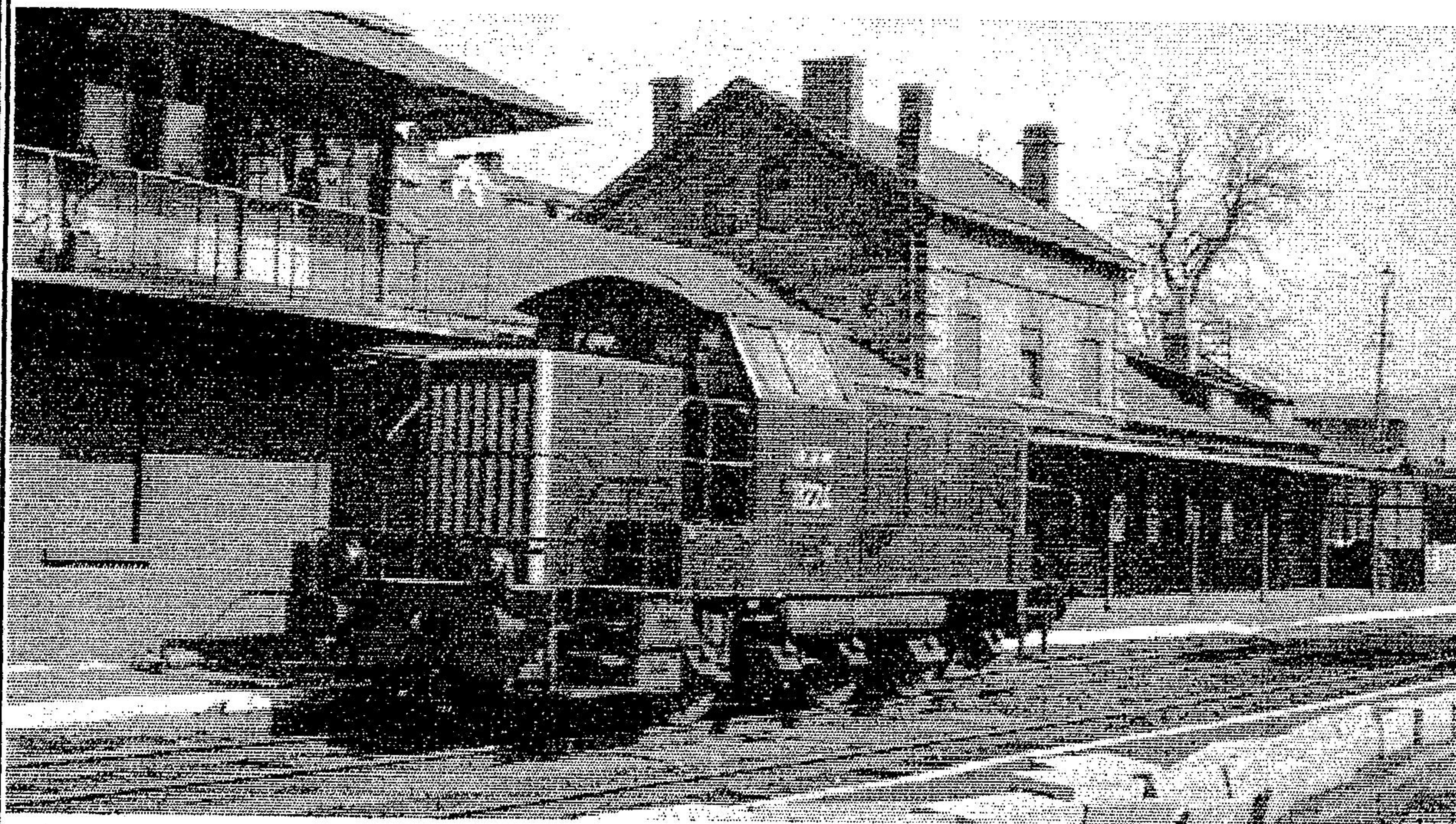


L.S.V. Tijdschrift



Stoomlocomotieven type 4
Stoommotorwagen type 1
Stoomlocomotieven type 75
Diesellocomotieven type 262 / reeks 82
Elektrische locomotieven type 123 (deel III)
Schappingen typen 36
Infrastructuur : station Liège-Guillemins
Dienstregeling zomer 1966
Exploitatie : lijn 127
L.S.V.-actueel
N.M.B.S.-actueel

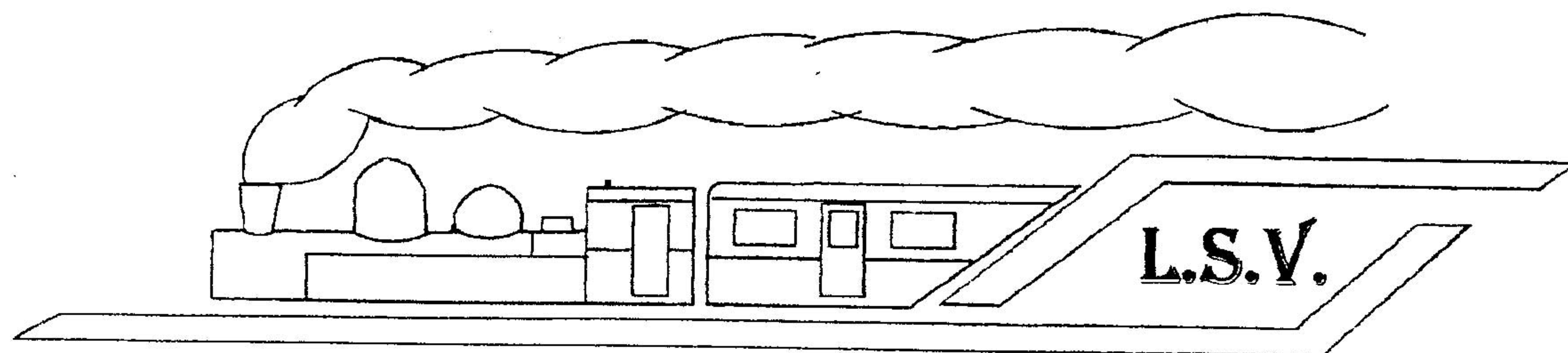
Lidgeld : 700 BEF

Verantwoordelijk uitgever :
J. CASIER , Gravierstraat 109
3700 Tongeren

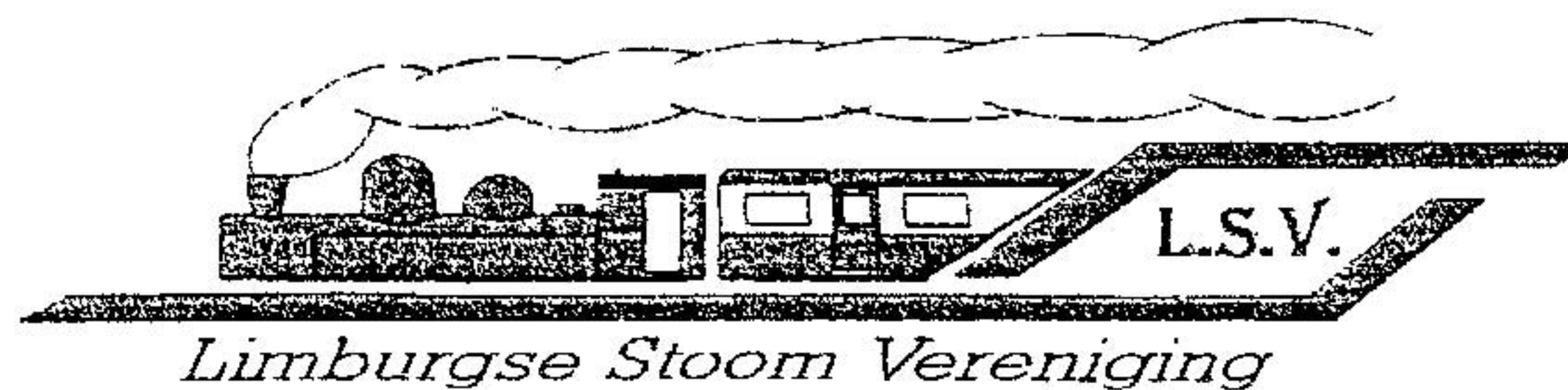
Afgiftekantoor :
3665 As 1

82

September - november 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 1 november 1997 en verschijnt half november. Het volgend wordt op 15 december 1997 afgesloten en verschijnt begin januari.

Inhoud :

<u>Stoomlocomotieven</u>	Type 4	Blz. 1
	Stoommotorwagen VV2	Blz. 9
	Type 75	Blz. 11
<u>Elektrische locomotief</u>	Type 123	Blz. 15
<u>Diesel locomotief</u>	Reeks 82 (type 262)	Blz. 18
<u>Infrastructuur :</u>	Liège-Guillemins	Blz 27
<u>Schrappingen</u>	Type 36	Blz. 29
<u>Dienstregeling</u>	Zomer 1966	Blz. 31
<u>Exploitatie</u>	Lijn 127	Blz. 37
<u>Actuele gedeelte</u>	L.S.V.	Blz. 41
	N.M.B.S.	Blz. 47

Stoomlocomotieven

Type 4

Gelijktijdig met de stoomlocomotieven typen 1 en 28, ontwikkelde de Etat Belge een nieuw, zwaar type tenderlocomotief. Deze machine moest niet alleen geschikt zijn voor het slepen van de lange piekuurtreinen op de secundaire lijnen (vooral in de industriële gebieden), maar moest ook diezsten verzekeren voor lokaaltreinen, bij de lichte goederendienst en zelfs in stationsrangeringen.

Uitgaande van de ketels en het mechanisme van het type 3, ontwikkelden de ingenieurs Bika en Schaar een machine met drie gekoppelde assen, een loopas voor- en achteraan, binnen liggende cilinders. En een buitenliggend chassis. Opmerkelijk waren echter de enorme afmetingen van deze nieuwe locomotieven en vooral de lange, hoekige tenders met de grote inhoud. Anderzijds werden ook verschillende nieuwigheden bij de machines ingevoerd: zo hadden de loopassen zijdelings verplaatsbare aslagers type Roy, de nieuwe veiligheidskleppen type Ramsbottom en vooral voor de remming de tegendrukrem type Le Châtelier.

Door deze kenmerken, samen met de cilinders van 450 mm diameter en 600 mm slaglengte, waren deze typen 4 uiterst geschikt voor al de boven aangehaalde diensten, enige nadeel was de hoge massa en de daarmee gepaard gaande grote aslast, waardoor zo op sommige lokaallijnen verboden waren.

Tussen 1878 en 1882 werden 91 machines type 4 geleverd door Cockerill (8), Anglo-Franco-Belge (25), Tubize (23), Carels (12) en FUF Haine-St-Pierre (23). Tussen de machines van de verschillende constructeurs waren er enkele afwijkingen in de plaatsing van de zandbakken, maar vooral in de vorm van het machinistenhuis.

De eerste machines werden gebruikt op de Luxembourg-lijn met als stelplaatsen Ronet, Arlon en Bertrix. Omwille van hun tegenstroomrem werden ze hier vooral gebruikt in de stoptreindienst. Enkele jaren later werden ze ook gebruikt vanuit Brussel-Leopoldswijk voor de treinen tussen Brussel en Namur. Maar vluig werden ze over het ganse net verdeeld, maar het zwaartepunt lag toch in de industriegebieden van Charleroi, La Louvière en Mons.

In deze gemengde reeksen met zowel de lokale stoptreinen als ook de verbindingstreinen in de goederendienst waren ze in 1881 gestationneerd in de depots Tamines, Charleroi, Luttre, Baulers (stationsrangeringen te Nivelles, Baulers en Genappe), Haine-St-Pierre en Mons. In deze stelplaatsen was trouwens het gros van de machines ondergebracht en konden ze eminente diensten verzekeren.

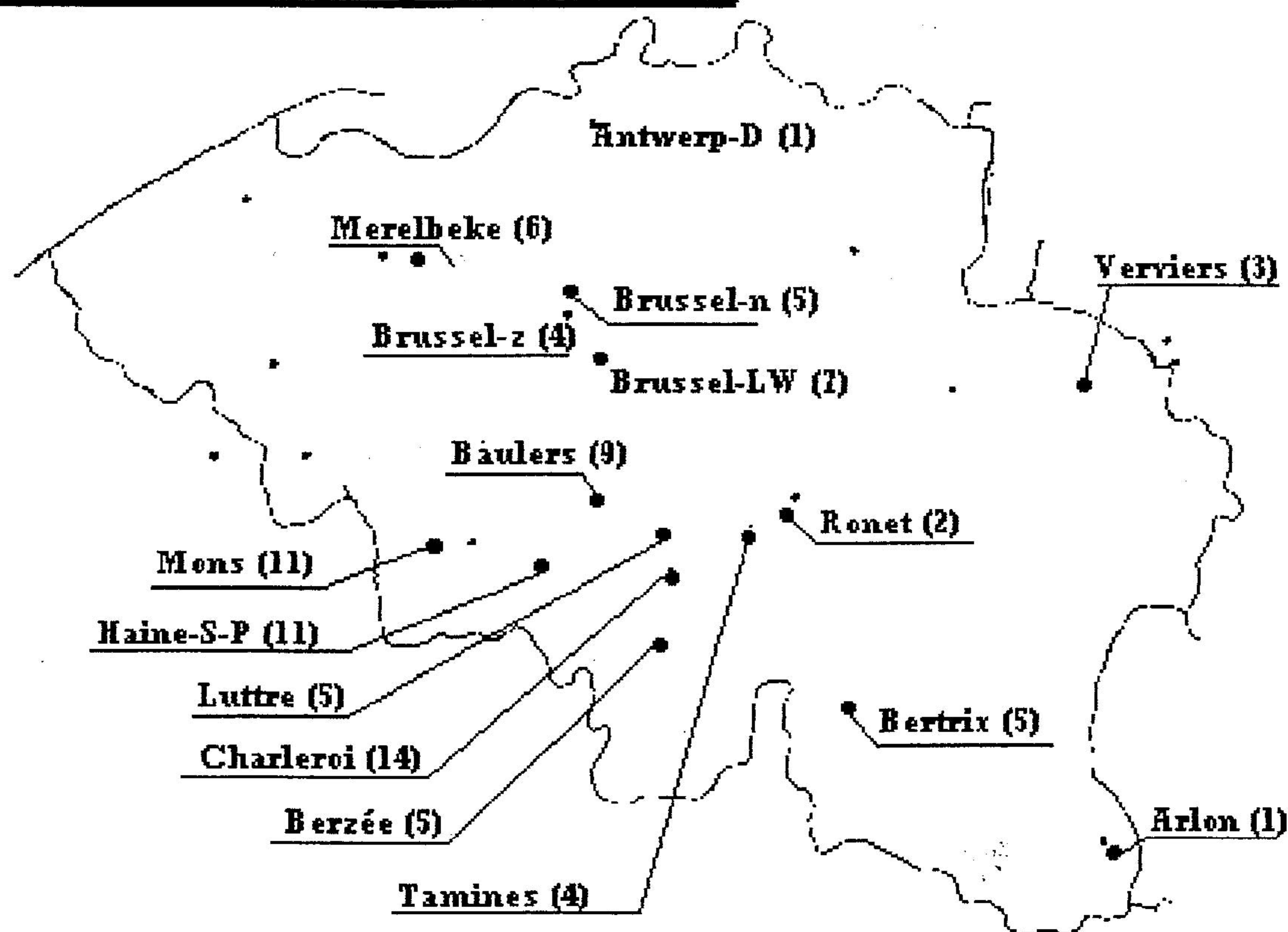
Maar ook buiten deze beide inzetplaatsen waren ze vertegenwoordigd: zo was er een uitgebreid bestand opgebouwd op de as Brussel – Antwerpen en zo hadden de stelplaatsen Brussel-zuid, Brussel-noord en Antwerpen-dam resp. 5, 4 en 7 machines op stal. Naast de zware stoptreinen werden ze hier zelfs gebruikt voor verschillende doorgaande treinen en zelfs voor express-treinen tussen Brussel en Antwerpen.

In het Gentse waren er 6 machines aanwezig te Merelbeke, hier werden ze gebruikt voor de lokale goederentreinen en de stationsrangeringen vanuit en in Gent-St-Pieters (2 machines), Oudenaarde, Anzegem en Ingelmunster.

Opmerkelijk waren ook stationneringen te Berzée (5 machines) voor de stoptreinen in de streek tussen Sambre en Meuse en een beperkte reeks van 3 machines te Verviers. Hier reden vooral de machines geleverd door Cockerill de zware diensten op de hoogvlakte van Herve. De onderstaande kaart geeft de stelplaatsindeling in 1881 duidelijk weer.

Daar waar de diensten rondom Charleroi en in het Centre tot bij de eerste wereldoorlog behouden bleven, zouden de overige machines in de negentiger jaren naar de lichtere en vlakkere lijnen overgeplaatst worden. In 1909 waren er zo ook machines type 4 aanwezig te Aarschot, Aalst, Braine-le-Comte, Kortrijk, Landen, Liers, Piéton en Wavre (diensten naar Charleroi). Meestal ging het nu om kleine bestanden en waren de diensten beperkt tot stationsrangeringen en lokale goederendiensten. De omnibustreinen waren op dat ogenblik al overgegaan op de nieuwe machines type 15 (latere typen 14, 15 en 16). Enkel de machines te Aalst zouden – samen met de machines van Brussel-noord nog gebruikt worden voor de piekuurtreinen tussen Brussel en Gent. De machines van Aarschot waren uitgerust met een vacuumrem en de treinverwarming type Belleruche voor het slepen van de treinen van de ex-Grand Central Belge.

Stelplaatsindeling type 4 (1881)



Nochtans zouden de machines in deze periode ook verschillende verbouwingen ondergaan, die meestal echter geen verbetering met zich meebrachten : als voornaamste was de ombouw van de locomotief 1112. Bij deze machine werd de voorste loopas vervangen door een draaistel. Hierdoor konden de watertenders verlengd worden en zodoende kon de actieradius vergroot worden. Deze machine werd te Braine-le-Comte gestationneerd en reed vanuit deze stelplaats de directe treinen tussen Brussel-zuid en Mons. Nochtans zou deze verbouwing niet de gewenste verbetering meebrengen en bleef het bij deze locomotief. De machine werd tussen 1921 en 1926 definitief afgevoerd.

Tijdens de eerste wereldoorlog zouden de typen 4 de grootste klappen krijgen : de machines werden tijdens de eerste oorlogsjaren door de Duitse bezetter afgevoerd en na de bevrijding – na de terugkeer van de laatste machines – bleven er slechts 36 machines nog in het Etat Belge

Eer we de naoorlogse stelplaatsen ruimer bespreken, wordt onderstaand de overzichtstabel afgedrukt :

		FLS	LSL	FPS	LC	MSM	LK	FBN	MBX	FDN	MSK	LML	FSN
05/22	36	3	1	3	3	5	6	1					
09/22	36	3	1	3	4	5	6	1					
05/23	36	4	1		1	3	7	1	1				
09/23	36	9	1		1		5	1	1				
05/24	36	9	1		1		5	1	1				
09/24	36	9	1		2		5	1	1				
05/25	36	9	1		2		5	1	1	3			
09/25	36	9	1				5	1	1				
05/26	36	9	1				5	1	1				
09/26	36	9					5	1	2				
05/27	36	7					5	1	2		1	5	2
09/27	30	7					5		2		1	5	2
05/28	29	7					5				1	5	
09/28	25	9					5				1		
05/29	25	8					5				1		
09/29	25	10					5				1		
05/30	25	10					5						
09/30	25	9					5						
05/31	22	9					4						
09/31	19	7					1						
05/32	8												
09/32	3												

FLS : Aalst

LC : Ciney

MBX : Bertrix

LML : Mol

LSL : Liers

LK : Kortrijk

FDN : Oudenaarde

FSN : St-Niklaas

FPS : Pepinster

FBN : Brussel-noord

MSK : Maaseik

In de naoorlogse periode waren er twee stelplaatsen, die de ganse verdere loopbaan zouden karakteriseren : nl. Aalst en Kortrijk. Te Aalst begon de inzet vrij beperkt met slechts drie plandagen. De machines werden op dat ogenblik vooral gebruikt in de stationsrangeringen te Aalst zelfs en verder te Denderleeuw en Geraardsbergen. Maar de machines voldeden hier zo goed dat de vooroorlogse taken weer opgenomen werden. Zo zou gedurende bijna 10 jaar de inzetreeks opgetrokken worden tot 8 à 10 inzetdagen. Ze reden op dat ogenblik opnieuw de diverse semi-directe treinen en stoptreinen in de buurt en bereikten hierbij plaatsen zoals Dendermonde, Brussel, Gent en Geraardsbergen. Verder waren er nog diverse bedieningstreinen in de goederendienst met dezelfde bestemmingen.

Tot in 1931 werden deze diensten behouden, maar op dat ogenblik werden ze zeer snel afgebouwd. Er was de beslissing van de N.M.B.S. om de oude locomotieven zeer snel af te voeren en te vervangen door de nieuwere locomotieven en zelfs de eerste motorwagens. De winterregeling van 1931 zou de laatste effectieve reeks kennen en Aalst zou trouwens het laatste bastion blijven van deze typische locomotieven.

Ook Kortrijk zou de typen 4 gedurende 10 jaar gaan gebruiken. Maar hier werd er eerst gewerkt met een grotere reeks met 6 à 7 machines en deze bleef vanaf 1923 op 5 machines beperkt. Hier waren er vooral de stationsrangeringen en de bedieningstreinen. Er waren twee standplaatsen : Kortrijk met drie machines en treinen naar Ieper, Le Touquet en Moeskroen vormden het grootste inzetgebied. Twee machines waren te Roeselare gestationeerd en verzekerden de lokale diensten rondom deze plaats. Ook de Kortrijk eindigde de dienst in de loop van 1931.

Derde inzetplaats met een zeer beperkt programma was Brussel-noord : tot in 1927 verzekerde hier een type 4 de stationsrangeringen te Brussel-noord zelf. Verder waren er 's nachts ook diensten in de stelplaats.

Een gelijke levensloop kenden de twee machines van de kleine stelplaats Liers : hier verzekerden ze de lokale rangeringen en sleepten ze de lokale treinen naar Roccourt, Herstal en Glons. De diensten vielen weg bij de sluiting van de stelplaats in de loop van 1926.

Op de Vesder-lijn kwam Pepinster in contact met de locomotieven type 4 : in tegenstelling met de vooroorlogse periode, zouden ze hier voor het grootste gedeelte ingezet worden bij stationsrangeringen te Pepinster zelf, maar ook te Spa en Verviers/Ensival. Verder verzekerden ze ook de bedieningstreinen in de streek. Al eind 1922 hield de dienst hier op.

Ciney was de voorlaatste van de oorspronkelijke stelplaatsen : naast de stationsrangeringen werden de drie ingezette machines gebruikt voor de bediening van de lijn naar Statte, tot in Modave. Deze dienst viel echter vrij vlug weg en vanaf 1923 was er enkel nog de stationsrangering te Ciney. Eind 1924 werden ze ook hier vervangen.

Virton-St-Mard was de zuidelijkste inzetplaats van niet minder dan vijf machines : ze verzekerden de stationsrangeringen te Athus, Halanzy, Latour, Virton en Lamorteau.. Eind 1923 was hier de inzet afgelopen.

In de loop van 1924 werd er een klein bestand te Oudenaarde opgestart : de drie machines rangeerden waarschijnlijk te Oudenaarde zelf, te Ronse en te Zottegem. De inzet hier hield het slechts enkele maanden uit.

Vanaf begin 1927 zouden er drie nieuwe stelplaatsen met het type 4 in contact komen : St-Niklaas zou twee machines gebruiken voor de stationsrangeringen. Na één jaar verlieten de typen 4 deze stelplaats.

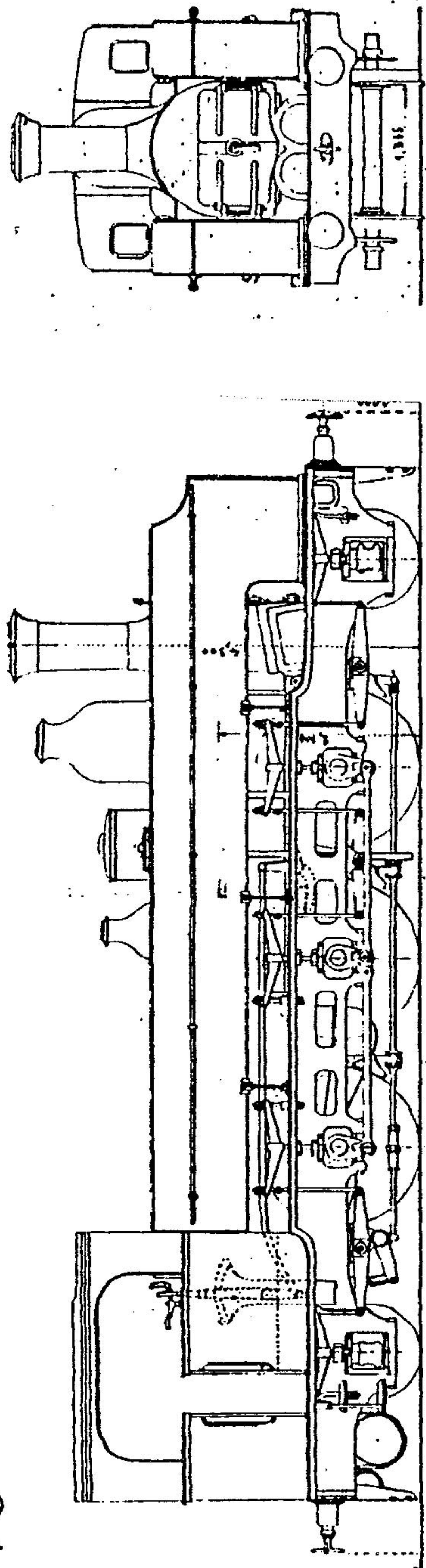
In dezelfde periode zou Mol 5 machines gebruiken : hier zouden ze vooral lijndiensten in het noorden van de provincie gaan verzekeren en hierbij reden ze door tot in Neerpelt / Hamont, Leopoldsburg en Geel. Deze dienst werd behouden tot bij de winterregeling van 1928

Laatste – kleine – inzetplaats werd Maaseik : hier werd 1 locomotief vanaf eind 1926 gebruikt voor de beperkte stationsrangeringen en deze locomotief werd ook gebruikt voor de lokale bedieningstreinen naar As. Van deze laatste stelplaatsen zou men hier de langste inzet kennen en pas eind 1929 werden ze vervangen door vrijgekomen machines type 2.

Daar waar het bestand tot in 1927 behouden bleef, zou de afstelling vanaf deze periode steeds maar sneller verlopen. In dit jaar werden zes machines naar de sloper gervoerd. De volgende tabel geeft een overzicht van de latere schrappingen :

Zomer 1928	1 machine	29 locs
Winter 1928/29	4 machines	25 locs
Zomer 1929	-	25 locs
Winter 1929/30	-	25 locs
Zomer 1930	-	25 locs
Winter 1930 /31	3 machines	22 locs
Zomer 1931	3 machines	19 locs
Winter 1931/32	11 machines	8 locs
Zomer 1932	5 machines	3 locs
Winter 1932/33	3 locs	-

Type 4 van 1878



Loopbaan :
 Nummering voor 1946 400 - 423
 na 1946 91
Effektief (bij bouw) :
 Bouwer : Cockerill, A.F.B., Tubize
 Carels, H.S.P.
 Levering : 1878 - 1882
 Ombouw WOI - 1932
 Buiten dienst :
 Asindeling : 1C11
 Snelheid
Overbrenging :
 Type Stephenson
 Plaatsing cilinders 2 binnenliggende
 Diameter cilinders 450 mm
 Zuigerslag 600 mm
Remming :
 Kompressor : enkelvoudige Westinghouse
 Debiet :
 Automatische rem Westinghouse /tegendruk
 Rechtstreekse rem : Stoomrem
 Handrem : Schroefrem

Kenmerken :
Ketel :
 Type vuurkist : Belpaire
 Keteldruk : 8.5 / 9.5 kg/cm²
 Rooster lengte * breedte 2 625 * 1 055 mm
 Roosteroppervlak 2,76 m²
 Verwarmingsopp. vuurh. 10,92 m²
 Pijpenbundel : kleine diameter
 aantal 40 / 45 mm
 oppervlakte 226 st.
 Pijpenbundel : grote diameter 98.46 m²
 aantal
 oppervlak
 Tot. verwarmingsopp. 109.38 m²
 Oververhittingsopp. 1 315 mm
 Ketelromp : gem. diam. 11 - 13 mm
 gem. dikte der platen
 Inhoud ketel (ritvaardig) 5 580 l
 Volume stoomkamer
 Opp. stoomafgifte

Afmetingen :
 Totale lengte : 18 030 mm
 Lengte kast : 16 950 mm
 Breedte : 2 810 mm
 Hoogte vloer : 1 000 mm
 Hoogte as vd ketel : 2 100 mm
 Hoogte tot. 4 300 mm
 Radstand (totaal) : 8 400 mm
 Afstand as 1 / as 2 / as 3 2 200 / 2 000 mm
 Afstand as 3 / as 4 / as 5 2 000 / 2 200 mm
 Oversteek voor : 950 mm
 Oversteek achter : 1 600 mm
 Diameter drijfwielen : 1 700 mm
 Massa (leeg) 45 000 kg
 Massa (rijvaardig) 58 950 kg
 Aslast as 1 10 550 kg
 as 2 12 300 kg
 as 3 13 300 kg
 as 4 12 300 kg
 as 5 10 600 kg
 Massa per lopende meter 3 269 kg/m
 Trekkracht 3 839 / 4318 kg
 Nominaal vermogen lok 1 700 kg
 Inhoud kolenbakken : 9 800 l
 Inhoud watertenders

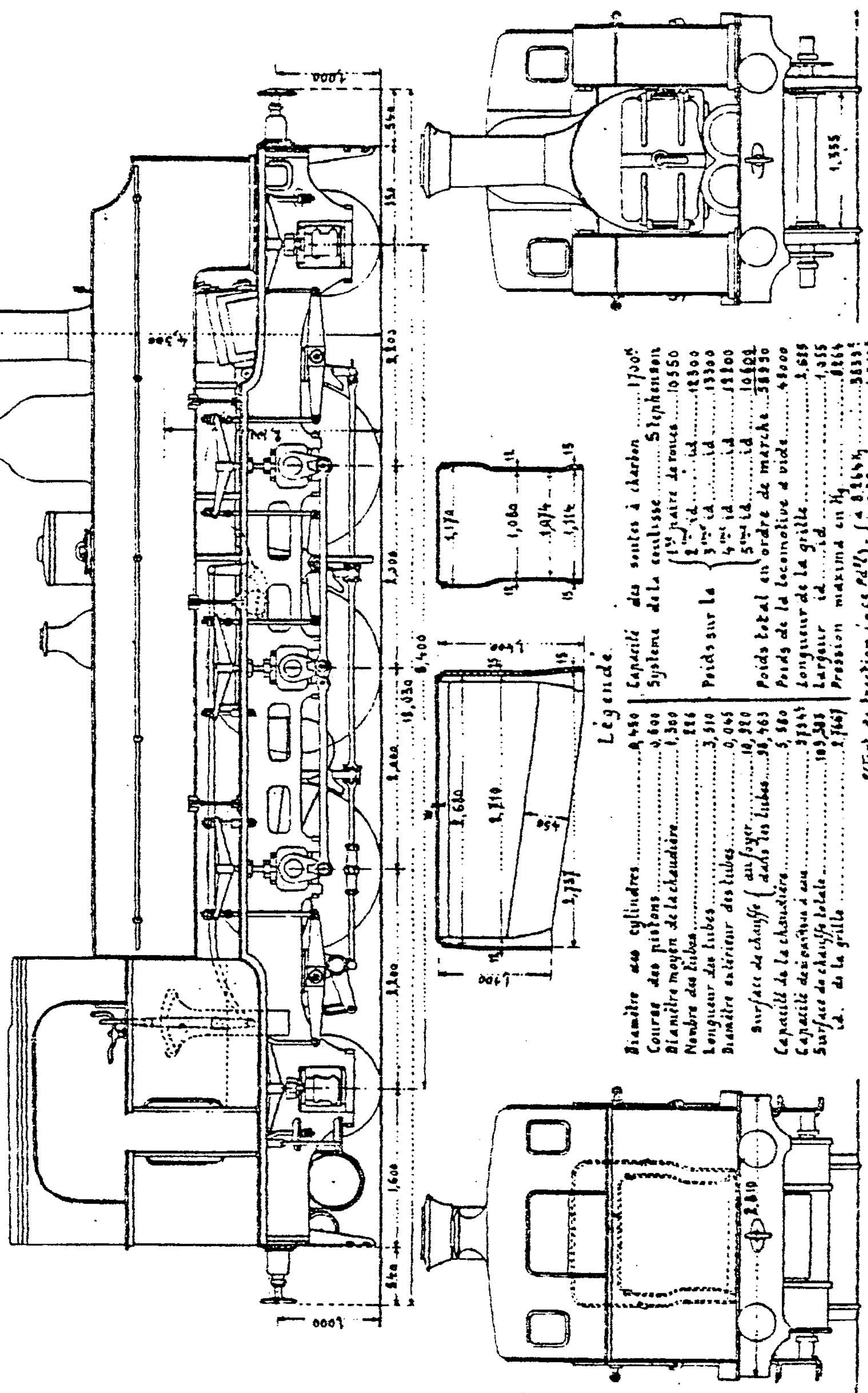
Overzicht loopbaan type 4 :

Nummer 1	MGDB	Nummer 2	In dienst	Schrapping	Bouwer	Fabr nr	Opmerk
1087			08/1878	WO I	Anglo-Fr-B	292	
1088	08055		08/1878	WO I	Anglo-Fr B	293	
1089			10/1878	1921-25	Anglo-Fr-B	294	
1090	08001		01/1979	WO I	Anglo-Fr-B	295	
1091		400	05/1879	10/1932	Anglo-Fr-B	302	
1092	08056		06/1879	WO I	Anglo-Fr-B	303	
1093			06/1879	WO I	Anglo-Fr-B	304	
1094			06/1879	WO I	Anglo-Fr-B	305	
1095		401	07/1879	04-1932	Anglo-Fr-B	306	
1096		402'	07/1879	04-1931	Tubize	355	
1097		403	08/1879	12-1931	Tubize	356	
1098			09/1879	WO I	Tubize	357	
1099			09/1879	WO I	Tubize	358	
1100			06/1879	1926-28	Haine-St-Pierre	124	
1101			06/1879	1926-28	Haine-St-Pierre	125	
1102	08018		06/1879	WO I	Haine-St-Pierre	126	
1103			07/1879	1926-28	Haine-St-Pierre	127	
1104			07/1879	WO I	Haine-St-Pierre	128	
1105	08015		08/1879	WO I	Cockerill	1076	
1106		404	09/1879	10/1931	Cockerill	1077	
1107	08053		08/1879	WO I	Cockerill	1078	
1108		405	09/1879	12/1932	Cockerill	1079	
1109	08035	406'	09/1879	02/1931	Cockerill	1080	
1110		407	09/1879	03-1932	Cockerill	1081	
1111	08041		10/1879	WO I	Cockerill	1082	
1112			10/1879	1926-28	Cockerill	1083	Omb 2C1t
1172		408	12/1879	03/1932	Tubize	362	
1173	08042		12/1879	WO I	Tubize	363	
1174	08043		01/1889	WO I	Tubize	364	
1175	08004		01/1880	WO I	Tubize	365	
1176			02/1880	WO I	Tubize	366	
1177		409	11/1879	12-1931	Anglo-Fr-B	307	
1178	08012		12 /1879	WO I	Anglo-Fr-B	308	
1179			01/1880	WO I	Anglo-Fr-B	309	
1180	08032		01/1880	WO I	Anglo-Fr-B	310	
1181			02/1880	WO I	Anglo-Fr-B	311	
1182		410	12/1879	12/1931	Carels	105	
1183			12/1879	WO I	Carels	106	
1184		411	01/1880	07-1932	Carels	107	
1185	08017		02/1880	WO I	Carels	108	
1186	08013		03/1880	WO I	Carels	109	
1187			11/1879	WO I	Haine-St-Pierre	129	
1188		412'	12/1879	06/1931	Haine-St-Pierre	130	
1189			12/1879	1926-28	Haine-St-Pierre	131	
1190			01/1880	WO I	Haine-St-Pierre	132	
1191	08044		01/1880	WO I	Haine-St-Pierre	133	
1192		413	04/1880	10/1931	Carels	110	
1194	08057		05/1880	WO I	Carels	111	
1195	08045		08/1180	WO I	Tubize	387	
1196	08019		12/1880	WO I	Tubize	408 ?	

LOCOMOTIVE - TENDER A VOYAGEURS.
 POUR FORTES RAMPES.
 À 6 ROUES ACCOUPLEES DE 1,700.

CHEMINS DE FER.
 DE L'ETAT BELGE.
 BRUXELLES. 1885.

TYPE 4
 Au cinquantième d'exécution.



Légende.

Diamètre des cylindres.....	450	Capacité des soutes à charbon.....	1700'
Course des pistons.....	600	Système de la ceulisse.....	Stephenson
Diamètre moyen de la chaudière.....	1,300	1 ^{re} paire de roues.....	10550
Nombre des tubes.....	116	2 ^{de} id.....	12800
Longueur des tubes.....	3,510	3 ^{de} id.....	13300
Diamètre extérieur des tubes.....	0,045	4 ^{de} id.....	13800
Surface de chauffe (au foyer).....	10,320	5 ^{de} id.....	10600
Capacité de la chaudière.....	5,880	Poids total en ordre de marche.....	38250
Capacité des soutes à eau.....	3734'	Poids de la locomotive à vide.....	4800
Surface de chauffe totale.....	103,303	Longueur de la grille.....	1,619
id. de la grille.....	2,767	Largeur id.....	1,355
		Pression maxima en Hg.....	866
		Effort de traction ($0,65 \frac{P}{D}$) : (à 8,165 Hg).....	3833'
		(à 9,13 Hg).....	4510'

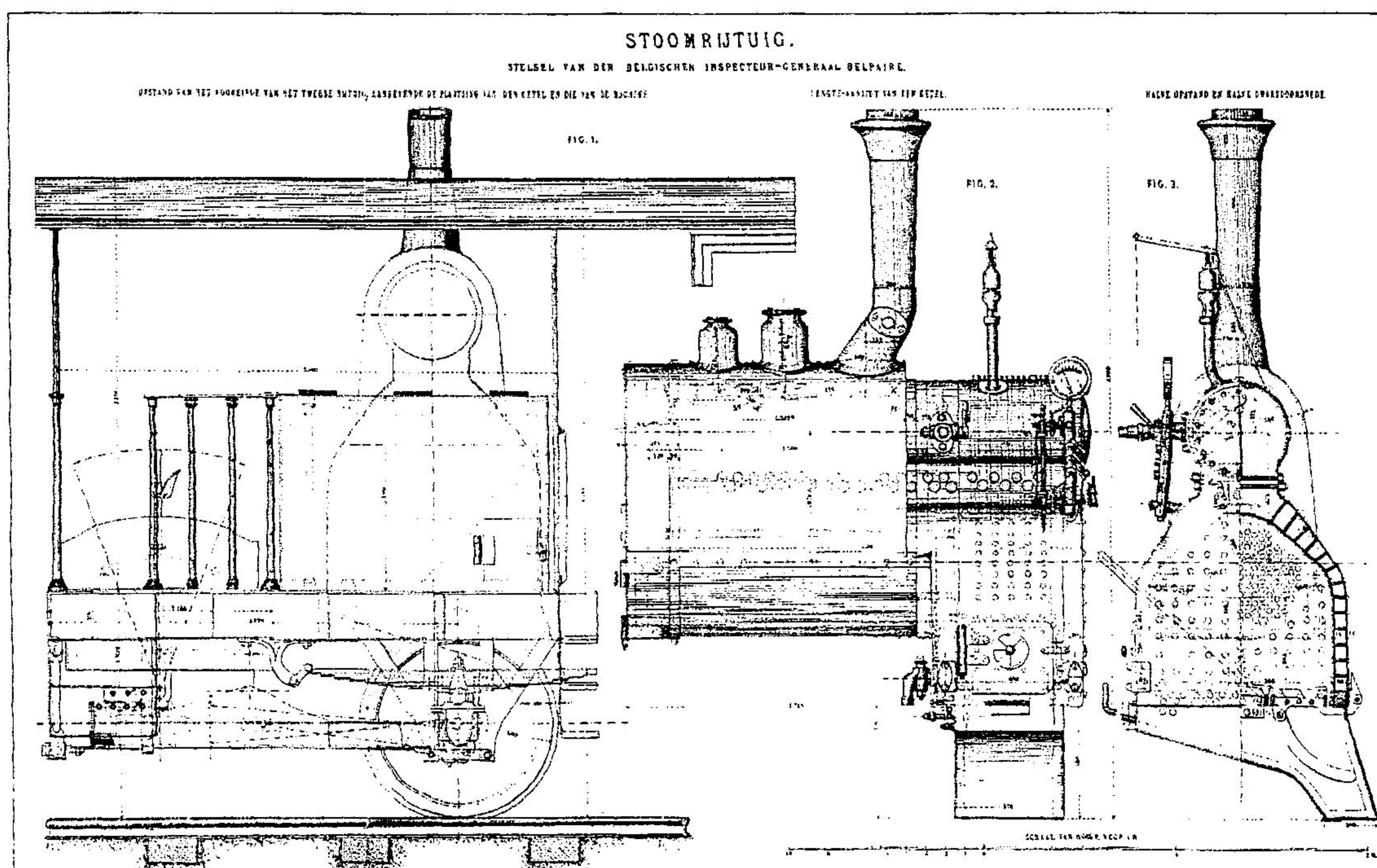
Nummer 1	MGDB	Nummer 2	In dienst	Schrapping	Bouwer	Fabr nr	Opmerk
1197		414'	04/1880	03/1931	Anglo-Fr-B	317	
1198	08020		04/1880	1926-1928	Anglo-Fr-B	318	
1199			04/1880	WO I	Haine-St-Pierre	134	
1200		415	04/1880	07/1932	Haine-St-Pierre	135	
1225		416	09/1880	10/1931	Carels	120	
1226	08033		10/1880	WO I	Carels	121	
1227			11/1880	1926-1928	Carels	123	
1228	08046		09/1880	WO I	Anglo-Fr-B	320	
1229			09/1880	WO I	Anglo-Fr-B	321	
1268			12/1880	WO I	Haine-St-Pierre	143	
1269			01/1881	WO I	Haine-St-Pierre	144	
1270	08002		01/1881	WO I	Haine-St-Pierre	145	
1271			02/1881	WO I	Haine-St-Pierre	146	
1272			11/1880	1926-1928	Carels	124	
1273		417	11/1880	01/1932	Carels	125	
1274	08011		10/1880	1921-25	Anglo-Fr-B	322	
1275		418	11/1880	07/1932	Anglo-Fr-B	323	
1276			11/1880	WO I	Anglo-Fr-B	324	
1277			11/1880	WO I	Anglo-Fr-B	325	
1368			08/1881	1926-1928	Tubize	431	
1369		419	08/1881	12/1931	Tubize	432	
1370			06/1881	WO I	Anglo-Fr-B	345	
1371	08047	420	06/1881	08/1931	Anglo-Fr-B	346	
1372	08014		06/1881	WO I	Anglo-Fr-B	347	
1434		421	09/1881	07/1932	Tubize	433	
1435			09/1881	WO I	Tubize	434	
1436		422	10/1881	07/1932	Tubize	435	
1437			10/1881	WO I	Tubize	436	
1438			10/1881	1926-1928	Tubize	437	
1439	08003		06/1881	WO I	Haine-St-Pierre	157	
1440			07/1881	1926-1928	Haine-St-Pierre	158	
1441	08005		07/1881	WO I	Haine-St-Pierre	159	
1457		423	11/1881	11/1932	Tubize	450	
1458	08034		11/1881	WO I	Tubize	451	
1459	08054		11/1881	WO I	Tubize	452	
1460		424'	12/1881	08/1931	Tubize	453	
1461	08049		01/1882	WO I	Tubize	454	
1462	08050		11/1881	WO I	Haine-St-Pierre	160	
1463	08051		12/1881	WO I	Haine-St-Pierre	161	
1464	08052		12/1881	WO I	Haine-St-Pierre	162	
1465	08006		01/1882	WO I	Haine-St-Pierre	163	

Stoommotorwagens

Type VV 2 .

Gelijktijdig met de eerste stoommotorwagen VV 1 werd een tweede identieke motorwagen ontworpen en ook door het Arsenaal van Mechelen gebouwd. Nochtans zou in tegenstelling met de VV 1 hier niet een verticale ketel ingebouwd, maar werd een ketel type « Guitaar » gebruikt. Bij dit type ketel – die bij de VV 2 voor het eerst gebruikt werd – zou men uitgaan van een dubbele ketel in de vorm van een gitaar. Het onderste gedeelte werd gevormd door een gewone ketel met haard en langsketel met (korte) vlampijpen. Deze ketel werd dwars op het chassis geplaatst en de stookdeur stond bij deze motorwagen in de zijwand van de haard. Grootste nadeel bij de oorspronkelijke ketels was het feit dat de temperatuur van de afgenomen stoom vrij laag was en dat de kans vrij groot was dat men ook ketelwater meezoog. Daarom werd de bovenketel aangebracht. Dit systeem werd in het begin van de zeventiger jaren door de Franse ingenieur Pétry-Chaudoir ontwikkeld. Door deze opstelling had de bovenketel de functie van een stoomdom, die nu de ganse lengte van de ketel overspande. In tegenstelling met de VV 1 waren de twee cilinders hier horizontaal, tegen de achterzijde van de ketel aangebracht.

Ook deze tweede stoommotorwagen werd in de loop van 1876 geleverd en hierbij werd de VV 2 op verschillende technische tentoonstellingen uit deze periode voorgesteld. Maar al vlug werd ook deze motorwagen op de lokaallijnen en Oost- en West-Vlaanderen gebruikt. De stelplaats was oorspronkelijk Merelbeke, later dook deze motorwagen ook in Brugge op. Daar waar de VV 1 niet erg geapprecieerd werd, zou er met de tweede motorwagen veel betere resultaten geboekt worden. Hierdoor werd de VV 2 dan ook veel regelmatig gebruikt. Zo werd deze motorwagen ook als voorbeeld genomen voor de verdere exemplaren VV 3 – 15. Nochtans zou al direct een domper gezet worden, daar de VV 8 voor 1880 volledig vernield werd door een ketelexplosie. Op dat ogenblik werd er een verbod ingesteld om deze ketel nog te gebruiken en werd de veiligheid verbeterd. Nochtans zouden de reeds gebouwde motorwagens tot bij de eeuwwisseling in dienst blijven. De VV 2 bleef op de vlakke kustlijnen en zou een hele periode de dienst verzekeren tussen Diksmuide en Nieuwpoort, maar werd na de schrapping van de VV 1 ook nog gebruikt tussen Brugge en Eeklo en tussen Brugge en Blankenberge. De motorwagen was in 1889 nog steeds in dienst, maar komt in de nummerlijsten van 1907 niet meer voor. Waarschijnlijk werd de VV 2 omstreeks 1900 uit het bestand geschrapt.



Stoommotorwagen type VV 2

A2

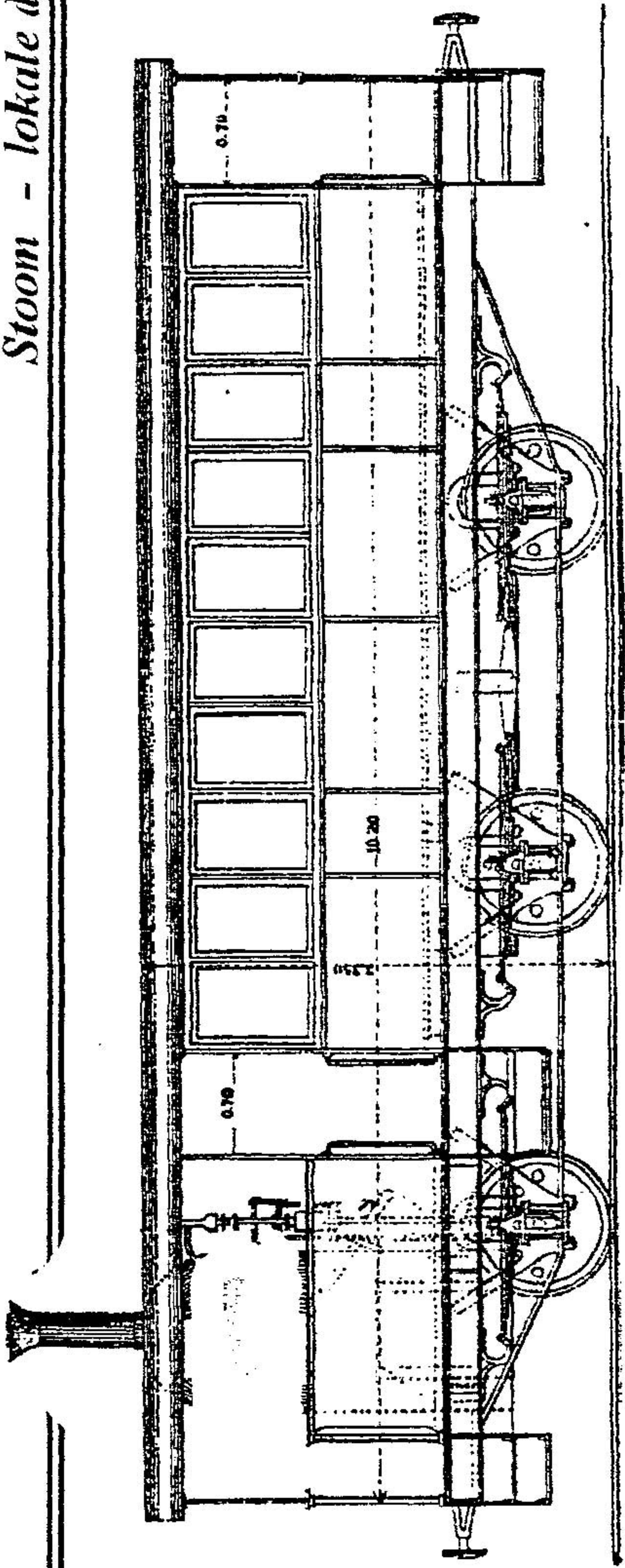
Stoom - lokale dienst

Arsenaal Mechelen : 1

Aantal zitplaatsen

2^{de} klasse : 14

3^{de} klasse : 18



Loopbaan :

Nummering :

Effectief (bij bouw)

Bouwer kast :

Levering :

Ombouw

Buiten dienst :

Asindeling :

Snelheid

Remming :

Compressor :

Debiet :

Automatische rem

Rechtstreekse rem :

Kenmerken :

Zuigers ::

Type :

Werkingsprincipe ::

Cilinders :

Diameter

Zuigerslag

Type :

Ketel :

Type :

Roosterlengte:

Roosterbreedte:

Roosteroppervlakte :

Keteldruk :

Aantal vlampijpen:

Lengte vlampijpen:

Diam. ketel onder/boven:

Verwarmingsopp haard :

Totaal verwarmingsopp

Voorraad kolen :

Voorraad water :

Afmetingen :

Totale lengte :

Lengte kast :

Breedte :

Hoogte dak :

Hoogte totaal :

Radstand (totaal) :

Oversteek voor :

Oversteek achter :

Diameter drijfwielen :

Massa (rijvaardig)

Aslast : 1ste as

2 de as

3 de as

4 de as

Massa /lopende meter

Trekkracht :

Uurvermogen :

Beschikbaar vermogen

Stoomlocomotieven type 75

1892

Ex Duits / wapenstilstandslocs

WO I

Voortgaande op de ervaringen met de driessige, lichte goederentreinlocomotieven reeks G 4, werd vanaf 1892 een nieuwe machine ontwikkeld. Deze was in principe – op enkele verbeteringen na – identiek met de laatste reeks van zijn voorgangers. De enige grote wijziging was een loopas vooraan. Hierdoor kon de snelheid opgedreven worden tot 65 km/h. Deze eerste bouwreeks G 5¹ waren machines werkend met verzadigde stoom en twee gelijke cilinders. Opmerkelijk was hier het feit dat de stoomverdeling bij deze machines volgens het principe van Allan-Trick gebeurde en dat deze sturing binnenliggend was. Tussen 1892 en 1902 werden in het totaal 268 machines voor de Pruisische staatsspoorwegen gebouwd en vooral in de lokale reizigersdienst en goederendienst gebruikt.

In 1895 ontstond een tweede locomotieftype als reeks G 5²: ze waren identiek met de voorgangers maar men koos hier voor een compoundwerking voor de aandrijving. Van dit type machines werden er tot in 1901 niet minder dan 499 machines geleverd.

Gelijktijdig met de reeks G 5² werd door de private spoorwegmaatschappij van Elzas-Lotharingen een gelijkaardig type besteld. De hoofdkenmerken waren dezelfde als bij de Pruisische machines, maar bij deze maatschappij koos men voor een buitenliggende sturing van het type Walschaerts. In het totaal werden 215 machines afgeleverd.

Tijdens de eerste wereldoorlog waren een aantal van deze lichte machines al in ons land bedrijvig. Door et verdrag van Versailles zouden al deze machines aan de Etat Belge toegewezen worden en zouden in het totaal 90 typen G 5 in het bestand opgenomen worden. Concreet had men 30 machines reeks G 5¹, verder 37 locomotieven reeks G 5² en 23 machines reeks G 5³

In de eerste periode werden alle machines van deze reeks gemeenschappelijk ingezet. De volgende tabel geeft een inzicht over de stelplaatsen :

	FMS	FYM	FBC	LPT	FLU	LMG	LNC	FNND	ANS	FHS	FLV	Eff
05/22	11	5	9	8								
10/22		14	8		5	2	3	2	5	2		
05/23		2	8		6	2	3		9	2	2	
10/23		1	8		6	5	1		9		2	
02/24		-	11		6	5	1		10		2	22
06/24		2	12									17
02/25		2	1									6

Bij hun aankomst in België zouden de machines geconcentreerd worden in 3 inzetstelplaatsen: Mons, Muizen en Braine-le-Comte.

Mons :

Tijdens de zomerregeling van 1922 waren hier in deze stelplaats 11 inzetdagen genoteerd, waarbij de machines vooral ingezet werden in de lokale goederendienst in de Borinage. Al zeer snel werd een aantal machines definitief afgevoerd en tegen de volgende winterregeling was de inzet in deze stelplaats volledig opgeheven.

Muizen :

Een uitgebreidere inzet kende deze stelplaats: men had in 1922 niet minder dan 33 locomotieven in depot en hier werden er 5 in de inzetreeks gebruikt. Ze reden vooral verbindingstreinen van en naar Antwerpen. Tijdens de volgende winterregeling was de inzet al gestegen tot 14 inzetdagen voor de reeksen G 5¹

tot G 5^s. Deze verhoging was vooral te wijten door de aankomst van een aantal machines vanuit Mons. Maar al in dezelfde periode zouden praktisch alle locomotieven afgesteld worden en daalde de inzet tot 1 à 2 plandagen. Ze werden nog enkel gebruikt voor lokale diensten en vanaf 1923 zou dit een volledige dienst voor het (latere) type 74 worden (zie tijdschrift nr 81-)

Braine-le-Comte :

De derde oorspronkelijke stelplaats zou gedurende de langste tijd in contact blijven met deze lichte goederenmachines: in 1922 waren er niet minder dan 125 machines van de diverse reeksen in dit district afgesteld en werd een inzetreeks van 9 inzetdagen opgesteld. Ze rteden vooral de lokale goederendiensten naar o.a. Tubize en Quenast, maar ook enkele reizigersdiensten naar Brussel. In 1924 werd de uitgebreide reeks verdeeld in drie inzetprogramma's met resp. 6, 5 en 1 locomotief. Het is in dit laatste plan dat de locomotieven type 75 tot eind 1924 hun laatste inzet in België zouden kennen. Ze verzekerden de stationsrangeringen.

Piéton :

Vanaf eind 1922 zouden vooral stelplaatsen rondom Charleroi in contact komen met deze stomers. Maar als eerste depot in de streek zou Piéton al begin 1922 een inzetreeks krijgen met 8 plandagen. Enkele maanden later werden de machines aan Luttre en Monceau afgestaan.

Luttre :

Eind 1923 verzekerden 5 tot 6 locomotieven de lokale goederendiensten in de streek ten noorden van Charleroi, doch hier kwamen over het algemeen de (jongere) machines type 74 tot inzet. De (latere) type 75 zouden waarschijnlijk als in de loop van 1923 definitief afgesteld worden.

Monceau:

Tweede depot in de buurt was Monceau, waar vanaf de zomer van 1922 een beperkt bestand opgebouwd werd en waar een drietal machines gebruikt werden in de lokale dienst. Deze zou al snel verminderen tot 1 plandag voor rangeringen te Monceau zelf.

Mariembourg:

Laatste depot in deze streek was het landelijke Mariembourg: hier werd een beperkte inzetreeks opgesteld met twee plandagen. De locomotieven werden gebruikt in de lokale goederendienst naar Couvin, Walcourt, Florennes en Treignes. Deze inzetreeks werd in 1924 nog uitgebreid, maar de typen 75 waren hier op dat ogenblik al verdwenen.

Walcourt:

De typen 75 werden hier gebruikt voor stationsrangeringen te Walcourt zelf. De inzetreeks eindigde in de loop van 1924

Ans:

De Luikse stelplaats kende vanaf 1923 een uitgebreide inzet met een begin met 5 locomotieven, doch deze werd al vlug opgetrokken tot 9 à 10 plandagen, waarbij echter waarschijnlijk geen typen 75 ingezet werden.

Hasselt :

De Limburgse hoofdplaats kende in de loop van 1923 een korte periode waarbij deze machines reeks G5 ingezet werden, maar al tijdens hetzelfde jaar waren alle machines afgesteld.

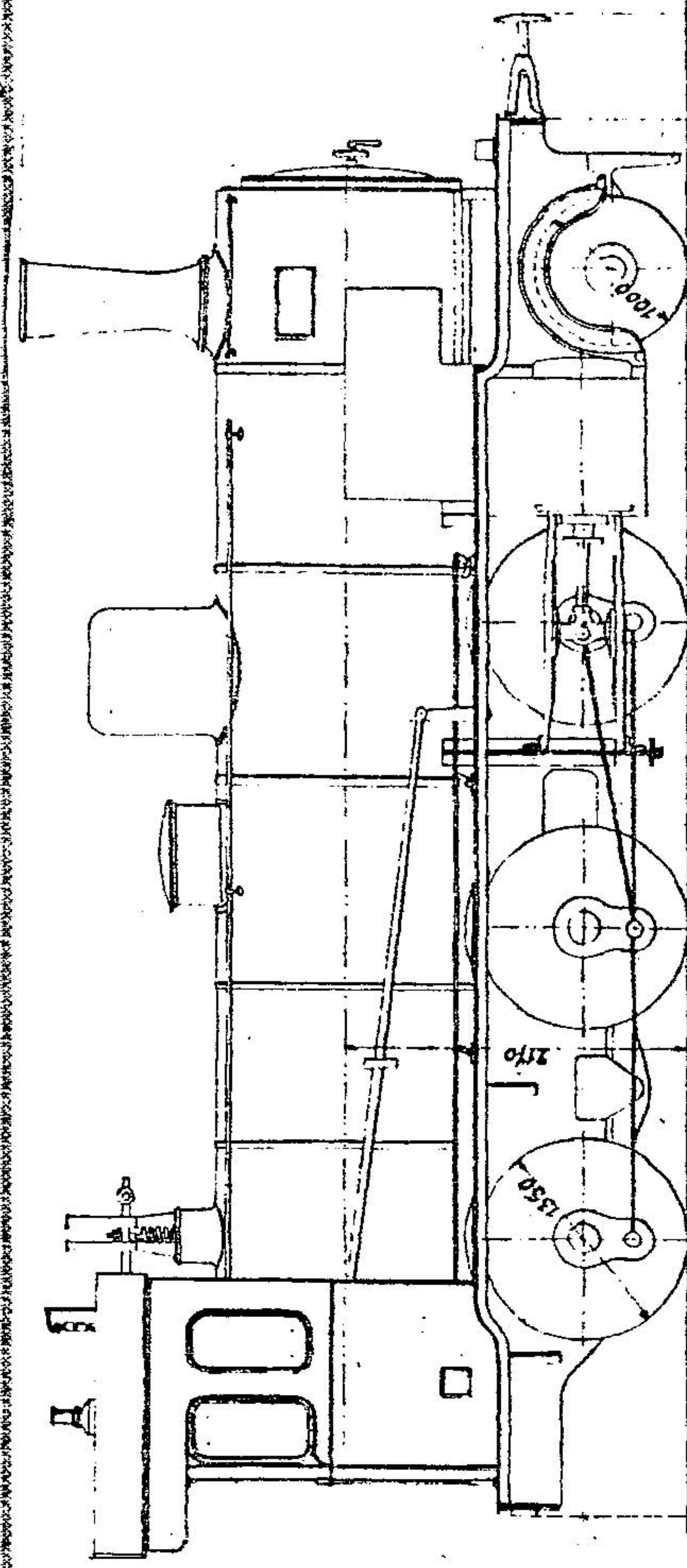
Stoomlocomotief type 75 (G 5¹)

I'C

Locomotief voor lokaal gebruik

ex KPEV G 5¹

Hanomag
Henschel
Humboldt
Schwartzkopff
Schichau
Vulcan



Loopbaan :		Ketelkenmerken :		Afmetingen :	
Nummering :	7506 ... 7518	Keteldruk :	10 / 12 bar	Totale lengte :	9 700 mm
Effectief bij bouw	---	Type ketel :	2 250 mm	Lengte chassis :	9 050 mm
Effectief bij Etat Belge	268	Roosterlengte :	1 000 mm	Breedte :	2 800 mm
Bouwer :	30	Roosterbreedte :	2,25 m ²	Hoogte as ketel :	2 170 mm
	zie boven	Roosteroppervlakte :	10,80 m ² / 10,85 m ²	Hoogte (totaal) :	4 200 mm
Levering :	1891 - 1904	Verwar. opp. haard :	---	Radstand (totaal) :	6 300 mm
Ombouw :	---	Aantal grote vlampijpen :	---	Afstand tussen assen :	2 300 mm + 2 000 mm + 2 000 mm
Buiten dienst :	1922 - 1926	Diameter gr vlampijpen	---	Oversteek voor :	990 mm
Asindeling :	1'C	Opp. grote vlampijpen	221 / 224	Oversteek achter :	1 760 mm
Snelheid :	65 km/h	Aantal kleine vlampijpen :	45 / 50 mm	Diameter drijfwielen :	1 350 mm
Aandrijving :	Verzadigde stoom	Diameter kl vlampijpen :	126,20 m ² / 130,59 m ²	Diameter loopwielen :	1 000 mm
Type overbrenging :	Allan-Trick	Lengte vlampijpen :	4 124 mm	Massa (rijvaardig)	48 350 kg
Plaatsing cilinders :	2 buitenliggend	Verwarmingsopp. pijpen :	126,20 m ² / 130,59 m ²	Aslast : 1ste as	9 175 kg
Diameter cilinders :	450 mm	Totaal verwarmingsopp. :	137,00 m ² / 141,44 m ²	2 de as	12 500 kg
Zuigerslag :	630 mm	Oververhittingsopp. :	---	3 de as	13 325 kg
Remming :	---	Diameter ketelramp :	1 530 mm	4 de as	13 250 kg
Compressor :	---	Dikte pijpenplaat	25 mm	5 de as	---
Debiet :	---	Dikte langsketel	16 - 19 mm	6 de as	---
Automatische rem :	---	Inhoud ritvaardige ketel :	5 275 m ³ / 5 395 m ³	Massa /lopende meter	5 000 kg/m
Rechtstreekse rem :	Stoomrem	Inhoud stoomruimte :	2,930 m ³	Gekoppeld aan tender :	type 30
Handrem :	Schroefrem	Oppervlakte stoomafgifte	8,32 m ²		

Leuven :

Laatste stelplaats voor deze typen van Leuven: de universiteitsstad kwam tijdens de winterregeling in contact met de typen 75 en twee machines werden hier gebruikt voor de lokale diensten. De zomerregeling zou hier de laatste inzet kennen en korte tijd later waren ook deze machines richting sloper gegaan.

Overzicht – schrappingen:

Daar waar er bij de overgave 90 locomotieven in het bestand opgenomen werden, zou een groter gedeelte nooit enige dienst voor de Etat Belge uitvoeren. De machines werden voorlopig te Braine-le-Comte, Muizen en Charleroi afgesteld worden en al deze machines werden in 1923 – 1924 definitief afgevoerd. Met ingang van de winterregeling worden de machines reeks G 5 afzonderlijk geteld en bleven er nog 22 machines van de eerste drie reeksen over. Dit aantal daalde tijdens de eerste maanden verder tot 17 eenheden.

Bij de henummering op 1 januari 1925 bleven nog 14 machines in het bestand : 9 typen G 5¹, 4 typen G 5² en nog slechts één machine reeks G 5³. Al de machines van deze drie onderscheiden reeksen werden samengevoegd tot het Etat Belge type 75. Naar de geplogenheden van deze periode was de nummering niet opeenvolgend maar werden de twee laatste cijfers zoveel mogelijk behouden. In 1925 werden nog 6 machines afgevoerd en op dat ogenblik was er geen effectieve inzet meer. In 1926 verlieten de 8 overige machines definitief de sporen.

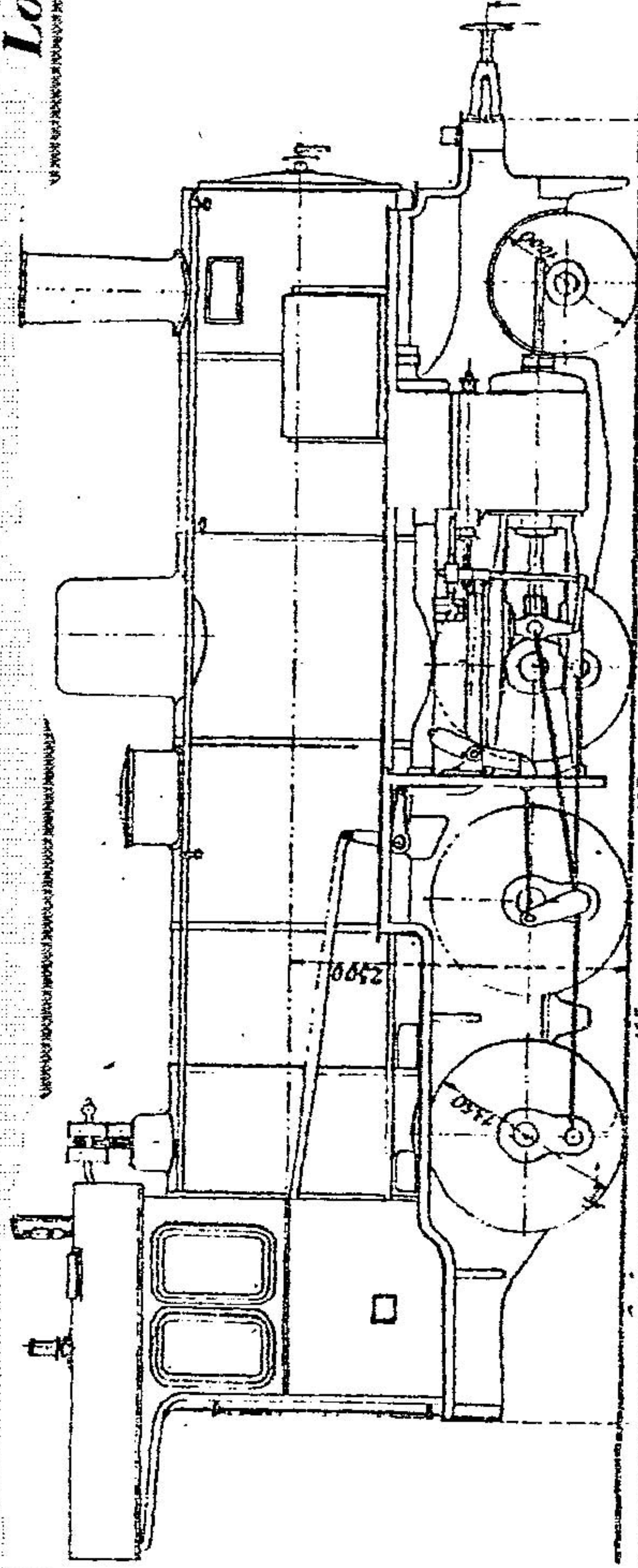
Nummerlijsten reeks G 5¹

Nr	Nummer EB	Levering	Schr.	Bouwer	Fabr.nr	Opmerkingen
Altona 4002	7506	1891	1925	Schwartzkopff	2093	➤
Altona 4003		1891	1922-24	Schwartzkopff	2094	
Altona 4013		1904	1922-24	Hanomag	4113	
Berlin 4012		1893	1922-24	Vulcan	1331	
Mainz 4009	7509	1904	1926	Henschel	6574	
Elberfeld 4002	7507	1897	1926	Schwartzkopff	2484	
Elberfeld 4003		1897	1922-24	Schwartzkopff	2485	
Elberfeld 4004		1897	1922-24	Schwartzkopff	2486	
Elberfeld 4005		1897	1922-24	Henschel	5192	
Elberfeld 4009		1900	1922-24	Humboldt	61	
Elberfeld 4011			1922-24			
Elberfeld 4012	7511	1900	1926	Humboldt	63	
Elberfeld 4013	7513	1899	1925	Henschel	5190	
Elberfeld 4014	7514	1899	1925	Henschel	5191	
Elberfeld 4019		1901	1922-24	Humboldt	82	
Königsberg 4014	7515	1900	1925	Schichau	1094	
Essen 4009		1899	1922-24	Schichau	1021	
Essen 4027		1900	1922-24	Humboldt	118	
Frankfurt 4002	7508	1894	1926	Vulcan	1395	
Frankfurt 4061		1899	1922-24	Schwartzkopff	2621	
Frankfurt 4161			1922-24			
Hannover 4002		1893	1922-24	Hanomag	2491	
Köln 4021		1893	1922-24	Humboldt	113	
Köln 4029		1901	1922-24	Schwartzkopff	2120	
Köln 4031		1894	1922-24	Schwartzkopff	2122	
Magdeburg 4010		1894	1922-24	Henschel	5207	
Münster 4002		1894	1922-24	Schwartzkopff	2116	
Münster 4018	7518	?	1926	?		
Münster 4019			1922-24			
Stettin 4007		1899	1922-24	Hanomag	3293	

Stoomlocomotief type 75 (G 5² - G 5³)

ex KPEV G 5² - G 5³

Borsig
Grafenstaden
Hanomag
Henschel
Humboldt
Schwartzkopff
Schichau



Locomotief voor lokaal gebruik

I'C

Loopbaan :

Nummering :
Effectief bij bouw G5² G5³
Effectief bij Etat Belge G5²

Ketelkenmerken :

7512 - 7576
499
215
37
23
zie boven
1897 - 1905

1922 - 1926
1'C
65 km/h
Compound / 2 cilinders
Allan-Trick / Walschaerts
2 buitenliggend
450 mm
630 mm
Enk westinghousepomp
Oerlikon
Stoomrem
Schroefrem

Afmetingen :

12 bar
2 250 mm
1 000 mm
2,25 m²
10,80 m²

216
45 / 50 mm
126,20 m²
4 124 mm
126,20 m²
137,00 m²

1 530 mm
25 mm
16 - 19 mm
5 070 m³
2,930 m³
8,32 m³

9 818 mm
9 168 mm
2 850 mm
2 300 mm
4 200 mm
6 000 mm
2 700 mm + 1 650 mm +
1 650 mm
1 102 mm
2 016 mm
1 350 mm
1 000 mm
48 100 kg
11 100 kg
13 800 kg
14 800 kg
14 800 kg

5 000 kg/m
type 30

Totale lengte :
Lengte chassis :
Breedte :
Hoogte as ketel :
Hoogte (totaal) :
Radstand (totaal) :
Afstand tussen assen :
Oversteek voor :
Oversteek achter :
Diameter drijfwielen :
Diameter loopwielen :
Massa (rijvaardig)
Aslast : Iste as
2 de as
3 de as
4 de as
5 de as
6 de as
Massa /lopende meter
Gekoppeld aan tender :

Nummerlijsten reeks G 5²

Nr	Nummer EB	Levering	S.jr.	Bouwer	Fabriek	Opmerkingen	
Altona 4155	7555	1897	1926	Hanomag	2996	▶	
Altona 4158		1897	1922-24	Hanomag	2999		
Bromberg 4166	7560	1900	1922-24	Schichau	1104		
Danzig 4156		1899	1922-24	Schichau	1040		
Erfurt 4160		1901	1926	Grafenstaden	5082		
Erfurt 4164		1901	1922-24	Grafenstaden	5201		
Esseb 4152		1896	1922-24	Schwarzkopff	2266		
Essen 4155		1898	1922-24	Borsig	3096		
Essen 4163		1898	1922-24	Borsig	3104		
Frankfurt 4152		1896	1922-24	Schwarzkopff	2264		
Frankfurt 4167		7567	1899	1926	Hanomag		3300
Halle 4170			1900	1922-24	Borsig		4859
Halle 4173	7512	1900	1922-24	Borsig	4862		
Hannover 4174		1900	1922-24	Hanomag	3401		
Hannover 4183		1900	1922-24	Schichau	1096		
Kattowice 4179		1899	1922-24	Schwarzekopff	2701		
Köln 4017		1901	1922-24	Humboldt	93		
Köln 4025		1900	1922-24	Humboldt	73		
Köln 4038		1903	1922-24	Humboldt	178		
Köln 4167		1896	1922-24	Hanomag	2663		
Köln 4177		1898	1922-24	Hanomag	3149		
Königsberg 4013		1900	1922-24	Schichau	1093		
Königsberg 4163	1901	1922-24	Schwarzkopff	2898			
Königsberg 4166	1901	1922-24	Schichau	1128			
Münster 4204	7512	1898	1922-24	Hanomag	3156		
Münster 4212		1898	1925	Hanomag	3309		
Münster 4218		1900	1922-24	Henschel	5308		
Münster 4234		1901	1922-24	Hanomag	3695		
Münster 4238		1901	1922-24	Hanomag	3699		
Münster 4241		1901	1922-24	Grafenstaden	5210		
Posen 4173		1899	1922-24	Schichau	1032		
Posen 4175		1899	1922-24	Schichau	1034		
Posen 4181		1900	1922-24	Schichau	1054		
Saarbrücken 4167		1900	1922-24				
Saarbrücken 4169	1922-24		Henschel	5310			
Stettin 4152	1897	1922-24	Schwarzkopff	2458			
Stettin 4163	1900	1922-24	Borsig	4855			

Nummerlijsten reeks G 5³

Nr	Nummer EB	Levering	Schr.	Bouwer	Fabriek	Opmerkingen
Altona 4005	7576	1903	1922-24	Hanomag	4066	▶
Altona 4006		1903	1922-24	Hanomag	4067	
Altona 4014		1905	1922-24	Schwarzkopff	3378	
Elberfeld 4065		1904	1922-24	Humboldt	216	
Elberfeld 4069		1903	1922-24	Humboldt	199	
Elberfeld 4074		1904	1922-24	Humboldt	204	
Elberfeld 4076		1903	1925	Humboldt	182	
Elberfeld 4077		1903	1922-24	Humboldt	183	
Elberfeld 4079		1903	1922-24	Hanomag	4071	
Elberfeld 4080		1903	1922-24	Hanomag	4072	
Elberfeld 4081		1903	1922-24	Hanomag	4073	
Elberfeld 4082		1903	1922-24	Hanomag	4082	
Elberfeld 4197		1903	1922-24	Hanomag	4120	
Essen 4054		1905	1922-24	Borsig	5617	
Frankfurt 4015		1903	1922-24	Henschel	6541	
Frankfurt 4030		1905	1922-24	Schwarzkopff	3380	
Halle 4111		1903	1922-24	Henschel	6552	
Hannover 4008		1903	1922-24	Hanomag	4087	
Köln 4008		1905	1922-24	Borsig	5806	
Köln 4010		1905	1922-24	Borsig	5808	
Köln 4047	1903	1922-24	Henschel	6474		
Köln 4050	1903	1922-24	Schwarzkopff	3235		
Münster 4011		1922-24				

Elektrische locomotieven

Type 123 / Reeks 23 .

Deel III .

Periode 1968 – 1984 :

Net zoals bij het type 122, werden de elektrische locomotieven deze periode gewoon onder elkaar gebruikt en waren er geen eigen inzetreeksen meer. In 1970 bestond deze inzet er voor de typen 122, 123, 124, 125 en 126.0 en ze bedienden het ganse net. Wel was het zo dat de typen 123 bij voorkeur ingezet werden voor de zwaardere doorgaande goederentreinen en op de hellingrijke lijnen van het net, doch hier was geen verplichting voor. Wel zouden ze – samen met de 126 – vanuit Ronet en Stockem de goederentreinen op de Luxembourg-lijn voor hun rekening nemen en hier reden ze dan voortdurend in dubbele tractie, met twee bestuurders.

Bij de levering van de serielocomotieven reeks 26.1 zouden de taken voor het grootste gedeelte door deze nieuwe machines opgeëist worden en zo verhuisden de reeksen 23 vooral naar de Antwerpse haven en reden hier de ertstreinen tussen Stocatra / Antwerpen-noord en Leuven/ Ottignies. Ook deze dienst werd gewoonlijk in dubbele tractie gereden. Om hier de bezuinigen op het personeel besliste de N.M.B.S. op korte termijn om alle locomotieven reeks 26 en 23 uit te rusten met kabels voor het rijden in treinschakeling, met slechts één bestuurder. Naargelang de machines omgebouwd werden door de CW Mechelen, werden deze locomotieven enkel nog gebruikt op de boven vernoemde lijnen. In 1981 waren de inzetplaatsen Antwerpen-schijnpoort (13), Ronet (23), Stockem – Ronet (29) en Leuven (32) machines die de reeks 23 het meest gebruikten. Merelbeke (10), Brussel-zuid (5) en Leuven-Schaarbeek (33) zouden in eerste instantie de reeksen 22 en 25 gaan gebruiken. Vermelden we nog dat Kinkempois de 2208 als lichterlocomotief in een eigen reeks inzette.

Na de levering van de reeks 20 zouden heel veel diensten op de lijn naar Luxembourg gaan wegvallen, maar dit was slechts van korte duur : door de vele defecten aan deze ingewikkelde machines reeks 20 moesten de oudere locomotieven regelmatig inspringen en werd in een bepaalde periode steeds een reeks 23 als angstloc met de 20-er meegegeven. Om deze toestand tegen te gaan werd de reeks 20 uit de algemene reeks weggetrokken en zou een eigen (beperkte) reeks opgesteld worden. Door het verminderen van het aantal bestuurders zou de betrouwbaarheid verbeteren. Door deze nieuwe inzet – vooral in de reizigersdienst – zouden de 23-ers nog slechts beperkt op de Luxembourg-lijn tot inzet komen.

Deze toestand zou tot ca. 1984 verderduren en op dat ogenblik was de reeks 25 al alleen gaan rijden (te beperkt vermogen) en zouden nu ook de 22-ers uit de inzetreeksen verdwijnen.

Periode 1984 – heden.

In 1983 werden de 23-ers dan nog ingezet vanuit drie personeelsdepots, nl. Brussel-zuid (met 37 plandagen), Ronet (met 47 locomotieven) en Stockem (met 26 machines). Te Brussel-zuid zou deze inzetreeks nog steeds een gemengd karakter hebben, maar meer en meer zou de reeks 22 deze lichtere diensten gaan overnemen. Hierdoor zou men vanaf 1984 tot een nieuwe inzetplanning komen met nog slechts twee hoofdinzetplaatsen en verder nog 4 bijkomende bestuurdersstelpplaatsen. In aanmerking. De machines werden ondergebracht te Ronet (2301 – 2363) en Kinkempois (2364 – 2383). Dit was mogelijk door de levering van de nieuwe locomotieven reeks 27. Deze werden ingezet voor de doorgaande reizigerstreinen, maar ook voor de zware goederentreinen op de verbinding Antwerpen – Stockem.

Vanaf 1984 tot ca 1990 zou deze toestand praktisch ongewijzigd blijven doorlopen : te Ronet werden de 23-ers vooral gebruikt voor de doorgaande goederentreinen op de Waalse as tussen St-Ghislain, Monceau enerzijds en Kinkempois en Montzen anderzijds. Verder waren er de diverse ertstreinen tussen Ronet en de Antwerpse haven met als eindbestemmingen Monceau, Clabecq, Leuven en Muizen. De Luikse machines zouden vooral gebruikt worden in de diensten tussen Kinkempois en Leuven via de lijn 36 en meer nog tussen Kinkempois of Montzen en Antwerpen. De overige machines werden wild gebruikt in de overige taken en reden zo over het ganse geëlektrificeerde net. Anderzijds zou de 2383 de taak van de 2208 te Liège-Guillemins overnemen als lichterlocomotief.

Maar door de levering van de locomotieven reeks 21 en de reorganisatie van het goederenverkeer zouden de bijna 40 jaar oude locomotieven naar ondergeschiktere en lichtere diensten getransfereerd worden. Na een korte periode dat alle machines te Ronet in onderhoud waren, zouden ze bij de sluiting van de Naamse stelplaats op 15 januari 1994 verdeeld worden tussen Merelbeke (50 locomotieven) en Oostende (de overige 33 machines). Enkel zou na enige maanden de 2383 terug naar Kinkempois gemuteerd worden.

Door de transfert zou er echter nog niet zo veel veranderen in de inzet : hoofdinzet zou opgetekend worden vanuit de twee grootste Belgische havens, nl. Zeebrugge en Antwerpen. Zo zouden ze het grootste gedeelte van de aanvoertreinen naar de vorming van Merelbeke gaan verzekeren, terwijl vanuit Antwerpen er nog steeds diensten zijn naar Montzen, Kinkempois, Leuven, Ottignies, Jemelle, Monceau en Quévy / St-Ghislain.

Toekomstperspectieven :

Alhoewel de locomotieven inmiddels meer dan 40 jaar zware dienst erop zitten hebben, is een definitieve schrapping voorlopig nog niet voorzien. Door de recente elektrificaties is het aantal goederentreinen die volledig onder draad rijden gevoelig uitgebreid. Hiervan rijden er thans nog een aantal in dieseltractie. In de toekomst zal door de elektrificatie van een aantal havensecties dit aantal nog toenemen.

Ook de levering van de nieuwe locomotieven reeks 13 zal geen echte invloed hebben op het verkeer : wel zullen een aantal goederentreinen, die nu de verbinding over Jemelle en Stockem gebruiken, over de Athus-Meuse lijn rijden. Hierdoor worden een tiental machines vrijgesteld.

Groter gevaar vormt de massale levering van de nieuwe elektrische motorstellen. Hierdoor kunnen een aantal gesleepte treinen door stellen gereden worden, maar deze vervangen in principe slechts de elektrische locomotieven reeks 22 in de piekurdienst.

Door al deze redenen wordt nog geen inkrimping van het bestand nagestreefd en zullen de 23-ers vanaf 1998 een deel van de nog bestaande piekurtreinen overnemen, de andere vrijgekomen machines zullen vooral de locomotieven reeks 51 uit de zware goederendienst verdringen. Wel wordt de afstelling van een tiental machines – die in een ongeval betrokken waren of waarvan de algemene toestand te slecht werd – tegen 2000 in het vooruitzicht gesteld. De definitieve schrapping volgt pas na de levering van de opvolger (of de tweede bouwschijf) van de reeks 13 omstreeks 2005.

Rangeerdiesellocomotieven

Type 262 / Reeks 82 . 1^{ste} bouwschijf .

Na de bouw van de « Europese » locomotieven type 260 en de prototype-machines van Cockerill type 261 nam de N.M.B.S. rustig de tijd om de nieuwe generatie rangeerlocomotieven te ontwikkelen in de vorm van de zwaardere typen 273 en de middelzware diesels type 262. Hiervoor nam men grotendeels de kastvorm over van het type 261, daar deze kast de beste zichtbaarheid bood voor de bestuurder. De constructie werd echter wel vereenvoudigd. Voor de motor werd opdracht gegeven voor de bouw van een zes-cilindermotor type 6 DXS. Deze motor was een verbeterde versie van de motor type 6 DUS die gebruikt werd o.a. bij de rangeerlocomotieven type 250 (reeks 84). In 1964 werd de opdracht gegeven voor de bouw van 55 machines type 262, waarbij de twee grootste constructeurs – Brugeoise et Nivelles en Ateliers Belges Réunies – de opdracht kregen. De levering startte op 8 november 1965, waarbij de eerste bouwschijf verdeeld werd over de stelplaatsen Antwerpen-Dam, Monceau, St-Ghislain en Kinkempois.

Door de uitbreiding van o.a. de avenactiviteit werd er in 1972 beslist om een tweede bouwschijf van deze machines te bestellen en de twintig locomotieven werden vanaf begin 1973 aan Antwerpen-dam afgeleverd.

Periode 1965 - 1984

De machines kenden een vrij constant bestaan in een beperkt aantal stelplaatsen en de onderstaande tabel geeft hierover een beeld :

Jaar	FNDM	LNC	NK	FVY	FGH	FSD
05/1966	6	11*	8		3	
05/1967	9	9	18	4	7	
05/1968	10	9	18	4	7	
05/1969	10	9	17	4	7	
05/1970	11	9	19	4	7	
05/1971	12	9	18	4	7	
05/1972	11	9	18	4	7	
05/1973	21	9	18	4	8	
05/1974	23	9	14	4	9	
05/1975	23		22	4	9	4
05/1976	22		21	5	9	10
05/1977	23		21	5	9	9
05/1978	23		16	5	9	10
05/1979	23		17	5	9	11
05/1980	23		17	5	12	12
05/1981	23		22	-	13	12
05/1982	22		21		12	13
05/1983	22		21		12	12

Monceau :

Naast alle locomotieven type 273 van de eerste bouwschijf, zouden ook een beperkt aantal van de lichtere locomotieven type 262 aan de stelplaats Monceau afgeleverd worden. In het totaal zouden 13 fabrieksnieuwe machines tot oktober 1966 in de stelplaats aankomen. Hier zouden ze vanaf de zomerregeling in de inzetreeks van de typen 260 gebruikt worden maar in deze enkele maanden tijd verdongen ze hier deze oudere machines. Op dat ogenblik werd een nieuwe organisatie doorgevoerd voor de nog te Monceau aanwezige rangeerdiesels: het type 273 zou voor het grootste gedeelte gebruikt worden voor de zware bedieningstreinen en de treinen tussen de verschillende vormingsstations van de streek. Het type 253 anderzijds werd vooral gebruikt voor de lichtere stationsrangeringen te Châtelineau-vorming, maar vooral in de stations ten westen van Charleroi (o.a. Piéton, Manage en Luttre). Voor de typen 262 was er geen echte taak: ze reden vooral de lokale bedieningstreinen met een langer traject en zo rangeerden ze o.m. te Nivelles, Baulers en Braine l'Alleud. Anderzijds zouden ze vooral in het noorden van de agglomeratie actief zijn vanuit Luttre. De meeste machines werden echter gebruikt op de industriële as Châtelineau - Charleroi - Marchienne. Hier verzekerden ze zowel de stationsrangeringen, de verbindingstreinen naar de diverse (kleinere) bedrijven in de streek, maar vooral de rangeringen in het reizigersstation Charleroi-sud en de afstelritten met lege rijtuigen naar Marchienne-est en Châtelineau.

Deze inzetreeks - met 9 plandagen - bleef gedurende 8 jaar ongewijzigd doorlopen, maar de levering van de tweede bouwschijf van de reeks 73 leidde ertoe dat er een homogeen bestand met deze machines opgebouwd werd: de reeks 83 zou zorgen voor de lichtere diensten en de reeks 73 nam de zwaardere treinen van onze machines over. Hierdoor konden de machines in de loop van 1974 zeer snel afgegeven worden: ze zouden in eerste instantie de nieuwe diensten in de haven van Zeebrugge gaan verzekeren (stelplaats Oostende), anderzijds versterkten ze de reeds bestaande bestanden van Kinkempois en in mindere mate St-Ghislain.

Kinkempois :

Gedurende de ganse loopbaan van dit type locomotieven zou Kinkempois het uitgebreidste bestand kennen: zo zou men in het Luikse praktisch alle diensten gaan rijden. Al dadelijk werd een groot gedeelte van de bestaande inzetreeks van het type 260 overgenomen. Zo zou de inzetreeks vanaf 1967 al uitgroeien tot 18 plandagen. Naast de onbetrouwbare machines type 261, die nog slechts sporadisch gebruikt werden - zou het type 262 het monopolie vormen. Ze verzekerden de stationsrangeringen te Liège-Guillemins, Kinkempois, Bressoux, Voroux-Goureux, ze sleepten de treinen tussen de verschillende vormingsstations, maar hadden ook een zeer uitgebreid inzetgebied voor lokale goederentreinen. Zo waren er machines gestationeerd te Visé (bediening van Bassenge en zelfs Tongeren), Liers (bediening van Herstal), Waremme, Statte (bediening van Moha en Marchin), Chaudfontaine en verder de volledige bediening van de lijn 38 tot in Battice. De typen 260 bleven nog te Kinkempois in enkele ondergeschikte diensten aanwezig en, reden vooral op de lijnen naar Verviers/Spa en naar Poulseur / Aywaille.

Door de levering van de tweede bouwreeks van de 73-ers zou een verandering optreden: de reeks 80 werd nu volledig afgestaan en er werd een nieuwe inzetregeling getroffen: de reeks 73 zou vooral de zware goederentreinen binnen het Luikse industriegebied voor hun rekening gaan nemen en werden gebruikt tussen Bressoux - Kinkempois en Flémalle. De reeksen 82 worden in alle overige (lichtere) diensten gebruikt en dit gebeurt nog steeds. Wel is het ook zo er gedurende lange jaren voor een aantal diensten geen onderscheid meer gemaakt werd tussen beide reeksen.

Vermelden we nog dat tijdens de zomerregeling van 1980 het (klein) onderhoud van machines in de stelplaats Gouvy opgedoekt werd en dat de - in deze stelplaats aanwezige - rangeerdiesels reeks 82 officieel vanuit Kinkempois ingezet werden, maar dat in de praktijk er geen verschillen optraden. Het groot onderhoud werd al constant in de Luikse stelplaats uitgevoerd. Wel gingen de diensten te Poulseur, Rivage en Aywaille nu rechtstreeks door Kinkempois (met Luikse bestuurders) gereden werden.

De reorganisatie van de rangeerdiensten in de jaren tachtig ging praktisch onopgemerkt voorbij en de diensten bleven ook in de tachtiger jaren ongewijzigd verderlopen.

St-Ghislain :

Derde inzetplaats zou St-Ghislain worden : hier zouden de typen 262 op zeer korte termijn de nog aanwezige stoomlocomotieven type 53 gaan vervangen en hierdoor groeide het bestand op enkele maanden sterk aan. Eind 1966 waren er al 7 inzetdagen voorzien voor de nieuwe rangeerdiesels. Daar de rangeeractiviteit in deze streek vrij beperkt was, zouden de machines dan ook een uitgebreid inzetgebied kennen : hoofdinzet was echter St-Ghislain zelf. Naast de rangeringen werden de machines gebruikt voor de bedieningstreinen naar Tertre, Quéivrain en Jemappes. Hiervoor waren drie locomotieven nodig. Eén locomotief was te Tournai gestationeerd en verzekerde er de lokale rangeringen en de bediening van de nog bestaande industriën uit de streek. Verder waren er nog drie machines aanwezig te Obourg (cementbedrijven), Soignies (steengroeven) en de streek van Ecaussinnes. Deze laatste dienst wisselde echter vrij geregeld met de machines type 250 van Haine-St-Pierre.

Door de afgifte van de 82-ers van Monceau kon het bestand van St-Ghislain minder krap uitgevoerd worden en zou de inzet verder uitgroeien tot 9 plandagen. Nieuwe inzet in deze reeks was deze verzekerd vanuit Clabecq (metaalnijverheid) met de bediening van Tubize en Quenast. Tweede nieuwe dienst was deze in het grensstation Quévy dat in deze periode een nieuwe bloeiperiode kende. De machine van Quévy bediende de ganse verbinding tussen Cuesmes en het Franse Feignies.

Deze diensten bleven tot in 1980 ongewijzigd doorlopen, maar op dat ogenblik zou er een omwenteling plaatsvinden in de diensten van de streek. St-Ghislain werd verder uitgebouwd als verdeelcentrum in de streek. Hierdoor verminderde de last van de lokale bedieningstreinen en zodoende konden vele treinen – die op dat ogenblik door machines reeks 60 gesleept werden, nu overgaan op rangeerdiesels. De 82-ers zouden nu de volledige streek gaan bedienen. Bestemmingen waren nu Péruwelz, de streek van Dour, Mons en verder Jubise en enkele treinen naar Haine-St-Pierre. De diensten te Soignies, Tournai en Clabecq bleven. Door de teloorgang van de oude bedrijven uit de streek zou de inzet in de tweede helft van de tachtiger steeds sterker gaan verminderen tot de volledige ontmanteling van het net rondom Mons.

Gouvy :

Deze kleine stelplaats op de verbinding tussen Liège en Luxembourg, zou ook dadelijk vertrouwd geraken met de machines type 262 : er kwamen in het begin 5 machines in dit depot en hier vervingen ze de laatste stoomlocomotieven op het Belgische net. Ondanks het lokale karakter van de streek was er een uitgebreid inzetgebied en haalden deze rangeerdiesels daggemiddelden die het hoogste waren van alle inzetreeksen. Hoofdonderdeel bestond uit de bediening van een groot aantal lijnen uit de streek : zo reden ze (meestal) lichte treinen met producten uit de bosbouw of de landbouw en hiermee bereikten ze bestemmingen zoals Losheimergraben via Büllingen, St-Vith, Sourbrodt, alles vanuit Trois-Ponts, verder Aywaille en Bastogne. Op lokaler vlak waren er de rangeringen – zowel reizigerstellen als goederenwagens te Gouvy en de lichterdiensten bij zware goederentreinen tussen Gouvy en het grensplaatsje Bellain , richting Trois-Vierges.

Gedurende meer dan 10 jaren zouden deze diensten behouden blijven, wel werd de reeks nog verder uitgebreid met de rangeer-diensten te Poulseur en Rivage, waarbij meestal een machine van Kinkempois gebruikt werd. Doch door de sluiting van verschillende lijnen in de streek zou de inzet in de tachtiger jaren dalen tot nog slechts twee machines. Op dat ogenblik werd beslist om de machines te Kinkempois onder te brengen, de inzet gebeurde echter nog steeds vanuit Gouvy (één locomotief te Gouvy zelf, de tweede te Trois-Ponts).

Kortrijk :

Daar de afgifte van machines type 250 niet snel genoeg verliep, werden twee machines type 262 voor korte tijd fabrieksnieuw te Kortrijk ondergebracht. Hier rangeerden ze te Kortrijk-weide en te Moeskroen. Al na enkele maanden werden ze vervangen door de locomotieven type 250 die vanuit Schaarbeek getransfereerd werden.

Antwerpen-Dam :

Voornaamste stelplaats in de loopbaan van het type 262 is wel Antwerpen-Dam : bij de levering werd er een eerste inzetreeks opgesteld met 6 plandagen, maar al tijdens de eerste maanden werd deze al verhoogd tot 10 à 12 locomotiefdiensten. De opdrachten van de eerste reeks locomotieven was vrij uitgebreid en wijzigde voortdurend : over het algemeen kan men stellen dat ze tijdens de eerste 6 inzetdagen vooral gebruikt werden voor de middelzware rangeringen. Ze verzekerden – naast de oudere machines typen 250 en 252 – vooral de rangeerdiensten te Antwerpen-schijnpoort en de – voor die tijd – nieuwe dokken. Deze dokken lagen verder af van Antwerpen-noord en waren ook veel uitgebreider. Door de slechte eigenschappen van het spoor (ingewerkt in de weg, zeer vettig en kleine bochten) waren hier zwaardere machines nodig. Zo zouden vooral hier de typen 262 gebruikt worden. Deze toestand bleef duren tot bij de levering van de tweede bouwschijf van 20 machines reeks 82. Deze waren koppelbaar en beter geschikt voor het havenbedrijf. De machines van de eerste bouwschijf kregen dan ook nieuwe taken : als voornaamste vervingen ze de te zwakke machines reeks 92 in de stationsrangeringen te Antwerpen-centraal, Antwerpen-zuid en Berchem. De locotractoren werden op dat ogenblik overgedragen aan de dienst Baan. Voor deze dienst waren 4 machines nodig.

De overblijvende locomotieven behielden voorlopig hun diensten te Schijnpoort en in de havensecties, maar hun inzet ging echter achteruit. Een deel van deze machines verhuisden trouwens naar Oostende en vormden het nieuwe bestand van deze kuststelplaats. De dienst van de overgebleven machines bleef gedurende de resterende periode praktisch ongewijzigd.

Oostende :

Deze stelplaats zou pas in latere periode in contact komen met deze machines en had vooral de locomotieven reeks 84 in depot. Door de afbouw van het bestand te Monceau en de levering van de tweede bouwschijf te Antwerpen leidde tot het opbouwen van een toch wel belangrijk bestand. Reden voor dit bestand was de uitbouw van de « nieuwe » zeehaven te Zeebrugge. Hierdoor was het aantal benodigde machines sterk verhoogd.

Eind 1974 kwamen de eerste locomotieven aan de kust aan en de zomerregeling van 1975 voorzag al werk voor 4 machines. Deze reeks groeide steeds verder aan tot 10 à 12 locomotiefdiensten tijdens de volgende jaren. Het programma hield twee inzetplaatsen in : acht machines stonden constant in dienst te Zeebrugge, in de vorming, bij de rangeringen in de haven en in de achterhaven bij de bediening van de verschillende bedrijven. Drie machines zorgden voor de rangeringen te Brugge en voor de afvoer van de zware treinen tussen de havensecties en het vormingsstation van Brugge.

Huidige situatie :

Daar tussen 1984 en 1995/1996 geen wezenlijke veranderingen optraden, noch in de verschillende bestanden, noch bij de inzet, kunnen we dadelijk overschakelen op de huidige situatie : pas in 1995 zou een reorganisatie in de rangeerdienst plaatsvinden. Reden hiervoor was enerzijds de afstelling van de meeste oudere rangeerlocomotieven, anderzijds de sluiting van verschillende stelplaatsen, waaronder St-Ghislain en Oostende als inzetplaatsen van de reeks 82. Vanaf 1996 hebben we dan ook nog de volgende twee inzetplaatsen (Antwerpen heeft nog slechts machines uit de tweede bouwschijf) :

Merelbeke (inzetplaats Oostende/Brugge) : 22 locomotieven

Inzet zoals boven vermeld te Zeebrugge, Brugge en lokale bedieningstreinen in de kuststreek.
Stationsrangeringen te Oostende en afstelritten naar de verschillende bundels.

Kinkempois (+ Gouvy/ Ronet) 33 locomotieven

Analoge inzet als boven in de agglomeratie Liège, diverse bedieningstreinen
Inzet vanuit Visé, Liers, Chenée, Angleur, Statte, Voroux, Poulseur en Pepinster
Werktreinen voor voorbereiding TGV-werken en rechtekking van lijn 36
Inzet vanuit Gouvy (2 machines) en Ronet/Namur (2 à 3 machines)

Diesellokomotief type 262 > Reeks 82

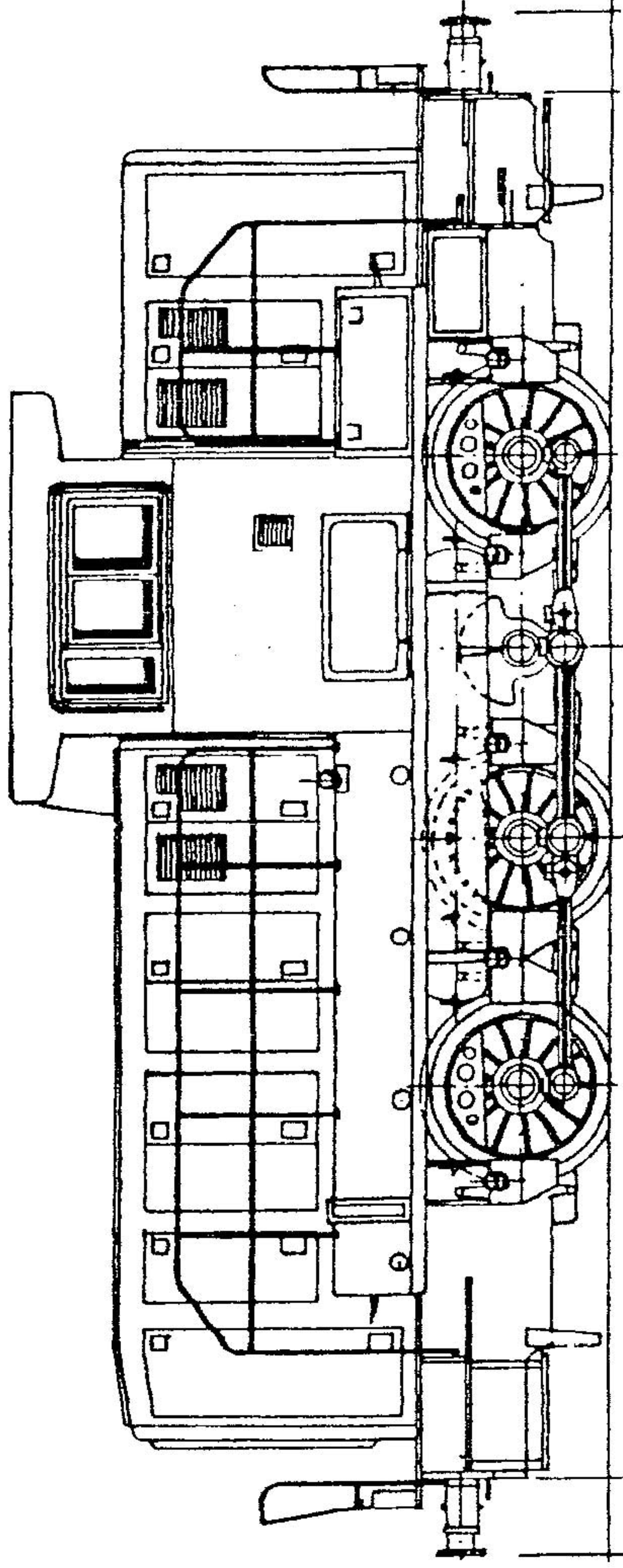
1^{ste} Bouwschijf

C

Rangeerlokomotief

>Eerste bouwschijf

A.B.R. : 50
8201-8240
8246-8255
BN : 5
8241-8245



Loopbaan :

Nummering : voor '71
na '71
Effektief (bij bouw)
Bouwer kast :
Levering :
Ombouw
Overdracht dienst Infrastr
Buiten dienst :

Kenmerken :

Motor :
Bouwer :
Type :
Werkingsprincipe :
Wijze van inspuiting :
Omwentelingssnelheid :
Inspuitdruk :
Cilinders :
Boring / Zuigerslag :
Zuigersnelheid : (gem)
Massa motor :
Lengte / breedte motor
Overbrenging :
Bouwer :
Werking :

262.001 - 262.055
8201 - 8255
55
BN / ABR
1965 - 1966

C
60 km/h
60 km/h
Westinghouse 242 VBZ
200 l/min
Oerlikon FV4
Oerlikon Fdl

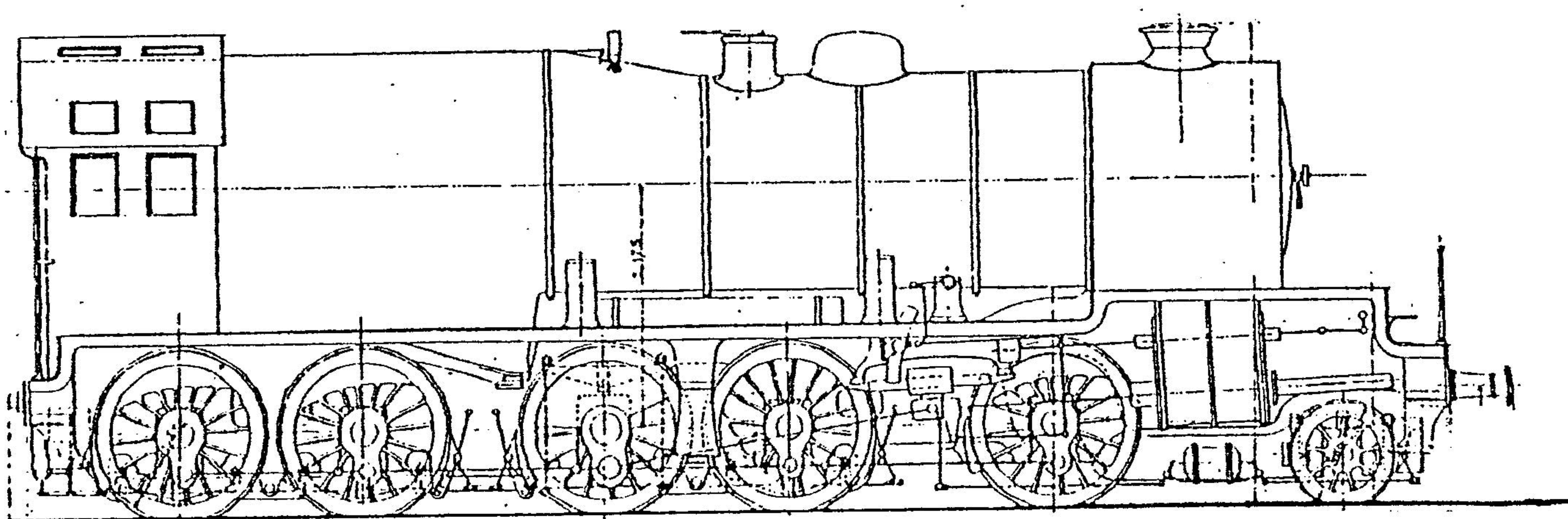
Afmetingen :

Totale lengte :
Lengte kast :
Breedte :
Hoogte vloer :
Hoogte dak :
Hoogte totaal :
Radstand (totaal) :
Afstand As 1 / as 2 :
Afstand As 2 / valse as :
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
Trekracht :
Uurvermogen :
Beschikbaar vermogen

ABC
6 DXS
viertact / overvoeding
rechtstreeks
750 omw/min
220 bar
6 in lijn
242 mm x 320 mm
8 m/s
8 550 kg
Voith
L 217 U
2 koppelmotoren
1 hydraul. Koppeling
Cockerill
valse as
koppelstangen

Schrappingen

Type 36 .



	WO I	1949	1950	1951
Schrapping	44	2	40	48

Inzet :

Bij het type 36 hebben we een vreemde inzet gedurende de ganse loopbaan: pas geleverd voor de eerste wereldoorlog, zouden deze machines zowel zeer snel naar Frankrijk afgevoerd worden, of door de Duitsers opgeëist en hierdoor is het verlies van deze machines ook zeer groot. Anderzijds werden ook een aantal te Frankrijk afgestelde aan Rusland verkocht en daar tot ca. 1955 als klasse F gebruikt.

Na een inzet tijdens de periode tussen de twee oorlogen, werden de meeste machines vanaf 1938 afgesteld en bij het begin van de bezetting waren ze alle afgesteld maar op korte tijd werden ze geactiveerd. Alle machine waren bij de bevrijding nog in dienst bij de volgende stelplaatsen:

Jemelle :

Hier in deze stelplaats werden de typen 36 als eerste vervangen door de nieuw geleverde typen 29 en zodoende reden de krachtige locomotieven locomotieven hun laatste diensten in de eerste helft van 1947. Ze

sleepten vooral de zware doorgaande goederentreinen tussen Jemelle en Ronet, waarbij ze meestal als voorspan dienden bij de machines van Stockem. Anderzijds waren er ook een (beperkter) aantal diensten tussen Jemelle en Kinkempois.

Stockem :

In deze stelplaats van Arlon waren er tijdens de zomerregeling van 1946 in de reeks L nog steeds 14 machines bedrijvig. Ze reden enkel in de zware goederendienst met als bestemmingen Jemelle en Ronet, maar ook in de verbindingdienst naar Athus. Ook hier zouden de typen 29 zeer snel alle diensten overnemen, maar het bestand was hier niet zo snel aangevuld en de typen 36 bleven nog in dienst tot in de zomer van 1947, maar op dat ogenblik werden ze dan toch afgesteld.

Latour:

Hier kenden de machines een gelijkaardig lot: in 1946 werden ook hier nog 14 machines gebruikt in de doorgaande goederendienst en bereikten hier o.a. Athus en Bertrix en sporadisch ook Gendron-celles. De meeste diensten werden in dubbel tractie gereden. Naast deze eerste dienst was er nog een lichtere dienst naar Lamortreau / Ecouvies en verder nog enkele lichterdiensten. De typen 26 zouden hier snel het tij doen keren en de laatste reeks waar de typen 36 nog gebruikt werden was reeks M met twee treinparen naar Bertrix. Het is waarschijnlijk Latour die de laatste officiële diensten met het type 36 gereden heeft.

Ottignies :

In 1946 waren te Ottignies nog twee inzetreeksen met 6 en 10 plandagen: ze hadden hier het uitgebreidste inzetgebied met als bestemmingen Leuven, Schaarbeek, Charleroi, Ronet en Jemelle. Tot eind 1936 reden ze ook nog enkele reizigersdiensten tussen Brussel-leopoldswijk en Namur en tussen Leuven en Charleroi. De diensten werden overgenomen door de typen 29.

Ronet :

Te Ronet waren er vooral de zware goederentreinen tussen Schaarbeek, Ronet en Jemelle in de reeks opgenomen en deze bleven behouden tot begin 1947. Reden was dat de aangekomen typen 29 eerst in de reizigersreeksen gebruikt werden en dat de goederendiensten pas op een latere datum overgenomen werden.

Daar de machines type 36 nog zeer goede diensten verzekerden – het grootste nadeel was het enorme kolenverbruik en de ingewikkelde bouw ten opzichte van de moderne typen 26 en 29 – was er vraag van verschillende (vooral Oost-Europese-) spoorweg-maatschappijen voor een eventuele aankoop. Daarom werden de meeste machines – met volle onderhoud – in de verschillende stelplaatsen afgesteld. De verkoop ging echter om onbekende redenen niet door (waarschijnlijk omwille van het uitbreken van de “koude oorlog”) en in de loop van 1950 / 1951 werden de afgestelde machines dan definitief uit het bestand afgevoerd en voor sloping verkocht.

L.S.V. - Publicaties

Technische fiches :

In de loop van oktober verschijnen – na heel wat moeilijkheden – de aangekondigde bijkomende fiches. Deze hebben zowat de definitieve vorm gekregen. Volledig in kleur en op papier van 160 g is het thans de maximakle kwaliteit die we kunnen halen.

Begin 1998 verschijnt nu de volgende reeks fiches. Deze omvatten :

- 5 bijkomende fiches tractiematerieel
- 5 bijkomende fiches gesleept materieel
- 5 bijkomende fiches vreemd materieel
- 25 fiches infrastructuur nl.
 - 10 fiches met de beschrijving van een lijn
 - 3 fiches aangaande de seinen langs de baan
 - 3 fiches aangaande seinuitrusting
 - 3 fiches met stationsbeschrijvingen
 - 3 fiches met beschrijving van een stelplaats
 - 2 fiches met beschrijving van spoorwegmateriaal, spoorwegbegrippen, ...
- 1 kft met scheidingsbladen voor infrastructuur
- scheidingsbladen voor de onderwerpen tractie en gesleept.

Wie alsnog wil intekenen op deze reeksen technische fiches of een abonnement wil nemen op de volgende reeksen (in zover dit nog niet gebeurd is) kan de bestelling doorgeven op de formulieren die bij dit tijdschrift gevoegd zijn.

Daar we de achterstand – opgelopen door vooral technische problemen – op dat ogenblik ingehaald hebben, zal het verschijnen vlotter verlopen en vanaf 1998 zullen er 3 à 4 maal per jaar van de vier onderdelen 5 fiches uitgegeven worden.

Jaarboek 1949 :

Ook hier gaat het schrijven van dit nieuwe jaarboek vlot vooruit en daarom zal de uitgiftedatum vastgesteld kunnen blijven op mei 1998.

Infrastructuurwerken :

Liège-Guillemins

In dit nummer beginnen we – op vraag van enkele leden – met de beschrijving van de verschillende grotere infrastructuurwerken die thans bezig zijn of binnenkort gaan starten. Voorlopig hebben we hier o.a.

- ombouw van station Liège-Guillemins
- ombouw van station Namur
- ombouw van station Antwerpen-centraal
- bouw van nieuwe stelplaatsen
- werken aan de TGV-lijnen oost en noord
- nieuwe lijnen / elektrificaties

Liège-guillemins

Het station van Liège dateert nog uit de tijd dat Liège bediend werd door meerdere spoorwegmaatschappijen, waarbij de Etat Belge en de Nord Belge de grootste waren. Door deze voorgeschiedenis en door het feit dat op dit gedeelte ook nog de stelplaats gelegen was, verklaart de grote oppervlakte van het geheel. Nochtans is het in breedte sterk geprangd tussen de steeds uitbreidende stad en de steile heuvel van Cointe. Gedurende lange tijd werden er geen moderniseringën aangebracht, enkel in de vijftiger jaren werd het nieuwe stationsgebouw opgericht en werd een onderdoorgang van de lijn 36 aangelegd. In de latere periode werden nog enkele kleinere verbeteringen aangebracht, verder werd ook de autosnelweg over de sporen van de lijn 36 gebouwd.

Huidige toestand :

Liège vormt in het verkeer een heel speciaal geval in het spoorwegnet : men kent slechts één echte doorgaande verbinding, nl. (Oostende) – Brussel – Liège – Duitsland. Verder zijn er nog doorgaande verbindingen vanuit Liège naar Hasselt, Namur – Charleroi, Jemelle, Gouvy – Luxembourg en Maastricht. Verder zijn er nog een aantal lokale verbindingen naar Verviers, Waremme en Statte.

Hiervoor heeft Liège-Guillemins thans 3 kopsporen en 8 doorgaande sporen. Grootste nadeel is echter dat deze sporen in een krappe, onoverzichtelijke bocht liggen en dat de perrons zeer smal zijn. Dit leidt tot gevaarlijke situaties tijdens de piekuren en een vertraagde evacuatie van de reizigers.

Om deze moeilijkheden op te vangen werden verschillende treinen kunstmatig verlengd (bv. de Waalse As en de treinen vanuit Verviers rijden door via de lijn 34, ...), dit om het aantal treinen te kunnen verhogen. Nochtans zou door de aankomst van de Thalys het station volledig ontoereikend worden en werd een plan opgesteld om een geheel nieuw station – zowel qua sporenplan als op gebied van de gebouwen – te laten ontwerpen. Er werd een prijskamp uitgeschreven waaraan een aantal architecten en studie burelen konden deelnemen.

Het ontwerp :

Tussen de ontwerpen werd gekozen voor dit van de Spaanse architect Santiago Calatrava. Deze ontwierp reeds verschillende stations in Europa en stelde een vrij klassiek, futuristisch station voor. In tegenstelling met de stations van Namur en vele buitenlandse stations gaat men er niet van uit dat geïntegreerd moet worden in het stadsbeeld. Daarom is er ook geen overdekking van de sporen, die gebruikt zouden worden voor winkelgalerijen en burelen.

Het ontwerp van het station bestaat uit een lange, open glazen koepel met een lengte van ca. 200 m. Deze staat in tegenstelling met de Antwerpse koepel niet in de lengterichting, maar dwars over de sporen

richting stad. Omdat het verkeer tijdens de ganse bouwfase moet instant gehouden moet worden, wordt het station ook verplaatst en wordt het gebouwd naast het bestaande station, 200 m in de richting van de Maas. Hiervoor moet dan ook een gans huizenblok sneuvelen, maar hiervan maakt men ook gebruik voor de aanleg van een overzichtelijk stationsplein, met de nodige voorzieningen voor de bussen en taxi's. Verder wordt de verkeerssituatie sterk verbeterd.

Opmerkelijk is ook het feit dat het station – als eerste in Europa – kant Cointe rechtstreeks aangesloten wordt aan de stads-autosnelweg en het is aan deze overzijde dat de nieuwe (ondergrondse) parking voor ca 600 auto's aangelegd wordt. Het bestaande parkeergebouw blijft echter bestaan.

Het station bestaat uit drie verdiepingen

Straatniveau :

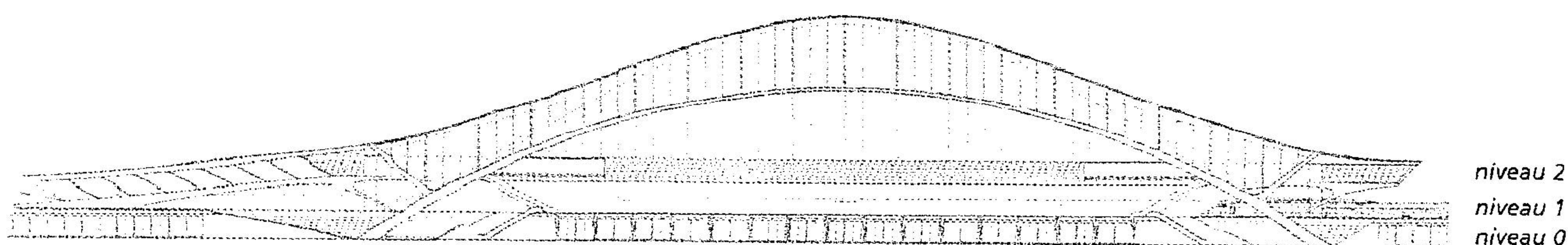
Ingang van station met twee ondergrondse toegangen tot de perrons. In deze ruimte zal de lokettenzaal en de wachtzaal kant straat zijn plaats vinden en in de brede gangen vindt men de diverse lokalen voor het ontahaal, de winkelgalerij, het buffet en de nodige dienstruimtes. De gangen zullen ook uitgerust worden met de modernste systemen voor het aanduiden van de treinen en de vertrekuren.

Niveau van de sporen (+ 5,5 m) :

Hier vindt men de 5 (rechte) perrons (met een breedte van ca. 9 m) en de negen perronsporen. De perrons hebben een lengte van 450 m.

Niveau 2 : passarel (+ 6 m boven de sporen)

Hier worden slechts twee passarellen gebouwd worden. Deze geven zowel een verbinding tussen het stadsdeel ten noorden van het station met de stad, maar ook de toegang vanuit de parking rechtstreeks naar de perrons. Beide passarellen bevinden zich aan het uiteinde van de galzen koepel die het station overspant.



B

Het sporenplan :

Het emplacement, dat nu zeer ingewikkeld is, wordt drastisch vereenvoudigd. De grootste verandering vindt plaats in de spoorbezetting : de doorgaande as Brussel – Duitsland (die nu op de verste sporen ontvangen

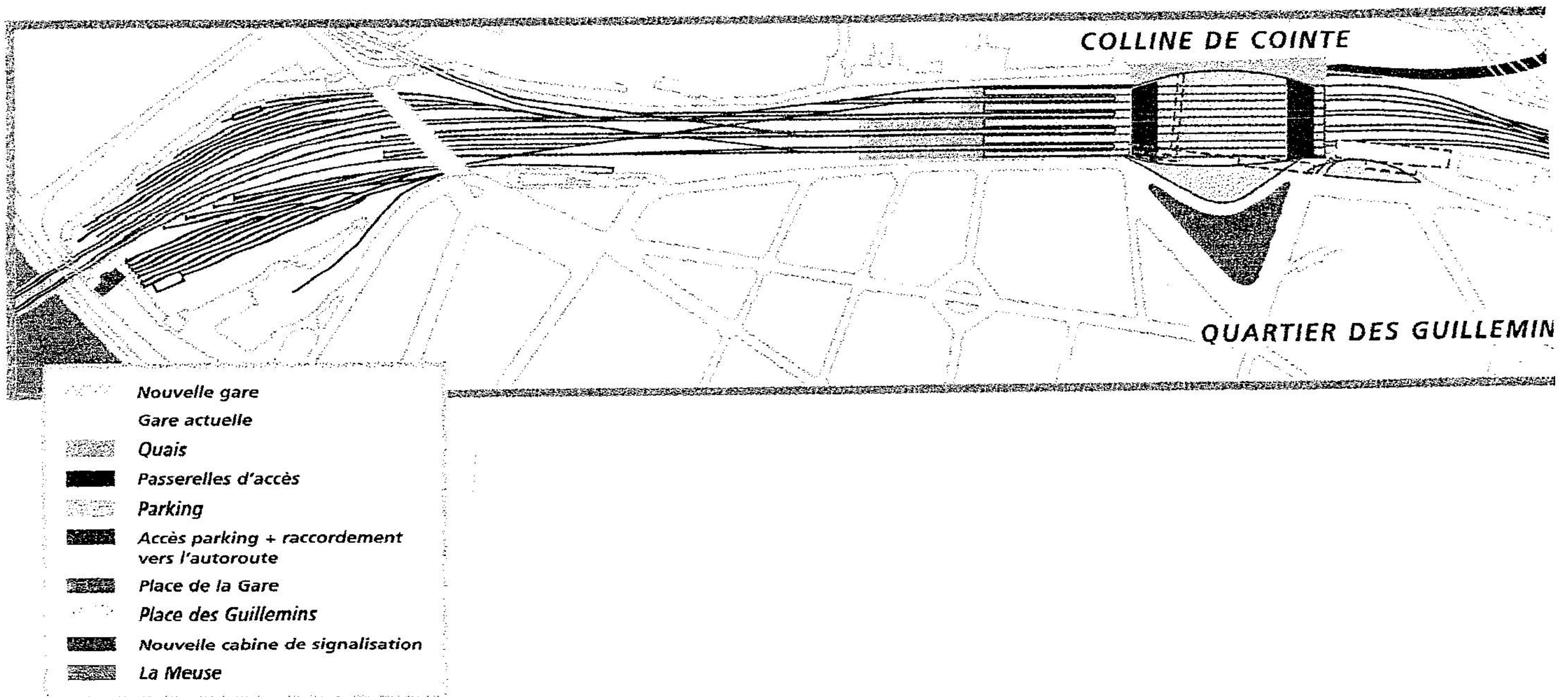
wordt) wordt verplaatst naar de stadszijde en hiervoor worden deze sporen aan het begin van de hellende vlakken over de sporen van de lijn 34 geleid. Tegelijkertijd wordt de snelheid van 40 km/h tot 100 km/h verhoogd. Ook de uitrit van deze verbinding wordt vereenvoudigd en in snelheid verhoogd.

De treinen van de Waalse as worden op de laatste perrons verlegd en deze geven een directe aansluiting op de sporen van de lijn 34. Gelijktijdig wordt met de nieuwe dieznstregeling rekening gehouden dat zoveel mogelijk treinen zo gecombineerd worden dat er doorgaande verbindingen ontstaan. Dit zal de bezettingsgraad van de sporen verminderen en de capaciteit – ook met minder sporen – verhogen.

Het aantal wissels kant Maas wordt verminderd tot ongeveer de helft en er wordt getracht om het aantal kruisingen voor het afstellen van lege treinen zo klein mogelijk te houden. Voor de lichterlocomotief (die beduidend minder diensten moet gaan uitvoeren) is een speciale plaats voorzien.

Tussen de uirit en de Maas worden twee nieuwe uitwijkbundels aangelegd aan weerszijden van de beide hoofdsporen. Zodoende kan ook dit ingewikkeld rangeerwerk tot een minimum beperkt worden. Ook de plantonlocomotieven (die nu te Liège-Guillemins zelf staan) vinden hier hun plaatsje.

Aan het uiteinde van de uitwijkbundels wordt het nieuwe (elektronische) seinhuis gebouwd. Dit nieuwe seinhuis zal op termijn de volledige agglomeratie Liège gaan bedienen.



De planning van de werken.

Volgens de planning zou het station in 2002 volledig operationeel moeten zijn, de werken worden afgesloten in de loop van 2005. Daar het verkeer volledig in stand moet gehouden worden, wordt een duidelijke fasering doorgevoerd, die strikt aangehouden moet worden. Achtereenvolgens worden de volgende werken voorzien :

De bouw van het nieuwe seinhuis :

Deze werken startten als in september 1996 en thans is de ruwbouw volledig klaar. Het seinhuis moet midden 1998 operationeel zijn. Daar de bediening volledig met computer gebeurt is het aanpassen van het programma aan de werken vrij gemakkelijk en moeten er geen tussentijdse wijzigingen doorgevoerd worden.

Aanpassing van het sporenplan kant Brussel :

Begin 1998 beginnen de werken uitrit Brussel en deze duren tot einde 2000 en lopen parallel met de eigenlijke werken aan het station. Ze voorzien :

- de bouw van de onderdoorgang van de lijn 34 (de treinen uit Brussel blijven op de sporen 11 – 14)
- het verplaatsen van de sporen van de lijn 36 naar de voorzijde van het station en aanbrengen van de nodige wisselverbindingen.
- Het aanpassen van de inrit van de lijn 34. Hiervoor dienen sommige treinen beperkt te worden tot Liège-Guillemins

Bouw van het nieuwe station en de uitrit kant Verviers / Namur :

Deze werken beginnen begin 1999 en worden grotendeels afgesloten in 2002, ze omvatten :

- de afbraak van het gedeelte van het station (kant Maas), het geneeskundig centrum en de winkelgalerij en de kopsporen
- de aanleg van de sporen I tot IV voor het verkeer naar Duitsland en richting Nederland
- de aanleg van de uitrit van deze sporen en de aanleg van de uitwijksporen kant stad.
- boven van eerste deel van de koepel boven deze sporen
- buiten dienst stellen van sporen 8 – 10 en aanleg van de sporen V – VI voor het verkeer op de Waalse as
- aanpassen van de inrit kant Namur en aansluiten van deze sporen op de lijn 34
- aanleg van de verbinding met de autosnelweg en de ondergrondse parkings
- buiten dienst stellen van de sporen 11 – 14 en aanleg van de perronsporen VII – IX
- aanleg van de uitwijkbundel aan de kant Cointe

Gelijktijdig :

- aanleg van stationsplein en nieuwe verbindingsbrug over de sporen, die verbinding geeft richting Namur en pont de Fragnée.
- aanleg van nieuw busstation
- afwerking van de koepel en de passarellen
- afbraak van het huidige station en landscaping.

Verkeer door het nieuwe station :

De nieuwe dienstregeling voorziet de volgende treinen die het station Liège-Guillemins zullen bedienen :

Thalys :	Paris – Brussel – Liège – Köln	
ICE :	Brussel – Liège – Frankfurt	
IC :	Oostende – Brussel – Liège – Aachen / Eupen	HL 13 + I 11
	Herstal – Liège – Namur – Charleroi – Mons – Lille	AM 04.4
	Liège – Brussel – Mons – Quéivrain	HL 21 + M4
	Liers – Liège – Namur – Brussel	AM 03
	Liège – Gouvy – Luxembourg	HL 13 + I 11
IR :	Liège – Hasselt – Antwerpen	AM 06
Stoptreinen L :	Liège – Waremme – Leuven	AM 06
	Liège-Palais – Liège – Maastricht	AM 03
	Liège-Palais – Liège – Welkenraedt	AM 06
	Herstal – Liège – Jemelle	AM 06
	Liège – Namur	AM 06

Dienstregeling**Zomerregeling 1966 .**

	LNC	LWC	FHS	FLS	FT	FC	FKR
29				(5)	(5)		10
50							
53	7		2			2	2
58			3				
64						6	6
81	3				(7)		7
1966	10		5	(5)	(12)	8	25
1965	34	5	16	(9)	(10)	17	47

Stelplaats Merelbeke:

inzetplaatsen Aalst en Dendermonde

Stelplaats Monceau:

inzetplaats Walcourt werd definitief opgeheven

Stelplaats Hasselt:

inzetplaats Mol werd definitief opgeheven

(cijfers tussen haakjes zijn reeds in hoofstelplaats inbegrepen)

	FLV	FVY	FHR	NK	GT	FGH
29					10	
50						
53	2					1
58						
64				4		
81		4		5		5
1966	2	4	0	9	10	6
1965	8	7	9	25	12	14

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	FEO	MKM		
29			1		
50					
53			3		
58					
64	5				
81					
1966	5	0	4		
1965	7	15	4		

De stelplaats Ronet werd opgeheven

Afkortingen :

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

Overzicht stoomlokomotieven :

Type	Aantal 1963	Aantal 1964	Aantal 1965	Aantal 1966	Ritvaardig	In dienst
16	26	16	-	-	-	-
26	8	-	-	-	-	-
29	250	190	124	55	31	21
40	31	13	-	-	-	-
50	3	3	3	-	-	-
53	100	74	59	42	24	17
58	26	20	13	5	5	3
64	120	91	61	44	30	22
81	172	149	126	61	31	17
93	3	-	-	-	-	-
97	20	7	-	-	-	-
98	5	1	-	-	-	-
	764	564	386	207	121	80

In de loop van 1966 ging de vstoomtractie met rasse schreden achteruit en daalde het aantal beschikbare locomotieven tot 207 exemplaren waarvan er nog 121 ritvaardig waren. Hiervan werden er slechts 80 effectief ingezet en naarmate er meer diesellocomotieven geleverd werden, konden ook een aantal stomers week na week afgesteld worden. Nochtans zou er geen enkel type definitief afgevoerd worden, enkel het type 50 dat te Gentbrugge voor rangeringen zorgde werd vervangen door een locotractor type 230

Diesellokomotieven :

	FNDM	FSR	LNC	FT	FC	FKR	FSD	FHS	LJ	FVY
200		15	13	11	6			22		
201	16					12				
202										
203										
204		3								
205										3
210						19		11		
211								4		
212		8			9	22				
213		4								
222								2		
231.0		1								
232	10	10								
250		8					13	1		
252	26									
253			22							
260		13	8			18				
261										
262	6		3							
270	5									
271						5				
272	13									
273			22							
1966	76	62	68	11	15	76	13	40		3

	FLV	NK	GT	FGH	FTY	MBX	MUT	FEO	MKM
200					7				
201			16						
202						3	10		2
203							11		3
204									
205		27						4	
210		16		23				20	
211									
212	13	10			3			12	
213									
222		1							
231.0									
232									
250	1	11						4	1
252									
253			8						
260		21							
261									
262		8		3					
270									
271									
272									
273									
	14	93	25	26	10	3	21	40	6

Overzicht diesellokomotieven

Type	Aantal 1963	Aantal 1964	Aantal 1965	Aantal 1966	Ritvaardig	In dienst
200	79	93	93	93	90	74
201	54	54	54	54	53	44
202	13	13	13	13	13	26
203	19	19	19	19	19	"
204	8	8	8	8	8	6
205	42	42	42	42	42	34
210	6	6	62	103	102	89
211	6	6	6	6	6	4
212	41	47	81	105	105	90
213			6	6	6	4
222	1	3	3	3	3	2
230	10	10	60	60	60	55
231.0	1	1	1	1	1	1
231.1	2	2	1	0	0	0
232	25	25	25	25	24	20
250	43	59	60	60	59	48
252	35	35	35	35	30	26
253	25	25	25	25	25	22
260	42	69	69	69	68	80
261	3	3	3	3	3	"
262				26	26	"
270	6	6	6	6	6	5
271	6	6	5	5	5	5
272	15	15	15	15	15	13
273				25	25	22
	482	537	692	807	794	670

Elektrische lokomotieven :

	FNDM	FBM	FSR	LNC	FLS	FKR	FSD
101			4	13			
120						3	
121						3	
122	11	3				4	11
123	9	3	20				
125		2					
126							
140		4					
150		5					
	20	17	24	13		10	11

	FLV	NK	LJ	FEO	MKM	FMS	Totaal
101							17
120							3
121							3
122		12					41
123			5	11	18	8	74
125	12						14
126				4			4
140							4
150							5
	12	12	5	15	18	8	165

Overzicht elektrische lokomotieven :

Type	Aantal 1963	Aantal 1964	Aantal 1965	Aantal 1966	Ritvaardig	In dienst
101	20	20	20	20	20	17
120	3	3	3	3	3	3
121	3	3	3	3	3	3
122	50	50	50	50	47	41
123	82	82	82	82	81	74
124	1	1	1	1	-	-
125	16	16	16	16	15	14
126			5	5	5	4
140	6	6	6	6	6	4
150	4	5	5	5	5	5
	185	186	191	191	186	165

Elektrische stellen :

	FSR	FSD	NK	FEO	Totaal
1939					
1946					
1950	44				44
1951					
1953					
1954	42		13	8	63
1955	--		35		35
1956				22	22
1962	46	50			96
1965				15	15
	132	50	48	45	275

Overzicht elektrische stellen

Type	Aantal 1963	Aantal 1964	Aantal 1965	Aantal 1966	Ritvaardig	In dienst
1939	8	8	8	8	8	
1946	1	1	1	1	1	
1950	25	25	25	25	25	44
1951	1	1	1	1	1	
1953	15	15	15	15	15	
1954	79	79	79	79	79	65
1955	37	37	37	37	37	35
1956	22	22	22	22	22	22
1962	55	100	100	100	100	96
1965				20	20	15
Benelux	4	4	4	4	4	4
	247	292	292	308	308	275

Dieselmotorwagens

	FSR	LNC	FC	FKR	FVY	NK	ATH	GT	MKM	MBX
553					2				2	4
554							8	6		
602	5									
603	4		7			2				8
604				7						
605								8		
608										
620		8								
630			5							
	9	8	11	7	2	2	8	14	2	12

Type	Aantal 1963	Aantal 1964	Aantal 1965	Aantal 1966	Ritvaardig	In dienst
551	8	8	0	0	0	
552	6	0	0	0	0	
553	50	50	29	18	14	8
554	20	20	20	20	18	14
602	6	6	6	6	6	5
603	30	30	30	30	25	21
604	10	10	10	10	9	7
605	10	10	10	10	9	8
608	6	6	6	6		
620	10	10	10	10	10	8
630	7	7	7	7	7	4
654	2	2	0	0		
655	1	1	1	0		
670	5	5	5	0		
	171	165	136	121	98	75

De typen 655 en 670 werden nu definitief uit het bestand afgevoerd, de typen 608 werden afgesteld en kregen geen diensten meer.

Na de schrapping van de Brussels typen 551 en 552, gingen nu ook de typen 553 sterk achteruit en het aantal diensten werd teruggevoerd tot 8.

Lijn 127 :

Statte – Hannut – Landen .

Gelijktijdig met de aanleg van de zuidelijke verbinding naar Ciney, voorzag de concessie van de « Chemins de fer de Hesbaye et Condroz » ook de bouw van het noordelijke gedeelte doorheen Haspengouw vanuit Statte via Hannut naar Landen. Maar ook hier zou het een lange tijd duren tussen de oprichting van de maatschappij in 1864 en het begin van de werken. Pas in de loop van 1870 werd in een traag tempo gestart met de aanleg vanuit Statte en het zou nog tot op 22 november 1875 duren eer de verbinding een feit was.

Nochtans zou al bij de opening de exploitatie dadelijk overgedragen worden aan de Etat Belge en deze zou deze lijn als typische lokale verbinding in de richting van de beide eindpunten gaan uitbaten. Enkel in het zuidelijke gedeelte zou een grotere industriële bedrijvigheid plaatsvinden, dit door de aansluiting van de kalkgroeve te Moha. De oorspronkelijke bedoeling om een omleidingslijn voor de verbinding tussen Leuven en Namur (en eventueel Luxemburg) te gebruiken zou nooit werkelijkheid worden en ook als aanvoerlijn naar de beide hoofdlijnen kende geen succes. Enkel Hannut zou een uitgebreider verkeer en een draaischijffunctie gaan krijgen.

De verbinding werd gedurende lange tijd door de stelplaats Landen uitgevoerd en werden de machines type 28 en 29 gebruikt op de ganse verbinding. Anderzijds zouden de lichte lokaaltrains gesleept worden door de kleine tenderlocomotieven type 11.

Vanaf de eerste wereldoorlog werden de oude locomotieven vervangen : de typen 15 werden gebruikt voor het grootste gedeelte van de reizigerstreinen, de machines type 44 (en ook de typen 41) sleepten de goederentreinen en ook enkele zwaardere piekuurtreinen. Vanaf 1923 werden de meeste diensten dan gereden door de typen 64 van Landen. Hierdoor kon de ritduur verminderd worden. In de jaren dertig werden de lokaaltrains door een type 93 verzekerd.

Na de tweede wereldoorlog zou de dienst steeds verder gaan afbrokkelen en kwamen de eerste motorwagens type 553 de lokaaltrains rijden en namen de typen 81 de goederendiensten over. Vanaf 1954 zou nog een duidelijke modernisering doorgevoerd worden : Landen kreeg op dat ogenblik de fabrieksnieuwe motorwagens type 604 en 605 in depot en deze namen alle reizigersdiensten over. Doch deze maatregel zou de achteruitgang niet kunnen stoppen en zo werd de reizigersdienst – na vele protesten - op 30 september 1963 definitief geschrapt en gelijktijdig verdween ook de goederendienst tussen Hannut en Landen. De resterende goederentreinen werden dan vanuit Statte gereden door de typen 81 en later zouden de rangeermachines type 260 (reeks 80) de dienst gaan overnemen. Vanaf 1973 werden ze vervangen door de nieuwe machines reeks 82 en sporadisch kwamen ook de lijnlocomotieven reeks 60 tot in Moha. In 1982 werd de dienst tussen Hannut en Moha afgeschaft en werd enkel nog de kalkgroeve van Moha bediend. Dit gebeurde met de machines reeks 82, maar voor zwaardere treinen waren er ook diensten voor de « ronde neuzen » reeks 52 en 54 van Ronet.

In 1994 werden ook de transporten van kalk over de weg doorgevoerd en werd ook het laatste deel van de lijn definitief op non-actief geplaatst.

Voorname data :

14-07-1864	Oprichting « Chemin de fer de Hesbaye-Condroz »
01-01-1875	Overname van exploitatie door Etat Belge
22-11-1875	Opening baanvak Landen – Hannut – Statte
30-09-1963	Afschaffing reizigersdiensten
01-01-1964	Afschaffing goederendiensten Hannut – Landen
18-10-1982	Afschaffing goederendienst Moha – Hannut
1994	Afschaffing goederendienst Statte – Moha

FLD	FLD	Landen	0,0
MWM		Waasmont	2,6
LAR		Avernas	5,6
		Bertrée	7,8
FHN		Hannut	9,6
		Villers-le-Peuplier	11,2
LVN		Avennes	13,9
LBS		Braives	17,0
LFS		Fallais	19,7
LFM		Fumal	22,7
LHU		Huccogne	26,4
LMO		Moha	28,4
LHY	LHY	Statte	33,4

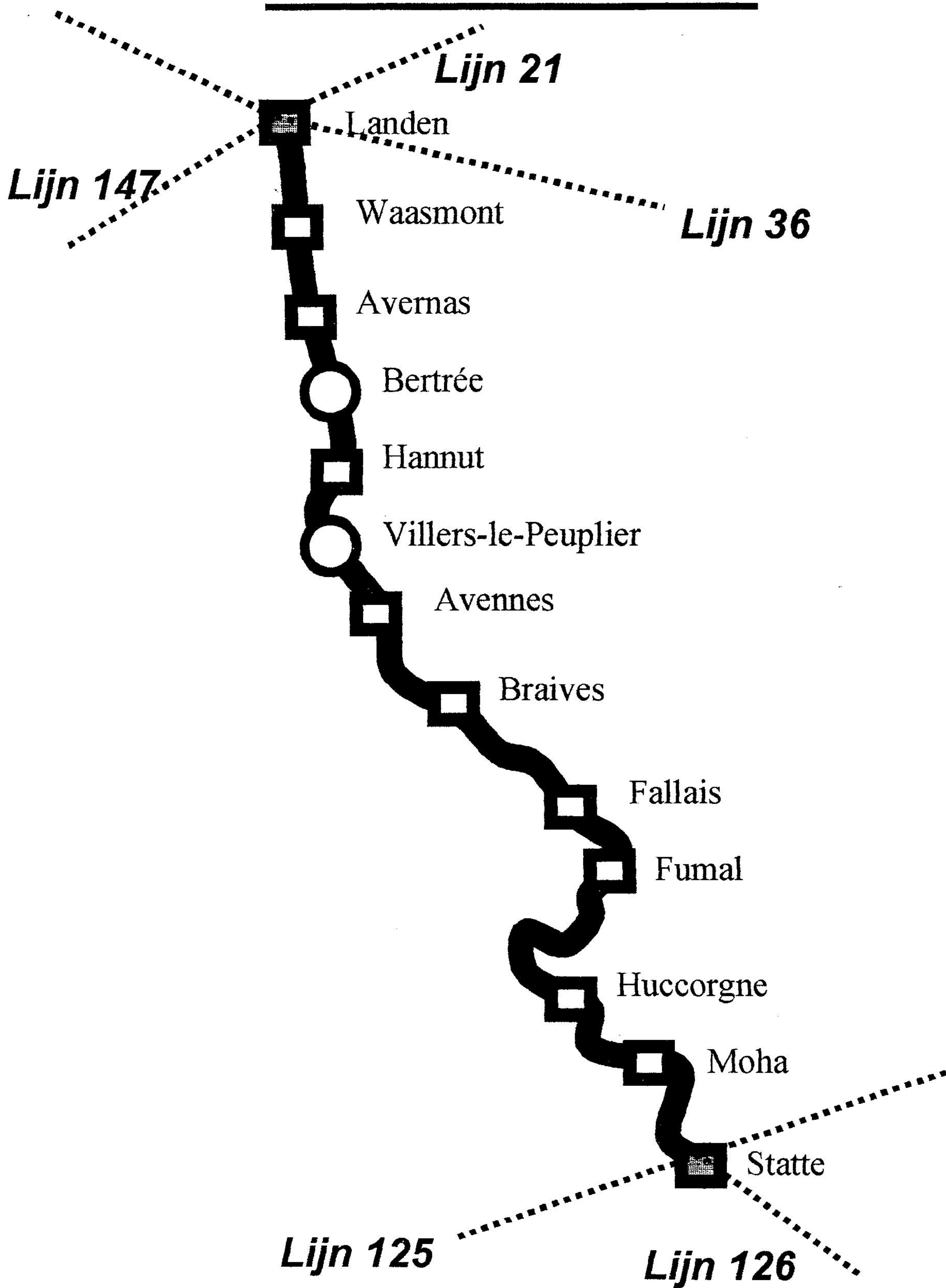
Y Landen	Km 0,0	Aftakking lijn 36
Y Wanze	Km 32,8	Aftakking lijn 125

Industrie :

Hannut	9,6	Tonnenmakerij , Union Coöperative
Avennes	13,9	Leurquin
Braives	17,0	Suikerraffinaderij
Moha	27,6	Carrières et Fours à Chaux
	28,6	Carrières de Carmeuse (nieuwe aansluiting van kalkgroeve)

Lijn 127

Landen - Statte



Uittreksels uit de reisgidsen

Boven : reisgids van 10/1933
Midden : reisgids van 10/1953 (stoom + Brossels)
Onder : reisgids van 10/1961 (juist voor buiten dienststelling)

Table titled '127 Statte - Landen 127' with columns for routes and fares. Includes routes like Statte, Moba, Huccorgne, Fumal, Fallais, Braives, Avennes, Hannut, Wamont, Landen.

LA VISITE DES ARDENNES EN AUTOCAR
De Bruxelles: départ 8 h. - retour 21 h. (voir page 63, 1° partie.)

Table titled '127 Statte - Landen 127' with columns for routes and fares. Includes routes like Statte, Moba, Huccorgne, Fumal, Fallais, Braives, Avennes, Hannut, Wamont, Landen.

Visitez les Ardennes en autocar de luxe
(voir page 63, 1° partie.)

Table titled '127 Landen - Statte' with columns for routes and fares. Includes routes like Bruxelles (Nord), Liège (Guillemins), Landen, Waasmont, Avennes, Braives, Fallais, Fumal, Huccorgne, Moba, Statte.

Table titled '127 Landen - Statte 127' with columns for routes and fares. Includes routes like Bruxelles (Nord), Liège (Guillemins), Landen, Waasmont, Avennes, Braives, Fallais, Fumal, Huccorgne, Moba, Statte.

Table titled '127 Landen - Statte 127' with columns for routes and fares. Includes routes like Bruxelles (Nord), Liège (Guillemins), Landen, Waasmont, Avennes, Braives, Fallais, Fumal, Huccorgne, Moba, Statte.

Stella
Artois

L.S.V. - actueel

De haalbaarheidsstudie

- Het Kolenspoor

Nadat de eigenlijke haalbaarheidsstudie eind augustus definitief afgesloten werd, konden in deze tussentijd al heel veel contacten gelegd worden om tot een uitwerking van de studie te komen. Alhoewel al tal van dossiers in studie zijn – deze zouden tegen het einde van het jaar resultaten moeten opleveren – worden wel al op twee punten duidelijke, concrete plannen uitgewerkt.

1. Inzet van langdurig werklozen bij de uitbouw

Midden augustus werd het provinciale studiebureau "Forum" aangeduid om de verschillende fasen van de uitbouw uit te werken en te volgen. Eerste deel houdt het opknappen van het geheel van het emplacement As in. Hierbij moet een groot deel van het rollend materieel tegen het seizoen uiterlijk opgeknapt worden en moet het emplacement volledig onkruidvrij gemaakt worden en moeten de nodige opknapwerken en beplantingen aangebracht worden.

In een tweede fase wordt door de diensten van de "mijnen" de nodige onderhoudswerken uitgevoerd worden aan het station, in afwachting tot een volledige restauratie.

Voor al deze werken wordt voorzien dat een vijftal langdurig werklozen ingezet worden in een opleidingsprogramma deze werken te As zullen uitvoeren. Om deze werken te kunnen uitvoeren, moeten echter door de LSV een aantal voorbereidende werken uitgevoerd worden. Deze worden hieronder uitvoeriger beschreven.

2. Uitbouw van museum

Na het onderzoek van het emplacement, werden nu duidelijke schikkingen getroffen voor de uitbouw en de plaatsing van het museum en de werkplaatsen. Deze schikking wordt sterk bemoeilijkt door de grote lengte van het emplacement en de geringe breedte. Hierdoor is het moeilijk om een aantal korte afstelsporen te voorzien. Hierdoor wordt de inzet van het materieel sterk afgeremd en voor deze situatie is nog geen echte oplossing gevonden. Anderzijds werd wel een eerste opvatting uitgewerkt :

a. de historische gebouwen :

Reeds langer werd gepland om een aantal historische gebouwen te reconstrueren en concreet hebben we hier :

- restauratie van het stationsgebouw met de oorspronkelijke luifel en het WC-gebouw
- de reconstructie van het seinhuis langs spoor 3
- de reconstructie van de goederenloods langs de loskoer

- de reconstructie van enkele kleine gebouwen (wachtlokalen, weegschaalhuisje, seinpost)
- de reconstructie van een passarel

b. de museumgedeelte :

In tegenstelling met de vroegere plannen, wordt het museum nu gepland in de hoek tussen het eigenlijke emplacement, de stationsstraat en de vierbaanweg. Hier ligt een terrein met een lengte van ca. 100 m en een breedte van 50 m en op deze grond kan het grootste gedeelte van het toekomstige museum gevestigd worden. Dit geeft het bijkomend voordeel dat de museumactiviteit vanaf de drukke vierbaanweg te zien is en dat ook een aantal bijkomende parkeerplaatsen kunnen gecreeerd worden.

Het museum wordt waarschijnlijk gebouwd in de uitvoering van de oudere werkplaatsen van de N.M.B.S. en is het startpunt van de verschillende demonstratieritten op het emplacement. Het omvat een normaalspoorloods met een lengte van 100 m voor de verzameling industrie-locomotieven, een gedeelte voor het mijnmaterieel en verder op de gelijkvloers de ruimtes voor de tentoonstellingen over het onderhoud van het spoor. Op de eerste verdieping worden de fototentoonstellingen gepland.

In het verlengte van dit museum komt het kantine-gedeelte met boeken- en souvenirwinkel en de kassa's, de tentoonstellings-hal voor het mijnmaterieel, een poly-valente zaal voor feesten en tentoonstellingen. Voor de uitbouw van dit gedeelte wordt tijdens de volgende maanden een studiebureau aangeduid voor de uitwerking van de plannen.

c. de werkplaats :

Daar waar in de oorspronkelijke studie een werkplaats voorzien was op het domein van de mijn te Beringen, wordt dit nu te As zelf voorzien. Deze werkplaats met een lengte van ca. 150 m wordt nu voorzien op het uiteinde van het emplacement kant Waterschei en overspant de vier afstelsporen. De loods omvat twee afstelsporen voor het ritvaardige materieel, een deel voor de restauraties van de normaalspoor en smalspoorlocomotieven en een deel voor het gewone dagelijkse onderhoud. Het wordt uitgebreid met de nodige voorzieningen voor het personeel, enkele kleine werkplaatsen (hout, elektriciteit, schilderwerken, ...) en de bevoordings- en opstookplaats. De inrichting van deze werkplaats zal waarschijnlijk in verschillende fasen uitgevoerd worden.

d. de spoorwerken :

Naast de eigenlijke bouwwerken zijn er diverse spoorwerken nodig, nl. :

- aanleg van een wisselverbinding tussen spoor 1 en 2 (aanbrengen van omloopspoor)
- heraanleg van een gedeelte van spoor 6 met onderhoudsput voor het materieel
- doortrekken van spoor 3 naar het toekomstige spoorwegmuseum
- aanleg van een tweede spoor naast de loskoer, gebruikt als afstelspoor voor rijtuigen en wagens.

- doortrekken van decauville spoor langs spoor 1
- doortrekken van reeds aanwezig mijnspoor naar museumloods en toekomstige werkplaats
- aanleg van een tweede decauville-net langs spoor 6 doorheen de verschillende tentoonstellingen

Anderzijds wordt nu uitgekeken naar oplossingen voor het afstellen van het ritvaardige rollend materieel om tot een zo rationeel mogelijke inzet van dit materieel te komen en een afwisseling mogelijk te maken.

De werkzaamheden

De eerste resultaten van de haalbaarheidsstudie noopten tot een wijziging van de plannen bij de restauratie en het onderhoud en zodoende wordt nu met nieuwe ijver gewerkt aan het ritklaar maken van zoveel mogelijk materieel.

Het materieel

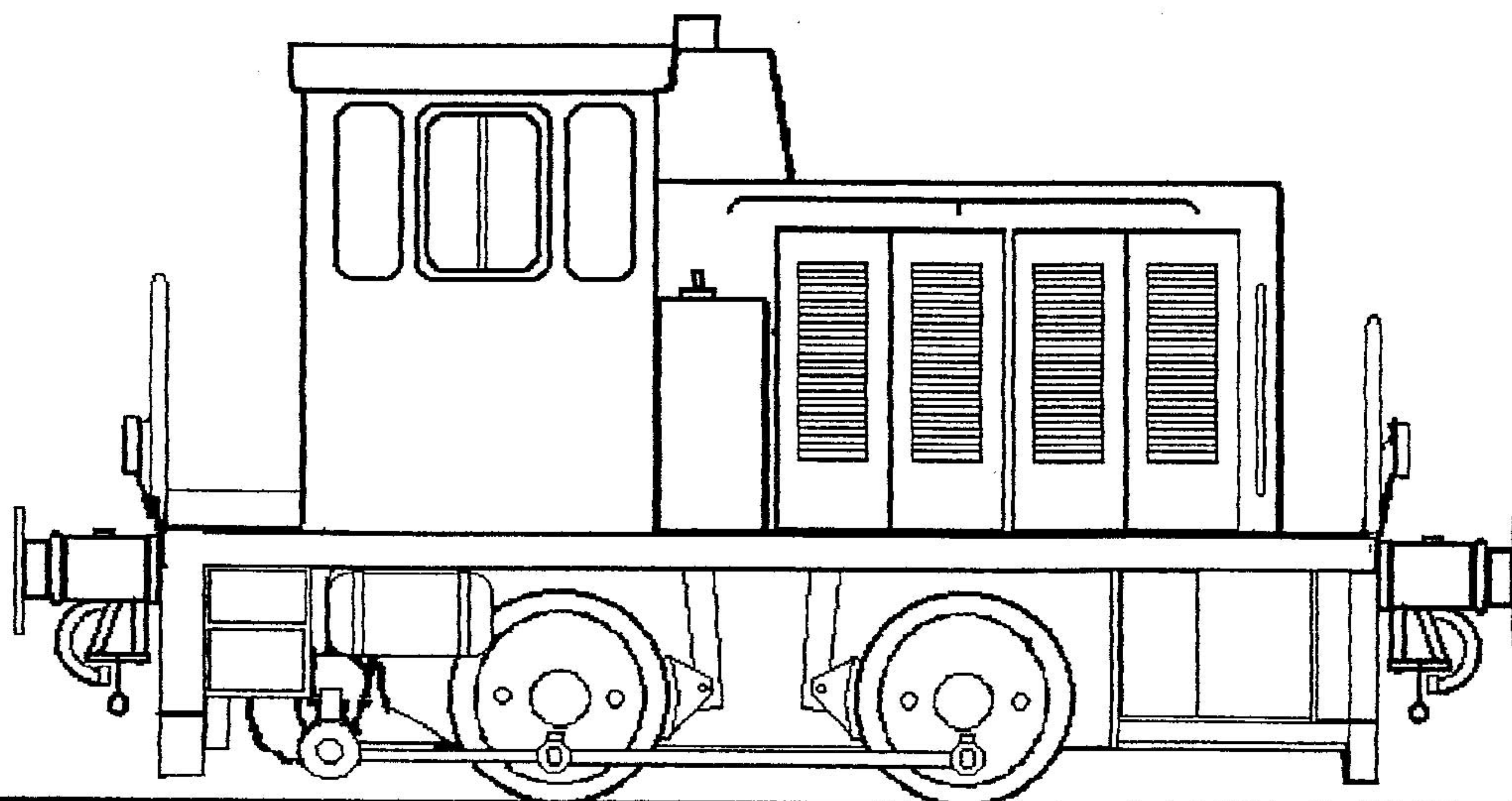
- Dieselmotorwagen 554.14

In tegenstelling met de oorspronkelijke planning, werd het grote onderhoud aan dit stel met twee jaar vervroegd. Reden hiervoor is het feit dat de motorwagen zo snel mogelijk inzetbaar moet zijn op (een deel van) de lijn. In 1986 – na zijn aankoop – werd een eerste, oppervlakkige restauratie doorgevoerd, maar vanaf begin juli werd de definitieve opknapbeurt gestart. Deze bestaat uit het volledig verwijderen van de verschillende lagen verf en plamuur, het opknappen van de stuurposten en het interieur.

Doch door het schuurwerk kwamen verschillende “herstellingen” van de N.M.B.S. te voorschijn en moesten op verschillende plaatsen platen uitgeslepen en vervangen worden. Op één kopwand waren er – ter herstellingen van ongevallen – niet minder dan drie platen op elkaar gelast. Eind september was de kopwand kant Eisdien praktisch afgewerkt en werden de vensteropeningen terug opgelast en voorzien van nieuwe afdichtingsrubbers. Ook de zijwand kant station is opgeknapt en voorzien van een grondlaag. Tijdens de volgende maanden wordt de tweede kopwand en de tweede zijwand aangepakt.

In het interieur werd de volledige stuurpost kant Eisdien volledig uitgebouwd en behandeld en wordt de reserve stuurtafel (die reeds vroeger hersteld werd) ingebouwd. Bij de reizigerscompartimenten wordt de volledige houten wandbekleding vernieuwd. Volgens planning zou de restauratie van de kast en de draaistellen begin mei 1998 voltooid moeten zijn en kan dan de reminstallatie aangepast worden aan de nieuwe N.M.B.S.-normen.

- Diesellocomotief Cockerill 230.011

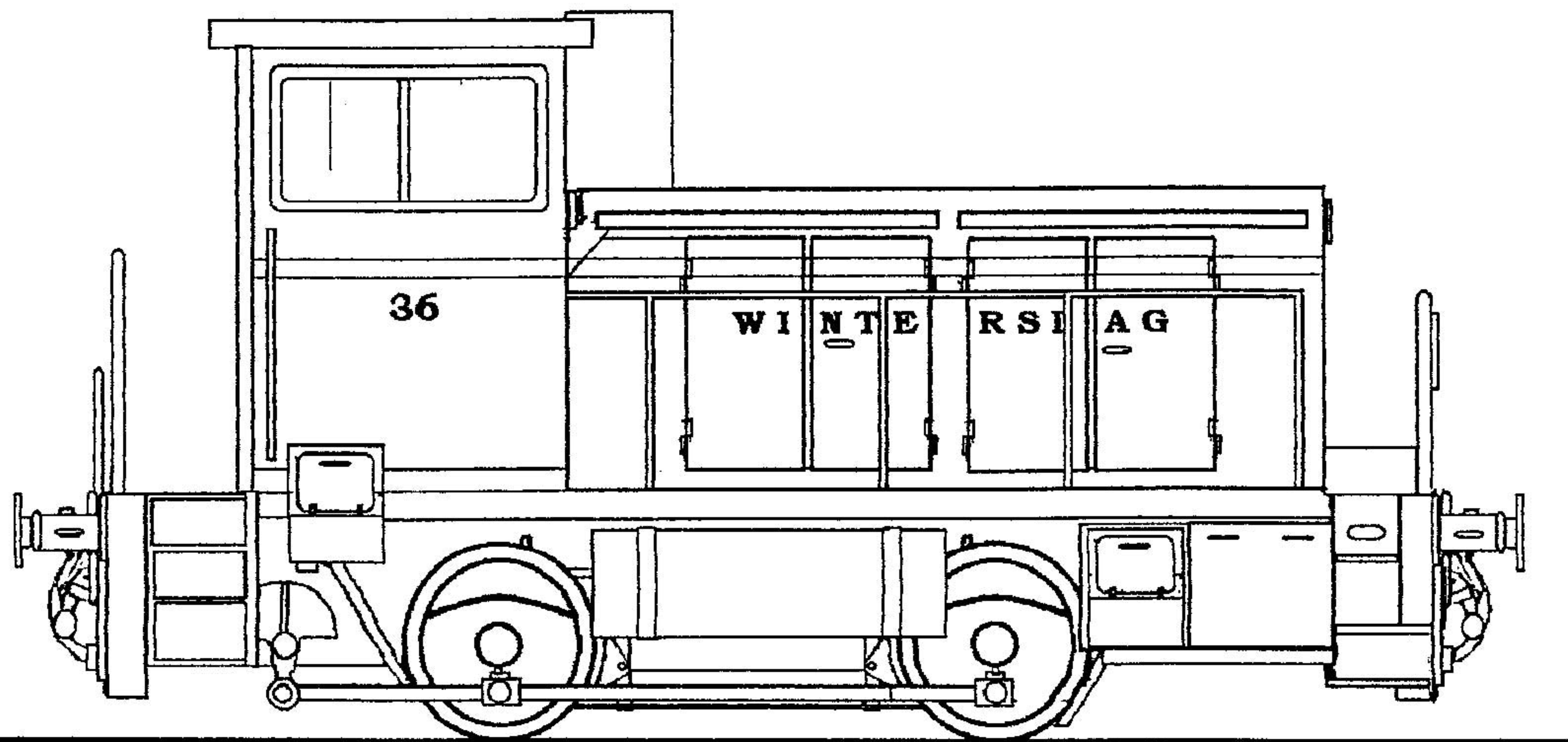


Om een tweede diesellocomotief ritvaardig te hebben werd half juli gestart met de restauratie van de Cockerill locomotief nr 2 van de mijn van Waterschei. Deze machine was al eerder ritvaardig, maar thans werd gestart met de opknapbeurt. In enkele weken tijd werd een groot gedeelte van de kast afgeschuurd en voorzien van roestwerende middelen. Verschillende onderdelen werden afgebouwd en wachten in de werkplaats op slechter weer om behandeld te worden.

Eind september was de kast volledig behandeld tegen de roestvorming en waren de bufferbalken afgeschuurd. Tijdens de volgende maanden wordt deze locomotief verder afgewerkt: Er is het volledig zuiver maken van het chassis en de stuurpost, het vernieuwen van de elektrische installatie en nazicht van het pneumatisch gedeelte.

De machine wordt dan teruggebracht in de oorspronkelijke uitvoering van de N.M.B.S.-machines type 230 in volledige groene kleurstelling en met nieuw nummer 230.011. Ook hier wordt volgens planning de restauratie afgesloten omstreeks mei 1998

- Diesellocomotief A.B.R. D 36



Deze machine zorgde tijdens het ganse seizoen voor de rangeringen en de demonstratieritten. Nochtans werd er tijd gevonden om de smering van de koppelstangen te verbeteren door het aanbrengen van een vetsmering. Tijdens de volgende maanden wordt de schildering – vooral van het chassis – afgewerkt en voor het volgende seizoen wordt ook de kast terug opgefrist.

- De stoomkraan "Biesme"

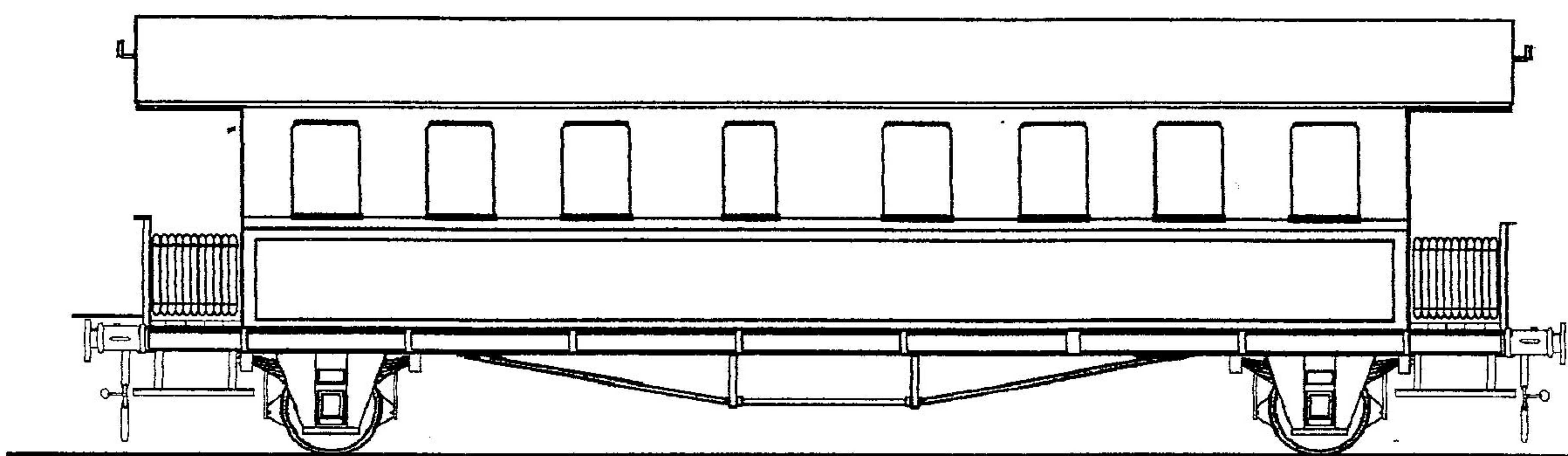
In de mate van het mogelijke wordt de restauratie verdergezet, nochtans ontbreekt gewoonlijk de tijd. Nochtans zal de algemene restauratie doorgevoerd worden na de afwerking van de locomotief 230.011 vanaf mei 1998

- Het rijtuig type K1 (1^{ste} klasse)

Ook hier werd de restauratie mondjesmaat verdergezet en is thans het grootste deel van de kast beschermd tegen nieuwe roestvorming. Nochtans werd in september deze restauratie stopgezet, daar dit rijtuig uiterst geschikt is als eerste project voor de aangeboden steun van de VDAB. Zodoende wordt hier vanaf maart 1998 opnieuw en in versneld tempo gewerkt om zodoende het rijtuig tegen juli 1998 afgewerkt te hebben

- Het rijtuig X :

Vanaf november wordt ook deze restauratie teug opgenomen en wordt het resterende (beperkte) gedeelte van de kast ontroest en afgewerkt. Tijdens de wintermaanden wordt het interieur afgewerkt als opvangruimte, administratief lokaal en vergaderzaal. Ook zal het rijtuig gebruikt worden als magazijn voor de reeds afgewerkte kleine tentoonstellingsstukken.



- De gesloten goederenwagen :

Ook hier werd verder gewerkt om deze wagen ook tijdens de winter te kunnen gebruiken als mobiele werkplaats en thans is een groot gedeelte van de gedemonteerde onderdelen hier bijeengebracht, wachtend op restauratie

■ Het mijnspoor :

Voor naamste werkzaamheid lag hier bij het aanpassen van de vaste tentoonstellingshall : om de werken ook bij slechte weersomstandigheden te kunnen uitvoeren, werd deze hall voor een gedeelte ontruimd en voorlopig ingericht als werkplaats. Hiervoor werd een venster omgevormd tot deur en werd een voorlopig spoor in decauville-spoor in de loods aangebracht. Hierdoor kunnen nu de mijnwagens en personeelswagens onder dak gebracht worden en kan de restauratie ook tijdens de winter verderlopen.

In de volgende maanden worden ook de diverse (grotere) tentoonstellingsstukken – die nu op het emplacement aanwezig zijn – in deze hall gebracht en zijn ze ook beschermd tegen de weersomstandigheden. Het gaat hier vooral om seinen, stationsborden, het seingestel van Winterslag en diverse onderdelen van het smalspoor.

Anderzijds werd ook het afdak voor het gebouw verlengd en kunnen hierdoor de afgewerkte locomotieven en wagens een beschermd onderkomen vinden.

Verder werden in de hoofdloods de nodige profielen aangebracht. Hieraan kunnen nu takels gemonteerd worden. Hierdoor is het mogelijk om ook zwaardere en grotere onderdelen (bv. motorkappen, zware onderdelen) veilig te demonteren.

Locomotief 502 Moës type DLM 3

Deze machine werd in de loop van augustus verder afgewerkt en thans is de restauratie afgesloten. Wel wordt nog gewacht tot in het voorjaar om de definitieve schildering aan te brengen en de sierlijnen te schilderen.

Personeelswagens :

Hier werd vooral gewerkt aan de opknapbeurt van de twee overblijvende tweeassige personeelswagens : bij de tweede wagen van Winterslag werden de assen gedemonteerd en werd een nieuwe vloer ingelast. Tijdens de volgende maanden worden de wanden afgeschuurd en de restauratie wordt tegen maart afgesloten.

Bij de personeelswagen uit Waterschei werd de volledige kast – zowel binnen als buiten – ontroest en in de menie gezet. Daar de toestand hier vrij gunstig was, wordt het afsluiten van de restauratie tegen eind van dit jaar verwacht.

■ Het groevespoor :

Bij het groevespoor werden geen werken uitgevoerd, enkel een deel van het materieel werd onder de luifel geplaatst.

N.M.B.S.- Aktueel

Statistiek :

1. Leveringen :

Nummer	Bouwer	Onderhoudswerkpl.	Levering	In Dienst
451	BN	Oostende	28-01-1997	11-05-1997
452	BN	Oostende	28-02-1997	11-05-1997
453	BN	Oostende	11-03-1997	11-05-1997
454	BN	Oostende	27-03-1997	11-05-1997
455	BN	Oostende	04-04-1997	11-05-1997
456	BN	Oostende	29-04-1997	29-05-1997
457	BN	Oostende	02-05-1997	02-06-1997
458	BN	Oostende	17-05-1997	17-06-1997
459	BN	Oostende	27-05-1997	27-06-1997
460	BN	Oostende	04-06-1997	04-07-1997
4303	Gec Alsthom	Brussel-zuid	27-03-1997	
4304	Gec Alsthom	Brussel-zuid	25-04-1997	

2. Stelplaatswijzigingen :

8427	District Zuid-oost	Antwerpen-Dam	01-06-1997
8428	District Zuid-oost	Antwerpen-Dam	01-06-1997
8452	District Noord-oost	Antwerpen-Dam	01-06-1997
8453	District Noord-oost	Antwerpen-Dam	01-06-1997

3. Schrappingen :

5126	Monceau	Alle op 01-06-1997	Ongeval
5163	Antwerpen-Dam		Ongeval
5213	Stockem		Ongeval
5317	Stockem		Ongeval
6279	Hasselt		Ongeval
6300	Infra Noord-west		Motorschade
8427	Infra Zuid-oost		Slechte staat
8439	Infra Zuid-west		Slechte staat
8449	Infra Zuid-west		Slechte staat
8508	Antwerpen-Dam		Ongeval
9141	Infra Zuid-west		Destandardisatie
9145	Infra Zuid-west		Destandardisatie
9202	Infra centrum		Reeds lang afgesteld
9208	Infra Centrum		
9213	Infra Zuid-oost		
9217	Infra Zuid-oost		
9221	Infra centrum		
9222	Infra Zuid-oost		
9225	Infra Zuid-oost		

4. Overdracht aan infrastructuur :

6241	Monceau	Infra Zuid-oost	
6252	Hasselt	Infra Noord-west	
6257	Monceau	Infra Zuid-oost	
6305	Monceau	Infra Zuid-oost	
6314	Monceau	Infra Zuid-west	
6316	Monceau	Infra Zuid-west	
6317	Hasselt	Infra Noord-oost	
6320	Monceau	Infra Zuid-west	
6326	Hasselt	Infra Noord-oost	

Aktuele berichten :**Reeks 00**

Voor de oudste klassieke stellen is de toekomst vrij wisselvallig: door de levering van de nieuwe stellen reeks 04, zullen er geleidelijk aan een 140 stellen overbodig zijn. Verder is er vrij veel belangstelling vanuit Italië voor de aankoop van verdere stellen. Anderzijds is de modernisering van deze stellen geprogrammeerd en zelfs deels uitgevoerd bij de "Budds".

zullen een aantal stellen met een goede toestand gevolgd worden en deze worden dan eventueel gebruik voor een verkoop. De stellen die een groot onderhoud moeten ondergaan, worden afgesteld en nadien afgevoerd. Tot in 2000 zou de helft van de stellen 128 – 270 buiten dienst moeten gaan. De definitieve schrapping van de laatste stellen is voorzien voor 2002 / 2003.

Reeks 04.4

Ondanks de vele moeilijkheden, gaat de indienststelling nu toch vlot vooruit. Op 11 mei 1997 waren alle (voorlopige) defecten opgelost en konden alle geleverde stellen tot 455 officieel in dienst genomen worden. Dit was juist op tijd voor de diensten tussen Mons en Lille zonder problemen te kunnen verzekeren.

De bedoeling om een gedeelte van de diensten tussen Antwerpen en Lille bij het begin van de zomerregeling op te starten ging niet door. Reden hiervoor was het feit dat de spoorstroomkringen op deze lijn nog niet volledig aangepast werden. De indienststelling wordt nu voorzien voor eind september.

Dit zelfde probleem doet zich ook voor op de volgende inzetlijn, nl. Liège / Hasselt – kust : de hoofdlijn is al langere tijd voor de Thalysstellen aangepast, maar de verbinding tussen Landen en Genk en tussen Liège en Maastricht zijn dit nog niet. Nochtans is de indienstname van een aantal treinen voorzien voor midden december. Tot Hasselt vormt er geen probleem, doch de verbindingen naar Genk en Maastricht zijn niet voorzien en daar bij de nieuwe regeling van 1998 deze verbindingen niet meer voorkomen in het inzetprogramma van de reeks 04 / 05, zou men opteren voor het splitsen van de dienst, waarbij te Hasselt en Liège een stel reeks 03 gereed staat voor het resterende deel van de verbinding.

Reeks 06 :

Door het afsluiten van de proefnemingen op de 171, is het moderniseringsprogramma voor deze stellen nu op punt gesteld. Ze krijgen dezelfde inrichting als gebruikt werd voor de 171 : nl. individuele zetels in eerste klasse en vernieuwde banken in 2 + 3 opstelling in tweede klasse. Ook aan de tractie-uitrusting worden een aantal belangrijke verbeteringen aangebracht. De kleurstelling wordt deze van de I 11-rijtuigen. Het opstarten van deze band in de CW Mechelen is voorzien voor de eerste helft van 1998.

Reeks 12 :

Door de overname van de diensten Antwerpen – Lille door de tweespanningsstellen, komen de locomotieven reeks 12 vrij. Ze worden zeer snel gebruikt in de goederendiensten tussen Merelbeke / Zeebrugge en Lille-Délivrance. Hierdoor wordt de dienst van de Franse diesellocomotieven reeks BB 67 400 nog dit jaar beëindigd. Anderzijds was er ook de optie om de rechtstreekse treinen Liège – Paris door de machines reeks 12 te laten rijden. Dit stuitte op een veto vanwege de S.N.C.F. De Franse spoorwegmaatschappij wilde niet investeren in de personeelsopleiding voor een dienst die nog slechts korte tijd zal blijven doorlopen.

Reeks 15 :

Door de veelvuldige defecten bij deze machines, werd beslist om ze in 15 december definitief uit hun diensten te verwijderen. Deze treinen Liège – Paris worden dan gereden met een locomotiefwissel te Jeumont. De machines blijven dan nog enkele maanden reserve staan, maar daar er geen echt inzetgebied meer bestaat in binnenlandse dienst en omwille van hun ouderdom, zullen ze waarschijnlijk nog dit jaar definitief afgesteld worden.

Reeks 16 :

Nog steeds vormen de machines reeks 16 de ruggesgraat van de diensten naar Duitsland, maar hun loopbaan is hier beperkt. Op 15 december worden 7 treinparen vervangen door de Thalys-stellen en wordt hun inzetreeks ingekrompen tot nog slechts 3 inzetdagen. Hierdoor bestaat er genoeg reserve en wordt de dienst niet zo gespannen. Met ingang van de zomerregeling 1998 daalt hun inzet nog verder. Nochtans zullen de machines nog enige tijd reserve gehouden worden voor deze diensten.

Reeks 18 :

Alhoewel de toestand van de locomotieven reeks 18 met de dag slechter wordt, moeten de drie overblijvende machines – 1801, 1805, 1806 – blijven meedraaien in de inzetreeks van de reeks 16. Deze toestand blijft duren tot midden december en op dat ogenblik zal de inzet tot een minimum beperkt worden, maar ze blijven echter nog reserve staan tot aan de zomerregeling van 1998. Dit is trouwens ook het geval voor de 1802 en 1803, die nog steeds niet officieel uit het bestand geschrapt werden.

Reeks 25.5 :

Eind september werd de nieuwe dienst met de locomotieven reeks 25.5 opgenomen: voorlopig rijden ze twee treinenparen – tussen Rotterdam (Kijfhoek) en resp. Muizen en Leuven. De dienstregeling voorziet :

	42 660	Muizen	02.38	Kijfhoek	04.47	
	42911	Kijfhoek		Leuven	09.59	
					afgesteld	te
Leuven						
	42930	Leuven	16.28	Kijfhoek	18.50	
	42661	Kijfhoek		Leuven	00.17	
					losse rit naar	
Muizen						

Deze diensten voor containertreinen zullen in de loop van de volgende jaren nog uitgebreid worden, waarbij de Amerikaanse firma nog aandringt op het versnellen van de gereden diensten.

Reeks 26 :

De grote herziening aan deze reeks locomotieven werd praktisch afgesloten en de locomotieven worden thans praktisch over het ganse net gebruikt, met als voornaamste inzetpunten Stockem, Kinkempois en Monceau.

Reeks 41:

Op 27 juni werd nu de beslissing genomen in verband met de bestelling van de nieuwe motorwagens: de keuze viel op de firma Gec-Atsthom. Deze firma bood deze tweeledige stellen aan met een bedrag dat 30 % lager lag dan de concurrenten. Deze stellen – nrs 4101 – 4180 – worden in de Spaanse vestigingen te Valencia en Barcelona gebouwd. De levering van het eerste stel is voorzien voor begin 1999, met een cadens van 22 stellen per jaar. Vanaf de zomerregeling van 1999 zouden deze nieuwe stellen – die tot vier eenheden gekoppeld kunnen worden – veel taken van de reeks 62 en de M2-rijtuigen overnemen.

Reeks 43 (PBKA) :

Deze nieuwe Thalys-stellen kwamen met ingang van de zomerregeling in de commerciële dienst terecht : op 1 juni was het de 4321 (eigendom van de Duitse Spoorwegen) die de eerste rit met dit materieel verzekerde. Deze stellen worden voorlopig enkel gebruikt op de verbinding Paris – Brussel – Liège. Voorlopig zijn ze nog niet toegelaten op de NS-sporen, daar de spoorstroomkringen nog niet aangepast zijn.

Op 14 december worden deze stellen dan definitief gebruikt op hun stamlijn tussen Paris en Köln, dit kan nu nog niet daar ook hier de lijn nog niet aangepast werd. De eerste testritten worden waarschijnlijk pas in de tweede helft van november uitgevoerd.

Reeks 44 :

Ondanks de afstelling van deze stellen vanaf 2000, wordt de grote herziening van de 44-ers en 45-ers toch nog verder gezet: thans is enkel nog de 4408 die geen groot onderhoud gekregen heeft en nog in rood-gele kleurstelling rondrijdt.

Reeks 51 :

Wat in de vorige uitgave aangekondigd werd, is nu een werkelijkheid geworden. De N.M.B.S. besliste om alle diesellocomotieven die bij een (zwaarder) ongeval betrokken waren, definitief af te voeren. Bij de reeks 51 betrof het de machines 5126 (stelplaats Monceau, kast gescheurd door trillingen) en de 5163 (stelplaats Antwerpen, ongeval te Antwerpen op 18-01-1995) die op 1 juni definitief afgevoerd werden. Ook voor andere machines wordt de buitendienststelling in het vooruitzicht gesteld. Zo zou de 5101 uitgekozen zijn om als laatste een grote herziening te ondergaan.

Vanaf begin 1998 zouden dan de machines die aan hun onderhoudsgrens gekomen zijn afgesteld worden en hierdoor zouden een 20-tal machines per jaar definitief afgevoerd worden. Pas met de levering van de nieuwe machines reeks 77 zou de definitieve afstelling (tegen 2003) volgen.

Ondertussen gaat ook de inzet langzaam naar beneden: vooral te Antwerpen en Hasselt worden diverse treinen door elektrische locomotieven gereden, terwijl anderzijds ook de (vrijgekomen) 55-ers terug in de goederendienst opduiken. Te Monceau is een deel van de diensten weggevallen door de sluiting van enkele bedrijven.

Laatste feit is het gebruik van de 5106 en 5126 als mobiele stoomketel voor de voorverwarming van de reizigersrijtuigen te Gent-St-Pieters. Deze vaste installatie werd immers zwaar vernield door een grondverschuiving.

Reeks 52 / 53 :

Ook bij deze reeks werden de twee laatste machines die betrokken waren bij de frontale botsing te Halanzy – de 5213 en 5317 – definitief uit het bestand afgevoerd.

Nochtans zou het aantal benodigde locomotieven stijgen, dit door de vele verschuivingen in de dienstregeling door de werken voor de elektrificatie van de Athus-Maas-lijn. De werktreinen vielen echter weg, daar deze nu door de machines reeks 62 – uit de infra-stelplaats Ronet – gereden worden.

Anderzijds werd de motor van de museumlocomotief 5404 door de CW Salzannes hersteld en zo kwam deze machine eind mei terug op de sporen. In de loop van juli en augustus werd de kast van deze machine door de stelplaats Stockem terug in orde gezet. Hierdoor kan de laatste “ronde neus” opnieuw gebruikt worden voor speciale treinen en op tentoonstellingen.

Reeks 55 :

De teruggegeven locomotieven reeks 55 namen opnieuw een aantal diensten te Kinkempois over: zo vervangen ze vooral op de verbinding tussen Hasselt / Winterslag en Montzen een deel van de treinen van de reeks 51 over. Ook op de Maaslijn komen ze nu terug voor verschillende treinen.

Nieuwe dienst is er echter voor de omleidingstreinen tussen Kinkempois en Antwerpen of Leuven. Door de sluiting van de goederenlijn Kinkempois – Voroux moeten alle goederentreinen thans omgeleid worden en hiervoor komen zowel elektrische als diesellocomotieven tot inzet. Laatste dienst zijn de verschillende werktreinen tussen Kinkempois en de werken voor de nieuwe lijn tussen Ans en Fexhe. Door de zware hellende vlakken te Ans moeten de zwaardere werktreinen door de zware 55-ers gesleept worden. Deze dienst zal in de toekomst nog duidelijk uitbreiden.

De locomotieven met TVM worden regelmatig gebruikt voor goederentreinen vanuit Mons en st-Ghislain. Reden voor deze inzet is het feit dat deze machines meestal planton staan met op traagloop draaiende motoren. Hierdoor is er koolvorming in de cilinders en een verminderde smering en om deze reden rijden ze regelmatig zware treinen, waarbij ze op volle vermogen werken.

Reeks 59 :

De 10 locomotieven worden vanaf september praktisch niet meer gebruikt en staan reserve: reden is het wegvallen van veel werktreinen door de afwerking van de TGV-lijn. Op dit ogenblik is er nog geen beslissing genomen of deze machines ook bij de bouw van de verbinding Brussel – Liège gebruikt zullen worden. Een tweede mogelijkheid is een stationering te Antwerpen-Dam voor de werken tussen Mechelen en de Nederlandse grens en voor de doortrekking van de lijn te Antwerpen-centraal.

Reeks 62 :

Ook bij deze reeks is het commerciële gebruik sterk achteruit gegaan: de te Boechhout verongelukte 6279 werd – samen met de 6300 van de dienst Infrastructuur – op 1 juni definitief afgevoerd.

Daar de dienst Transport geen locomotieven meer uitleent voor werktreinen, werd het effectief van deze dienst versterkt met 9 bijkomende machines, verdeeld over de verschillende districten. Hier werd nu een nieuwe reorganisatie doorgevoerd: de reeks 84 wordt enkel nog gebruikt voor werken in de grotere stations, terwijl de 62-ers vooral de lijndiensten gaan verzekeren.

Vanaf 1999 worden de machines van deze reeks dan in een versneld tempo afgevoerd en de laatste machines van de dienst Transport zouden tegen 2003 verdwenen zijn. Ze worden vervangen door de nieuwe motorwagens reeks 41 enerzijds en door de nieuwe diesellocs reeks 77 in de lokale goederendienst.

Reeks 71 :

De reeks 71 staat op dit ogenblik praktisch constant reserve te Antwerpen-Dam. Er werden voorlopig geen nieuwe diensten meer voorzien en de machines springen sporadisch in bij treinen in de haven. Een mogelijk nieuwe inzet wordt overwogen: enerzijds zouden ze de taken van de reeks 70 in de Antwerpse Kempen (naar Herentals en Turnhout) overnemen, een tweede mogelijkheid zijn de sleepdiensten in de uitgebreide noorderhaven. De schrapping is voor 2002 voorzien.

Reeks 76 :

Al in april werden de eerste locomotieven reeks 76 aan Antwerpen-Dam uitgeleend. Na de opleiding van het personeel werden de machines dan gebruikt voor de sleepdiensten in de haven. Hierbij worden de machines in treinschakeling gebruikt, waarbij voor de zichtbaarheid de motorkappen steeds tegen elkaar staan. De eerste machines die in de metropool aankwamen, waren de 7604, 7610, 7617 en 7621.

In juni volgden dan nog 6 bijkomende machines, nl. de 7601, 7605, 7606, 7607, 7608 en 7622. Voor deze machines werd een reeks voor 2 inzetdagen opgesteld, waarbij natuurlijk vier machines in dienst komen. Ze vervangen vooral de dubbel tracties van de reeks 73, die op hun beurt dan weer in de gewone rangeerdienst opduiken.

De overige machines worden nog steeds voor werktreinen op de TGV-lijn gebruikt, waarbij ze vanuit Coucou gebruikt worden.

Reeks 77 :

Gelijktijdig met de dieselmotorwagens, werden ook de 80 nieuwe diesellocomotieven reeks 77 besteld. De keuze viel op de Duitse firma Siemens, die zijn standaard-locomotief type G 1200 aanbood. Nochtans werd

bij deze offerte rekening gehouden met de Belgische markt, daar de machines voorzien zullen worden van een ABC-motor type 60ZC-1000. Deze machines worden trouwens ook door de BN te Brugge geassembleerd.

De eerste locomotieven zullen in de tweede helft van 2000 geleverd worden en ook hier is een levering van twee machines per maand voorzien. De nieuwe 1 150 kW zullen op korte termijn de lijndiesellocomotieven reeksen 51 en 62 en ook de rangeerdiesels reeksen 70, 71, 75, 80, 84 en 85 vrijmaken.

Reeks 82 :

Bij deze locomotieven is er een verandering opgetreden te Kinkempois: het kleine bestand aan machines heeft nu twee taken. Drie 82-ers worden te Ronet en Namur gebruikt voor de rangeringen in de vorming en enkele treinen naar Salzannes en Namur. 's Avonds en tijdens de weekends staan ze afgesteld naast het personeelsgebouw te Ronet. De overige machines – samen met de 73-ers – verzekeren de nieuwe dienst tussen Kinkempois en Voroux (wagenwerkplaats). Deze machines rijden in drievoudige tractie – twee machines vooraan en één als lichterlocomotief – de dagelijkse trein en gedurende de ganse dag verzekeren ze de rangeringen te Voroux en ook de werktreinen naar Waremme, Fexhe en Ans.

Reeks 84 :

De toestand van deze reeks machines gaat – door een miniem onderhoud – zeer sterk achteruit en de dienst infrastructuur gebruikt de machines enkel nog voor werkzaamheden in de stations en vormingsstations. Door de mutatie van de machines reeks 62 konden niet minder dan acht machines buiten dienst gesteld worden. Wegens de slechte toestand werden er 5 dadelijk uit het effectief afgevoerd. Voor drie verdere machines – de 8428, 8452, 8453 – is er enige tijd respijt. Door de krappe situatie te Antwerpen-Dam – te wijten aan een verhoging van het havenverkeer en de vele defecten aan verschillende locomotieven – besliste men de drie machine voorlopig te behouden en ze te gebruiken bij de lichte rangeringen in de oude haven en als reserve. Deze toestand blijft behouden zolang de algemene toestand van de machines dit toelaat.

Reeks 85 :

Bij deze laatste reeks oude rangeerdiesels is er een eerste slachtoffer: op 1 juni werd de 8508 definitief afgevoerd. Deze was betrokken bij een zwaar ongeval in december 1993, waarbij een last van een havenkraan viel en de stuurpost zwaar beschadigde. Anderzijds staat ook de 8518 op de lijst van de schrappingen: deze machine werd op 13 mei jl. zwaar aangereden door een vrachtwagen. Hierbij ontspoorde de locomotief en kwam volledig schuin de staan.

Reeks 91 :

Ook bij deze reeks daalt de inzet constant en worden steeds meer locotractoren voorlopig afgesteld. Reden hiervan is de slechte toestand van de machines, het feit dat de stationsrangeringen verder beperkt worden en dat bij de dienst infrastructuur het gebruik van deze machines tot de zeer lichte werktreinen beperkt blijven. Hierdoor konden nu de 9141 en 9145 definitief afgevoerd worden.

Reeks 92 :

Na bijna twee jaar definitief afgesteld te zijn geweest, werd een administratieve vergetelheid rechtgetrokken: op 1 juni 1997 werden de laatste zeven machines van deze reeks nu definitief (op papier) afgevoerd en vrijgegeven voor verkoop en sloping.

Dienstvoertuigen :

ES 500 :

De levering van deze nieuwe bovenleidingswagens werd vertraagd: reden hiervoor is het feit dat de N.M.B.S. besliste om ook voor de “binnenlandse bovenleidingswagens de lange versie te kiezen.

Op dit ogenblik zijn slechts drie motorwagens geleverd en afgenomen :

lijn	ES 501	lange versie + TVM	standplaats Mons / Ath	TGV-
	ES 502	korte versie	standplaats Antwerpen-oost	
	ES 503	lange versie	standplaats Ronet.	

De volgende motorwagens worden nu met een tussenpoos van 2 maand afgeleverd en over het net verdeeld. Dit heeft tot gevolg dat de oude bovenleidingswagens tijdens de volgende maanden definitief afgevoerd worden. Zo is er de volgende planning :

ES 103	Antwerpen-oost	buiten dienst : 09-1997
ES 105	Kinkempois	buiten dienst : 09-1997
ES 106	Merelbeke / Gent	buiten dienst : 09-1997
ES 201	Mons	buiten dienst : 12-1997
ES 203	Kinkempois	buiten dienst : 09-1997
ES 204	Merelbeke	buiten dienst : 03-1998
ES 206	Hasselt	buiten dienst : 06-1998
ES 208	Antwerpen-oost	buiten dienst : 06-1998
ES 210	Merelbeke	buiten dienst : 06-1998

De overige stellen reeks ES 200 worden voorlopig nog gebruikt, maar slechts als gesleept voertuig, tegen het einde van 1998 zouden ze dan alle afgesteld worden.

Voor de ES 400 worden de de drie stellen die nog uitgerust zijn met de oorspronkelijke SEM-motor (de stellen ES 405, ES 407 en ES 409) tegen het einde van 1998 definitief afgevoerd. De overige zes motorwagens blijven in dienst.

Ook de ES 4612 van Visé wordt volgend jaar afgevoerd.