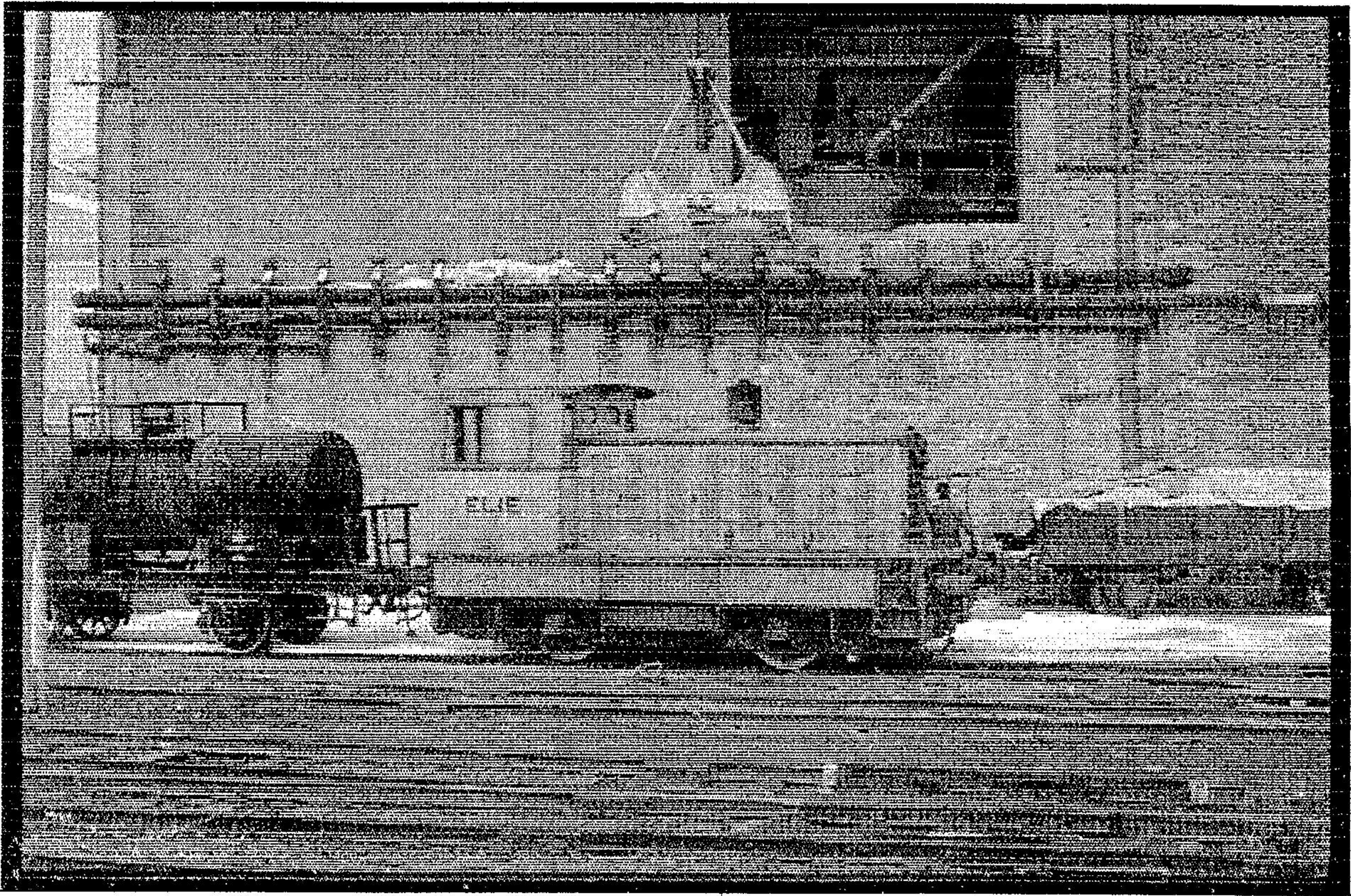


L.S.V. Tijdschrift



Stoomlocomotieven type 6 / 16
Stoommotorwagen VV 13
Stoomlocomotieven type 89 Nord Belge
Elektrische locomotieven reeks 25.5
Dienstregeling zomer 1971
Hernummering tractiematerieel 01/01/71
Exploitatie : lijn 130
L.S.V.-actueel
N.M.B.S.-actueel

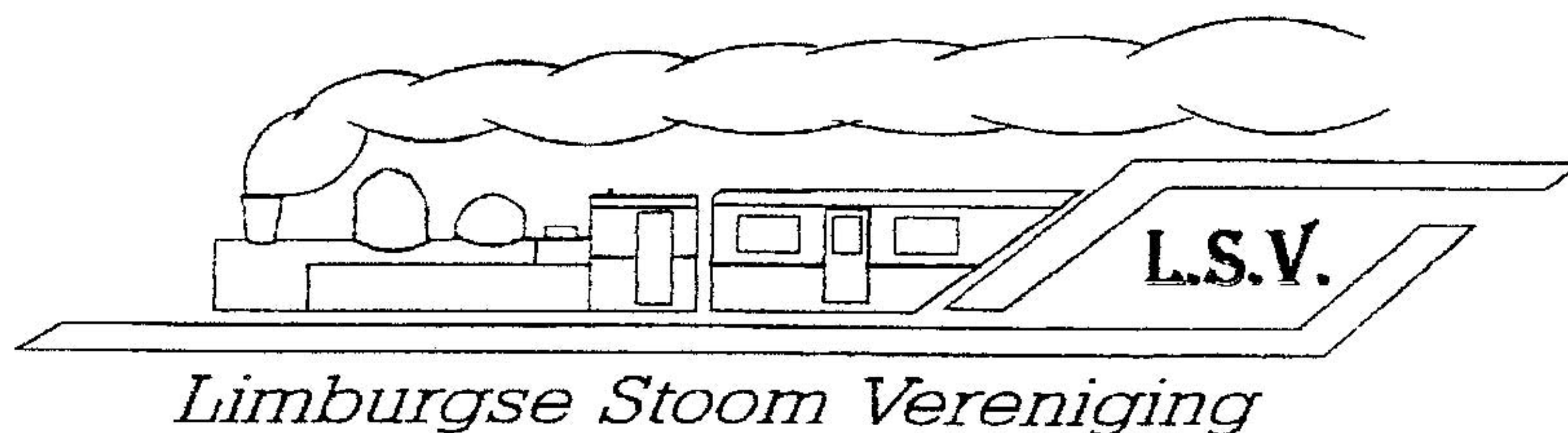
Lidgeld : 700 BEF

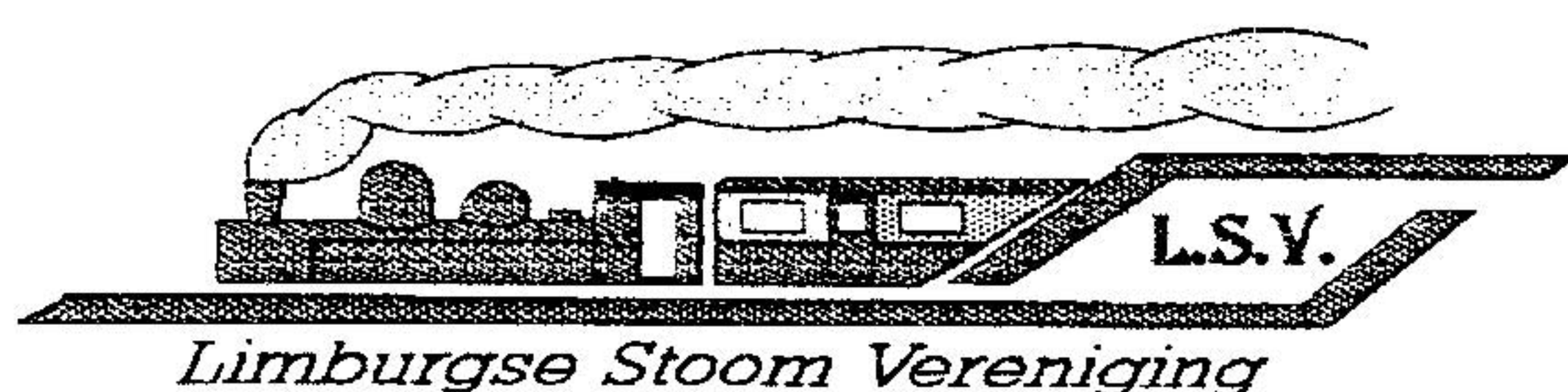
Verantwoordelijk uitgever :
J. CASIER , Gravierstraat 109
3700 Tongeren

Afgiftekantoor :
3665 As 1

86

Juni – juli 1998





L.S.V. - Tijdschrift :

Versijnt vier keer per jaar
+ het Jaarboek

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

Lidmaatschapsbijdrage (1998) :	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 15 juli 1998 en verschijnt eind juli. Het volgend tijdschrift wordt op 15 september 1998 afgesloten en verschijnt begin oktober.

Door de voorbereiding van het ritseizoen en de vele veranderingen i.v.m. het kolenspoor zijn enkele onderdelen weggevallen, terwijl de actuele berichten over de museumbedrijvigheid uitgebreider werden behandeld. Dank U voor het begrip

Inhoud :

<u>Stoomlocomotieven</u>	Type 6 / 16	Blz. 1
	Stoommotorwagens VV 13	Blz. 9
	Type 89 (ex Nord Belge 631 - 636)	Blz. 11
<u>Elektrische locomotief</u>	Reeks 25.5	Blz. 14
<u>Schrapping :</u>	Type 40	Blz 18
<u>Dienstregeling</u>	Zomer 1971	Blz. 21
	Hernummering op 01/01/71	Blz 25
<u>Exploitatie</u>	Lijn 130	Blz. 29
<u>Actuele gedeelte</u>	L.S.V.	Blz. 33
	N.M.B.S.	Blz. 43

Stoomlocomotieven

Type 6 .

Geschiedenis :

In de jaren tachtig van de vorige eeuw zou het spoorwegverkeer een duidelijke elan krijgen : na de experimentele periode zou men nu vooral aandacht geven aan de verhoogde snelheid en vooral het comfort. Vooral op de langere afstanden kwamen de nieuwe, luxueuzere rijtuigen in dienst. Maar het nadeel was nu echter de grotere massa. Door het stijgende aantal reizigers zou de treinmassa nog verder aangroeien. Voor de sneltreinen waren op dat ogenblik de locomotieven type 12 in dienst. Maar deze zouden vooral op de zwaardere lijnen in problemen komen.

Omstreeks 1880 werden verschillende studies uitgevoerd voor de bouw van nieuwe krachtige sneltreinlocomotieven, maar steeds kwam men voor één feit te staan : de stoomopbrengst zou enkel kunnen vergroot worden door de afmetingen van de ketel – en vooral de vuurhaard – te vergroten. Zo werd er een nieuwe type locomotief door Cockerill ontwikkeld : het was een machine met drie gekoppelde assen, een loopas vooraan en – om de stabiliteit te vergroten – twee binnenliggende cilinders met een diameter van 500 mm en een slaglengte van 600 mm. Nochtans waren de afmetingen van het chassis beperkt en kon men de ketel niet verder uitbreiden. Nochtans zou een « klassieke » ketel ontworpen worden met een – voor die tijd – extreme vuurhaard. Niet alleen in de lengte maar vooral in de breedte werd deze zover (boven het chassis) uitgebouwd dat er niet minder dan drie stookdeuren nodig waren. Bij dit prototype – de 1818 – was er trouwens in het machinistenhuis geen plaats meer voor de machinst en bouwde men op 2/3 van de ketel een speciale bedieningspost naast de langsketel. De communicatie tussen machinst en stoker(s) gebeurde doorheen een spreekbuis. Deze opmerkelijke locomotief werd in 1884 geleverd en dadelijk onderworpen aan een lange reeks testen op de Luxembourg-lijn voor diverse soorten sneltreinen.

Tijdens deze testen kwamen enkele zwakheden naar voren – vooral bij de ketel en de haard – en daarom besliste men om nog twee bijkomende prototypen te laten bouwen door Cockerill. Deze machines in een verbeterde versie werd in 1886 als machines nummers 1825 én 235 afgeleverd. Ook deze machines hadden hun stuurpost naast de ketel. Ook nu werden er diverse profritten georganiseerd.

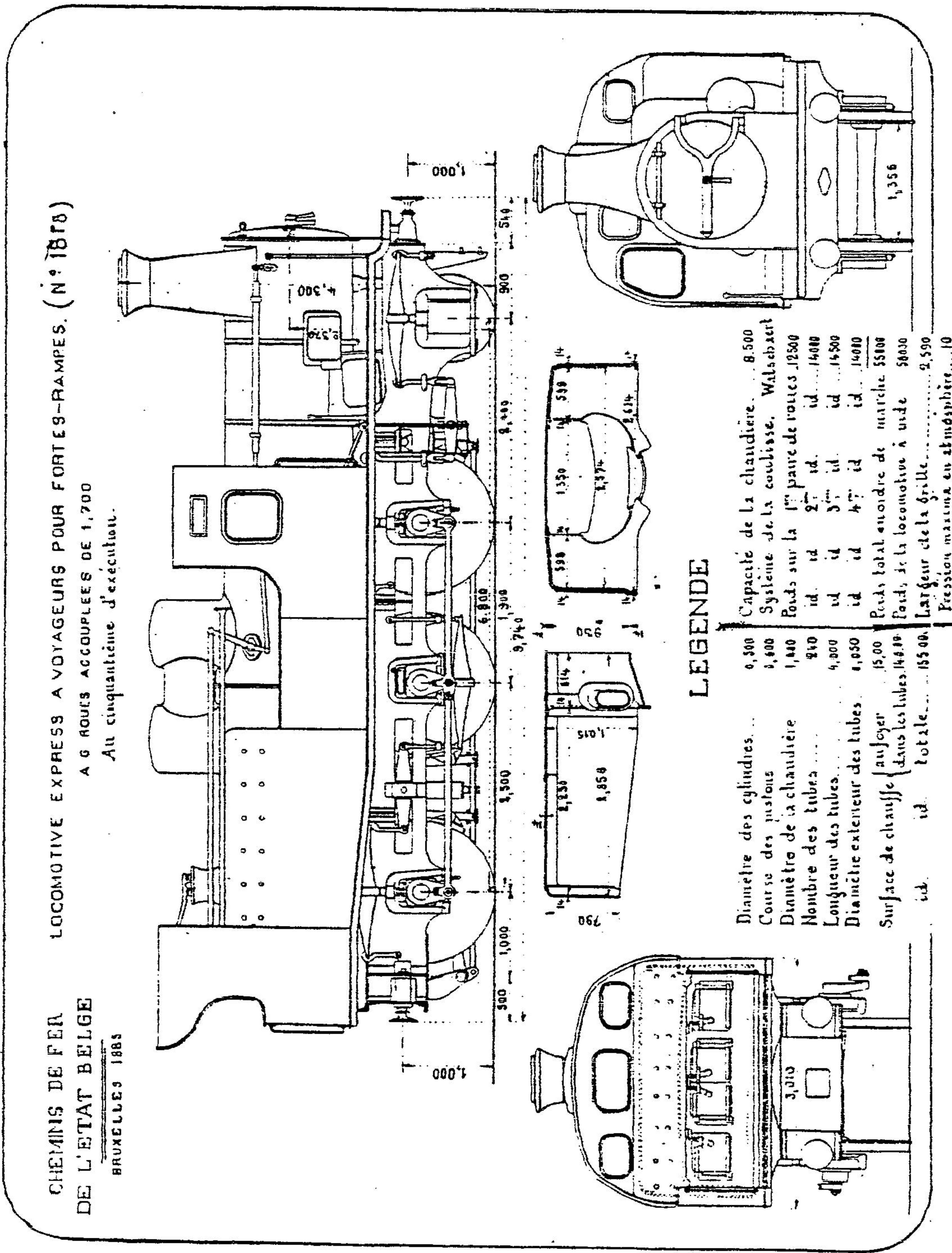
Uitgaande van de nieuwe resultaten werden er 29 bijkomende machines gebouwd tussen 1889 en 1894 : daar hier de haard verkleind werd, konden ze nu uitgevoerd worden als gewone stoomlocomotieven met een volledig uitgerust machinistenhuis voor machinist en stoker. Ze werden gebouwd door Franco – Belge (17) Couillet (8) en Haine-St-Pierre (4).

De 32 locomotieven zouden gedurende hun (korte) loopbaan voor het grootste gedeelte gebruikt worden op de verbinding Brussel – Namur – Arlon – Luxembourg en hier waren ze voorzien voor het slepen van treinen met een massa van 100 ton tegen een snelheid van 60 km/h. De treinmassa kon echter oplopen tot 300 ton, een trein die over de ganse verbinding moest kunnen gesleept worden. De stelplaatsen waren Brussel-noord, Arlon en later ook Jemelle. Nochtans zouden vanaf het begin ernstige problemen optreden bij deze machines : vooral de ingewikkelde bouw van de haard en stonden de machines vaak defect afgesteld. Vooral de prototypen waren niet geliefd. Omwille van al deze redenen werd deze locomotief verder ontwikkeld en bij de bouwschijf van 1894 werden al verschillende bijkomend verbeteringen aangebracht, o.m. een verlengde rookkast. Ook werd er een nieuwe, eenvoudiger maar vooral betrouwbaarder ketel ontwikkeld en vanaf 1895 werden twee prototype-locomotieven gebouwd met deze nieuwe uitrusting, deze nieuwe locomotieven vormden het type 16 (zie verder).

Gedurende een tiental jaren bleven de typen 6 – samen met de latere typen 16 – ingezet voor alle sneltreinen op de lijn naar Luxembourg, maar de machines van Brussel-noord werden ook gebruikt op de verbindingen naar Liège-Guillemins en sporadisch ook naar Oostende.

Overzichttekening :

Type 6 : prototype-locomotieven 1818 / 1825 - 235



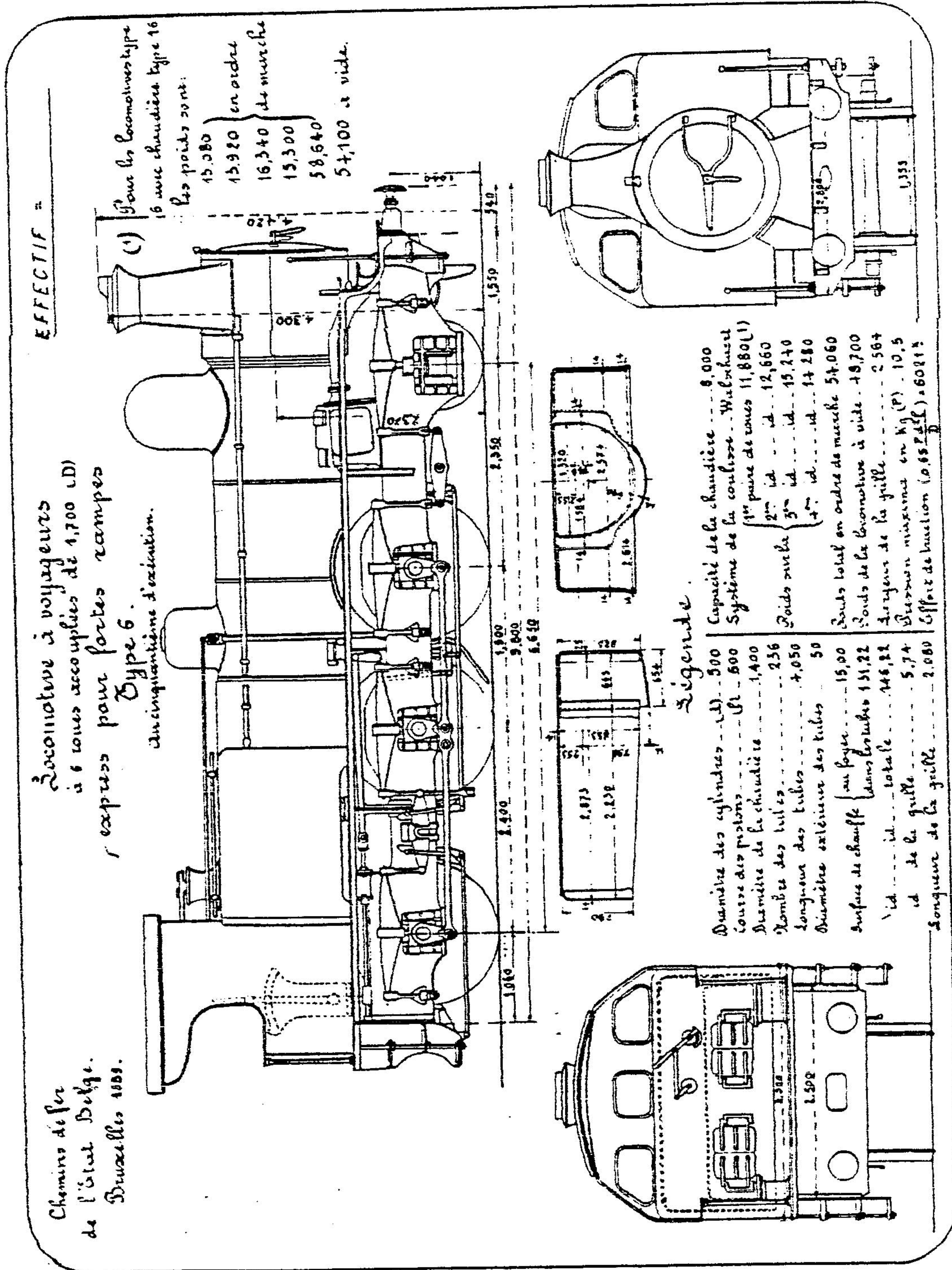
Vanaf 1900 zou de inzet van de typen 6 sterk beperkt worden : het kolenverbruik was enorm en de stoomopbrengst was niet altijd gegarandeerd : in deze periode werden twee van de drie prototypelocomotieven – de 235 en de 1818 – afgesteld en korte tijd later definitief uit het bestand afgevoerd. Voor de overige machines werd een modernisering overwogen : enkele machines kregen vanaf 1897 de (reserve-)ketels van de locomotieven type 16 ingebouwd, doch bleven als type 6 geklasseerd. In 1904 – 1905 werden drie loten van elk vier vervangketels besteld bij Haine-St-Pierre (twee loten) en Smulders. Deze nieuwe ketels hadden echter geringere afmetingen als de oorspronkelijke ketels en hierdoor zou ook het vermogen verminderen. Ten minste 7 locomotieven werden in deze vorm omgebouwd en werden ingedeeld als **type 6bis**. Deze ombouw gebeurde tussen 1906 en 1910, mogelijk werden na 1910 nog 5 bijkomende locomotieven op deze manier gemoderniseerd. Voor de eerste wereldoorlog werden anderzijds nog zes typen 6 – waaronder het laatste prototype – 1825 – definitief buiten dienst gesteld. De omgebouwde machines werden in deze periode gebruikt vanuit Brussel-noord en Liège. Ze reden vooral op de verbinding tussen de beide stelplaatsen, maar sleepten ook nog enkele lichtere sneltreinen naar Namur en mogelijk Arlon. De overige diensten waren op dat ogenblik trouwens overgaan op de moderne typen 10.

Tijdens de eerste wereldoorlog gingen 9 oorspronkelijke typen 6 en 6 typen 6 bis verloren of waren ze vermist. Na de bevrijding bleven nog slechts 2 machines – één type 6 (nr 186) en één type 6bis (nr 117) – op ons net over. Ze werden nog slechts beperkt ingezet in het district Liège en waarschijnlijk stonden ze te Landen, waar ze enkele diensten naar Namur verzekerden. Nog voor 1924 waren deze – weinig gekende – machines definitief afgevoerd.

Nummerlijsten

Nr	Levering	Nr MGDB	Bouwer	Fabr.nr	Schrapp.	Opmerkingen
1818	1884		Cockerill	1411	1903	
235	1886		Cockerill	1456	1902	
1825	1886		Cockerill	1480	1907-11	
39	1894	03231	Franco-Belge	1000	WO I	➤ type 6 bis
81	1891	03232	Franco-Belge	790	WO I	➤ type 6 bis
92	1891		Franco-Belge	791	WO I	
94	1891		Franco-Belge	792	WO I	
100	1888		Haine-St-Pierre	385	1907-11	
101	1889		Franco-Belge	694	1904	
105	1889	03216	Franco-Belge	695	WO I	➤ type 6 bis
109	1889		Franco-Belge	696	1904	
117	1891		Franco-Belge	793	1921-24	➤ type 6 bis
156	1889		Haine-St-Pierre	386	WO I	
157	1889		Haine-St-Pierre	387	1907-11	
159	1889	03212	Franco-Belge	794	WO I	
186	1891	03233	Couillet	1011	1921-24	
224	1891	03201	Couillet	1012	WO I	➤ type 6 bis
423	1891		Couillet	1013	WO I	
2101	1892		Franco-Belge	861	WO I	
2102	1892	03226	Franco-Belge	862	WO I	➤ type 6 bis
2103	1892		Franco-Belge	863	WO I	
2104	1892		Franco-Belge	864	WO I	
2105	1892	03251	Franco-Belge	865	WO I	➤ type 6 bis
2106	1892	03252	Couillet	1044	WO I	
2107	1892		Couillet	1045	WO I	
2108	1892		Couillet	1046	1907-11	
2109	1892		Couillet	1047	WO I	
2110	1892		Couillet	1048	WO I	
2111	1893	03202	Franco-Belge	876	WO I	
2112	1893		Franco-Belge	877	WO I	
2113	1893	03234	Franco-Belge	878	WO I	
2114	1893		Franco-Belge	879	WO I	

Overzichtstekening type 6



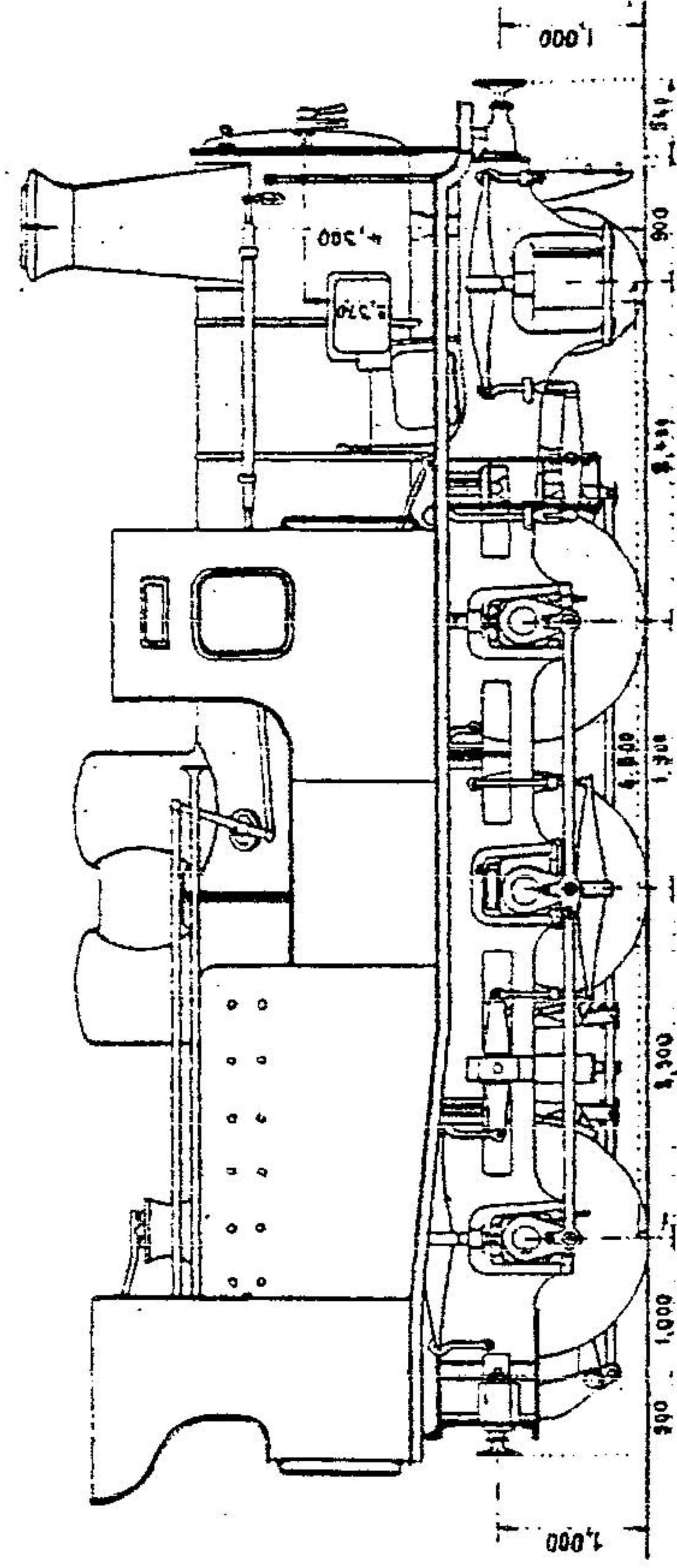
Stoomlocomotief type 6 (prototype)

I'C

Snelreinlocomotief

Prototypes

Cockerill 1818 1
Cockerill 235 2
1825



Loopbaan :

Nummering : 1818
Effectief bij bouw : 235 - 1825
Effectief bij Etat Belge : 3
Bouwer : Cockerill
Levering : 1818
235 - 1825
Ombouw : ---
Buiten dienst : 1902 - 1911
Asindeling : 1'C
Snelheid : 100 km/h
Aandrijving : verzadigde stoom
Type overbrenging : Walschaerts
Plaatsing cilinders : 2 binnenliggend
Diameter cilinders : 500 mm
Zuigerslag : 600 mm
Remming : enk Westinghousepomp
Compressor :
Debiet :
Automatische rem : Oerlikon
Rechtstreekse rem : Stoomrem
Handrem : Schroeftrem

Ketelkenmerken :

Keteldruk : 10 bar
Type ketel : Belpaire
Roosterlengte : 2 854 mm
Roosterbreedte : 2 574 mm
Roosteroppervlakte : 7,35 m²
Verwar.opp. haard : 15,00 m²
Aantal grote vlampijpen : ---
Diameter gr vlampijpen : ---
Opp. grote vlampijpen : ---
Aantal kleine vlampijpen : 240
Diameter kl vlampijpen : 45 / 50 mm
Opp. kleine vlampijpen : 140,0 m²
Lengte vlampijpen : 4 000 mm
Verwarmingsopp. pijpen : 140,0 m²
Totaal verwarmingsopp : 155,0 m²
Oververhittingsopp. : ---
Diameter ketelromp : 1 400 mm
Dikte pijpenplaat : 20 mm
Dikte langsketel : 14 - 17 mm
Inhoud ritvaardige ketel : 8,5 m³
Inhoud stoomruimte : m³
Oppervlakte stoomafgifte : m³

Afmetingen :

Totale lengte : 9 740 mm
Lengte chassis : 9 200 mm
Breedte : 3 010 mm
Hoogte as ketel : 2 370 mm
Hoogte (totaal) : 4 300 mm
Radstand (totaal) : 6 840 mm
Afstand tussen assen : 2 440 mm + 1 900 mm + 2 500 mm
Oversteek voor : 900 mm
Oversteek achter : 1 500 mm
Diameter drijfwielen : 1 300 mm
Diameter loopwielen : 1 000 mm
Massa (rijvaardig) : 55 800 kg
Aslast : 1ste as : 12 500 kg
2 de as : 14 000 kg
3 de as : 14 500 kg
4 de as : 14 000 kg
5 de as : ---
6 de as : ---
Massa /lopende meter : 5 730 kg/m
Gekoppeld aan tender : type 20 m³

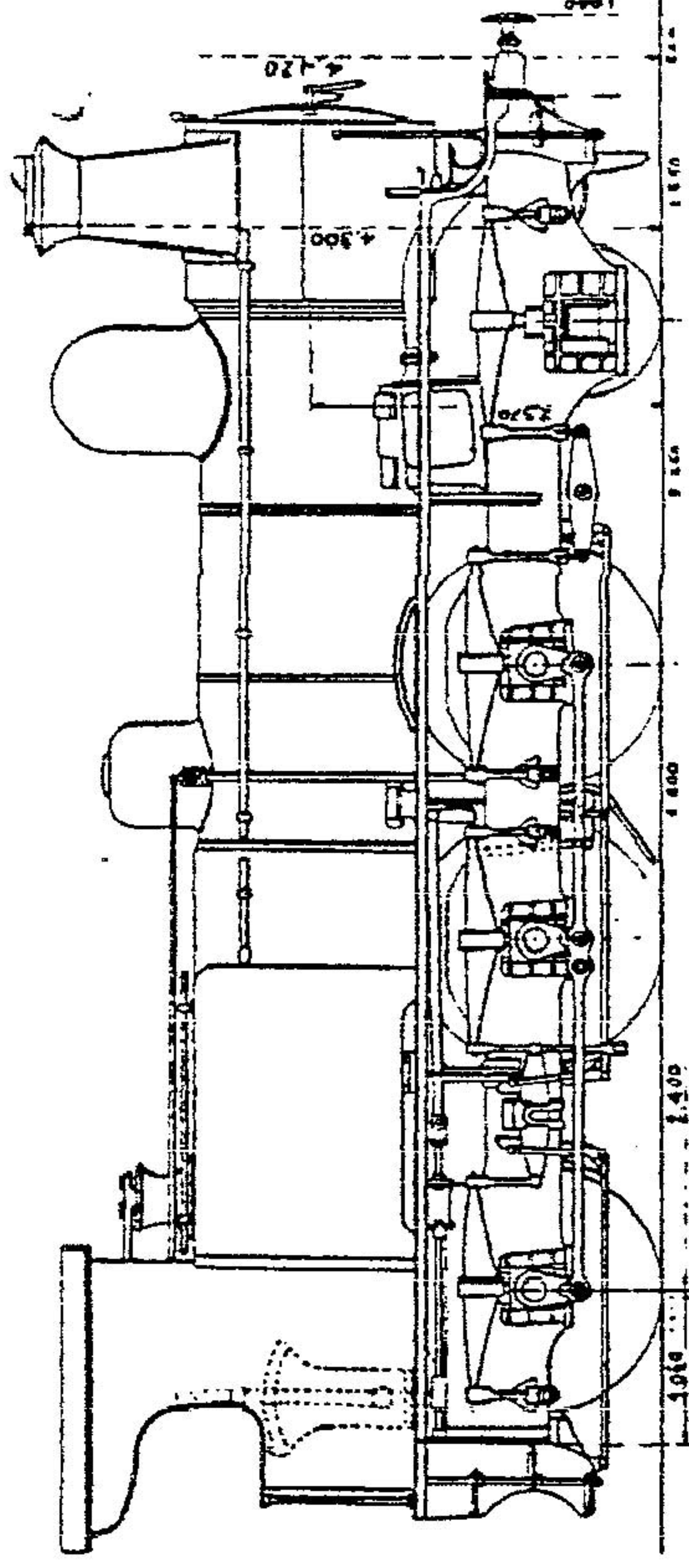
Stoomlocomotief type 6 (serieuitvoering)

I'C

Snelreinlocomotief

Franco-Belge
Couillet
Haine-St-Pierre

17
8
4



Loopbaan :

Nummering : niet opeenvolgend

Effectief bij bouw : 29

Effectief bij Etat Belge : 29

Bouwer : zie boven

Levering : 1889 - 1894

Ombouw : 1906

Buiten dienst : 190" - 1924

Asindeling : 1'C

Snelheid : 100 km/h

Aandrijving : verzadigde stoom

Type overbrenging : Walschaerts

Plaatsing cilinders : 2 binnenliggend

Diameter cilinders : 500 mm

Zuigerslag : 600 mm

Remming : enk Westinghousepomp

Compressor :

Debiet :

Automatische rem : Oerlikon

Rechtstreekse rem : Stoomrem

Handrem : Schroefrem

Ketelkenmerken :

Keteldruk : 10 bar

Type ketel : Belpaire

Roosterlengte : 2 854 mm

Roosterbreedte : 2 574 mm

Roosteroppervlakte : 7,35 m²

Verwar. opp. haard : 15,00 m²

Aantal grote vlampijpen :

Diameter gr vlampijpen

Opp. grote vlampijpen

Aantal kleine vlampijpen :

Diameter kl vlampijpen :

Opp. kleine vlampijpen :

Lengte vlampijpen :

Verwarmingsopp. pijpen :

Totaal verwarmingsopp. :

Oververhittingsopp. :

Diameter ketelromp :

Dikte pijpenplaat

Dikte langsketel

Inhoud ritvaardige ketel :

Inhoud stoomruimte :

Oppervlakte stoomafgifte

Afmetingen :

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 : 1ste as

2 de as

3 de as

4 de as

5 de as

6 de as

Massa /lopende meter

Gekoppeld aan tender :

9 600 mm

9 060 mm

3 300 mm

2 370 mm

4 420 mm

6 650 mm

2 350 mm + 1 900 m +

2 400 mm

1 550 mm

1 060 mm

1 300 mm

1 000 mm

54 060 kg

11 880 kg

12 660 kg

15 240 kg

14 280 kg

5 650 kg/m

type 20 m³

Stoomlocomotieven

Type 16 .

Geschiedenis :

Al sinds de levering van de typen 6, zocht men naar oplossingen voor deze storingsgevoelige en vooral kolen verslindende locomotieven. Na de levering van de machines in 1994, ontwikkelde men een nieuwe locomotief als type 16. Voor het grootste gedeelte werden de kenmerken van het type 6 overgenomen : een 1'C – locomotief met binnenliggende cilinders, een zo groot mogelijk uitgevoerde ketel. Maar bij de nieuwe machines zou men streven naar een meer normale uitvoering : de breedte van de vuurhaard werd verminderd, maar om dezelfde kenmerken te hebben werd de langsketel dan weer vergroot. Door deze wijzigingen moest noodgedwongen de locomotief verlengd worden.

Maar men was nog niet zeker van de nieuwe ontwikkeling en daarom besliste men om enkele typen 6 uit te rusten met de nieuwe ketels en even later werden twee prototypens in bestelling gegeven. Hiervoor werd in de eerste plaats Couillet aangetrokken, die een nog niet geleverde machine type 6 zodanig aanpaste dat men tot dit nieuwe type 16 kwam. Anderzijds zou ook het arsenaal van Mechelen een dergelijke locomotief gaan bouwen (mogelijk ook hier een ombouw van een bestaande locomotief). Beide machines vertegenwoordigden de spoorwegen op de internationale tentoonstelling van Brussel. Na beëindiging van deze manifestatie zouden beide locomotieven vergelijkende testen ondergaan in de inzetreeks van het type 6. In vele omstandigheden waren er betere resultaten en daarom besliste men om nogmaals 25 bijkomende locomotieven te laten bouwen door Franco-Belge (10), Couillet (10) en ook Tubize (5). Al deze machines werden in 1897 en 1898 geleverd. De roosterbreedte bleef buitengewoon, er waren nog steeds twee stookdeuren en het roosteroppervlak bedroeg niet minder dan 6,86 m².

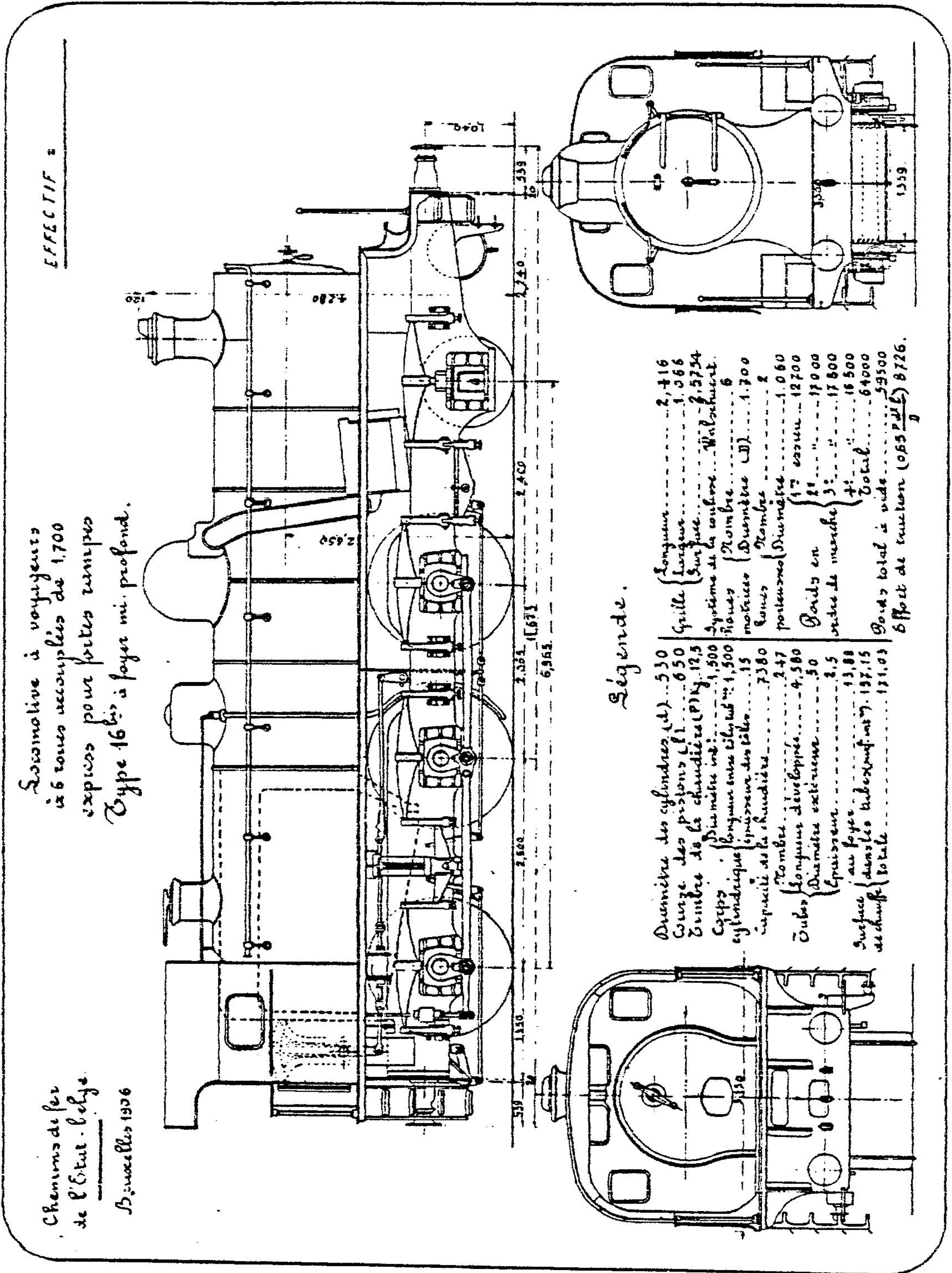
Net zoals de typen 6 zouden deze machines ingezet worden op de Luxembourg-lijn en waren ze gestationeerd te Brussel-noord en Arlon. Ze reden trouwens gewoon mee in de inzetreeks van het type 6 en verrichtten dezelfde diensten. Maar na de eerste euforie, zouden ook deze typen 16 niet betrouwbaar blijken : het stoken was enorm moeilijk, het kolenverbruik lag te hoog en de stoomopbrengst was beneden peil. Ze werden ze steeds minder en minder gebruikt en zocht men – net zoals voor het type 6 – naar een oplossing. Gelijktijdig met dit type, werd er ook voor het type 16 vanaf 1904 geopteerd voor een nieuwe ketel, met meer klassieke afmetingen van de vuurhaard : de roosterbreedte werd teruggebracht tot 1 066 mm (in plaats van meer dan 2 000 mm en de langsketel werd verlengd. Eerst werden een aantal typen 6 omgebouwd, maar vanaf 1906 – tot 1910 – werden 16 van de 27 machines met deze nieuwe ketel voorzien en ingedeeld als type 16 bis. In deze periode werden ze nog steeds gebruikt voor de meeste internationale treinen en vele semi-directe verbindingen op deze lijn, maar meer en meer doken ze nu ook op voor treinen naar Liège en ook Oostende. Nochtans zou het inzetgemiddelde steeds verder dalen.

Door de levering van de nieuwe locomotieven type 10, werd deze modernisering onderbroken en de niet omgebouwde machines werden – na hun korte loopbaan omstreeks 1910 terzijde gezet. Van deze machines gingen er tijdens de eerste wereldoorlog niet minder dan 8 locomotieven verloren, van het type 16 bis was het aantal vermiste machines beperkt tot 5 exemplaren. De gemoderniseerde locomotieven zouden op nu vanuit Namur gebruikt worden op de Samberlijn naar Charleroi, vanuit Jemelle reden ze daarentegen diverse treinen naar Liège.

Na het beëindigen van de vijandelijkheden bleven er nog 3 niet gemoderniseerde typen 16 over, het effectief van de locomotieven type 16bis was daarentegen nog steeds 11 machines. De typen 16 werden – samen met het overgebleven type 6 en 6 bis kort na de bevrijding afgesteld.

Overzichttekening :

Type 16 bis (na ombouw met nieuwe ketel.



Locomotive à voyageurs
à 6 roues accouplées de 1700
express pour petites rampes
Type 16 bis à foyer mi-profond.

Chemins de fer
de l'Etat - belge
Bruxelles 1906

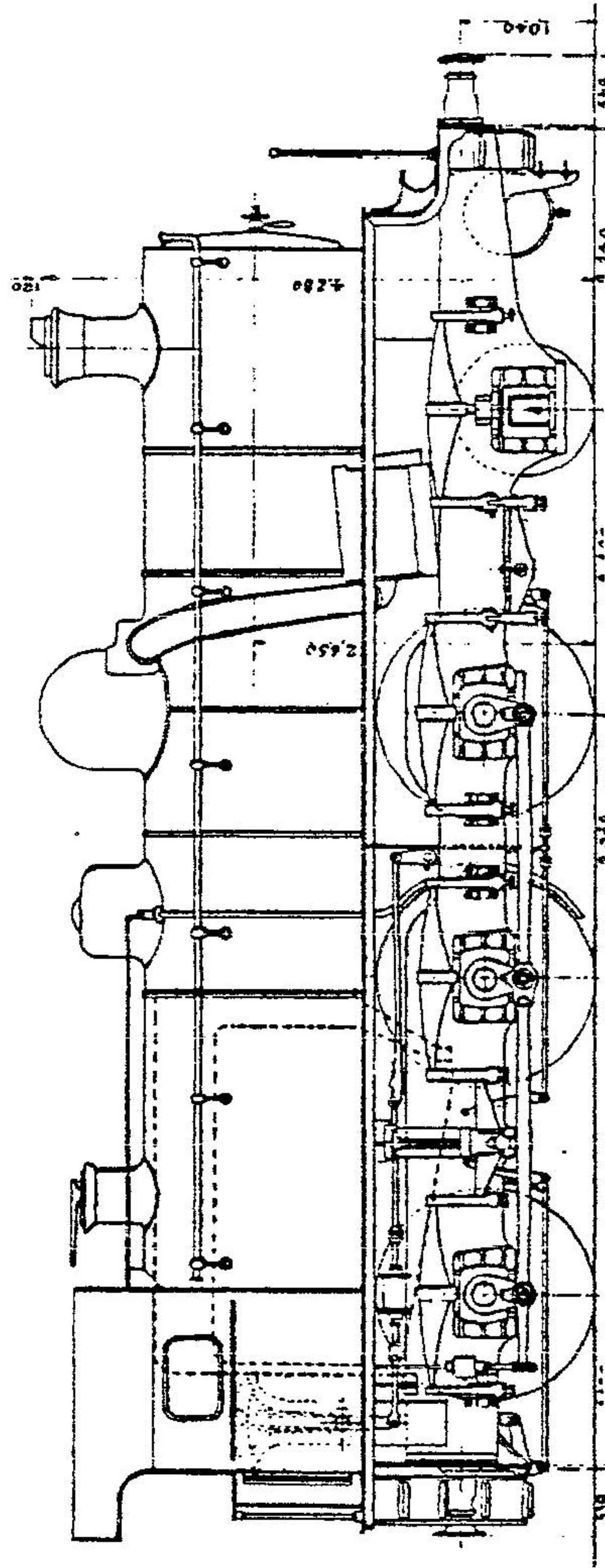
Légende.

Diámetro des cilindros (d) .. 530	Longueur .. 2,416
Course des pistons (l) .. 650	Largeur .. 1,266
Diámetro de la chaudière (D) .. 12,5	Superficie .. 2,5754
Diámetro int. .. 1,500	Système de la soude .. Walschurt
Longueur entre cylindres .. 1,500	Hauteur .. 6
Diámetro de la chaudière .. 7380	Diámetro (D) .. 1,700
Longueur développée .. 4,580	Nombre .. 2
Diámetro exterior .. 50	Diámetro .. 1,060
Epaisseur .. 8,5	Boîtes en .. 17 000
Surface au foyer .. 13,88	Boîtes de marche .. 17 800
Surface des tubes .. 197,15	Boîtes .. 16 500
Surface totale .. 211,03	Total .. 64 000
	Poids total à vide .. 59 500
	Effort de traction (0,65 $\frac{P}{D}$) .. 8726

Stoomlocomotief type 16 (serieuitvoering)

I'C

Snelreinlocomotief



Prototype

Couillet 1
 CW Mechelen 1
 Serieuitvoering
 Franco-Belge 10
 Couillet 10
 Tubize 5

Loopbaan :

Nummering : niet opeenvolgend
 Effectief bij bouw : 17
 Effectief bij Etat Belge : 17
 Bouwer : zie boven
 Levering : 1897 - 1898
 Ombouw : 1906 - 1910
 Buiten dienst : 1906 - 1924
 Asindeling : I'C
 Snelheid : 100 km/h
 Aandrijving : verzadigde stoom
 Type overbrenging : Walschaerts
 Plaatsing cilinders : 2 binnenliggend
 Diameter cilinders : 530 mm
 Zuigerslag : 650 mm
 Remming : enk Westinghousepomp
 Compressor :
 Debiet :
 Automatische rem : Oerlikon
 Rechtsstreekse rem : Stoomrem
 Handrem : Schroefrem

Ketelkenmerken :

Keteldruk : 12,5 bar
 Type ketel : Belpaire
 Roosterlengte : 2 416 mm
 Roosterbreedte : 1 066 mm
 Roosteroppervlakte : 2,5754 m²
 Verwar. opp. haard : 13,80 m²
 Aantal grote vlampijpen : ---
 Diameter gr vlampijpen : ---
 Opp. grote vlampijpen : ---
 Aantal kleine vlampijpen : 247
 Diameter kl vlampijpen : 45 / 50 mm
 Opp. kleine vlampijpen : 157,15 m²
 Lengte vlampijpen : 4 580 mm
 Verwarmingsopp. pijpen : 157,14 m²
 Totaal verwarmingsopp : 171,03 m²
 Oververhittingsopp. : ---
 Diameter ketelromp : 1 500 mm
 Dikte pijpenplaat : 20 mm
 Dikte langsketel : 14 - 17 mm
 Inhoud ritvaardige ketel : 7,38 m³
 Inhoud stoomruimte : m³
 Oppervlakte stoomafgifte : m³

Afmetingen :

Totale lengte : 11 673 mm
 Lengte chassis : 11 134 mm
 Breedte : 3 150 mm
 Hoogte as ketel : 2 650 mm
 Hoogte (totaal) : 4 280 mm
 Radstand (totaal) : 6 965 mm
 Afstand tussen assen : 2 400 mm + 2 065 m + 2 500 mm
 Oversteek voor : 2 740 mm
 Oversteek achter : 1 350 mm
 Diameter drijfwielen : 1 700 mm
 Diameter loopwielen : 1 060 mm
 Massa (rijvaardig) : 64 000 kg
 Aslast : 1ste as : 12 700 kg
 2 de as : 17 000 kg
 3 de as : 17 800 kg
 4 de as : 16 500 kg
 5 de as : ---
 6 de as : ---
 Massa /lopende meter : 5 480 kg/m
 Gekoppeld aan tender : type 14 m³

De typen 16 daarentegen werden gedurende een drietal jaar gebruikt : in 1922 waren er nog 6 treindiensten van hun stelplaats Landen. Ze werden vooral gebruikt voor de semi-directe treinen naar Liège, Leuven en vooral Namur. Maar ook te Landen zou hun dienst snel uitdoven, in 1923 waren er nog slechts 2 diensten, enkel nog als reserve en een jaar later waren alle locomotieven definitief afgesteld.

Nummerlijsten type 16 – 16 bis

Nr	Levering	Nr MGDB	Ombouw	Bouwer	Fahr nr	Schraap	Opmerkingen
894	1897	03243		CW Mechelen		WO I	
914	1897			Couillet	1165	WO I	
2230	1898	03203	1906	Couillet	1168	WO I	> type 16bis
2231	1897		1909	Couillet	1169	1921-24	> type 16bis
2232	1897	03204	1908	Couillet	1170	1921-24	> type 16bis
2233	1897	03205		Couillet	1171	WO I	
2234	1897			Couillet	1172	WO I	
2235	1897		1906	Franco-Belge	1099	1921-24	> type 16bis
2236	1897			Franco-Belge	1101	1921-24	
2237	1897	03206	1909	Franco-Belge	1100	1921-24	> type 16bis
2238	1897	03207	1906	Franco-Belge	1102	WO I	> type 16bis
2239	1897	03208	1906	Franco-Belge	1103	1921-24	> type 16bis
2240	1897	03253	1906	Tubize	1105	1921-24	> type 16bis
2241	1897	03209	1906	Tubize	1106	WO I	> type 16bis
2242	1897			Tubize	1107	WO I	
2243	1897			Tubize	1108	1921-24	
2244	1897		1906	Tubize	1109	1921-24	> type 16bis
2377	1898			Couillet	1196	1921-24	
2378	1898		1910	Couillet	1197	1921-24	> type 16bis
2379	1898	03254	1910	Couillet	1198	1921-24	> type 16bis
2380	1897	03210	1906	Couillet	1199	1921-24	> type 16bis
2381	1898	03211	1910	Couillet	1200	WO I	> type 16bis
2382	1898			Franco-Belge	1145	WO I	
2383	1898		1906	Franco-Belge	1146	1921-24	> type 16bis
2384	1898	03246		Franco-Belge	1147	WO I	
2385	1898			Franco-Belge	1148	WO I	
2386	1898	03255	1906	Franco-Belge	1149	WO I	> type 16bis

Stoommotorwagens

Type VV 13 .

Eén van de meest onbekende stoommotorwagens vormt wel de VV 13 : we weten er zeer weinig over. Wel is het zo dat deze motorwagen – samen met de etat Belge motorwagen 8 – op de wereldtentoonstelling van Paris van 1878 stond. Deze stoommotorwagen werd – waarschijnlijk op eigen kosten – gebouwd door de Mechelse rijtuigbouwer Cabany Cie. Hiervoor gebruikte deze familie-firma de plannen van de motorwagens 8 – 12 en bouwde deze praktisch volledig na. Deze motorwagen was dan ook in de typische diligence-stijl gehouden met zijn gebogen dakgedeelte .

In tegenstelling met de Etat Belge koos Cabany voor een identieke stoomketel die ook gebruikt werd bij de motorwagens 3 tot 7. Deze klassieke stoomketel met 209 vlampijpen met een lengte van 1 260 mm, een haard van 860 mm op 650 mm, was in de dwarsrichting opgesteld. Voor deze ketel deed men beroep op de Waalse firma Boussu, die naast de ketel ook voor de volledige aandrijving zorgde. De zuigers werden horizontaal – binnen het chassis geplaatst en zorgden voor de aandrijving van de voorste as. De bediening gebeurde vooraan het stel, waarbij de bestuurder en stoker slechts een minime bescherming hadden.

Nochtans werd de motorwagen na de tentoonstelling niet door de Etat Belge overgenomen, maar waarschijnlijk onstond er na de ontploffing van de VV 8 in 1880 een tekort aan dergelijke voertuigen en werd het Mechelse stel dan toch aangekocht, het kreeg het nummer VV 13 en werd in de gekende stelplaatsen – samen met de overige motorwagens gebruikt op de lokale lijnen in Oost- en West-Vlaanderen, rond Tournai en in het Brusselse.

Vanaf 1885 verdwijnt dan alle informatie over deze specifieke motorwagen en – net zoals bij zijn zusters – zou de schapping tussen 1900 en 1904 gebeuren. Van dit stel bestaat er slechts een summiere beschrijving, geen tekening, noch foto. De afbeelding en gegevens op de technische fiche geven dan ook maar een mogelijke aanduiding over het uitzicht en algemene kenmerken.

Stoommotorwagen type VV 13

A2

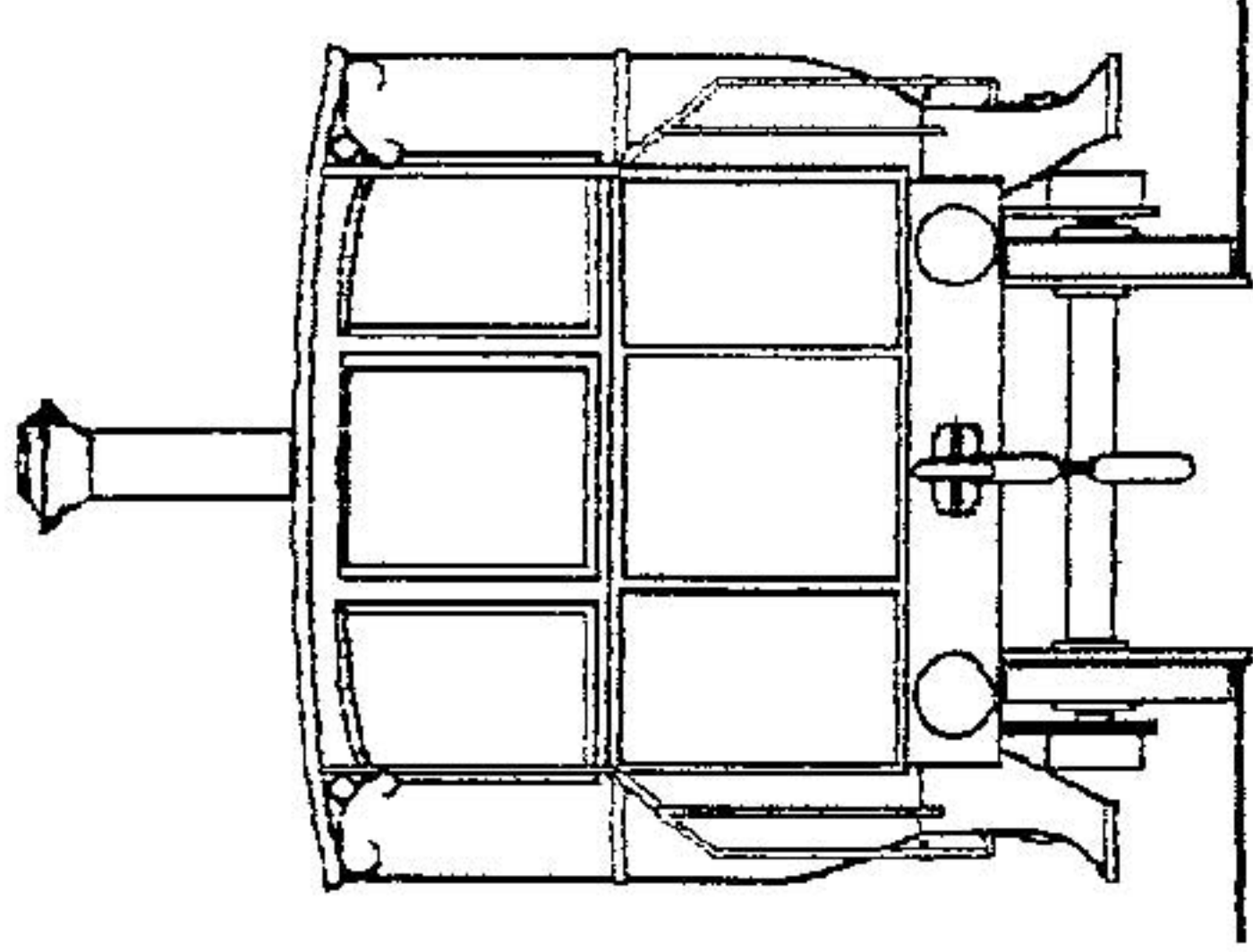
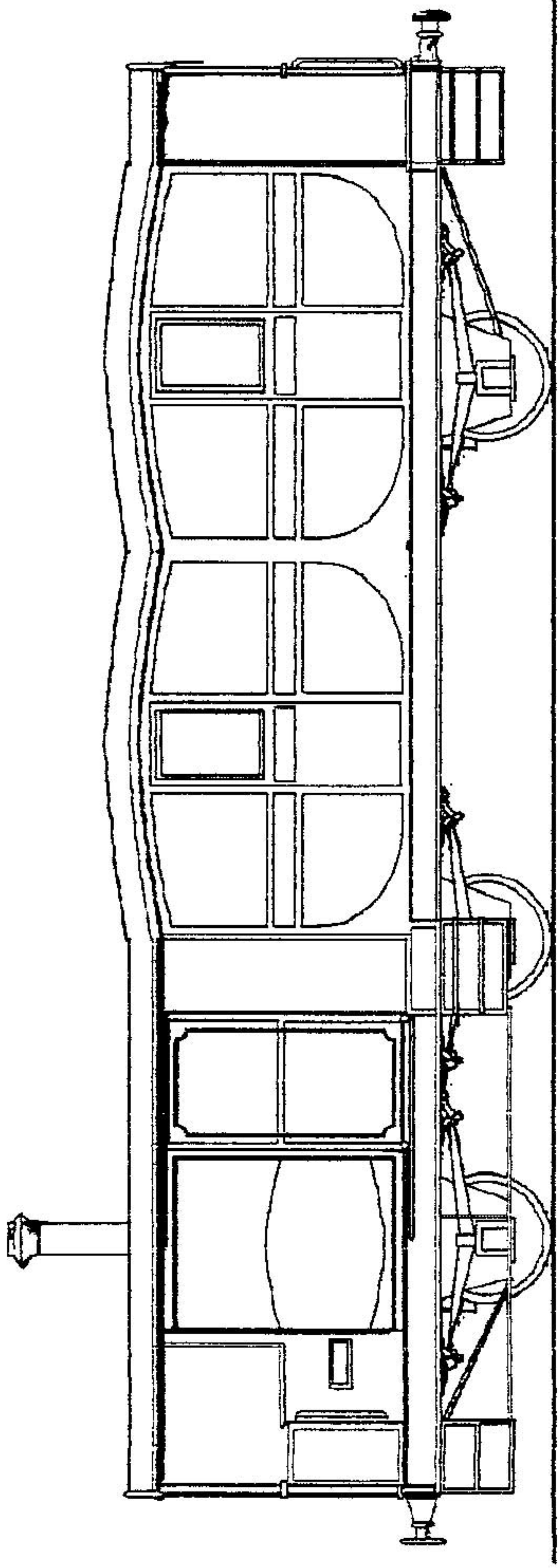
Stoom - lokale dienst

Cabany (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

Nord Belge 631 - 636 > Type 89 .

Geschiedenis :

In het begin van de eeuw ontwikkelde het goederenverkeer zich steeds verder in het industriebekken rondom Liège en waren de oude, drieassige rangeerlocomotieven niet meer opgewassen tegen de zwaardere taken binnen de vormingsstations en vooral de overgavetreinen tussen Kinkempois en de metaalverwerkende bedrijven in de buurt. Hiervoor was een zware vierassige locomotief nodig. Bij de Etat Belge werd pas later een rangeermachine – het later type 53 – echt ontwikkeld en daarom zocht de Nord Belge een dergelijke locomotief bij zijn zustermaatschappij de Nord Français. De compagnie du Nord had in deze periode immers een nieuwe locomotief ontwikkeld reeks 1981 – 1995. Het ging hierbij om een vrij vreemde, onorthodoxe machine, die in veel punten afweek van de standaard-normen : de ketel was klassiek van het Belpaire type, maar voor de aandrijving koos men voor het systeem van Gooch met twee excentrieken per zijde. Dit systeem voldeed wel zeer goed, maar werd slechts weinig toegepast omwille van zijn ingewikkelde structuur. Ook de cilinders waren buiten norm : bij deze locomotieven werden de vlakke bakschuiven niet horizontaal maar hellend op de zuigers aangebracht.

Anderzijds kwam ook het uiterlijk vreemd over : de watertenders waren vrij ingewikkeld van vorm en waren gedeelte verdeeld. Verder was het opmerkelijk dat de linkertender minder lang was dan de rechter, voor de watertender was immers plaats voorzien voor de stoompomp. Het machinistenhuis was dan weer klassiek met achtergelegen kolenbunker.

Van deze machines bestelde de Nord Belge 6 exemplaren, die door Cockerill en La Meuse in 1909 afgeleverd werden. Ze kregen de nummers 631 – 636 toegewezen.

Vanaf de levering werden de 6 locomotieven gebruikt vanuit Kinkempois : twee machines verzekerden de heuveldienst in het vormingsstation zelf, twee locomotieven werden ingezet bij de overgaveritten tussen Kinkempois en de verschillende bedrijfszetels van Cockerill te Ougrée en Seraing. Verder verzekerde een vijfde locomotief de rangeringen te Angleur en bediende hier verschillende lokale bedrijven.

Deze toestand bleef praktisch ongewijzigd behouden tot in 1930, maar op dat ogenblik gingen de zwaarste diensten over op de nieuwe vijfassige locomotieven reeks 501 – 520 (later NMBS type 99). Op dat ogenblik vielen de heuveldiensten voor het grootste gedeelte weg en werden onze machines meer en meer gebruikt voor lichtere goederentreinen en verhoogde de lijndienst aanzienlijk. Voor deze lokale treinen reden ze voornamelijk tussen Kinkempois en Huy/Statte, met de bediening van de verschillende tussenliggende stations. Vanuit Statte ging het ook regelmatig door naar Namur. Deze diensten bleven behouden tot bij het uitbreken van de tweede wereldoorlog. Ze bleven ook gedurende deze ganse vooroorlogse periode te Kinkempois gestationeerd.

De overname door de N.M.B.S. :

De overname door de N.M.B.S. veranderde niet veel, ze kregen de type-aanduiding 89 met nummers 8931 – 8936. De eerste locomotief kreeg echter zijn N.M.B.S.-nummer nooit effectief, daar deze locomotief – bij de ontploffing van de Val Benoit-brug in 1940 – de ondermijnde brug werd toen getroffen door een bliksem en sortte in nog voor de Duitser in ons land waren – bevond zich op dat ogenblik – samen met een locomotief type 81 op deze brug en verdween in de Maas. De Duitsers moesten deze machines trouwens volledig ontmantelen

vooraleer de brug terug opgebouwd kon worden. Tijdens het eerste jaar van de bezetting bleven de 5 overgebleven machines te Kinkempois en verzekerden op dat ogenblik opnieuw vooral rangeerdiensten.

In 1941 verhuisden de machines naar Monceau en verzekerden op dat ogenblik de rangeringen in dit vormingsstation en de bedieningstreinen in de buurt. Maar begin 1942 keerden ze dan terug naar Kinkempois met opnieuw dezelfde (beperkte) dienstregeling. Gedurende de ganse bezetting bleven ze opnieuw in de Luikse stelplaats. Na de bevrijding verhuisden de 5 machines naar de kleine stelplaats Visé en op 1 januari 1946 werden ze hernummerd in 89.001 – 89.005. De inzet in deze laatste stelplaats was beperkt en gemiddeld werden er slechts twee machines gebruikt : één locomotief verzekerde de rangeringen te Visé-bas en bediende hierbij de spoor aansluiting te Argenteau en reed ook sporadisch tot in het Nederlandse Eysden. De twee locomotief werd gebruikt te Visé-haut en bediende hierbij Bassenge en reed sporadisch ook door tot in Tongeren. Nochtans zou de inzet ook hier slechts van korte duur zijn, in 1947 verminderde de inzet tot slechts 1 inzetdag en werden de 89.002 en 89.003 afgesteld. In 1948 werden beide machines definitief afgevoerd.

De 89.001 en 89.005 bleven nog tot eind 1949 in dienst, maar werden dan ook definitief afgesteld, maar op dat ogenblik begon een nieuwe loopbaan : beide machines werden aan de steenkoolmijnen Monceau Fontaine verkocht en kregen er de nummers 101 ehn 102. Hier zouden de machines nog tot in de zestiger jaren in dienst zijn, maar op dat ogenblik werden beide machines definitief afgevoerd.

Nummerlijsten type 89

Nr	Levering	Nr 1941	Nr NMBS	Bouwer	Fabr nr	Schrapp.	Opmerkingen
631	1909	(8931)		Cockerill	2704	08/41	
632	1909	8932	89.001	Cockerill	2705	04/49	MF 101
633	1909	8933	89.002	Cockerill	2706	06/48	
634	1909	8934	89.003	La Meuse	2169	06/48	
635	1909	8935	89.004	La Meuse	2170	06/48	
636	1909	8936	89.005	La Meuse	2171	04/49	MF 102

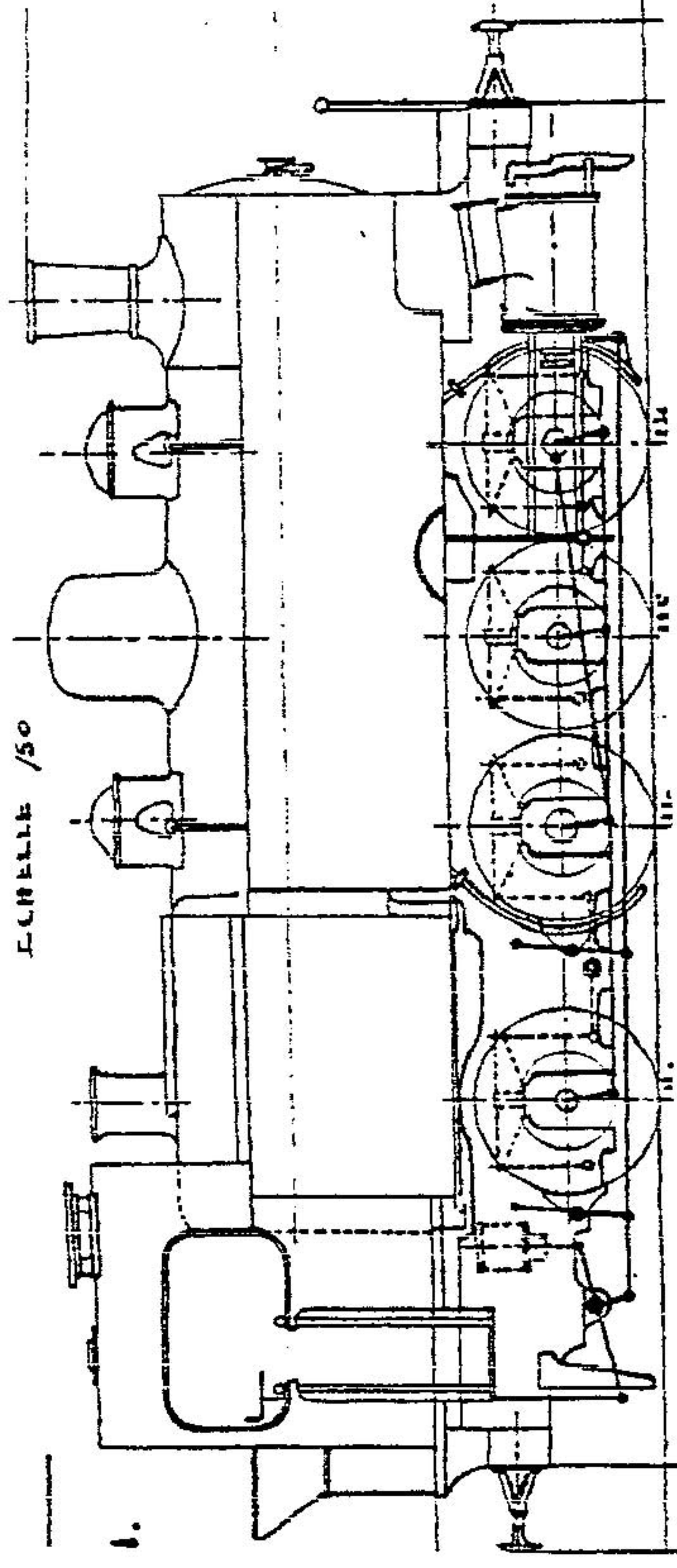
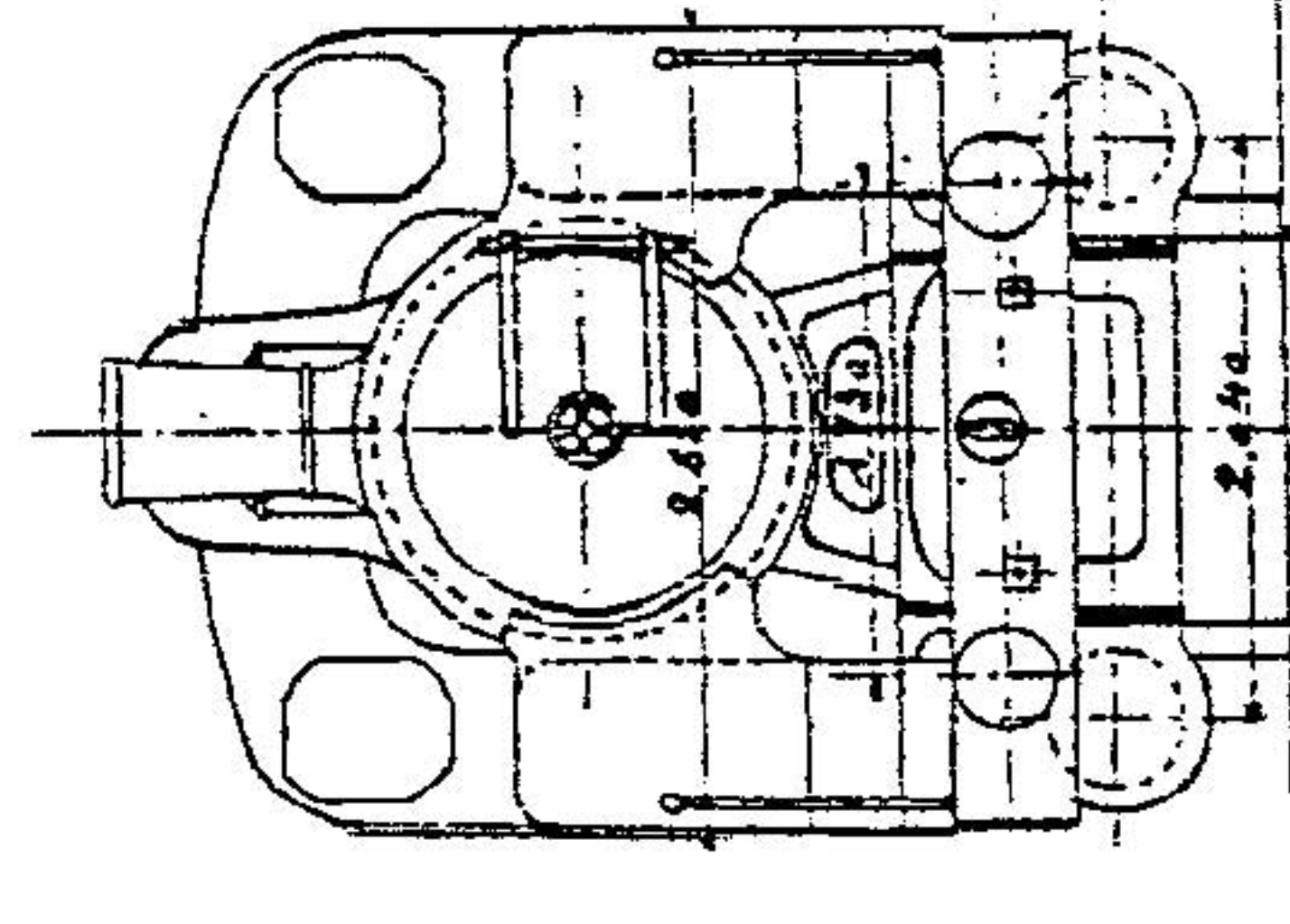
Stoomlocomotief type 89 (NB 631 - 636)

Dt

Locomotief voor stationsrangeringen.

ex Nord Belge

Cockerill 3
La Meuse 3



Loopbaan :

Nummering : 631 - 636
 Nummering NMBS : 8931 - 8936
 Nummering NMBS : 89.001 - 89.005
 Effectief bij bouw : 6
 Effectief bij NMBS : (5)
 Bouwer : Cockerill
 La Meuse
 1909

 1941 - 1949
 Dt
 60 km/h
 verzadigde stoom
 Gooch
 2 buitenliggend
 480 mm
 660 mm
 > enk Westinghousepomp
 Oerlikon
 Stoomrem
 Schroefrem

Ketelkenmerken :

Keteldruk : 12 bar
 Type ketel : Belpaire
 Roosterlengte : 2,010 mm
 Roosterbreedte : 1,144 mm
 Roosteroppervlakte : 2,30 m²
 Verwar. opp. haard : 8,13 m²
 Aantal grote vlampijpen : ---
 Diameter gr vlampijpen : ---
 Opp. grote vlampijpen : ---
 Aantal kleine vlampijpen : 184
 Diameter kl vlampijpen : 45 / 50 mm
 Opp. kleine vlampijpen : 94,99 m²
 Lengte vlampijpen : 3 606 mm
 Verwarmingsopp. pijpen : 94,99 m²
 Totaal verwarmingsopp : 103,12 m²
 Oververhittingsopp. : ---
 Diameter ketelrump : 1 432 mm
 Dikte pijpenplaat : 25 mm
 Dikte langsketel : 16 - 20 mm
 Inhoud ritvaardige ketel : 4,170 m³
 Inhoud stoomruimte : 2,090 m³
 Oppervlakte stoomafgifte : 7,040 m³

Afmetingen :

Totale lengte : 10 350 mm
 Lengte chassis : 9 210 mm
 Breedte : 2 950 mm
 Hoogte as ketel : 2 520 mm
 Hoogte (totaal) : 4 220 mm
 Radstand (totaal) : 4 450 mm
 Afstand tussen assen : 1 300 mm + 1 300 mm + 1 850 mm
 Oversteek voor : 2 260 mm
 Oversteek achter : 2 500 mm
 Diameter drijfwielen : 1 260 mm
 Diameter loopwielen : ---
 Massa (rijvaardig) : 60 680 kg
 Aslast : 1ste as : 15 020 kg
 2 de as : 15 020 kg
 3 de as : 15 320 kg
 4 de as : 15 320 kg
 Inhoud waterbakken : 8 650 l
 Inhoud kolentender : 2 000 kg

Elektr. locomotief reeks 25.5

1973

Brugeoise & Nivelles

Geschiedenis :

Vanaf 1957 – jaar van de indienststelling van de bovenleiding tussen Brussel en Amsterdam, werden de elektrische diensten gereden door de tweespanningsstellen reeks 09 NMBS en 1200 NS. In het totaal waren er 12 dergelijke stellen in dienst: de NMBS had vier stellen, de NS 8. Alle motorwagens werden trouwens door de NS onderhouden.

Voor de gesleepte treinen waren er de 10 elektrische locomotieven type 122.200, die gedeeltelijk aangepast waren voor het rijden onder de 1500 V, nochtans zouden ze steeds Roosendaal als eindpunt hebben en hier moest een locomotiefwissel plaats vinden. In de zestiger jaren groeide het internationale verkeer gestaag en vooral het verkeer met Nederland had de grootste toename. Hierdoor moesten de elektrische stellen praktisch zonder reserve gebruikt worden en ook het aantal gesleepte treinen zou steeds verder uitgroeien. Om die reden moest men zoeken naar een oplossing voor dit probleem. Nochtans was er een grote moeilijkheid op het parcours: nl. het kopstation Antwerpen-centraal. Hierdoor was men praktisch gedwongen om steeds met stellen te rijden, iets wat de kostprijs verder zou verhogen. In het begin van de zeventiger jaren waren er echter testen met trek- en duwstellen, eerst in dieseltractie maar nadien ook in elektrische tractie. Dit zou voor de Benelux-treinen de oplossing bieden: de N.M.B.S. zou zorgen voor de locomotieven en een aantal tussenrijtuigen (8 eerste klasse en 8 AB-rijtuigen type I 4), de NS zorgde voor de stuurstandrijtuigen (oude restauratierijtuigen die uitgerust werden met een verhoogde stuurpost) en verdere rijtuigen. (29 tweede klasse-rijtuigen)

Zodoende zocht men in België naar een goedkope oplossing: daar de lijn over zijn ganse lengte vrij vlak was, waren de locomotieven reeks 22 en 25 uitermate geschikt voor een ombouw. Men koos voor de kleinere reeks machines reeks 25 en de CW Mechelen werd aangezocht om de ombouw te verwezenlijken. Deze was vrij beperkt: een aanpassing van de elektrische kringen waardoor de tractiemotoren (die per draaistel steeds in serie stonden), zoowel met vier in serie konden staan voor de Belgische 3 000 V, of in twee groepen parallel konden geplaatst worden voor de Nederlandse 1 500 V. Ook de hulptoestellen konden op beide spanningen gebruikt worden door verandering van de schakeling. Verder was er de inbouw van een stekker voor het rijden in treinschakeling. Ook de kleurstelling werd aangepast in NS blauw met aanduidingen en sierlijsten in aluminium.

Tussen januari en juni 1974 werden dan de locomotieven 2515 tot 2522 door de CW Mechelen omgebouwd en vanaf de zomerregeling van 1974 namen ze ongeveer een derde van de Benelux-diensten en de meeste doorgaande internationale treinen tussen Amsterdam en Paris (tot in Brussel-zuid) over. En konden de machines reeks 15 van deze verbinding verdwijnen. Nog in hetzelfde jaar breidde de inzet zich verder uit tot zes inzetdagen op deze lijnen, terwijl het aantal ingezet Benelux-stellen daalde tot slechts zes in vier inzetdagen. Deze toestand zou iets meer dan tien jaar ongewijzigd blijven doorlopen. Wel werd de inzet – door het steeds drukker wordende verkeer – nog verder uitgroeien.

Deze groei was duidelijk te zien op het ogenblik dat de 2557 bij een botsing aan een overweg te Kapellen zo zwaar beschadigd werd dat een lange hersteltijd nodig was. De reserve aan machines was zo klein dat men besliste om de gewone 2504 – die op dat ogenblik in grote herziening was – om te bouwen tot 2557 en na herstelling zou de 2557 dan de open plaats van de 2504 innemen. Verder zouden de locomotieven reeks 25.5 hun doorgaande treinen opnieuw aan de reeks 15 moeten afstaan. Ook het aantal benodigde stellen steeg weer. Daarom was er in het begin van de tachtiger jaren een nieuwe oplossing nodig.

Zo ontstond het idee om de in bouw zijnde locomotieven reeks 27 en later 21 ook in een tweespanningslocomotief te bouwen en zodoende ontstond de reeks 11, een reeks die 12 machines omvatte.

Hierdoor kon de toestand opnieuw genormaliseerd worden. In november 1985 werd de eerste locomotief van deze reeks afgeleverd en op 23 april 1986 was de volleige reeks afgeleverd. Daar er zich geen problemen voordeden, kon de inzetreeks al starten met ingang van de zomerregeling van 1986 en in eerste plaats werden de verouderde stellen afgevoerd, maar ook de reeks 25.5 boette al twee inzetdagen in. De werkelijke Benelux-dienst voor de reeks 25.5 eindigde met de daaropvolgende winterregeling, maar ze hadden intussen al een nieuwe inzet gekregen, nl. de vervanging van de reeks 15 voor de doorgaande treinen. Deze laatste reeks was immers niet uitgerust met het Nederlangse beveiligingssysteem ATB en mocht vanaf 1988 geen diensten meer verzekeren.

Deze "nieuwe" toestand bleef behouden tot in 1995, maar door de aanleg en indienststelling van de nieuwe TGV-verbindingen tussen Paris en Brussel, verminderde het aantal doorgaande treinen drastisch en werden de locomotieven reeks 25.5 werkloos. De laatste nachttreinen op deze verbinding gingen over in de reeks van de machines reeks 11 en de 25.5 werd enkel nog gebruikt als uiterste reserve. Gedurende enkele maanden stonden deze 8 machines dan afgesteld te Antwerpen-Dam, en zocht men naar geschikte taken. Door het grote tekort aan elektrische locomotieven werden ze echter nog regelmatig, wild gebruikt: ze sleepten zowel bijzondere reizigerstreinen, meestal vanuit Nederland of Antwerpen naar Frankrijk en hierbij reden ze zowel naar Quévy als Moeskroen. Maar ook in de goederendienst werden ze voor het eerst gebruikt met treinen naar Monceau, Montzen en meer nog Leuven of Schaarbeek.

Op dat ogenblik ontstond het idee om deze machines te gebruiken voor doorgaande (lichte) goederentreinen tussen Rotterdam en België (meer bepaald Leuven of Muizen) en deze beperkte dienst werd – na heelwat twijfels bij de NS – gestart in de loop van 1997.

Recent begon een nieuwe loopbaan voor deze machines: de privé-maatschappij Lovers Rail in Nederland voorzag een nieuwe dienst tussen Amsterdam en de tulpenbollenvelden nabij Lisse en hiervoor zocht ze locomotieven. Daar de NS geen machines aan haar concurrent wou afstaan, huurde deze maatschappij vanaf maart 1998 twee machines reeks 25.5 voor deze dienst af en zette ze – met aangepaste en herschilderde Belgische rijtuigen M2 – in tussen Amsterdam en Leiden, waarbij steeds één locomotief voor en achter de trein meerijdt. Maar ook in de toekomst wil deze maatschappij gebruik maken van deze reeks, maar dan wel met trek/duwcombinaties type M2 en hiervoor worden de machines thans uitgerust met bijkomende stekkerdozen.

De ombouw :

Tijdens hun loopbaan ondergingen de machines reeks 25.5 toch al wat verbouwingen en verbeteringen:

De eerste verbouwing is natuurlijk de ombouw tot tweespanningslocomotieven, naast de voorheen aangehaalde wijzigingen is er uiterlijk vooral het aanbrengen van slechts één enkele stroomafnemer type Faively.

Door problemen met de ventilatie en de afkoeling van het interieur – vooral bij de ritten in duwshakeling, werd een vierde ventilatierooster in de bovenste helft van de kast ingebouwd. In deze situatie drong trouwens heelwat opwarrelend stof en zand binnen in de machinekamer en dit zorgde regelmatig voor storingen. Door dit extra ventilatierooster kan dit stof gemakkelijk afgevoerd worden.

Nochtans zou dit nog niet voor een oplossing zorgen en daarom werden de ventilatierooster met horizontale afscheidingen vervangen door betere en doeltreffender roosters met verticale geleiders. Hierdoor werden deze problemen dan ook voor het grootste gedeelte verholpen. Deze veranderingen werden trouwens ook bij verschillende machines reeks 23 doorgevoerd.

Tijdens de laatste jaren werden er dan nog verschillende verbeteringen en modernisering aangebracht bij de elektrische uitrusting en werden verouderde onderdelen vervangen door modernere componenten.

De schilderijen / uiterlijk :

* oorspronkelijk :

1974 - 1975

volledig blauwe kast (in NS nachtblauw) met aluminium sierlatten op de beide koppen. Ook de nummers en de "B"-monogrammen werden op dat ogenblik uitgevoerd in gepolijste aluminium.

* schildering type 1975

1975 - -

bij de locomotieven werden onderaan de kast brede gele zichtbaarheidsbanden geschilderd over de ganse lengte van de kast. Op de kopwanden hielden deze echter wel op ter hoogte van de koplampen. De houders van de koplampen werden waren eerst nog blauw, maar veranderden na korte tijd ook in het geel. Nochtans werden deze banden na enkele jaren onderbroken ter hoogte van de ventilaztieroosters zodat deze band nu uit twee delen bestond.

Deze schildering bleef tot op het heden bewaard

Nummerverandering (type 125 / 140 > 25.5)

Oorspronkel		1971	1973		Hern. 25.5	Reden
125.001		2501				
125.002		2502				
125.003		2503				
125.004		2504		2557	26-11-1979	Na ongeval
125.005		2505				
125.006		2506				
125.007		2507				
125.008		2508				
125.009		2509				
125.010		2510				
125.011		2511				
125.012		2512				
125.013		2513				
125.014		2514				
125.015		2515	2551		26-03-1974	
125.016		2516	2552		02-03-1974	
140.001	125.101	2517	2553		07-01-1974	
140.002	125.102	2518	2554		12-04-1974	
140.003	125.103	2519	2555		17-05-1974	
140.004	125.104	2520	2556		08-02-1974	
140.005	125.105	2521	2557	2504	28-06-1974	
140.006	125.106	2522	2558		24-05-1974	

Elektrische locomotief reeks 25.5

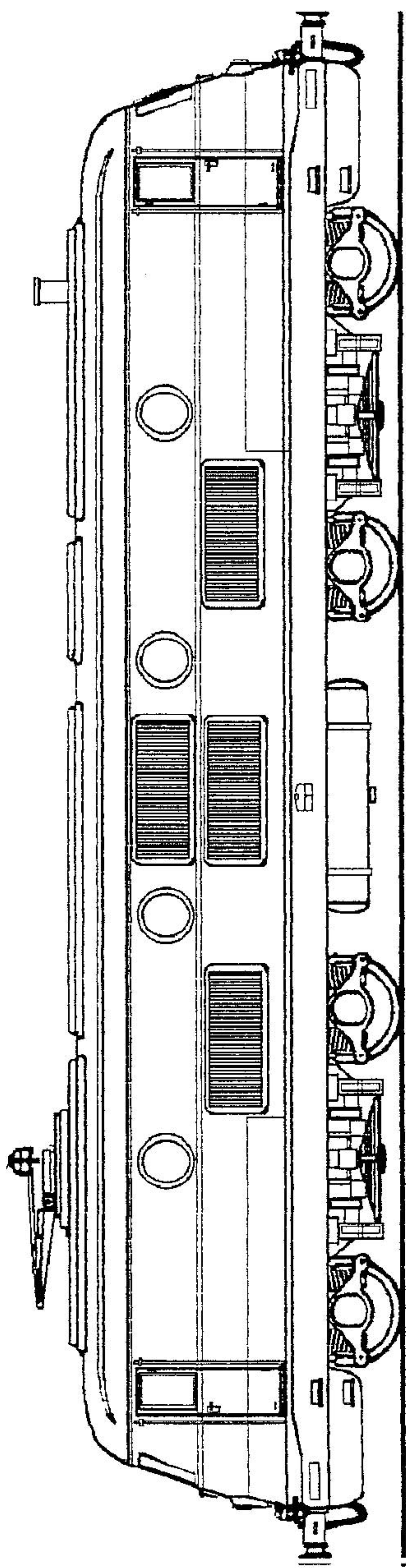
B°B°

Reizigersdienst (internationaal)

Brugeoise & Nivelles

Ex type 140 > 125

Ombouw : 1974
> 2551 - 2558



Loopbaan :

Nummering : na '1968
na '1971

Effectief (bij bouw)
(totaal)

Bouwer kast :

Levering :

Ombouw :

Buiten dienst :

Asindeling :

Snelheid :

Bedrijfsspanningen

Remming :

Compressor :

Debiet :

Automatische rem

Rechtstreekse rem :

Kenmerken :

Motor :

Bouwer tractiemotoren

Ophanging

Aantal

Type :

Overbrenging :

Aandrijving sturing :

Uurvermogen :

Doorlopend vermogen :

Overbrenging :

Tandwielverhouding :

Ventilatoren :

Generator :

Batterijen :

:

125 / 140

2501 - 2522

> 2551 - 2558

22

8

Brugeoise & Nivelles

1959

1974

B°B°

120 km/h

1 500 V / 3 000 V DC

Westinghouse 242 VBZ

2 x 1 350 l/min

Oerlikon FVEL 1

Oerlikon Fd

Afmetingen :

Totale lengte :

Lengte kast

Breedte :

Hoogte dak :

Hoogte (totaal)

Afstand tussen draaist.

Afstand binnen draaist.

Radstand (totaal)

Oversteek voor / achter

Diameter wielen :

Massa (leeg)

Massa (ritvaardig)

Aslast : 1^{ste} as:

2^{de} as

3^{de} as

4^{de} as

Trekkraft :

Vermogen

Uurvermogen :

18 000 mm

16 850 mm

3 092 mm

3 755 mm

4 400 mm

8 600 mm

3 450 mm

12 050 mm

2 975 mm

1 262 mm

80 000 kg

84 000 kg

21 000 kg

21 000 kg

21 000 kg

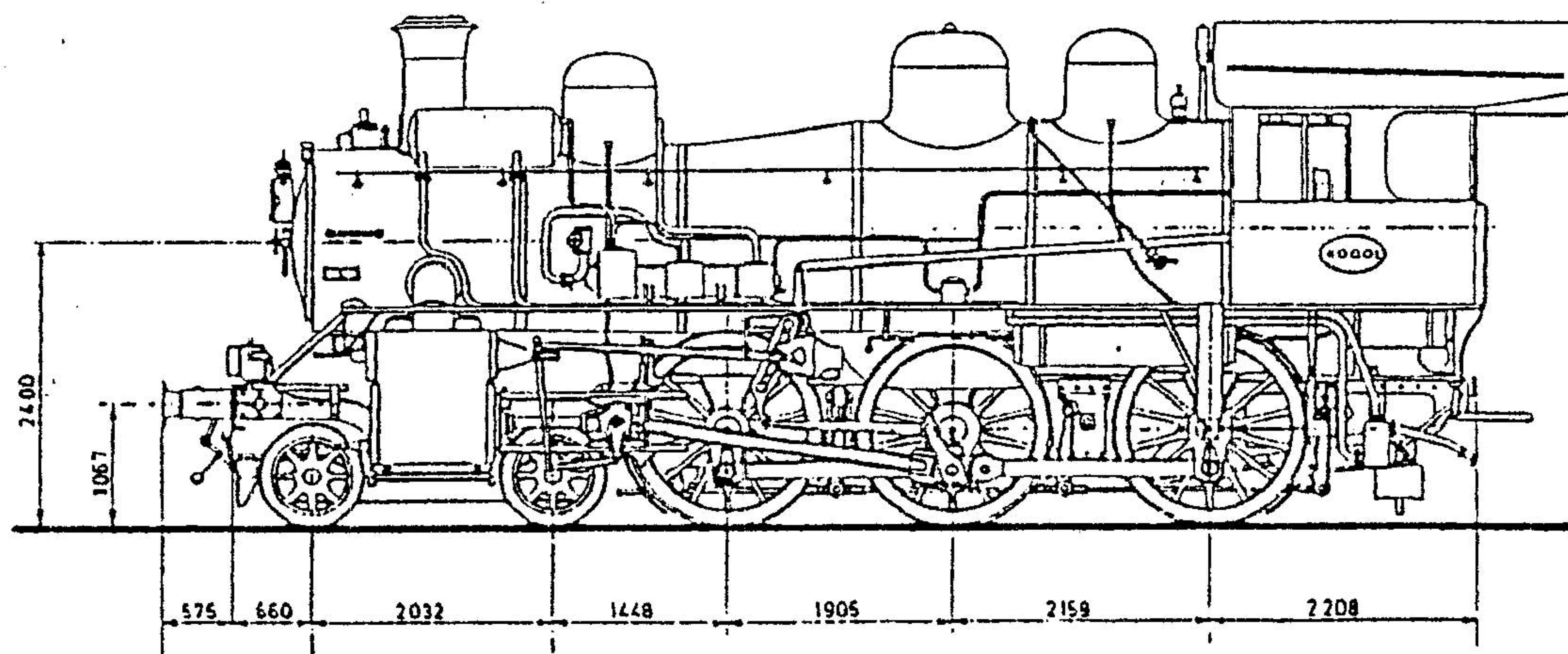
21 000 kg

1 880 kW

1 740 kW

Schrappingen

Type 40 .



	1942	WO II	1955	1960	1961	1962	1963	1964
Stattz				5				
Kortrijk				2	4		9	17
Tournai				7				
Mons			1	2	4		4	1
Braine-le-Comte				4				
Aalst				3	4			
WO II	1	2						
Totaal	1	2	1	23	12		13	18

De 70 ex ROD-locomotieven die na de eerste wereldoorlog door de Etat Belge overgenomen werden, zouden een vrij lange loopbaan kennen en pas – tegen het einde van de stoomtractie van de sporen verdwijnen. Voor de massale schrappingen werden slechts 4 machines afgevoerd : drie locomotieven gingen verloren tijdens de tweede wereldoorlog, een vierde locomotief – van Mons – verongelukte in de loop van 1955. Verder waren er 6 uitloopstelplaatsen voor dit type : Statte, Tournai, Braine-le-Comte en Aalst in 1960/61, Kortrijk en Mons in 1963/1964. In het volgende overzicht wordt rekening gehouden met de dienstregeling van 1956 voor de eerste vier stelplaatsen en 1963 voor Kortrijk en Mons.

Statte :

In deze stelplaats van Huy werden de machines vooral gebruikt in de typische reizigersreeks A met 6 tot 8 inzetdagen. De inzet gebeurde vooral op de verbinding tussen Liège, Huy en Namur, waarbij enkele treinen tot in Charleroi gereden werden. Verder sleepten ze ook enkele piekuurtreinen op de lokale verbinding naar Ciney. Deze inzetreeks bezat ook enkele lokale goederentreinen, waarmee ze kalktreinen ophaalden te Hermalle en Marche-les-Dames en deze naar Kinkempois of Ronet brachten.

Vanaf de eerste helft van 1959 kwamen de eerste locomotieven type 64 te Statte aan en ze vervingen de typen 40 op zeer korte termijn. Vanaf de winterregeling werden alle reizigersdiensten afgestaan, en werden nog slechts enkele machines gebruikt in de lokale goederendienst. Deze eindigde korte tijd later, de beste machines werden nog afgestaan, maar 5 typen 40 werden in 1960 richting sloper verwezen.

Tournai :

In deze stelplaats werden de typen 40 steeds ingezet in de gemengde reeks J, met zowel reizigerstreinen als goederentreinen. Met 12 machines in het bestand in 1958, werd een uitgebreide inzetreeks met ca. 10 inzetdagen afgewerkt. In de reizigersdiensten verzekerden ze vooral de lokalere semi-directe treinen en hadden als bestemmingen Ath, Blaton, Moeskroen, Ronse en Mons. Verder werd ook éénmaal doorgereden tot Brussel-zuid.

De goederendienst was omvangrijker : hier waren het zowel doorgaande treinen maar ook meer lokale bedieningen. De typen 40 gingen een groot aantal treinen oppikken te Moeskroen en bracht ze naar Tournai, Kortrijk, Ronse en St-Ghislain/Mons, maar verder ook de lokale bediening van de lijnen naar Rumes, Chercq en Maulde. De typen 40 werden vanaf 1959 vervangen door de vrijgekomen locomotieven type 29, die praktisch in elke reeks van Tournai opdoken. In 1960 werden 7 machines uit het bestand van Tournai definitief uit het bestand geschrapt, de overige machines gingen op dat ogenblik naar Mons.

Braine-le-Comte :

Te Braine-le-Comte kregen de typen 40 de hoofdtaken toegewezen: van de 14 aanwezige machines werden er gemiddeld 10 gebruikt in de inzetreeks A met zeer gemengde diensten. In de doorgaande reizigersdienst waren er vooral de treinen Brussel – Mons en Brussel – Manage, samen met een aantal piekurtreinen tussen Brussel en Braine-le-Comte. De goederendienst was uitgebreider en de typen 40 verzekerden het gros van de doorgaande diensten in de streek: zo waren er diensten voor de zware ertstreinen naar Clabecq, en voor de ballasttreinen vanuit Quenast. Maar ook tussen Schaarbeek en Haine-St-Pierre werden diverse treinen gesleept. Als laatste punt waren er enkele bedieningstreinen in de streek. Maar ook te Braine-le-Comte zouden de machines verdrongen worden – enerzijds door de diesellocomotieven type 200 die vanuit Schaarbeek gebruikt werden, anderzijds door vrijgekomen locomotieven typen 29 en 64. De meeste machines verhuisden nog (voor korte tijd) o.a. naar Aalst en Mons, vier machines uit het bestand werden echter afgeschreven.

Aalst :

In deze stelplaats is de inzet van deze machines vrij beperkt gebleven, als tussenvorm voor de vervanging van de oude typen 41 en 44 in de loop van 1958 naar de aankomst van de typen 29. De typen 40 reden hier enkele reizigersdiensten naar Brussel, Gent en Dendermonde, maar ze werden vanaf 1960 snel verdrongen door de typen 29. Alle machines werden in 1960/61 definitief afgevoerd

Mons :

Te Mons zouden de typen 40 vooral gebruikt worden in de reeks B met vooral diensten voor semi-directe reizigerstreinen. Ze vervingen hier de typen 20 met als voornaamste inzet de treinen naar Tournai, Manage en in mindere mate Charleroi. Verder waren er ook enkele diensten naar Quévy en Quévrain. In goederendienst werden er lokalere diensten gereden naar Haine-St-Pierre en Charleroi, maar vooral in de buurt van Mons en St-Ghislain op de oude kolenlijnen.

Deze diensten zouden geleidelijk aan afbrokkelen door de aankomst van de lijndiesellocomotieven te St-Ghislain : de typen 210 zouden vooral de semi-directe treinen afsnoepen naar Tournai, terwijl de typen 200 van Monceau en Tournai vooral gebruikt werden op de vinding Tournai – Liège. In 1960/61 gingen hierdoor al 6 machines type 40 richting afstelspoor en werd de inzetreeks beperkt tot 8 inzetdagen.

De eigenlijke afbouw van de inzet gebeurde slechts in de loop van 1963, door de levering van de typen 212 aan St-Ghislain. Hierdoor gingen nu ook de laatste goederendiensten verloren en werden de 5 achtergebleven machines op non-actief geplaatst.

Kortrijk :

Deze West-Vlaamse stelplaats zou vanaf 1960 de belangrijkste uitlooppaats worden van de typen 40, hier zouden de beste machines vanuit de overige stelplaats getransfereerd worden en vervangen ze zowel de lichte locomotieven typen 41/44 maar ook de zware goederenmachines type 38. Voor de typen 40 waren trouwens drie inzetplaatsen, nl. Oudenaarde (reeks L) Ieper (reeks M) en Roeselare (reeks O). Het onderhoud en de reserve gebeurde echter steeds vanuit Kortrijk.

Oudenaarde had de grootste inzet de reeks omvatte vier inzetdagen in drieploegenstelsel (daggemiddelde 178 km). Ze sleepten praktisch alle reizigerstreinen vanuit Oudenaarde naar Ronse en vanuit deze plaats ging het dan verder naar Blaton en Leuze. Verder waren er enkele diensten naar Kortrijk en reden dfe locomotieven ook éénmaal als piekuurtrein door naar Gent-St-Pieters. In de tussentijd in de Oost-Vlaamse hoofdplaats werd er een goederentrein naar Wetteren en Schellebelle gereden. De inzet eindigde door de levering van de diesellocomotieven type 212 in de loop van 1963.

Te Ieper was de inzet zeer beperkt : slechts één inzetdag was er voorzien en hier sleepten de machines een reizigersdienst Ieper – Kortrijk en verder de bedieningsgoederentreinen naar Abeele (op maandag, woensdag en vrijdag) en Moorslede (dinsdag, donderdag en zaterdag)

Ook te Roeselare had men een analoge situatie : één treinpaar Roeselare – Kortrijk in de late avond, rangeringen te Roeselare zelf en een bedieningstrein naar Izegem.

In 1963 eindigde de inzet en de 26 nog aanwezige machines werden alle te Kortrijk gestationeerd: in 1963 gingen 9 machines richting schroot, de overige 17 machines werden nog sporadisch gebruikt als reserve te Kortrijk en werden nog tot in 1964 gebruikt, zowel voor reizigerstreinen naar Oudenaarde en Ieper/Poperinge, maar vooral voor goederendiensten naar Moeskroen. In 1964 werden de laatste typen 40 gedoofd.

Dienstregeling**Zomerregeling 1971 .**

In dit tijdschrift doen we ineens een stap voorwaarts naar de zomerregeling van 1971, reden hiervoor is dat tijdens de vorige jaren geen overzichtslijsten meer opgesteld werden en dat elke dienst zijn eigen inzetregeling had. In 1971 ging men dan terug over naar een globaal overzicht.

Intussen werd ook de nummering veranderd in een viercijferige nummering doorgevoerd, een overzicht van deze omnummering wordt als laatste punt gegeven.

Diesellokomotieven :

	FNDM	FSR	LNC	FT	FC	FKR	FSD	FHS	LJ	FVY
51		13	15	9	12			24		
52										
53										
54										
55									7	4
59	19					15				
60/61					20	26		6		
62/63		8				39				
64								4		
65								4		
66								3		
70	5									
71										
72	12									
73			29							
80		23				23				
81										
82			9							4
83			21							
84					2		16	6		
85	31									
90										
92	12	11								
814	91	55	74	9	34	103	16	47	7	8

	FLV	NK	GT	FGH	ATH	GMN	MBX	MUT	FEO	MKM
51				7*						
52							3	7		3
53								11		
54									7	
55		14				10				
59			13							
60/61		15		24					19	
62/63	18	4	9	10	13					
64										
65										
66										
70										
71										
72										
73										
80		16								
81		2								
82		19		7						
83										
84	2		9			12			4	3
85										
90/91										
92										
	20	70	31	48	13	22	3	18	30	6

- : de locomotieven reeks 51 van St-Ghislain werden ingezet vanuit Tournai
- de locomotieven reeks 62/63 van Leuven werden ook ingezet vanuit Aarschot
- de locomotieven reeks 62/53 van Merelbeke werden ook ingezet vanuit St-Niklaas en Aalst
- de rangeerlocomotieven reeks 84 van Oostende werden ook ingezet vanuit Brugge/zeebrugge

Overzicht diesellokomotieven

Type	Aantal 1964	Aantal 1965	Aantal 1966	Aantal 1967	Aantal 1971
200 / 51	93	93	93	93	92 + 1
201 / 59	54	54	54	54	54
202 / 52	13	13	13	13	13
203 / 53	19	19	19	19	19
204 / 54	8	8	8	8	8
205 / 55	42	42	42	42	41
210 / 60	6	62	103	106	106
211 / 64	6	6	6	6	6
212 / 62	47	81	105	136	136
213 / 65		6	6	6	6
222 / 66	3	3	3	3	3

230 / 90	10	60	60	60	60
232 / 92	25	25	25	25	25
250 / 84	59	60	60	60	63
252 / 85	35	35	35	35	32
253 / 83	25	25	25	25	25
260 / 80	69	69	69	69	69
261 / 81	3	3	3	3	3
262 / 82			26	55	55
270 / 70	6	6	6	6	6
271 / 71	6	5	5	5	5
272 / 72	15	15	15	15	15
273 / 73			25	35	35
	537	692	807	819	

Elektrische lokomotieven :

	FNDM	FBM	FSR	LNC	FKR	FSD
15		4				
16		7				
22						
23						
24	25	12	28		8	14
25						
26						
28					2	
29				13		
	25	23	28	13	10	14

	FLV	NK	LJ	FEO	MKM	FMS	Totaal
15							
16							
22							
23							
24	11	11	4	20	17	10	
25							
26							
28							
29							
	11	11	4	20	17	10	203

De locomotieven reeksen 22, 23, 24, 25 en 26 worden in een gemengde reeks ingezet door de verschillende inzetstelpplaatsen. De locomotieven reeksen 23 en 26 worden echter bij voorkeur gebruikt vanuit Ronet, Jemelle, en Stockem op de Luxembourg-lijn

De diensten van stockem zijn onderverdeeld tussen Arlon (5 machines in de reizigersdienst) en Stockem (12 machines – goederendienst).

Elektrische stellingen :

De 373 aanwezige elektrische motorwagens worden door alle inzetstelpaatsen – zonder onderscheid - gebruikt. Er zijn in het totaal 338 inzetdiensten

Dieselmotorwagens

	FSR	FC	FKR	FVY	GMN	ATH	GT	MKM	MBX
40		5							
42				2				2	
43	4	6							12
44			7						
45							8		
46						8	6		
49					1				
	4	11	7	2	1	8	14	2	12

Type	Aantal 1964	Aantal 1965	Aantal 1966	Aantal 1967	Aantal 1968	Aantal 1971
551	8	0	0	0	0	0
552	0	0	0	0	0	0
553	50	29	18	18	11	11
554	20	20	20	20	20	20
602	6	6	6	6	6	6
603	30	30	30	30	30	30
604	10	10	10	10	10	10
605	10	10	10	10	10	10
608	6	6	6	0	0	0
620	10	10	10	8	0	0
630	7	7	7	7	7	7
654	2	0	0	0	0	0
655	1	1	0	0	0	0
670	5	5	0	0	0	0
	165	136	121	109		94

- de stellingen reeks 42 zijn in ombouw naar stellingen reeks 43
- de stellingen reeks 49 zijn niet meer in commerciële dienst, enkel personeelstreinen

Hernummering

1 januari 1971 .

Daar de laatste stoomlocomotieven in 1967 verdwenen en door de vele nieuwe leveringen, drong zich een hernummering van het materieel zich op. De bestaande nummering was te ingewikkeld geworden en vooral bij de elektrische motorwagens was er geen logica meer. Daarom werd in 1968 een nieuwe nummering met vier cijfers uitgewerkt en deze werd op 1 januari 1971 definitief ingevoerd.

De "typen" werden afgeschaft en men ging over naar reeksen, waarbij elk cijfer zijn betekenis heeft. Vermelden we nog even dat deze nummering thans nog steeds van toepassing is, maar dat o.m. door de nieuwe hoge snelheidstreinen deze nummering opnieuw ter vraag staat. De volgende tabellen geven een overzicht tussen oude en nieuwe nummering.

In de tabellen worden ook de leveringen van na 1971 opgenomen, sommige hernummeringen kunnen echter – door hun omvang – hierin verwerkt worden.

Klasse 0 : elektrische motorwagens :

Bouwj	Type	Oude nummering	Reeks	Nieuwe nummering	Opmerkingen
1939		228.001 – 008	00	001 – 008	
1946		228.009	00	009	
1950		228.010 – 034	00	010 – 034	
1954		228.035 – 049	00	035 – 049	
1955		228.050 – 128	00	050 – 128	050 wordt 062 ²
1956		228.129 – 150	00	129 – 150	
1962		228.151 – 210	00	151 – 210	
1963		228.211 – 250	00	211 – 250	
1965		228.251 – 270	00	251 – 270	
1986			03	301 – 440	
1996			04	441 – 490	
1951		228.501	05>00	501	Wordt 050
1956		228.502 – 539	05	502 – 539	Behalve 526
1998			05	501 – 570	
1967		228.601 – 640	06	601 – 640	
1970		228.641 -	06	641 – 664	
1971			06	665 – 676	
1973			06	677 – 706	
1974			06	707 – 730	
1976			06	731 – 782	
1975			08	801 – 844	
1971			08.5	851 – 856	> 595 – 600 Sabena
1957		220.901 – 904	09	901 – 904	Benelux
1967		221.801 – 806	08	801 – 808	> 951 – 958 > 001 - 008
1986			09	901 – 952	> Sprinter
1991			09	961 – 975	> Poststellen

Klasse 1 : elektrische meerspanningslocomotieven :

Bouwj	Type	Oude nummering	Reeks	Nieuwe nummering	Opmerkingen
1985			11	1181 – 1192	Omwillen NS reeks 1100
1987			12	1201 – 1212	
1998			13	1301 – 1360	In levering
1962	150	150.001 – 003 150.011 – 012	15	1501 – 1505	
1966	160	160.001 – 004 160.021 – 024	16	1601 – 1608	
1973			18	1801 – 1806	
1995			19	1901	Ombouw 2130

Klasse 2 : elektrische eenspanningslocomotieven :

Bouwj	Type	Oude nummering	Reeks	Nieuwe nummering	Opmerkingen
1950	120	120.001 – 003	20>28	2001 – 2003	> 2801 – 2803
1975			20	2001 – 2025	
1984			21	2101 – 2160	2130 > 1901
1954	122	122.001 – 038 122.201 – 212	22	2201 – 2238 2239 – 2250	> voor NS net
1957	123	123.001 – 083	23	2301 – 2383	123.083 > 124.001
1957	124	124.001	24	2401	2401 > 2383
1960	125 140	125.001 – 016 140.001 – 006	25	2501 – 2522	> 125.101 – 106
1974			25.5	2251 – 2258	Ex 2515 – 2522
1964 1969	126	126.001 – 005 126.101 – 115	26	2601 – 2605 2606 – 2635	Levering na '71
1981			27	2701 – 2760	
			28	2801 – 2803	Ex 2001 – 2003
1948	101	101.001 – 020	29	2901 – 2920	

Klasse 4 : diesel motorwagens :

Bouwj	Type	Oude nummering	Reeks	Nieuwe nummering	Opmerkingen
1957 1961	630	630.01 630.02 – 07	40	4001 4002 – 4007	
2000			41	4101 – 4180	
1955	602	602.01 – 06	42	4231 – 4236	> 4331 – 4336
1954	603	603.01 – 30	43	4301 – 4330	
1954	604	604.01 – 10	44	4401 – 4410	
1955	605	605.01 – 10	45	4501 – 4510	
1952	554	554.01 – 20	46	4601 – 4620	
1941	553	553.01 – 50	49	4901 – 4911	

Klasse 5 :zware lijndiesellocomotieven :

Bouwj	Type	Oude nummering	Reeks	Nieuwe nummering	Opmerkingen
1961	200	(200.101)	50	5001	> 5101
1961	200	200.001 – 093	51	5101 – 5193	
1955	202	202.001 – 013 202.015 – 018	52	5201 – 5213	➤ verdere omnumm ➤ 204
1955	203	203.001 – 019	53	5301) 5319	➤ verdere omnumm
1957	204	204.001 – 004 204.005 – 008	54	5401 – 5404 5405 – 5408	> ex type 202
1961	205	205.001 – 042	55	5501 – 5542	Behalve 205.016
1955	201	201.001 – 055	59	5901 – 5955	Behalve 201.004/034

Klasse 6 :middelzware lijndiesellocomotieven :

Bouwj	Type	Oude nummering	Reeks	Nieuwe nummering	Opmerkingen
1961	210	210.001 – 006	60	6001 – 6006	Prototypen
1964		210.007 – 091		6007 – 6091	
1965	210.2	210.201 – 215	61	6101 – 6115	
1961	212 212.1	212.001 – 003 212.101 – 103 212.104 – 233	62	6391 – 6393 6201 – 6203 6204 – 6333	Prototype Prototype
1962	211	211.001 – 006	64	6401 – 6406	
1965	213	213.001 – 006	65	6501 – 6506	> reeks 75
1962	222	222.001 – 003	66	6601 – 6603	> reeks 71

Klasse 7 :zware rangeerdiesellocomotieven :

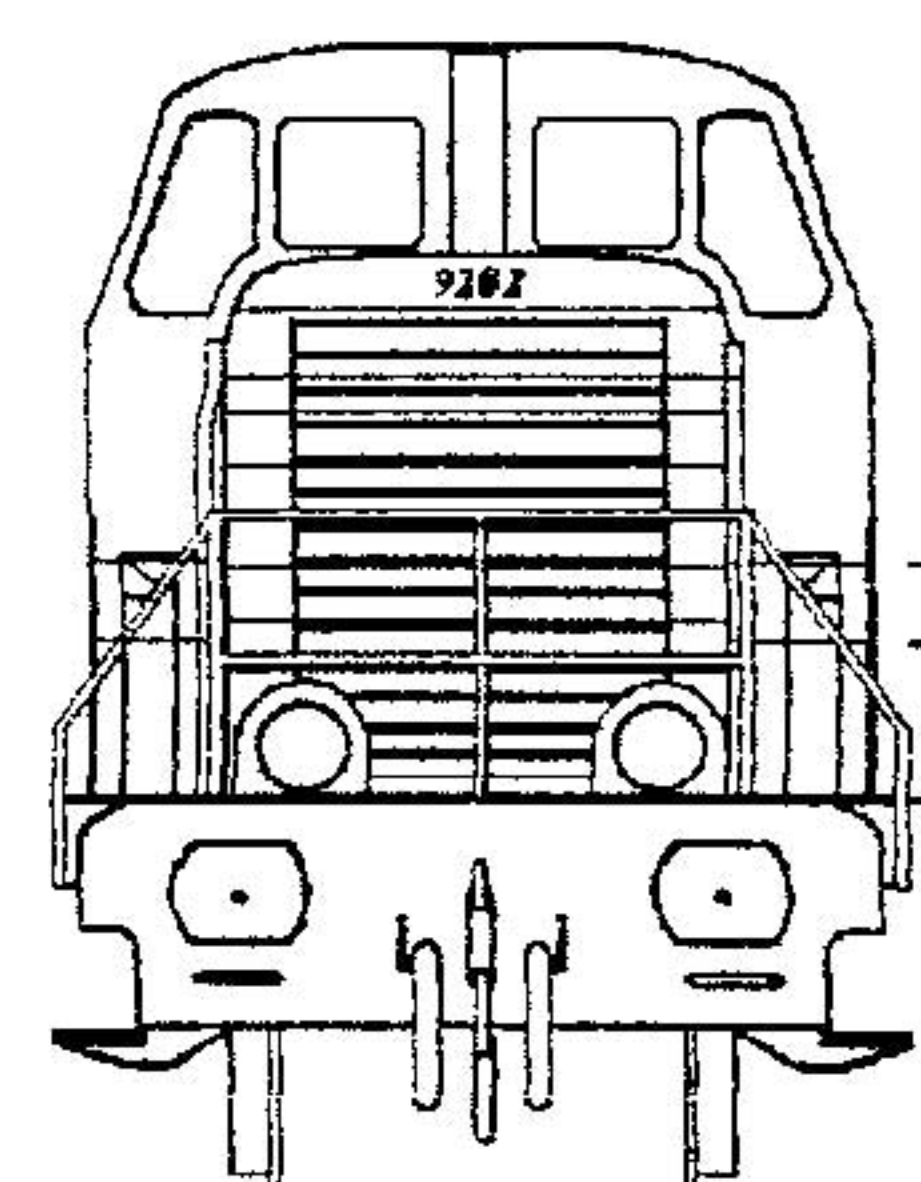
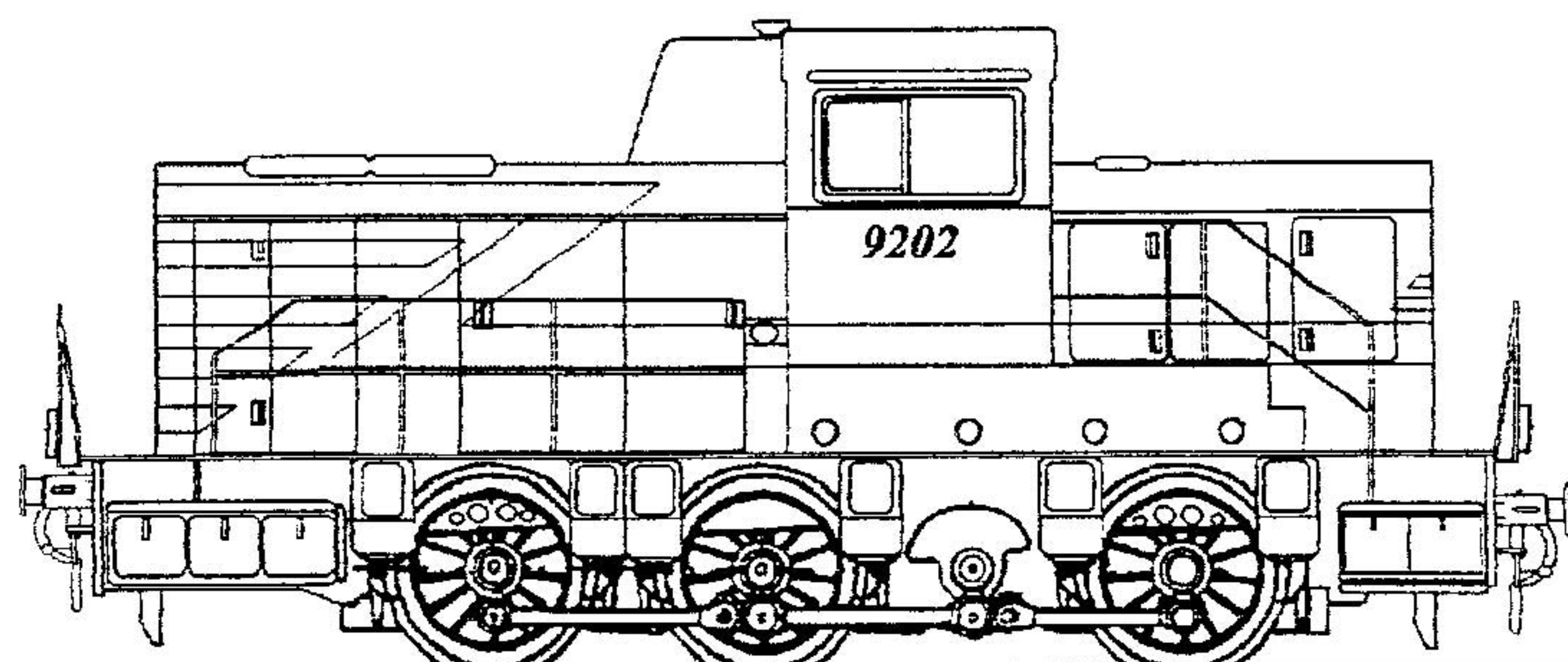
Bouwj	Type	Oude nummering	Reeks	Nieuwe nummering	Opmerkingen
1954	270	270.001 – 006	70	7001 – 7006	
1956	271	271.001 – 006	71	7101 – 7105	Behalve 271.003
1980			71	7101 – 7103	Ex reeks 66
1956	272	272.001 – 015	72	7201 – 7215	
1965	273	273.001 – 035	73	7301 – 7335 7336 – 7395	
1977			74	7401 – 7410	
1965			75	7501 – 7506	Ex reeks 65
(1955)			76	7601 – 7625	Ex NS 2200
2000			77	7701 -	

Klasse 8 : middelzware rangeerdiesellocomotieven :

Bouwjaar	Type	Oude nummering	Reeks	Nieuwe nummering	Opmerkingen
1960	260	260.001 – 069	80	8001 – 8069	
1994			80	8070	Proefloc Cockerill
1961	261	261.001 – 003	81	8101 – 8103	
1996			81	8101 – 8102	Proeflocs Cockerill
1965 1973	262	262.001 – 055	82	8201 – 8255 8256 – 8275	
1956	253	253.001 – 025	83	8301 – 8325	
1955 1962 1959	250	250.001 – 025 250.026 – 060	84 84 84	8401 – 8425 8426 – 8460 8461 – 8470	Ex type 252 / 85
1959	251	251.001 – 010			> type 252.1
1956 1959	252	252.001 – 025 252.101 – 110	85	8501 – 8525 8526 – 8535	> reeks 8461 – 8470

Klasse 9 : lichte rangeerdiesellocomotieven :

Bouwjaar	Type	Oude nummering	Reeks	Nieuwe nummering	Opmerkingen
1961	230	230.001 – 010	90	9001 – 9010	> 9101 – 9110
1963	230.1	230.101 – 150	91	9111 – 9160	
1960	232	232.001 – 025	92	9201 – 9225	
1951			99	9901	Aangekocht



Lijn 130A : Charleroi-sud – Jeumont - (Paris) .

Deze internationale lijn was reeds ingeschreven in de eerste plannen van het toekomstige Etat Belge net, maar het zou toch tot op 28 juni 1845 duren eer een concessie maatschappij opgericht werd om Charleroi te verbinden met het Franse net. Het was de « Chemin de fer de Charleroi à la Frontière de France » die met dit doel opgericht werd. Het grootste deel van het kapitaal was echter eigendom van de Franse groep die ook de Cie du Nord-Français in handen had.

Nochtans zou het nog zeven jaar duren eer deze verbinding langs de Sambre aangelegd werd : door de grillige loop van deze rivier waren er tal van kunstwerken nodig en hierdoor werd deze lijn pas op 6 november 1852 in dienst genomen. Daar de Belgische concessiehouder geen eigen materieel had, werd de exploitatie toevertrouwd aan de Franse « Nord Français » . Deze maatschappij baatte trouwens al tal van lijnen uit in het noordelijk deel van Frankrijk.

In 1854 werd het Belgische deel van de « Nord Français » - samen met enkele andere maatschappijen – overgenomen door de pas opgerichte Nord Belge, maar de bindingen tussen beide maatschappijen bleven bestaan. Meer nog – de lijn Charleroi – Jeumont bleef een eilandbedrijf in de Nord Belge exploitatie en hiervoor werd trouwens een eigen stelplaats ingericht in het zuiden van Charleroi te St-Martin. Van hieruit werd de verbinding nu bediend, waarbij de Belgische machines doorreden tot in Maubeuge en Aulnoye, terwijl de Franse machines doorstootten tot in Charleroi.

Deze toestand bleef tot na de eerste wereldoorlog ongewijzigd, maar op dat ogenblik werd er een overeenkomst gesloten met de Etat Belge dat de machines van beide maatschappijen over de ganse lengte van de verbinding tussen Liège en Jeumont mochten rijden. Hiervoor werden in eerste instantie de latere typen 22 gebruikt, maar deze werden vervangen door de zwaardere machines type 48. Nog steeds werd de lijn praktisch volledig vanuit St-Martin bediend. Op 10 mei 1940 werd de Nord Belge overgenomen, maar tot na de tweede wereldoorlog bleven vooral de ex-Nord Belge machines op deze lijn bedrijvig.

Door het stijgende goederenverkeer , groeide de verbinding uit tot één van de belangrijkste grensovergangen van het net en daarom drong zich een snelle elektrificatie zich op : dit was een feit op 29 januari 1965. Hierbij zou het Franse grensstation Jeumont uitgebouwd worden als spanningswisselstation. Gedurende een 25 jaar bleef de verbinding belangrijk, maar door de aanleg van de Hoge snelheidslijn zou het reizigersverkeer voor het grootste gedeelte afgeleid worden via deze verbinding en thans is het internationale verkeer praktisch tot op nul teruggevallen.

Maar ook de goederendienst kreeg de laatste jaren klappen : het verkeer werd meer en meer naar de kanaaltunnel gedirigeerd en Moeskroen werd de grensovergang. Deze tendens zal zich tijdens de volgende jaren verder duren.

Voorname data :

28/06/1845	Oprichting « Chemin de fer de Charleroi à la frontière de France »
06/11/1852	Opening lijn Charleroi – sud - Jeumont - (Paris)
/ / 1854	Overname door Nord Belge
10/05/1940	Overname door N.M.B.S.
29/01/1965	Elektrificatie

Stations – stopplaatsen :

FCR	FCR	Charleroi-sud	0
		La Vilette	2,0
LLS		La Sambre	3,0
NZ	NZ	Marchienne-zone <i>St-Martin (stelplaats)</i>	4,1
SJB	SJB	Jambes-bois	6,0
NL		Landelies	8,0
		Hourpes	11,8
FTU	FTU	Thuin (nord)	14,8
NLS	NLS	Lobbes	18,9
NFV		Fontaine-Valmont	19,0
NLB	NLB	Labuissière	23,7
NSS	NSS	Solre-sur-Sambre	25,7
		Erquelines (Village)	27,8
LQ	LQ	Erquelines	28,1
		Jeumont	29,4

Vertakkingen :

Y Sud	Lijn 124	Naar Monceau / Brussel
Y Lobbes	Lijn	Naar Thuillies

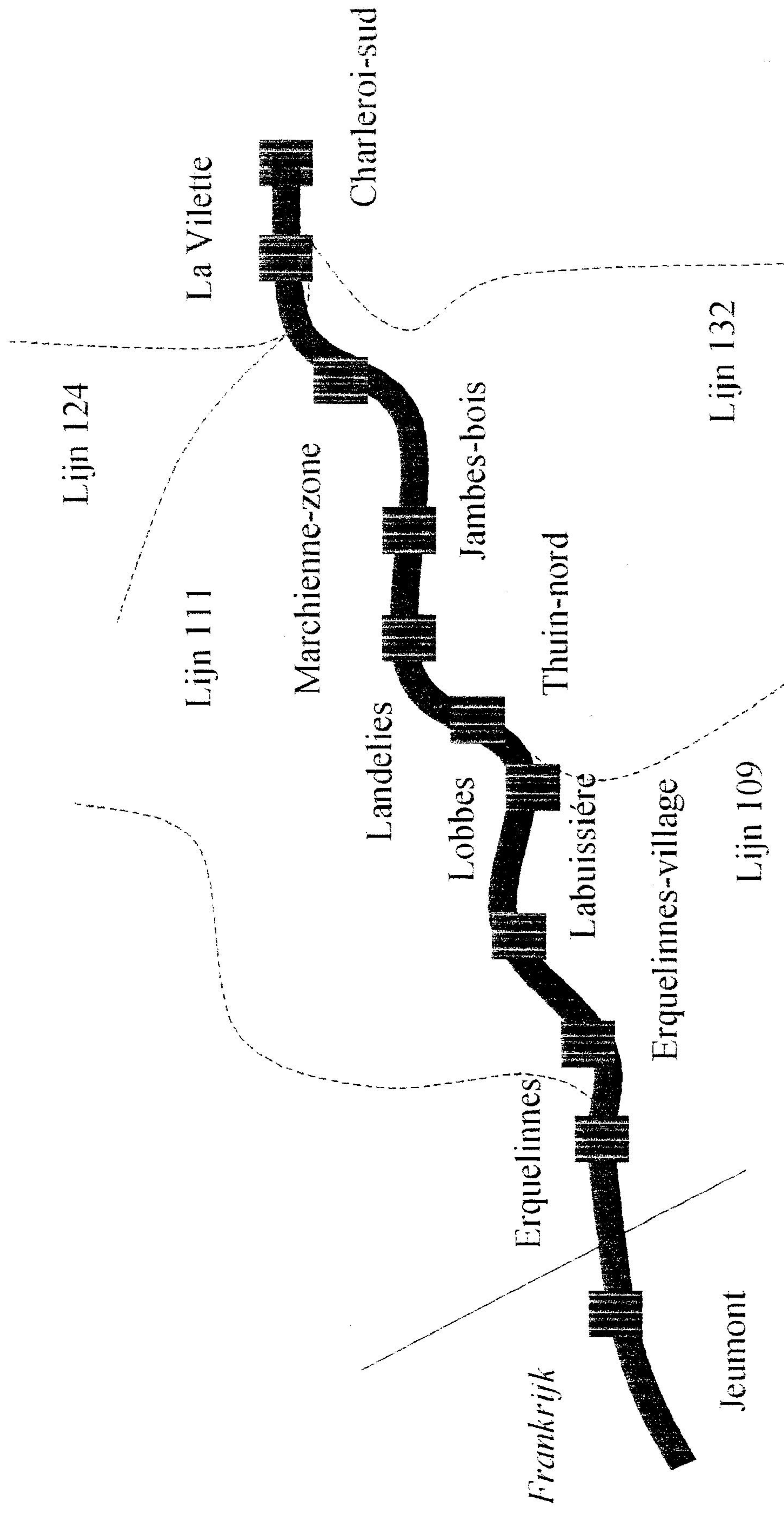
Industrie :

Charleroi-sud :

Acec
 Metaalbedrijf Sambre > Couillet – Sambre
 Diverse kleine bedrijven te Marchienne – est
 Marchienne – zone

130 ^A		Charleroi - Erquelines - Maubeuge												130 ^A	
km		152	6405	7543	6409	166	164	6511	M	6415	6419	176	6497		
		⊗	⊗	⊗		⊗	⊗	⊗	⊗	⊗	⊗	⊗	⊗		
	Bruxelles (Midi) 124	—	—	—	—	5.10	6.53	—	8.29	8.53	11.29	12.29	13.53		
0	Charleroi (S.)	1.10	5.14	—	6.23	6.46	7.45	8.11	9.36	9.47	12.24	13.54	14.43		
2	La Vilette.....		5.19	—	6.27			8.16		9.52	12.29		14.47		
3	La Sambre.....		5.23	—	6.33			8.20		9.56	12.33		14.49		
4	Marchienne-Zone		5.30	—	6.36			8.27		10.03	12.40		14.53		
6	La Jambes-de-Bois		5.36	—	6.41			8.33		10.09	12.46		15.00		
9	Landelies		5.41	—	6.47			8.38		10.14	12.52		15.06		
12	Hourpes		5.44	—	6.56			8.41		10.17	12.58		15.11		
15	Thuin (Nord).....		5.49	6.31	7.08			8.42		10.18	12.57		15.14		
17	Lobbes		5.56	6.37	7.15			8.49		10.25	13.04		15.15		
22	Fontaine-Valmont		6.00	6.41	7.19			8.53		10.29	13.08		15.21		
24	Labuissière		6.04	6.45	7.23			8.57		10.33	13.12		15.25		
26	Solre-sur-Sambre		6.07	6.49	7.26			9.00		10.36	13.16		15.29		
28	Erquelines (Village)		6.11	6.53	7.30			9.04		10.40	13.20	14.21	15.33		
30	Erquelines	1.37	M	M	1160		8.12	9.04		10.40	13.20	14.21	15.37		
0	Erquelines	1.38	1150	1158	1160		8.13	—		M	M	M	M		
		1.43				7.18	8.18	—	10.03	1574	1172	14.22	1530		
2	Jeumont	2.26	5.45	6.22	6.42	7.42	8.40	—	10.20	10.46	13.08	14.52	15.57		
	Recquignies		5.50	6.27	6.48					10.51	13.13		16.00		
	Les Bons Pères...		5.53	6.30	6.52					10.54	13.16		16.00		
12	Maubeuge	2.37	5.57	6.34	6.57		8.51	—	10.32	10.58	13.20	15.03	16.05		
	Aulnoye..... A	2.51	—	—	—		9.11	—	10.46	—	—	15.16	—		
	St-Quentin..... A	4.08	—	—	—	8.40	10.19	—	11.25	—	—	16.20	—		
	Paris (Nord) A	6.30	—	—	—	10.30	12.10	—	13.00	—	—	18.06	—		

Lijn 130A : Charleroi-sud - Erquelinnes



Uittreksels uit de reisgidsen voor de lijn 130A > 03-06-1984

NUMERO DU TABLEAU TABELNUMMER		130A													DATE D'APPLICATION DATUM VAN TOEPASSING	
		(1)						(1)						(1)	(1)	
Numéro du train / Treinnummer		E 242	E 234	E 8153	E 8154	E 3756	E 330	E 8155	E 8156	E 430	E 8157	E 8158	E 240	E 8158	E 232	
Caractéristique / Kenletter		R	R	N67	R	N67	R	N67	R	R	N67	R	R	R	R	
Hor. Type Uurr.		SNCFI 850	SNCFI 850	AM 130	AM 130	22/200	16/850	AM 130	AM 130	18/850	AM 130	AM 130	16/850	AM 130	16/850	
Pér. circ. / Rijperiode													WIN		ETE	
Origine/Herkomst		KOLN 2337	KOLN 318				FL 700			KOLN 715			KOLN 813		KOLN 821	
0,0	CHARLEROI-SUD	7090	↓ 2 34 36 (1m)	↓ 6 11 13	6 20	7 10	7 39	↓ 8 10 13	8 16	9 10	↓ 10 09 11	10 17	11 10	↓ 11 12 15 (1m)	11 18	↓ 11 31 34 (1m)
2,0	La Villette	7010	"	"	6 23	7 13	7 42	"	8 19	9 13	"	10 20	11 13	"	11 21	"
2,5	Y Sud (Charleroi)	160	P 2 40	P 6 17	P 6 24	P 7 14	P 7 43	P 8 17	P 8 20	P 9 14	P 10 15	P 10 21	P 11 14	P 11 19	P 11 22	P 11 35
4,1	Marchienne-Zone	6870	"	"	6 25	7 15	7 44	"	8 21	9 15	"	10 22	11 15	"	11 23	"
8,0	Landelies	6880	"	"	6 29	7 19	7 48	"	8 25	9 19	"	10 26	11 19	"	11 27	"
11,8	Hourpes	6890	"	"	6 33	7 23	7 52	"	8 29	9 23	"	10 30	11 23	"	11 31	"
14,9	Thuin	6900	"	"	6 36	7 26	7 55	"	8 32	9 26	"	10 33	11 26	"	11 34	"
16,9	Lobbès	6910	P 2 51	P 6 27	6 39 40	7 29 30	7 58 59	P 8 26	8 35 36	9 29 30	P 10 25	10 36 37	11 29 30	P 11 30	11 37 38	P 11 49
21,8	Fontaine-Valmont	6920	"	"	6 44	7 34	8 03	"	8 40	9 34	"	10 41	11 34	"	11 42	"
23,7	Laboussière	6930	"	"	6 47	7 37	8 06	"	8 43	9 37	"	10 44	11 37	"	11 45	"
25,7	Soire-sur-Sambre	6940	"	"	6 49	7 39	8 08	"	8 45	9 39	"	10 46	11 39	"	11 47	"
27,6	Erqueinnes-Village	6950	"	"	6 52	7 42	8 11 12	"	8 48	9 42	"	10 49	11 42	"	11 50	"
29,1	Erqueinnes	6860	< 3 00 02	P 6 34	6 54	7 44 45	8 14	P 8 35	8 50	9 44 45	P 10 32	10 51	11 44 45	P 11 38	11 52	P 11 58
29,4	R JEUMONT	1970	P 3 03	P 6 35		P 7 46		P 8 36		P 9 46	P 10 33		P 11 46	P 11 39		P 11 59
1,7	JEUMONT	1030	3 05 07	P 6 36		7 48		8 38 43		9 48	P 10 34		11 48	11 41 56		12 02 14
11,7	Maubeuge	1500	3 14 16	6 42 43				8 51 54						12 04 06		12 24 26
24,0	Aulnoye	1830	3 25 58					9 08 23						12 16 18		12 36 40
86,6	Saint-Quentin	1840	4 34 40					9 56 57		11 19 21				12 49 51		13 14 15
156,1	Compiègne	1750	5 32 34					10 34 35								
239,6	PARIS-NORD	1620	6 25	8 38				11 18		12 35				14 42		14 34
Destination / Bestemming																

Dernière modification 12-03-84 Laatste wijziging

L.S.V. - Actueel

Het kolenspoor :

De ontwikkelingen :

Het "Kolenspoor" heeft zich vanuit de administratieve fase naar de effectieve fase ontwikkeld en – ondanks het feit dat op het terrein de resultaten nog niet echt duidelijk zijn - werden er al uitgebreide stappen gezet in deze richting. De effectieve werkzaamheden worden onder de verschillende onderdelen besproken. Op administratief vlak zijn er echter twee belangrijke ontwikkelingen :

-begin juli wordt de nieuwe vzw "Kolenspoor" opgericht : hierin zijn de drie gemeentes (Genk, As en Maasmechelen) samen met de L.S.V. verenigd. Deze verenging heeft als hoofddoel de nodige subsidies aan te vragen en het opstarten van de werkzaamheden. Een eerste subsidieaanvraag is trouwens al ingediend: hierin wordt vanaf september een projectmanager aangeworven die de werken en studies moet coördineren. Verder zijn er de nodige gelden voorzien voor de opstart en een bijkomende studie.

- verder zijn er de onderhandelingen met de verschillende instanties in Limburg en Vlaanderen en ook met de N.M.B.S. om vanaf het einde van het jaar de nodige concessies en vergunningen te verkrijgen.

Werkgroep lijn:

Het grootste werk – namelijk het weggakken van de weelderige begroeiing – is begin mei afgesloten en de drie werkgroepen van de verschillende tewerkstellingscomités hebben deze klus binnen de gestelde termijn afgehandeld. Tijdens de eerste helft van mei werden de takken dan ofwel naar de loskoer te As gebracht, of – voor het baanvak As – Eisden ter plaatse verhakseld. De hakselaar werd hiervoor op een platte wagen geplaatst en dagelijks door de diesellocomotief ABR naar de lijn gebracht.

Op dinsdag 26 mei werd de lijn dan – door toedoen van het NMBS-meetrijuig – volledig opgemeten en in dezelfde periode werd de lijn ook verder geïnspecteerd. Het is trouwens de eerste keer dat een meetrijtuig op een privé-lijn ingezet wordt. Deze metingen zullen ook bij de andere museumlijnen doorgevoerd worden en moeten dan leiden tot een overdracht van deze lijnen naar het Vlaams gewest. De voorlopige resultaten waren midden juni bekend: het behelst in feite het regelen van de voegen over de ganse lengte, het opnieuw richten van het spoor en het opheffen van enkele lokale verzakkingen. Verder dient ongeveer 1 dwarsligger op 5 preventief vervangen te worden. Het herstellen van de lijn zelf zal ongeveer 30 000 000 BEF bedragen: 15 miljoen voor de dwarsliggers en hetzelfde bedrag voor de regelingen.

Anderzijds moet ook de signalisatie aan de overwegen opnieuw aangepast worden: op drie overwegen moeten op middellange termijn de slagbomen opnieuw geïnstalleerd worden en er moet een oplossing gevonden

worden voor de bediening van de overwegen vanop afstand (door de trein zelf). Deze veranderingen kunnen echter ook nog in een tweede fase doorgevoerd worden.

Verder wordt thans op vraag van Maasmechelen onderzocht of het mogelijk is om een rechtstreekse verbinding aan te leggen tussen As en het mijnterrein. Op dit ogenblik zijn er concrete plannen om verschillende attracties (bv bouwmarkt, commercieel mode-dorp, ..) hier te bouwen en men vraagt hiervoor een spoor aansluiting. Het oorspronkelijk doel om de vroegere verbinding naar de mijn vanuit Eisdën-station aan te leggen behoudt alle aandacht, maar hier moet men kopmaken te Eisdën en de afstand wordt verlengd met ca. 5 km, de duurtijd van een rit met ca. 50 min. Daarom wordt een studie ondernomen om op volle lijn af te takken en langs de terrils het mijnterrein te bereiken. Dit traject is steeds in de plannen weerhouden maar men heeft het nooit aangelegd. Indien het praktisch en financieel mogelijk is zou dit baanvak in de loop van 1999 dan wel aangelegd worden. Dit baanvak heeft dan nog een ander voordeel: de helling naar As toe verloopt dan ook veel geleidelijker en men heeft een grotere aanloop om snelheid te verwerven. Hierdoor zijn er dan twee eindpunten: Eisdën-mijn in stoomtractie en Eisdën-station met een motorwagen.

Werkgroep emplacement :

Door het vele werk op de lijn, is het aanpassen van het emplacement thans verschoven. Wel werd het volledig opgemeten en werden de nodige – voorlopige – plannen voor de gebouwen opgesteld. Tijdens de eerste weken van mei werd het jonge hout op het ganse emplacement verwijderd en heeft men opnieuw een overzicht. Verder werd al het snoeihout begin juni volledig versnipperd en wordt dit hout na het bouwverlof afgevoerd.

De eigenlijke werken aan het emplacement zullen waarschijnlijk in de loop van augustus beginnen: een groep bosbeheer zal op dat ogenblik het emplacement grondig aanpakken en – naast de onkruidbestrijding – wordt ook al gezorgd voor de eerste effectieve aanplantingen en de aanleg van de paden. Gelijkijdig zullen een aantal grondwerken uitgevoerd worden door de gemeente As, zodat in een twee fase de werken aan de gebouwen kunnen doorgevoerd worden. Anderzijds wordt ook tussen spoor 4 en 6 het decauvillespoor aangelegd, zodat dit kan dienen als dienstspoor tijdens de werkzaamheden.

Werkgroep gebouwen - het station ::

Ook bij het station beginnen de administratieve problemen opgelost te raken : de NMBS heeft de verkoop aan de gemeente As toegezegd en er werden de nodige sommen voor de aankoop en de restauratie in de begroting ingeschreven. Waarschijnlijk zal de aankoop in september een feit zijn en kunnen de restauratiewerken ingeleid worden.

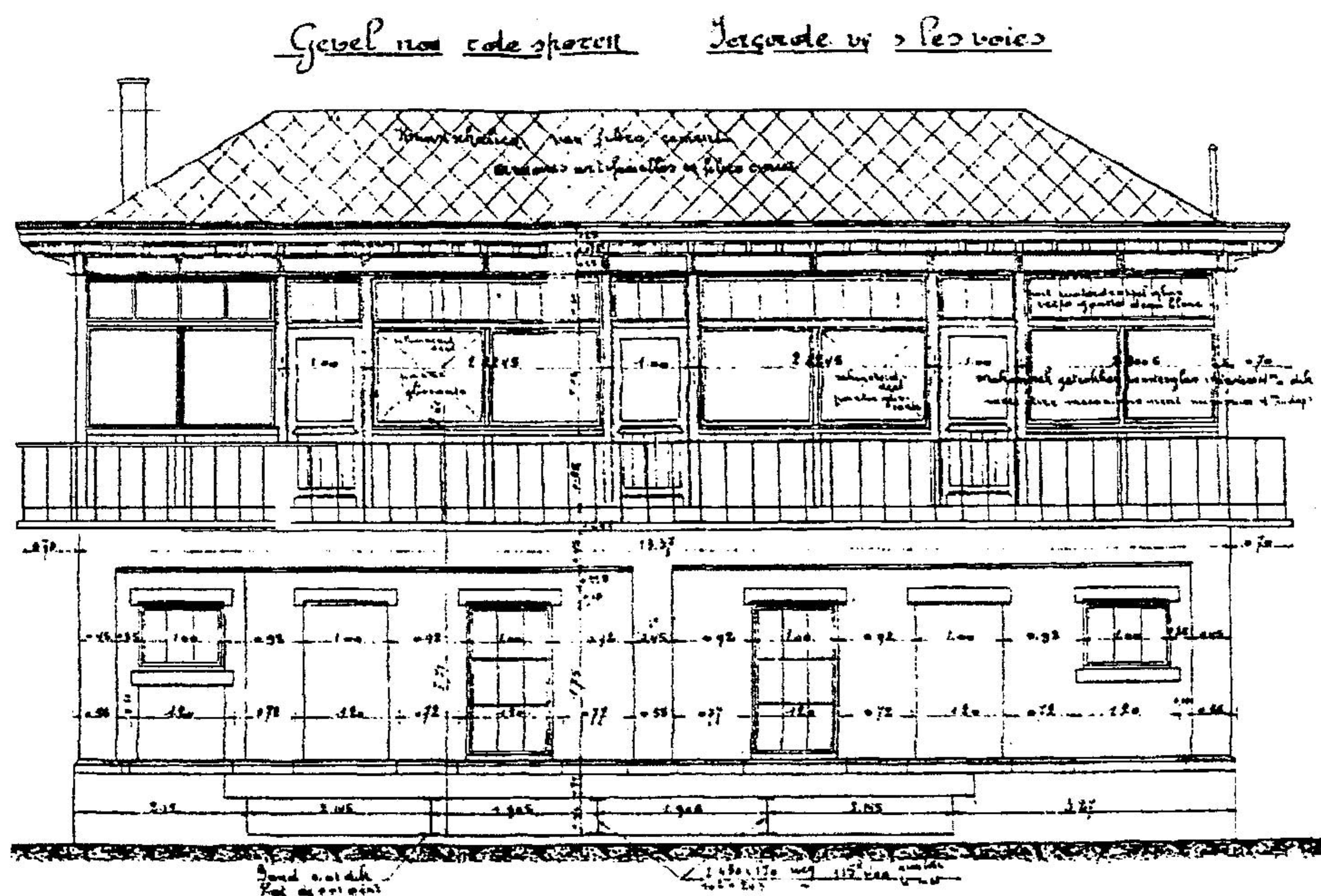
In tegenstelling met het eerste dossier, wordt thans de restauratie verruimd tot het grootste gedeelte van het emplacement en hierin zijn de volgende werken gepland :

- * stationsgebouw :
 - algemene restauratie
 - vernieuwen van deuren en vensters
 - vernieuwen van dak
 - afbreken van seinpost en toiletten en terugbrengen in vroegere toestand
 - bijbouwen van de vleugel kant Waterschei
 - heropbouw van vroegere houten luifel
- * interieur station :
 - inrichten van wachtzaal en lokettenzaal
 - inrichten van woning van stationschef in oorspronkelijke toestand
 - inrichten van een infokantoor voor toerisme en fietsenverhuur
- reconstructie van oorspronkelijke toiletgebouw met inrichting
- heraanleg van perrons en toegangswegen
- heraanleg van (houten) omheiningen en sierperken
- herstellen en aanpassen van de loskoer

- herstellen van schuilkelder en toegang
- functioneel maken van de bestaande seinen
- aanpassen van de omgeving

reconstructie seinhuis :

In de eerste subsidieaanvraag zit – naast de werkplaats, ook nog de reconstructie van het oorspronkelijke seinhuis. In 1926 werd hier trouwens een standaard-Saxby-seinhuis opgericht, dit werd omstreeks 1980 gesloopt. Thans is het de bedoeling dit semi-functioneel – te reconstrueren.



Dit seinhuis wordt volgens de huidige planning opgericht langs de straat en langs spoor 2 (de oorspronkelijke plaats is door het verleggen van de weg niet meer beschikbaar). Het zal een oppervlakte hebben van ca. 15 m op 5 m en zal de volgende functies hebben :

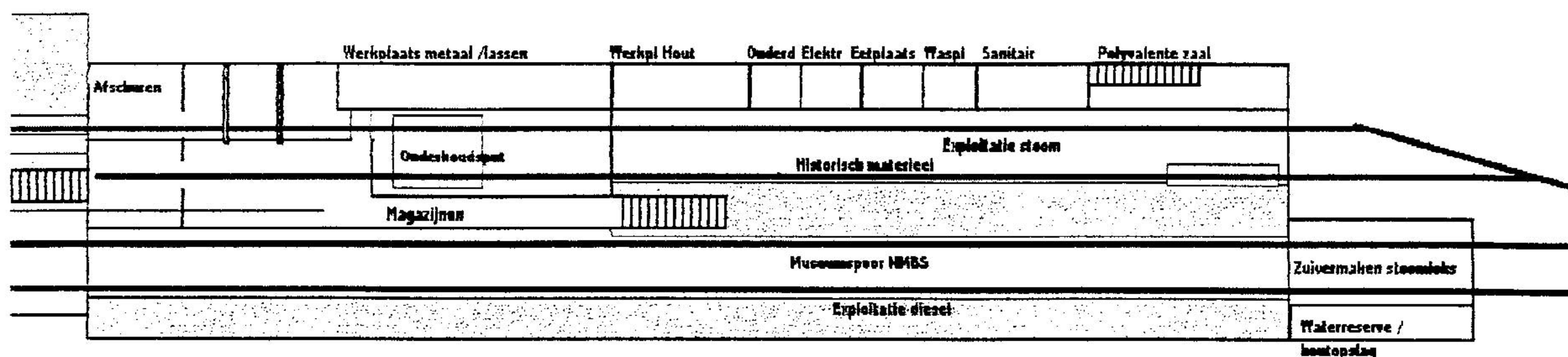
- gelijkvloers :
 - tentoonstelling aangaande de seingeving (kleinere onderdelen)
 - opstelling seinpost type Siemens (afkomstig uit Winterslag blok 13)
 - communicatie bij de spoorwegen
- eerste verdieping :
 - opstelling seinpost type Saxby (afkomstig van Winterslag blok 12)
 - bedieningselementen voor de seinen
 - nabootsing van seinzaal met plaats voor dispatching Kolenspoor

De werken aan deze seinpost zullen waarschijnlijk in augustus 1999 starten en zullen ongeveer 200 werkdagen duren, de inrichting en het opstellen van de seinposten daarenyegen zal in eigen beheer doorgevoerd worden. Hierdoor is de openstelling voorzien in de loop van 2000.

Werkplaats - afstelloods :

Eerste belangrijke bouwactiviteit zal waarschijnlijk de constructie van deze werkplaats / afstelloods worden. Dit is nodig daar men al in 1998 hoopt te starten met een permanente leerwerkplaats te As en hiervoor dient een overdekte arbeidsplaats gecreëerd te worden. De eigenlijke loods wordt in de eerste fase opgebouwd als een plaatstalen loods met afmetingen van ca. 150 m op 25 m. Deze loods zal de vier sporen overspannen en wordt opgericht aan het einde van het emplacement – aan de verbindingsswissels kant Waterschei.

In een tweede fase wordt deze loods – kant doorgaand spoor – voorzien van een zijgevel en twee kopgevels uit baksteen in een type dat gebruikelijk was bij de N.M.B.S. De onderstaande figuur geeft een overzicht van deze werkplaats :



De afstelloods bestaat uit volgende onderdelen :

- één afstelspoor voor exploitatiematerieel stoom (spoor 3 – 150 m)
- één museumspoor voor het reserve-materieel en het museummaterieel (spoor 4 – 150 m)
- één afstelspoor voor het historisch materieel (spoor 5 – 75 m)
- één afstelspoor voor het exploitatiematerieel diesel (spoor 6 – 75 m)
- twee werkplaatssporen met een lengte van 75 m elk.

Verder zijn er nog verschillende dienstruimte en plaatsen voor vaste tentoonstellingen: aan de noordzijde (kant vierbaansweg) hebben we op het gelijkvloers de diverse werkhuizen (metaal, lassen, hout, fijnmechanische technieken), maar ook het sanitaire gedeelte, de administratieve ruimtes en een leslokaal. Op de eerste verdieping wordt een tentoonstellingsruimte aangaande de werking van het tractiematerieel.

Boven de werkplaats zelf – op een hoogte van ca. 4 m – wordt een gaanpad aangelegd: hier kunnen de bezoekers ongestoord en zonder de nadelen van een werkplaats, de restauratiewerken bekijken en een inzicht krijgen over deze werken. Hier wordt ook een tentoonstelling ingericht dat een beter beeld geeft over deze werken.

In een later stadium – na de bouw van de muur kant hoofdspoor – kunnen in deze zijlokalen diverse kleinere tentoonstellingen ingericht worden en kan hier een documentatiecentrum geopend worden.. Voor de loods komt nog een open loods: hierin kunnen de stoomlocomotieven zowel opgestookt worden alsook na de rit zuiver gemaakt worden (smeren, rookkast zuiver maken, rooster), zodat dit niet in de loods zelf moet gebeuren. In een latere fase wordt de loods kant station verder uitgebreid met een half open loods als effectieve museumloods.

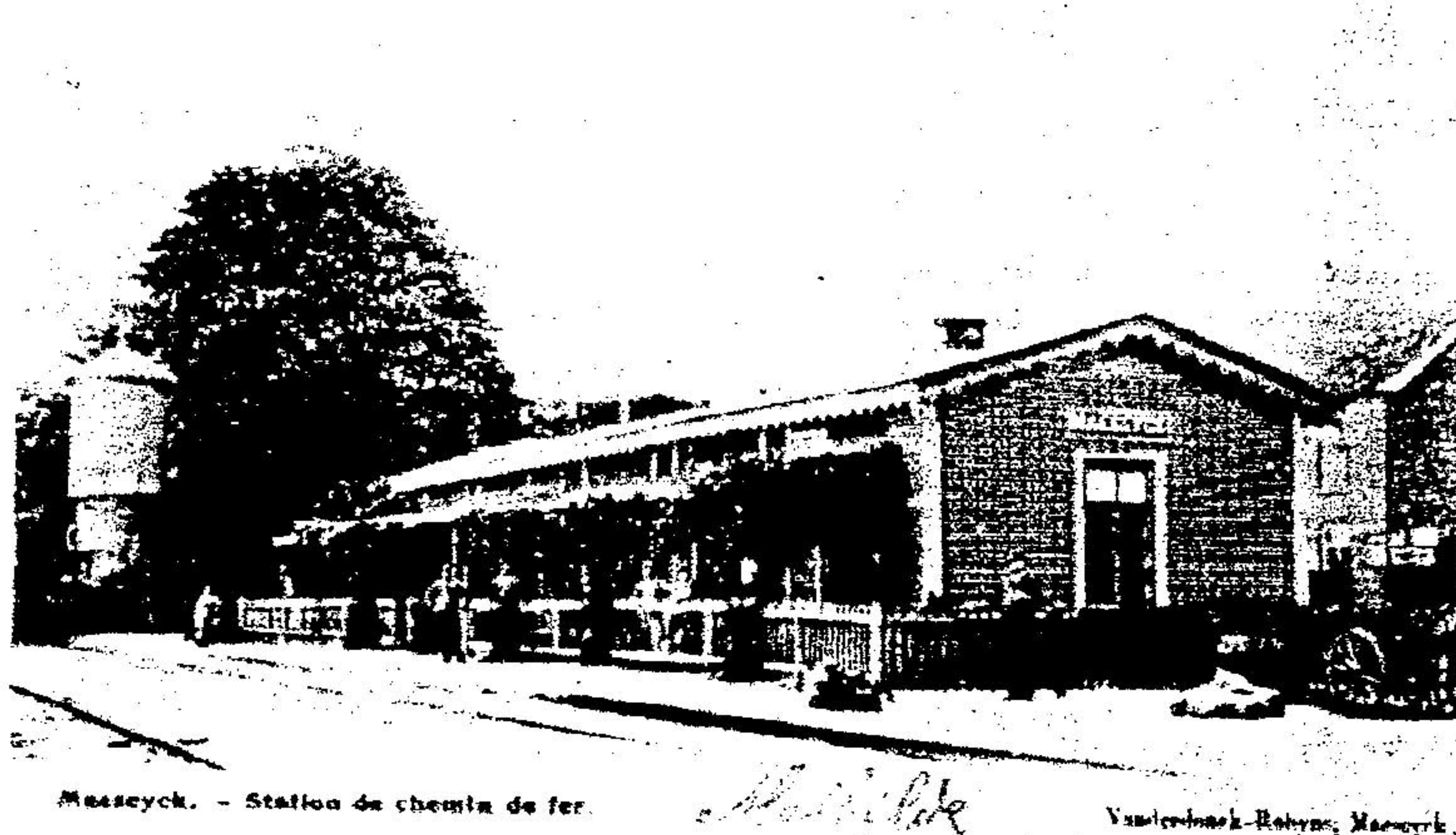
De eigenlijke werkplaats wordt voorzien van de nodige onderhoudsputten, een gesloten ruimte voor het afschuren en ontroesten van het materieel, de vijzels voor het lichten en een eenvoudige loopkat. Ook zijn er ruimtes voorzien voor de stockage van onderdelen en de nodige werkposten. In de werkplaats komen oudere werktuigen om zo een beeld te geven over een werkplaats uit de jaren vijftig.

Ontvangstgebouw :

Derde bouwwerk – dat echter in eigen beheer zal moeten gebouwd worden – is het ontvangstgebouw. Dit wordt gebouwd aan de noordzijde en in een latere fase zal tussen dit gebouw en de vierbaansweg de hoofdparking aangelegd worden. Dit ontvangstgebouw zal dezelfde stijl krijgen als het oorspronkelijke station van Maaseik, namelijk een eenvoudig bakstenen gebouw, met houten tussenbalken, een vrij plat dak en een luifel over de ganse lengte van het gevel kant sporen.

Het gebouw – met een oppervlakte van ca. 40 m op 7 m zal de volgende onderdelen bevatten :

- een wachtzaal met loketten voor de verkoop van ticketten
- een sanitair gedeelte
- een boeken- en souvenirwinkel met uitgebouwde kiosk
- de kantine met dienstgedeelte



Maaseyck. – Station de chemin de fer.

Vandendreek-Rohyng, Maaseyck.

Werkgroep materieel :

Tijdens de vorige maanden is hier de grootste vooruitgang geboekt, zowel qua werkzaamheden, maar vooral door de aankomst van bijkomend materieel. In het vorige tijdschrift werd reeds ingegaan op het noodzakelijke bijkomende materieel. Door diverse bezoeken ter plaatse is dit reeds verder geconcretiseerd.

Aankopen

Diesel locomotief Gmeinder:

Voor de baanwerken zochten we een krachtige locomotief, die ook op de NMBS sporen kon rijden. Navraag bij de NMBS had tot gevolg dat enkel de reeks 92 ter beschikking stond tegen een te hoge prijs. Bij opzoeken hadden we het geluk aan onze zijde: het sloopbedrijf Moermans BV te Maasmechelen en Geleen had juist een aantal locomotieven type Köf aangekocht voor sloping en na enkele onderhandelingen wilde deze firma wel één van de locomotieven schenken.

Bij aankomst in de loop van juni, viel de keuze op een type Köf III, type 332. Deze locomotief was nog in voortreffelijke toestand en startklaar. De overbrenging werd snel geregeld en de machine kwam – drie dagen na de schenking – op 19 juni jl. te As aan. Na enkele aanpassingswerken kon de locomotief dadelijk gebruikt worden voor de rangeringen.

De locomotief werd in 1960 gebouwd door de firma Gmeinder en verzorgde bij de DB vooral stationsrangeringen te Düsseldorf en Krefeld. De machine bezit een achtcilinder dieselmotor van de firma MWM (Motorenwerke Mannheim) en wordt aangedreven door middel van een dubbele ketting. In het totaal werden er 416 dergelijke machines gebouwd, die echter in hun aandrijving van elkaar verschilden. Vanaf 1995 worden ze – samen met hun oudere zusters – in grote aantallen buiten dienst gesteld, dit door het feit dat vele stationsrangeringen – ook in Duitsland wegvallen.

De algemene kenmerken van deze machine kan men afleiden uit de tabel op de volgende bladzijde.

Herkomst :	DB	Motortype	MWM RHS 518A
Nummer	332 111-4	Aantal cilinders	8 in lijn
Bouwjaar	1970	Vermogen :	176 kW
Geschonken door	Moermans BV Maasmûechelen	Traagloopsnelheid	600 omw/min
Op datum	17-06-98	Max. toerental	1600 omw/min
Aankomst As :	19-06-98	Koeling	waterkoeling
Nummer LSV	88	Overbrenging	Voith (hydraulisch Dubbele ketting
Remming :	Westinghouse	Massa ritvaardig	24 200 kg
Automatische rem	Remkraan Fv1	Snelheid	45 km/h
Rechtstreekse rem	Remkraan Fd 1		
Lengte :	7 830 mm		
Radstand	2 800 mm		

Aankopen

Diesel locomotieven Fauvet-Girel

Tijdens de zoektocht naar diesellocs werd er opnieuw contact gelegd met Tessenderlo-Chemie en praktisch parallel werd vernomen dat de beide oudere locomotieven type Fauvet-Girel sinds eind vorig jaar afgesteld stonden en de eerste contacten wilde ook Tessenderlo-Chemie één locomotief aan de L.S.V. schenken. Daar beide locomotieven nog in goede staat zijn en daar de vraagprijs voor de tweede zeer goed meeviel, werd besloten om beide locomotieven dan toch in het bestand op te nemen.

De locomotieven – Elie en Henrie - werden resp. in 1958 en 1960 gebouwd door de Franse firma te Arras en dadelijk aan Tessenderlo geleverd. Hier vervingen ze gedeeltelijk de stoomlocomotieven. Het zijn tweeassige diesel-elektrische machines uitgerust met een Poyaud-dieselmotor met turbo-generator. Deze motor drijft een dynamo aan die op zijn beurt de tractie-motoren van stroom voorziet.

Gedurende bijna 40 jaar waren de beide locomotieven de draaischijf van het vervoer, in de eindjaren zeventig werden twee Cockerill-diesels aangekocht en konden de stoomlocomotieven afgesteld worden en even later aan de TTZ verkocht. Deze beide locomotieven verzekerden het vervoer tussen de beide vestigingen te Tessenderlo en Ham, de Fauvet-Girel werden op dat ogenblik enkel binnen het bedrijf te Tessenderlo gebruikt. Pas met de aankoop van een derde Cockerill-diesel in 1997 bij de CFI te Vilvoorde, werden de beide oudere locomotieven afgesteld. Hieronder de gegevens :

Herkomst :	Tessenderlo-chemie	Motortype	Poyaud 6 PDT
Nummer	Elie – Henry	Aantal cilinders	6 in lijn
Bouwjaar	1958 – 1960	Vermogen :	125 kW
Geschonken door	Tessenderlo-Chemie	Traagloopsnelheid	750 omw/min
Op datum	22-07-1998	Max. toerental	1 500 omw/min
Aankomst As :	08-1998	Koeling	Waterkoeling
Nummer LSV	86 – 87	Overbrenging	Dynamo
Remming :		Tractiemotor	
Automatische rem	--	Massa ritvaardig	37 000 kg
Rechtstreekse rem	Oerlikon	Snelheid	25 km/h
Lengte :			
Radstand			

Deze locomotieven zijn geïmmatriculeerd bij de NMBS en kunnen dan ook in eerste instantie gebruikt worden voor de werktreinen op de baan. Enige nadeel is dat ze niet uitgerust zijn met een doorgaande rem en dat deze wel dringen moet ingebouwd worden.

Hieronder een overzichtstekening van deze locomotieven, waarbij wel gezegd moet worden dat één locomotief uitgerust met een grote stuurpost, waardoor de rangeerbrug achteraan wegvalt.

Aankopen Rijtuigen

In het vorige nummer werd al ingegaan op de aankoop van een aantal rijtuigen en na een bezoek aan de afstelplaats te Aalst, werd de beslissing genomen om een optie te nemen op de volgende rijtuigen. Dit materieel zal met de eerste subsidievraag aangekocht worden, zoals te verwachten mogen we ze tegen het einde van het jaar te As verwachten.

- K3 – rijtuigen :

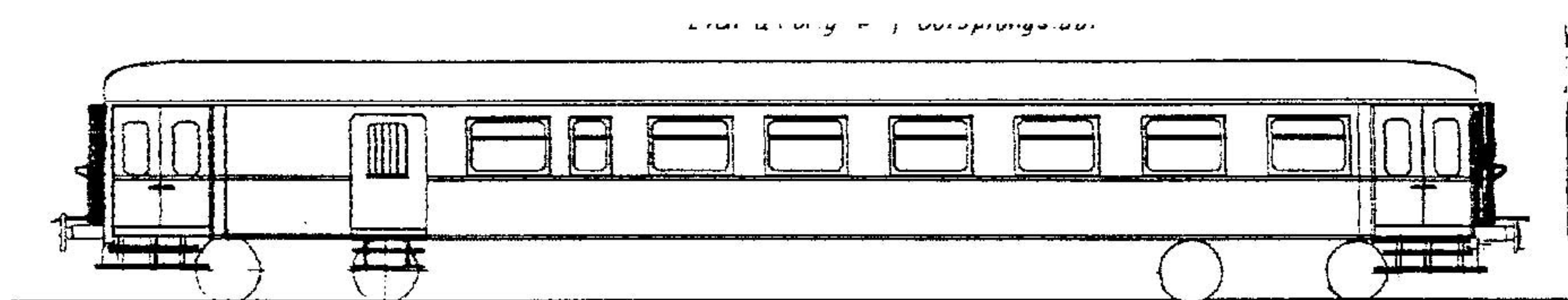
Deze rijtuigen zullen – samen met de twee reeds beschikbare K1-rijtuigen – een eerste homogeen stel gaan vormen bij de exploitatie. Bij onderzoek ter plaatse werd er een optie genomen op drie rijtuigen waarvan zowel het uiterlijk als technisch nog vrij goed waren. Het betreft de rijtuigen :

22 403	CW Mechelen	31-12-1956	ex 23 366
22 472	CW Mechelen	20-11-1957	ex 23 436
22 499	CW Mechelen	21-03-1958	ex 23 463

- K1 – rijtuig met bagage-afdeling.

Bij de afgestelde rijtuigen stond nog een K1-rijtuig met bagage-afdeling. In de loop van 1952/1953 bouwde de N.M.B.S. 15 gemengde eerste/tweede klasse-rijtuigen type a2b7 om tot rijtuigen met bagageafdeling. Hiervoor werden 3 tweede klasse afdeling verwijderd en werden de wanden gesloten en voorzien van een schuifdeur. Ze kregen de nummers 28 901 tot 28 915. Eén van deze rijtuigen – het nr 28 908 gebouwd door Baume & Marpent in 1934 - stond nog afgesteld te Aalst, wel werd het interieur volledig verwijderd. Door de gunstige prijs werd dan toch beslist om dit rijtuig aan te kopen.

In eerste instantie zal dit rijtuig dienen als stockage-plaats voor diverse onderdelen en als kleine werkplaats. In een volgende fase wordt het dan omgebouwd, of als salonrijtuig voor de exploitatie, of als rijtuig met polyvalente zaal voor groepen of schoolklassen. In elk geval wordt het vanaf 2002 in de exploitatie gebruikt.



- M3 – rijtuig met bagage-afdeling

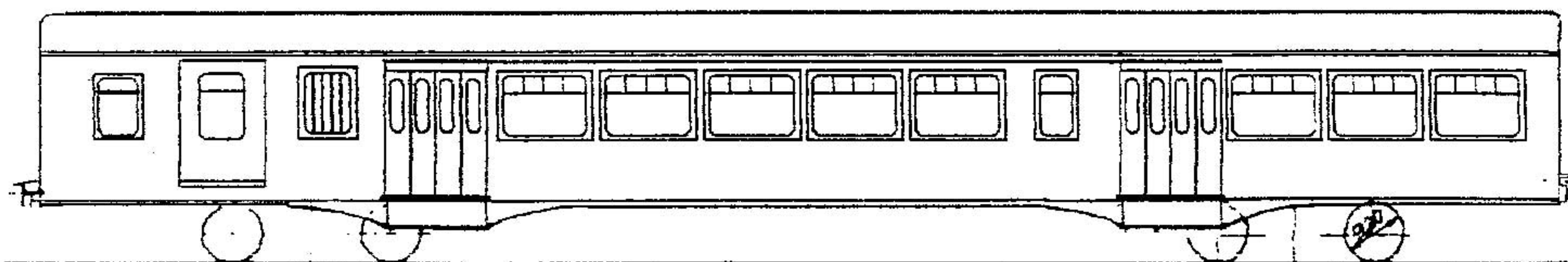
Samen met de gewone tweede klasse rijtuigen, werden er 10 opmerkelijke rijtuigen gebouwd, nl. rijtuigen met 6 eerste klasse en 3 tweede klasse compartiment, maar ook uitgerust met een bagage-afdeling. Deze werden alle in 1961 gebouwd door de CW Mechelen. Al deze rijtuigen verzekerden de stoptreindiensten in Oost- en West-Vlaanderen. Door het feit dat ze van de gewone M2-rijtuigen afweken werd er beslist ze bij de levering van de overgenomen K4-rijtuigen vervoroegd buiten dienst te stellen. De 36 tweede klasse rijtuigen werden verkocht aan privé-maatschappijen in Italië, de ABD-rijtuigen bleven in ons land achter en door de goede conditie werd beslist om rijtuig 40 006 aan te kopen.

Dit rijtuig zal omgevormd worden voor het vervoer van groepen fietstoeristen en kan dan zowel in de dagelijkse exploitatie, maar ook bij de motorwagens gebruikt worden bij aankomst van grotere groepen.

40 006

CW Mechelen

18-04-1961



Hernummeringen :

Door de (toekomstige) uitbreiding van het materieelpark, voldoet de huidige nummering van het normaalspoormaterieel niet meer en moest er gezocht worden naar een nieuwe indeling, waarbij zoveel mogelijk de kenmerken van de locomotieven centraal staan. Naast de eigen nummering (die op alle niet historische locomotieven aangebracht wordt, is er nog een tweede nummering, nl. de historische voor de N.M.B.S.-locomotieven en reconstructies. De nummering ziet er als volgt uit :

0	Stoomlocomotieven tweessig	1 – 9	1 2 3 4 9	Cockerill Haine-St-Pierre La Hestre Cockerill La Biesme	<i>Nestor</i> <i>Simone</i> <i>Jojo</i>
1	Stoomlocomotieven drieassig	10 – 19	10	La Meuse	<i>Bebert</i>
2	Stoomlocomotieven vierassig	20 – 29			
3	Stoomlocomotieven vijfassig	30 – 39			
4	Dieselmotorwagens	40 – 49	46	Raghenon	<i>554.14</i>
5	Zware lijndiesellocomotieven	50 – 59			
6	Vierassige diesellocomotieven	60 – 69	67	Montmirail	<i>Power</i>
7	Drieassige diesellocomotieven	70 – 84	79	Franco-Belge	<i>Patience</i>
8/9	Tweeassige diesellocomotieven	85 – 99	86 87 88 90 95 99	Fauvet-Girel Fauvet-Girel Gmeinder Cockerill Moës Deutz	<i>Elie</i> <i>Henry</i> <i>Caprice</i> <i>230.011</i>
10	Tweeassige lokaaltreinrijtuigen				
11	Tweeassige rijtuigen		111	X-rijtuig	<i>27 340</i>
12	Drieassige lokaaltreinrijtuigen				
14	Vierassige-rijtuigen type L		141 142 143	Anglo-Fr-B Anglo-Fr-B Godarville	<i>33 158</i> <i>33 182</i> <i>34 315</i>
15	Vierassige rijtuigen type K		151 152 153 154 155 156	Baume-Marp AM Nivelles CW Mechelen CW Mechelen CW Mechelen Baume & Marp	<i>22 034</i> <i>42 202</i> <i>22 403</i> <i>22 472</i> <i>22 499</i> <i>28 908</i>

16	Vierassige rijtuigen type R		161 162 163	CW Mechelen CW Mechelen CW Mechelen	63 961 63 693 66 00'
17	Vierassige rijtuige type M		171	CW Mechelen	40 006
20	Platte wagens		201 202	Schutwagen Sproeiwagen	
21	Open goederenwagens				
22	Zelflossers				
25	Gesloten goederenwagens		251	Ferry-boatw	
27	Kraanwagens		271	Kraanwagen	A 362/88
28	Ketelwagens		281	Ketelwagen	93 518
29	Pakwagens		291	Pakwagen	16 174
30	Bovenleidingswagen		308	ES 200	ES 308
35	Trekkers		351	Trekker type 5	5.11

Restauraties :

Door de werken aan de lijn, werd het uitbouwen van een leerwerkplaats voor langdurig werklozen uitgesteld tot het einde van het jaar. Op dat ogenblik zouden een 12-tal mensen een opleiding krijgen bij het Kolenspoor, eerst vooral bij de voorbereidende werken (afschuren, ontroesten, demontage, ...), maar in een tweede fase zouden dan ook effectieve cursussen gegeven worden (lassen, schilderen, stoffeerder, houtbewerking, bouw, ...). Deze leerwerkplaats zou als proef gedurende drie jaar fungeren, maar zou eventueel een definitief karakter kunnen krijgen. Op dit ogenblik worden de restauraties echter verder uitgevoerd door de kleine groep vrijwilligers.

Stoomlocomotief nr 4 "Jojo"

Deze stoomlocomotief werd terug in orde gezet voor het nieuwe ritseizoen, waarbij o.a. twee waterpijpen moesten vervangen worden.

Stoomlocomotief 10 "Bebert"

Voor deze locomotief werd een offerte gevraagd voor de bouw van een nieuwe ketel; dit gebeurde bij de Waalse firma Brouhon te Awans. Daar de prijs vrij gunstig was, wordt nu een dossier opgesteld voor aanvraag van subsidies. Als alles goed verloopt kan de bouw in het late najaar van start gaan. Hiervoor moeten echter nog verschillende werkzaamheden aan de locomotief uitgevoerd worden, de ganse ketel – samen met het machinistenhuis – moet ontmanteld worden en de ketel moet dan opgestuurd worden naar de firma. De bouwtijd voor de nieuwe ketel bedraagt ongeveer 9 maanden.

Ondertussen moet het volledige loopwerk van de locomotief nagezien en hersteld worden, moet de smering aangepast worden en moeten de cilinders bijgewerkt worden. Verder zijn er ook tal van verbeteringen aan te brengen bij de remming en de stoomverdeling. Grootste – en duurste – werk is echter de vervanging van beide watertenders.

Nochtans zien de vooruitzichten er goed uit en zou deze machine vanaf 2001 – als eerste in België – met een nieuwe ketel de uitbating hervatten.

Diesellocomotief 79 "Patience"

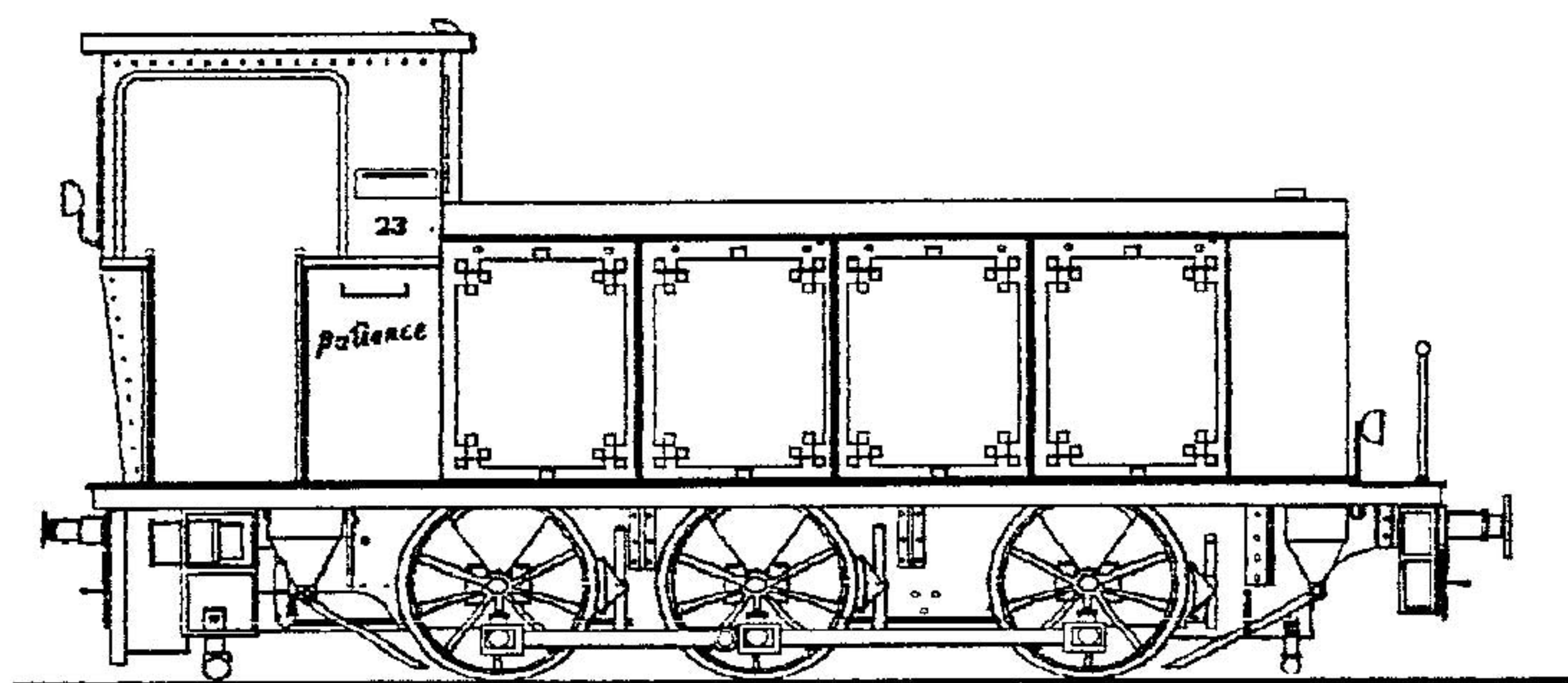
Om het ritseizoen optimaal te kunnen starten (nadat gezien werd dat de Cockerill 230.011 niet op tijd gereed zou komen) werd deze locomotief in recordtempo gereactiveerd. Deze machine was in de loop van 1985

al ritvaardig gemaakt en uiterlijk gerestaureerd, maar door tal van nieuwe defecten werd de machine na een jaar dienst voorlopig op non actief geplaatst. Nochtans werd het nodige onderhoud steeds doorgevoerd en konden enkele gebreken al sindsdien opgelost worden.

Nu werd er echter beslist om deze opmerkelijke machine vanaf dit ritseizoen voor de demonstratieritten en de rangeringen te gebruiken en werd de nodige tijd hiervoor uitgetrokken. Ondertussen zijn de volgende werken uitgevoerd :

- vervangen van de dichtingen van de zuigers voor de keerkoppeling
- nazicht van de remkranen en reminstallatie
- vervangen van enkele glijlagers van de koppelstangen
- nazicht van de aslagers (door herhaalde heetlopers)
- nazicht van de vering (één veer moet nog vervangen worden)
- vervangen van alle stelblokken voor de lagers

Door deze werken is er opnieuw een unieke (omgebouwde stoomlocomotief) aan het actieve patrimonium toegevoegd en is er een bijkomend overzicht bij de tractiemiddelen.



Dieselmotorwagen 554.14

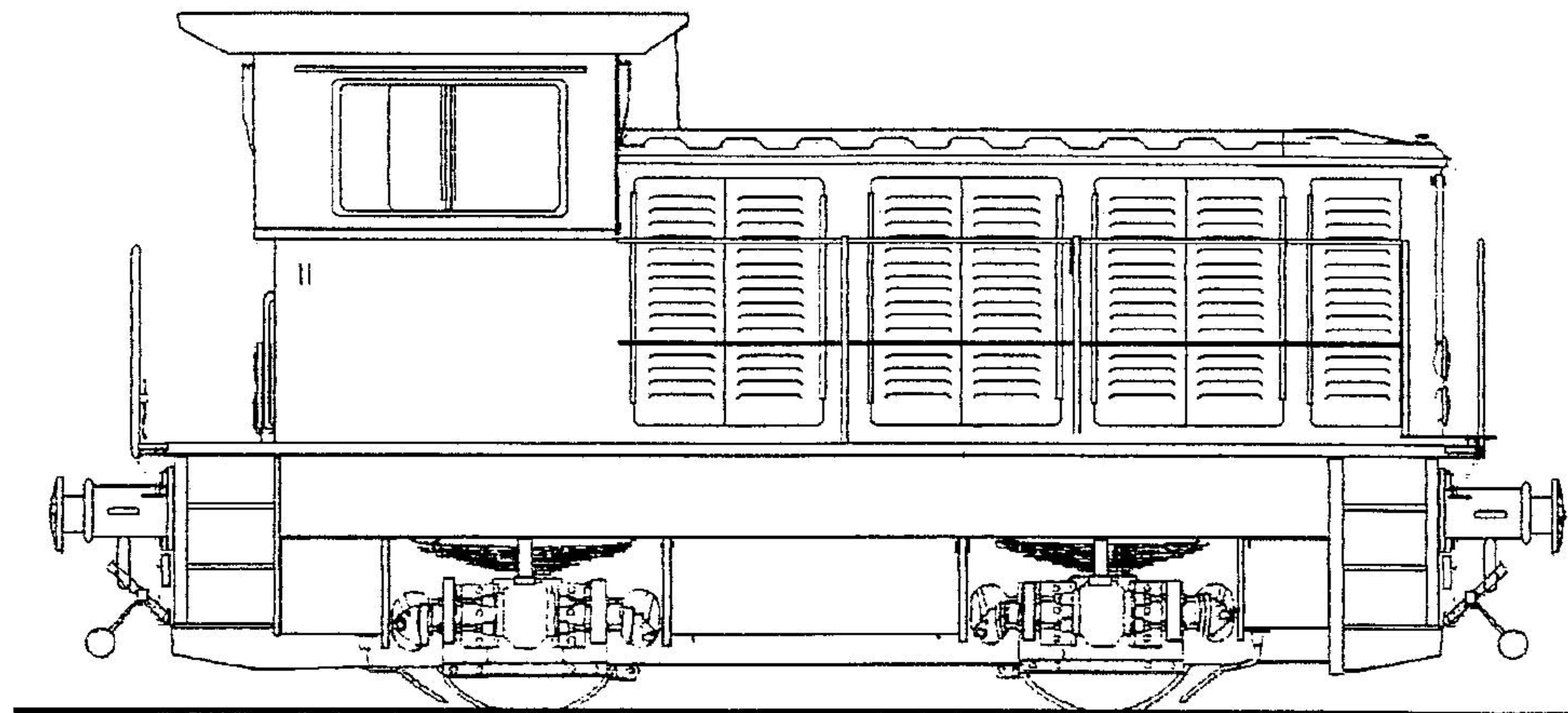
Ook bij deze motorwagen gaat de restauratie en heropbouw gestaag (maar traag) door, de volledige kast is nu behandeld tegen de roestvorming en de kopvensters zijn volledig afgedicht. De motorwagen staat thans gedeeltelijk terug in zijn oorspronkelijke kleuren. Anderzijds werd ook de stuurpost I volledig vernieuwd en gerestaureerd en worden op dit ogenblik de elektrische aansluitingen aangesloten. Door deze ingrepen kan de motorwagen nog gedurende dit seizoen terug ritvaardig gemaakt worden en kan ze ingezet worden bij de eerste verkennende ritten naar Eisdien of Waterschei.

- K1 – rijruigen :

Als laatste onderdeel van het normaalspoormaterieel, werd de restauratie van het rijtuig 22 034 verder gezet. Tijdens de dagen met slecht weer werd de eerste afdeling volledig ontmanteld, werd de resterende asbest verwijderd en alle houten panelen van de vele lagen vernis bevrijd. Intussen zijn de wanden van deze afdeling terug opgebouwd en worden ze binnenkort behandeld met een nieuwe laag vernis.

Anderzijds werd ook de buitenzijde verder afgeschuurd en behandeld tegen de roest. Het is de bedoeling dat de buitenzijde en één afdeling afgewerkt wordt als voorbeeld voor de leerwerkprojecten van het najaar. Deze mensen zullen nadien de restauratie voltooien.

Overzichtstekening van de Fauvet-Girel locomotieven van Tessengerlo



Werkgroep Catering :

Enige nadelige zaak bevindt zich in deze groep : de onderhandelingen met twee brouwerijen zijn afgesprongen voor de inrichting van de kantinerijtuigen en het buffet. Hiervoor moet het werk nu – in een trager schema – in eigen beheer uitgevoerd worden, dit ondanks het feit dat het huidige (houten) buffetgebouw in september de plaats moet ruimen. Voorlopig voorziet de timing :

1998 : ombouw (in geringere omvang) van twee R-rijtuigen – één met de volledige buffetinrichting en een stand voor de boekenverkoop. Hiervoor is één rijtuig al volledig uitgeruimd en zijn de plannen voor de ombouw al opgemaakt. Het tweede rijtuig (tweede klasse) blijft in grote mate behouden, enkel worden er tussen de banken kleine, wegneembare tafels ingericht.

2000 : uitrusting van een rijtuig voor de gewone exploitatie. Naarmate van de financiële middelen zijn er twee mogelijkheden (die los van elkaar kunnen uitgevoerd worden).

- ombouw van het boven genoemde K1-rijtuig met bagageruimte tot rijdende kantine / salon door de inbouw van een buffetgedeelte in de uitgebroken compartimenten
- aankoop van een WL-rijtuig te Oostende en ombouw tot een restauratierijtuig voor gastronomische ritten. Een Limburgse hotelketen heeft hiervoor al beslangstelling getoond.

2001/2002 : bouw van het ontvangstgebouw met vaste kantine.

N.M.B.S.- Aktueel

Statistiek :

1. Leveringen :

Nummer	Bouwer	Onderhoudswerkpl.	Levering	In Dienst
479	BN Brugge	Hasselt		08/01/98
480	BN Brugge	Hasselt		19/01/98
481	BN Brugge	Hasselt		27/01/98
482	BN Brugge	Hasselt		04/02/98
483	BN Brugge	Hasselt		16/02/98
484	BN Brugge	Hasselt		23/03/98
485	BN Brugge	Hasselt		27/03/98
486	BN Brugge	Hasselt		03/04/98
487	BN Brugge	Hasselt		08/05/98
488	BN Brugge	Hasselt		24/04/98
489	BN Brugge	Hasselt		05/98
490	BN Brugge	Hasselt		08/05/98
501	BN Brugge	Hasselt		20/05/98
502	BN Brugge	Hasselt		22/05/98
503	BN Brugge	Hasselt		26/05/98
1301	Alsthom	Merelbeke		02/02/98
1302	Alsthom	Merelbeke		06/04/98
ES 508	Matisa	Kinkempois		01/03/98
ES 509	Matisa	Brugge		15/03/98

2. Stelplaatswijzigingen :

166 – 168	Merelbeke	Stockem	Alle 24/05/98
221 – 240	Merelbeke	St-Ghislain	
261 – 264	Kinkempois	St-Ghislain	
322 – 324	Stockem	Hasselt	
412 – 416	Kinkempois	Merelbeke	
628 – 640	Schaarbeek	St-Ghislain	
682 – 710	Schaarbeek	Kinkempois	
711 – 717	Hasselt	Kinkempois	
735 – 755	Oostende	Hasselt	
901 – 952	Hasselt	Schaarbeek	
1201 – 1212	Oostende	Merelbeke	
1901	Oostende	Merelbeke	

3. Schrappingen :

4503	Stockem	01/05/98	Schade draaistel
4507	Stockem	01/04/98	Botsing
5192	Hasselt	01/06/98	Botsing te Antw.

4. Terug in dienst :

9209	CW Salzannes	01/02/98	Reorganisatie
------	--------------	----------	---------------

Actuele berichten:***Reeks 00***

Bij de nieuwe zomerrgeling werden een 30-tal stellen van vooral de eerste reeksen – stelplaats St-Ghislain - voorlopig op non-actief gezet, dit wegens de reorganisatie en de levering van de nieuwe stellen. Deze stellen werden nog niet definitief afgevoerd, maar reserve gesteld voor een eventueel hergebruik tijdens de zware zomermaanden met de vele toeristische treinen en eventueel ook als versterkingsstel tijdens de inlooperperiode van de nieuwe dienstregeling. Dit kon door de aankomst van de stellen uit de latere reeksen naar de stelplaats van Mons. Naast St-Ghislain, zou ook het bestand van Stockem aangevuld worden met drie bijkomende stellen, dit voor de stoptreindiensten in het zuiden van de provincie.

Drie stellen – de 142 , 144 en 149 – werden wel definitief afgesteld bij de CW Mechelen. Deze stellen, die alle nog niet gemoderniseerd werden, werden uitgeweken bij de CIWL Oostende. Hier worden ze gedeeltelijk van hun asbest ontdaan en worden dan afgevoerd naar Italiaanse privé-maatschappijen. Hier zouden ze de oudere stellen gaan vervangen. Tijdens de volgende maanden zouden nogmaals een tiental stellen richting zuiden trekken.

Ondertussen zijn ook alle stellen van de reeks 00 hun grote revisie gepasseerd en zijn ze alle in de bordeau kleurstelling geschilderd.

Reeks 03 :

Bij deze reeks zijn er slechts enkele kleinere wijzigingen: het bestand van Hasselt en Merelbeke werd licht uitgebreid met stellen uit Stockem en Kinkempois. Vooral de Luikse stelplaats zag zijn bestand met 5 motorwagens afslanken, dit door het wegvallen van de diensten naar Maastricht, maar vooral door de vervanging van deze stellen op de Waalse as.

Reeks 04.4

Nog voor de nieuwe zomerregeling werden de laatste tweespanningsstellen van deze reeks afgeleverd en startte ook de levering van de eerste éénspanningsstellen reeks 05. Met ingang van 23 maart werd één treinpaar op de verbinding kust – Brussel Liège/ Hasselt-Genk door deze nieuwe stellen ingereden. Te Liège was er een aansluiting met een stel reeks 03 naar Maastricht, in de loop van april werd een tweede inzetdag door deze stellen gereden.

Met ingang van de zomerregeling kwamen de stellen van Hasselt volledig in dienst op de verbinding Hasselt – Brussel – Kust, maar gedurende de volgende maanden zullen ze dan weer vervangen worden door de nieuwe éénspanningsstellen die ook te Hasselt gestationeerd zullen worden. Geleidelijk aan wordt ook de dienst Genk – Brussel – Gent door de nieuwe stellen gereden worden.

Reeks 05 :

Op 20 mei 1998 werd het eerste stel van deze reeks aan Hasselt afgeleverd. Nochtans onderging het stel enkele – geringere – test- en meetritten voor het opnemen van de vermogens- en remkarakteristieken.

Reeks 06 :

Deze reeks heeft bij de nieuwe zomerregeling heel wat diensten van de oudste stellen overgenomen en weken dus uit naar ondergeschiktere diensten. Nochtans zou de inzet pas in september nog verder doorgevoerd worden. Dit kan pas door het vrijmaken van een aantal breaks reeks 03, die dan weer de reeks 06 verdringen. Belangrijkste nieuwe dienst is echter de overname van de diensten tussen Liège en Maastricht. Hiervoor werden in mei heelwat opleidingsritten georganiseerd voor de Nederlandse bestuurders die deze stellen besturen tussen Maastricht en Visé. De vrij uitgebreide veranderingen kan men afleiden uit het deel statistiek: St-Ghislain kreeg 13 bijkomende stellen in depot voor de vervanging van de stellen 00, Hasselt compenseerde gedeeltelijk de afgifte van de stellen 09 aan Schaarbeek en ontving 21 stellen uit Oostende. Maar vooral Kinkempois kreeg een nieuw aanzienlijk bestand aan stellen 06, voor de bediening van de lijnen naar Antwerpen en Maastricht.

Anderzijds liep de modernisering van de 606 aanzienlijke vertraging op: het concept werd opnieuw licht gewijzigd en men overweegt ook verbeteringen in het technische gedeelte. Hierdoor zal de gemoderniseerde versie slechts tegen het einde van het jaar op de sporen komen.

Reeks 09 :

Hasselt gaf zijn volledige reeks stellen 09 aan Schaarbeek af en deze worden vanuit drie inzetplaatsen : Schaarbeek, Antwerpen en Haine-St-Pierre gebruikt in de nieuwe dienstregeling.

Reeks 09.6 Post :

Bij hun revisie krijgen de poststellen het nieuwe logo van de post : op de zijwanden zijn er vier emblemen, op de kopwand één kleiner. Daar de administratie van de post deze logo's niet op tijd afleverde reeds de 968 – die als eerste zijn grote herziening kreeg in de CW Mechelen – gedurende enkele weken volledig in het rood rond.

Reeks 12 :

Vanaf de zomerregeling heeft de reeks 12 haar nieuwe diensten tussen Liège en Lille opgenomen, samen met de goederendiensten. Nochtans zou deze reizigersdienst van korte duur kunnen zijn, want bij het vrijkomen van de stellen reeks 04.4 zouden ze – zeker een gedeelte – van deze dienst gaan overnemen. Nochtans is een beslissing in deze richting nog niet gevallen, maar het toenemende goederenverkeer van en naar Frankrijk en het niet betrouwbaar zijn van de nieuwe Franse tweespanningslocs zou de dienst sterk kunnen bemoeilijken. Eind mei was de toestand echter zeer verward : zowel de reeks 12, als de tweespanningsstellen 04.4, maar ook getrokken treinen met de reeksen 21/27 werden op deze verbinding ingezet. De locomotieven werden naar Merelbeke getransfereerd en daarmee gaf Oostende een deel van zijn locomotiefonderhoud uit handen.

Reeks 13:

De oppuntstelling van de nieuwe locomotieven schijnt zonder veel problemen te verlopen. Na de eerste statische tests in de CW Salzannes, werden enkele korte proefritten georganiseerd te Ronet. Begin maart verliepen dan de eerste werkelijke proefritten op het reeds bekende baanvak tussen Ath en Silly. Hier werden zowel de vermogensmetingen als de eerste remproeven doorgevoerd. De testtrein bestond uit 6 rijtuigen type K3 en de 1901 als rem- en hulplocomotief.

Op 19 en 20 maart werden de storingen op de seinen en de radioverbindingen gestest en de rest van de week werd uitgetrokken voor de sterk doorgedreven remproeven en het opnemen van de maximale treinlasten. Dit laatste gebeurde eerst te Tournai en nadien op de lijn naar Moeskroen. Intussen was ook de 1302 geleverd en konden de eerste testen in treinschakeling doorgevoerd worden op dezelfde lijn. Op dit ogenblik worden de testen voor de betrouwbaarheid en duurzaamheid ondernomen en men kan verwachten dat de eerste locomotieven – vanuit Merelbeke – in de loop van augustus de opleidingsritten voor de bestuurders en de technici doorlopen. Vanaf september kan dan de commerciële dienst tussen Oostende en Welkenraedt van start gaan.

Reeks 14 :

Na de bouw van de reeks 13, zou een versie 3000 V / 15 000 V 16 2/3 Hz ontwikkeld worden: deze zou mogelijk afgeleid kunnen worden van een locomotief die de DB AG thans ontwikkelt voor de verbinding met Tjechië.

Reeks 15 :

De inzet voor deze diensten tussen Oostende en Welkenraedt gebeurt onregelmatig, ook machines reeks 27 worden voor deze treinen gebruikt.

Reeks 16 :

Met de nieuwe dienstregeling is de toestand opnieuw ontspannen en worden maar vier locomotieven per inzetdag gebruikt. Nochtans is er nog geen oplossing op lange termijn: de DB wil bij de moderniseringswerken van Aachen Hbf de omschakelbare sporen wegwerken en de stroomwissel op volle lijn doorvoeren. Daardoor zijn er nog steeds een aantal meerspanningslocomotieven nodig. Daar noch de DB, noch de NMBS enige plannen hebben voor nieuwe locomotieven, dienen de machines reeks 16 in dienst gehouden te worden.

Reeks 18 :

De nieuwe dienstregeling zorgde niet meteen voor de afstelling van deze vrij karakteristieke locomotieven en ze rijden nog steeds – zij het meer en meer sporadisch – mee in deze dienst. Nochtans mag men op elk ogenblik aan een definitieve afstelling verwachten.

Reeks 21 :

Door de overname van een groter aantal treinen in trek-duwcombinaties door de reeks 21, komen de machines reeks 27 praktisch niet meer in de reizigersdienst voor. Enkel de treinen naar Aachen-Hbf en enkele piekuurtreinen zijn nog het inzetgebied van deze reeks.

Reeks 25.5 :

Voor deze machines breekt een nieuwe toekomst aan: na de goederendiensten tussen Rotterdam en Leuven, heeft de privé-maatschappij Lovers Rail in Nederland constant vier locomotieven gehuurd. In het voorjaar verzekerden ze de klassieke (toeristische) treinen tussen Amsterdam en de bloembollenvelden rondom Lisse. De treinen reden door tot in Leiden. Bij deze treinen ging het om volledig Belgisch materieel: naast de M2-rijtuigen – die in hetzelfde donkerblauw geschilderd werden, met tulpenmotieven, had men voor- en achteraan een locomotief reeks 25.5. Maar ook nadien wil Lovers Rail de 25.5 verder inzetten, maar dan in trek-duwcombinaties met M2-rijtuigen. Hiervoor worden de machines nu uitgerust met een stekkerbus voor de elektrische verbinding, terwijl ook binnenkort enkele stuurstandrijtuigen M2 verkocht worden. Deze dienst zou eind mei beginnen tussen Amsterdam en Haarlem.

Reeks 27 :

Door de vermindering van de diensten komen de 27-ers nu sterker opzetten in de goederendienst en beginnen ze de genadeslag uit te delen aan de diesellocomotieven reeks 51. Vooral op de verbinding vanuit Antwerpen naar Montzen en Kinkempois verdwenen de machines van Antwerpen en Hasselt voor de meeste doorgaande treinen. Maar ook de bediening van de centrale van Ruien gebeurt nu – tot in Oudenaarde – elektrisch.

Reeks ... :

De N.M.B.S. voorziet thans in een studie voor nieuwe éénspanningslocomotieven: er zouden ca. 150 nieuwe locomotieven omstreeks 2003 – 2005 gebouwd moeten worden ter vervanging van de klassieke machines reeksen 22, 23, 25 en 26. Nog dit jaar zou het lastenboek voor deze locomotieven gereed moeten zijn.

Reeks 41 :

Voor de bouw van de dieselmotorwagens werd een akkoord gesloten tussen Alsthom en Bombardier (Brugge) om de stellen te bouwen te Brugge (en niet in Spanje). De meerprijs voor de bouw in België zou door de regering gedragen worden, anderzijds zou er ook een vertraging in de levering ontstaan.

Reeks 45 :

Na de schrapping van een 44-ers, kwamen nu twee 45-ers aan de beurt: de 4507 was te Vonêche betrokken in een frontale botsing met de 5215 en werd onherstelbaar beschadigd en op 1 april definitief afgevoerd. Bij de 4503 was er zware schade aan het motordraaistel en omdat er geen reserve-onderdelen meer ter beschikking staan, werd dit stel op 1 mei afgevoerd. Samen met de 4401 dienen beide stellen nu voor het verschaffen van reserve-onderdelen voor de overige stellen. Daar waar de grote herziening van deze stellen niet meer doorgevoerd worden, worden de 16 overgebleven stellen wel nog tot in 2001 op technisch gebied volledig onderhouden.

Anderzijds werden de 5 stellen van Merelbeke met ingang van de zomerregeling naar Stockem getransfereerd en worden de Oost-Vlaamse diensten met 62-ers doorgevoerd.

Reeks 51 :

Minstens 10 à 15 locomotieven van Hasselt, Antwerpen en Merelbeke werden met ingang van de zomerregeling op non-actief geplaatst. De diensten gingen over op de elektrische tractie, meer bepaald op de

reeks 27 Nochtans onderzoekt men nog steeds of het mogelijk is deze machines te behouden en te gebruiken voor de TGV-werken ter vervanging van de reeks 59, maar vooral van de reeks 75. Zolang er hierover geen beslissing gevallen is blijven de 51-ers in het effectief. Pas na het vrijkomen van verdere elektrische locomotieven worden de eerste 51-ers dan effectief afgevoerd.

Reeks 55 :

Na de 5542, heeft nu ook de 5510 (met elektrische verwarming) af te rekenen met diverse scheuren in de kast, te wijten aan de trillingen die ontstaan in de versterkte alternator. Daar ook hier de herstelling problematisch is, werd beslist om de 5532 nu om te bouwen met elektrische verwarming en de 5510 definitief buiten dienst te stellen.

Maar ook andere locomotieven van deze reeks beginnen ouderdomsverschijnselen te ondervinden, maar de reeks kan de volgende 10 jaar nog niet gemist worden. Daarom zoekt men nu oplossingen voor deze problemen. Ondertussen zijn er een aantal machines uit de doorgaande goederendienst afgevoerd en worden gebruikt voor de diverse werktreinen voor de TGV-werken, zowel te Voroux, maar ook vanuit Welkenraedt voor de werken aan de lijn naar Duitsland.

Reeks 62 :

Het oorspronkelijke plan om een 10 à 15 locomotieven met ingang van de zomerregeling op reserve te stellen ging niet door: reden is het feit dat er zoveel defecten zijn bij de overige machines (motorwagens, locomotieven reeks 51, ...) dat de 62-ers nu dikwijls als allerlaatste reserve in een stelplaats gebruikt worden. Deze situatie zal zich in de loop van het jaar wel stabiliseren, maar een echte verbetering komt er pas met de levering van de nieuwe locomotieven reeks 77.

Anderzijds is de 6206 – die op 28 maart jl. zwaar verongelukte te Ronse bij een botsing tegen een zware oplegger – wel afgevoerd werd, maar nog niet definitief uit het bestand geschrapt werd.

Reeks 77

Ook voor deze reeks wordt er gezocht naar een oplossing om de bouw in België – waarschijnlijk bij Cockerill Mechanical Industries – te laten verlopen, maar hier is het kostenplaatje wel veel hoger. Anderzijds werden met de NS-locomotief 6459 uitgebreide proefnemingen gedaan te Antwerpen om het lastenboek verder te kunnen samenstellen.

Reeks 92 :

Net zoals bij de reeks 59, wil de reeks 92 niet ten onder gaan: daar de 9131 van de CW Salzannes te zwak is voor sommige rangeringen, werd besloten om de – te Merelbeke afgestelde – 9209 te reactiveren en in Salzannes de 9206 te laten opvolgen. Deze locomotief wordt nu – samen met de 9131 – gebruikt voor interne rangeringen en mag Salzannes niet verlaten.