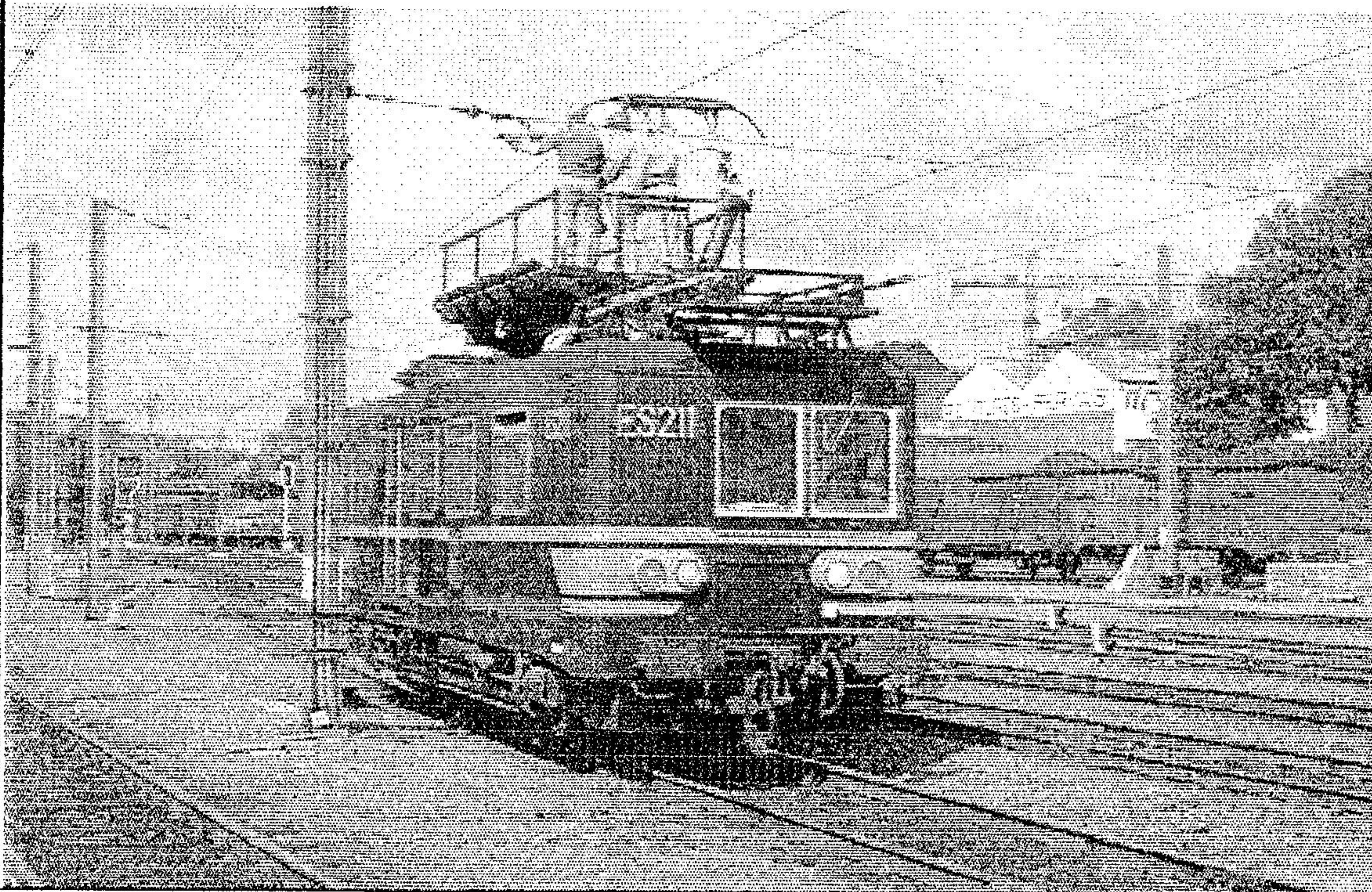


L.S.V. Tijdschrift



Stoomlocomotieven type 11
Stoommotorwagen VV 8 - 12
Stoomlocomotieven type 22 (ex Nord Belge)
Diesellocomotieven reeks 99
Elektrische locomotieven type 125
Infrastructuur : station Namur
Dienstregeling zomer 1968
Exploitatie : lijn 130
L.S.V.-actueel
N.M.B.S.-actueel

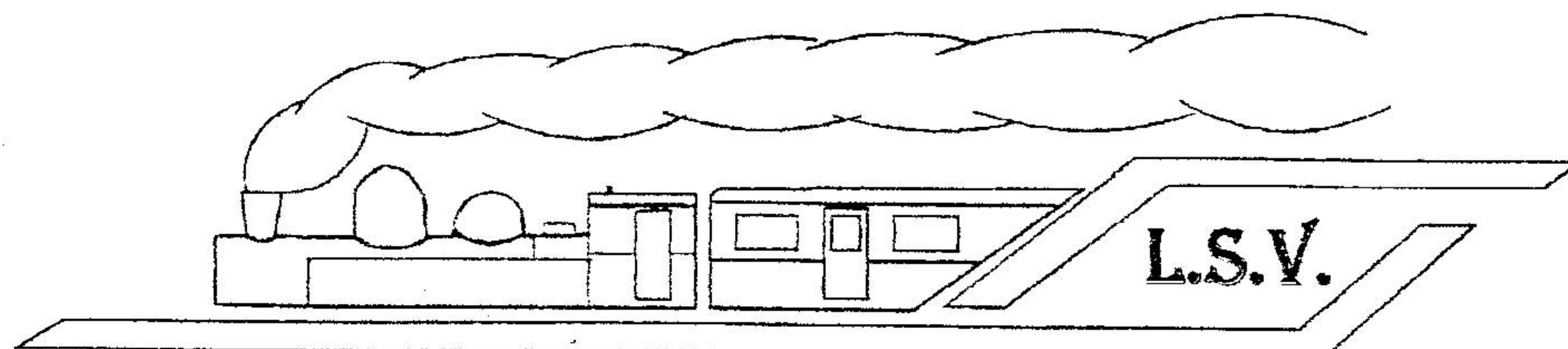
Lidgeld : 700 BEF

Verantwoordelijk uitgever :
J. CASIER, Gravierstraat 109
3700 Tongeren

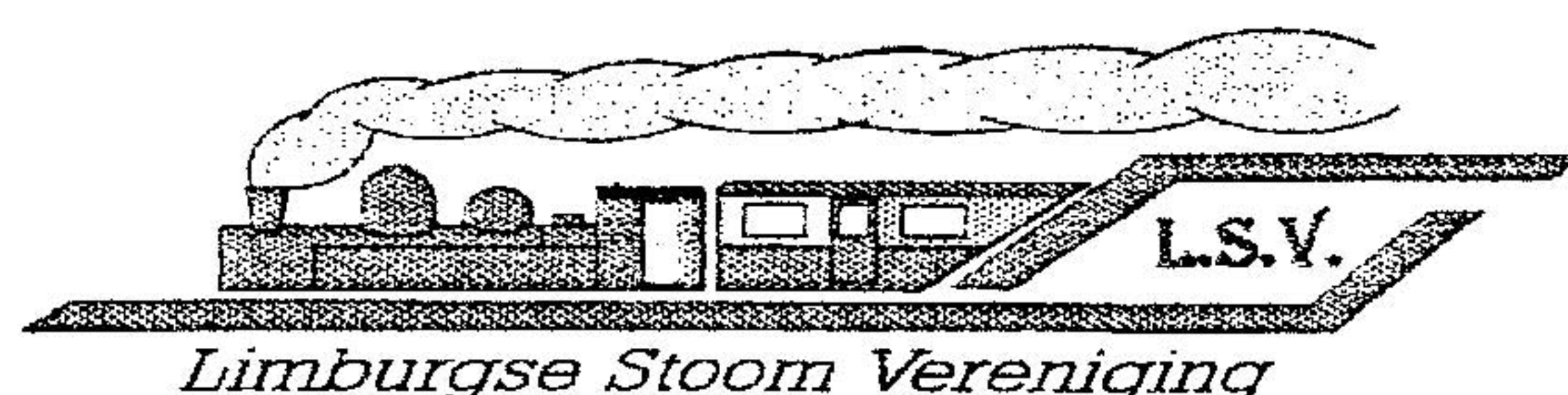
Afgiftekantoor :
3665 As 1

84

Januari - februari 1998



Limburgse Stoom Vereniging



L.S.V. - Tijdschrift :

Verschijnt vier keer per jaar
+ het Jaarboek

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

Lidmaatschapsbijdrage (1998) :	700 BEF	39 fl.
Lidmaatschapsbijdrage + ingebonden Jaarboek :	850 BEF	50 fl.
Los nummer :	150 BEF	8,5 fl

Redactie :

J. & S. Casier

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

Verantwoordelijke uitgever :

Casier, Gravierstraat 109, 3700 Tongeren

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

Dit nummer werd afgesloten op 15 januari 1998 en verschijnt eind januari. Het volgend tijdschrift – het jaarboek 1997 - wordt op 15 maart 1998 afgesloten en verschijnt in de loop van april.

Hernieuwing abonnementen !!

Inhoud :

<u>Stoomlocomotieven</u>	Type 11	Blz. 1
	Stoommotorwagens 8 - 12	Blz. 7
	Type 22 (ex – Nord Belge)	Blz. 9
<u>Elektrische locomotief</u>	Type 125	Blz. 15
<u>Diesel locomotief</u>	Reeks 99	Blz. 21
<u>Schrappingen</u>	Type 38	Blz 23
<u>Infrastructuur</u>	Station Namur	Blz 25
<u>Dienstregeling</u>	Zomer 1968	Blz. 29
<u>Exploitatie</u>	Lijn 130	Blz. 35
<u>Actuele gedeelte</u>	L.S.V.	Blz. 39
	N.M.B.S.	Blz. 43

Stoomlocomotieven

Type 11

Geschiedenis :

Al vrij kort na de levering van de oudere typen 5 (zie vorig tijdschrift), ontwikkelde St-Léonard een analoog maar moderner type locomotief voor het uitvoeren van de lichte lokaalreinen. Het werd een drieassige lichte machine met een vrij compacte, hoog opgestelde ketel en twee buitenliggende cilinders en werkend met verzadigde stoom.

St-Léonard bouwde zijn prototype – met nummer 200 – in 1888 en na diverse testen werd al vlug besloten om een eerste bouwschijf te laten bouwen tussen 1888 en 1892. Naast de prototype-locomotief 200, werd ook het nummer 206 van de Ateliers de La Meuse op de internationale tentoonstelling van Paris te 1889 aan het publiek voorgesteld.. Tussen 1893 en 1896 werd een tweede bouwschijf door verschillende constructeurs afgeleverd. Deze beide eerste reeksen herkende men duidelijk door de grote, rechthoekige schouw en de plaats van de stoomdom. Ze verschilden in feite enkel door een verschil in massa. Opmerkelijk was ook het feit dat de machines uitgerust waren met een deur in het machinistenhuis, waardoor intercirculatie met de rijtuigen mogelijk was. Dit zorgde trouwens voor snelere rangeringen in de eindstations.

Tussen 1897 en 1898 werd een derde en laatste reeks van machines afgeleverd en deze hadden al een modernere ketel en werden gekenmerkt door een ronde schouw. In deze periode werden 102 machines gebouwd met als verdeling tussen de verschillende constructeurs :

Carels	13
Couillet	13
St-Léonard	12
Tubize	8
Zimmermann-Hanrez	37
La Meuse	6
Franco-Belge	5
Cockerill	3
Haine-St-Pierre	3
Boussu	1
Lambert	1

Al vlug zouden deze machines de oudere typen 5 verdringen naar meer ondergeschikte inzetplaatsen en werden de typen 11 vooral gebruikt in grotere stelplaatsen met een zwaardere inzet. In 1909 waren ze praktisch over het ganse net in gebruik en waren er niet minder dan 16 depots die de typen 11 gebruikten. Deze waren :

Antwerpen-zuid	diensten naar Puurs en Boom
Bastogne	diensten van Bertrix / Libramont naar Gouvy en Wiltz (Luxemb)
Bertrix	diensten naar Bastogne, Libramont en Virton
Berzée	diensten naar Lanefte en Thuillies / Chimay
Brugge	diensten naar Eeklo / Zelzate en Gent
Ciney	diensten naar Statte en Yvoir
Dendermonde	diensten naar Aalst en St-Niklaas
Kortrijk	diensten op diverse lokaallijnen (Ieper, Le Touquet, Roeselare, ...)
Liège	diensten naar Visé en op vesder-lijn
Nieuwpoort	diensten naar Diksmuide
Oostende	diensten naar Brugge en Torhout
Statte	diensten naar Ciney en Hannut / Landen
Tamines	diensten naar Dinant en tussen Sambre et Meuse
Virton-St-Mard	diensten naar Athus en Montmédy

Visé
Walcourt

diensten naar Liège, Tongeren en Montzen
diensten naar Florennes en tussen Sambre et Meuse

Net voor de eerste wereldoorlog werden de meeste machines van de eerste en tweede bouwreeks omgebouwd en uitgerust met een nieuwe, verbeterde ketel en hierbij verloren ze ook hun typische rechthoekige schoorsteen uit de beginperiode. Deze verbouwing werd trouwens na de eerste wereldoorlog om alle nog aanwezige machines doorgevoerd en meestal werd ook de Westinghouse-rem aangebracht. Ook de veiligheidskleppen werden in deze periode vervangen. Al deze treinen werden meestal gereden met de typische platformrijtuigen, waarbij de trein slechts bestond uit twee à drie lichte rijtuigen. Het plan om deze treinen ook in duwdienst te gebruiken werd echter zeer vlug om veiligheidsredenen opgegeven. Tijdens de piekuren sleepten de typen 11 op de vlakke lijnen ook zwaardere treinen samengestelde met de moderne GCI-rijtuigen.

Tijdens de eerste wereldoorlog was de tol bij de typen 11 zeer groot en bij de wapenstilstand was het bestand verminderd tot nog slechts 47 machines. Reden van deze vermindering was het feit dat deze locomotieven bij de inval door hun geringe snelheid meestal niet mee afgevoerd werden en dat ze tijdens de oorlog ingezet werden voor veel zwaardere taken dan waarvoor ze bestemd waren en hierdoor vaak zware sleet vertoonden. Ook na de tweede wereldoorlog werden de typen 11 nog zeer frequent gebruikt en de onderstaande tabel geeft een beeld over de inzet tussen de beide wereldoorlogen :

	FDK	MBX	LC	FCO	FHR	FY	FGH	LWC	FTY	FR	FSN	ANS
1922			3					6	3	4	2	
1923			4	1		1		7			2	
1924		10	4	1		1		7				
1925	1	1	4	1			3	7				
1926	1	1	1	1	1	2	3	12			3	1
1927	1	1		1	1	2	3	10		1	1	1
1928		1		1	1	2	3	11		1	1	1
1929		1			1	2	3	12		1	1	1
1930		1				2		10			2	1
1931		1				2		7			2	1
1932		1				4		6			3	1
1933		1				5		5			1	1
1934						5		4			1	1
1935						3		3			1	1
1936						3		3			4	1
1937						3		3			1	1
1938						4		3			1	1
1939						4		3			1	1

	MSM	FTK	MUT	FMS	FCV	LMG	FL	FNSD	FC	FSD	In d	Eff
1922												47
1923												47
1924												47
1925												47
1926												47
1927	2										22	47
1928	1	1									24	47
1929	1	1									22	47
1930		1	1	1	3						23	47
1931		1	1	2	4	1	1				24	47
1932		1			2		1	2			26	47
1933		1						2	3		19	44
1934		1						2	2		20	41
1935		1						2	1		12	41
1936		1						1	1		14	41
1937								1	1	5	15	41
1938								1		5	10	41
1939								1		6	10	29

Cinev

Bij de oorspronkelijke stelplaatsen na de wereldoorlog bevond zich Cinev. Hier werd een inzetreeks opgesteld met 3 à 4 inzetdagen. De voornaamste inzet gebeurde op de verbinding naar Yvoir, maar ook lavier en Statte werden bereikt. Nochtans zou het verkeer stijgen en vanaf 1925 voldeden de typen 11 niet meer en werden ze vervangen door de zwaardere machines type 41/44. In 1926 bleef nog enkel de dienst naar Statte over, maar een jaar later vielen ook deze diensten weg.

Walcourt :

Deze stelplaats zou gedurende de ganse periode die het grootste bestand had. Deze stelplaats zette in 1922 al zes locomotieven in op de omliggende lijnen : ze verzekerden de verbinding Lanefte – Berzée – Thuillies en verschillende verbindingen vanuit Florennes. Deze inzet verruimde vanaf 1926 nog verder tot 10 à 12 plandagen. Zo werden praktisch alle lokaallijnen tussen Sambre et Meuse door de typen 11 bediend. Deze situatie duurde tot in 1930 en nadien werd de inzet teruggebracht tot 7 plandagen, maar geleidelijk aan verminderde de inzet en vanaf 1934 waren er nog slechts 3 machines bedrijvig . Het aantal diensten was verminderd en een deel van de treinen werd overgenomen door de locomotieven type 15, die op dat ogenblik beter geschikt waren bij de zwaardere treinen. Vanaf 1939 zouden de tweessige dieselmotorwagens type 551 een deel van de treinen gaan overnemen en werd de dienst verder uitgedund.

Tournai :

Ook te Tournai zouden de typen 11 juist na de oorlog de diensten gaan opnemen op de enkele lokale verbindingen rondom deze stelplaats. Tot in 1922 werden er 3 machines gebruikt, maar al vlug werden ze hier vervangen.

Brugge :

De West-Vlaamse stelplaats had tot 1922 vier machines type 11 in dienst : de grootste inzet kenden de machines optekenen op de verbindingen naar Eeklo, Zelzate en Gent, maar anderzijds werden er 2 machines gebruikt op de typische kustverbindingen naar Blankenberge en Knokke. In 1922 werd deze laatste inzet afgebouwd en voor de diensten op de verbinding naar Eeklo, kreeg deze stelplaats een aantal machines. Vanaf 1927 werden de typen 11 opnieuw vanuit eeklo naar Brugge overgeheveld en werden de klassieke diensten opnieuw vanuit dit depot gereden. In 1930 eindigde de inzet dan definitief ten gunste van de ex-Duitse machines type 93 en 96.

St-Niklaas :

Ook St-Niklaas kende een analoge situatie : deze stelplaats kwam al in 1919 in contact met de machines type 11, die ze inzette op de lokale lijnen in het Waasland. In 1923 verdwenen de machines uit deze stelplaats, maar enkele jaren later – vanaf 1926 – doken ze terug op in het Waasland. Hier kenden ze een zeer schommelend gebruik, meestal was er een kleine inzetreeks met 1 plandag voor de diensten vanuit St-Gillis en Moerbeke, maar geregeld waren er ook 4 machines nodig. Vanaf 1932 zou de lijninzet wegvallen en werden de typen 11 – tot aan het uitbreken van de tweede wereldoorlog – nog enkel gebruikt als rangeermachine te St-Niklaas.

Eeklo :

Zoals reeds behandeld kreeg Eeklo vanaf 1922 de enkele machines type 11 vanuit Brugge aan, ze werden gebruikt op de verbindingen naar Brugge en Zelzate. Hiervoor volstond meestal één enkele plandag. De inzet eindigde opnieuw in 1926, daar op dat ogenblik de machines terug naar Brugge verhuisden.

Adinkerke :

Vanaf 1923 kreeg deze kuststelplaats een drietal machines die gebruikt werden op de verbindingen naar Diksmuide en Nieuwpoort, maar ook naar het Franse Bray-Dunnes. Eind 1927 eindigde de dienst van het type 11 te Adinkerke.

Bertrix :

Ook deze stelplaats had in volle Ardennen een aantal lokale verbindingen en hiervoor werd een 1924 een bestand met een 15-tal machines hier gestationeerd. In drie reeksen werden ze gebruikt op drie inzetlijnen : een gedeelte verzekerde de diensten naar Libramont en Bastogne, een tweede inzet werd opgetekend op de Athus-Meuse lijn met bestemming Houyet. Een derde inzet kenden ze op de zeer lokale verbinding naar Munro. Daar waar de beide eerste diensten al zeer vlug wegvielen en vervangen werden door zwaardere locomotieven, zou de inzet naar Munro – een reeks met één plandag – tot eind 1933 gehandhaafd blijven.

Herbesthal :

Vanaf eind 1925 kreeg Herbesthal een drietal machines in depot. Ze werden gebruikt op de lokale lijn naar Montzen en verder Plombières en La Calamine. Nochtans zou ook hier de inzet van betrekkelijk korte termijn zijn, daar de typen 11 al eind 1929 uit Herbesthal verdwenen.

Ieper :

Deze kleine stelplaats zette voor de eerste wereldoorlog vooral de typen 5 in, maar al voor 1922 werden deze al vervangen door de modernere machines type 11. Tijdens de eerste bedrijfsjaren werd slechts één machine ingezet in de rangeerdienst, maar al vlug steeg het inzeteffectief tot 2 en later 4 inzetdagen. Vanaf 1926 werden de typen 11 dan ook in de lijndienst gebruikt en dit bleef tot bij het uitbreken van de tweede wereldoorlog ongewijzigd. Ze werden vooral gebruikt op de lokale lijnen rondom Ieper, met bestemmingen Le Touquet, Roeselare en Menen.

Ans :

Opmerkelijk is wel de inzet vanuit een typische goederenstelplaats : vanaf 1925 werden er twee à drie machines te Ans gestationeerd en werd een reeks opgesteld met één enkele plandag. Meestal ging het hier om de stationsrangeringen, maar in de reeks werden ook enkele daluurtreinen op de ringlijn rondom Liège, dus via Lers en Herstal naar Liège-Guillemins. Deze lijndiensten verdwenen al in de beginjaren dertig en nadien bleven enkel nog de rangeringen over en deze bleef tot bij het uitbreken van de tweede wereldoorlog behouden.

Virton-St-Mard > Latour :

Eind 1926 werden de typen 11 ook naar het uiterste zuiden – bestemming Virton – gedirigeerd. Hier was er een beperkte reeks met één plandag. Naast de stationsrangeringen waren er ook enkele diensten naar Marbehan en naar Lamorteau en zelfs het Franse Montmédy. Bij de openstelling van de nieuwe stelplaats Latour in 1930, gingen ook de typen 11 over naar dit depot en werden er nog gedurende een tweetal jaren gebruikt.

Kortemark :

Nadat Adinkerke zijn inzet opgaf, werden deze machines overgeheveld naar de beter gelegen stelplaats Kortemark. Hier werd een inzetreeks met één plandag opgesteld en deze voorzag alle diensten op de korte lokale lijn tussen Diksmuide en Nieuwpoort, maar ook enkele treinen naar Adinkerke. Deze inzet ging pas eind 1936 verloren en werden de machines afgesteld.

Mons :

Dit typische sneltreindepot kende slechts weinig lokale diensten, nochtans zouden er vanaf 1930 gedurende korte tijd enkele machines type 11 te Mons gestationeerd worden. Waarschijnlijk werden ze hier enkel gebruikt voor stationsrangeringen en afsteldiensten. Effectieve lijndiensten zijn hier niet bekend.

Berchem :

Ook deze Antwerpse stelplaats kreeg in 1930 een groter bestand aan typen 11 : in een drie dagen tellende reeks werden ze vooral gebruikt op de ringlijnen rondom Antwerpen (vooral de fortenlijn), maar vanuit Lier werd één locomotief gebruikt op de verbinding naar Kontich en Duffel. Begin 1933 verdween de inzet te Berchem en gingen de machines over naar Antwerpen-zuid .

Mariembourg :

Vanaf 1930 zou Mariembourg twee locomotieven van Walcourt overnemen voor het slepen van een aantal korte ritten vanuit Mariembourg naar Couvin en Walcourt. Maar deze organisatie was te moeilijk en al tijdens het zelfde jaar gingen de machines terug naar Walcourt over.

Liège :

Ook Liège kende in 1931 – 1932 kortstondig de inzet van enkele machines, deze werden gebruikt op de verbinding naar Visé, een tweede machine werd gebruikt voor de stationsrangeringen, in 1932 werden ze vervangen door de typen 96.

Antwerpen-zuid :

Daar waar de inzet vanuit Berchem van korte duur was, zou het gebruik van de aanpalende stelplaats Antwerpen-zuid tot bij de bezetting duren : in 1932 waren er twee plandagen. Een eerste locomotief werd gebruikt op de ringlijn rond Antwerpen, een tweede machine bleef te Lier voor de bediening van de lijn naar Kontich. Daar waar de eerste inzet al in 1934 wegviel, zou de typische lokaaltrein naar Kontich het langer withouden.

Kortrijk :

Deze West-Vlaamse stelplaats kende deze machines al vrij goed, daar ze voor het groot onderhoud van de machines van Ieper zorgde. Eind 1932 werden er een vijftal machines te Kortrijk zelf gestationeerd en oorspronkelijk was er werk voor drie machines : ook hier verzekerden ze enkele lokaaltreinen op de korte lijnen in West-Vlaanderen. Maar al vlug brokkelde de inzet af en vanaf 1934 werd het type 11 nog slechts gebruikt voor de stationsrangeringen te Kortrijk zelf en enkele diensttreinen naar Kortrijk-weide. Nochtans zouden ze de wereldoorlog niet halen en in 1938 werden de laatste machines afgestaan.

Oostende :

Laatste vooroorlogse stelplaats lag opnieuw in West-Vlaanderen, namelijk Oostende. En dadelijk kreeg men een uitgebreide inzetreeks met niet minder dan 5 inzetdagen. Door de korte inzetperiodeis een goed beeld niet meer te geven, maar waarschijnlijk werden twee locomotieven gebruikt op de verbindingen naar Brugge en Torhout. De drie overige machines deden dienst als rangeerlocomotief te Oostende station en hoogstwaarschijnlijk ook in de Oostendse vismijn.

Overzicht :

Tot in 1932/1933 was de toestand ongewijzigd en werden gemiddeld 22 à 26 machines van de 47 overgebleven locomotieven gebruikt, de overige machines stonden reserve, maar werden ook – buiten reeks – voor lokale rangeringen en werktreinen gebruikt. In 1933 kwamen de eerste dieselmotorwagens in dienst en deze zouden vooral gebruikt worden vanuit Merelbeke, Liège en Haine-St-Pierre. Hier zouden niet rechtstreeks de typen 11 gaan verdringen, maar vervangen vooral de tenderlocomotieven typen 15 en 16. Deze werden dan ook naar kleinere stelplaatsen doorverwezen en verdrongen hier de oudere machines, waaronder ook de typen 11. Hierdoor zou in 1934 het bestand met zes exemplaren verminderd worden en bleven er nog slechts 41 machines over.

Een tweede vermindering was het gevolg van de levering van de moderne typen 1 in 1935 en de verdere levering van de dieselmotorwagens. Het is trouwens typisch dat de inzet van de typen 1 een kettingreactie veroorzaakte, waardoor de onderste schakel – dus o.m. de typen 11 – getroffen werd. Zodoende zakte de inzet tot slechts 1é plandagen en verdwenen de lijndiensten voor het grootste gedeelte. Nochtans zouden de machines voorlopig nog afgesteld blijven.

De definitieve schrapping van de afgestelde machines gebeurde dan ook pas in de eerste helft van 1939 en bij het uitbreken van de tweede wereldoorlog bleven er nog 29 machines over, verdeeld over zes stelplaats : Ieper, Oostende, Antwerpen-zuid, St-Niklaas, Ans en Walcourt.

Tweede wereldoorlog :

Na de eerste vijandelijkheden kregen we een nieuwe voorlopige situatie : de machines bleven voorlopig in dienst te Antwerpen-zuid, Oostende, St-Niklaas en Ans, maar anderzijds bleven er ook machines achter te Charleroi en Mons. Deze toestand bleef niet bestaan en tegen het einde van het jaar was er een nieuwe situatie : Ans en St-Niklaas behielden hun machines, maar er kwamen drie nieuwe stelplaatsen. Moerbeke zette enkele machines van St-Niklaas in op de lokale lijnen in het noorden van de provincie, Florennes had een beperkte reeks voor de diverse lijnen in deze streek. Verder kreeg ook Kortrijk terug een 6-tal machines en reden hun vooroorlogse diensten.

Nochtans zou de toestand zich stabiliseren in 1941 en kregen we terug de voorlogse situatie met een inzet te Antwerpen-zuid (2 machines), Ieper (1), Oostende (3), St-Niklaas (1) en Ans (2 diensten). Deze toestand zou gedurende een groot gedeelte van de bezetting behouden blijven : wel zou Oostende zijn diensten verliezen en er werd een groter bestand opgebouwd te Adinkerke en gedurende korte tijd zouden er diensten vanuit Kortemark gereden worden. Nochtans zou een groter aantal machines ten offer vallen aan sabotagedaden en aan beschadigingen tijdens de bezetting en in 1941 / 1942 werden 8 zwaar beschadigde machines afgevoerd.

Gedurende de oorlogsperiode zouden er nog enkele wijzigingen optreden : vanaf 1942 doken de machines ook op in de streek van Charleroi. Eerst werden ze te Baulers gestationeerd en vanaf 1943 kwamen er ook enkele machines te Luttre terecht. Ze reden enkele lokale reizigersdiensten ten noorden van Charleroi.

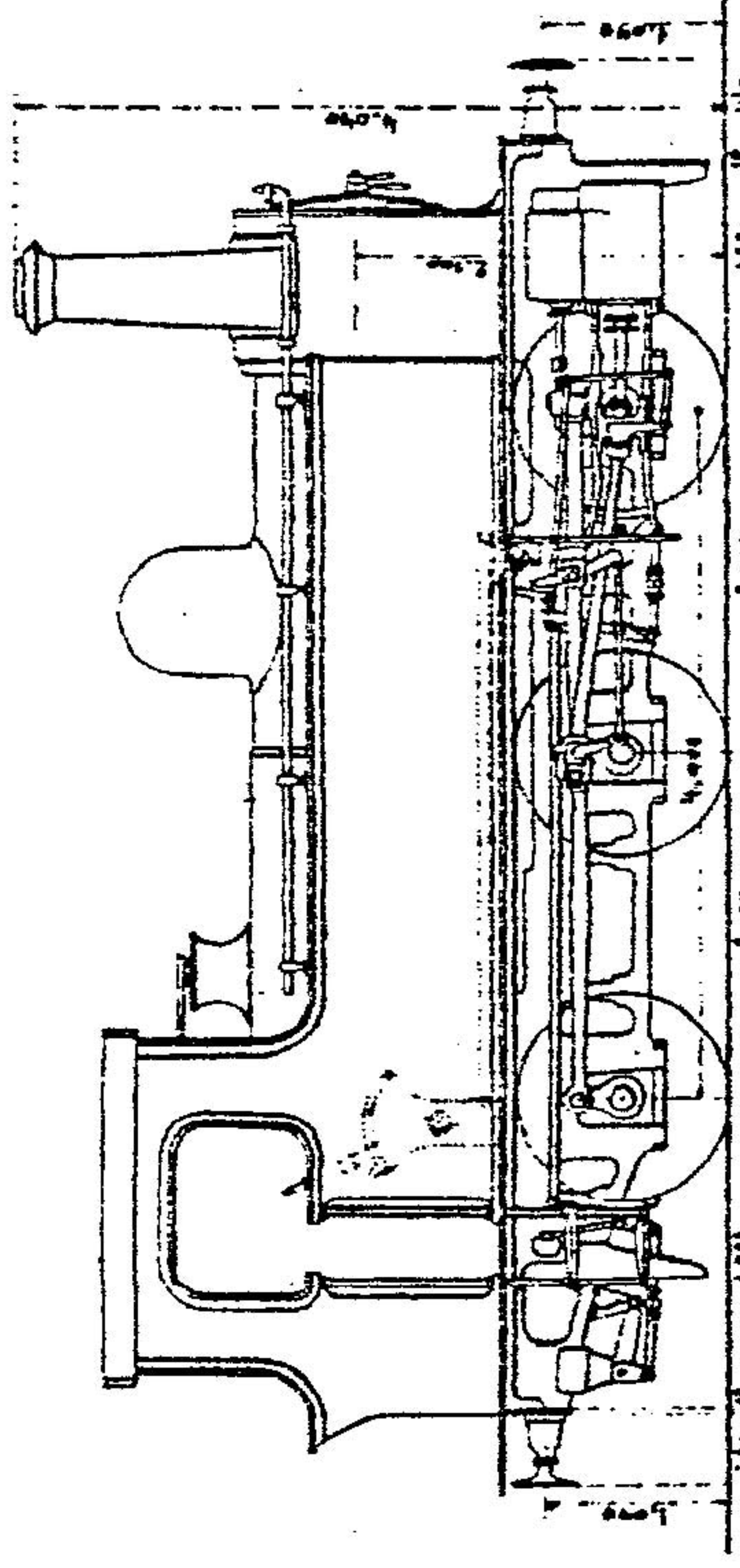
Na de tweede wereldoorlog :

Bij de bevrijding waren er nog 21 machines in het bestand aanwezig en voor de zomerregeling van 1946 werden er nog 11 locomotiefdiensten opgetekend. Nochtans was de lijndienst volledig weggefallen en werden ze enkel nog gebruikt voor lichte rangeringen in het station of de stelplaats. Er waren nog acht stelplaatsen met 1 plandienst : het waren Dendermonde, St-Niklaas, Baulers, Mariembourg, St-Martin, Walcourt, Brugge en Ieper. Alleen Oostende had met 3 inzetdagen nog de grootste inzet en hier werden ook de rangeringen in de haven verricht.

Tijdens de volgende jaren zou de inzet steeds verder uitdoven : daar de inzet zo gering was, werden de machines tot bij grotere schade of bij het aflopen van de termijn van herstelling in dienst gehouden, maar in de loop van 1947 zouden de typen 11 hun laatste ritten verzekeren. De laatste officiële inzet kenden ze te St-Niklaas en Ieper. Na een langere afsteltijd werden de 21 machines tussen mei 1948 en april 1949 definitief afgevoerd.

Stoomlokomotief Type 11

Eerste bouwshijf : 1888 - 1892



Loopbaan :	Kenmerken :	Afmetingen :
Nummering :	Ketel :	Totale lengte :
106 .. 2219	Keteldruk :	Lengte chassis :
1100 .. 1146	Type ketel :	Breedte :
11.001 .. 11.046	Roosterlengte :	Hoogte midden ketel :
57	Roosterbreedte :	Hoogte watertenders :
Diverse konstruktieurs	Roosteroppervlakte :	Hoogte dak :
1888 - 1892	Verwar. opp. haard :	Radstand (totaal) :
---	Aantal vlampijpen :	Afstand as 1 / as 2
1949	Lengte vlampijpen :	Afstand as 2 / as 3
Ct	Diameter vlampijpen :	Oversteek voor :
40 km/h	Verwarmingsopp. pijpen :	Oversteek achter :
Walschaertis	Totaal verwarmingsopp :	Diameter drijfwielen :
2, buitenliggend	Diameter ketelromp :	Massa (rijvaardig)
350 mm	Dikte platen haard	Aslast : 1ste as
500 mm	pijpenplaat	2 de as
---	langsketel	3 de as
---	Inhoud ritvaardige ketel :	Massa /lopende meter
---	Inhoud stoomruimte :	Inhoud watertenders :
Stoomrem	Oppervlakte stoomafgifte	Inhoud kolenbak :
Schroefrem		

Nummerlijsten type 11

Nr	Levering	Nr 1931	Nr 1946	Bouwer	Schroep.	Opmerkingen
106	1893			Hanrez / 37	WO I	
128	1897			Hanrez / 57	WO I	
144	1897			Hanrez / 58	WO I	
161	1893			Hanrez / 38	WO I	
200	1888			St-Léonard / 778	WO I	Prototype
201	1888			St-Léonard / 781	WO I	
205	1888	1100		St-Léonard / 782	10/1938	
206	1889	1101	11.001	La Meuse / 1123	25/05/1948	
208	1895			Hanrez / 44	WO I	
210	1894			Hanrez / 43	WO I	
211	1895			Hanrez / 45	WO I	
215	1888	1102		St-Léonard / 783	11/1938	
217	1888			St-Léonard / 784	WO I	
219	1888	1103	11.003	St-Léonard / 785	05/04/1949	(hernummering op papier)
221	1888	1104	11.004	Anglo-Franco-Belge / 677	25/03/1949	
225	1888	1105		Anglo-Franco-Belge / 678	11/1941	
226	1888	1106	11.006	Anglo-Franco-Belge / 679	26/05/1948	
230	1888			Anglo-Franco-Belge / 680	WO I	
232	1888			Anglo-Franco-Belge / 681	WO I	
237	1888	1107	11.007	Cockerill / 1547	10/04/1949	
241	1897	1108		Hanrez / 59	10/1938	
252	1893			Hanrez / 39	WO I	
254	1888			Couillet / 923	WO I	
257	1898	1109		Hanrez / 61	09/1941	
267	1898	1110	11.010	Hanrez / 62	19/02/1949	
286	1888	1111		Cockerill / 1548	05/1934	
297	1888	1112		Couillet / 926	12/1941	
305	1888	1113		Cockerill / 1549	10/1938	
309	1897			Hanrez / 66	WO I	
322	1888			Couillet / 921	WO I	
323	1897	1114		Boussu / 70	10/1938	Expo Brussel 1897
325	1888	1115	11.015	Couillet / 922	03/06/1948	
333	1897	1116		Hanrez / 63	04/1942	
335	1897	1117		Hanrez / 60	12/1941	
349	1888			Couillet / 924	WO I	
353	1897	1118	11.018	Couillet / 925	17/06/1949	
354	1897			Couillet / 927	WO I	
358	1888			Tubize / 720	WO I	
390	1888			Tubize / 721	WO I	
399	1888			Tubize / 722	WO I	
400	1888	1119	11.019	Tubize / 723	17/06/1948	
406	1896	1120		Hanrez / 51	12/1943	
415	1888	1121		Tubize / 724	12/1941	
418	1893			Hanrez / 40	WO I	
421	1888			Carels / 272	WO I	
422	1898			Hanrez / 64	WO I	
433	1896			Hanrez / 52	WO I	
434	1896	1122	11.022	Hanrez / 53	21/03/1949	
435	1895	1123	11.023	Hanrez / 54	12/04/1949	
436	1898	1124	11.024	Hanrez / 55	25/03/1949	
437	1895	1125	110.25	Hanrez / 46	03/04/1949	
438	1898	1126		Hanrez / 65	11/1934	
439	1893			Carels / 315	WO I	
460	1893	1127		Carels / 316	02/1934	
462	1888	1128		Carels / 273	11/1941	
463	1888	1129		Carels / 274	11/1938	
465	1893			Hanrez / 41	WO I	
467	1888	1130		Carels / 275	10/1938	
470	1893	1131		Hanrez / 42	05/1934	
474	1888			Carels / 276	WO I	
476	1888			Haine-St-Pierre / 281	WO I	
479	1893			Carels / 317	WO I	
480	1888			Haine-St-Pierre / 282	WO I	
483	1888			Haine-St-Pierre / 283	WO I	
484	1888			La Meuse / 1116	WO I	
485	1888			La Meuse / 1117	WO I	
492	1888	1132		Hanrez / 20	09/1941	
493	1888			Hanrez / 21	WO I	
495	1888	1133	11.033	Hanrez / 22	26/03/1948	

Nr	Levering	Nr 1931	Nr 1946	Bouwwer	Schraap	Opmerkingen
496	1888			Hanrez / 23	WO I	
497	1888			Lamber / 19	WO I	
1956	1891	1134		Couillet / 1005	10/1938	
1957	1891	1135	11.035	Couillet / 1006	12/04/1949	
1958	1891			Couillet / 1007	WO I	
1959	1891	1136	11.036	Couillet / 1008	12/04/1949	
1960	1891	1137	11.037	Couillet / 1009	17/06/1948	
1961	1891	1138	11.038	Couillet / 1010	12/04/1949	
1962	1891			Hanrez / 29	WO I	
1963	1891			Hanrez / 30	WO I	
1964	1891	1139		Hanrez / 31	09/1933	
1965	1891			Hanrez / 32	WO I	
2115	1892			La Meuse / 1245	WI	
2116	1892	1140		La Meuse / 1246	10/1938	
2117	1892			La Meuse / 1247	WO I	
2118	1892	1141	11.041	Tubize / 869	04/06/1948	
2119	1892			Tubize / 870	WO I	
2120	1892			Tubize / 871	1921	
2121	1893			Hanrez / 33	WO I	
2122	1893			Hanrez / 34	WO I	
2123	1893			Hanrez / 35	WO I	
2124	1893			Hanrez / 36	WO I	
2125	1893			Carels / 306	WO I	
2126	1893			Carels / 307	WO I	
2127	1893			Carels / 308	WO I	
2128	1893			Carels / 309	WO I	
2129	1893	1142		Carels / 310	10/1938	
2214	1897	1143	11.043	St-Léonard / 1057	26/05/1948	
2215	1897			St-Léonard / 1058	WO I	
2216	1897	1144		St-Léonard / 1059	10/1938	
2217	1897	1145		St-Léonard / 1060	12/1938	
2218	1897			St-Léonard / 1061	WO I	
2219	1897	1146	11.046	St-Léonard / 1062	03/04/1949	

Stoommotorwagens

Type VV 8 - 12 .

Bij de tweede reeks motorwagens – de nummers 8 tot 12 – ging de Cie Belge uit van de plannen van de prototype-motorwagen 2 en deze werden –op gebied van techniek – praktisch volledig overgenomen. Opnieuw kwam de lichte ketel van het type « Guitar » tot inzet. Er werden slechts kleine wijzigingen aangebracht bij deze 5 motorwagens. Ook de aandrijving en het chassis werden volledig overgenomen van deze voorganger, enkel voor de kast werkte men een eigen, sierlijke stijl uit. Hiervoor ging men uit van de oudere rijtuigen en men kreeg hier twee achter elkaar geplaatste compartimenten die toegankelijk waren door middel van een middenplatform en een eindplatform. Typisch hierbij is wel het uiterlijk : hier gebruikte men de typische uiterlijke kenmerken van de vroegere diligences, met de gebogen lijnen en een licht gewelfd dak.

De motorwagens werden in 1878 afgeleverd en te Brussel-leopoldswijk ingezet op de rinlijnen rondom Brussel en het voorstadsnet. Nochtans zou de loopbaan in eerste instantie vrij beperkt zijn. Een ongeval was hiervan de oorzaak. Bij het opstoken van het nmr 8, zou op 2 maart 1880 de ketel ontploffen en de motorwagen volledig vernielen. Onmiddellijk werden alle gebouwde motorwagens afgesteld. Daar waar de stellen met klassieke ketel na enkele maanden terug in dienst gesteld werden, zouden er bij de overige stellen met de nieuwe « Guitar » ketel ernstige onvolkomenheden aan het licht komen. Dit noodzaakte een verbouwing van de ketel en een versterking van verschillende verbindingsteunen. Omstreeks 1883 kwamen de motorwagens terug in dienst. In deze periode waren de nummers 9 en 12 te Brussel-Leopoldswijk aanwezig voor de stadsdiensten.

Motorwagen 10 was te Gent aanwezig en reed vanuit Gent-zuid op de ringlijnen ten oosten van Gent. Verder werd deze motorwagen ook regelmatig gebruikt op de lokale verbinding tussen Moerbeke en St-Gillis-Waas.

De vierde motorwagen nr 11 was – samen met 7 verdere zusters – te St-Ghislain gestationeerd en reed vooral op de korte lokaallijnen in de Borinage, naar Dour, Autreppe en Cuesmes. Even later werd ook het nummer 9 vanuit Brussel naar St-Ghislain getransfereerd.

In de negentig jaren zouden deze stellen vooral op de West- en Oost-Vlammse lokaallijnen ingezet worden, de nieuwe stelplaatsen waren Merelbeke en Kortrijk. Nochtans zouden ze zelden hun effectieve stelplaats opzoeken en werden ze afgesteld te Kortemark (diensten naar Nieuwpoort en Ieper - Armentières), Dendermonde (diensten naar Aalst en Boom, maar ook naar Moerbeke)

Over de effectieve buiten dienststelling is weinig gekend, waarschijnlijk gebeurde deze tussen 1900 en 1904.

Stoommotorwagen type VV 8 - 12

A2

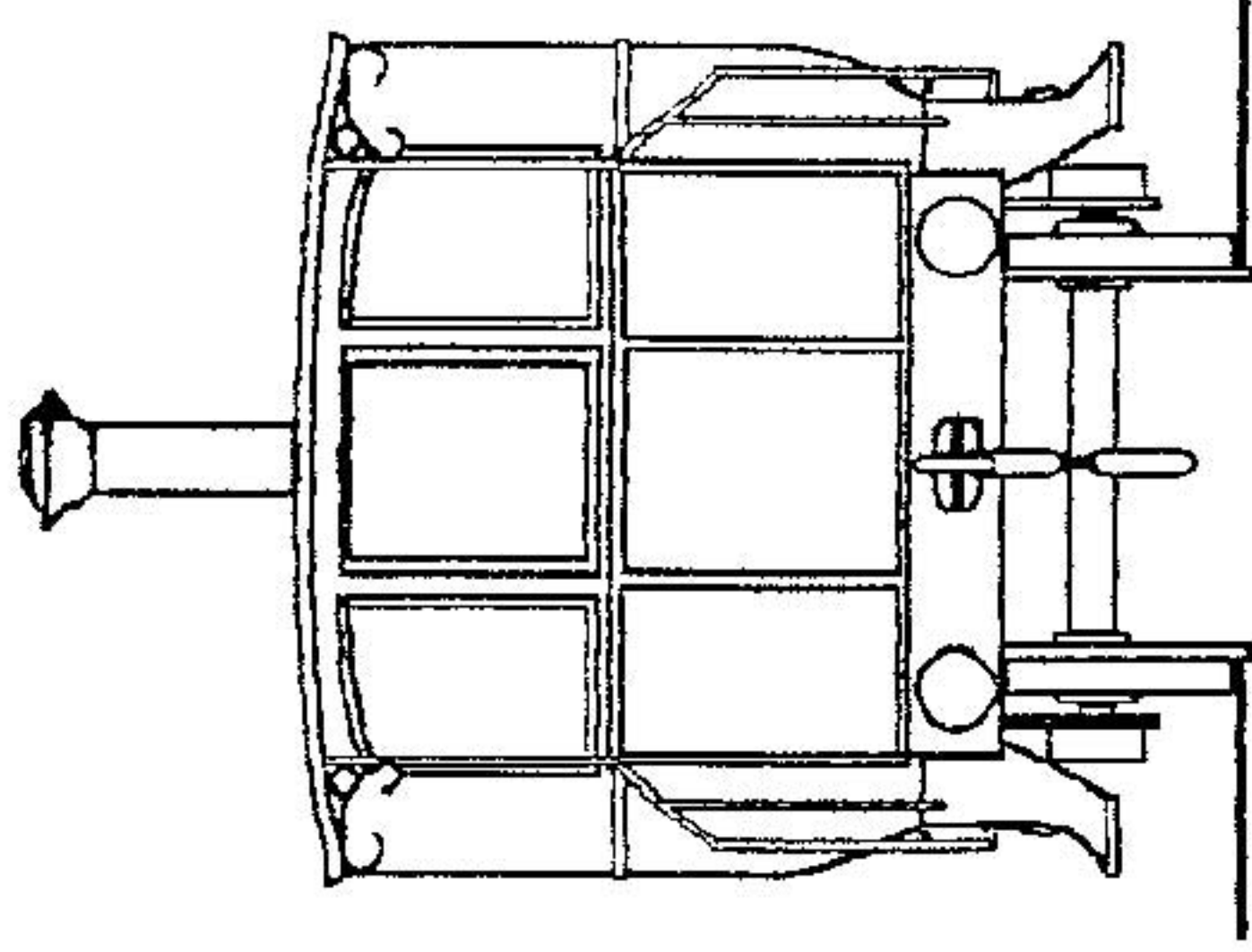
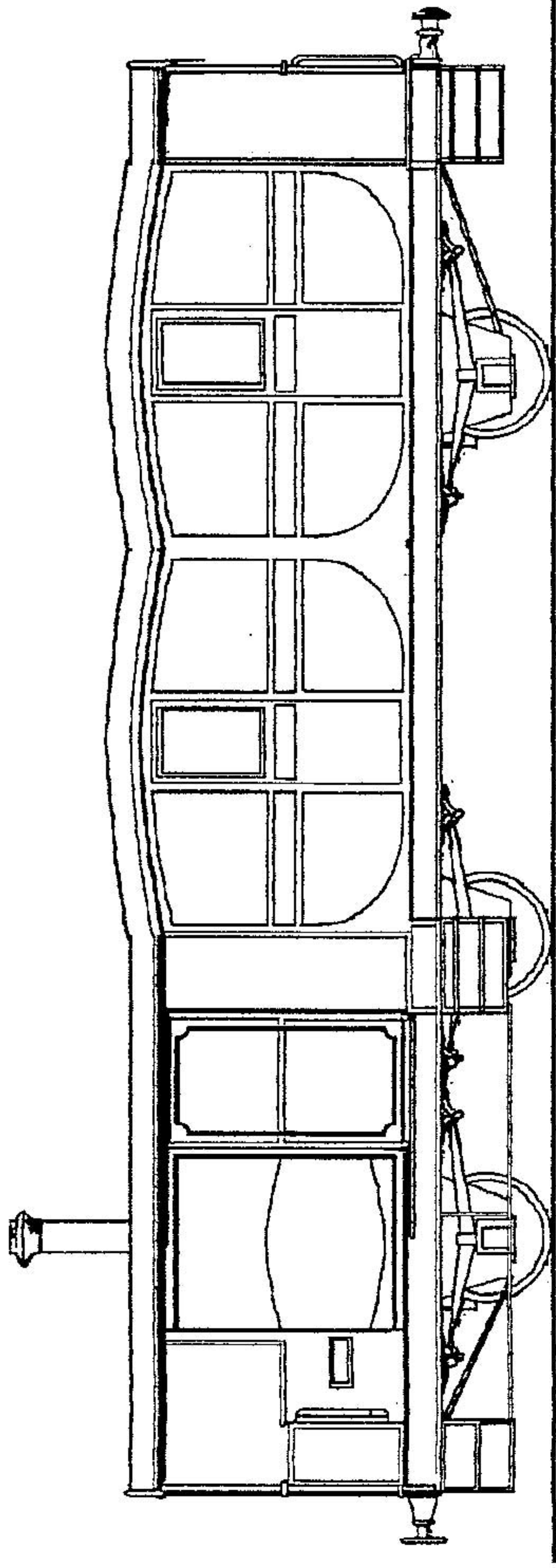
Stoom - lokale dienst

Cie Belge : 5

Aantal zitplaatsen

2^{de} klasse : 14

3^{de} klasse : 18



Loopbaan :

Nummering :

Effectief (bij bouw)

Bouwer kast :

Levering :

Ombouw

Buiten dienst :

Asindeling :

Snelheid

Remming :

Compressor :

Debiet :

Automatische rem

Rechtstreekse rem :

Kenmerken :

Zuigers :

Type :

Werkingsprincipe :

Cilinders :

Diameter

Zuigerslag

Type :

Ketel :

Type :

Roosterlengte:

Roosterbreedte:

Roosteroppervlakte :

Keteldruk :

Aantal vlampijpen:

Lengte vlampijpen:

Diam. ketel onder/boven:

Verwarmingsopp haard :

Totaal verwarmingsopp

Voorraad kolen :

Voorraad water :

Afmetingen :

Totale lengte :

Lengte kast :

Breedte :

Hoogte dak :

Hoogte totaal :

Radstand (totaal) :

Oversteek voor :

Oversteek achter :

Diameter drijfwielen :

Massa (rijvaardig)

Aslast : 1ste as

2 de as

3 de as

4 de as

Massa /lopende meter

Trekkkracht :

Uurvermogen :

Beschikbaar vermogen

12 290 mm

11 450 mm

3 000 mm

3 320 mm

4 300 mm

6 800 mm

2 180 mm

2 470 mm

1 000 mm

20 000 kg

7 000 kg

7 000 kg

6 000 kg

--- kg

1 800 kg/m

Stoomlocomotieven

Nord Belge 321 – 362 > Type 22

Geschiedenis :

Na de zwakkere sneltreinlocomotieven met asindeling 2'B nummers 301 tot 310 besteld werden, was al vlug duidelijk dat deze machines te zwak waren voor het slepen van de zware express-treinen die rondom de eeuwwisseling ingericht werden. Op dat ogenblik had de Nord Français een analoge machine met drie drijfassen in bouw en dadelijk zou de Nord Belge interesse hebben in deze snele viercilinder-compound machines. In 1900 werd de opdracht gegeven tot de bouw van 10 analoge machines. Cockerill zou de opdracht voor de bouw krijgen en vroeg de licentie aan. In 1902 werd een eerste bouwreeks van 10 machines aan de Nord Belge afgeleverd. Ze kregen de nummers 321 tot 330 toegewezen. De machines werden te Kinkempois gestationeerd en dadelijk gebruikt voor de zware internationale treinen tussen Liège en Paris, waarbij de Nord Belge machines de treinen tussen Liège en Charleroi (eventueel tot in Aulnoye) sleepten. De eerste bedrijfsgegevens waren zo gunstig dat dadelijk een tweede bouwreeks van 12 bijkomende machines bij Cockerill besteld werden. Deze locomotieven werden in 1904 geleverd en kregen de nummers 351 tot 362. Opmerkelijk is wel deze tussenruimte in het nummerschema dat kan laten veronderstellen dat een voorgaande bestelling van 20 machines afgezegd werd.

Aar het internationale verkeer gestaag aangroeide en daar de Nord Belge deze machines ook wilde inzetten voor de doorgaande binnenlandse treinen, werd alsnog een derde bouwschijf van 12 machines aan Cockerill uitbesteed, doch omwille van de bestellingen van de Etat Belge, besteedde Cockerill zes van deze machines uit aan de Ateliers de la Meuse. Deze machines werden in 1906 afgeleverd onder de nummers 334 tot 345.

De toestand bleef tot bij de eerste wereldoorlog waarschijnlijk ongewijzigd duren en ook na de wereldbrand waren alle machines nog aanwezig. Nochtans zou op dat ogenblik de toestand gewijzigd zijn : de zware machines 421 – 455 (de latere typen 48) zouden de zware internationale treinen gaan overnemen, onze machines zouden nog enkel gebruikt worden voor de gewone doorgaande treinen. Vooreerst waren ze nog te Kinkempois gestationeerd en sleepten praktisch alle treinen Liège – Namur – Givet. Maar in de twintiger jaren gingen ze ook over op de stelplaats St-Martin (bij Charleroi). Hier reden ze de doorgaande verbindingen tussen Charleroi en verschillende Noord-Franse steden. In 1934 – enige jaar dat een stationering gekend is – hadden we de volgende verdeling :

Kinkempois	340 – 343 en 351 – 362	(16 machines)
St-Martin	321 – 330 / 334 – 339 en 344 – 345	(18 machines)

Ook deze toestand bleef waarschijnlijk ongewijzigd behouden tot bij het uitbreken van de tweede wereldoorlog. Ook de diensten bleven praktisch ongewijzigd.

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

Na de overname door de N.M.B.S. bleven de diensten – zelfs in de moeilijke oorlogsperiode gehandhaafd en bleven de machines nog steeds in de beide vooroorlogse stelplaatsen – St-Martin en Kinkempois – aanwezig, maar anderzijds kreeg ook Montignies nu een kleiner bestand aan locomotieven. Inmiddels werden de locomotieven aangeduid als type 22, maar behielden hierbij de laatste beide cijfers van hun nummer. De inzet breidde zich verder uit tot de volledige verbinding Liège – Namur – Charleroi – Mons, waarbij ze ook doorreden tot Tournai. De machines van Montignies werden ook gebruikt op de verbinding naar Brussel.

Tijdens de laatste oorlogsmaanden werden de machines van Liège afgestaan aan de stelplaats Tamines en ook in hun – betrekkelijk korte – periode na de tweede wereldoorlog bleven ze in deze drie stelplaatsen :

Tamines :

5 machines : 22.003, 22.004, 22.005, 22.011, 22.024

Hier deze stelplaats werden de typen 22 vooral gebruikt in de lokalere reizigersdiensten en bereiden vooral de verbindingen naar Landen via Ramillies en zuidelijk naar Dinant en verder naar Jemelle. Verder waren er ook enkele diensten naar Charleroi-sud en Huy, vanuit Charleroi stond er ook één treinpaar naar Brussel-zuid op het programma. Nochtans zouden te Tamines de machines het eerst afgesteld worden : eind 1946 kwamen deze eerste machines type 64 naar Tamines en deze zouden geleidelijk aan de diensten van het type 22 overnemen. In de loop van 1947 was de inzet al praktisch tot nul gedaald en werden de meeste typen 22 afgesteld. Nog sporadisch werden de ritvaardige machines ingezet in de reeks van het type 64 of voor speciale treinen.

St-Martin :

16 machines : 22.001, 22.007, 22.008, 22.009, 22.010, 22.015, 22.016, 22.020, 22.021
22.022, 22.023, 22.025, 22.026, 22.029, 22.030, 22.031

In deze stelplaats behielden de typen 22 tot ver in 1947 nog hun voornaamste inzet en haalden ze daggemiddelden van ca. 180 km. Hier werden ze trouwens nog steeds gebruikt in hun vooroorlogse inzet en sleepten ze de doorgaande treinen tussen Charleroi en Liège-Guillemins. In deze dienst waren er trouwens nog twee internationale treinen, waarbij de typen 22 doorstootten tot in het Franse Aulnoye. Het tweede deel van hun inzet gebeurde op een meer lokale verbinding, namelijk deze vanuit Charleroi-sud naar Mariembourg, waarbij de machines regelmatig doorreden naar Couvin en Treignes. Verder waren er ook nog diensten naar Mons en Piéton. Maar ook hier zouden de typen 64 vanaf eind 1947 te St-Martin opduiken en dadelijk de diensten van het type 22 overnemen. De afgestelde machines verhuisden alsnog naar Tamines, waar ze trouwens verzameld werden voor een eventuele verkoop. Het zou echter pas eind 1948 zijn eer alle diensten te St-Martin wegvielen.

Montignies :

13 machines : 22.002, 22.006, 22.012, 22.013, 22.014, 22.017, 22.018, 22.019, 22.027,
22.028, 22.032, 22.033, 22.034

Te Montignies hadden de typen 22 de grootste inzet met gevarieerde bestemmingen : hoofdinzet werd opgetekend op de verbinding Charleroi – Erquennes, maar ook de verbinding vanuit Châtelet naar Dinant (via Florennes of rechtstreeks via Ermeton) stond bovenaan het takenpakket. Verdere bestemmingen waren Tournai via Mons, Walcourt en Florennes, Namur en zelf Ottignes (vanuit Charleroi-ouest.) Ook enkele lokale goederendiensten kwamen in de reeks voor . Pas in de loop van 1948 zouden de typen 22 hun diensten moeten afstaan o.m. aan de nieuw bijgekomen machines type 31.

Schrapping :

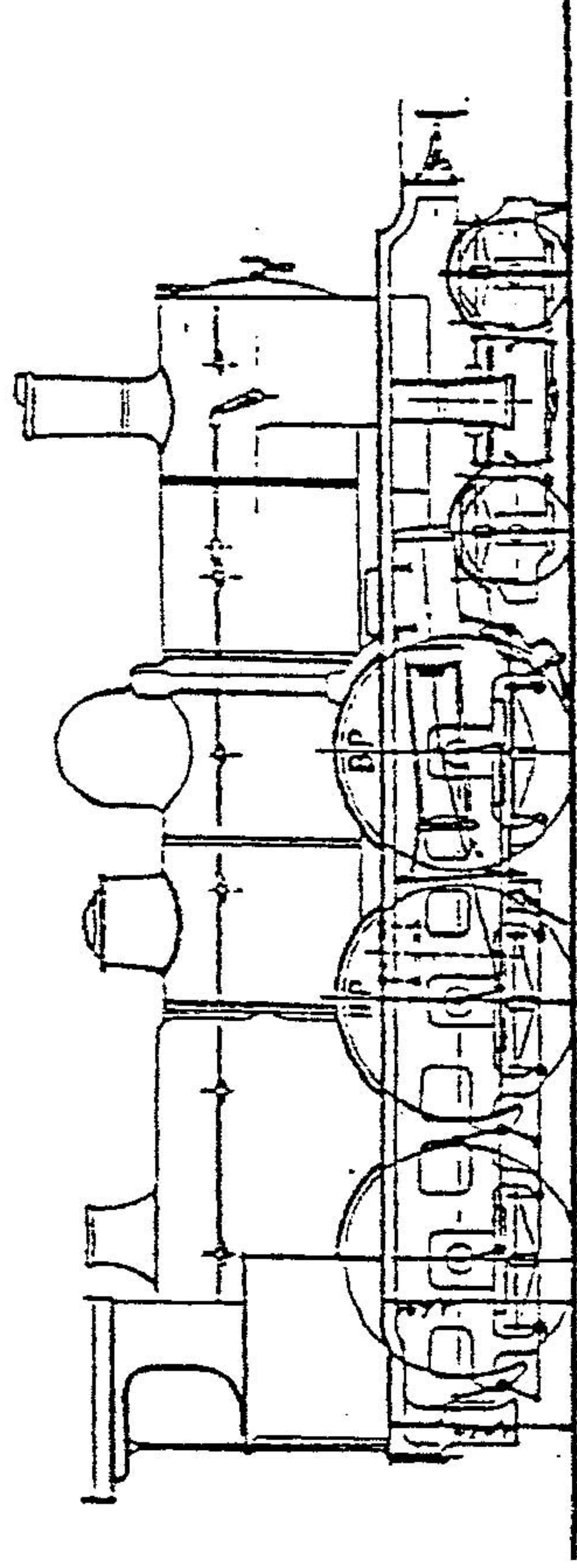
Nadat de afgestelde machines te Tamines verzameld werden, bleven ze hier in de opstelsporen nog verschillende jaren wegroesten, ze zouden pas tussen november 1949 en januari 1951 definitief uit het bestand afgevoerd worden.

Nummerlijsten type 22

Nr	Locering	Nr 1941	Nr AAAPS	Bouwver	Blz nr	Schraap.	Num. afmetingen
321	1902	2221	22.001	Cockerill	2347	06-01-1950	
322	1902	2222	22.002	Cockerill	2348	20-01-1950	
323	1902	2223	22.003	Cockerill	2349	23-11-1949	
324	1902	2224	22.004	Cockerill	2350	15-01-1950	
325	1902	2225	22.005	Cockerill	2351	15-01-1950	
326	1902	2226	22.006	Cockerill	2352	20-01-1950	
327	1902	2227	22.007	Cockerill	2353	11-01-1951	
328	1902	2228	22.008	Cockerill	2354	06-01-1950	
329	1902	2229	22.009	Cockerill	2355	06-01-1950	
330	1902	2230	22.010	Cockerill	2356	11-02-1950	
334	1907	2234	22.011	Cockerill	2580	06-01-1950	
335	1907	23235	22.012	Cockerill	2581	06-01-1950	
336	1907	2236	22.013	Cockerill	2582	20-01-1950	
337	1907	2237	22.014	Cockerill	2583	06-01-1950	
338	1907	2238	22.015	Cockerill	2384	14-10-1950	
339	907	2239	22.016	Cockerill	2385	06-01-1950	
340	1906	2240	22.017	La Meuse	2017	06-01-1950	
341	1906	2241	22.018	La Meuse	2018	20-01-1950	
342	1906	2242	22.019	La Meuse	2019	26-09-1950	
343	1906	2243	22.020	La Meuse	2020	06-01-1950	
344	1906	2244	22.021	La Meuse	2021	06-01-1950	
345	1906	2245	22.022	La Meuse	2022	06-01-1950	
351	1904	2251	22.023	Cockerill	2448	06-01-1950	
352	1904	2252	22.024	Cockerill	2449	06-01-1950	
353	1904	2253	22.025	Cockerill	2450	06-01-1950	
354	1904	2254	22.026	Cockerill	2451	06-01-1950	
355	1904	2255	22.027	Cockerill	2452	22-01-1950	
356	1904	2256	22.028	Cockerill	2453	22-01-1950	
357	1904	2257	22.029	Cockerill	2454	06-01-1950	
358	1904	2258	22.030	Cockerill	2455	06-01-1950	
359	1904	2259	22.031	Cockerill	2456	06-01-1950	
360	1904	2260	22.032	Cockerill	2457	06-01-1950	
361	1904	2261	22.033	Cockerill	2458	20-01-1950	
362	1904	2262	22.034	Cockerill	2459	24-11-1950	

> Type 22 N.M.B.S.

Cockerill : 28
La Meuse : 6

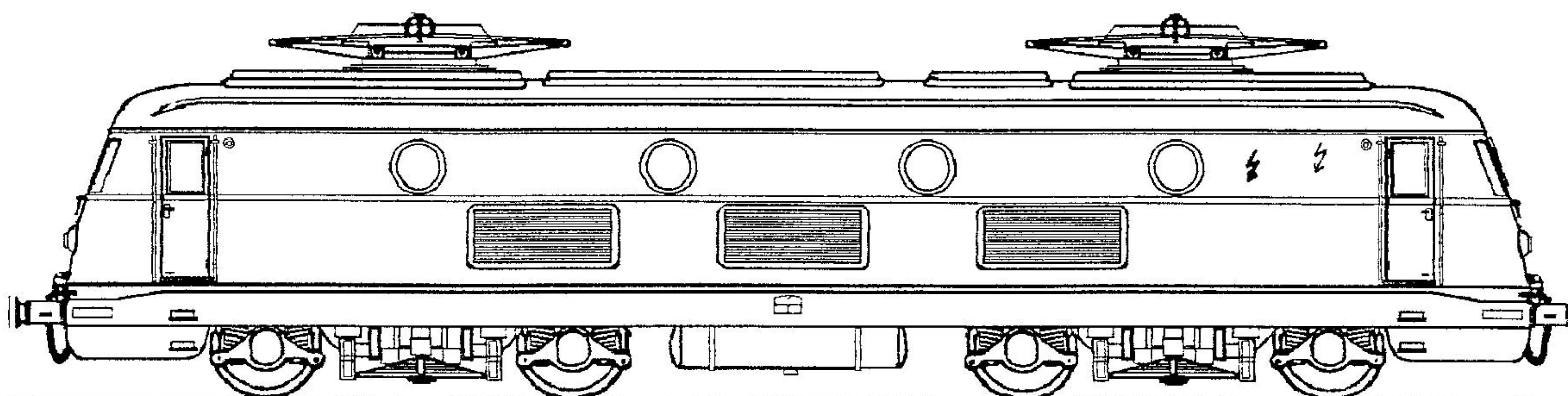


Loopbaan :	Ketelkenmerken :	Afmetingen :
Nummering :	Keteldruk :	Totale lengte :
	Type ketel :	Lengte chassis :
Effectief bij bouw :	Roosterlengte :	Breedte :
Effectief bij N.M.B.S. :	Roosterbreedte :	Hoogte as ketel :
Bouwer :	Roosteroppervlakte :	Hoogte (totaal) :
Levering :	Verwar. opp. haard :	Radstand (totaal) :
Ombouw :	Aantal grote vlampijpen :	Afstand tussen assen :
Buiten dienst :	Diameter gr vlampijpen :	1 950 mm + 1 700 mm + 1 900 mm + 2 000 mm
Asindeling :	Opp. grote vlampijpen :	Oversteek voor :
Snelheid :	Aantal kleine vlampijpen :	Oversteek achter :
Aandrijving :	Diameter kl vlampijpen :	Diameter drijfwielen :
Type overbrenging :	Opp. kleine vlampijpen :	Diameter loopwielen :
Plaatsing cilinders :	Lengte vlampijpen :	Massa (rijvaardig)
Diameter cilinders HD :	Verwarmingsopp. pijpen :	Aslast : 1ste as
Diameter cilinders LD :	Totaal verwarmingsopp. :	2 de as
Zuigerslag :	Oververhittingsopp. :	3 de as
Remming :	Diameter ketelromp :	4 de as
Compressor :	Dikte pijpenplaat :	5 de as
Debiet :	Dikte langsketel :	Massa /lopende meter
Automatische rem :	Inhoud ritvaardige ketel :	Gekoppeld aan tender
Rechtstreekse rem :	Inhoud stoomruimte :	Type N.M.B.S.
Handrem :	Oppervlakte stoomafgifte	Nummers N.M.B.S.
		321 - 362
		type 14
		14 321 - 14 362

Elektr. locomotief type 125.0

1959

Brugeoise & Nivelles



Geschiedenis :

Na de levering van de 83 locomotieven type 123 had men geen echte behoefte meer aan nieuwe elektrische machines. Voor de reizigersdienst was men resoluut overgegaan op elektrische stellingen. Nochtans ontsoond er door de opbloei van de reizigersdiensten en de geplande elektrificaties van de lijnen Oostende – Liège en later ook Brussel – Mons een leemte voor de doorgaande reizigersdienst, vooral in de piekuren. Daarom besliste men tot de bouw van twee kleine bouwreeksen, nl. typen 125 en 140. Deze verschilden enkel in de overbrenging en de maximale snelheid. De locomotieven type 125 waren rechtstreeks afleid van de oudere typen 122. Ze waren praktisch identiek, er werden slechts minieme wijzigingen doorgevoerd werden enkele modernere technieken gebruikt in het hoogspanning gedeelte. Nochtans werd de kastvorm van het type 123 – met de laag gelegen ventilatieroosters overgenomen. Uiterlijk waren er twee verschillen : het ontbreken van de tweede, kleine snor en de volledig donkergroene kleur waarin de typen 125 afgeleverd werden. De opdracht tot de bouw van de 16 locomotieven type 125.001 – 016 werd gegeven aan Brugeoise et Nivelles, S.E.M. en Acec zorgden voor de elektrische uitrusting. De machines werden in de loop van 1959 aan de stelplaats Brussel-zuid afgeleverd. Vermelden we dat de geschiedenis van deze machines – samen met de typen 140 – sterk aan elkaar gebonden zijn door de verschillende verbouwingen en dat de geschiedenis vaal parallel, maar ook regelmatig afwijkend verlopen.

Vanuit Brussel-zuid werden ze in deze eerste periode vooral gebruikt op de “nieuwe” elektrische verbinding Oostende – Brussel en Brussel – Liège-Guillemins. Hier sleepten ze vooral de doorgaande semi-directe treinen over de ganse afstand, in de piekuren werden ze ook gebruikt voor de vele stoptreinen tussen Leuven en Aalst. Na de elektrificatie van de verbinding naar Mons werden ze ook op deze lijn regelmatig ingezet. Nochtans zouden vanaf 1964 de inzetreeksen gebanaliseerd worden en was er geen onderscheid meer tussen de diensten van de locomotieven typen 122, 123 en 125 en zo daagden de typen 125 over het ganse net op. Ze werden wel bij voorkeur gebruikt voor de reizigersdiensten, maar sleepten ook diverse goederentreinen op de vlakkere lijnen van het net.

In 1967 werden de locomotieven type 140 teruggebracht in de standaard uitvoering en ze zouden nu samen met de oorspronkelijke typen 125 gebruikt worden. Alle machines type 125.0 werden op dat ogenblik te Oostende gestationeerd en door deze maatregel werden ze weer bij voorkeur gebruikt op de verbinding met Liège en ze stotten ook regelmatig door tot in Aachen-Hbf. Verder werden 's nachts ook verschillende goederentreinen op sleptouw genomen, waarbij ze hun treinen oppikten te Zeebrugge en Merelbeke. De zes analoge machines type 125.1 (ex-type 140) bleven te Brussel-zuid en verzekerden bij voorkeur de diensten naar Mons.

In 1970 werden alle machines dan weer geconcentreerd te Brussel-zuid en gedurende meer dan 15 jaar bleef de toestand ongewijzigd: ze reden vooral in de reizigersdienst, maar waren opnieuw praktisch over het ganse net ingezet. In 1971 werden de locomotieven hernummerd in de reeks 25 en werden alle 22 machines achtereenvolgens – zonder onderscheid – genummerd als 2501 tot 2522.

Maar ook deze toestand bleef maar een drietal jaren duren: voor de uitbreiding van de Benelux-dienst werd er gezocht naar een nieuwe oplossing als trek- en duwstellen en de N.M.B.S. besliste om 8 locomotieven om te bouwen: ze werden geschikt gemaakt voor twee spanningen en kregen ook de uitrusting om vanuit een stuurstandrijtuig bestuurd te worden. De keuze viel op de acht laatste locomotieven uit de reeks (2515 – 2522) en zo werd de reeks opnieuw beknot tot slechts 14 machines. De locomotieven werden vanaf 1973 minder en minder ingezet en net zoals de reeks 22 zouden ze vooral in de piekurdiensten gebruikt en hierdoor verminderde hun daggemiddelde steeds verder. Nochtans zouden deze locomotieven een tweede kans krijgen. Door de goede resultaten van de reeks 25.5 in de trek- duwdiensten werd er een studie uitgevoerd om na te gaan of deze dienst ook in binnenlandse dienst mogelijk was. Reden hiervoor was enerzijds het feit dat het omzetten veel tijd in beslag nam, anderzijds werden steeds kleinere lijnen onder draad gebracht en hierdoor kon de elektrificatie van de eindstations (bv. Turnhout of Boom) zo eenvoudig mogelijk te houden. Voor deze ombouw werden de rijtuigen type M2 aangeduid en in 1976 besliste men om de 14 locomotieven reeks 25 op analoge wijze als de reeks 25.5 met deze uitrusting om te bouw. Deze ombouw werd door de CW Mechelen uitgevoerd en omstreeks 1978 waren alle machines getransformeerd.

Door deze wijziging moesten deze machines noodgedwongen in een eigen reeks gebruikt worden en zo werden de lijnen rondom Antwerpen uitgekozen. Voor de hand liggende reden was het feit dat de capaciteit van Antwerpen-centraal tijdens de piekuren onvoldoende was om het omzetten van de locomotief toe te laten. Zodoende werden de diensten naar St-Niklaas, Turnhout, Aarschot en Leuven door deze trek/duwcombinaties gereden. De machines bleven echter te Brussel-zuid onderhouden.

Naarmate er meer lijnen in de Kempen onder draad kwamen, werd de dienst ook uitgebreid en werden verdere bestemmingen bereikt. Al de treinen hadden op dat ogenblik slechts één treinpaar per dag: gedurende de dag stonden alle machines – samen met hun trein – te Luchtbal of Schijnpoot afgesteld. 's Nachts en in de weekends waren de 25-ers te St-Niklaas, Aarschot, Leuven, Herentals en Turnhout aanwezig. Nochtans zou de goederendienst verder uitbreiden en kwam er een tekort aan machines te Antwerpen en meer en meer werden de 25-ers gedurende de dag gebruikt op kortere trajecten tot in Leuven, Muizen en Schaarbeek, de reserve-locomotieven daarentegen reden regelmatig de doorgaande diensten naar Kinkempois en Montzen.

In 26 februari 1979 was er een zware botsing van de 2557 met een vrachtwagen te Kapellen, waardoor deze locomotief zwaar beschadigd werd. Dadelijk werd beslist om de 2504 – die op dat ogenblik een grote herstelling onderging – op korte termijn om te bouwen in tweespanningslocomotief 2557. Deze kwam in november 1979 terug in dienst. De verongelukte 2557 kwam na geruime tijd als gewone reeks 25 – nummer 2504 – terug op de sporen.

In 1986 werden alle 14 machines vanuit Brussel-zuid naar Merelbeke getransfereerd. Dit gebeurde omwille van de afbraak van de oude stelplaats voor de nieuwe TGV-loodsen, maar in 1991 kwamen de 25-ers als eerste elektrische locomotieven naar Antwerpen-Dam. Hiervoor was een gedeelte van de bundel voor de stelplaats geëlektrificeerd. Door deze beide transferts wijzigde in feite niets aan de inzet, meer nog de machines bleven meer in de buurt van Antwerpen en verdwenen zo van een groot gedeelte van het net. Op dit ogenblik worden nog steeds dezelfde diensten gereden en ook voor de nabije toekomst zijn er geen echte wijzigingen gepland. Omwille van hun lage daggemiddelde en hun lichte treinen op meestal vlakke lijnen zijn de defecten ook vrij gering.

De ombouw :

De locomotieven type 125 / reeks 25 ondergingen tijdens hun loopbaan de volgende wijzigingen :

- enkele modernisering in verband met de string van de tractiemotoren
- aanbrengen van de nodige kabels voor het rijden in treinschakeling

- aanbrengen van dubbele koplampen
- aanbrengen van een vierde verluchttingsrooster aan één zijde van de locomotief
 - * deze werd geplaatst om de JH-aandrijving af te koelen bij rit en duwschakeling. Hierbij wordt het aanzuigen van stof en poedersneeuw verminderd.

De schilderijen / uiterlijk :

* oorspronkelijk : 1959 - 1971

volledige donkergroene schildering met aluminium sierlatten

* hernummering 1971 –

aanbrengen van nieuwe nummering met grote cijfers

* schildering type 1973 1973 –

gele kleurstelling met staalblauwe banden.

° schildering type 1980

staalblauwe schildering met gele zichtbaarbanden

Nummerverandering (type 125 / 140 :

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

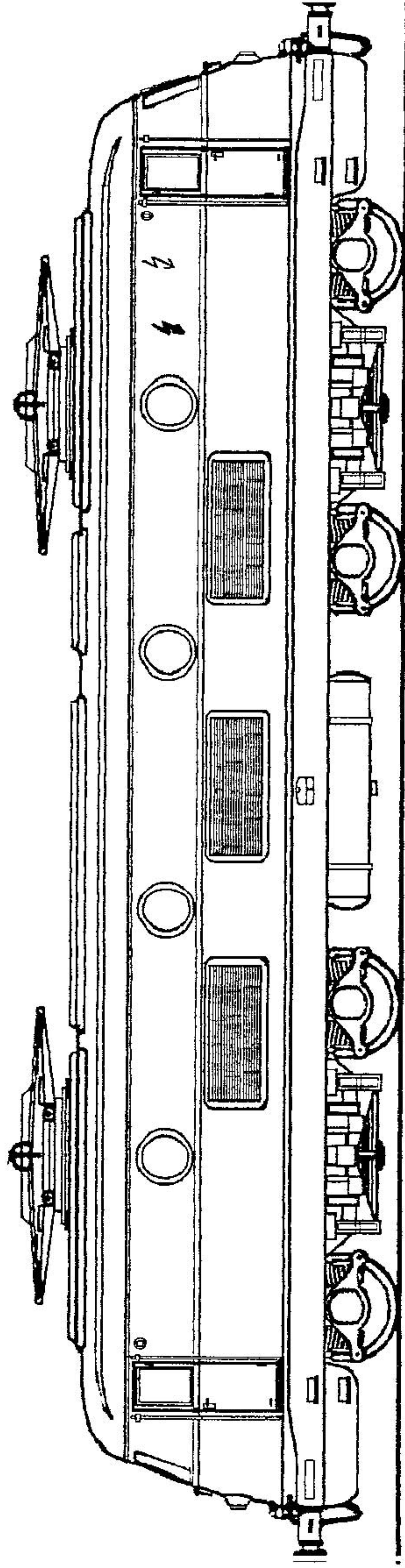
Elektrische locomotief type 125

B°'B°'

Reizigersdienst

Brugeoise & Nivelles

wordt 2501 - 2522



Loopbaan :

Nummering : na '1968 125.001 - 125.166
na '1971 2501 - 2522

Effectief (bij bouw) 16
(totaal) 22

Bouwer kast : Brugeoise & Nivelles

Ombouw : ---

Levering : 1959

Ombouw : ---

Buiten dienst : ---

Asindeling : B°'B°'

Snelheid : 120 km/h

Bedrijfsspanningen 3 000 V DC

Remming : 2 x Westinghouse 242 VBZ

Compressor : 2 x 1 350 l/min

Debiet : VBZ

Automatische rem 2 x 1 350 l/min

Rechtstreekse rem : Oerlikon FVEL 1

Oerlikon Fd

Kenmerken :

Motor :
Bouwer tractiemotoren Acec Charleroit
Ophanging Neusophanging
Aantal 4
Type : CF 729 tandwielen

Overbrenging :
Aandrijving sturing : Nokkenas JH
Elektr servomotoren LS
4 x 440 kW

Uurvermogen :
Doorlopend vermogen : 4 x 400 kW
Overbrenging : rechte tandwielen
Tandwielverhouding : 2,910
Ventilatoren : 2 helicoïdale
3 000 V / 90 m³/min

Generator :
Acec type 266
72 V / 38 A

Batterijen :
Cadmium-Nikkel
54 elementen - 80 Ah

Afmetingen :

Totale lengte : 18 000 mm
Lengte kast 16 850 mm
Breedte : 3 092 mm
Hoogte dak : 3 755 mm
Hoogte (totaal) 4 400 mm
Afstand tussen draaist. 8 600 mm
Afstand binnen draaist. 3 450 mm
Radstand (totaal) 12 050 mm
Oversteek voor / achter 2 975 mm

Diameter wielen : 1 262 mm
Massa (leeg) 80 000 kg
Massa (ritvaardig) 84 000 kg
Aslast : 1^{ste} as : 21 000 kg
2^{de} as : 21 000 kg
3^{de} as : 21 000 kg
4^{de} as : 21 000 kg

Trekkracht : 1 880 kW
Vermogen : 1 740 kW

Rangeerdiesellocomotief

Reeks 99

Bouwgeschiedenis :

Al in de jaren dertig ontwikkelde Deutz een lichte tweeassige industri locomotief. Deze machines waren vooral geschikt voor kleinere bedrijven en waren zeer robuust en eenvoudig van Bouw. Geleidelijk aan werd deze rudimentaire locomotief verbeterd en kreeg hij een groter comfort en betere rijeigenschappen. Een dergelijke locomotief is trouwens in het bestand van vele industriën in België en ook bij enkele museumverenigingen (o.m. de L.S.V. en de S.D.P.) Deze machines werden tot in de jaren zestig verder gebouwd en tot op dat ogenblik werd de klassieke stangenaandrijving en de spaakwielen aangehouden.

De loopbaan :

Eén van deze machines werd aangekocht door een bedrijf dat verschillende spooraansluitingen bediende in het stukgoedcentrum van Tour & Taxis. Deze machine werd door de gefusioneerde firma Klöckner – Humboldt – Deutz gebouwd en in 1957 geleverd. Gedurende 25 jaar verzekerde deze machine de lokale verbindingen in Brussel. Nochtans zou de bedrijvigheid van, dit centrum in de beginjaren '70 sterk verminderen en verlegde het expeditiebedrijf zijn bedrijvigheid. Nochtans waren er nog sporadisch wagenladingen die te Tour & Taxis moesten afgehandeld worden en de bocht waren te krap voor de rangeerdiesels van de N.M.B.S. Nochtans overwoog men om een locotractor reeks 91 te Brussel te stationeren, maar de N.M.B.S. opteerde voor de aankoop van deze kleine privé-locomotief. Daar de bedrijvigheid te Tour & Taxis toech op termijn afgebouwd werd, kocht men deze machine in 1972 aan. Hij werd als 9901 in het bestand opgenomen. Opmerkelijk is ook wel dat deze machine ter plaatse een revisie onderging en in de standaard kleuren (met Z-motief) van de N.M.B.S. herschilderd werd. Gedurende twee jaar zou deze locotractor het weinige werk op verschillende aansluitingen verzekeren. In 1974 eindigde de bedrijvigheid en de locomotief werd op dat ogenblik aan de schroothandel Stevens in de Brusselse kanaalzone verkocht. Hier zou de machine tot ca. 1985 sporadisch ingezet worden.

Nummer 1	Nummer 2	Levering	1ste stelpl	Overdracht		
----	9901	1972	Brussel TT	1974	> Stevens	

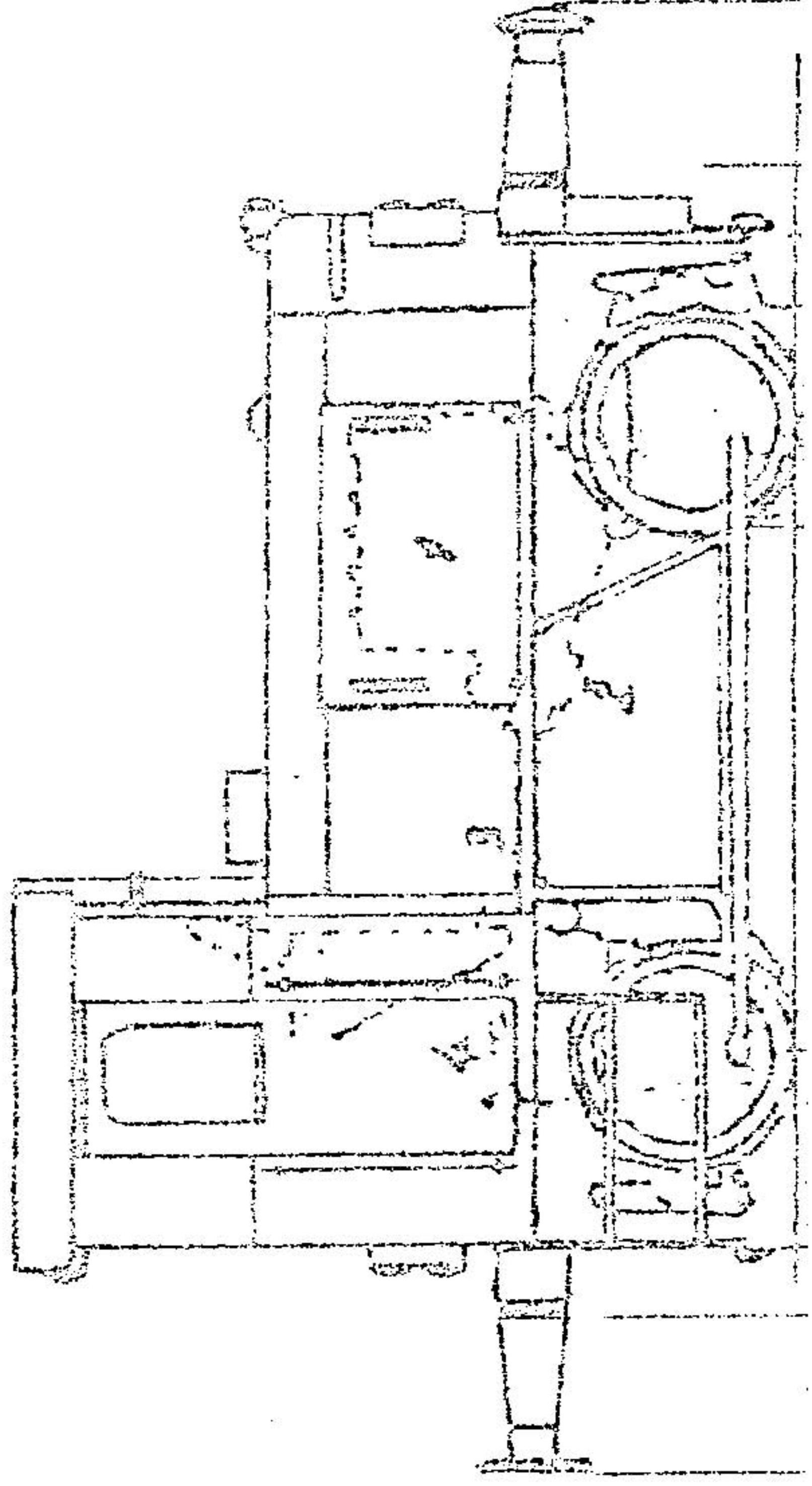
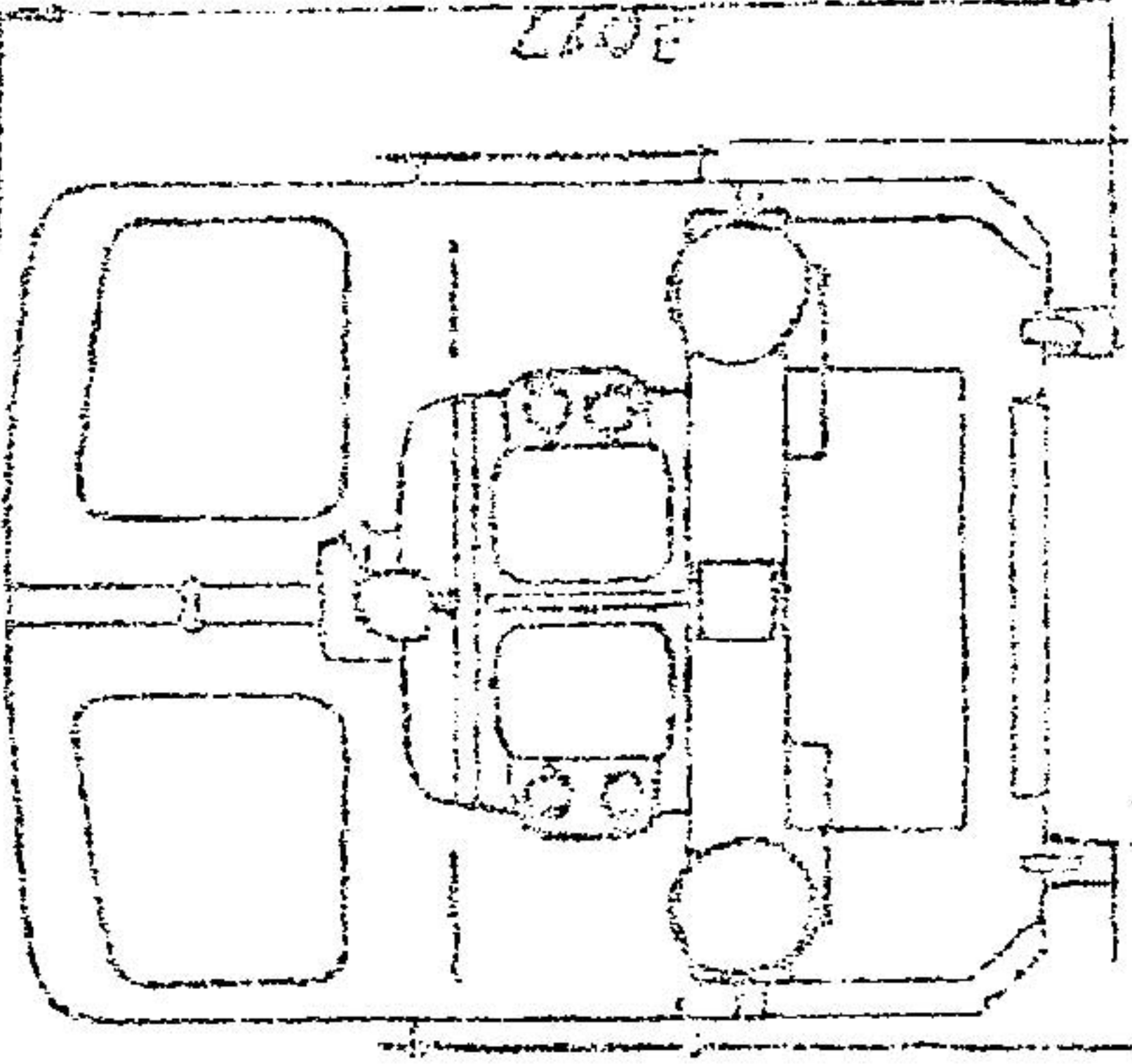
Diesellokomotief Reeks 99

B

Industriële locomotief

> dienst Brussel TT

Deutz : 1



Loopbaan :

Nummering : voor '71
na '71

Effectief (bij bouw)

Bouwer kast :

Levering :

Aankoop

Verkoop

Buiten dienst :

Asindeling :

Snelheid rangedienst

Snelheid goederendienst

Remming :

Compressor :

Debiet :

Automatische rem

Rechtstreekse rem :

Kenmerken :

Motor :

Bouwer :

Type :

Werkingsprincipe :

Wijze van inspuiting :

Omwentelingssnelheid :

Inspuitdruk :

Cilinders :

Boring / Zuigerslag

Zuigersnelheid : (gem)

Massa motor :

Lengte / breedte motor

Overbrenging :

Bouwer koppeling

Bouwer transmissie :

Werking :

Keerkoppeling :

Overbrenging op wielen

Afmetingen :

Totale lengte :

Lengte kast :

Breedte :

Hoogte vloer :

Hoogte dak :

Hoogte totaal :

Radstand (totaal) :

Afstand As 1 / as 2

Oversteek voor :

Oversteek achter :

Diameter drijfwielen :

Massa (rijvaardig)

Aslast : Iste as

2 de as

3 de as

Massa /lopende meter

Trekkracht :

Uurvermogen :

Beschikbaar vermogen

Overslagrem
Met tegengewicht

5 580 mm

4 430 mm

2 538 mm

1 000 mm

3 017 mm

3 017 mm

2 500 mm

2 500 mm

270 mm

750 mm

850 mm

14 000 kg

7 000 kg

7 000 kg

-- kg

kg/m

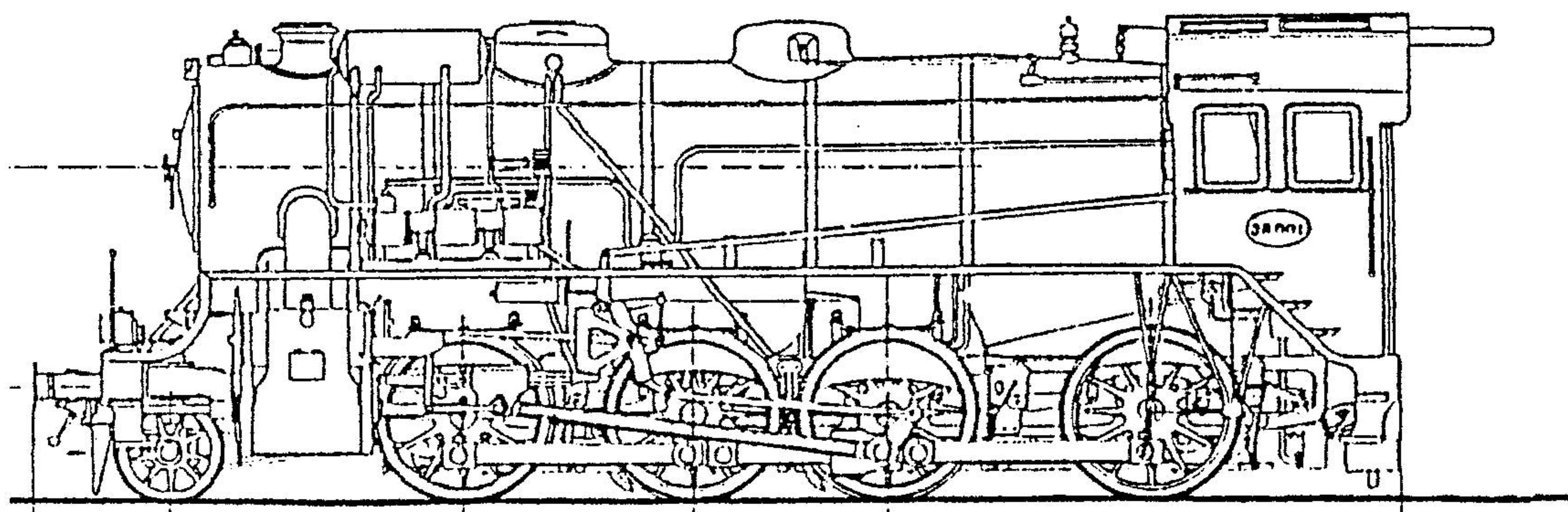
250 kN

41 kW

30 kW

Schrappingen

Type 38 .



	WO I	1945	1949	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957
Monceau		1	2	1	1	9	6	4	16	5
Tamines					4	5		2	2	
Aarschot					5	6		16	6	
Hasselt					3	4	3	6		
Kortrijk					2	3	3	4		
Antwerpen-Dam					1	5	3	2		
Dendermonde					5	6	3	1		
Mons		1								
Merelbeke			1							
WO I (vermist)	1									

De 150 Amerikaanse locomotieven type 38, die na de eerste wereldoorlog geleverd werden, zouden vrij vlug na de tweede wereldoorlog aan belang verliezen. Eén locomotief bleef vermist en 5 locomotieven werden zo zwaar beschadigd dat ze in 1945 en 1949 geschrapt werden. De eigenlijke afstelling begon in 1950 en duurde door tot in 1956. Er waren hierbij 7 stelplaatsen betrokken.

Tamines :

Deze stelplaats zette zijn machines tot in 1954 vrij uitgebreid in, zowel in de reizigersdienst als voor goederentreinen: bij de reizigerstreinen (ongeveer 30 % van de diensten) sleepten ze piekuurtreinen naar Landen, Dinant en Charleroi. De goederendienst was uitgebreider en hier waren het vooral kolentreinen in de driehoek Charleroi – Ronet – Gembloux met enkel treinen via Dinant naar Jemelle. Gemiddeld er 11 plandagen maar vanaf 1953 daalde de inzet drastisch door de aankomst van vrijgekomen locomotieven type 29 uit Jemelle en de overdracht van een aantal diensten aan Monceau.

Kortrijk :

De machines van Kortrijk, werden vanuit Moeskroen gebruikt en reden vooral in de reizigersdienst. Hoofdinzet kenden ze op de verbindingen Kortrijk – Brussel-noord en Kortrijk – Brugge. In de goederendienst sleepten ze de doorgaande goederentreinen vanuit Frankrijk naar Merelbeke, waarbij ze deze treinen oppikten te Moeskroen. Verder waren er tijdens de laatste inzetjaren ook verschillende lokale bedieningstreinen vanuit Moeskroen naar Lessines en Ronse, vanuit Kortrijk naar Roeselare en Ieper. Vanaf 1954 verminderde hun inzet: een aantal diensten ging verloren en geleidelijk aan kwamen de typen 29 naar Kortrijk en namen de diensten over. Deze verandering duurde echter meer dan drie jaar en pas in 1954 waren alle typen 38 afgesteld en gingen ze na een aantal maanden definitief uit het bestand.

Dendermonde :

Deze stelplaats zou vooral in de naoorlogse periode een belangrijke inzetreeks kennen, waarbij de machines vooral in de reizigersdiensten gebruikt werden. Hoofdinzet kenden ze tijdens de laatste bedrijfsjaren op de verbinding naar Brussel, maar ook Gent-St-Pieters en Mechelen waren hierbij bestemmingen. Vanaf 1952 kwamen de eerste locomotieven type 31 naar Dendermonde over en deze namen de taken van hun Amerikaanse zusters over. Een jaar later waren er al genoeg 31-ers te Dendermonde aanwezig om de volledige inzet af te snoepen. Nog gedurende enige tijd reden de overgebleven machines type 38 de lokale goederendiensten naar Schoonaarde en Willebroek, maar in 1954 waren alle machines al definitief hun het N.M.B.S. bestand geschrapt en afgevoerd.

Aarschot :

Deze stelplaats zou een belangrijke rol spelen bij het slepen van de reizigersdiensten in de Antwerpse Kempen: zo reden ze praktisch alle treinen tussen Leuven en Antwerpen, maar ook verschillende diensten naar Hasselt werden in de inzet opgenomen. Verder waren er ook sporadische diensten naar Tamines en Herentals. Na de afbouw van de diensten van het type 38 te Leuven, steeg de inzet te Aarschot maar vanaf 1951 zouden ook te Aarschot de typen 38 vervangen worden: de eerste typen 31 namen de diensten over en de inzet van het type 38 daalde. Nog voordat alle diensten voor het type 38 weggefallen waren, werden de typen 31 geleidelijk aan vervangen door de nieuw aangekomen typen 64. Deze wijziging hield de typen 38 echter nog enige tijd in bedrijf. Het is pas met de aankomst van de dieselmotorwagens type 603 en de herschikking van de diensten dat de 38-ers overbodig werden.

Antwerpen-Dam :

In deze stelplaats hadden de 38-ers eenzelfde inzet en eenzelfde loopbaan als te Aarschot. Ze werden bij voorkeur gebruikt voor reizigerstreinen naar Aarschot en Leuven, in goederendienst werden ze gebruikt op de zware verbinding vanuit de Antwerpse haven via Leuven naar Ottignies, maar ook sporadisch naar Essen. Te Antwerpen zouden ze echter vrij vlug - vanaf 1952 - vervangen worden door machines type 31 en later ook type 64 in de reizigersdienst. Nochtans zou het tot begin 1955 duren eer alle diensten volledig wegvielen. Oorzaak ervan was het niet vrijkomen van voldoende krachtige machines voor de zware ertstreinen en nadien de levering van de diesellocomotieven type 201 die te Hasselt een aantal stoomlocomotieven vrijmaakten. De laatste jaren werden de 38-ers nog gebruikt in de lokale diensten tussen de verschillende vormingsstations van Antwerpen. Eind 1954 eindigde dan de officiële inzet, maar op dat ogenblik waren de meeste locomotieven al afgevoerd.

Hasselt :

In de Limburgse hoofdplaats hadden de typen 38 een uitgebreide inzet en een groot inzetgebied. De reizigersdiensten waren vrij beperkt: enkel de treinen naar Leuven werden gesleept. De goederendienst daarentegen was veel uitgebreider: 2/3 werd gereden voor de kolentreinen vanuit de verschillende mijnzetels naar Schaarbeek, Leuven, Muizen en Kinkempois. De rest werd gereden voor de typische bedieningstreinen naar verschillende plaatsen zoals Mol, Lanaken, Tongeren en Maaseik.

Vanaf 1952 werd het aantal diensten drastisch verminderd en overgenomen door een aantal locomotieven type 29 en de eerste machines werden buiten dienst gesteld. In minder dan zes maanden werden praktisch alle diensten door de typen 29 overgenomen, enkel de lokale diensten bleven nog enkele maanden behouden, maar deze werden dan door de typen 81 gereden. De laatste Hasseltse machines werden in het begin van 1955 uit het bestand geschrapt.

Monceau :

Laatste stelplaats van de typen 38 was Monceau en deze zou ook de laatste diensten gaan verzekeren.: nochtans zouden de 38-ers van Charleroi zeker niet de interessantste taken voor de wielen krijgen. In 1955 waren er nog 10 inzetdagen, maar het aantal doorgaande goederendiensten was al beperkt. Voornaamste diensten waren deze tussen Monceau en St-Ghislain, Ottignies en Denderleeuw. De resterende treinen waren meer lokaal binnen de agglomeratie van Charleroi. Ze verzorgden vooral de treinen tussen de verschillende vormingsstations. Enkel een lokale trein naar Clebecq verliet de eigen streek. Nochtans zou het in 1955 al sterk achteruit gaan. Door de levering van de eerste diesellocomotieven, kwamen er overal modernere stoomlocomotieven vrij. Te Monceau kwamen een aantal locomotieven typen 29 vanuit Ronet over en deze namen de taken van het type 38 over. Tegen het einde van 1956 was de eigen inzetreeks opgeheven en reden de overgebleven machines nog enkele bijkomende diensten en diensttreinen. In 1957 bleven er nog vijf machines over: de 38.147 werd als laatste in augustus officieel geschrapt.

Stoomketels :

Twee machines werden na hun schrapping nog gebruikt als vaste stoomketel: de A 621.157 (ex 38.123) deed dienst te Schaarbeek. Een tweede machine – de A 621.156 (ex 38.144) – deed dienst te Monceau. Beide machines werden omstreeks 1964 afgevoerd.

Infrastructuur:

Station Namur

Het station Namur was al jaren een knelpunt in het Belgische net : in dit belangrijke station kruisen twee voorname reizigerslijnen, waarbij elke treinbeweging zorgt voor gelijkgrondse snijdingen. Zo vormt het kruisen van de treinen op de Waalse as (Mons – Liège) en de Luxemburg-lijn (Brussel – Luxembourg) een groot probleem. Verder is Namur (en meer bepaald het vormingsstation Ronet) ook nog het beginpunt voor veel goederentreinen zowel op de verbinding naar Stockem als op de Athus-Meuse lijn. Al deze treinen moeten noodgedwongen door het station zelf en meestal nog over de beide eerste perronsporen. Een omleidingsspoor is niet mogelijk. Verder is er een belangrijk lokaal verkeer op de maaslijn en vele piekurtreinen naar Brussel.

Tweede nadeel is het feit dat de verhoudingen van het station vrij beperkt zijn: de sporen liggen in de betrekkelijk smalle maasvallei, geprangd tussen de steeds uitbreidende stad en de sterke hellingen van de vallei. Ook de parkeerruimtes in de buurt van het station zijn beperkt. Sinds Namur de hoofdplaats werd van het Waals gewest, groeide het verkeer nog verder aan en werd het afhandelen van het verkeer nog moeilijker.

Daarom werd al in de tachtiger jaren gezocht naar een oplossing voor deze problemen en ontstond een plan dat in het buitenland al voor veel oplossingen gezorgd had: namelijk het overdekken van het ganse stationsgebied met een betonnen dek, waarop zowel de dienstgebouwen, alsook een commercieel centrum en de nodige parkeerplaatsen gepland zijn.

Planning :

De werken te Namur voorzien tal van onderdelen, zowel op spoortechnisch vlak, alsook een aantal verkeerswerken en civiel – technische ingrepen.. In grote trekken hebben we de volgende ingrepen:

- Station :

Overdekken van het ganse stationsgebied over een lengte van ca. 200 meter met een betonnen dek. Dit biedt plaats aan een aantal dienstgebouwen voor de N.M.B.S. die thans verdeeld liggen over verschillende plaatsen te Namur, een winkelgalerij met commercieel centrum en een parking , aansluitend op de vroegere loskoer

Het renoveren van het huidige stationsgebouw en herinrichten ervan. Dit station is geklasseerd en mag dan ook niet afgebroken worden, het wordt geïntegreerd in het geheel.

- Toegang tot de sporen :

Deze wordt verzekerd door de bestaande, volledige vernieuwde onderdoorgangen, maar ook rechtstreeks vanaf de winkelgalerij op het betonnen dek. In beide gevallen is de toegang verzekerd, zowel vanuit de stad als vanuit de noordelijke wijken. Verder is er een rechtstreekse toegang voorzien vanuit het tegenoverliggende busstation met de uitgebreide stadsparking.

- De parkings :

Het aantal parkeerplaatsen wordt drastisch uitgebreid en men heeft drie nieuwe zones nl. :

- de vroegere loskoer ten noorden van het station
- een parking op het dek boven het station
- nieuwe parkings langs de ringlaan ter hoogte van de vroegere afstelbundels.

- Het sporenplan :

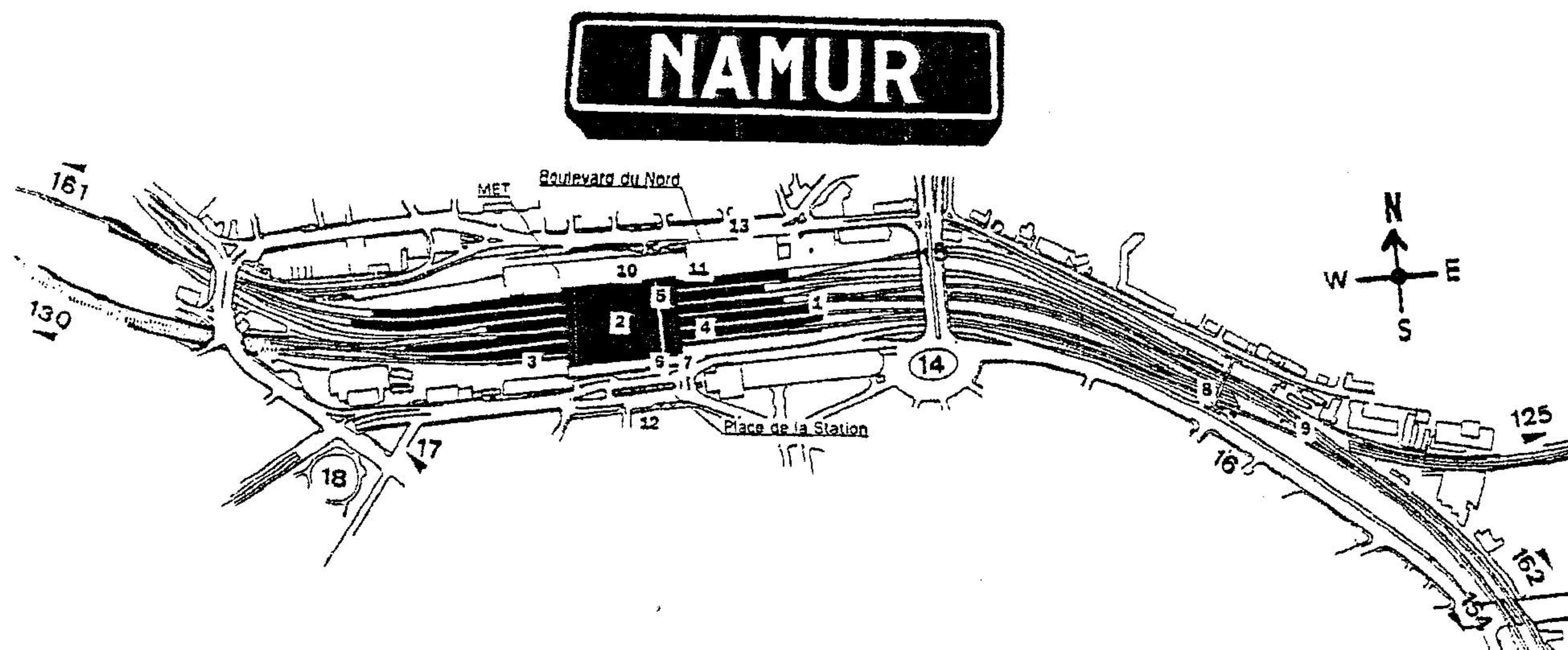
Het sporenplan wordt drastisch aangepast en alle kruisende bewegingen worden uit het plan verwijderd, dit houdt in :

- verwijderen van de twee laterale perrons met de kopsporen
- de constructie van 11 doorgaande perronsporen met een nuttige lengte van 500 m
- de bouw van een geluidsdichte, doorgaande koker voor de vele doorgaande goederentreinen. Spijtig genoeg blijft deze behouden op de beide eerste sporen van het station, zodat de directe toegang tot de sporen onmogelijk blijft. Een andere oplossing is niet mogelijk.
- Het vereenvoudigen van de wisselverbindingen kant Brussel en Liège
- Het verwijderen van praktisch alle afstelsporen
- De bouw van een niet gelijkgrondse kruising van de sporen van de Waalse as en van de Luxemburg-lijn. Ook de goederentreinen vanuit Ronet naar Luxembourg of de Athus-Meuse-lijn zullen de reizigerssporen niet meer kruisen. Deze doorgang komt ter hoogte van de ringlaan.
- Het verwijderen van de stelplaats dienst Baan (uitrit Namur, kant Charleroi). Deze diensten zijn trouwens al ondergebracht in de loods van Ronet.

Daar de afstelbundels volledig verdwijnen, werd en wordt het vormingsstation van Ronet aangepast voor het afstellen van de rijkstuitstellen. Het probleem van vandalisme is hier echter wel veel groter dan te Namur zelf.

- Bouw van een nieuw elektronisch seinhuis voor de ganse regio Namur
- Aanpassing van het stationsplein en verbeterde doorstroming van het verkeer voor het station.

Het onderstaande schema geeft een beeld van de toekomstige inrichting :



1. Sporenbundel met 11 doorgaande sporen
2. Betonnen dek boven station
3. Doorgaande sporen voor goederentreinen
4. Onderdoorgang naar de sporen
5. Winkelgalerij
6. Huidige stationsgebouw
7. Stationsplan
8. Aansluiting goederenlijn
9. Kruising van lijnen naar Liège / Luxembourg
10. Parking op loskoer
11. Dienstgebouwen NMBS

Daar het volledige station gedurende de ganse werken toegankelijk moet zijn, werden de werken in verschillende etappen gepland. Op dit ogenblik zijn de werken aan het station al ver gevorderd en werden in chronologische volgorde uitgevoerd :

- Opbreken van de afstelsporen langs de ring (kant Liège). Deze werken werden al in 1994 uitgevoerd in voorbereiding tot de eigenlijke werken.
- Aanpassing van de goederenkoer en afbraak van de verschillende magazijnen en gebouwen
- Verwijderen van de 4 afstelsporen (noordzijde) en bouw van een eerste koker voor vier perronsporen en aansluiten hiervan. Deze werken werden in de loop van 1996 afgesloten en de sporen kwamen op dat ogenblik in dienst.
- Verwijderen van 2 perronsporen en de bouw van een tweede koker over vier sporen. Deze werken worden in de loop van 1998 afgesloten.
- Aanpassingen aan de installaties van Ronet en aan de inrit van de lijn 125.

Verkeer in het nieuwe station :

Thalys : Paris – Mons – Charleroi - Namur

IC : Lille – Charleroi – Namur – Liège Reeks 04.4
Brussel – Namur – Luxembourg Reeks 04.4
Brussel – Namur – Dinant / Liège-G Reeks 05

Stoptreinen ; Liège-Guillemins – Namur Reeks 06
Namur – Ciney Reeks 06
Namur – Charleroi-sud Reeks 06
Namur – Ottignies Reeks 06

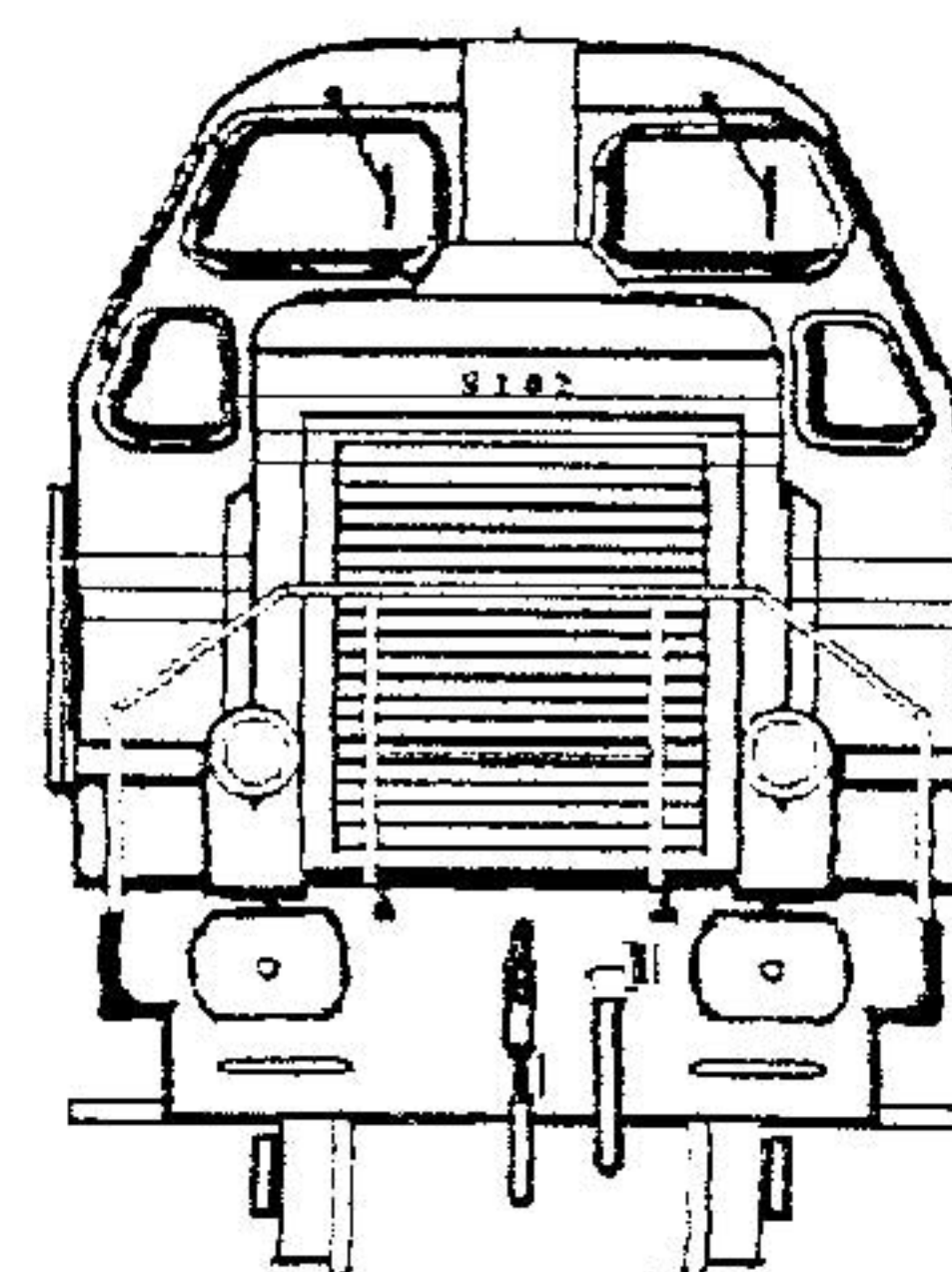
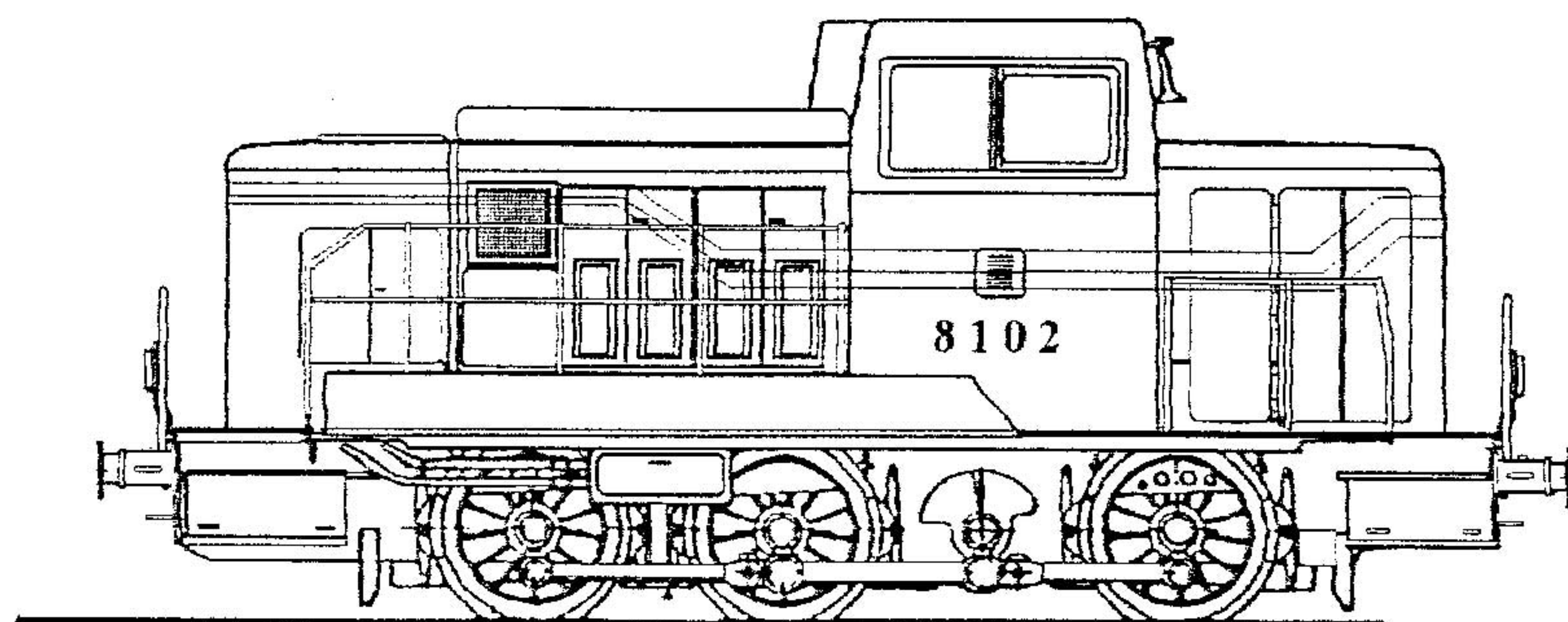
Piekuurtreinen : Brussel – Namur – Jemelle Reeks 21 + M5
Brussel – Namur – Huy Reeks 21 + M5

Goederendienst : Montzen – Kinkempois – Ronet – Jeumont
Antwerpen – Ottignies – Ronet – Virton – CFL

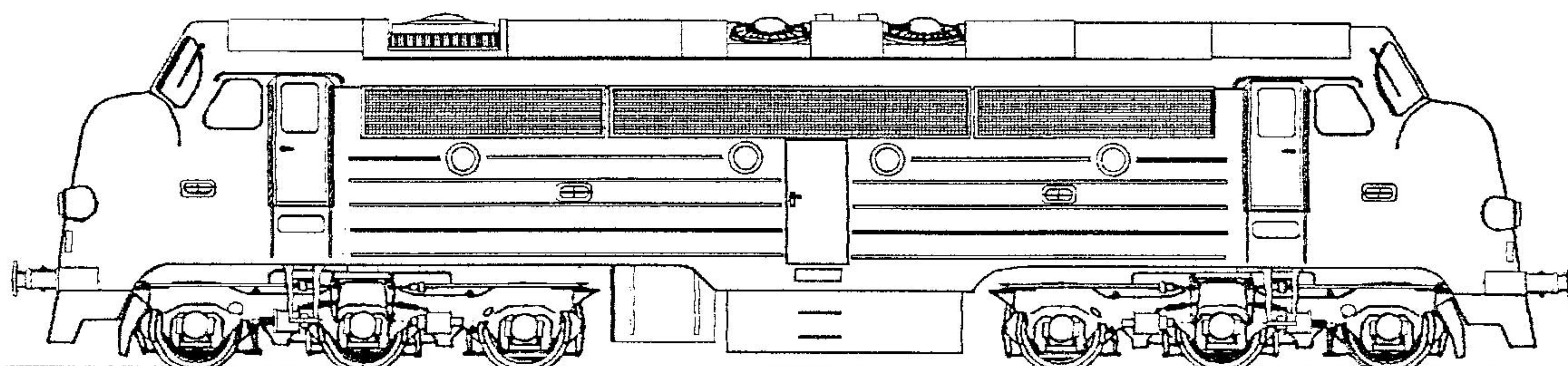
Dienstregeling**Zomerregeling 1968 .****Diesellokomotieven :**

	FNDM	FSR	LNC	FT	FC	FKR	FSD	FHS	LJ	FVY
200		17	15	10	7			23		
201	15					14				
202										
203										
204										
205									7	3
210						20		7		
211								4		
212		8			14	22				
213								4		
222								3		
231.0		-								
232	10	11								
250					2		13	7		
252	30									
253			21							
260		22				18				
261										
262	10		9							4
270	4									
271						4				
272	13									
273			30							
1967	83	57	75	10	23	78	13	48	7	7

De inzetgegevens voor 1968 bleven praktisch gelijklopend: enkel bij de rangeerlokomotieven typen 273 en 262 was er een geringe vooruitgang.



	FLV	NK	GT	FGH	ATH	FTY	MBX	MUT	FEO	MKM
200						6				
201			14							
202							3	10		
203								10		3
204									8	
205		14							10	
210		15		24					21	
211										
212	13	11	10		13	8				
213										
222										
231.0										
232										
250	1		8						4	3
252										
253										
260		17								
261		1								
262		18		7		1				
270										
271										
272										
273										
	14	78	32	31	13	15	3	20	41	6



Overzicht diesellokomotieven

Type	Aantal 1964	Aantal 1965	Aantal 1966	Aantal 1967	Aantal 1968	Ritvaardig
200	93	93	93	93	93	92
201	54	54	54	54	54	51
202	13	13	13	13	13	13
203	19	19	19	19	19	18
204	8	8	8	8	8	7
205	42	42	42	42	42	42
210	6	62	103	106	106	103
211	6	6	6	6	6	6
212	47	81	105	136	136	132
213		6	6	6	6	6
222	3	3	3	3	3	3
230	10	60	60	60	60	58
231.0	1	1	1	0	0	0
231.1	2	1	0	0	0	0
232	25	25	25	25	25	24
250	59	60	60	60	60	56
252	35	35	35	35	35	35
253	25	25	25	25	25	25
260	69	69	69	69	69	68
261	3	3	3	3	3	3
262			26	55	55	55
270	6	6	6	6	6	5
271	6	5	5	5	5	5
272	15	15	15	15	15	15
273			25	35	35	33
	537	692	807	819	819	

Elektrische lokomotieven :

	FNDM	FBM	FSR	LNC	FLS	FKR	FSD
101				14			
120						3	
121							
122	8	2	10			6	
123/124	14		16				12
125		6					
126							
140		3					
150		4					
160		6					
	22	21	26	14		9	12

	FLV	NK	LJ	FEO	MKM	FMS	Totaal
101							14
120							3
121							0
122		11				9	46
123			5	11	15		73
125	12						18
126				3			3
140							4
150							5
160							6
	12	11	5	14	15	9	170

Overzicht elektrische lokomotieven :

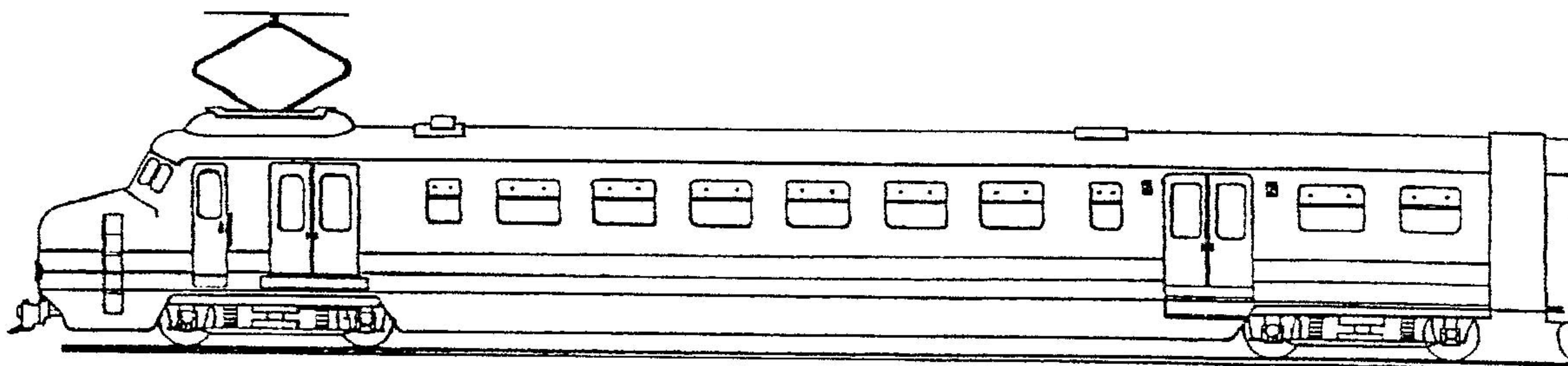
Type	Aantal 1964	Aantal 1965	Aantal 1966	Aantal 1967	Aantal 1968	Ritvaardig
101	20	20	20	20	20	14
120	3	3	3	3	3	3
121	3	3	3	2	0	0
122	50	50	50	50	50	46
123	82	82	82	82	82	72
124	1	1	1	1	1	1
125	16	16	16	16	16	15
126		5	5	5	5	4
140	6	6	6	6	6	6
150	5	5	5	5	5	5
160				8	8	7
	186	191	191	198	193	193

Elektrische stellen :

	FSR	FSD	NK	FEO	Totaal
1939					
1946					
1950	47				47
1951					
1953					
1954	38		14	8	60
1955	--		35		35
1956				23	23
1962	47	50			97
1965				38	38
Benelux	3				3
	135	50	49	45	275

Overzicht elektrische stellen

Type	Aantal 1964	Aantal 1965	Aantal 1966	Aantal 1967	Aantal 1968	In dienst
1939	8	8	8	8	8	
1946	1	1	1	1	1	
1950	25	25	25	25	25	47
1951	1	1	1	1	1	
1953	15	15	15	15	15	
1954	79	79	79	79	79	60
1955	37	37	37	37	37	35
1956	22	22	22	22	22	25
1962	100	100	100	100	100	97
1965			20	20	40	38
Benelux	4	4	4	4	4	3
	292	292	308	308	328	294

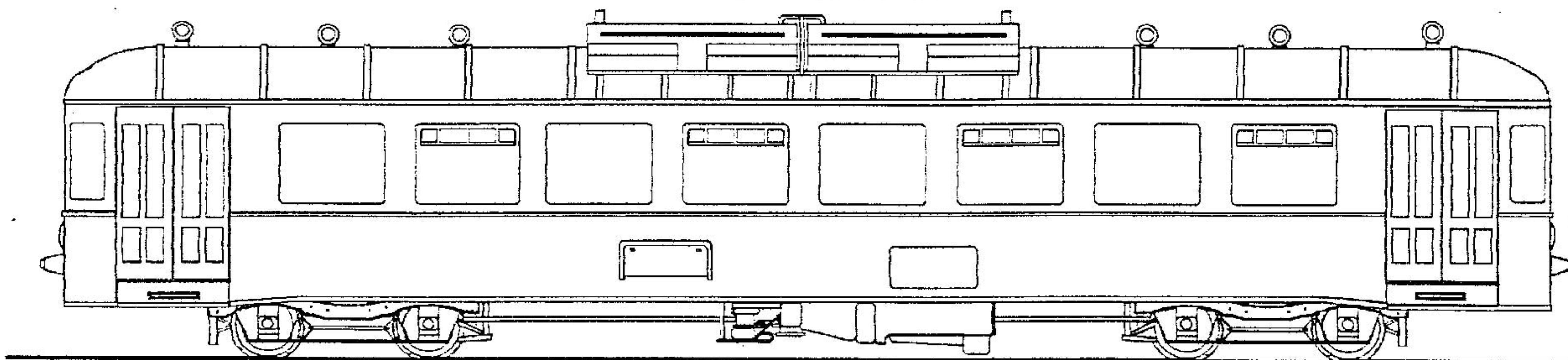


Dieselmotorwagens

	FSR	LNC	FC	FKR	FVY	GMN	ATH	GT	MKM	MBX
553					2	1			2	
554							8	6		
602	5									
603	4		8							12
604				7						
605								8		
608										
620		0								
630			5							
	9	0	13	7	2	1	8	14	2	12

Type

	Aantal 1964	Aantal 1965	Aantal 1966	Aantal 1967	Aantal 1968	In dienst
551	8	0	0	0	0	0
552	0	0	0	0	0	0
553	50	29	18	18	11	5
554	20	20	20	20	20	15
602	6	6	6	6	6	5
603	30	30	30	30	30	22
604	10	10	10	10	10	7
605	10	10	10	10	10	8
608	6	6	6	0	0	0
620	10	10	10	8	0	0
630	7	7	7	7	7	5
654	2	0	0	0	0	0
655	1	1	0	0	0	0
670	5	5	0	0	0	0
	165	136	121	109		71



Lijn 130 :

Namur – Charleroi-sud

Deze lijn maakte deel uit van het eerste sternet dat de Etat Belge ontwikkeld had om de belangrijkste steden van het land te bedienen. Opmerkelijk hierbij was wel dat Namur niet rechtstreeks bediend zou worden vanuit Brussel – deze lijn werd trouwens later door de « Grande Compagnie de Luxembourg » aangelegd – maar wel via de in 1841 aangelegde verbinding naar Mons. De nieuwe verbindingslijn zou te Braine-le-Comte aftakken en via Manage Charleroi bereiken. Vanaf deze plaats zou de Samber gevolgd worden om via deze weg Namur te bereiken. De lijn werd in de loop van 1842 aangelegd en op 23 oktober 1843 over de ganse lengte tot in Namur officieel ingerezen. Met deze nieuwe verbinding werd het belangrijke industriële bekken tussen Charleroi en Auvelais bediend en stootte dan door naar één van de belangrijkste Waalse steden. Door het grillige reliëf zou deze lijn een zeer bochtig verloop kennen en dit tracé zou gedurende jaren zorgen voor de geringere snelheid op deze verbinding.

Geleidelijk aan zou de belangrijkheid van de verbinding tot uiting komen en vele steenkoolmijnen en zware metaalbedrijven werden op deze lijn aangesloten. Er ontstonden op verschillende plaatsen ook diverse zijlijnen en in 1851 werd de verbinding met Liège verwezenlijkt en steeg het belang van de lijn. Opmerkelijk is wel dat deze lijn de beide delen van de privé-maatschappij « Chemins de Fer de Liège à Namur » (de latere Nord Belge) met elkaar verbond en dat vanaf al na enige tijd de convooien van de Nord Belge deze lijn bereed. Het belang van de lijn wordt ook beklemtoond door het feit dat er op het toch wel korte traject, niet minder dan drie stelplaatsen – Namur (later Ronet), Tamines en Montignies – werden opgericht. Door de afleiding van de goederentreinen van de zware lijn Brussel – Namur via Jemeppe zou Ronet trouwens in de vorige eeuw al uitgroeien tot een belangrijk vormingsstation in de doorgaande goederendienst.

Als verbindingslijn tussen de industriële centra kende deze verbinding een vrij uitgebreid stoptreinverkeer, maar ook werden als tegen de eeuwwisseling de eerste internationale treinen tussen Liège en Paris op deze verbinding ingelegd. Nochtans zou de uitbating van de verbinding door twee maatschappijen lang een verdere uitbreiding van de diensten tegenhouden.

Gedurende de ganse twintigste eeuw zou het belang van derze verbinding stijgen en werd de lijn tussen Ronet en Namur viersporig uitgebouwd, tussen Châtelineau en Charleroi driesporig. Het goederenverkeer rondom Charleroi steeg gestaag en er was een druk verkeer in deze agglomeratie. Te Châtelet – Châtelineau werd een nieuw uitgebreid vormingsstation gebouwd en dit steunpunt zou zorgen voor de bediening van het ganse zuidoostelijke deel van Charleroi. Na de overname van de Nord Belge, werden na de tweede wereldoorlog de doorgaande treinen tussen Liège en Mons / Tournai sterk uitgebreid en werd er voor het eerst gesproken over de Waalse as.

In 1956 werd het goederengedeelte tussen Jemeppe en Namur onder draad gebracht en werd de volledige goederenlijn Brussel – Luxembourg volledig elektrisch bereden. Het overige deel, naar Charleroi werd op 24 mei 1959 elektrisch ingerezen en hierdoor waren de vormingsstations van Charleroi en Namur elektrisch met elkaar verbonden. Op deze verbinding werden nu vooral de elektrische locomotieven type 101 (reeks 29) gebruikt.

In 1984 met de IC/IR – regeling werd de lijn ingepast in het hoofdnet van de Belgische spoorwegen en werd de Waalse as een feit en was er een snelle uurdienst tussen de voornaamste Waalse steden. In deze periode werd de lijn ook gemoderniseerd en de referentiesnelheid opgevoerd. Vanaf december 1997 wordt deze verbinding nu ook bereden door de nieuwe Thalys-stellen in verbinding met Paris.

Voornaamste data :

23-10-1843	Officiële opening van lijn Charleroi – Namur
29-01-1956	Elektrificatie Jemeppe-s-S – Namur
24-05-1959	Elektrificatie Charleroi – Jemeppe-s-S

Stations – stopplaatsen :

FNR	FNR	Namur	Km 0,0
FEO	FEO	Ronet	Km 3,4
FFW	FFW	Flawinne	Km 5,0
FLF	FLF	Floreffe	Km 8,8
FNF	FNF	Franière	Km 11,2
FMT	FMT	Moustier	Km 14,6
MHM		Ham-sur-Sambre	Km 16,3
FJS	FJS	Jemeppe-sur-Sambre	Km 16,9
FVL		Auvelais	Km 19,5
FTM	FTM	Tamines	Km 22,0
FAO	FAO	Aiseau	Km 23,9
		Tergnée	Km 25,5
FFC	FFC	Farciennes	Km 26,6
		La Campinaire	Km 27,7
		Châtelineau / Pont de loup	Km 28,6
FCL	FCL	Châtelineau – Châtelet	Km 30,0
LCL	LCL	Couillet – Montignies	Km 33,3
		Couillet-centre	Km 34,2
FCR	FCR	Charleroi-sud	Km 36,8

Vertakkingen :

Y Moustier	Km 15,9	Splitsing richting lijn 161
Y blok 51	Km 32,5	Splitsing richting lijn 130/2 / Montignies
Y Charleroi-sud quai	Km 35,9	Splitsing richting Charleroi-sud-quai

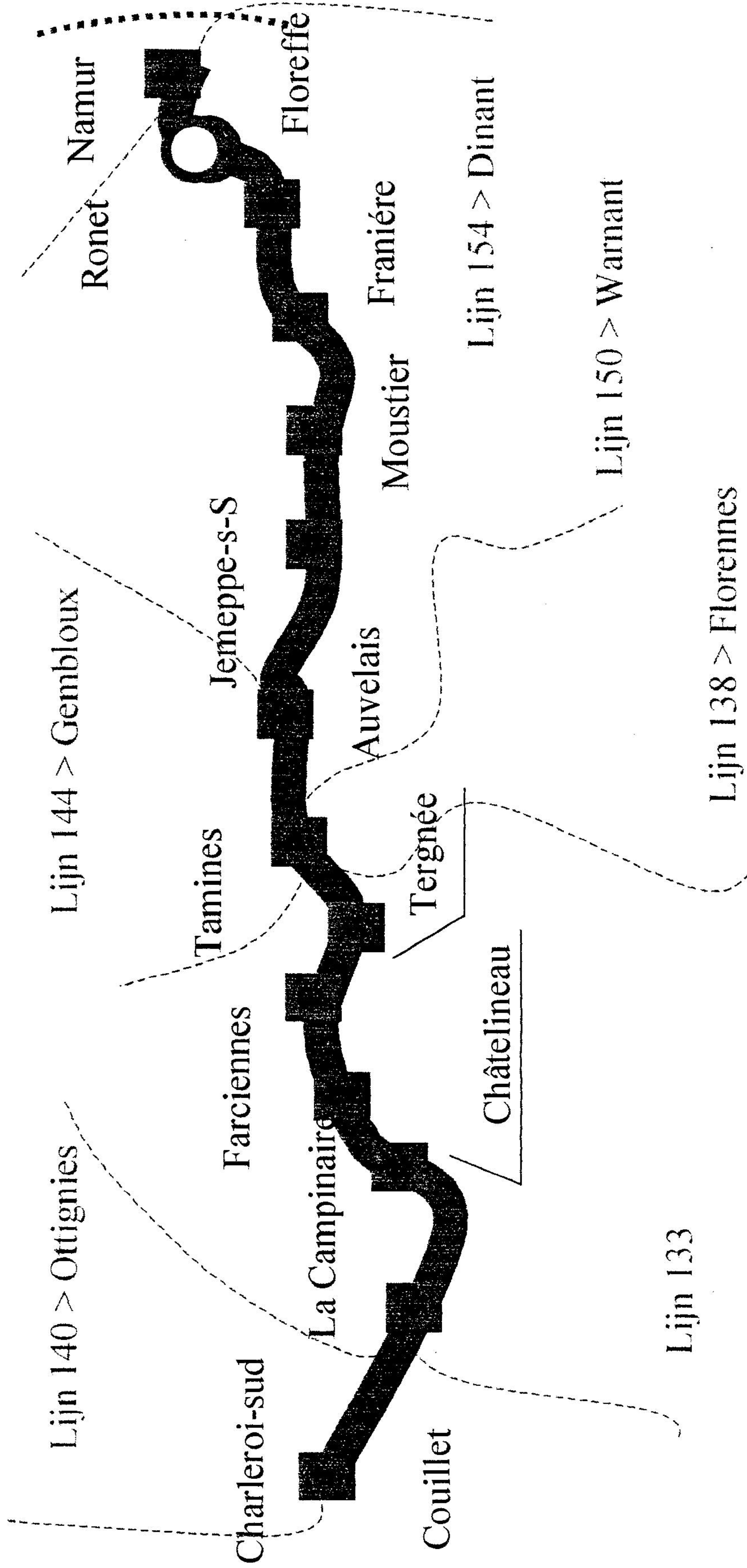
Industrie :

Floreffe	zoning Floreffe
Moustier	Glaverbel
Jemeppe-sur-Sambre	Solvay / Glaverbel
Tergnée	steenkoolmijnen
Farciennes	steenkoolmijnen
La Campinaire	steenkoolmijnen
Châtelineau	metaalnijverheid
Couillet	metaalnijverheid

Lijn 130 :

Namur - Charleroi-sud

Lijn 124 > Brussel



Uittreksels uit de goederendienstregeling van 1942 voor de lijn 130

130

Monceau - Namur

130

Zugnummer Treinnummer Numéro du train	N 9429	Ub 12721	Dg 6939	Dg 6719	Dg 6991	Dg 6831	Dg 6657	Dg 6709	Dg 6833	Dg 6748	N 9821	Ub 12567	Ua 12701	N 9415	Dg 6727	Dg 6669	Dg 6931	Dg 6937	Dg 6827	Dg 6837	N 9419	N 9427	Dg 6855	Ub 12737		
Verkeerstage Kenletter - Caractéristique H.-u.-U.Nr.-Boekhouding-Compt. Höchstgeschwindigkeit Max. snelheid - Vic. max.	W (F)	W (SD)	B (F)	B (F)	W (SD)	W (SD)	W (SD)	W (FD)	B (F)	W (SD)	W (FD)	W (SD)	W (FD)	W (SD)	W (SD)	W (SD)	Dg (F)	Dg (F)	Dg (F)	Dg (F)	W (SD)	N 70.01	N 70.01	Dg (SD)	W (SD)	
45 k.	45 k.	45 k.	45 k.	45 k.	45 k.	45 k.	45 k.	45 k.	45 k.	45 k.	45 k.	45 k.	45 k.	45 k.	45 k.	45 k.	45 k.	45 k.	45 k.	45 k.	45 k.	45 k.	45 k.	45 k.	45 k.	45 k.
MONCEAU	7.59			122		122																				
Abw. Bil. n. Pilon, Monceau et Rouz	8.08		9.55	11.38	12.09	12.18			12.39	13.10																
MARCHIENNE-AU-PONT	8.10		9.58	11.48	12.12	12.20			12.48	13.20	13.23															
Abw. Bil. de la Sambre	13				33	25			50		23	25														
Marchienne (Est) (D)																										
Abw. Bil. du Nord	16		10.03		35		12.47	54		25																
Marcinelle (D)											13.31															
Abw. Bil. de Marcinelle	18				39		52	58	13.20	27																
CHARLEROI (SUD)	8.20		10.07	12.24	12.44	12.37	12.56	13.01	13.22	13.30	45															
CHARLEROI (SUD) OUI	8.24						13.00																			
Couillet (Centre) (D)	57		14		52	45	47	09	30	07	52															
Couillet-Montignies			18		55	48	50	12	33	10																
MONTIGNIES (FORMATION)	9.00		10.21	12.38	12.58	12.51	13.53	13.15	13.36	14.13	13.58															
Abw. Bil. du Trieu-Kaisin	45						14.20	44																		
CHATELNEAU-CHATELET	9.53		10.28	12.42	13.02	12.55	14.25	13.48																		
La Campinaire (D)	10.16	9.50			09	13.02		14.10																		
Farciennes (D)	27		35		11	04		19																		
Aiseau (Tergnée) (G.P.)	30				14	07	35	22																		
Aiseau	36		43		19	12	51	27																		
TAMINES	10.42		10.48	13.07	13.27	13.20	14.57	14.35																		
Auvelais	11.01		11.28		35		15.05																			
JEMEPE-SUR-SAMBRE	11.17				13.42		15.12																			
Abw. Bil. vers Jemeppe, Froidmont et Jemeppe-s/Sambre			Latour		47	Latour																				
Moustier	27				53		29																			
Moustier-(Mornimont) (G.P.)	38		150			150																				
Franière	47				14.02		32																			
Floreffe	52				07		37																			
Flawinne (D)	59				14		44																			
RONET	12.02				14.17		15.47																			
Bloc 78							23.37																			
NAMUR							23.47																			

00

L.S.V. - Actueel

De werkzaamheden :

Het materieel :

- Stoomlocomotief Cockerill nr 4 :

Voor opname voor het jaaroverzicht van TV Limburg werd de stoomlocomotief voor 13 december 1997 terug ritvaardig gemaakt, doch bij het proefstoken begaf een waterpijp het. Tijdens een nachtelijke herstelbeurt in de vrieskou (waarbij ook een tweede twijfelachtige waterpijp vervangen werd) kon deze locomotief, samen met de ABR een ganse dag voor de TV-camera's haar bedrijvigheid tentoon spreiden.

- Dieselmotorwagen 554.14 :

Ondanks de wintermaanden, gaat de heropbouw goed vooruit: in januari werden alle aluminium – platen van beide stuurposten volledig zuiver gemaakt en werden alle bedieningstoestellen hersteld en terug geschilderd. Ook alle vensters van beide stuurposten werden opnieuw gemonteerd, dit nadat de beplating hersteld werd.

Vanaf februari worden de beide stuurposten opnieuw ingebouwd en wordt de motorwagen terug ritvaardig gemaakt. Het eigenlijke interieur wordt deel per deel aangepakt, maar hier moet rekening gehouden worden dat de motorwagen tegen de zomer ritvaardig moet zijn, daar er vanaf juli opnieuw proefritten op de verbinding naar Eisden en Waterschei mogelijk moeten zijn.

- Diesellocomotief Cockerill 230.011 :

Het is vooral aan deze locomotief dat het meeste werk geleverd werd: voor de winter werd de locomotief volledig ontmanteld en alle stukken werden nu in de werkplaats ontroest en in de menie gezet. Anderzijds werd ondertussen de volledige stuurpost ontmanteld, terwijl ook de motorkap verwijderd werd.

Tijdens de mooie "lente"-dagen van januari werd anderzijds het chassis volledig afgeschuurd en zuiver gemaakt en wachten we nu op warmere dagen om deze locomotief in de verf te zetten.

Het kolenspoor :

De ontwikkelingen :

In de loop van januari werden de voorbereidende besprekingen met de verschillende gemeentes en besturen afgesloten en werd nu definitief het licht op groen gezet voor de uitbouw van de museumspoorlijn tussen Winterslag (later Bokrijk)

Half januari werden dan de concrete besprekingen gevoerd en dit leidde op korte termijn tot het oprichten van 5 tewerkstellingscomités die een nieuwe exploitatie mogelijk moten maken. Vanaf begin februari wordt er dan gestart met de werken, waarbij - gespreid over een periode van één jaar - een 25-tal personen bij betrokken worden.

Werkgroep lijn :

Deze groep start is gestart op 2 februari en gaat ervoor zorgen dat het struikgewas en de bomen over het ganse traject van de lijn verwijderd worden. De nodige kapvergunningen werden verkregen en de eerste fase van de werken moet beëindigd zijn tijdens de eerst week van maart. Op dat ogenblik onderzoekt de N.M.B.S. de lijn met een meetrijtuig en baserend op deze gegevens kan nagegaan worden welke herstellingen uitgevoerd moeten worden. Maar ook na de eerste fase blijft deze ploeg actief tot in de eerste zomermaanden om het laatste opschietend struikgewas te As en op de lijn te verwijderen.

Werkgroep emplacement :

Een tweede kleinere groep werkzoekenden worden gedurende twee à drie dagen per week ingezet op het emplacement zelf: ze zullen zich vooral inzetten bij het opruimen van het emplacement zelf, het uitvoeren van kleinere herstellingen en de voorbereidende werken voor de restauratie van het station of van het materieel. Ook de aanleg van het smalspoor en kleine werken aan het materieel behoren tot hun taken.

Werkgroep station :

In januari werd een bestek voor de restauratie van het stationsgebouw opgemaakt en wordt er gewerkt aan de nodige vergunningen voor de restauratie. De eerste werken zouden al in de loop van april starten, dit met o.a. het stabiliseren van de funderingen en het vernieuwen van de daken. Na de zomer zou dan definitief gestart worden met de opknapbeurt, waarbij het ganse gebouw gerenoveerd wordt, een "nieuwe" luifel gereconstrueerd wordt en de perrons en de omgevend opgewardeerd worden. Deze restauratie zou tegen de zomer van 1999 afgesloten moeten zijn.

Werkgroep materieel :

Deze groep is al gedurende enkele maanden in voorbereiding, maar zal waarschijnlijk pas starten in de loop van mei 1998. Deze groep zal zorgen voor het (uiterlijk) restaureren van een groot gedeelte van het materieel. Naargelang de toekomstige aankopen zal een bijkomende planning opgemaakt worden: op dit ogenblik wordt het volgende materieel opgeknapt :

Diesellocomotieven	D20 : Deutz, D21 : Moës en D 22 : Montmirail
Stoomkraan	S14 Biesme
Rijtuigen :	3 L-rijtuigen, 2 K1-rijtuigen en 2 R-rijtuigen
Mijnspoor :	3 mijnlocomotieven (Deutz A2M en A4M en Acec-trolley-loc)
	Ca. 10 à 15 mijnwagens.

Werkgroep catering :

Laatste werkgroep is deze voor de uitbouw van het buffet : in eerste instantie zullen twee R-rijtuigen omgebouwd worden tot een buffet. Dit is nodig daar het huidige houten buffet moet verdwijnen voor de restauratie van het station en dat er een tussenoplossing moet gevonden worden. Op dit ogenblik worden de ontwerpen opgemaakt voor de ombouw van deze rijtuigen en de werkelijke start van de verbouwing is voor mei voorzien. Voordien moeten echter de banken uit één rijtuig verwijderd worden en moeten sommige ramen dichtgelast worden. Deze voorbereidende werken worden door de L.S.V. uitgevoerd. Deze rijtuigen worden op spoor 3 geplaatst en dienen vanaf juli 1998 als kantine. Nadien – wanneer de definitieve kantine gebouwd is, worden de rijtuigen gebruikt op één van de eindpunten (of overstappunten) van de lijn.

In 1999 komt dan de ombouw van een K1 of K3-rijtuig tot werkelijk buffetrijtuig aan de beurt: dit rijtuig moet in een stijl van de jaren twintig meerijden in de gewone treinen en zal ook dienen voor recepties en feesten. Voor beide projecten wordt de volledige ombouw gesponsord door een Limburgse brouwerij.

Administratieve gedeelte :

Alhoewel hier al heel wat werk verzet is, wordt het tijdens de volgende maanden erg druk. Naast het opstellen van de dossiers voor de aanvraag van vergunningen, moet er nog een volledig uitgewerkt dossier komen voor de subsidieaanvraag.

In eerste instantie wordt er een masterplan opgesteld waarbij alle werken beschreven worden en waar de kosten berekend worden. Dit gebeurt in eerste instantie voor de stationsemplacementen van Winterslag, Waterschei, As en Eisdén, de aanleg van de lijn naar het winkelcentrum van Eisdén en de vroegere mijnterreinen. Nadat de gegevens over de toestand van de lijn gekend zijn, wordt ook een plan voor de herstelling opgesteld.

Hiernaast wordt ook onderzocht welk rollend materieel – zowel voor de exploitatie als voor het museum – moet bijgekocht worden en worden de restauraties geregeld. Er werden al verschillende contacten gelegd bij o.m. de N.M.B.S. voor de aankoop van bijkomend materieel, alsook met verschillende firma's voor de restauratie (en de bouw van nieuwe ketels voor de stoomlocomotieven)

Tergelijkertijd wordt de vorm van de nieuwe exploitatie-maatschappij – de Limburgse Spoorwegmaatschappij (LSM) – uitgewerkt en moeten de nodige vergunningen verkregen worden. Deze maatschappij – waarin zowel de gemeentes, de toeristische projecten uit de streek alsook de L.S.V. vertegenwoordigd is, zal zorgen voor de exploitatie van de spoorlijn en kan in de toekomst ook instaan voor een effectieve regionale verbinding naar het maasland.

Als laatste worden de dossiers opgesteld voor het verkrijgen van de nodige subsidies. Om dit mogelijk te maken worden er voor een tijdspanne van één jaar twee mensen full time en bezoldigd ingezet: een extern manager die zorgt voor het opstarten en iemand van de L.S.V. die de technische kant voor zijn rekening neemt. Door al deze administratieve taken en de vele vergaderingen, kan er wat vertraging optreden bij het tijdschrift, de technische fiches (die nu begin maart verschijnen) en sommige verzendingen. Hiervoor willen we ons graag verontschuldigen.

Aankopen :

Daar waar er voor de volgende jaren belangrijke aankopen voor de effectieve exploitatie geprogrammeerd zijn, kunnen deze slechts doorgevoerd worden als het materieel ter beschikking komt. Nochtans staan er voor 1998 enkele aankopen bij de N.M.B.S. op stapel, maar hier vooral dienstmaterieel om het opstarten en de restauratie te vergemakkelijken :

Bovenleidingswagen type ES 200 :

Eerste voertuig op het verlanglijstje is deze motorwagen van de dienst ES. Deze 12 motorwagens werden in 1971 – 1972 door BN gebouwd en deden gedurende vele jaren over het ganse net dienst voor de herstelling van de bovenleidingen. Tijdens het laatste jaar werd de tractiemotor uitgebouwd en werden deze stellen nog slechts weinig gebruikt, dit door de ombouw van de stellen reeks 43 tot ES 400 en de levering van de nieuwe motorwagen type ES 500. Hierdoor kwamen twee dergelijke motorwagens – de ES 206 en ES 208 – naar Hasselt. De ES 206 werd recent buiten dienst gesteld, de ES 208 doet nog enkele maanden als geslept voertuig dienst. Er wordt binnenkort gekozen tussen één van beide stellen. De voorkeur viel op de minder historische reeks ES 200, boven de ES 100 omwille van het feit dat deze motorwagens beschikken over een draaibaar werkplatform, waardoor er meer mogelijkheden zijn. Bij de L.S.V. zal deze motorwagen dienst doen als mobiele werkplaats – in vervanging van de goederenpakwagens - en als werkplatform bij de bouw van de werkplaatsen en de loodsen. Ook bij het opstellen van de sein kan deze motorwagen een hulp zijn.

Rijtuigen type K3 :

In de volgende weken wordt een optie genomen op drie of vier bijkomende rijtuigen type K3, die thans afgesteld staan te Aalst. Hier zijn twee mogelijkheden: ofwel 4 K3 – rijtuigen of drie K3 – rijtuigen en twee (zwaar beschadigde) K1 – rijtuigen die te Leuven afgesteld staan.

In 1956 werden 100 bijkomende rijtuigen van het type K1 (tweede klasse) door de CW Mechelen gebouwd. Ze zouden het mogelijk maken om de K1-rijtuigen meer en meer in de piekuurtreinen in te zetten. Het werd een modernere versie van de in 1933 gebouwde K1 – rijtuigen. Ze kregen de type-aanduiding K3. Ze waren uitgerust met een comfortabeler interieur met banken uit kunstleer en uit aluminium-profielen en uitgerust met Schlieren draaistellen. Ze werden buiten dienst gesteld in de beginjaren negentig. De drie bijkomende K3 – rijtuigen vormen (samen met de 2 reeds beschikbare K1 – rijtuigen) de nieuwe hoofdstam voor de exploitatie en door hun analoge uiterlijk vormen ze een homogeen stel. Het vierde rijtuig wordt daarentegen omgebouwd tot een salonrijtuig met buffetgedeelte. Dit rijtuig zal gebruikt worden bij eventuele gastronomische ritten, recepties, firma-uitstappen of familiefeesten. Het hangt af van de vraagprijs van de N.M.B.S. of gekozen wordt tussen een K3 – rijtuig of de herstelling van de oudere K1 – rijtuigen uit Leuven. De aankoop wordt voorzien voor het najaar van 1998

Goederenwagens :

Voor de werken aan de lijn en te As zelf zijn er een aantal goederenwagens nodig, in eerste instantie wordt de aankoop overwogen van de volgende wagens :

2 tweeassige platte wagens type Ks	afvoer van bomen en takken
	aanvoer van onderdelen voor het herstel van het spoor
1 tweeassige open goederenwagen type E	aanvoer van diverse onderdelen
1 zelflosser type Tds	aanvoer van ballast
1 gesloten goederenwagen type Glms	magazijnwagen

Deze wagens zullen aangekocht naarmate de financiële middelen ter beschikking komen. Daar de herstelling van de spoorlijn vanaf september voorzien wordt, is de aankoop in deze periode te voorzien.

De gebouwen :

Zoals reeds gezegd, zal de restauratie van het station in de volgende maanden starten. Thans wordt het bestek opgemaakt en de eerste noodzakelijke herstellingen (o.m. het stabiseren van de funderingen en de vernieuwing van het dak) worden voor april – mei voorzien. De gevelreiniging , de goten en het houtwerk wordt na het ritseizoen gepland. De reconstructie van de oorspronkelijke luifel daarentegen zal in het voorjaar van 1999 gebeuren.

N.M.B.S.- Aktueel

Statistiek :

1. Leveringen :

Nummer	Bouwer	Onderhoudswerkpl.	Levering	In Dienst
461	BN	Oostende	26-06-1997	08-08-1997
462	BN	Oostende	04-07-1997	31-07-1997
463	BN	Oostende	08-1997	03-09-1997
464	BN	Oostende	08-1997	08-09-1997
465	BN	Oostende	09-1997	09-09-1997
466	BN	Oostende	09-1997	12-09-1997
467	BN	Oostende	09-1997	25-09-1997
468	BN	Oostende	10-1997	07-10-1997
469	BN	Oostende	10-1997	21-10-1997
470	BN	Oostende	10-1997	30-10-1997

2. Stelplaatswijzigingen :

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

3. Schrappingen :

	211	Merelbeke	29-09-1997	Ongeval Roeselare
Voorlopig	172	Merelbeke	29-09-1997	Idem
Buiten dienst	199	Merelbeke	29-09-1997	

4. Terug in dienst :

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

Actuele berichten:

Reeks 00

Begin 1997 werden de modernisering bij de stellen reeks 00 (Budd – nrs 128 – 150) stopgezet nadat 14 stel deze transformatie ondergaan hebben. Volgens de laatste prognoses zouden deze stellen – samen met een 25-tal stellen van de volgende reeksen met ingang van de zomerregeling definitief afgevoerd worden. De diensten van deze stellen worden dan overgenomen worden door de stellen reeks 06 die vrijkomen bij de inzet van de nieuwe stellen reeks 04.

Anderzijds werden de drie stellen , die betrokken waren bij het zware ongeval te Roeselare op 11 april 1996, nu terzijde geplaatst: de 211 die het zwaarst beschadigd was werd definitief uit het bestand geschrapt. De 172 en 199 waarvan een rijtuig zwaar beschadigd werd, worden voorlopig uit dienst genomen, de beide nog intacte rijtuigen worden reserve gehouden bij een eventueel verder ongeval. De 172 werd trouwens gebruikt als testbank om de nieuwe modernisering bij de stellen reeks 06 uit te proberen.

Reeks 04.4

Nadat de dienst tussen Antwerpen en Lille volledig door de stellen reeks 04.4 gereden wordt, blijven de thans geleverde stellen op non-actief staan. De dienst tussen Genk / Maastricht en de kust wordt pas met ingang van de zomerregeling overgenomen. Reden hiervoor isq het feit dat de beide uiteinden van de lijnen (tussen Hasselt en Genk en tussen Liège en Maastricht) nog niet aangepast zijn voor de driefasige treinstellen. Door deze reden moesten de stellen dan beperkt worden tot Liège en Hasselt. Tweede reden was het feit dat er nog heelwat problemen optreden bij deze nieuwe stellen. Hierdoor is er nog steeds een vrij grote reserve nodig en deze is er nog niet.

Ook op de verbinding Antwerpen – Lille traden verschillende problemen (en vertragingen) op, vooral te wijten bij de handelingen voor het koppelen en ontkoppelen van deze stellen. Deze zijn thans voor het grootste gedeelte achter de rug. Mogelijk wordt de diensten Oostende – Lille alsnog door de nieuwe stellen gereden , waardoor twee bijkomende locomotieven reeks 12 vrijkomen.

Reeks 06 :

De modernisering van het eerste stel duurt langer dan verwacht en begin januari werd het nog niet afgeleverd. Hierdoor zijn de grote herzieningen aan de stellen reeks 06 voorlopig verdaagd, daar men eerst de nodige ervaringen wil opdoen met de 606. Waarschijnlijk is het stel bij het verschijnen van dit tijdschrift al terug in dienst en volgen de volgende stellen a rato van 1 à 2 stellen per maand.

Reeks 08 :

Thans ondergaan de vierledige stellen reeks 08 hun derde grote herziening: daar deze stellen zowel qua rijeigenschappen als qua comfort volledige voldoening geven, is er geen echte modernisering voorzien. Wel worden enkele onderdelen van de sturing aangepast en mogelijk komen ook deze stellen vanaf de zomer in de nieuwe standaard schildering op de sporen. Maar ook hier wacht men op de ervaring met de reeks 06.

Reeks 12 :

De inzet van deze reeks wordt minder en minder problematisch en daarom kunnen deze locomotieven bij voorkeur een herziening krijgen. De reeks omvat nog steeds 9 inzetdagen: twee dagen worden gespandeerd aan de reizigersdiensten Oostende – Lille. Deze komen binnenkort vrij en hierdoor kunnen opnieuw bijkomende goederendiensten gereden worden. Vier dagen worden volledig door goederendiensten tussen Merelbeke en Lille / Fréthun ingenomen, gedurende twee dagen is er plantendienst te Kortrijk voorzien, één dag wordt gebruikt voor onderhoud te Oostende.

In tegenstelling met de voornemens, blijft de Franse diesellocomotief reeks BB 67400 in dienst op zijn Belgische trajecten, dit als compensatie voor de afstanden die de reeks 12 op het Franse net rijdt. Zodoende kan men deze locomotief nog steeds tot in Merelbeke zien.

Reeks 13:

Officieel op 31 december 1997 moest de eerste locomotief reeks 13 afgeleverd worden, maar de effectieve levering is vertraagd. Nochtans kan men de eerste locomotieven in de eerste helft van 1998 verwachten. Voor 1 januari 1999 moeten 14 locomotieven afgeleverd zijn: 4 machines gaan naar de N.M.B.S., de 10 overige naar de CFL.

Na de testritten worden de vier machines gebruikt op de verbinding Oostende – Brussel – Welkenraedt / Eupen. Hiervoor zijn drie machines voorzien in vervanging van de machines reeks 15 die thans de dienst verzekeren.

De 10 locomotieven reeks 3000 van de CFL worden bij voorkeur geleverd: ze moeten zowel de oude elektrische locomotieven reeks 3600 op korte termijn gaan vervangen, maar komen ook in de reeksen van de diesellocomotieven reeks 1800 tot inzet. In eerste instantie worden de elektrische locomotieven gebruikt in het goederenverkeer tussen Metz en Bettembourg – Stockem in vervanging van de diesellocs. Anderzijds worden ze nadien gebruikt in de reizigersdienst op de noordlijn tot in Gouvy.

Voor 1 juni 1999 wordt het aantal locomotieven van de N.M.B.S. verhoogd tot 10 eenheden, terwijl de CFL over vijf bijkomende machines zal beschikken. Deze machines zullen dan op de nieuw geëlektrificeerde verbinding tussen Liège en Luxemburg gebruikt worden. Ook de goederentreinen op deze verbinding worden dan elektrisch gereden.

Op 1 januari 2000 zijn er 20 N.M.B.S. locomotieven en nog steeds 15 CFL-machines beschikbaar. Nochtans bestaat de mogelijkheid om de Luxemburgse machines bij voorkeur te leveren om al begin 2000 alle diensten te kunnen rijden.

Reeks 15 :

In tegenstelling met de intenties werden de vijf locomotieven reeks 15 nog niet afgesteld, maar dadelijk gebruikt voor de doorgaande treinen tussen Oostende / Brussel en Welkenraedt / Eupen, in vervanging van de machines reeks 27. De machines rijden de volgende treinen :

3402 Welkenraedt – Brussel-zuid	4402 Brussel-zuid – Welkenraedt
535 Welkenraedt – Oostende	514 Oostende – Eupen
503 Brussel-zuid – Eupen	532 Eupen – Oostende
511 Oostende – Welkenraedt	541 Welkenraedt – Oostende
520 Oostende – Liège	

Deze dienst blijft behouden tot bij de overname van de treinen door de nieuwe locomotieven reeks 13.

Reeks 16 :

Ook bij deze reeks is er geen echte vermindering opgetreden : de inzetreeks omvat nog steeds 6 plandagen, waarbij wel het daggemiddelde sterk verminderd werd. Elke plandag voorziet enkel nog één enkele diensten tussen Oostende en Köln en terug, waarbij één dag (bij voorkeur bestemd voor de 1601 of 1602) de diensten voor de Memling tussen Oostende en Dortmund voorziet.

Pas met ingang van de volgende zomerregeling zal de inzetreeks terugvallen op nog slechts 3 inzetdagen en is het aantal reserve-machines voldoende.

Reeks 18 :

Door het feit dat het aantal inzetdagen voor de reeks 16 nog niet verminderd werd, blijven de drie overblijvende machines – de 1801, 1805 en 1806 – nog steeds in dienst en rijden ze regelmatig in de reeks mee. Pas met ingang van de zomerregeling worden deze machines afgesteld.

Reeks 27 :

Door de overname van de diensten tussen Oostende en Eupen, kwamen er drie machines reeks 27 van Oostende vrij en hierdoor kon de goederenreeks van deze machines licht uitgebreid worden. Hierbij worden steeds meer en meer goederentreinen tussen Zeebrugge en Merelbeke of Kortrijk/Moeskroen gesleept. Dit houdt dan weer in dat de inzet van de locomotieven reeks 51 van Merelbeke steeds verder achteruit gaat en dat een aantal machines thans in park geplaatst worden.

Ook tijdens de volgende maanden worden verdere diensten van deze machines (en ook de reeks 21) door elektrische stellen overgenomen. Dit heeft tot gevolg dat een aantal machines naar Antwerpen zullen overgaan en dat ook hier enkele diensten van de reeks 51 zullen overgenomen worden.

Reeks 51 :

Op dit ogenblik staan een 15 machines van deze reeks in park en worden niet meer gebruikt. De definitieve schrapping is echter nog niet te verwachten, daar er vanaf de zomerregeling een vernieuwde uitbreiding van de diensten voorzien wordt. De reden is het begin van de aanleg van de TGV-lijn naar Liège. Hiervoor zijn er verschillende bijkomende machines nodig en men overweegt opnieuw om de 51-ers in te zetten om de locomotieven reeks 59 te vervangen. Nochtans is de lagere aslast een nadeel om de zware ballasttreinen op de nieuwe lijnen te slepen.

Wel zou het bestand van Schaarbeek uitgebreid worden en zouden de 51-ers gebruikt worden tussen Schaarbeek en de nieuwe werf te Voroux-Goureux, ook een aantal ballasttreinen tussen Quenast en de nieuwe lijn zouden door de 51-ers – in dubbel tractie – gereden worden.

Reeks 55 :

Voor de spoorwerken rondom Liège zijn er thans opnieuw een vijftal locomotieven reeks 55 nodig. Deze worden uit de goederenreeks weggetrokken en komen voor deze diensttreinen en aanvoertreinen tot inzet. De weggevallen goederendiensten worden overgenomen door de locomotieven reeks 62 (binnen de Luikse agglomeratie), maar vooral door elektrische locomotieven of – meer sporadisch – door de diesellocomotieven reeks 51 van Hasselt.

Reeks 59 :

Om deze machines ook tijdens de winter actief te houden, worden deze machines sporadisch gebruikt in de gewone dienst: Monceau zet ze geregeld in als vervanging van de reeks 51, maar vooral voor het slepen van bijkomende goederentreinen in de regio.

Anderzijds wordt er tijdens de winter opnieuw een locomotief reeks 59 gebruikt te Liers voor het voorverwarmen van de reizigersstellen in dit vormingsstation.

Reeks 62 :

Ook bij deze reeks worden steeds verdere machines reserve gesteld, bij gebrek aan taken. Ze worden meer en meer uit de goederendienst verwijderd – ten gunste van de reeks 51 – en hun grootste inzet kennen ze nog voor de reizigerstreinen (tussen haakjes hun vervanging hierin) Antwerpen – Neerpelt (09-1999), Mol – Hasselt (12-1999), Eeklo – Ronse (06-2000) en Charleroi – Couvin (09-2000)

Reeks 77

Er zijn verdere gegevens bekend over de levering en het gebruik van deze nieuwe universele diesellocomotieven. De levering moet volgens bestek beginnen vanaf mei 1999 en in eerste instantie zijn er 90 machines voorzien, een optie op 80 à 90 bijkomende machines zal waarschijnlijk nog dit jaar besteld worden. Van de eerste machines zijn er vier onderreeksen, die in hun uitrusting van elkaar verschillen:

- 30 locomotieven worden ingericht met een afstandsbediening, zowel te besturen vanuit een seinhuis, als ter plaatse met een mobiele zender. Tien van deze machines worden uitgerust met een automatische BSI-koppeling.
 - Acht (plus 2 reserve) van deze machines zullen in eerste instantie gebruikt worden te Antwerpen-noord voor het heuvelwerk en vervangen vanaf eind 1999 de locomotieven reeksen 71 en 75.
 - De twintig overige locomotieven worden verdeeld over de nog bestaande grotere vormingsstations van Merelbeke, Kinkempois, Stockem, Monceau en mogelijk Schaarbeek (4 machines per stelplaats) en verrichten hier het zware rangeerwerk.
- 20 locomotieven worden uitgerust met de ATB-beveiliging van de NS en zullen te Antwerpen en Kinkempois gestationeerd worden. Ze rijden de grens overschrijdende goederentreinen – samen met de NS machines reeks 6400 – en zullen zo verder in Nederland doordringen.
- de overige 40 machines krijgen geen bijkomende uitrusting en zullen in eerste instantie de lokalere goederentreinen voor hun rekening nemen. Vanaf 1999 zullen ze in eerste instantie te Kinkempois de mengervagentreinen van de reeks 62 overnemen. Overige stelplaatsen worden Antwerpen (voor havendiensten), Zeebrugge en Monceau. In principe zullen ze nog geen echte (zware) lijndiensten gaan rijden.

De eerste reeks machines vervangen in principe slechts de reeksen 71, 75, 84 en 85 te Antwerpen-Dam en de reeks 62 te Kinkempois. Verder verdringen ze vooral de machines reeks 73/82 in diverse stelplaatsen en deze zullen te Schaarbeek de aanleiding geven tot de volledige schrapping van de reeks 80.