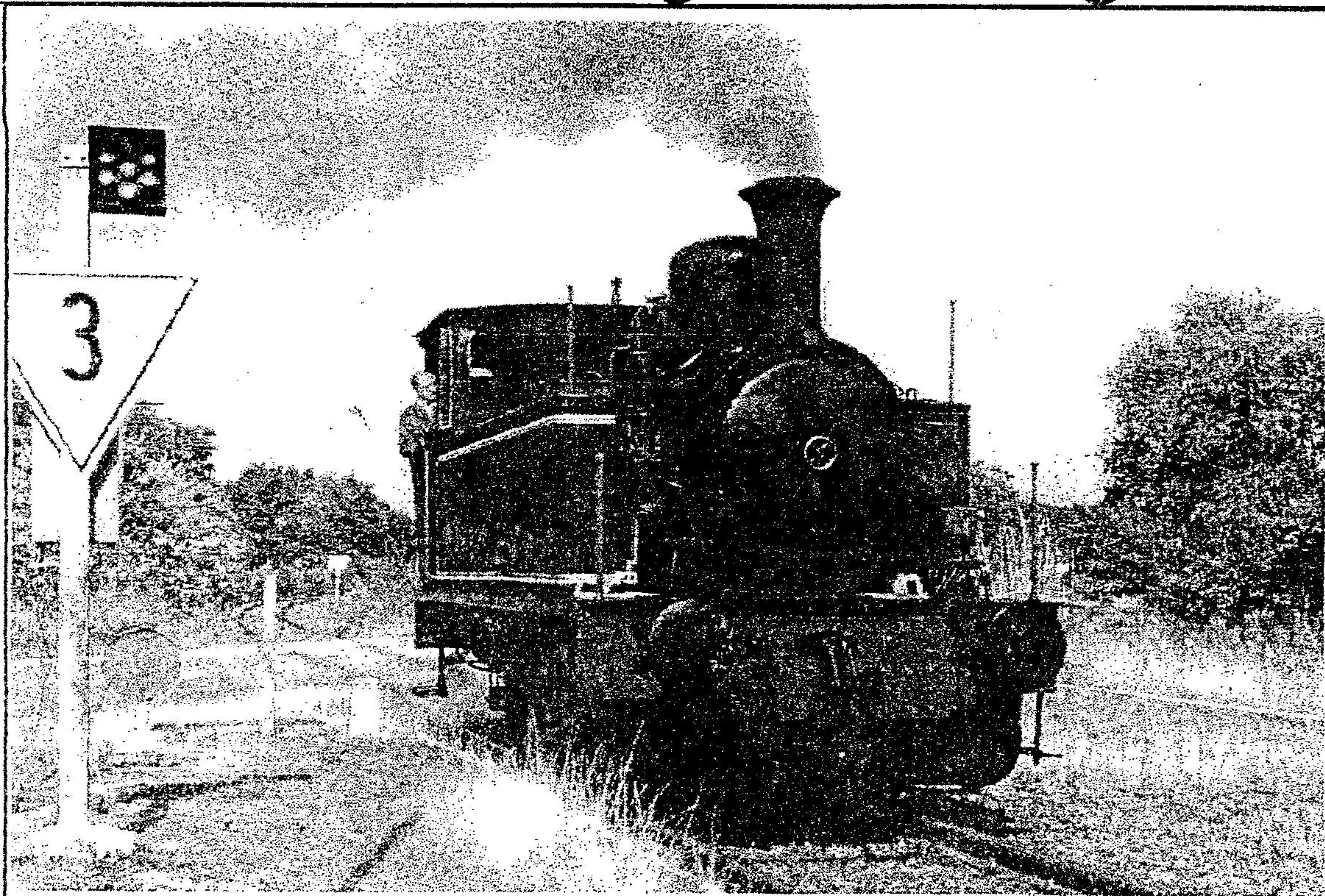


L.S.V. Tijdschrift



Stoomlocomotieven type 20
Privé-maatschappij : Grand Central Belge
Ex Duitse locs typen 72 en 73
Diesellocomotieven reeksen 74 en 75
Schrappingen : typen 30 / 31
Dienstregeling : zomerregeling 1964
Rijtuig voor ziekenvervoer
Open goederenwagen
Vreemd : TGV 001 : de voorloper van de TGV's
Exploitatie : lijn 125

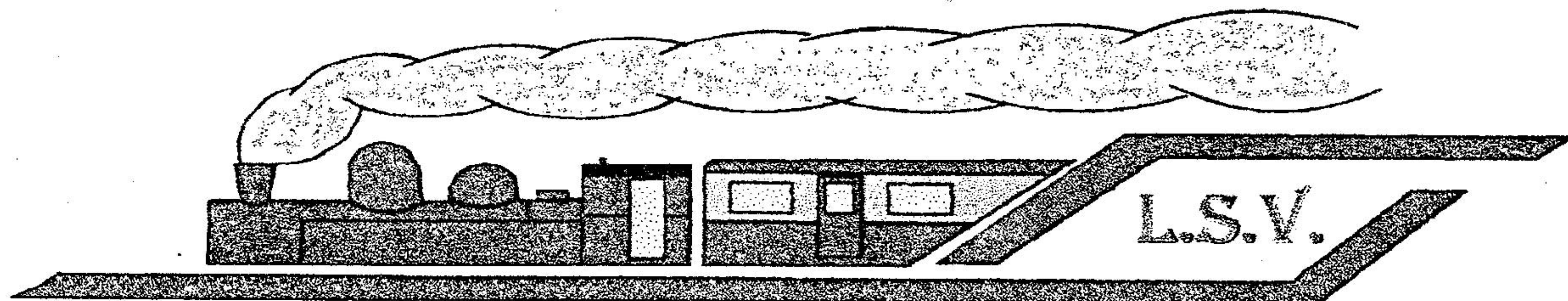
Lidgeld : 700 BEF

Verantwoordelijk uitgever :
J. Casier
Gravierstraat 109
3700 Tongeren

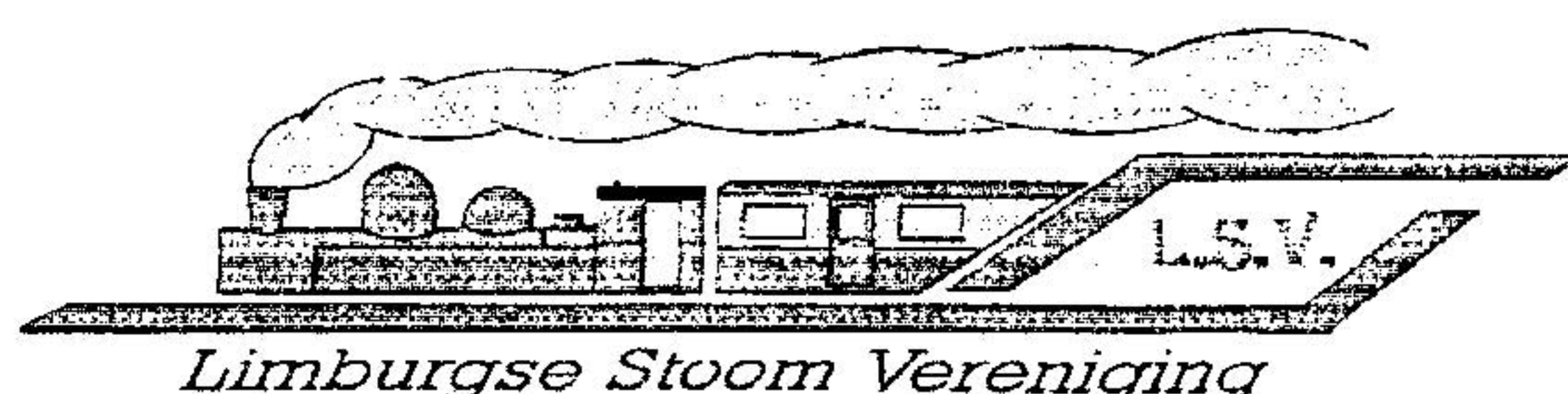
Afgiftekantoor :
3665 As 1

79

Januari - Februari 1997



Limburgse Stoom Vereniging



L.S.V. - Tijdschrift :

Verschijnt vier keer per jaar
+ het Jaarboek

Wordt gratis verdeeld onder alle L.S.V. - Leden

Lidmaatschapsbijdrage (1997) :	700 BEF	39 fl.
Lidmaatschapsbijdrage + ingebonden Jaarboek :	825 BEF	46 fl.
Los nummer :	150 BEF	8,5 fl

Redactie :

J. & S. Casier

Met dank aan alle N.M.B.S.-diensten

Verantwoordelijke uitgever :

Casier, Gravierstraat 109, 3700 Tongeren

Niets uit dit tijdschrift mag overgenomen worden zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de redactie.

Dit nummer werd afgesloten op 31 januari 1997 en verschijnt half februari. Het volgend tijdschrift (het Jaarboek 1996 - zie verder) wordt op 15 maart 1997 afgesloten en verschijnt begin april.

Inhoud :

<u>Stoomlocomotieven</u>	Type 20	Blz. 1
	G.C.B. Type Urban	Blz. 7
	G.C.B. Type Goederen	Blz. 9
	Type 72 / 73	Blz. 11
<u>Elektrische locomotief</u>	Type 123	Blz. 19
<u>Diesel locomotief</u>	Reeksen 74 - 75	Blz. 23
<u>Schrappingen</u>	Type 30	Blz. 29
	Type 31	Blz. 30
<u>Dienstregeling</u>	Zomer 1964	Blz. 31
<u>Rijtuigen / Wagens</u>	Rijtuig voor ziekenvervoer	Blz. 37
	Open goederenwagen	Blz. 39
<u>Vreemde locomotief</u>	TGV 001	Blz. 41
<u>Exploitatie</u>	Lijn 125	Blz. 43
<u>Actuele gedeelte</u>	L.S.V.	Blz. 47
	Het Spoorwinkeltje (Boeken)	Blz. 51
	N.M.B.S.	Blz. 53

Stoomlokomotieven type 20

Prototype nr 50

In de eindjaren zestig ontstond een groot probleem bij de bediening van de zwaardere lijnen, met de talrijke hellingen. Deze bevonden zich vooral in de buurt van Liège, op het hoogplateau van Herve en de lijnen doorheen de hoge venen. Hier voldeden de driecassige lokomotieven niet volledig en daarom werd het plan geopperd om een zware, robuuste vierassige lokomotief te ontwerpen. Deze taak werd opgedragen aan de ingenieurs Belpaire en Stevart en deze ontwierpen een zeer speciale machines met vier gekoppelde assen. Opmerkelijk waren de volle wielen met een diameter van 1 050 mm en de nieuw ontworpen stoomverdeling type Stevart. Opmerkelijk was ook de spoorrem waarmee de machines uitgerust waren en voor het berijden van de zware hellingen had men een tegendrukrem. Nadien werd ook de gewone rem op de beide laatste drijfassen aangebracht. Deze prototype-lokomotief - nr 50 - werd in 1870 gebouwd door het Arsenaal van Mechelen.

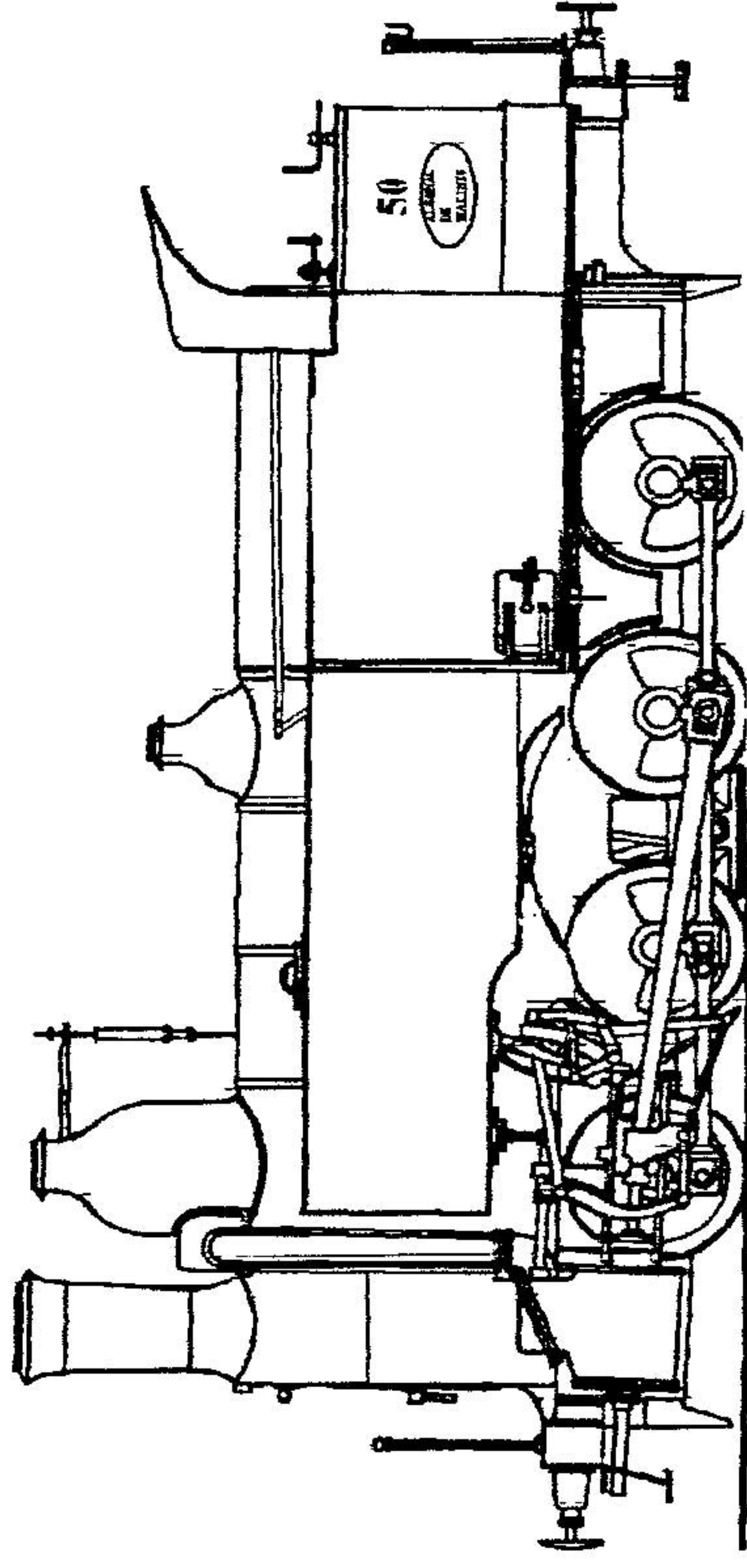
Het prototype week in verschillende onderdelen af van de latere serie-lokomotieven : zo was de inhoud van de kolenbak belangrijk groter (inhoud van ca. 2 500 kg) , had men watertenders die niet doorliepen tot aan de voorkant van de rookkast maar eindigden voor de stoomtoevoerpijpen (met een inhoud van ca. 4 500 liter) en ontbrak de zandbak op de langsketel. Ook bij het machinstenhuis waren er oorspronkelijk enkele kleinere verschillen.

Deze machine ging na levering naar de stelplaats Liège en werd uitgebreid getest op de zware lijn naar Battice, doch tijdens de eerste maanden van zijn inzet voldeed het ontwerp niet volledig en men had problemen met de stoomverdeling. Daarom besliste men op korte termijn om vierassige lokomotieven, die de firma Grafenstaden in stock had, op te kopen. Doch na de nodige verbouwingen konden de meeste problemen toch opgelost worden en werden alsnog nog 53 serie-lokomotieven bijbesteld.

Ook na de testperiode bleef de 50 te Liège en verzekerde de diensten op de lijn naar Herve en Plombières , voor goederentreinen en op de Vesderlijn voor reizigersdiensten. Deze toestand bleef tot bij de eeuwwisseling doorlopen, waarbij de 50 waarschijnlijk in de stelplaats bleef. Na de vervanging door de zwaardere lokomotieven, gingen de typen 20 naar St-Ghislain en naar Brussel over. Ook het prototype werd waarschijnlijk naar één van deze stelplaatsen getransfereerd en eindigde zijn loopbaan tussen 1907 en 1911. Tijdens de laatste bedrijfsperiode werd deze machine aangepast aan de serie-levering met de zandbak en het gesloten machinistenhuis.

Stoomlokomotief Type 20

Prototype nr. 50



Loopbaan :	niet opeenvolgend		
Nummering :	1		
Effektief bij bouw :	Arsenaal Mechelen		
Bouwer :			
Levering :	1870		
Ombouw :	-		
Buiten dienst :	1924		
Asindeling :	Dt		
Snelheid :	50 km/h		
Aandrijving :	Stevaert		
Type overbrenging :	2 buitenliggende		
Plaatsing cilinders :	480 mm		
Diameter cilinders :	550 mm		
Zuigerslag :			
Remming :	> Westinghouse		
Kompressor :	Westinghouse		
Debiet :	Stoomrem		
Automatische rem :	Schroefrem		
Rechtstreekse rem :			
Handrem :			
Kenmerken :			
Ketel :			
Keteldruk :	9,5 / 10,5 bar		
Type ketel :	Belpaire		
Roosterlengte :	2 700 mm		
Roosterbreedte :	1 800 mm		
Roosteroppervlakte :	3,78 m ²		
Verwar. opp. haard :	11,29 m ²		
Aantal vlampijpen :	251		
Lengte vlampijpen :			
Diameter vlampijpen :	40/45 mm		
Verwarmingsopp. pijpen :	124,81 m ²		
Totaal verwarmingsopp. :	136,10 m ²		
Diameter ketelromp :	1 400 mm		
Dikte platen haard :			
	pijpenplaat	25 mm	
	langsketel	12 mm	
Inhoud ritvaardige ketel :	6,292 m ³		
Inhoud stoomruimte :			
Oppervlakte stoomafgifte :			
Afmetingen :			
Totale lengte :		10 120 mm	
Lengte chassis :		9 040 mm	
Breedte :		2 600 mm	
Hoogte vloer :		1 100 mm	
Hoogte as vd ketel :		2 244 mm	
Totale hoogte :		4 300 mm	
Radstand (totaal) :		4 500 mm	
Afstand as 1 / as 2 :		1 500 mm	
Afstand as 2 / as 3 :		1 500 mm	
Afstand as 3 / as 4 :		1 500 mm	
Oversteek voor :		1 850 mm	
Oversteek achter :		2 590 mm	
Diameter drijfwielen :		1 050 mm	
Diameter loopwielen :		-- mm	
Massa (rijvaardig) :		50 500 kg	
Aslast : 1ste as :		11 900 kg	
2 de as :		12 750 kg	
3 de as :		13 500 kg	
4 de as :		12 550 kg	
Massa /lopende meter :		5 020 kg/m	
Inhoud kolenbakken :		2 400 kg	
Inhoud tender :		4 500 l	

Stoomlokomotieven type 20

Serie-levering

Nummerlijsten type 20

Nr	MGDB	In dienst	Schr	Bouwer	Fabr	Stelplaats	in	opmerk
3		.10/1871	1905 - 07	Cockerill	736	Liège	1882	
35		.11/1871	.1901	Cockerill	737	Liège	1882	
50		10/1870	1905 - 07	Arsnaal Mechelen		Liège	1882	prototype
55		11/1871	1921 - 24	Cockerill	738	Liège	1882	
85		10/1874	WO I	Cockerill	931	Liège	1882	
102		11/1874	.1902	Cockerill	932		1882	
155	09002	10/1874	WO I	Cockerill	933	Pepinster	1882	
162	09004	11/1871	WO I	Cockerill	739	Liège	1882	
177		03/1875	.1902	Cockerill	939	Pepinster	1882	
180		11/1874	1905 - 07	Cockerill	934	Pepinster	1882	
182		11/1874	.1901	Cockerill	935	Welkenraedt	1882	
183		12/1874	1907 - 11	Cockerill	936	Welkenraedt	1882	
191		11/1871	.1901	Cockerill	740	Liège	1882	
223		01/1875	1907 - 11	Cockerill	937		1882	
412		01/1875	.1902	Cockerill	938	Pepinster	1882	
685		04/1873	.1894	Cockerill	893	Pepinster	1882	
686		04/1873	.1903	Cockerill	894	Pepinster	1882	
687		08/1873	.1905	Cockerill	895	Pepinster	1882	
688		08/1873	1907 - 11	Cockerill	896		1882	
689		07/1873	WO I	Tubize	179		1882	
690		08/1873	WO I	Tubize	180	Pepinster	1882	
691		08/1873	WO I	Tubize	181	Welkenraedt	1882	
692		08/1873	.1899	Tubize	182	Liège	1882	
711		10/1873	.1899	Tubize	186	Pepinster	1882	
712	10003	11/1873	WO I	Tubize	187	Pepinster	1882	> Dlt
713		11/1873	WO I	Tubize	188	Pepinster	1882	
714		12/1873	.1895	Tubize	189	Pepinster	1882	
715		12/1873	1907 - 11	Tubize	205	Pepinster	1882	
716		06/1873	1907 - 11	Cockerill	900	Pepinster	1882	
717		06/1873	.1902	Cockerill	901	Pepinster	1882	
718		11/1873	.1898	Cockerill	902	Pepinster	1882	
719		11/1873	1907 - 11	Cockerill	903	Pepinster	1882	
720		11/1873	1905 - 07	Cockerill	904	Pepinster	1882	
768	09029	02/1874	WO I	Tubize	206	Liège	1882	
769		05/1874	.1905	Couillet	301	Pepinster	1882	
770		02/1874	.1900	Tubize	207	Liège	1882	
771		05/1874	.1904	Couillet	302	St-Ghislain	1882	
772		03/1874	.1905	Tubize	208	Pepinster	1882	
773		05/1874	1905 - 07	Couillet	303	St-Ghislain	1882	
774		04/1874	1905 - 07	Tubize	209	Liège	1882	

Nr	MGDB	In dienst	Schr	Bouwer	Fabr	Stelplaats	in	opmerk
775		06/1874	.1900	Couillet		304 Welkenraedt	1882	
776	09243	04/1874	WO I	Tubize		210 Liège	1882	
777		07/1874	.1898	Couillet		305 Pepinster	1882	
788		01/1874	WO I	Cockerill		907 Welkenraedt	1882	
789		01/1874	WO I	Cockerill		908 Welkenraedt	1882	
790		01/1874	1905 - 07	Cockerill		909 Liège	1882	
791		01/1874	.1900	Cockerill		910 Welkenraedt	1882	
793		02/1874	.1904	Cockerill		912 Pepinster	1882	
794		02/1874	1907 - 11	Cockerill		913 Welkenraedt	1882	
795		02/1874	.1903	Cockerill		914 Liège	1882	
796		03/1874	.1898	Cockerill		915 Liège	1882	
797		03/1874	.1907	Cockerill		916 Pepinster	1882	
848		03/1875	.1905	Cockerill		940	1882	
1212		12/1880	1921 - 24	Cockerill		1110 Pepinster	1882	

Na de testen met het prototype 50, werd toch al vrij snel een bestelling van in het totaal 53 machines besteld en zo werden er machines geleverd door Cockerill (33), Tubize (14) en Couillet (5). De indienststelling gebeurde tussen november 1871 en maart 1875. Opmerkelijk is wel dat een bijkomende lokomotief - de 1212 - nog in december 1880 door Cockerill nageleverd werd. Reden hiervoor is niet gekend. De serie-machines weken af door een kleinere kolenbak, grotere watertenders die doorliepen tot aan de voorzijde van de rookkast en een zandbak op de ketel.

In eerste instantie werden de lokomotieven ondergebracht te Liège, Pepinster en Welkenraedt. De Luikse machines werden gebruikt op de lijnen op de hoogvlakte van Herve tot in Herve zelf, maar ook tot in Plombières. Hier sleepten ze vooral de kolentreinen vanuit de verschillende mijnzetels (Beyne, Melen, Queu de Bois, ...) en de zinknijverheid rondom Plombières. Tweede inzetlijn was de lijn van de Vesder met als bestemmingen Pepinster en Verviers. Tweede stelplaats was Pepinster die zijn typen 20 inzette op deze laatste lijn, maar vooral op de verbinding naar Trois-Ponts en Gouvy via Spa.

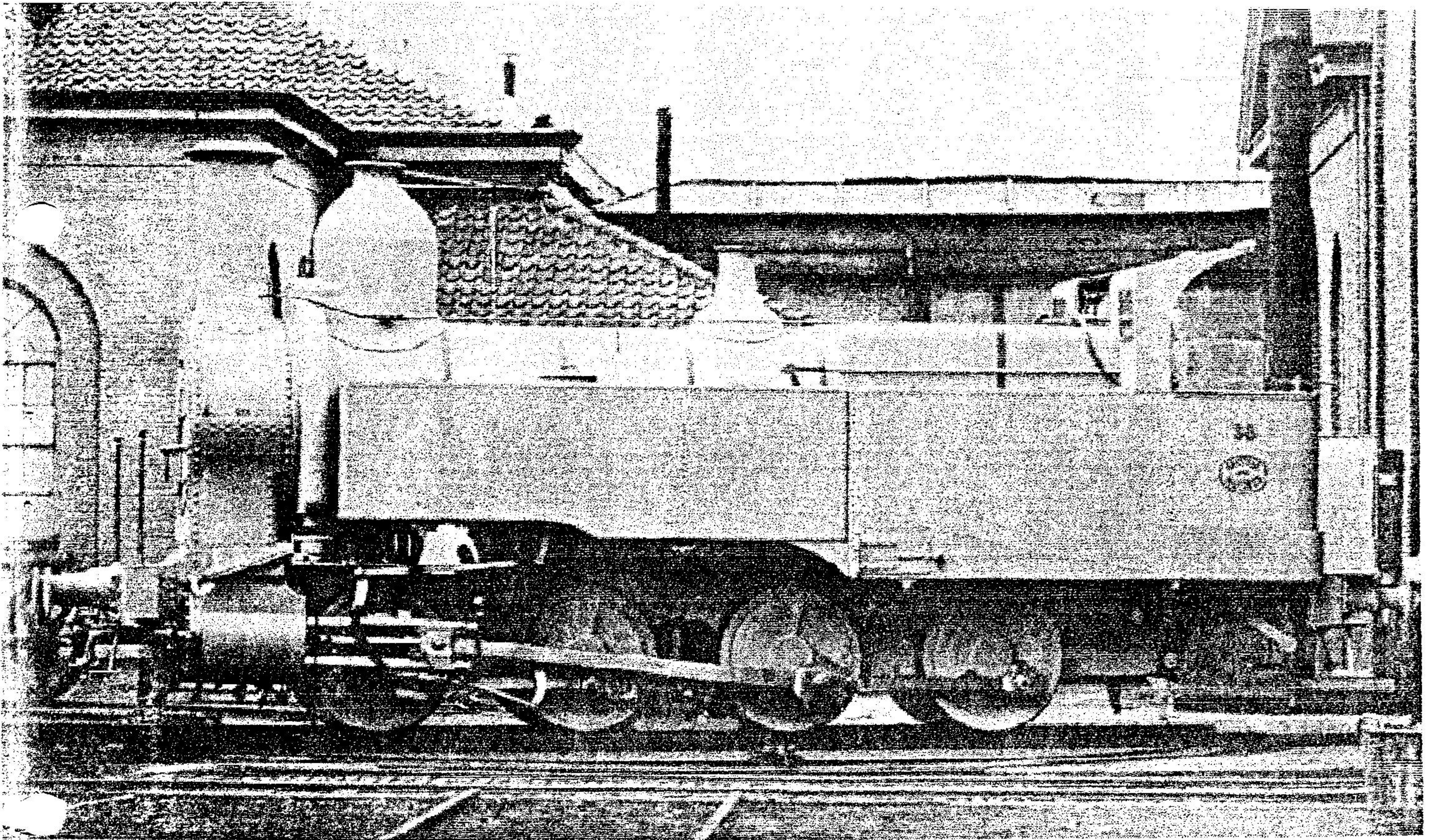
De derde kleinere inzetplaats was Welkenraedt, met vooral de goederendiensten naar Bleyberg / Plombières en La Calamine. Hier sleepten ze vooral de zware ertstreinen voor de zinknijverheid.

Vanaf 1880 kwam er een nieuwe stelplaats : nl. St-Ghislain met slechts enkele lokomotieven. Deze werden gebruikt in het kolenvervoer op de korte hellingrijke lijnen van de Borinage. Deze toestand bleef praktisch ongewijzigd doorlopen tot om en bij de eeuwwisseling. Doch door de levering van de nieuwe, krachtiger lokomotieven in deze periode, had tot gevolg dat er een nieuwe inzet uitgewerkt werd : eerst werden de eerste machines op dat ogenblik definitief uit het bestand afgevoerd. Reden hiervoor was het feit dat deze typische machines geen inzet meer gevonden werd.

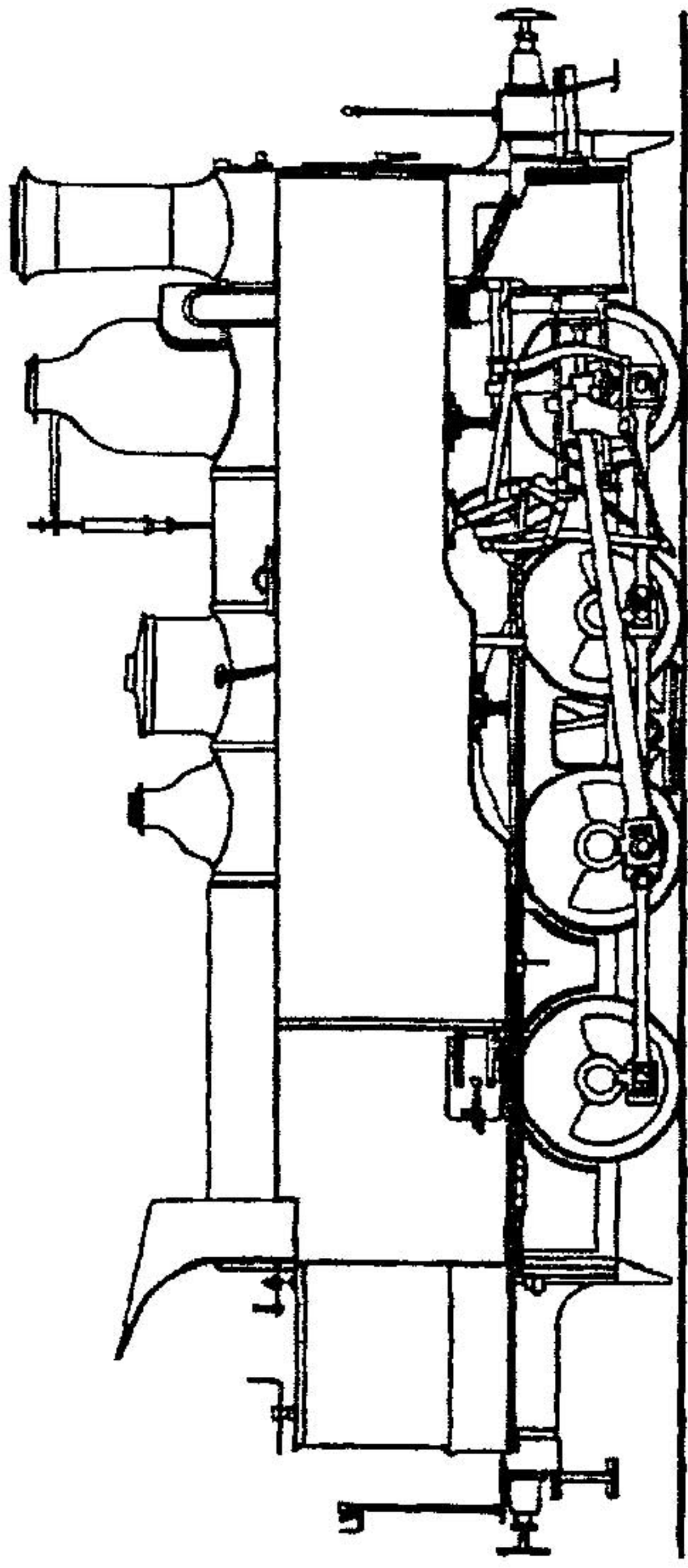
In deze periode gingen dan ook verschillende lokomotieven definitief uit het bestand. De overgebleven machines werden gemoderniseerd : ze kregen een gesloten machinstenhuis en werden voorzien van een gewone reminrichting met remblokken op de laatste twee assen. Naast de inzet vanuit de Luikse stelplaatsen, gingen een aantal machines naar Monceau over. Hier verzekerden ze de lokale goederentreinen in deze industriestreek, maar ook de zware sleepdiensten tussen de verschillende vormingsstations. Doch deze inzet zou slechts enkele jaren duren.

In 1900 werd een test gedaan om de machines te verbeteren : hiervoor kreeg de 712 een nieuwe grotere ketel. Hiervoor moest het chassis verlengd worden en een loop- en draagas achteraan bijgebouwd worden. In deze periode kwamen een aantal machines naar Brussel over en hier verzekerden ze de stationsrangeringen in de meeste stations, maar ook de verbindingstreinen op de ringlijnen en de bediening van het stukgoedstation Brussel Tour & Taxis.

Bij het begin van de eerste wereldoorlog waren er nog 14 machines in het bestand, hieronder ook de omgebouwde lokomotief 712. Van deze machines werden er ten minste 5 opgeëist door de bezetter en kregen hier het MGDB nummer. Op dat ogenblik werden ze zowel over Duitsland als over Frankrijk verspreid en slechts twee machines overleefden deze wereldbrand. Het waren de nummers 55 en 1212. Na de bevrijding werden ze waarschijnlijk in het Brusselse gestationeerd, doch of ze nog effectieve diensten verzekerden, is niet bekend. Beide lokomotieven werden tussen 1921 en 1924 definitief afgeschreven.



Stoomlokomotief Type 20



Loopbaan :	Kenmerken :	Afmetingen :
Nummering :	Ketel :	Totale lengte :
Effektief bij bouw	Keteldruk :	Lengte chassis :
Bouwer :	Type ketel :	Breedte :
Levering :	Roosterlengte :	Hoogte vloer :
Ombouw :	Roosterbreedte :	Hoogte as vd ketel
Buiten dienst :	Roosteroppervlakte :	Totale hoogte :
Asindeling :	Verwar. opp. haard :	Radstand (totaal) :
Snelheid :	Aantal vlampijpen :	Afstand as 1 / as 2
Aandrijving :	Lengte vlampijpen :	Afstand as 2 / as 3
Type overbrenging :	Diameter vlampijpen :	Afstand as 3 / as 4
Plaatsing cilinders :	Verwarmingsopp. pijpen :	Oversteek voor :
Diameter cilinders :	Totaal verwarmingsopp :	Oversteek achter :
Zuigerslag :	Diameter ketelromp :	Diameter drijfwielen :
Remming :	Dikte platen haard	Diameter loopwielen
Kompressor :	pijpenplaat	Massa (rijvaardig)
Debiet :	langsketel	Aslast : 1ste as
Automatische rem :	Inhoud ritvaardige ketel :	2 de as
Rechtstreekse rem :	Inhoud stoomruimte :	3 de as
Handrem :	Oppervlakte stoomafgifte	4 de as
		Massa /lopende meter
		Inhoud kolenbakken :
		Inhoud tender :

Grand Central Belge

Goederentreinlocomotieven 350 - 355

Naast de vele secundaire lijnen, bezat de "Grand Central Belge" ook de voornaamste afvoerlijn vanuit de Antwerpse haven naar Duitsland. Het aantal goederentreinlocomotieven was hier vrij uitgebreid en de GCB zou vooral de diensten naar Noord-Duitsland verzekeren. Doch door de steeds zwaardere treinmassa's dreigde het verkeer onder te gaan naar de Etat Belge die vanaf 1885 een groot aantal zware machines liet bouwen. Daarom was men genoodzaakt om de concurrentie aan te gaan en steeds een stap voor te zijn. Daarom vroeg men aan verschillende Belgische constructeurs een zwaar type machine te ontwikkelen.

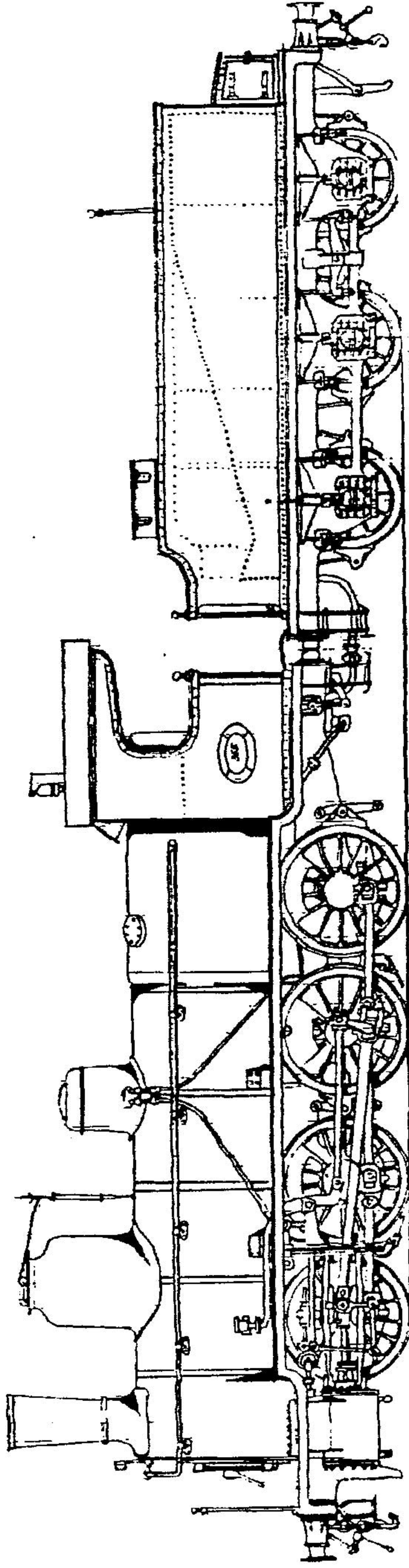
Deze locomotief moest de gehele afstand tussen Antwerpen tot in Mönchen-Gladbach via Herentals en Weert zonder tussenstops kunnen afleggen tegen een snelheid van 60 km/h. Anderzijds moest men rigoreus een aantal eenheidsonderdelen van de GCB in deze locomotief verwerken. Na het onderzoek van verschillende ontwerpen, werd dit van St-Léonard aangenomen : deze firma stelde een vierassige machine voor, gebouwd volgens de modernste normen. Opmerkelijk was ook de nieuwe drieassige tender, nodig voor het verzekeren van de opgelegde lange afstanden.

De 5 bestelde machines - die de nummers 350 - 355 zouden krijgen - werden in 1891 door de Luikse constructeur gebouwd, de tenders werden in onderaanneming door de "Ateliers de la Sambre" afgeleverd. De levering gebeurde in 1892.

Na de levering ondergingen de locomotieven hun eerste testen, en hier zou het voornaamste nadeel gaan opgemerkt worden : omwille van de slechte ligging van de lijn van de GCB beperkte men de aslast drastisch en hierdoor was de massa van de machine beperkt tot 50 000 kg, waardoor de aslast niet boven de 13 ton uitkwam. Deze geringe aslast had tot gevolg dat de machines van bij hun levering ernstige problemen hadden om de toch zware goederentreinen op gang te brengen, zeker bij nat weer. Hierdoor werd de treinmassa beperkt en kwamen de locomotieven nooit voor de geplande diensten tot inzet. Ze bleven wel gedurende de ganse loopbaan bij de GCB te Antwerpen in depot en verzekerden de lichtere goederendiensten op de "IJzeren Rijn" en gedurende de vijf resterende jaren van de GCB bleven ze honkvast op deze dienst.

Bij de overname door de Etat Belge in 1897, werd de exploitatie nog gedurende anderhalf jaar verder door de GCB uitgevoerd, doch de eerste zwaardere Etat Belge machines verschenen op de lijn en werden de machines naar verschillende ondergeschikte Etat Belge stelplaatsen afgevoerd. Hier werden ze dan ingezet in de lichtere doorgaande goederendienst en hier zouden ze nog gedurende vele jaren uitstekende diensten verzekeren. De vijf machines overleefden de eerste wereldoorlog en waren bij de eerste telling in 1921 nog alle in het bestand aanwezig. Nochtans zouden ze voor 1924 afgevoerd worden. Of ze in deze locomotieven nog effectief dienst gedaan hebben is niet bekend

Stoomlokomotief GCB 350-355



Loopbaan :	350 - 355 G.C.B.	Kenmerken :		Afmetingen :	
Nummering :	5	Ketel :	10 bar	Totale lengte :	10 175 mm
Effektief bij bouw		Keteldruk :	Belpaire	Lengte chassis :	9 675 mm
Bouwer :	St-Léonard	Type ketel :	mm	Breedte :	1 200 mm
Levering :	1892	Roosterlengte :	mm	Hoogte vloer :	2 250 mm
Ombouw :	-	Roosterbreedte :	2,76 m ²	Hoogte as vd ketel	4 450 mm
Buiten dienst :	1921 - 1924	Roosteroppervlakte :	9,790 m ²	Totale hoogte :	4 800 mm
Asindeling :	D	Verwar. opp. haard :	239	Radstand (totaal) :	1 550 mm
Snelheid :	60 km/h	Aantal vlampijpen :	4 500 mm	Afstand as 1 / as 2	1 700 mm
Aandrijving :	Walschaerts	Lengte vlampijpen :	45/50 mm	Afstand as 2 / as 3	1 550 mm
Type overbrenging :	2 buitenliggende	Diameter vlampijpen :	159,050 m ²	Afstand as 3 / as 4	2 200 mm
Plaatsing cilinders :	520 mm	Verwarmingsopp. pijpen :	169,440 m ²	Oversteek voor :	2 500 mm
Diameter cilinders :	600 mm	Totaal verwarmingsopp :	1 400 mm	Oversteek achter :	1 430 mm
Zuigerslag :		Diameter ketelromp :	25 mm	Diameter drijfwielen :	---
Remming :		Dikte platen haard	10 mm	Diameter loopwielen	50 000 kg
Kompressor :		pijpenplaat		Massa (rijvaardig)	12 750 kg
Debiet :		langsketel		Aslast : 1ste as	12 250 kg
Automatische rem :		Inhoud ritvaardige ketel :		2 de as	12 850 kg
Rechtstreekse rem :		Inhoud stoomruimte :		3 de as	12 750 kg
Handrem :		Oppervlakte stoomafgifte		4 de as	4 915 kg/m
		Stoomrem		Massa /lopende meter	HT 12 m ³
		Schroefrem		Type tender :	

Grand Central Belge

Sneltrainlocomotieven 138 - 147 .

Voor het uitgebreide reizigersnet had de ingenieur Urban voor de GCB al in 1866 sneltrainlocomotieven laten ontwikkelen met drijfwielen van 2 100 mm en een snelheid van 100 km/h. Na een eerste levering van 14 machines, waren er in 1873 nogmaals 7 bijkomende machines door Couillet gebouwd. Doch het snelle reizigersverkeer bleef stijgen en daarom kwam er nog een derde bestelling : in 1875 werden nogmaals 10 machines aangekocht, doch voor deze locomotieven maakte men gebruik van de ervaringen bij de vorige locomotieven en zou men verschillende verbeteringen aanbrengen. Vooral de trekkracht vormde een probleem en daarom werd de toch wel geringe massa verhoogd en haalde men nu een - nog wel geringe - aslast van 12 500 kg, tegen slechts 11 700 kg voor de vorige machines. Anderzijds werd de vacuumrem op de locomotief behouden, maar al bij de constructie werd de gewone Westinghouse-rem voorzien. Hierdoor konden de machines dan ook met Etat Belge materieel rijden. De bestelling van deze machines gebeurde in twee bouwschijven van elk vijf machines en opnieuw werd Couillet met de constructie belast. Vermelden we nog dat de Franse maatschappij du Midi in dezelfde periode gelijkaardige, afgeleide machines in dienst stelde.

De machines 138 - 144 werden in 1876 geleverd, de drie laatste locomotieven verlieten de fabriekspoorten in 1877. Deze laatste bouwreeks werd voor het grootste gedeelte gebruikt, samen met hun voorgangers. Ze waren te Antwerpen, Leuven en mindere mate Hasselt gestationeerd en deze drie plaatsen bakende ook hun inzetgebied voor het grootste gedeelte af. Vanuit Leuven werden ook enkele treinen naar Wavre en Ottignies gereden en op deze verbinding reden de locomotieven van de besproken bouwreeks ook over Etat Belge lijnen door naar Brussel-noord.

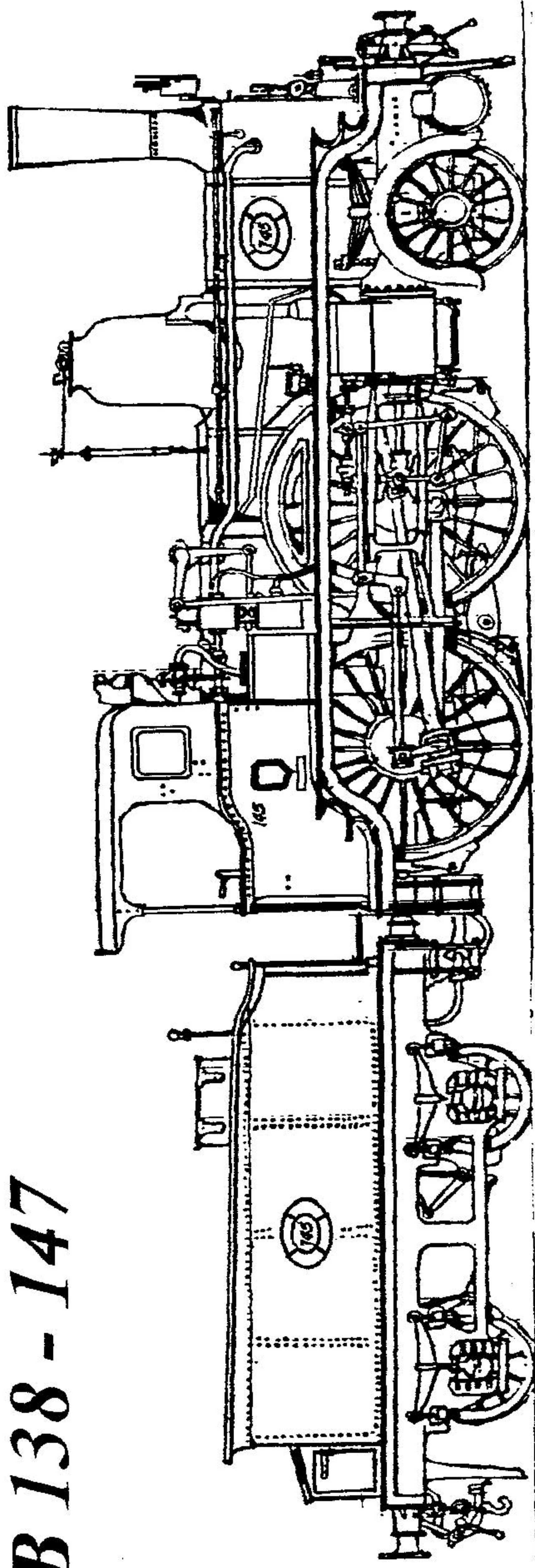
Gedurende de ganse GCB periode bleven de machines ingezet voor de lichte, snelle reizigerstreinen op het eigen stamnet, meestal in het noorden van het land. Vanaf ca. 1885 verplaatste de inzet zich gedeelte naar de minder zware lijnen en werden op dat ogenblik de treinen gereden vanuit Antwerpen naar Roosendaal, via Turnhout naar Tilburg en via Neerpelt naar Eindhoven.

Bij de overname door de Etat Belge bleven deze diensten bestaan : wel werden de machines omgebouwd naar de Etat Belge normen. Zo waren er wijzigingen aan de reminstallatie en kregen ze een volwaardige automatische rem, werd de treinverwarming met stoom ingevoerd. De stelplaats bleef in een eerste periode nog steeds Antwerpen en naast de diensten in de Antwerpse Kempen naar Tilburg, werden de locomotieven nu meer gebruikt op Etat Belge lijnen en waren er verschillende treinen voorzien vanuit Brussel-noord naar Antwerpen-zuid en naar Roosendaal.

Omstreeks 1905 werden de machines uit de hoogwaardige diensten teruggetrokken en kwamen ze in kleinere stelplaatsen terecht. Zo zijn er stationeringen te Eeklo bekend. Hier verzekerden ze de doorgaande treinen tussen Gent en Brugge via Eeklo, met enkel tussenhalt te Eeklo en Maldegem. Ook op de rechtstreekse lijn tussen Gent en Oostende / Blankenberge werden de machines gebruikt. In 1911 waren er nog zes van de 10 machines aanwezig. Nog voor de eerste wereldoorlog verdwenen de meeste machines, slechts de 140 overleefde de oorlogsperiode, was in 1921 nog steeds in het effectief aanwezig, doch werd korte tijd later definitief afgevoerd.

Stoomlokomotief GCB 138 - 147

Type Urban



Loopbaan :	138 - 147 G.C.B.	Kenmerken :		Afmetingen :	16 730 mm
Nummering :	10	Ketel :		Totale lengte :	16 250 mm
Effektief bij bouw		Keteldruk :	8 bar	Lengte chassis :	
Bouwer :	Couillet	Type ketel :	Crampton	Breedte :	1 800 mm
Levering :	1876 - 1877	Roosterlengte :	mm	Hoogte as vd ketel	1 950 mm
Ombouw :	-	Roosterbreedte :	mm	Totale hoogte :	4 270 mm
Buiten dienst :	1921 - 1924	Roosteroppervlakte :	1,680 m ²	Radstand (totaal) :	5 000 mm
Asindeling :	1'B	Verwar. opp. haard :	7,090 m ²	Afstand as 1 / as 2	2 700 mm
Snelheid :	100 km/h	Aantal vlampijpen :	223	Afstand as 2 / as 3	2 300 mm
Aandrijving :		Lengte vlampijpen :	3 310 mm	Afstand as 3 / as 4	-- mm
Type overbrenging :	Stephenson	Diameter vlampijpen :	45/50 mm	Oversteek voor :	1 350 mm
Plaatsing cilinders :	2 buitenliggende	Verwarmingsopp. pijpen :	98,540 m ²	Oversteek achter :	1 535 mm
Diameter cilinders :	440 mm	Totaal verwarmingsopp :	105,630 m ²	Diameter drijfwielen :	2 100 mm
Zuigerslag :	660 mm	Diameter ketelromp :	1 286 mm	Diameter loopwielen	1 200 mm
Remming :		Dikte platen haard	pijpenplaat	Massa (rijvaardig)	37 200 kg
Kompressor :	Westinghouse enkel	Inhoud ritvaardige ketel :	langsketel	Aslast : 1ste as	12 200 kg
Debiet :	--	Inhoud stoomruimte :		2 de as	12 500 kg
Automatische rem :	Westinghouse	Oppervlakte stoomafgifte		3 de as	12 500 kg
Rechtstreekse rem :	Stoomrem			4 de as	-- kg
Handrem :	Schroefrem			Massa /lopende meter	2 225 kg/m
				Type tender :	HT 7,5 m ³

Stoomlocomotieven type 72

ex G 7²

Gelijktijdig met de locomotieven reeks G 7¹ met gewone enkelvoudige expansie, werd een identiek type ontworpen. De G 7² onderscheidde zich van het vorige type dat het compound machines werden met twee buitenliggende cilinders. De reeks werd in dienst gesteld vanaf 1893 en de bouw duurde meer dan 20 jaar verder tot in 1916. De machines waren vooral bestemd voor de lichte bedieningstreinen over het ganse Pruisische net en door hun geringe aslast konden ze alle lijnen berijden. Van deze machines kwamen er na de eerste wereldoorlog ca. 140 machines naar België. Doch hierbij ging ten minste één locomotief over naar de Nord Belge. De volgende tabel geeft een overzicht aangaande de bouwers van deze machines :

	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903
Union										
Hohenzollern										
Vulcan	1	2	2	1	4	3	1		2	
Henschel					22	1	3	5	4	3
Schichau										
Hanomag		1		2	5	2	3	6		4
Linke								2	1	1
Schwarzkopff									3	
Orenst. & Kopp										
Humboldt										

	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910	1911	1914	1916
Union				2						
Hohenzollern				2						
Vulcan										
Henschel			1	18	2	6		3		
Schichau	1	1	1							
Hanomag		1	3	9	4	1	3			
Linke				2			2		1	4
Schwarzkopff										1
Orenst. & Kopp							2			
Humboldt							2			

Bij aankomst van de 151 locomotieven reeks G 7¹ en de 139 machines reeks G 7² werd er geen onderscheid gemaakt bij de inzet en kwamen beide typen locomotieven gemengd in de verschillende stelplaatsen. Pas vanaf 1922 / 1923 zou men een onderscheid gaan maken tussen de locomotieven en werden de machines dan weer in één stelplaats geconcentreerd per type. Gedurende de ganse loopbaan van deze machines - deze liep tot bij de tweede wereldoorlog. Waren er vier welomlijnde inzetgebieden : namelijk het havenverkeer in Antwerpen en Gent en de industriële bekkens van Charleroi en het Centre (Haine-St-Pierre). De volgende tabel geeft een overzicht over de inzet van de (latere) typen 72 :

	FGZH	GT	FTM	FNSD	FNND FNDM	FTL	LMG	FMY	FBC	FLU	LNC
1922		36	6	39	6	8	11	13			
1923		40	9	10	64			28	3	7	
1924		30	6	13	69			39	16	9	
1925		22	7	13	49			25	8	14	
1926		(26)	5		39			16	9	14	
1927		7			26			3	3	13	
1928		6		(t71)	24			5	4	7	
1929	11	10			24			9	9	6	
1930	13	14			27			10	9	10	
1931	7	1			19			7	11	4	13
1932	7				11			5	7	2	10
1933	7				9			2	4	1	8
1934	7				12			2	3		5
1935	7				11			1	5		9
1936	8				8				11		10
1937	10				13				6		9
1938	7				6				5		8
1939	6				5	1		8	1		1
1940					2				1		

	FY	FBM	LPT	LJ	FGH	FLS	FR	FSR	FSU	FTY	MBX
1922											
1923											
1924											
1925											
1926											
1927											
1928											
1929											
1930			9								
1931				3							1
1932				4							
1933				3							
1934				2							
1935				2				7	1	8	
1936	1	9		2	12			5	1	9	
1937	1	8			10	6	2	5	2	12	
1938	1	9			9	5	6	4		3	
1939	1	7			6	1	1	4			
1940	1	2			6		2	3			

Als we even de vier grote inzetgebieden beschouwen, kunnen we zeggen dat vooral Antwerpen een uitgebreide inzet kende gedurende de ganse periode tussen beide wereldoorlogen. Daar waar te Antwerpen-zuid vooral de machines type 71 tot inzet kwamen in de verbindingen naar Muizen, Boom en Puurs / Willebroek, had Antwerpen-noord (later Antwerpen-Dam) een zeer uitgebreid bestand. De machines verzekerden niet alleen de bedieningstreinen tussen de vormingsstations onderling, maar ook de treinen naar de verschillende kaaien. In de lichte goederendiensten reden ze treinen naar Essen / Roosendaal, Lier / Herentals en voor doorgaande diensten naar Muizen en Leuven. Ook de aankomst van sterkere machines zou niet dadelijk leiden tot een vermindering. Pas vanaf 1938 zouden de diensten zeer snel achteruit gaan, doch bij het uitbreken van de tweede wereldoorlog bleef er nog een inzetreeks van 2 machines, die nog tot in 1941 - jaar van afgifte - verder duurde.

De Gentse stelplaats **Zeehaven** kreeg pas in de loop van 1928 een groter aantal machines type 72 op stal : hier werden ze vooral gebruikt in de lokale dienst naar Merelbeke en vooral de vele diensten in de kanaalzone, maar ook naar Zelzate en Eeklo. Verder waren er ook enkele diensten naar Moerbeke. Vermelden we nog dat **Merelbeke** vooral typen 71 in dienst had. De inzet in het Gentse duurde tot in 1939.

Ander hoofdinzetgebied was de streek tussen Charleroi en Haine-St-Pierre : te Charleroi waren hier **Montignies, Luttre, Lodelinsart** : deze drie stelplaatsen bedienden alle lokale bedieningen rondom Charleroi en hadden een vrij uitgebreid inzetgebied waarbij in een eerste periode was het vooral de stelplaats **Montignies** die een groot gedeelte van het verkeer ten oosten en noord-oosten van Charleroi bediende. Zo kwamen de typen 72 - in een gemengde reeks met de typen 71 - tot in Tamines, Ermeton, Ottignies, en het voorstadsverkeer. Te Lodelinsart daarentegen werd de inzet volledig verzekerd door machines type 71. In een eerste periode tot in 1924 waren er ook diensten vanuit **Mariembourg** (naar Vireux-Molhain, Couvin en Walcourt) en **Tamines** (naar Ronet en Montignies). In 1930 werd de situatie in deze streek veranderd en werd een groot aantal machines geconcentreerd te Monceau : Luttre verloor alle diensten en Montignies gaf de treinen in het oosten van de agglomeratie af. Vanaf 1932 zou deze inzet te Montignies volledig afgebouwd worden en ook te **Luttre** verdwenen de typen 72. Maar ook te **Monceau** zouden de typen 72 geleidelijk vervangen worden door de sterkere machines type 80 en later type 81 en in 1939 bleef er nog slechts één enkele dienst over voor de hulptrein.

In de tweede inzetplaats in deze streek - nl. **Haine-St-Pierre** - zouden de machines G 7² hun loopbaan beginnen en na hun aankomst in ons land - samen met de typen G 7³ - voor het grootste gedeelte naar de stelplaats van La Louvière gaan. In 1922 werden in een gemengde reeks niet minder dan 36 machines ingezet : ze hadden een groot inzetgebied en bereikten - in lokale bedieningen - plaatsen als Luttre, Manage, Piéton, Mons, St-Ghislain en Erquelines. Gedurende een viertal jaren bleef deze uitgebreide reeks bestaan, doch vanaf 1926 werd de inzet gesplitst : de typen 71 en 72 werden in eigen reeksen gebruikt, terwijl het type 73 inmiddels afgesteld werd en korte tijd later definitief afgevoerd werd. In 1926 waren er nog 26 inzetdagen, een jaar later was de inzet beperkt tot een 15 plandagen waarvan er 7 gereden werden door de compound-machines type 72. Deze inzet zou gedurende de volgende jaren geleidelijk stijgen, , maar in het begin van 1931 werd de inzet op enkele maanden tijd volledig afgebouwd : reden was de massale aankomst van typen 81 in de streek en het feit dat een deel van de diensten overging op de nieuwe inzetplaats **Piéton**. Hier werd een inzetreeks met 9 plandagen opgesteld voor het type 72. Ze verzekerden hier alle diensten in de driehoek Monceau , Piéton / Manage en Haine-St-Pierre met uitlopers naar Braine-le-Comte. Na een jaar was ook deze dienst verleden tijd en gingen de meeste locomotieven de nieuwe dienst te Gent-Zeehaven rijden.

In deze streek was er nog een andere stelplaats die gedurende de ganse periode tot 1940 typen 72 in depot had : het was **Braine-le-Comte**. De eerste machines kwamen begin 1923 naar deze stelplaats, nadien was er een reeks die zeer sterk zou schommelen naar de periode : gemiddeld waren er 9 machines in deze reeks en vanaf 1933 zou de inzet geleidelijk aan afnemen. Deze centraal gelegen stelplaats midden een aantal lokale lijnen, zou de inzet van de typen 2 sterk laten uitdeinen : zo waren er goederendiensten naar Lessines, Ath, Jurbise, maar ook naar Manage en via Clabecq ook naar Tubize. Ook in deze stelplaats werden de reeksen van het type 71 en 72 in 1927 gesplitst en voorzag men nog 3 à 5 diensten voor het type 72. Doch tijdens de volgende jaren verdwenen de typen 71 en namen de zuster machines steeds meer diensten over. Vanaf 1932 daalde de inzet tot 3 à 5 machines en na een laatste opflakking bij de reorganisatie van de diensten in 1935, doofde de inzet zeer snel uit. In 1939 bleef nog slechts één enkele dienst over voor de hulptrein van de stelplaats.

Naast de boven genoemde inzetplaatsen, zou het lot van het type 72 sterk afhangen van de behoeften en vooral de druk vanuit de directie. De compound-machines waren immers niet erg geliefd bij het personeel en het rijden benodigde een vergrote aandacht. Hierdoor werd het type 71 bevooroordeeld en bleven vanaf 1925 de typen 72 bij voorkeur afgesteld. Hierdoor kregen we regelmatig inzet-gemiddelden van 50 op de 139 locomotieven. Doch daar de machines zuinig in gebruik waren, werd tussen 1929 en 1931 aangedrongen op een vernieuwde inzet voor de afgestelde machines. In 1935 gebeurde een nieuwe, veel uitgebreidere reorganisatie, dit zelfs in een periode dat de machines afgeschreven werden en de eerste schrappingen optraden. Antwerpen, Gent, Monceau en Braine-le-Comte bleven de voornaamste en constante steunpunten in het gebruik.

In 1930 werden een vijftal locomotieven overgebracht naar **Jemelle** en hier werden ze gebruikt in de lokale goederendiensten naar Dinant en Liège via Rivage. De dienst ging door tot in 1936. Een tweede stelplaats in de Ardennen werd **Bertrix** : twee locomotieven gingen naar deze stelplaats en één locomotief werd te Bastogne gebruikt voor de treinen naar Libramont en Gouvy. Deze dienst hield het slechts een jaar uit.

Tussen 1935 en 1937 werden de overgebleven typen 72 (samen met het type 71) verdeeld over het ganse net, waarbij niet minder dan 8 kleinere stelplaatsen in contact kwamen met dit type. **Schaarbeek** werd een nieuw steunpunt in de afvoerdienst vanuit de Antwerpse haven : de inzetreeks verzag diensten voor een vijftal machines en deze verzekerden voor het grootste gedeelte de diensten tussen de vormingsstations van Schaarbeek, Muizen en Antwerpen-noord. Even later kreeg ook nog een tweede Brusselse stelplaats de typen 72 in depot, nl. **Brussel-zuid**. In een eerste periode waren er 8 à 9 machines nodig en ze reden vooral diensten binnen de Brusselse agglomeratie, maar ook treinen naar Braine-le-Comte en Geraardsbergen. Op de vooravond van de wereldoorlog was de inzet gedaald tot 2 inzetdagen.

Oost- en West-Vlaanderen werd voor het eerst in contact gebracht met deze machines : de grootste inzet werd opgetekend vanuit de stelplaats Aalst, waarbij de machines gebruikt werden vanuit de inzetplaats **Moerbeke**. Hier reden ze op de lokale lijnen met als bestemmingen Gent, St-Niklaas en verder ook naar Dendermonde. Doch daar het vrachtvervoer in deze streek sterk afnam, werd de inzet al in 1938 afgesloten. Slechts één locomotief bleef nog een tijdje achter voor reserve-diensten.

In 1937 ontstond er ook een kleine reeks te Brugge, hier verzekerden de typen 72 de rangeringen in de uitbreidende haven Zeebrugge en de verbindingstreinen Brugge - Zeebrugge. Gedurende een korte periode werden ook de bedieningstreinen naar Oostende, Blankenberge en Knokke bediend. Laatste stelplaats in deze streek was Ieper : hier werden twee machines gestationeerd en was er één dienst voorzien, dit voor een bedieningstrein naar Poperinge en het grensstation Abeele.

Naast deze inzet werden er nieuwe bestanden opgebouwd in drie betrekkelijk belangrijke stelplaatsen : St-Ghislain kreeg in 1935 een vrij uitgebreid effectief en werden er 12 machines gebruikt. Hier zorgden ze voor de verbindingstreinen tussen Mons en St-Ghislain, reden ze ook bedieningstreinen naar Valenciennes, Blaton en op de kolenlijnen vanuit Dour. In 1938 ging een groot gedeelte van deze treinen dan weer over op de vrijgekomen typen 81 en werden de lichtere locomotieven gebruikt op de lokale verbindingen.

Verder werd een uitgebreide reeks opgesteld te Tournai : hier werden 8 tot zelfs 12 machines gebruikt en ook hier werden vooral lokale goederentreinen gesleept : voornaamste bestemmingen waren hier Moeskroen, St-Ghislain en de kleinere lijnen in de omgeving. Laatste inzetplaats was Baulers : hier werd in 1935 een minimale reeks met één plandag opgesteld, dit vooral voor de stationsrangeringen. Deze inzet werd al in 1937 opgegeven.

Bij het begin van de tweede wereldoorlog bleven er nog 25 machines over. Zoals reeds gezien, werd de schrapping in 1935 ingeluid en kregen we de volgende situatie voor 1940 :

1932 :	1 locomotief na ongeval	locomotief 7268
1935	30 locomotieven	
1936	9 locomotieven	
1937	38 locomotieven	
1938	4 locomotieven	
1939	31 locomotieven	
1940	1 locomotief	

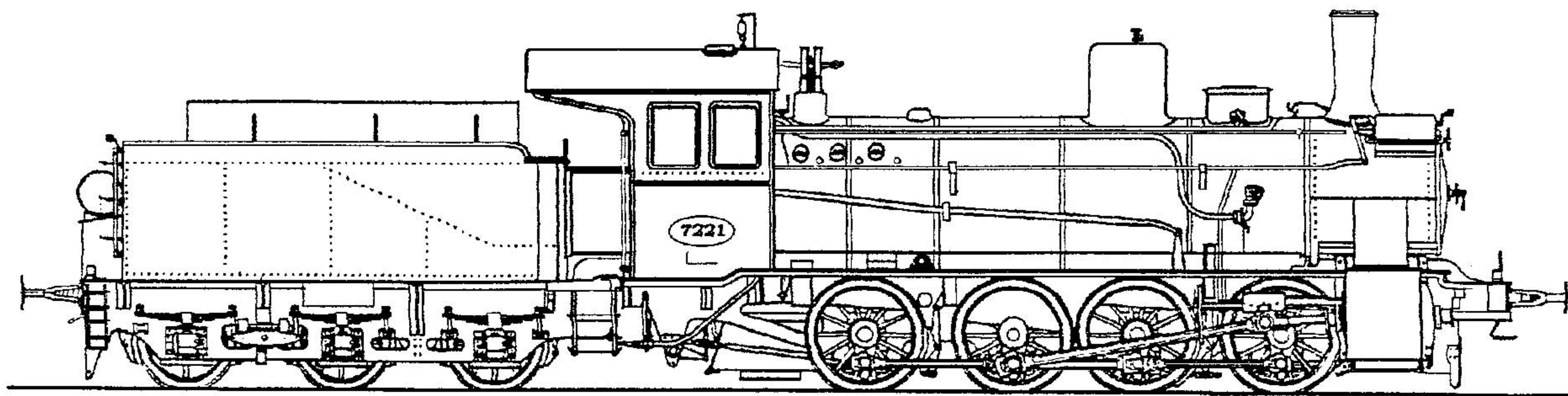
Daar de machines te licht waren voor de transporten en gezien hun leeftijd, werd beslist om deze machines voorlopig in België te houden. Tijdens de eerste oorlogsperiode bleven de meeste machines in de Antwerpse agglomeratie, dit echter in nieuwe stelplaatsen : te Antwerpen-zuid vervingen de de opgevorderde zuster machines type 71 en verzekerden hier de bediening van de zuidelijke havengebieden. Hier werden 4 machines gebruikt. Antwerpen-Dam en Berchem behielden beide één dienst voor de typen 72, meestal rangeerden deze machines in de stelplaats zelf.

Anderzijds kreeg ook Montignies terug contact met de machines en er werd een inzet voor twee machines voorzien. En zou tot de derde afgiftegolf duren eer de 25 machines toch opgeëist werden en eind 1942 verlieten alle machines van de NMBS het land. Enkel de ex Nord Belge machine bleef in ons land achter.

De 25 locomotieven werden in eerste instantie in de nabijgelegen stelplaats in Duitsland gebruikt maar zouden zeer vlug naar meer oostelijke bestemmingen uitwijken. Na de bevrijding zouden niet minder dan 22 van de 25 afgevoerde machines vermist blijven. Voor het grootste gedeelte werd nadien de verblijfplaats teruggevonden : 10 locomotieven verbleven in Polen en vormden er nadien het type Tp2 en stonden nog tot in de zestiger jaren in dienst. Drie andere machines bleven in Tsecho-Slawakije en stonden hier enkele jaren in dienst. Ook in Oost-Duitsland bleven vier typen 72 achter en deden er dienst tot in de beginjaren vijftig. Opmerkelijk is ook het feit dat twee machines in het "Westers" land Oostenrijk achterbleven en hier nog enige tijd dienst deden. Nochtans kwam de repatriëring niet tot stand en in 1952 werden deze typen 72 "in de vreemde" gesloopt.

Opmerkelijk was wel dat er slechts één enkele locomotief dadelijk na de oorlog terugkwam : dit was het geval voor de 7221 die in 1945 naar ons land kwam en - samen met de analoge locomotief van de Nord Belge - vanuit Liège ingezet werd. De Nord Belge machine was nog ingedeeld als type 75, nummer 7536. Bij de hernummering in 1946 werden er nog 27 nummers voorzien voor het type 72, nl van 72.001 tot 72.027. Nochtans werden enkel de 72.001 en 72.004 effectief hernummerd. Ze reden nog slechts sporadisch - buiten reeks - in de Luikse agglomeratie gebruikt. Half 1946 eindigde de dienst, doch beide locomotieven bleven nog tot in 1948 afgesteld. De 72.001 werd nog gebruikt als verplaatsbare stoomketel.

In juni 1950 kwamen nog zes machines in aanmerking voor een repatriëring naar België : nl. twee machines die al meer dan vijf jaar in West-Duitsland afgesteld , verder de machines in Oostenrijk en Tsecho-Slowakije . Met de beide laatste landen werd een overeenkomst gesloten dat ze ter plaatse gesloopt zouden worden. De Duitse machines kwamen nog naar België over, doch door de lange afsteltijd en de grote ouderdom zouden ze nooit hersteld worden en in september 1950 werden ze definitief afgevoerd. Op papier kregen ze nog de nummers 72.005 en 72.006.



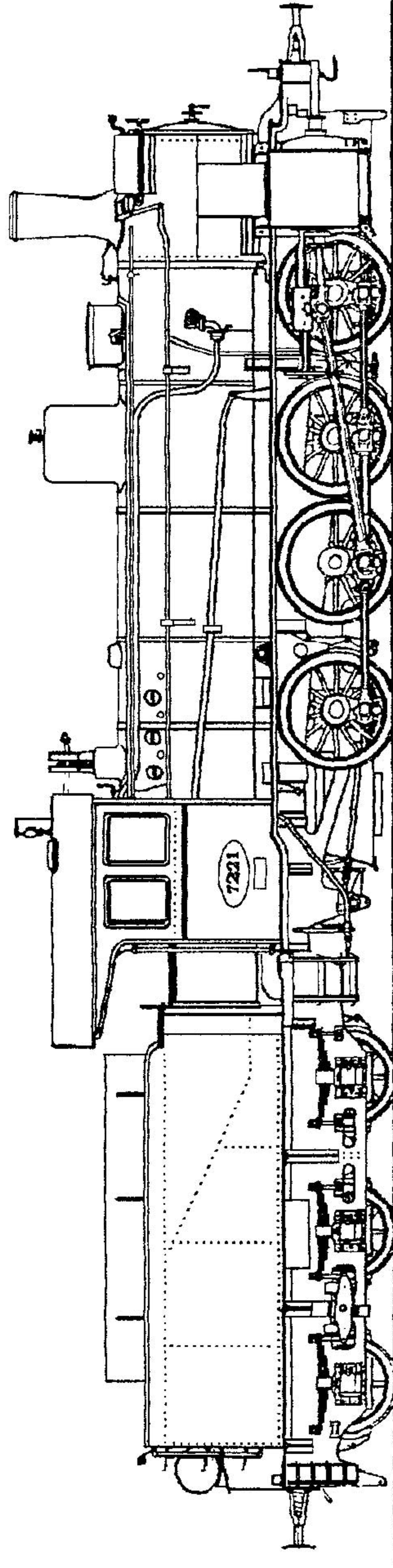
Stoomlocomotief type 72

D

Goederreinlocomotief

ex KPEV G 7²

Linke : 13
 Henschel : 48
 Vulcan : 18
 Hanomag : 44
 Schichau : 3
 Union : 2
 Hohenzollern : 2
 Schwarzkopff : 4
 Orenstein & K. : 2
 Humboldt : 2



Loopbaan :

Nummering : 7201 - 7342
 Effectief bij bouw : 72.004 - 72.006
 Effectief bij Etat Belge : ca. 1 600
 Bouwer : Zie boven

Levering : 1893 - 1909

Ombouw : ---

Buiten dienst : 1950

Asindeling : D

Snelheid : 50 km/h

Aandrijving : Compound / 2 cilinders

Type overbrenging : Walschaerts

Plaatsing cilinders : 2 buitenliggend

Diameter cilinders : 750 / 530 mm

Zuigerslag : 630 mm

Remming : enk Westinghousepomp

Compressor :

Debiet :

Automatische rem : Oerlikon

Rechtstreekse rem : Stoomrem

Handrem : Schroefrem

Ketelkenmerken :

Keteldruk : 12 bar
 Type ketel :
 Roosterlengte : 2 250 mm
 Roosterbreedte : 1 000 mm
 Roosteroppervlakte : 2,25 m²
 Verwar.opp. haard : 10,32 m²
 Aantal grote vlampijpen : ---
 Diameter gr vlampijpen : ---
 Opp. grote vlampijpen : ---
 Aantal kleine vlampijpen : 222
 Diameter kl vlampijpen : 45 / 50 mm
 Opp. kleine vlampijpen : 128,67 m²
 Lengte vlampijpen : 4 100 mm
 Verwarmingsopp. pijpen : 128,67 m²
 Totaal verwarmingsopp : 138,99 m²
 Oververhittingsopp. : ---
 Diameter ketelramp : 1 530 mm
 Dikte pijpenplaat : 25 mm
 Dikte langsketel : 16 - 19 mm
 Inhoud ritvaardige ketel : 4,850 m³
 Inhoud stoomruimte : 2,150 m³
 Oppervlakte stoomafgifte : 8,20 m³

Afmetingen :

Totale lengte : 10 220 mm
 Lengte chassis : 9 645 mm
 Breedte : 2 800 mm
 Hoogte as ketel : 2 200 mm
 Hoogte (totaal) : 4 260 mm
 Radstand (totaal) : 4 500 mm
 Afstand tussen assen : 1 550 mm + 1 350 mm + 1 600 mm
 Oversteek voor : 2 440 mm
 Oversteek achter : 2 665 mm
 Diameter drijfwielen : 1 250 mm
 Diameter loopwielen : ---
 Massa (rijvaardig) : 52 900 kg
 Aslast : 1ste as : 13 100 kg
 2 de as : 13 200 kg
 3 de as : 13 500 kg
 4 de as : 13 100 kg
 5 de as : ---
 6 de as : ---
 Massa /lopende meter : 5 180 kg/m
 Gekoppeld aan tender : type 30

Stoomlocomotieven type 73

ex G 7³

Toen de reeks G 7² ontwikkeld werd, werd dadelijk de geringe snelheid als voornaamste hindernis ondervonden. Vooral op de slecht onderhouden zijlijnen zouden de locomotieven met vier gekoppelde assen dikwijls ontsporen en daarom moest de snelheid nog verminderd worden. Daarom besliste men om een test te wagen om op de machines een loopas vooraan aan te brengen en zo de loopeigenschappen te verbeteren. Voor deze wijziging werd wel het onderstel grondig gewijzigd en aangepast, maar zowel de ketel als het mechanisme - met twee buitenliggende cilinders in compoundwerking - werd volledig van de reeks G 7² overgenomen. Vanaf 1893 werden deze machines reeks G 7³ dan gebouwd, doch al dadelijk zag men dat de machine nog slechtere eigenschappen had : door de vermindering van de aslast was zowel de trekkracht als de stabiliteit verder achteruit gegaan en daarom werden tussen 1873 en 1876 slechts 15 machines gebouwd. Nochtans zou men later een nieuw inzetgebied vinden : op de hoofdlijnen was een machine nodig met hogere snelheid voor de bedieningstreinen en hier zou de aslast minder een rol spelen. Daarom werden nog twee verdere bouwschijven besteld en resp. in 1907 en vanaf 1917 gebouwd.

Na de eerste weeldoorlog kreeg België door het verdrag van Versailles 11 dergelijke machines toegewezen, twee uit de eerste bouwreeks, drie uit de bouwreeks van 1907 en de rest werd gebouwd in 1917, in voorbereiding van de eerste wereldoorlog. De meeste machines uit deze reeks waren trouwens tijdens deze oorlog al in Belgische stelplaatsen bedrijvig voor bevoorradingstreinen van de Duitse troepen;

Alle machines werden dadelijk na de overname te Haine-St-Pierre - samen met de zuster machines reeksen G 7¹ en G 7² - gestationeerd. Al deze locomotieven werden in verschillende inzetreeksen - met 36 plandagen - gebruikt. Ze werden vooral in de lokale goederen-dienst gebruikt en voor deze bedieningstreinen bereikten ze verschillende bestemmingen in het Centre. Zo waren er treinen naar Luttre, Piéton, Manage, Mons, St-Ghislain, maar ook op meer landelijke lijnen naar Fauroeux, Erquelinnes en zelfs Chimay. Naast deze treinen reden ze ook talrijke kolentreinen vanuit de verschillende mijnzetels naar de vormingsstations. Ook in België voldeed deze - toch wel beperkte - reeks niet volledig en al vlug zouden de eerste machines terzijde gezet worden. Bij de type-indeling werden ze dan het type 73 en werden ze genummerd vanaf 7356 tot 7380. Tijdens de zomerregeling van van 1925 waren nodig een vijftal machines ritvaardig, maar reden slechts nog onderschikte diensten en enkele rangeringen in de stelplaats. Tussen 1926 en 1929 werden de machines dan definitief afgevoerd, de 7356 was de laatste die in november 1929 uit het bestand geschrapt werd. Nochtans zouden de machines nog langere tijd te Haine-St-Pierre afgesteld blijven en zorgen voor reserve-onderdelen voor het type 72

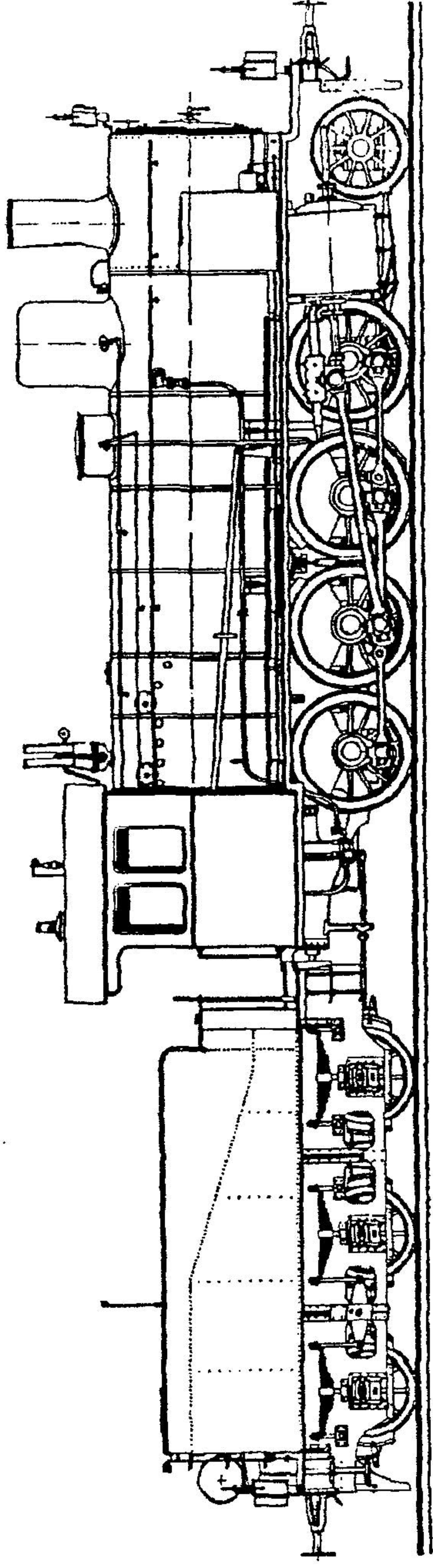
Stoomlocomotief type 73

I'D

Locomotief voor gemengd gebruik .

ex KPEV G 7^s

Esslingen : 3
 Maffei : 3
 Krauss : 3
 Hanomag : 2



Loopbaan :

Nummering : 7356 - 7380
 Effectief bij bouw : ---
 Effectief bij Etat Belge : 15 + 70
 Bouwer : 11
 Esslingen, Maffei, Krauss
 Hanomag
 1895 - 1917

 1926
 1'D
 70 km/h
 Compound / 2 cilinders
 Walschaerts
 2 buitenliggend
 750 / 530 mm
 630 mm
 enk Westinghousepomp
 Oerlikon
 Stoomrem
 Schroefrem

Ketelkenmerken :

Keteldruk : 12 bar
 Type ketel : ---
 Roosterlengte : 2 310 mm
 Roosterbreedte : 1 000 mm
 Roosteroppervlakte : 2,31 m²
 Verwar. opp. haard : 10,80 m²
 Aantal grote vlampijpen : ---
 Diameter gr vlampijpen : ---
 Opp. grote vlampijpen : 235
 Aantal kleine vlampijpen : 45 / 50 mm
 Diameter kl vlampijpen : 133,20 m²
 Opp. kleine vlampijpen : 4 100 mm
 Lengte vlampijpen : 133,20 m²
 Verwarmingsopp. pijpen : 144,00 m²
 Totaal verwarmingsopp : ---
 Oververhittingsopp. : 1 530 mm
 Diameter ketelromp : 25 mm
 Dikte pijpenplaat : 16 - 19 mm
 Dikte langsketel : 5,980 m³
 Inhoud ritvaardige ketel : 2,930 m³
 Inhoud stoomruimte : 8,32 m³
 Oppervlakte stoomafgifte

Afmetingen :

Totale lengte : 9 933 mm
 Lengte chassis : 9 358 mm
 Breedte : 2 800 mm
 Hoogte as ketel : 2 300 mm
 Hoogte (totaal) : 4 280 mm
 Radstand (totaal) : 4 500 mm
 Afstand tussen assen : 2 200 mm + 1 400 m + 1 350 mm + 1 350 mm
 Oversteek voor : 1 518 mm
 Oversteek achter : 2 115 mm
 Diameter drijfwielen : 1 250 mm
 Diameter loopwielen : 1 000 mm
 Massa (rijvaardig) : 49 700 kg
 Aslast : Iste as 6 200 kg
 2 de as 13 600 kg
 3 de as 12 400 kg
 4 de as 12 400 kg
 5 de as 12 300 kg
 6 de as ---
 Massa /lopende meter : 5 000 kg/m
 Gekoppeld aan tender : type 30

Elektrische locomotieven

Type 123 *Deel I*

Bouwgeschiedenis :

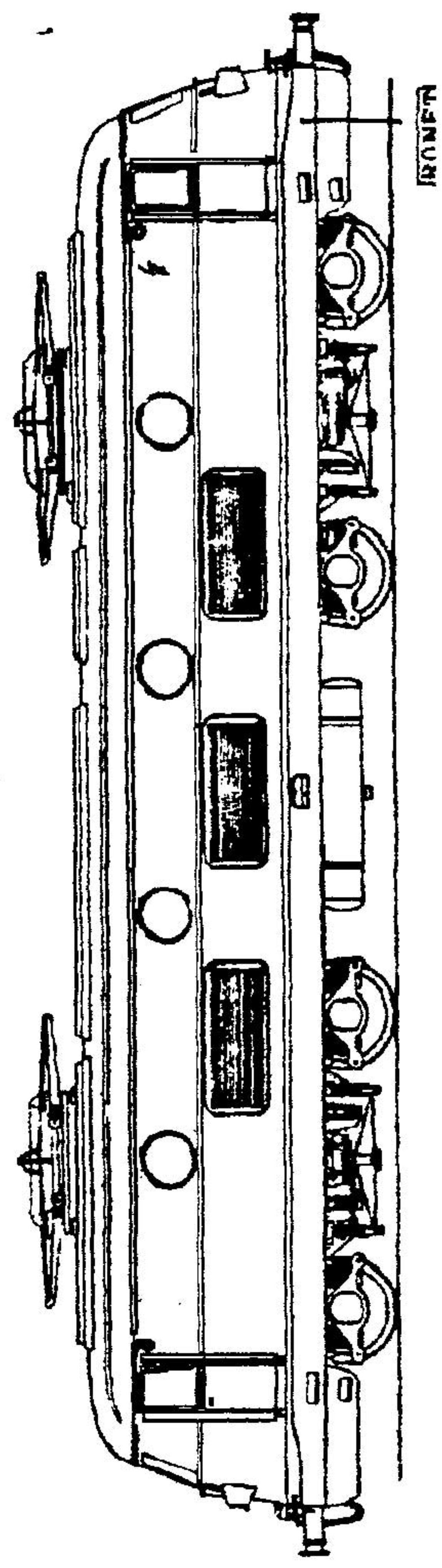
In de vijftiger jaren draaide de elektrificatie van de hoofdlijnen op volle toeren en na de verbindingen Charleroi - Antwerpen en Oostende - Liège - Duitsland, was de verbinding naar Luxembourg nu aan de beurt. Deze belangrijke verbinding kende niet alleen een uitgebreide internationale en binnenlandse reizigersdienst, maar was ook belangrijk bij het zware ertsverkeer met het Lotharings en het Noord-Franse bekken. Voor deze diensten waren een groot aantal locomotieven nodig, meer nog : door de zware en lange hellingen moesten de meeste treinen in dubbel tractie gereden worden. Daarenboven zou ook de energieverdeling voor probleem zorgen daar het aantal tractie - onderstations beperkt was.

Men berekende dat er een 70-tal machines voor deze dienst nodig waren : deze locomotieven zouden instaan voor de doorgaande internationale treinen, de piekuurtreinen in reizigersdienst tussen Brussel en Luxembourg, maar ook voor alle goederentreinen tussen de Antwerpse haven en het vormingsstation van Stockem. Hierbij zou Leuven of Schaarbeek Josaphat als startplaats dienen. Voor de ontwikkeling ging men uit van de kenmerken van de robuuste locomotieven type 122 en men duidde dezelfde constructeurs aan voor de bouw, nl. Brugeoise & Nivelles voor het mechanisch gedeelte en Acec (SEM) voor het elektrisch deel. In het totaal werden 83 machines type 123 besteld.

Tijdens de studie werden verschillende verbeteringen doorgevoerd ten opzichte van een voorgangers : door de verbetering van de isolatie van de tractiemotoren kon het vermogen licht verhoogd worden. Anderzijds werd een recuperatierem ingebouwd : bij deze wijze van remming zou op de lange afdalingen de tractiemotoren gaan werken als generatoren en de energie terugbrengen in het net. Hierdoor zou het verbruik beperkt kunnen worden. Doch in deze periode werkte deze terugvoeding niet en kon enkel energie gespaard worden als een tweede trein in de - betrekkelijke lange - sectie aanwezig was. Deze kon rechtstreeks de opgewekte elektriciteit opnemen, doch de uitwisseling tussen twee tractie-stations was niet mogelijk. Daarom moesten de machines dan ook uitgerust worden met weerstandsremmen om de recuperatierem in alle omstandigheden te laten werken. De afkoeling van de weerstanden (en de tractiemotoren) leidde ertoe dat een versterkte ventilatie. Zo werden - in tegenstelling met het type 122 - de ventilatieroosters onderaan de kast aangebracht en werd de ventilatie versterkt. Hierdoor kregen de typen 123 hun karakteristieke uiterlijk. Verdere verbeteringen zijn de verwarmde (en versterkte) kopruiten en de signalisatielampen voor het rijden in dubbel tractie in het dak. Hierdoor kan de tweede bestuurder zien in welke (elektrische) schakeling de voerende machine rijdt.

Vanaf 1956 werden de nieuwe machines dan ook afgeleverd en tijdens de testritten zouden de typen 123 zich zeer snel als zeer betrouwbare machines gaan aftekenen. Enkel de recuperatierem zou de voornaamste zwakke schakel vormen, dit echter buiten de technische kenmerken van de machines.

Type 123 / Reeks 23



Loopbaan :			
Nummering : voor '71 na '71	122.001 - 123.083 2301 - 2383		
Effektief (bij bouw)	83		
Bouwer kast :	Ateliers Métallurgiques de Nivelles		
Levering :	1955		
Buiten dienst :	---		
Asindeling :	B°B°		
Snelheid (max)	130 km/h		
Remming :			
Kompressor :	2 x Westinghouse 242 VBZ		
Debiet :	1350 l/min		
Automatische rem	Oerlikon FV		
Rechtstreekse rem :	Oerlikon Fd + recuperatierem		
Kenmerken :			
Motoren :			
Bouwer :	Acec Charleroi / EM Gent		
Type :			
Ophanging :	Neusophanging		
Aantal :	4		
Aandrijving :	nokkenas met servomotoren type J.H.		
Uurvermogen :	870 kW		
Doorlopend vermogen :	800 kW		
Overbrenging :	rechte tandwielen vast opgesteld		
Verhouding :	3,107		
Tandwielverhouding	87 / 28		
Ventilatoren :	2 met helicoidale schoepen type "Rateau"		
Generator :	Acec type CV 266		
Batterijen :	80 V / 44 A 54 x Nikkel Cadmium 80 Ah		
Afmetingen :			
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 :	93 300 kg		
Massa (rijvaardig)	23 325 kg		
Aslast : 1ste as	23 325 kg		
2 de as	23 325 kg		
3 de as	23 325 kg		
4 de as	23 325 kg		
Massa /lopende meter	5 180kg/m		
Trekkkracht :	1 880 kW		
Uurvermogen :	1550 kW		
Beschikbaar vermogen			

De veranderingen en ombouw :

De verbouwingen beperkten zich bij de typen 123 vooral bij bedrijfskundige verbeteringen, aan de techniek werden bijna geen wijzigingen aangebracht. Deze beperkten zich vooral tot verbeteringen aan de walsschakelaar voor de aanloop van de tractiemotoren en de bediening hiervan.

Tot in de zeventiger jaren waren er anderzijds geen aanpassingen, op dat ogenblik werden er - vanaf 1972 - twee verbeteringen aangebracht. De eerste is de montage van de dubbele - wit / rode - koplampen, de tweede het aanbrengen van de nodige kabels waardoor de typen 123 in treinschakeling - met één bestuurder - konden rijden. Deze opstelling was mogelijk met twee machines reeks 23, maar ook met de locomotieven type 126 / Reeks 26. Deze aanpassing verliep betrekkelijk snel en was omstreeks 1976 afgesloten. Wel werden beide modificaties niet noodzakelijk gelijktijdig aangebracht zodat er tal van variaties ontstonden.

Ander zwak punt - namelijk de laagliggende ventilatieroosters - werd nadien aangepakt. Hier werden verschillende opstellingen aangebracht, maar geen enkele zou leiden tot behoorlijke resultaten. De oorspronkelijke roosters hadden het grote nadeel dat ze nogal wat stof opzogen. Dit was niet zo schadelijk, doch de machineruimte was op die manier snel sterk vervuild. Doch anderzijds werd er tijdens de winter ook stuifsnieuw aanzogen en dit leidde dan tot diverse kortsluitingen en het uitvallen van de machines. Nadelig hierbij was het feit dat de machines juist op de lijn die de meeste sneeuwdagen kende. In eerste instantie werd dit tegengegaan door het aanpassen van de schakeling van de ventilatoren, zodat deze op koude dagen konden afgeschakeld worden. Anderzijds werden bij een aantal machines nieuwe ventilatieroosters met verticale stijlen ingebouwd. Deze waren minder gevoelig, doch brachten geen echte verbeteringen. Ook het aanbrengen van een vierde ventilatierooster in het bovendeeel van de kast bracht geen bijkomende verbetering en daardoor bleef deze ombouw beperkt tot een aantal locomotieven. Deze ventilatieroosters worden wel nog bij zwaardere schade (ongevallen, ...) gebruikt bij grote herzieningen.

Om dit probleem definitief op te lossen werd de 2302 als proef volledig omgebouwd : deze machine kreeg in het bovendeeel een grote, doorlopende ventilatierooster (die ook bij de reeks 27 ingebouwd werd) en de ronde vensters werden in het onderste gedeelte in de plaats van de oorspronkelijke roosters geplaatst. Proefnemmingen leerden dat deze opstelling wel een (geringe) verbetering met zich meebracht maar dat de kosten te hoog waren om alle machines op die manier te verbouwen. En hierdoor bleef de 2302 een uniek exemplaar.

Verdere verbouwingen waren de krachtiger verwarming van de stuurposten, de verbetering van de stuurtafel en het aanbrengen van een contact voor sonorisatie met de rijtuigen.

Vermelden we nog dat de 123.083 als proef een nieuwe, verbeterde ophanging van de tractiemotoren kreeg en omgenummerd werd in type 124 - nr 124.001 - na tal van testen, ook op hoge snelheid werd deze machine teruggebracht in zijn oorspronkelijke uitvoering . Voor meer uitleg verwijzen we dan ook naar de technische beschrijving bij het type 124. Wel wordt deze machine - 2383 - nu gebruikt als lichterlocomotief te Liège en hiervoor kreeg hij nu aangepaste, hydraulische buffers en deze geven doorlopend een aanduideling van de opdrukkrachten van de locomotief. Oorspronkelijk was deze uitrusting uitwendig aangebracht, doch thans is deze bijkomend in de stuurpost verwerkt.

Schilderingen :

Tijdens de lange loopbaan kenden de typen 123 tal van schilderingen :

Tweekleuren groen :

Oorspronkelijk werd dit type uitgevoerd in de klassieke tweekleurige groene uitvoering, met aluminium sierstrips. Om een onderscheid te maken met de typen 122, kregen ze op de kopwanden een bijkomende V ion deze strips. Deze schildering bleef behouden tot in de midden jaren zestig en de laatste machines verloren deze schildering omstreeks 1972, op het ogenblik dat de nieuwe nummering al toegepast werd.

Eenvormig groen :

Vanaf ca. 1964 werden de locomotieven volledig donkergroen uitgevoerd en deze schildering zou gedurende een grote herziening toegepast worden. Daar deze herziening om de acht jaar doorgevoerd wordt, zou ook de periode van omschildering zolang duren. Deze schildering werd pas in de zeventiger jaren opgegeven en de laatste groene machines verdwenen pas in de beginjaren negentig. Wel werden bij verschillende machines - door overmatige roestvorming - de aluminium sierlatten vervangen door lichtgrijze sierlijnen.

Proefschildering :

Om de zichtbaarheid te verbeteren werd in de zeventiger jaren geopteerd voor een gele veiligheidsschildering en hiervoor werd de 2376 uitgekozen. De machine kreeg een lichtgele kast en er werden vier smalle, horizontale groene sierlijnen in tape aangebracht. Na deze machine werden nog twee verdere machines - de 2355 en de 2380 - effectief volledig geschilderd, waarbij verschillende tinten geel gebruikt werden. Deze machines werden uitvoerig getest en hieruit ontstond de definitieve gele uitvoering. De machines werden al na enkele jaren in de definitieve uitvoering omgeschilderd.

Gele standaard-schildering :

Na de testen zette de nieuwe schildering - gele kast met staalblauwe sierlijnen - aangebracht en gedurende een tiental jaren werd dit de standaard-livrei. Ongeveer de helft van de machines kreeg deze uitvoering, doch thans is ook deze uitvoering definitief vervangen.

Blauwe livrei :

Vanaf 1980 ontstond dan de nieuwe blauwe uitvoering voor elektrische locomotieven en deze bleef bouden voor de periode tot op heden en door deze lange tijdsduur zijn nu alle elektrische machines in deze uitvoering op de sporen. Waarschijnlijk blijft deze livrei ook behouden tot bij de afstelling van de reeks 23 vanaf 2002.

Rangeerdiesellokomotieven reeks 74

Toen de laatste lokomotieven reeks 73 afgeleverd waren, ontstond een nieuwe behoefte om de laatste vierassige machines reeks 72 te Antwerpen-Dam te vervangen. Daarom werd er beslist om nogmaals een nieuwe bouwschijf van 10 bijkomende machines te bestellen. Doch tussen de laatste levering en de bestelling begin 1977 bouwde Cockerill zelf geen dieselmotoren meer en daarom moest men noodgedwongen naar een nieuwe bouwer voor een analoge motor uitkijken. De Gentse firma ABC leverde op dat ogenblik een groot aantal vervangmotoren en daarom zocht men deze firma aan om 10 zes-cilindermotoren type 6 DXC te leveren.

De bouw werd toevertrouwd aan Brugeoise & Nivelles die in zijn vestiging te Nivelles deze 10 machines bouwde, dit met dezelfde kast als de reeksen 82 / 73. Daar de karakteristieken afweken werden ze een nieuwe reeks 74. In augustus 1977 werd de machine 7401 geleverd en de machine werden - net zoals zijn latere zusters - statisch getest te Monceau. De 7401 verzekerde een testrit op 5 augustus 1977 tussen Monceau en Antwerpen-Dam doch wegens enkele defecten en bijregelingen ging de 7401 terug naar BN en deze lokomotief werd als laatste pas in december in het N.M.B.S.-bestand opgenomen.

De serielevering begon dan in september 1977 à rata van twee machines per maand. Alle machines werden gedurende een paar dagen te Monceau getest en bijgeregeld en gingen dan op eigen kracht naar Antwerpen.

Antwerpen-Dam :

Bij aankomst werden de machines in eerste instantie gebruikt in de inzetreeksen van de reeks 82, met name in de rangeerdienst in de havensecties, maar vooral bij de lokale bedieningen in de Noorderhaven. Door de treinschakeling werden ze hier bij voorkeur voor het slepen van de zware treinen gebruikt. Al vlug vielen de eigenlijke rangeringen weg en werden ze ingezet voor de sleepdiensten tussen Antwerpen-noord en de verschillende havensecties, meestal in treinschakeling.

Na de nodige testritten, werden ook de eerste testen uitgevoerd om de machines reeks 72 in de eerst-overslaghaven Stocatra te vervangen en hiervoor werden de oudere machines gedurende verschillende weken vervangen door eerste de reeks 71, nadien door de reeks 74, zowel alleen als in treinschakeling. Doch beide testen vielen negatief uit en zo bleven de verouderde machines op post en verzeilden alle 74-ers dan voor verschillende jaren in de sleepdiensten.

Pas met de indienststelling van de nieuwe ertshaven te Zandvliet veranderde de inzet voor de reeks 74 zich gedeeltelijk : twee tot drie machines konden hun werkelijke taken nu gaan opnemen en verzekerden de rangeringen in de nieuwe haven en zo konden de 72-ers nu definitief afgesteld worden. De overige machines bleven in de sleepdienst achter en reden vooral treinen naar de petroleumnaties. Tussen 1985 en 1990 kwamen er weer nieuwe taken bij : ter vervanging van de oudere en zwakkere machines reeks 85 werden ze op dat ogenblik gebruikt voor de lokale bedieningstreinen vanuit Antwerpen naar Lier, Herentals, Turnhout en sporadisch ook Mol. Ook de verbinding naar Boom werd geregeld bediend, ter vervanging van de reeks 70. Doch al deze diensten waren vrij onregelmatig.

In 1991 was de ombouw van het rangeerstation Antwerpen-noord zover gevorderd dat de nieuwe indeling kon opgesteld worden. Voor het zware heuvelwerk waren er drie tot vier machines nodig, die vanuit de seinpost per radio moesten bediend worden. Op dat ogenblik verrichtten twee machines reeks 71 het heuvelwerk, doch de drie aanwezige machines waren niet voldoende en te weinig betrouwbaar om nog om te bouwen met afstandsbediening.

Daarom koos men tot de ombouw van de tien machines reeks 74 : groot voordeel bij deze machines was het feit dat de bediening toch al elektro-pneumatisch gebeurde en dat ze volledig koppelbaar waren. Ter gelegenheid van hun grote herziening werden 8 machines dan door CW Salzannes omgebouwd en vormden dan vaste paartjes : één lokomotief werd de "master", de tweede de "slave". De lokomotieven kregen dan drie verschillende bedrijfsmogelijkheden : nl. de gewone bediening door een bestuurder. Deze wordt gebruikt voor het ophalen van de goederentreinen in de inkombundels, de half-automatische bediening, waarbij de gewone ritstand gehandhaafd blijft. De bestuurder blijft op post, maar de volledige trein wordt vanuit de seinpost bediend.

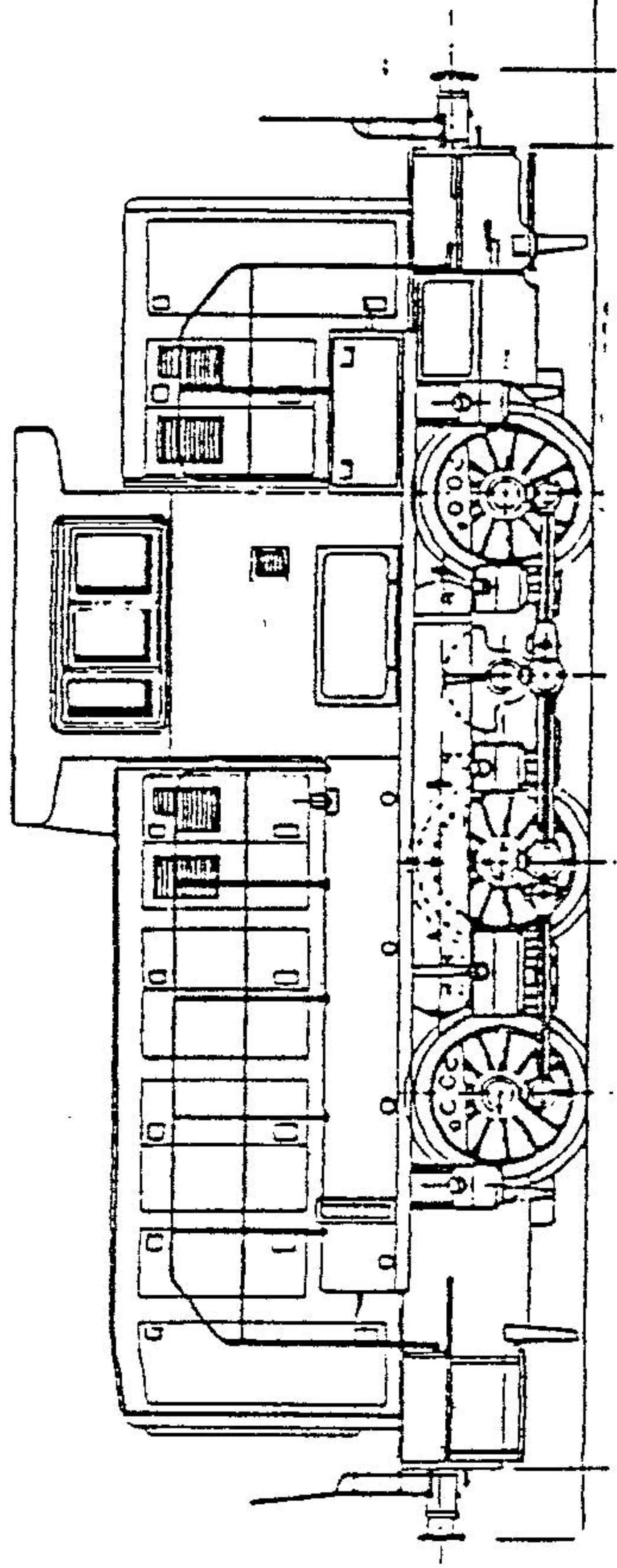
Bij de eigenlijke heuveldienst wordt de lokomotief - op zeer lage snelheid - automatisch bediend, zonder bestuurder. De bestuurder zal zich dan bezig houden met het ontkoppelen van de verschillende reeksen wagens die gesorteerd moeten worden. Bij gewoon rangeerbedrijf worden twee "paartjes" gebruikt voor de heuveldienst in de beide - inkomende en uitgaande - rangeerbundels. Eén bijkomende groep staat reserve of dient voor de aanvoer van de treinen. Bij drukke rangeerperiodes worden de vier paren effectief gebruikt.

De twee nog niet omgebouwde machines - de 7409 en 7410 - worden wild gebruikt in de inzetreeks van de 82-ers, nadien samen met de reeks 73 vanaf 1996. Ze komen ook geregeld voor diverse baantreinen tot inzet.

De toekomst van deze machines is onzeker : waarschijnlijk zullen de boven vernoemde diensten overgenomen worden door de nieuwe diesellokomotieven reeks 77, de machines reeks 74 blijven echter wel nog geruime tijd in dienst.

Nummer	Bouwer	Levering	Stelplaats	Opmerkingen
7401	BN Nivelles	21-06-1977 12-12-1977	-- Antwerpen-Dam	terug voor aanpassing
7402	BN Nivelles	02-09-1977	Antwerpen-Dam	
7403	BN Nivelles	07-07-1977	Antwerpen-Dam	
7404	BN Nivelles	08-08-1977	Antwerpen-Dam	
7405	BN Nivelles	22-08-1977	Antwerpen-Dam	
7406	BN Nivelles	08-09-1977	Antwerpen-Dam	
7407	BN Nivelles	15-09-1977	Antwerpen-Dam	
7408	BN Nivelles	22-09-1977	Antwerpen-Dam	
7409	BN Nivelles	30-09-1977	Antwerpen-Dam	
7410	BN Nivelles	25-10-1977	Antwerpen-Dam	

Reeks 74



Loopbaan :					
Nummering : voor '71	---				11 170 mm
na '71	7401 - 7410				10 020 mm
Effektief (bij bouw)	10				1 365 mm
Bouwer kast :	Brugeoise & Nivelles				3 472 mm
Levering :					4 280 mm
Buiten dienst :					4 550 mm
Asindeling :					1 800 mm
Snelheid rangeerdienst					2 750 mm
Snelheid baandienst					3 435 mm
Remming :					3 185 mm
Kompressor :	Westinghouse 242 VBZ				1 262 mm
Debiet :	1 000 l/min				56 000 kg
Automatische rem	Remkraan FV4				18 700 kg
Rechtstreekse rem :	Remkraan FdI				18 500 kg
					18 800 kg
					5 050 kg/m
					195 kN
					550 kW
					450 kW
Kenmerken :					
Motor :					
Bouwer :	ABC				
Type :	6 DXC				
Werkingsprincipe :	viertakt				
Wijze van inspuiting :	rechtstreeks				
Omwentelingsnelheid :	750 omw/min				
Inspuitdruk :	220 bar				
Cilinders :	6 in lijn				
Boring / Zuigerslag	242 mm x 320 mm				
Zuigersnelheid : (gem)	8 m/s				
Massa motor :	9 200 kg				
Lengte / breedte motor					
Overbrenging :					
Bouwer :	Voith (Cockerill)				
Werking :	L 217 U				
	2 koppelomvormers				
	1 hydraul. Koppeling				
Keerkoppeling :	rechte tandwielen				
Overbrenging op wielen	valse as				
	koppelstangen				
Afmetingen :					
Totale lengte :					
Lengte kast :					
Breedte :					
Hoogte vloer :					
Hoogte motorkap :					
Hoogte dak :					
Radstand (totaal) :					
Afstand as 1 / as 2					
Afstand as 2 / as 3					
Oversteek voor :					
Oversteek achter :					
Diameter drijfwielen :					
Massa (rijvaardig)					
Aslast : 1ste as					
	2 de as				
	3 de as				
Massa /lopende meter					
Trekkkracht :					
Uurvermogen :					
Beschikbaar vermogen					

Rangeerdiesellokomotieven reeks 75

Door de elektrifikaties tijdens de jaren zeventig, waren er een groot aantal lijndiesellokomotieven overbodig en daarom besliste men alle vierassige lokomotieven met een Cockerill-motor op korte termijn af te stellen. Hierdoor werden de reeksen 60 en de prototypen met hydraulische transmissie reeks 64 in deze periode versneld afgevoerd. Nochtans had men een probleem met de andere prototype-reeks, nl. de reeks 65. Deze machines waren nog vrij recent en hun GM-motor voldeed nog volledig. Anderzijds stond het geringe aantal machines een rendabele inzet in de weg. De afwijkingen in besturing verhinderde hun gebruik in de inzetreeks van de 62-ers. Daarom werd er een nieuwe inzet gezocht en daarbij kwam de haven van Antwerpen in aanmerking.

In deze periode kende de haven een enorme uitbreiding in afstanden en door de volledige treinen waren er krachtige lokomotieven nodig om deze naar de verschillende havensecties te brengen. Op dat ogenblik was enkel de ertshaven Stocatra elektrisch bereikbaar. Hierdoor kwamen de machines reeks 65 goed van pas. Enig probleem was het feit dat het lijnlokomotieven waren en hierdoor ontstond het probleem dat er geen bestuurders rangeertractie ingezet mochten worden. Om dit tegen te gaan klasseerde men deze machines als rangeerdiesels en kregen ze de reeksaanduiding 75. Tergelijkertijd werd de gamma-schakelaar vastgezet op de stand goederen en werd de koeling versterkt. De eerste machine - de 7504 - ging in de loop van mei 1982 naar de haven voor testen en na een gunstige beoordeling werd de machine - samen met de 7506 - op 1 juni officieel hernummerd. De lokomotief 7504 bezat op dat ogenblik nog de oorspronkelijke groene schildering, met versterkte neuzen.

Tijdens de volgende maanden werd de 7504 uitgebreid getest in de diverse sleepdiensten, maar ook in enkele rangeerdiensten, zoals o.m. ook te Stocatra. Behalve voor deze laatste dienst, voldeden de machines voldoende. Enige nadeel was het feit dat er twee stuurposten waren, wat op de korte trajecten en de rangeer-opdrachten te Antwerpen-noord tot vertragingen kon leiden. Ook de zichtbaarheid was niet altijd optimaal op de korte bochten in de haven. Nochtans werd toch beslist om de machines voorlopig te gaan gebruiken voor deze diensten, wachtend op de nieuwe diesellokomotieven die toen ter studie waren.

Tussen december 1982 en februari 1983 werden de vier overige machines overgeplaatst en konden ze hun diensten opnemen. Gemiddeld werden drie à vier machines gebruikt, dit gebeurde exclusief in de zware sleepdienst tussen Antwerpen-noord en de verschillende vormingsstations in de dokken. De reeks 75 werd vooral gebruikt op de langste afstanden met ook bestemmingen in de noorderhaven. Anderzijds werden deze lokomotieven ook regelmatig gebruikt in de diensten tussen de vormingsstations, maar ook voor de bedieningstreinen naar Boom en Schelle. Deze diensten verzekerden ze samen met de lokomotieven reeksen 74 en 82.

Tot de beginjaren negentig waren er geen echte problemen, doch op dat ogenblik waren er verschillende secties geëlektrificeerd en konden de meeste treinen rechtstreeks de bestemmingen bereiken. Ook de zware diesellokomotieven reden op dat ogenblik door en zo werden de rangeerbewegingen beperkt. Zodoende werden de 75-ers regelmatig gebruikt in de 'kleinere' sleepdienst en dit leidde tot een grotere sleet op de asbruggen en de overbrengingen. Door het feit dat het prototype-machines waren en de stock opgebruikt was, moesten verschillende lokomotieven gedurende lange tijd afgesteld worden, wachtend op dure reserveonderdelen en daarom besliste men in 1992 om deze lokomotieven vervroegd buiten dienst te stellen en daarom werden de nog beschikbare 75-ers afgereden. Na een zware schade werden ze terzijde gesteld.

Nochtans zou er even later een kentering komen : door de afstelling van de oudere rangeer-
lokomotieven enerzijds en door een verhoogde behoefte aan lijnlokomotieven door de TGV-werken moest er
een reorganisatie komen. Daarenboven bloeide de economie licht op en kwam er een tekort aan volwaardige
lokomotieven. Daar diesel-elektrische machines in deze diensten niet voldeden, moest men noodgedwongen
terug een beroep doen op een aantal machines. Daarom werden er nieuwe asbruggen besteld om alle 75-ers
terug in dienst te brengen. De inbouw gebeurde vanaf 1994 en thans zijn de meeste machines terug ritvaardig
en worden ze weer in de sleepdienst gebruikt

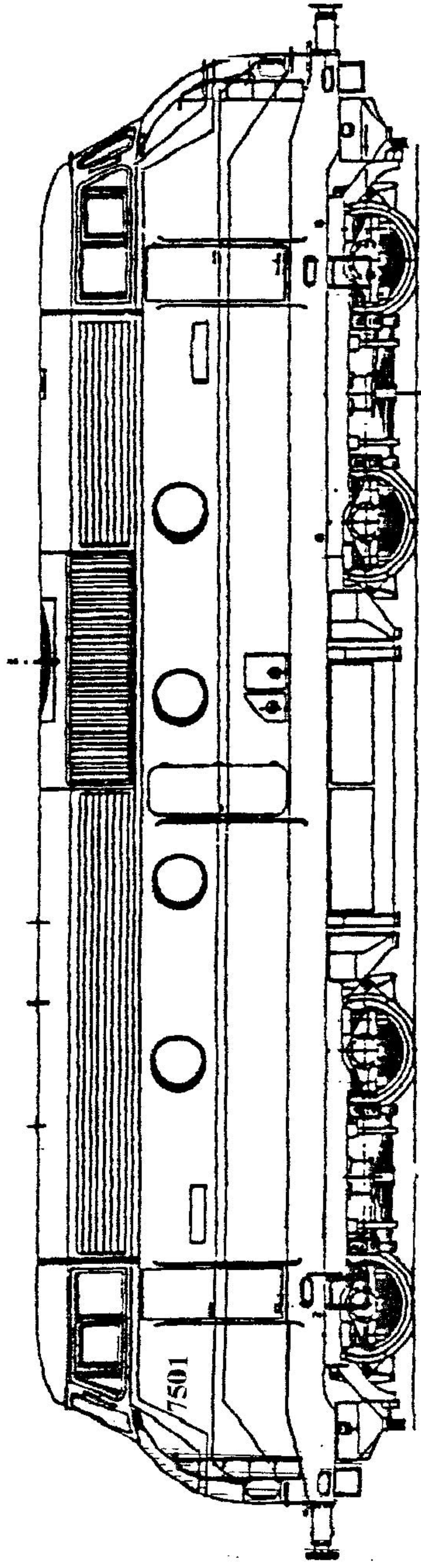
De toekomst is echter niet zo rooskleurig : de taken worden overgenomen door de nieuw te leveren
lokomotieven reeks 77 vanaf 1998 en op dat ogenblik worden deze zes prototype-lokomotieven dan definitief
afgevoerd.

Overzicht van de reeks 75

Nummer	Bouwer	Levering	Omnumm.	Stelplaats	Opmerkingen
7501	BN Nivelles	15-03-1965	01-12-1982	Schaarbeek Hasselt Antwerpen-Dam	ex 213.001 > 6501
7502	BN Nivelles	29-03-1965	01-02-1983	Schaarbeek Hasselt Antwerpen-Dam	ex 213.002 > 6502
7503	BN Nivelles	01-04-1965	01-02-1983	Schaarbeek Hasselt Antwerpen-Dam	ex 213.003 > 6503
7504	BN Nivelles	09-04-1965	01-06-1982	Schaarbeek Hasselt Antwerpen-Dam	ex 213.004 > 6504
7505	BN Nivelles	14-04-1965	01-01-1983	Schaarbeek Hasselt Antwerpen-Dam	ex 213.005 > 6505
7506	BN Nivelles	27-04-1965	01-06-1982	Schaarbeek Hasselt Antwerpen-Dam	ex 213.006 > 6506

Reeks 75

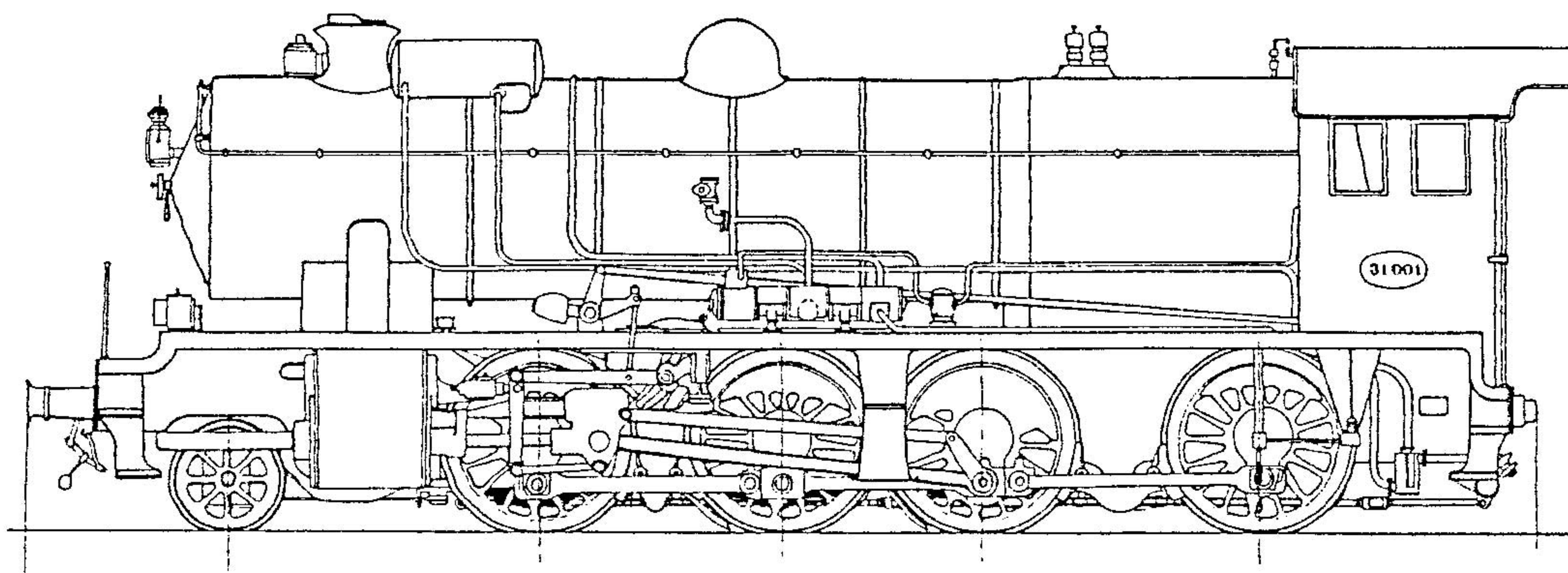
ombouw type 213 / reeks 65



Loopbaan :	Kenmerken :	Afmetingen :
Nummering : voor '71 na '71	Motor : Bouwer : Type :	Totale lengte : Lengte kast : Breedte :
Effektief (bij bouw)	Werkingsprincipe : Wijze van inspuiting : Omwentelingssnelheid :	Hoogte vloer : Hoogte dak : Hoogte totaal :
Bouwer kast :	Inspuitdruk : Cilinders :	Radstand (totaal) : Afstand tussen draaistell.
Levering :	Boring / Zuigerslag Zuigersnelheid : (gem)	2 800 mm 2 350 mm
Ombouw	Massa motor :	Oversteek voor :
Buiten dienst :	Lengte / breedte motor	Oversteek achter :
Asindeling :	Overbrenging : Bouwer : Werking :	Diameter drijfwielen : Massa (rijvaardig) Aslast : 1ste as 2 de as 3 de as 4 de as
Snelheid rangedienst	Keerkoppeling :	Massa /lopende meter
Snelheid goederendienst	Overbrenging op wielen	Trekkracht : Uurvermogen : Beschikbaar vermogen
Remming : Kompressor : Debiet : Automatische rem Rechtstreekse rem :	Gardner - Denver W XO 1 000 l/min Remkraan FV4 Remkraan Fd1	1 150 / 1 700 kN 1 075 kW 860 kW

Schrappingen

Type 30 / 31



	1948	1949	1950	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960
T 30	2	2	38							
T 31				8	9	11	61	29	36	4

Na de tweede wereldoorlog werden 200 locomotieven type 37 gebouwd door de Britse constructeur Armstrong, doch al van het begin voldeden deze machines niet. Daarom werd er kort voor de tweede wereldoorlog een ombouw van de aandrijving doorgevoerd, doch deze ombouw werd niet volledig doorgevoerd : er bleven 42 machines over die niet omgebouwd werden en deze vormden het type 30. Deze werden na de bevrijding slechts sporadisch gebruikt . Voor deze machines waren er vier stelplaatsen : vanuit **Landen** werden ze - in beperkt mate in reizigersdienst gebruikt op de verbinding naar Namur en Tamines. Deze laatste plaats was de tweede inzetplaats, met analoge diensten naar Dinant en Landen.

Te **St-Ghislain** anderzijds kwamen ze vooral in de gemengde dienst tot inzet, met diensten naar **Quéivrain** en **Mons**. Laatste stelplaats was **Stockem** met vooral de reizigersdiensten naar Virton en daarenboven enkele lokale goederentreinen. In al deze stelplaatsen eindigde de diensten eind 1946 / begin 1947 en werden ze voorlopig afgesteld. Ze werden echter niet meer omgebouwd en verlieten in 1950 definitief de sporen.

De omgebouwde machines, die het type 31 zouden vormen, hielden het langer uit en de afstelling begon in 1954 met enkele machines, de voornaamste schrappingen gebeurden tussen 1957 en 1959. De laatste stelplaatsen waren hier **Aarschot**, **Leuven**, **Tienen**, **Oostende**, **Kortrijk**, **Merelbeke**, **Dendermonde** en **Antwerpen**. In de meeste stelplaatsen namen ze de diensten van het type 38 over, maar werden verdrongen door de vrijgekomen machines type 29.

Te **Antwerpen-Dam** was er in 1956 nog een beperkte inzetreeks en was de inzet al sterk teruggedrongen : ze reden vooral lichte goederentreinen met bestemmingen Essen, Boom, Willebroek en Muizen. In 1957 werden de laatste 31-ers hier afgevoerd. **Aarschot** was één van de stelplaatsen die gedurende de volledige loopbaan in contact was met deze machines : hier werden ze vooral in een gemengde reeks gebruikt : zo waren er reizigersdiensten tussen Leuven en Antwerpen, maar ook werden ze voor goederentreinen gebruikt en hier gingen ze voor de kolentreinen afhalen te Beringen en Winterslag. Deze stelplaats zou trouwens de laatste inzetplaats voor de 31-ers vormen.

Te **Leuven** was de inzet vooral afgestemd op de reizigersdiensten en hier zouden ze vooral de treinen richting Antwerpen en Hasselt slepen. In reizigersdienst verzekerden ze vooral doorgaande treinen naar Schaarbeek, Tienen, Muizen en Hasselt. In het naburige **Tienen** vormde dit type het hoofdaandeel van deze diensten : Ze werden hier vooral in ondergeschikte diensten gebruikt en reden praktisch alle treinen naar Tongeren, en een gedeelte van de semi-directe diensten naar Liège. Verder waren er enkele treinen naar Ramillies en verzekerden ze de lokale bedieningstreinen naar Grimde, Landen en Jeuk-Rosoux..

Naast deze streek tussen Antwerpen en Tienen, was er nog een tweede belangrijke inzet, nl. de provincies Oost- en West-Vlaanderen. Meest oostelijk was hier de - beperkte - inzet vanuit **Dendermonde** : hier werden ze gebruikt naast de typen 16 en 41. Ze vormden hier de belangrijkste reeks met praktisch alle reizigerstreinen tussen Dendermonde en Brussel. Verder waren er ook enkele bedieningstreinen in de goederendienst, nl. naar Willebroek, Muizen, Schaarbeek en Boom.

Te Merelbeke waren er nog 29 machines gestationeerd en kenden ze nog het uitgebreidste inzetgebied : in drie verschillende inzetreeksen reden ze zowel in de hoogwaardige reizigersdienst als in de lokale goederendienst. In de eerste dienst werden ze vooral gebruikt voor de zware piekuurtreinen vanuit Brussel naar Zottegem, Oudenaarde en Gent. Maar verder waren er de mijnwerkerstreinen naar Haine-St-Pierre en de streek van Mons. In een tweede reeks werden ze vooral gebruikt voor de semi-directe treinen naar Kortrijk en Leuven en reden ze ook enkele stukgoedtreinen. De lokale inzetreeks bracht de typen 31 tot in Schoonaarde en Denderleeuw, maar voorzag vooral reserve-diensten.

In West-Vlaanderen waren er twee kleinere bestanden : te **Oostende** waren er nog 7 machines, waarvan er nog 5 gebruikt werden. Ze reden de reizigersdiensten naar Lichtervelde en Torhout en enkele goederentreinen naar Merelbeke. Hier werden ze in 1956 al vervangen door de typen 64. Te **Kortrijk** was de inzet nog geringer : nog slechts vier machines reden tijdens hun laatste inzetjaren mee in de reeksen van het type 29 : ze reden enkele diensten naar Oudenaarde, Ronse, Lessines en Poperinge.

Dienstregeling

Zomerregeling 1964 .

	LNC	FMY	LWC	FHS	FLS	FT	FC	FKR
16								
26								
29	1			9	(11)	(6)	6	21
40							5	
50								2
53	9	2		2			2	1
58	2			3		(1)		5
64		2				(9)	4	28
81	22	8	(9)	14				2
93								
97		5						
98								
	34	17	(9)	28	(11)	(16)	17	59

	FRST	FLV	FVY	FHR	NK	ATH	GT	FGH
16						4		
26								
29		7		10	10		11	8
40								
50								
53		4					4	6
58						1		
64	7				4			
81			9	6	25	9		12
93						2		
97								
98								
	7	11	9	16	39	15	15	26

Afkortingen :

FNDM	Antwerpen-dam	FSR	Schaarbeek
LNC	Monceau	FMY	Montignies
LWC	Walcourt	FLS	Aalst
FT	Dendermonde	FC	Kortrijk
FKR	Merelbeke	FSRT	Aarschot
FHS	Hasselt	FLV	Leuven
FVY	Gouvy	FHR	Herbesthal
NK	Kinkempois	GT	Haine-St-Pierre
FMS	Mons		

	FTY	MBX	LJ	MUT	FEO	MKM		
16								
26								
29		3	18	3	19	5		
40								
50								
53	1	1			1	3		
58								
64	8							
81								
93								
97								
98								
	9	4	8	3	20	8		

Afkortingen :

FGH	St-Ghislain	FTY	Tournai
MBX	Bertrix	LJ	Jemelle
FEO	Ronet	MKM	Stockem

Overzicht stoomlokomotieven :

Type	Aantal 1963	Aantal 1964	Ritvaardig	In dienst
16	26	16	6	4
26	8	0		
29	250	190	149	121
40	31	13	8	5
50	3	3	3	2
53	100	74	50	36
58	26	20	13	10
64	120	91	76	62
81	172	149	120	98
93	3	0	0	
97	20	7	7	5
98	5	1	0	
	764	564	432	343

In de loop van 1964 werden de typen 26, 93 en 98 definitief afgevoerd, terwijl ook de overige typen zeer sterke teruggang kenden . Reden hiervoor is het feit dat een groot aantal diesellokomotieven geleverd werden en effectief in dienst gingen.

In deze periode werden de stelplaatsen Antwerpen-Dam en Schaarbeek stoomloos, verder werden Aalst en Dendermonde bij Merelbeke ingedeeld, Aarschot ging over naar Leuven. De ondergeschikte be-standen werden tussen haakjes afgedrukt.

Diesellokomotieven :

	FNDM	FSR	LNC	FT	FC	FKR	FSD	FHS	LJ	FLD
200		15	16	11	5			13		
201	14					13				
202										
203										
204		7								
205										
210										
211		7								
212						11			1	
222										
231.0		1								1
231.1										
232	13	8								
250		18					13			
252	28									
253			22							
260		9	9			17				
261			2							
270	6									
271						5				
272	11									
	72	65	43	11	5	46	13	13	1	1

	FLV	GMN	NK	GT	FGH	FTY	MBX	MUT	FEO	MKM
200	2					9				
201				15						
202							1	11		4
203								11		
204										
205		7	17						9	
210										
211										
212			8		12				4	
222			3							
231.0	1									
231.1										
232										
250		8							3	1
252										
253				7						
260			20							
261										
270										
271										
272										
	3	15	48	22	12	9	1	22	16	5

Overzicht diesellokomotieven

Type	Aantal 1963	Aantal 1964	Ritvaardig	In dienst
200	79	93	85	71
201	54	54	51	42
202	13	13	12	13
203	19	19	19	14
204	8	8	8	7
205	42	42	42	36
210	6	6	6	3
211	6	6	6	4
212	41	47	47	36
222	1	3	3	3
230	10	10	10	-
231.0	1	1	1	1
231.1	2	2	2	2
232	25	25	24	21
250	43	59	59	50
252	35	35	32	28
253	25	25	25	22
260	42	69	64	55
261	3	3	3	2
270	6	6	6	6
271	6	6	6	5
272	15	15	14	11
	482	537	515	432

Elektrische lokomotieven :

	FNDM	FBM	FSR	LNC	FLS	FKR	FSD
101			6	12			
120					2		
121					1	1	
122	9					9	13
123	9	4	21				
125		5					
140		9					
150		5					
	18	18	27	12	3	10	13

	FLV	NK	LJ	FEO	MKM	FMS	Totaal
101							18
120							2
121							2
122	1	9					40
123			5	16	17	5	77
125	10						10
140							9
150							5
	11	9	5	16	17	5	163

Overzicht elektrische lokomotieven :

Type	Aantal 1963	Aantal 1964	Ritvaardig	In dienst
101	20	20	20	18
120	3	3	3	2
121	3	3	3	2
122	50	50	48	40
123	82	82	81	77
124	1	1	1	
125	16	16	16	10
140	6	6	6	9
150	4	5	5	5
	185	186	183	163

Elektrische stellingen :

	FSR	FSD	NK	FEO	Totaal
1939					
1946					
1950	42				42
1951					
1953					
1954	22	7	21	19	69
1955	33				33
1956				19	19
1962	45	42			87
	142	49	21	38	2250

Overzicht elektrische stellingen

Type	Aantal 1963	Aantal 1964	Ritvaardig	In dienst
1939	6	6	0	0
1946	1	1	1	
1950	25	25	23	42
1951	1	1	1	
1953	15	15	15	
1954	79	79	79	69
1955	37	37	37	33
1956	22	22	22	19
1962	55	100	100	87
Benelux	4	4	4	3
	247	292	280	253

Dieselmotorwagens

	FSR	LWC	FC	FKR	FVY	FHR	ATH	GT	MKM	MBX
552										
553					3		8		2	7
554								14		
602	5									
603	4		6			4				5
604				8						
605										
608		2								
620		7								
630			5							
654										
655			4							
670										
	9	9	15	8	3	4	8	14	2	12

Verder zette Ronet 1 stel type 553 in.

Type	Aantal 1963	Aantal 1964	Ritvaardig	In dienst
551	8	8	0	
552	6	0	0	
553	50	50	28	21
554	20	20	17	14
602	6	6	6	5
603	30	30	22	19
604	10	10	9	8
605	10	10	9	8
608	6	6	3	2
620	10	10	9	7
630	7	7	6	5
654	2	2	1	
655	1	1	1	4
670	5	5	4	
	171	165	115	93

De typen 551, 552, 655 en 670 werden niet meer in de gewone dienst gebruikt, bleven ritvaardig maar stonden netreserve voor speciale treinen.

De stelplaats Landen viel weg, het effectief van Walcourt werd officieel naar Monceau getransfereerd, te Stockem worden thans twee stellen 553 gebruikt.

Rijtuig voor ziekenvervoer

Nr 9306

Bij de ontwikkeling van de spoorwegen ontstonden er tal van noodwendigheden, die men voorheen moeilijk kon oplossen : één ervan was de evacuatie van zieken en gewonden. Door de opkomst van de reizen kreeg men meer en meer te maken met dit probleem. Erder stelde zich ook het probleem bij zwaardere ongelukken. Et is juist het feit dat enkele spoorwegongevallen - waar de Etat Belge zelf schuld trof - de bouw van een aantal ziekenrijtuigen zou versnellen. Tussen 1871 en 1892 werden dan ook vijf tweessige rijtuigen gebouwd voor dit vervoer.

Nochtans zou na de eeuwwisseling het probleem ontstaan dat deze rijtuigen slechts beperkt mochten ingezet worden in het buitenland en daarom drong zich de bouw op van een snellere, vierassige versie. Het zou nochtans tot in 1911 duren eer een dergelijk rijtuig gebouwd werd. Bij dit vierassig rijtuig ging men uit vanaf de ontwerpen van enkele bagagerijtuigen uit deze periode en waarschijnlijk werd het rijtuig - samen met dit voor het vervoer van doden - gebouwd in eenzelfde bestelling, waarbij de inrichting zelf door de Etat Belge uitgevoerd werd.

Het rijtuig - dat het nummer 9306 zou krijgen - bestond uit een vrij grote ziekenzaal, die toegankelijk was door midden van een dubbele deur aan weerszijden van het rijtuig. In deze zaal was er een ijzeren bed aanwezig voor de zieke, een tweezitsbank en twee enkele zetels voor de begeleiders en de nodige kasten. De (bij)verwarming gebeurde door middel van een kolenkachel. De zieke had anderzijds een eigen toilet met wasgelegenheid.

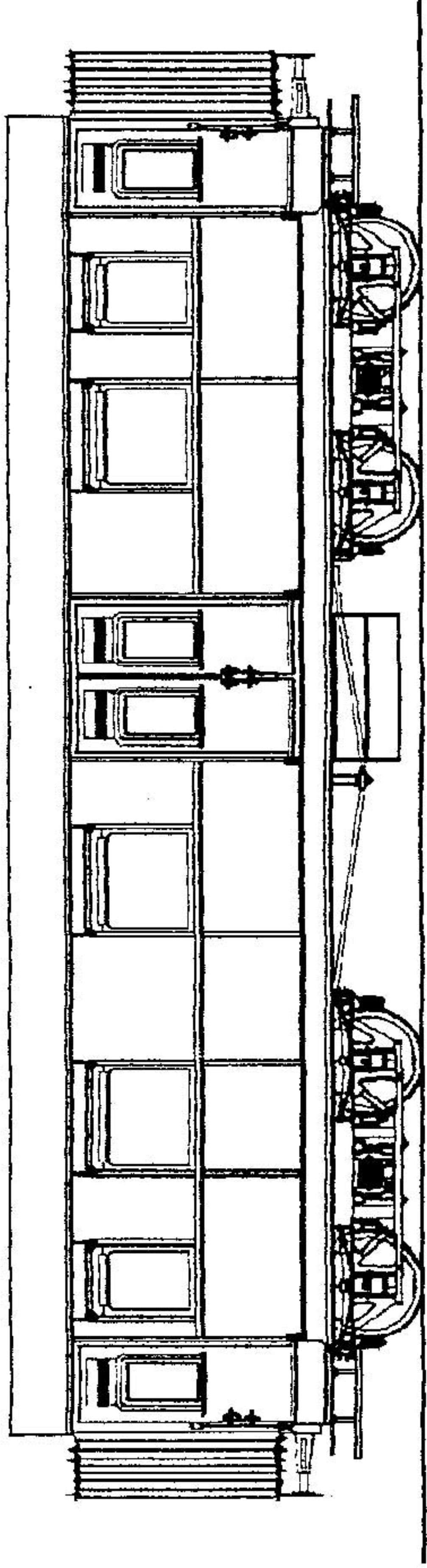
Voor de bijkomende begeleiders of familie was er een eerste klasse kompartiment met zes zitplaatsen en een bijkomend toilet. Daar dit rijtuig in de internationale treinen moest meelopen was het uitgerust met een zijgang en vouwbalgen voor de intercircuitatie. De opbouw zelf was uitgevoerd op een chassis uit zware profielen en een houten kast, die echter volledig was voorzien van staalbeplating. De inrichting was in zijn geheel uitgevoerd in gevernist teak-hout

Na de indienststelling stond het rijtuig reserve te Brussel-zuid voor eventuele bijzondere opdrachten, waarbij het rijtuig ingeschakeld werd bij het ophalen van zieken en gewonden in het buitenland. De 9306 doorstond de eerste wereldoorlog zouden beschadigingen en ook tijdens de periode tussen beide wereldoorlogen zou het zijn vooroorlogse diensten verderzetten, maar door de afstellingen van de tweessige rijtuigen zou het ook meer en meer in de binnenlandse diensten gebruikt worden. Doch de opkomst van snellere ambulances in het wegvervoer vielen de inzetmogelijkheden voor een groot deel weg en tijdens de laatste jaren voor zijn schrapping werd het meestal gebruikt voor het vervoer van (rijke) patiënten naar diverse kuuroorden en in de diensten naar Lourdes.

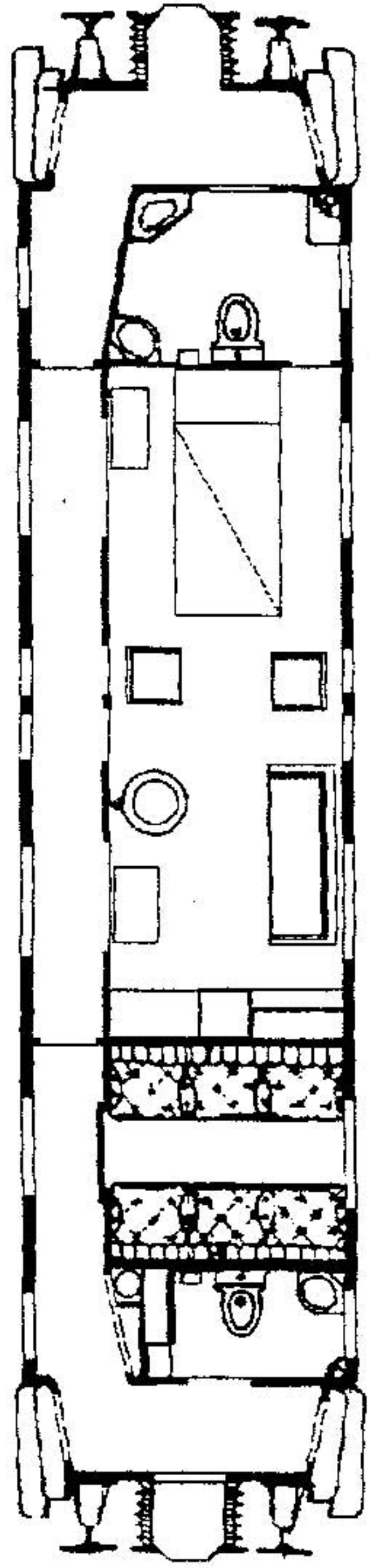
Waarschijnlijk ging dit unieke rijtuig kort voor de tweede wereldoorlog buiten dienst.

Rijtuig voor ziekenvervoer

Ziekenvervoer internationaal



Loopbaan :		Kenmerken :		Afmetingen :	
Nummering :	9306	Massa :	28 450 kg	Totale lengte :	13 700 mm
	--	leeg :	--	Lengte kast :	12 800 mm
	--	na ombouw verw. ritvaardig :	35 000 kg	Breedte (kast) ::	2 850 mm
UIC		Aantal plaatsen :		Breedte (totaal)	3 044 mm
Aantal gebouwd :	1	1 ^{ste} klasse :	6	Hoogte vloer :	1 060 mm
Bouwjaar :	1911	2 ^{de} klasse :	--	Hoogte totaal :	3 870 mm
Bouwers :		3 ^{de} klasse :	--	Radstand (totaal) :	9 700 mm
Type - oorspronkelijk - na 1957		Ziekencompartment :		Afstand tussen draaistel. Afstand binnen draaistel.	7 500 mm
Ombouw :		Lengte compartiment :	6 000 mm	Oversteek voor :	2 200 mm
Aantal assen :	4	1 ^{ste} klasse :	1 980 mm	Oversteek achter :	1 400 mm
Snelheid	100 km/h	2 ^{de} klasse :	--	Diameter wielen :	1 010 mm
		Breedte compartiment :	1 980 mm	Diameter assen :	205 mm x 115 mm
		1 ^{ste} klasse :	--	Lengte kopplatforms :	850 mm
		2 ^{de} klasse :	--		
Verwarming :	stoom autonoom				
Draaistellen :	Görlitz				



Open goederenwag

Type 1232 A1

Na de tweede wereldoorlog was er een enorm tekort aan nog ritvaardige goederenwagens : vooral de open kolenbakken hadden tijdens de vijandelijkheden grote verliezen geleden : enerzijds waren de zware beschadigingen en de wagens die afgevoerd werden, anderzijds moesten de vooroorlogse houten open goederenwagens dringend vervangen worden. Door het gebrek aan onderhoud waren deze sterk aangetast. In tegenstelling tot de gesloten goederenwagens en de platte wagens, waar men een beroep deed op Amerikaanse en Canadese constructeurs, zou de bouw van de open goederenwagens vooral aan Belgische firma's toevertrouwd worden.

Met dezelfde hoofdmaten van de vooroorlogse wagens, werd nu een nieuw standaard-type ontwikkeld, waarbij als voornaamste kenmerk het feit was dat deze wagens volledig uit metaal gebouwd waren : enkel voor de vloer werd nog gewerkt met houten balken. Van dit eerste type - dat de aanduiding 1232 kreeg, werden twee verschillende versies gebouwd die slechts in enkele kleinere details bij het chassis verschilden. Tussen 1946 en 1948 werden 3 300 exemplaren type 1232 A 0 gebouwd : hier ging het voor een gedeelte om wagens die opgebouwd werden op bestaande chassis van oude open goederenwagens en platte wagens, die tijdens de wereldoorlog beschadigd werden en waarvan de bestaande kast (uit hout) vervangen werd door een metalen bovenbouw. Een anders gedeelte - ca. 2 000 wagens - was een volledige nieuwbouw. Deze werd zowel door de meeste Belgische constructeurs alsook binnen de werkplaatsen van de N.M.B.S. doorgevoerd. Ze kregen in een eerste periode de aanduiding Eo, maar werden in een latere periode zowel hernummerd alsook de lettercode werd aangepast in Eo. (open goederenwagen zonder kopdeuren en niet zijdelings losbaar)

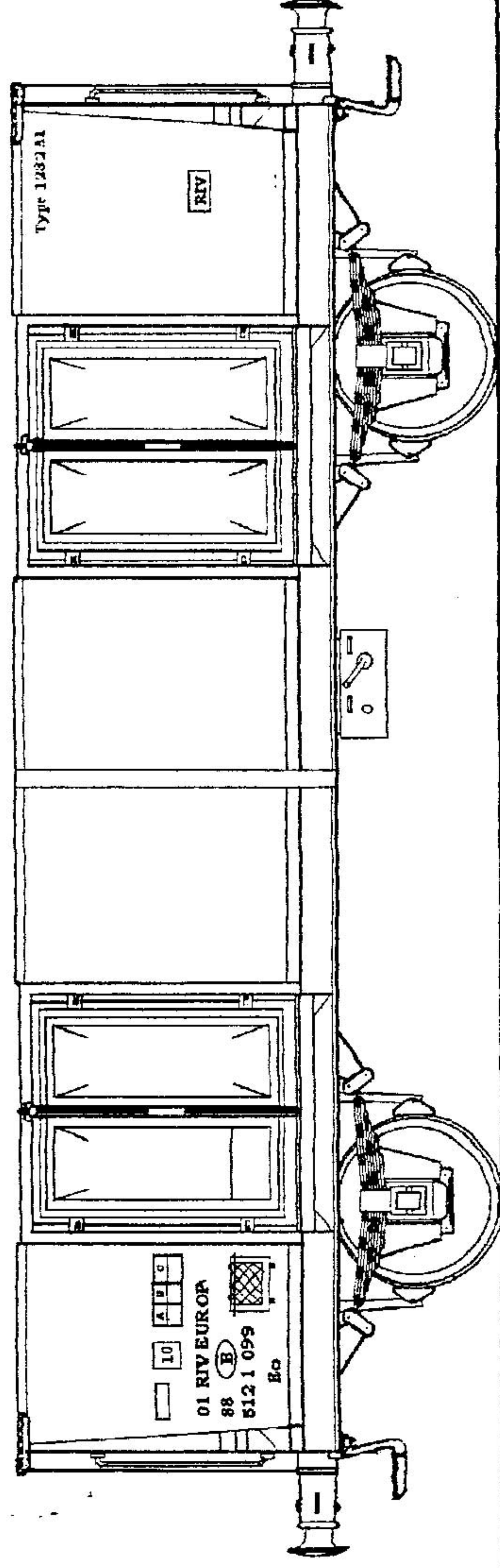
Vanaf 1947 zouden al deze wagens dadelijk ingezet worden om het toch nog indrukwekkende kolenvervoer vlot te trekken en werden ze gebruikt over het ganse net, zowel als volledige kolentreinen tussen de verschillende mijnzetels en de cokesbedrijven, en de metaalverwerkende bedrijven. Nochtans zou het ontbreken van opengaande kopdeuren de inzet in dit vervoer sterk bemoeilijken en daarom werden bij voorkeur de typen 1215 gebruikt en zouden de beschreven wagens vooral in de ondergeschikte diensten gebruikt worden. Dit was vooral het geval voor het verkeer tussen de mijnen en de particuliere kolenboer, maar ook voor al de andere transporten van stortgoederen. Doch de levering van de eerste zelflossers zou de inzet nog verder inkrimpen en in de beginjaren zeventig werden de eerste wagens uitgerangeerd. Nochtans zou een groot deel nog reserve gehouden worden en gebruikt worden voor het seizoengebonden bietenvervoer en zo stonden honderde wagens gedurende het ganse jaar afgesteld en werden vanaf begin november dan gebruikt in het verkeer naar de suikerraffinaderijen van o.m. Tienen, Genappe en Moerbeke.

Doch door het steeds meer vrij komen van de wagen met koplossing en de sluiting van de mijnen zou de noodzaak steeds verminderen en in de jaren tachtig werden de laatste open goederenwagens van deze typen definitief afgesteld.

Open goederenwagen

1232 A1

Vervoer van stortgoederen



Loopbaan :

Nummering : oorspronk.

Type 1232 A0

Type 1232 A1

UIC

Type 1232 A0

Type 1232 A1

Aantal gebouwd :

Type 1232 A0 > 1232 A1

Bouwjaar :

Bouwers :

Type - oorspronkelijk

- na 1957

Ombouw :

Goederen type :

Buiten dienst :

Aantal assen :

Snelheid

Gebruik

1 175 000 - 1 178 299

2 275 000 - 2 278 999

01 88 514 5 500 - 6 677

01 88 512 1 000 - 2 177

3 300

1946 - 1947

Diverse constructeurs

Eo

Elo

1232 A0 > 1232 A1

1980 - 1993

2

80 km/h

Binnenlandse

Kenmerken :

Massa :

met rem :

met loze leiding :

Lading :

Laadvermogen :

A

B

C

Inhoud laadruimte

Oppervlakte laadruimte :

Soort transport :

Lengte laadvlak :

Breedte laadvlak :

Breedte deuropening :

Hoogte deuropening :

Soort vloer :

Totale lengte :

Lengte kast :

Breedte (kast) ::

Breedte (totaal)

Hoogte vloer :

Hoogte wanden :

Hoogte totaal :

Radstand (totaal) :

Oversteek voor :

Oversteek achter :

34,7 m³

21,75 m²

stortgoederen

7 992 mm

2 718 mm

1 283 mm

11 315 mm

houten balken

Afmetingen :

9 240 mm

8 000 mm

3 026 mm

3 026 mm

1 234 mm

1 595 mm

2 836 mm

5 000 mm

1 500 mm

1 500 mm

1 010 mm

185 mm

S.N.C.F.

TGV 001

De voorloper van alle TGV's

In de eindjaren zestig ontstonden - naar aanleiding van het Japanse net van snelle treinen - in Frankrijk een plan om ook hier een net van hoge snelheidstreinen op bestaande, aangepaste lijnen te organiseren. Hiermee zou men de concurrentie met de binnenlandse vluchten tegengaan. Om dit mogelijk te maken bouwde men een aantal motorwagens aangedreven door gasturbines. Deze voldeden vrij goed en daarom werd ook een nieuw treinstel ontwikkeld met een maximale snelheid van 300 km/h. Om deze optie uit te testen, ontwierp Alsthom - in samenwerking met de SNCF - een experimenteel stel, dat als naam Tres Grand Vitesse meekreeg en zo ontstond 25 jaar geleden een teken voor een nieuwe spoorwegexploitatie. Vanaf 1970 werd dan dit treinstel gebouwd: het bestond uit twee identieke motorwagens, drie rijtuigen, waarin de binneninrichting uitgetest werd: een 1^{ste} klasse rijtuig, een 2^{de} klasse rijtuig en een rijtuig voor de nodige meetapparatuur, volledig ingericht als Labo.

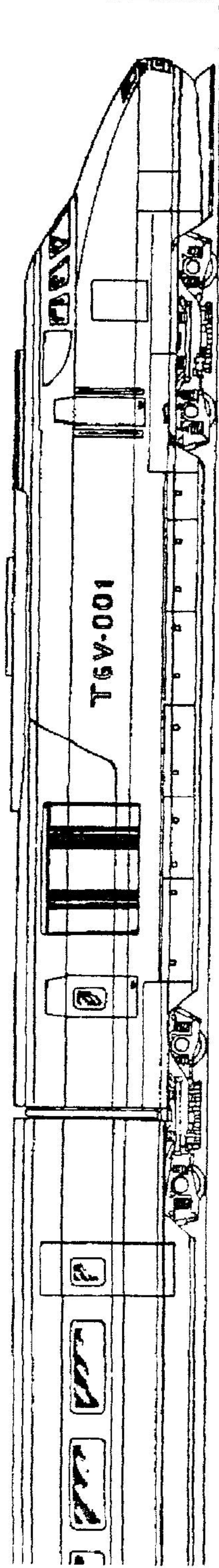
Voor de aandrijving koos men een volledig nieuwe optie: de Krachtopwekking gebeurde door een nieuw ontworpen, versterkte gasturbine per motorwagen. Deze generatoren hadden een omwentelingssnelheid van niet minder dan 20 790 t/min. Na reductie had de uitgangsas nog steeds een snelheid van 5 785 tr/min. Deze dreef nu een dubbele achtpolige alternator aan. Voor de bekrachtiging was er een tweede hulpgenerator, aangedreven door een tweede turbine die instond voor de voeding van alle hulptoestellen. De werkelijke aandrijving werd doorgevoerd door tractiemotoren die in elk draaistel aangebracht waren. De tractiemotoren waren per draaistel constant in serie geschakeld waren. De TGV was zo opgebouwd dat er twee volledig onafhankelijke tractie-eenheden ontstonden. Nieuw was vooral de opstelling van de hulptoestellen: hier werd een verregaande automatisering doorgevoerd, die volledig elektronisch gestuurd werd. Deze sturing hield niet enkel de remming en ventilatie in, maar ook de volledig boordapparatuur en alle controle-toestellen. Juist deze indeling, samen met de nieuwe vorm en de kleurstelling kwamen volledig terug in de eerste effectieve TGV-stellen voor de verbinding Paris - Lyon.

Begin 1972 werd dit stel dan afgeleverd en dadelijk onderging het de nodige statische tests, op 11 april 1972 werd de eerste effectieve testrit ondernomen op de verbinding Belfort - Mulhouse, die hiervoor trouwens speciaal aangepast werd. Tijdens de volgende maanden werd de snelheid steeds verder opgedreven met een maximale snelheid van 318 km/h. Praktisch alle onderdelen voldeden zeer goed en het concept werd aanzien als een geslaagd experiment. Nochtans zou - door de petroleumcrisis - het gebruik van de turbo-generatoren, die zeer veel brandstof verbruikten aan kritiek onderworpen zijn en ook het aanpassen van de bestaande lijnen aan het nieuwe verkeer stuitte op heel wat protest. Vooral de beveiliging van de overwegen en de stations zou praktisch onmogelijk zijn. Daarom werd op dat ogenblik geopteerd voor volledig nieuwe, aangepaste lijnen en hier zou de elektrificatie met 25 000 V geen probleem opleveren. Daarom werd afgestapt van een dieselvesie en werd gekozen voor elektrische TGV's. Wel werd nog onderzocht over een elektrische versie met bijkomende gasturbines mogelijk was, om zo ook voorbij het eindpunt verder door te rijden op niet geëlektrificeerde lijnen, maar ook deze kwam niet verder dan de testserie.

De TGV 001 werd nog gedurende een vijftal jaar gebruikt voor nieuwe testen van de draaistellen, de binneninrichting en tal van technische toepassingen van de hulptoestellen. Anderzijds werd het stel ook gebruikt voor demonstratieritten en publiciteit voor het nieuwe product. Doch bij indienststelling van de nieuwe verbinding Paris - Lyon verdween de interesse van het eerste stel en verdween het voor het grootste gedeelte in de werkplaatsen. Het stel heeft nooit commerciële dienst verzekerd en werd omstreeks 1980 ontmanteld, waarbij de onderdelen gebruikt werd in de serie-bouw. Zo kreeg dit proefstel - als voorloper van de eigenlijke TGV nooit een echte erkenning en verdween het ongemerkt van de sporen.

Motorwagen TGV 001

TGV prototype



Alsthom

Aantal zitplaatsen

1^{ste} klasse : 34
2^{de} klasse : 56

Loopbaan :

Nummering :

Effectief (bij bouw)

Bouwer kast :

Levering :

Ombouw

Buiten dienst :

Asindeling :

Snelheid (maximaal)

Remming :

Compressor :

Debiet :

Automatische rem

Rechtstreekse rem :

Kenmerken :

Motor :

Bouwer :

Type :

Omwentelingssnerlh

Uitgaande as :

Overbrenging :

Bouwer :

Altenator :

Tractiemotoren :

Type :

Overbrenging op wielen

Afmetingen :

Totale lengte :

Lengte kast :

Breedte :

Hoogte vloer :

Hoogte totaal :

Radstand (totaal) :

Afstand tussen draaistel.

Motorwagen

Rijtuigen

Afstand binnen draaistel.

Motordraaistel

St-Jacobs-draaistel

Oversteek voor :

Diameter drijfwielen :

Massa (rijvaardig)

Aslast : motorwagen

St-Jacobsdr

Massa /lopende meter

Trekkracht :

Uurvermogen :

Beschikbaar vermogen

TGV 001

Tdu 001 / 002

1

Alsthom Belfort

1972

1980

B°B°B°B°B°B°

280 km/h

(320 km/h)

Westinghouse

Elektronisch

Elektrostatische rem

Magnetische rem

Electro-pneumatisch

92 900 mm

92 900 mm

2 900 mm

1 000 mm

3 765 mm

84 060 mm

14 000 mm

18 300 mm

3 000 mm

3 000 mm

4 420 mm

900 mm

192 000 kg

16 000 kg

16 000 kg

2 070 kg/m

6 000 kW

ca. 5 000 kW

Lijn 125 :

Liège - Namur

Als zeer snel was er een belangstelling voor de aanleg van een verbinding tussen Liège en Namur via de maasvallei en deze concessie ging op 2 augustus 1845 dan naar de pas opgerichte maatschappij "Chemins de fer de Namur à Liège, de Mons à Manage et de Namur à Dinant". Al dadelijk begon men met de aanleg van de beide hoofdverbindingen en het grootste gedeelte van het baanvak kwam in november 1850 gereed. Slechts de aansluiting op het bestaande net zou zowel te Liège als Namur tot in 1851 aanslepen. Eindstation in het Luikse zou Liège-Longdoz worden, doch anderzijds werd er ook een verbindingsbocht naar Liège-Guillemins aangelegd. Doch de bovengenoemde maatschappij kende slechts een korte levensduur, daar ze al in 1854 overgekocht werden door de Franse Compagnie du Nord, die in België een eigen organisatie op punt stelde en hieruit ontstond dan de meest bekende privé-maatschappij, nl. de Nord Belge.

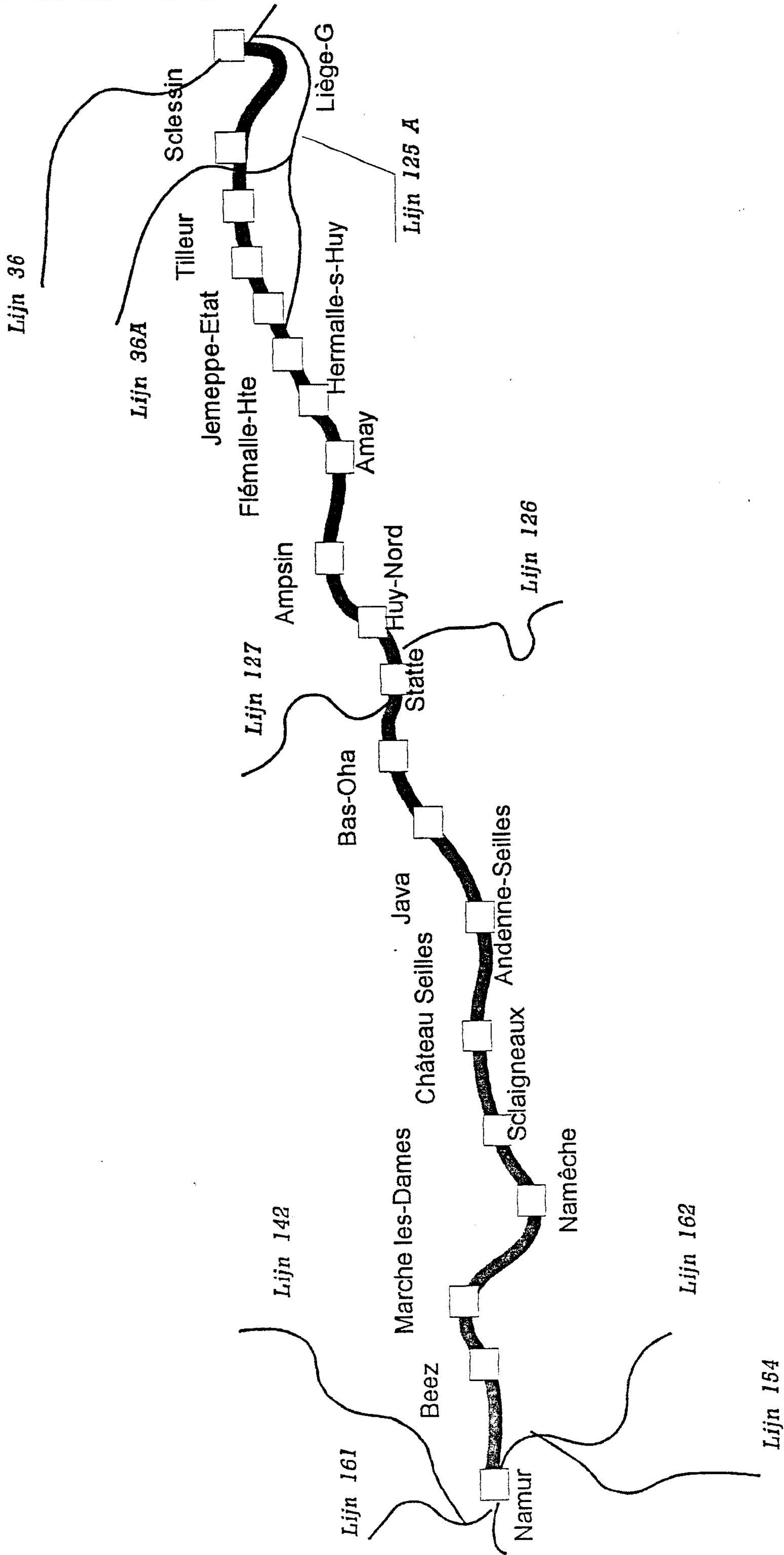
Al van de eerste jaren ontpopte deze maaslijn zich als een veelzijdige en drukke verbinding : men had zowel de voorstedelijke diensten tussen Huy en Liège, de doorgaande treinen, maar ook de internationale treinen tussen Duitsland en Frankrijk, via Liège. In goederendienst bediende men de vele steen- en kalkgroeves in de vallei. Door de sterke ontwikkeling van de Nord Belge zou deze lijn dan ook sterk concurreren met de Etat Belge. Enige nadeel was het feit dat de verbinding tussen Namur en Charleroi niet in de concessie viel en dat de verbinding via Dinant nooit uitgebouwd werd.

Gedurende vele jaren bleef deze situatie verder lopen en ontwikkelde het verkeer zich steeds verder, waarbij tussen de beide wereldoorlogen vele doorgaande treinen Nord Belge / Etat Belge ingericht werden. Met de overname van de Nord Belge in 1940, verdween de grootste privé-concessie en werd de verbinding in het N.M.B.S. ritschema opgenomen. Vooral de internationale treinen - waaronder verschillende T.E.E. treinen - werden over deze lijn gezonden. Ook in het goederenverkeer steeg het verkeer en konden nu tal van doorgaande treinen vanuit Montzen over deze lijn gevoerd worden, dit vrij van concurrentie. De maaslijn werd dan ook een van de eerste lijnen waar de dieseltraktie ingevoerd werd : vanaf 1955 werden vele treinen door de lokomotieven type 201 van Kinkempois en het type 202 van Ronet gesleept.

Nochtans zou het vrij lang duren eer deze verbinding onder draad kwam : in september 1970 werd dit baanvak als laatste gedeelte van deze internationale lijn elektrisch gereden. Thans vormt deze lijn een hoofdverbinding in het N.M.B.S.-net, zowel in de IC-regeling, als in het doorgaande goederenverkeer. De invoering van de TGV-diensten zal echter in de komende jaren een negatieve invloed gaan toebrengen.

Lijn 125

Liège - Namur



Voornaamste data :

02/08/1845	Oprichting van Chemins de Namur à Liège, Mons à Manage et Namur à Dinant
18/11/1850	Opening baanvak Val-Benoît - Bouges (bij Namur)
12/05/1851	Opening baanvak Bouges - Namur
19/05/1851	Opening baanvak Val Benoît - Liège - Guillemins
26/08/1851	Opening baanvak Val Benoît - Liège - Longdoz
/1854	Overname door Nord Belge
10/05/1940	Overnamen van Nord Belge door N.M.B.S.
23/09/1970	Elektrificatie van de lijn

b. Stations / stopplaatsen :

FL	FL	Liège-Guillemins	km 0,0
NSN		Sclessin	km 3,0
NTL	NTL	Tilleur	km 5,0
		Pont-de-Seraing	km 7,0
LJP		Jemeppe-sur-Meuse	km 9,0
NFG	NFG	Flémalle-Grande	km 10,0
		Rue Général Lemans	km 11,0
LFH	LFH	Flémalle-Haute	km 12,0
		Aigremont	km 14,0
NG	NG	Engis	km 16,0
NH	NH	Hermalle-sous-Huy	km 19,0
		Haute-Flône	km 22,0
NM	NM	Amay	km 23,0
NA	NA	Ampsin	km 25,0
LY	LY	Huy-Nord	km 30,0
LHY	LHY	Statte	km 31,0
NBH		Bas-Oha	km 33,0
		Java	km 36,0
NDN	NDN	Andenne-Seilles	km 40,0
		Château de Seilles	km 42,0
NS	NS	Sclaigneaux	km 46,0
NMH	NMH	Namêche	km 50,0
NMD	NMD	Marche-les-Dames	km 52,0
		Beez	km 56,0
		Faubourg St-Nicolas	km 58,0
FNR	FNR	Namur	km 60,0

Vertakkingen :

Y Flémalle-Haute	km 12,0	lijn 125 A richting Seraing / Kinkempois
Y Huy-Nord	km 30,0	lijn 126 richting Ciney
Y Statte	km 31,0	lijn 127 richting Landen

Industrie :

Deze is sterk vertegenwoordigd op deze lijn :

zware staalnijverheid te Sclessin (Ateliers de La Meuse), Tilleur en Flémalle en Sclaigneaux
steen- en kalkgroeves te Amay, Hermalle-sous-Huy, Andenne, Marches-les-Dames, Namêche
en Engis.

Scheikundige industrie te Engis

Suikerraffinaderij te Wanze (Statte)

Verder nog te Beez, Herbatte en St-Nicolas

Verhältniszahl der Bremsung Remming - Freinage	Nenner der Gefällebremsung Teruglooping - Dérive	Last-Charge Lok. 0.8.0 (T. 81)	Fahrzeit - Ritstijd Temps de parcours	Kilom.	Zugnummer Treinnummer Numéro du train	Dg 6655	Awi Dg 11164	Dg 6677	Awi Dg 11166	Dg 6619	Ub 12615	Dg 6617	Ub 12575	Ub 12487	N 9181	Ub 12573	Dg 6621	Ub 12553	Awi Dg 11168	N 9027	N 9027	Ub 12579	Awi Dg 11170	Dg 6675	
					Verkehrstage Kenletter - Caractéristique H.-u.U.Nr.-Boekh.-Compe Höchstgeschwindigkeit Max. snelheid - Vic. max.	(SL) 60.01	B (F) 60.03	(SL) 60.03	B (F) 60.03	W (SD) 70.01	W (SD) 60.01	Bw (SD) 76.03	W (SD) 76.01	W (SD) 70.01	W (SD) 76.01	W (SD) 60.01	W (SD) 76.01	B (F) 60.03	W (SD) 70.01	W (SD) 70.01	W (SD) 76.01	B (F) 60.03	W (SD) 70.01	W (SD) 76.01	B (F) 60.03
7	140		10	3.5	RONET	130	156		156										156				156		
					NAMUR	23.49	0.09	1.37	2.03	52	3.07	5.52			7.05		11.40		10.51				14.46	15.30	
					St-Nicolas (G.P.)	1.07	1.52	2.22	3.02	3.17		6.02			7.15		11.50		13.18				15.40	15.40	
					Herbatte (G.P.)	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
					Fallon (G.P.)	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
					Moulins de Beez (G.P.)	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
			11	8.0	Beez	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
					Marche-les-Dames	"	28	13	43	13	28	13			8.00	Namur	12.01		39				51	15.51	
			4	2.7	Namèche	32	17	47	17	32	17				9.10		05		43				55	16.14	
			4	3.3	Sclaigneaux	36	21	51	21	36	21	8.22			9.16	125	09		47				59	16.20	
					Usines Dumont (G.P.)	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
					Sarts de Seilles	"	"	"	"	"	"	27			"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
					Andenne-Seilles(Rivage)(G.P.)	"	"	"	"	"	"	32			"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
			7	5.1	Du Bras (G.P.)	"	"	"	"	"	"	35			"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
			7	5.1	ANDENNE-SEILLES	1.43	2.28	2.58	3.28	3.43	6.28	8.49			9.31		12.16		13.54				16.06	17.03	
			6	4.6	Java	49	34	3.04	34	49	6.05	6.15	34		10.30		22	13.14	14.00				12	28	
			4	3.0	Bas-Oha	53	38	08	38	53		38			40		26		04				16	38	
6	41	1770	3	2.3	STATTE	1.56	2.41	3.11	3.41	3.56	6.41	7.01		10.20	10.43		12.29		14.07				16.19	17.41	
			3	0.9	Huy (Nord)	59	44	14	44	59		04					13.02		10	14.12			22		
					Corphalie (G.P.)	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
			9	4.5	Ampsin	2.08	53	23	53	4.08	13						13		19	33			31		
			5	2.4	Amay	13	58	28	58	13	18						18		24	55			36		
					Flône (G.P.)	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
			7	3.6	Hermalle-s-Huy	20	3.05	36	4.05	20	25						13.25		31	15.29			43		
			7	3.5	Engis	30	12	42	12	27	32						+ 36		38	16.10			50		
					Engis (Aigremont) (G.P.)	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
					Chokter-Sacré (G.P.)	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
			7	4.2	FLEMALLE-HAUTE	2.40	3.19	3.49	4.19	4.34	7.39	52					13.52		14.45	16.52			16.57		
					Phénix-Works (G.P.)	"	"	"	"	"	54						14.19		18.05	18.05			17.02		
			8	2.3	Val-St-Lambert	48	27	57	27	5.02	8.00						26		Montzen	13			10		
					Vieille-Marihaye (G.P.)	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
					Espérance (Hauts-Fourneaux) (G.P.)	"	"	"	"	"	8.05	25					"		40	"	"	"	"	"	
					Espérance (Aciéries)	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
			6	2.6	Seraing	54	33	4.01	33	08		30					32			30			16		
					Parc aux rails (G.P.)	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	40			"	"
			3	1.6	Ougrée	57	36	04	36	11	9.00	19					35			49			19		
					Cimenterie (G.P.)	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	18.46			"	"
					Renory (G.P.)	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	19.04			"	"
					Renory (Port) (G.P.)	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	10			"	"
			8	3.7	KINKEMPOIS	3.05	3.44	4.12	4.44	5.19	9.27						14.43		19.13				17.27	18.41	
						+ 4.06	50	40	+ 5.11																

L.S.V. - actueel

De haalbaarheidsstudie

Door de diverse onzekere factoren, die optraden bij de goedkeuringen van het Fenix-park en het uitstel tot bouw bij Center Parcs te Maasmechelen en sportpark Vlaanderen te Eisden, moest de haalbaarheidsstudie vooral op economisch gebied aangepast worden en dit leidde tot een belangrijke vertraging. Nochtans zou bij het verschijnen van dit nummer deze studie afgesloten moeten zijn en kunnen de besprekingen met de toeristische instanties, de gemeenten en de voornaamste attracties langs de verbinding starten.

Grootste probleem vormen echter de eisen van de N.M.B.S. die een zeer hoge kostprijs naar voren brengen om de lijn te saneren. Anderzijds is de - in het vorige nummer besproken - optie aangenomen en voor een gedeelte bijgestuurd en is de hele studie opgesteld volgens volgend schema :

De exploitatie zal - professioneel - uitgevoerd worden met een uitgebreide dienst gedurende een 100 dagen per jaar. Deze basisdienst in stoomtractie is het hoofdonderdeel van de bedrijfsvoering en hierop wordt de basisinvestering berekend. Men gaat uit van één stoomtrein (capaciteit 300 reizigers) en een aanvullende dienst met motorwagens. Deze voorziet :

- de sanering van de lijn tussen Winterslag en Eisden
- de aankoop van bijkomend materieel voor het uitvoeren van deze dienst
- de restauratie van het reeds aanwezige materieel en het nieuwe materieel
- de aanpassing van de stations en stopplaatsen langs de lijn
- de inbinding van de bestaande en toekomstige toeristische initiatieven en de aansluiting op het fietspadennetwerk
- de toeristische signalisatie en de marketing
- de nodige gebouwen voor onderhoud en opvang van de reizigers

Naast deze basisinvestering wordt ook een uitbreiding berekend. Deze komt pas in functie als Center Parcs of Sportpark Vlaanderen effectief gebouwd wordt en is slechts nodig als het reizigersaantal boven de 30 000 toeristen uitstijgt. Deze uitbreiding voorziet :

- het nodige reserve-materieel voor het uitvoeren van deze bijkomende diensten (in dieseltractie)
- de aanleg van een verbinding Eisden-centrum - Eisden kanaal (op oude verbindingsspoor naar de mijn van Eisden)
- de uitbreiding van de dienst naar Bilzen, of eventueel Houthalen / Beringen.

Deze basisregeling wordt uitgebreid met een 7-tal onafhankelijke projecten, die de attractiviteit van de "Stoomtrein Asch" verhogen, doch die niet noodzakelijk zijn voor de eigenlijke exploitatie. Voor een aantal projecten is het materieel al aanwezig en worden nu reeds gedeeltelijk uitgevoerd :

Project 1 : historische trein

Dit onderdeel voorziet de historische inscenering van het stationsemplacement te as, de reconstructie van gebouwen en materieel, om zo een indruk te wekken van de spoorwegen in de jaren twintig.

Project 2 : Goederenbehandeling :

Het tweede project voorziet de voornaamste - maar meestal vergeten - activiteit van een dorpsstation, namelijk de bedrijvigheid op de loskoer. Hier wordt het laden en lossen nagebootst in al zijn aspecten en geeft een overzicht van enkele goederenwagens.

Project 3 : Het spoorwegmuseum :

Dit is voor een gedeelte aanwezig en geeft een overzicht van een aantal nevenactiviteiten van de spoorwegbedrijvigheid. Onder het motto "De spoorwegen zijn meer dan rijden alleen" wordt de seininrichting, het onderhoud en de aanleg van de spoorwegen aangeduid. Ook de geschiedenis wordt belicht.

Project 4 : Industrie op het spoor :

Geeft een overzicht over de industriële spoorwegen in België en vooral in onze provincie. Naast het normaalspoor komt ook het mijnspoor en het decauville-spoor voor.

Project 5 : De demonstratieritten :

Dit gedeelte is al voor het grootste gedeelte uitgewerkt en biedt de toerist de mogelijkheid om op de verschillende locomotieven mee te rijden. Diesel, stoom en smalspoor worden "als machinist voor één uur" beleefd.

Project 6 : Toerisme in Limburg :

In dit project wordt de streek toeristisch voorgesteld in drie tentoonstellingsrijtuigen. "Spoorslags door Limburg" kan zowel letterlijk (de rijtuigen kunnen op verschillende plaatsen gestationeerd worden) maar ook figuurlijk opgevat worden.

Project 7 School op wielen :

Tijdens de laatste jaren is er veel belangstelling van scholen of jeugdgroeperingen om verdere informatie, eventueel lessen te krijgen over de stoomtrein, maar ook over Limburg. Daarom worden twee rijtuigen ingericht als rijdend leslokaal, waar tijdens de rit de nodige informatie kan gegeven worden. In een later stadium kan hier een slaap- en verblijfsrijtuig bij komen om meerdaagse werkweken te organiseren. Deze activiteit kan eventueel ondernomen worden met Sportpark Vlaanderen en de omliggende scholen.

Subsidie-aanvragen

Vooruitlopend op de resultaten van de haalbaarheidsstudie werd er reeds subsidie aangevraagd voor de beide laatste projecten. Reden hiervoor is dat deze op betrekkelijke korte termijn en met betrekkelijke geringe kosten kunnen doorgevoerd worden en dat hier geen speciale vergunningen nodig zijn. Ook de reeks aanvragen (zowel door scholen als door de opening van het fietspad) nopen de L.S.V. tot een snelle uitvoering. De beide projecten worden tijdens de volgende verder uitgewerkt, doch voorzien in grote trekken :

Spoorslags door Limburg :

Dit project voorziet de aankoop en aanpassing van drie rijtuigen, nl. :

Rijtuig 1 : VVV - kantoor

Dit rijtuig (lieft een K1 rijtuig type AD) wordt ingericht als VVV-kantoor met verkoopsbalie en de nodige voorstellingspanelen. De bagage-afdeling wordt gebruikt voor de verhuring van fietsen en als dienstruimte voor de trein.

Rijtuig 2 : Limburg : verleden en heden :

Het tweede rijtuig geeft een overzicht over de activiteiten in Limburg, waarbij voor het rijke verleden en het industriële heden in sterk contrast staan voor de bosrijkste provincie van Vlaanderen.

Rijtuig 3 : Salonrijtuig :

Het derde rijtuig - dat ook in de normale exploitatie kan ingezet worden - wordt omgebouwd tot een poly-valent rijtuig, dat kan dienen voor voorstelling van toeristische producten, maar ook voor (kleinere) personeelsfeesten of zelfs voor kleinere tentoonstellingen. Het voorziet een kleine balie, een salongedeelte en een poly-valente zaal.

School op wielen :

Rijtuig 1 : Rijdend leslokaal :

Het rijtuig - eventueel type M2- wordt ingericht als leslokaal in het middengedeelte,, één eindgedeelte krijgt een documentatiecentrum, een tweede uiteinde geeft een eerste beeld over (didactisch) Limburg.

Rijtuig 2 : Didactisch rijtuig :

Een didactische tentoonstelling geeft een beeld over het verleden van de provincie (geschiedenis) , de natuur (aardrijkskunde) en de industriële aspecten van de provincie. Dit sluit aan op de sites die eventueel met de trein worden doorkruist.

De werkzaamheden

Door de lange , strenge winter werden de werkzaamheden sterk afgeremd en werden ze vooral beperkt tot een aantal noodzakelijke binnenactiviteiten. Pas vanaf half januari kon weer met de (zwaardere) buitenactiviteiten gestart worden. Doch anderzijds werd veel werk verzet op administratief vlak.

Het materieel

- De gesloten goederenwagen :

De inrichting tot mobiele werkplaats werden verdergezet en de inrichting van het eerste gedeelte werd afgesloten. Dit hield in dat een gedeelte van de vaste werkplaats in het station ontmandeld werd en heropgebouwd werd in de gesloten goederenwagen. Zo is de lastafel en de grote werkbank verhuisd en zijn de nodige stapelrekken aanwezig. Ook werd gewerkt aan de elektriciteitsvoorziening, zowel met het aanbrengen van de elektriciteit maar ook met de plaatsing van de nodige stopkontakten en de verlichting. Geleidelijk aan wordt de inrichting verder gezet, doch ondertussen is de werkplaats al in dienst.

■ Het mijnspoor :

Hier werd vooral werk geleverd aan de smalspoorlocomotief Moës DLM 3, die volledig afgebroken is en waarvan het grootste gedeelte van de onderdelen afgeschuurd werd en een behandeling kreeg tegen de roest. Tijdens de volgende weken worden tal van onderdelen aangepast om de machine naar zijn oorspronkelijke uitvoering terug te brengen. Ook het chassis wordt tijdens de volgende periode behandeld. De locomotief moet eind april terug ritvaardig zijn.

De gebouwen

■ Het stationsgebouw :

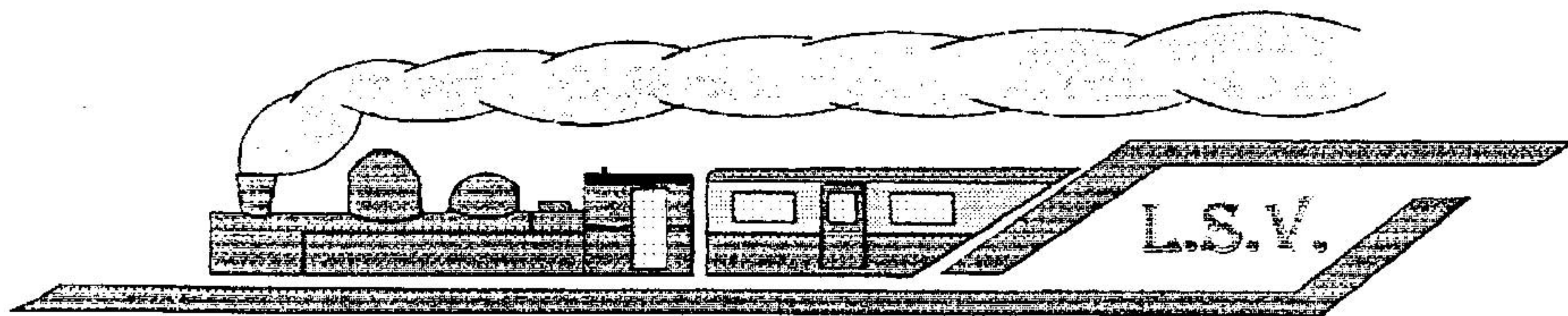
Tijdens de wintermaanden werden enkele onderhoudswerken doorgevoerd in het stationsgebouw, anderzijds werd - zoals reeds aangehaald - de werkplaats gedeeltelijk ontruimd. Hier komt voorlopig een magazijn voor het aanwezige speelgoed en de onderdelen voor de kantine. Tijdens de volgende maanden wordt de voorplaats ingericht als technisch archief.

Het emplacement :

Ook hier werden enkele kleinere werken doorgevoerd : zo werd er werk gemaakt met de opruiming van het toegankelijke deel voornamelijk de ruimte in en rond de hoofdloods. Deze ruimte wordt geleidelijk aan geschikt gemaakt om de demonstratieritten in stoomtractie vanaf spoor 4 te kunnen laten starten. Dit heeft als grootste voordeel dat vertragingen niet meer voorkomen en dat hier ook metalen dwarsliggers aanwezig zijn, zodat het uitbranden van de dwarsliggers bij droog weer vermeden wordt.

Tijdens de laatste weken werd anderzijds ook het mijnspoor kant straat verder geplaatst. Hier is de bocht praktisch volledig aangelegd en hierdoor wordt dit - vrij korte - smalspoortraject uitgebreid tot ca. 500 m. Hiervoor moeten voor het seizoen nog echter een aantal stabiliteitswerken doorgevoerd worden en moet het hier afgesteld materieel verplaatst worden.

Derde werkzaamheid, die binnenkort uitgevoerd moet worden, is het openen van de ingang tegen het fietspad. Deze toegang - die afgesloten wordt door een mijnwagen - is reeds aanwezig, doch de toegangsweg naar het tweede perron moet nog aangelegd worden. Verder moet een info-paneel aangebracht worden. Door deze nieuwe ingang hopen we dat de gebruikers van het fietspad gemakkelijker een weg zullen vinden naar de stoomtrein of de kantine. De nieuwe toegang moet eind april operationeel zijn. Tijdens de volgende maanden moet ook dringend werk gemaakt worden van de nieuwe aanplantingen, het afwerken van de paden en de toegang tot de schuilkelder. Al deze werken worden tussen het gewone onderhoudswerk doorgevoerd.



Limburgse Stoom Vereniging

Nieuwe uitgaven

Technische Fiches

TRACTIE

Graag stellen wij onze nieuwste uitgave aan U voor, nl. de vernieuwde technische fiches in KLEUR. De eerste reeks uit het onderdeel TRACTIE is zopas verschenen en omvat om te beginnen 25 technische fiches.

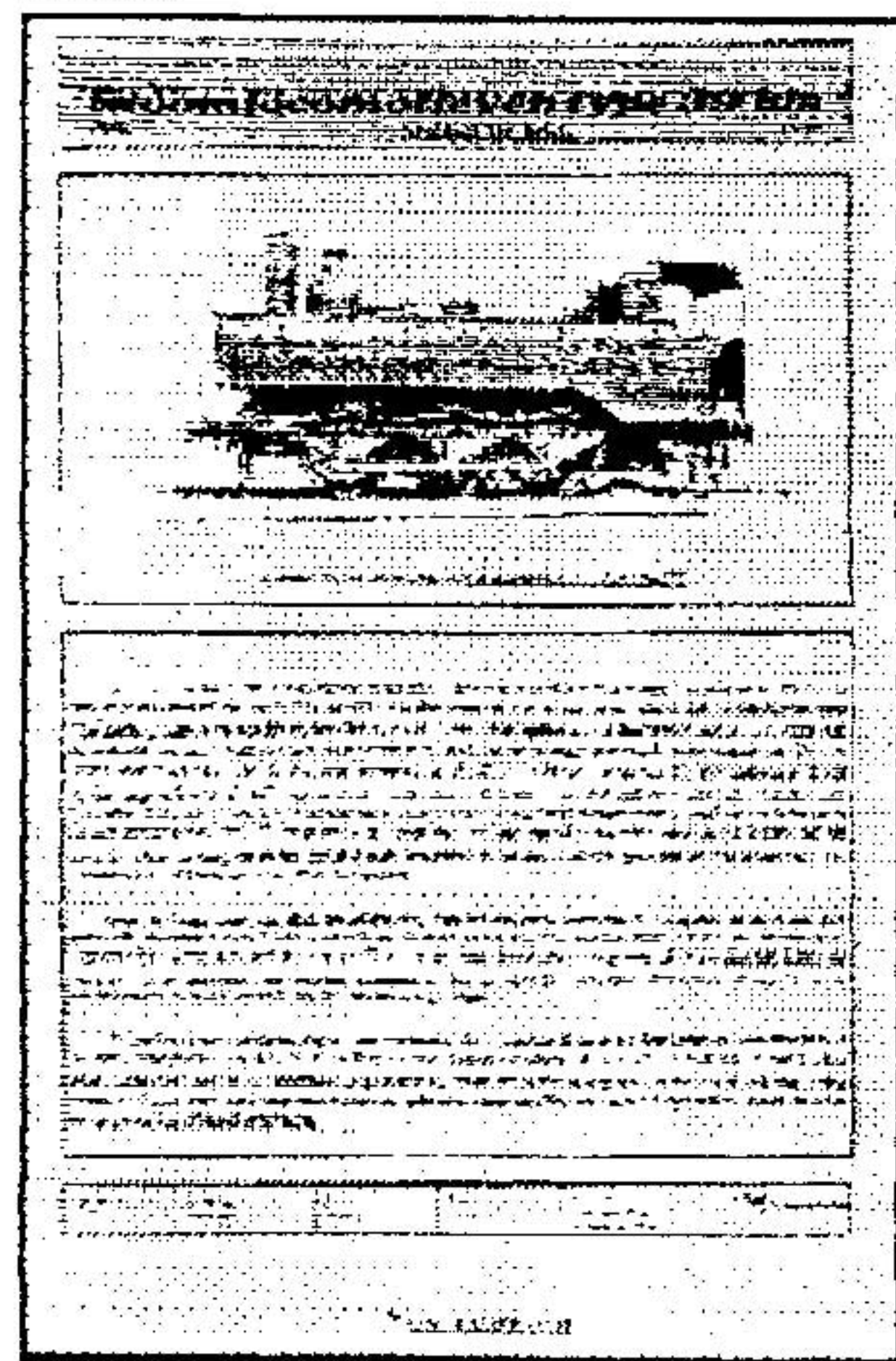
De technische fiches bestaan uit een voorblad met een foto (indien mogelijk in kleur) en een korte historische beschrijving. Op de achterkant vind men de technische gegevens, een technische tekening (die regelmatig ingekleurd wordt in de livrei).

Het onderdeel TRACTIE omvat 5 verschillende subcategorieën :

- Stoomlocomotieven primair
- Stoomlocomotieven NMBS
- Stoomlocomotieven ex.-Duits
- Diesel- & Elektrische locomotieven
- Motorwagens & Elektrische stellen

Voorbeelden van de Technische fiches

Voorbeeld in zwart-wit : De technische fiches zijn in kleur

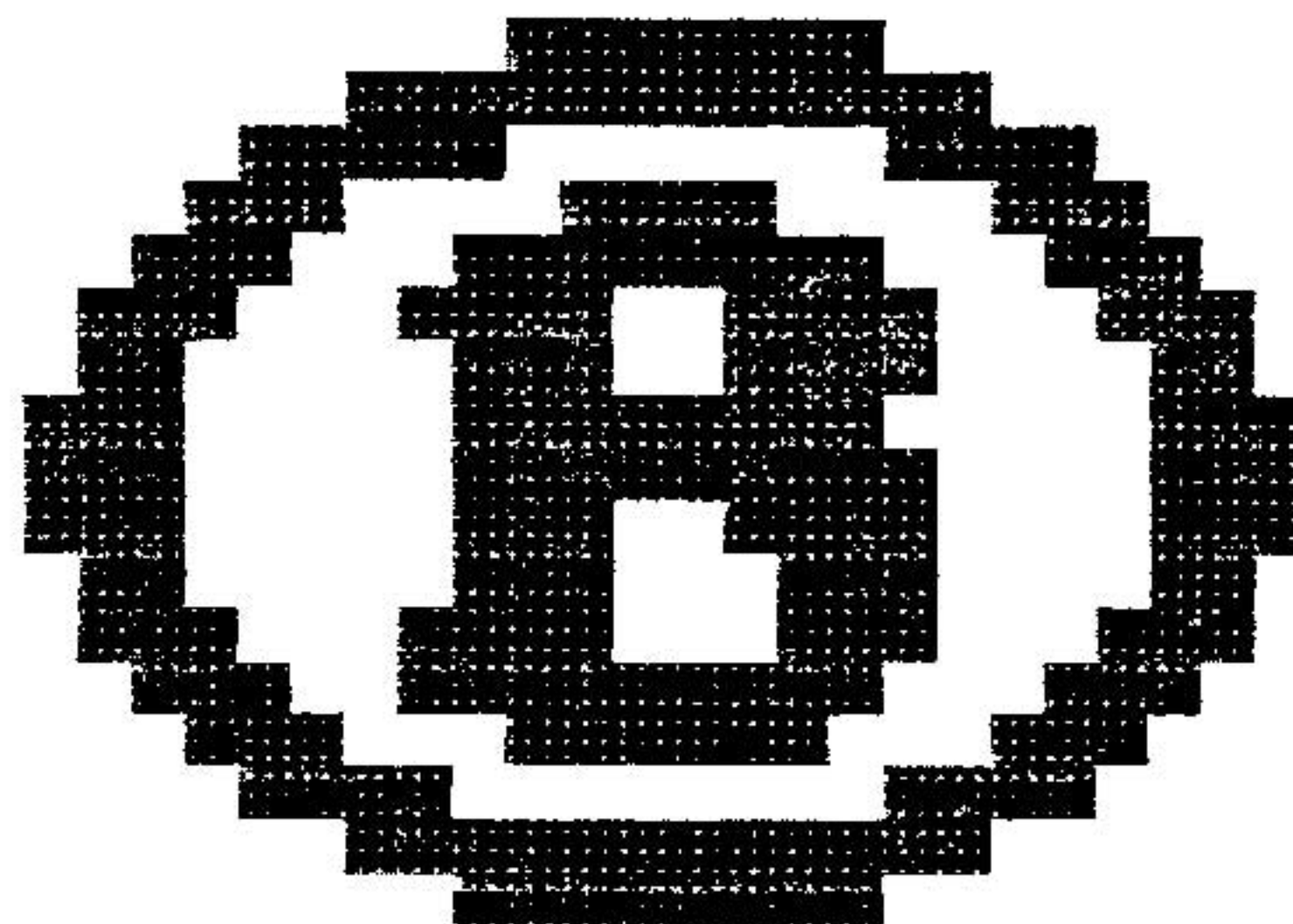


De fiches worden geleverd op blinkend 200 g papier voorzien van 4 gaatjes zodat ze in elke map passen. Als optie kunt U natuurlijk ook een map "TRACTIE" bestellen met kleurenfoto's op beide zijden.

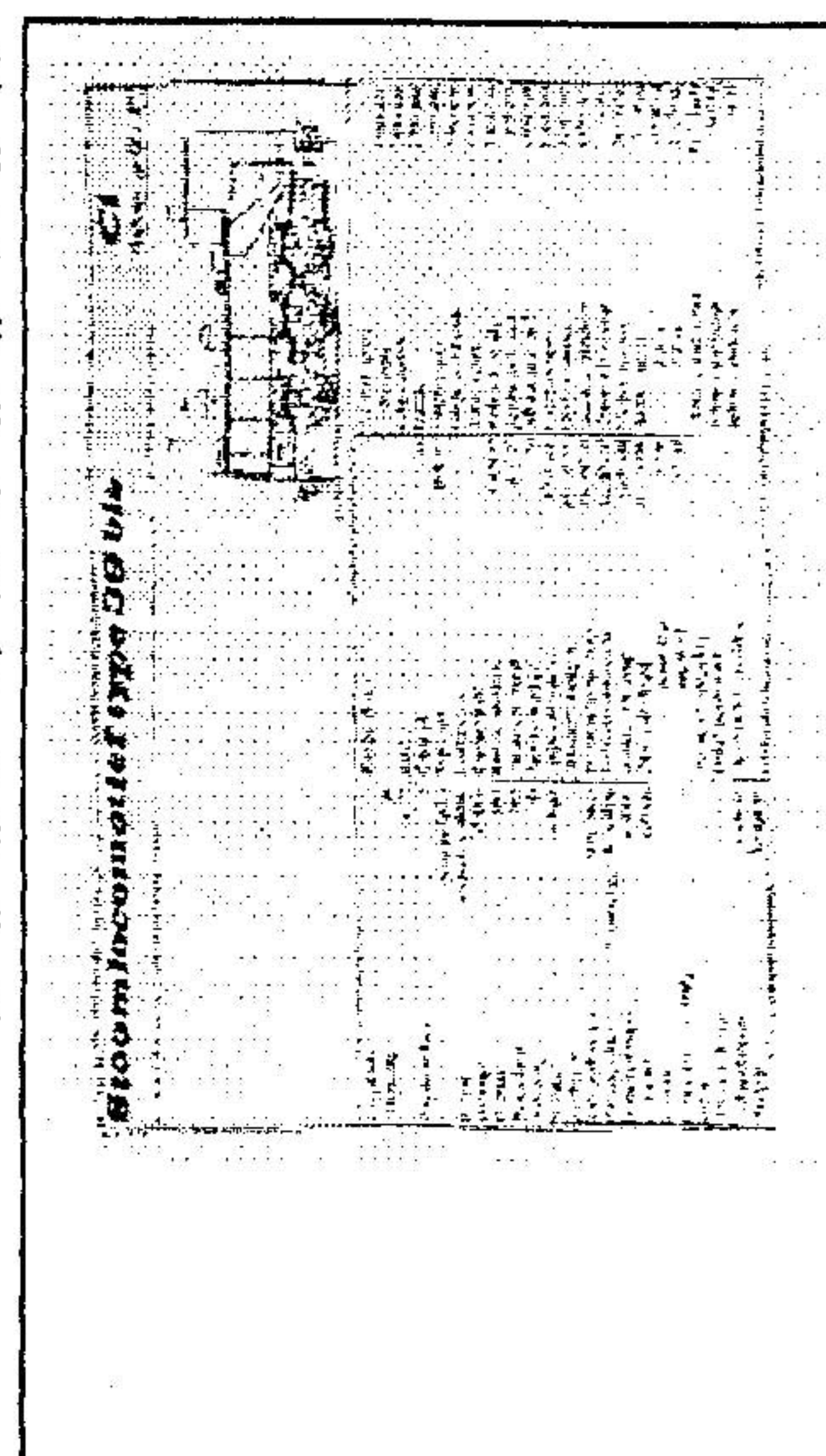
In de toekomst zullen op dezelfde wijze de onderdelen GESLEEPT, VREEMD en INFRASTRUCTUUR worden behandeld

De leden die vorig jaar reeds de fiches - eerste reeks - hebben besteld krijgen automatisch hun laatste 20 fiches en eventueel hun map binnen de komende dagen thuis bezorgd, deze leden moeten dan ook niet inschrijven voor deze reeks.

De volgende fiches GESLEEPT, VREEMD en INFRASTRUCTUUR zullen in de loop van de volgende maanden op dezelfde wijze worden uitgegeven.



Op de achterkant vindt men naast de technische tekening - meestal ingekleurd in de juiste livrei - en de technische gegevens van de lokomotief. Elk onderdeel heeft ook zijn eigen kleur : vb. groen voor stoom, geel/rood voor de motorwagens, om de fiches snel te klaseren en terug te vinden.



Verschenen fiches en prijzen

Stoom primair :

type 13
type 30
type 33
type 39 bis
type 52

Stoom NMBS :

type 6
type 8
type 10
type 18 bis
type 35

Stoom ex-Duits

type 60
type 66
type 80
type 93
type 98

Diesel / Elektrisch

type 210.2
type 213
type 250.1
type 124
type 140

Motorwagens

type 500
type 554
type 606
Sabena
Benelux

Prijzen :

Per fiche : 25 BEF + portokosten
Per 5 fiches : 23 BEF + portokosten
Per 25 fiches : 21 BEF + portokosten = 615 BEF

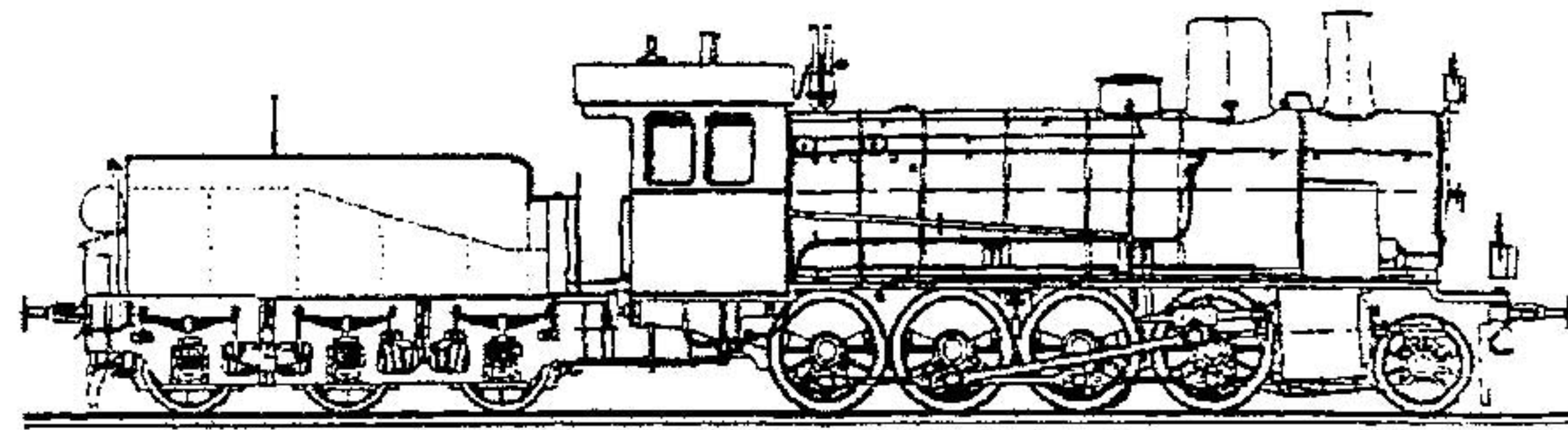
Verlenging van abonnement :

Als U na de aankoop van de eerste 25 fiches graag om de twee maanden nog eens 5 extra fiches ontvangt neem dan een abonnement. Dit abonnement kost 145 BEF per 2 maanden en wordt betaald na ontvangst van de fiches.

Abonnement : 145 BEF / 2 maanden

Kaft tractie : 225 BEF + port

Bestelling : zie bestelbon



LIDGELDMAATSCHAPSBIJDRAGE 1997 :

Het nieuwe jaar is weer begonnen en het volgend tijdschrift is weer het Jaarboek 1996 . En traditiegetrouw is het Jaarboek 1996 weer het eerste tijdschrift van 1997 waardoor wij U weer moeten vragen om uw jaarlijks lidmaatschapsbijdrage te vereffen om de volgende tijdschriften van de L.S.V. te blijven ontvangen.

Het lidgeld 1997 is onveranderd t.o.v. 1996 net name 700 BEF/jaar. Wilt U het Jaarboek 1996 ingebonden ontvangen met een kleuren voorpagina en een aantal extra fotopagina's dan sort U i.p.v. 700 BEF , 825 BEF en U ontvangt het jaarboek 96 dan ingebonden in de bus.

Aangezien de L.S.V. van geen enkele instantie steun ontvangt vragen wij dit jaar weer Uw steun . Iedereen die meer dan 1 000 BEF sort ontvangt automatisch het ingebonden jaarboek en een kaart die toegang geeft tot alle LSV-treinen zonder te moeten betalen.

Het Spoorwinkeltje :

Rekening : 860-0097477-71 (technische fiches HSW)
Rekening : 860-0068579-79 (lidgeld LSV)

Rekening NL : 89.61.54.580 (SNS Maastricht)
geldig voor beide

N.M.B.S.- Aktueel

Statistiek :

1. Leveringen :

Geen

2. Stelplaatswijzigingen :

5501	Kinkempois	Schaarbeek	22-07-1996
5511	Kinkempois	Schaarbeek	23-09-1996
5512	Kinkempois	Schaarbeek	23-09-1996
5514	Kinkempois	Schaarbeek	23-09-1966

3. Moderniseringen :

136	St-Ghislain	CW Mechelen	13-09-1996
143	St-Ghislain	CW Mechelen	08-08-1996
147	St-Ghislain	CW Mechelen	18-10-1996

4. Schrappingen :

Geen			
------	--	--	--

Aktuele berichten :

Reeks 00

Nadat de buiten dienst gestelde elektrische stellingen afgesteld bleven voor eventuele verkoop naar Italië, wordt vanaf de zomer opnieuw een opruiming gestart en worden tal van stellingen te koop aangeboden. Zo is het grootste gedeelte thans voor sloping verkocht, een gedeelte gaat naar de Noord-Franse sloper, de 060, 065, 081 en de voorheen geschrapte stellingen 519 en 532 werden te Brugge afgebroken.

Reeks 04.4

Nog steeds niet is de indienststelling van deze drieledige stellen voltooid en steeds komen er verdere problemen aan het licht. Zodoende werd de overname van nieuwe stellen uitgesteld, tot op het ogenblik dat de reeds geleverde stellen betrouwbaar zijn. Ook de toelating van de SNCF is er nog niet, meer nog : de Franse spoorwegen eisen diverse aanpassingen eer de stellen op het Franse net mogen rijden. Waarschijnlijk wordt toch een voorlopige goedkeuring gegeven om de inzet tot in Aulnoye en Lille mogelijk te maken en zodoende de locomotieven reeks 12 vrij te maken. De eerste inzet mag men slechts binnen enkele weken verwachten.

Reeks 12 / 1901 :

Nog steeds is er een dringend tekort aan machines reeks 12 en moeten de Franse diesellocomotieven BB 67 400 inspringen in de goederendiensten tussen Lille en Merelbeke. Ook de inzet van de 1901 levert verdere problemen daar enkel een inzet tussen Mons en Lille toegelaten wordt en hier zorgde deze weinig betrouwbare machine voor verschillende zware vertragingen, dit door het feit dat deze lijn ook nog steeds bereden wordt door de Eurostar-treinen richting London.

Door de brand in de Eurotunnel zijn de uurregelingen slechts indicatief en wordt deze ltreinen wild gebruikt, zodat de minste vertraging voor grote problemen zorgt. Om dit te vermijden werd vanaf november de inzet van de 1901 op deze verbinding tot een minimum beperkt

Reeks 13 :

Na de testen met de Franse analoge machines reeks 36 000, is ook de bouw van de Belgische machines gestart en werden de montagebanden voorbereid. Volgens de laatste berichten zou een eerste (proef)locomotief al in de eerste helft van 1998 afgeleverd worden zodat de definitieve indienststelling minder problemen zou opleveren. De machines krijgen trouwens dezelfde elektrische uitrusting die ook in de 1901 ingebouwd werd en hier voor problemen zorgt. Daarom opteert men eerder voor een prototype-locomotief in plaats van een oppuntstelling in de 1901.

Reeks 18 :

Na de winterperiode is er een verbod gekomen in de inzet van de locomotieven reeks 18 naar Paris, reden hiervoor is het feit dat de lichte lichting Franse bestuurders - die de reeks 15 bedient, niet meer opgeleid zijn in de besturing van de reeks 18. Hierdoor is de inzet beperkt tot de verbinding Oostende - Köln, waarbij gemiddeld twee machines tot inzet komen. Om het (dure) onderhoud te beperken werden reeds 3 machines (ritvaardig) afgesteld . Vanaf de zomerregeling zou de inzet dan definitief wegvallen en zouden ze enkel nog gebruikt worden voor het vervangen van een defecte reeks 16. Bij de indienststelling van de eerste thalysstellen in januari 1998 worden de zes machines reeks 18 dan definitief afgevoerd.

Reeks 25.5 :

Nog steeds is de inzet van deze machines tot het uiterste beperkt en slepen ze enkel nog reserve-diensten vanuit Antwerpen, meestal voor bedevaarttreinen en extra verlofgangerstreinen. Zo werden enkele machines gebruikt tijdens de drukke wintervakantie, meestal staan ze echter te Antwerpen afgesteld en wachten er op een definitieve beslissing.

Reeks 28 :

De 2802 werd recent afgevoerd naar de stelplaats Haine-St-Pierre en werd er in het museumpatrimonium opgenomen, ook de 2801 werd afgevoerd en leverd de nodige reserve-onderdelen om de 2802 ritvaardig te houden. Wanneer de locomotief effectief gerestaureerd wordt is echter nog niet beslist.