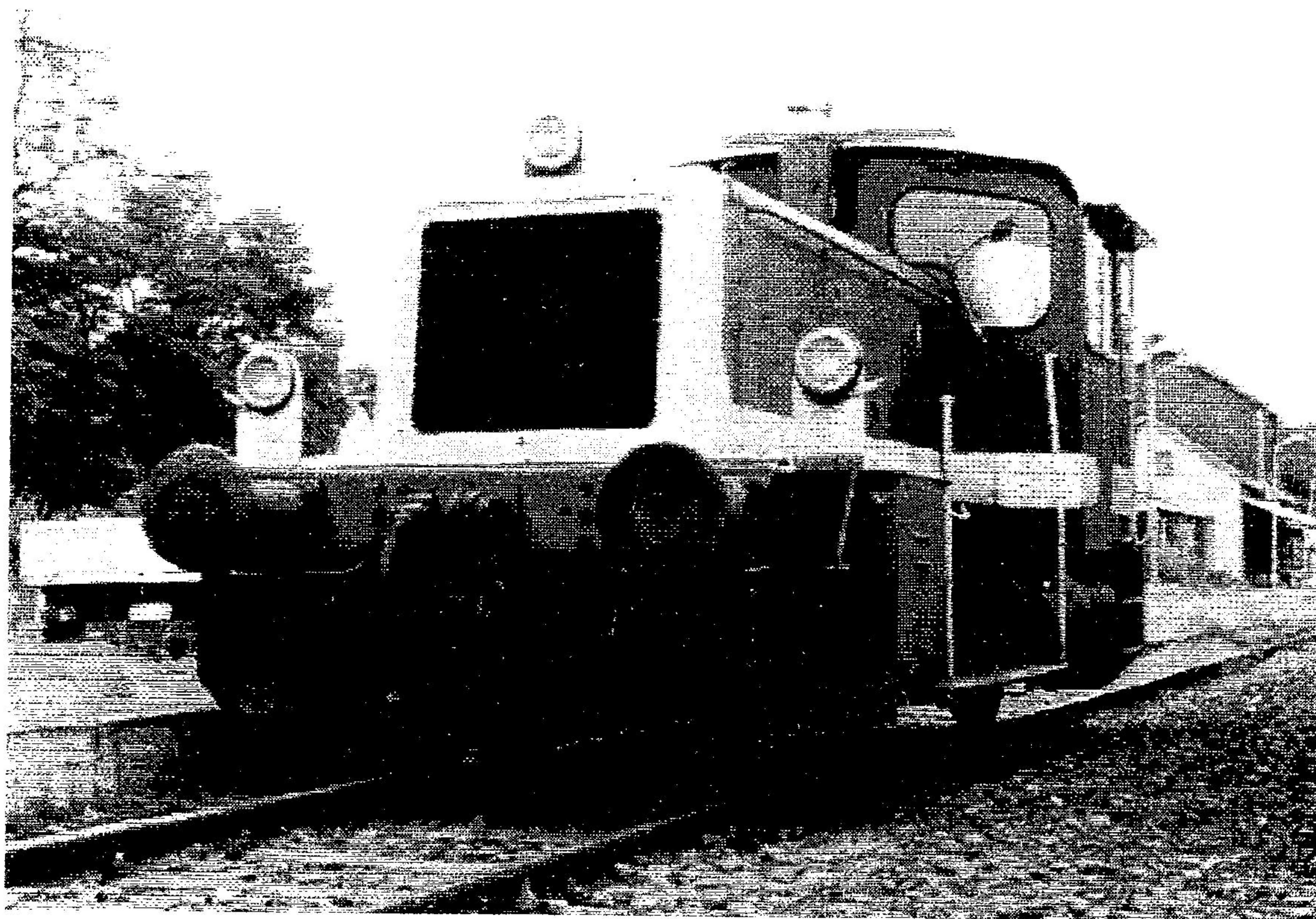


# L.S.V. Tijdschrift



Stoomlocomotieven type 12 / 12 bis
Stoommotorwagen VV 14 / VV 15
Stoomlocomotieven Nord Belge type 91
Elektrische locomotieven reeks 26 prototype
Schrappingen type 41
Dienstregeling : Zomerregeling 1973
Exploitatie : lijn 131
L.S.V. - Actueel : de volledige materieellijst
N.M.B.S.-Actueel

LIDGELD 1998 : 700 BEF

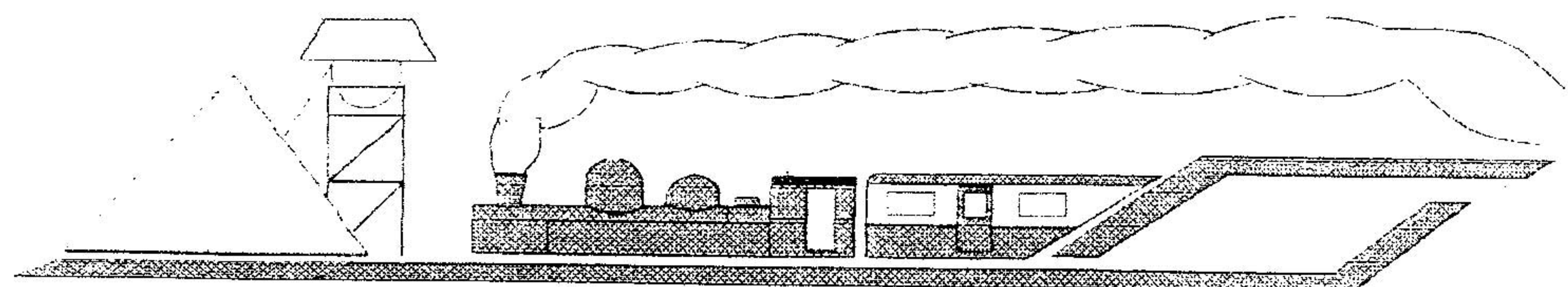
Verantwoordelijke uitgever :

J. Cašier, Gravierstraat 109, 3700 Tongeren

Afgiftekantoor : 3665 AS 1

84

September-oktober 98



Kolenspoor Genk - As - Eindhoven

# 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 de N.M.B.S.-diensten*

## Verantwoordelijke uitgever :

Casier Julien, Gravierstraat 109, 3700 Tongeren

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

Dit nummer werd afgesloten op 1 oktober '98 en verschijnt half oktober. Het volgend tijdschrift verschijnt omstreeks kerstmis.

# Inhoud :

<u>Stoomlocomotieven :</u>	Type 12 / 12 bis	Blz. 1
	Stoommotorwagens VV14- VV15	Blz. 9
	Type 91 Nord Belge	Blz. 11
<u>Elektrische locomotief :</u>	Reeks 26 prototype	Blz. 14
<u>Schrapping :</u>	Type 41	Blz. 17
<u>Dienstregeling :</u>	Zomerregeling 1973	Blz. 21
<u>Exploitatie :</u>	Lijn 131	Blz. 27
<u>L.S.V. :</u>	Werkzaamheden – Planning	Blz. 31
	Materieellijst	Blz. 33
<u>N.M.B.S. :</u>	Actuele gegevens	Blz. 45

# *Stoomlocomotieven*

## *Type 12 .*

### Geschiedenis :

Gelijktijdig met het type 6, werd ook een tweede sneltreinlocomotief, ditmaal voor de vlakkere lijnen van het net ontwikkeld. Deze nieuwe locomotief had dezelfde kenmerken als zijn zuster machines, maar men opteerde hier voor slechts twee aangedreven assen, met drijfwielen met een diameter van 2 100 mm. Achteraan werd daarenboven een loopas aangebracht, waardoor men de asindeling 1B1 bekwam.

In 1888 werd een eerste prototype door de hoofdingenieur Zumach van Cockerill volledig ontwikkeld en aan de hand van deze nieuwe gegevens werden 115 locomotieven tussen 1888 en 1897 afgeleverd. Ze vormden op dat ogenblik het type 12. Gedurende de uitgebreide bouwperiode – waarbij naast Cockerill (met 31 locomotieven) ook Tubize (18) St-Léonard (16) La Meuse (14), Haine-st-Pierre (13), Couillet (10), Carels (8) en Franco-Belge (4) betrokken waren – werden echter diverse verbeteringen aangebracht en verschilden de machines zowel qua techniek als qua uiterlijk. Met hun grote binnenliggende cilinders en hun karakteristieke ketel – waarbij de vuurhaard boven het chassis uitstak – moest een locomotief met indrukwekkende kenmerken ontwikkeld zijn. Maar dit was niet echt het geval : in optimale omstandigheden waren deze machines in staat om ook de zwaardere sneltreinen tegen 80 km/h te slepen, doch de stoomopbrengst was zeer kritisch. Door de brede vuurhaard was het stoken niet alleen een kunst maar ook een zware job en de minste onoplettendheid van de stoker kon zorgen voor een gat in het vuur en een onmiddellijke daling van de druk. Hierdoor zou men in sommige periode opteren voor een ploeg met twee stokers, anderzijds zouden de locomotieven ook vrij snel uit de hoogwaardige dienst verdwijnen door de bouw van de nieuwe, moderne locomotieven na de eeuwwisseling.

Naar gelang de bouwperiode, ontstonden er twee afwijkende versies : de eerste machines hadden de opmerkelijke, monumentale vierkante schoorsteen, de dom bevond zich dadelijk na de schoorsteen en verder had men de ronde zandbak en de veiligheidskleppen. Bij de locomotieven vanaf 1895 had men een andere schikking, nl. de brede ronde schouw, de zandbak en dan pas de stoomdom en de veiligheidskleppen stonden dadelijk voor het machinistenhuis. Verder waren er nog afwijkingen in verband met de remming en enkele machines kregen een stoomverdeling met kleppen.

De 115 locomotieven zouden van bij hun levering verdeeld worden over de voornaamste stelplaatsen van het net en deden dienst op alle hoofdlijnen. De oorspronkelijke stelplaatsen waren Oostende, Brussel-noord en Liège en hier sleepten ze vooral de doorgaande treinen op deze verbinding met als uitschieters de Pullman-treinen vanuit Oostende naar St-Petersburg en Wien. Korte tijd later werden ze ook gestationeerd te Brussel-zuid en Mons voor het internationale verkeer tussen Brussel en Paris. Naarmate de leveringen vorderden werden ook de minder belangrijke lijnen van het net bereden : zo waren er de diensten naar Antwerpen en verder Nederland maar ook de binnenlandse treinen naar Tournai en Kortrijk. Maar ook op de verbinding met Luxemburg werden deze machines gebruikt voor de lichtere internationale treinen.

Kort na de eeuwwisseling zou de inzet van de typen 12 echter sterk veranderen : door de levering van de nieuwe sneltreinlocomotieven type 18 en 18S in eerste instantie en door de bouw van het type 10 even later, zouden de hoogwaardige sneltreinen aan deze machines opgedragen worden en de inzet viel grotendeels weg. Men zocht naar een nieuw inzetgebied, maar op de overige lijnen waren er vooral zwaardere semi-directe diensten, waarvoor de machines niet geschikt waren. Daar besliste men om de typen 12 zoveel mogelijk te behouden op de vlakke verbinding naar de kust en hier sleepten ze allerhande treinen, zowel de gewone sneltreinen, maar ook de semi-directe verbindingen en vooral de vele extra treinen in de zomerperiode. Naast Oostende waren er ook diensten naar Blankenberge en Adinkerke en verder Dunkercque. Hiervoor was het gros van de machines gestationeerd te Oostende, Brugge en Gent-Ledeberg. Vanuit Brugge reden ze ook diverse treinen naar Kortrijk.



Tweede inzetgebied was de streek rondom Liège. Hier waren de machines gestationeerd te Liège zelf en te Visé. Ze reden nog enkele rechtstreekse treinen naar Brussel, maar hoofdinzet werd opgetekend op de verbinding naar Maastricht (voor de enkele machines van Visé) en vooral voor de doorgaande treinen naar Antwerpen via Hasselt.

Verder waren er nog twee minder belangrijke inzetpunten : Berchem had een vrij groot bestand aan typen 12 en zette ze in op de verbinding tussen Brussel en de Nederlandse grens via Antwerpen. Tournai gebruikt een kleiner aantal machines op de doorgaande verbinding Brussel – Tournai Lille

Daar de diensten gewijzigd waren – treinen op kortere afstanden en frequentere stopplaatsen – onderzocht men of het mogelijk was om de ingewikkelde ketels te vervangen door klassieke exemplaren. Net zoals bij het type 6, zou men voor het type 12 een analoge ketel gaan ontwikkelen met smalle, halfdiepe vuurhaard en vanaf 1980 werden er een dertigtal etel door verschillende constructeurs gebouwd.. Tussen 1910 en 1912 werden ten minste 22 machines op deze wijze omgebouwd en werden ze het type 12bis (zie verder).

Nochtans was er een overschot aan locomotieven in deze periode : de nakende oorlogsdreiging zou het aantal internationale verbindingen verminderen en de levering van de nieuwe machines maakte de oudere overbodig. Vanaf 1910 werden de typen 12 dan ook geleidelijk aan afgesteld en de diensten gingen over op verschillende typen machines. Hierdoor werd ook de ombouw afgeblazen.

De oorlogsperiode zou een zware tol vergen aan de overgebleven machines type 12 : meer dan 75 % van deze machines werd naar Duitsland afgevoerd, dit ondanks hun grote ouderdom. Reden hiervoor was mogelijk het feit dat Main-Neckar-Eisenbahn analoge machines bij Cockerill en Karlsruhe besteld had in 1894 en dat de Pruisische spoorwegen eventueel vertrouwd waren met deze machines. Bij de bevrijding werden er slechts 24 machines type 12 in België geteld of kortte tijd later teruggebracht. Deze machines werden – door het grote tekort aan stomers – gereactiveerd en er waren vier stelplaatsen : **Brugge** behield zijn vooroorlogse diensten op de verbinding naar Kortrijk en sporadisch ook naar Gent.

**Tournai** verzekerde met zijn machines de enkele doorgaande treinen naar Brussel en **Berchem** zette zijn machines in op de verbinding naar Nederland en de Antwerpse Kempen. Nieuwe stelplaats werd echter **Leuven**, hier reden de typen 12 de treinen naar Hasselt en Antwerpen via Aarschot.

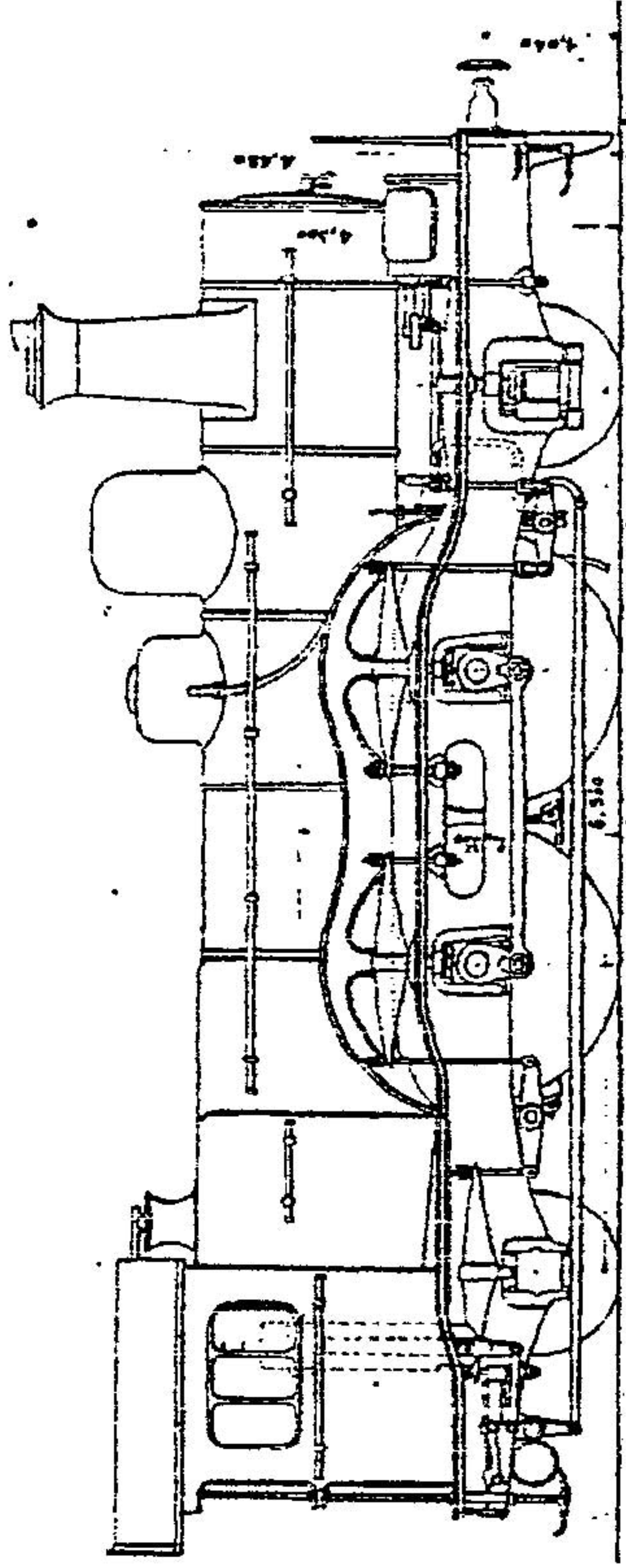
Maar deze machines waren niet geliefd bij de stokers en al vlug zou men ze dan ook tracten te vervangen door gereviseerde machines van allerlei typen en in 1922 verdwenen de diensten al te Leuven en Tournai en ook Brugge zou eind 1922 zijn machines afstellen. Enkele Berchem zou zijn typen 12 – samen met de omgebouwde machines type 12bis – nog enkele tijd gaan gebruiken, maar het is twijfelachtig of ze ook effectief ingezet werden. Eind 1923 verdwenen deze karakteristieke (niet omgebouwde) machines van het Belgische net.

# Stoomlocomotief type 12

# IBI

Snelreinlocomotief

Cockerill 31  
 Tubize 18  
 St-Léonard 16  
 La Meuse 14  
 Haine-St-Pierre 13  
 Couillet 10  
 Carels 8  
 Franco-Belge 4



## Loopbaan :

Nummering : niet opeenvolgend  
 Effectief bij bouw 115  
 Effectief bij Etat Belge 115  
 Bouwer : zie boven  
 Levering : 1888 - 1897  
 Ombouw : 1910 - 1912  
 Buiten dienst : 1918 - 1923  
 Asindeling : 1B1  
 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 : 12 bar  
 Type ketel : Belpaire  
 Roosterlengte : 2 753 mm  
 Roosterbreedte : 2 200 mm  
 Roosteroppervlakte : 4,7 m<sup>2</sup>  
 Verwar. opp. haard : 12,50 m<sup>2</sup>  
 Aantal grote vlampijpen : ---  
 Diameter gr vlampijpen : ---  
 Opp. grote vlampijpen : ---  
 Aantal kleine vlampijpen : 242  
 Diameter kl vlampijpen : 45 / 50 mm  
 Opp. kleine vlampijpen : 112,175 m<sup>2</sup>  
 Lengte vlampijpen : 3 650 mm  
 Verwarmingsopp. pijpen : 112,175 m<sup>2</sup>  
 Totaal verwarmingsopp : 124,675 m<sup>2</sup>  
 Oververhittingsopp. : ---  
 Diameter ketelromp : 1 300 mm  
 Dikte pijpenplaat : 25 mm  
 Dikte langsketel : 14 - 17 mm  
 Inhoud ritvaardige ketel : 6,40 m<sup>3</sup>  
 Inhoud stoomruimte : m<sup>3</sup>  
 Oppervlakte stoomafgifte : m<sup>3</sup>

## Afmetingen :

Totale lengte : 10 790 mm  
 Lengte chassis : 10 210 mm  
 Breedte : 2 804 mm  
 Hoogte as ketel : 2 350 mm  
 Hoogte (totaal) : 4 420 mm  
 Radstand (totaal) : 6 560 mm  
 Afstand tussen assen : 2 100 mm + 2 160 mm + 2 300 mm  
 Oversteek voor : 1 850 mm  
 Oversteek achter : 1 800 mm  
 Diameter drijfwielen : 2 100 mm  
 Diameter loopwielen : 1 200 mm  
 Massa (rijvaardig) : 51 960 kg  
 Aslast : 1ste as 10 100 kg  
 2 de as 15 430 kg  
 3 de as 15 840 kg  
 4 de as 10 590 kg  
 5 de as ---  
 6 de as ---  
 Massa /lopende meter : 4 800 kg/m  
 Gekoppeld aan tender : type 14 m<sup>3</sup>

# *Stoomlocomotieven*

## *Type 12bis .*

### Geschiedenis :

Net zoals bij het type 6, zou men ook bij het type 12 vanaf 1907 overwegen om de ingewikkelde en weinig betrouwbare ketel te vervangen door klassieke ketels. Na de nodige studies zou men in 1909 een dertigtal ketels bestellen bij verschillende bekende constructeurs en deze werden tussen 1910 en 1912 afgeleverd. In deze periode werden dan ook minstens 22 locomotieven omgebouwd, de behielden hun nummers maar werden ingedeeld als type 12bis. Maar omstreeks 1912 besliste men om de locomotieven type 12 op korte termijn af te stellen en te vervangen door de modernere locomotieven en daarom werd ook het moderniseringsprogramma opgeschort.

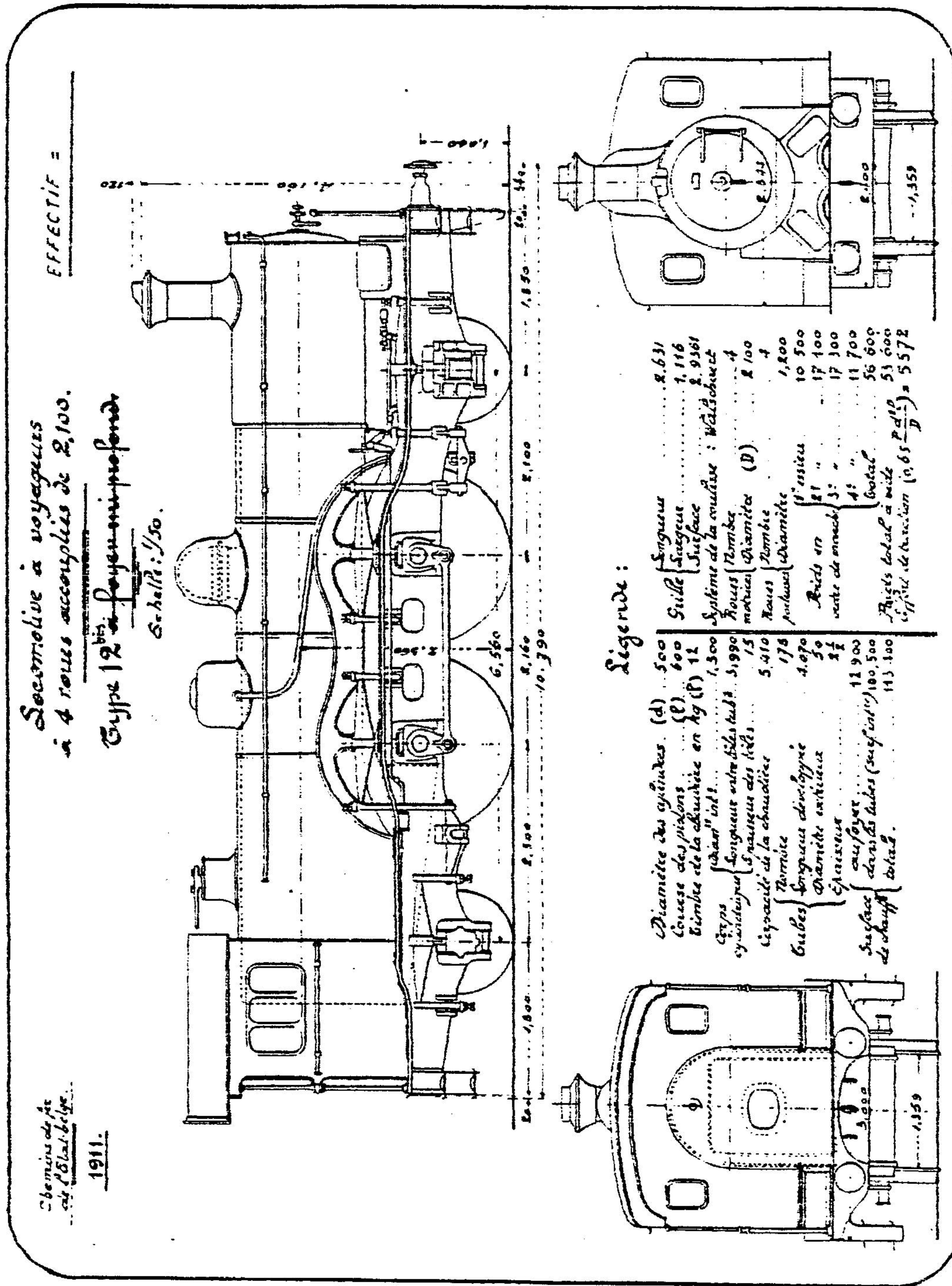
Daar het vermogen verlaagd werd, zouden deze omgebouwde locomotieven bij voorkeur op de minder zware verbindingen gebruikt worden en waren ze vooral te gast te Tournai en Berchem, resp voor de diensten Brussel - Lille en Brussel - Roosendaal. Mogelijk werden ze echter ook gebruikt in de andere stelplaatsen, maar hierover zijn geen gegevens meer beschikbaar.

Opmerkelijk was wel het feit dat de tol van de eerste wereldoorlog bij de typen 12bis veel minder erg was, na de bevrijding bleven er 17 van de 22 machines in ons land achter of kwamen uit Duitsland terug. In de eerste naoorlogse jaren werden ze in dezelfde stelplaatsen van het type 12 ingezet, doch vanaf de schrapping van de oorspronkelijke typen 12 zouden de machines te Berchem geconcentreerd worden. Ze werden vooral gebruikt op de verbinding Brussel-noord - Antwerpen - Roosendaal, maar vanaf 1924 werden ze van deze snelle verbinding verdrongen en verminderde hun inzet. Op dat ogenblik werd ze op de minder belangrijke lijnen gebruikt, meestal in de Antwerpse Kempen naar Mol en Turnhout / Tilburg. Maar spordaisch werden er ook diensten gereden naar Aarschot en Leuven, maar ook naar Hasselt.

Bij de nieuwe indeling in 1925 werden de machines opnieuw type 12, maar op dat ogenblik zou de inzet verder drastisch verminderen en werden de eerste machines op non-actief geplaatst. Tussen 1924 en 1925 verdwenen drie machines en tijdens de volgende jaren - na de hervorming van de maatschappij tot N.M.B.S. - werd het gros van de locomotieven aan de kant gezet. begin 1929 bleven er nog vijf machines in het bestand over.

Deze machines werden vanaf dat ogenblik nog slechts sporadisch gebruikt en het was de 1992 die in februari 1931 als laatste definitief uit het bestand geschrapt werd.

Technische overzichtstekening van het type 12 bis



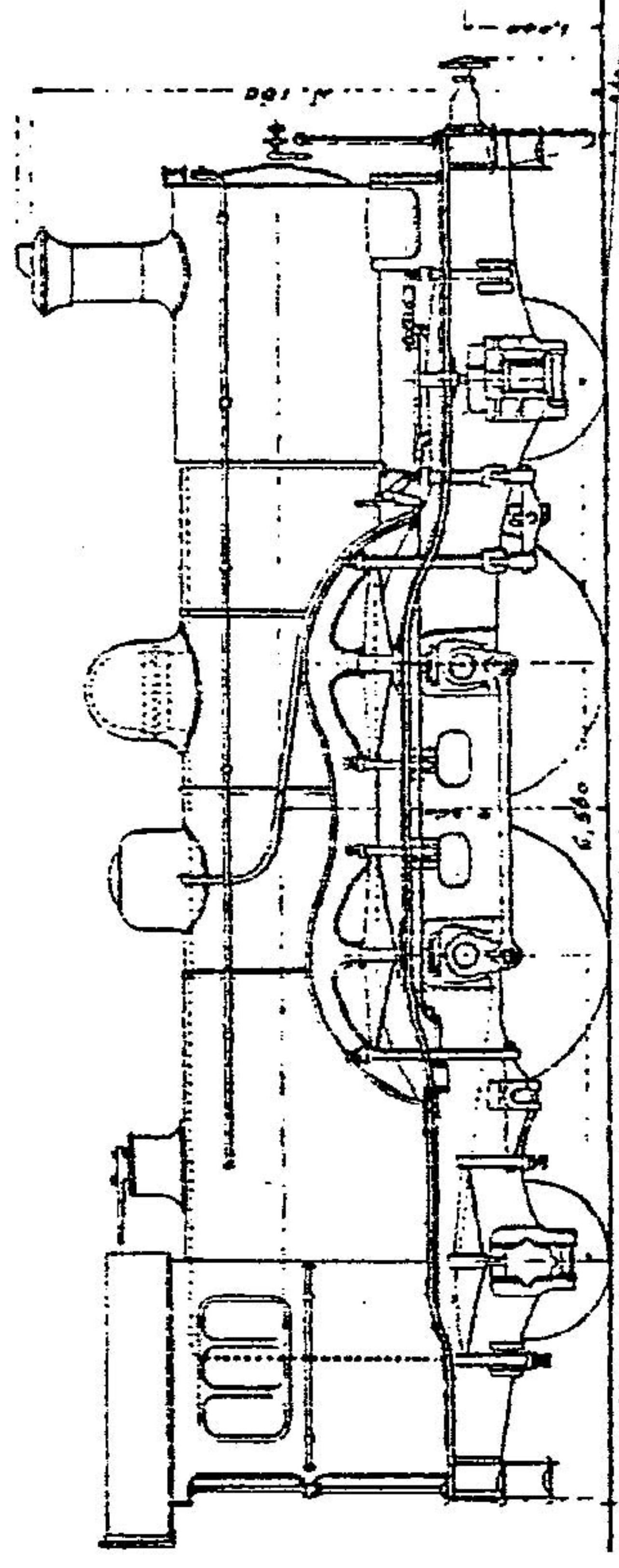


# Stoomlocomotief type 12bis

# IBI

Snelreinlocomotief

Cockerill 6  
 Tubize 4  
 St-Léonard -  
 La Meuse 2  
 Haine-St-Pierre 5  
 Couillet 2  
 Carels 2  
 Franco-Belge 1



## Loopbaan :

Nummering : niet opeenvolgend

Effectief bij bouw : 115

Effectief na ombouw : 22

Bouwer : zie boven

Levering : 1888 - 1897

Ombouw : 1910 - 1912

Buiten dienst : 1924 - 1932

Asindeling : IBI

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 : Oerlikon

Debiet : Stoomrem

Automatische rem : Schroefrem

Rechtstreekse rem : Schroefrem

Handrem :

## Ketelkenmerken :

Keteldruk : 12 bar

Type ketel : Belpaire

Roosterlengte : 2 631 mm

Roosterbreedte : 1 116 mm

Roosteroppervlakte : 2,9361 m<sup>2</sup>

Verwar. opp. haard : 12,900 m<sup>2</sup>

Aantal grote vlampijpen : ---

Diameter gr vlampijpen : ---

Opp. grote vlampijpen : ---

Aantal kleine vlampijpen : 178

Diameter kl vlampijpen : 45 / 50 mm

Opp. kleine vlampijpen : 100,500 m<sup>2</sup>

Lengte vlampijpen : 4 070 mm

Verwarmingsopp. pijpen : 100,500 m<sup>2</sup>

Totaal verwarmingsopp. : 113,100 m<sup>2</sup>

Oververhittingsopp. : ---

Diameter ketelrump : 1 300 mm

Dikte pijpenplaat : 25 mm

Dikte langsketel : 14 - 17 mm

Inhoud ritvaardige ketel : 5,41 m<sup>3</sup>

Inhoud stoomruimte : m<sup>3</sup>

Oppervlakte stoomafgifte : m<sup>3</sup>

## Afmetingen :

Totale lengte : 10 390 mm

Lengte chassis : 9 910 mm

Breedte : 2 804 mm

Hoogte as ketel : 2 350 mm

Hoogte (totaal) : 4 420 mm

Radstand (totaal) : 6 560 mm

Afstand tussen assen : 2 100 mm + 2 160 mm + 2 300 mm

Oversteek voor : 1 850 mm

Oversteek achter : 1 800 mm

Diameter drijfwielen : 2 100 mm

Diameter loopwielen : 1 200 mm

Massa (rijvaardig) : 56 600 kg

Aslast : 1ste as 10 500 kg

2 de as 17 100 kg

3 de as 17 300 kg

4 de as 17 300 kg

5 de as 11 700 kg

6 de as ---

Massa /lopende meter : 5 150 kg/m

Gekoppeld aan tender : type 14 m<sup>3</sup>

Nummerlijsten type 12 / 12 bis :

<b>Nr.</b>	<b>MGDB</b>	<b>Bouw</b>	<b>Schrap.</b>	<b>Bouwer</b>	<b>Nr.</b>	<b>Opmerkingen</b>
192		1890	1910	Cockerill	1558	Verbouwd tot type 12bis
195		1888	1901	St.-Leonard	786	ex EB 20011(3 ketels)
196	04216	1888	W.O. I	Cockerill	1546	
212		1893	1921-25	Cockerill	1741	
431	04238	1892	W.O. I	Tubize	848	
432		1892	1910	Tubize	849	Verbouwd tot type 12bis
519	04239	1893	W.O. I	Cockerill	1742	
560	04240	1893	W.O. I	Cockerill	1743	
722	04241	1891	W.O. I	La Meuse	1249	
865		1893	1921-25	St-Leonard	935	
897		1893	1921-25	St-Leonard	936	
902	04243	1893	W.O. I	Tubize	880	
907	04226	1889	W.O. I	Cockerill	1585	
910	04201	1893	1910	Tubize	881	Verbouwd tot type 12bis
911	04227	1895	W.O. I	La Meuse	1317	
912	04237	1895	W.O. I	La Meuse	1318	
917		1890	W.O. I	Cockerill	1586	
921	04244	1895	W.O. I	Carels	324	
934		1890	1921-25	Cockerill	1587	Verbouwd tot type 12bis
935	04245	1890	W.O. I	Cockerill	1588	
943	04246	1896	W.O. I	Carels	325	
949	04236	1896	W.O. I	Couillet	1141	
950	04228	1893	1910	H.S.P.	432	Verbouwd tot type 12bis
954	04217	1890	W.O. I	Cockerill	1589	
959		1892	1921-25	Tubize	850	
972	04247	1893	1910	H.S.P.	435	Verbouwd tot type 12bis
1452	04211	1897	W.O. I	H.S.P.	547	
1453	04248	1892	W.O. I	Tubize	851	
1454	04212	1897	W.O. I	La Meuse	1349	
1455	04218	1892	1910	Tubize	852	Verbouwd tot type 12bis
1939	04249	1891	W.O. I	Cockerill	1656	
1940		1891	W.O. I	Cockerill	1657	
1941		1891	1910	Cockerill	1658	Verbouwd tot type 12bis
1942	04250	1891	W.O. I	Cockerill	1659	
1943	04251	1891	1910	Cockerill	1660	Verbouwd tot type 12bis
1944	04219	1891	1910	Cockerill	1661	Verbouwd tot type 12bis
1945	04286	1891	W.O. I	Tubize	812	
1946	04252	1891	W.O. I	Tubize	813	In 1920 te Warschau
1947	04253	1891	W.O. I	Tubize	814	
1948		1891	1921-25	Tubize	815	
1949		1891	1921-25	Tubize	816	
1950	04254	1891	W.O. I	Tubize	817	
1951		1891	1921-25	St-Leonard	878	
1952		1891	1921-25	St-Leonard	879	

1953		1891	W.O. I	St-Leonard	880	
1954	04255	1891	1921-25	St-Leonard	881	
1955		1891	1921-25	St-Leonard	882	
1986	04256	1892	W.O. I	La Meuse	1225	
1987	04257	1892	W.O. I	La Meuse	1226	
1988	04258	1892	W.O. I	La Meuse	1227	
1989		1892	1921-25	Cockerill	1715	
1990	04259	1892	W.O. I	Cockerill	1716	
1991	04260	1892	W.O. I	Cockerill	1717	
1992	04220	1892	1910	Cockerill	1718	Verbouwd tot type 12bis
1993		1892	1921-25	Carels	304	
1994	04261	1892	W.O. I	Carels	305	
1995	04221	1892	W.O. I	St-Leonard	917	
1996	04262	1892	W.O. I	St-Leonard	918	
1997		1892	1921-25	St-Leonard	919	
1998	04213	1892	W.O. I	H.S.P.	419	
1999	04263	1892	W.O. I	H.S.P.	420	
2000		1892	1910	H.S.P.	421	Verbouwd tot type 12bis
2092	04222	1896	W.O. I	Couillet	1142	
2093	04223	1896	W.O. I	St-Leonard	1021	
2094	04289	1896	W.O. I	St-Leonard	1022	
2095		1895	W.O. I	[i. S. P.	501	
2096	04264	1895	W.O. I	H.S.P.	502	
2097	04265	1896	1921-25	Cockerill	1921	
2098	04287	1896	W.O. I	Cockerill	1922	
2099	04266	1896	W.O. I	A.F.B.	1064	
2100	04267	1896	W.O. I	A.F.B.	1065	
2130	04268	1894	W.O. I	Tubize	889	
2131	04269	1894	W.O. I	Tubize	890	
2132		1894	W.O. I	H.S.P.	436	
2133	04214	1894	1910	H.S.P.	437	Verbouwd tot type 12bis
2134	04270	1894	W.O. I	Carels	313	
2135	04271	1894	1910	Carels	314	Verbouwd tot type 12bis
2136	04272	1894	W.O. I	St-Leonard	944	
2137		1894	W.O. I	St-Leonard	945	
2138		1893	1921-25	La Meuse	1257	
2139	04224	1893	1926-28	La Meuse	1258	Verbouwd tot type 12bis
2140	04273	1894	W.O. I	A.F.B.	945	
2141		1894	1921-25	A.F.B.	962	
2142	04215	1894	W.O. I	Cockerill	1798	
2143	04225	1894	W.O. I	Cockerill	1799	
2144		1894	W.O. I	Cockerill	1800	
2145	04274	1893	1910	Couillet	1082	Verbouwd tot type 12bis
2146		1893	1910	Couillet	1083	Verbouwd tot type 12bis
2147	04275	1893	W.O. I	Couillet	1084	
2148		1893	1921-25	Couillet	1085	
2149	04276	1893	W.O. I	Couillet	1086	
2150	04229	1893	W.O. I	Couillet	1088	
2151	04277	1893	W.O. I	Couillet	1089	
2152	04278	1894	W.O. I	Couillet	1090	
2153		1894	1921-25	Tubize	897	

2154		1894	1921-25	Tubize	898	
2155		1894	1910	Tubize	899	Verbouwd tot type 12bis
2156	04279	1893	W.O. I	Carels	311	
2157		1893	1910	Carels	312	Verbouwd tot type 12bis
2158		1893	1910	La Meuse	1264	Verbouwd tot type 12bis
2159	04280	1893	W.O. I	La Meuse	1265	
2160	04281	1893	W.O. I	St-Leonard	946	
2161		1894	W.O. I	Cockerill	1812	
2162	04230	1894	W.O. I	Cockerill	1813	
2163		1894	1910	A.F.B.	946	Verbouwd tot type 12bis
2220	04282	1897	1910	H.S.P.	529	Verbouwd tot type 12bis
2221	04288	1897	W.O. I	H.S.P.	530	
2222	04231	1897	W.O. I	H.S.P.	531	
2223		1897	1921-25	La Meuse	1367	
2224	04283	1897	W.O. I	La Meuse	1368	
2225		1897	1910	La Meuse	1369	
2226	04284	1897	W.O. I	Cockerill	1993	
2227	04285	1897	1910	Cockerill	1994	Verbouwd tot type 12bis
2228		1897	1921-25	Cockerill	1995	
2229		1897	1921-25	Cockerill	1996	

*Schrappingen type 12bis :*

192	1926-28	1944	1926-28	2157	11/1929
432	1926-28	1992	02/1931	2158	1926-28
910	WO I	2000	05/1930	2183	11/1929
950	1921-25	2133	1926-28	2220	WO I
972	1926-28	2135	1926-28	2225	1921-25
1455	1921-25	2145	WO I	2227	WO I
1941	1926-28	2146	WO I		
1943	11/1929	2155	1926-28		

# *Stoommotorwagens*

## *Type VV 14 - 15 .*

In 1880 werden de beide laatste stoommotorwagens voor het eerste (drieassige) type in het bestand opgenomen. In eerste instantie betrof het een motorwagen die door de Cie Belge in eigen beheer gebouwd was voor de tentoonstelling van 1880 in Brussel. Deze constructeur had immers al de motorwagens 8 tot 12 gebouwd, maar deze konden niet vrijgemaakt worden voor deze manifestatie. Daarom ontstond deze bijkomende motorwagen. Daar waar de ketel van de voorgaande stellen overgenomen werd, nl. een ketel type gitaar die dwars op het chassis gemonteerd werd, koos men voor de kastvorm de eenvoudiger uitvoering die bij de motorwagens 3 tot 7 gebruikt werd door Tubize. Ondanks de ontploffing werd deze ketel behouden, maar voor de levering werden de nodige verbeteringen aan de veiligheidskleppen en aan de ketel zelf doorgevoerd en werden de noodzakelijke testritten met deze stoommotorwagens doorgevoerd vanuit Brussel. Bij deze vorm had men achter de ketel een bagageruimte, een open platform en nadien een compartiment tweede en eerste klasse. Deze kastvorm is verschillend door het rechte dak en door het feit dat afgeweken werd van de typische diligence-vorm.

Door de ontploffing van de motorwagen 8 in 1880 had men dringend nood aan een bijkomend stel en daar enkel de Cie Belge in staat was op korte termijn een dergelijk stel te construeren, werd de opdracht aan deze firma gegeven. Dit stel kreeg het nummer 15 – het stel nr 8 was in 1880 nog niet definitief geschrapt en het nummer 8 was dus nog niet vrij. Dit bijkomende stel had dezelfde kenmerken als de nummer 14. Daar waar de 14 begin 1880 in het bestand opgenomen werd, zou de 15 al enkele maanden later – in de loop van juni – officieel in dienst gesteld worden.

Net zoals de voorgaande motorwagens, werd de 14 in eerste instantie te Gent gestationeerd en werd vanuit Gent-zuid en Gent-Rabot in de lokale dienst naar Zelzate en Eeklo gebruikt, maar reden vooral tussen Zelzate, Moerbeke en St-Gillis-Waas.. De 15 nam de vrijgekomen plaats van het nummer 8 in te Brussel-Leopoldswijk en verzekerde zijn diensten op de ringlijnen rondom Brussel.

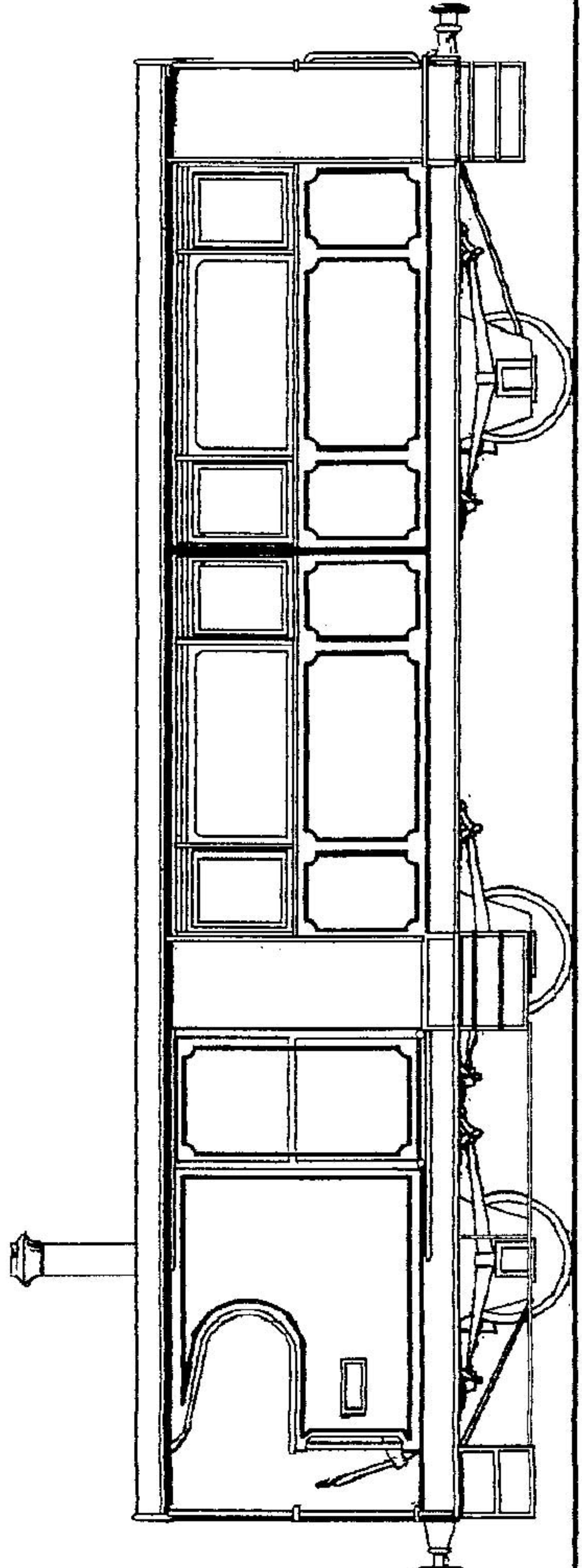
In de negentig jaren – na de levering van de modernere stellen - zouden deze oudere stellen vooral op de lichtere en vlakkere West- en Oost-Vlazamse lokaallijnen ingezet worden, de (nieuwe) stelplaatsen waren Merelbeke (Gent-zuid) en Kortrijk. Nochtans zouden ze zelden hun effectieve stelplaats opzoeken en werden ze afgesteld te Kortemark (diensten naar Nieuwpoort en Ieper - Armentières), Dendermonde (diensten naar Aalst en Boom ).

Over de effectieve buitendienststelling zijn er geen gegevens meer beschikbaar, waarschijnlijk gebeurde deze tussen 1900 en 1904. In 1909 waren alle stoommotorwagens van deze reeks van de Etat Belge sporen verdwenen.

# Stoommotorwagen type VV 14 - 15

## A2

Stoom - lokale dienst

<p><i>Cie Belge</i> : 2</p> <p><i>Aantal zitplaatsen</i></p> <p>2<sup>de</sup> klasse : 14</p> <p>3<sup>de</sup> klasse : 18</p>		<p><i>Cie Belge</i> : 2</p> <p>2<sup>de</sup> klasse : 14</p> <p>3<sup>de</sup> klasse : 18</p>
<p><b>Loopbaan :</b></p> <p>Nummering :</p> <p>Effectief (bij bouw)</p> <p>Bouwer kast :</p> <p>Levering :</p> <p>Ombouw</p> <p>Buiten dienst :</p> <p>Asindeling :</p> <p>Snelheid</p> <p><b>Remming :</b></p> <p>Compressor :</p> <p>Debiet :</p> <p>Automatische rein</p> <p>Rechtstreekse rein :</p>	<p>VV 14 - 15</p> <p>2</p> <p>Cie Belge</p> <p>1880</p> <p>---</p> <p>ca. 1900</p> <p>A2</p> <p>35 km/h</p> <p>---</p> <p>---</p> <p>---</p> <p>Tegenstroom</p> <p>Le Chatelier</p>	<p>VV 14 - 15</p> <p>2</p> <p>Cie Belge</p> <p>1880</p> <p>---</p> <p>ca. 1900</p> <p>A2</p> <p>35 km/h</p> <p>---</p> <p>---</p> <p>---</p> <p>Tegenstroom</p> <p>Le Chatelier</p>
<p><b>Kenmerken :</b></p> <p>Zuigers :</p> <p>Type :</p> <p>Werkingsprincipe :</p> <p>Cilinders :</p> <p>Diameter</p> <p>Zuigerslag</p> <p>Type :</p> <p><b>Ketel :</b></p> <p>Type :</p> <p>Roosterlengte:</p> <p>Roosterbreedte:</p> <p>Roosteroppervlakte :</p> <p>Keteldruk :</p> <p>Aantal vlampijpen:</p> <p>Lengte vlampijpen:</p> <p>Diam. ketel onder/boven:</p> <p>Verwarmingsopp haard :</p> <p>Totaal verwarmingsopp</p> <p>Voorraad kolen :</p> <p>Voorraad water :</p>	<p>2 binnenliggend horizontaal</p> <p>verzadigde stoom</p> <p>2</p> <p>170 mm</p> <p>210 mm</p> <p>Stephenson</p> <p>Guitaar</p> <p>840 mm</p> <p>570 mm</p> <p>0,48 m<sup>2</sup></p> <p>10 bar</p> <p>155</p> <p>1 445 mm</p> <p>750 mm / 500 mm</p> <p>18,50 m<sup>2</sup></p> <p>2&amp;8,80 m<sup>2</sup></p> <p>700 kg</p> <p>1 000 l</p>	<p>2 binnenliggend horizontaal</p> <p>verzadigde stoom</p> <p>2</p> <p>170 mm</p> <p>210 mm</p> <p>Stephenson</p> <p>Guitaar</p> <p>840 mm</p> <p>570 mm</p> <p>0,48 m<sup>2</sup></p> <p>10 bar</p> <p>155</p> <p>1 445 mm</p> <p>750 mm / 500 mm</p> <p>18,50 m<sup>2</sup></p> <p>2&amp;8,80 m<sup>2</sup></p> <p>700 kg</p> <p>1 000 l</p>
<p><b>Afmetingen :</b></p> <p>Totale lengte :</p> <p>Lengte kast :</p> <p>Breedte :</p> <p>Hoogte dak :</p> <p>Hoogte totaal :</p> <p>Radstand (totaal) :</p> <p>Oversteek voor :</p> <p>Oversteek achter :</p> <p>Diameter drijfwielen :</p> <p>Massa (rijvaardig)</p> <p>Aslast : 1ste as</p> <p>2 de as</p> <p>3 de as</p> <p>4 de as</p> <p>Massa /lopende meter</p> <p>Trekkkracht :</p> <p>Uurvermogen :</p> <p>Beschikbaar vermogen</p>	<p>12 290 mm</p> <p>11 370 mm</p> <p>2 900 mm</p> <p>3 140 mm</p> <p>4 075 mm</p> <p>6 800 mm</p> <p>2 200 mm + 4 600 mm</p> <p>2 180 mm</p> <p>2 470 mm</p> <p>1 000 mm</p> <p>19 900 kg</p> <p>6 900 kg</p> <p>6 500 kg</p> <p>6 500 kg</p> <p>---</p> <p>---</p> <p>---</p> <p>---</p> <p>---</p> <p>---</p> <p>---</p>	<p>12 290 mm</p> <p>11 370 mm</p> <p>2 900 mm</p> <p>3 140 mm</p> <p>4 075 mm</p> <p>6 800 mm</p> <p>2 200 mm + 4 600 mm</p> <p>2 180 mm</p> <p>2 470 mm</p> <p>1 000 mm</p> <p>19 900 kg</p> <p>6 900 kg</p> <p>6 500 kg</p> <p>6 500 kg</p> <p>---</p> <p>---</p> <p>---</p> <p>---</p> <p>---</p> <p>---</p> <p>---</p>

# *Stoomlocomotieven*

## *Nord Belge 681 - 686 > Type 91 .*

### Geschiedenis :

In de eerste jaren van deze eeuw ontwikkelden de Badense spoorwegen een vierassige rangeerlocomotief als reeks Xb. Dit type sloot een hele reeks zwakkere locomotieven af en naast de eigenlijke rangeerwerken werd deze machine ook ingezet voor lokale bedieningstreinen. In vergelijking met de overige gelijkaardige machines had deze reeks wel een uitermate eigenaardige vorm : de grote oversteek achteraan, de ingewikkelde en eigenaardige tenders (bestaande uit een korte tender naast de vuurhaard, lage en tussen het chassis ingewrkte tenders langs de langsketel) en de hoge ligging van de ketel zouden de typische vorm geven. Ook de twee stoomdommen, die verbonden waren door een buis zouden het beeld mee bepalen. Anderzijds was de ketel (type Crampton) en de aandrijving (twee buitenliggende cilinders en een Walschaerts stoomverdeling wel heel klassiek. Tussen 1907 en 1921 werden door de Machinenfabrik Karlsruhe 98 derdelijke machines geleverd. Van deze machines werden er 6 na de eerste wereldoorlog als wapenstilstandslocomotieven aan de Etat Belge afgestaan. De 90 in Duitsland achtergebleven machines kregen na de overname van de Badense Eisenbahnen het reeksnummer 92<sup>2</sup> en werden tot in 1966 in de Zuid-Duitse stelplaatsen ingezet. Radolfzell was de laatste inzetplaats.

Na de bevrijding zocht ook de Nord Belge naar geschikte locomotieven om hun oude en vernielde machines te vervangen. Tussen de overtallige Etat Belge locomotieven werden nu ook de Badense Xb machines uitgekozen en omstreeks begin 1921 in het bestand opgenomen. Ze kregen nu de nummers 681 tot 686. Vanaf de overname werden ze vooral in de zware rangeerdienst te **Kinkempois** gebruikt, maar ze reden ook diverse bedieningstreinen in de Luikse agglomeratie en naar de verschillende bedrijven in de buurt. Gedurende bijna vijftien jaar werd deze dienst zonder onderbreken uitgevoerd, maar de levering van de moderne, zware tenderlocomotieven reeks 501 – 520 (later type 99) vielen de heuveldiensten en de zware cabotage-diensten weg en kwamen de machines vooral in de lichte rangeerdienst terecht. In de inzetreeksen waren er nog slechts twee machines nodig : één voor de rangeringen in de stelplaats zelf, de andere voor het uitrangeren van de inkomende treinen. Een derde locomotief werd anderzijds gedurende een bepaalde periode ook gebruikt in de lokale dienst naar Liège-Longdoz en de rangeringen in dit typische Nord Belge station. En door deze vermindering van de diensten werden de 684 en 686 in de loop van 1935 afgesteld te Kinkempois, waarbij de onderhoud wel verder doorgevoerd werd.

Ook deze toestand bleef tot bij de bezetting door de Duitse troepen bestaan. En ook tijdens het eerste bezettingsjaren bleven de machines Kinkempois trouw. Door het tekort aan locomotieven- door de afgifte van de typen 98 - werden de twee afgestelde stomers gereactiveerd.

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

Ook na de overname bleven de 6 machines tot in 1943 te **Kinkempois**, zekregen wel de type-aanduiding 91 – nummers 9181 tot 9186. Voor de dienst waren er 4 machines nodig : twee locomotieven werden gebruikt in het vormingsstation zelf, één locomotief verzekerde de rangeringen in de omgeving van de stelplaats, de vierde locomotief werd gebruikt voor de bedieningstreinen naar Flémalle via Seraing en Ougrée .

Enkel de 9181 en 9183 zouden gedurende enkele maanden eind 1942 te **Visé** ingezet worden voor de stationsrangeringen en de bedieningstreinen vanuit Visé naar Bassenge en Wonck. Maar in deze kleine stelplaats stelplaats werden ze vrij vlug vervangen door meer polyvalente locomotieven.

Eind 1942 gingen vier machines van de reeks – 9182, 9184 – 9186 – over naar **Schaarbeek** en hier werden ze gebruikt bij de rangeerdiensten in het uitgebreide vormingsstation. Deze inzet was echter van korte duur, want in maart 1943 werden de zes machines gegroepeerd te **St-Ghislain**. Hier waren er 4 inzetdagen in de reeks van het type 91 : twee machines verzekerden de rangeringen in het vormingsstation zelf en bediende de lokale bedrijven in de buurt. Twee machines sleepten enkele bedieningstreinen vanuit St-Ghislain, waarschijnlijk naar Jemappes en Tertre. Effectieve inzetplannen (of foto's) van deze korte periode zijn niet bekend.

Ook te St-Ghislain was de inzet van korte duur en begin 1944 verhuisden de 6 machines dan naar hun laatste inzetplaats, nl. **Kortrijk**. Hier werd ze vooreerst vanuit twee inzetplaatsen gebruikt, nl. Kortrijk zelf voor de rangeringen in het vormingsstation en vooral te Moeskroen. Tijdens het bombardement van 26 maart 1844 werd de 9181 zo zwaar beschadigd dat deze locomotief in 1945 definitief afgevoerd werd. Nadeze bombardementen zwermden de machines in eerste instantie over verschillende stelplaatsen uit, maar al vlug ging het ganse materieel van Kortrijk over naar Moeskroen en hier werden nog drie plandagen opgesteld : twee machines verzekerden de rangeringen te Moeskroen zelf, de derde plandag voorzag enkele lokale goederentreinen in de buurt, waarbij ze ook regelmatig doorreden naar het Noord-Franse Tourcoing. In 1946 werden de machines hernummerd in 91.001 – 91.005, maar op dat ogenblik was de inzet al teruggevallen tot slechts twee diensten voor de stationsrangeringen. Deze dienst werd nog tot in 1947 – in beperktere mate – behouden, maar eind 1947 hield de effectieve inzet dan definitief op. Nadien werden de machines nog sporadisch gebruikt maar ze werden tussen april 1948 en maart 1949 – na een lange afstelling – definitief afgevoerd.

Nochtans zou één locomotief een gunstig lot kennen : de 9184 (81.005) werd aangekocht door het Brusselse bedrijf Focquet en stond meer dan dertig jaar in de loodsen van dit bedrijf te Vilvoorde. In 1986 werd deze locomotief dan verkocht aan het Technisch Museum te Berlijn en is daar voor het nageslacht bewaard gebleven.

### Nummerlijsten type 89

Nr NB	Bouwj	Nr	Nr 2	Bouwer	Fbnr	Schr	Stelpl	Tot
681 ex SB 312	1918	9181	-	Karlsr	2034	09/44	Kinkempois Schaarbeek St-Ghislain Kortrijk	22/10/42 05/03/43 27/01/44 09/44
682 ex SB 72	1918	9182	91.001	Karlsr	2030	25/03/49	Kinkempois Schaarbeek St-Ghislain Schaarbeek Kortrijk	22/10/42 05/03/43 27/01/44 07/10/44 25/03/49
683 ex SB 93	1918	9183	91.002	Karlsr	2031	07/07/48	Kinkempois Visé Schaarbeek St-Ghislain Kortrijk Ieper Kortrijk	04/07/42 17/10/42 05/03/43 27/01/44 25/09/44 22/10/44 07/07/44
684 ex SB 175	1918	9184	91.003	Karlsr	2032	25/03/49	Kinkempois Schaarbeek St-Ghislain Schaarbeek Kortrijk	22/10/42 05/03/43 27/01/44 07/10/44 25/03/49
685 ex SB 37	1918	9185	91.004	Karlsr	2026	25/03/49	Kinkempois Schaarbeek St-Ghislain Kortrijk	22/10/42 05/03/43 27/01/44 25/03/49
686 ex SB 63	1918	9186	91.005	Karlsr	2029	25/03/49	Kinkempois Schaarbeek St-Ghislain Kortrijk	22/10/42 05/03/43 27/01/44 25/03/49



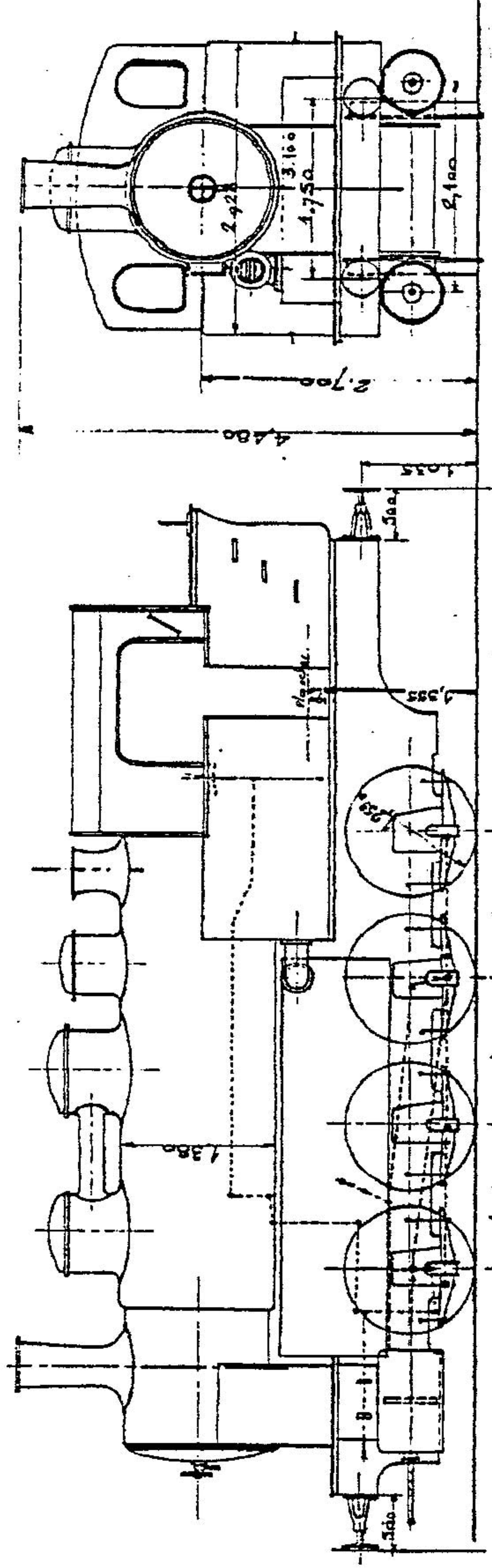
# Stoomlocomotief type 91 (NB 681 - 686)

## D1

Locomotief voor stationsrangeringen

ex Nord Belge

Karlsruhe 6



### Loopbaan :

Nummering : 681 - 686

Nummering NMBS : 9181 - 9186

91.001 - 91.005

Effectief bij bouw : 6

Effectief bij NMBS : (5)

Bouwer : MG Karlsruhe

Levering : 1907 - 1918

Ombouw : ---

Buiten dienst : 1944 - 1949

Asindeling : Dt

Snelheid : 40 km/h

Aandrijving : verzadigde stoom

Type overbrenging : Walschaerts

Plaatsing cilinders : 2 buitenliggend

Diameter cilinders : 480 mm

Zuigerslag : 630 mm

Remming :

Compressor : > enk Westinghousepomp

Debiet :

Automatische rem : Oerlikon

Rechtstreekse rem : Stoomrem

Handrem : Schroefrem

### Ketelkenmerken :

Keteldruk : 13 bar

Type ketel : Crampton

Roosterlengte : 1 360 mm

Roosterbreedte : 1 300 mm

Roosteroppervlakte : 1,768 m<sup>2</sup>

Verwar. opp. haard : 9,56 m<sup>2</sup>

Aantal grote vlampijpen : ---

Diameter gr vlampijpen : ---

Opp. grote vlampijpen : ---

Aantal kleine vlampijpen : 187

Diameter kl vlampijpen : 45 / 50 mm

Opp. kleine vlampijpen : 100,53 m<sup>2</sup>

Lengte vlampijpen : 3 750 mm

Verwarmingsopp. pijpen : 100,53 m<sup>2</sup>

Totaal verwarmingsopp : 110,09 m<sup>2</sup>

Oververhittingsopp. : ---

Diameter ketelramp : 1 380 mm

Dikte pijpenplaat : 25 mm

Dikte langsketel : 11 - 15 mm

Inhoud ritvaardige ketel : 3,394 m<sup>3</sup>

Inhoud stoomruimte : 1,947 m<sup>3</sup>

Oppervlakte stoomafgifte : 6,00 m<sup>2</sup>

### Afmetingen :

Totale lengte : 10 250 mm

Lengte chassis : 9 110 mm

Breedte : 2 950 mm

Hoogte as ketel : 2 700 mm

Hoogte (totaal) : 4 430 mm

Radstand (totaal) : 4 350 mm

Afstand tussen assen : 1 450 mm + 1 450 mm + 1 450 mm

Oversteek voor : 2 260 mm

Oversteek achter : 2 700 mm

Diameter drijfwielen : 1 253 mm

Diameter loopwielen : ---

Massa (rijvaardig) : 58 400 kg

Aslast : 1ste as : 14 100 kg

2 de as : 14 200 kg

3 de as : 15 000 kg

4 de as : 15 100 kg

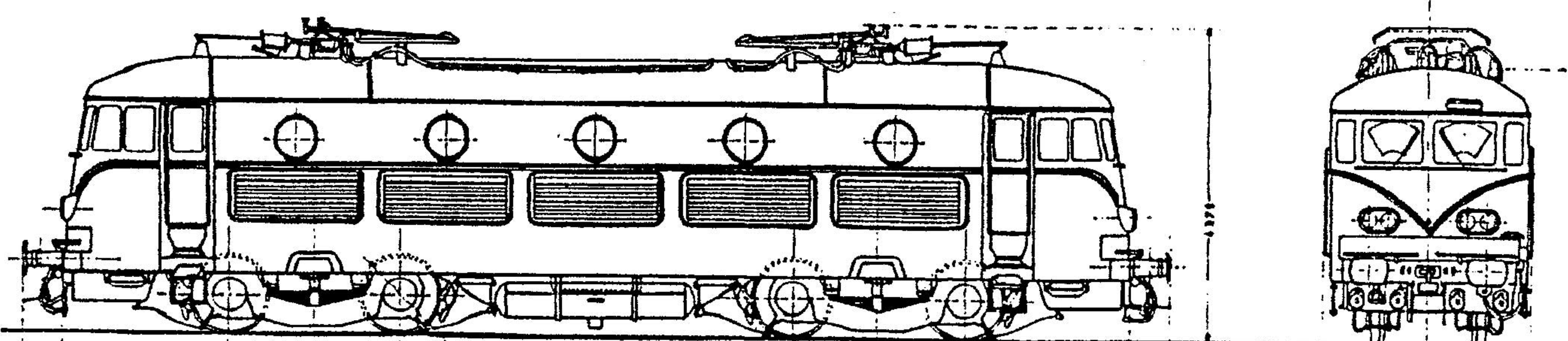
Inhoud waterbakken : 7 500 l

Inhoud kolentender : 3 500 kg

## ***Elektr. locomotief type 126.0***

1963

Brugeoise & Nivelles



### Geschiedenis :

In de jaren zestig was er dringend nood aan nieuwe elektrische locomotieven: de uitbreiding van het elektrische net en de grotere trafiek in vooral het goederenverkeer zorgde voor een tekort aan machines. Dit werd wel goedge maakt door het feit dat er meer dan voldoende moderne diesellocomotieven recent geleverd waren, maar de elektrische tractie mocht hierdoor echter niet verminderd worden. En dan was er nog een ander probleem: bij de ontwikkeling van deze machines waren er tal van nieuwe technieken, die echter nog niet op punt stonden: in eerste plaats was er de elektronische thyristorsturing die bij de elektrische stellingen in aanmerking kwam, maar nog niet uitgerijpt was voor grotere vermogens. Anderzijds waren er op sterkstroomgebied ook verschillende nieuwigheden in verband met de sturing (individueel of met de gekende nokkenschakelaar) en met de tractiemotoren (dubbelmotoren, soorten bekrachting). Nu moest men een ontwerp maken waarbij men moest kiezen tussen modernisering (die niet altijd betrouwbaar was) of klassieke (verouderde) technieken.

Voor de nieuwe locomotieven koos men resoluut voor de klassieke (relais)techniek, maar voor de nieuwe Franse tractiemotoren met een hoger rendement, maar waarvan de afmetingen ook groter waren. Enkel voor de eigenlijke sturing was men nog niet echt op hetzelfde niveau. Daarom zou men opteren voor de bouw van 5 prototype-locomotieven die van elkaar afweken bij de bediening van deze sturingen en ook bij de bekrachting van de motoren. Met de bestelling van deze geringe reeks hield men ook in het achterhoofd dat de techniek bij de bestelling van de serielevering waarschijnlijk al verder geëvolueerd zou zijn. De opdracht voor de bouw van deze machines werd gegeven aan Brugeoise & Nivelles, waarbij Acec zich garant stelde voor het elektrische gedeelte. De locomotieven zouden het type 126 gaan vormen en dezelfde kenmerken hebben als hun vroegere zusters type 123. Ook het rijden in dbbel tractie met deze machines op de verbinding naar Luxembourg moest mogelijk zijn

De grote nieuwigheden bij deze locomotieven type 126, zouden de verschillende controles worden, waaronder als voornaamste deze om het slippen tegen te gaan. Ook hier werden drie verschillende systemen gestest, waarbij de bekrachting van de tractiemotoren onder invloed stond van de opgenomen stroom en de snelheid. Naast de elektrische schakelingen werden ook mechanische middelen gebruikt. Verder was er de dubbele motor waarbij de beide motoren in één kast zaten en ook mechanisch met elkaar gekoppeld werden. Hierdoor werd het slippen van één as beperkt. Nochtans zouden deze motoren ook een nieuw soort draaistel vergen en zou ook veel plaats in de kast zelf verloren gaan. Later zou ook blijken dat deze nieuwe opstelling vooral bij het gewone, dagelijkse onderhoud voor bijkomende problemen zou zorgen.

Ook voor de kast werd een nieuwe, modernere vorm aangenomen, met vlakkere koipwanden en vooral meer ventilatieroosters. Bij de prototypemachines waren er oorspronkelijk vijf ventilatierooster per zijde, onderaan in de kast aangebracht. Ook hier zouden de uiterste roosters voor problemen zorgen, omdat ze veel stof in de kast binnenzogen.

**De loopbaan :**

Al dadelijk na de levering werden de vijf machines onderworpen aan reeks testritten, die de nodige gegevens moesten opleveren voor de serielevering die gepland was. Vooral op de lijn naar Luxembourg zouden ze onder de zwaarste conditie hun testen ondergaan. Tijdens deze proeven bleek dat de uitrusting van de 126.005 het best voldeed, maar er werden nog verdere verbeteringen aan de elektrische schakeling doorgevoerd. Ook nog tijdens de eerste bedrijfsjaren werden deze machines intensief gevolgd: ze werden gestationeerd te Ronet en kwamen praktisch enkel op de verbinding naar Luxembourg tot inzet: voor de internationale reizigerstreinen reden ze tussen Luxembourg en Brussel, voor de zware ertstreinen verzekerden ze de diensten tussen Stockem en Ronet, maar reden ook door tot in Monceau en Leuven. Spordadisch werd ook Leuven bereikt. Tijdens de eerste tussentijdse revisie werd de elektrische schakeling van de 126.001 –126.004 aangepast aan deze van de 126.005. Gedurende bijna twintig jaar zou hun inzet praktisch ongewijzigd doorlopen met de boven genoemde diensten.

**De ombouw :**

Tijdens hun eerste grote herziening – in de jaren zeventig – werden alle vijf machines aangepast aan de inmiddels geleverde serie-locomotieven. Zo werd de schikking van de ventilatieroosters gewijzigd, werden verbeteringen aangebracht aan de ophanging van de draaistellen (waar regelmatig scheurtjes optraden) en werd ook de bekabeling veranderd. Voor de machines had men de volgende ombouwdata :

126.001	2601	30/06/1975	
126.002	2602	08/09/1975	
126.003	2603	03/08/1977	
126.004	2604	31/12/1976	proefschildering geel
126.005	2605	29/12/1977	

Maar ook gedurende deze periode zou de inzet niet verder veranderen en werden alle 35 prototype en serielocomotieven bij voorkeur op de Luxembourg-lijn dienst doen, maar voor bijzondere treinen en als reserve-dienst kwamen ze ook over het ganse net tot inzet. Vooral Antwerpen zou in de zeventiger jaren regelmatig het eindpunt worden. Bij de levering van de zware locomotieven reeks 20 verdwenen ze echter volledig uit de doorgaande reizigersdienst en zou hun inzetgebied zich verder uitdeinen, waarbij vooral diesten op de Waalse as tussen Jeumont en Montzen via Charleroi, Namur en Liège gereden zouden worden.

De stationering van deze machines te Stockem op 3 juni 1984 zou geen echte veranderingen met zich meebrengen en de inzetreeks werd ongewijzigd overgenomen worden. Pas met de levering van de 60 locomotieven reeks 27 zou er voor de oudere reeks 26 een nieuwe inzet opgebouwd worden. De zware diensten in de Ardennen gingen voor een deel verloren en Monceau werd de nieuwe stelplaats. Hier werden ze vooral voor de zwaardere goederentreinen gebruikt: twee inzetlijnen vormden de ruggegraat voor de reeks 26. De Waalse as vormt de hoofinzet en zo zijn er treinen vanuit Jeumont en St-Ghislain naar Kinkempois en Montzen. Maar ook de ertsverkeer naar Boël (La Louvière) en Forges de Clabecq werd een tweede inzet. Verder zijn de machines voor tal van andere diensten – zowel reizigers als goederen - over het ganse net bedrijvig.

Ook in de toekomst blijft de inzet van de reeks 26 onontbeerlijk en pas vanaf 2005 zou er voor een vervanging gezorgd worden. Hiervoor zou dan een nieuwe reeks elektrische locomotieven gaan zorgen, maar in principe worden eerst de oudere reeksen 22 en 23 vervangen.

**De schilderijen / uiterlijk :**

**Oorspronkelijke volledig donkergroene schildering :**

1964 – 1977

**Proefschildering**

Bij de 2604 werd als eerste locomotief de nieuwe geel-blaauwe schildering uitgeproeerd: bij deze machine week deze vrij sterk af van de latere machines, daar het geel doorgetrokken werd tot onderaan de kast, later werd hier een donkergrijze band behouden.

**Gele schildering :**

Deze standaard schildering werd toegepast op de overige machines bij hun grote herziening

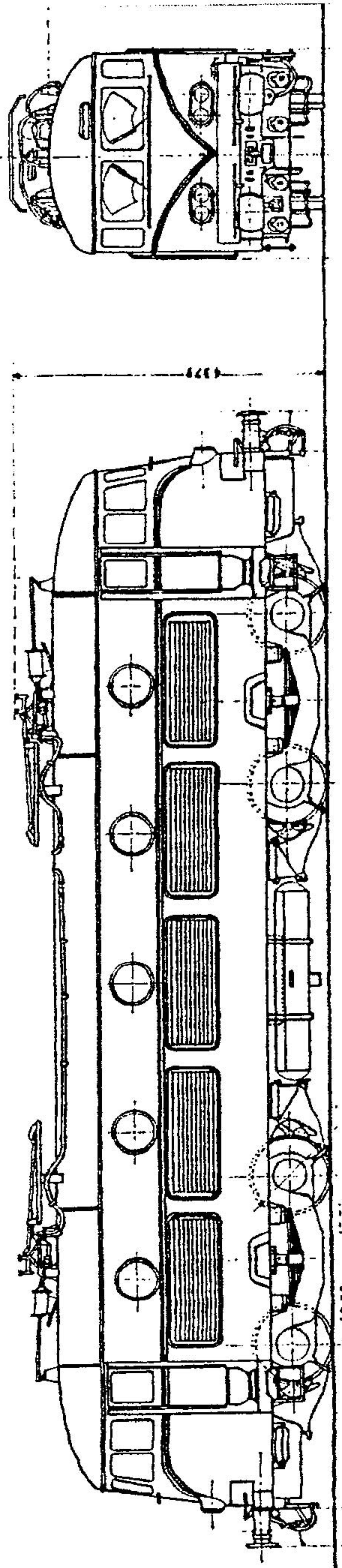
**Blaauwe schildering :**

Bij hun tweede herziening werd de nieuwe staalblauwe schildering bij alle machines toegepast.

**Verbouwing :**

Aanpassing aan de serieuitvoering door veranderen van ventilatieroosters  
Aanbrengen van de uitwendige bejabeling voor het rijden in treinschakeling

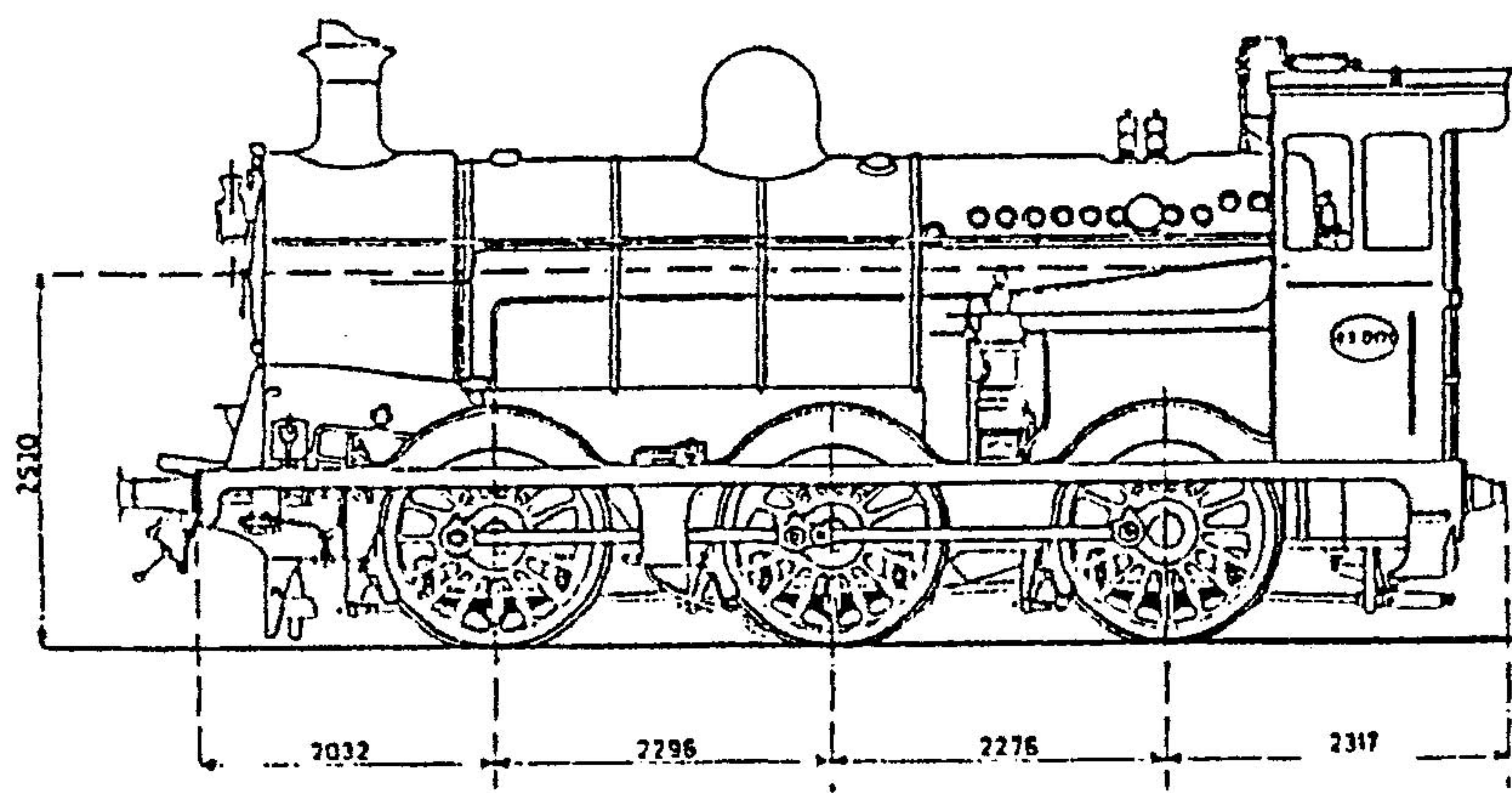
# Type 126.0 / Reeks 26



<b>Loopbaan :</b> Nummering voor 1971 na 1971 Effektief (bij bouw) :	126.001 - 126.005 2601 - 2605 5 lokomotieven	<b>Traktieuitrusting :</b>  <b>Motoren :</b> Bouwer : Type : Ophanging : Aantal : Aandrijving : Uurvermogen : Doorlopend vermogen :  Overbrenging :  Verhouding :  Ventilatoren : Generator :  Batterijen :	Accc Charleroi volledig opgehangen 2 dubbelmotoren nokkenas met servo-motor type JH 1 180 kW 1 120 kW rechte tandwielen elastische koppeling 3,4 2 met helicoïdale schoepen type "Rateau" Accc type CV 266 12 V / 38 A 54 x SAFT 12Y56 80 Ah	<b>Afmetingen :</b> Totale lengte : Lengte kast : Breedte :  Hoogte dak : Hoogte stroomafnemers : Radstand (totaal) : Afstand tussen draaistellen Afstand binnen draaistel Oversteek voor : Oversteek achter : Diameter drijfwielen :	17 250 mm 16 100 mm 3 040 mm  3 850 mm 4 379 mm 11 050 mm 8 500 mm 2 550 mm 2 525 mm 2 525 mm 1 150 mm
<b>Remming :</b> Kompressor : Debiet : Automatische rem Rechtstreekse rem : Handrem :	2 x Westingh. 242 VBZ 200 l/ min Oerlikon met FV4 Oerlikon met FD1 schroefrem	<b>Massa (leeg)</b> <b>Massa (rijvaardig)</b> Aslast : 1ste as 2 de as 3 de as 4 de as  <b>Massa /lopende meter</b> <b>Trekkracht :</b> <b>Vermogen :</b>	80 000 kg 82 400 kg 20 600 kg 20 600 kg 20 600 kg 20 600 kg 4 780 kg/m 235,5 kN 2 580 kW		

# Schrappingen

## Type 41



WO I	1926	WO II	1949	1950	1951	1952
81	1	9	3	1		17
1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959
43	28	12	4	45	18	38

Bij deze locomotieven type 32S met oververhitting was de tol van de eerste wereldoorlog vrij hoog en een gedeelte van het bestand werd dan ook in 1918 als vermist opgegeven. De overgebleven 221 machines werden tussen beide wereldoorlogen over een groot gedeelte van het net gebruikt. Tot in 1940 werd geen enkele locomotief van dit type afgevoerd.

Ook na de tweede wereldoorlog werd dit type nog steeds verspreid over niet minder dan 25 – gewoonlijk kleinere – inzetplaatsen maar geleidelijk aan zouden de machines geconcentreerd worden in het vlakkere landsgedeelte en in de jaren vijftig zou de inzet duidelijk sterk afnemen. Vanaf 1952 zou het aantal machines dan ook snel gaan afnemen waarbij vooral in 1953 een groter aantal locomotieven definitief afgevoerd werd. Op dat ogenblik verdwenen deze machines – die nog recent de typen 44 verdrongen hadden – uit de zuidelijke stelplaatsen van het net. Zo werden de inzet te Statte, Trois-Ponts, Gouvy, Ottignies en Ciney afgebouwd en kwamen de beste machines naar noordelijke stelplaatsen. In de volgende jaren zouden ook hier duidelijke verminderingen optreden en verdwenen de machines uit Aalst, Antwerpen, Brugge en Ieper. En in 1956 was de inzet beperkt tot de 6 volgende stelplaatsen.

Te Mol waren de typen 41 de enige machines in deze Kempense stelplaats en er werden in een vrij uitgebreide reeks nog 9 machines gebruikt. Ze reden praktisch enkel reizigerstreinen, meestal op de verbinding Herentals – Mol – Neerpelt – Hamont, maar verder ook op de verbindingen naar Hasselt en Diest. In goederendiensten bereikten ze Achel, Herentals, Hasselt en Tessenderlo/Oostham. In 1958 eindigde hier de inzet ten gunste van de vrijgekomen typen 64.

Ook te **Tienen** werden de typen 41 gebruikt, hier echter naast de typen 31. Hierdoor was de inzet beperkter: ze verzekerden vooral de reizigersdiensten vanuit Tienen naar Tongeren via St-Truiden, maar bedienden ook het knooppunt Ramillies. Nochtans was de inzet in 1956 al praktisch volledig weggefallen en stonden de machines vooral reserve: effectieve diensten waren een reizigerstrein naar St-Truiden en de terugrit werd ingenomen door de bedieningstrein. Verder verzekerden ze de rangeringen te Tienen zelf.

De grootste inzet was echter geconcentreerd op de vlakke lijnen in Oost- en West-Vlaanderen met nog vier belangrijke inzetpunten: **Dendermonde** had tegen het einde van de loopbaan nog een 25 machines type 41 op stal en gebruikte deze machines in drie ondergeschiktere inzetreeksen. Hoofdinzet kenden ze op de vele lokale verbindingen in Oost-Vlaanderen en hierbij bereikten ze bestemmingen als St-Niklaas, Antwerpen-Linkeroever, Mechelen, Lokeren en zelfs éénmaal Brussel en Leuven. In deze reeks waren ook enkele beperkte goederendiensten opgenomen naar Antwerpen-Linkeroever, Londerzeel en Muizen. In een tweede reeks waren der de bedieningstreinen naar Willebroek en Bornem, waarbij de locomotief de rangeringen te Willebroek voor zijn rekening nam. Verder werd nog één machine gebruikt voor de stationsrangeringen te Dendermonde. Deze reeksen werden omstreeks 1958 definitief opgegeven.

Ook **St-Niklaas** kende een belangrijk bestand aan typen 41: meer dan 20 machines waren er beschikbaar en hiervan werden er 10 gebruikt in de lokale reizigersdiensten met als bestemmingen Dendermonde, Antwerpen-Linkeroever, Gent, Lokeren en ook Moerbeke-waas. Ook in de lokale goederdienst waren ze zeer bedrijvig en ze reden treinen naar Terneuzen, Lokeren, Gent-Zeehaven, Temse, Dendermonde en Zwijndrecht. Het zou in St-Niklaas zijn dat deze machines hun laatste diensten verzekerden en omstreeks 1960 verdwenen ze hier definitief van de sporen.

Voorlaatste stelplaats was **Oudenaarde**: hier was er slechts één enkele inzetreeks en met een twintigtal machines in het bestand werd in 1956 een inzetreeks met 9 plandagen gereden. Ook hier weer de klassieke diensten: de lokale reizigerstreinen in de omgeving van de stelplaats met als bestemmingen Ronse / Blaton, Kortrijk, Zottegem en zelfs Gent. Ook de goederdienst was vrij omvangrijk met heelwat bedieningstreinen naar verder afgelegen bestemmingen: Merelbeke en St-Ghislain waren de voornaamste, maar ook Blaton en Péruwelz werden bereikt. Eén dag was ingenomen door rangeringen te Oudenaarde zelf.

**Kortrijk** zou tegen het einde van de loopbaan het grootste bestand bezitten, maar van de ca. dertig gestationeerde machines waren al vele definitief afgesteld. De inzet was hierdoor vrij beperkt en verdeeld over drie inzetplaatsen. Twee machines werden vanuit Kortrijk zelf gebruikt: ze sleepten nog een bedieningstrein naar Comines en rangeerden te Kortrijk-vorming. Eén locomotief stond te Roeselare en verzekerde – naast de rangeringen – ook de bedieningstreinen naar Lichtervelde en Kortrijk. De grootste inzet kenden de 51-ers vanuit de ondergeschikte stelplaats Moeskroen: hier verzekerden ze de belangrijke rangeringen te Moeskroen zelf, maar er waren ook enkele treinen naar Kortrijk en het Noord-Franse Tourcoing. De inzet te Kortrijk eindigde in 1957.

Na de massale schrappingen van de eindjaren vijftig, bleven vele machines nog jarenlang afgesteld staan in de verschillende vormingsstations, maar in de beginjaren zestig werden ze dan massaal verkocht voor sloping. Nochtans zouden nog een aantal machines – waarvan de ketel in goede staat was – een nieuw leven beginnen als mobiele verwarmingsketel en gedurende nog vele jaren waren op verschillende plaatsen deze machines nog te zien in dit doel. Te Charleroi duurde deze inzet het langste en omstreeks 1973 verdwenen ook hier de beide laatste machines van dit type. Het onderhoud werd hierbij verstrekt door Monceau. Eén locomotief – de 41. – werd echter bewaard en in de beginjaren tachtig uiterlijk opgeknapt en staat thans als monument in het station van Charleroi-sud, nochtans is de toestand van deze locomotief op dit ogenblik vrij zorgwekkend.

***Dienstregeling :******Zomerregeling 1973 .***

In de jaren zeventig was de herstructurering van het net voltooid en zouden er slechts weinig wijzigingen optreden. Om die reden zullen we de dienstregeling slechts om de twee jaar behandelen.

Door de vernieuwing van het net, zouden ook de grote werken in deze periode uitblijven. Wel was er een tweede elektrificatieprogramma opgesteld, die ook de minder belangrijke dwarslijnen zou inhouden. In 1973 zou een eerste – minder belangrijk – deel onder draad komen, nl. de verbinding Gent – St-Niklaas. Deze verbinding werd echter in deze laatste plaats onderbroken, daar de werken voor de Kennedy-tunnel nog niet afgesloten waren. Andere elektrificaties waren er op dat ogenblik niet, wel werd te Liège de verbinding met Kinkempois en de verschillende verbindingsbochten geëlektrificeerd.

***Elektrische locomotieven***

Bij de elektrische tractie was het effectief vrij goed aangevuld door de levering van de locomotieven reeks 26. Enkel in de internationale dienst was er een tekort en dit werd opgevangen door de (na)bouw van zes machines reeks 18, die vooral gebruikt zouden worden op de diensten naar Frankrijk, via de Waalse as.

Anderzijds konden in deze periode opnieuw enkele oudere locomotieven reeks 29 afgesteld worden, maar ook dit was van korte duur, daar door een uitbreiding van het goederenverkeer zou er dadelijk een tekort ontstaan aan machines en werd deze reeks gereactiveerd.

Voor de toekomst was er de bestelling van 25 locomotieven reeks 20 voor de steeds zwaarder wordende diensten op de lijn naar Luxembourg. Deze machines werden vanaf 1975 geleverd.

Opmerkelijk in de inzetreeks was het feit dat alle éénspanningslocomotieven in één enkele reeks – los door elkaar – gebruikt werden door de verschillende inzetstelpaatsen.. deze volgende tabel geeft een overzicht van deze diensten

Reeks	FNDM	FBM	FSR	LNC	FKR	FSD
15		4				
16		7				
18						
20 (28)						
22						
23						
24	25	11	28		9	15
25						
26						
29				14		



Reeks	FLV	NK	FMS	FEO	LL (reizigers)	FEO/LJ
15						
16						
18						
20 (28)						
22						
23						33
24	12	12	10	6	8	
25						
26						
29						

Bij de diensten van Ronet (FEO), Jemelle (LJ) en Stockem (MKM) gaat het enkel om doorgaande goederentreinen en in deze reeks komen enkel de locomotieven reeksen 23 en 26 tot inzet.

#### Effectief van de elektrische locomotieven

15	16	18	20	22	23	24	25	26	29
5	8	(6)	3	50	82	1	22	35	12

### **Elektrische stellen**

Bij de elektrische stellen was er vooral de bouw van de nieuwe (thyristorgestuurde) stellen reeks 06 die in 1972 / 1973 in grotere mate geleverd werden, dit voor de nieuw te realiseren elektrificaties en de uitbreiding van de diensten. Voor al deze klassieke stellen reeksen 00, 05 en 06 was er geen eigen inzetreeks voorzien en deze werden zonder echte uitzonderingen door elkaar ingezet.

In deze reeks waren er 339 diensten voorzien voor een totaal van 381 aanwezige motorwagens. In de inzet waren er drie uitzonderingen waar de inzet of specifiek bepaald was, of waar er beperkingen waren :

- Stellen 001- 050                      werden in de algemene reeks gebruikt, maar mochten enkel ingezet worden op de verbinding Charleroi – Brussel – Antwerpen – Essen omwille van de hoge perrons
- Stellen 801 – 806                    verzekerden de postdiensten (buiten reeks voor de NMBS)
- Stellen 901 – 904                    verzekerden de Benelux-diensten Brussel – Amsterdam en werden volledig door de NS onderhouden en ingezet
- Stellen 951 – 956                    verzekerden de diensten tussen Brussel-centraal en de luchthaven (Sabena-stellen)

### **Lijndiesel locomotieven**

Bij de lijndiesel locomotieven waren er tijdens deze beide jaren geen echte wijzigingen, noch in leveringen, als in inzet. Enige verandering was het gereed geraken van de prototype-locomotief 5001, die gedurende deze jaren enkele testritten deed tussen Liège en Oostende en Liège en Antwerpen. De stelplaats was hierbij Kinkempois. Er werd echter geen eigen reeks voor deze machine opgesteld.

	FNDM	FSR	LNC	FT	FKR	FSN	FC
50							
51		8	12	12			15
52							
53							
54							
55							
59	19				15		
60			3		28		
61					30	13	23
62		4					
64							
65							
66							
	19	12	15	12	73	13	38

	FHS	FLV	FRST	NK	GMN	FVY	GT
50				(1)			
51	24						
52							
53							
54							
55							13
59				13	10	4	
60	6			15			8
61							
62		10	8	5			
64	4						
65	4						
66	3						
	41	10	8	33	10	4	21

	FGH	ATH	MBX	MUT	LJ	FEO	MKM
50							
51	7						
52			3			8	2
53				19			
54						2	1
55					7		
59							
60	24					15	
61							
62	10	13					
64							
65							
66							
	41	13	3	19	7	25	3

**Effectief van de lijndiesellocomotieven**

50	51	52	53	54	55	59	60	61	62	64	65	66
1	92	13	19	8	41	53	91	15	134	6	6	3

### **Rangeerdiesel locomotieven**

Bij deze locomotieven zou in de loop van 1973 een grote verandering optreden, die echter in de zomerregeling nog niet doorgevoerd werd. Door de levering van de tweede schijf locomotieven reeks 82 aan Antwerpen en de derde bouwschijf reeks 73 aan de voornaamste vormingsstations (o.a. voor een groot gedeelte Merelbeke) zou er zeer vlug een reorganisatie volgen.

Door deze levering konden de voornaamste havens hun bestand aan zware machines drastisch uitbreiden, anderzijds zouden de lichte machines reeks 92 aan de dienst baan afgestaan worden, terwijl de onbetrouwbare machines reeks 71 definitief afgesteld werden. Dit hield dan ook in dat er een duidelijke verandering zou komen in het inzetpatroon van de machines : de reeks 73 zou de zwaarste diensten gaan verzekeren te Liège, Charleroi en Gent, de reeks 82 werd vanuit Oostende (Zeebrugge), Antwerpen en Kinkempois ingezet terwijl de reeks 84 naar meer ondergeschikte diensten verwezen werd. De onderstaande tabellen geven een overzicht over de inzet

	FNDM	FSR	LNC	FKR	FC	FSD/FR	FHS/FLV
70	5						
71							
72	13						
73			30				
80		23		25			
81							
82	11		9				
83			21				
84					2	17	8
85	28						
92	11	12					
	68	35	60	25	2	17	8

	NK	GMN	FVY	GT	FGH	FEO	MKM
70							
71							
72							
73							
80	13						
81	2						
82	18		4		7		
83							
84		12		8		5	4
85							
92							
	33	12	4	8	7	5	4

Bij de stelplaats Merelbeke werd er steeds één locomotief reeks 80 gebruikt te Aalst, Dendermonde en St-Niklaas

De Hasseltse machines reeks 84 werden ook gebruikt te Leuven (2) en Mol (1) voor stationsrangeringen en lokale verbindingen.

Voor de locotractoren reeks 90/91 waren er voor de 60 machines niet minder dan 52 diensten voorzien bij stationsrangeringen in diverse grotere stations.

70	71	72	73	80	81	82	83	84	85	90/91	92
6	5	15	35	68	3	55	25	61	34	60	25
6	0	15	75	68	0	75	25	70	25	60	0

> laatste rij : veranderingen in effectief tijdens volgende jaren

### **Dieselmotorwagens**

Bij deze dieselmotorwagens zou de toestand vrij stabiel blijven, doch geleidelijk aan zouden zich toch de eerste tekenen van achteruit zich optekenen. De motorwagens reeks 42 waren al vervangen door de nieuwe Sabena-stellen en werden alsnog aangepast aan de reeks 43 en bij de reeks 49 was de inzet praktisch volledig weggevallen. Enkel Montzen had nog één dienst, dit als personeelstreinen tussen Welkenraedt en Montzen. Ook bij de overige inzetplaatsen zou de inzet langzaam achteruit gaan.

	FSR	FKR	FC	FVY	GMN	ATH	GT	MBX	MKM
40			6						
42				2					2
43	3		7					12	
44		7							
45							8		
46						8	6		
49					1				
	3	7	13	2	1	8	14	12	2

### **Effectief van de motorwagens :**

40	42	43	44	45	46	49
7	6	30	10	10	20	6
7	0	36	10	10	20	1

> laatste rij : veranderingen in het bestand tijdens de volgende jaren

## *Lijn 131*

# *Nivelles - Fleurus . Chatelineau*

Nadat het sternet in de jaren zestig van vorige eeuw praktisch voltooid was, wilden de talrijke bedrijven – die nog niet aangesloten waren op het spoorwegnet – ook toegang krijgen op deze transportvorm. Maar vooral te Charleroi zou dit een groot probleem gaan vormen. In deze uitgebrzeide streek waren er tal van steenkoolmijnen en metaalverwerkende bedrijven en om deze te ontsluiten was een indrukwekkend net nodig. Het noord-oosten van de stad was als gedeeltelijk bereikbaar door de verschillende hoofdlijnen, maar de vraag naar een aantal ringlijnen was groot. Zo ontstond in de beginjaren zeventig het plan om de drie grotere stations uit de streek nl. Nivelles, het knooppunt Fleurus en Châtelineau-Châtelet met elkaar te verbinden met een tweede ringlijn. Nochtans zou het nog verschillende jaren en veel inspanningen duren eer het zover was.

Het noordelijke deel – uitgaande van Nivelles-est – kwam in 1876 als eerste in dienst, maar enkele dagen later zou ook een bestaand, industrieel baanvak vanuit Châtelineau tot aan de industriële pool Gilly in het Etat Belge net opgenomen worden. Dit baanvak was trouwens gemeenschappelijk met de lijn 119. Tegen het einde van het jaar werd Fleurus vanuit het noorden bereikt

Het resterende deel tussen Gilly en Fleurus bestond op dat ogenblik ook al in de vorm van verschillende industriële aansluitingen, o.m. naar Ransart, doch de rechtstreekse aansluiting van dit baanvak en het op Etat Belge norm brengen werd pas eind 1877 effectief doorgevoerd.

Gedurende vele jaren kende deze lijn hetzelfde inzetpatroon : hoofdaandeel vormden de lokale bedieningen van de verschillende bedrijven. In reizigersdienst was de treindienst beperkt : vooral de piekurtreinen waren erg in trek en slechts enkele treinen tijdens de daluren. Wel werd deze lijn regelmatig gebruikt door doorgaande gozederentreinen vanuit het zuiden van de agglomeratie naar Brussel.

Pas met de achteruitgang van de industriële bedrijvigheid stagneerde het verkeer en het reizigersverkeer verdween al geleidelijk vanaf de tweede wereldoorlog, het stadsverkeer en de trams zouden deze bestemmingen beter bedienen. Het werd in de beginjaren vijftig volledig afgebouwd. Maar ook het noordelijke deel van de lijn zou snel aan belangrijkheid inboeten en het middengedeelte zou in de eindjaren vijftig zijn verkeer verliezen en de lijn werd tussen Nivelles-est en Fleurus in de zestiger jaren opgebroken. Op het zuidelijke gedeelte zou het verkeer langer in dienst blijven, maar het uiterste punt werd hier Gilly, dat vanuit Châtelineau bediend werd. Dit laatste gedeelte werd slechts recent buiten dienst gesteld. Thans is enkel nog het kleine reststuk tussen Baulers en Nivelles-est (AMN > BN) in gebruik.

### Voornaamste data :

20/09/1876	Opening baanvak Baulers – Wegelée-St-Amand
22/09/1876	Opening gemeenschappelijk baanvak Châtelineau – Gilly
14/12/1876	Opening baanvak Wegnelée – Fleurus
24/07/1877	Overname industriële verbinding Fleurus – Gilly

**Stations - stopplaatsen :**

FSU	FSU	Baulers	0
FNVT	FNVT	Nivelles-est	2
		Bois de Nivelles	6
LUC		Commune	8
LRE		Rèves	10
LFG		Frasnes lez Gosselies	13
		Villers Perwin	15
LCT		Chassart	18
		St-Amand lez Fleurus	21
LFR	LFR	Fleurus	24
LVC		Le Vieux Campinaire	28
		Nord de Gilly	31
		Gilly-Sart-Culpart	32
LGR		Gilly	33
FCL	FCL	Châtelineau - Châtelet	36

**Industrie :**

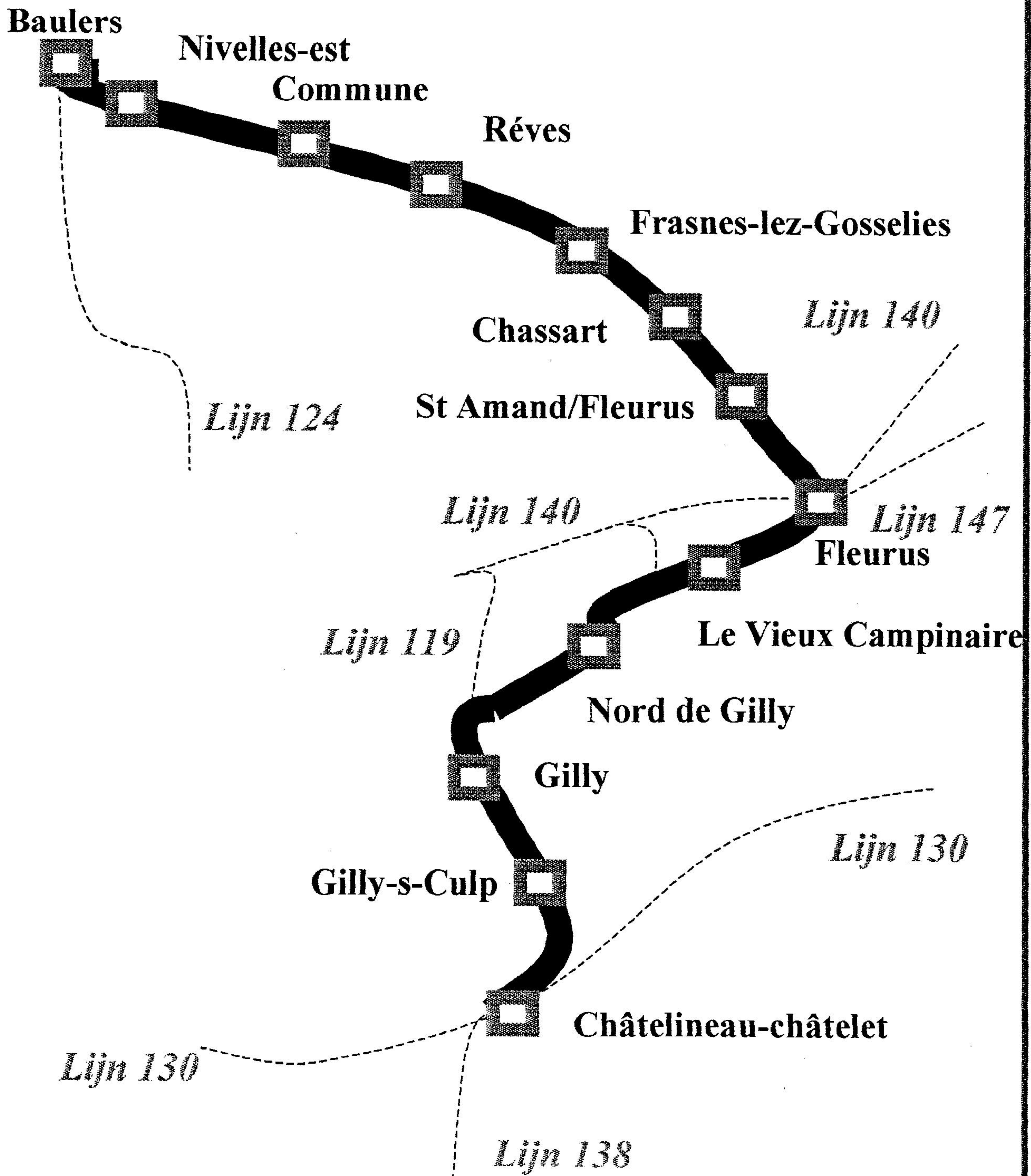
Nivelles-est	metaalnijverheid	AMN > BN
Rèves	emailnijverheid / molens	
Chassart	steenkoolmijnen	diverse industriële aansluitingen
Le Vieux Campinaire	diverse steenkoolmijnen	
Gilly	steenkoolmijnen / metaalnijverheid	

**Uittreksels uit de reisgidsen voor de lijn 131**

131		Baulers - Fleurus - Châtelineau								131
K		T 2410	T 2412	T 2414	T 2416	T 2418	T 2420	T 2422	T 2424	T 2426
0	Baulers	4.00	4.17	6.50	8.27	11.37	—	16.11	18.37	—
2	Nivelles (Est)	4.04	4.21	6.54	8.31	11.41	—	16.15	18.1	—
6	Bois de Nivelles	—	4.30	7.03	8.39	11.50	—	16.24	18.50	—
6	Commune	—	4.33	7.06	8.41	11.53	—	16.27	18.53	—
10	Rèves	—	4.39	7.12	8.46	11.59	—	16.31	18.59	—
13	Frasnes-lez-Gosselies	—	4.45	7.18	8.54	12.05	—	16.39	19.05	—
15	Villers-Perwin	—	4.50	7.23	8.59	12.10	—	16.44	19.10	—
18	Chassart	—	4.55	7.32	9.04	12.15	—	16.53	19.16	—
21	St-Amand-lez-Fleurus	—	—	—	—	—	—	—	—	—
24	Fleurus	A. 4.39	5.02	7.39	9.11	12.22	—	17.00	19.23	—
0		4.47	—	7.40	9.12	12.42	13.52	17.02	—	21.35
4	Le Vieux Campinaire	A. 4.54	—	7.47	9.19	12.49	13.59	17.09	—	21.42
4		4.55	—	7.47	9.20	12.50	14.09	17.10	—	21.43
7	Nord de Gilly	4.59	—	7.51	9.25	12.56	14.05	17.14	—	21.48
8	Gilly-Sart-Culpart	5.02	—	7.54	9.29	13.00	14.09	17.18	—	21.52
9	Gilly (Sart-Allet)	5.04	—	7.56	9.32	13.03	14.12	17.21	—	21.55
13	Châtelineau-Châtelet	A. 5.10	—	8.02	9.38	13.09	14.18	17.27	—	22.01
		2411	T 2413	T 2415	T 2417	T 2419	T 2421	T 2423	T 2427	
0	Châtelineau-Châtelet	—	5.20	6.18	8.10	8.42	11.54	16.40	19.15	—
4	Gilly (Sart-Allet)	—	5.26	6.26	8.17	8.49	12.02	16.47	19.23	—
5	Gilly (Sart-Culpart)	—	5.31	6.28	8.19	8.51	12.05	16.49	19.26	—
6	Nord de Gilly	—	5.37	6.34	8.25	8.56	12.11	16.54	19.31	—
		—	5.42	6.39	8.30	9.01	12.16	16.59	19.36	—
9	Le Vieux Campinaire	—	5.43	6.40	8.30	9.01	12.17	16.59	19.37	—
		—	5.50	6.41	8.37	9.08	12.24	17.06	19.44	—
13	Fleurus	5.44	6.22	7.24	8.38	—	12.34	17.07	19.46	—
4	St-Amand-lez-Fleurus	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6	Chassart	5.52	6.30	7.32	8.45	—	12.41	17.15	19.54	—
9	Villers-Perwin	5.57	6.35	7.37	8.49	—	12.45	17.19	19.59	—
11	Frasnes-lez-Gosselies	6.03	6.41	7.43	8.54	—	12.50	17.25	20.05	—
14	Rèves	6.11	6.49	7.50	9.01	—	12.57	17.33	20.13	—
8	Commune	6.17	6.55	7.55	9.08	—	13.02	17.39	20.9	—
18	Bois de Nivelles	6.20	6.57	7.57	9.08	—	13.04	17.42	20.22	—
22	Nivelles (Est)	6.27	7.04	8.05	9.15	—	13.13	17.49	20.29	—
24	Baulers	A. 6.30	7.07	8.08	9.18	—	13.16	17.52	20.32	—

# Lijn 131 :

## Châtelineau - Baulers



# HET SPOORWINKELJE : BOEKENNIEUWS :

Binnenkort verschijnen er weer twee nieuwe boeken. Deze boeken worden verdeel via HET SPOORWINKELTJE door de overschrijving van de juiste som met portokosten op 860-0097477-71 van HET SPOORWINKELTJE met de vermelding van uw naam en het gewenste boek.

## 24 HEURES SUR 24 – 24 UREN OP 24

### DE LIJN 24 : Tongeren – Visé – Aachen west

Ontdek de mooie sites en de kunstwerken van deze lijn die regelmatig wordt bereden door diverse goederentreinen getrokken door tal van Belgische of buitenlandse diesel of elektrische locomotieven.

Dit boek wordt volledig in kleur uitgegeven op A4-formaat met een 180-tal historische en hedendaagse foto's. Verder werd dit boek nog verrijkt door een vijftal luchtfoto's die de schoonheid van deze lijn nog beter tot zijn recht laat komen.

Het boek wordt uitgeven in drie talen ( Nederlands – Frans en Duits ) en is verkrijgbaar bij Het Spoorwinkeltje van de L.S.V. ( Rekening : 860-0097477-71)

Naam :	24 Heures sur 24 : la ligne 24 : Tongeren – Visé – Aachen-west
Auteur :	Michel Hanssens
Taal :	Drietaling : Nederlands – Frans – Duits
Formaat :	A4
Prijs :	990 BEF
Portokosten :	100 BEF
Vermelding :	LIJN 24

## MODELBOUWFICHES :

Aan alle actieve en passieve modelbouwers wordt nu even om attentie gevraagd ! Momenteel wordt de laatste hand gelegd aan een tweedelig losbladig fichessysteem dat alle Belgische modelbouwmodellen verenigd in één uitgave. 130 kleurenfoto's, tonen alle verschillende modellen verdeeld in drie categorieën : tractiematerieel, rijtuigen en goederenwagens. Iedere fiche beschrijft het grote voorbeeld, met een schema en wat technische kenmerken en daarna is het de beurt aan een uitvoerige beschrijving van hun kleinere broertjes. Het wordt de KOLL's van de belgische modelbouwwereld en dit uitgeven in een handige verzamelmap waarin de jaarlijkse bijwerkingen kunnen worden bijgehouden. Deze uitgave wordt eind november verwacht, dus een ideaal eindejaarsgeschenk.

Naam :	MODELBOUWFICHES
Auteur :	Philippe Callaert
Taal :	Tweetalig : Nederlands – Frans
Formaat :	A5
Prijs :	2850 BEF
Portokosten :	210 BEF
Vermelding :	MODELBOUWFICHES



# *L.S.V. - Actueel*

## *Het kolenspoor :*

### De ontwikkelingen :

Na verschillende onderhandelingen tussen de drie gemeentes – over o.a. de verdeelsleutel van de investeringen – is op 30 september 1998 dan toch de vzw Kolenspoor officieel opgericht en kunnen de effectieve werkzaamheden beginnen.

Eerste zaak is het opstellen van een eerste studie voor de aanvraag van Europese en nationale subsidies. Er werd beslist om een vierledig dossier op te stellen, verdeeld over een zestal jaren. Deze delen omvatten :

- het uitvoeren van de nodige werkzaamheden en de aankopen voor een exploitatie, waarbij het reizigersaantal tot ca. 50 000 moet oplopen.
  - In dit deel moet ook onderzocht worden of het mogelijk is om een nieuw baanvak aan te leggen naar Eisden-mijn.
- De uitbouw van een historisch verantwoorde reconstructie van de oorspronkelijke gebouwen en de aanpassing van het emplacement, zodat het deel ten noorden van spoor 3 teruggebracht wordt in de toestand omstreeks 1926, jaar van overname van de industriële verbindingen
- De uitbouw van een actief museum met o.a. de demonstratieritten
- De uitbouw van een werkplaats en afstellloods voor het doorvoeren van de nodige restauraties.

### *Werkgroep lijn:*

Inmiddels werden de resultaten van de meting van de lijn geanalyseerd en hierdoor kon de kostprijs voor het eerste herstel van de lijn berekend worden. Deze wordt berekend op een som van ca. 10 000 000 BEF, waarbij tijdens de volgende jaren steeds een deel van de lijn verder moet onder handen genomen worden. Nochtans gaat de mening dat het eerste herstel wat ruimer moet ingeschat moet worden en hierdoor komen we tot de volgende werken :

- Herstelling van de lijn en het vervangen van ca. 2 000 dwarsliggers, het nivelleren en regelen van de voegen voor een som van ca. 20 000 000 BEF
- De aanleg van een wisselverbinding tussen spoor 1 en spoor 2 te As
- De aanleg van een bijkomend doodlopend spoor naast spoor 1. Dit spoor bedient de latere goederenloods en kan ook dienen als aankomst- en vertrekspoor richting Waterschei
- De aanleg van een bijkomend spoor naast spoor 7, dat dient voor de bevoorrading van de stoomlocomotieven
- De aankoop van het nodige dienstmaterieel, meer bepaald :
  - twee platte wagens type Ks
  - twee open goederenwagens voor het vervoer van ballast

- twee gesloten goederenwagens als magazijnwagen, later eventueel voor fietsenvervoer
- een bijkomend (ontmanteld) rijtuig (vb type M2) als eet- en kleedruimte
- een bovenleidingsrijtuig type ES 100 of ES 200 voor herstellingswerken
- eventueel een hoogwerker type Comet

### ***Werkgroep emplacement :***

Op het emplacement werd vooral tijdens de laatste weken hard doorgewerkt. Hier wordt thans gewerkt aan het opruimen van de zone die door de reizigers kan bezocht worden. Zo worden tal van grotere onderdelen in deze zone verwijderd. Het gaat vooral om seinpalen en grotere onderdelen van de smalspoorlocomotieven en deze worden met behulp van de handkraan op platte wagens geladen. Verder worden ook de platen van het oude buffet opgeruimd. De lange houten stijlen worden gebruikt voor de constructie van het voorlopige dak van de loods, niet bruikbare onderdelen worden weggevoerd.

Tijdens de volgende maanden moeten ook de overige zones volledig ontruimd worden, waarbij vooral overtollig materiaal afgevoerd wordt. Na dit opruimwerk en het gelijkmaken door een bulldozer, zal dan gewerkt worden aan de aanleg van het definitieve decauville-spoor tussen sporen 4 en 6. Gelijktijdig wordt ook de bestaande afstelbundel voor het mijnmaterieel verplaatst naar zijn definitieve ligging en worden de mijnwagens geleidelijk aan volledig gerestaureerd.

### ***Werkgroep gebouwen - het station ::***

Eind september is er een akkoord gekomen tussen de NMBS en de gemeente As voor de aankoop van het stationsgebouw en deze wordt nog dit jaar officieel bezegeld. Ook is er de intentieverklaring, waardoor de nodige dossiers voor de restauratie van het station opgesteld kunnen worden. Deze werden al in het vorige nummer behandeld.

Dit houdt echter in dat tijdens de volgende maanden het stationsgebouw volledig moet ontruimd worden en dat zowel het aangebouwde deel, als de luifel en het huidige buffet moeten verdwijnen. Volgens de planning zou de effectieve restauratie in het voorjaar van 1999 kunnen beginnen en een 150 werkdagen duren.

### ***reconstructie seinhuis :***

Volgens de laatste opties zou de reconstructie van dit seinhuis niet in het eerste dossier opgenomen worden, maar verhuizen naar een later dossier. Dit zou dan een volledige aanpassing van dit deel van het emplacement inhouden en zo een globaal beleid voor de aanpassing van het deel tussen station, spoor 3 en de loskoer gaan inhouden. Deze werken zouden dan vanaf ca. 2002 doorgevoerd worden

### ***Werkplaats - afstelloods :***

Ook voor de werkplaats wordt thans nog gezocht naar een mogelijkheid tot verdere subsidiering van dit gebouw. Dit zou mogelijk blijven in het kader van de tewerkstelling en kan dan met bijzondere budgetten uitgevoerd worden.

### ***Ontvangstgebouw :***

In tegenstelling met de vorige gebouwen, wordt dit bezoekerscentrum wel in de eerste fase van het project opgenomen en verschillende werken zouden gelijktijdig met de restauratie van het stationsgebouw doorgevoerd worden, waardoor ook dit gebouw al omstreeks eind 2000 operationeel zou zijn. Deze vervroegde bouw heeft vooral te maken met een verbeterde vorm voor de opvang van de reizigers en vooral de groepen, maar ook met een eerste (gedeeltelijke) uitbouw van een museumgedeelte. Op dit ogenblik wordt nog druk

## Het rollend materieel

Tijdens uw bezoek komt U vooral in contact met heel wat materieel – met een deel van het ritvaardige materieel worden demonstratieritten uitgevoerd, waar U op de locomotief zelf kunt meerijden en uitleg krijgt over de werking van de machine. Ander materieel staat op het museumspoor - al dan niet gerestaureerd – en U kunt het bekijken. In principe wordt het materieel verdeeld in vijf verschillende categorieën, nl. :

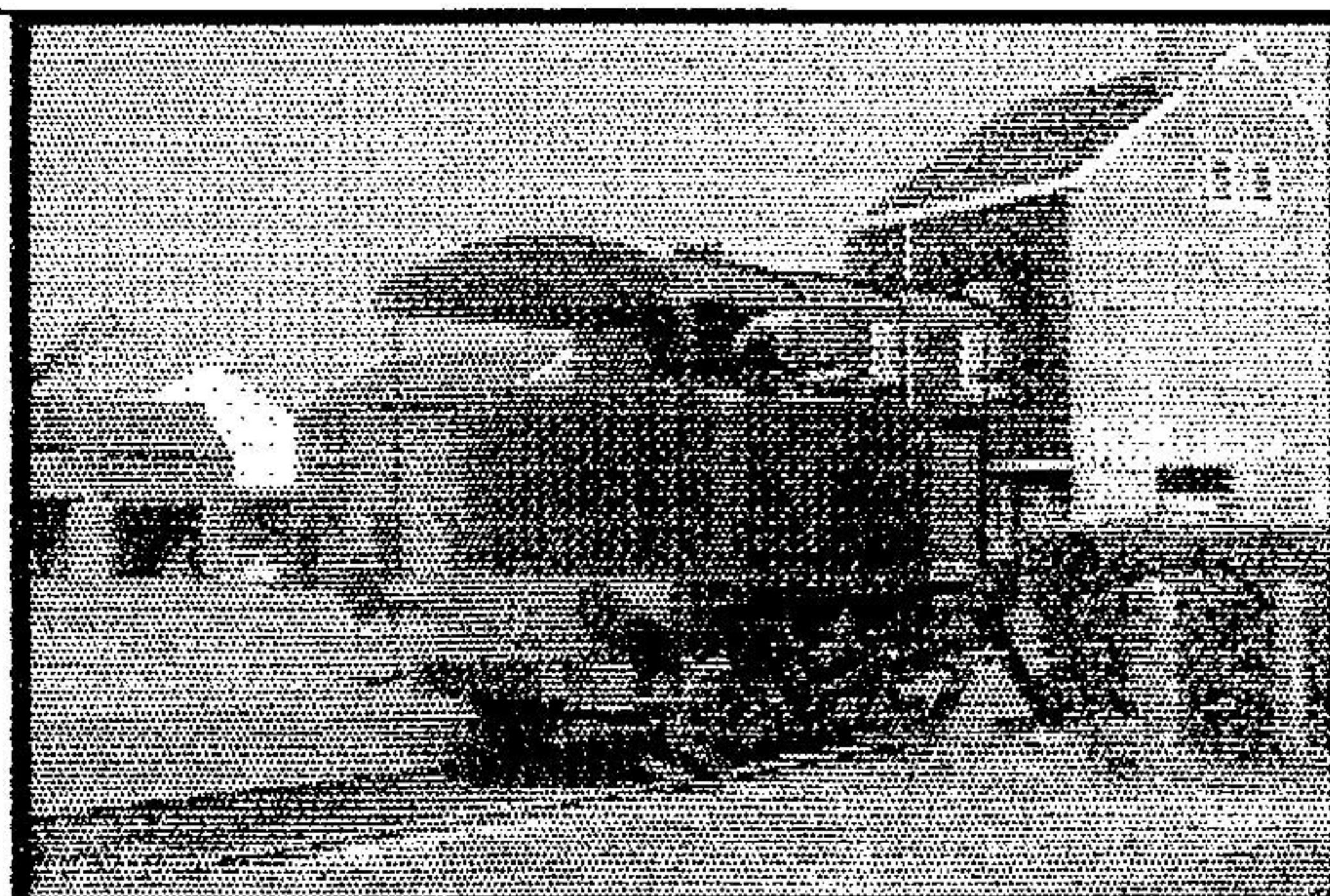
- het materieel waarmee de exploitatie op de lijn doorgevoerd wordt
- het historisch belangrijke materieel waarmee demonstratieritten uitgevoerd worden of dat thans nog afgesteld staat
- het dienstmaterieel
- het mijnspoor met materieel uit de ondergrond van de steenkoolmijnen
- het smalspoor (groevespoor) of decauvillespoor dat gebruikt werd in zand- en kleigroeves, bij de aanleg van wegen of in steenbakkerijen.

Hierna wordt het aanwezig materieel kort beschreven :

### - Stoomlocomotieven (normaalspoor)

#### Stoomlocomotief nr 1

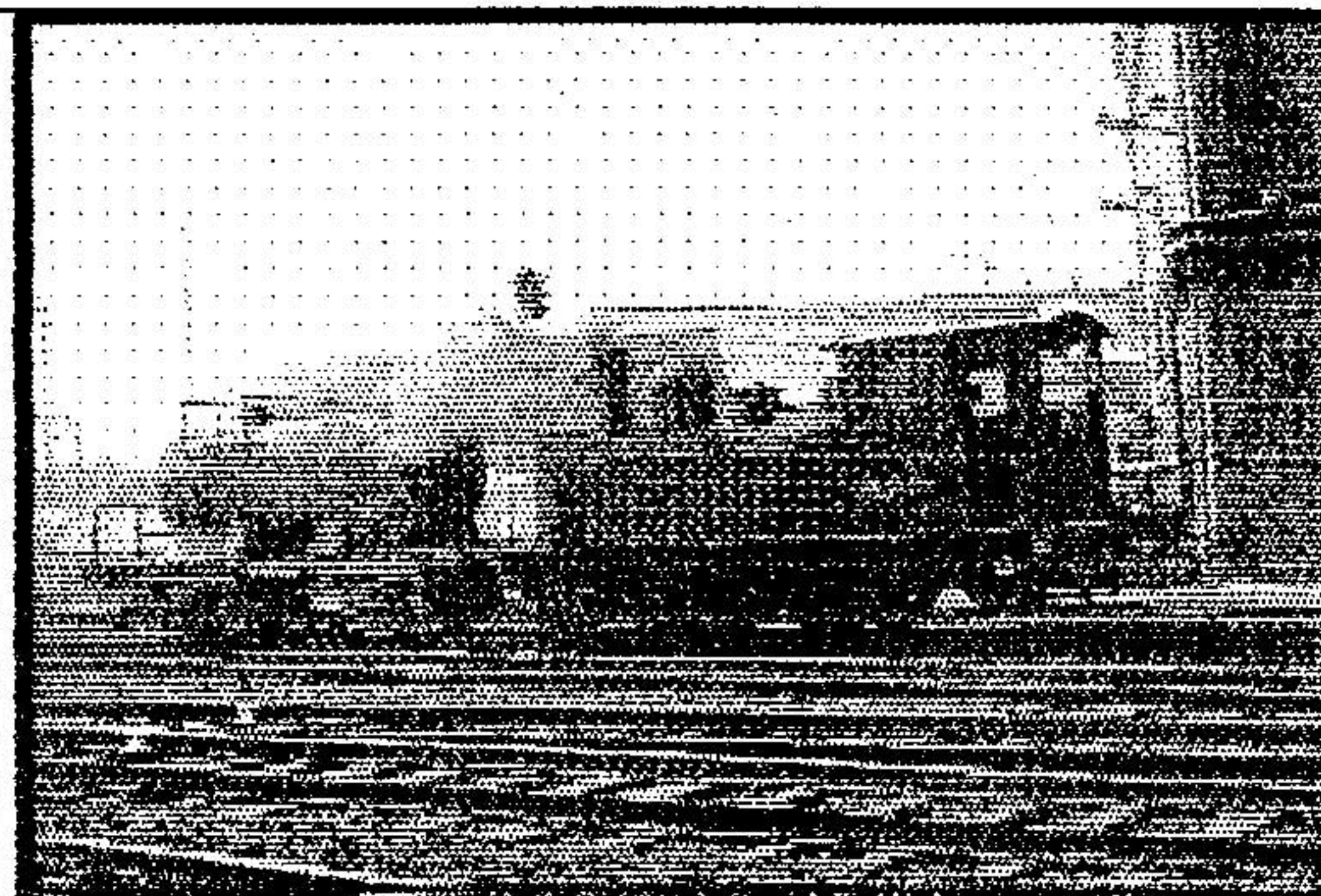
Bouwer	Cockerill
Bouwjaar	1877
Naam	--
Herkomst	Beaujonc & Patience
Aankoop	1993
Toestand	niet gerestaureerd
Kenmerken :	tweeassig vertikale ketel keteldruk : 8 bar



Deze locomotief werd in de Luikse steenkoolmijn "Beaujonc & Patience" te Ans vooral gebruikt voor het vervoer van smalspoormaterieel binnen de mijnzetel. Deze machine is identiek aan de locomotief nr 4 "Jojo"

#### Stoomlocomotief nr 2

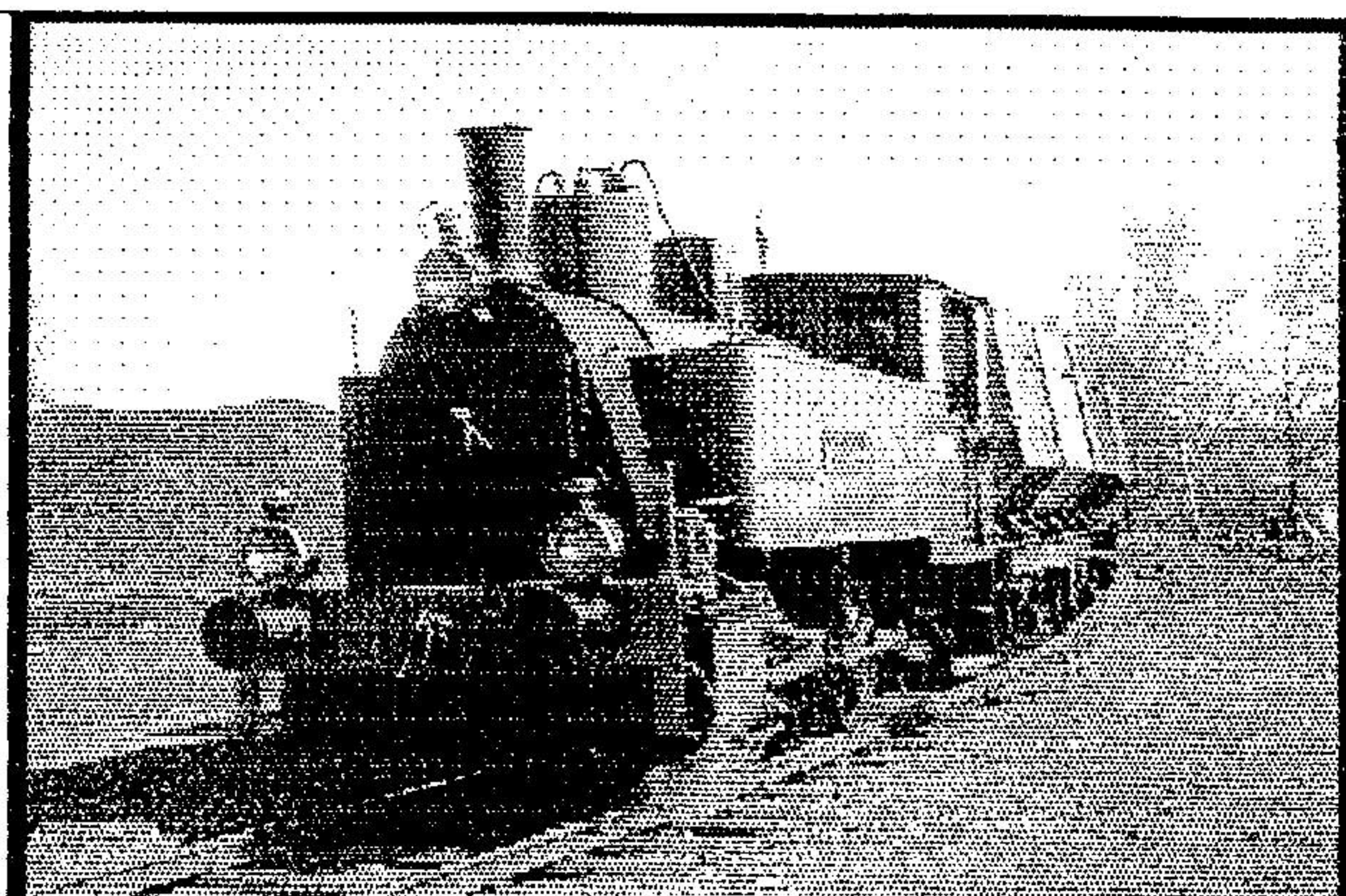
Bouwer	Haine-St-Pierre
Bouwjaar	1911
Naam	Nestor
Herkomst	Tessengerlo-chemie
Aankoop	1980
Toestand	niet gerestaureerd
Kenmerken :	tweeassig vlampijpketel keteldruk : 10 bar



Deze locomotief was de eerste die in gebruik genomen werd bij Tessenderlo-chemie en verzekerde niet alleen alle rangeerwerk binnen het bedrijf, maar ook de treinen naar de vestiging in Ham. Hij werd genoemd naar de stichter van deze chemische fabriek, nl. Nestor Sevrin

Stoomlocomotief nr 3

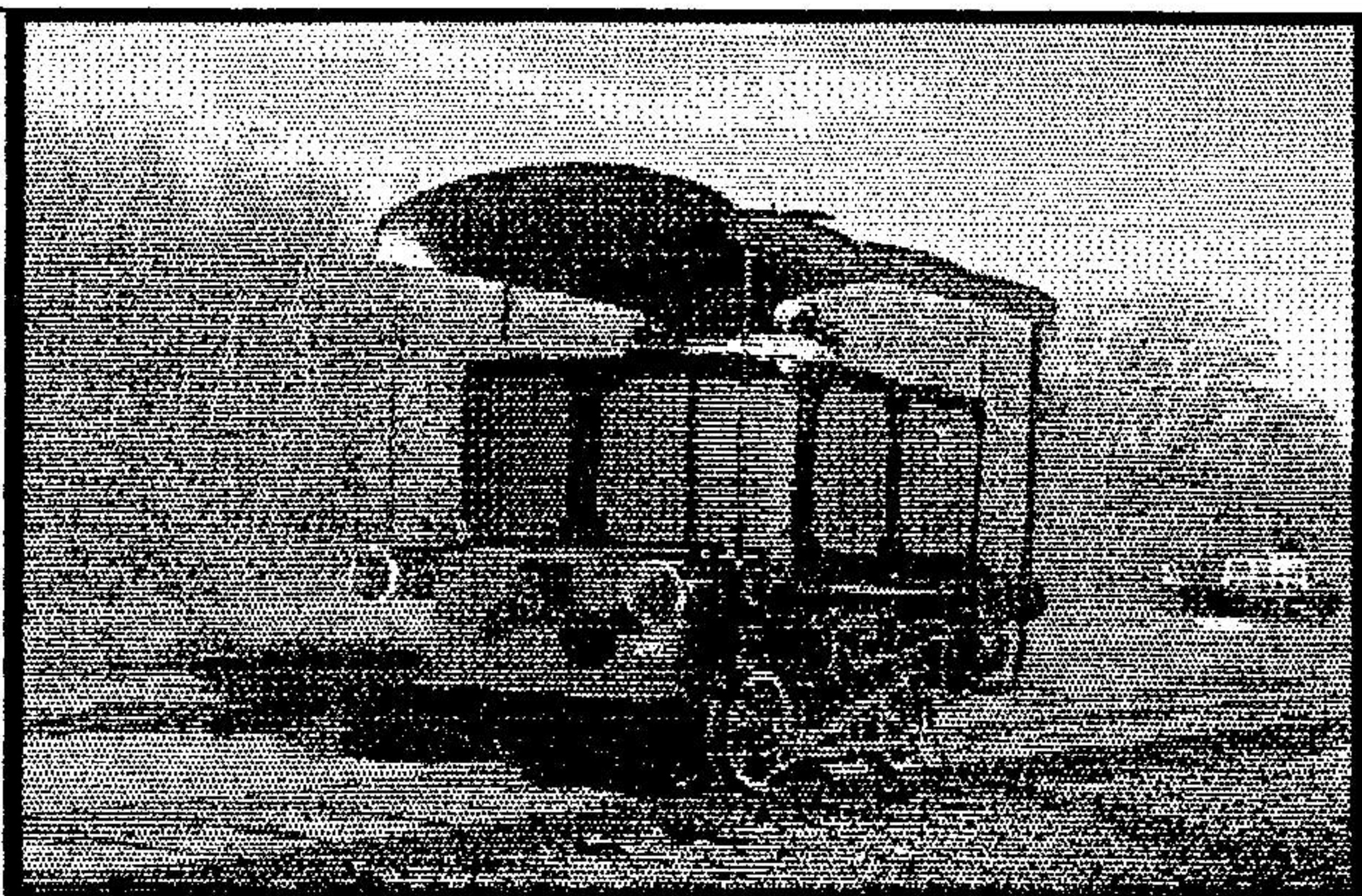
Bouwer	La Hestre
Bouwjaar	1926
Naam	Simone
Herkomst	Tessengerlo-chemie
Aankoop	1980
Toestand	afgesteld
Kenmerken :	tweeassig vlampijpketel keteldruk : 12 bar



Deze locomotief – afkomstig uit Tessenderlo-chemie – was de eerste en enige machine die vanaf 1982 de volledige museumexploitatie voor haar rekening nam. Na de aankoop van verdere locomotieven werd haar aandeel kleiner en in 1992 werd ze afgesteld voor een vernieuwde restauratie en belangrijke werken aan de ketel.

Stoomlocomotief nr 4

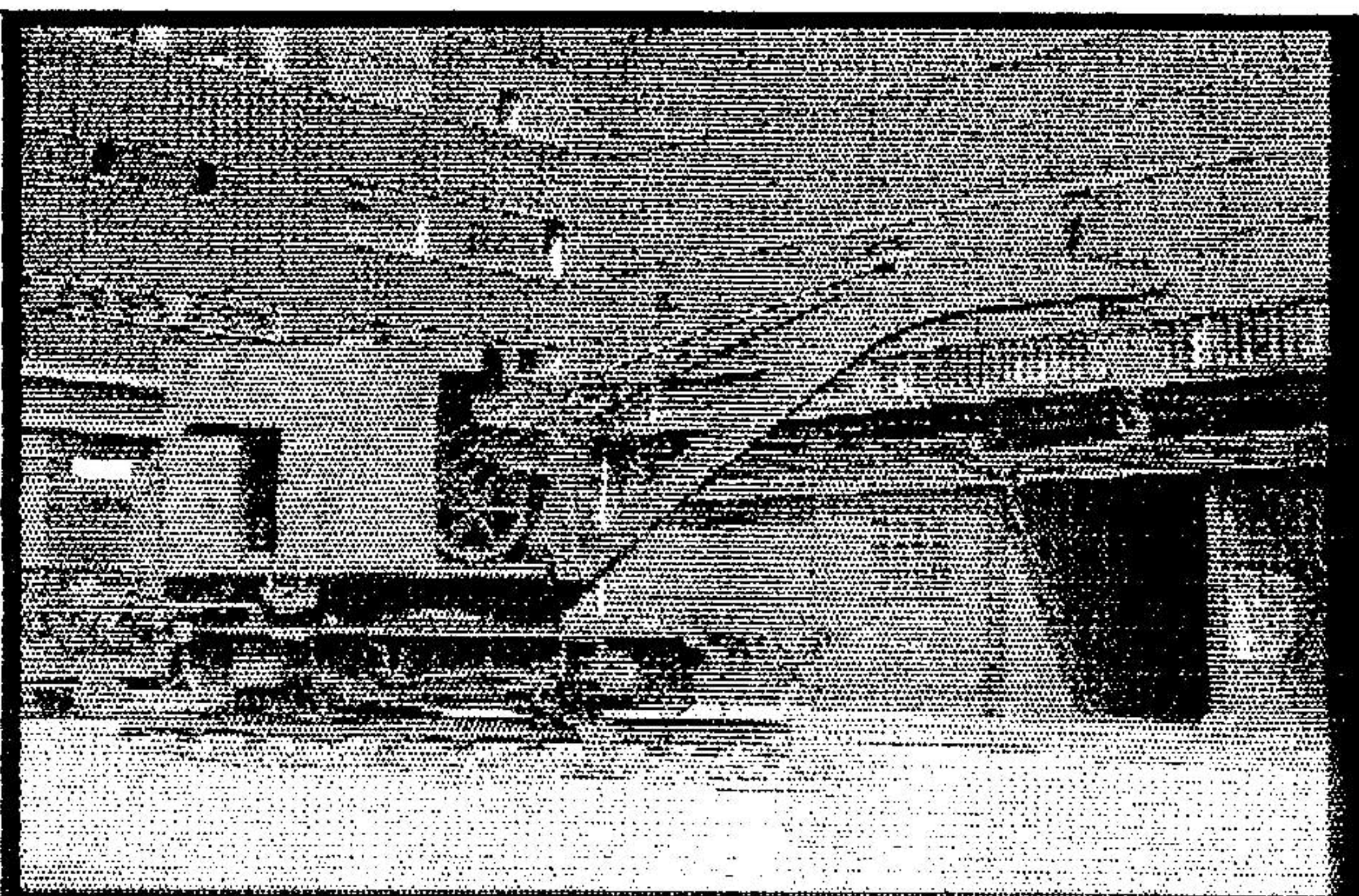
Bouwer	Cockerill
Bouwjaar	1875
Naam	Jojo
Herkomst	Beaujonc & Patience
Aankoop	1993
Toestand	Ritvaardig
Kenmerken :	Tweeassig Vertikale ketel Keteldruk : 10 bar



Deze locomotief verzeekerde jarenlang het bovengrondse verkeer in de steenkoolmijn Beaujonc et Patience te Ans. Na aankoop werd de machine gerestaureerd en is de oudste nog ritvaardige machine in België

Stoomkraan nr 9

Bouwer	La Biesme
Bouwjaar	1924
Naam	
Herkomst	KS Winterslag
Aankoop	1994
Toestand	Afgesteld
Kenmerken :	Vertikale ketel Tweeassig aangedreven



De meeste bedrijven hadden voor hun hijswerken in de twintiger jaren meestal een stoomkraan op sporen. De firma Savelmonta (Samonco) uit Bree heeft de kraan van de KS Winterslag kunnen aankopen en heeft ze in bruikleen gegeven aan de L.S.V.

**Stoomlocomotief nr 10**

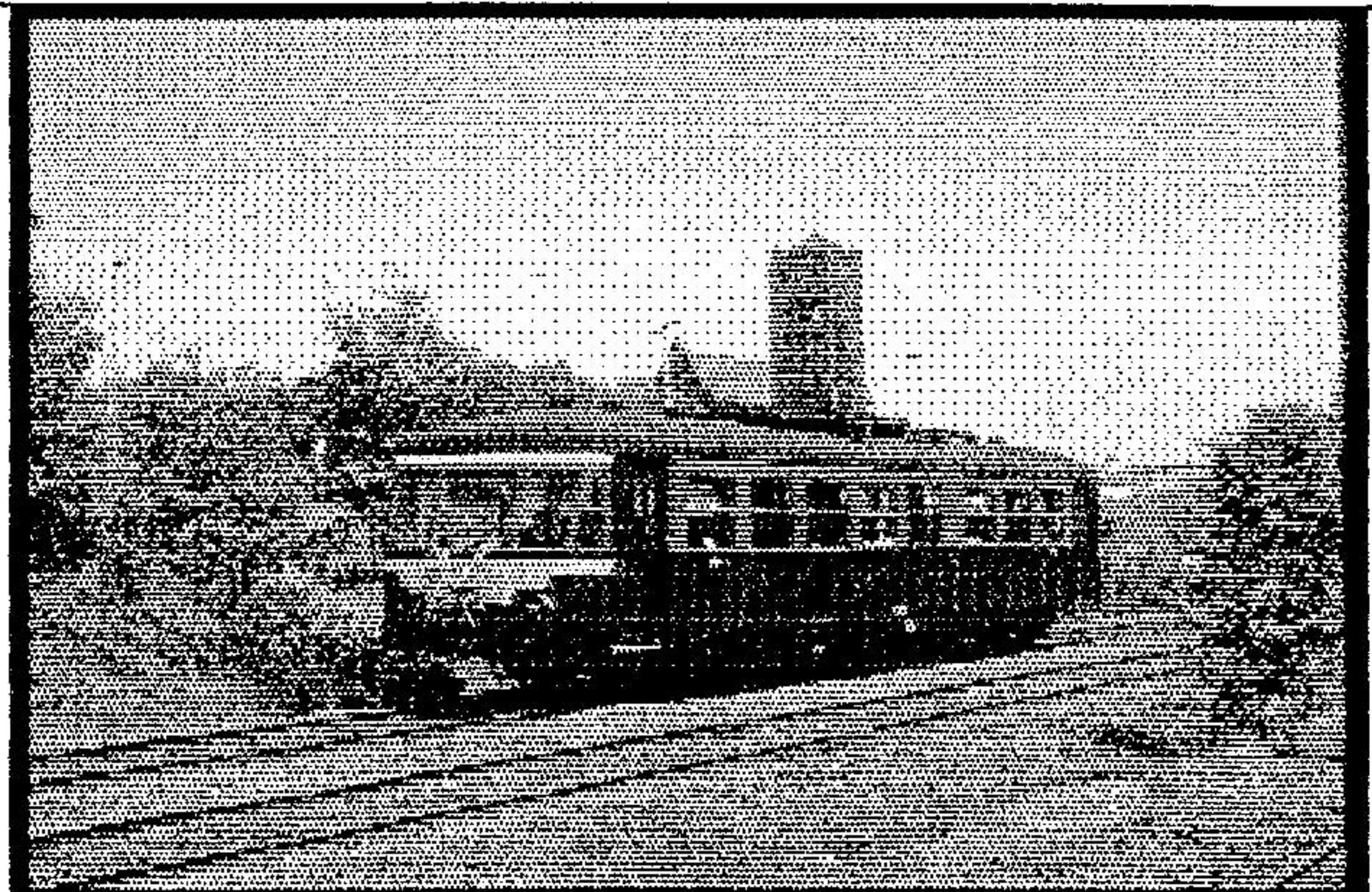
Bouwer	La Meuse
Bouwjaar	1925
Naam	Bebert
Herkomst	Charbonn de Wérister
Aankoop	1986
Toestand	afgesteld
Kenmerken :	drieassig vlampijpketel keteldruk : 12 bar



Deze locomotief was tot in 1982 – als laatste stoomlocomotief in België -bedrijvig in de steenkoolmijn van Wérister bij Fléron (Liège). Na aankoop werd ze dadelijk gerestaureerd en werd tot in 1996 gebruikt. Thans wacht de locomotief op een nieuwe ketel

**Dieselmotorwagen f nr 46 (ex 554.14)**

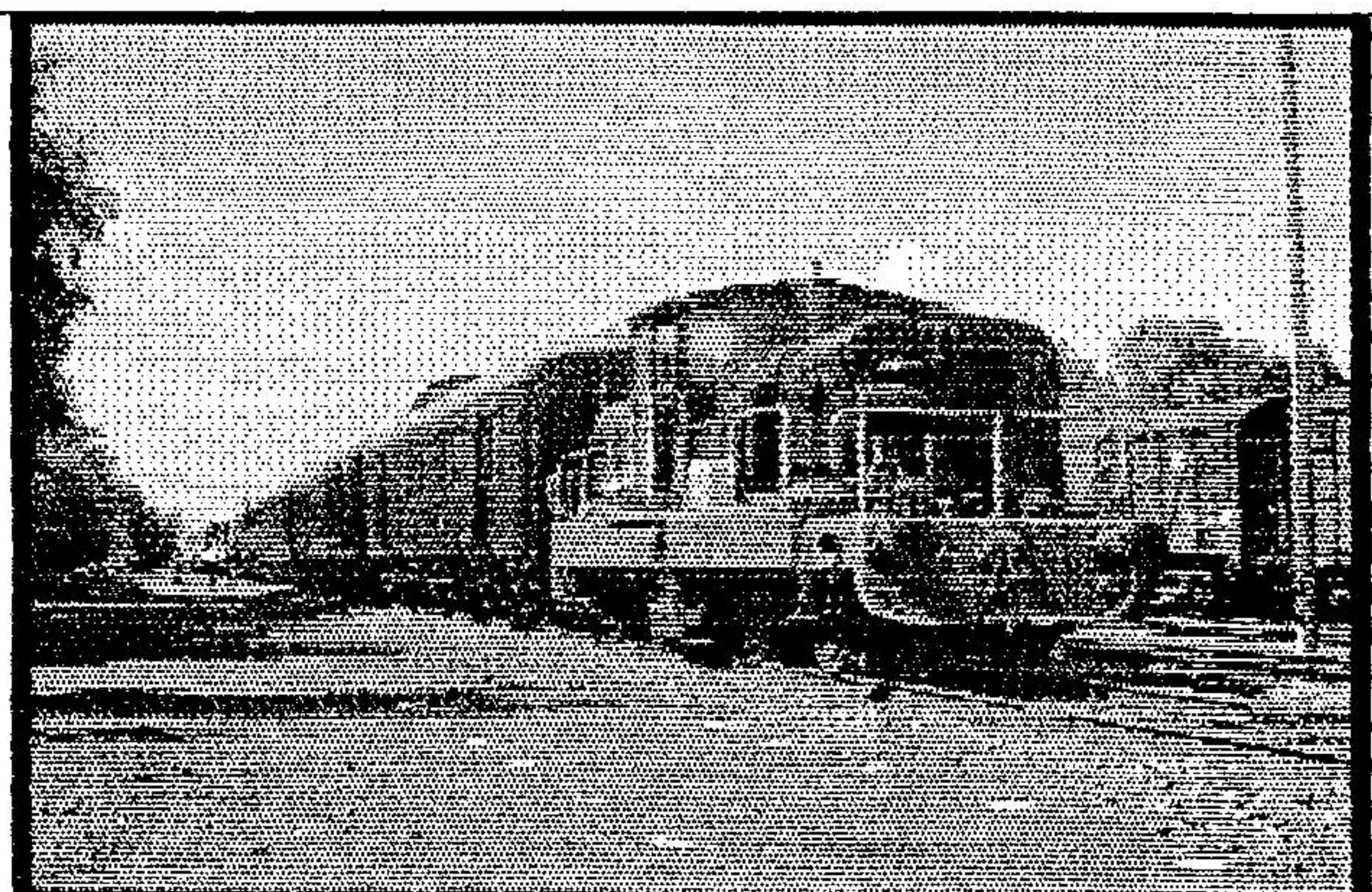
Bouwer	Ragheno
Bouwjaar	1952
Naam	--
Herkomst	N.M.B.S.
Nummer	554.14 > 4614
Aankoop	1986
Toestand	Ritvaardig
Kenmerken :	GM-motor 71 zitplaatsen



In de 1952 werden nieuwe, modernere motorwagens gebouwd, afgeleid van de vooroorlogse stellen. Ze werden vanuit Brugge en later vanuit Ath en Haine-St-Pierre gebruikt en werden in de tactiger jaren definitief afgesteld. De L.S.V. gebruikt deze motorwagen voor de lijndiensten naar Eisden

**Diesel locomotief nr 67**

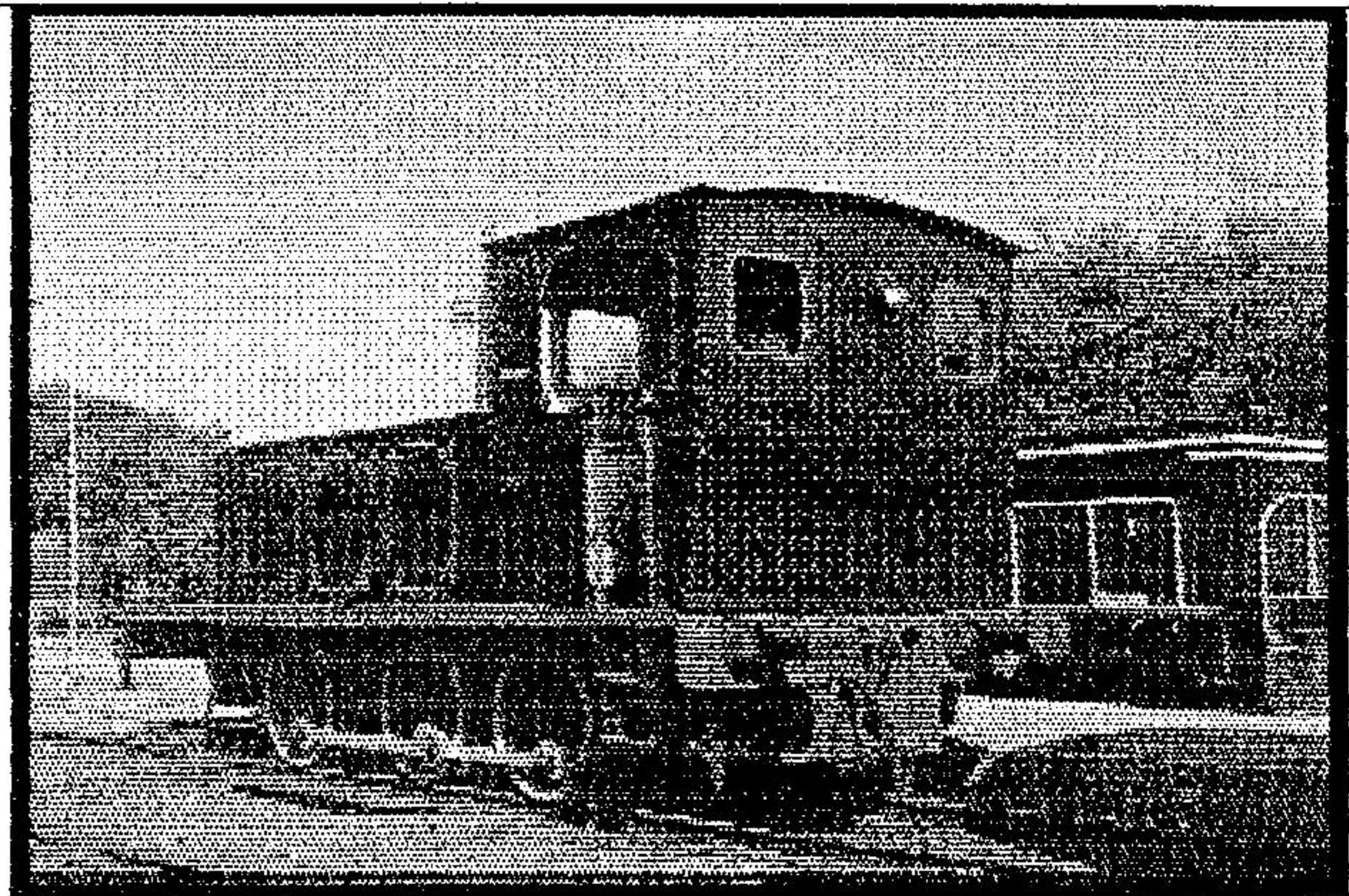
Bouwer	Montmirail
Bouwjaar	1955
Naam	Power
Herkomst	KS Zolder
Aankoop	1980
Toestand	afgesteld
Kenmerken :	vierassig twee motoren Poyaud



Deze locomotief werd vooral voor de vele privé-maatschappijen in Frankrijk gebouwd, maar vond ook zijn weg naar de industrie. In België werd deze gebruikt door de mijn van Zolder, die één van de machines verkocht aan de TTZ / LSV. Gedurende meer dan vijftien jaar was dit het trekpaard en verrichtte ook de volledige verhuis vanuit Zolder naar As.

**Diesel locomotief nr 79**

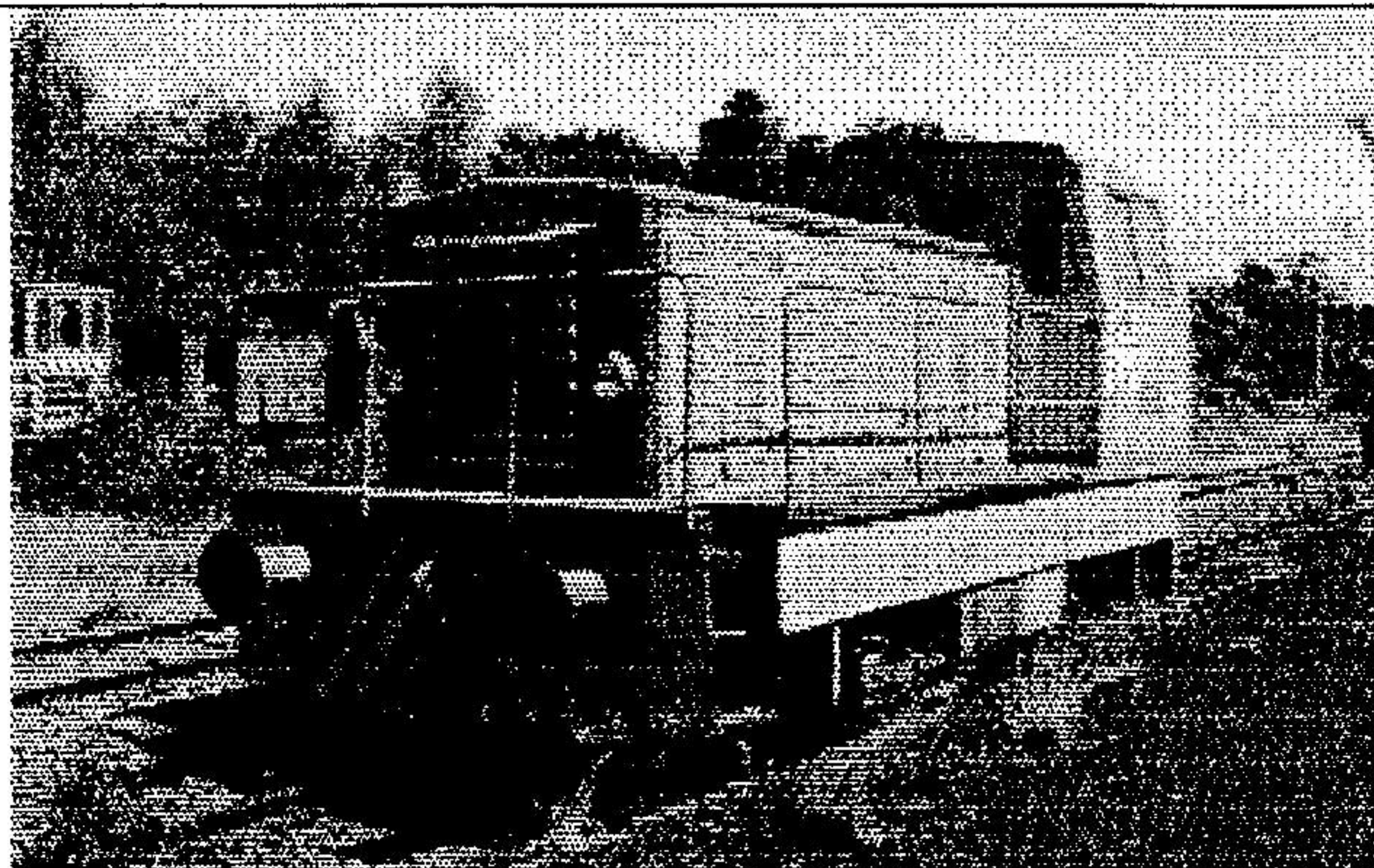
Bouwer	Franco-Belge
Bouwjaar	1923 / 1962
Naam	Patience
Herkomst	Beaujonc & Patience
Aankoop	1994
Toestand	Ritvaardig
Kenmerken :	Omgebouwde stoomloc Mercedes motor Drieassig



Deze locomotief werd – als stoomlocomotief – in 1923 door Franco-Belge geleverd aan de steenkoolmijn Quatre Bras te Queu de Bois, in de zestiger jaren werd de machine verkocht aan Beaujonc & Patience te Glain (Ans) en kreeg er een Mercedes dieselmotor ingebouwd. Thans is deze typische machine gerestaureerd in zijn laatste uitvoering.

**Diesel locomotief nr 85**

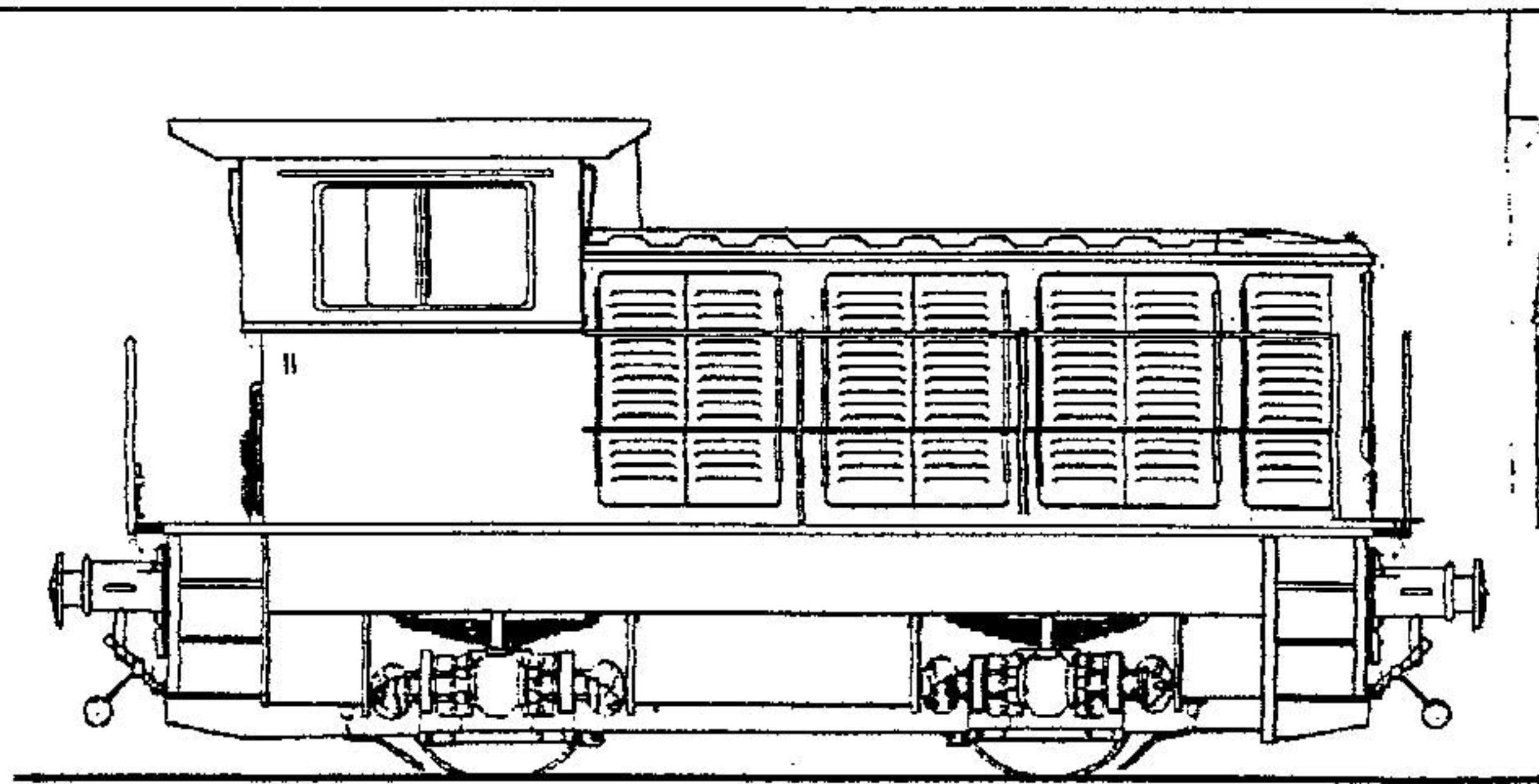
Bouwer	Fauvet-Girel
Bouwjaar	1958
Naam	Elie
Herkomst	Tessengerlo-chemie
Aankoop	1998
Toestand	afgesteld
Kenmerken :	tweeassig Poyaud-motor Diesel-elektrisch



Samen met locomotief Henri, namen ze de fakkel over van de stoomlocomotieven te Tessenderlo-chemie, ze bleven in dienst tot in 1997. In de loop van 1998 werd deze locomotief aan de L.S.V. geschonken door het bedrijf.

**Diesel locomotief nr 86**

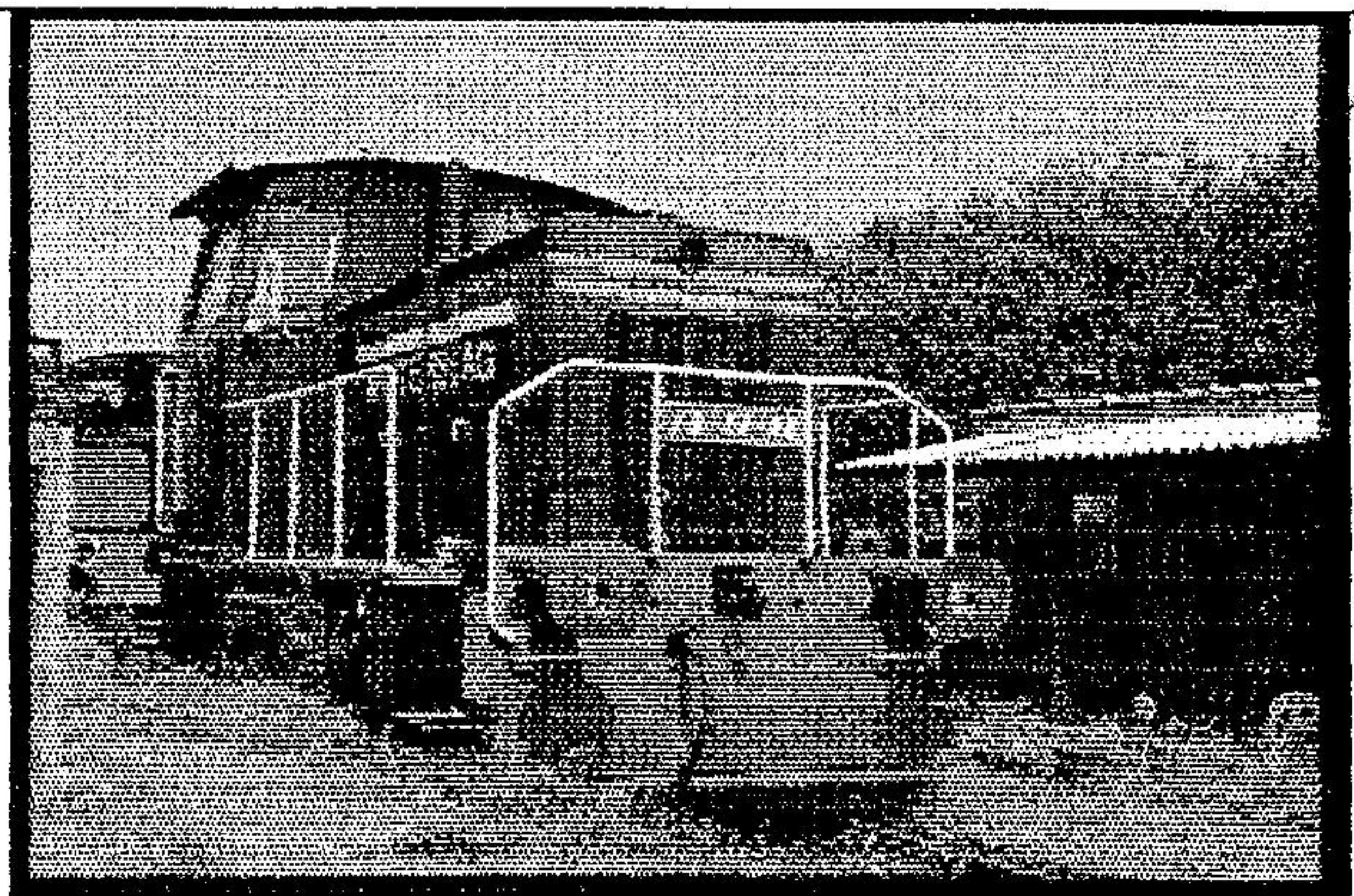
Bouwer	Fauvet-Girel
Bouwjaar	1962
Naam	Henri
Herkomst	Tessengerlo-chemie
Aankoop	1998
Toestand	afgesteld
Kenmerken :	tweeassig Poyaud-motor Diesel-elektrisch



Deze machine werd enkele jaren later aangekocht, maar kende dezelfde geschiedenis. In 1998 werd deze locomotief door de L.S.V. aangekocht

**Diesel locomotief nr 88**

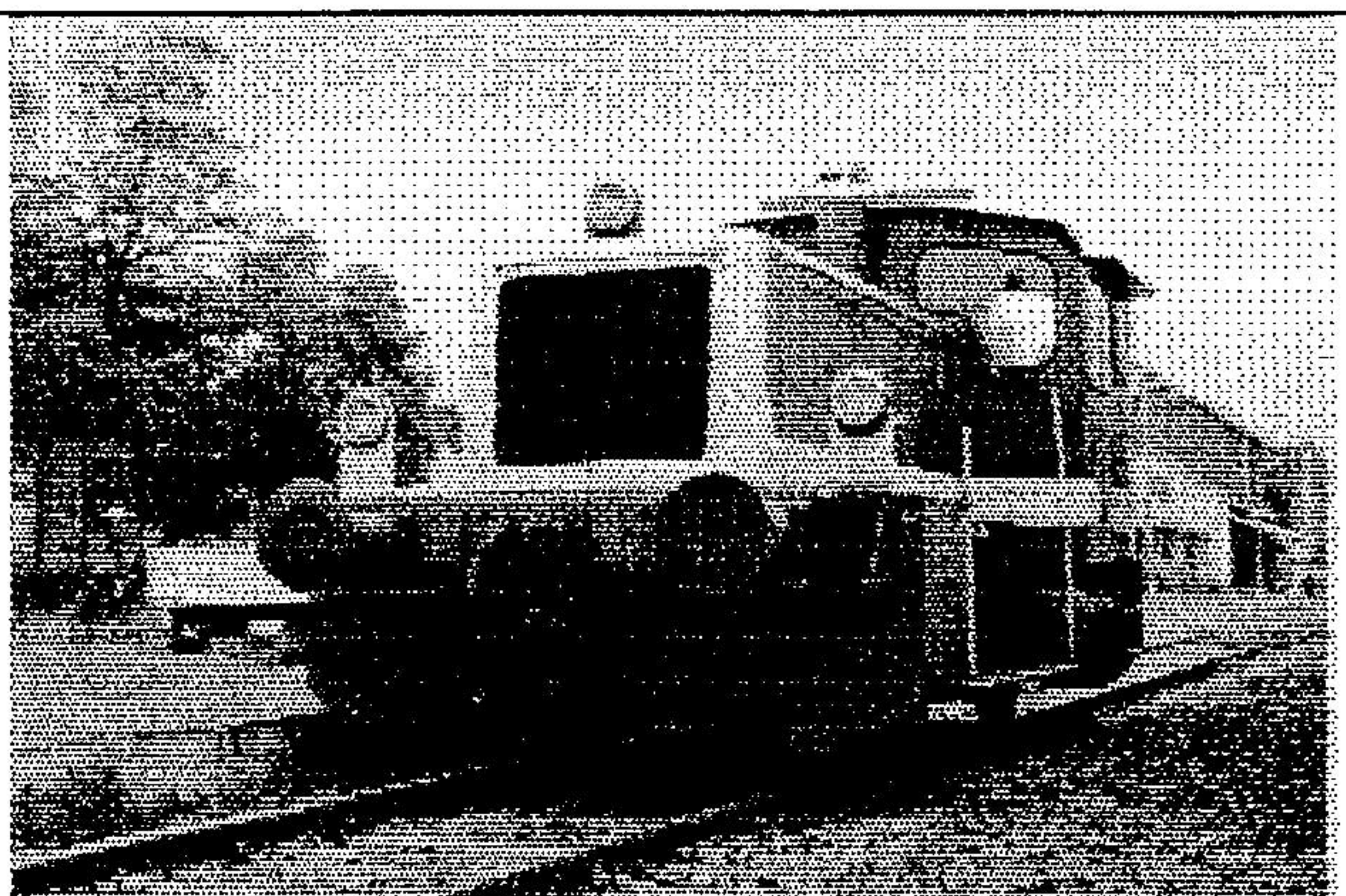
Bouwer	A.B.R.
Bouwjaar	1963
Naam	
Herkomst	KS Winterslag
Aankoop	1992
Toestand	Ritvaardig
Kenmerken :	Tweeassig Motor cummins



Gedurende vele jaren zouden deze machines in de steenkoolmijn te Winterslag de volledige dienst verzekeren, op het einde van hun loopbaan werden ze nog naar Waterschei getransfereerd, maar later verkocht. Door schroothandelaar A. Lowie verhuisde deze machine naar As en werd ritvaardig opgeknapt.

**Diesel locomotief nr 89**

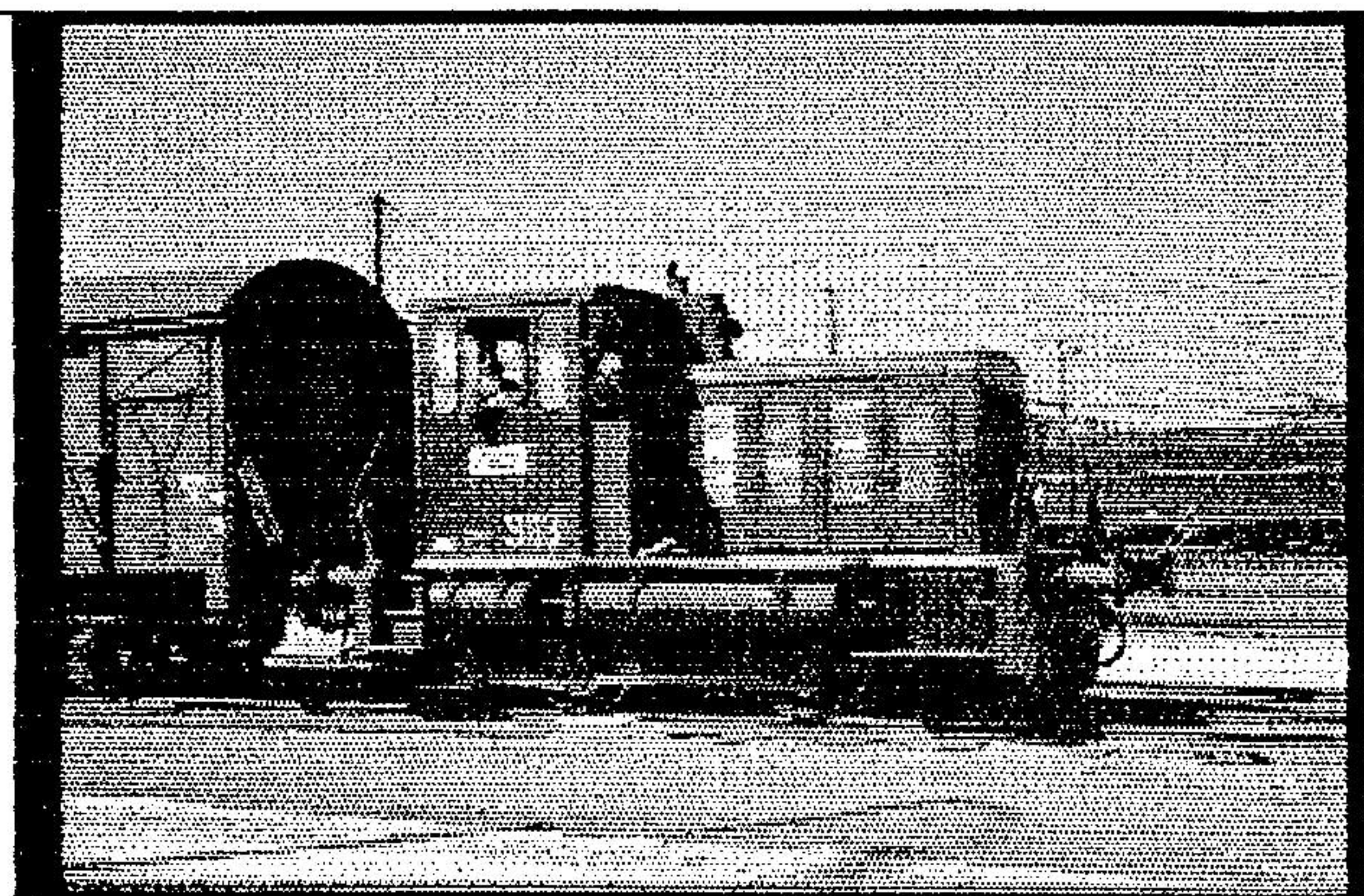
Bouwer	Gmeinder
Bouwjaar	1964
Naam	Caprice
Herkomst	Mermans (DBAG)
Aankoop	1998
Toestand	Ritvaardig
Kenmerken :	Tweeassig Motor MWM



Vanaf 1963 werd een tweede generatie lichte rangeerlocomotieven type Köf II aan de Duitse Spoorwegen (DB) afgeleverd en vanaf 1997 werden de eerste afgesteld. Schroothandelaar Moermans te Maasmechelen schonk één van deze machines in de loop van 1998 aan de L.S.V.

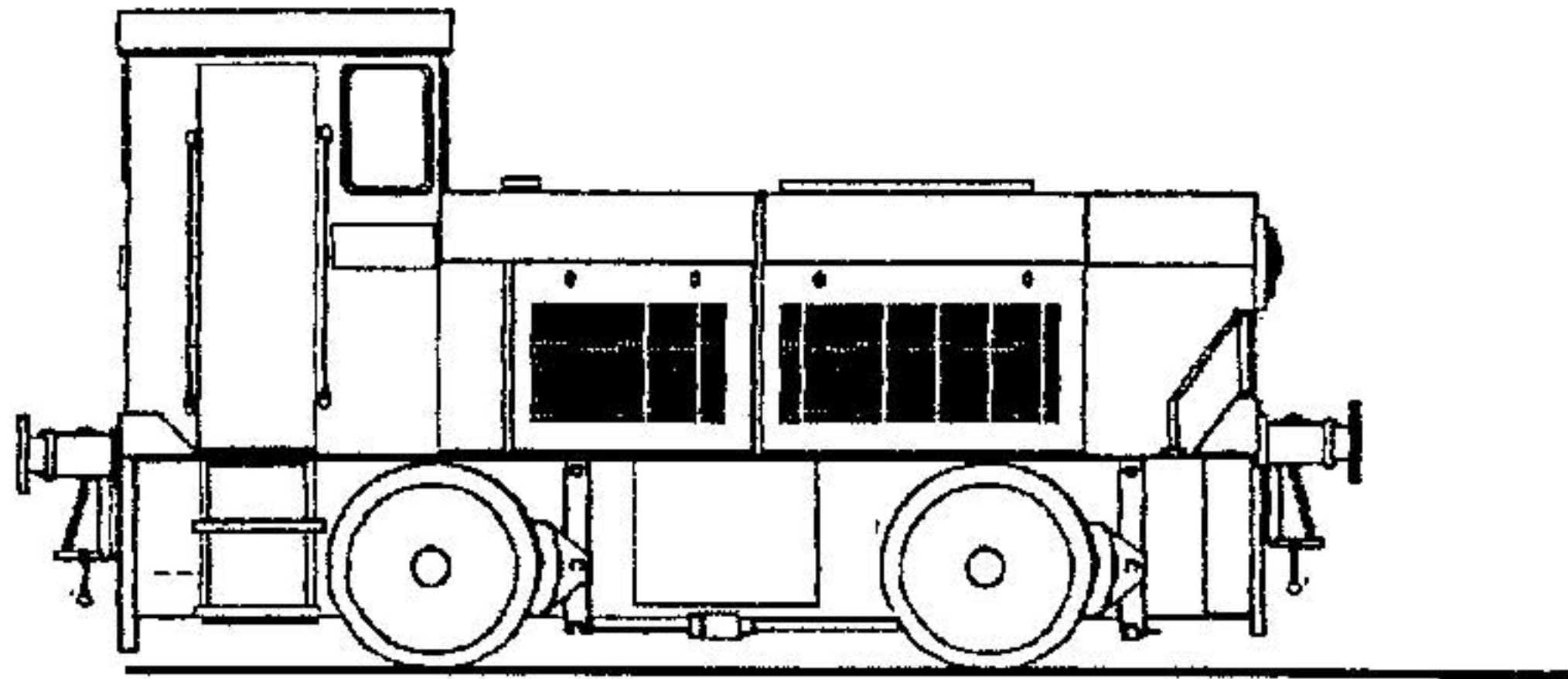
**Diesel locomotief nr 90 (230.011)**

Bouwer	Cockerill
Bouwjaar	1957
Naam	
Herkomst	KS Waterschei
Aankoop	1992
Toestand	in restauratie
Kenmerken :	Tweeassig Motor Commins



Van deze locomotieven bouwde Cockerill een groot aantal voor diverse industriebedrijven, ook voor de mijn van Waterschei. Eén van deze machines werd aangekocht door de L.S.V. en wordt in de vorm van het NMBS type 230 gerestaureerd.

Diesel locomotief nr 95

Bouwer	Moës	
Bouwjaar	1951	
Naam		
Herkomst	Beaulonc & Patience	
Aankoop	1994	
Toestand	Afgesteld	
Kenmerken :	Tweeassig Motor Moës	

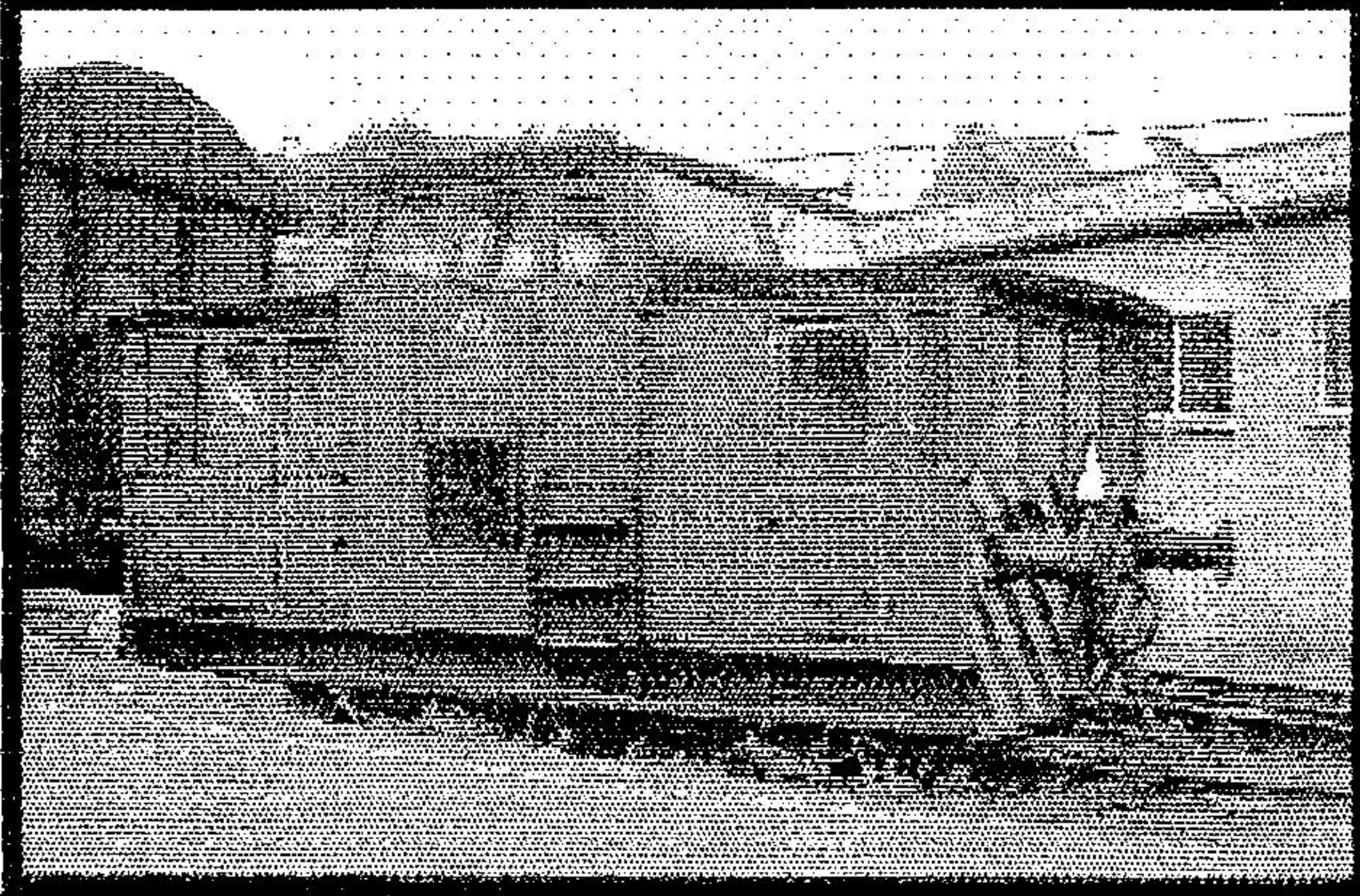
De steenkoolmijn van Beaujonc & Patience kocht bij Moës in Waremme zijn eerste diesel locomotief in de beginjaren vijftig. Deze machine bleef tot ca 1990 in dienst en werd in 1994 door de L.S.V. aangekocht.

Diesel locomotief nr 99

Bouwer	Deutz	
Bouwjaar	1951	
Naam		
Herkomst	Metaalbedr Düsseldorf	
Aankoop	1992	
Toestand	Afgesteld	
Kenmerken :	Tweeassig Motor Deutz	

Net voor de tweede wereldoorlog ontstond een lichte diesel locomotief bij Deutz, die sterk verspreid werd. De machine van de L.S.V. deed dienst bij een metaalbedrijf in Düsseldorf en werd via een Nederlands sloopbedrijf aangekocht.

Trekker nr 5.11

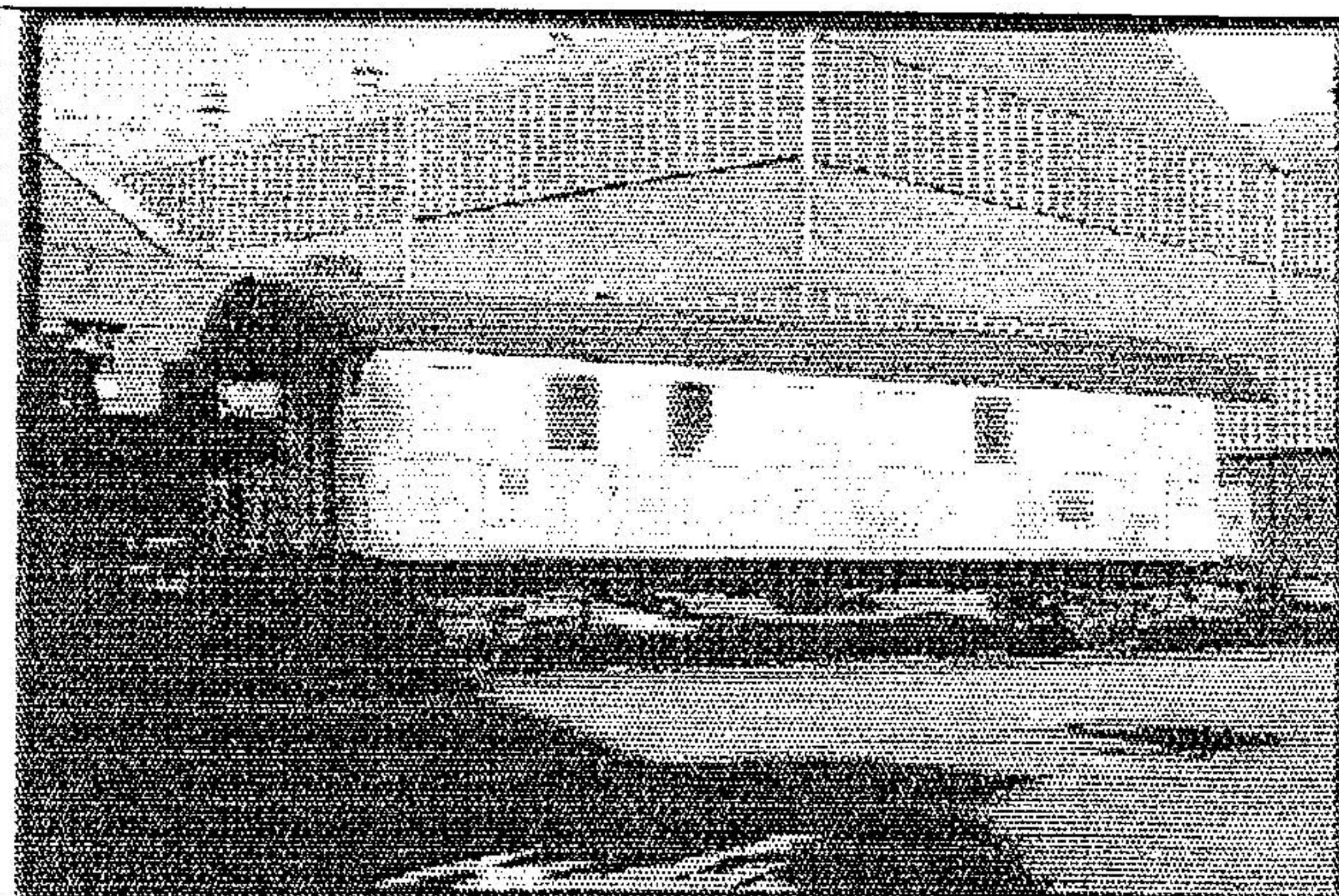
Bouwer	Alfa Knikhamers	
Bouwjaar	1948	
Naam		
Herkomst	NMBS Namur	
Aankoop	1986	
Toestand	Afgesteld	
Kenmerken :	Benzinemotor FN Tweeassig Houten kast	

Voor het vervoer van personeel en gereedschappen liet de NMBS een aantal trekkers met verschillende kenmerken bouwen. Tot in de tachtiger jaren bleven deze in dienst. De trekker type 5 staat thans afgesteld te As



Rijtuig nr 111 type X

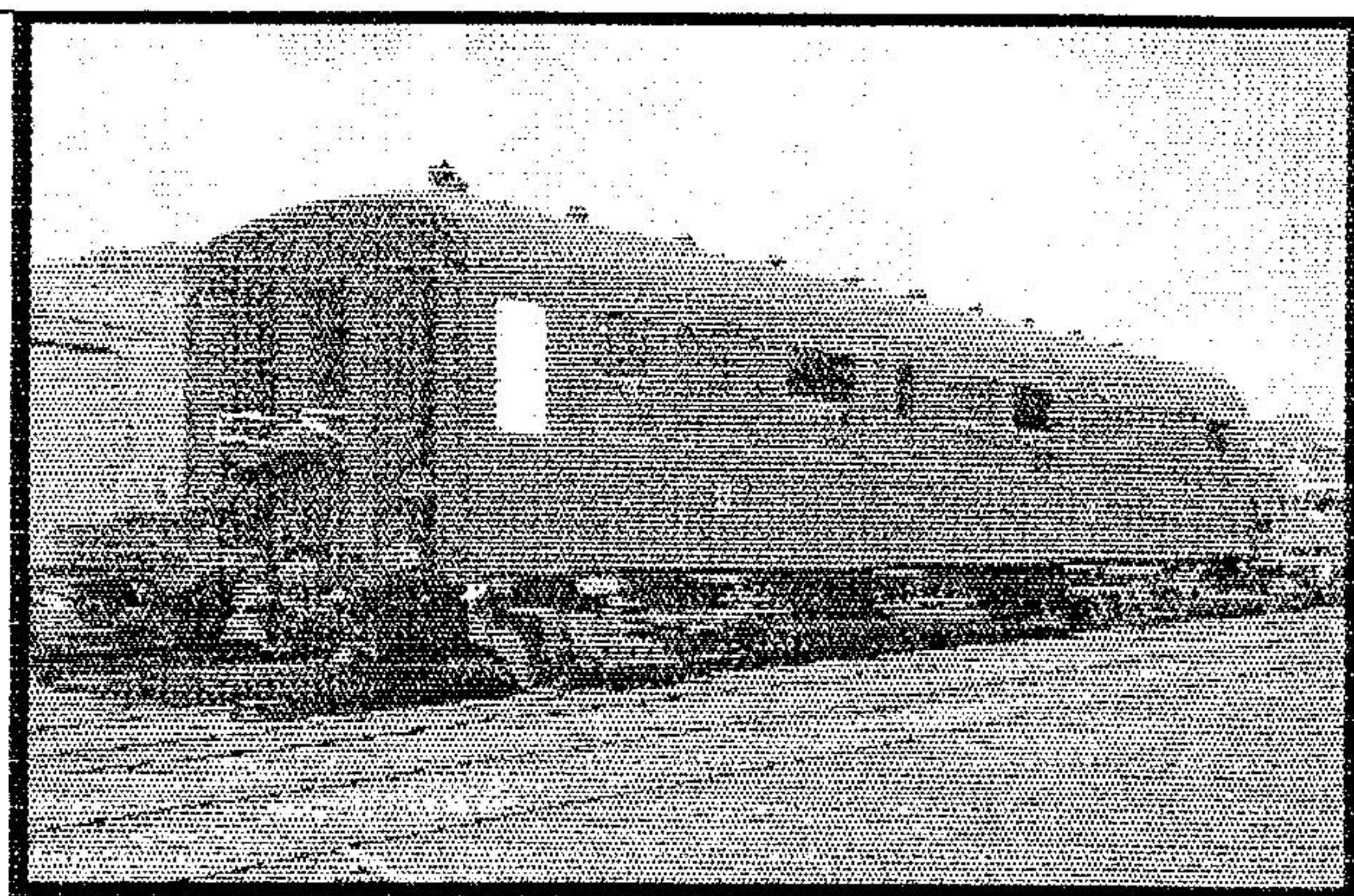
Bouwer	Wilhelms hütte
Bouwjaar	1924
Herkomst	NMBS
Aankoop	1985
Toestand	Gebruikt als bureel
Kenmerken :	Platformwagen Tweeassig



Dit rijtuig werd in 1924 voor de DRB gebouwd, bleef na de tweede wereldoorlog in België achter en werd o.a. gebruikt als dienstwagen te Montzen. Na aankoop door de L.S.V. wordt dit rijtuig thans gebruikt als voorlopig bureel en vergaderruimte

Rijtuig nr 141 / 142 type L

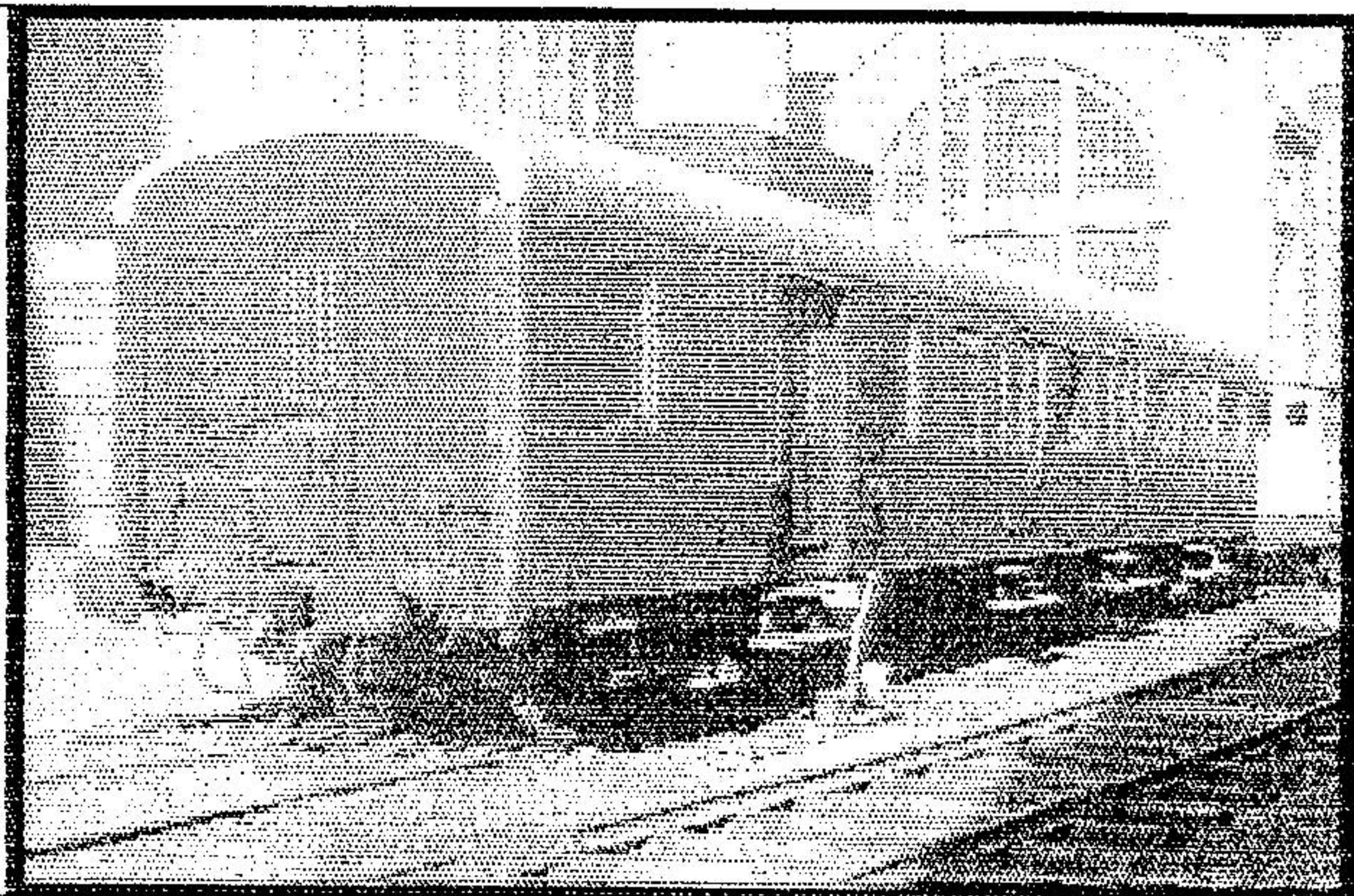
Bouwer	Anglo-Franco-Belge
Bouwjaar	1933 – 1934
Herkomst	NMBS
Aankoop	1984
Toestand	Ritvaardig
Kenmerken :	Lokaaltreinrijtuigen Vierassig / 3 <sup>de</sup> klasse
Nummers	33 158 33 182



Deze rijtuigen werden omstreeks 1933 gebouwd voor de lokale verbindingen en bleven tot ca. 1980 in dienst. De L.S.V. bezit twee derde klasse rijtuigen voor de trein in stoomtractie


Rijtuig nr 143 type L

Bouwer	Godarville
Bouwjaar	1934
Herkomst	NMBS
Aankoop	1982
Toestand	Afgesteld
Kenmerken :	3 <sup>de</sup> klasse + bagage Lokaaltreinrijtuig Vierassig
Nummer	34 415




Bij de L-rijtuigen waren er ook gemengde rijtuigen 3<sup>de</sup> klasse/Bagage en ook van deze vorm heeft de L.S.V. één exemplaar.

**Rijtuig nr 151 type K1**

Bouwer	Baume & Marpent	
Bouwjaar	1933	
Herkomst	NMBS	
Aankoop	1994	
Toestand	Ritvaardig	
Kenmerken :	1 <sup>ste</sup> klasse Rijtuig voor semi-direct	
	Vierassig	
Nummer	22 034	

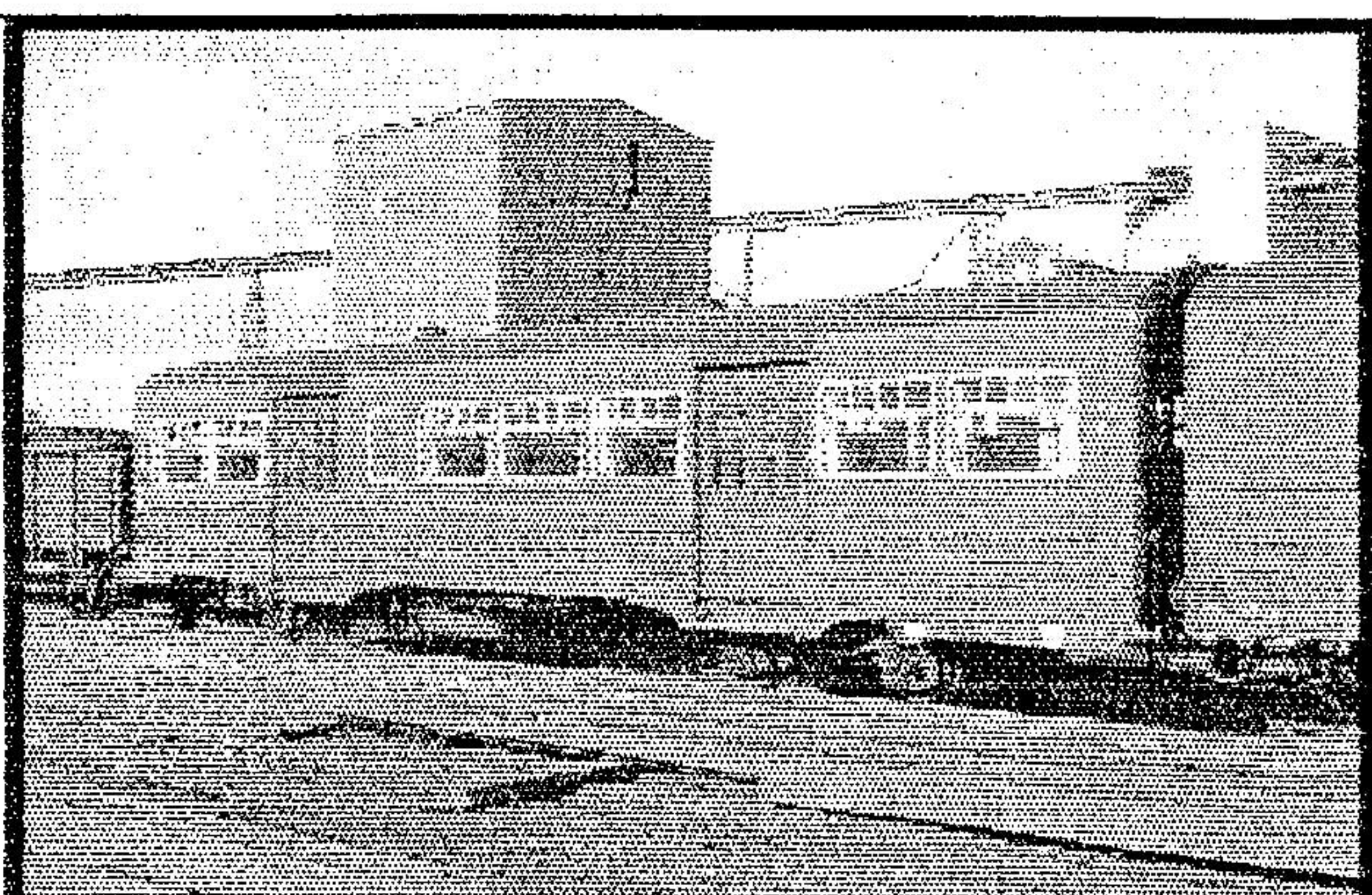
Voor de semi-directe dienst, bouwde de N.M.B.S. een groot aantal K1-rijtuigen, hiervan heeft de L.S.V. één 1<sup>ste</sup> klasse rijtuig aangekocht. Dit wordt op dit ogenblik volledig gerestaureerd

**Rijtuig nr 152 type K1**

Bouwer	AM Nivelles	
Bouwjaar	1934	
Herkomst	NMBS	
Aankoop	1994	
Toestand	Ritvaardig	
Kenmerken :	1 <sup>ste</sup> klasse + bagage Rijtuig voor semi-direct	
	Vierassig	
Nummer	42 202	

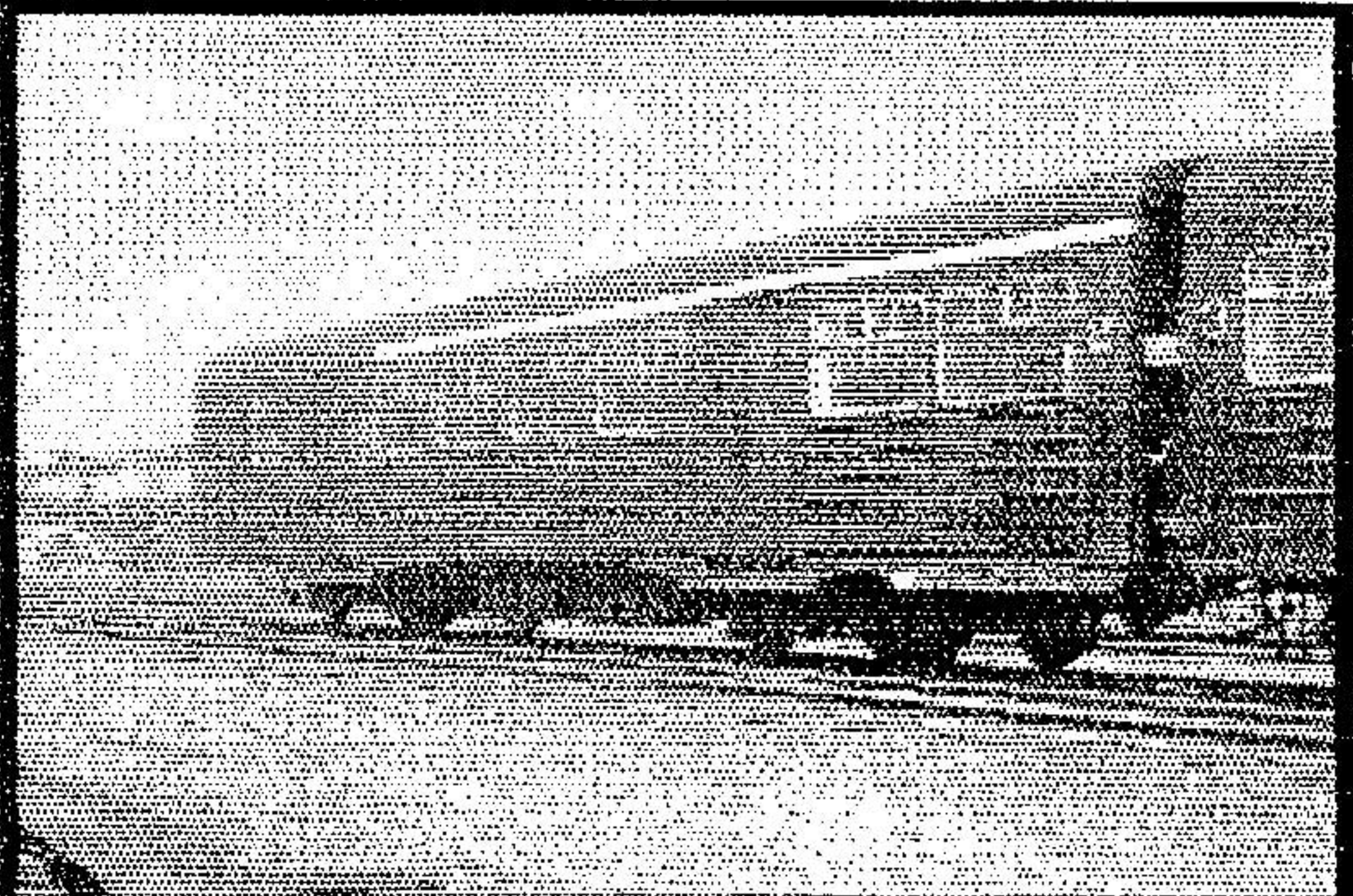
Naast de volledige eerste klasse rijtuigen, waren er ook uitgerust met bagageafdeling. Ook een dergelijk rijtuig is in het bestand van de L.S.V. en wordt binnenkort gerestaureerd

**Rijtuig nr 161 – 162 type R**

Bouwer	CW Mechelen	
Bouwjaar	1955	
Herkomst	NMBS	
Aankoop	1982	
Toestand	Ritvaardig/afgesteld	
Kenmerken :	2 <sup>de</sup> klasse Aanhangrijtuig	
	Vierassig	
Nummer	63 961 63 693	


Deze rijtuigen werden in 1955 door de NMBS zelf gebouwd als aanhangrijtuigen, maar werden in de lokaaldienst gebruikt. Na afstelling werden twee rijtuigen in het bestand opgenomen, een blijft origineel, de tweede wordt omgebouwd als polyvalent rijtuig (o.a. voor groepen en als lesrijtuig

***Rijtuig nr 163 type R***

Bouwer	CW Mechelen	
Bouwjaar	1955	
Herkomst	NMBS	
Aankoop	1982	
Toestand	Ritvaardig	
Kenmerken :	1 <sup>ste</sup> klasse + bagage Aanhanrijtuig Vierassig	
Nummer	66 004	


Naast de tweede klasse rijtuigen, werden er ook een beperkt aantal gemengde rijtuigen 1<sup>ste</sup> klasse / bagage gebouwd en één rijtuig wordt in deze vorm behouden.

***Gesloten goederenwagen nr 251 type Ferry-Boat***

Bouwer		
Bouwjaar	1948	
Herkomst	NMBS	
Aankoop	1988	
Toestand	Gebruikt als magazijn	
Kenmerken :	Houten kast Ex Ferry-boat	
Nummer		

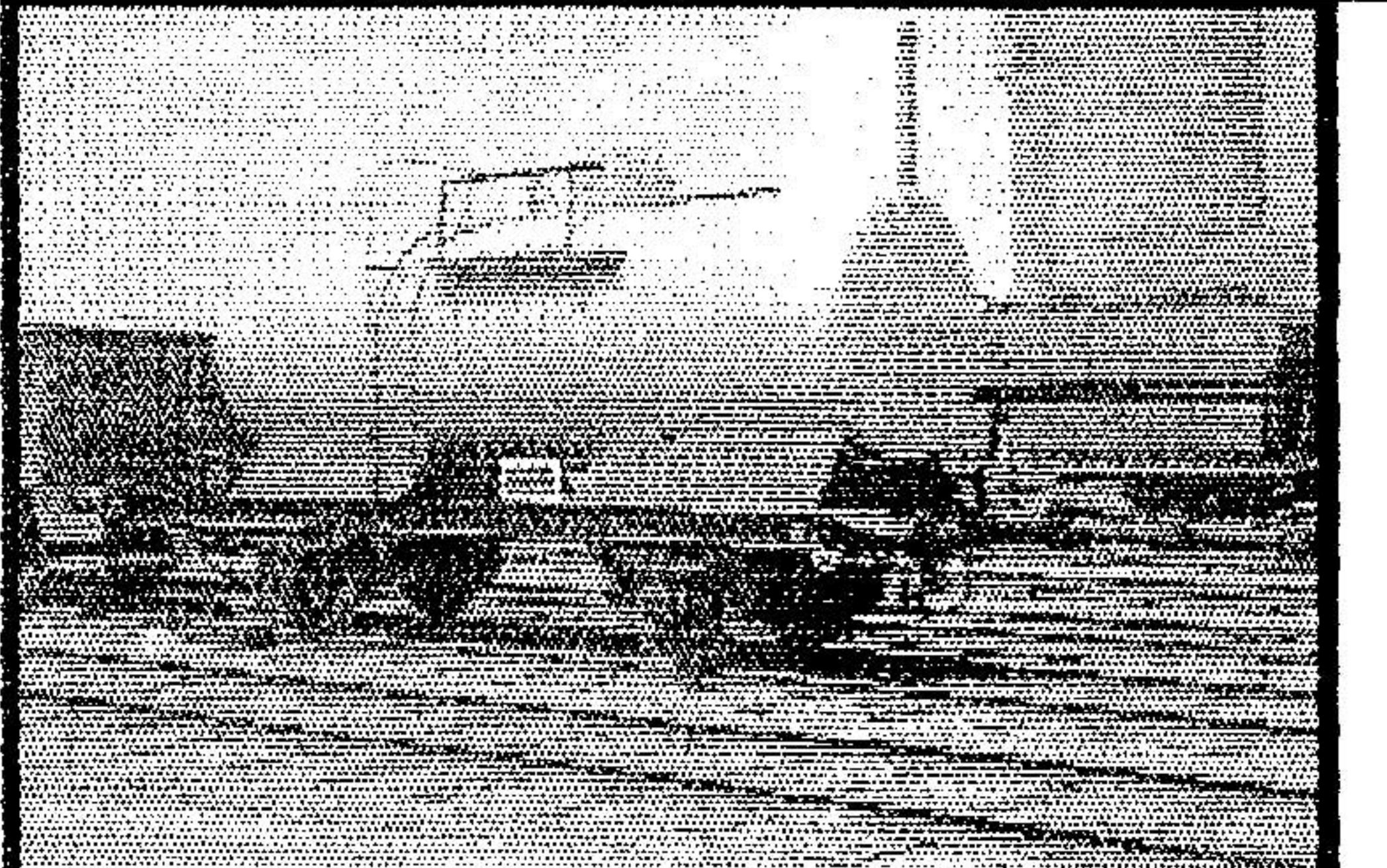
Kort na de tweede wereldoorlog werden voor het verkeer naar Groot-Brittannië werden nieuwe "Ferry-boat" wagens gebouwd met houten kast. Deze gingen in de tachtiger jaren buiten dienst of werden verbouwd tot dienstwagen. Eén van deze wagens wordt thans gebruikt als magazijn en werkplaats.

***Kraan wagen nr 271***

Bouwer		
Bouwjaar	1888	
Herkomst	NMBS Leuven	
Aankoop	1984	
Toestand	afgesteld, inzetbaar	
Kenmerken :	Tweecassig Handbediend	
Nummer	A 362/88	

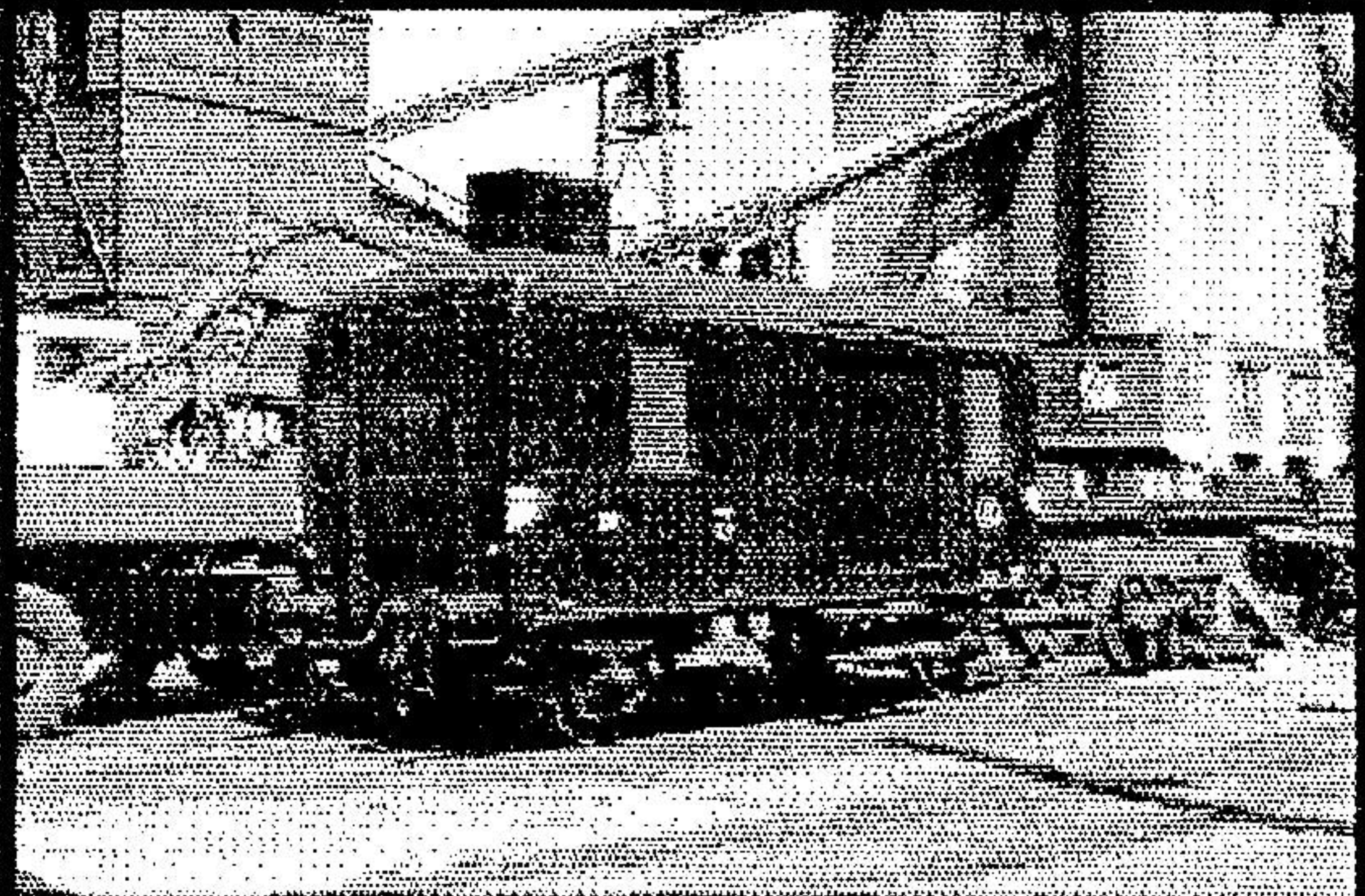
Voor de kleinere werken werden op het einde van vorige eeuw verschillende kraanwagens gebouwd, deze bleven bijna een eeuw in dienst. Deze van Leuven werd aangekocht en dient als museumstuk, maar ook voor het verrichten van kleine werkzaamheden.

***Ketelwagen nr 28***

Bouwer		
Bouwjaar	1948	
Herkomst	NMBS Ronet	
Aankoop	1984	
Toestand	Bedrijfsklaar	
Kenmerken :	Bevoorrading water	
Nummer	93 516	

De NMBS bezat enkel voor dienstredenen ketelwagens, deze wagen werd gebruikt als waterwagen in de stelplaats Ronet en heeft dezelfde functie bij de L.S.V.

***Goederenpakwagen nr 291***

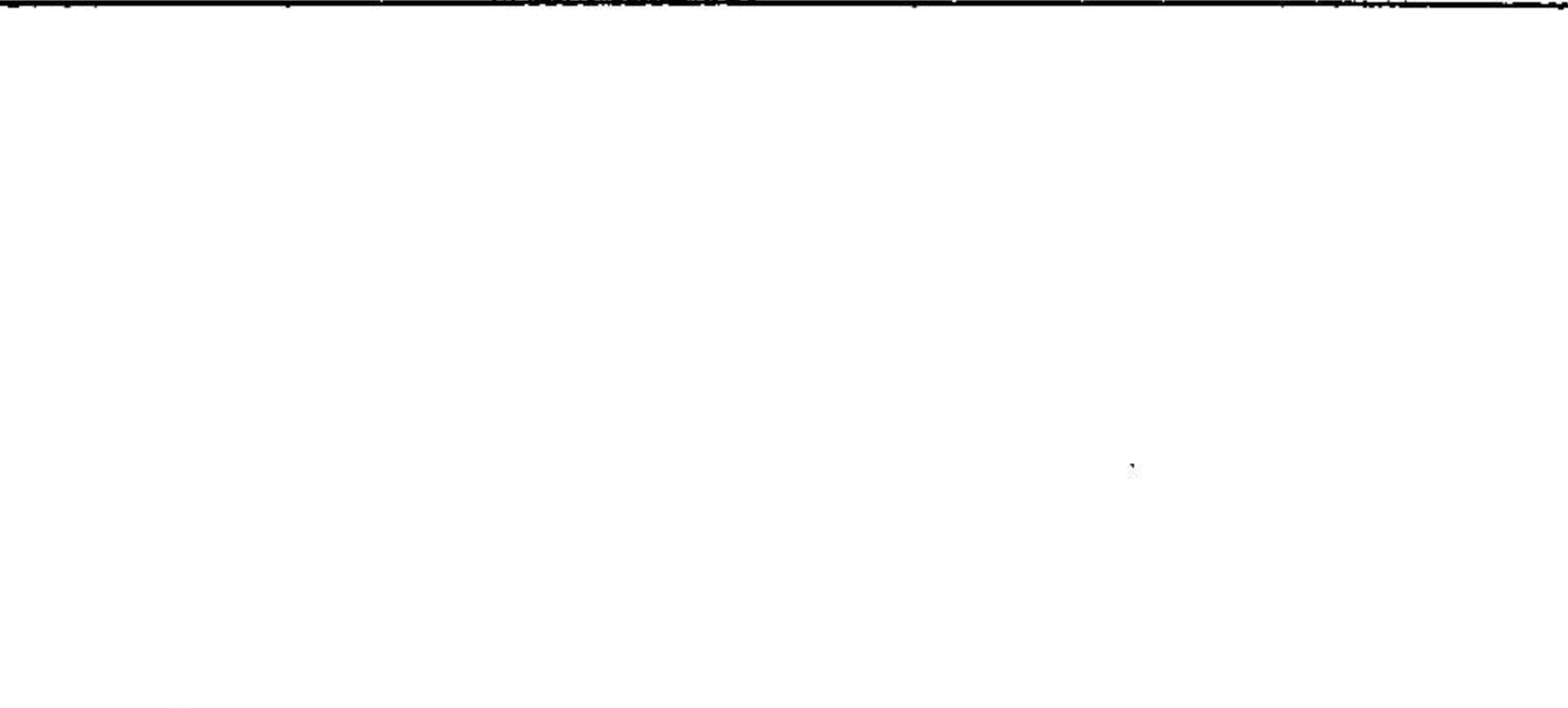
Bouwer	Baume & Marpent	
Bouwjaar	1948	
Herkomst	NMBS	
Aankoop	1984	
Toestand	Gebruikt als Werkplaats	
Kenmerken :	Dienstwagen	
Nummer	Gerestaureerd 16 174	

Voor het begeleiden van de goederentreinen, liet de NMBS in 1948 een groot aantal bagagewagens bouwen, die tot in 1986 gebruikt werden, deels als dienstwagen. De L.S.V. gebruikt de eigen wagen als mobiele werkplaats.

***Mijnmaterieel***

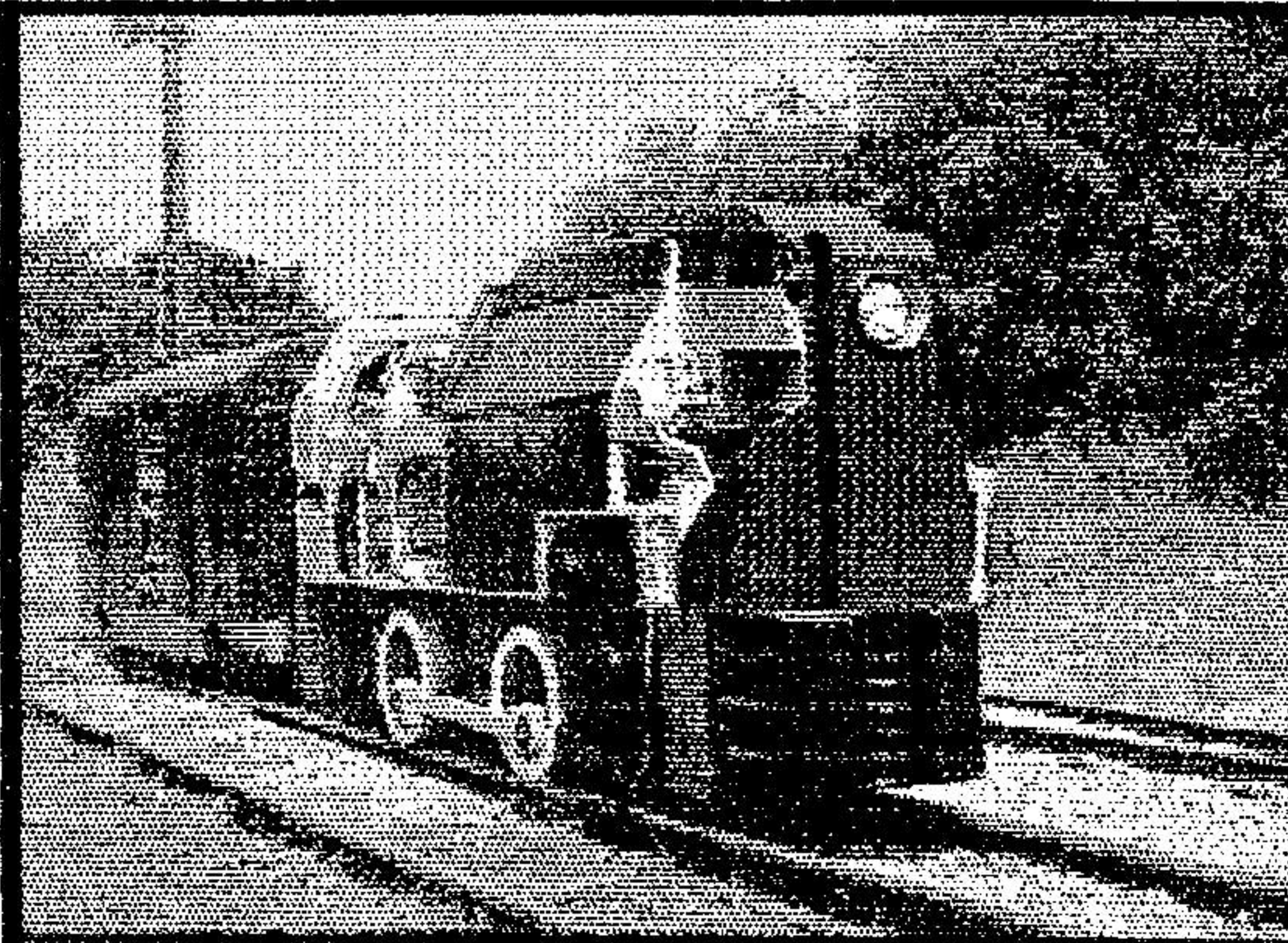
De Limburgse mijn hadden een grote variëteit aan materieel, zowel voor de bovengrond als ondergronds, de L.S.V. (TTZ) heeft een representatief deel hiervan kunnen verwerven om een uitgebreide tentoonstelling te kunnen opbouwen

***Diesellocomotief voor bovengrond nr 501***

Bouwer	Schöma	
Bouwjaar	1961	
Herkomst	KS Eisden	
Aankoop	1988	
Toestand	afgesteld, in restauratie	
Kenmerken :	Tweeassig Motor Deutz	
Nummer	1	

Voor het bovengrondsvervoer te Eisden had deze zetel vier locomotieven bij de Duitse firma Schöma te Diepholtz gekocht, deze werden tot bij de sluiting gebruikt en het nr 1 werd aan de TTZ verkocht. Deze machine is thans afgesteld en wacht op een ingrijpende restauratie.

***Diesellocomotief type Moës nr 502***

Bouwer	Moës Waremme	
Bouwjaar	1951	
Herkomst	KS Zolder	
Aankoop	1987	
Toestand	Gerestaureerd	
Kenmerken :	Tweeassig Motor GM	
Nummer	2 "Piu-piu"	

De Moës locomotieven waren bestemd voor het ondergronds vervoer, maar na vervanging door zwaardere machines, werden ze omgebouwd voor gebruik op de bovengrond. Tot bij de sluiting werden ze te Zolder gebruikt. Thans verzekert deze machine de demonstratieritten op het mijnspoor.

**Diesel locomotief Deutz nr 503**

Bouwer	Deutz type A2M
Bouwjaar	1948
Herkomst	KS Waterschei
Aankoop	1987
Toestand	afgesteld, in restauratie
Kenmerken :	Tweeassig Motor Deutz
Nummer	

Deze lichtere locomotieven met een tweecilindermotor werden gebruikt voor lichtere (personeels)treinen en diensttreinen in de ondergrond van Waterschei. Na de sluiting werd dit type aangekocht en hij wordt thans gerestaureerd in zijn laatste vorm met gele veiligheidsschildering

**Locomotief Deutz type A4M nr 504**

Bouwer	Deutz type A4M
Bouwjaar	1948
Herkomst	KS Waterschei
Aankoop	1987
Toestand	afgesteld, in restauratie
Kenmerken :	Tweeassig Motor Deutz
Nummer	

Van de vorige machines waren er ook machines met vier en zes cilinders. Een A4M verzekerde de meeste kolentransporten en werd na de sluiting verworven en wordt thans in zijn oorspronkelijke uitvoering gerestaureerd

**Diesel locomotief Ruhrthaler**

Bouwer	Ruhrthaler
Bouwjaar	1946
Herkomst	KS Zolder
Aankoop	1987
Toestand	afgesteld, te reconstrueren
Kenmerken :	Tweeassig Mercedes motor
Nummer	



Deze locomotieven type ö 90 waren de eerste diesel locomotieven in de ondergrond, na vele jaren dienst kwamen ze aan de oppervlakte en verrichtten er de zware rangeringen. Eén locomotieven werd in delen bij de mijn van Zolder gerecupereerd en moet nu gereconstrueerd worden

**Perslucht locomotief nr 505**

Bouwer	Oxygenium Schiedam
Bouwjaar	1923
Herkomst	KS Beringen
Aankoop	1988
Toestand	afgesteld, in reserve
Kenmerken :	Tweeassig Luchtdruk : 250 bar Werkingsdruk : 12 bar
Nummer	

Om het ontploffingsgevaar te vermijden werden bij het begin van de exploitatie perslucht locomotieven ingezet. Door middel van 6 tot 8 grote persluchtvaten hadden deze machines een autonomie van 2 à 3 uur. Na sluiting van de mijn van Beringen kon de L.S.V. een dergelijke locomotief (volledig ontmandeteld) verwerven. De machine wacht op restauratie.

**Elektrische locomotief nr 508**

Bouwer	Acec	
Bouwjaar	1835	
Herkomst	KS Winterslag	
Aankoop	1988	
Toestand	afgesteld, in restauratie	
Kenmerken :	Tweeassig Werkend op 110 V	
Nummer		
Te Eisden en Winterslag werd het transport uitgevoerd met elektrische (trolley)locomotieven, ervan werd door de L.S.V. bewaard als tentoonstellingsobject		

**Batterijtrekker nr 509**

Bouwer	Acec	
Bouwjaar	1950	
Herkomst	KS Beringen	
Aankoop	1988	
Toestand	afgesteld	
Kenmerken :	Tweeassig Batterijaandrijving Wegvervoer	
Nummer		
Op het einde van de mijnexploitatie werd het bovengrondse spoorwegnet volledig ingebetonneerd en werd de tractie uitgevoerd door trucks werkend op batterij. Naast het spoorvervoer konden deze ook gebruikt worden op de weg. Eén van de eerste trucks van Beringen kon door de L.S.V. aangekocht worden.		

**Mijnwagens**

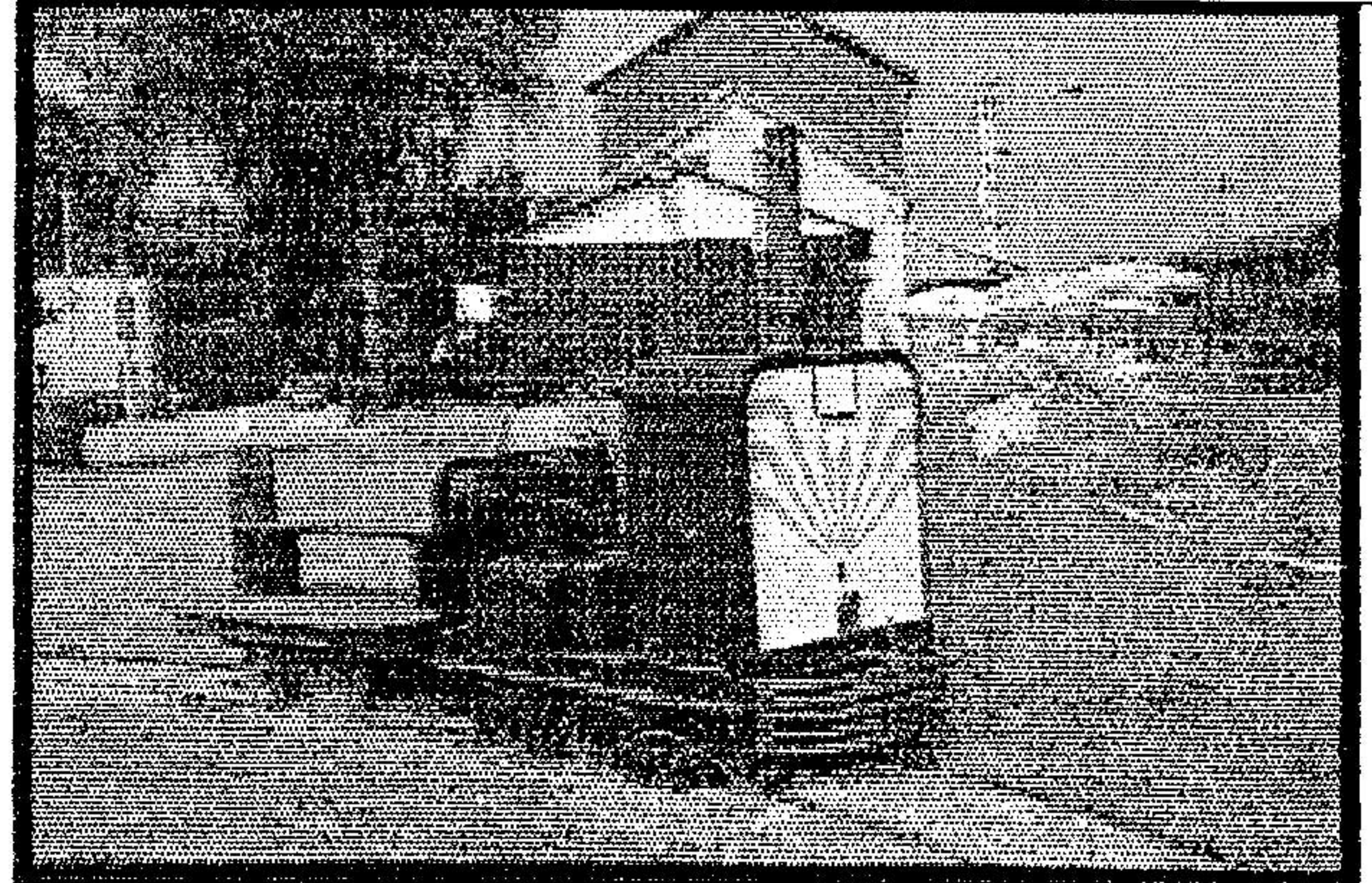
<b>Mijnwagens</b>	
<b>K.S. Zolder</b>	Mijnwagen (kort type) Mijnwagen (lang type) Houtruck Kabelwagen Houtruck (lokaal gebruik) Containerwagen Ballastwagen Gereedschapswagen
<b>K.S. Beringen</b>	Mijnwagen (kort type) Mijnwagen (lang type) Houtruck Dynamietwagen Kabelwagen Andralietwagen (steenversterkend product) Sliewagen (gesloten houtruck) Tankwagen
<b>KS Waterschei</b>	Personeelswagen Mijnwagen (lang type) Houtruck
<b>KS Winterslag</b>	Personeelswagen (tweeassig) Personeelswagen (vierassig) Mijnwagen (drie verschillende modellen) Houtruck
De L.S.V. heeft uit de verschillende mijnen – behalve Eisden – een representatieve verzameling samengebracht. Vooral vanuit de mijn van Beringen was er een duidelijke interesse en hier is de verzameling praktisch volledig.	

## ***Decauville- smalspoormaterieel (groevespoor)***

Van dit lichtere materieel is de verzameling nog vrij beperkt en moet tijdens de volgende jaren nog uitgebreid worden

### ***Diesellocomotief nr 601 / 602***

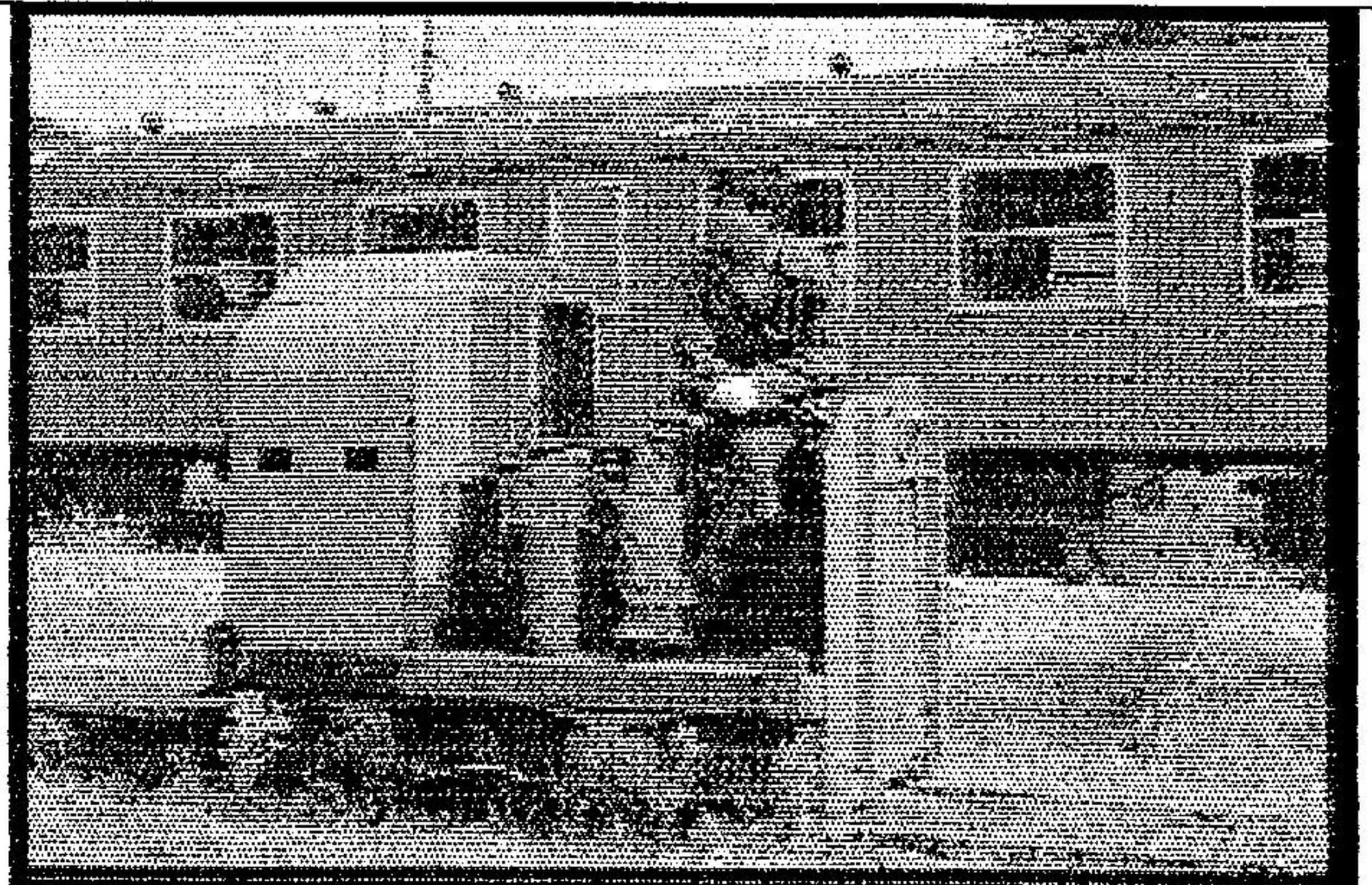
Bouwer	Moës Waremme type BL
Bouwjaar	1935
Herkomst	Bellefroid Leuven
Aankoop	1994
Toestand	601 : ritvaardig 602 afgesteld
Kenmerken :	Tweeassig Eéncilinder motor
Naam	Choo-choo



Deze twee locomotieven werden – samen met de volgende – gebruikt bij de aanleg van vijvers door de firma Bellefroid, later werden ze gebruikt voor het vervoer van toeristen rond de vijvers van Heverlee. In 1994 werden ze aangekocht voor de L.S.V. en worden gebruikt voor demonstratieritten.

### ***Diesellocomotief nr 603 - 604***

Bouwer	Moës Waremme type BL
Bouwjaar	1948 – 1957
Herkomst	Bellefroid Leuven
Aankoop	1994
Toestand	603 : ritvaardig 604 : inzetbaar
Kenmerken :	Tweeassig Eéncilinder motor
Naam	Tuf-tuf Puf – puf



### ***Transportwagens***

Baksteenwagen	Briqueteries de Dinant
Kipwagen	CFS Sprimont
Tremelwagen	CFS Sprimont

Verder bezit de L.S.V. nog een aantal kleinere onderdelen, zoals drie onderstellen van normaalspoorwagens (afkomstig van de DSM Geleen); vier baanlorries en enkele platte wagens op smalspoor

## **Recente werkzaamheden**

Daar het ritseizoen op 4 oktober afgesloten werd, zijn de meeste locomotieven in de winterstand geplaatst en werd er tal van rangeerwerk verricht om de "winterse" werken te vergemakkelijken. Ondertussen zijn er echte toch heelwat onderhouds- en restauratiewerken doorgevoerd. Toch wordt er – naast verfraaiingswerken voor het emplacement – vooral gestreefd om de voorbereidende werken aan het materieel af te sluiten en de afwerking door te voeren in het voorjaar van 1999.

### **Dieselmotorwagen 46 : 554.14**

In de loop van september werden de werken aan de motor en het elektrische gedeelte van stuurpost I met goed gevolg afgesloten en werden de proefritten met het stel doorgevoerd. Ook de kast is voor het grootste gedeelte gereed en voorzien van een eerste laag afwerkingsverf.

In de volgende maanden wordt ook stuurpost II op dezelfde manier gerenoveerd en geleidelijk aan is het dan de beurt aan het interieur. Wel wordt gestreefd om de motorwagen te allen tijde ritvaardig te behouden om eventuele proefritten op de lijn te kunnen doorvoeren.

### **Diesellocomotief 79 : Patience**

Ook hier werden de herstellingswerken aan de motor doorgevoerd, maar hier zijn diverse problemen opgedoken (o.m. een doorgeslagen koppakking). Nochtans werd een gedeelte van de pneumatische uitrusting vernieuwd, inbouw van een nieuwe compressor en veranderen van de elektrische bedrading. Tevens wordt ook gewerkt aan de vernieuwing van het stuurbord en de inbouw van een automatische waakzaamheid.

Pas nadat deze werken uitgevoerd zijn, wordt er gewerkt aan het uiterlijk van deze markante locomotief, waardoor ook deze machine tegen 1999 volledig gerestaureerd moet zijn.

### **Diesellocomotief nr 88 : Caprice**

Na het afsluiten van het seizoen werd schuchter begonnen met de uiterlijke restauratie van deze machine: er werd omwille van het slechte weer – vooral gewerkt aan het interieur van de locomotief. Nadien komt ook de kast in aanmerking voor een opknapbeurt. De locomotief blijft echter wel volledig in dienst en moet steeds kunnen inspringen voor het slepen van werktreinen op de lijn.

### **X- rijtuig nr 111 :**

Ook hier werd de restauratie terug aangevat en werd de kast verder afgeschuurd, ontroest en van de nodige grondlagen voorzien. Ook het interieur werd verder aangepast om er de vergaderingen in het kader van het kolenspoor te laten doorgaan. Voor de winter wordt het resterende deel nog behandeld en wordt er begonnen aan de afwerking. De restauratie zou ook hier in het voorjaar afgesloten moeten worden.

### **K1- rijtuig nr 151 ( NMBS 22 034)**

Als laatste voertuig werd nu ook gewerkt aan dit rijtuig: op een kopwand na is het rijtuig nu volledig afgeschuurd en behandeld tegen de roestvorming. Verder werd ook een gedeelte van het dak afgeschuurd en werden de verschillende gaten in de beplating afgedicht. Ook hier wordt er thans doorgewerkt aan het afschuren van het tweede kopplatform en het dak en worden de verschillende lagen bescherming aangebracht. Ook het twee K1- rijtuig werd al voor een gedeelte ontroest en ondergaat thans dezelfde behandeling. Beide rijtuigen moeten voor het volgende seizoen bedrijfsklaar zijn.



# N.M.B.S.- Aktueel

## Statistiek :

### 1. Leveringen :

Nummer	Bouwer	Onderhoudswerkpl.	Levering	In Dienst
504	BN Brugge	Hasselt	06/1998	
505	BN Brugge	Hasselt	06/1998	
506	BN Brugge	Hasselt	06/1998	
507	BN Brugge	Hasselt	07/1998	
508	BN Brugge	Hasselt	07/1998	
509	BN Brugge	Hasselt	08/1998	
1303	Alsthom	Merelbeke	08/05/1998	
1304	Alsthom	Merelbeke	07/1998	
1305	Alsthom	Merelbeke	08/1998	
ES 510	Matisa	Mons	05/1998	
ES 511	Matisa	Jemelle	06/1998	

### 2. Stelplaatswijzigingen :

geen			
------	--	--	--

### 3. Schrappingen :

5520	Kinkempois	01/08/1998	Botsing te Gouvy
6290	Monceau	01/08/1998	Botsing te Feluy

### 4. Verkopen :

142	St-Ghislain	Societa Ferroviara	05/1998
144	St-Ghislain	Italiana	
149	St-Ghislain		
ES 106		Stoomcentrum Maldegem	07/1998

## Actuele berichten:

### *Reeks 00*

Sinds de nieuwe winterregeling worden deze eerste stellingen meer en meer wild ingezet als versterkingsstellingen in diverse verbindingen. Anderzijds wordt het onderhoud bij deze motorwagens verder beperkt tot tussentijdse herzieningen. Naarmate de levering van de stellingen reeks 00 vordert worden steeds meer en meer stellingen voorlopig afgesteld, nochtans is op dit ogenblik nog geen enkele effectieve schrapping doorgevoerd.

Drie stellingen – de 142, 144 en 149 – werden nu effectief aan de Societa Ferrovaria Italiano verkocht en werden in de loop van augustus afgevoerd. Na een revisie komen ze tot inzet op de privé-lijn vanuit Arezzo. Ondanks deze verkoop werden deze stellingen nog niet officieel uit het bestand afgevoerd. Ook de overige stellingen van deze reeks staan thans alle op non-actief en de effectieve schrapping wordt nog voor dit jaar verwacht.

Inmiddels werd een studie doorgevoerd voor nieuwe stellingen reeks 00 (001 – 100): deze stellingen zouden de ruggegraat moeten gaan vormen van de nieuwe RER-diensten vanuit Brussel naar Leuven, Namur, Halle, Gent, Denderleeuw/Zottegem en Antwerpen. Hierbij zou de optie gaan naar vierledige stellingen met ruime toegangsplatforms en een indeling die ook te vinden is bij de metro-stellingen. Deze nieuwe stellingen zouden in 2000 besteld worden en vanaf 2002/2003 afgeleverd worden.

### *Reeks 03 :*

Na het verdwijnen van de typische Sabena-stellingen, komen thans opnieuw speciale aanduidingen op de drieledige breaks die de verbinding met Zaventem verzekeren. Als proef worden 10 tussenwagens voorzien van de tekst "Brussels Airport Express", waarbij de tekst in blauwe kleefletter uitgevoerd werd. Na deze test wordt nagegaan of alle stellingen op deze verbinding met de luchthaven een speciale aanduiding krijgen.

### *Reeks 04.4*

Naarmate er meer éénspanningsstellingen reeks 05 aan Hasselt afgeleverd worden, worden de diensten op de Waalse As tussen Liers/Herstalen Lille met de tweespanningsstellingen reeks 04.4 gereden. Op dit ogenblik komen deze stellingen tot inzet op de verbindingen :

- Antwerpen – Lille
- Liège – Lille (samen met de reeks 12)
- Mons – Aulnoye/Maubège (enkel wekdiensten)
- Binnenlandse dienst Hasselt - kust

### *Reeks 05 :*

Deze reeks wordt nu al frequent gebruikt op de verbinding Hasselt – Brussel – kust en sporadisch ook tussen Genk – Hasselt – Leuven – Gent. Nochtans wordt de dienst slechts mondjesmaat uitgebreid, daar de vrijgekomen stellingen de boven beschreven diensten op de Waalse As gaan verzekeren.

### *Reeks 06 :*

Stel 663 werd op 30 april zwaar beschadigd, toen het te Bas-Oha (lijn 125) botste op een ophoping van rotsen, die bij een aardschuiving op de sporen terecht gekomen was. Thans wordt onderzocht of herstelling van dit stel nog rendabel uitgevoerd kan worden.

**Reeks 09 :**

Het stel 921 had de eer om de officiële openingstrein te rijden op de "nieuwe" verbinding Boom – Puurs. Deze gebeurtenis had plaats op 19 mei 1998. Op 22 mei mocht het brede publiek dan gratis kennismaken met de heropende lijn, nadien ging de gewone dienst in voege, waarbij de treinen voor gereden worden door de vierledige stellen reeks 08.

**Reeks 12 :**

Bij gebrek aan voldoende tweespanningsstellen reeks 04.4, blijft de inzetreeks van de elektrische locomotieven reeks 12 met 9 inzetdagen vrij uitgebreid. Het inzetprogramma voorziet nog steeds de volgende diensten :

- Oostende – Kortrijk – Lille	2 inzetdagen
- Liers – Liège – Charleroi – Lille	2 inzetdagen
- goederendienst Gent – Lille	3 inzetdagen
- goederendienst Gent – Fréthun	1 inzetdag
- autoslaaptrein Lille – Schaarbeek	1 inzetdag
- dienst Mons – Aulnoye/Maubege	1 inzetdag (weekenddienst)

De beide eerste diensten worden nog dit jaar geleidelijk overgenomen door de vrijgekomen stellen reeks 04.4, nadien neemt de reeks 12 een vierde inzetdag voor goederentreinen Gent – Lille (nu gereden door de Franse BB 67 400) voor zijn rekening.

**Reeks 13:**

In juli 1998 werd de voorserie van 5 machines afgeleverd en na de uitvoerige testen kan nu begonnen worden met de serielevering. Hiervan gaan de eerste machines naar de CFL. Ondertussen is het testprogramma praktisch afgesloten en kunnen de reeds geleverde machines ingezet worden ter vervanging van de reeks 15 (en 27) op de verbinding Oostende – Brussel – Liège – Eupen.

De testen verliepen tijdens de zomer als volgt :

- eerste testen onder 25 000 V met de 1302 tussen Luxembourg en Wasserbillig
- vermogenstesten met de 1301 tussen Moeskroen en Blaton
- opnemen van de krachten die op de stroomafnemer optreden met de 1301 tussen Merelbeke en Kortrijk.
- Testen in de klima-kamer te Wien met de 1303
- Testen op hoge snelheid (200 km/h) op de lijn 50
- Testen van de treinschakeling met de 1301 en 13902 tussen Moeskroen en Blaton
- Duurzaamheidstesten op de verbinding Oostende – Brussel

Met deze laatste proefnemingen en na het opnemen van de vermogens- en remkarakteristieken kunnen de 5 machines overgedragen worden aan de commerciële dienst en geïmmatriculeerd worden. Ondertussen wordt onderzocht om een tweede bouwschijf van 25 bijkomende machines te bestellen. Er wordt wel onderzocht of het mogelijk is een tiental machines als driespanningslocomotieven te leveren voor de diensten tussen Oostende en Köln, waarbij zowel onder de 3000 V, de 25 000 V (hoge-snelheidslijn) als bij 15 000 V gereden wordt.

**Reeks 15 :**

Voorlopig blijft de twee dagen tellende reeks voor deze machines bestaan, maar waarschijnlijk zullen ze nog dit jaar vervangen worden door de reeks 13. Of dit het einde betekent voor de reeks 15 is echter nog niet beslist.

**Reeks 16 / 18 :**

Met ingang van de winterregeling vielen opnieuw enkele diensten naar Duitsland weg (o.m. de Memling naar Dortmund). Hierdoor is de inzetreeks ook ingekrompen tot nog slechts 5 inzetdagen. Nochtans blijven de drie overgebleven machines reeks 18 nog steeds gewoon meedraaien en zelfs met deze steun gebeurt het regelmatig dat er niet genoeg machines ritklaar zijn voor deze reeks.

**Reeks 22 :**

De inzet van deze reeks is weer gestegen: door een tekort aan stellen reeks 06 worden de lokaaltreinen op twee verbindingen aan de reeks 22 toevertrouwd: nl. tussen Leuven en Mechelen en tussen Mechelen en Gent. Voor deze dienst zijn vijf bijkomende machines nodig. Door een te kleine reserve en storingsgevoeligheid, komen echter ook regelmatig machines reeks 23 en zelfs 25 voor deze diensten tot inzet.

**Reeks 27 :**

Ook bij ingang van de winterregeling is de inzet van deze machines verder uitgebreid : door overdracht van een aantal ondergeschiktere en reserve-diensten aan de reeksen 22 en 23, kon de inzet in de doorgaande goederendienst verder uitgebreid worden. Vooral op de verbindingen van uit Antwerpen naar Kinkempois en Montzen en vanuit Zeebrugge, vervangen ze vooral de diesellocomotieven reeks 51.

**Reeks 44 / 45 :**

Ondanks de officiële transfert van de stellen reeks 44 van Merelbeke naar Stockem, bleven de stellen vooralsnog in de Oost-Vlaamse stelplaats en rijden ze nu de daluurtreinen op de verbinding Aalst – Burst, waarbij ze ook doorrijden tot in Zottegem. Tijdens de morgen- en avondspits worden er treinen ingelegd met de reeks 62 en M2-rijtuigen.

Te Stockem is de inzet licht uitgebreid en verzekeren de stellen praktisch alle diensten tussen Dinant en Bertrix enerzijds en tussen Libramont en Virton. Verder zijn er ook enkele personeelstreinen tussen Viville en Stockem-stelplaats, waarbij ze ook regelmatig gebruikt worden tot in Arlon. De inzetreeks wordt uitgebreid met enkele overbrengingen tussen Virton en Stockem en Libramont en Stockem voor het onderhoud van deze stellen.

**Dieseltractie :**

Voor bij ingang van de winterregeling werden de diensten van de lijndiesellocomotieven vrij zwaar ingekort en bij sommige stelplaatsen verdwijnen de doorgaande diensten praktisch volledig uit het inzetpakket. Reden is een reorganisatie van de elektrische dienst, waardoor een tiental elektrische locomotieven reeksen 21/27 maar ook 23 vrijkwamen. Deze machines werden dan in de goederendienst gebruikt en verdrongen hier de diesellocomotieven. Vooral de reeks 51 werd getroffen door de veranderingen, terwijl de inzet van de reeks 62 in de goederendienst dan weer toenam. Deze veranderingen hebben echter nog geen gevolg, noch op de stationering, noch op de schrapping van machines, doch men mag wel een achteruitgang in het bestand in de laatste maanden van het jaar verwachten. Anderzijds worden nog een aantal machines voorlopig reserve gehouden voor de belangrijke werken aan de nieuwe TGV-lijnen en de ombouw van Antwerpen-centraal, die vanaf ca. begin 2000 een 50-tal bijkomende diesels zullen vergen.

**Reeks 51 :**

Na maanden twijfels werd de 5192 – die zwaar beschadigd werd bij de botsing met de 7101 te Antwerpen-noord op 8 november 1997 – nu toch definitief uit het bestand afgevoerd.

Anderzijds ging de inzet van deze machines verder achteruit tot nog slechts 30 effectieve diensten. Grootste inzet kennen de machines van Antwerpen-Dam. Deze hebben nog steeds een aantal doorgaande treinen naar o.m. Aachen-West en Budel (via Neerpelt).

De overige diensten hebben meer een lokaal karakter, vooral binnen de Antwerpse haven, met als uiterste bestemmingen Essen, Muizen, Schaarbeek, Boom en Denderleeuw. Verder is er nog een trein naar Neerpelt en deze bedient dan de industriële vestigingen in de Noorderkempen, nl. Balen en Mol-Gompel.

De diensten te Hasselt verminderden van 15 inzetdagen tot nog slechts 11. Hierbij gingen praktisch alle doorgaande treinen verloren. Enkel voor de Ford-treinen bereiken ze nog Montzen, maar hier komt ook de reeks 55 en vooral de Duitse locomotieven reeks 215 tot inzet. Verder wordt ook nog éénmaal Antwerpen bereikt. De rest van de diensten verloopt vooral in het knooppunt Genk-goederen en diensten binnen Limburg (naar Tessenderlo, Mol/Balen, en Aarschot). Nog dit jaar zal de inzet verder beperkt worden, waarbij een aantal diensten door Antwerpen overgenomen wordt.

Merelbeke zet nog 6 achines in (voorheen 8). Hierbij is er vooral het verlies van de diensten naar Ruien (overgegaan op de reeks 62 en na de brand in de centrale nog verder verminderd). Toch is hun inzetgebied nog vrij uitgebreid, met diensten doorheen Oost-Vlaanderen en Brabant, met voornaamste bestemmingen Aalst, Schaarbeek, Antwerpen en ook Lessines. Ook zijn er twee dagen gewijd aan lokale diensten in de Gentse kanaalzone. Naast deze goederendiensten, nemen ze ook nog enkel zware piekurtreinen over van de reeks 62 en hiermee bereiken ze Geraardsbergen en Ronse.

Te Monceau bestaat nog een beperkte inzetreeks met 4 plandagen, waarbij ze echter vooral doorgaande treinen slepen. Eindbestemmingen zijn Antwerpen en Gent (haven), maar ook verschillende treinen naar Maubeuge en Jeumont. Deze laatste diensten zullen waarschijnlijk overgenomen worden door de reeks 12, op het ogenblik dat er diensten vrijkomen.

Te Schaarbeek eindigde de effectieve dienst, maar hier worden ze nog gebruikt voor diverse goederentreinen, maar ook diensttreinen buiten reeks. De effectieve diensten gingen over op de machines van Merelbeke (vooral de ballasttreinen van en naar Quenast).

Volgens de laatste prognoses zouden een tiental machines per jaar afgesteld worden zodat de reeks omstreeks 2002 – als eerste – volledig van de sporen verdwenen is. Er wordt voorlopig niet gedacht aan een inzet bij de TGV-werken.

#### *Reeks 52 – 53 – 54 :*

Door de elektrificatiewerken worden er nog steeds veel goederentreinen over de Luxemburg-lijn omgeleid en hierdoor is de dienst voor deze machines op de Athus-Meuse lijn beperkt. Voor de 31 overgebleven machines werd een inzetreeks met 7 plandagen opgesteld. Nog slechts 5 dagen worden effectief vanuit Stockem gereden : drie dagen met doorgaande treinen vanuit Virton naar Ronet, waarbij één trein vanuit het Luxemburgse Dudelange gesleept wordt. Twee dagen omvatten lokale diensten vanuit Virton. Tijdens de nachtelijke uren zijn er echter nog verdere diensten voorzien voor zware goederentreinen.

Drie dagen worden ingepalmd door diensten vanuit Ronet en hierbij slepen ze vooral treinen vanuit de kalk- en steengroeves in de maasvallei (Andenne, Marches-les-Dames, Yvoir en Huy. Verder zijn er diensten naar Kinkempois en Feluy-zoning. Twee dagen worden de machines gebruikt vanuit Bertrix, met rangeringen te Libramont en de bediening van Marbehan. De overige dagen staan de machines reserve te Virton, Stockem en Ronet. In de reizigersdienst rijden ze enkele piekurtreinen Dinant – Houyet – Bertrix.

Naast deze reeks worden ook gemiddeld vijf machines ingezet voor diensttreinen voor de elektrificatie van de Athus-Meuse-lijn. Volgens de huidige prognose zouden midden 1999 een tiental machines getransfereerd worden naar Kinkempois en vanuit deze stelplaats gebruikt worden bij de verschillende werken in de streek, meer bepaald de aanleg van de TGV-lijnen.

#### *Reeks 55 :*

Bij deze machines werd op 12 augustus de locomotief 5520 definitief uit het bestand afgevoerd. Reden hiervoor was de botsing tegen een stel goederenwagens te Gouvy op 22 november 1997.

Hierdoor blijven er slechts 38 machines over die in drie verschillende categorieën onderverdeeld kunnen worden. De meest bekende zijn deze die uitgerust zijn met een elektrische verwarming en blauw-gele schildering. Voor de 8 locomotieven is er thans een inzetreeks met 4 plandagen en ze rijden enkel diensten tussen Liège en Luxembourg. Daar de reserve in de winterperiode voldoende groot is, worden ze ook in de typische goederenreeksen gebruikt.

Een (kleinere) reeks klassieke machines heeft de radio's voor het CFL-net ingebouwd en deze worden vooral gebruikt op de verbinding tussen Liège en Gouvy, waarbij ze regelmatig ook goederentreinen naar Trois-Vierges slepen. Deze machines verzekeren ook – in treinschakeling – de zware houttreinen naar Bullingen, maar slepen ook nog sporadisch de militaire treinen naar Sourbrodt. Alle diensten worden vanuit Gouvy verzekerd.

De derde reeks wordt gevormd door de machines zonder bijzondere uitrusting: ze worden gebruikt in een reeks met 8 inzetdagen. Inzetplaats is Kinkempois en hier nemen ze vooral de zware treinen van en naar de metaalbedrijven voor hun rekening. Verder zijn er de goederentreinen naar de steengroeves in de maasvallei, twee dagen worden de 55-ers vanuit Montzen ingezet voor pendelritten naar Aachen-West. Vanuit deze grensplaats zijn er ook treinen naar Ford-Genk en Antwerpen. Verder nog enkele lokale diensten binnen de Luikse agglomeratie.

De overblijvende machines worden buiten reeks gebruikt en slepen vooral werktreinen naar de werfbasis Voroux of slepen treinen tussen Montzen en de Antwerpse haven. Vermelden we nog de zes met TVM uitgeruste machines te Schaarbeek. Deze zijn gestationeerd te Mons, Ath en Schaarbeek.

#### *Reeks 59 :*

De 10 machines worden nog steeds regelmatig gebruikt in de – toch al beperkte – inzetreeks van de 51-ers van Monceau, meestal voor de lokale diensten. Maar voor bijkomende treinen komen ze ook regelmatig verder en zo zijn er al treinen geweest naar Merelbeke en Kikempois. Men overlegt echter ook een transfert naar Antwerpen-dam om hier voorlopig de werktreinen te Antwerpen-centraal en voor de nieuwe stelplaats Antwerpen-noord te gebruiken.

#### *Reeks 62 :*

Ook bij deze reeks werd één machine – de 6290 – definitief afgevoerd. Reden was een frontale botsing te Feluy-zoning op 16 augustus 1996. De machine werd in tussentijd gebruikt als pluklocomotief te Monceau.

In tegenstelling met de overige lijndiesels, is de inzet van de 62-ers in de meeste stelplaatsen gestegen en kregen ze hoogwaardiger diensten toegeschoven. Vooral Merelbeke – met 15 inzetdagen – zag de inzet sterk stijgen. Zo namen ze – naast de klassieke reizigersdiensten naar Geraardsbergen Eeklo en Ronse ook een groot deel van de diensten van de reeks 44 tussen Burst en aalst over. Verder worden nu ook dagelijks twee kolentreinen vanuit Oudenaarde naar Ruien gesleept. De tractie tot Oudenaarde gebeurt thans elektrisch. In deze reeks zijn er ook vijf inzetdagen vanuit kortrijk, met meestal ondergeschiktere goederentreinen. Verder is er nog een tweede inzetreeks met 7 inzetdagen met vooral diensten in de Gentse kanaalzone. Hierin worden Muizen en Kortrijk bereikt.

Ook te Monceau werden een aantal lichtere diensten van de reeks 51 overgenomen. Naast de reizigersdiensten naar Couvin (5 inzetdagen) zijn er vooral lokale treinen in de driehoek Charleroi – St-Ghislain – La Louvière. Gedurende één dag is er de inzet vanuit Ath.

Te Hasselt en Kinkempois bleven de diensten nagenoeg ongewijzigd, met te Hasselt de diensten Antwerpen – Neerpelt en Hasselt – Mol, maar ook een aantal lokale goederentreinen naar Tessengerlo en Neerpelt, en vanuit Leuven naar Aarschot en Antwerpen. Te Kinkempois zijn er de diensten voor de mengervagentreinen met vloeibaar gietijzer.

*Reeks 70 :*

Met ingang van de zomerregeling is er een belangrijke verandering in deze reeks: ze werd ingekort tot nog slechts 3 inzetdagen voor 5 machines. Twee locomotieven verrichten nog steeds alle rangeringen op de Antwerpse linkeroever, de derde inzetdag wordt ingenomen door een aantal ritten tussen Antwerpen-Kiel en Boom en de rangeringen in beide eindpunten. Mogelijk wordt deze inzetreeks terug uitgebreid, daar waarschijnlijk een derde locomotief nodig is voor de linkeroever.

*Reeks 73 :*

Door de recente veranderingen in de rangeerdienst, zijn er ook verschuivingen opgetreden bij deze reeks machines. Vooral te Hasselt heeft men een nieuwe situatie: de machine van Mol is thans vooral bedrijvig te Herentals (ter vervanging van de reeks 70). Hier verzekert deze machine ook de diensten naar Olen en sporadisch ook Turnhout. Twee machines zijn te Genk-goederen aanwezig, één locomotief verzekert de rangeringen in het vormingsstation, de tweede sleept de (lichtere) bedieningstreinen in de zone Genk. Een vierde machine staat thans te Tessenderlo en bedient naast Diest ook de zoning van Tessenderlo. Thans is de reserve te Hasselt vrij klein geworden, zodat waarschijnlijk één à twee machines het bestand gaan aanvullen.

Ook te Monceau is de inzet verder uitgebreid en zijn er weer verschillende inzetplaatsen. Naast de grote vormingsstations, worden er machines gebruikt te Clabecq, Manage, Haine-St-Pierre/La Louvière, Soignies, Mons, St-Ghislain en Tournai.

Te Stockem wordt door nieuwe bedrijven de inzet groter, er zijn machines aanwezig te Marbehan, Stockem, Aubange/Athus en Virton.

*Reeks 76 :*

De geplande verhuur van locomotieven aan Lovers rail – voor de dienst naar Ijmuiden is niet doorgegaan: reden hiervan is het feit dat de machines niet meer uitgerust waren met ATB en dat de inbouw de zware financiële gevolgen heeft.

Ondertussen heeft de N.M.B.S. af te rekenen met meer storingen, vooral aan de dieselmotor. De 7608 en 7625 werden hiervoor naar Tilburg gestuurd. Voor deze laatste locomotief werd trouwens gebreed voor een schrapping, maar na onderzoek bleek dat een herstelling toch nog rendabel zou zijn. Nochtans worden deze machines – omwille van het aantal storingen – steeds minder gebruikt en de vraag blijft of ze de volgende werken aan de TGV-lijnen nog wel zullen halen. De (tijdige ?) levering van de nieuwe reeks 77 zal hierover gaan beslissen.

*Reeks 84 :*

De inzet van deze reeks bij de dienst infrastructuur neemt gestaag af. Maar door een nijpend tekort aan locomotieven in de Antwerpse haven, neemt de vraag toe om een aantal machines van deze reeks terug naar de dienst transport te transfereren en te Antwerpen in te zetten. De maatregel is afhankelijk van de verdere toename van het aantal (rangeer)diensten over het ganse net.