze in de lokomotief als één stuk ingebouwd werden. Men kon ze ook gemakkelijk verwijderen bij onderhoudswerken.

De levering van de 50 lokomotieven type 122 gebeurde in de loop van 1954 en - ondergebracht te Brussel-zuid zouden de machines in eerste instantie gebruikt worden op de pas geëlektrificeerde verbinding Brussel - Oostende, waarbij ze vooral in de reizigersdienst ingezet werden. Anderzijds namen ze ook alle reizigersdiensten over van het type 101, die trouwens thans volledig gebruikt werden voor de navette-diensten door de noord-zuid-verbinding. Bij de levering waren de typen 122 in een dubbel groene schildering uitgevoerd, waarbij de smalle sierlijnen gevormd werden door aluminium strips. Het dal was zilverkleurig.

Eind 1955 vergrootte het inzetgebied, daar op dat ogenblik ook de verbinding met Liège-Guillemins onder draad kwam en op dat ogenblik waren 35 van de 50 geleverde machines nodig voor de overname van de doorgaande diensten tussen Liège en Oostende. Gedurende een aantal jaren zou deze oost-west-lijn de stamlijn worden voor de inzet van het type 122 en hiervoor gingen een aantal elektrische lokomotieven trouwens over naar de stelplaats Kinkempois. Eén lokomotief werd anderzijds aangepast en verrichtte vanuit Liège de opdrukdiensten op de hellende vlakken naar Ans. Op de inzet van deze lokomotieven komen we in het volgende nummer uitgebreid terug.

# Type 122 / Reeks 22.0



<b>Loopbaan :</b>	122.001 - 122.038	<b>Kenmerken :</b>		<b>Afmetingen :</b>	18 000 mm
Nummering : voor '71	2201 - 2238 - (2250)	<b>Motoren :</b>		Totale lengte :	16 700 mm
na '71	38 (50)	Bouwer :	Accc Charleroi / EM Gent	Breedte :	1 250 mm
<b>Effektief (bij bouw)</b>		Type :	Neusophanging	Hoogte vloer :	3 755 mm
<b>Bouwer kast :</b>	La Brugcoise et Nivelles	Ophanging :	4	Hoogte dak :	4 400 mm
<b>Levering :</b>	1954	Aantal :		Hoogte totaal :	12 050 mm
<b>Buiten dienst :</b>	---	Aandrijving :	nokkenas met servomotoren type J.H.	Radstand (totaal) :	8 600 mm
<b>Asindeling :</b>	B°B°	Uurvermogen :	870 kW	Afstand tussen draaistell.	3 450 mm
<b>Snelheid (max)</b>	130 km/h	Doortlopend vermogen :	800 kW	Afstand binnen draaistell.	2 875 mm
<b>Remming :</b>		Overbrenging :	rechte tandwielen vast opgesteld	Oversteek voor :	2 875 mm
<b>Kompressor :</b>	2 x Oerlikon 2A-200	Verhouding :	3,107	Oversteek achter :	1 262 mm
<b>Debiet :</b>	1350 l/min	Tandwielverhouding	87 / 28	Diameter drijfwielen :	87 000 kg
<b>Automatische rem</b>	Oerlikon FV	Ventilatoren :	2 met helicoïdale schoepen type "Rateau"	Massa (rijvaardig)	21 750 kg
<b>Rechtsstreekse rem :</b>	Oerlikon Fd	Generator :	Accc type CV 266	Aslast : 1ste as	21 750 kg
		Batterijen :	80 V / 44 A	2 de as	21 750 kg
			54 x Nikkel Cadmium	3 de as	21 750 kg
			80 Ah	4 de as	4 830kg/m
				Massa /lopende meter	1 880 kW
				Trekkkracht :	1550 kW
				Uurvermogen :	
				Beschikbaar vermogen	

## *Elektrische lokomotieven type 122.2*

Op 2 juni 1957 werd de eerste grensoverschrijdende lijn onder draad gebracht en zou het Nederlandse Roosendaal op het Belgische net aangesloten worden. Doch daar de beide systemen niet compatibel waren, werd er een stroomloze sluis ten zuiden van Roosendaal aangebracht. Hierdoor moesten de Belgische lokomotieven een kleine afstand onder de 1 500 V afleggen. Men achtte het voorlopig niet nodig om de bestaande lokomotieven om te bouwen, daar ze met beperkt vermogen deze afstand konden overbruggen. Anderzijds werd de treinlast beperkt - de treinen waren alleszins niet zo zwaar en de goederendienst werd uitgesloten.

Bij testen op het Nederlandse net met het type 122 werden geen echte moeilijkheden opgemerkt, enige probleem was een te grote opwarming van de traktiemotoren daar ook de ventilatoren en hulptoestellen op half vermogen draaiden. Om dit tegen te gaan werden bij 10 lokomotieven geringe aanpassingen uitgevoerd aan de elektrische uitrusting van de hulptoestellen : de ventilatoren kregen motoren geschikt voor 1 500 V, die in België in serie geplaatst werden. Ook de generator en de motoren voor de compressoren werden aangepast. Hierdoor konden de machines ook in extreme omstandigheden - hoge buitentemperaturen, bijkomende belasting, ... - storingsloos rijden. Deze omvorming werd door de CW Mechelen uitgevoerd en de machines werden hernummerd in 122.201 tot 122.210. Naast deze veranderingen werd ook de in Nederland verplichte derde, centrale koplamp aangebracht.

Vanaf midden 1957 verzekerden deze lokomotieven alle doorgaande reizigersdiensten tussen Brussel en Roosendaal, doch al vlug zag men dat het aantal reserve-lokomotieven vrij krap bemeten was en werden eind 1957 nog de machines 122.039 en 122.040 omgebouwd tot 122.211 en 122.212 en kon de dienst nu volledig uitgevoerd worden. Deze verhoging zou trouwens ook nodig zijn om het verhoogde verkeer tijdens de wereldtentoonstelling van 1958 de baas te kunnen.

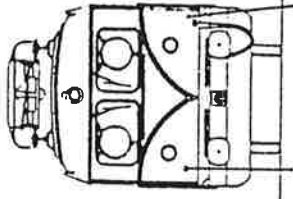
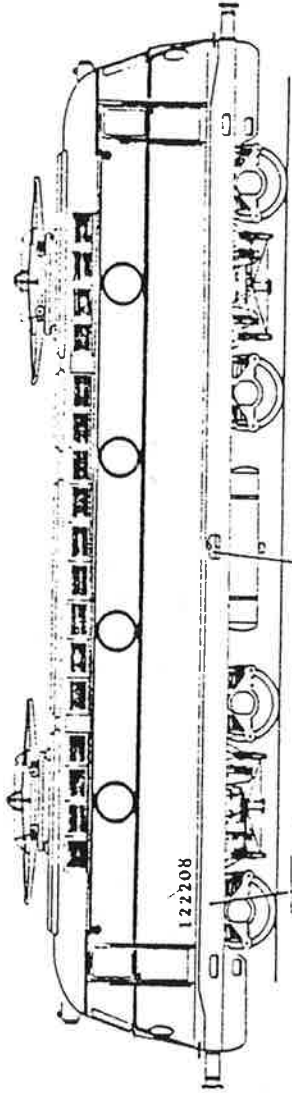
Eind 1957 werd om niet gekende redenen de 122.038 omgebouwd tot 122.210 en zou de oorspronkelijke 122.210 (ex 122.050) hernummerd worden in 122.038" en deze machine werd tijdens deze wereldtentoonstelling te Brussel aan het publiek voorgesteld.

Gedurende enkele jaren bleef het steeds stijgende verkeer met Nederland enkel met deze machines gebeuren en behalve de Benelux-stellen reeksen 09 NMBS en 1200 NS en de meerspanningslokomotieven type 150 die voor de doorgaande diensten zorgden, zouden alle andere treinen door de typen 122.2 gereden worden. Ook goederendiensten kwamen thans in de reeks voor. Doch hierdoor ontwikkelde het verkeer zich steeds verder en kwamen ook de gewone machines type 122 tot in Roosendaal en hierbij traden geen problemen op. Door deze ondervinding zouden de omgebouwde machines geleidelijk aan - bij lopend onderhoud - steeds teruggebouwd worden in de gewone uitvoering en zouden deze machines enkel afwijken door de derde koplamp. De nummering bleef echter behouden, doch de lokomotieven werden vanaf 1960 gewoon tusschen de overige lokomotieven type 122 gebruikt en waren niet enkel meer voorbestemd voor de diensten van en naar Nederland.

Pas met de hernummering in 1971 zou men geen onderscheid meer gaan maken tussen beide onderreeksen van deze elektrische lokomotieven.

# Type 122. 2 / Reeks 22

Uitvoering voor ritten naar Roosendaal



<b>Loopbaan :</b>			
Nummering : voor '71	122.201 - 122.212		
na '71	(2201) - 2238 - 2250		
<b>Effektief (bij bouw)</b>	12 (50)		
<b>Bouwer kast :</b>	La Bruggeoise et Nivelles		
<b>Levering :</b>	1954		
<b>Buiten dienst :</b>	---		
<b>Asindeling :</b>	B°B°		
<b>Snelheid (max)</b>	130 km/h		
<b>Remming :</b>			
Kompressor :	2 x Oerlikon 2A-200		
Debiet :	1350 l/min		
Automatische rem	Oerlikon FV		
Rechtsireekse rem :	Oerlikon Fd		
<b>Kenmerken :</b>			
<b>Motoren :</b>			
Bouwer :	Acec Charleroi / EM Gent		
Type :	Neusophanging		
Ophanging :	4		
Aantal :			
<b>Aandrijving :</b>			
	nokkenas met		
	servomotoren type J.H.		
<b>Uurvermogen :</b>	870 kW		
<b>Doorlopend vermogen :</b>	800 kW		
<b>Overbrenging :</b>			
	rechte tandwielen		
	vast opgesteld		
<b>Verhouding :</b>	3,107		
<b>Tandwielverhouding</b>	87 / 28		
<b>Ventilatoren :</b>			
	2 met helicoïdale schoepen		
	type "Rateau"		
<b>Generator :</b>			
	Acec type CV 266		
	80 V / 44 A		
<b>Batterijen :</b>			
	54 x Nikkel Cadmium		
	80 Ah		
<b>Afmetingen :</b>			
Totale lengte :	18 000 mm		
Lengte kast :	16 700 mm		
Breedte :	1 250 mm		
Hoogte vloer :	3 755 mm		
Hoogte dak :	4 400 mm		
Hoogte totaal :	12 050 mm		
Radstand (totaal) :	8 600 mm		
Afstand tussen draaistell.	3 450 mm		
Afstand binnen draaistell.	2 875 mm		
Oversteek voor :	2 875 mm		
Oversteek achter :	1 262 mm		
Diameter drijfwielen :	87 000 kg		
Massa (rijvaardig)	21 750 kg		
Aslast : 1ste as	21 750 kg		
2 de as	21 750 kg		
3 de as	21 750 kg		
4 de as	4 830kg/m		
Massa /lopende meter			
Trekkracht :	1 880 kW		
Uurvermogen :	1550 kW		
Beschikbaar vermogen			



# *Rangeerdiesellokomotieven type 271*

## 1. Bouwgeschiedenis :

Bij de vervanging van de zwaarste rangeerstoomloks ontwikkelde de N.M.B.S. twee nieuwe typen zware diesellokomotieven, nl. de in tijdschrift nr 74 beschreven diesel-elektrische machines type 270 en de diesel-hydraulische versie als type 271. Voor deze versie bood de firma Baume & Merpent een lokomotieftype aan met vier starre assen en opgebouwd volgens het klassieke systeem van aandrijving door middel van een valse as en koppelstangen.

Ook voor de motor - ontworpen door SEM te Gent - was een klassieke oplossing gekozen voor een motor met zes cilinders in lijn. Anderzijds werd wel een eigen, speciale transmissie ontworpen door dezelfde firma. Deze bestond uit twee onafhankelijke transmissie met vier versnellingen, die elk voor één rijrichting verantwoordelijk waren. Hierdoor kon de keerkoppeling wegvallen.

De levering van de 6 prototype-lokomotieven was - net als bij het type 270 - voorzien voor eind 1954 doch bij de bouw ontstonden de eerste problemen bij de konstruktie en de oppunt-stelling van de nieuwe hydraulische transmissie. Door deze moeilijkheden werd de levering van de eerste machine vertraagd tot in juni 1956 en de volgende lokomotieven werden met een tussenpoos van ca twee maanden afgeleverd.

Opmerkelijk bij deze vertraging was wel het feit dat de serielokomotieven, die oorspronkelijk afgeleid moesten worden van het type 271, in de vorm van het type 272 eerder afgeleverd werden dan de prototypes.

## De Loopbaan :

### - Kinkempois

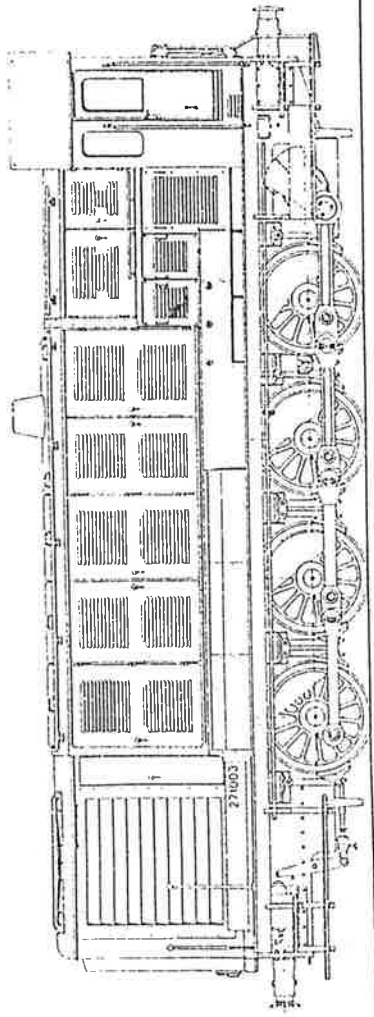
Na een rodage-periode te Ronet kwamen de machines al zeer vlug over naar de stelplaats Kinkempois en hier werden ze in drie afzonderlijke reeksen met elk één inzetdag gebruikt in de zware rangeerdienst. De eerste lokomotief had als thuisbasis Liège-Guillemins, waar ze vooral tijdens de nacht de rangeringen uitvoerde. Tijdens de dag werd de lokomotief overgebracht naar het afstelstation voor de reizigersrijtuigen en hier werd de vorming van deze treinen verricht. Voor de ploegenwissel ging de 271 terug naar de Guillemins over.

De tweede rangeerdienst werd vanuit Flémalle-haute uitgevoerd en hier werden vooral bedienings-treinen naar de zware industrie in de buurt gereden. 's Nachts werd dan naar Kinkempois teruggedreden voor bevoorrading. De derde inzetdag werd vanuit de uitvalsbasis Tilleur gereden en hier werd Sclessin, Chênee en Angleur in de rangeerdienst bereikt. Doch al van de eerste maanden traden er regelmatig defekten op en kon zelfs de opgestelde dienst niet uitgevoerd worden. Om dit te verhelpen ging de 271.002 midden 1957 terug naar de SEM voor wijzigingen aan de transmissie en hier verbleef deze machines meer dan een jaar. Tussendoor werden wel enkel testritten vanuit Merelbeke georganiseerd. Ook de 271.005 ging in deze periode terug naar zijn leverancier.

Om sneller op de talrijke defecten te kunnen ingrijpen, werd er beslist om alle lokomotieven eind 1958 over te dragen aan de stelplaats Merelbeke, in de buurt van de werkhuizen van SEM. Vooral eer ze effectief in het Gentse gebruikt werden, zouden alle machines de verbouwing van de transmissie ondergaan.

# Lokomotieven type 271

Na ombouw



Loopbaan :	Kenmerken :	Afmetingen :
Nummering : 271.001 - 271.006 7101 - 7105	Motor : SEM - Gent 6 B3S	Totale lengte : 11 532 mm
Effektief : 5	Bouwer : Type : Werkingsprincipe : Wijze van insputting : Omwentelingssnelheid : Insputdruk Cilinders : Boring / Zuigerslag Zuigersnelheid : (gem) Massa motor : Lengte / breedte motor	Lengte kast : 2 470 mm
Bouwer : Ombouw door :	viertakt / overvoeding rechtstreeks 680 omw/min 240 bar 6 in lijn 270 mm x 360 mm 8,16 m/s 14 500 kg	Breedte : 1 500 mm
Levering : Ombouw : Buiten dienst : Asindeling :	Baume & Marpent CW Salzinnes 07/1956 - 06/1957 1963 - 1964 1980 D	Hoogte vloer : 3 669 mm
Snelheid rangeerdienst : Snelheid baandienst:	50 km/h 50 km/h	Hoogte motorkap : 4 315 mm
Remming : Kompressor : Debiet : Automatische rem Rechtstreekse rem :	Lebrun LA 6 1 500 l/min Remkraan FV4 Remkraan Fd1	Hoogte dak : 4 800 mm
	Overbrenging : Bouwer : Werking : Keer koppeling : Overbrenging op wielen	Radstand (totaal) : 1 600 mm
	Voith L 217BA 2 koppelmvormers Myluis WB 217 H valse as koppelstangen	Afstand as 1 / as 2 1 600 mm
		Afstand as 2 / as 3 1 600 mm
		Afstand as 3 / as 4 2 750 mm
		Oversteek voor : 3 830 mm
		Oversteek achter : 1 262 mm
		Diameter drijfwielen : 82 500 kg
		Massa (rijvaardig) 19 350 kg
		Aslast : 1ste as 17 850 kg
		2 de as 20 500 kg
		3 de as 23 700 kg
		4 de as 7990 kg/m
		Massa /lopende meter 552 kW
		Uurvermogen :

### Merelbeke :

Door de vele defecten zocht men te Merelbeke een dienst waarbij de lokomotieven langere afstanden konden afleggen zonder de richtingswijzigingen. Om de nodige testen te kunnen uitvoeren en de personeelsopleiding te kunnen organiseren, kwam de 271.002 al in maart 1958 naar Gent, de andere machines volgden omstreeks de jaarwisseling.

Dadelijk werd een inzetreeks met 3 inzetdagen opgesteld met meestal bedieningstreinen in een betrekkelijk grote omgeving : tijdens de eerste inzetdag werd vooral het oostelijke deel bereikt en reden de typen 271 naar Wetteren en Denderleeuw, verder enkele treinen naar Gent-Zeehaven. De tweede dag werd vooral in de buurt van Gent zelf gereden met bestemmingen Gent-zeehaven, Gent-oost, maar ook Brugge werd 's nachts bereikt. De derde dag werden de rangeringen te Wondelgem uitgevoerd en opnieuw naar Dendermonde / Schoonaarde en St-Niklaas doorgereden. Dit programma werd gedurende een drietal jaren aangehouden, doch ook hier waren er weer zeer veel defecten, doch de afstellingen waren hierbij aanzienlijk korter. Vanaf 1960 werd de herstelling steeds moeilijker daar de reserve-ondedelen ontbraken. Om dit te verhelpen werden de 271.003 aangewezen als pluklokomotief en werd deze machines ontdaan van veel onderdelen. Hierdoor konden de 5 andere machines rijdende gehouden worden.

### De ombouw :

In 1960 onderzocht men of het mogelijk was om de typen 271 betrouwbaar te maken en zo werd beslist om de zeer gevoelige transmissie te vervangen door een betrouwbare versie geleverd door Voith en die al in meerdere rangeerdiesels gebruikt werd. Deze verbouwing had ook een aantal wijzigingen bij de motor, maar ook bij de kast tot gevolg. In 1960 werden 5 bijkomende transmissies besteld en in 1963 / 1964 werden de 5 nog volledige machines door de CW Salzannes omgebouwd.

Bij de ombouw werd ook de kopbalk verstevigd en werden enkele verbeteringen in de stuurpost aangebracht.

### Antwerpen-Dam :

Door een tekort aan machines type 272 en door een vergroot inzetgebied werd op korte termijn beslist om de machines type 271 na ombouw aan Antwerpen-Dam af te staan en voor de personeelsopleiding werd de 271.001 op 23 april 1964 op papier getransfereerd, de werkelijke aankomst gebeurde midden mei. Deze lokomotief werd in de reeks van het type 272 gebruikt, doch bleef meestal reserve en in de ganse loopbaan te Antwerpen legde ze amper 48 km af. De inzet te Antwerpen eindigde op 26 juni.

### Merelbeke :

Ook na de ombouw zouden - na een kort intermezzo te Antwerpen - de 5 overgebleven machines te Merelbeke blijven en daar de machines in theorie betrouwbaarder moesten zijn werden twee inzetreeksen opgesteld, één met 3 inzetdagen en vooral bedieningsgoederentreinen, een dienst met één inzetdag omvatte de rangeringen te Gent-Rabot en Gent-Oost. In deze laatste reeks werd 's nachts ook een trein naar Denderleeuw gereden.

De uitgebreidste inzetreeks omvatte tijdens de eerste inzetdag de dienst in de noordelijke haven met treinen naar Sleidinge en Wondelgem, 's nachts ging de tocht naar Brugge. De tweede inzetdag werd ingenomen door korte verbindingstreinen in de Gentse agglomeratie, naar Gentbrugge, Gent-zeehaven, de verschillende dokken en Gent-oost. De laatste dag voorzag een trein naar Tielt, van hieruit werd doorgereden naar Meulebeke, nadat deze korte lijn bereden werd ging de bedieningstrein verder naar Lichtervelde en in de late namiddag werd de terugweg ingezet. Gedurende een vijftal jaren was de inzet betrouwbaar geworden en tot de beginjaren zeventig waren de machines dagelijks in bedrijf. Enkel een paar ongelukken zouden tot immobilisatie voeren.

Vanaf 1968 zouden echter enkele verouderingsverschijnselen optreden bij de dieselmotoren, doch deze werden verholpen een tussentijdse hierziening in de loop van 1973 voor alle machines.

Bij de tussentijdse herziening, die te Merelbeke uitgevoerd werd, zou ook de nieuwe schildering met Z-motief bij deze lokomotieven zijn ingang vinden, doch de verdubbeling van de koplampen bleef uit. Gelijktijdig met deze omvorming zou de grootste konkurrent opduiken : door de levering van de tweede bouwreeks 73-ers zou de 7337 als proef naar Gent komen en de testen in de tweede helft van 1973 vielen zo goed mee dat 9 bijkomende machines reeks 73 te Merelbeke ondergebracht werden. Deze machines zouden vooral in het sterk stijgende verkeer in de kanaalzone gebruikt worden en waren in eerste instantie geen bedreiging voor de reeks 71. De diensten werden echter wel beperkt tot drie plandagen, met rangeringen te Merelbeke-vorming, te Gent-oost en een bedieningstrein naar Ronse. Al de overige treinen gingen over op de reeks 73.

Tot in 1975 werd deze inzetreeks vrij behoorlijk aangehouden, doch het aantal defecten liep duidelijk op en steeds meer werden de laatste diensten overgenomen door machines reeks 80 (te Merelbeke en Gent-oost). Gedurende de laatste jaren van hun inzet werden de nog beschikbare 71-ers vooral gebruikt in de dienst naar Ronse. Met ingang van de zomerregeling werden de machines reeks 71 definitief afgesteld te Merelbeke, maar pas tussen 1977 en 1980 werden de machines definitief uit het bestand afgevoerd.

#### De museumlokomotief :

In de loop van 1977 werd dan de 7103 - onofficieel - in het museumpatrimonium opgenomen : het feit dat deze lokomotieven juist in een periode buiten dienst gingen op het ogenblik dat enkele mensen belangstelling betoonden voor het verleden van de N.M.B.S. en dat deze machines als eerste prototype-machines golden lieten deze beslissing doorvoeren. In de loop van 1977 werd deze lokomotief naar de museumloods te Leuven gebracht, doch door plaatsgebrek ging de machine enkele maanden later naar de stelplaats Tournai over. Begin 1980 kwam de machine terug naar Leuven en kende hier hetzelfde lot als gedurende de ganse loopbaan : onopgemerkt en praktisch vergeten.

#### Overlicht loopbaan :

271.001 7101			van	tot
	Bouwer :	Baume & Marpent		
	Levering	30/07/1956		
	Eff. in dienst	04/08/1956		
	Steplaatsen	Kinkempois	04/08/1956	30/01/1959
		Merelbeke	30/01/1959	15/05/1964
		Antwerpen-Dam	15/05/1964	26/06/1964
		Merelbeke	26/06/1964	28/12/1979
	Ombouw	Salzannes	13/06/1963	15/05/1964
	Afgesteld :	01/06/1976		
	Netreserve :	01/09/1977		
	Uit geschriften :	28/12/1979		
	Sloping	/01/1980		

271.002 7102			van	tot
	Bouwer :	Baume & Marpent		
	Levering	14/11/1956		
	Eff. in dienst	14/11/1956		
	Steplaatsen	Kinkempois	14/11/1956	25/11/1958
		Merelbeke	25/11/1958	30/08/1980
	Ombouw	Salzannes	13/06/1963	30/09/1964
	Afgesteld :	01/06/1976		
	Netreserve :	01/08/1977		
	Uit geschriften :	30/08/1980		
	Sloping			

271.003 7103	Bouwer :	Baume & Marpent	van	tot
	Levering	06/02/1957		
	Eff. in dienst	06/02/1957		
	Steplaatsen	Kinkempois	06/02/1957	25/11/1958
		Merelbeke	25/11/1958	/12/1964
	Ombouw	---		
	Afgesteld :	/06/1961		
	Netreserve :			
	Uit geschriften :	/12/1964		
	Sloping			

271.004 7104	Bouwer :	Baume & Marpent	van	tot
	Levering	27/03/1957		
	Eff. in dienst	27/03/1957		
	Steplaatsen	Kinkempois	27/03/1957	30/01/1959
		Merelbeke	30/01/1959	30/08/1980
	Ombouw	Salzennes	02/03/1963	13/03/1964
	Afgesteld :	01/06/1976		
	Netreserve :	01/08/1977		
	Uit geschriften :	30/08/1980		
	Sloping			

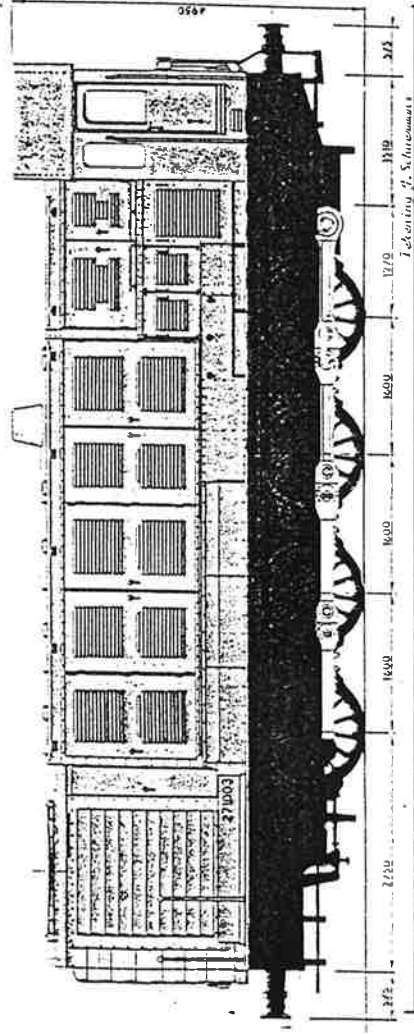
271.005 7105	Bouwer :	Baume & Marpent	van	tot
	Levering	26/04/1957		
	Eff. in dienst	26/04/1957		
	Steplaatsen	Kinkempois	26/04/1957	30/01/1959
		Merelbeke	30/01/1959	30/09/1980
	Ombouw	Salzennes	02/03/1963	24/12/1963
	Afgesteld :	01/06/1976		
	Netreserve :	01/08/1977		
	Uit geschriften :	30/09/1980		
	Sloping	/09/1980	door CW Leuven	

271.006 7103	Bouwer :	Baume & Marpent	van	tot
	Levering	28/08/1957		
	Eff. in dienst	28/08/1957		
	Steplaatsen	Kinkempois	28/08/1957	25/11/1958
		Merelbeke	25/11/1958	01/08/1977
		Leuven museum	01/08/1977*	/12/1977
		Tournai	/12/1977	14/02/1980
		Leuven museum	14/02/1980	heden
	Ombouw	Salzennes	29/11/1961	29/10/1963
	Afgesteld :	01/06/1976		
	Netreserve :	01/08/1977		
	Uit geschriften :	28/12/1979		
	Museumpatrim.	01/01/1980		

Wie verdere informatie zoekt over de rangeerlokomotieven type 271, kunnen we vermelden dat onze vereniging in 1982 een brochure met de volledige beschrijving uitgaf. Deze is nog steeds te verkrijgen tegen een prijs van 320 BEF.

# Lokomotieven type 271

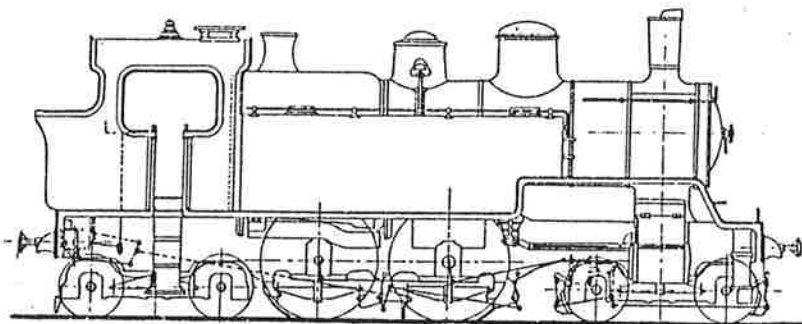
*Nu ombouw*



Loopbaan :	Kenmerken :		Afmetingen :	
Nummering	271.001 - 271.006	Motor :	SEM - Gent	11 532 mm
Effektief :	7101 - 7105	Bouwer :	6 B3S	10 322 mm
Bouwer :	Baume & Merpent	Type :	viertakt / overvoeding	2 470 mm
Ombouw door :	CW Satzinnes	Werkingsprincipe :	rechtstreeks	1 500 mm
Levering :	07/1956 - 06/1957	Wijze van insputting :	680 omw/min	3 669 mm
Ombouw :	1963 - 1964	Omwentelingssnelheid :	240 bar	4 315 mm
Buiten dienst :	1980	Inspuitdruk :	6 in lijn	4 800 mm
Asindeling :	D	Boring / Zuigerslag :	270 mm x 360 mm	1 600 mm
Snelheid rangeerdienst :	50 km/h	Zuigersnelheid : (gem)	8,16 m/s	1 600 mm
Snelheid baandienst :	50 km/h	Massa motor :	14 500 kg	2 750 mm
Remming :	Lebrun LA 6	Lengte / breedte motor :		3 830 mm
Kompressor :	1 500 l/min	Overbrenging :	Voith	1 262 mm
Debiet :	Remkraan FV4	Bouwer :	L 217BA	82 500 kg
Automatische rem :	Remkraan Fd1	Werking :	2 koppelonvormers	19 350 kg
Rechtstreekse rem :		Keerkoppeling :	Myluis WB 217 H	17 850 kg
		Overbrenging op wielen :	valse as	20 500 kg
			koppelslangen	23 700 kg
				7990 kg/m
				552 kW

# *Schrappingen*

## *Type 24 .*



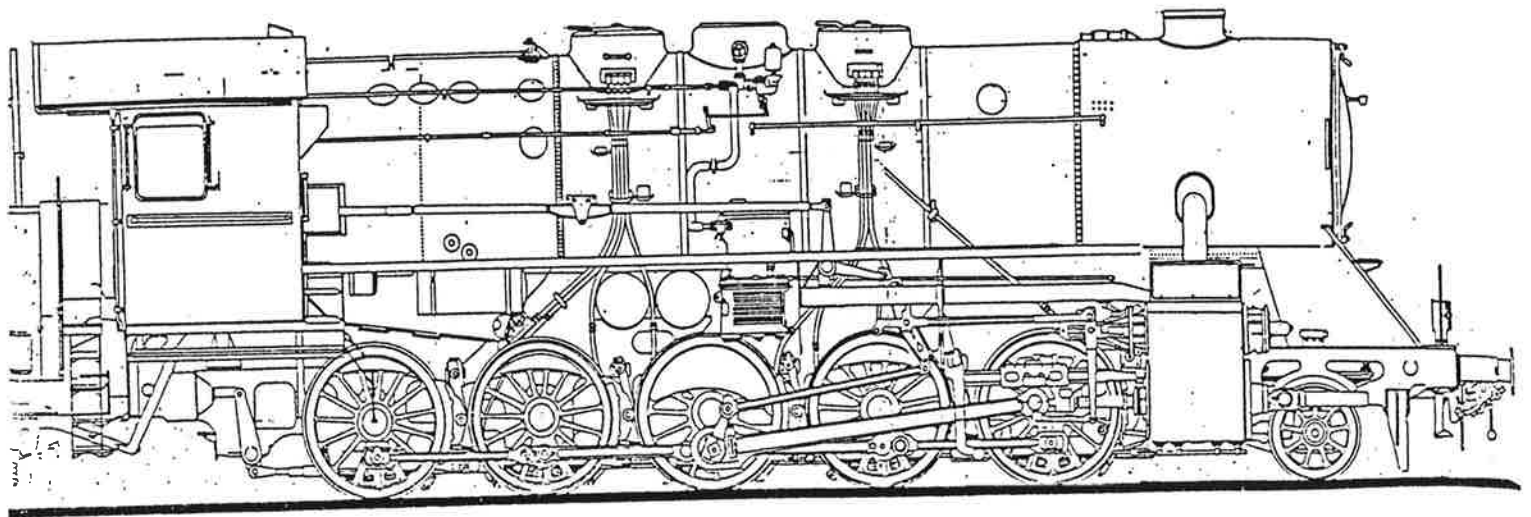
	1948	1949	1950	1951	1952	1953
Tamines	(2)	1		7	2	2

Bij de ex Nord Belge tenderlokomotieven type 24 zouden verschillende lokomotieven uitgeleend worden aan de Cie de Chimay en twee machines waren bij de overname in 1948 nog steeds bij deze maatschappij bedrijvig. Bij de overname werden ze wel nog op papier in het N.M.B.S.-bestand opgenomen maar werden niet meer effectief gebruikt. Beide lokomotieven werden in 1948 officieel uit het bestand afgevoerd. Lokomotief 2456 werden tijdens de laatste oorlogsmaanden gesaboteerd en had zware beschadigingen. Deze machines werden niet meer hersteld en ging in 1949 buiten dienst.

De 11 lokomotieven type 24 werden te Tamines ondergebracht en in een vijf dagen tellende reeks werden vanuit deze stelplaats vooral voor lokale treinen gebruikt. Hiermee bereikten ze vooral de bestemmingen Ermeton, Gembloux en Jemeppe, maar er waren ook iets verder gelegen stations die bereikt werden, nl. Châtelineau, Mettet en Baulers.

Deze inzetreeks verdween volledig tijdens de winterregeling van 1950 en op zeer korte termijn werden de meeste lokomotieven terzijde gesteld en in 1951 uit het bestand afgevoerd. De laatste lokomotieven van dit type bleven actief in enkele lokale diensten, maar in september 1953 ging de laatste machine richting sloper.

## Type 25 .



	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959
Latour	9					5		3	2	3

Het type 25 bestond uit 23 lokomotieven, afgeleid van de Duitse lokomotieven reeks 50 en in bouw gegeven door de Duitse bezetter tijdens de tweede wereldoorlog. Hierin waren er twee versies te onderscheiden : negen lokomotieven, waaronder ook de drie-cilinderlokomotief ex reeks 44 waren na de oorlog in België achtergebleven en werden bij het N.M.B.S.-bestand ingelijfd. Deze 9 machines - waarvan er enkele geen diensten verzekerd hebben, werden in juni 1950 aan Duitsland teruggegeven.

Anderzijds waren er 13 lokomotieven die in België in bouw waren en die na de wereldoorlog afgewerkt werden. Deze machines werden eerst te Schaarbeek gebruikt, maar gingen daarna over naar de stelplaats Latour. Hier werden ze - samen met de lokomotieven type 26 gebruikt in het zware ertsverkeer op de Athus-Meuse-lijn waarbij ze tot in Athus en Gendron-celles doorreden. Vele treinen werden trouwens in dubbel traktie gevoerd. Anderzijds werden de typen 25 ook bij voorkeur gebruikt in de lichterdiensten op de hellingen van Bellefontaine en sleepten ze lokale treinen naar Lamorteau, Ecouvies en Marbehan.

Deze kleinerereeks werd als eerste afgevoerd : 5 machines werden in 1955 uit het bestand geschrapt bij de levering van de diesellokomotieven type 203, de 8 overblijvende machines gingen bij het bereiken van hun km-grens tussen 1957 en 1959 op een zijspoor.



# Dienstregeling

## Zomerregeling 1961 .

	FNDM	FCV	FBM	FSR	LNC	FMY	FTM	LWC	FRST	FHS	FLV
1			12								
7		11									
12				3							
16											
26											
29	8		10	13	14					12	9
40											
50											
51					1						
53	3		3	3	11	2		1		4	4
58		1			3					1	
64						9			9	6	
81		5	1	2	11	13		4		8	
93		3									
97							7	8			
98											
	11	20	26	21	40	24	7	13	9	31	13

	FLS	FR	FT	FC	FKR	FSN	FVY	FHR	GMN	NK	LHY
1											
7					5						
12											
16			2								
26									8		
29	12		12	12	13			13		13	
40				12							
50					2						
51											
53		7		3						6	
58	3		1			1					
64		4	11		10	12	2				6
81		5			5		9	4		24	5
93		2									
97								2			
98										3	
	15	18	26	27	35	13	11	19	8	46	11

**Afkortingen:**

FNDM	Antwerpen-Dam	FCV	Berchem
FBM	Brussel-Zuid	FSR	Schaarbeek
LNC	Monceau	FMY	Montignies
FTM	Tamines	LWC	Walcourt
FRST	Aarschot	FHS	Hasselt
FLV	Leuven	FLS	Aalst
FR	Brugge	FT	Dendermonde
FC	Kortrijk	FKR	Merelbeke

	ATH	FBC	GT	FMS	FGH	FTY	MBX	LJ	MUT	FEO	MKM
1						6					
7											
12											
16	5		7		8						
26									10		
29			5	19			7	13		30	11
40				8							
50											
51											
53		2	1	3	5	3	2	2		4	4
58	1		1	3							
64	9	7				9					
81	3	6	8		15						
93											
97											
98											
	18	15	22	33	28	18	9	15	10	35	15

**Afkortingen:**

FSN	Sint-Niklaas	FVY	Gouvy
FHR	Herbesthal	GMN	Montzen
NK	Kinkenpois	LHY	Statte
FBC	Braine-le-Comte	GT	Haine-St-Pierre
FMS	Mons	FGH	St-Ghislain
FTY	Tournai	MBX	Bertrix
LJ	Jemelle	MUT	Latour
FEO	Ronet	MKN	Stockem

Type	Aantal	Ritvaardig	In dienst	Type	Aantal	Ritvaardig	In dienst
1	27	23	18	53	120	92	74
7	25	20	16	58	31	23	15
12	4	4	3	64	135	115	94
16	41	28	22	81	202	163	128
26	25	22	18	93	7	7	5
29	300	269	226	97	30	21	17
40	37	25	20	98	6	5	3
50	3	3	2				
51	1	1	1				
				Totaal	994	821	662

## Diesel locomotieven:

	FND	FLD	FLV	FBM	FSR	LNC	FKR	FHS	FHR	NK	GM N	GT	MUT	FEO
201							8	9		19		11		
202													11	6
203													11	
204					7									
212					4									
231		1	1	1										
232	11				10									
250					12				2		4		1	4
252	14					22								
253						1						6		
260					6		15			11				
270	4													
271							4							
272	12													
	41	1	1	1	39	23	27	9	2	30	4	17	23	10

Type	Aantal	Ritvaardig	In dienst
201	55	52	47
202	13	13	17
203	19	18	11
204	8	8	7
212	5	5	4
230	7	7	0
231	3	3	3
232	25	25	21
250	25	24	23
252	35	30	36
253	25	23	7
260	40	40	32
261	1	0	0
270	6	6	4
271	6	6	4
272	15	15	12
<b>Totaal</b>	<b>288</b>	<b>275</b>	<b>228</b>

## Elektrische locomotieven:

	FN	FBM	FSR	FSD	FLS	FKR	FLV	NK	LJ	FEO	MKM	LNC	Tot
101			8									10	18
120					3								3
121					3								3
122	9			12		8		8					37
123	9		12						6	15	16		58
125							10						10
140		12											12
<b>Tot</b>	<b>18</b>	<b>12</b>	<b>20</b>	<b>12</b>	<b>6</b>	<b>8</b>	<b>10</b>	<b>8</b>	<b>6</b>	<b>15</b>	<b>16</b>	<b>10</b>	<b>141</b>

Type	Aantal	Ritvaardig	In dienst
101	20	19	18
120	3	3	3
121	3	2	3
122	50	48	37
123	82	80	58
124	1	1	
125	16	16	22
140	5	5	
<b>Totaal</b>	<b>180</b>	<b>174</b>	<b>141</b>

### Afkortingen:

FN	Antwerpen	FBM	Brussel-Zuid
FSR	Schaarbeek	FSD	Oostende
FLS	Aalst	FKR	Merelbeke
FLV	Leuven	NK	Kinkenpois
FEO	Ronet	LJ	Jemelle
MKM	Stockem	LNC	Monceau

## Elektrische motorwagens:

	FSR	FSD	NK	LT	FEO	Totaal <sup>1)</sup>
1935	"					"
1939	"					"
1946	"					"
1950	"					"
1951	66					117
1953	"					"
1954	"	6	21	14	10	"
1955		31				31
1956				10	10	20
Totaal	66	37	21	24	20	168

Type	Aantal	Ritvaardig	In dienst
1939	8	"	"
1946	1	"	"
1950	25	"	"
1951	1	123	117
1953	15	"	"
1954	79	"	"
1955	37	36	31
1956	22	20	20
Benelux	4	4	3
Totaal	192	183	171

### Afkortingen:

FSR  
NK  
FEO

Schaarbeek  
Kinkenpois  
Ronet

FSD  
LT

Oostende  
Ottignies

## Dieselmotorwagens :

	FRST	FLD	FBM	FSR	LWC	FC	FKR	FSN	FVY	NK	ATH	GT	MBX	LJ
551					4			4	2	4			4	
552								4						
553						5		4			8	8	4	5
554							6					9		
601												1		
602				4										
603	5					6				4			4	
604		8												
605		8												
607														
608			4		2									
620			5		1									
630														
654			"											
655			4											
670			"											
671			"											
Tot	5	16	13	4	7	11	6	8	2	8	8	18	12	5

Type	Aantal	Ritvaardig	In dienst
551	34	16	14
552	6	5	4
553	50	45	34
554	20	16	15
601	3	1	1
602	7	6	4
603	29	28	19
604	10	9	8
605	10	10	8
607	1	0	0
608	6	5	6
620	10	9	6
630	1	1	0
654	2	2	"
655	1	1	"
670	4	4	5
671	1	0	"
Totaal	195	158	124

### Afkortingen:

FRST	Aarschot	FLD	Landen
FBM	Brussel-Zuid	FSR	Schaarbeek
LWC	Walcourt	FC	Kortrijk
FKR	Merelbeke	FSN	St-Niklaas
FVY	Gouvy	NK	Kinkempois
GT	Haine-St-Pierre	MBX	Bertrix
LJ	Jemelle		

## *Sneltrainrijtuigen derde klasse*

*Levering 1907 / 1912.*

Gelijktijdig met de prototype-rijtuigen met zijgang, werden in de loop van 1906 ook vier rijtuigen met grotere capaciteit en middengang ontworpen en besteld. Deze rijtuigen onderscheidden zich van hun voorgangers door de verlenging van de kast tot 21 625 mm, de comfortabelere Görlitz-draaistellen en vooral de buitenbekleding uitgevoerd met teak-planken. De wagen was ingedeeld in twee grote afdelingen met zes compartimenten en daartussen twee afgesloten compartimenten.

Voor de indeling koos men een sobere structuur met wanden uit exotisch hout en houten banken in een zitplaatsindeling 2 / 3. Opmerkelijk was ook het ontbreken van toiletten, de betrekkelijk kleine kopplatforms en de dakconstructie met een doorlopende opbouw. Deze vier rijtuigen werden in 1907 - 1908 geleverd, kregen de nummers 17 301 tot 17 304 en werden dadelijk ingezet in de verschillende binnenlandse bloktreinen of doorgaande treinen.

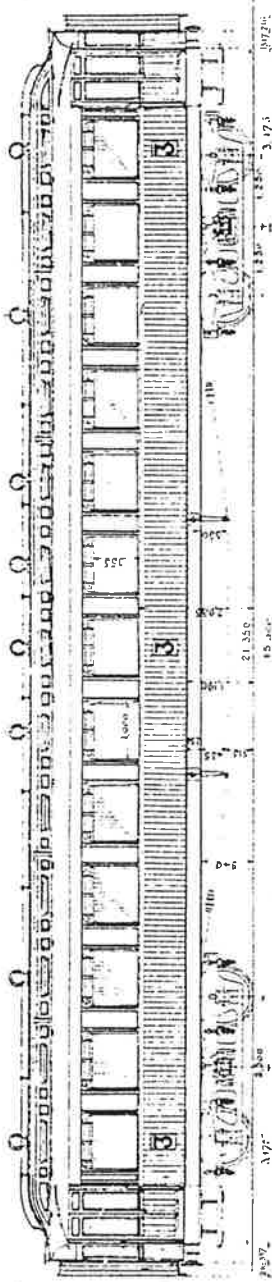
De rijtuigen vielen goed mee en daarom besliste men in 1912 tot de bestelling van 5 bijkomende rijtuigen met dezelfde kenmerken. Doch anderzijds zou men de kostprijs zoveel mogelijk trachten te drukken en zo verdween de dakopbouw en werden de rijtuigen uitgevoerd in metaalplaat. Ook de kopplatforms en de vensters werden gewijzigd. Anderzijds was er ook een klein verschil in de inrichting : twee rijtuigen - de 17 305 en 17 306 - hadden net zoals hun voorgangers 120 zitplaatsen, de drie andere rijtuigen - 17 307 - 17 309 - had volledige compartimenten en kreeg hierdoor een capaciteit van 125 plaatsen derde klasse.

Gedurende vele jaren zouden deze rijtuigen enkel ingezet worden in de hoogwaardige bloktreinen die Brussel verbonden met de voornaamste Belgische steden tegen hoge commerciële snelheid en weinig tussenstops. Alhoewel het comfort al bij levering zeer hoog was, zouden er in de jaren twintig verbouwingen doorgevoerd worden : zo werd de elektrische verlichting aangebracht, werd de (stoom)verwarming verbeterd en waren er ook verbouwingen bij de ophanging. Bij sommige van de prototype-rijtuigen werd de houten bekleding vervangen door staalplaten. Met deze wijzigingen werden ze tot in de dertiger jaren gebruikt. Doch door het opdrijven van de snelheid en enkele ongelukken, besliste men om de rijtuigen met houten kast vanaf 1933 zo snel mogelijk uit de snelreindienst te verwijderen en ze te vervangen door de pas geleverde rijtuigen type K1. Zo zouden deze rijtuigen vanaf 1935 nog verzeilen in verschillende onderschikte diensten, vooral in piekuurtreinen, maar kort na de tweede wereldoorlog zouden ook deze diensten praktisch volledig verdwijnen.

Enkele rijtuigen werden na hun buitendienststelling nog omgebouwd tot dienstwagen en werden nog geruime tijd gebruikt als magazijn- of eetwagen.

# Snelreijnrijtuig reeks 17 300

## Bloktreijnrijtuig derde klasse



### Loopbaan :

Nummering oorspr  
- serieuitvoering  
- na WO II

Effektief (bij bouw)  
Bouwer :

Type :

Levering :

Ombouw :

Buiten dienst :

Aantal assen

Snelheid

17 301 - 17 309

9

Bloktreijnrijtuig

1907 - 1912

---

1956

4

100 km/h

### Kenmerken :

Tarra :

Massa (ritvaardig)

Aantal zitplaatsen :

Eerste klasse

Twede klasse

Derde klasse :

Lading bagageruimte :

Lengte compartiment

Breedte compartiment :

Soort doorgang :

Uitvoering :

Verwarming :

35 900 kg

44 900 kg

120

125 voor 17 307 - 309

---

1 475 mm

2 700 mm

middengang

houten banken

2 + 3

> stoomverwarming

### Afmetingen :

Totale lengte :

Lengte kast :

Breedte :

Breedte kast :

Hoogte vloer

Hoogte dak :

Zitplaatsindeling :

Radstand (totaal)

Radstand in draaistel :

Afst. draaistellen :

Oversteek voor :

Oversteek achter :

Diameter wielen :

Type draaistel :

Afmetingen astappen :

21 625 mm

21 350 mm

3 000 mm

2 900 mm

1 190 mm

4 000 mm

3 230 mm

2 + 3

17 500 mm

2 500 mm

15 000 mm

1 925 mm

1 925 mm

1 010 mm

Görlitz

242 mm x 120 mm



## *Koelwageng voor Ferry-boats-verkeer*

*Type 5030 A0*

Omstreeks 1910 kwam het spoorwegverkeer met Engeland in een stroomversnelling en werd een nieuwe verbinding vanuit Zeebrugge sterk uitgebreid. Ook het verkeer kende juist voor de eerste wereldoorlog een bloeiperiode. Daarom werd in 1912 een uitgebreide bestelling van aangepaste wagens geplaatst. Deze wagens moesten voldoen aan het kleinere vrije ruimte-profiel op het eiland. Onder deze wagens werden ook 100 koelwagens besteld met een capaciteit van ca. 30 m<sup>3</sup>.

De eerste wagens werden juist voor de aanvang van de eerste wereldoorlog geleverd en deden slechts enkele maanden effectief dienst.

Bij de bezetting van ons land waren een vijftigtal wagens geleverd en waarschijnlijk werden de meeste naar Frankrijk en Engeland afgevoerd en bleven er veilig afgesteld. Nog tijdens de oorlog werden de nog niet afgewerkte wagens geleverd, de laatste kwamen vanaf 1919 in dienst.

De opbouw van deze wagens was klassiek en men gebruikte het chassis dat ook bij de gesloten goederenwagens tot inzet kwam : de geheel houten kast was echter korter dan bij de gesloten wagens, reden hiervan was dat aan beide uiteinden van de kast een ijsbak met een inhoud van 800 liter aangebracht werd en voor het vullen was in de dakpartij van de kopwanden een luik aangebracht. Om dit te bereiken was er aan beide uiteinden een dubbele trap gemonteerd met een breedte van 650 mm. Met een volle ijsbak kon de bederflijke waar gedurende 3 à 4 dagen om en bij het vriespunt gehouden worden. Dit was mogelijk door het feit dat de volledige wagen uitgerust was met een dubbele houten wand, waartussen een 20 mm dikke laag rotswol aangebracht werd. Ook de vloer en het dak werd volledig geïsoleerd. In tegenstelling met de andere gesloten wagens had men bij de koelwagens een boldak. Voor de toegang waren een twee dubbele deuren aangebracht. De wagens waren wit geschilderd en hadden grote opschriften met het doel van de wagen en de maatschappij "Société Belgo-Anglaise des Ferry Boats" die voor de exploitatie zorgde.

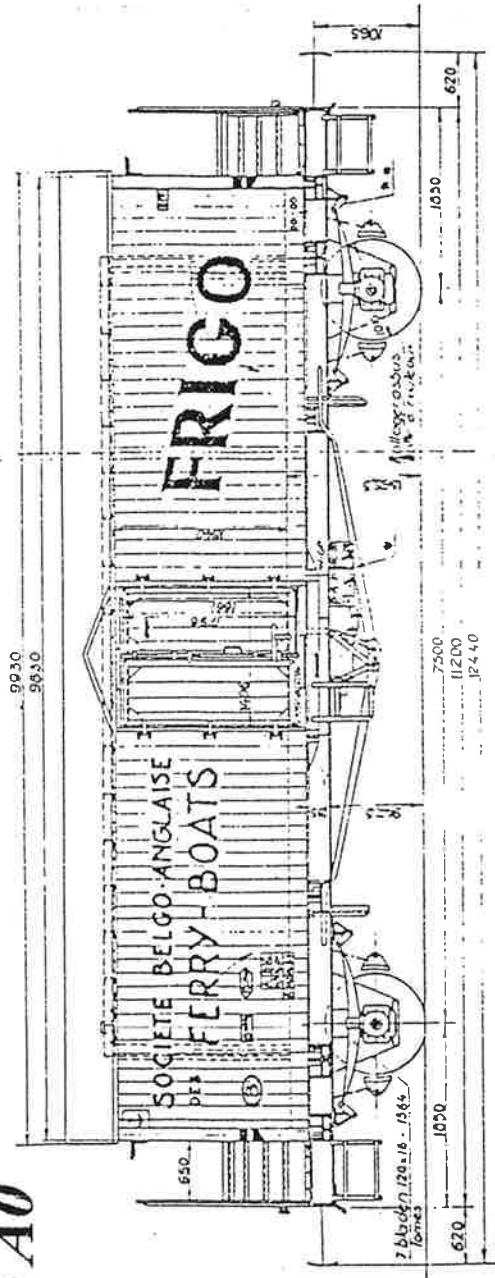
De grootste glorieperiode kenden deze koelwagens tussen de beide wereldoorlogen, op het ogenblik dat het verkeer over het kanaal steeds verder uitgroeide en dat de koelwagens vanuit vele Britse plaatsen vooral vis en groenten naar het vasteland brachten. Het feit dat deze wagens geschikt waren voor snelheden van 100 km/h zou hun inzetgebied zeer uitgebreid maken en konden ze doorrijden tot Italië en Zuid-Frankrijk. Hierdoor konden ze ook ingezet worden voor het vervoer van citrus-vruchten in de tegenovergestelde richting.

Het verkeer bleef behouden tot na de tweede wereldoorlog en nog steeds voldeden deze wagens. Wel werd de koelinstallatie aangepast. Pas in de vijftiger jaren kwamen er nieuwe koelwagens in dienst. : deze hadden het voordeel dat ze beschikten over een autonome koelinstallatie, waardoor het vullen van de ijsbakken wegviel.

De laatste wagens gingen waarschijnlijk in de beginjaren zestig buiten dienst en zo werd het tijdperk van de koelwagens met houten wanden afgesloten.

# Koelwagen 5030 A0

voor Ferry-boat-verkeer



## Loopbaan :

Nummering (oorspronk.)	1 055 000 - 1 055 059
UIC	11 88 804 3 000 - 099
Effektief (bij bouw)	100
Bouwer :	Diverse konstruktEURS
Type :	5030 A0
Letterkode :	1 cfmos
Levering :	1914 - 1916
Ombouw :	1950 - 1960
Buiten dienst :	2
Aantal assen :	
Snelheid :	100 km/h

## Kenmerken :

Tarra :	17 500 kg
Laadvermogen :	
A	14 500 kg
B	15 500 kg
C	15 500 kg
Hoogte laadvloer :	1 565 mm
Breedte laadvloer :	2 554 mm
Laadoppervlakte :	13,74 m <sup>2</sup>
Hoogte laadruimte :	1 840 mm
Breedte deuren :	1 406 mm
Hoogte deuren :	1 798 mm
Volume laadruimte	28,96 m <sup>3</sup>
Inhoud ijsbak :	2 x 800 kg

## Afmetingen :

Totale lengte :	12 440 mm
Lengte kast :	9 830 mm
Breedte :	2 428 mm
Breedte kast :	2 300 mm
Hoogte vloer :	1 565 mm
Hoogte totaal :	3 727 mm
Lengte (inwendig)	8 046 mm
Breedte (inwendig)	2 354 mm
Radstand :	7 300 mm
Oversteek :	1 830 mm
Diameter wielen :	1 010 mm
Diameter as :	160 mm
Afmetingen astappen :	
Massa (totaal)	32 000 kg

## *Stoomkraan type 646*

*Biesme .*

Onder de Belgische konstruktoren zouden de "Ateliers de Construction de la Biesme" een bijzondere rol spelen van 1906 tot 1926 daar deze firma zich gespecialiseerd had in de bouw van allerhande kranen, zowel voor spoorwegen, op rupsbanden maar ook voor havens. In 1926 werd de firma opgeslorpt door de werkhuizen van "Bouffioux" maar la Biesme bleef in zijn eigen bedrijf verder werken rondom de bouw van kranen. Veel van deze kranen werden op bestelling gebouwd, doch in het standaardprogramma waren er twee typen die zowel als spoorvoertuig of als vaste kraan aangeboden werden.

Bij deze standaardtypen was ook een type dat geschikt was voor het behandelen van steenkool : deze kraan werd vrij rudimentair gebouwd en tegen een zeer gunstige prijs ter beschikking gesteld. Hierdoor kreeg men dan ook een uitgebreid inzetgebied, gaande van de spoorwegen voor het bevoorraden van de stoomlokomotieven, als bij de vele steenkoolmijnen voor het verwerken en laden van de stocks. Door het feit dat deze kraan ook uitgerust was met een haak kon deze ook ingezet worden bij diverse werken, bv. bij spoorvernieuwingen, ontsporingen of bouwwerken.

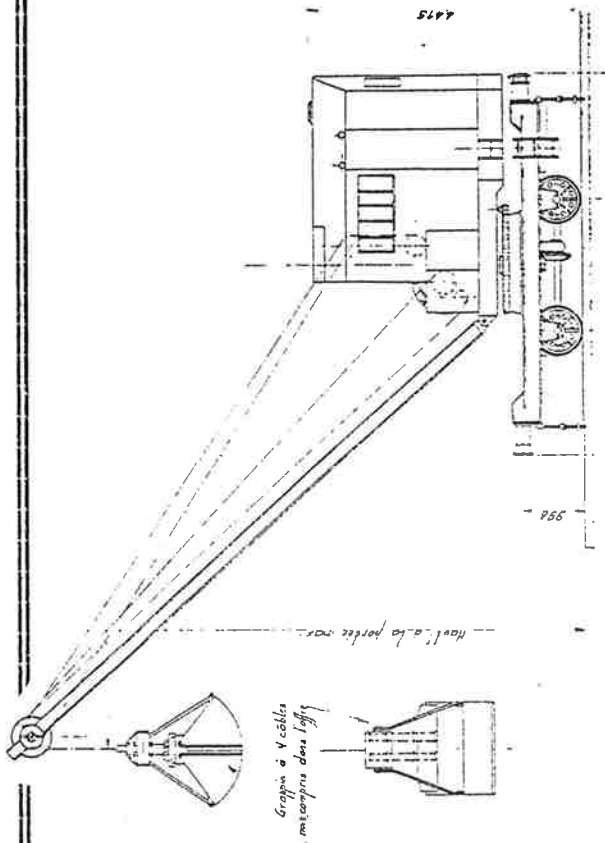
Vanaf de beginjaren dertig werd als lichte versie het type 646 aangeboden : bij deze kraan handelde om een eenvoudige konstruktie, waarbij de bewegingen uitgevoerd werden door twee cilinders die in beide richtingen konden werken. Ze zorgden zowel voor de bediening van de haak, maar ook voor de draaibeweging en het rijden van de kraan. Vermelden we nog dat beide laatste bewegingen uitgevoerd worden door tandwielen en niet zoals bij de zwaardere kranen door eigen cilinders. Voor de stoomvoorziening naar beide zuigers zorgde een betrekkelijk kleine verticale ketel met een 50-tal waterpijpen type Field. Er werden de klassieke voedingstoestellen (twee injecteurs) en appendages aangebracht.

Als laatste punt kunnen we nog vermelden dat er bij elke kraan verschillende mogelijke opties waren, zo kon men kiezen tussen een open en gesloten bedieningspost, één of twee trommels naargelang een gewone haak of een (kolen)grijper gebruikt werd.

De bouw van deze typen kranen ging nog door tot in de beginjaren '60, doch geleidelijk aan werden de stoomketels vervangen door dieselmotoren en zo voorzag men een ombouwset om de bestaande kranen om te bouwen tot een dieselversie.

Vermelden we nog dat de besproken kraan een hefvermogen bezat van 6 000 kg bij een afstand van niet minder dan 6 m, de rijsnelheid bedroeg 1 à 2 m/min, de hefsnelheid 36 m / min.

# Stoomkraan Type 646



Loopbaan :		Kenmerken :		Afmetingen :	
Bouwer :	Mécanique et Chaudronner. de Bouffroulx	Ketel :	vertikale ketel	Totale lengte :	6 220 mm
Type :	646	Keteldruk :	10 bar	Lengte chassis :	5 000 mm
Levering :	1934 - 1960	Type ketel :	met field-pijpen	Breedte :	2 500 mm
		Roosterlengte :	810 mm	Hoogte vloer :	998 mm
		Roosterbreedte :	810 mm	Totale hoogte :	4 415 mm
		Roosteroppervlakte :	0,51 m <sup>2</sup>	Radstand (totaal) :	2 120 mm
		Verwar. opp. haard :	48	Afstand as 1 / as 2	2 120 mm
Asindeling :	B	Aantal fieldpijpen :	725 mm	Afstand as 2 / as 3	---
Snelheid :	100 m / min	Lengte fieldpijpen :	60 mm	Oversteek voor :	2 050 mm
Aandrijving :	Walschaerts	Diameter fieldpijpen :	6,1 m <sup>2</sup>	Oversteek achter :	2 050 mm
Type overbrenging :	horizontaal	Verwarmingsopp. pijpen :	6,8 m <sup>2</sup>	Diameter drijfwielen :	900 mm
Plaatsing cilinders :	180 mm	Totaal verwarmingsopp. :	1 000 mm	Diameter loopwielen	---
Diameter cilinders :	250 mm	Diameter ketelromp :	12 mm	Massa (rijvaardig)	24 150 kg
Zuigerslag :	rechte tandwielen	Dikte platen haard	10 mm	Aslast : 1ste as	12 100 kg
Aandrijving draibew.	schuine tandwielen	haard	2,9 m <sup>2</sup>	Aslast : 2de as	12 050 kg
Aandrijving drijfwielen	schroefrem	Inhoud ritvaardige ketel :		Massa /lopende meter	3 880 kg/m
<b>Remming</b>	(tegendrukrem)	Inhoud stoomruimte :		Hefvermogen (max)	6 000 kg
soort		Oppervlakte stoomafgille		Draaisnelheid :	3 omw/min
				Snelheid haak :	36 m/min

# Lijn 122 : Trazegnies - Luttre

In aansluiting op de industriële verbinding Piéton - Monceau, ontstond een noordelijke uitloper die de daar liggende steenkoolmijnen ontsloot en verbinding gaf met het vormingsstation van Luttre. Op het ogenblik dat Trazegnies door de lijn 121 bediend werd, kon ook dadelijk met de bouw van de lijn 122 beginnen en op 13 november 1879 reden de eerste treinen over deze goederenlijn. Wel zijn er ook enkele reizigerstreinen geweest die voor de aanvoer naar de bedrijven zorgde in de twee bestaande tussenstations, doch deze 7 km lange lijn zou vooral gekenmerkt worden door een betrekkelijk gering bedieningsverkeer.

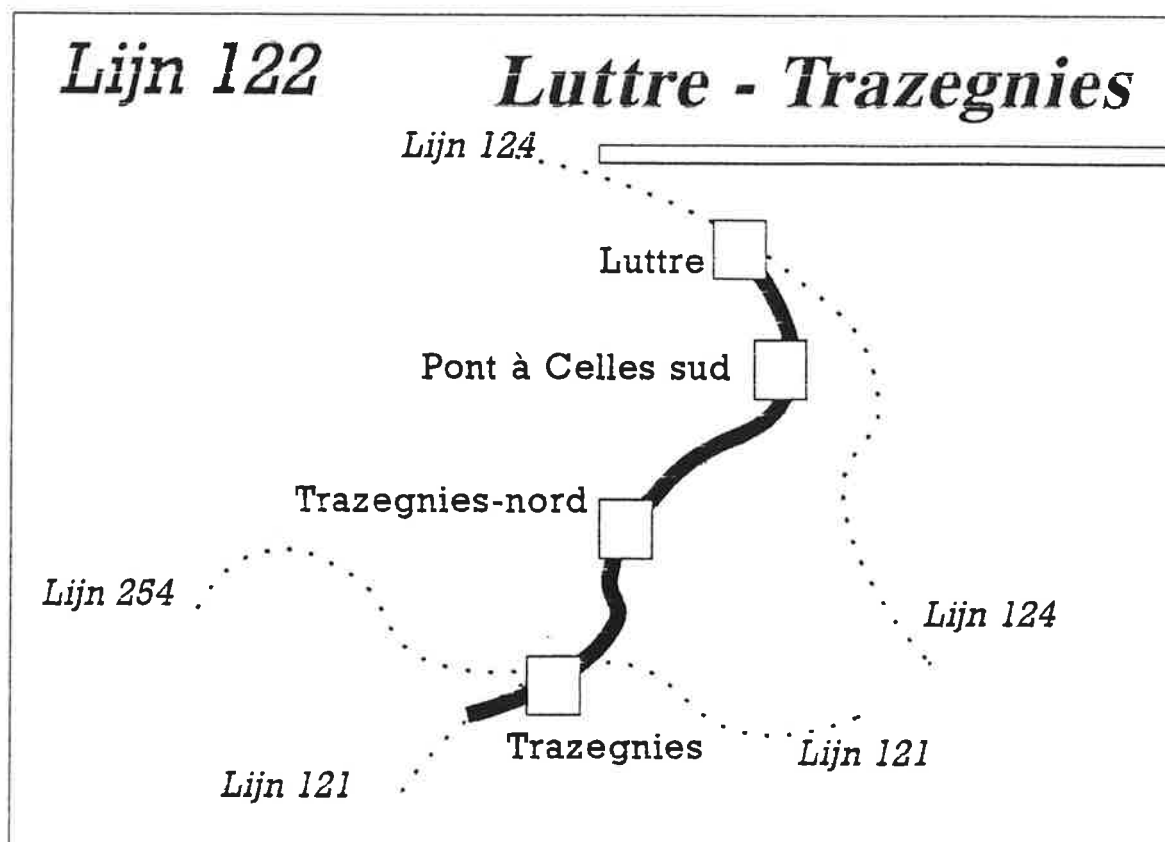
In tegenstelling met de andere lijnen zou deze verbinding al vlug opgeheven worden daar een gedeelte reeds in 1934 opgebroken werden en de bestaande bedrijven bediend werden vanuit Trazegnies enerzijds, vanuit Luttre anderzijds, dit als lokale aansluiting.

## Voornaamste data :

13/11/1879	Officiële opening door Etat Belge
------------	-----------------------------------

## b. Stations / stopplaatsen :

LTZ	LTZ	Trazegnies	km 0
		Trazegnies-nord	km 1
		Pont à Celles - sud	km 5
FLU	FLU	Luttre	km 7



# Lijn 122 (ex lijn 123)

## Geraardsbergen - Gent .

In de beginjaren zestig van vorige eeuw draaide de steenkoolontginning in de Waalse bekkens op volle toeren en had men dringend nood aan nieuwe mijnwerkers. Deze werden op dat ogenblik vooral gerekruteerd in de landelijke gebieden ten noorden van de mijnzetels en vooral in de Vlaamse provincie Oost-Vlaanderen, de streek ten zuiden van Gent. Om deze mijnwerkers ter plaatse te krijgen was een goed uitgebouwd net van § liefst rechtstreeks - lijnen in deze streek nodig. Om deze redenen richtten de verschillende industriëlen uit de streek tussen La Louvière en Mons een maatschappij op die een directe lijn zouden aanleggen tussen het Gentse en Braine-le-Comte. Hier sloot deze lijn dan aan op het Etat Belge net. Deze privé-maatschappij "Chemins de fer Braine-le-Comte à Gand et ses extensions" werd op 30 december 1862 boven het doopvont gehouden en dadelijk begon men met de aanleg van deze verbinding.

Al vier jaar later was de 64 km lange spoorweglijn een feit en op 5 januari 1867 werd deze lijn officieel geopend. Al van bij het begin zou de Etat Belge instaan voor de exploitatie en dadelijk kende de lijn een succes, zowel in de reizigersdiensten als ook voor de aanvoer van machines en onderdelen vanuit Gent, alsook voor de afvoer van steenkool en machines naar de havens van Gent en Zeebrugge. Bij de indeling van het net in lijnen kreeg de ganse verbinding het lijnnummer 123 toegewezen.

Gedurende de ganse periode voor de eerste wereldoorlog, tot aan de tweede wereldoorlog bleef de toestand praktisch ongewijzigd verder lopen, vermelden we nog dat in de eindjaren dertig voor het eerst het lijnnummer 122 opdook voor het noordelijke gedeelte (vanaf Geraardsbergen).

In 1984 werd deze lijn opgenomen in de IR-regeling en kende men een uurdienst vanuit Gent, terwijl ook het goederenverkeer behoorlijk bleef. Thans wordt de lijn bediend door de reeks 62 van Merelbeke, de goederentreinen zijn van de reeks 59 overgegaan op de reeks 51. De lijn is één van de afvoerlijnen voor het ijzererts dat aankomt in de Gentse haven.

122 Geraardsbergen (Grammont) - Gent (Gand) 122												
km	8609	8611	M	8619	1097	8615	1113	8613	8621	8225	8225	TA
	×	×	8617	×	+	×	×	×	×	Zat.	Sam.	8145
0 Geraardsbergen 2 ..	5.01	6.23	7.20	7.50	8.14	8.27	8.42	Niet Maand. Pas le lundi	8.57	11.07	11.07	12.33
3 Gemeldorp .....	5.07	6.29	7.24	7.55		8.32			9.02	11.11	11.11	12.37
5 Hemelveerdegem .....	5.12	6.33	7.26	7.58		8.35			9.05	11.14	11.15	12.39
7 Sc-Maria-Lierde .....	5.17	6.38	7.29	8.02	31-8 tot 31-8	8.40			9.09	11.17	11.19	12.41
9 Sc-Maria-Oudenhove .....	5.22	6.43	7.32	8.06	31-8 tot 31-8	8.44			9.13	11.20	11.23	12.44
11 Erwetegem .....	5.28	6.48	7.35	8.10		8.48			9.17	11.23	11.27	12.47
	5.33	6.53	7.39	8.14	8.37	8.53	8.57		9.21	11.27	11.31	12.51
14 Zottegem .....	5.43	7.02	..	8.24	8.39				9.10	9.31	..	8625
17 Balezem (Zuid) .....	5.48	7.07	..	8.28	8.39				9.15	9.36	..	8625
20 Balezem (Dorp) .....	5.52	7.11	..	8.31	8.39				9.19	9.39	..	8625
22 Scheidewindeke .....	5.57	7.15	..	8.36	8.39				9.24	9.43	..	8625
24 Moortsele .....	6.01	7.19	..	8.38	8.39				9.28	9.46	..	8625
26 Landskouer .....	6.05	7.23	..	8.41	8.41				9.32	9.50	..	8625
27 Gonrode .....	6.09	7.27	..	8.44	8.44				9.36	9.53	..	8625
30 Melle .....	6.15	7.33	..	8.48	8.48				9.42	9.57	..	8625
33 Merelbeke .....	6.21	7.39	..	8.54	8.54				9.48	10.02	..	8625
37 Gent (Sc-P.) × ⊙ ..	6.28	7.46	..	9.00	9.04				9.55	10.09	..	8625
												8669
Geraardsbergen 2 ....	13.03	16.36	16.44	17.12	17.41	17.51	18.15	19.09	19.36	19.43	20.00	22.45
Gemeldorp .....	13.08	16.41	16.49	17.17	17.46	17.56	18.20	19.14	19.48	20.05	22.50	
Hemelveerdegem .....	13.11	16.44	16.52	17.20	17.49	18.00	18.23	19.17	19.51	20.08	22.53	
Sc-Maria-Lierde .....	13.15	16.49	16.57	17.25	17.54	18.05	18.27	19.21	19.55	20.12	22.57	
Sc-Maria-Oudenhove .....	13.19	16.53	17.01	17.30	17.58	18.09	18.32	19.25	19.59	20.16	23.01	
Erwetegem .....	13.23	16.56	17.05	17.35	18.02	18.14	18.37	19.29	20.03	20.20	23.05	
	13.27	17.02	17.10	17.41	18.07	18.19	18.42	19.33	20.07	20.24	23.09	
Zottegem .....	8639	14.02	14.06	17.20	17.20	..	18.35	18.30	..	19.42	20.35	21.26
Balezem (Zuid) .....	14.07	14.11	17.25	17.25	..	..	18.40	18.37	..	19.46	20.40	21.30
Balezem (Dorp) .....	14.10	14.14	17.29	17.29	..	..	18.43	18.41	..	19.49	20.44	21.33
Scheidewindeke .....	14.14	14.18	17.33	17.33	..	..	18.47	18.45	..	19.53	20.50	21.36
Moortsele .....	14.17	14.21	17.36	17.36	..	..	18.50	18.48	..	19.56	20.55	21.39
Landskouer .....	14.21	14.25	17.40	17.40	..	..	18.54	18.53	..	19.59	20.59	21.50
Gonrode .....	14.24	14.28	17.43	17.43	..	..	18.57	18.56	..	20.02	21.03	21.45
Melle .....	14.28	14.32	17.48	17.48	..	..	19.02	19.02	..	20.06	21.09	21.45
Merelbeke .....	14.33	14.38	17.53	17.53	..	..	19.07	19.07	..	20.11	21.15	21.50
Gent (Sc-P.) × ⊙ ..	14.40	14.45	18.00	18.00	..	..	19.14	19.14	..	20.17	21.22	21.56

**Voornaamste data :**

30/12/1862	Koncessieverlening aan Chemin de Fer de Braine-le-Comte à Gand
05/01/1867	Opening lijn Braine-le-Comte - Gent

**b. Stations / stopplaatsen :**

FGSP	FGSP	<i>Gent-St-Pieters</i>	
FKR	FKR	<i>Merelbeke</i>	
FML	FML	<i>Melle</i>	km 0,0
FOO		Gontrode	km 2,5
		Landskouter	km 3,7
FZM		Moortsele	km 5,8
FSK	FSK	Scheldewindeke	km 7,7
FGEV	FGED	Balegem-dorp	km 9,9
FGE	FGE	Balegem-zuid	km 12,3
FZT	FZT	Zottegem	km 15,8
FRW		Erwtegem	km 18,9
		St-Maria-Oudenhove	km 20,7
FRD	FRD	St-Marie-Lierde	km 22,5
		Hemelveerdegem	km 24,8
		Gemeldorp	km 26,1
FGT	FGRA	Geraardsbergen	

**Vertakkingen :**

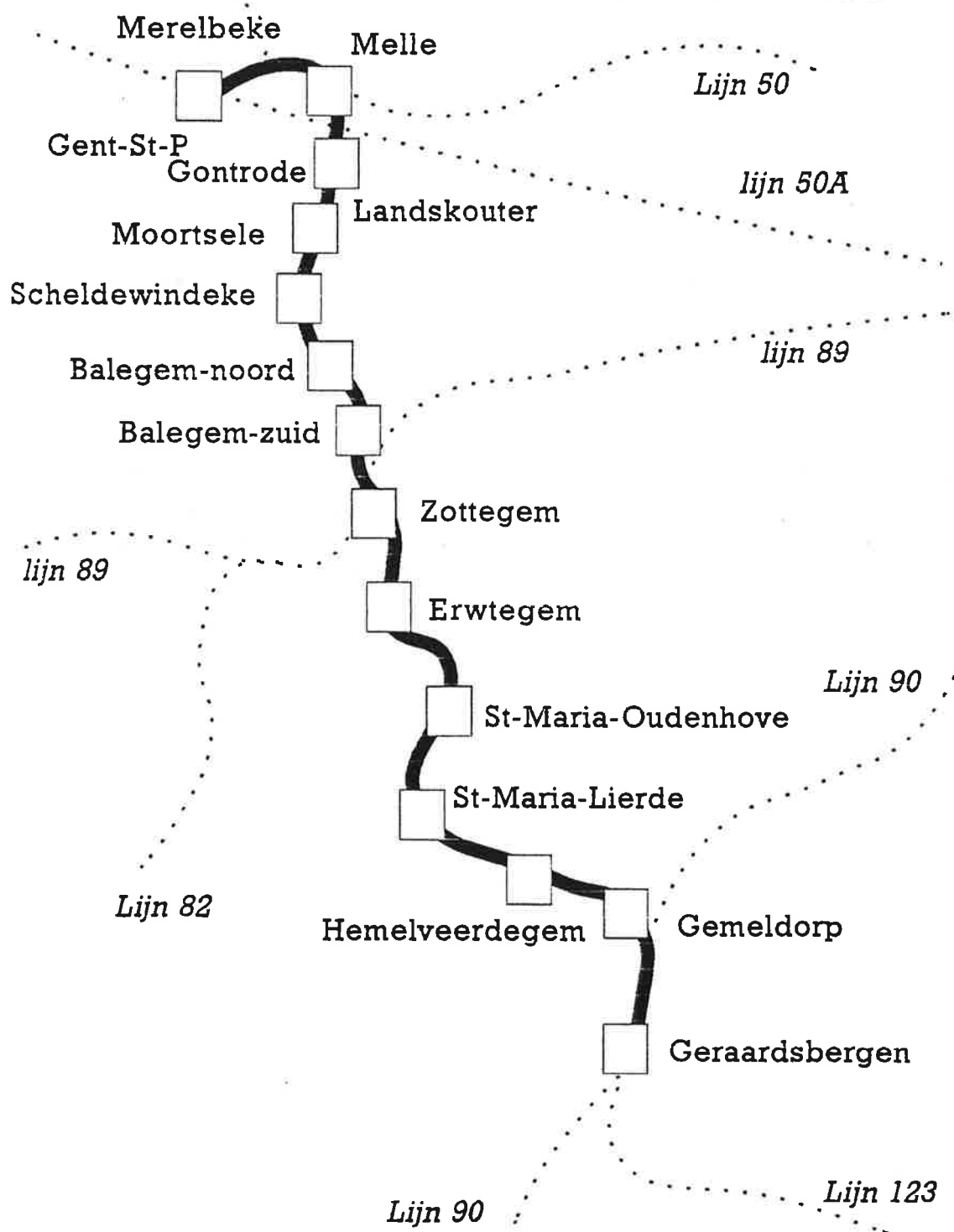
Y Melle	km 0	richting Aalst (lijn 50)
Y Zottegem-noord	km 15,3	richting Denderleeuw (lijn 89)
Y Zottegem zuid	km 15,8	richting Kortrijk (lijn 89)
Y Nederboelare	km 27,8	richting Denderleeuw (lijn 90)

**Industrie :**

zover bekend geen industrie-aansluitingen, enkel lokale loskoeren.

# Lijn 122

## Geraardsbergen - Gent





# N.M.B.S. - Aktueel

## Statistiek

### Leveringen :

441	BN Brugge	Schaarbeek	12/02/1996
442	BN Brugge	Schaarbeek	09/04/1996

### Stelplaatswijzigingen :

168 - 172	Kortrijk	Merelbeke	02/06/1996
174 - 228	Kortrijk	Merelbeke	02/06/1996
5506	Kinkempois	Schaarbeek	12/04/1996

### Modernisering :

132	St-Ghislain	door CW Mechelen.	18/01/1996
138	St-Ghislain	door CW Mechelen	01/02/1996
140	St-Ghislain	door CW Mechelen	28/03/1996

### Schrappingen :

963	Kinkempois		01/02/1996
2801	Merelbeke		02/06/1996
2802	Merelbeke		02/06/1996
8449	Infr Monceau		29/02/1996

## Aktuele berichten :

### *Reeks 00 :*

De modernisering van de stellen type 56 "Budd" vervolgt met ongeveer één stel per maand. Hierdoor kan de modernisering van deze stellen in de loop van november van dit jaar afgesloten zijn.

Anderzijds wordt thans de laatste hand gelegd aan het lastenboek voor de modernisering van de stellen 152 tot 270. Deze klassieke motorwagens zouden een veel ingrijpender transformatie ondergaan als de "Budds" en op dit ogenblik onderzoekt men de mogelijkheid om in tweede klasse een twee/twee zitindeling toe te passen. Anderzijds zal het interieur sterk gemoderniseerd worden en gaan er ook wijzigingen komen aan de arbeidsomstandigheden van de bestuurders. In de loop van augustus wordt één stel op proef omgebouwd door de CW Mechelen. an de hand van deze ombouw wordt dan de definitieve wijziging uitgevoerd. Vanaf midden 1997 komt de band dan op gang en er wordt verwacht dat 3 stellen op twee maanden gemoderniseerd zullen worden. Deze transformatie wordt eind 2000 afgesloten. Op dat ogenblik kunnen deze oudere stellen nog 15 à 20 jaar ingezet worden.

Verder werd met ingang van de zomerregeling de onderhoudswerkplaats Kortrijk gesloten en de laatste stellen die in deze Westvlaamse werkplaats onderhouden werden - de nrs 168 tot 172 en 174 tot 228 gingen al voor deze einddatum naar Merelbeke over. Hier zouden ze o.m. ingezet worden op de nieuw geëlektrificeerde verbinding Gent - De Panne. Met de sluiting van Kortrijk werd weer een mijlpaal bereikt in de concentratie van de onderhoudswerkzaamheden in een steeds geringer wordend aantal werkplaatsen. In de nabije toekomst sluiten de werkplaatsen van St-Ghislain (naar Monceau) en mogelijk Hasselt (naar Antwerpen-noord).

#### *Reeks 04.4 :*

Op 12 februari 1996 werd het eerste van de nieuwe tweespanningsstellen reeks 04.4 door Bombardier / BN Brugge afgeleverd, na de nodige statische testen in het bedrijf zelf. Deze opmerkelijke motorstellen hebben een analoge indeling als de recente I 11-rijtuigen, doch het opmerkelijke feit is wel de nieuwe kop : deze werd integraal overgenomen van de Deense diesel- en elektrische IC-stellen en hierdoor gaat er trouwens zeer veel van het esthetisch icht verloren. Doch qua doorgangsmogelijkheden biedt deze oplossing de meeste plaats.

Gedurende meer dan een week werden de eerste testen en eerste eigenlijke ritten uitgevoerd op één van de zijsporen van het station Brugge en werden de afregelingen door de technici van de N.M.B.S. en BN doorgevoerd. Op 21 februari werd het eerste stel dan - gesleept - overgebracht naar de werkplaats Brussel-zuid en gereed gemaakt voor de officiële voorstelling aan de pers op 26 februari te Brussel-zuid. Op dat ogenblik verrichtte de 441 zijn eerste kilometers op het N.M.B.S.-net. Vanaf 27 februari werden de tests en afregelingen hernomen te Brugge en pas tijdens de eerste week van maart werd groen licht gegeven voor de eerste testritten.

Op 9 en 10 maart werden de testritten op de lijn doorgevoerd : deze gebeurden op het baanvak tussen Ath en Silly, speciaal aangepast voor dergelijke afname-ritten. Hier werden de nodige metingen uitgevoerd voor de detectie van stoorsignalen voor de seinen en werden de eerste vermogens- en remkarakteristieken opgesteld.

Na deze meetritten werden tussen Tournai en Moeskroen een aantal ritten uitgevoerd om deze stellen in werkelijke dienst te testen en was de 441 praktisch rondom de dag in gebruik. Tussen 9 en 11 april werden de eerste statische tests uitgevoerd onder de 25 000 V AC, dit gebeurde op een stuk spoor in het station van Quévy. Tijdens al deze tests kwamen nog een aantal onvolkomendheden tot uiting en eind april verbleef de 441 opnieuw te Brussel-zuid en bij BN te Brugge voor oppuntstellingen. Hiermee ging ook de hoop verloren om deze stellen vanaf de zomerregeling tussen Mons en Aulnoye te gebruiken.

Op 9 april werd de 442 geleverd en begin mei werden een aantal testen voor het koppelen en ont koppelen doorgevoerd en werd de 441 aangepast om de nodige testen te ondergaan bij de S.N.C.F. voor de goedkeuring om op het Franse net te rijden. Deze immatriculatie zal waarschijnlijk in de loop van juli volgen.

De eerste inzet zal zo snel mogelijk gebeuren tussen Mons en Aulnoye (2 stellen) enerzijds en even later ook Mons - Lille (2 stellen) . Vanaf eind 1996 verschijnen deze stellen dan ook op de verbinding Antwerpen - Lille (15 stellen).

#### *Reeks 06 :*

Begin 1996 werd een plan opgesteld om de (klassieke) stellen reeks 06 - nrs 601 - 665 - te moderniseren. Deze transformatie zou dezelfde zijn als bij de stellen reeks 00, doch men overweegt ook de inbouw van een elektronische sturingen door middel van hakers en het verwijderen van de klassieke JH-sturing.

#### *Reeks 09.6 :*

Op 1 februari 1996 werd het poststel 963 definitief uit het bestand geschrapt : reden hiervan was de botsing van 8 november 1995 te Welle (bij Denderleeuw). Hier werd de 963 in de schaar genomen door twee los rijdende elektrische lokomotieven. Alhoewel de schade nog meeviel, werd toch beslist tot de schrapping : de reden hiervan is dat met de 15 stellen voldoende eenheden ter beschikking staan voor het uitvoeren van de toch beperkte inzetreeks en door het feit dat in de toekomst geen uitbreiding van de postdiensten overvogen wordt. Vermelden we nog dat de 963 het eerste stel was dat omgebouwd werd en een afwijkende schildering bezat. Hieronder wordt de levensloop van dit stel afgedrukt :

### *Reeks 13 :*

Begin dit jaar werden de eerste driespanningslokomotieven reeks BB 36 000 van de S.N.C.F. afgeleverd. Deze lokomotieven zijn identiek aan de bestelde N.M.B.S. (en C.F.L.) machines. Deze eerste lokomotieven worden onderworpen aan een uitgebreid testprogramma dat ook een aantal ritten op het Belgische net voorziet. De ritten in België zijn voorzien in de loop van augustus tussen Tournai en Ath / Moeskroen.

### *Reeks 19 :*

Begin maart werd de 1901 dan eindelijk effectief vrijgegeven voor de gewone inzetdienst en werd in de volgende periode ingezet voor de internationale trein 1181 tussen Quévy en Brussel. Daar de stellen reeks 04.4 niet op tijd klaar kwamen, werd begin april beslist om toch de (dure) goedkeuring voor het S.N.C.F.-net aan te vragen en hiervoor onderging de lokomotief enige wijzigingen, o.m. het vervangen van de stroomafnemer voor de 25 000 V door een standaard-model type Ax. Op 26 april werd de 1901 voor een week naar de testbank van de S.N.C.F. te Vitry gestuurd en hier onderworpen aan de nodige tests. Tussen 7 mei en 31 mei werd de lokomotief onderworpen aan testritten op het Franse net tussen Aulnoye en Hirson en zo kon de 1901 toch nog tijdig gereed komen voor de diensten tussen Mons en Aulnoye, dit met M4-rijtuigen in trekduw-eenheden.

Na de goedkeuring van de stellen komt de 1901 waarschijnlijk tot inzet tussen Paris en Brussel voor de laatste internationale treinen.

### *Reeks 25.5 :*

Daar nog steeds geen oplossing gevonden werd voor de inzet van de Benelux-lokomotieven reeks 25.5 voor de goederentreinen naar Rotterdam, wordt thans onderzocht of een ombouw tot standaard-lokomotieven reeks 25 nog lonend is. Deze ombouw zou door Salzannes uitgevoerd worden tijdens hun volgende grote herzieningen. De lokomotieven zouden dan in de piekdienst vanuit Antwerpen gebruikt worden.

### *Reeks 28 :*

Door de invoering van de Thalys-diensten op 2 juni vielen de laatste afstelritten tussen Brussel-zuid en Vorst definitief weg. Daar er geen inzetgebied meer bestond voor de lokomotieven reeks 28 werden ze op deze datum dan ook definitief afgesteld. De 2802 was reeds sinds eind januari afgesteld wegens een (lichte) kabelbrand. De 2801 wordt echter opgenomen in het museumbestand van de N.M.B.S. en wordt teruggebracht in zijn oorspronkelijke uitvoering. Hopelijk komt het dan weer tot enkele historische ritten, waarin de 101.012 ook betrokken wordt, zodat beide oudste elektrische lokomotieven weer een renaissance kennen.

### *Reeks 41 :*

In de loop van mei werd de studie voor de nieuwe stellen afgesloten en werd het definitieve lastenboek opgemaakt. Gelijktijdig hiermee werd de offerte doorgegeven. De werkelijke toekenning gebeurt in de loop van september en dan wordt de volledige ontwerp verder uitgewerkt. Grosso modo omvat het ontwerp een dieselmotorstel met twee kasten, twee motoren die elk via een hydraulische transmissie één draaistel aandrijven. De beide motorisaties werken volledig onafhankelijk. De koppeling tussen de motorwagens wordt gedaan door een integrale koppeling en in het totaal kunnen vier motorwagens gekoppeld worden. De levering wordt uitgevoerd tussen begin 1998 en eind 2000. Op korte termijn vervangen ze in eerste instantie de gesleepte treinen in dieseltraktie. Hierdoor kan het onderhoud van de verwarmingsketels zo snel mogelijk beëindigd worden. Pas in tweede instantie worden de motorwagens reeksen 44 en 45 vervangen. Om deze reden worden alle motorwagens thans onderworpen aan herzieningen die ze minstens nog 4 jaar bedrijfsklaar moeten houden.

### *Reeks 51 :*

Tussen maart en juni werden de tien nieuwe motorsteunen geleverd doot Cockerill. Nochtans wordt afgestapt van het oorspronkelijke plan om een aantal afgestelde 51-ers te reaktiveren. De onderstellen blijven reserve en worden ingebouwd bij defekte machines die in groot onderhoud gaan.

### *Reeks 55 :*

Op 12 april 1996 werd de eerste lokomotief reeks 55 omgebouwd : de 5506 kreeg de volledige installatie (TMV 430-beveiliging, radio) om op de hoge-snelheidslijnen te rijden. Om een onderscheid te maken met de gewone 55-ers werd de schildering licht aangepast. De lokomotief kreeg thans een smalle rode band en de aanduiding TMV. Op dat ogenblik werd de lokomotief officieel overgedragen naar de stelplaats Schaarbeek, maar terug aan de dienst materieel. Voorlopig blijft de 5506 in de zware aanvoerdienst van de ballast tussen Quenast / Lessines en St-Druon. De toekomstige stelplaats wordt echter Ath (Coucou) en wordt dan gebruikt voor onderhoudstreinen op de nieuwe lijn en voor het eventueel afslepen van defecten Thalys-stellen. Tijdens de volgende maanden worden ook nog de 5501, 5509, 5511, 5512 en 5514 op dezelfde manier omgebouwd.

### *Reeks 59 :*

Tegen de verwachtingen in, werden de drie verongelukte 59-ers (de 5916, 5939 en 5947) door Monceau zelf en door de CW Salzannes hersteld. Reden voor deze herstelling is het feit dat het aantal benodigde zware diesellokomotieven nog verder zal groeien en dat voor de lijn naar Liège, al een viertal 55-ers afvallen als boven voornoemde onderhoudsmachines.

### *Reeks 62 :*

Heel onverwacht werd de grote herziening van de 6244 afgesloten met een herschildering in de oude groene schildering (originele schildering). Deze machines was reeds voor een speciale rit van de TSP herschilderd in de originele livrei en bleef deze behouden. Stelplaats blijft St-Ghislain. Opmerkelijk is ook dat even later de 6256 in de schildering type '71 (groen met brede gele lijnen) de CW Salzannes verliet. Deze lokomotief was al geel en krijgt dus een vroegere schildering terug. Mogelijk is dit een eerste aanzet om ook andere lokomotieven van de overige reeksen in de oudere schilderingen terug te brengen. Hierin bestaat wel een probleem daar de meeste machines reeks gemoderniseerd werden (bv. dubbele koplampen) en dus niet echt meer origineel kunnen rondrijden.

### *Reeks 76 :*

Daar de werkzaamheden vanuit St-Druon vanaf februari sterk verminderden en om de lokomotieven reeks 76 in konditie te houden, worden deze machines in de tussentijd regelmatig gebruikt voor de kalk- en cementtreinen vanuit Havinnes naar Tournai en St-Ghislain. / Quévy. Door deze nieuwe lijndiensten wordt het rendement van de motoren weer op peil gebracht, daar door de ritten op lage snelheid een hoge koolstoflaag in de cilinders ontstaan was.

Anderzijds werden enkele lokomotieven naar Antwerpen-noord gebracht en ondergingen hier een herprofilering van de wielbanden op de ondervloer-draaibank.

### *Reeks 84 :*

Wegens een zware motorschade werde de 8449 van de inzetplaats Monceau vervoroegd uit het bestand geschrapt.

### *Reeks 92 :*

Met ingang van de nieuwe zomerregeling werden de laatste lokotraktoren reeks 92 nu definitief afgevoerd. Al de overblijvende lokomotieven waren al sinds geruime tijd afgesteld. Hopelijk wordt één van deze machines voor het museumpatrimonium gereserveerd, wel organiseert de TSP op 11 augustus een rit met een dergelijke lokomotief over de lokale lijnen ten zuiden van Brussel naar Quenast en Clabecq.

# L.S.V. Aktueel

## De toekomst : de haalbaarheidsstudie

Reeds gedurende bijna een jaar is de L.S.V. aan het zoeken naar nieuwe partners om de toekomst voor te bereiden. De bijna zekere komst van het Fenix-park te Waterschei heeft zeer grote gevolgen op de volgende jaren, doch ook ontwikkeling heeft ook een direkt gevolg gehad op de huidige exploitatie van de L.S.V. Door de mogelijke opening bestaat trouwens de kans dat de N.M.B.S. via een modernisering van de spoorlijn naar Waterschei hierbij Fenix ontsluit en mogelijk de lijn doortrekt tot in Maasmechelen. Om alle kansen gaaf te houden heeft de N.M.B.S.-Hasselt alle besprekingen en kontrakten stopgezet en leven we in een zeer onzekere toestand. Zo werd ook de aankoop van het station door de gemeente recent door de N.M.B.S. verworpen.

Nochtans ziet de toekomst er niet zo pessimistisch uit : reeks langere tijd wil de provincie en het pas opgerichte streekplatform Midden-Limburg / Mijnstreek (een groepering van de gemeenten uit de streek) alle toeristische centra uit de streek, samen met de getuigen uit het mijnverleden met elkaar verbinden in een toeristische route. Om dit mogelijk te maken heeft de Katholieke Universiteit Leuven een studie over de mogelijkheden gehouden en hierin werd o.a. de optie opgenomen tot een uitbating van het "Kolenspoor". Thans loopt een haalbaarheidsstudie, die moet nagaan of een professionele uitbating van de verbinding Genk - Maasmechelen en een inbinding met de nieuwe toeristische initiatieven mogelijk is. Deze studie moet eind oktober 1996 afgesloten worden en geeft dan een beeld welke investeringen moeten gedaan worden om uit de L.S.V. een toeristische attractie van eerste orde te maken. Vermelden we nog dat recent dergelijke studies geleid hebben tot de ontwikkeling van de Vennbahn en de Zuid-Limburgse stoomtrein maatschappij in Nederlandse Limburg, maar ook tot de bouw van het museum van de CFV3V te Treignes. De haalbaarheidsstudie heeft betrekking op de uitbating die hierna beschreven wordt :

### 1. De treinverbinding :

Oorspronkelijk ging de studie er in eerste instantie van uit dat de verbinding met het Fenix-park uitgevoerd wordt door de N.M.B.S., dat de verbinding tussen Fenix en de Maasvallei uitgevoerd werd als toeristische verbinding in stoomtractie. Doch bij het schrijven van deze lijnen kwam de melding dat de uitbatingvergunning voor Fenix gewijgerd werd en hierdoor komt automatisch het tweede scenario naar voren.

Dit (oudere) scenario omvat de volgende punten :

#### *De toeristische ontsluiting van het ganse parcours Winterslag - Waterschei - As - Eisden :*

De hoofdbedrijvigheid bevindt zich op deze verbinding en zal de toeristische attracties Hengelhoef en As en de natuurgebieden rondom Winterslag, Zwartberg en Eisden ontsluiten. Op deze verbinding wordt een uurdienst voorzien tijdens de maanden juli en augustus, een tweeuurdienst vanaf Pasen tot eind oktober. Om de verbinding operationeel te maken moeten de volgende werken uitgevoerd worden :

Eisden :	aanleg van omloopspoor
	uitbouw van een netwerk van wandel- en fietspaden
Eisden - As :	herstelling van de lijn, verwijderen van struikgewas
As :	uitbouw van museum (zie verder)
	aanknoping op fietspadennetwerk
As-centrum	aanleg van nieuwe stopplaats
As - Waterschei	herstelling van de lijn

Waterschei	terug in gebruik nemen van omloopspoor bestemming mijnterreinen thans onbekend
Zwartberg :	heraanleg van stopplaats inrichten van wandelpaden
Winterslag :	aanleg van stopplaats aansluiting van recreatiepark Hengelhoef (bv doortrekking tuinspoor)

#### ***Aanleg lijn Eisden (Pauwengraaf) - Eisden-mijn - Kolenhaven***

Op het mijnterrein van Eisden ontwikkelt zich een toeristische groeipool, hier zijn verschillende initiatieven op dit ogenblik in opbouw (bungalowdorp Maasvallei, jeugdwerking Eisden) of in planning (sportpark Vlaanderen, watersportrecreatie) en hiervoor wordt gedacht aan een ontsluiting per spoor. Hiervoor is het nodig dat het oude mijnspoor naar de mijn van Eisden terug aangelegd wordt en doorgetrokken wordt tot aan de vroegere kolenhaven. Deze lijn wordt dan ca. 5 km lang en verbindt rechtstreeks de verschillende attracties. Gelijktijdig kan ook de lijn aan de andere zijde doorgetrokken worden tot de oude baan en het winkelcentrum Pauwengraaf en zorgt zo voor de ontsluiting van dit deel van Eisden.

Dit plan omvat de aanleg van de werkelijke lijn zelf (6 km lang), de aanleg van een omloopspoor aan de kanaalhaven, de aanleg van stopplaatsen Center Parcs, sportpark en Pauwengraaf, de aanleg van een verbindingsspoor naar de museumverbinding, de bouw van een kleine loods voor het te gebruiken materieel (één motorwagen) en de nodige grondwerken.

#### ***Het reactiveren van de lijn Winterslag - Zonhoven :***

Aan de stopplaats Winterslag kan de lijn verlengd worden richting Genk-goederen en aangesloten worden op de nog bestaande lijn naar Hoithalen. Hier bestaan nog een gedeelte tot in Zonhoven en hiermee kan het waardevolle natuur- en heidegebied "De Teut" en d.m.v. een fietspad ook het domein Kelchterhoef ontsloten worden. Hier omvatten de werken vooral aanpassingswerken aan de - niet meer gebruikte - hoofdlijn tot in Genk-goederen en de gedeeltelijk heraanleg van de lijn tot aan de toeristische verbindingssweg in Zonhoven.

#### ***De uithating van een occasionele treindienst naar Bilzen (/ Tongeren)***

Over N.M.B.S.-spoor kan op sommige dagen een toeristische dienst per motorwagen gereden worden over de goederenlijn vanuit Genk-goederen naar Bilzen (via de ford-aansluiting) en naar Tongeren. Hiervoor moet wel het nodige materieel in de vorm van een motorwagen gehuurd of aangekocht worden.

De drie laatste scenario's kunnen er enkel komen door een intense en daadwerkelijke steun van de provincie en de aanliggende gemeentes en door het verkrijgen van de nodige kredieten voor de aanleg ervan. Op de volgende bladzijde wordt het samenplan afgedrukt van de verschillende mogelijkheden.

#### **De exploitatie / het materieel :**

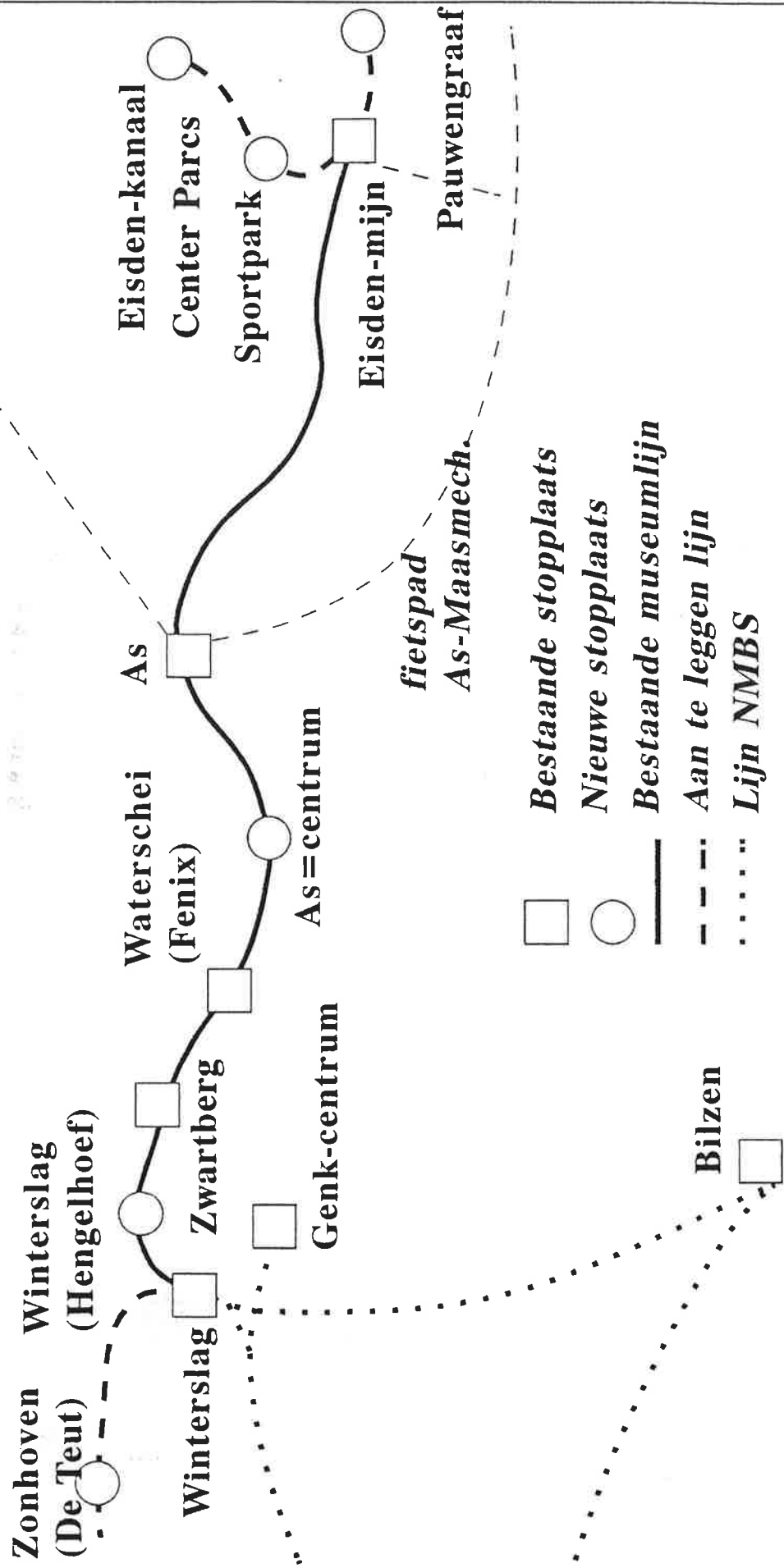
Uitgaande van de boven genoemde uurdienst in de zomermaanden en de berekening van het aantal te verwachten reizigers heeft de L.S.V. het volgende materieel nodig voor de uitvoering van de exploitatie. In de tabel wordt het reeds aanwezige materieel gewoon afgedrukt, het nog te verwerven materieel cursief. Er wordt ervan uitgegaan dat 50 % reserve aan traktiematerieel nodig is voor de uitvoering van de dienstregeling.






Hierdoor komen we tot de volgende treinen :

<b>Trein 1</b>	treindienst Waterschei - As - Eisden	
<b>Stoomtrein hoofdseizoen</b>	capaciteit : 250 reizigers / treinmassa : 250 ton	
lokomotief	<i>Poolse lok (bv Tv 2)</i>	zware stoomlok
rijtuig 1	N.M.B.S. type L	derde klasse
rijtuig 2	N.M.B.S. type L	derde klasse
rijtuig 3	N.M.B.S. type L	derde klasse

reservelok : *diesellok type 222 N.M.B.S.*

# Overzichtsplan spoorlijnen



-  **Bestaande stopplaats**
-  **Nieuwe stopplaats**
-  **Bestaande museumlijn**
-  **Aan te leggen lijn**
-  **Lijn NMBS**

<b>Trein 2</b> <b>Dieseltrein hoofdseizoen</b>	treindienst Waterschei - As - Eindhoven kapaciteit : 250 reizigers / treinmassa : 250 ton	
lokomotief	<i>N.M.B.S. reeks 75 (ex 65)</i>	zware diesellok
rijtuig 1	N.M.B.S. type K1	eerste klasse
rijtuig 2	<i>N.M.B.S. type K3</i>	derde klasse
rijtuig 3	N.M.B.S. type K1	eerste klasse / bagage

reservelok : *diesellok type 222 N.M.B.S.*

<b>Trein 3</b> <b>Historische stoomtrein</b>	treindienst Waterschei - As kapaciteit : 150 reizigers / treinmassa : 100 ton	
lokomotief	stoomlok nr 5	La Meuse ("Bebert")
rijtuig 1	<i>reconstructie lokaaltreinrijtuig</i>	derde klasse
rijtuig 2	<i>reconstructie lokaaltreinrijtuig</i>	derde klasse
rijtuig 3	<i>reconstructie lokaaltreinrijtuig</i>	derde klasse
rijtuig 4	<i>reconstructie lokaaltreinrijtuig</i>	derde klasse / bagage

reservelok : *diverse museumstoomloks (eventueel type slask ex Poolse spoorwegen).*

<b>Trein 4</b> <b>Motorwagen hoofdseizoen</b>	treindienst Winterslag - Waterschei - As kapaciteit : 100 reizigers / treinmassa : 50 ton	
Motorwagen 1	<i>N.M.B.S. reeks 45</i>	motorwagen type 605

reservelok : geen

<b>Trein 5</b> <b>Motorwagen hoofdseizoen</b>	treindienst Bilzen - Winterslag - Waterschei - As - Eindhoven kapaciteit : 100 reizigers / treinmassa : 50 ton	
Motorwagen 2	<i>N.M.B.S. reeks 44</i>	motorwagen type 604

reservelok : motorwagen uit trein 4

<b>Trein 6</b> <b>Motorwagen hoofdseizoen</b>	treindienst Eindhoven - Eindhoven - kolenhaven kapaciteit : 100 reizigers / treinmassa : 50 ton	
Motorwagen 3	N.M.B.S. reeks 46	motorwagen type 554

reservelok : geen

Vermelden we nog dat tijdens hoofdseizoen normaal de treinen 1,2 5 en 6 in dienst zijn, tijdens het voor- en naseizoen wordt er gereden met treinen 3, 4 en 6.

#### De museumwerking :

Deze museumwerking, die al in vorige uitgaven besproken werden, blijft bestaan en daar het Fenix-project wegvalt, wordt dit nog uitgebreid en wordt hier een bijzondere aandacht aan besteed. Deze museumfunctie omvat :

##### *- De demonstratieritten op het emplacement :*

##### \* Normaalspoor :

Hier wordt gereden in stoomtractie en dieseltractie met de aanwezige, ritvaardige lokomotieven. De demonstratieritten kunnen op bijzondere manifestaties ook uitgebreid worden tot enkele lijndiensten met historisch materieel.

Voor dit gedeelte wordt nog steeds verder gezocht naar historisch verantwoord, bruikbaar materieel. Op langere termijn worden eventuele reconstructies van lokomotieven overwogen.



**\* Smalspoor :**

Dit deel is aanwezig en omvat :

- mijnspoor met historisch materieel van Limburgse mijnen
- groevespoor met de aanwezige decauville-lokomotieven
- tuinspoor in verschillende schaalbereiken

Ook hier wordt nog steeds gestreefd naar een uitbreiding en valorisatie van de bestaande verzameling smalspoorlokomotieven.

**\* Historische nabootsing station :**

Op het ganse noordelijke deel van het stationemplacement - tot aan spoor 3 - wordt het gedeelte teruggebracht in een toestand van de jaren twintig en hiervoor wordt het station in deze trant gerestaureerd, wordt het seinhuis, de goederenloods en talrijke onderdelen gerekonstrueerd en wordt de aankleding in deze stijl gehouden.

**\* Tentoonstellingen :**

Op het zuidelijke gedeelte ontstaat een nieuw gebouw dat de nodige ruimte omvat voor de volgende tentoonstellingen :

- Voorgeschiedenis van de spoorwegen
- Geschiedenis van de spoorwegen in België
- De traktiemiddelen bij de Belgische spoorwegen
- De seingeving en beveiligingen
- De aanleg en het onderhoud van de spoorlijnen
- Rijtuigen en wagens bij de spoorwegen
- Spoorwegen in Limburg
- Industriële spoorwegen in Limburg en het Luikse
- De mens in de spoorweg
- De spoorweg in het dagelijkse leven.

Verder wordt er gepoogd om een aantal tijdelijke tentoonstellingen te organiseren omtrent het leven en werken in de Kempen en de mijnstreek, over vervoer en verkeer, over techniek.

**De haalbaarheidsstudie :**

In juni 1996 werd door het studiebureau Technum gestart met een studie die de haalbaarheid van het ganse, boven beschreven project moet toetsen en nagaan welke investeringen er hiervoor nodig zijn en welke weerslag de uitbating heeft op de tewerkstelling en het toerisme in de streek. Gedurende drie maanden wordt er gepraat met alle verantwoordelijken uit de streek, zowel de N.M.B.S., als de GOM (gewestelijke investeringsmaatschappij), de gemeentes en de mogelijke investeerders.

In oktober wordt deze studie dan afgesloten en naargelang de besluiten en de haalbaarheid is er nog mogelijkheid om de nodige Europese steun te bekomen. Vanaf 1997 kan dan effectief met de uitbouw van het "kolenspoor" en de restauratie van het stationsgebouw begonnen worden, tegen 1999 zou het geheel in een definitieve, professionele uitbating moeten uitmonden.

Indien er geen echte moeilijkheden optreden wordt het project voor het eerst in de loop van september aan het publiek en de pers voorgesteld.

## **De huidige werkzaamheden.**

Ondanks het feit dat er heel wat (administratief) werk gestopt wordt in het haalbaarheidsonderzoek en ondanks de voortdurende veranderingen en tegenkantingen, wordt er nog doorgewerkt aan de uitbouw van het emplacement te As. De werken worden op twee domeinen uitgevoerd :

### **Het materieel :**

#### **Diesellokomotief 36 (ABR - Winterslag)**

Nadat er na de winter geen problemen optraden bij het technische deel en de motor, werden de verfraaiingswerken aan de kast verder doorgevoerd. Hier komt vooral de afwerking van de buitenschildering op de voorgrond en krijgt de lokomotief terug zijn uiterlijk zoals hij tijdens jaren op de KS Winterslag rondreed terug. Deze lokomotief zal de demonstratieritten tijdens het seizoen uitvoeren.

#### **Diesellokomotief 42 (Cockerill - Waterschei)**

Ook hier werden een aantal kleinere werkzaamheden uitgevoerd en werd er vooral gewerkt in het pneumatische gedeelte. Indien het weer het toelaat wordt tijdens de volgende weken gewerkt aan de herschildering van de kast.

#### **Stoomkraan 14 (Biesme - Winterslag)**

Na het stopzetten van de restauratie, werd de ontmanteling van de stoomkraan verder gezet en vooral het interieur van de ketel onderzocht. Geleidelijk aan wordt hier in de mate van het mogelijke verdergewerkt aan de opknappbeurt.

### **De gebouwen :**

#### **Huidige buffet :**

Hier werd vooral gewerkt aan de inrichting en zo kwam er een nieuwe indeling en het vernieuwen van de vloerbekleding en de herschildering van het interieur, het huidige buffet moet nog een tweetal jaar operationeel blijven.

#### **Toekomstige kantine :**

Inmiddels werd ook met de bouw gestart van de toekomstige, grotere kantine en in juni werden de eerste funderingen van de 25 m op 7 m grote kantine uitgegraven en gegoten. Tijdens de zomer wordt hier verder aan gewerkt. De opening van de nieuwe kantine is voorzien voor 1997.

#### **Hoofdloods / tentoonstelling :**

Begin juli werd het afdak voor het tentoonstellingsgebouw afgewerkt en hierdoor krijgt een gedeelte van het mijnspoor een beschutte afstelplaats toegemeten en kunnen zowel de lokomotieven alsook de personeelswagen(s) beschermd afgesteld worden. Hiervoor moet wel nog de bocht aan de omloopwissel aangelegd worden.

In dezelfde periode werden ook de bouwwerken aan het eerste deel van de hoofdloods afgesloten. Het plaatsen van het dak over de eerste 20 m wordt voor september - na het ritseizoen - voorzien. Hierdoor komt ook het normaalspoormaterieel onder dak te staan.