

L.S.V. Tijdschrift

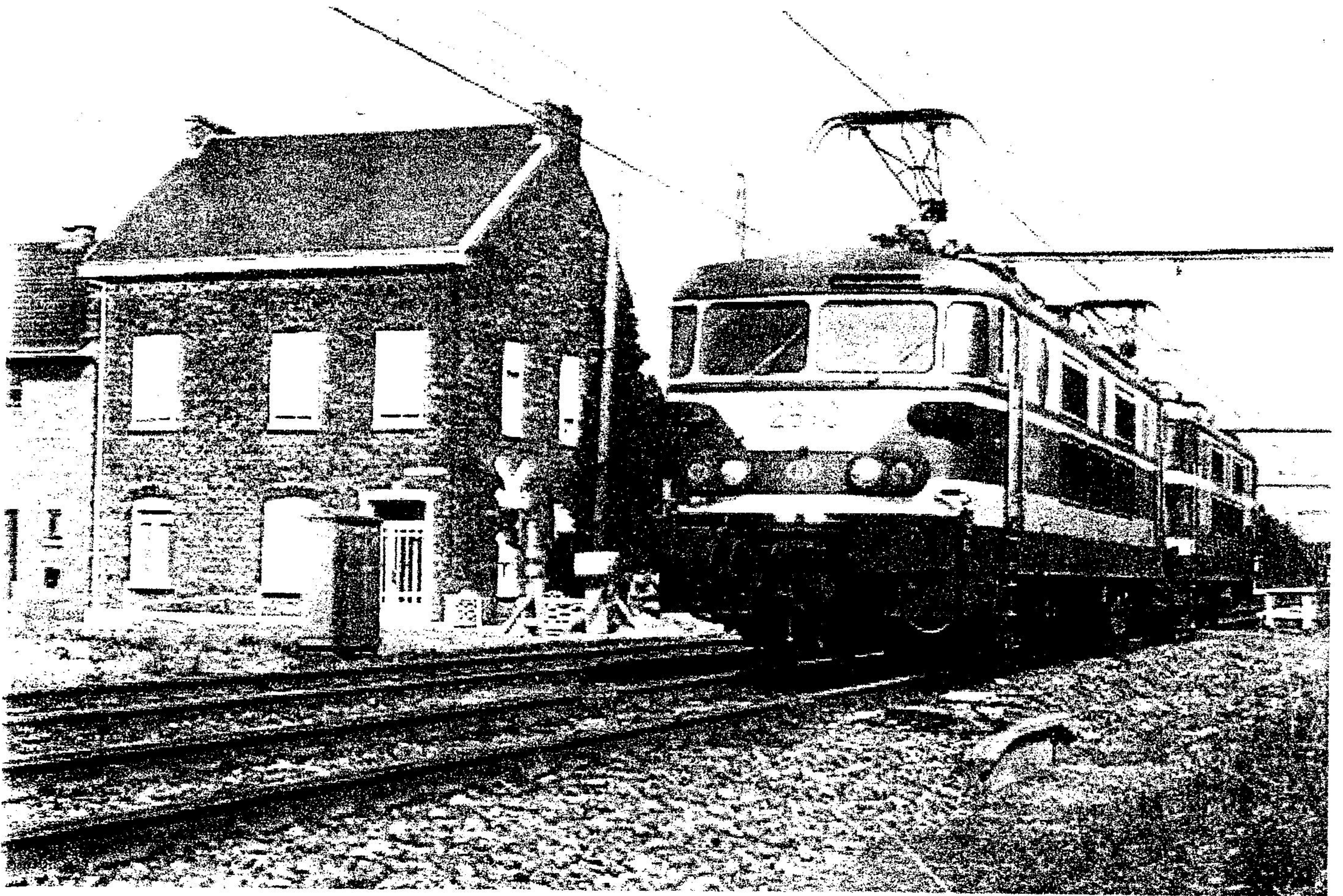


Foto : de 2610 te Fexhe-le-haut Clocher.....

Stoomlocomotieven type 25

Stoommotorwagen type 101

Stoomlocomotief NB type 24

Elektrische locomotief type 126 serie

Schrappingen stoomloc type 44

Diestregeling : zomer 1975

Exploitatie : Lijn 132

L.S.V. - Aktueel

N.M.B.S. - Aktueel

LIDGELD 1999 : 700 BEF

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

Afgiftekantoor : 3665 AS 1

88

November - December 1998

L.S.V.- Tijdschrift :

*Versijnt vier keer per jaar
+ het Jaarboek*

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

Lidmaatschapsbijdrage (1998)	700 BEF	17,35 €
Lidmaatschapsbijdrage + ingebonden Jaarboek	825 BEF	20,45 €
Los nummer	150 BEF	3,72 €

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.

Inhoud :

<u>Stoomlocomotieven :</u>	Type 25	Blz. 1
	Stoommotorwagen VV101	Blz. 24
	Type 24	Blz. 25
<u>Elektrische locomotief</u>	Type 26	Blz. 29
<u>Schrapping :</u>	Type 44	Blz. 32
<u>Dienstregeling :</u>	Zomerregeling 1977	Blz. 36
<u>Exploitatie :</u>	Lijn 132	Blz. 42
<u>L.S.V. :</u>		Blz. 47
<u>NMBS :</u>		Blz. 51

Beste wensen voor 1999

Stoomlocomotieven

Type 25 .

Geschiedenis :

Naast de typische reizigerstreinlocomotieven, was er ook in de tachtiger jaren een groot tekort aan zware goederentreinmachines. De typen 28 en 29 voldeden nog wel op de vlakke lijnen van het net, maar door de steeds groter wordende massa van de treinen, waren er steeds meer problemen op de hellingrijke lijnen in het zuiden van het land en ook binnen de typische industriële regio's. Uitgaande van de ketels van het type 12, ontwikkelde Cockerill – samen met de Etat Belge – een nieuwe zware drieassige locomotief met binnenliggende cilinders. Het lastenboek voorzag hierbij dat treinen met een massa van 350 t konden gesleept worden op vlakke lijnen, terwijl ze op de Ardeense hellingen een trein van 230 ton tegen 30 km/h moesten kunnen slepen. Vanaf 1884 werden er niet minder dan 472 dergelijke machines gebouwd door 10 Belgische constructeurs : de verdeling van deze machines was als volgt :

Cockerill	81 machines
Franco-Belge	65 machines
Couillet	59 machines
Carels	58 machines
Tubize	58 machines
St-Léonard	49 machines
Haine-St-Pierre	48 machines
La Meuse	35 machines
Hanrez (Zimmermann)	11 machines
Boussu	8 machines

Naargelang de constructeur als de periode van levering waren er verschillen tussen de locomotieven, afgezien van kleinere verschillen, kunnen we bij deze machines type 25 een ondersteid maken in de schoorsteen (rechthoekig of rond), de plaats van de stoomdom en de vorm ervan en ook de plaats van de veiligheidskleppen.

Cockerill bouwde eerst een prototype – nr 1819 – in de loop van 1884 en na de tesritten werd deze locomotief op de tentoonstelling van Antwerpen in 1885 voorgesteld. Inmiddels was de seriebouw begonnen en de eerste machines werden in de drie stelplaatsen van de Luxembourg-lijn gestationeerd – nl. Ronet, Jemelle en Arlon. Hier sleepten ze de zware goederentreinen – meestal in dubbel tractie op deze hellingrijke verbinding. Vanuit Jemelle waren er ook diensten naar Liège. Naarmate er verdere locomotieven geleverd werden, verdrongen ze de typen 29 ook op de verschillende lijnen doorheen de Waalse valleien. Ze werden gestationeerd te Bertrix en Virton voor de diensten tussen beide plaatsen en verder naar Arlon. Vanuit Trois-Ponts reden ze de goederentreinen tussen Gouvy en Rivage enerzijds en vanuit Trois-Ponts via Spa naar Pepinster.

In de beginjaren negentig werden de nieuwe geleverde machines dan gestationeerd in de Luikse stelplaatsen maar ook in de streek van Charleroi. Hier kregen ze een welbepaald inzetpatroon : ze sleepten de zware kolentreinen vanuit de diverse steenkoolmijnen naar de zware metaalnijverheid en hierdoor kregen ze hun welbekende bijnaam : « de charbonnières ». In 1889 luisterde de 1864 de wereldtentoonstelling van Paris op.

Deze toestand zou een tiental jaar stand houden, maar de levering van de locomotieven type 32 en 32S (latere typen 41 en 44) zou de lichtere typen 25 over het grootste deel van het net verspreiden. Ze bleven (voorlopig) nog op post op de beide lijnen doorheen de Ardennen, maar op de verbindingen tussen Liège en Gouvy en Verviers en Trois-Ponts werden ze verdrongen. Maar ook in de beide industriële agglomeraties (Liège en Charleroi) kregen ze zware concurrentie van de nieuwe machines. Toch behielden ze ook hier nog steeds de zwaardere diensten voor de kolentreinen. In deze beide, oorspronkelijke diensten bleven ze gestationeerd te Arlon, Bertrix, Jemelle, Ronet en Virton-St-Mard

Ook in de industriegebieden bleven de typen 25 actief : in het Luikse waren ze te gast te Renory en Visé en werden nog voor het grootste gedeelte gebruikt op de lijnen op de hoogvlakte van Herve en op de verbindingen in de Maasvallei . In het centre verhuisden de machines meer westelijk en werden ze gowel gebruikt vanuit Mons (en St-Ghislain) als vanuit La Louvière (Haine-St-Pierre en Manage). Hier sleepten ze nu vooral de kolentreinen vanuit de verschillende mijnzetels uit de streek naar de vormingsstations.

Opmerkelijk waren ook de diensten vanuit de Antwerpse haven naar Gent en vooral richting Namur en hiervoor waren de typen 25 gestationeerd te Antwerpen-zuid, maar ook te Aarscjot, Schaarbeek en zelfs Wavre. Deze stelplaats zou trouwens voor het grootste deel zorgen voor de trafiek tussen Leuven en Ottignies. Laatste stelplaats was Kortrijk : hier werden de machines gebruikt vanuit Moeskroen voor de verbindingen met Tournai en Mons.

Vanaf 1910 zouden de diensten in de Ardennen sterk afzwakken. Door de levering van de typen 36 zouden deze machtige machines alle diensten op deze lijnen overnemen en kwamen de machines uit deze zuidelijke stelplaatsen vrij. Deze verhuisden voor het grootste gedeelte naar de industriële agglomeraties van Liège, Charleroi en de Borinage. Tot aan de eerste wereldoorlog bleven deze diensten gehandhaafd.

Tijdens deze oorlog werden de typen 25 over heel Europa verspreid, een gedeelte werd naar Frankrijk afgevoerd en zou in de buurt van Rouen nog een aantal diensten verzekeren, een groter gedeelte bleef in België achter en werd door de Duitse troepen opgeëist en kreeg dan ook het typische Duitse nummer aangemeten. Na de bevrijding zouden meer dan 200 machines ofwel vermist blijven, of zo zwaar beschadigd dat ze kort na de vijandelijkheden gesloopt werden. Begin 1924 waren er nog 262 machines in het Etat Belge bestand. Om de wederopbouw te versnellen werden in eerste instantie de goederentreinlocomotieven gereactiveerd en dit leidde tot een snel herstelling van de typen 25. Gedurende de naoorlogse periode zouden ze praktisch over het ganse net verspreid worden en de onderstaande tabel geeft een overzicht van de inzet tussen de beide wereldoorlogen:

Jaar	FKR	FHS	LSL	FVS	FMN	FMS	FGH	LLT	MBX	LC	FNR
1922	5	8	13	3	1	7	28	2	4	8	5
1923	1	6	8	4	2		16	2	6	12	4
1924	3	3	9		3		15		10	10	3
1925		7	9			1	13		4	6	4
1926		4	9			6	12		5	7	1
1927			8			2	6		1	6	3
1928	1					2	11		2	5	3
1929	1	3				5	13			8	3
1930	6					2	11			8	
1931	3						14			4	
1932	1						10			5	
1933							9			5	
1934							7			8	
1935							5			6	
1936										2	
1937										1	
1938										1	
1939											
1940											
1941											

FKR : Merelbeke

FHS : Hasselt

LSL : Liers

FVS : Visé

FMN : Manage

FMS : Mons

FGH : St-Ghislain

LLT : Blaton

MBX : Bertrix

LC : Ciney

Jaar	FEO	FTM	Laken	FYM	FLU	LPT	LHY	FNO	FTY	FCLO	FT
1922	10	5	8	13							
1923	7		8								
1924	6		9	8	2	2	8	7	6		
1925	9		10	8		8	4		9	5	4
1926	12		10	3			6		10	6	1
1927	11		10	1			6		6		
1928	7						6		8		
1929	2			6			7		10		
1930	5			6			8		8		
1931	5			1			5		5		
1932	3			2			6		5		
1933	1						4		3		
1934							3		2		
1935							5		2		
1936							5		6		
1937											
1938											
1939											
1940											
1941											

FEO : Ronet FTM : Tamines FYM : Muizen FLU : Luttre
 LHY : Statte / Huy FNO : Trois-Ponts FTY : Tournai FCLO : Eeklo
 FT : Dendermonde

Jaar	FY	FTG	LMC	Quar	LL	LNC	LJ	MSM	FSR	LT	ANS
1922											
1923											
1924											
1925	6	1	1	1	1	2					
1926	6		1	2	8	9			14	2	
1927			1	2	3	9	1	1	6		
1928			1		4	8	1	2	4		4
1929			1		2	7	1	2	5		5
1930			1			1	1	1	6		2
1931						1			6		3
1932						1			1		4
1933						1			1		2
1934						1			2		1
1935						1			1		1
1936						1			1		1
1937						1			1		1
1938						1					1
1939						1					1
1940						1					2
1941						1					2

FY : Ieper FTG : Tongeren FMC : Moeskroen Quar : Quarégnon
 LL : Arlon LNC : Monceau LJ : Jemelle MSM : Virton > Latour
 FSR : Schaarbeek LT : Ottignies

Jaar	FL	FSU	FR	FTK	Totaal
1922					
1923					
1924					262
1925					254
1926					252
1927					244
1928	1				218
1929		5			171
1930		5			142
1931		3	9	2	133
1932		2	8	2	113
1933		2	8	2	105
1934		1	6		83
1935		1	8		46
1936					20
1937					13
1938					4
1939					3
1940					3
1941					3

FL : Liège

FSU : Baulers

FR : Brugge

FTK : Kortemark

Totaal : effectief bij begin van zomerregeling

Daar waar de locomotieven na de bevrijding zonder echte inzetregeling gebruikt werden, zouden de machines vanaf eind 1920 een effectieve inzet kennen en waren er 13 stelplaatsen aangeduid. Van de vooroorlogse inzetplaatsen bleven er nog slechts weinig over. **Bertrix** zou nog het grootste bestand opbouwen en de inzet ging van 4 machines in 1922 tot 10 inzetdagen in 1924. Nochtans zouden de dorrgaande treinen praktisch volledig wegvallen en was de inzet beperkt tot de lichtere diensten naar Libramont – Bastogne – Gouvy en de bediening van Munro. Op de Athus-Meuse lijn verzekerden ze nog enkele lokale diensten naar Gendron en Florenville. Na 1924 zou de inzet echter sterk terugschroefd worden en de inzet vanuit deze stelplaats viel in 1928 volledig weg. In de laatste inzetjaren waren er enkel nog rangeringen te Bertrix en Libramont.

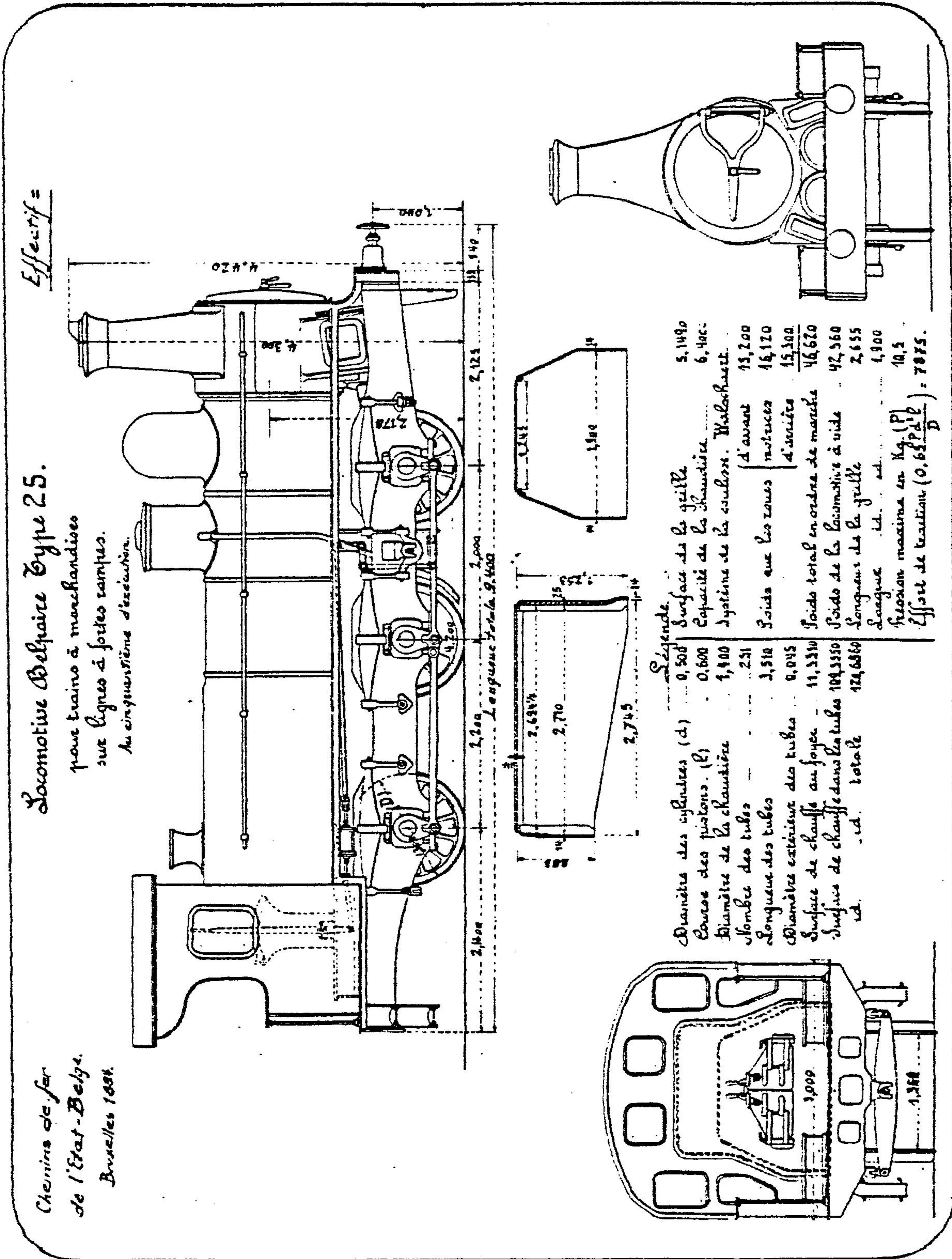
Ook de beide stelplaatsen van Namur, nl. **Namur** zelf en **Ronet** kenden een betrekkelijk grote inzet : vanuit Namur was er een vrij beperkte reeks en hier zou de inzet zich vooral afspelen op de verbindingen naar Ciney en Gembloux, vooral als lichter- en voorspanlocomotieven. Verder waren er ook enkele lokale diensten in de buurt van Namur. Te Ronet daarentegen zouden de typen 25 in een vrij uitgebreide, maar sterk wisselende reeks gebruikt worden voor de verbindingstreinen vanuit de streek rond Charleroi naar Namur en verder ook Ciney. Hier gebeurde de tractie vooral in dubbele eenheid. Daar waar de inzet vanaf 1927 terugviel tot enkele lokale rangeringen, zouden de machines van Ronet een groot deel van deze diensten overnemen en steeg de inzet tot 12 plandagen. Maar ook hier zou vanaf 1928 een aflossing komen door de zwaardere machines en zeer snel daalde de inzet tot slechts 2 machines. Deze werden vooral gebruikt voor lokale bedieningstreinen. Na een korte opflakking in 1930 / 1931 zou de inzet nadien verder dalen en in 1933 werden de laatste effectieve diensten gereden.

Vierde inzetstelplaats in het zuidelijk gedeelte was **Ciney**. Tot omstreeks 1930 werden er gemiddeld 8 tot 10 machines gebruikt, doch de diensten beperkten zich vooral op de beide dwarslijnen vanuit deze plaats, namelijk naar Yvoir via Spontin en vooral naar Huy via Havelange. Verder waren er enkele lichtere treinen naar Namur. Dezelaatste diensten zouden vooral zorgen voor de wisselingen in deze inzetreeks. Vanaf 1931 daalde de inzet dat slechts 4 à 5 locomotieven en werden enkel nog lokale diensten verzekerd. Vanaf 1935 werd de effectieve lijndienst verder afgebouwd en werden de verouderde machines enkel nog gebruikt voor reservetreinen en lokale rangeringen. In 1938 verdwenen deze machines dan ook uit Ciney.

Op deze industriële verbindingen was nog een verdere stelplaats actief, nl. **Tamines**. Hier werd vanaf 1921 een vrij klein bestand aan typen 25 opgebouwd en in de reeks kwamen 5 machines tot inzet. Deze reden

Overzichttekening :

Type 25 met rechthoekige schoorsteen



waarschijnlijk vooral de diensten naar Dinant via Warnant. Nochtans zou deze inzet al in de loop van 1922 volledig afgebouwd zijn.

Bij de oorspronkelijke naoorlogse stelplaatsen waren er ook drie gelegen in de streek rondom Mons. Eerste hierbij was **Mons** zelf. Deze zette in deze eerste periode een 7-tal machines in op de verbindingen binnen de uitgebreide mijnstreek, met als verdere bestemmingen Haine-St-Pierre en Manage. Al in 1923 werden deze diensten overgenomen door de pas geleverde, zwaardere machines type 38. De tweede stelplaats – **Manage** – had een veel kleiner bestand en zette een tweetal machines in. Deze verzekerden gedurende korte tijd enkele verbindingritten tussen de steenkoolmijnen in de streek. Al in 1924 verdwenen de typen 25 uit deze stelplaats. De grootste inzetplaats was echter **St-Ghislain**. Gedurende vele jaren bezat deze inzetplaats het grootste bestand en de uitgebreidste inzetreeks. In 1922 werden 28 machines gebruikt, maar snel daalde de inzet tot 10 à 14 machines. Ze werden vooral gebruikt in de kolentrafiek in deze belangrijke regio, die de Borinage was. Doorgaande treinen kwamen echter niet echt in de reeks voor. Uiterste bestemmingen waren Haine-St-Pierre en Charleroi/Monceau. Deze uitgebreide reeks hield vrijwel ongewijzigd stand tot in 1934, maar op dat ogenblik werd de inzet in deze stelplaats vrij abrupt afgebroken.

Het eigenlijke Luikse industriegebied kwam slechts in haar randgebieden in aanraking met deze locomotieven : **Visé** had een vrij klein bestand en zette 3 à 4 machines in op de nieuwe verbinding tussen Liège en Montzen , maar werd ook gebruikt in de verbinding met Maastricht. In 1923 eindigde de inzet in deze grensstelplaats. **Liers** had een groter bestand en in 1922 werden 13 machines gebruikt. Ze verzekerden vooral de kolentreinen vanuit de verschillende mijnzetels langs de lijn 34 (Herstal, La Préalles, Milmort). De treinen werden hierbij afgevoerd naar Kinkempois. Verder werden ook enkele treinen naar Tongeren gereden en werden ook de industriële aansluitingen langs de lijn 31 (Rocourt / Ans) bediend.

Naast deze stelplaatsen, waren er nog enkele verspreid over het ganse land : het Brusselse had twee inzetplaatsen. **Laken** had in deze eerste naoorlogse periode een vrij uitgebreid bestand en de inzetreeks steeg van 8 plandagen naar 10. Hoofdinzet werd hier behaald in de doorgaande goederendienst vanuit Charleroi naar de Brusselse vormingsstations en verder waarschijnlijk Muizen en Antwerpen. Deze diensten bleven be tot in 1927 maar op dat ogenblik sloot deze stelplaats en gingen een deel van de diensten over naar de nabijgelegen stelplaats Schaarbeek. Twee inzetplaats in de buurt was **Muizen** met ook hier oorspronkelijk een groot bestand en een reeks met 13 plandagen. De machines verzekerden de goederendiensten tussen de Antwerpse haven en de vormingsstations Muizen en vooral Schaarbeek. In 1923 werd deze reeks volledig overgenomen door de pas geleverde typen 31, maar in werkelijkheid zou deze omwisseling geen doorgang vinden. De inzetreeks daalde tot 8 inzetdagen. Pas in de loop van 1926 zou de verbanging – door de typen 81 – een feit worden en de inzetreeks kromp in elkaar tot slechts 1 enkele dienst. In 1929 werden de machines – wegens een tekort aan locomotieven opnieuw gereactiveerd en werd een nieuwe reeks met 6 plandagen opgesteld, maar al vlug werden deze verouderde locomotieven vervangen en in 1932 eindigde de inzet voor een tweede, maar niet laatste maal. In 1934 werd hetzelfde fenomeen opgetekend en werden weer 8 machines gebruikt, maar ook nu was deze inzet van korte duur en al na enkele maanden verloren de meeste machines hun treinen. Eind 1935 eindigde dan ook definitief de inzet vanuit Muizen.

Ook **Hasselt** kwam na de bevrijding in contact met de typen 25 en de reeks omvatte diensten voor 6 tot 8 machines. Ze waren vooral bedrijvig in de afvoer van de kolentreinen vanuit de Limburgse mijnzetels naar het vormingsstation van Hasselt. Verder werden ze ook gebruikt voor de lokale bedieningstreinen naar Lanaken, Tongeren en Diest. Pas vanaf 1925 werden de diensten geleidelijk aan afgebouwd : de doorgaande treinen werden gesleept door de machines type 38 en de treinen binnen de steenkoolontginning werden op dat ogenblik overgenomen door de typen 80 en later ook typen 81. Toch zou het nog tot eind 1929 duren voordat ook de laatste bedieningstreinen afgestaan werden.

Vanaf 1924 zou er gewerkt worden aan een volledig nieuwe stelplaatsindeling : de levering van de typen 37 (later type 31) en 38 en de afstelling van vele oude locomotieven leidde tot een radicale ommekeer in de goederendienst. De oudere machines – zoals ook de typen 25 – zouden nu vooral gebruikt worden voor de vele lokale goederentreinen en de doorgaande treinen verdwenen uit hun programma. Vanaf dat ogenblik werd ook beslist om ook de typen 25 – bij zwaardere ketelschade – definitief af te voeren en zo zou het bestand vanaf dat ogenblik geleidelijk aan dalen. In eerste instantie zouden de inzetreeksen verkleind worden en verloren Merelbeke, Visé, Manage en Mons hun machines. Opmerkelijk was wel dat twee soorten stelplaatsen in contact kwamen met de locomotieven, nl. de grotere stelplaatsen in de mijnregio's en vooral de kleine inzetplaatsen

Grootste inzetgebied werd nu weer de streek van Charleroi. Hier kwamen drie nieuwe stelplaatsen **Luttre, Piéton en Monceau**. De eerste stelplaats kwam slechts kort in contact met de typen 25, daar er enkel in 1924 een kleine reeks met twee inzetdagen opgesteld werd. Deze reeks verdween al een jaar later. Ook Piéton zou slechts een drietal jaar de typen 25 in depot hebben, maar hier was er een uitgebreidere inzetreeks met 8 inzetdagen en diensten tussen de verschillende steenkoolmijnen en Monceau. Deze laatste stelplaats zou echter een gevestigde waarde worden en zou trouwens de laatste inzetplaats worden van de typen 25. Tijdens de eerste jaren – tot 1930 – werd een vrij uitgebreide reeks opgesteld met 7 tot 9 plandagen. De inzet was echter wel beperkt tot de bedieningsritten in de onmiddellijke omgeving van Monceau, met de bediening van de diverse bedrijven en de verbindingstreinen tussen de vormingsstations. Vanaf 1930 viel de reeks terug tot 1 machine. Deze verzekerde de interne rangeringen binnen de stelplaats en was reserve. Deze enige dienst bleef behouden tot bij het uitbreken van de tweede wereldoorlog.

Opmerkelijk was echter ook dat een aantal stelplaatsen in de Ardennen terug in contact kwamen met de typen 25. Eerste stelplaats in deze reeks was **Arlon** en in 1927 kende men hier het hoogtepunt van de inzet met 7 locomotiefdiensten. Nochtans zou het hier vooral gaan om lokale bedieningstreinen naar Marbehan en vooral Athus. Nochtans zouden deze diensten al vlug overgedragen worden en viel de inzet terug tot 3 inzetdagen. Eind 1930 eindigde de loopbaan van deze machines te Arlon. Ook de andere zuidelijkse stelplaats **Virton** zou in de loop van 1926 enkele locomotieven type 25 in depot krijgen, maar hier was er enkel de lokale rangeerdienst en de bediening van Lamorteau in de inzetpakket opgenomen. De machines maakten de overgang naar de nieuwe stelplaats Latour nog mee, maar enige maanden later werd de laatste 25-er definitief afgevoerd.

Gelijktijdig met Virton zou ook **Jemelle** opnieuw enkele 25-ers in depot krijgen, maar in de beperkte reeks met één plandag werden ze enkel gebruikt voor stationsrangeringen. Ook hier zou deze inzet in de loop van 1931 eindigen. Zelfde situatie deed zich in 1925 voor in Ottignies, waar een bestand met zes machines opgebouwd werd en waar twee effectieve diensten opgesteld werden. Ze werden gebruikt voor rangeringen te Ottignies (met bediening van Court-St-Etienne) en te Wavre. Al minder dan een jaar later werden deze diensten gereden door de tenderlocomotieven type 53. Aan de andere zijde van de Ardeense hoogvlakte was er ook een inzet te Trois-Ponts. Op zeer korte tijd werd er eind 1923 een aanzienlijk bestand opgebouwd en werd een inzetreeks met 7 dagen opgesteld. Ze reden hier vooral lokale treinen naar Gouvy en in de Oostkantons maar voor deze diensten waren de machines minder geschikt en al eind 1924 werden ze vervangen door de locomotieven type 32.

Ander (uitgebreid) inzetgebied kenden ze in de streek langs de Franse grens : hier waren er drie stelplaatsen : **Quaregnon** in de Borinage zou voor de bediening van de naburige steenkoolmijnen en voor de stationsrangeringen een bestand met een vijftal machines uitbouwen vanaf begin 1924. Gedurende een drietal jaar bleven deze diensten behouden, maar eind 1926 verdween zowel de stelplaats als de inzet naar de grotere entiteit van St-Ghislain. Meer naar het westen zou **Tournai** gedurende lange tijd de inzetstelplaats worden uit de streek. Met een bestand van meer dan 20 machines zou er gemiddeld een inzetreeks van 8 tot 10 dagen opgesteld worden. In dit depot zouden trouwens een aantal doorgaande treinen gesleept worden tussen de Borinage en de grensplaats Moeskroen en zelfs verder naar Kortrijk. Maar het grootste gedeelte van de diensten werd afgelegd op de verschillende lokale verbindingen rondom Tournai. Vanaf 1931 verdween de eerste dienst uit het pakket en zouden nog enkel de bedieningstreinen overblijven. De reeks werd ingekort tot 5 locomotiefdiensten. Tot eind 1934 bleef deze toch nog omvangrijke reeks bestaan. Derde stelplaats in de streek was **Moeskroen** : hier was er vanaf 1924 een beperkte inzet voor stationsrangeringen en hier zouden de typen 25 het uithouden tot in de loop van 1930.

Buiten de boven genoemde zones waren er nog verspreide inzetmogelijkheden verspreid over het ganse net. Één van de grotere inzetplaatsen was **Statte** waar er vanaf eind 1924 een reeks opgesteld werd met 6 tot 8 plandagen. Daar de hoofdlijn volledig door de Nord Belge bereden werd, was de inzet van de Etat Belge machines beperkt tot de twee dwarslijnen, namelijk de verbindingen naar Hannut/Landen en naar Ciney. Hier werden alle goederentreinen door de typen 25 afgehandeld. Statte zou trouwens gedurende een vrij lange periode deze diensten bewaren en as eind 1936 werden de oude typen 25 vervangen door de vrijgekomen locomotieven type 81. Op enkele maanden tijd werden alle machines uit het bestand afgevoerd.

Opmerkelijk waren ook de – vrij beperkte – diensten in Oost- en West-Vlaanderen. In eerste instantie zouden **Ieper, Eeklo en Dendermonde** dienen gaan verzekeren met deze machines. De West-Vlaamse stelplaats Ieper zou in 1924 een uitgebreid bestand opbouwen en een inzetreeks met 6 inzetdagen kennen. De diensten werden gereden op de lokale lijnen in de buurt van de stelplaats.

Eeklo zou ook gedurende een tweetal jaar een vrij uitgebreide reeks met 5 à 6 inzetdagen kennen. De machines verzekerden praktisch alle goederentreinen naar Brugge, Gent en Zelzate. In **Dendermonde** was de inzet geringer : gedurende het eerste inzetjaar waren er enkele lokale goederentreinen, maar in 1925 verminderde de inzet zich tot enkele rangeringen te Dendermonde zelf. Vermelden we ook nog dat de kleine stelplaats **Tongeren** gedurende korte tijd 1 locomotief gebruikte voor de stationsrangeringen en de bediening van Glons.

Pas in de loop van 1926 / 1927 zou er een nieuwe verandering optreden. Zoals we reeds gezien hebben zouden verschillende stelplaatsen in deze periode hun locomotieven type 25 verliezen en dit leidde tot de eerste grotere afstellingsgolven voor deze locomotieven. Nochtans zouden nu enkele stelplaatsen in contact komen met deze oude veteranen in het spoorwegtoneel. Vooral industriegebieden zouden een aantal van deze vrijgekomen machines gaan opsloppen. Voor het Luikse – meer bepaald **Ans** – zou op dat ogenblik typen 25 gaan inzetten. Het programma voorzag in eerste instantie de diensten naar de plateaux de Ans / St-Nicolas met zijn verschillende steenkoolmijnen. Verder ook de bediening van Liers via de lijn 31. Maar vanaf 1930 verminderde de inzet drastisch tot nog enkele lokale treinen en vooral rangeerwerk. Nochtans zouden deze diensten gedurende de volgende periode doorlopen. Met zijn reeks met 1 plandag werd trouwens de tweede wereldoorlog bereikt. Naast Ans zou ook **Liège** voor korte tijd in 1927 / 1928 één locomotief in de lokale rangeerdienst gebruiken.

Nog tweemaal zou er een verandering komen bij de inzetstelplaatsen van het type 25 : door het wegvallen van de stelplaatsen Hasselt en Liers kwamen er omstreeks 1928 een 20-tal machines vrij, een gedeelte werd op dat ogenblik geschrapt, maar voor de beste machines zocht men een nieuw onderkomen en dat werd gevonden in de stelplaats **Baulers (Nivelles)** Hier werd eind 1928 een bestand met ca. 10 machines opgebouwd en de eerste inzetreeksen voorzagen een daginzet voor 5 machines. Ze verzorgden vooral bedieningstreinen in de noordelijke agglomeratie van Charleroi en reden vooral treinen tussen de mijnzetels en Luttre en Monceau. Alhoewel de inzet in 1930 gehalveerd werd bleef deze inzetreeks toch bestaan tot eind 1935. Tijdens de laatste jaren werden enkel nog rangeringen uitgevoerd. Vanaf 1928 zou het effectief echter in versneld tempo afgebouwd worden en zo verdwenen in verschillende stelplaatsen talrijke diensten. Eind 1928 werd de kloof van de 200 machines overschreden.

Door de economische achteruitgang werden anderzijds verschillende locomotieven reserve gesteld, maar bij de opboei in de beginjaren dertig ontstond er een aanzienlijk tekort aan rollend materieel. Dit leidde tot de reactivering van een aantal machines en zo kwamen er twee nieuwe inzetplaatsen bij. Eind 1930 werd een uitgebreid bestand opgebouwd te **Brugge**. Al dadelijk werd een inzetreeks met 9 plandagen uitgewerkt en men voorzag hier toch een aantal doorgaande diensten tussen Oostende en Merelbeke en naar Kortrijk. Op deze laatste verbinding werden ook enkele bedieningstreinen gereden en ook Eeklo werd dagelijks bediend. Deze inzetreeks bleef bestaan tot eind 1935, maar op dat ogenblik werd de inzet abrupt afgebroken en werden de meeste machines afgevoerd.

Twee West-Vlaamse stelplaats in deze periode werd **Kortemark** Hier was het bestand veel kleiner en er werd een reeks met twee dagen opgesteld. Het programma voorzag enkel lokale goederentreinen op de verschillende lokaallijnen in de buurt. Deze inzet bleef hier verder duren tot in de eerste helft van 1937.

Vanaf 1930 ging de afstelling van deze machines nog sneller te werk en jaarlijks werden op dat ogenblik een 25 machines afgevoerd. De meeste stelplaatsen zagen hun inzetreeksen beknot en praktisch alle lijndiensten verdwenen in deze periode. Het aantal stelplaatsen van het type 25 daalde zeer snel. In 1930 zetten nog 16 depot de typen 25 in, in 1933 was dit aantal al gedaald tot slechts tot 11.

Tijdens de laatste jaren voor de tweede wereldoorlog zouden enkel nog Monceau en Ans deze locomotieven gebruiken in de lokale rangeerdienst. In 1937 waren er nog 13 machines in het bestand aanwezig, een jaar later bleven nog slechts 3 locomotieven over. Bij de bezetting van ons land werden ook deze laatste machines voorlopig afgevoerd en zo werd één locomotief te Brugge aangetroffen. Maar korte tijd later was het tekort aan machines zo groot dat de 3 overgebleven locomotieven terug actief ingezet werden : te Monceau verzekerde één machine de lokale rangeringen, te Ans werden de twee machines – samen met een type 29 – gebruikt in de lokale diensten en verzekerden ze de kolentreinen vanuit Glain en St-Nicolas naar Ans.

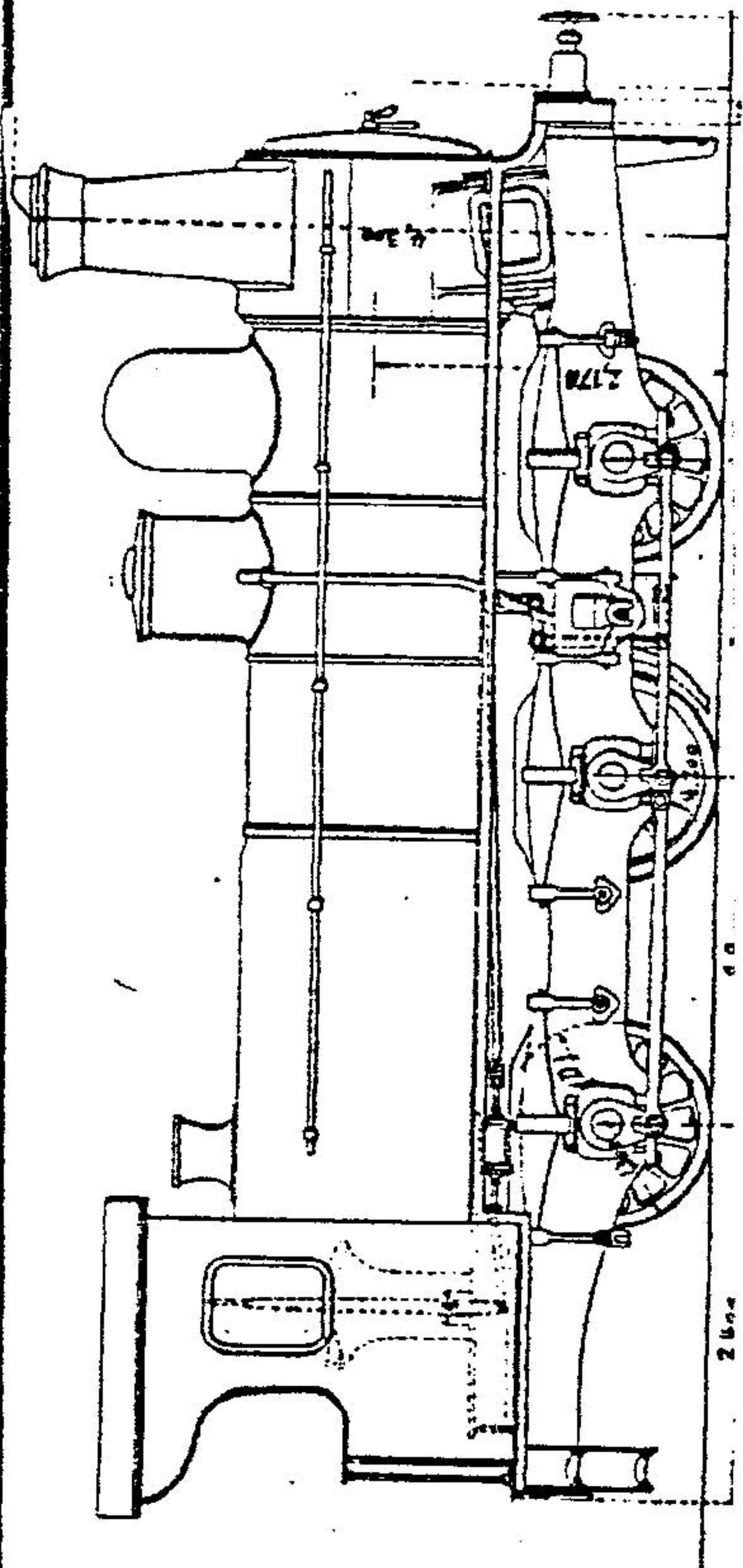
De schrapping van de laatste drie machines gebeurde op volgende data

2525	Monceau	01/1942
2571	Ans	08/1941
2574	Ans	08/1941

Stoomlocomotief type 25

C

Goederentreinlocomotief



Cockerill 81
 Franco-Belge 65
 Couillet 59
 Carels 58
 Tubize 58
 St-Léonard 49
 Haine-St-Pierre 48
 La Meuse 35
 Zimmermann-H 11
 Boussu 8

Loopbaan :

Nummering : niet opeenvolgend
 Effectief bij bouw : 2500 - 2635
 Effectief bij Etat Belge : 472
 Bouwer : 472
 Levering : zie boven
 1884 - 1898
 1912 - 1922
 1924 - 1942
 C
 60 km/h
 verzadigde stoom
 Walschaerts
 2 binnenliggend
 500 mm
 600 mm
 (enk Westinghousepomp)
 (Westinghouse)
 Stoomrem
 Schroefrem

Ketelkenmerken :

Keteldruk : 10,5 bar
 Type ketel : Belpaire
 Roosterlengte : 2 655 mm
 Roosterbreedte : 1 900 mm
 Roosteroppervlakte : 5,140 m²
 Verwar. opp. haard : 11,331 m²
 Aantal grote vlampijpen : ---
 Diameter gr vlampijpen : ---
 Opp. grote vlampijpen : ---
 Aantal kleine vlampijpen : 251
 Diameter kl vlampijpen : 45 / 50 mm
 Opp. kleine vlampijpen : 109,335 m²
 Lengte vlampijpen : 3 510 mm
 Verwarmingsopp. pijpen : 109,335 m²
 Totaal verwarmingsopp. : 120,686 m²
 Oververhittingsopp. : ---
 Diameter ketelromp : 1 400 mm
 Dikte pijpenplaat : 25 mm
 Dikte langsketel : 14 - 17 mm
 Inhoud ritvaardige ketel : 6,40 m³
 Inhoud stoomruimte : m³
 Oppervlakte stoomafgifte : m³

Afmetingen :

Totale lengte : 9 400 mm
 Lengte chassis : 8 860 mm
 Breedte : 3 000 mm
 Hoogte as ketel : 2 178 mm
 Hoogte (totaal) : 4 420 mm
 Radstand (totaal) : 4 400 mm
 Afstand tussen assen : 2 000 mm + 2 200 mm
 Oversteek voor : 2 125 mm
 Oversteek achter : 2 400 mm
 Diameter drijfwielen : 1 300 mm
 Diameter loopwielen : ---
 Massa (rijvaardig) : 46 620 kg
 Aslast : 1ste as : 15 200 kg
 2 de as : 16 120 kg
 3 de as : 15 300 kg
 4 de as : ---
 5 de as : ---
 6 de as : ---
 Massa /lopende meter : 4 915 kg/m
 Gekoppeld aan tender : type 9 m³ > 13 m³

Verbouwingen – varianten :

Naast de verschillen die al bij de bouw merkbaar waren, zijn er tijdens de vrij lange loopbaan slechts zeer weinig echte verbouwingen doorgevoerd.

Eerste modernisering was het aanbrengen van de automatische rem type Westinghouse. Dit gebeurde al – op proef – bij drie machines in de loop van 1889. Hierbij werd de enkelvoudige luchtpomp tegen de rookkast aangebracht, terwijl het luchtreservoir op de rechter voetplaat gemonteerd werd. Deze ombouw zou vanaf 1900 geleidelijk aan bij de meeste machines doorgevoerd worden.

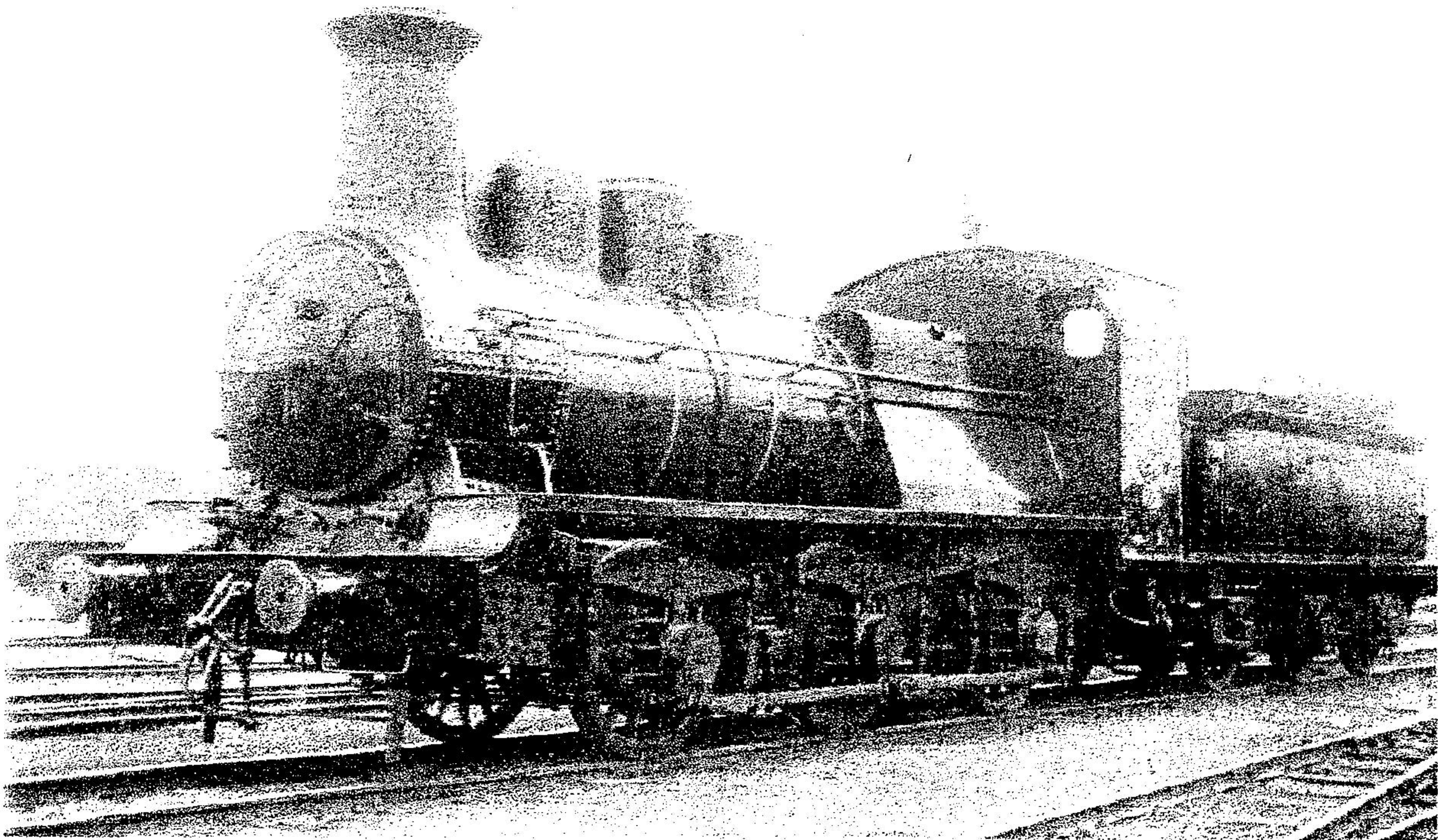
Omstreeks 1895 werden anderzijds twee machines – de 2388 en de 2212 – met de machinistenhuizen naar elkaar toe en met een gemeenschappelijke tender tussen de twee locomotieven zo aangepast dat ze gedurende enige tijd de lichterdiensten te Liège-Guillemins verzekerden. Daar de tender ook voorzien was van een dak, werd deze combinatie « le Corbillard » genoemd. Deze machines bleven in deze hoedanigheid in dienst tot ca 1901 / 1902. De technische fiche wordt hierna afgebeeld.

Sommige documenten geven aan dat omstreeks 1906 een proef gedaan werd met een locomotief van Namur. Bij een ketelrevisie (of nieuwe ketel) werd bij deze locomotief een oververhitter ingebouwd. Meer gegevens hierover zijn echter niet bekend en er werden nadien geen verdere machines omgebouwd.

Vanaf 1912 werd – net zoals bij de typen 6 en 16 – een nieuwe ketel met smallere vuurhaard gemonteerd. Deze locomotieven – die het type 25bis en later 26 werden – worden uitvoeriger in het volgend tijdschrift behandeld. In het totaal werden tot ca. 1927 niet minder dan 33 locomotieven met deze nieuwe ketel uitgerust

Vermelden we nog dat enkele locomotieven – die tijdens de eerste wereldoorlog beschadigd werden – in 1919 / 1920 omgebouwd werden tot vaste stoomketel. Ook na de schrapping van de machines werden nog een aantal locomotieven – tot zelfs na de tweede wereldoorlog voor een dergelijk doel gebruikt.

De locomotieven type 25 werden geleverd met een tweeassige tender met een inhoud van 9 m³, die gedurende de ganse loopbaan goed voldeden. Pas in de laatste periode – na 1930 – werden sommige machines uitgerust met een drieassige tender, afkomstig van de buiten dienst gestelde machines type 30. Deze tenders hadden een inhoud van 13 m³.

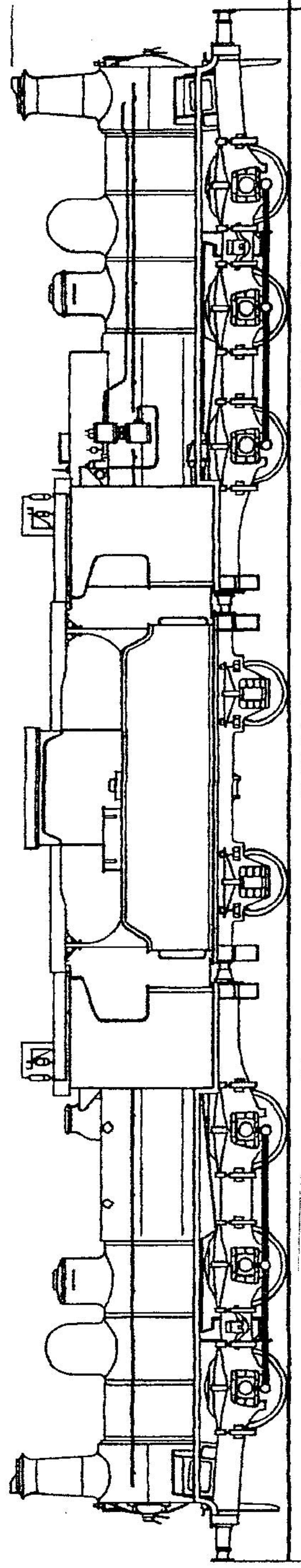


Stoomlocomotief type 25 (hellende vlakken)

C + C

Lichterlocomotieven

Cockerill 2211
Tubize 2388



Loopbaan :

Nummering : 2211 + 2388

Effectief bij bouw : 2

Effectief bij Etat Belge : -

Bouwer : Cockerill / Tubize

Levering : 1896 / 1898

Ombouw : 1898

Buiten dienst : 1901-1902

Asindeling : C + C

Snelheid : 40 km/h

Aandrijving : verzadigde stoom

Type overbrenging : Walschaerts

Plaatsing cilinders : 2 binnenliggend

Diameter cilinders : 500 mm

Zuigerslag : 600 mm

Remming : enk Westinghousepomp

Compressor : Westinghouse)

Debiet : Stoomrem

Automatische rem : Schroefrem

Rechtstreekse rem : Stoomrem

Handrem : Schroefrem

Ketelkenmerken :

Keteldruk : 10,5 bar

Type ketel : Belpaire

Roosterlengte : 2 655 mm

Roosterbreedte : 1 900 mm

Roosteroppervlakte : 5,140 m²

Verwar. opp. haard : 11,331 m²

Aantal grote vlampijpen : ---

Diameter gr vlampijpen : ---

Opp. grote vlampijpen : ---

Aantal kleine vlampijpen : 251

Diameter kl vlampijpen : 45 / 50 mm

Opp. kleine vlampijpen : 109,335 m²

Lengte vlampijpen : 3 510 mm

Verwarmingsopp. pijpen : 109,335 m²

Totaal verwarmingsopp : 120,686 m²

Oververhittingsopp. : ---

Diameter ketelromp : 1 400 mm

Dikte pijpenplaat : 25 mm

Dikte langsketel : 14 - 17 mm

Inhoud ritvaardige ketel : 6,40 m³

Inhoud stoomruimte : m³

Oppervlakte stoomafgifte : m³

Afmetingen :

Totale lengte : 25 000 mm

Lengte chassis : 23 900 mm

Breedte : 3 000 mm

Hoogte as ketel : 2 178 mm

Hoogte (totaal) : 4 420 mm

Radstand (totaal) : 19 650 mm

Afstand tussen assen : 2 000 mm + 2 200 mm

Oversteek voor : 2 125 mm

Oversteek achter : 2 125 mm

Diameter drijfwielen : 1 300 mm

Diameter loopwielen : ---

Massa (rijvaardig) : 2x 46 620 kg

Aslast : 1ste as 15 200 kg

2 de as 16 120 kg

3 de as 15 300 kg

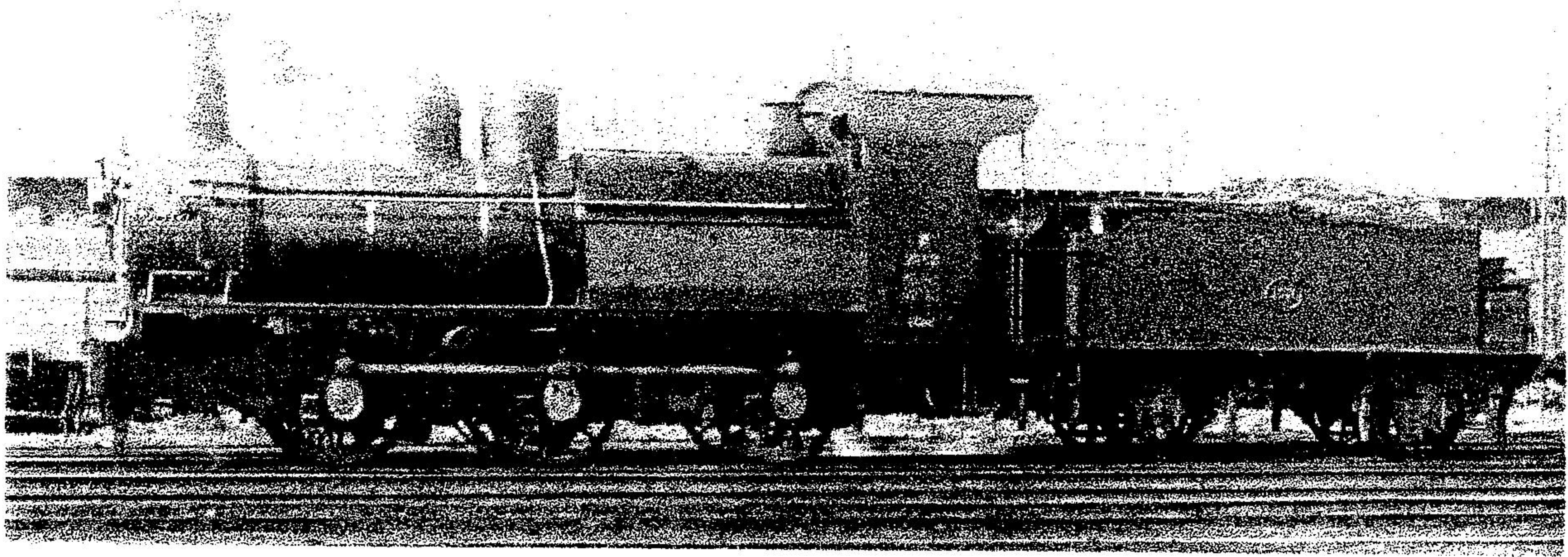
4 de as ---

5 de as --

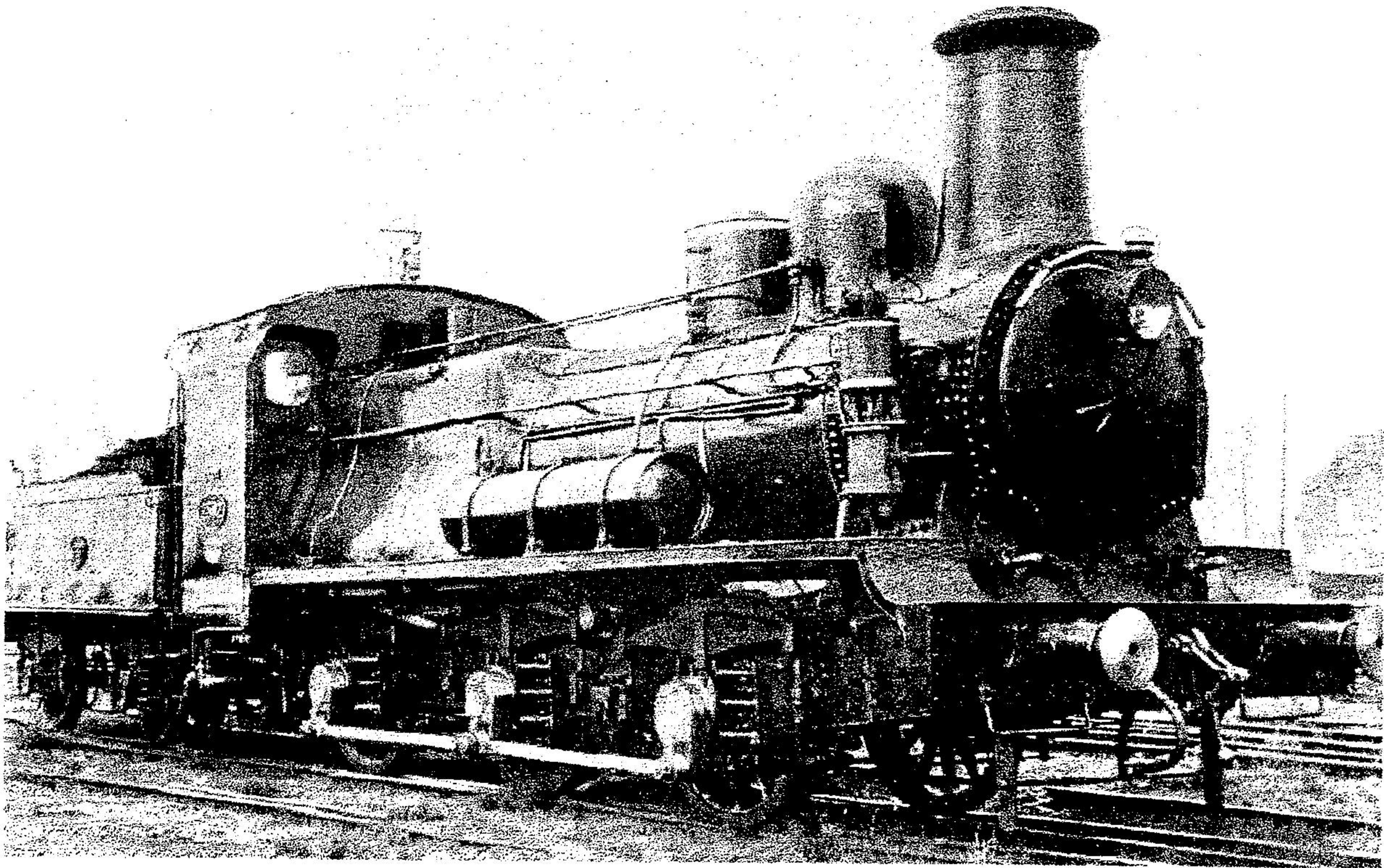
6 de as ---

Massa /lopende meter : 4 915 kg/m

Gekoppeld aan tender : buiten type



Het type 25 in zijn oorspronkelijke uitvoering met ronde schoorsteen (Foto ARBAC°)



Het type 25 (2502) in 1932 omgebouwd met Westinghouse-rem (Foto NMBS)

Nummerlijsten type 25 > 25 bis

1835	NR		EFFECTIEF		BOUWER		OPMERKINGEN
	MDGB	1931	IN	UIT	NAAM	NUMMER	
190	01186		1885	WO I	Tubize	604	
417			1888	1921-25	La Meuse	1114	
424	01111		1897	WO I	Hanrez	56	
452			1885	WO I	Tubize	605	
455			1886	WO I	Tubize	606	
503	01187		1889	WO I	A.F.B.	684	
504			1889	1921-25	A.F.B.	685	
516		2616	1889	08-1930	A.F.B.	686	
517			1889	08-1930	A.F.B.	688	
518	01188		1889	WO I	A.F.B.	687	
520			1889	11-1929	Couillet	942	
521	01189		1890	WO I	Carels	281	
522			1889	1926-28	Couillet	943	
523		2623	1889	02-1934	Couillet	944	
525			1889	04-1929	Couillet	945	
529	01190	2629	1890	03-1932	Carels	282	
532			1889	04-1929	Couillet	946	
533	01191		1889	WO I	Tubize	731	
541			1889	08-1931	Tubize	732	
544	01112		1889	WO I	Tubize	733	
540			1889	1921-25	Tubize	734	
552			1886	01-1929	Tubize	607	
553			1889	WO I	Hanrez	24	
565	01192		1890	WO I	Carels	283	
567	01193	2501	1889	04-1934	Hanrez	8	
852			1889	1921-25	Couillet	942	
856	01113		1890	WO I	H.S.P.	447	
860	01061		1889	WO I	St-Leonard	802	
861			1889	1926-28	St-Leonard	803	
863		2502	1889	03-1936	St-Leonard	804	
866			1889	1926-28	St-Leonard	805	
874			1889	1926-28	Carels	280	
878			1890	WO I	Carels	284	
879		2503	1889	04-1934	Carels	279	
880		2504	1890	05-1934	Carels	289	
881			1890	1926-28	A.F.B.	745	
882		2505	1890	07-1935	A.F.B.	746	
883			1890	1926-28	A.F.B.	747	
885			1890	01-1929	A.F.B.	748	
886	01194		1890	WO I	A.F.B.	749	
887	01195		1889	WO I	Carels	302	
888		2506	1889	11-1935	La Meuse	1125	
889			1889	?	La Meuse	1126	verbouwd tot type 25 bis
890			1890	1921-25	A.F.B.	750	
900			1890	08-1929	A.F.B.	751	
901	01001		1895	01-1930	H.S.P.	456	

1835	NUMMER		EFFECTIEF		BOUWER		OPMERKINGEN
	MDGB	1931	IN	UIT	NAAM	NUMMER	
904	01172	2507	1895	03-1935	H.S.P.	457	
906			1890	WO I	A.F.B.	752	
908			1895	1926-28	H.S.P.	458	
916			1895	WO I	La Meuse	1164	
924		2508	1898	03-1936	A.F.B.	11b5	
932			1898	02-1929	A.F.B.	1166	
937			1891	WO I	La Meuse	1165	
38	01196		1891	WO I	Carels	303	
952	01091		1898	WO I	A.F.B.	1167	
953			1896	WO I	St.-Leonard	1038	
955		2509	1894	04-1934	La Meuse	1286	
956			1896	1926-28	St-Leonard	1039	
958			1894	WO I	La Meuse	1287	
960		2610	1896	02-1932	St-Leonard	1040	
961	01096		1896	WO I	St-Leonard	1041	
962			1896	WO I	St-Leonard	1042	
965	01002		1898	WO I	A.F.B.	1168	
1765	01197		1884	WO I	Cockerill	1413	
1766	01163		1884	WO I	Cockerill	1414	
1767		2510	1884	06-1937	Cockerill	1415	
1768	01198		1884	WO I	Cockerill	1416	
1769			1884	07-1931	Cockerill	1417	
1770		2600	1885	06-1936	Cockerill	1418	
1771			1885	WO I	Cockerill	1419	
1772		2511	1885	11-1937	Cockerill	1420	
1773	01028		1885	WO I	Cockerill	1421	
1774		2604	1885	01-1932	Cockerill	1422	
1775		2512	1885	09-1934	Cockerill	1423	
1776	01029		1885	?	Couillet	800	verbouwd tot type 25 bis
1777	01220		1885	1921-25	Couillet	801	
1778		2608	1885	10-1931	Couillet	802	
1779		2513	1885	03-1936	Couillet	803	
1780			1885	1926-28	Couillet	804	
1781		2514	1885	08-1931	Couillet	805	
1782	01030		1885	WO I	Couillet	806	
1783			1885	08-1929	Couillet	807	
1784	01199		1885	1926-28	Hanrez	9	
1985			1885	08-1931	Hanrez	10	
1786			1885	WO I	St-Leonard	706	
1787	01031		1885	WO I	St-Leonard	707	
1788		2618	1885	10-1931	St-Leonard	708	
1789			1885	1926-28	St-Leonard	709	
1790			1885	WO I	St-Leonard	710	
1791		2500	1885	09-1935	St-Leonard	711	
1792			1885	04-1930	St-Leonard	712	
1793	01032		1885	1921-25	A.F.B.	520	
1794	01201		1885	?	A.F.B.	521	verbouwd tot type 25 bis
1795	01202		1885	WO I	A.F.B.	522	

1835	NR	1931	EFFECTIEF		BOUWER	NUMMER	OPMERKINGEN
	MDGB		IN	UIT	NAAM		
1796	01033		1885	1921-25	A.F.B.	523	
1797		2515	1885	09-1936	A.F.B.	524	
1798	01102		1885	WO I	A.F.B.	525	
1799	01203		1885	WO I	A.F.B.	526	
1800			1885	09-1929	A.F.B.	527	
1801			1885	02-1929	Carels	240	
1802		2516	1885	12-1935	Carels	241	
1803	01204		1885	1926~28	Carels	242	
1804	01034		1885	WO I	Carels	243	
1805			1885	10-1930	Carels	244	
1806	01205		1884	WO I	H.S.P.	224	
1807			1884	?	H.S.P.	225	verbouwd tot type 25 bis
1808			1884	02-1930	H.S.P.	226	
1809			1884	02-1929	H.S.P.	227	
1810			1885	WO I	Tubize	589	
1811			1885	01-1931	Tubize	590	
1812			1885	?	Tubize	591	verbouwd tot type 25 bis
1813			1885	1921-25	Tubize	592	
1814			1885	WO I	Tubize	593	
1815			1885	1926-28	Tubize	594	
1816			1885	1926-28	Tubize	595	
1817			1885	?	Tubize	596	verbouwd tot type 25 bis
1819	01003		1884	08-1930	Cockerill	1412	
1826	01004		1886	01-1929	Cockerill	1470	
1827	01208		1886	WO I	Cockerill	1471	
1828	01005		1886	WO I	Cockerill	1472	
1829	01114		1886	?	Cockerill	1473	verbouwd tot type 25 bis
1830			1886	1926-28	Cockerill	1474	
1831		2631	1886	02-1932	Cockerill	1475	
1832	01036		1886	WO I	Cockerill	1476	
1833	01037		1886	WO I	Cockerill	1477	
1834			1886	04-1930	Cockerill	1478	
1835	01247		1886	WO I	Cockerill	1474	
1836		2517	1889	04-1934	Couillet	963	
1837	01209		1889	WO I	Couillet	964	
1838			1889	1926-28	Couillet	965	
1839	01038		1889	1926-28	Couillet	966	
1840		2518	1890	04-1934	Couillet	967	
1841		2607	1890	04-1933	Cockerill	1596	
1842			1890	?	Cockrill	1597	verbouwd tot type 25 bis
1843			1890	1926-28	Cockrill	1598	
1844			1890	1926-28	Cockrill	1599	
1845			1890	02-1929	Cockrill	1600	
1846		2606	1890	03-1932	Hanrez	25	
1847		2519	1889	01-1935	Hanrez	26	
1848			1890	1921-25	Carels	285	
1849			1890	05-1929	Carels	286	
1850	01039		1890	WO I	Carels	287	

1835	NR		EFFECTIEF		BOUWER		OPMERKINGEN
	MDGB	1931	IN	UIT	NAAM	NUMMER	
1851	01210		1890	WO I	Carels	288	
1852	01243		1889	WO I	Tubize	758	
1853	01211		1889	WO I	Tubize	759	
1854	01040		1889	WO I	Tubize	760	
1855	01212		1889	WO I	Tubize	761	
1856	01864		1889	?	La Meuse	1166	verbouwd tot type 25 bis
1857	01213		1890	WO I	H.S.P.	395	
1858			1890	WO I	H.S.P.	396	
1859	01174		1890	1926-28	H.S.P.	397	
1860		2620	1890	05-1935	H.S.P.	39b	
1861			1890	1926-28	H.S.P.	399	
1862	02339		1890	1926-28	Couillet	977	
1863			1890	1921-25	Couillet	978	
1864	01115		1890	WO I	Couillet	1000	Prins Boudewein
1865	01041	2520	1890	01-1935	Couillet	980	
1866		2521	1890	06-1934	Couillet	981	
1867	01173		1890	?	Couillet	982	verbouwd tot type 25 bis
1868		2522	1890	05-1934	Couillet	983	
1869			1890	1921-25	Couillet	984	
1870		2523	1890	03-1933	Couillet	985	
1871	01116		1890	WO I	Tubize	169	
1872			1890	1921-25	Tubize	770	
1873		2524	1890	09-1934	Tubize	771	
1874	01117		1890	WO I	Tubize	772	
1873			1890	1926-28	Tubize	773	
1876		2525	1890	01-1942	Tubize	774	
1877		2526	1890	04-1934	St-Leonard	843	
1878	01042		1890	WO I	St-Leonard	844	
1879			1890	09-1929	St-Leonard	845	
1880			1890	1921-25	St-Leonard	846	
1881	01043		1890	1921-25	St-Leonard	847	
1882			1890	08-1929	Cockerill	1603	
1883			1890	03-1929	Cockerill	1604	
1884		2527	1890	03-1936	Cockerill	1605	
1885		2528	1890	07-1935	Cockerill	1606	
1886	01207		1890	WO I	Cockerill	1607	
1887			1890	1921-25	Cockerill	1608	
1888			1890	?	Cockerill	1609	verbouwd tot type 25 bis
1889	01092		1890	WO I	Cockerill	1610	
1890	01244		1890	WO I	Hanrez	27	
1891			1890	04-1929	Hanrez	28	
1892	01215		1890	WO I	St.-Leonard	867	
1893		2529	1890	05-1934	St.-Leonard	868	
1894			1890	1921-25	St.-Leonard	869	
1895	01006		1891	03-1929	St.-Leonard	870	
1896			1890	08-1931	St.-Leonard	871	
1897			1890	1926-28	A.F.B.	759	
1898			1890	09-1930	A.F.B.	760	

1835	NR		EFFECTIEF		BOUWER		OPMERKINGEN
	MDGB	1931	IN	UIT	NAAM	NUMMER	
1899		2530	1890	03-1936	A.F.B.	761	
1900			1890	03-1929	A.F.B.	762	
1901		2531	1890	06-1934	A.F.B.	763	
1902	01118	2602	1890	04-1933	Couillet	993	
1903			1890	1926-28	Couillet	994	
1904			1890	1926-28	Couillet	995	
1905	01007		1890	WO I	Couillet	996	
1906			1890	01-1930	Couillet	997	
1907			1890	1926-28	Couillet	998	
1908	01044	2628	1890	04-1932	Cockerill	1639	
1909			1890	1926-28	Cockerill	1640	
1910		2532	1890	04-1934	Cockerill	1641	
1911	01119		1890	WO I	Cockerill	1642	
1912			1890	1921-25	Cockerill	1643	
1913	01216		1890	WO I	H.S.P.	401	
1914			1890	04-1930	H.S.P.	402	
1915	01120		1890	1926-28	H.S.P.	403	
1916			1890	1921-25	H.S.P.	404	
1917			1890	02-1929	H.S.P.	405	
1918	01045		1891	1921-25	Tubize	798	
1919		2533	1891	10-1938	Tubize	799	
1920			1891	1921-25	Tubize	801	
1921	01217		1891	WO I	Tubize	800	
1922			1891	WO I	Tubize	802	
1923	01121		1890	WO I	Carels	290	
1924			1890	04-1930	Carels	291	
1925		2534	1890	05-1934	Carels	292	
1926			1890	09-1929	Carels	293	
1927		2535	1890	06-1934	La Meuse	1169	
1928			1890	1926-28	La Meuse	1170	
1929	01008		1891	WO I	Carels	294	
1930		2536	1891	04-1934	Carels	295	
1931	01009		1891	WO I	Carels	196	
1932		2537	1891	04-1936	Carels	197	
1933		2538	1891	11-1937	H.S.P.	406	
1934	01046		1891	WO I	H.S.P.	407	
1935			1891	1921-25	H.S.P.	408	
1936		2614	1890	04-1933	La Meuse	1175	
1937			1890	1921-25	La Meuse	1176	
1938	01010	2539	1890	06-1935	La Meuse	1177	
1966			1891	1926-28	Carels	298	
1967		2540	1891	04-1934	Carels	299	
1968	01047		1891	WO I	Carels	300	
1969			1891	1921-25	Carels	301	
1970		2617	1891	08-1932	H.S.P.	410	
1971			1891	1926-28	H.S.P.	411	
1972			1891	1926-28	H.S.P.	412	
1973		2541	1891	05-1937	H.S.P.	413	

1835	NR		EFFECTIEF		BOUWER		OPMERKINGEN
	MDGB	1931	IN	UIT	NAAM	NUMMER	
1974			1891	04-1929	St-Leonard	888	
1975	01122		1891	WO I	St-Leonard	889	
1976	01011		1891	WO I	St-Leonard	890	
1977		2542	1891	04-1936	St-Leonard	891	
1978			1891	04-1930	A.F.B.	826	
1979	01200	2543	1891	04-1934	A.F.B.	825	
1980	01048		1891	WO I	A.F.B.	827	
1981	01012		1891	WO I	A.F.B.	828	
1982	01218		1891	WO I	Cockerill	1676	
1982	01219	2613	1891	01-1935	Cockerill	1677	
1984			1891	01-1930	Cockerill	1678	
1985			1891	1921-25	Cockerill	1679	
2067		2544	1895	03-1936	Cockerill	1890	
2068	01214		1895	?	Cockerill	1891	verbouwd tot 25 bis
2069	01123	2545	1895	11-1934	Cockerill	1892	
2070		2624	1895	02-1932	Cockerill	1893	
2071			1895	10-1930	St-Leonard	987	
2072			1895	04-1929	St-Leonard	968	
2073			1895	1921-25	A.F.B.	1057	
2074		2546	1895	05-1936	A.F.B.	1058	
2075		2547	1895	06-1934	A.F.B.	1059	
2076		2548	1895	05-1936	A.F.B.	1060	
2077			1894	1926-28	La Meuse	1303	
2078		2627	1894	06-1932	La Meuse	1304	
2079			1895	?	Tubize	953	verbouwd tot 25 bis
2080		2549	1895	03-1938	Tubize	954	
2081			1895	1921-25	H.S.P.	480	
2082	01018		1896	WO I	Carels	322	
2083	01019		1896	1921-25	Carels	323	
2084			1896	1921-25	Hanrez	49	
2085			1896	1921-25	Hanrez	50	
2086		2550	1896	06-1934	Couillet	1133	
2087		2551	1896	06-1935	Couillet	1134	
2088			1896	1921~25	Tubize	980	
2089		2552	1896	09-1935	Tubize	981	
2090	01049		1895	WO I	A.F.B.	1061	
2091	01124		1895	WO I	A.F.B.	1062	
2164	01221		1894	WO I	A.F.B.	1013	
2165			1894	1921-25	A.F.B.	1014	
2166	01222		1894	WO I	A.F.B.	1015	
2167	01099		1894	?	A.F.B.	1016	verbouwd tot 25 bis
2168			1895	WO I	Couillet	1107	
2169	01170		1895	WO I	Couillet	1108	
2170			1895	01-1930	Couillet	1109	
2171	01056		1895	1921-25	Cockerill	1866	
2172			1895	1926-28	Cockerill	1867	
2173		2553	1895	04-1934	Cockerill	1868	
2174		2554	1895	11-1934	Cockerill	1869	

1835	NR	1931	EFFECTIEF		BOUWER		OPMERKINGEN
	MDGB		IN	UIT	NAAM	NUMMER	
2175	01013		1894	WO I	Tubize	922	
2176			1894	1921-25	Tubize	923	
2177		2555	1894	05-1934	Tubize	924	
2178		2556	1894	11-1935	Tubize	925	
2179		2619	1896	04-1933	St-Leonard	1036	
2180	01223		1896	WO I	St-Leonard	1037	
2181			1896	02-1929	La Meuse	1331	
2182			1896	1921-25	La Meuse	1332	
2183			1896	WO I	La Meuse	1333	
2184		2557	1896	05-1934	La Meuse	1334	
2185	01224		1896	WO I	H.S.P.	512	
2186	01097		1896	?	H.S.P.	513	
2187			1896	1921-25	H.S.P.	514	
2188			1896	1926-28	H.S.P.	515	
2189		2558	1896	03-1935	H.S.P.	516	
2190	01161		1896	WO I	Carels	326	
2191	01225		1896	WO I	Carels	327	
2192		2559	1896	05-1934	Carels	328	
2193			1896	04-1929	A.F.B.	1087	
2194			1896	1921-25	A.F.B.	1088	
2195			1896	1921-25	A.F.B.	1089	
2196	01165		1896	WO I	A.F.B.	1090	
2197		2560	1896	11-1934	A.F.B.	1091	
2198			1896	1921-25	A.F.B.	1092	
2199	01014		1896	1926-2b	A.F.B.	1093	
2200			1896	1926-28	Couillet	1153	
2201	01226		1896	12-1934	Couillet	1154	
2202		2561	1896	12-1934	Couillet	1155	
2203		2562	1896	05-1934	Couillet	1156	
2204		2563	1896	07-1937	Couillet	1157	
2205		2564	1896	01-1930	Couillet	1158	
2206			1896	01-1930	Couillet	1159	
2207		2565	1896	05-1935	Cockerill	1953	
2208			1896	1926-28	Cockerill	1954	
2209	01162		1896	04-1929	Cockerill	1955	
2210			1896	WO I	Cockerill	1956	
2211	01057		1896	WO I	Cockerill	1957	vast met 2388
2212		2566	1896	11-1935	Cockerill	1958	
2213	01227		1896	1921-25	Cockerill	1959	
2245	01228		1897	WO I	Cockerill	2008	
2246	01015		1897	1921-25	Cockerill	2009	
2247			1897	1921-25	Cockerill	2010	
2248			1897	1926-28	Cockerill	2011	
2249		2567	1897	08-1934	Cockerill	2012	
2250			1897	1926-28	St-Leonard	1070	
2251			1897	04-1930	St-Leonard	1071	
2252	01125		1897	WO I	St-Leonard	1072	
2253		2568	1897	08-1934	H.S.P.	545	

1835	NR		EFFECTIEF		BOUWER		OPMERKINGEN
	MDGB	1931	IN	UIT	NAAM	NUMMER	
2254	01093		1897	1921-25	H.S.P.	546	
2255		2569	1897	08-1934	Carels	333	
2256			1897	07-1929	Carels	334	
2257			1897	1926-28	Carels	335	
2258	01248		1897	WO I	Carels	536	
2259			1897	1921~25	Carels	337	
2260		2570	1897	07-1936	Carels	329	
2261	01016	2571	1897	08-1941	Carels	330	
2262			1897	06-1930	Carels	331	
2263	01175		1897	WO I	Cockerill	2006	
2264	01159		1897	08-1929	Cockerill	2007	
2265			1897	?	A.F.B.	1109	verbouwd tot type 25bis
2266	01171		1897	1926-28	A.F.B.	1104	
2267		2572	1897	04-1934	A.F.B.	1105	
2268	01104		1897	WO I	A.F.B.	1106	of MGDB NR. 01865
2269		2573	1897	04-1934	A.F.B.	1107	
2270	01017		1897	WO I	Tubize	1111	
2271			1897	08-1930	Tubize	1112	
2272		2574	1897	08-1941	Tubize	1113	
2273		2575	1897	05-1934	A.F.B.	1108	
2274		2576	1897	03-1936	A.F.B.	1110	
2275			1897	02-1929	Carels	332	
2276	01094		1897	?	H.S.P.	543	verbouwd tot type 25bis
2277			1897	1921~25	H.S.P.	544	
2278			1897	WO I	La Meuse	1379	
2279	01229	2577	1897	04-1936	La Meuse	1380	
2280			1897	1926-28	La Meuse	1381	
2281	01050		1897	WO I	La Meuse	1382	
2282	01249		1897	WO I	Couillet	1177	
2283	01126		1897	WO I	Couillet	1178	
2284	01058		1897	WO I	Couillet	1179	
2285		2578	1897	04-1934	Couillet	1180	
2286	01232		1897	WO I	Boussu	71	
2287	01231		1897	WO I	Boussu	72	
2288			1897	1921-25	Boussu	73	
2289			1897	?	Boussu	74	verbouwd tot type 25bis
2290	01051		1898	WO I	Cockerill	2045	
2291		2579	1898	01-1936	Cockerill	2046	
2292			1898	1926-28	Cockerill	2047	
2293			1898	1921-25	Cockerill	2048	
2294			1898	1921~25	Cockerill	2049	
2295			1898	1921-25	Cockerill	2050	
2296			1898	1926-28	Cockerill	2051	
2297	01232		1898	02-1929	Cockerill	2052	
2298		2580	1898	04-1934	Cockerill	2053	
2299		2581	1898	03-1938	Cockerill	2054	
2300		2582	1898	12-1935	Cockerill	2055	
2301			1898	1926-28	Cockerill	2056	

1835	NR		EFFECTIEF		BOUWER		OPMERKINGEN
	MDGB	1931	IN	UIT	NAAM	NUMMER	
2302	01020		1898	WO I	Cockerill	2057	
2303			1898	1926-28	Cockerill	2058	
2304			1898	1926-28	Cockerill	2059	
2305	01021		1898	WO I	Carels	338	
2306	01022		1898	1926-28	Carels	339	
2307		2583	1898	09-1934	Carels	340	
2308			1898	1926-28	Carels	341	
2309	01059		1898	1926-28	Carels	342	
2310			1898	07-1929	Carels	343	
2311		2632	1898	12-1931	Carels	344	
2312	01023		1898	WO I	Carels	345	
2313			1898	WO I	Carels	346	
2314		2584	1898	05-1934	Carels	347	
2315	01127		1898	WO I	A.F.B.	1121	
2316		2585	1898	04-1936	A.F.B.	1122	
2317		2586	1898	03-1935	A.F.B.	1123	
2318			1898	WO I	A.F.B.	1124	
2319	01052		1898	WO I	A.F.B.	1125	verbouwd tot type 25bis
2320			1898	1926-28	A.F.B.	1126	
2321	01053	2587	1898	04-1934	A.F.B.	1127	
2322		2588	1898	04-1934	A.F.B.	1128	
2323			1898	09-1929	Tubize	1121	
2324			1898	02-1929	Tubize	1122	
2325			1898	02-1931	Tubize	1123	
2326	01024		1898	08-1929	Tubize	1124	
2327	01095		1898	?	Tubize	1125	verbouwd tot type 25bis
2328	01234	2589	1898	01-1937	Tubize	1126	
2329			1898	1921-25	Tubize	1127	
2380		2630	1898	07-1934	Tubize	1128	
2331			1898	1926-28	Tubize	1129	
2332		2590	1898	04-1937	Tubize	1130	
2333	01235		1898	?	Tubize	1131	verbouwd tot type 25bis
2334	01128		1898	WO I	Tubize	1132	
2335	01098		1898	WO I	Tubize	1133	
2336	01054		1898	WO I	St-Leonard	1090	
2337	01103		1898	WO I	St-Leonard	1091	
2338			1898	1926-28	St-Leonard	1092	
2339		2591	1898	05-1937	St-Leonard	1093	
2340		2592	1898	04-1934	St-Leonard	1094	
2341	01129		1898	WO I	St-Leonard	1095	
2342			1898	08-1929	St-Leonard	1096	
2343		2603	1898	03-1932	St-Leonard	1097	
2344		2593	1898	06-1937	St-Leonard	1098	
2345	01236		1898	WO I	St-Leonard	1099	
2346		2615	1898	04-1932	La Meuse	1401	
2347		2594	1898	05-1935	La Meuse	1402	
2348		2595	1898	05-1934	La Meuse	1403	
2349		2633	1898		La Meuse	1404	

1835	NR		EFFECTIEF		BOUWER		OPMERKINGEN
	MDGB	1931	IN	UIT	NAAM	NUMMER	
2350			1898	08-1929	La Meuse	1405	
2351			1898	WO I	La Meuse	1406	
2352		2612	1898	04-1932	La Meuse	1407	
2353	01237	2596	1898	03-1936	La Meuse	1408	
2354	01166	2597	1898	05-1934	La Meuse	1409	
2355			1898	1926-28	La Meuse	1410	
2356			1898	1926-28	Couillet	1190	
2357			1898	04-1930	Couillet	1191	
2358	01238		1898	WO I	Couillet	1192	
2359	01239		1898	WO I	Couillet	1193	
2360			1898	1926-28	Couillei	1194	
2361			1898	1926-28	Couillet	1195	
2362	01100		1898	WO I	H.S.P.	556	
2363			1898	1926-28	H.S.P.	557	
2364	01240		1898	WO I	H.S.P.	556	
2365	01025	2635	1898	01-1932	H.S.P.	559	
2366			1898	WO I	H.S.P.	560	
2367			1898	1926-28	H.S.P.	576	
2368			1898	1926-28	H.S.P.	571	
2369			1898	09-1931	H.S.P.	572	
2370	01241		1898	WO I	H.S.P.	573	
2371			1898	1926-28	H.S.P.	574	
2372			1898	WO I	H.S.P.	575	
2372			1898	1921-25	Boussu	75	
2374			1898	1921-25	Boussu	76	
2375	01026	2622	1898	05-1932	Boussu	77	
2376			1898	WO I	Boussu	78	
2387			1898	04-1930	Tubize	1139	
2388	01130		1898	WO I	Tubize	1140	vast met 2211
2389	01055		1898	1921-25	Tubize	1141	
2390	01027		1898	WO I	Couillet	1215	
2391	01206		1898	1921-25	Couillet	1216	
2392	01131		1898	WO I	Couillet	1217	
2393		2598	1898	12-1934	Carels	348	
2394	01250		1898	WO I	Carels	349	
2395	01060		1898	WO I	Carels	350	
2396		2599	1898	04-1934	St~Leonard	1123	
2397	01132		1898	1921-25	St~Leonard	1124	
2398	01164		1898	WO I	H.S.P.	576	
2399			1898	1926-28	H.S.P.	577	
2400			1898	1921-25	La Meuse	1443	
2401			1898	WO I	La Meuse	1444	

Stoommotorwagen

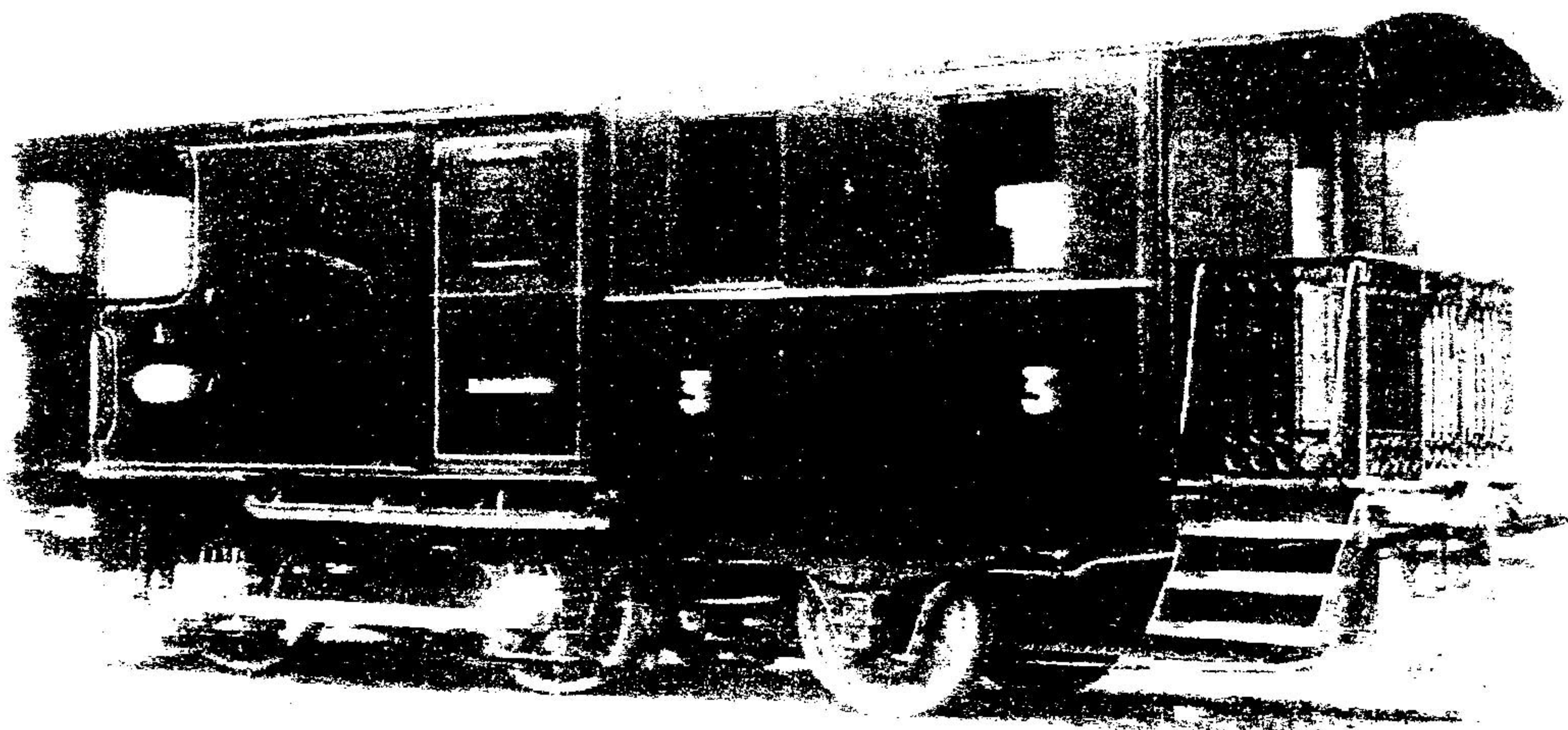
Type VV 101 .

Bij de exploitatie van de voorgaande stoommotorwagens was al vlug duidelijk dat het vermogen te zwak was, zeker in de piekuren. Daarom werd er nagegaan of het niet mogelijk was om een motorwagen te bouwen, die ook drie à vier lichte lokaaltreinrijtuigen kon meeslepen. Met deze specificaties in het hoofd bouwde Tubize – op basis van zijn industriële locomotieven – een prototype. In feite bestond de motorwagen uit een lichte tweeassige locomotief, die achteraan verlengd werd. In dit deel werd het bagagecompartiment en twee reizigerscompartimenten derde klasse ondergebracht. Onder dit deel werd dan een loopas aangebracht.

Bij dit eerste prototype was de klassieke (kleine) ketel nog dwars opgesteld en stond de machinist en de stoker voor deze ketel. De ketel zelf was opgebouwd rond een klassieke haard – met de stookdeur aan de zijkant, een langsketel met een lengte van 954 mm en uitgerust met 150 vlampijpen en een rookkast, uitgerust met een rechthoekige schoorsteen. Ook voor de aandrijving koos men nu voor het klassieke systeem met twee binnenliggende cilinders – met diameter van 250 mm en een slaglengte van 300 mm. Deze dreven de tweede as aan. De overbrenging op de eerste as gebeurde door buitenliggende koppelstangen. Door deze opstelling kon een maximale snelheid van 60 km/h bereikt worden en kon een massal van ca. 100 ton gesleept worden.

Voor de reizigers was er een afdeling met twee compartimenten en toegankelijk via een open platform aan het uiteinde van de motorwagen. De afdeling had dwars geplaatste banken met een 3 + 2 opstelling en een middengang. De capaciteit bedroeg derhalve 20 reizigers. Tussen de reizigersafdeling en de ketel was er het bagagegedeelte met aan weerszijden een schuifdeur. Deze motorwagen werd begin 1886 door Tubize geleverd en kreeg het nummer VV 1, daar op dat ogenblik de oorspronkelijke VV 1 reeds afgevoerd was. Nochtans zou al vlug een hernummering plaatsvinden en kreeg men het nummer VV 101.

Na de testritten – die waarschijnlijk vanuit Brussel-Leopoldswijk plaatsvonden, werd deze nieuwe motorwagen in het land van Waas gebruikt. Met als stelplaats Dendermonde, werden de verschillende lijnen in de omgeving bereden. De stamlijnen waren echter vooral Aalst – Dendermonde – Lokeren en vooral Lokeren – Moerbeke – Zelzate en St-Gillis – St-Niklaas. Deze diensten werden in éénzelfde inzetreeks gereden met de 30 motorwagens van de serielevering die tussen 1886 en 1888 geleverd werden. De motorwagen VV 101 verdween tussen 1907 en 1911 definitief uit het Etat Belge bestand.

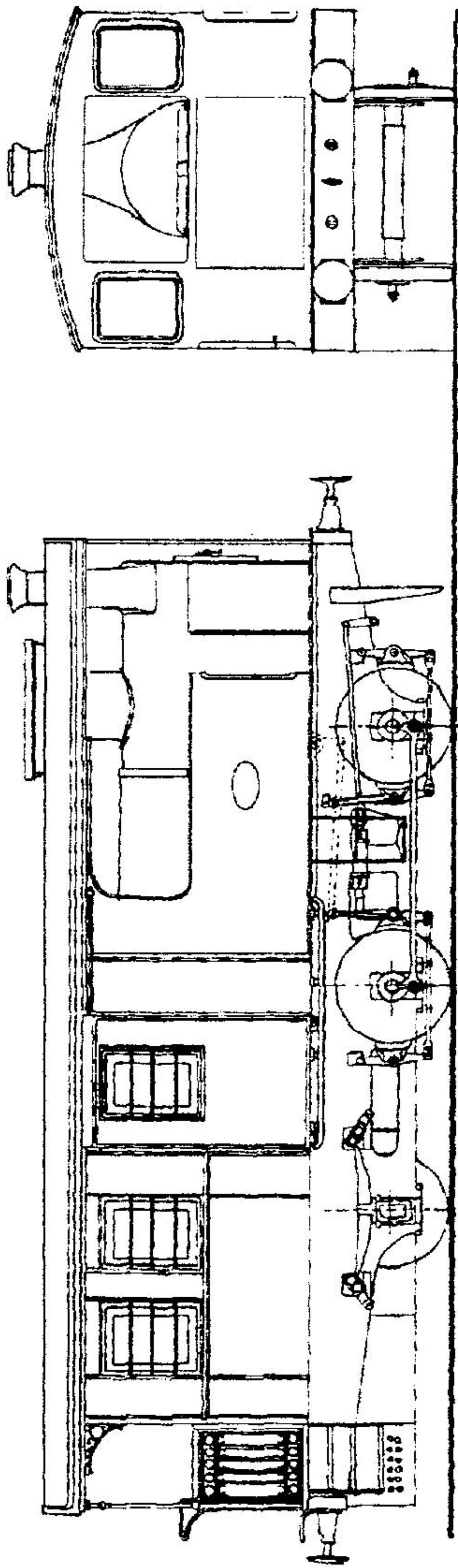


Fabrieksfoto van de VV 101 (foto Tubize)

Stoommotorwagen type VV 101

AI

Stoom - lokale dienst



Tubize: 1

Aantal zitplaatsen

2^{de} klasse: ---

3^{de} klasse: 10

Loopbaan:

VV 1 > VV 101

Zuigers:

Type:

1

Effectief (bij bouw)

Tubize

Bouwer kast:

Werkingsprincipe:

1886

Cilinders:

Diameter

ca. 1907 - 1911

Zuigerslag

Type:

B1

Ketel:

Type:

50 km/h

Roosterlengte:

Roosterbreedte:

Roosteroppervlakte:

Keteldruk:

Aantal vlampijpen:

Lengte vlampijpen:

Diam. ketel onder/boven:

Verwarmingsopp haard:

Totaal verwarmingsopp

Voorraad kolen:

Voorraad water:

Remming:

Compressor:

Debiet:

Automatische rem

Rechtstreekse rem:

Afmetingen:

Totale lengte:

Lengte kast:

Breedte:

Hoogte dak:

Hoogte totaal:

Radstand (totaal):

Oversteek voor:

Oversteek achter:

Diameter drijfwielen:

Massa (rijvaardig)

Aslast: 1ste as

2 de as

3 de as

4 de as

Massa /lopende meter

Trekkracht:

Uurvermogen:

Beschikbaar vermogen

9 145 mm

8 045 mm

2 868 mm

3 765 mm

3 745 mm

4 100 mm

2 100 + 2000 mm

2 000 mm

3 045 mm

1 000 mm

22 400 kg

8 000 kg

8 000 kg

6 400 kg

--- kg

1 620 kg/m

Stoomlocomotieven

Nord Belge 51 – 64 > Type 24

Geschiedenis :

In het begin van de eeuw ontstond de noodzaak voor frequente, lichte voorstadsdiensten en ook de Nord Belge had deze tendens te volgen. Vele pendelaars zouden vanuit verschillende gemeentes naar de Luikse industrie trekken, zonder echt in de Luikse binnenstad te gaan wonen. Dit fenomeen zou zich ook duidelijk in de maasvallei afspelen. Voor deze treinen zocht men handige tenderlocomotieven die in beide richtingen dezelfde snelheid ontwikkelden. Deze zouden dan de lichte tramtreinen gaan vervangen.

Daarom zou de Nord Belge dan ook gaan kijken bij de Nord Français en hier was dit probleem al langere tijd opgelost. Voort de Franse voorstadslijnen rondom Paris had de Nord Français nieuwe locomotieven ontwikkeld en hierbij waren verschillende versie met twee en drie drijfassen tot inzet gekomen. Beide typen werden dan ook door de Nord Belge overgenomen en mits enkele aanpassingen in licentie door Belgische constructeurs gebouwd. Voor de duidelijk lichtere diensten voldeden de machines met twee drijfassen en daarom werden in 1906 niet minder dan 8 machines met asindeling 2'B2't bij Energie in Marcinelle besteld. Deze machines kwamen overeen met de Franse machines 2.231 – 305 (later type 222 TA 1 – 75) die in 1901 in dienst gesteld werden. Bij deze locomotieven – die bij de Nord Belge de nummers 51 – 58 zouden krijgen – kunnen we ze het beste vergelijken met de Etat Belge machines typen 15 en 16 die voor dezelfde diensten ontwikkeld werden.

De locomotieven waren vrij klassiek opgebouwd : een klassieke, betrekkelijk kleine ketel met slechts 91 kleine vlampijpen en nog steeds werkend volgens het principe van de verzadigde stoom, twee buitenliggende cilinders die de eerste gekoppelde as aandrijven. De stoomverdeling gebeurde met vlakke bakschuiven en de Walschaerts'stoomverdeling. Ondanks deze techniek waren zowel de ketel als het drijfwerk voldoende berekend dat ze ook in een latere periode nog voor zwaardere treinen ingezet werden.

In 1908 werden de acht bestelde locomotieven afgeleverd en aan de stelplaats Kinkempois toegewezen. Ze kregen – vanwege hun vorm – de bijnaam revolver. Dadelijk werden ze gebruikt in het voorstadsverkeer vanuit Liège naar Huy / Statte, maar ook in de daluren tot in Namur. Daar deze machines volledig voldeden, bestelde de Nord Belge in 1909 een tweede reeks van 6 bijkomende machines en deze werden in 1911 geleverd door Cockerill en Couillet. Waarschijnlijk gingen deze machines op dat ogenblik naar de stelplaats St-Martin en verzekerden de diensten tussen Charleroi en Erquelinnes.

Tijdens de eerste wereldoorlog weken alle machines uit naar Noord-Frankrijk en hier werden ze nog tijdens de wereldoorlog ingezet voor diverse lokale treinen. Na de bevrijding kwamen de 14 machines naar de Nord Belge terug. Nochtans zou door de economische recessie het voorstadsverkeer sterk achteruit gaan en daarom werden de machines verspreid over het gansev Nord Belge net en waren Kinkempois, Huy, Namur en Frameries hun onderkomen. De machines van Kinkempois en Huy hadden nog steeds de lichte reizigersdiensten in de Luikse agglomeratie als opdracht, de machines van Namur reden vooral een aantal diensten naar Dinant en Givet, terwijl de machines van Frameries vooral in de voorstadsdiensten van Charleroi bedrijvig waren.

In de beginjaren '30 wilden men het voorstadsverkeer versnellen en werd er gezocht naar trek-duwcombinaties. Hiervoor werden minstens drie machines – de 53, 61 en 63 – uitgerust met een pneumatische bediening van de moderator. Ierdoor kon de machinst de locomotief vanaf een rudimentair uitgerust stuurstandrijtuig bedienen, terwijl de stoker op de locomotief bleef voor het eigenlijke stoken en de controle van de ketel. Deze inrichting werd nooit echt een succes en de ombouw bleef dan ook beperkt. De eigenlijke dienst bleef beperkt tot enkele treinen tussen Liège-Longdoz en Flémalle-haute.

Deze verspreide dienst bleef ook in de jaren dertig constant aanwezig, doch vanaf 1935 – door de levering van de zwaardere machines – werden de lichte « revolvers » gedeeltelijk boventallig en werden enkele machines al afgesteld. Enkele machines – nl. de 57 en 62 - werden daarom verkocht aan de andere nog bestaande privé-maatschappij, nl. de Chemins de fer de Chimay. Bij het uitbreken van de tweede wereldoorlog was de inzet bij de Nord Belge nog slechts vrij beperkt, maar alle machines waren nog bedrijfsklaar en werden daarom dan ook dadelijk gereactiveerd.

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

Bij de overname bleven nog 12 locomotieven in het bestand van de Nord Belge over, nochtans waren nog twee bijkomende machines uitgeleend aan de Ch de Fer de Chimay, deze machines werden bij de N.M.B.S. het type 24 – nr 2451 – 2464. Oorspronkelijk gestationeerd te Liège, zouden ze al vlug terug verdeeld worden over vijf stelplaatsen, Liège, Montignies, Visé, Walcourt en Tamines. Nog steeds zouden ze gebruikt worden voor lichte reizigerstreinen op verbindingen Liège – Huy (depot Liège), Liège – Visé (depot Visé), Namur – Charleroi en Tamines – Dinant (depot Tamines en montignies) en tussen Florennes en Charleroi (Walcourt) Deze toestand bleef gedurende de volledig bezetting bestaan. Tegen het einde van de wereldoorlog werd de 2456 te Matagne-La-Grande zwaar beschadigd bij een sabotage-daad en werd nooit meer hersteld. Nochtans zou deze machine pas in februari 1949 definitief uit het bestand afgevoerd worden. De 2451 bleef – beschadigd te Frankrijk achter en werd pas in 1946 gerecupereerd en onderging een grote herziening en kwam pas in januari 1947 terug in dienst.

De overige machines zouden tot in 1945 nog verspreid blijven, maar op dat ogenblik werden ze geconcentreerd te Tamines en kreeg men de volgende situatie :

Tamines :

12 machines :	2451	24.001	2458	24.008
	2452	24.002	2459	24.009
	2453	24.003	2460	24.010
	2454	24.004	2461	24.011
	2455	24.005	2463	24.007
	2456	24.006	2464	24.012

Zoals reeds gezegd zouden vanaf eind 1945 alle locomotieven type 24 te Tamines verzameld worden, nochtans zouden er regelmatig machines uitgeleend worden aan de Ch de fer de Chimay (zie verder). Te tamines werd een inzetreeks met een vijf à zes plandagen opgesteld en deze bleef gedurende de ganse loopbaan praktisch ongewijzigd. Indien we deze van oktober 1947 analyseren krijgen we volgende inzet. De reeks werd gereden in drie ploegenstelsel en had een daggemiddelde van 171 km.

Dag 1	50 km	onderhoud locomotief Reizigerstrein 6478/6445 Tamines – Ermeton – Tamines
Dag 2	244 km	Reizigerstrein 5745/6382 Tamines – Gembloux – Tamines Reizigerstrein 6620/6623 Tamines – Ermeton – Tamines Reizigerstrein 6466/6471 Tamines – Ermeton – Châtelineau Reizigerstrein 6632/6635 Châtelineau – Mettet – Tamines
Dag 3	144 km	Reizigerstrein 6267/6270 Tamines – Baulers – Tamines Reizigerstrein 6291/6392 Tamines – Gembloux – Tamines Reizigerstrein 6395/6396 Tamines – Gembloux – Tamines
Dag 4	153 km	Reizigerstrein 6606/6609 Tamines – Mettet – Tamines Goederen 77961/77962 Tamines – Aiseau – Tamines Reizigerstrein 6389/6390 Tamines – Gembloux – Tamines Reizigerstrein 6393/6394 Tamines – Gembloux – Tamines
Dag 5	263 km	Reizigerstrein 6381/6384 Tamines – Gembloux – Jemeppe Reizigerstrein 6385/6388 Jemeppe – Gembloux – Tamines Reizigerstrein 5799/5740 Tamines – Gembloux – Charleroi

Reizigerstrein 5920 Chaleroi – Tamines
 Reizigerstrein 6283/6282 Tamines – Baulers – tamines
 Reizigerstrein 6281/6288 Tamines – Baulers – Tamines.

Vanaf 1948 – na de terugkeer van de verhuurde machines - zou de inzetreeks nog uitgebreid worden tot zes plandagen, maar de inzet bleef praktisch ongewijzigd, terwijl het daggemiddelde daalde tot ca. 150 à 160 km.

Schrapping :

Naast de schrapping van de – vanaf 1944 afgestelde, zwaar beschadigde - 24.006 (2456) zou het pas in de loop van 1951 zijn dat ongeveer de helft van het effectief definitief afgevoerd werd : in juni verlieten de 24.002, 24.004, 24.005 en 24.008 het strijdperk, in augustus was het de beurt aan de 24.001. De zes overgebleven machines werden echter nog frequent gebruikt in dezelfde inzetreeks, maar regelmatig moesten ook machines type 64 inspringen. Eind 1951 verschenen de eerste locomotieven type 97 te Tamines, anderzijds werden ook enkele diensten door motorwagens gereden. De inzet van het type 97 vergrootte zienderogen en voor de winterregeling van 1952/53 werd de eerste officiële inzetreeks voor dit type opgebouwd. In 1952 werden drie typen 24 afgevoerd. De resterende machines werden nog slechts sporadisch ingezet, meestal voor lokale rangeringen, maar ook deze diensten verdwenen tijdens de zomer van 1953. In september 1953 werd de 24.012 als laatste type 24 officieel uit het N.M.B.S. effectief afgevoerd.

Gebruik en inzet bij de Chemins de fer de Chimay :

De Compagnie de Chimay kwam al in de beginjaren '30 in contact met deze locomotieven, daar de Nord Belge, die ook instond voor het onderhoud enkele machines uit deze reeks uitleende. Omstreeks 1936 werd dan de aankoop van de locomotieven 57 en 62 doorgevoerd. Bij de « Chimay werden ze de nummers 1 en 2. Ze werden gestationeerd te Chimay, waar een loods met drie sporen in het kleine depot aanwezig was. Op de enige lijn van deze maatschappij tussen Hastière en Anor (Frankrijk) verzekerden ze praktisch alle lichtere reizigersdiensten en vervingen hierbij de oude ex-Nord Belge machines type Ravachol. Vanaf 1938/1939 werden nog twee verdere machines – de nummers 51 en 56 – aan deze maatschappij uitgeleend, doch deze bleven eigendom van de Nord Belge. Hierdoor kon dan ook alle reizigersverkeer door deze machines gesleept worden.

Vanaf 1941 werden alle locomotieven van de « Chimay » aan de N.M.B.S. overgedragen kregen ze de nummers 2457 en 2362, waarbij de bijkomende cijfers in het geel bijgeschilderd werden naast het bestaande bronzen cijfer. De beide machines verhuisden – samen met de twee gehuurde locomotieven naar de stelplaats Mariembourg. De toestand veranderde niet, maar de machines werden nu ook buiten het gebied van Chimay gebruikt en ze reden o.a. ook naar Treignes en Couvin. In deze dienst werd de – inmiddels hernummerde locomotief 2456 te Matagne zwaar beschadigd. Bij het einde van de oorlog bevond de 2451 zich te Frankrijk en kwam eerst naar Chimay terug, vooraleer deze machine in 1946 aan de N.M.B.S. overgedragen werd.

Na de bevrijding werd de toestand voor de Cie de Chimay kritisch : ze hadden nog veel oude machines en met de nakende overname door de N.M.B.S. was er geen sprake meer voor de bouw van nieuwe machines. Daarom besliste men om gedurende de volgende jaren een aantal locomotieven bij de N.M.B.S. te huren. Chronologisch hebben we hierbij de volgende situatie :

2455	ex 55	van 12/45	tot 09/46	
2459	ex 59	van 02/46	tot 05/46	
2453	ex 53	van 09/46	tot 11/46	
2460	ex 60	van 09/47	tot 01/48	
2463	ex 63	van 01/48	tot 02/48	overname

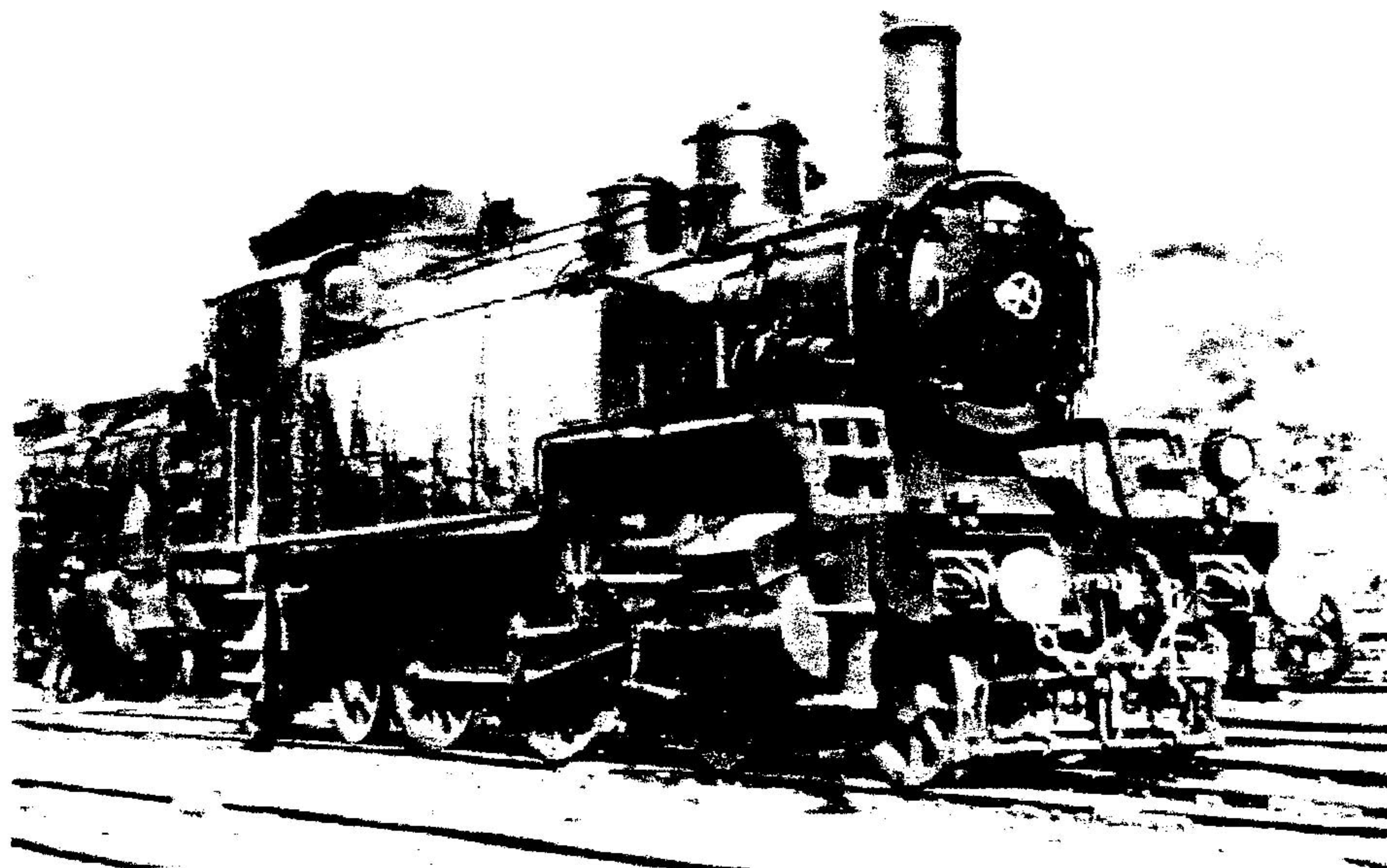
Daar waar de verhuurde locomotieven na de overname nog uitgebreid gebruikt werden, zou deze overname voor de beide eigen locomotieven 1 en 2 het einde betekenen. Ze kregen trouwens ook nooit nog een eigen N.M.B.S. nummer

Nummerlijsten type 24

Nr	Levering	Nr 1941	Nr NMBS	Bouwer	Fabr.nr	Schrapp.	Opmerkingen
51	1908	2451	24.001	Energie		08/1951	
52	1908	2452	24.002	Energie		06/1951	
53	1908	2453	24.003	Energie		12/1952	
54	1908	2454	24.004	Energie		06/1951	
55	1908	2455	24.005	Energie		06/1951	
56	1908	2456	24.006	Energie		02/1949	
57	1908	Ch 1		Energie		02/1948	Chimay 1936
58	1908	2458	24.008	Energie		06/1951	
59	1911	2459	24.009	Cockerill		07/1952	
60	1911	2460	24.010	Cockerill		08/1953	
61	1911	2461	24.011	Cockerill		03/1952	
62	1911	Ch 2		Couillet		02/1948	Chimay 1936
63	1911	2463	24.007	Couillet		06/1953	
64	1911	2464	24.012	Couillet		09/1953	



Locomotief nr 61 te Dinant in 1936 (Foto Hesselink)



Locomotief Nord Belge nr 55 te Kinkempois (Foto NMBS)

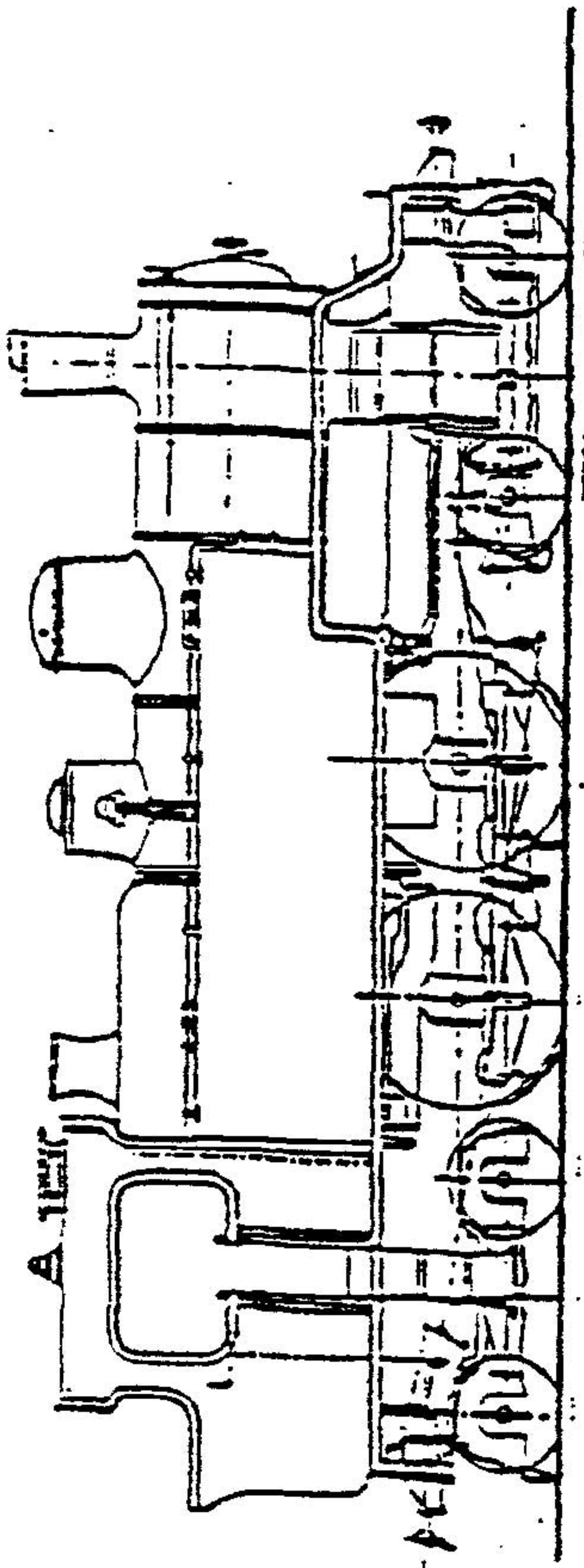
Stoomlocomotief type 24

2'B2't

Locomotief voor stationsrangeringen

ex Nord Belge 51 - 64

Energie 8
Cockerill 3
Couillet 3

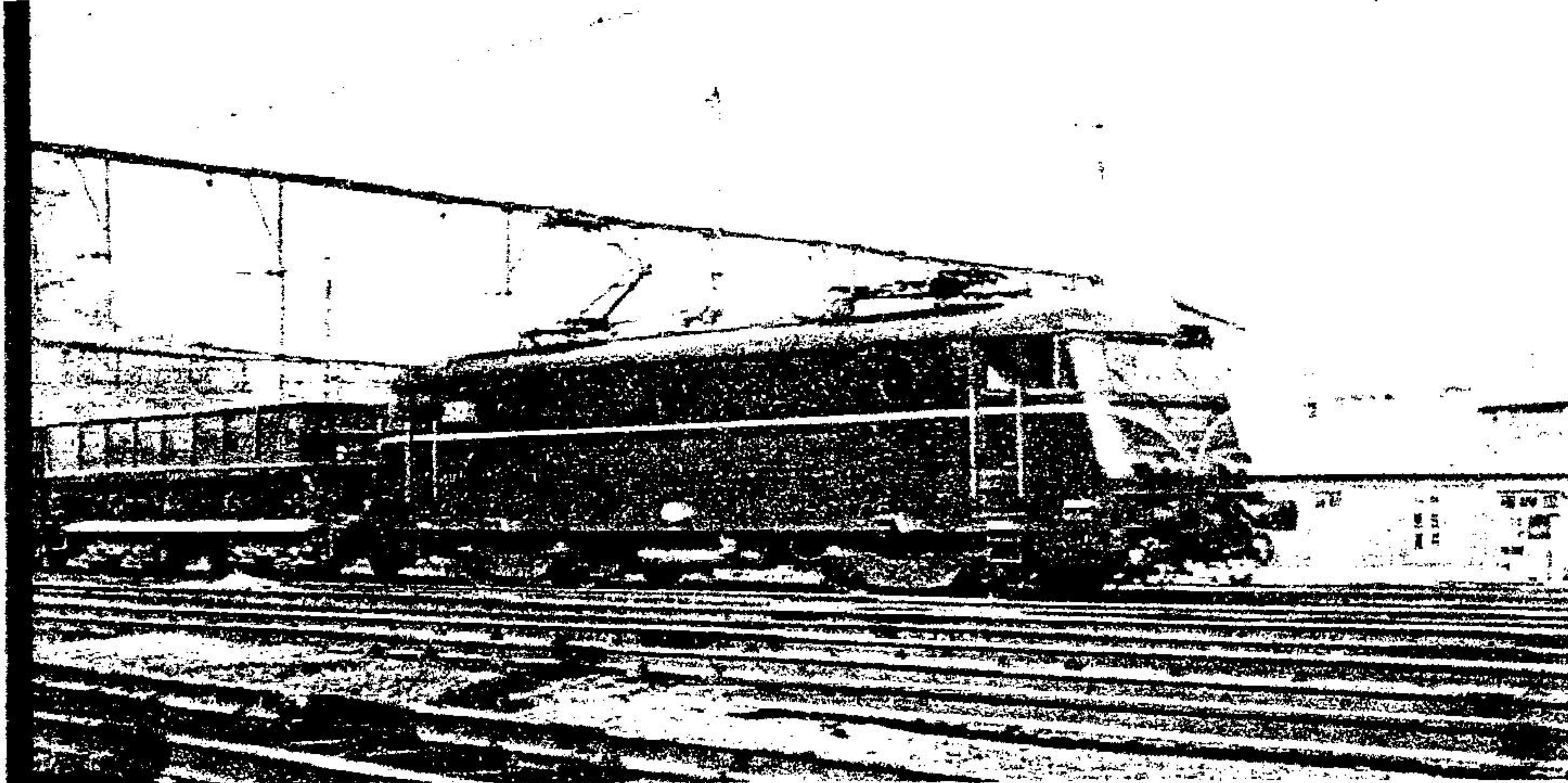


Loopbaan :	Ketelkenmerken :	Afmetingen :
Nummering :	Keteldruk :	Totale lengte :
Effectief bij bouw	Type ketel :	Lengte chassis :
Effectief bij Etat Belge	Roosterlengte :	Breedte :
Bouwer :	Roosterbreedte :	Hoogte as ketel :
Levering :	Roosteroppervlakte :	Hoogte (totaal) :
Ombouw :	Verwar. opp. haard :	Radstand (totaal) :
Buiten dienst :	Aantal grote vlampijpen :	Afstand tussen assen :
Asindeling :	Diameter gr vlampijpen :	Oversteek voor :
Snelheid :	Opp. grote vlampijpen :	Oversteek achter :
Aandrijving :	Aantal kleine vlampijpen :	Diameter drijfwielen :
Type overbrenging :	Diameter kl vlampijpen :	Diameter loopwielen :
Plaatsing cilinders :	Opp. kleine vlampijpen :	Massa (rijvaardig) :
Diameter cilinders :	Lengte vlampijpen :	Aslast : 1ste as
Zuigerslag :	Verwarmingsopp. pijpen :	2 de as
Remming :	Totaal verwarmingsopp. :	3 de as
Compressor :	Oververhittingsopp. :	4 de as
Debiet :	Diameter ketelromp :	5 de as
Automatische rem :	Dikte pijpenlaat	6 de as
Rechtstreekse rem :	Dikte langsketel	Inhoud waterbakken
Handrem :	Inhoud stoomruimte :	Inhoud kolentender
	Oppervlakte stoomafgifte	

Elektr. locomotief type 126.1

1969 / 1972

Brugeoise & Nivelles



locomotief 2615 in 1972 te Charleroi-sud

Geschiedenis :

Gedurende de eerste jaren na de levering van de vijf prototype-locomotieven werden veel fouten opgelost en zou blijken dat de elektrische schakeling van de 126.003 de grootste voordelen bood. Nochtans zouden er nog steeds verschillende nadelen blijven bij deze machines: de ingewikkelde dubbelmotoren zorgden – vooral bij het onderhoud – voor problemen. Verder waren de machines afwijkend van de heersende Belgische normen en was het algemene onderhoud moeilijker. Daarom zou men nog een aantal jaren wachten tot het tot een serielevering zou komen. Maar in 1967 werd toch een bestelling van 15 bijkomende locomotieven doorgevoerd. Opnieuw was Brugeoise & Nivelles de constructeur, terwijl Acec voor de elektrische uitrusting zorgde. Zo koos men voor de algemene opstelling van de reeds genoemde 126.003, maar in details werden nog verschillende verbeteringen aangebracht. Uiterlijk zouden de machines van de voorgangers afwijken door het aanbrengen van twee ventilatieroosters in de bovenste helft van de kast. Hierdoor zou vooral het aanzuigen van stof sterk verminderen. Deze machines werden vanaf 1969 als type 126.100 afgeleverd.

Door de snelle vooruitgang van de elektrificaties zou men niet langer kunnen wachten op het ontwerp van een geheel nieuw type locomotief – de latere reeks 20 – en zodoende bestelde men tijdens de bouw van de eerste bouwschijf nog een tweede schijf van 15 machines. Deze werden in 1971 afgeleverd. Inmiddels was het nieuwe nummerschema in voege getreden en alle machines werden onafgebroken als reeks 26 (2601 – 2635) genummerd.

De loopbaan :

Zoals de vijf prototype-machines zouden ook de serielocomotieven vanaf de levering de stelplaats van Ronet gaan opzoeken en tijdens de eerste periode – tot aan de invoering van de IC/IR – regeling – zouden ze in een gemeenschappelijke inzetreeks met de typen 122, 123 en 125 gebruikt worden. Door deze uitgebreide reeks kwamen ze – voor alle soorten treinen – over het ganse net tot inzet. Maar bij voorkeur zouden de machines vanwege hun hogere vermogen voor de zware ertstreinen op de verbinding Antwerpen – Leuven – Ottignies – Ronet – Stockem gebruikt worden. Hier reden ze de meeste treinen in dubbel tractie onderling of met het type 123 / reeks 23. Om een tweede bestuurder uit de sparen werd al vlug een plan opgezet om de beide typen locomotieven uit te rusten met een aantal stuurkabels en in treinschakeling met één bestuurder te laten rijden. Hiervoor werden de locomotieven in de tweede helft van de zeventiger jaren zodoende omgebouwd met koppeldozen en de nodige kabels. Ook de stuurkringen werden aangepast aan deze van de reeks 23. Hierdoor zouden de machines nog meer in de zware goederendienst verzeilen en op de boven genoemde verbinding gebruikt worden.

Maar op dat ogenblik zou ook één van de grootste gebreken naar voren komen : de remmen waren bij deze machines in twee afzonderlijke remblokken verdeeld en om de bovenste remblokken te vervangen moest de volledige kast gelicht worden. Dit frequente onderhoud veroorzaakte dan ook grotere problemen en daarom zou de deze remming gaan aanpassen, maar men kwam niet tot de verhoopte resultaten. Hierdoor besliste men om bij de machines remvertragers in de bouwen, waardoor eerst de wagens van de trein remden, vooraleer na enkele seconden ook de remmen van de loc – op lagere druk – gingen werken. Dit leidde echter later (en nog recent) tot zware problemen en werd de snelheid bij een losse rit beperkt tot 80 km/h. Nochtans zou deze opstelling op verschillende tijdstippen tot vrij zware botsingen leiden en werd de machine nog weinig geliefd en voor deze reden ook uit de lichtere reizigersdienst gebannen.

Met ingang van de IC / IR – regeling in 1984 werden de 35 machines overgeplaatst naar de stelplaats Stockem, maar door de levering van de nieuwe machines reeks 27 zou de goederendienst op de Luxembourglijn sterk verminderen en werd de stationering te Stockem minder gunstig. Toch zouden de machines er gedurende een tiental jaar in onderhoud blijven. De inzetstelplaats werd echter Monceau en vanuit deze plaats werden ze – nu in een eigen reeks – vooral in de goederendienst tussen Liège en Erquelinnes gebruikt. Naast deze doorgaande treinen waren er verder nog steeds diensten vanuit Charleroi via Ottignies en Leuven naar Antwerpen en bereikten ze verder nog Montzen en St-Ghislain. De reserve-locomotieven werden anderzijds over het ganse net gebruikt en vielen in verschillende inzetreeksen in.

Het zou echter pas in de negentiger jaren (winterregeling 1993) zijn dat deze toestand effectief doorgevoerd werd en dat de machines te Monceau in onderhoud gingen. Op dit ogenblik is de toestand ongewijzigd en worden de locomotieven – door een tekort aan rollend materieel – nog steeds intensief in de goederendienst gebruikt. Vermelden we nog dat de 2616 even te voren (nl. op 1 juni 1992) definitief uit de geschriften afgevoerd werd, dit door een aanrijding te Châtelet op 2 februari van hetzelfde jaar.

De ombouw :

Omwille van de verschillende defecten werden er al heelwat (kleinere) verbeteringen doorgevoerd, de enige grotere verbouwing is het aanbrengen van de koppeldozen voor de verbindingen voor de treinschakeling. Deze verbouwing gebeurde tussen 1982 en 1988.

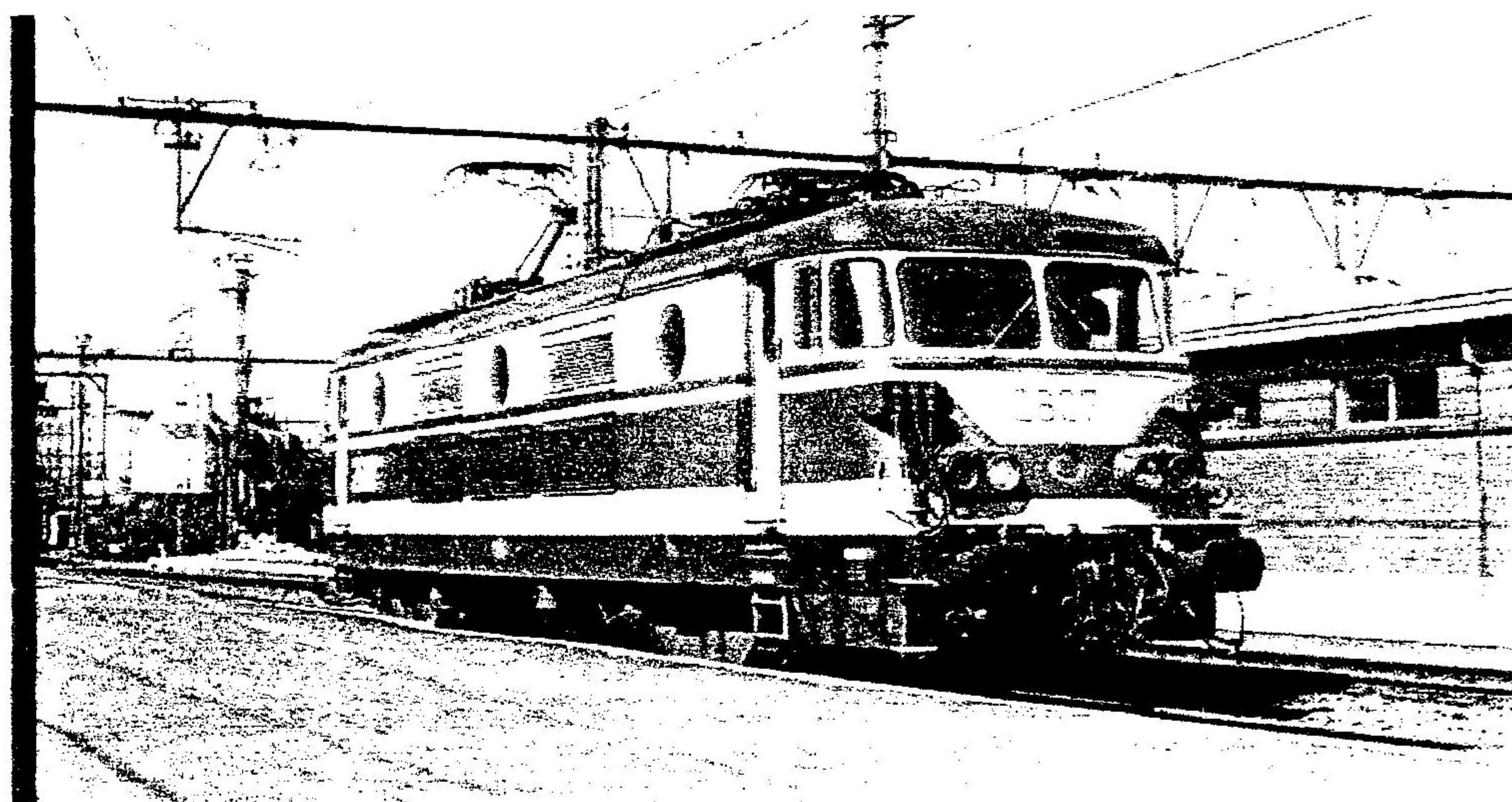
De schilderijen / uiterlijk :

Oorspronkelijke volledig donkergroene schildering :

1969 – 1977

Gele schildering :

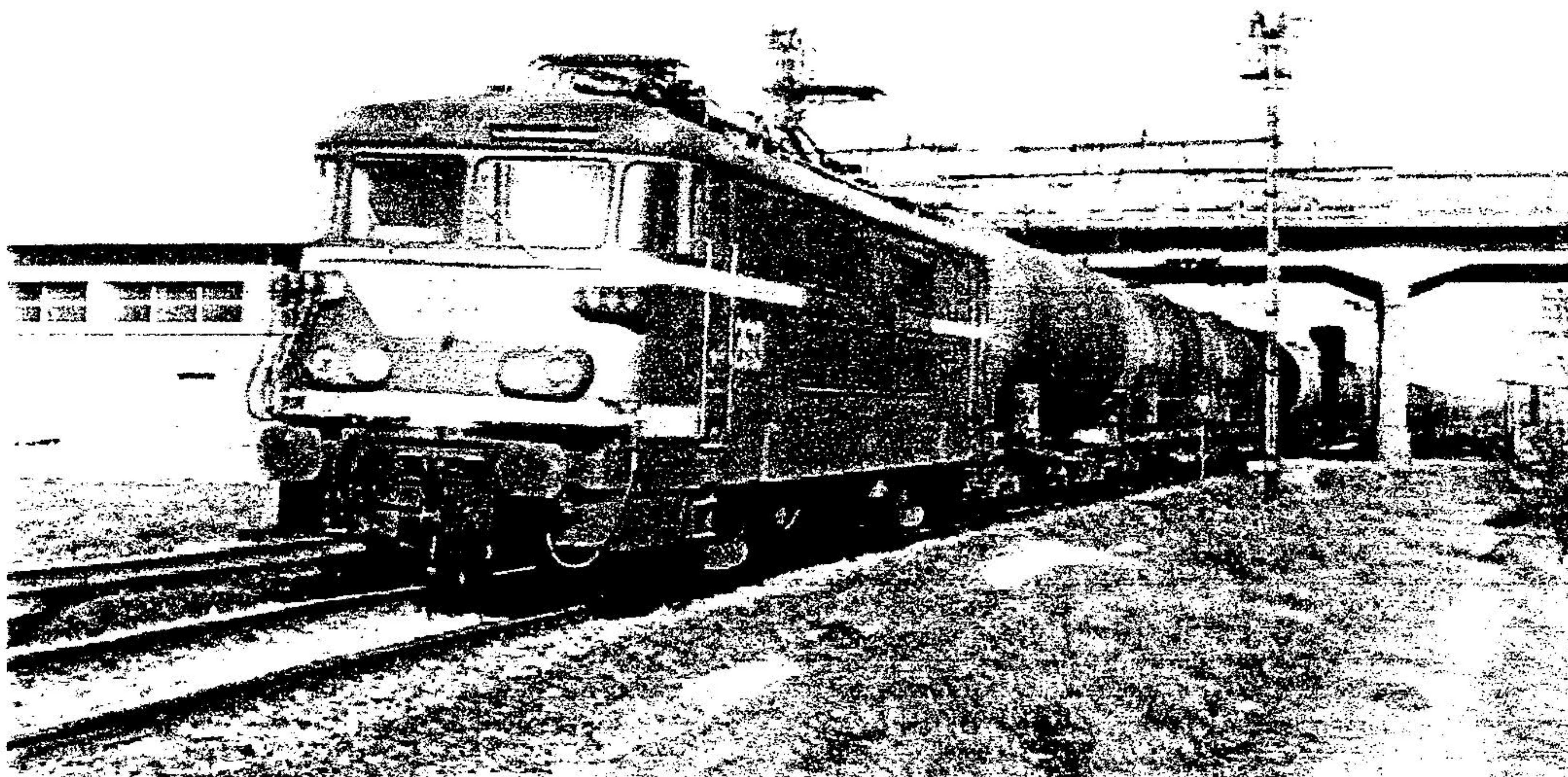
Deze standaard schildering werd toegepast op de overige machines bij hun grote herziening



Locomotief 2607 wacht te Namur op zijn volgende dienst.

Blauwe schildering :

Bij hun tweede herziening werd de nieuwe staalblauwe schildering bij alle machines toegepast. Hierbij zijn er twee varianten, nl. met geel vlak op de voorzijde en anderzijds met enkel een gele lijnen.



Locomotief 2613 rijdt met een olietrein uit Feluy Antwerpen-noord binnen.

Leveringsdata

126.101	2606	11/07/1969	2621	02/02/1971
126.102	2607	16/07/1969	2622	11/02/1971
126.103	2608	13/07/1969	2623	24/02/1971
126.104	2609	29/08/1969	2624	09/02/1971
126.105	2610	16/09/1969	2625	21/03/1971
126.106	2611	01/10/1969	2626	02/04/1971
126.107	2612	17/10/1969	2627	15/04/1971
126.108	2613	30/11/1969	2628	29/04/1971
126.109	2614	12/11/1969	2629	06/07/1971
126.110	2615	21/11/1969	2630	19/08/1971
126.111	2616	08/12/1969	2631	25/08/1971
126.112	2617	23/12/1969	2632	06/09/1971
126.113	2618	07/01/1970	2633	14/12/1971
126.114	2619	11/02/1970	2634	03/01/1972
126.115	2620	23/02/1970	2635	07/02/1972

Elektrische locomotief type 126 / reeks 26 serie

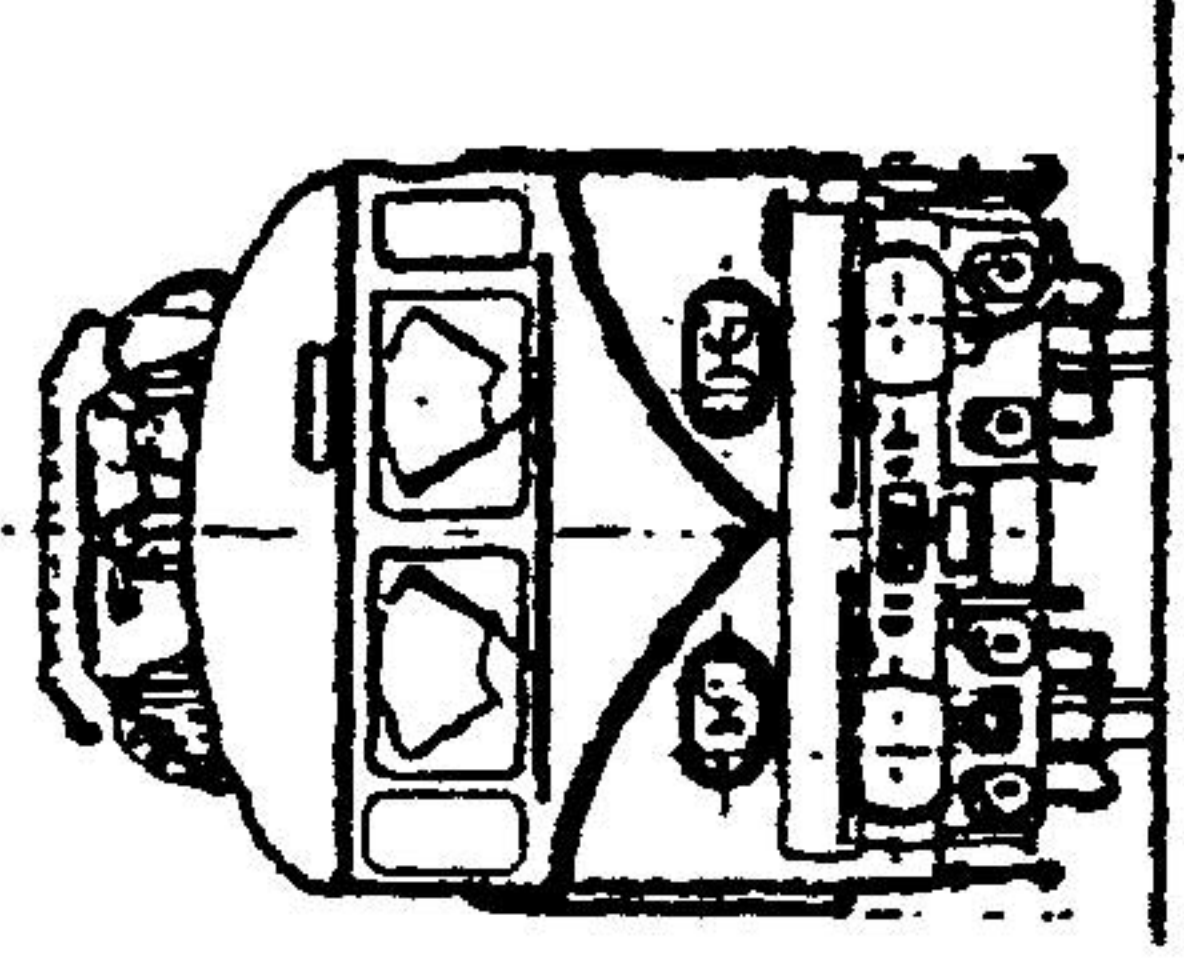
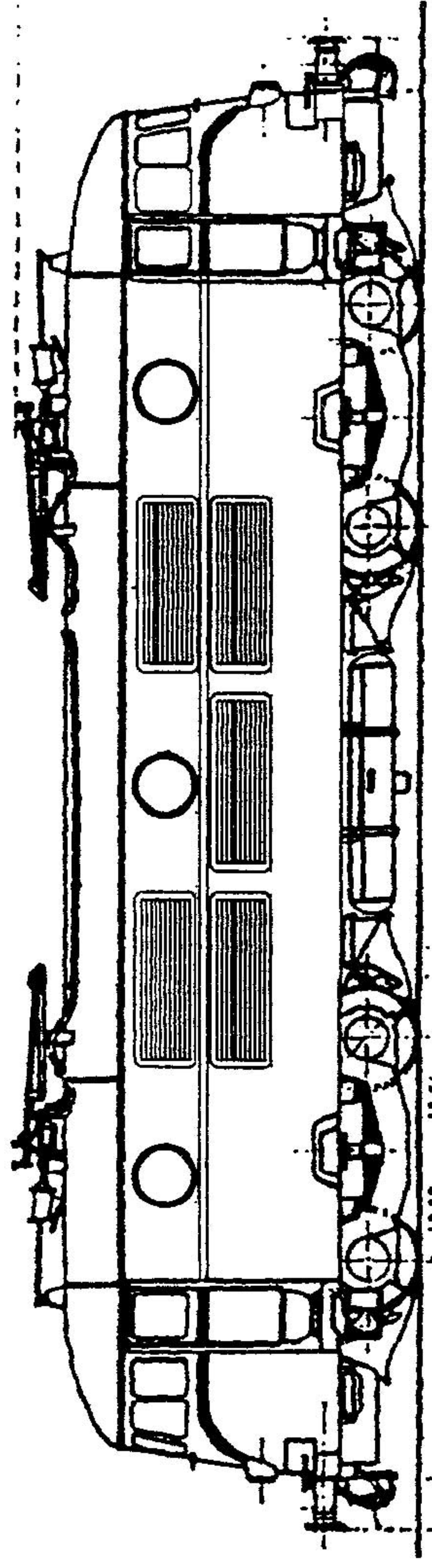
B' B'

Reizigersdienst

Brugoise & Nivelles

126.101 - 126.115

wordt 2606 - 2635



Loopbaan :

Nummering : 126.101 - 126.115
 Effectief (bij bouw) na '1971
 (totaal) 2606 - 2635
 30
 30 + 5 protot
 Bouwer kast : Brugoise & Nivelles
 Ombouw : ---
 Levering : 1969 - 1972
 Ombouw : ---
 Buiten dienst : ---
 Asindeling : B' B'
 Snelheid : 130 km/h

Bedrijfsspanningen : 3 000 V DC
Remming :
 Compressor : 2 x Westingh 242 VBZ
 Debiet : 2 x 1 350 l/min
 Automatische rem : Oerlikon FV4
 Rechtstreekse rem : Oerlikon FDI

Kenmerken :

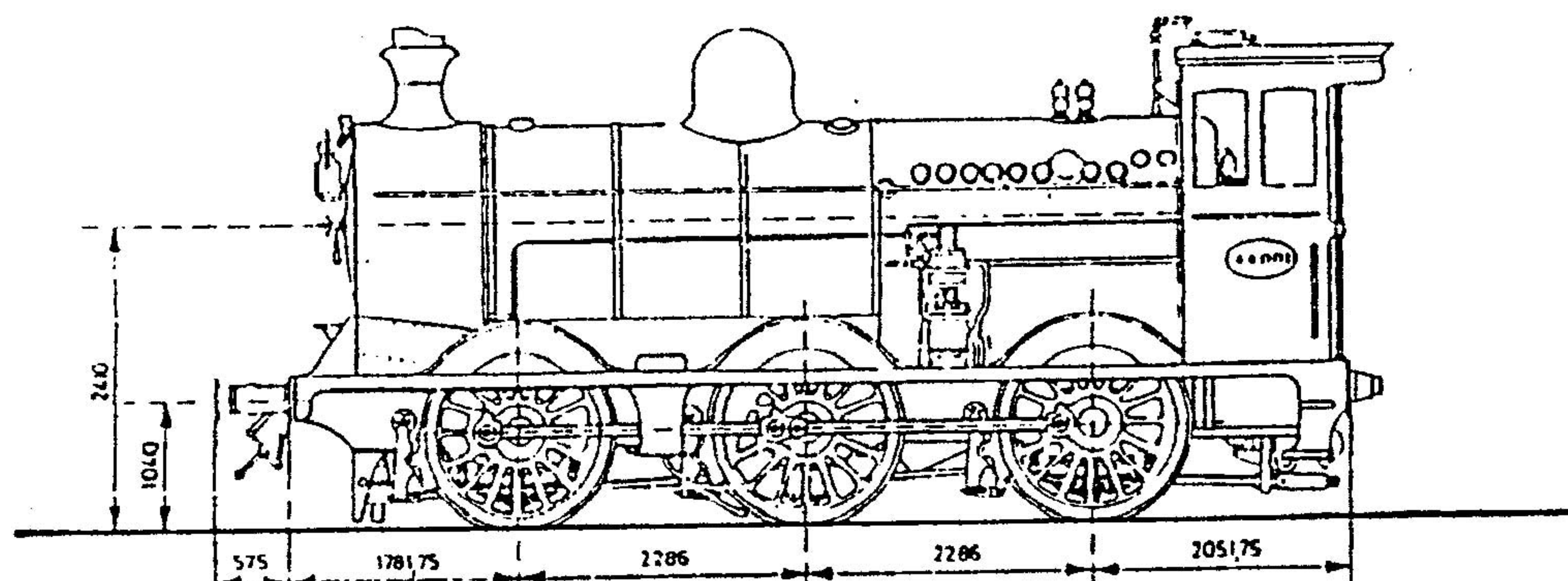
Motor :
 Bouwer tractiemotoren : Acec Charleroit
 Ophanging : Volledig opgehangen
 Aantal : 2 dubbelmotoren
 Type : tandwielen
Overbrenging :
 Aandrijving sturing : Nokkenas JH
 Elektr. servomotoren LS
 1 180 kW
 1 120 kW
 rechte tandwielen
 3,4
 2 helicoïdale
 3 000 V / 90 m³/min
 Acec type CV 266
 72 V / 38 A
 Cadmium-Nikkel
 54 elementen - 80 Ah

Afmetingen :

Totale lengte : 17 250 mm
 Lengte kast : 16 100 mm
 Breedte : 3 040 mm
 Hoogte dak : 3 850 mm
 Hoogte (totaal) : 4 379 mm
 Afstand tussen draaist. : 8 500 mm
 Afstand binnen draaist. : 2 550 mm
 Radstand (totaal) : 11 050 mm
 Oversteek voor / achter : 2 525 mm
 Diameter wielen : 1 150 mm
 Massa (leeg) : 80 000 kg
 Massa (ritvaardig) : 82 400 kg
 Aslast : 1^{ste} as : 20 600 kg
 2^{de} as : 20 600 kg
 3^{de} as : 20 600 kg
 4^{de} as : 20 600 kg
 Trekkraft : 235,5 kN
 Vermogen : 2 580 kW
 Uurvermogen : 2 300 kW

Schrappingen :

Type 44 .



WO I	1926	WO II	1944	1945	1946	1947
174	1	1	1	4	4	4
1948	1949					
154	124					

In tegenstelling met de locomotieven type 32S met oververhitting, zouden de gelijkaardige locomotieven met verzadigde stoom – type 32 en later type 44 - al voor de tweede wereldoorlog voor het grootste gedeelte afgesteld staan, maar tijdens deze tweede wereldoorlog werden de meeste gereactiveerd.

Nochtans waren er tijdens de eerste wereldbrand al 174 machines verloren gegaan en in 1926 verdween – na een ongeval – nogmaals 1 locomotief van de Belgische sporen.

Tijdens de tweede wereldoorlog werd een locomotief vermist en de zwaar beschadigde machines werden tussen 1944 en 1947 definitief afgevoerd.¹

Na de tweede wereldoorlog waren er nog in de volgende 21 stelplaatsen locomotieven type 44 aanwezig : Oudenaarde, Hasselt, Mol, Brugge, Gouvy, Trois-Ponts, St-Niklaas, Kortrijk / Moeskroen, Ieper, Merelbeke, Gent-Zeehaven, Tienen, Kortemark, Ciney, Statte, Schaarbeek, Walcourt, Mons en Muizen. Maar in de meeste stelplaatsen hebben deze machines nog slechts sporadisch dienst gedaan gedurende 1945, meestal in lokale diensten en werden ze in de loop van 1945/ begin 1946 definitief vervangen door modernere machines. Als we nu stelplaats per stelplaats gaan bekijken, hebben we voor de laatste jaren van hun loopbaan de volgende situatie:

De zeven locomotieven type 44 van **Hasselt** waren reeds begin 1945 afgesteld, voorheen reden ze in reeks K met vooral lokale reizigerstreinen naar Mol en Diest, maar ook diverse lichte goederentreinen. Ze werden vervangen door de teruggekeerde locomotieven type 81.

Van de uitgebreide reeks van **Mol** bleef er in 1946 nog slechts een schim over. Er waren nog 40 locomotieven in het bestand, maar deze stonden te Mol zelf, Hamont en Herentals afgesteld. Het type 44, dat tijdens de oorlog het volledige verkeer in Noord-Limburg gereden had, moest zich tevreden stellen met rangeerdiensten te Mol zelf. De diensten gingen over op het type 41.

Te **Schaarbeek** waren nog 14 locomotieven aanwezig, maar waren begin 1947 afgesteld. Ze reden vooral de lichte goederendiensten rondom Brussel en enkele rangeerdiensten, maar hier werden ze verdrongen door o.m. de typen 31. In 1947 was er nog één dienst voor baantreinen rondom de stelplaats.

In de suikerstad **Tienen** verzekerden de typen 44 de diensten op de verbinding Tienen – St-Truiden – Tongeren maar begin 1947 werden ze hier verdrongen door de typen 41 en de 15 aanwezige machines werden op dat ogenblik afgesteld.

In Oost- en West-Vlaanderen was de inzet vrij uitgebreid geweest, maar ook hier stonden de meeste machines op non-actief. Te **Merelbeke** waren nog 13 machines aanwezig, maar stonden in het vormingsstation afgesteld. Nochtans was er een uitgebreid inzetgebied geweest met doorgaande diensten naar Brussel en St-Niklaas en tal van lokale treinen in de buurt. Al deze diensten werden eind 1946 door het type 64 overgenomen.

Te **Dendermonde** was er een kleine reeks voor de typen 44 met lokale diensten naar Gent, Aalst, Antwerpen en St-Niklaas, maar deze werden door de typen 41 overgenomen. Zelfde scenario te **Aalst** waar de typen 44 een vrij uitgebreid inzetgebied hadden met diensten naar Geraardsbergen, Ronse, Gent, Brussel en zelfs Kortrijk, maar waar sinds eind 1946 de typen 41 de diensten zouden overnemen. Ook te **St-Niklaas** hadden we eenzelfde situatie: de type 44 verzekerden de grootste inzetreeks – 10 plandagen – met diensten over het grootste gedeelte van de provincie. Ze bereikten Antwerpen, Gent, Dendermonde en Aalst en reden diverse lichte goederentreinen. Maar begin 1947 werden ze op korte termijn vervangen door de vrijgekomen typen 41.

Te **Gent-zeehaven** waren er 8 locomotieven type 44 in depot en ze reden in een gemengde reeks enkele reizigerstreinen naar Zelzate en Eeklo, maar vooral de lichtere goederentreinen in de kanaalzone. In deze stelplaats zouden al begin 1946 de eerste typen 81 opduiken, maar de 44-ers zouden toch nog tot het einde van 1946 stand houden, maar dan gingen ze toch richting afstelspoor.

Enkel de **Oudenaarde** zouden de typen 44 het iets langer uithouden: hier was een vrij uitgebreid bestand aanwezig en deze reden de lokale diensten vanuit Oudenaarde naar Kortrijk, Ronse, Denderleeuw en Gent. Al betrekkelijk vlug zouden de eerste typen 41 aankomen maar het zou tot eind 1947 duren eer alle diensten effectief op deze sterkere machines overgingen. Het type 44 zou nog tot in 1948 gebruikt worden voor stationsrangeringen.

Voor West-Vlaanderen hebben we praktisch alle stelplaatsen en het zou in deze provincie zijn dat de typen 44 hun laatste diensten zouden verzekeren. Dit was echter niet het geval voor **Brugge**: deze grote stelplaats had niet minder dan 44 machines type 44 in zijn bestand, maar eind 1946 waren alle machines – op enkele uitzonderingen na – al afgesteld. De laatste diensten werden in de kleine reeks L gereden en hier waren er vooral de rangeerdiensten te Zeebrugge (vooral de treinen naar de Ferry-boats. De overige machines deden sporadisch nog dienst in de reeks J – gedomineerd door het type 81. Alle diensten werden midden 1947 door de typen 81 overgenomen.

Ook **Kortrijk (en Moeskroen)** hadden in 1946 nog een bestand met 36 locomotieven. Nochtans zou de inzet te Kortrijk zelf zich nog beperken tot enkele lokale rangeerdiensten. Te Moeskroen was er echter nog twee inzetreeksen met 5 en 6 inzetdagen actief eind 1947. Ze reden vooral reizigersdiensten naar Kortrijk en verder naar Oudenaarde en Ronse. Vanuit Kortrijk werden ze ook gebruikt met bestemmingen Menen, Ledegem, Roeselare en Zwevegem in de lokale goederendienst. Maar de aflossing kwam zeer snel in de vorm van de typen 41. Deze machines zouden midden 1947 alle diensten opgeslorpt hebben en de typen 44 gingen richting sloper. Vermelden we nog dat eind 1948 enkel nog 44-ers actief waren voor stationsrangeringen te Roeselare en Moeskroen.

Eind 1947 had **Kortemark** enkel de typen 44 in depot: 18 locomotieven zouden er alle diensten verzekeren in drie inzetreeksen. De hoofdreeks omvatte reizigersdiensten op de verschillende verbindingen

rondom de stelplaats. De reeks K voorzag de goederendiensten en hier bereikten ze Ingelmunster, Roeselare, Ieper en zelfs nog Oostende. Reeks R stond in voor de rangeerbedrijvigheid. Het is pas een eind in 1948 dat de typen 44 geleidelijk aan vervangen werden door de typen 41 en Kortemark zou trouwens de laatste inzetplaats vormen voor de typen 44. De laatste machines werden pas begin 1949 definitief gedoofd.

Bij de naburige stelplaats **Ieper** was de toestand echter veel sneller geëvolueerd: hier doken de typen 41 al begin 1946 op en zouden al zeer vlug de 44-ers aflossen. In de eerste reeks waren er vooral diensten op de verbinding Kortrijk – Ieper – Poperinge – Hazebrouck., in goederendienst ging het via le Touquet naar Armentières. Het is deze laatste dienst die de typen 44 het langst – tot eind 1947 behielden. De 19 nog aanwezige locomotieven werden op dat ogenblik terzijde geschoven.

In de Waalse stelplaatsen was de inzet van deze te lichte locomotieven al voor de oorlog voor het grootste gedeelte beëindigd. Na de bevrijding zouden ze echter – in geringe mate – nogmaals opduiken in enkele kleinere stelplaatsen.

Te **Trois-Ponts** waren eind 1946 nog slechts 4 machines type 44 achtergebleven en ze stonden reserve voor de typen 41. Deze machines reden op dat ogenblik de meeste lokale reizigerstreinen op de lijnen van de Hoge Venen naar Waismes en Sourbrodt en vooral naar Spa. Het type 44 verzekerde echter meestal de stationsrangeringen te Trois-Ponts.

De stelplaats **Statte** (bij Huy) had met zijn 16 locomotieven een van de grootste Waalse bestanden: in een gemengde reeks met de typen 41 reden ze lokale reizigerstreinen naar Liège, maar vooral naar Hannut en Landen. De stationsrangeringen te Statte bleven tot eind 1947 het domein voor het type 44.

Ook **Ciney** was een belangrijke thuishaven voor de typen 44: niet minder dan 21 locomotieven werden vanuit deze stelplaats ingezet: nochtans waren er in 1947 maar drie locomotiefdiensten meer voorzien, dit op de verbinding tussen Ciney en Statte. Een verdere dienst voorzag rangeringen te Ciney zelf. Al deze diensten werden midden 1947 door het type 41 overgenomen.

De drie locomotieven van **Walcourt** waren eind 1945 al afgesteld en vervangen door de typen 15. De laatste diensten waren waarschijnlijk de stationsrangeringen, waar ze echter al vlug vervangen werden door de typen 41. Ook te **Mons** was de inzet al eind 1945 opgeheven en bleven er nog twee machines (waarschijnlijk op papier) tot bij hun schrapping in het bestand. Gegevens over hun inzet zijn niet bekend.

Ook in de provincie Luxembourg was er één stelplaats nl. **Gouvy**. Deze stelplaats had niet minder dan 18 locomotieven type 44 in zijn bestand. Voor deze locomotieven was er de gemengde inzetreeks J met twee plandagen. Ze reden enkel lokale goederentreinen met bestemmingen Bastogne, Weywertz en St-Vith. Eind 1947 werden deze diensten overgedragen aan de typen 41 en korte tijd later namen de typen 81 deze diensten over.

Daar er een zo groot overschot aan typen 44 was, zouden deze machines al zeer snel na hun buiten dienst stelling verkocht worden aan diverse slopers en begin 1950 waren praktisch alle machines van dit type al van de sporen verdwenen. Nochtans zouden minstens 51 locomotieven nog voor langere tijd als stationaire stoomgenerator gebruikt worden. Zo waren ze actief te Antwerpen, Tienen, Moeskroen, Gouvy, Brugge, Winterslag, Walcourt, Mol, Schaarbeek, Visé, Ciney en in de AC Luttre. Enkele machines zouden in deze dienst nog tot in de jaren zestig gebruikt worden. Eén locomotief - de 44. 225 - werd in deze vorm nog behouden en werd opgenomen in het museumpatrimonium van de N.M.B.S. te Leuven.

Dienstregeling :***Zomerregeling 1975 .***

De reorganisatie van het net zou gedurende de volgende jaren nog verder gezet worden en dit zou vooral bij de elektrische locomotieven voor nieuwe sterke machines zorgen. Ook het aantal elektrische stellen zou drastisch verhogen, terwijl bij de dieseltractie de eerste schrappingen of transferts te noteren vielen.

Elektrische locomotieven

De elektrische tractie zou pas eind 1975 een nieuwe impuls krijgen door de levering van de eerste zware elektrische locomotieven reeks 20. Doch dit had nog niet dadelijk gevolg daar deze machines in een eerste instantie zeer storingsgevoelig waren.

Bij de overige machines zou geen echte wijziging optreden, de reeks 18 kwam volledig in dienst, bij de reeks 29 (ex type 101) werd het bestand verder afgebouwd. Verder hebben we de henummering van de reeks 20 (ex type 120) om plaats vrij te maken voor de nieuwe reeks 20.

Voor de Benelux-dienst werden 8 locomotieven reeks 25 omgebouwd tot tweespanningslocomotieven reeks 25.5

Reeks	FNDM	FBM	FSR	LNC	FKR	FSD
15		4				
16		6				
18						
25.5	6					
20						
22						
23						
24	25	5	22		9	14
25						
26						
28				3	2	
29				9		

Reeks	FLV	NK	FMS	LL (reizigers)	FEO/LJ
15					
16					
18		4			
25.5					
20					
22					
23					33
24	13	12	11	8	
25					
26					
28					
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	25.5	26
5	8	6	(25à	50	82	1	14	8	35
28	29								
3	8								

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 384 (in 1973 slechts 339) diensten voorzien voor een totaal van 431 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)

Lijndiesellocomotieven

Bij de lijndiesellocomotieven was er geen verandering te noteren in het effectief: de moderniseringsgolf was volledig afgesloten en de elektrische tractie verdrong de diesellocs nog niet van de sporen. Er was slechts geringe veranderingen en schrappingen, enkel te wijten door ongevallen.

	FNDM	FSR	LNC	FT	FKR	FSN	FC
50							
51		6	15	11			17
52							
53							
54							
55							
59	18				16		
60			1		34		
61					23	13	28
62		4					
64							
65							
66							
	18	10	16	11	72	13	45

	FHS	FLV	FRST	NK	GMN	FVY	GT
50				(1)			
51	23						
52							
53							
54							
55							13
59				11	11	5	
60	6			10			8
61							
62		10	10	5			
64	5						
65	4						
66	3						
	41	10	10	27	11	5	21

	FGH	ATH	MBX	MUT	LJ	FEO	MKM
50							
51	7						
52			3			9	2
53				15			
54							1
55					7		
59							
60	23					15	
61							
62	10	13					
64							
65							
66							
	40	13	3	15	7	24	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

Rangeerdiesellocomotieven

De levering van de reeks 73 werd verder gezet en hierdoor waren er tal van verschuivingen bij de inzet en kon een groter deel van de locomotieven reeks 92 aan de dienst baan afgestaan worden.

	FNDM	FSR	LNC	FKR	FC	FSD/FR	FHS/FLV
70	3						
71				4			
72	13						
73			39	8			
80		31		21			
81							
82	23						
83			10				
84	2				2	13	10
85	25						
92		5					
	66	36	58	33	2	13	10

	NK	GMN	FVY	GT	FGH	FEO	MKM
70							
71							
72							
73	14			1			
80	2						
81							
82	22		4		9		
83							
84		12		8		4	3
85							
92							
	38	12	4	9	9	4	3

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 locotactoren 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	75	68	1	55	25	64	31	60	25

Dieselmotorwagens

Bij deze dieselmotorwagens zou de toestand vrij stabiel blijven, doch geleidelijk aan zouden zich toch de eerste tekenen van achteruit zich optekenen. Enkel Montzen had nog één dienst reeks 49 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	4		7	1				11	
44		8							
45							8		
46						6	5		
49					1				
	4	8	13	3	1	6	13	11	2

Effectief van de motorwagens :

40	42	43	44	45	46	49
7	3	33	10	10	20	7

Lijn 132

Charleroi – Mariembourg - Treignes

De lijn 132 kende een zeer bijzondere en interessante geschiedenis : al zeer vlug na het aanleggen van de sterlijnen van het net, zouden een aantal industriëlen ten zuiden van Charleroi de concessie aanvragen voor de aanleg van een heel net van lijnen in de driehoek gevormd door Sambre, Meuse en de Franse Grens. Deze concessie voor de Chemins de fer entre Sambre et Meuse werd gegeven op 3 april 1845. Hoofdverbinding zou deze worden die Charleroi zou verbinden met het Franse net te Vireux via een aantal kleinere landelijke gemeentes en die vooral een aantal kleinere bedrijven en steengroeves zou bedienen. Al zeer vlug startte men met de werkzaamheden aan deze lijn en na drie jaar was het eerste deel – doorheen de voorsteden van Charleroi een feit : het baanvak Charleroi (Y La Sambre) – Walcourt werd op 27 november 1848 geopend.

De verdere baanvakken – doorheen meer landelijke gebieden, maar met een moeilijk reliëf – zouden langer op zich wachten. De volgende 4 km te Silinreux werd op 6 novemberr 1852 – pas na vier jaar – in dienst gesteld. Cerfontaine werd op 31-12-1853 bereikt, Mariembourg in juni 1854, maar enkele dagen later werd de lijn ook te Vireux op het Franse net aangesloten. Gelijktijdg werden ook verschillende korte verbindingen en antenne op de lijn gebouwd.

Nochtans zou deze lijn gedurende de eerste decennia een vrij lokaal karakter blijven behouden : de dienst werd verzekerd met 24 locomotieven en slechts 17 rijtuigen. Hieruit blijkt dat het goederenverkeer de doorslag gaf. Omdat deze situatie niet houdbaar bleek, fuseerde deze maatschappij met de grote exploitatie-maatschappij « le Grand Central Belge » en ontstond een uitgebreid net over een groot gedeelte van het Belgische grondgebied. Hierdoor kon de uitbating van een aantal lijnen rationeler gebeuren. Zowel reizigers- als goederenverkeer kregen in deze periode een grote impuls. Ook na de overname door de Etat Belge op 25 januari 1875 bleven deze lijnen een uitgebreid exploitatieschema hebben. Maar langzaam zou het verkeer naar Frankrijk omgeleid worden naar de andere grensovergangen en zo deemsterde het indrukwekkende net langzaam weg naar een typische landelijke exploitatie.

Door de vernieuwde industriële activiteiten in de streek zo in het begin van de eeuw nog enkele bijkomende verbindingen gebouwd worden en dit bracht deze lijn weer tot nieuw leven, maar de eerste wereldoorlog besliste daar anders over en tussen de beide wereldoorlogen brokkelde het verkeer terug af tot een minimum, waarbij de hoofdverbinding echter wel intact bleef. De lijn kreeg immers niet minder dan twee (kleinere) stelplaatsen : Walcourt en Mariembourg. Deze beide inzetplaatsen zouden gedurende de rest van de levensloop zorgen voor het verkeer, samen met de stelplaats van de Cie de Chimay die te Mariembourg aansluiting gaf op het Etat Belge net.

Vanaf 1954 zou het reizigersverkeer geleidelijk aan verdwijnen op de talrijke zijlijnen en door deze vermindering zou ook de lijn 132 hard tijden te verduren krijgen. Het enige deel van de verbinding dat zijn reizigersverkeer verloor was in eerste instantie et greznsbaanvak Treignes – Vireux en later (in 1964) ook de verbinding met Mariembourg. De zware stoomtractie werd vervangen door de tweeledige snelle motorwagens type 620, die boventallig werden op de hoofdlijnen van het net en de éénledige motorwagens type 608.

Eind zestiger jaren zag het dan benard uit voor de ganse verbinding : de aanleg van het stuwmeer op de Heure zou een gedeelte van de lijn onder water zetten, maar door de grote publieke druk werd alsnog geopteerd voor de aanleg van een omleidingslijn, waarbij men gebruik zou maken van de bedding van een aantal buiten dienst gestelde lijnen en in september 1968 begon de aanleg van deze nieuwe éénsporige lijn die nu via Phillipeville zou verlopen. In september 1970 werd de « nieuwe » lijn 132 ingehuldigd met een frequentere dienst uigeboerd met trek- en duwtreinen met het type 200 (later reeksen 51 > 60 > 62)

In de zeventiger jaren bleef enkel nog de hoofdlijn stand houden, maar het goederenverkeer werd verder verminderd. In 1975 werd het baanvak Nismes – Treignes voor alle verkeer gesloten, maar een jaar later reden er opnieuw treinen, ditmaal de museumtreinen van de eerste Belgische museumlijn op normaalspoor, nl. de Chemins de fer à vapeur des 3 vallées. Enkele jaren later werd de museumlijn verlengd tot in Mariembourg en werd de stelplaats overgenomen.

Vanaf 1981 zou de toekomst van de lijn grote fluctuaties ondervinden. Gaande van een afschaffing van het deel ten zuiden van Walcourt, kregen we met ingang van de IC / IR-regeling nog een verlenging tot in Couvin en een uitgebreidere dienst. De vernieuwing van de sporen leidde in de negentiger jaren weer tot een mogelijke afschaffing, maar opnieuw kreeg men een volledige modernisering, die zelfs afgesloten wordt men een verhoging van de snelheid en de inzet van de nieuwe dieselmotorwagens reeks 41.

Voornaamste data :

03-04-1845	Oprichting van concessie voor « Chemins de fer d'entre Sambre et Meuse »
27-11-1848	Opening baanvak Charleroi – Walcourt
06-11-1852	Walcourt – Silenreux
31-12-1853	Silenreux – Cerfontaine
08-06-1854	Cerfontaine – Mariembourg
15-06-1854	Mariembourg – Treignes – Vireux-Molhain
30-03-1864	Overname Grand Central Belge
25-01-1875	Overname Etat Belge
01-09-1970	Inhoudiging nieuwe baanvak lijn 132
03-06-1984	Verlenging naar Couvin
20-12-1973	Oprichting CFV3V
14-05-1973	Overdracht baanvak Nosmes – Treignes aan CFV3V
25-04-1976	Opening museumbedrijvigheid

Stations – stopplaatsen :

FCR	FCR	Charleroi-sud	-
		Y La Sambre	0
MMA	MMA	Mont-Sur-Marchienne	1,0
MMI		Montignies le Tilleul	3,1
LEB		Bomerée	4,5
		Jamioulx	6,7
		Beignée	9,4
MHM		Ham-sur-Sambre	10,9
LUH		Cour-sur-Heure	13,4
LBZ	LBZ	Berzée	15,7
PRY		Pry	18,1
LWC	LWC	Walcourt	19,5
		Gerlipont	24,0
GSL		Silenreux	28,3
		Falemprise	30,4
GFC		Cerfontaine	32,6
GSN		Senzeille	34,9
		Vogenée	22,0
		Yves-Gomezée	25,0
		St-Lambert	26,4
GJ	GJ	Jamagne	29,8
GPL	GPL	Phillipeville	32,8
GNV		Neuveille	35,0
		Roly	42,2
LMG	LMG	Mariembourg	46,2
LIN		Nismes	48,9
LOY		Olloy	52,5
GVV		Vierves	55,0
GTR		Treignes	59,0
		Vireux-Molhain (France)	63,0

Y La Sambre	Naar lijn 130 A Erquelinnes
Y Berzée nord	Naar lijn 111 Thuillies
Y Berzée-sud	Naar lijn 111 Laneffe
Y Walcourt	Naar lijn 132 Oud
Y Rosignol	Naar lijn 135 Morialmé
Y St-Lambert	Naar lijn 136 Florennes
Y Neuville-nord	Naar lijn 136B Cerfontaine
Y Mariembourg	Naar lijn 156 Chimay
Y Mariembourg sud	Naar Lijn 134 Couvin / lijn 156 Heer Agimont

Industrie :

Mont-sur-Marchiennes	Frères Dupuis metaalnijverheid
Jamioulx	Faïence des Pavillons (Aardewerk)
Pry	Eylenbosch
Pry	Englebert et Wérion
Senzeille	Beau Château
Olloy	Buurtspoorwegen
Olloy	Steengroeve

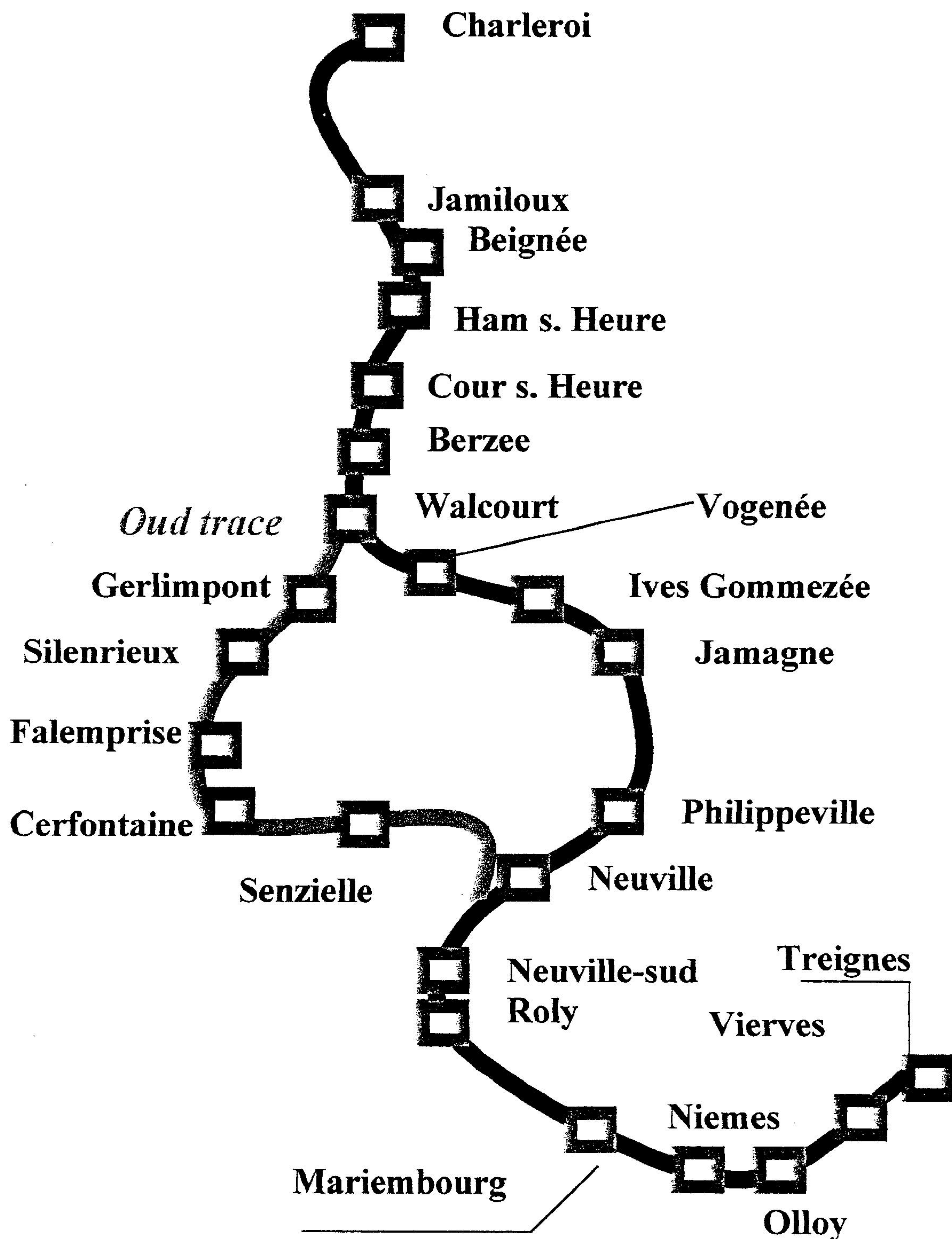
Uittreksels uit de reisgidsen voor de lijn 132 (winterregeling 1949)

132 Vireux-Molhain - Mariembourg - Charleroi 132														
km	6541	TA 6703	6543	TA 6583	6547	2077	TA 6569	TA 6557	6549	TA 6563	6553	6571	TA 6577	TA 6551
0 Vireux-Molhain									8.37					
5 Treignes									8.43					
4 Vierves			5.40		6.30				8.50	11.46			12.56	
8 Olloy-sur-Viroin			5.46		6.37				8.56	11.50			13.00	
11 Nismes			5.50		6.42				9.01	11.55			13.05	
14 Mariembourg			5.55		6.48				9.06	11.59			13.09	
21 Neuville (Sud)		4.53		6.03	6.59	7.36			9.17			12.13		13.22
25 Senzeille		5.01		6.12	7.01	7.44			9.26			12.21		13.29
29 Cerfontaine		5.07		6.19	7.07	7.49			9.32			12.27		13.35
31 Falemprise		5.07		6.23	7.14	7.49			9.33			12.27		13.37
35 Silenrieux		5.11		6.28	7.18	7.56			9.37			12.31		13.40
39 Gerlimpont		5.15		6.32	7.22	8.00			9.41			12.35		13.43
40 Walcourt		5.21	TA	6.39	7.26	8.05			9.47			12.41		13.48
41 Pry		5.25	TA	6.45	7.31	8.09			9.51	TA		12.45		13.52
43 Berzée		5.29		6.49	7.32	8.13			9.55	6698		12.49		13.55
47 Cour-sur-Heure		4.47	5.07	5.38	6.27	6.57	7.34	8.17	8.25	10.01	11.57	12.25	12.56	
49 Ham-sur-Heure		4.49	5.10	5.42	6.30	7.01	7.82	8.20		10.04	12.00	12.28	12.59	
51 Beignée		4.52	5.13	5.46	6.33	7.05	7.39	8.24	8.29	10.07	12.03	12.31	13.03	
53 Jamioulx		4.53		5.49		7.06	7.40	8.25		10.08		12.31	13.04	
55 Bomerée		4.56		5.54		7.10	7.44	8.29		10.12		12.35	13.08	
57 Montignies-le-Tilleul		4.59		5.59		7.14	7.46	8.33		10.16		12.39	13.12	
59 Mont-sur-Marchienne		5.02		6.02		7.18	7.51	8.36		10.19		12.42	13.15	
60 La Sambre		5.06		6.07		7.23	7.51	8.40		10.23		12.46	13.19	
61 La Villette		5.10		6.12		7.27	7.51	8.40		10.27		12.50	13.23	
61 Charleroi (S.)		5.13		6.17		7.31	7.51	8.40		10.30		12.53	13.27	

Lijn 132 :

Charleroi-Mariembourg

Vireux-Molhain



Uittreksel uit de goederengids van 1943

132 Montignies } Walcourt — Mariembourg — Vireux-Molhain 132
 Monceau }

Verhältniszahl der Bremsung Remming — Freinage	Nenner der Gefällebremsung Teruglooping — Dérive	Last-Charge Lok. 0.8.0 (T. 81)	Fahrzeit — Ritijd Temps de parcours	Kilom.	Zugnummer Treinnummer Numéro du train	Dg	Dg	Ub	Dg	N	N	Ub	Ub	Ua	Ub	N	Dg	Dg	Dg	Lpaz	Lz	Lpaz	Lpaz		
						6929	6927	12684	6666	9430	9519	12876	12858	12856	12860	9510	6680	6734	6740	16544	16650	16546	16610	M D	M D
					Verkehrstage Kenletter — Caractéristique H.-u.U.Nr.-Boekhouding-Compt. Höchstgeschwindigkeit Max. snelheid — Vit. max.	B (F)	B (F)	W (SD)	B (F)	W (SD)	W (SD)	W (SD)	W (SD)	W (SD)	W (SD)	W (SD)	B (F)	W (FD)	W (SD)	B (F)	W (SD)	B (F)	Bw FSD		
						60.23	60.23	76.01	60.23	70.01	70.01	76.01	76.01	76.01	76.01	70.01	60.03	60.01	60.01	99.03	99.01	99.03	99.03		
MONTIGNIES (FORMATION)																									
7	140	1770	3	7.3	Couillet Montignies												140		23.05			140			
			3	0.8	Couillet (Centre) (D)														11						
CHARLEROI (SUD) QUAI						122	122												23.15						
CHARLEROI (SUD)								4.00											0.08						
Abzw. Bij. vers Marcinelle								4.04											0.12						
Abzw. Bij. du Nord								"09											"19						
MONCEAU																									
Abzw. Bij. v. Piéton. Monceau et Rouz							2.14		4.08	6.23									22.25				22.10		
MARCHIENNE-AU-PONT						0.23	2.23		4.18	6.33									22.35				22.17		
Abzw. Bij. de la Sambre						26	25			55								23.00				20			
La Sambre						0.30	30	4.15	4.23	7.02								16.22	23.15	25		33	27		
Abzw. Bij. v. St-Martin et Walcourt						50	50		35	53		10.30						25	55	1.05					
Mont-sur-Marchienne (D)																									
Dupuis frères (G.P.)												10.38													
Montignies-le-Tilleul						58	58		45	8.04								34	0.03	13					
Bomerée						1.02	3.02		47	10								38	07	17			42		
Jamioux						06	06		51	33								42	11	21		54	47		
Jamioux(Faienc. des Pavill.)(G.P.)										53															
Ham-sur-Heure						14	14		59	16								50	19	29					
Cour-sur-Heure (D)						19	19		5.04	21					12.05			55	24	34					
BERZEE						1.24	3.24		5.09	9.40					12.17		17.00	0.31	1.39				19.13	23.05	
Pry (Englebert et Werion) (G.P.)										10.15									55		12.30				
Pry (D)														11.13											
WALCOURT						1.31	3.31		5.16	10.25								17.07	0.41	2.05		12.40	19.22	23.14	
Silenrieux						46	46		26								15.53	1.00		12.00					
Falemprise (D)						2.06	4.06		36								16.10	17	10						
Cerfontaine						11	11		41								17.00	27	20						
SENZEILLE						2.17	4.17		5.47								18.00	11	32						
Senzeille (Beau Château) (G.P.)																	18.12	17.38	1.31		12.25				
Neuville (Sud) (D)						25	25		55								26	42	42						
Roly (D)						31	31		6.01								32	46	48						
MARIEMBOURG						2.39	4.39		6.09								47	52	48						
Nismes						3.00	5.00		21	6.53							50	19.00	2.00		12.45				
Olloy (Trief) (G.P.)						07	07		28	7.00								19.03							
Olloy						14	14		41																
Vierves						19	19		46	8.18															
Treignes						3.27	5.27		54	26															
Vireux-Viroin						4.02	6.02		7.22	31															
VIREUX MOLHAIN						4.16	6.16		7.36	41															

L.S.V.- actueel

Het kolenspoor

Tijdens de laatste maanden is er vooral op administratief vlak grote vooruitgang geboekt, en op het ogenblik dat dit nummer verschijnt, weten we waarschijnlijk of het kolenspoor in aanmerking komt voor subsidies en op dat ogenblik kunnen de echte werkzaamheden van start gaan. In het volgend nummer van dit tijdschrift komt er een bijlage met de volledige beschrijving van het project.

1. Het organisatiedossier:

Daar de mogelijkheid van subsidie duidelijk aanwezig is, werd een tweede rendabiliteitsstudie uitgewerkt. Dit dossier werd in eigen beheer volledig gemaakt en behandelt de toekomstige exploitatie, de uitbouw van de verbinding,, de kostprijs voor het project, de rendabiliteit en de tewerkstelling.

Exploitatie :

Deze voorziet – na een opstartperiode van drie jaar een uitgebreide inzetjaar met :

- 10 ritdagen met twee stoomlocomotieven in dienst zondagen
- 30 ritdagen met één stoomtrein in dienst juli/augustus
- 30 ritdagen in dieseltractie mei – sept.
- 20 ritdagen voor groepen (buiten exploitatie)
- 80 openingsdagen voor het museum
- 3 grotere evenementen of manifestaties
- 2 à 3 rondritten op N.M.B.S. net

De lijn :

Hierin wordt voorzien in :

- uitbouw van verbinding Winterslag (Hengelhoef) – As – Eisden
- aanleg van nieuwe verbinding (4 km) naar Eisden-mijn en Lanklaar-kanaal
- mogelijkheid tot aansluiting van Waterschei –mijn (1,5 km)

- uitbouw van As met museum en werkplaatsfunctie
- reconstructie van emplacement As in stijl 1926
- uitbouw van Waterschei met externe museumfunctie
- uitbouw van Eisden-mijn met shopping functie en watertoerisme

De kostprijs :

Het kostenplaatje voor dit project bedraagt om en bij de 165 000 000 BEF (4 000 000 Euro), verdeeld over ca. 80 000 000 BEF (2 000 000 Euro) voor de lijn, 40 000 000 BEF (1 000 000 Euro) voor de gebouwen en hetzelfde bedrag voor rollend materieel

Tewerkstelling :

Het kolenspoor voorziet de tewereksstelling van ca. 6 personen in volledige dienst, aangevuld met een aantal Part-time jobs, jobstudenten en voor 50 % nog steeds vrijwilligers.

Op dit geheel komen we – zoals reeds vermeld - in het volgende nummer uitvoeriger terug. Op 12 januari 1999 wordt dit dossier officieel behandeld en eind januari weten we in hoever het gehele project effectief kan uitgevoerd worden en welke veranderingen nog moeten doorgevoerd worden.

2. Het stationsgebouw :

Ook hier – na de principebeslissing van de N.M.B.S. – schot gekomen in de zaak: na een bijeenkomst met Monumenten en Landschappen, wordt thans het definitieve dossier opgesteld voor de restauratie van het station. Deze restauratie wordt grotendeels uitgevoerd door het Europees Centrum voor eRestauratietechnieken (ECR) en zal om en bij de 12 000 000 BEF (300 000 Euro) kosten. Spijtig genoeg kan dit dossier slechts ingeschreven worden in de kredieten van 2000, zodat de restauratie – naast enkele kleinere onderhoudswerken – pas in dat jaar kan starten. Nochtans heeft deze vertraging ook een positief gevolg, daar tegen die tijd mogelijk de nieuwe kantine en bezoekerscentrum al operationeel kan zijn, zodat er geen tijdelijke oplossing voor het ritjaar 1999 moet gevonden worden. De volledige restauratie wordt door de gemeente As gedragen.

3. Overdracht van de lijn :

Derde belangrijk punt is de overdracht van de volledige verbinding naar het Vlaams Gewest: op 1 januari 1999 zullen de drie museumlijnen in Vlaanderen effectief behoren onder de bevoegdheid van het Vlaams Gewest en hierdoor kan de exploitatie dan ook effectief van start gaan op het “Kolenspoor”.

Ander gunstig punt is het feit dat de gestelde eisen niet hoger zijn dan deze die reeds opgelegd werden en dat het materieel niet moet geïmmatriculeerd worden. Ook de vereisten voor de lijn zelf zijn vrij gunstig en door al deze punten voldoen zowel de 3 lijnen (Baasrode, Maldegem maar ook As) alsook het grootste gedeelte van het materieel aan de gestelde eisen.

Door deze gunstige wending in een zaak die al jaren aansleept, is het waarschijnlijk mogelijk om de effectieve exploitatie tussen Waterschei en As of As en Eisden al in de loop van 1999 in dieseltractie terug op te nemen. Er moeten slechts een aantal herstellingen doorgevoerd worden, terwijl ook administratief nog een aantal problemen met de overwegen uit de weg moeten geruimd worden.

Werkgroep emplacement

Na de grotere opruimingswerken en het kappen van een aantal bomen, werd nu de oude afstelbundel voor het mijnmaterieel vrijgemaakt en ontmanteld. De sporen krijgen een nieuwe plaats in het toekomstige museum, achter de loods en geleidelijk aan worden de sporen naar deze nieuwe plaats gebracht. Deze ruimte werd al voor een gedeelte geschikt gemaakt voor de aanleg van dit spoor en de hopen zand en ballast werden gedeeltelijk verwijderd. Inmiddels staan alle mijnwagens op het spoor dat voorzien wordt voor de demonstratieritten met het groevespoor (Decauville)

Na het bepalen van de ligging van de verschillende kabels op het terrein, kunnen de werken met de bulldozer van de gemeente starten en kan het gehele terrein geëffend worden en nadien kan de verdere aanleg van de diverse smalspoortrajecten doorgevoerd worden.

Werkgroep Materieel

Daar we nu weten aan welke vereisten het materieel voor de museumexploitatie moet voldoen, kan er ook gerichter gewerkt worden en daarom werd het werkschema opnieuw aangepast aan de nieuwe situatie.

Dieselmotorwagen 554.14

Hier werd de restauratie opnieuw en in een versneld tempo aangevat: de tweede stuurpost wordt thans volledig ontmanteld en vernieuwd en ook de eigenlijke motorisatie wordt nagekeken. Daar er voorlopig geen wijzigingen aan de remmen moeten doorgevoerd worden, kan de afwerking snel gaan en er wordt verwacht dat

de motorwagen op technisch gebied eind februari opnieuw inzetbaar is. Alleen de vernieuwing van de automatische waakzaamheid zal iets langer duren.

Ook de kast wordt verder aangepast: recent werd het raam van het toiletgedeelte uitgebouwd en werd de kast opgelast om het indringen van water tegen te gaan. Het eigenlijke toilet wordt opgebouwd tot voorraadruimte voor ticketten, dienstmateriaal en boordgereedschap. Dit is nodig daar het stel ingezet zal worden op de verbinding Winterslag – Waterschei en dus op een ritdag niet naar As overkomt. Er wordt gewacht op betere weersomstandigheden om de nodige schilderwerken uit te voeren. De motorwagen moet begin mei volledig gerestaureerd zijn om vanaf deze datum paraat te zijn voor eventuele ritten op de verbinding. Enkel het interieur moet dan nog vernieuwd worden, maar dit gebeurt geleidelijk aan – afdeling per afdeling - zonder dat de motorwagen afgesteld moet worden.

Verder wordt overwogen om de ES 4612 – standplaats Vis& - aan te kopen om de nodige reserveonderdelen te hebben voor de 554.14.

Diesel locomotief 79 : Patience

Ook hier gaan de werkzaamheden gewoon verder en is de revisie van de motor afgesloten en inmiddels heeft deze al proefgedraaid. Verder wordt de koelwateromloop volledig gedemonteerd en hersteld en zijn ook de werkzaamheden aan de kast gestart.

Bij betere weersomstandigheden wordt de motorkap verwijderd en wordt de elektrische installatie aangepast en als laatste komt de stuurpost aan de beurt. Het is de bedoeling om de revisie begin augustus 1999 af te sluiten en deze machine voor de demonstratieritten te gebruiken.

Stoom locomotief 10 : Bebert

Ook hier zullen de demontagewerken eerlang starten: deze locomotief zal als eerste machine in België een nieuwe ketel krijgen. Deze wordt gebouwd door de ketelbouwer Brouhon te Awans (bij Liège) Volgens planning zou de bouw begin tijdens de zomermaanden en ongeveer 9 maanden duren. In deze tussentijd wordt "Bebert" volledig gereviseerd, de smeeromloop aangepast en het onderstel gerestaureerd. Als alles binnen de planning blijft zou de locomotief medio 2000 als eerste volledig gerestaureerde stoomlocomotief de diensten op het "Kolenspoor" opnemen.

Diesel locomotief nr 88 : Caprice

Als vierde locomotief die voor de opening van het "Kolenspoor" opgeknapt moet worden is deze machine. Daar de motor nog volledig in orde is, wordt hier genoeg genomen met een opknapbeurt van chassis en kast, waarbij een volledige herschildering doorgevoerd wordt. De werkelijke restauratie is pas na enkele jaren gepland. De locomotief blijft echter volledig inzetbaar, zowel voor werktreinen als voor ritten met lichte reizigerstreinen.

DecaUVillespoor:

Tijdens de volgende weken worden ook zes lichte platte wagens – samen met een elektrische wagen duwer - aangekocht bij de Briquetterie van Welkenraedt. Deze wagen zullen eerst gebruikt worden voor het vervoer van allerlei onderdelen over het emplacement, maar worden later teruggebouwd in de typische baksteenwagens, waardoor een inzicht in deze tak van het smalspoor gegeven wordt. Mogelijk worden in hetzelfde bedrijf nog enkele lichte lorries op normaalspoor aangeschaft voor hetzelfde doel.

Aankopen :

In voorbereiding op het "Kolenspoor" worden voor januari de volgende aankopen gepland en hiervoor zijn reeds de nodige contacten gelegd. Daar waar de beide eerste aankopen mogelijk zijn met de eigen middelen, zoeken we voor de aankoop van de ES 200 nog naar donaties en sponsoring.

De verschillende voorbereidende werken – zowel aan de lijn als aan het emplacement – vergen niet alleen een aantal werktuigen, maar ook de nodige magazijn- en werkruimte. Bij de restauratie van het station moet dit volledig leeggemaakt worden en hiervoor is er overdekte ruimte nodig. Daarom viel de keuze op de volgende motorwagens van dienst ES

1. ES 100 :

Van deze motorwagens werden er 6 gebouwd door Brugeoise à Nivelles in 1948. Oorspronkelijk uitgerust met een Brossel-motor, werden ze in de zeventiger jaren gemoderniseerd en uitgerust met een viercilinder GM-motor. Deze motorwagens deden tot in 1997/1998 dienst, maar werden dan afgevoerd door de levering van de reeks ES 500. De keuze voor de aankoop viel op de ES 105 van Kinkempois, daar deze als laatste in dienst was, nadeel is het feit dat de motorwagen voor een tweede maal verbouwd werd en daardoor een gedeelte van zijn oorspronkelijk verloor.

Een tweede mogelijkheid is de ES 102 (stelplaats Antwerpen, maar afgesteld te Hasselt), deze motorwagen is nog origineel, maar de kast is in slechtere staat. Deze motorwagen zal dienst doen als rijdende werkplaats voor werkzaamheden op de lijn.

2. ES 4612

Deze motorwagen werd in de zeventiger voorlopig omgebouwd tot bovenleidingswagen en gestationeerd te Visé, gedurende geruime tijd verzekerde hij de werken aan de bovenleidingen in de sector Tongeren / Bressoux / Montzen maar drie jaar geleden werd de motorwagen vervangen door een omgebouwde motorwagen reeks 43. Op dat ogenblik werd hij afgesteld. De aankoop door de L.S.V. zou enkel dienen voor het verwerven van de nodige reserve-onderdelen voor het stel 554.14, terwijl hij tijdens de eerste jaren dienst kan doen als mobiel magazijn voor diverse onderdelen.

3. ES 200 :

Van dit type motorwagen werden er in 1972 twaalf exemplaren gebouwd door BN te Brugge en ze zijn voorzien van een GM- motor met zes cilinders in lijn. Tot 1998 deden de meeste motorwagens dienst, doch de levering van de ES 500 deed ook zes stellen op een zijspoor belanden. Twee motorwagens – de ES 206 van Antwerpen en de ES 208 van Hasselt staan thans te Hasselt afgesteld en de L.S.V. zou één van deze motorwagens willen aankopen.

Groot voordeel van deze stellen is dat ze uitgerust zijn met een mobiel, draaibaar werkplatform waardoor werken aan seinen of daken goed mogelijk wordt. Dit stel zou dan ook vooral gebruikt worden als mobiel werkplatform te As.

N.M.B.S. - Actueel

Statistiek :

1. Leveringen :

Nummer	Bouwer	Onderhoudswerkpl	Levering	In dienst / opmerk
510	BN Brugge	Hasselt	08/1998	
511	BN Brugge	Hasselt	09/1998	
512	BN Brugge	Hasselt	09/1998	
513	BN Brugge	Hasselt	09/1998	
514	BN Brugge	Hasselt	10/1998	
515	BN Brugge	Hasselt	10/1998	
516	BN Brugge	Hasselt	10/1998	
517	BN Brugge	Hasselt	11/1998	
518	BN Brugge	Hasselt	11/1998	
ES 512	Matisa	Leuven	08/1998	
ES 513	Matisa	Hasselt	10/1998	

2. Stelplaatswijzigingen :

Nummer	Van	Naar	Op datum van
5101	Schaarbeek	Hasselt	15/10/1998
5104	Schaarbeek	Hasselt	15/10/1998
5110	Merelbeke	Antwerpen-Dam	15/10/1998
5113	Merelbeke	Antwerpen-Dam	15/10/1998
5114	Schaarbeek	Hasselt	15/10/1998
5115	Merelbeke	Antwerpen-Dam	15/10/1998
5122	Schaarbeek	Hasselt	15/10/1998
5125	Merelbeke	Antwerpen-Dam	15/10/1998
5130	Merelbeke	Antwerpen-Dam	15/10/1998
5133	Merelbeke	Antwerpen-Dam	15/10/1998
5134	Merelbeke	Antwerpen-Dam	15/10/1998
5140	Monceau	Hasselt	01/08/1998
5916	Monceau	Kinkempois	22/10/1998
5950	Monceau	Kinkempois	22/10/1998
7391	Merelbeke	Antwerpen-Dam	14/09/1998
7392	Merelbeke	Antwerpen-Dam	14/09/1998
7393	Merelbeke	Antwerpen-Dam	14/09/1998

Schrappingen :

Nummer	Stelplaats	Op datum van	Reden
5159	Antwerpen-Dam	01/10/1998	Ongeval te Antwerpen
5171	Antwerpen-Dam	01/10/1998	Ongeval te Antwerpen
6206	Merelbeke	01/10/1998	Ongeval te Ronse

Verkopen :

Nummer	Stelplaats	Verkoop	Op datum van
133	St-Ghislain	Italië	
145	St-Ghislain	Italië	
148	St-Ghislain	Italië	
124	St-Ghislain	TSP	10/1998

Actuele berichten :**Reeks 00**

+ Het lastenboek voor de nieuwe stellen wordt verder uitgewerkt: voor de voorstadslijnen rondom Brussel (uiterste bestemmingen Leuven, Ottignies, Nivelles, Zottegem/Denderleeuw/Aalst, Dendermonde en Mechelen) opteert men voor snelle vierdelige motorwagens met een zo groot mogelijke capaciteit. Naast een hoge versnelling moeten ze ook een betrekkelijk hoge maximumsnelheid bezitten. Er werden reeds bepaalde opties gevraagd en BN Bombardier heeft reeds – op basis van de nieuwe Franse dubbeldekstellen type TER 2N voor het voorstadsverkeer van Paris – een ontwerp voorgesteld.

Normaal wordt het lastenboek in de eerste helft van 1999 afgewerkt en worden de offertes ingewacht tegen eind 1999. De levering wordt verwacht tegen medio 2002. Het RER-net van Brussel zou echter vanaf begin 2001 in een vereenvoudigde vorm in dienst moeten komen. Dit houdt het afschaffen van de meeste P-treinen in en het overstappen op het stadsnet in de boven genoemde stations.

Reeks 00 (klassiek)

Door de levering van de stellen reeks 05 is er een verdere verschuiving bij de klassieke stellen: zo was het mogelijk op de stellen type '56 met ingang van de winterregeling terzijde te schuiven. De laatste drie niet-gemoderniseerde stellen – de 133, 145 en 148 – werden naar Oostende (CIWL) afgevoerd en hier asbestvrij gemaakt. Deze drie stellen worden – samen met twee bijkomende gemoderniseerde stellen – aan Italië verkocht. Het stel 138 had af te rekenen met een zware kabelbrand en werd begin 1998 afgesteld wachtend op revisie, die er niet meer zal komen. De overige stellen bleven echter ook nog tijdens de winterregeling sporadisch in dienst, dit om ze ritvaardig te houden met het oog op een eventuele verkoop.

Ook bij de stellen boven het nummer 150 werden reeds enkele stellen voorlopig afgesteld, dit door een te slechte toestand van de kast of een nakende grote herziening. Maar voorlopig blijven deze stellen nog volledig in dienst. Vanaf midden 1999 mag zich echter ook hier verwachten aan de afstelling van enkele motorwagens uit deze reeksen.

Bij de oudere stellen werd de 124 onlangs aan de TSP verkocht en zal dienst doen als leverancier van reserve-onderdelen voor de reeds vroeger aangekochte 128. Anderzijds werd de afbraak van deze stellen te Brugge weer hervat en gingen de 088, 520 en 531 als slachtoffer van de snijbrander. De overige te St-Ghislain afgestelde stellen werden te koop aangeboden en zullen in de loop van de volgende maanden ook naar de sloper(s) afgevoerd worden. Hierdoor tracht de N.M.B.S. zich op korte termijn van het afgedante materieel te ontdoen.

Reeks 03 :

Door de verschillende ongevallen met deze stellen, staan er verschillende exemplaren in de CW Mechelen te wachten op herstelling. Om het effectief toch te verhogen werd een nieuw stel (412) samenstelling met een rijtuig van resp. de 412, de 335 (middenrijtuig) en 338 (stuurstand met bagageafdeling.)

Reeks 04.4 :

Door de levering van de éénspanningsstellen reeks 05, komen er steeds meer en meer tweespanningsstellen vrij. Deze komen dan ook vanaf de winterregeling ook versterkt tot inzet op de Waalse as tussen Liers en Lille via Liège, Namur en Charleroi. Op deze verbinding vervangen ze de twee inzetdagen van de reeks 12 op

deze verbinding. Vanaf november werden dan ook alle diensten door deze stellen ingenomen en zoekt men op dit ogenblik nieuwe verbindingen voor de nog overblijvende stellen. Waarschijnlijk zullen de treinen tussen Lille en Oostende in de loop van de volgende maanden overgaan op de reeks 04.4

Reeks 05 :

De volledige verbinding tussen Hasselt en de kust wordt nu bediend oor de stellen reeks 05 (samen met een aantal stellen 04.4). Op dit ogenblik is er nog geen tweede inzetlijn, daar er nog te weinig reserve is maar er wordt verwacht dat vanaf maart/april 1999 een aantal diensten tussen Genk en Gent op de nieuwe stellen overgedragen worden.

Reeks 06 :

De modernisering van de 606 is nu in zijn eindfase gekomen en dit stel komt waarschijnlijk in februari in zijn nieuwe versie op de sporen. Intussen zijn ook 604 en 607 in de band van de modernisering opgenomen en na deze inlooperperiode wordt één stel per maand gemoderniseerd door de CW Mechelen.

Reeks 12 :

Door het wegvallen van de diensten op de Waalse as, kwamen met ingang van de winterregeling twee machines vrij, maar de inzetreeks werd niet uitgebreid: reden hiervan is de kleine reserve die men had bij de reeks 12. Nochtans worden de machines regelmatig gebruikt voor speciale, bijkomende goederentreinen richting Frankrijk en mogelijk wordt de inzet van de Franse diesel BB 67 400 nu toch overgenomen door de elektrische machines.

Reeks 13 :

Naar mate er verdere testen uitgevoerd worden, blijken er steeds meer en meer fouten op te treden. Vooral in het elektronisch gedeelte voor de sturing van de motoren en in de software voor de controle van de functies zitten nog heelwat fouten. Om die reden werden de machines nog niet vrijgegeven voor de commerciële dienst. Om deze fouten te zoeken stonden de 1304 en 1305 gedurende augustus een hele tijd te Brussel-zuid voor statische tests en werden de 1301 en 1302 onderworpen aan tractietesten op verlaagde spanning (ca. 1 500 V) om hun gedrag bij extreme omstandigheden na te gaan. Verder waren er tests onder de 25 000 V te Quévy.

Inmiddels werden de CFL 3001 (door Alstom te Belfort) en de 3006 (door BN Bombardier Brugge) afgeleverd en ook deze machines ondergaan tests in België. Door het niet ter beschikking staan van deze machines ontstaan er grote problemen bij de CFL door een aanzienlijk tekort aan machines. Hierdoor is het mogelijk dat de Belgische machines in een eerste instantie bij de CFL in dienst komen om hier het tekort te verminderen in afwachting van verdere leveringen.

Reeks 15 :

Door de onbeschikbaarheid van de reeks 13, blijven de oudere machines reeks 15 meedraaien in de verbinding Oostende – Liège – Eupen, maar ze worden anderzijds ook regelmatig gebruikt voor speciale treinen vanuit Liège. Volgens de laatste prognoses zouden deze vijf machines nog tot in 2002 actief blijven.

Reeks 18 :

Het einde van deze machines is waarschijnlijk een feit: de 1801 werd op 11 oktober – bij het bereiken van de sleetgrens – definitief afgesteld en de beide overblijvende machines – de 1805 en 1806 – zouden met de jaarwisseling definitief van de sporen verdwijnen. De inzet blijft echter nog steeds noodzakelijk, daar ook de betrouwbaarheid van de reeks 16 te wensen overlaat.

Reeks 22 :

De inzet van deze reeks voor de treinen Gent – Mechelen – Leuven was maar van korte duur: om de vertragingen te kunnen opvangen was er een krachtiger locomotief nodig en om die reden werden de drie inzetdagen overgenomen door locomotieven reeks 21 of 27. Nochtans was ook hier de reserve niet uitgebreid en zodoende werden enkele goederentreinen uit de reeks van Antwerpen op de reeks 23 overgedragen, maar ook de diesellocomotieven reeks 51 springen regelmatig in.

Anderzijds werd de inzetreeks van de reeks 22 niet verder aangepast en geleidelijk aan worden deze machines verder naar ondergeschikte diensten verdrongen en is met een geleidelijk afstelling rekening te houden.

Reeks 25.5

De aan Lovers Rail verhuurde locomotieven worden steeds vaker gebruikt en ze reden in de loop van de zomer diverse test- en opleidingsritten op het Nederlandse net. Zo reden ze o.m. een aantal ritten Amsterdam – Haarlem, Amsterdam – Utrecht en Amsterdam – IJmuiden. Nochtans krijgt deze privé-maatschappij het steeds moeilijker om aan zijn verplichtingen te voldoen en hoopt men om alle zes niet gebruikte machines te kunnen huren om alle aangekondigde dienst te kunnen verzekeren.

De N.M.B.S. gebruikt nog steeds twee machines op de verbinding Antwerpen – Rotterdam.

Reeks 26 :

1998 was een rampjaar voor deze reeks: tijdens het laatste trimester waren deze machines betrokken bij niet minder dan drie zware ongevallen, waarbij mogelijk twee à drie machines definitief afgevoerd moeten worden: op 9 september waren de 2632 en 2614 betrokken bij een aanrijding te Naninne, op 25 september werd de 2605 zwaar beschadigd te Courrières en in november werd de 2635 volledig opengereten. Alle ongevallen waren te wijten aan het niet goed functioneren van de remmen en daarom werden alle machines aan een grondige controle onderworpen.

Reeks 27 :

Door de stijging van de goederentreinen en de overname van enkele reizigersdiensten is de inzet van deze reeks opgelopen tot praktisch 100 % en staat er praktisch geen enkele locomotief meer reserve. Deze toestand blijft waarschijnlijk tot bij de indienststelling van de reeks 13 problematisch.

Voor medio 1999 verwacht men echter dat het resterende gedeelte van de goederentreinen vanuit Antwerpen (naar Montzen / Kinkempois) en vanuit Zeebrugge (naar Merelbeke) volledig elektrisch gereden zal worden.

Reeks 51 :

Met ingang van de winterregeling is er een reorganisatie gebeurd waarbij het bestand van Schaarbeek en Merelbeke in overeenstemming gebracht met de inzet.

Schaarbeek gaf vier machines (5101, 5105, 5114, 5122) af aan Hasselt en hier worden ze gebruikt in de bestaande reeks, waarbij de inzet echter verder beperkt wordt tot meer lokale diensten. Enkel vanuit Ford Genk zijn er nog uitgebruidere en langere diensten naar Montzen. Verder kwam ook de 5140 (op papier) vanuit Monceau over, doch deze machine staat al jaren afgesteld in de CW Salzannes.

Mereleke gaf zeven machines (5110, 5113, 5115, 5125, 5130, 5133 en 5134) af aan Antwerpen-dam. Hier worden ze gebruikt in de bestaande reeks en voor bijkomende treinen. Deze uitbreiding was dringend nodig daar de 5159 en 5171 – na een frontale botsing te Antwerpen-noord onherstelbaar beschadigd werden en op 1 oktober definitief uit het bestand verdwenen. De 5171 – die het lichtst beschadigd werd – krijgt een nieuwe job. Net zoals te Gent wordt deze machine te Antwerpen-schijnpoort gebruikt als mobiele stoomketel voor het voorverwarmen van de rijtuigen. Deze nieuwe opdracht is nodig omdat op meer en meer plaatsen de vaste stoomverwarming verwijderd wordt en vervangen door een vaste elektrische installatie.

Anderzijds ziet de toekomst van deze reeks er minder goed uit: men verwacht – naarmate er locomotieven reeks 13 in dienst komen – een afstelling van een tiental machines in de loop van 1999.

Reeks 55 :

Er is eindelijk een oplossing gevonden voor het probleem bij deze reeks locomotieven, namelijk de trillingen in de kast. Door een nieuwe bevestiging van een aantal toestellen en het gebruik van trillingsdempers kunnen de vibraties tot een minimum herleid worden. Daar de 5510 nog steeds in Salzannes aanwezig was (deze locomotief was effectief uit het bestand), besliste men om de grote herziening verder te zetten en bij afwerking

de machine terug in het bestand op te nemen. Daar deze machine met elektrische verwarming uitgerust is, hoeft men de voorziene 5532 om te bouwen. De revisie van de 5510 werd inmiddels afgesloten.

Daar waar de inzetreeksen praktisch constant blijven, is er een grotere inzet voor een aantal werktreinen bij de uitbouw van de werkbasis te Voroux (voor de TGV-werken). Deze machines worden trouwens ingezet voor de overbrenging van de spoorstaven vanuit St-Druon naar de nieuwe uitvalsbasis.

Inmiddels is er ook een vierassige reeks 55 te Kinkempois: de 5526 die te Coe beschadigd werd toen hij op een lawine van rotsblokken inreed, staat thans op twee tweeassige nooddraaistellen, wachtend op zijn herstelling.

Reeks 59 :

Daar de locomotieven reeks 55 overbelast zijn, werd er beslist om alle machines reeks 59 vanuit Monceau over te brengen naar Kinkempois. De 5916 en 5950 kwamen al op 22 oktober 1998 naar Kinkempois en worden er gebruikt voor personeelsopleiding. De bestuurders van Kinkempois kennen de machines al, daar een aantal in hun vrije tijd de tractie bij de Vennbahn verzekeren. In de eerste helft van 1999 komen de overige 8 machines over. Voor de jaarwisseling kwamen de 5905 (groen), 5917, 5926 en 5939 als verdere 59-ers naar Liège. Vanaf medio 1999 zullen ze ingezet worden voor de meer lokale werktreinen tussen Kinkempois en Voroux.

Reeks 62 :

Zoals te verwachten werd de 6206 – die zwaar beschadigd werd bij een botsing op een oplegger voor bijzonder vervoer te Ronse – op 1 oktober definitief uit het bestand afgevoerd.

Verder wordt er thans een verdere reorganisatie in de diensten van deze reeks doorgevoerd: een aantal treinen gaan over in de reeks van de 51-ers, andere diensten worden samengebundeld en hierdoor is de benodigde reserve aanwezig. Deze machines hebben meer en meer te maken met ouderdomsverschijnselen waardoor het aantal defecten sterk toeneemt. In 1999 zouden een 10-tal machines definitief uitgeschreven worden. Anderzijds zouden vier machines binnenkort naar de Nederlandse privé-maatschappij ACTS overgaan. Deze maatschappij verzekert huisvuiltransporten tussen grotere steden en de verbrandingsovens. Naast de Belgische machines, hebben ze ook vier elektrische locomotieven reeks 12000 van de NS overgekocht en alle materieel zou in de huisstijl donkerblauw met goudgele lijnen geschilderd worden.

Reeks 71 :

Ook voor deze reeks werd 1998 een rampjaar: na de 7101 werd nu ook de 7103 betrokken bij een zwaar ongeval in de Antwerpse haven. Bij een botsing met een oplegger werd de volledige voorzijde ingedeukt. Nochtans besliste men deze machine te herstellen met de onderdelen die men recupereert van de 7101.

Reeks 73 :

Door de vermindering van een aantal lokale diensten te Merelbeke, was de reserve vrij groot geworden: daarom besliste men om drie machines – 7391, 7392, 7393 – naar Antwerpen over te plaatsen. Hier heeft men steeds moeite om de treinen te verzekeren. In 1999 zouden nog verdere machines naar Antwerpen komen om hier de oude locomotieven reeksen 84 en 85 geleidelijk aan te vervangen.

Reeks 76 :

Op dit ogenblik maakt men gebruik van de rust tussen de aanleg van de twee TGV-lijnen om een aantal locomotieven te laten reviseren. Dit wordt opnieuw uitgevoerd door de Werkplaats Tilburg: op dit ogenblik worden de 7605, 7608, 7622 en 7625 onderhouden. Hierbij wordt de zware schade aan de dieselmotor van de 7608 en de 7625 verholpen met onderdelen van de afgestelde Nederlandse machines.

Reeks 77 :

Op dit ogenblik is het kalm rond deze nieuwe locomotieven, maar men is druk bezig met het opstarten van de band, zodat de eerste machines eind 1999 geleverd kunnen worden.

Reeks 80 :

Ook bij deze reeks wordt er getracht de al eerder buiten dienst gestelde machines te slopen: dit gebeurde o.a. met de 8008 en 8063 te Schaarbeek. De overige afgestelde machines woerden tijdens de volgende maanden gesloopt.

Reeks 92 :

Deze machines staan nu op verschillende plaatsen afgesteld, wachtend op een uiteindelijk lot. De machines van de IPV Brussel – de 9202, 9208 en 9221 – werden verzameld te Schaarbeek en gingen in oktober ten onder door de snijbranders. Ye asselt staan thans de 9205 en 9222, te Kinkempois de 9211, te Angleur de 9213.

Reeks ES 100 :

Deze reeks is in de loop van 1999 definitief afgesteld en wacht op de meeste plaatsen nog op zijn toekomst: de ES 101 van Schaarbeek werd als eerste gesloopt, de ES 106 werd verkocht aan het stoomcentrum Maldegem.

Anderzijds willen ook wij een dergelijke motorwagen aankopen en de vraag is gedaan voor de ES 105 van Kinkempois. Deze aankoop zou gedeeltelijk gebeuren door middel van de lidgelden (en donaties) van dit tijdschrift. Daar waar de ES 105 (gemoderniseerd) nog in goede toestand aanwezig is, staat de ES 102 (nog grotendeels in oorspronkelijke toestand) in desolate toestand te Hasselt afgesteld.

Reeks ES 200 :

De beide stellen van Hasselt en Leuven : de ES 206 en ES 208 staan thans te Hasselt afgesteld en werden reeds uit het bestand afgevoerd. Indien de vraagprijs niet te hoog ligt, zou ook één van beide stellen door de L.S.V. overgenomen worden voor onderhoudswerken aan de lijn en als museumobject.