

L.S.V.

Nieuwe indeling !

# Tijdschrift

VERENIGING ZONDER WINSTOOGMERK

Tweemaandelijks tijdschrift

mei - juni

jaargang : 9

nummer : 47

Verantwoordelijke uitgever : Casier

Henisstraat 71

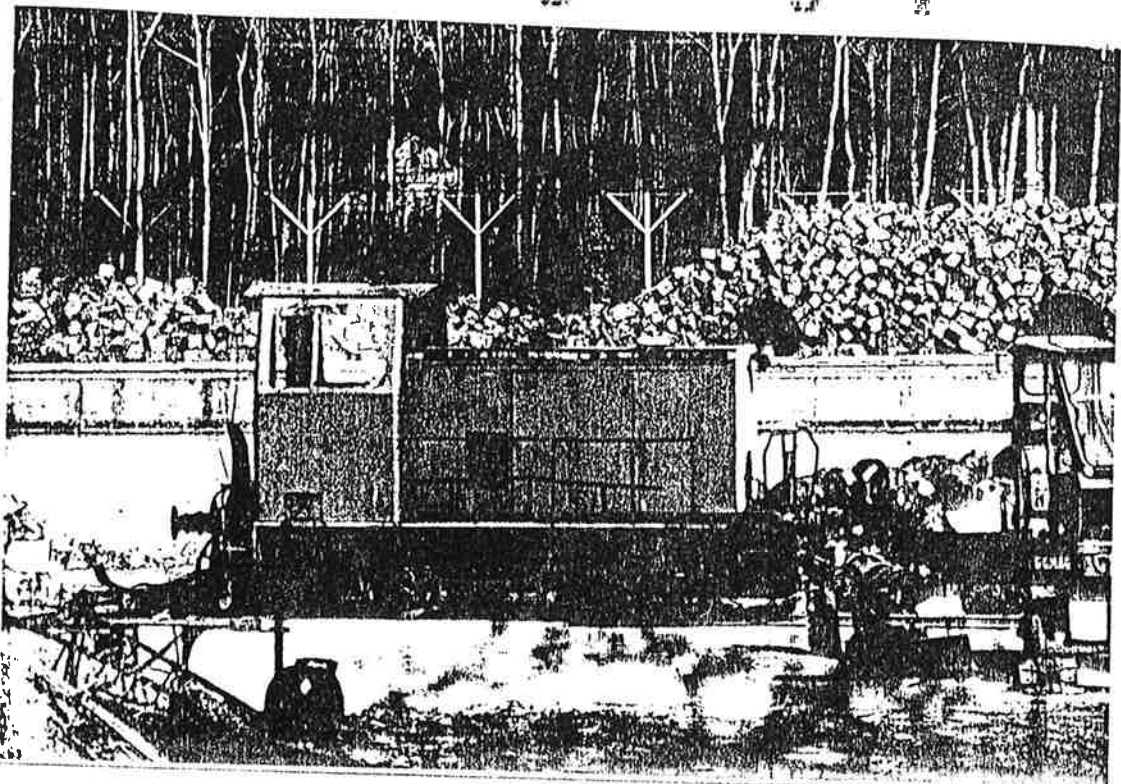
3700 Tongeren

Uitgifte kantoor : 3700 Tongeren 1

## Voorverkoop :

Stoom - Vapeur 3 p. 6

Le Rail au Congo Belge p. 6





## DIENSTREGELING

Museum open vanaf 11.00 uur.

Onafgebroken stoomtreinritten vanaf 14.00 uur.

**Ritten** naar Eisden om 14.00 uur  
16.00 uur  
18.00 uur

naar Waterschei om 15.00 uur  
17.00 uur

## TARIEVEN

	Volw.	Kind.
Eisden - As	140 F	60 F
As - Waterschei	140 F	60 F
Eisden - Waterschei	220 F	100 F
Inkom + stoomtrein	50 F	25 F

Groepen krijgen korting.

### Speciale treinen

mogelijk vanaf 1 mei tot 1 november.

stoomtrein: groepstarief met minimum van 7.000 F

dieseltrein: groepstarief met minimum van 4.000 F

# KOERIER

informatie & advertentieweekblad

## VERDERE MOGELIJKHEDEN

### te As:

- Ignoramus: macrobiotische keuken + kruidentuin
- St. Aldegondiskerk
- twee watermolens met heemkundig museum
- natuurreservaten
- wandelwegen vanaf het station
- fietsroute "Jeneverbesroute"

### te Eisden (Maasmechelen)

### BANDEN BERGERS

TEL. (011)65 70 54



### Amerikaanse legerstock Hendriks

Hoogstraat 53 - As  
Tel. (011)65 74 14

*Het  
Forellenhof*

Weg naar As 113  
3660 Opglabbeek  
Tel. (011)85 70 37



oliën  
eif

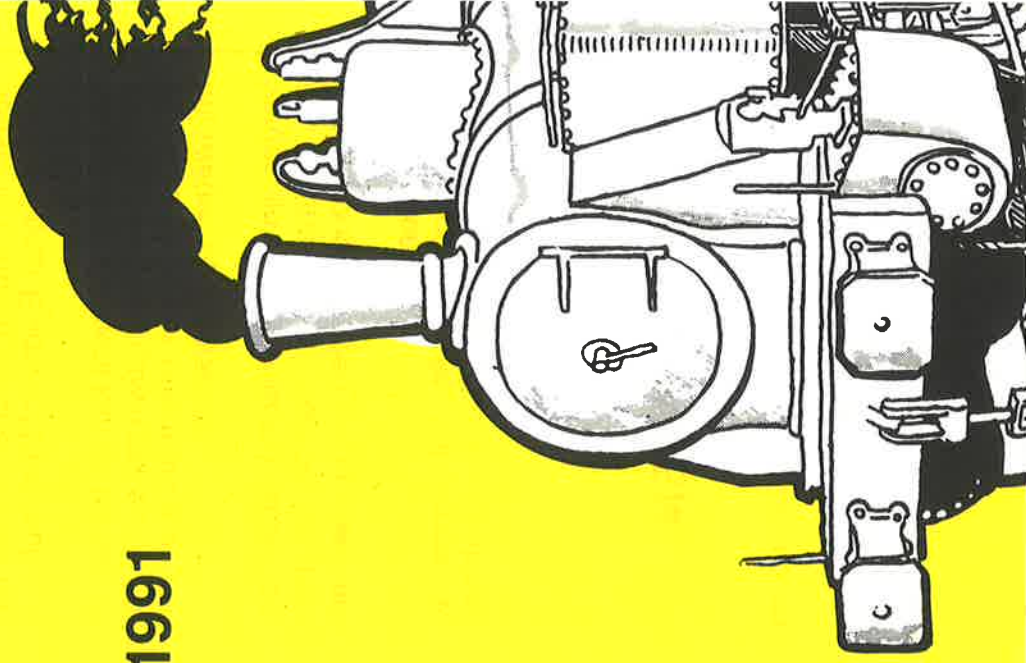
## AS IN RAEDSCHELDERS AUTOSERVICE

BEVRIJDINGSLAAN 107 - 3668 AS  
TEL. 011-65.81.06 - 65.81.07 - FAX 011-65.81.08

## L.S.V. STOOMTREIN AS

Beleef een *treinreis* zoals  
50 jaar geleden ...

# 1991



## INLEIDING

As, een landelijke gemeente aan de rand van het Maasland, maakte in 1990 opnieuw kennis met stoomtreinen. In 1991 kan de eerste echte exploitatie opgenomen worden.

Vanuit het gerenoveerde station - het oudste in Limburg - rijdt er om het uur een trein naar Eisden of Waterschei.

Op het emplacement kan de toerist - in de kabine - kennis maken met een echte stoomtrein en een ritje maken in een mijnwagen op smalspoor.

Verder zijn er diverse tentoonstellingen, een kantine - je weet wel voor het natje en het droogje - en een kleine speeltuin.

### **Te bereiken:**

Het station van As ligt langs de hoofdweg Hasselt - Genk - Lanklaar. Buslijn 11 vanuit Genk bedient het station.

## INLICHTINGEN

L.S.V., Henisstraat 71, 3700 Tongeren  
012/232224

Station As

011/65 7006

## RITDAGEN

19 - 20 mei \*kulturele week te As\*  
6 - 7 - 14 - 21 - 28 juli  
4 - 11 - 15 - 18 - 25 augustus  
1 - 8 - 15 september

## SPECIALE MANIFESTATIES

### **Stoomhappening:**

- op 6 en 7 juli vanaf 10.00 uur:
- Ritten naar Eisden en Waterschei
- 3 stoomlokomotieven in dienst
- inhuldiging smalspoortentoonstelling
- oude stoomwalsen in actie
- miniatuur stoomtreinen
- tentoonstelling NMBSt-lokomotieven
- modelbouw

### **St. Niklaasritten:**

17 - 24 november en 1 december  
St. Niklaas brengt per stoomtrein vele verrassingen.  
Vertrek om 14.00 uur.



**Voorverkoop :**

**Stoom - Vapeur 3**

**1050 BEF \***

**van Max Delie**

**Le Rail au Congo Belge**

**1770 BEF \***

**Voor de stoomhappening**

**inschrijven**

**\* + verzendingskosten**



**Speciale aanbieding :**

**Orde Raffato's  
150 BEF \***

**Info : 012/ 23 22 24**

**Nieuw boek :**

**Loks van de B.S. en NMBS  
deel 2 / 3  
200 BEF \***

**\* + verzendingskosten**





# Editoriaal

L.S.V.-Tijdschrift

Tweemaandelijks tijdschrift

Wordt gratis verdeeld onder alle leden van de L.S.V.

Lidmaatschapsbijdrage : 600 BFr. per jaar

Los nummer : 150 BFr.

Redactie : J. & S. Casier

Medewerkers : H. De Bot en Huysman R  
Met dank aan alle NMBS-diensten

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

Dit nummer werd redactioneel afgesloten op 25 mei en verschijnt begin juni. Het volgend nummer is zoals elk jaar en wordt afgesloten wanneer de laatste wijzigingen bij de spoorwegen plaatsvinden. Wij hopen hem te laten verschijnen omstreeks begin juli.

## Inhoud :

Editoriaal	47.01	Jaaroverzicht	47.24
NMBS-Aktueel	47.02	Exploitatie	47.31
Boekenbespreking	47.05	Inzet	47.35
L.S.V.-Aktueel	47.07	Nummerlijsten	47.38
Museumlijnen	47.09	Verbeteringen	47.41
Agenda	47.11	Modelbouw	47.42
Spel	47.13	Live-Steam	47.45
Historische blz.	47.14	Stoomlok.	47.48
Stations	47.19		
Ongevallen	47.21		

## Enquête :

Daar deze nog steeds blijven toestromen zullen de uitslagen pas in het volgend nummer bekend gemaakt worden. Wel trachten we het computerschrift te verbeteren.

## Railfoto :

Wij verkopen al de nog voorradige railfoto's aan 150 BFr. per stuk. Hieronder de lijst van de nog beschikbare tijdschrift-

Raifoto nr. 2, 4, 5, 9, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21,  
22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34,  
35, 36, 37

Railphoto nr. 29, 30, 31, 32

Daar van sommige nog maar enkele exemplaren beschikbaar zijn, vragen wij eerst telefonisch contact op te nemen voor de eerste nummers < 20 en de franstalige.

# NMBS-Aktueel

## Statistiek :

### 1. Leveringen :

Tweede bouwschijf wordt geleverd, data nog niet gekend

### 2. Stelplaatswijzigingen :

Geen

### 3. Schrappingen :

Geen

## Aktuele berichten :

09 : De tweede bouwschijf wordt thans verder afgeleverd, zonder echter dat er bijkomende wijzigingen aangebracht werden. Dit houdt in dat de nieuwe stellen dezelfde fouten hebben als hun voorgangers.

En de lijst van defekten wordt steeds maar groter : de problemen met het slippen bij het optrekken en vooral bij het afremmen (hierdoor wordt een perron regelmatig overschreden) zijn nog niet opgelost of er komen al verouderingsverschijnselen voor in het elektronisch gedeelte, waardoor bij verschillende stellen reeds een begin van brand ontstond. Regelmatig worden deze stellen dan ook opgenomen in de CW Mechelen.

Anderzijds werd in februari de ganse reeks volledig buiten dienst gegaan gedurende één nacht voor dringende aanpassingswerken. Door al deze defekten is het uitbreiden van de inzetreeks tegen de volgende zomerregeling waarschijnlijk niet mogelijk.

Om een vergelijking te kunnen maken, werden gedurende de maand februari testritten georganiseerd met zowel een stel reeks 03 (Break) en een sprinter, doch behalve het feit dat de sprinters te licht zijn voor een goede remverhouding te hebben zijn er geen konkrete resultaten te noteren.

13 : Thans is er toch beslist om een aantal testen uit te voeren om tot een lastenboek te komen voor de nieuwe elektrische lokomotieven. In het totaal zullen drie verschillende lokomotieven in aanmerking komen om tot een bestelling te komen :

- door de Belgische nijverheid wordt één lokomotief reeks 21 omgebouwd met asynchrone motoren, waarbij ook het geheel sturingsgedeelte aangepast aan de nieuwe omstandigheden. Deze opbouw zou uitgevoerd worden door de CW Mechelen waarbij Acec het elektrische gedeelte voor zijn rekening neemt. Er wordt gerekend met een ombouw tegen het eind van

het jaar om vanaf maart 1992 met de uitgebreide testperiode te kunnen beginnen.

- de Franse industrie heeft één lokomotief reeks 15 000 omgebouwd met asynchrone aandrijving en na testritten in het zuiden van Frankrijk kwam deze lokomotief in april en mei naar België en reed testritten tussen Tournai en Edingen. Nochtans is dit geen echt alternatief, daar slechts één draaistel uitgerust met de nieuwe aandrijving zodat geen echte lastritten georganiseerd konden worden.

- de Duitse industrie bouwde voor de hoge-snelheidslijn tussen Madrid en Sevilla (in normaalspoor en 25 kV) een aantal zes-assige lokomotieven. Siemens vroeg aan de N.M.B.S. om de testen in de Ardennen te kunnen uitvoeren. Deze zouden in de loop van de zomer moeten uitgevoerd worden.

Na deze testen worden de specificaties opgesteld, de voornaamste zijn : een snelheid van 200 km/h, een vermogen aangepast aan dubbel gebruik (reizigers en goederen), de nieuwe thyristoren type GTO van Siemens, een maximale massa van 90 ton en geschikt voor 3 000 V en 25 000 V.

De bestelling zou in de loop van 1994 gebeuren, de levering vanaf 1996 a rato van 20 à 25 loks per jaar, ze zouden gebruikt worden voor :

\* gewone treinen op de TGV-lijnen

\* bijkomend verkeer naar aanleiding van het plan STAR 21

\* bijkomende goederenverkeer naar de kanaaltunnel

\* goederenverkeer op de beide Ardennenlijnen

\* vervanging van de loks reeks 22 en 23 vanaf het jaar 2000

Verder heeft ook de CFL ook interesse voor de aankoop van analoge machines om zodoende de reizigers- en goederentreinen rechtstreeks vanuit Frankrijk naar Belgische stations (bv Liège, Namur/Ronet) te kunnen rijden.

44 : Zonder bijkomende ombouwwerken werd de maximale snelheid van alle overblijvende stellen reeks 44 en 45 opgetrokken van 80 km/h tot 100 km/h. Daar waar deze maatregel geen bijzondere invloed heeft op de stellen reeks 45, die vanuit Latour ingezet worden, heeft dit wel invloed op de 44-ers van Merelbeke : door deze maatregel komen deze stellen nu in de weekends tot inzet tussen Oudenaarde en Ronse, en dit vanaf 27 januari jl. Reden van deze verandering in het verminderen van de kostprijs voor de tractie, een echte ommezwaai in de mentaliteit van de N.M.B.S. Op dit ogenblik zijn er bijkomende studies bezig om ook andere lokaal-lijnen om te schakelen op motorwagens, doch het effectief is niet groot genoeg meer om alle mogelijke lijnen te kunnen bedienen.

52-54 : de band om de laatste 10 lokomotieven van deze reeksen om te bouwen met een vlottende kabine is thans gestart in de CW Galzennes en deze ombouw zal zich over 3 à 4 jaar uitstrekken a rato van 3 loks per jaar. Intussen werden de twee lokomotieven reeks 54 (de 5401 en 5404) die al lange tijd afgesteld stonden wegens zware motorschade, uitgerust met een reservemotor. Dit gebeurde in december en januari jl. en sinds deze tijd staan de vier overblijvende 54-ers terug volledig in dienst. Hierdoor is de toekomst voor deze machines weer verzekerd voor ten minste 10 jaar, vermoedelijk tot de elektrifikatie van de Athus-Maas-Lijn.

\*\* Museumexploitatie \*\*

Het type 1 : na jarenlange herstellingstijd is de restauratie van deze Pacific in de loop van april afgesloten en werden de nodige test-, rodage- en afregelingsritten gereden. Doch tijdens deze testritten kwamen al verschillende moeilijkheden naar voren, doch de officiële voorstelling op 4 en 5 mei kon toch doorgang vinden, doch door de laattijdige informatie bleef de belangstelling zeer beperkt. Deze belangstelling kende de 1.002 wel tijdens de tentoonstellingen op de Ourthe-lijn, doch hier viel de lokomotief al tijdens de eerste dag uit wegens een ernstiger defekt.

\*\* Veranderingen in de zomerregeling \*\*

Op 2 juli 1991 gaat de zomerregeling bij de spoorwegen in, hierbij zullen volgende wijzigingen plaatsvinden.

\* De stopplaatsen van Aye (lijn 162 : Namur-Arion) en Diepenbeek (lijn 34 : Hasselt-Liège) zullen heropend worden.

\* Tijdens de weekends zal er een bijkomende verbinding zijn tussen Brussel en Vilvoorde, dank zij de verlenging van de IR-treinen tussen Geraardsbergen - Brussel-Noord en Vilvoorde.

\* Op de lijn Liège - Luxembourg zullen de reizen door M4-rijtuigen met blauwe 55 verzekerd worden.

\* Op de lijn Brussel - Namur - Dinant wordt er tijdens de week en 's avonds een bijkomende trein ingezet.

\* De P en L treinen vanuit Namur werden aangepast :  
 - tussen Dinant en Bertrix bijkomende treinen ingezet om de lijn 166 beter te bedienen.  
 - tussen Namur en Dinant wordt er een bijkomende P-trein ingezet 's avonds.  
 - tussen Namur en Ciney worden twee L-treinen verlengd tot Jemelle (1 tijdens de week en 1 zaterdag's).  
 - tussen Ottignies en Namur wordt er 's morgens (tijdens de week) een bijkomende L-trein ingelegd.

\* De P-trein tussen Gent-Sint-Pieter en Etterbeek wordt verlengd tot in Ottignies met stop in Boitsfort.

\* De P-trein Etterbeek - Gent-Sint-Pieters via Brussel LW-Schuman - Jette vertrekt vanaf Ottignies met stop in Boitsfort.

\* Op de lijn Zottegem - Uudenaarde - Kortrijk worden bijkomende spitsuurtreinen ingezet.

\* De reizigers van Hasselt en Diest verkrijgen een directe verbinding tussen Brussel LW en Schuman.

\* De uurregelingen van de P-treinen naar Brussel LW en Schuman 's morgens werden aangepast zodat de reizigers Brussel LW en Schuman om 8u45 bereiken.

\* Een nieuwe P-trein is ingezet tussen Herentals en Neerpelt om de Lier gelegen scholen beter te bedienen. Deze maatregel ging op 27-01-1991 in.

- \* Een rechtstreekse T-trein bediend Antwerpen - Mechelen en Leuven naar Bierges (Walibi), Namur - Dinant tijdens de weekends.
- \* Een snelle toeristische verbinding wordt aangelegd tussen Jemelle - Namur en de Belgische kust (Blankenberge) tijdens de weekends. Dank zij deze nieuwe verbinding is de afstand Namur - Blankenberge in twee uur te overbruggen.
- \* Een bijkomende T-trein wordt ingelegd tussen Brussel-Vanderleeuw - Gent - De Panne tijdens de weekends.
- \* De T-trein Charleroi - Namur - Dinant - Virton is afgeschaft.

### \*\* Belangrijke werken \*\*

- \* Verder zetten van de elektrificatie van de lijn Liège-Jemelle met als vermoedelijke indienststelling 1994
- \* Begin van de grondwerken voor de TGV-lijn tussen de Franse grens en Brussel. Aansluitend de voorbereidingen voor de elektrificatie van de lijn Fournai - Blandain - Lille.
- \* Modernisering van de lijn Namur - Arlon.
- \* Klassificatie en verbetering van alle stations van het net.
- \* Indienststelling van een nieuw systeem voor het verdelen van ticketten met een centrale computer, waardoor de mogelijkheden worden vergroot met o.a. informatie op de dienstregeling. De invoering op de lijn Antwerpen - Brussel-Charleroi is gepland voor dit jaar.

## Boekbespreking + voorverkoop

De lokomotieven van de Belgische Staat en de N.M.B.S.  
Deel 2 en 3 : Stoomlokomotieven 1835 - 1931

Auteurs : H. De Bot en F. Maas

In opvolging van het eerste boek met de nummerlijsten van de Etat Belge, werd aangepast en in dit boekwerk werden alle lokomotieven van de Etat Belge en de N.M.B.S. ditmaal volgens type, gerangschikt.

Hierdoor krijgt men een beter overzicht over al de machines die er geweest zijn, nochtans is het nadeel dat men een kans verwaarloosd heeft om de kenmerken van alle types iets uitgebreider te behandelen en eventueel een tekening of een foto bij te voegen zodat ook de spoorwegliefhebber - die deze types minder goed kent - een inzicht krijgt over de varianten die ooit in

België rondgereden hebben.

Daar waar het boekwerk alle lokomotieven uit het vorige boek overneemt, is het uitgebreid met alle wapenstilstandslokomotief, waarbij de gegevens uit de vroegere aktueels overgenomen verbeterd en aangepast werden.

Het boek wordt door de L.S.V. verdeeld aan de prijs van 200 BF af te halen in het station van As of 240 BF toegestuurd per post.

#### VOORVERKOOP : Stoom - Vapeur 3

Auteur : M. DELIE

Dit boek zal samengesteld zijn zoals zijn twee voorgangers. De Limburgse Stoom Vereniging geeft aan al haar leden die voor de Stoomhappening (6 en 7 juli) een korting.

Prijs normaal : 1180 BFr. + verzendingskosten

Prijs voorin. : 1050 BFr. + verzendingskosten

Schrijf dus in voor de stoomhappening en maak een winst van 130 BFr.

Om in te schrijven volstaat het de som van 1050 BFr (indien U het na verschijnen komt afhalen ) of 1090 BFr over te schrijven op het rekeningnr 860-0068579-79 van de L.S.V.-fongeren.

#### VOORVERKOOP : Le Rail au Congo Belge

Auteur :

In dit boek worden zowel de historische, geografische gegevens wermeld als ook de transportproblemen. Verder in het boek komen we dan tot de spoorwegen met o.m. het hoe en waarom en de verschillende netten. Net zoals Stoom-Vapeur 3 moet de voorinschrijving gebeuren voor de Stoomhappening.

Prijs normaal : 1980 BFr. + verzendingskosten

Prijs voorin. : 1770 BFr. + verzendingskosten

Voor aldiegene die inschrijven voor de stoomhappening staat dus een winst te wachten van 210 BFr. Niet wachten dus !!

# LSV-Aktueel

## Standplaats Zolder :

-----

Te Zolder werden er reeds gedeeltelijke opruimingswerken gevoerd door de L.S.V. doch de K.S. voerde zelf een groot deel van de werken uit, zo zijn alle wagens eerst afgesteld in het station van Zolder, nu deels te Winterslag, deels te Hasselt. Verder werden de sporen in de loods opgebroken en was de afbouw van de loods reeds bezig.

## Standplaats As :

-----

### \* maart :

Tijdens de maand maart ging ondergingen er in As veel veranderingen. Het stel werd volledig afschuurd en kreeg een nieuwe laag roestwerende verf, waardoor hij gedurende enkele dagen in een volledig oranje kleurstelling heeft rondgereden om de lijn te kappen. Zo werd het zicht weer verder uitgebreid en komen de takken, bij de ingang van Eisden, niet meer tegen de wagens.

Aan Bebert werd er tijdens de maand maart nog enkele grote werkzaamheden uitgevoerd. Alle onderdelen kregen terug hun koperen schijn, zodat alle mensen die in As komen nu een zonnebril moeten dragen. Verder werden alle andere onderdelen terug opgefriest met een nieuw kleurtje. De mensen die in de loop van de maand maart langs As gereden kwamen konden Bebert zelfs in een oranje kleurstelling aantreffen. Deze kleur werd tegen het eind van de maand geleidelijk aan vervangen door zijn echte kleurstelling. Met de waterdrukproef vlot het nu bijzonder goed al de flenzen vonden hun plaats.

### \* april :

Tijdens de paasvakantie konden wij ook op de steun van enkele vrijwilligers rekenen, maar deze waren zo gering dat de enkel de kleinere werken konden opschietsen. Om het algemeen aspekt van de lokomotieven en rijtuigen te verbeteren werden ze in het begin van de maand met de hogedrukreiniger afgespoten zodat de dikke modderlaag van Zolder nu definitief verdwenen is. Met de schildering van Bebert schiet het bijzonder best vooruit zodat deze eind van de maand klaar zou moeten zijn. De waterdrukproef werd door onze eigen leden uitgevoerd, waarbij de pakking van de dom het liet afweten. Deze werd dan ook vervangen. Verder hielden alle vlampijpen de overdruk vol, en vlotte de waterdrukproef op enkele pakkingen na goed.

### \* mei :

De eerste waterdrukproef van Bebert voor de officiële instanties mislukte door een lekkende vlampijp. Deze werd de

eerst volgende zaterdag vervangen, en zo konden we reeds 4 dagen na de eerste de tweede waterdrukproef organiseren, na een gunstig gevolg werd Babert door een vrijwilliger volledig terug in dienst gesteld om nog dezelfde week te kunnen rijden. Hiervoor danken wij de leden van de Z.L.S.M. die ons de laatste tijd erg goed gesteund hebben.

Op 18, 19 en 20 mei was het uiteindelijk zover, de eerste ritdagen van het seizoen. Op 18 mei werd Babert verder in orde gemaakt om de volgende dag te kunnen rijden. De eerste rit werd zoals verwacht - niet schitterd. Daarentegen vlotte het de volgende dagen wel goed. Zondags mocht de L.S.V. twee groepen begroeten bovenop de gewone belangstelling en de maandag was de belangstelling aanwezig maar niet de groepen. Ondanks alles vielen deze ritdagen goed mee op het gebied van belangstelling, maar ondanks alles blijft de lijn een zeer zware lijn - vooral voor de stomer - daar zowel stoker als machinist goed op voorhand druk en water moeten berekenen om zonder problemen boven te geraken. Daarom zal de D2 alle treinen begeleiden zolang de opleidingstijd niet voldaan is. Verder werd de luchtrem van Babert terug in werking gesteld.

#### En verder ?

Ook het stel kreeg de nodige zorg toegewijd. De volledige zijkant is opgeplamuurd, en ook aan de voorkant ziet men geen blutsen meer. Tevens werden diverse kleinere problemen opgelost.

Om het het rijdend materiaal af te sluiten werden de olieën van de diesellokomotief 2 bijna volledig vervangen. Een motor, een transmissiekast en de beide compressoren kregen nieuwe olie, de rest kreeg vorig jaar al nieuwe olie, zodat nu de volledige olie van de D2 vervangen is. Tevens onderging deze een volledige smering.

Simone, die nog steeds geen nieuwe vlampijpen heeft ontvangen, werd volledig gesmeerd zodat er geen roestvorming kan optreden.

Verder werden alle wissels gesmeerd en het emplacement voor het eerste deel opgeruimd.

Tevens werd de werkplaats uiteindelijk zo ingericht dat er weer fatsoenlijk kap gewerkt worden. Er werd een nieuwe werkbank gemaakt, met daarop de bankschroef. Verder werd ook het gereedschapsmagazijn flink veranderd, er staan nu twee kant en klare gereedschapskoffers ons vriendelijk op te wachten zodat zoeken naar klein gereedschap overbodig is. Voor het groot en het elektrisch gereedschap staan er nu twee rekken. Verder werd voor de kleine onderdelen een rek geplaatst met kleine metalen bakjes zodat schroeven en bouten nu weer gemakkelijk te vinden zijn. Tevens zou het reserveonderdelen magazijn ook flink worden aangepakt zodat ook hierin alles op zijn plaats ligt. Hieraan zijn de werkzaamheden wel begonnen maar nog niet geëindigd.





# Museumlijnen

M.S.T.B. :  
 =====

Wegens interne moeilijkheden en vooral een gebrek aan medewerkers, moest de Vilvoordse museumlijn zijn exploitatie voorlopig stoppen. Het gedeelte modelbouw - met o.a. de ruilbeurzen werd door een nieuwe vereniging (de T.H.T.) overgenomen en voor het museumgedeelte wordt nog een oplossing gezocht. Doch om de schulden weg te werken werd al rollend materieel verkocht.

Zo gingen de beide L-rijtuigen van de vereniging al over naar de Vennbahn en zijn al naar Raeren overgebracht. De 4620 werd door het stoomcentrum Maldegem aangekocht en op 7 april naar hun standplaats getransfereerd. Het overige materieel zou te Vilvoorde behouden blijven, doch de enige rijvaardige stoomlok dreigt naar Nederland te gaan, of hoe een Belgische museumlijn - de oudste in Vlaanderen geen rekening houdt met een spoorwegpatrimonium in ons land.

Als alternatief voor de exploitatie wordt nu geopteerd voor het oprichten van een werkplaats, waarin materieel van diverse museumlijnen zou hersteld of gerestaureerd worden. Doch of deze mogelijkheid in België lukt is zeer twijfelachtig.

S.D.P. (Dendermonde - Fuurs)  
 =====

Er zijn verschillende veranderingen op til bij deze museumlijn : zo werd de toelating bij de N.M.B.S. verkregen om door te rijden tot in Dendermonde en blijft de verbinding - die nu nog tweemaal per jaar door ripering verkregen werd - nu konstant aanwezig. Er werd een nieuw ritschema opgesteld met aansluiting te Dendermonde.

Anderzijds is de ANNA 8 nog steeds te Montzen, waar gepoogd wordt om de gesmolten aslager nog voor het ritseizoen te vervangen, doch dit schijnt echter niet haalbaar te worden.

Op elke ritdag zullen alle traktiemiddelen ingezet worden, nl de Cockerill (vertikale ketel), de 5927 en 6106, dit met een trek-duwkombinatie M1, de 4602 en ook de 4302. Deze laatste moet echter nog een herstelling aan de transmissie ondergaan.

T.T.M.M. :  
 =====

De museumlijn - die pas vorig jaar startte tussen Maredsous en Florennes - is in zware moeilijkheden : het eerste ritjaar kende een te geringe belangstelling om de kosten te dekken en de nabijheid van de CFV3V leidden tot een stopzetting van verschillende werkzaamheden. Het is dan ook nog steeds een vraag of er dit jaar gereden wordt, dit ondanks de aankondiging van verschillende speciale ritten van de T.S.P. tussen Brussel en Maredsous.

C.F.V.3 V.  
 =====

Na een uiterst vruchtbaar jaar 1990 voor de verbinding Mariembourg - Treignes en zwakkere resultaten naar Chimay en tussen Dinant - Givet, is er een reorganisatie in de diensten voorzien.

Het zwaartepunt wordt terug op de stamlijn gelegd en de verbinding naar Chimay wordt minder bereden. Anderzijds worden er extra inspanningen gedaan om de verbinding vanuit Dinant in het tweede bedrijfsjaar gunstige bedrijfsresultaten te laten leveren. Hiervoor wordt de reclame vooral op deze lijn gelegd en ging de jaarlijkse perskonferentie ook hier door. Hierdoor hoopt men het te Dinant aanwezige publiek ook naar de stoomtrein te lokken.

Het dienstjaar wordt gestart met de Elna en de 4001 te Heer-Agimont en 5 bedrijfsvaardige stoomloks te Mariembourg.

Anderzijds schijnt het dossier voor de oprichting van het museum te Treignes - na meer dan 5 jaar - afgehandeld te zijn en kunnen de bouwwerken nog dit jaar starten.

Li Trimbleu  
 =====

Het mijncomplex te Blegny-Trembleur werd volledig aangepast en werden er diverse nieuwe objecten opgesteld : eerst heeft men de smalspoordraagwagen met een open N.M.B.S.-goederenwagen aan de ingang opgesteld en verspreid over het domein werden verschillende lokomotieven en mijnwagens van de K.S. tentoongesteld. Zo staan er een persluchtlokomotief van Beringen, een elektrische lokomotief van Winterslag en diverse mijnwagens vanuit Beringen

Euregio-project :  
 =====

In de eerste maanden wordt een Euregio-programma voorgesteld waarbij Nederlands Limburg, Belgisch Limburg, Liège en de sektor Aachen samenwerken. Een project bestaat erin om een thema "Mijn + Trein" te starten en in elke regio gaat men een mijnmuseum en een museumlijn naar voren brengen en financieel (?) steunen. Zo heeft men :

Nederland :	Zuid-Limburgse Stoommaats.	museum te Rolduc
Duitsland :	Selkantbahn	museum Alsdorf
Liège :	Li Trimbleu	Blegny-Trembleur
Limburg :	L.S.V.	museum Beringen ?

Het project wordt 7 juni officieel voorgesteld met een bezoek aan Rolduc en Blegny en een rit bij de ZLSM en de L.S.V.

# Agenda

Datum	Veren.	Omschrijving
mei :		
-----		
04-05/05	NMBS	Proefrit met de 1.002 vanaf Leuven
05-05		Met de 41 360 Dorsten - Bad Bentheim Info : 09-49 236227517 (D)
09-12/05	NMBS	125 jaar spoorlijn 43 (Complain-au-Pont)
09-12/05	NVM	Internationale stoomdagen te Leek (NL)
09-05	TSP	Rondrit met de 553 vanuit Gent-St.-Pieters
09-05	SSN	Traditionele stoomdag met de 65 018,41 105 en de 523879. Spaanse Polder te Rotterdam (NL)
09-05	D.B.	Fotorit met vertrek in Neurenberg - Wirsberg Info : DB, Bundesbahn Direktion Neurenberg
11-05	D.B.	Fotorit met de 50 622 vanaf Neurenberg Info : DB, Bundesbahn Direktion Neurenberg
18-20/05	S.T.	Stoomdagen te Turnhout
18-05	LSV	Kulturele week As
19-05	LSV	Kulturele week As
19-05	D.B.	Fotorit met de 41 360 vanaf Koblenz Info : DB, Bundesbahn Direktion Keulen
20-05	LSV	Kulturele week As
20-05	D.B.	Fotorit met de 01 1531 vanaf Neurenberg
20-05	SSN	Vier Provinciën Expres met de 41 105 en de 52 3879 te Rotterdam (NL)
23-28/05	NMBS	150 jaar spoorwegen te Braine-le-Compte
25-05	D.B.	Fotorit met de 50 622 en deels de 01 1531 vanaf Neurenberg
25-05	D.B.	Fotorit met de 01 1066 vanaf Karlsruhe Info : DB, Bundesbahn Direktion Karlsruhe
26-05	Fv THT	Internationale ruilbeurs Zaal Star, Vilvoorde
juni :		
-----		
01-06	TSP	Rit met de 29 013 vanuit Braine-le-Compte
01-06	SGB	Fotostoomrit (info VVV-Goes) (NL)
02-06	CFS	speciale manifestaties (Chemin de Fer de Sprimont)
02-06		Internationale ruilbeurs Zaal Pax, Borgerhout (Antwerpen)
22-06	TSP	"Brussel - Parijs" met 204
juli :		
-----		
06-07	LSV	STOOMHAPPENING
07-07	LSV	STOOMHAPPENING
14-07	LSV	Ritdag
20-07	TSP	"Brussel-Maredsous Express" met de reeks 46
21-07	LSV	Ritdag
28-07	LSV	Ritdag

## augustus :

-----  
 04-08 LSV Ritdag  
 08-08 TSP "Brussel-Maredsous Express" met de reeks 46  
 11-08 LSV Ritdag  
 15-08 LSV Ritdag met speciale treinen  
 15-08 ASVI Festival  
 17-08 ASVI Festival  
 18-08 ASVI Festival  
 18-08 LSV Ritdag  
 24-08 TSP "1' Athus-Meuse" met de reeks 554.18  
 25-08 LSV Ritdag

## september :

-----  
 01-09 LSV Ritdag  
 07-08/09 SGB 20-jarig bestaan van Goes-Borsele  
 08-09 LSV Ritdag  
 08-09 Internationale ruilbeurs  
 Zaal Pax, Borgerhout (Antwerpen)  
 14-09 TSP Ronde rond Brussel voor de TGV met de 4333  
 15-09 LSV Laatste ritdag  
 21-22/09 CFV3V Festival de la Vapeur  
 22-09 Fv. THT Internationale ruilbeurs  
 Zaal Star, Vilvoorde

## november :

-----  
 9-11/11 MOBOV Modelspoortentoonstelling  
 FC De Kern aan de Biest, Wilrijk  
 17-11 LSV St.-Niklaasrit  
 24-11 LSV St.-Niklaasrit  
 24-11 Internationale ruilbeurs  
 Zaal Pax, Borgerhout (Antwerpen)

## december :

-----  
 01-12 Fv. THT Internationale ruilbeurs  
 Zaal Star, Vilvoorde  
 01-12 LSV St.-Niklaasrit

Wenst U verdere inlichtingen over deze gebeurtenissen ?

Abonneer U dan op de febelrail Agenda, dit door storting van 220 BFr. op de rekening 068-0918460-91 van Febelrail.

## \*\* Opmerking :

=====

\*\* Daar de enquête ons heeft laten weten dat wij in de agenda te weinig buitenlandse activiteiten door lieten hebben wij besloten - vanaf deze agenda- daar verandering in te brengen. De buitenlandse activiteiten zullen onderlijnd in de agenda voorkomen.

\*\* De L.S.V. is niet verantwoordelijk voor eventuele fouten of het niet naleven van sommige evenementen !!

# Vragenhoek

Daar reeds een deel van de enquête's nagekeken zijn, en daar er vragen op stonden, hebben wij besloten de vragen in dit tijdschrift te beantwoorden.

\*\* Vanuit Vlaanderen een daguitstap naar As :

In As zijn er verschillende mogelijkheden om te gaan eten :

- Natuurrestaurant Ignoramus : hier worden vooral macro-biotische gerechten opgediend, adres : recht tegenover het station.
- Restaurant Overeinde : Kempstraat 8, As

Natuurlijk kan de L.S.V. zelf ook zorgen voor een aangenaam etentje verzorgd door een traiteur in het station zelf als men vroegtijdig verwittigd.

\*\* Lokomotief : voorpagina L.S.V.-Tijdschrift 46.

Het gaat hier om een tractor type 230.xxx, die voornamelijk gebruikt werden voor de rangeerdiensten.

\*\* Kaart met lijnen van de N.M.B.S. :

De G.T.F. heeft een kaart met de verschillende N.M.B.S.-lijnen uitgegeven, maar deze voorraad was volledig uitgeput, en ze zijn bezig een nieuwe uitgaven te maken.

Verder zal de L.S.V. zelf in de vakantieperiode een kaart voegen met de N.M.B.S.-lijnen en een met de museumlijnen.

\*\* Ploegenstelsel :

Het gaat hier, net zoals in de industrie, om de verschillende ploegen arbeiders die in een dag werken.

Foto voorpagina 47 :

Het gaat hier om een wagentuwevan de N.M.B.S. verdere gegevens zijn nog niet bekend.

Verdere vragen ?

U kunt de vragen steeds opsturen naar ons redactieadres, wanneer het gaat om vragen van persoonlijke interesse of die snel beantwoord moet worden, zal die persoonlijk opgestuurd worden, anders verschijnt het antwoord in een van de volgende aktueels.

# Historische Bladzijde

47.14

## 228.010 - 228.034

Na de nodige ervaring met de stellingen type '39 en uitgaande van de beide prototype-stellingen 009 en 050, werd al zeer vlug de bestelling doorgegeven voor de bouw van 35 bijkomende tweeledige stellingen. Daar de bouw van de 050 steeds maar uitgesteld werd, moest men noodgedwongen teruggrijpen op de 009 en daarom werd de techniek van dit stel praktisch ongewijzigd overgenomen.

De bouw werd uitgegeven aan de - inmiddels gefusioneerde- bedrijven La Brugeoise, Nicaise et Delcuve en hier werd in de loop van 1949 met de bouw van de kasten aangevangen. In tegenstelling met de vorige stellingen werd het aantal 1ste klasse-plaatsen uitgebreid tot 32 zitplaatsen, dit zonder te raken aan de tweede klasse. Het elektrisch gedeelte werd volledig overgenomen uit de 009 en uitgevoerd door Acec en SEM. Met vier traktiemotoren met een uurvermogen van 185 kW kon men rekenen op een versnelling van 57 cm/s<sup>2</sup> en een maximale snelheid van 130 km/h.

Vanaf 1950 werden deze stellingen geleverd als stellingen 22 tot 46 en werd ondergebracht in de stelplaats Schaarbeek. Omwille van het ontbreken van een tweede travee, is de inzet van deze stellingen beperkt tot de lijn Antwerpen - Brussel - Charleroi, dit omdat de perrons op deze lijn alle van het hoge type zijn. Vanaf de introductie is de loopbaan vrij monotoom : samen met de voorgaande stellingen werden ze ingezet voor praktisch alle diensten op de ABC-lijn, dit zowel in de doorgaande dienst als voor de stoptreinen.

In november 1953 kregen ze de nieuwe nummering 228.010 tot 228.034. De levering van de bijkomende stellingen 228.035 tot 228.049 in de loop van 1953 veranderde de inzet niet wezenlijk.

De loopbaan van deze stellingen werd - na jarenlange dienst- op 15 augustus 1974 bruusk verbroken door het zware ongeval te Luttre. Hierbij waren o.a. de stellingen 228.012 en 228.021 betrokken waren en hierbij onherstelbare schade opliepen. Deze beide stellingen werden in de CW Mechelen afgesteld en in mei 1976 uit het effectief geschrapt. Ook het stel 228.028 was bij het ongeval betrokken en werd heropgebouwd uit het AB-deel van de 228.028 en het BC-deel van de 228.012.

In 1971 werd de nummering aangepast tot 010 tot 034 en in de loop van de volgende jaren werd een grootscheepse modernisering doorgevoerd. Naast het aanpassen van het technische gedeelte werd vooral het comfort aan de huidige stand aangepast : nieuwe zitbanken in kunstleer, aanpassing van de verlichting en het interieur, vernieuwde stuurposten en uiterlijk vooral de dubbele koplampen en een veiligheidschildering met bredere gele banden.

Het voorsaf genoemde stel 028 had geen geluk, daar het op 18 maart 1983 volledig uitbrandde te Charleroi en hierdoor in november 1983 uit de effectieven afgevoerd werd.

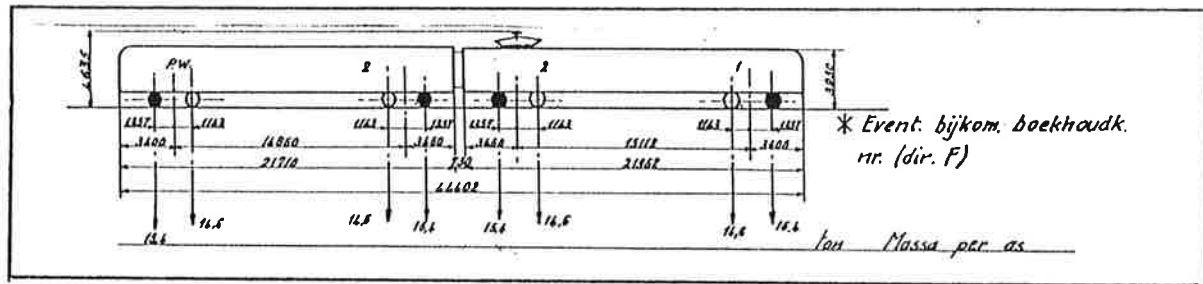
Op dit ogenblik worden de 22 overblijvende stellingen nog steeds gebruikt op de verbinding Charleroi - Brussel - Antwerpen

- Essen - Roosendaal en er is nog geen tijdstip bepaald op het-  
welke deze stellen op het afstelspoor belanden.

Overzicht :

stel 22	228.010	010	/1950	Schaarbeek
23	228.011	011	/1950	Schaarbeek
24	228.012	012	/1950	Schaarbeek 05/76 botsing Luttre 15/08/1974
25	228.013	013	/1950	Schaarbeek
26	228.014	014	/1950	Schaarbeek
27	228.015	015	/1950	Schaarbeek
28	228.016	016	/1950	Schaarbeek
29	228.017	017	/1950	Schaarbeek
30	228.018	018	/1950	Schaarbeek
31	228.019	019	/1950	Schaarbeek
32	228.020	020	/1950	Schaarbeek
33	228.021	021	/1950	Schaarbeek 05/76 botsing Luttre 15/08/1974
34	228.022	022	/1950	Schaarbeek
35	228.023	023	/1950	Schaarbeek
36	228.024	024	/1950	Schaarbeek
37	228.025	025	/1950	Schaarbeek
38	228.026	026	/1950	Schaarbeek
39	228.027	027	/1950	Schaarbeek
40	228.028	028	/1950	Schaarbeek 11/83 uitgebrand Charler. 08/83
41	228.029	029	/1950	Schaarbeek
42	228.030	030	/1950	Schaarbeek
43	228.031	031	/1950	Schaarbeek
44	228.032	032	/1950	Schaarbeek
45	228.033	033	/1950	Schaarbeek
46	228.034	034	/1950	Schaarbeek

## HOOFDKENMERKEN REEKS 00(2), TYPE 50



## Algemeenheden :

Bouwers : La Brugeoise Nicaise et Delcuve  
 Nummering : 228.010 - 228.034  
 Bouwjaar : 1950

## Maten en gewichten :

Asindeling : A1'1A'A1'1A'

Asdruk per as : motoras : 15 400 kg.  
 gedreven as : 14 600 kg.

Lengte van de bak : AB : 21 962 mm  
 BB : 21 710 mm  
 Breedte buiten de platen : 2 955 mm  
 Hoogte van het dak : 3 930 mm  
 Doormeter van de wielen : 1 010 mm  
 Afstand middelp. draaistel. : AB : 15 112 mm  
 BB : 14 860 mm  
 Afstand draaistellen : 2 500 mm

Zitplaatsen : 1ste klasse : 32 pl.  
 2de klasse : 138 pl.  
 Totaal : 170 pl.

Staanplaatsen : 1ste klasse : 25 pl.  
 2de klasse : 75 pl. (105 pl.)  
 Totaal : 100 pl. (130 pl.)

" Plat form toegelaten voor de reizigers

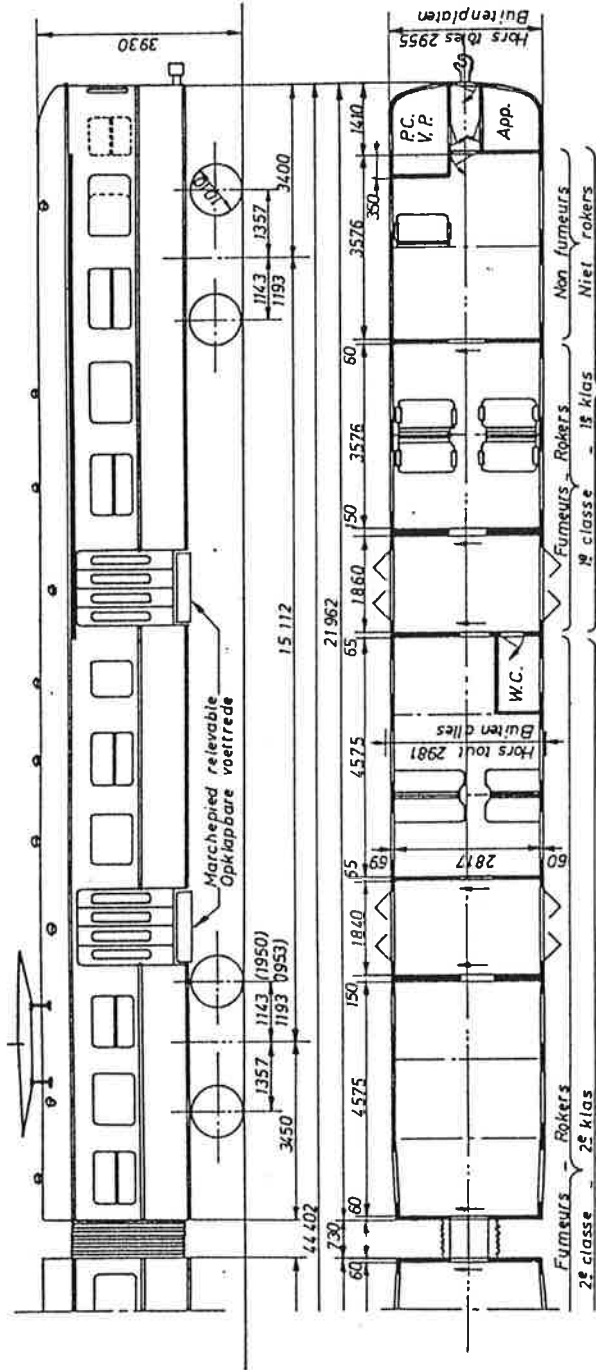
Gewicht : ledig : 93 000 kg.  
 ledig per zitplaats : 547 kg.  
 geladen : 117 000 kg.

## Motoren en overbrenging :

Voedingsspanning : 3 000 V.







# Stations

## Grand Central Belge Type 2

In 1869 verwierf de "S.A. des chemins de fer du Nord de la Belgique" ( de holding achter de Grand Central Belge ) een Belgische concessie voor de spoorlijn Antwerpen - Mönchen-Gladbach. De Frans-Pruisische oorlog van 1870 was er de oorzaak van dat niet meteen de onderhandelingen met Nederland en Pruisen werden afgehandeld. Het baanvak Antwerpen - Lier, geopend in 1864, maakte reeds deel uit van een concessie aan de "Nord de la Belgique". Lier - Herentals, behorende tot de maatschappij "Lier-Turnhout", werd reeds in 1855 gerealiseerd. Deze maatschappij was overigens eigendom van dezelfde financiers als de "Grand Central Belge".

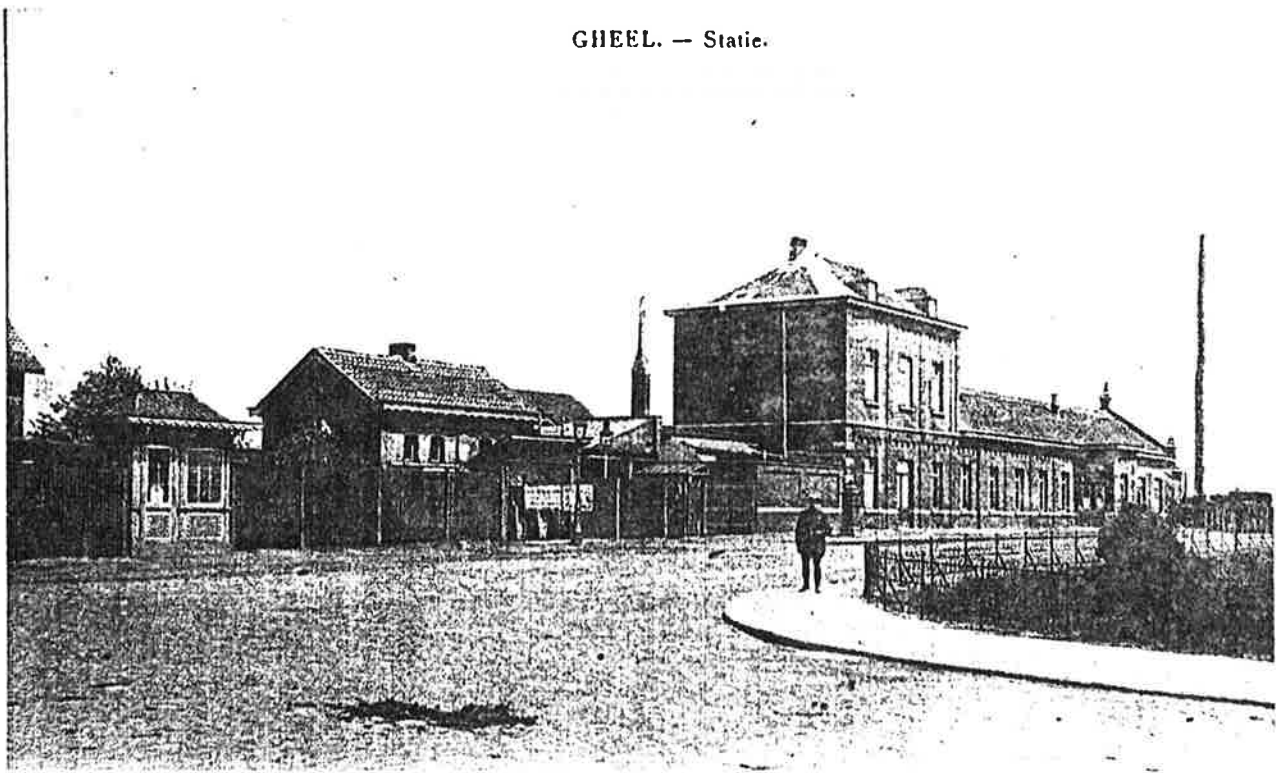
In feite moest er dus een spoorweglijn vanaf Herentals worden gebouwd. Op 27 mei werd Herentals - Mol geopend. Op 15 februari volgde Roermond - M'Gladbach en op 2 juni 1879 werd het ontbrekende stuk Mol - Roermond in dienst genomen.

Op de lijnen van de oude maatschappijen "Est-Belge" en "Entre-Sambre-et-Meuse" voldeden intussen diverse stations niet meer aan de behoefte van de dienst. Voor deze stations ontwierp de "Grand Central Belge" een gebouw waarin steeds dezelfde stijlkenmerken terugkomen. In het album van Urban (de hoofdingenieur van de GCB) uit 1871 staan diverse van deze gebouwen afgebeeld.

Voor Herentals - Vlodrop (voor de Nederlands-Duitse grens) ontwierp de GCB een standaardgebouw met uiteraard dezelfde stijlkenmerken. Hoofdkenmerk van het station is een lang laag gebouw met zadeldak parallel met de sporen. De lengte van het gebouw varieerde volgens de behoefte van de dienst. Aan uiteinde prijkt aan beide zijden een enorme topgevel met een groot rond venster en een arduinen deksteen. Oorspronkelijk had het gebouw alleen deuren, maar om de functionele ruimte optimaler te benutten werden deze vaak door vensters vervangen. Met voornaamste stijlkenmerk is het gebruik van zogenaamde Lombardische boogfriezen, d.w.z. onder de goot werd een rij kleine boogjes gemetseld. Dit decoratief element vinden wij ook terug bij de wachtershuisjes van de GCB en op de bruggen te Heist-op-den-Berg en Ramsel.

Op de verbinding Herentals - Vlodrop werd een dergelijk station opgetrokken te Olen, Geel, Mol, Balen-Wezel, Lommel, Neerpelt, St-Huilbréchts-Lille en Hamont. In Nederland werd het gebouwd te Budel, Weert, Baexem, Haelen, Melick-Herkenbosch en Vlodrop.

GHEEL. — Static.

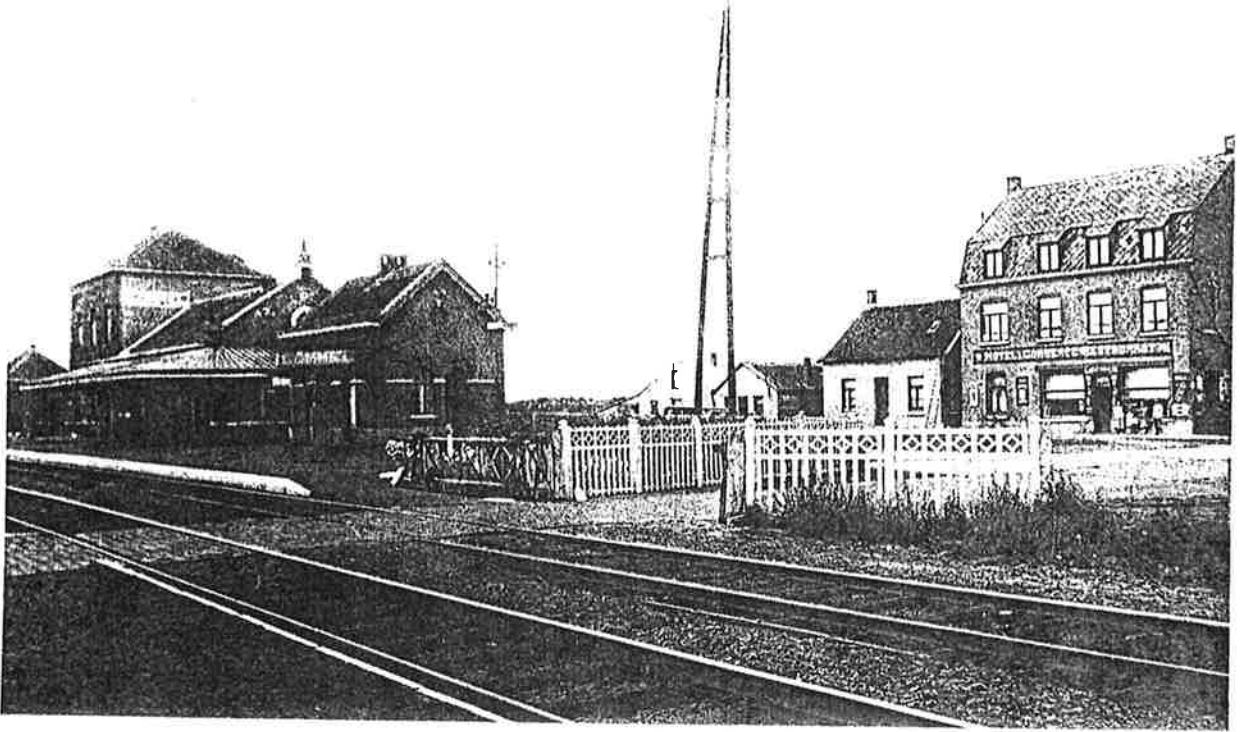


Hamont Binnenzicht der Static





Lommel Statieplein.  
Place de la Gare.



MOLL. BINNENZICHT VAN HET STATION INTÉRIKUR DE LA GARE

*N. Havermans, Mo.*



In Wallonië bouwde de GCB ondermeer stations te Charleroi-Ouest, Tilly, Fleurus, Ransart, Jamioulx, Beignée, Ham-sur-Heure, en Berzée. De opsomming van de Waalse stations kwam tot stand door informatie uit diverse spoorwegpublicaties en is mogelijk niet compleet.

Bij diverse stations werd in de loop der tijd de ornamenten op de topgevels verwijderd. Te Hamont en Budel bevindt zich in het midden een centraal paviljoen met topgevel. Beide stations waren zeer lang omdat er ten behoeve van de douane ruimte voorzien was voor visitatie.

Ook Charleroi-Ouest bezat een centrale topgevel. De straatzijde van dit gebouw had alleen een gelijkvloerse verdieping, terwijl er zich aan de perronzijde een lagergelegen verdieping bevond. De sporen lagen er een niveau lager dan de straat.

Na de overname door de Staat werd tussen Herentals en de Nederlandse grens de woning van de chef vergroot. Met dit doel werd aan een zijde van het gebouw een verdieping opgetrokken met tentdak. Deze verbouwing vond, omstreeks 1901-1902, plaats te Olen, Geel, Mol, Lommel, Neerpelt en St-Huibrechts-Lille. Van het station te Neerpelt bestaat overigens nog een prentkaart zonder verdieping. Te Hamont werd aan elke zijde een verdieping opgetrokken. De Waalse stations bleven in hun oorspronkelijke staat, alleen te Berzée werd een verdieping met zadeldak opgebouwd.

*Charleroi. Gare de l'Ouest.*



# Ongevallen

Groenendaal, 3 februari 1889

Het verhaal van dit ongeval vonden wij bij de lektuur van "Het Handelsblad" en "De Gazet van Lier", terwijl de illustraties uit "L'Illustration Européenne" komen. Zoals bij het verslag van de vorige ongevallen hebben wij de krantenartikels sterk moeten compileren.

Dat de pers ook destijds sensatie maakte, blijkt uit de titels op 5 februari 1889. Toen waren er volgens "Het Handelsblad" reeds vijftig doden. Het uiteindelijke dodenaantal bedroeg vijftien.

Voor de specialisten van het treinmaterieel nog dit. De trein was samengesteld uit een lokomotief type 2 (een exemplaar uit de reeks 1756-1764 van 1884) en rijtuigen type 1870. De lokomotieven nrs 1756-1764 haalden alle de Eerste Wereldoorlog. De lokomotief van het ongeluk werd dus helemaal herbouwd.

"Het Handelsblad" 4 februari 1889

## Schrikkelijke Spoorwegramp

Een trein ontriggeld. Eene brug ingestort. Meer dan vijftig doden en gekwetsten.

Gisteren, zondag, rond den middag, werd eene onrustwekkende, eene schrikkelijke tijding door Brussel verspreid.

De expresstrein, die ten 9u. 20 m. uit Brussel naar Namen vertrokken was, is ontspoord en tegen den hoekmuur van een viaduc geloopt, zoo dat de brug boven de lokomotief instortte en de vijf eerste rijtuigen tot splinters vermorzeld werden. Dat was de eerste tijding, die door de stad verspreid werd.

hulptreinen werden onmiddellijk ingericht en minister Vandenpeereboom spoedde zich ter plaatse...

Het ongeluk is gebeurd op anderhalve kilometer van de statie van Groenendaal, bij de eersten viaduc in de richting van Ter Hulpen. De viaducbrug rust niet op bogen, maar alleen op twee massieve hoekmuren.

Rond twee uren waren er, volgens men verzekerde, acht doden gekend. Het getal gekwetsten kon men nog niet opgeven. Men schatte dit op een gelijk getal.

De weg loopt, om zo te zeggen, in eene diepte, tusschen twee hellingen van 15 meter hoogte. De diepte daar tusschen is thans gevuld door verbrijzelde rijtuigen, de stukken der ingestorte brug, de lokomotief, en de steenen van den steunmuur.

Een rijtuig van derde klas is geheel in een van eerste klas gedrongen. De doden en gekwetsten werden naar Brussel overgevoerd, of in omliggende herbergen en het godshuis van Hoeylaert gebracht. De stoker en de machinist zijn beide dood.

Hunne lijken zijn onder de puinhoopen uitgehaald.

Een rijtuig van derde klas ligt geheel van onder en men weet nog niet (ten 2 ure namelijk), wat er met de reizigers die er in zaten, gebeurd is.

Soldaten der genie zijn gekomen om de opruimingswerken te doen en het parket is met een onderzoek begonnen. Een tiental ingenieurs en geneesheren zijn ook ter plaatse...

#### Laatste berichten

Een meisje dat gekwetst in een der gasthuizen van Brussel werd gebracht, stierf terwijl men haar drie lidmaten afzette. In het gesticht te Hoeylaert zijn ook nog twee lijken, die men niet heeft kunnen herkennen.

Volgens bestatiging der ingenieurs kan de ramp niet anders worden toegeschreven, dan aan het springen van eenen wielband. Dit wiel zou gesprongen zijn ten gevolgen van het aanhechten der twee groote wagons en waarvan de wielen, omdat zij zoo ver van een staan, op de krommingen der baan tusschebnde rails wringen.

"Het Handelsblad" 5 februari 1889

#### Hoe de trein was samengesteld

De trein was samengesteld uit: de lokomotief met tender, de goederenwaggon, drie rijtuigen van 3<sup>o</sup> klas, twee van 1<sup>o</sup> en 2<sup>o</sup> klas; eindelijk een waggon van 3<sup>o</sup> klas met remtoestel.

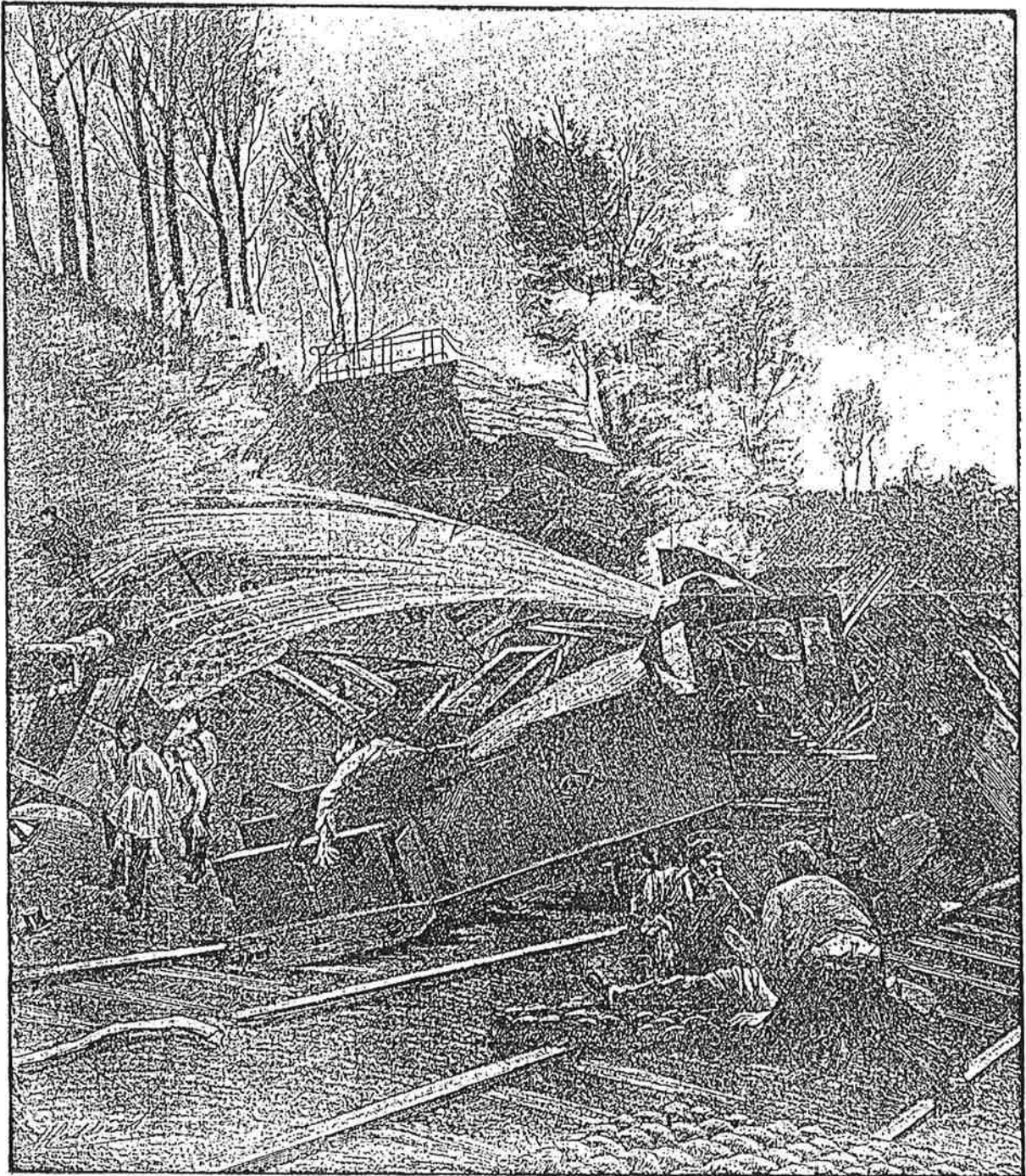
In de wagons van 3<sup>o</sup> klas zaten samen 180 reizigers. In de twee van 1<sup>o</sup>, 30 in de twee van 2<sup>o</sup> klas omtrent 60 personen. Men komt dus aan een totaal van 300 reizigers. Het is de lokomotief, de vier wagons van 3<sup>o</sup> klas en de eerste van 1<sup>o</sup> klas, die vernield werden...

#### Zeventien dooden

Al de dooden, zegt de "Réforme", zij thans herkend. Zij zij ten getalle van zeventien, hierin begrepen degenen, die thans nog over de gekwetsten aankomen, zijn niet gunstig. In de berichten, die thans nog over gekwetsten aankomen, zijn niet gunstig. Men denkt dat er nog nieuwe sterfgevallen zullen plaatshebben, want meest allen zijn nog in doodsgevaar

Wanneer men sommige winkels van Brussel voorbij komt, waar op gesloten vensterblinden een briefke plakt: gesloten wegens sterfgeval, dan mag men denken." Ook een slachtoffer van de ramp". Inderdaad, de meeste slachtoffer van de ramp bewoonden Brussel, of de voorsteden, daar de trein door een groot getal Brusselaars gebruikt werd, om een uitstapje te doen.





Spoorwegramp van Groenendaël (Tekening van Cassiers )

"Het Handelsblad" 6 februari 1991

Zitting der Kamer  
Ramp te Groenendael - Uitlegging des ministers

In het begin der zitting, neemt de minister M. Vandenpeereboom het woord, opzichtens het ongeluk op den spoorweg te Groenendael. Hij verklaart dat er tot nu toe 14 reizigers dood zijn: onder deze zijn er twee beambten van het bestuur; meer dan 30 personen zijn zwaar gewond en 12 à 15 gekwetst.

( De minister is, bij het geven dezer bijzonderheden, aan eene diepe ontroering ten prooi; hij geeft hier de eerste inlichtingen, die hem over het ongeluk zijn toegekomen). Het enkwest is nog niet ten einde .

Het is de ontriggeling van het lokomotief op 50 meters afstand van de brug, die de eerste oorzaak was van het ongeluk. De lokomotief heeft op den pijler, in het midden der brug, gestooten en de brug stortte neer op de lokomotief . De stilstand was plotseling en hierdoor was 't rampgeval verschrikkelijker; de rijtuigen werden deze in gene, of de eene op de andere geworpen...

M. Beernaert (katholiek) antwoordt in eene prachtige redevoering aan M. Hansen (liberaal). Hij verwijt aan de liberale pers dat zij, in een overgroot ongeluk, een middel zoekt om politieke propaganda te maken. Het is de liberale partij, die het stelsel heeft uitgevonden, om uit een soortgelijk ongeval, staatkundige partij te trekken.

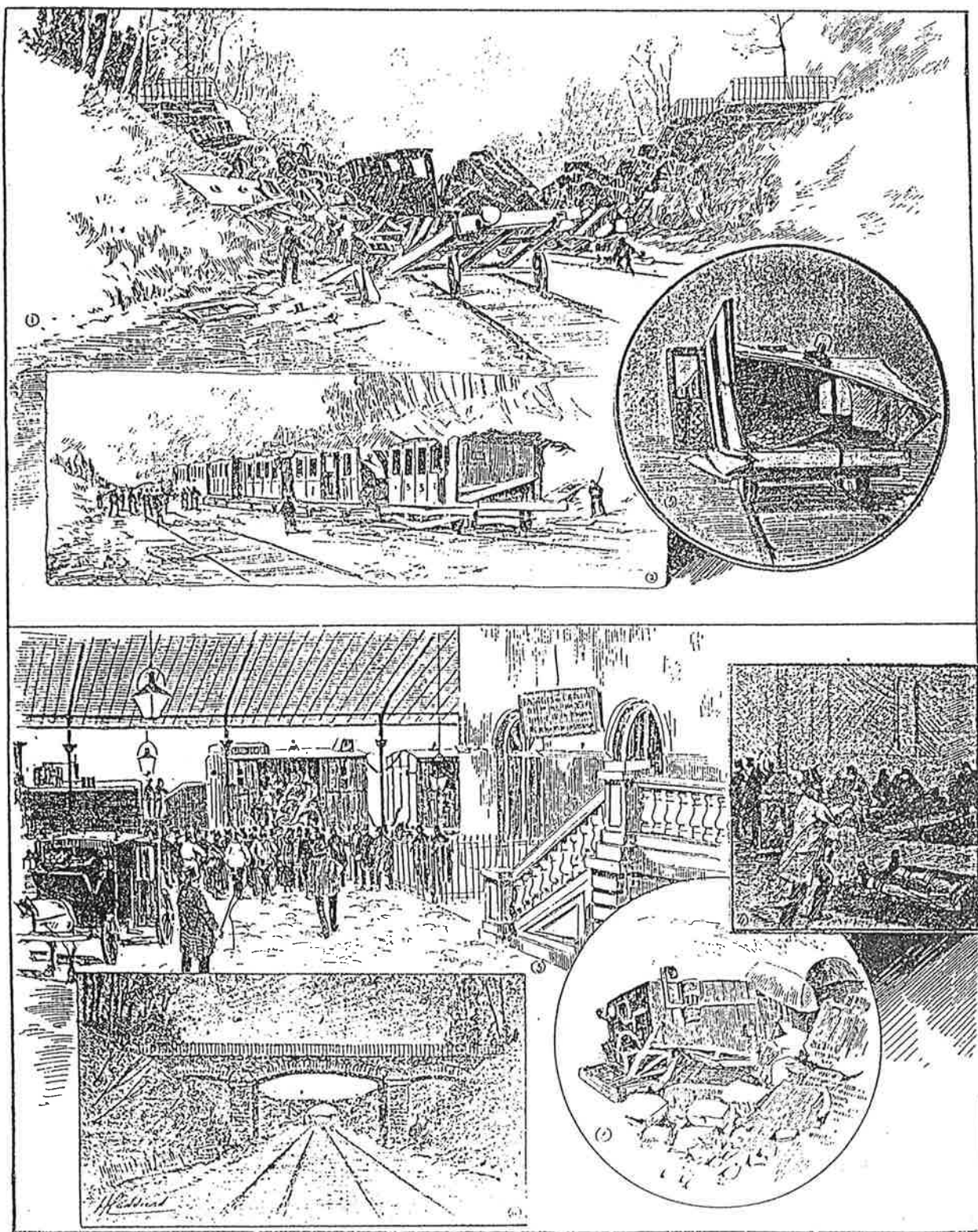
"Gazet van Lier" 31 maart 1889

De trein, of liever de stukken van de trein, die tijdens de schrikkelijke ramp van Groenendael verbrijzeld werd, bevinden zich thans in het arsenaal van Mechelen.

Wanneer men ziet hoe die stukken ijzer geplooid en gebroken werden, hoe die metalen plat ineengedrukt werden, zoo plat als vijgen; hoe die banken werden beschadigd, hoe die ketens, waarmee de rijtuigen vastgehaakt worden, ineens verward zijn; dan kan men zich een gedacht vormen over de hevigheid van den schok, waarmee de gansche trein tegen de puinen der brug, en de verschillende rijtuigen tegen elkander botsten.

De lokomotief werd zoodanig beschadigd, dat men zich geene rekening meer kan geven over den staat, waarin zij zich voor de ramp bevond.

Wanneer men de overblijfsels van den trein beziet, is men verwonderd, dat er geen enkele reiziger ontsnapte, zonder letsel te hebben bekomen.



1. Zicht op het spoor (Tekeningen van Cassiers )
2. Achterkant van de trein
3. Een eerste klasse rijtuig
4. De wachtzaal in Luxemburg
5. Aankomst van de gekwetsten in het station
6. De brug voor de spoorwegramp
7. De lokomotief



Reeks S : Stoomlokomotief type 53 :

=====

Drieploegenstelsel

Daggemiddelde :

1 plandag : rangering te Tournai (annexes)

Reeks T : Stoomlokomotief type 51 :

=====

Drieploegenstelsel

Daggemiddelde : 47 km

3 plandagen

Rangeringen te Tournai (reizigers ; 2 loks) en aan de wagenwerk-  
plaats en steelplaats.

SERIE A - Feb. T. 7										
P.S. = 10.60		⊙ ⊕ au Sem. 1 (S.P.)				V. 9. (11 remplace)				
3	□ A.S.G. en gare	11.45			36				5.20	
17.20	Tournai	Brux. M.	12.5	13.45	10.730	20.7	4.87	diège C Tournai	6.19 9.41 1.40 1.40 1.15	
A		Kortrijk	14.4	14.15						
	□ par F.B.M.		14.15				S.S.D.	Giep. et en gare As	12.	
	libre à l'embar		14.15	16.35						
	□ F.B.M.		16.15				S.	Giep. et en gare As	14.	
50	17.59	Tournai	Brux. M.	16.40	16.50					
	8.8.65		Genl. S.P.	17.50	17.50			D.	termini à	12.
	8.8.63		Kortrijk	19.50	21.10					
			Tournai	21.55	22.35					
				23.45						
	S	□ A.S.G. en gare	12.45							
17.28	Tournai	Brux. M.	13.57	13.30						
18.57		Genl. S.P.	17.50	18.40						
8.8.65		Kortrijk	19.50	21.10						
8.8.63		Tournai	21.55	22.35						
	(17.20 par F.B.M.)			23.45						
	D		18.45							
17.44	Tournai	Brux. M.	20.	21.30						
17.49		Tournai	23.20	2.49						
	(17.20 par F.B.M.)			2.15						
	(8.8.65/63 par A.S.G.)									
4			16		40				3.45	
4.94	Tournai	diège C	17.35	20.7	5.15	5.15	1.15	8.9.04	Tournai Kortrijk	4.54 5.15 9 - 1.12
								8.9.08	Genl. S.P.	6.1 7.12
	□ par F.L.		2.15		50	8.10			Brux. M.	7.50 8.34
						17.11			Tournai	9.45 11.3
	D. C.									12.45
								D	REPOS	
									(8.9.04/08 par A.7)	
									(17.11 par A.9)	

S.E.R.I.E. B- 261 T-15																
P.F. = 420				⊙ ⊕ au service 1 (I.O.)				L. 2 (L. remplacée)								
1	⊙ ⊕	REPOS														
							16				1815					
							50	7996	Tournai	Rumes	1916	1948	548	8	22	
							50	7997		Tournai	1938	2017				
									□ Hla. Viaduc		2130	2130				
									D.	Hla. voyageurs	19	22				
2			□ Bx	6-			16									
50	7984	Tournai	Rumes	632	633	7	8	48	7968	Tournai	Ath	162	1658	630	630	91
50	7985		Tournai	72	730				7947		Tournai	1744	208			
50	8009		Blandain	742	752								2130			
50	8012		Tournai	86	87											
50	80573		Laurinne	1012	1027											
50	80574		Tournai	1115	1118											
	D.	REL AIS		6-	14											
3				415												
50	7986	Tournai	Rumes	517	543	845	845	88	7944	Tournai	Enghein	164	1937	130	830	118
50	8720		Tournai	655	620				7955		Tournai	1936	2217			
	7920		Northy	640	742									130		
			Libre 2 H. all	8	12											
	7943		Tournai	1250	1345											

4	□ E.P. (I.O.) 7974-Bx			345	430				40		□ Bx en gare	12-					
	7996	Tournai	Ronse	623	630	830	830	60	7970	Tournai	Blehan	172	1940	10	10	96	
	7913		Tournai	657	752				7971		Tournai	1150	1224				
			□ ct. en gare B.H.		1215				50	7974		Blehan	1633	174			
									50	7975		Tournai	1724	1755			
										7976		Blehan	1714	1745			
										7977		Antoing	1855	1937			
										7978		Blehan	1953	2014			
										7979		Tournai	2015	2057			
5				21-					50		□ Bx en gare	1630					
	7962	Tournai	Blehan	530	624	10	10	166	50	7992	Tournai	Rumes	1721	1745	445	445	52
	7963		Tournai	710	744				50	7993		Tournai	1755	1821			
			Lib. 2 heures	9	11												
	7936		Enghein	1140	1357					8352		Ronse	1932	2026			
	7937		Tournai	1418	1446									2115			
			□ par Bx en gare		17												
											D.C.						

## Lijn 78 : Mons - St.-Ghislain - Blaton - Tournai

### Geschiedenis :

Om de Waalse industriegebieden te verbinden, ontwierp de Est-Belge de lijn Tournai - Mons, waarvan het eerste baanvak in 1861 geopend werd. Op 1 juli 1864 werd de Est-Belge opgenomen in de Grand Central Belge en deze nieuwe maatschappij exploiteerde de lijn tot in 1897, datum dat ze opgenomen werd bij de Etat Belge. Als hoofdlijn kende deze lijn steeds een druk verkeer, doch tijdens de laatste decennia - na de elektrifikatie en de opname in de Waalse dwarslijn een toenemend succes. Anderzijds is het goederenverkeer - door sluiting van diverse nijverheden in de streek - zeer sterk beperkt.

### Lengte :

49 km

### Stations en stopplaatsen :

FMS	FMS	Mons	0
FGH	FGH	St.-Ghislain	10
FUB		Boussu-Haine	12
FAH	FAH	Hautrage-Etat	14
FFM	FFM	Ville-Pommeroeul	17
FRH		Harchies	20
LLT	LLT	Blaton	24
FBS		Basècles (carrières)	26
FPL	FPL	Péruwelz	30
FCA	FCA	Callenelle	35
MAU		Maubray	38
FNT	FNT	Antoing	42
FVX		Vaulx	45
FTY	FTY	Tournai	49

### Vertakkingen :

Y Basècles 26.5 richting De Pinte (Lijn 86)

### Industrieaansluitingen :

Hautrage 13.4  
Vaulx 45.1

### Enkele data's :

Baanvak St.-Ghislain - Basècles

Indienststelling : 15-02-1861  
 Eerste reizigersdienst : 20-02-1861  
 Overname door Etat Belge : 01-01-1966

47.32

Baanvak Basècles - Péruwelz  
 Indienststelling : 01-03-1867

Baanvak Péruwelz - Tournai  
 Indienststelling : 15-02-1870

78 Mons - St-Ghislain - Blaton - Tournai 78

K		2753	470	3243	3247	3249	2763	2769	3255	3257
0	Mons	—	5.35	—	9.50	12.09	—	15.45	17.25	19.32
10	Saint-Ghislain	—	5.55	—	10.07	12.26	—	16.02	17.42	19.49
12	Boussu-Haine	5.50	6.12	—	10.08	12.33	—	16.05	17.43	19.50
14	Hautrage (Etat)	5.58	6.18	—	10.12	12.37	—	16.10	17.47	19.54
17	Ville-Pommerœul	6.13	6.25	—	10.18	12.43	15.55	16.17	17.53	20.00
20	Harchies	6.20	6.32	—	10.24	12.49	16.02	16.23	17.59	20.06
24	Blaton	6.28	6.40	—	10.30	12.55	16.03	16.29	18.05	20.12
26	Basècles (Carrières)	6.34	6.46	—	10.36	13.01	16.15	16.55	18.11	20.18
30	Péruwelz (Bonsecours)	—	—	7.09	10.52	13.22	—	18.29	20.38	—
35	Callonelle	—	—	7.20	11.03	13.33	—	18.40	20.49	—
38	Maubray	—	—	7.27	11.10	13.40	—	18.47	20.56	—
42	Antoing	—	—	7.32	11.15	13.45	—	18.52	21.01	—
45	Vaulx	—	—	7.33	11.16	13.46	—	18.53	21.02	—
49	Tournai	—	—	7.39	11.22	13.52	—	18.59	21.09	—

	3240	2753	2750	3242	3248	3250	3252	2768	3256	2762
0	Tournai	4.10	—	—	5.58	12.10	—	16.14	—	19.30
4	Vaulx	4.16	—	—	6.04	12.16	—	16.20	—	19.36
7	Antoing	4.21	—	—	6.09	12.21	—	16.24	—	19.41
11	Maubray	4.22	—	—	6.10	12.22	—	16.25	—	19.42
14	Callonelle	4.29	—	—	6.17	12.29	—	16.32	—	19.49
19	Péruwelz (Bonsecours)	4.35	—	—	6.23	12.35	—	16.38	—	19.54
23	Basècles (Carrières)	4.45	—	—	6.33	12.45	—	16.44	—	20.05
25	Blaton	4.46	—	—	6.36	12.47	—	16.46	—	20.09
29	Harchies	4.57	—	—	6.47	12.58	—	16.57	—	20.20
32	Ville-Pommerœul	5.01	—	—	6.51	13.02	—	17.01	—	20.24
35	Callonelle	—	5.13	5.26	6.55	13.05	—	17.05	20.18	20.26
37	Boussu-Haine	—	5.19	5.32	7.01	13.11	—	17.11	20.24	20.32
39	Saint-Ghislain	—	5.24	5.37	7.06	13.16	—	17.16	20.29	20.37
41	Hautrage (Etat)	—	5.30	5.42	7.11	13.21	16.17	17.21	20.35	20.42
43	Ville-Pommerœul	—	5.37	5.49	7.18	13.27	—	17.27	20.39	20.49
45	Vaulx	—	5.41	5.53	7.22	13.32	—	17.32	20.44	20.53
47	Antoing	—	—	—	—	—	—	—	—	—
49	Tournai	—	5.45	5.55	7.26	13.33	—	17.33	—	20.55
51	Mons	—	6.01	6.13	7.47	13.51	17.09	17.51	—	21.13

◆ 2753 verkeert niet an montagen und am 4-VI, 15-VI und 2-XI; rijdt Maandags niet, noch op 4-VI, 15-VI en 2-XI; ne circule pas le lundi ni les 4-VI, 15-VI et 2-XI.  
 ◆ 470 - 2757 An sonn- und Feiertagen, können Fahrräder mit diesen Zügen nicht befördert werden; op Zon- en feestdagen, worden de rijwielen aan deze treinen niet aangenomen; les vélos ne sont pas admis à ces trains les dimanches et jours fériés.

Lijn 80 : Blaton - Bernissart

Geschiedenis :

Om het industrieterrein ten zuiden van Bernissart te ontsluiten werd deze uiterst korte lijn 80 in de loop van 1876 opengesteld door de Etat Belge en deze lijn kende steeds een betrekkelijk succes in het forenzenverkeer. Pas in 1963 werd de lijn buiten dienst gesteld.

Lengte :

4.2 km

Stations en stopplaatsen :

LLT	LLT	Blaton	0.0
LBI		Bernissart	4.2



Indienststelling : 15-11-1876  
 Afschaffing reizigersdienst : 02-09-1963

80 Blaton - Bernissart 80																							
3480	T 3	3482	T 3	3484	T 3	3486	T 3	3488	T 3	K		3479	T 3	3481	T 3	3483	T 3	3485	T 3	3487	T 3	3489	
5.30	7.10	15.40	16.35	20.36	20.36	0					Blaton .....	A	6.31	7.39	16.19	16.57	21.06	21.06					
5.35	7.15	15.45	16.39	20.41	20.41	8					Grande-Bruyère .....	A	6.25	7.32	16.12	16.53							
5.41	7.21	15.51	16.43	20.47	20.47	5					Bernissart .....	A	6.17	7.25	16.05	16.48	20.56	20.56					

## Lijn 81 : Blaton - Beloeil - Ath

### Geschiedenis :

Om een verkeer naar Brussel en de Vlaamse gemeenten mogelijk te maken en de mijnwerkers hun mijn in het centre te laten bereiken werd deze noord-zuid lijn door de Chemins de Fer Hainaut-Flandres ontworpen. Doch deze privé-maatschappij werd opgenomen in het groter verband van de Société d'Exploitation in 1870. Nochtans kende de lijn niet het verwachte verkeer en bleef ze steeds een tweede-rangsrol slepen. Dit verklaart ook dat de reizigersdienst al in 1960 stopte. Het noordelijk deel tot in Beloeil werd al omstreeks 1960 volledig afgeschaft, terwijl de goederendienst op het zuidelijk deel tot in 1984 stand hield.

### Lengte :

19 km

### Stations en stopplaatsen :

LLT	LLT	Blaton	0
LGG		Grandglise	3
LSS		Stambruges	4
		Ecarchies	7
LBO		Beloeil	8
LHU		Huissignies	11
LDZ		Ladeuze	12
LGM		Ormeignies	15
ATH	ATH	Ath	19

### Enkele data's :

#### Baanvak Blaton-Beloeil :

Indienststelling : 20-07-1876  
 Afschaffing reizigersdienst : 03-07-1960  
 Buitendienststelling : 1984

#### Baanvak Beloeil-Ath :

Indienststelling : 24-06-1877  
 Afschaffing reizigersdienst : 03-07-1960  
 Buitendienststelling : ...-...-1960  
 Opgebroken : ...-...-1968

# WVZ

## 8 december 1940

Na de vooroorlogse inzetplanningen, hebben we nu de eerste echte oorlogsinzet. Natuurlijk zijn de diensten zeer sterk achteruit gegaan en heeft men voor elke stelplaats een minimaal aantal lokomotieven in de normale dienst. Doch daar deze op een laag pitje stond, wil niet zeggen dat het effectief sterk verminderd was. In deze periode waren er diverse bijkomende militaire treinen en hiervoor moesten een groot aantal - liefst modernere - lokomotieven gereed gehouden. Anderzijds waren er ook al een aantal ex-Duitse lokomotieven voorlopig afgesteld om gedurende de volgende maanden terug naar Duitsland gevoerd te worden. Zo verdwenen o.m. alle lokomotieven typen 64, 81 en 90 uit de inzetreeksen.

Anderzijds werden de rangeerlokomotieven niet meer in de planning opgenomen, waren praktisch alle dieselmotoren wegens brandstofgebrek afgesteld. Voor de dieselmotoren werden de twee- en vierassige Brossels geleidelijk aan omgebouwd om te kunnen rijden op arm gas en hierdoor was vooreerst het aantal ingezette Brossels ook hier zeer laag.

Verder werden de distrikten veranderd en kreeg men een regroepering van een aantal stelplaatsen in grotere distrikten. Zo kwam Hasselt opnieuw bij de groep Liège terecht.

Distrikt Antwerpen :

Type	ENDM	FNSD	FCV	FT	FSN	FMK	FIZ	Tot.
6		5						5
8					4			4
11					3	2		5
16		7		9				16
38				6				6
69		8						8
Tot.	0	7	13	15	7	2	0	44

## Distrikt Arlon :

Type	LS	MBX	LC	FVY	LJ	MUT	MKM	FNO	Tot.
8					8				8
10					3		4		7
31						8			8
44			6						6
66						6	5		11
96		7						5	12
97	3								3
Tot.	3	7	6	-	11	14	9	5	55

## Distrikt Brussel :

Type	FBMZ	FLV	AT	FSR	Tot.
1				16	16
7		12			12
10	17				17
31				12	12
66		3			3
97	2		7		9
Tot.	19	15	7	28	69

## Distrikt Charleroi :

Type	FSU	LMG	GF	FMY	NZ	FTM	LWC	Tot.
8						7		7
9				13				13
11			3					3
15				2		2	5	9
16	4							4
31				7				7
40	6							6
41							5	5
44		6						6
Tot.	10	6	3	22	-	9	10	60

## Distrikt Gent :

Type	FLS	FDK	FR	FKLO	FI	FTK	LK	FKR	FSD	FDN	Tot.
1									7		7
7							7	7			14
9								4			4
11							4				4
14/15	4			3	4	7	9	3			30
16	5		6								11
38	10										10
66		2	2					6		5	15
Tot.	19	2	8	3	4	7	20	20	7	5	95

## Distrikt Liège :

Type	ANS	FSRT	FHS	FLD	FL	LML	FGS	RY	FED	LHY	FTL	FES	To
1					7								7
7			8		7								15
8		8			6								14
9											12		12
10									5				5
11	2												2
14/15		2									8		10
16									5				5
18			10			7							17
62				11									11
96												3	3
97					4		6			2			12
Tot.	2	10	18	11	24	7	6	-	10	2	15	3	108

## Distrikt Mons :

Type	ATH	LLT	FBC	GT	FMS	FGH	FIY	Tot.
7				3	11		7	21
14	3					3	5	11
16				14	5			19
31				7				7
40			7					7
41	7					2		9
60					10			10
Tot.	10	-	7	24	26	5	12	84

# Nummerlijsten N.M.B.S.

205.041 5541

Bouwer : BN 15-03-1962 Stelpl. : Montzen 18-03-1962  
 Schrapping : met ----- Ronet 26-09-1967  
 Huidige stelpl. : Hasselt Montzen  
 Afgesteld/gesloopt te : Kinkempois 01-01-1991

Opmerkingen :  
 Kleurstelling : Geel

+++++

205.042 5542

Bouwer : BN 23-03-1962 Stelpl. : Kinkempois 20-10-1966  
 Schrapping : met ----- Jemelle 01-06-1982  
 Huidige stelpl. : Kinkempois  
 Afgesteld/gesloopt te :

Opmerkingen : Tr. 15-09-1975  
 Kleurstelling : Blauw

+++++

210.001 6001

Bouwer : Cockerill 3695 19-06-1961 Stelpl. : Schaarbeek 20-04-1965  
 Schrapping : 27-10-1988 met PV 283 ----- Hasselt 28-12-1965  
 Huidige stelpl. : Kinkempois 05-10-1972  
 Afgesteld/gesloopt te : St.-Ghislain 30-11-1988

Opmerkingen : beschadigde dieselmotor  
 Kleurstelling : Geel

+++++

210.002 6002

Bouwer : Cockerill 3696 24-07-1961 Stelpl. : Schaarbeek 09-06-1965  
 Schrapping : 03-07-1987 met PV 189 ----- Hasselt 21-03-1966  
 Huidige stelpl. : Kinkempois 02-05-1978  
 Afgesteld/gesloopt te : St.-Ghislain 01-09-1987

Opmerkingen : dieselmotor  
 Kleurstelling : Geel

+++++

210.003 6003

Bouwer : Cockerill 3697 04-09-1961 Stelpl. : Schaarbeek 29-04-1965  
 Schrapping : 27-10-1988 met PV 284 ----- Hasselt 25-04-1966  
 Huidige stelpl. : Kinkempois 26-03-1974  
 Afgesteld/gesloopt te : St.-Ghislain 30-11-1988

Opmerkingen :  
 Kleurstelling :

+++++

210.004 6004

Bouwer : Cockerill 3698 14-11-1961 Stelpl. : Schaarbeek 10-09-1965  
 Schrapping : 27-10-1988 met PV 285 ----- Hasselt 11-03-1966  
 Huidige stelpl. : Kinkempois 14-02-1980  
 Afgesteld/gesloopt te : St.-Ghislain 30-11-1988

Opmerkingen :  
 Kleurstelling : Geel

+++++

210.005 6005

Bouwer : Cockerill 3699 13-08-1962 Stelpl. : Schaarbeek 13-10-1965  
 Schrapping : 07-02-1989 met PV 298 ----- Hasselt 04-04-1966  
 Huidige stelpl. : Kinkempois 15-10-1981  
 Afgesteld/gesloopt te : Merelbeke 31-03-1989

Opmerkingen : transformatie met ABC-motor op 15-03-1982  
 Kleurstelling : Blauw

210.006 6006

Bouwer : Cockerill 3700 07-11-1962 Stelpl. : Schaarbeek 14-01-1966  
 Schrapping : 11-05-1988 met PV 250 ----- Kinkempois 10-11-1967  
 Huidige stelpl. : Merelbeke 28-01-1972  
 Afgesteld/gesloopt te : Kinkempois 05-10-1972  
 St.-Ghislain 01-10-1988

Opmerkingen :  
 Kleurstelling : Groen-Geel

+++++

210.007 6007

Bouwer : Cockerill 4015 03-06-1964 Stelpl. : Kinkempois 30-01-1970  
 Schrapping : 30-08-1982 met PV 026 ----- Merelbeke 28-01-1972  
 Huidige stelpl. : Kinkempois 03-03-1972  
 Afgesteld/gesloopt te : Merelbeke 01-10-1982

Opmerkingen :  
 Kleurstelling : Groen

+++++

210.008 6008

Bouwer : Cockerill 4016 16-06-1964 Stelpl. : Hasselt 10-11-1967  
 Schrapping : 16-04-1984 met PV 070 ----- Merelbeke 05-03-1969  
 Huidige stelpl. : Hasselt Ieen 11-03-1970  
 Afgesteld/gesloopt te : Merelbeke 01-06-1984

Opmerkingen :  
 Kleurstelling : Groen-geel

+++++

210.009 6009

Bouwer : Cockerill 4017 26-06-1964 Stelpl. : Hasselt 04-04-1972  
 Schrapping : 09-08-1984 met PV 082 ----- Merelbeke 01-10-1984  
 Huidige stelpl. :  
 Afgesteld/gesloopt te :

Opmerkingen :  
 Kleurstelling : Groen-geel

+++++

210.010 6010

Bouwer : Cockerill 4018 26-06-1964 Stelpl. : Kinkempois 09-07-1964  
 Schrapping : 12-06-1986 met PV 159 ----- Hasselt 01-06-1983  
 Huidige stelpl. : Kinkempois  
 Afgesteld/gesloopt te : Dienst baan 01-08-1986

Opmerkingen :  
 Kleurstelling : Groen-geel

+++++

210.011 6011

Bouwer : Cockerill 4019 30-06-1964 Stelpl. : Kinkempois 13-07-1964  
 Schrapping : 12-06-1986 met PV 151 ----- Hasselt 01-08-1986  
 Huidige stelpl. :  
 Afgesteld/gesloopt te :

Opmerkingen : Verkocht 07-1989 voor sloop  
 Kleurstelling : Groen-geel

+++++

210.012 6012

Bouwer : Cockerill 4020 03-07-1964 Stelpl. : Hasselt 01-05-1988  
 Schrapping : 24-03-1988 met PV 240 -----  
 Huidige stelpl. :  
 Afgesteld/gesloopt te :

Opmerkingen : Verkocht aan Gleismac in Italië  
 Kleurstelling : Geel

210.013 6013

Bouwer :	Cockerill	4021	08-07-1964	Stelpl. :	Kinkempois	27-11-1972
Schrapping :	11-04-1985 met PV 115			-----	Merelbeke	02-06-1980
Huidige stelpl. :					Monceau	03-06-1984
Afgesteld/gesloopt te :					Kinkempois	13-09-1984
					Merelbeke	01-05-1985

Opmerkingen : Verkocht 02-1989 voor sloop  
 Kleurstelling : Groen

+++++

210.014 6014

Bouwer :	Cockerill	4022	14-07-1964	Stelpl. :	St.-Ghislain	27-05-1972
Schrapping :	06-10-1986 met PV 175			-----	Monceau	09-02-1973
Huidige stelpl. :					Merelbeke	02-06-1985
Afgesteld/gesloopt te :					Hasselt	01-06-1986
					St.-Ghislain	01-11-1986

Opmerkingen :  
 Kleurstelling : Groen-geel

+++++

210.015 6015

Bouwer :	Cockerill	4023	17-07-1964	Stelpl. :	Merelbeke	05-08-1964	Monceau	03-06-1984
Schrapping :	23-07-1985 met PV 124			-----	Schaarbeek	07-03-1966	Kinkempois	01-11-1984
Huidige stelpl. :					Ronet	04-03-1968	Merelbeke	01-09-1985
Afgesteld/gesloopt te :					Kinkempois	13-12-1971		
					Merelbeke	01-10-1983		

Opmerkingen :  
 Kleurstelling : Groen-geel

+++++

210.016 6016

Bouwer :	Cockerill	4024	18-08-1964	Stelpl. :	St.-Ghislain	29-01-1968
Schrapping :	met			-----	Merelbeke	01-12-1986
Huidige stelpl. :					Dienst Baan	
Afgesteld/gesloopt te :						

Opmerkingen :  
 Kleurstelling : Geel

+++++

210.017 6017

Bouwer :	Cockerill	4025	12-08-1964	Stelpl. :	Schaarbeek	14-03-1966
Schrapping :	21-03-1983 met PV 038			-----	Ronet	26-11-1972
Huidige stelpl. :					Merelbeke	01-04-1983
Afgesteld/gesloopt te :						

Opmerkingen :  
 Kleurstelling : Groen-geel

+++++

210.018 6018

Bouwer :	Cockerill	4026	18-08-1964	Stelpl. :	St.-Ghislain	12-12-1973
Schrapping :	09-08-1984 met PV 083			-----	Monceau	03-06-1984
Huidige stelpl. :					Merelbeke	01-10-1984
Afgesteld/gesloopt te :						

Opmerkingen :  
 Kleurstelling : Groen-geel

+++++

210.019 6019

Bouwer :	Cockerill	4027	21-08-1964	Stelpl. :	Schaarbeek	28-03-1966
Schrapping :	12-06-1986 met PV 149			-----	Ronet	04-04-1972
Huidige stelpl. :					Monceau	12-01-1973
Afgesteld/gesloopt te :					Merelbeke	01-08-1986

Opmerkingen :  
 Kleurstelling : Groen-geel

210.020 6020

Bouwer : Cockerill 4028 25-08-1964 Stelpl. : St.-Ghislain 27-11-1972  
 Schrapping : 16-10-1984 met PV 097 ----- Merelbeke 10-10-1983  
 Huidige stelpl. : Ronet 03-06-1984  
 Afgesteld/gesloopt te : Kinkempois 13-09-1984  
 Merelbeke 01-12-1984

Opmerkingen :  
 Kleurstelling : Groen

+-----+

210.021 6021

Bouwer : Cockerill 4029 28-08-1964 Stelpl. : Schaarbeek 12-04-1966  
 Schrapping : 01-10-1984 met PV 093 ----- Ronet 01-06-1981  
 Huidige stelpl. : Merelbeke 01-11-1984  
 Afgesteld/gesloopt te :

Opmerkingen :  
 Kleurstelling : Groen-geel

+-----+

210.022 6022

Bouwer : Cockerill 4030 02-09-1964 Stelpl. : St.-Ghislain 01-06-1982  
 Schrapping : 20-06-1984 met PV 077 ----- Monceau 03-06-1984  
 Huidige stelpl. : St.-Ghislain 01-08-1984  
 Afgesteld/gesloopt te :

Opmerkingen :  
 Kleurstelling : Groen-geel

+-----+

210.023 6023

Bouwer : Cockerill 4031 07-09-1964 Stelpl. : Schaarbeek 19-04-1966  
 Schrapping : 07-12-1983 met PV 062 ----- Ronet 27-05-1972  
 Huidige stelpl. : Monceau 01-01-1984  
 Afgesteld/gesloopt te :

Opmerkingen :  
 Kleurstelling : Groen-geel

+-----+

210.024 6024

Bouwer : Cockerill 4032 10-09-1964 Stelpl. : St.-Ghislain 01-06-1982  
 Schrapping : 06-09-1984 met PV 089 ----- Monceau 03-06-1984  
 Huidige stelpl. : St.-Ghislain 01-10-1984  
 Afgesteld/gesloopt te :

Opmerkingen :  
 Kleurstelling : Geel

+-----+

210.025 6025

Bouwer : Cockerill 4033 16-09-1964 Stelpl. : Schaarbeek 23-09-1964  
 Schrapping : 18-01-1985 met PV 104 ----- St.-Ghislain 01-03-1985  
 Huidige stelpl. :  
 Afgesteld/gesloopt te :

Opmerkingen :  
 Kleurstelling : Geel

+-----+

210.026 6026

Bouwer : Cockerill 4034 21-09-1964 Stelpl. : St.-Ghislain 15-01-1982  
 Schrapping : 24-06-1983 met PV 046 ----- Monceau 01-08-1983  
 Huidige stelpl. :  
 Afgesteld/gesloopt te :

Opmerkingen :  
 Kleurstelling : Groen-geel



# Verbeteringen

Gewoonte getrouw ontvingen we ook deze maal de verbeteringen van Dhr. Huysman.

- 46.24 : Elektrificaties : Deinze-Kortrijk : 28-05-1980  
 Kortrijk-Mouscron : 24-05-1981  
 Tournai-Mouscron : 10-01-1982  
 Mouscron-Mouscron : 24-09-1982  
 25 KV - 50 Hz.
- 46.30 : 202.003 : schrappen : FED 21-05-1955 en MUT 04-05-1955  
 202.006 : bijvoegen : MUT 28-05-1990  
 202.007 : bijvoegen : MUT 28-05-1990  
 202.008 : veranderen : MKM 20-01-1966 MUT  
 bijvoegen : MUT 28-05-1990  
 202.010 : bijvoegen : MUT 28-05-1990  
 202.012 : bijvoegen : MUT 28-05-1990
- 46.31 : 202.013 : veranderen : MUT 20-01-1966  
 bijvoegen : MUT 28-05-1990  
 203.002 : bijvoegen : MUT 28-05-1990  
 203.007 : idem  
 203.017 : bijvoegen : MBX van 05-1978 tot 03-1979  
 203.018 : veranderen : MKM 03-1972
- 46.32 : 205.001 : NK van juni 1884 tot juni 1986  
 Mutatie van MUT naar NK 28-05-1990  
 205.002 : idem  
 205.003 : idem  
 205.004 : bijvoegen : NK van juni 194 tot 31-05-1987  
 205.006 : NK 01-01-1991 naar FHS  
 205.015 : Mutatie van FED naar LJ in 08-1986  
 205.017 : NK naar FHS op 01-01-1991  
 205.018 : GMN van oktober 1982 tot 03-06-1984  
 205.021 : NK naar FHS op 01-01-1991  
 205.023 : GMN van 01-1974 tot 08-1979  
 205.025 : NK naar FHS op 01-01-1991  
 205.027 : GMN van 10-1982 tot 03-06-1984  
 205.030 : Veranderen FVY naar NK 10-1982  
 205.035 : NK naar FHS op 01-01-1991  
 205.039 : van FVY naar NK 10-1982

## Stoomtram Hoorn-Medemblik :

Volgens onzekere bron vermeld Dhr. Huysman dat de lok HL 18 waarschijnlijk nog niet terug in dienst is maar dat waarschijnlijk de lok HL 30 bedoeld wordt.

# Modelbouw

## 1958

Veel modelbouwers trachten in hun modelbaan een bepaalde periode na te bootsen en dit zo natuurgetrouw mogelijk. Maar dit is voor de Belgische spoorwegen veel moeilijker dan voor veel omringende landen. Voor Duitsland, Nederland, Oostenrijk zijn praktisch alle modellen, in verschillende tijdperken in de handel, maar de Belgische modellen zijn zeer sporadisch en meestal ontbreken essentiële typen.

Een periode die zeer interessant is en die veel mogelijkheden biedt zijn de jaren 1955 - 1965. Op dat ogenblik hadden de elektrische lokomotieven reeds een gedeelte van het net ingepalmd, kwam de dieseltraktie sterk op de voorgrond, maar waren de stoomlokomotieven nog in grote hoeveelheden aanwezig en verzekerden nog een belangrijk gedeelte van het verkeer. In het volgende hoofdstuk hebben we gekozen voor 1958, een belangrijk jaar in België daar door de wereldtentoonstelling "Expo '58" verschillende nieuwe loks ontstaan waren en het verkeer uitgebreid genoeg was om nog voorlopig aan groter aantal stomers in dienst gebleven waren. We nemen eerst een fictief station gelegen op de grens tussen Wallonië en Vlaanderen, langs een geëlektrificeerde hoofdlijn, met een aftakkende zijlijn (zonder bovenleiding) en enkele lokale lijnen. Zo zou bv. Landen of Tienen in aanmerking kunnen komen. We hebben de toestand niet volledig kunnen aanhouden daar een volledig overzicht mogelijk moest blijven. Splitsen we het verkeer :

hoofdlijn : dubbelsporig, geëlektrificeerd :  
(bv. Brussel - Liège)

Het verkeer kan onderverdeeld worden in de volgende specifieke treinen :

\* de meeste doorgaande treinen werden op deze lijn gereden door de pas geleverde lokomotieven type 122 en vooral 123, waarbij deze elektrische loks zowel ingezet werden voor internationale treinen, maar ook voor allerhande binnenlandse verbindingen. Maar omdat de lijn niet verder geëlektrificeerd werd, werden verschillende treinen (bv. Brussel-Liège-Köln) gesleept door dieselloks bv. type 204 in dubbel traktie. De stoptreinen werden vooral gereden door elektrische stellen.

In de goederentraktie kwamen naast de typen 123 ook de oudere loks type 101 tot inzet. Verder werden diverse treinen ook gesleept door de lokomotieven type 201 (diesel) en de alom tegenwoordige typen 29

zijlijn : enkelsporig, niet-geëlektrificeerd  
(bv. Brussel - Landen - Hasselt)

De doorgaande treinen werden hier gereden door de zware twee- en drieledige stellingen (hier vooral het type 620 en 670), terwijl sommige piekuurtreinen nog in stoomtraktie bediend werden en hier kwamen de lokomotieven type 29 en 64 tot inzet. Maar het grootste gedeelte van de dag werd het reizigersverkeer verzekerd met éénledige motorwagens typen 603, 604 en 605. De vierassige Brussels - die lange tijd het verkeer verzekerd hadden - werden duidelijk verdrongen en moesten hun taken afstaan aan hun modernere soortgenoten.

Het goederenverkeer werd beheerst door de typen 29 en 81.

Lokaallijnen : enkelsporig, niet-geëlektrificeerd

Het reizigersverkeer wordt ook hier gedomineerd door de oudere motorwagens type 553 en de stellingen 604/605. De enkele zwaardere treinen worden gesleept door de typen 41, deze loks werden ook in de lokale goederendienst gebruikt.

Onderstaand vindt men een overzicht van alle lokomotieven die op 1/6/1958 nog in het effectief aanwezig waren en voor elk type wordt vermeld welke diensten ze verzekerden (R = reizigers, G = goederen) op welk soort lijn (H = hoofdlijn, Z = zijlijn, L = lokaallijn, R = rangeerdienst) en de fabrikant die het lokotief-type bouwde of bouwde.

#### Stoomloks :

Type	Effekt.	Soort	Lijn	Fabrikant	Opmerking
1	33	R	H	Jocadis	bouwkit
7	69	R	H		
12	5	R	H		
16	59	R G	Z L	Jocadis	bouwkit
26	40	G	Z L	Liliput	
29	300	R G	Z L		
31	70	G	Z L		
40	67	R G	Z L	Jocadis	bouwkit
41	60	R G	L	Jocadis	bouwkit
53	260		R	Jocadis	bouwkit
58	38		R		
64	148	R G	Z L	Liliput/Fleischm	
81	280	G	Z L	Piko/Fleischmann	
93	15	G	L R	Liliput	
97	31	R G	Z L	Roco	
98	11		R	Fleischmann	

#### Dieselloks :

201	55	R G	H Z L	Roco	schild. met ster
202	12	R G	Z L	Fleischm	
203	19	G	Z L	Fleischm	
204	8	R	H Z	Märklin	
230	3		R		
231	1		R	Märklin	
250	25		R	Jocadis	eerste bouwschijf
252	25		R		
253	25		R		
270	6		R		
271	6		R		
272	15		R		

Elektrische loks :

-----

101	20	R G	H	Reco	oorspr. schildering
120	3	R	H		
121	3	R	H		
122	50	R	H	Jocadis	ombouw
123	83	R	H	Lima	oorspr. schildering

Motorwagens :

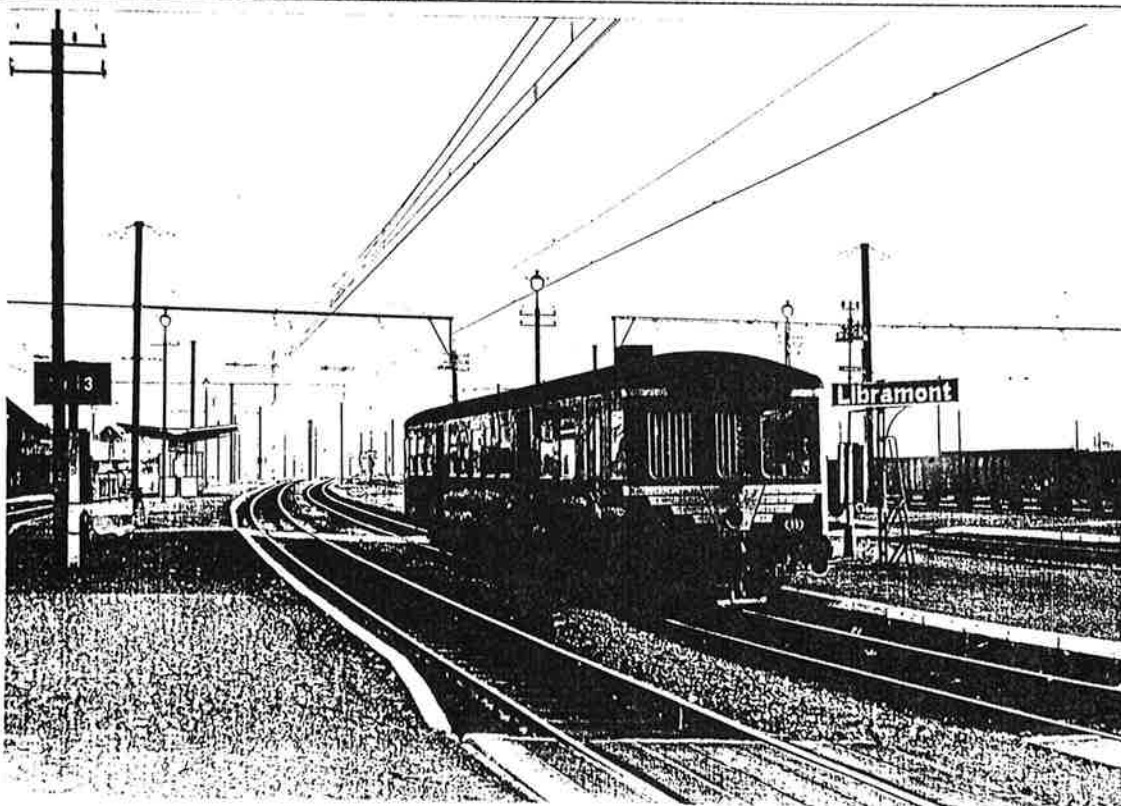
-----

551	50	R	Z L		
552/3	56	R	Z L	Jocadis	
601	5	R	Z L		
602	7	R	Z L	Jocadis	bouwkit/ombouw
603	29	R	Z L	Jocadis	bouwkit
604	10	R	Z L		
605	10	R	Z L		
608	6	R	Z L		
620	10	R	H Z		
630	1	R	Z L		
653/4/5	4	R	H Z		
670/1	5	R	H Z		

Elektrische stellen :

-----

diverse typen :      niet in model



11-11-1935

# Live-Steam

## 4. Algemene opbouw van een omkeerbare zuigerstoommachine :

---

Om een omkeerbare zuigerstoommachine te bouwen moet men al een kleine draaibank en een kolomboormachine (kleintje) bezitten. Deze is opgebouwd uit een zuiger (met een topdeksel, de zuiger, de zuigerstang, de grondring, de bodemdeksel en de cilinder), en het stangenmechanisme (met het vliegwiel, de kruiskop en de exentreieken als voornaamste onderdelen). Op de volgende twee bladzijden is er een plan weergegeven die de volledige opbouw van zo'n machine kenmerkt. Het vliegwiel is noodzakelijk daar men maar met een zuiger werkt, en dat anders een eenparige beweging niet mogelijk zou zijn. Verder kan deze machine gebruikt worden voor het aandrijven van v.b. een kleine werkplaats.

## 5. Vermogen van een zuigerstoommachine met een enkele cilinder :

---

$$N = \text{zuigeropp.} * \text{slaglengte} * \text{gem. druk} * \text{tr/min} / 60 * 75$$

Het vermogen is dus zeer sterk afhankelijk van het toeren-tal. Bij zuigerstoommachines speelt ook de zuigersnelheid een rol, waarvoor meestal een maximum van 7m/sec wordt aangehouden. Nu is een omwenteling van de krukas gelijk aan twee zuigerslagen. Bij een zuigerstoommachine met twee zuigers mag men deze gelijk nemen aan 4 slagen.

zuigeroppervlakte : hieronder verstaat men de oppervlakte van de zuiger deze is te bekomen door de doormeter te kennen.

$$\text{zuigeropp.} = 3,14 d^2 / 4$$

gem. druk : hieronder verstaat men niet de druk waarvoor de ketel gebouwd is, maar de normale werkdruk.

De formule is echter gegeven voor het vermogen in Pk, daar dit een verouderde eenheid is geeft ik hieronder de formule voor het vermogen in watt uit te komen :

$$N = \text{zuigeropp.} * \text{slaglengte} * \text{gem. druk} * \text{tr/min} * 0,164$$

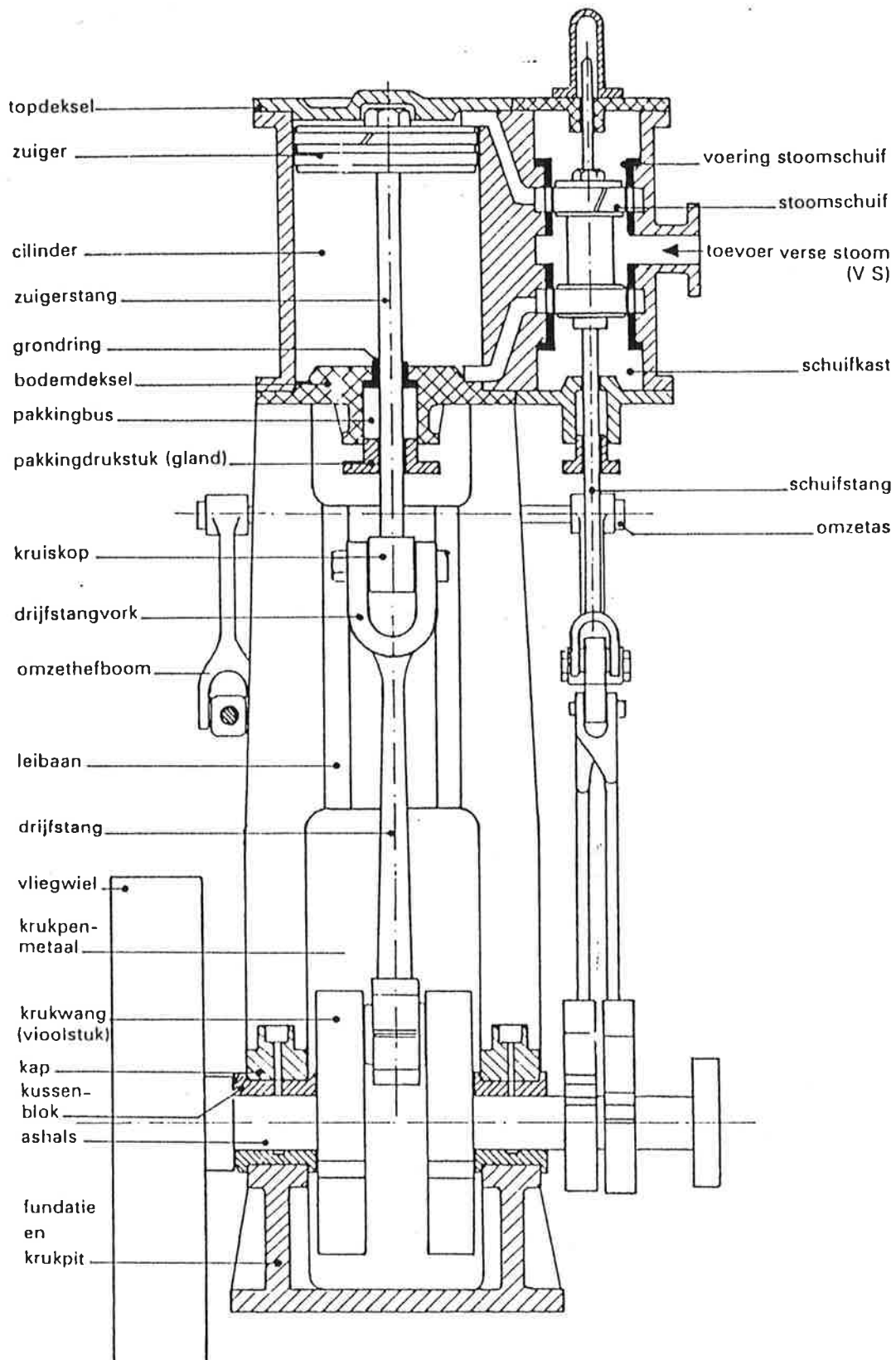
Tevens geven wij hieronder de meest voorkomende omzettingen van Watt naar Pk en omgekeerd

$$1 \text{ Watt} = 1/736 \text{ Pk}$$

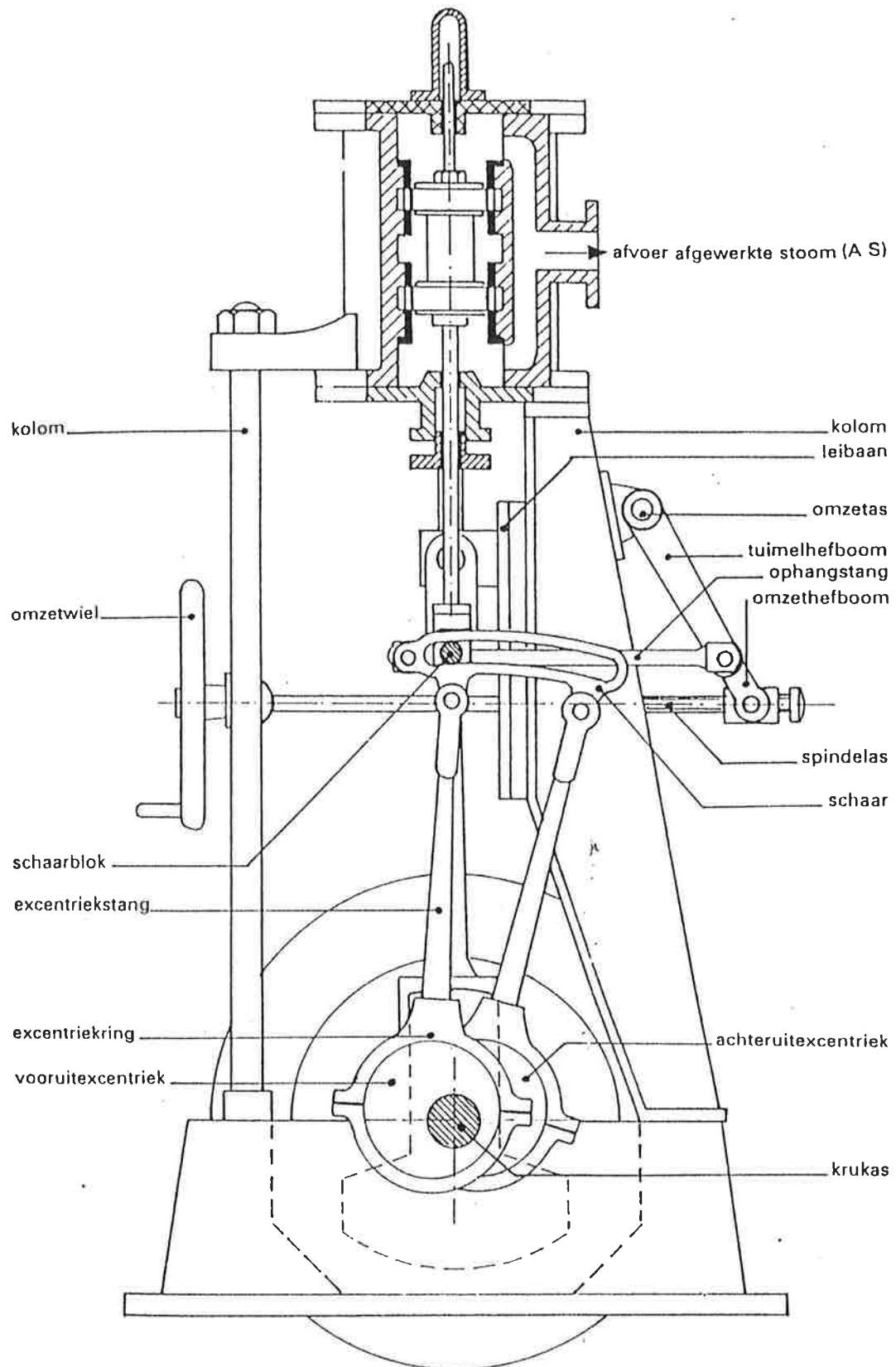
$$1 \text{ Pk} = 736 \text{ W}$$

$$1 \text{ KW} = 1000 \text{ W}$$

## omkeerbare zuigerstoommachine



## omkeerbare zuigerstoommachine

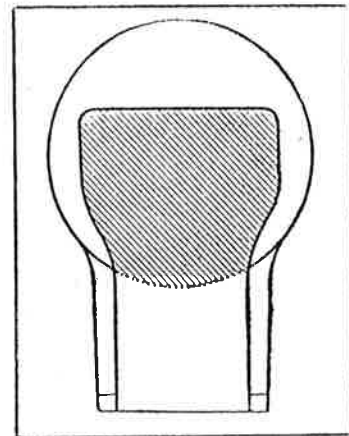


# Stoomloek

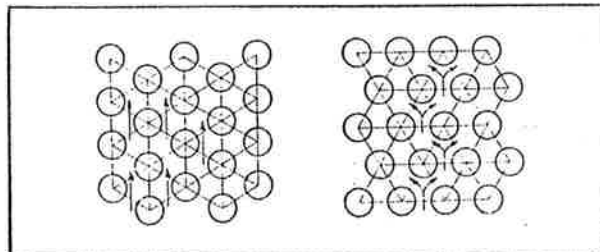
## 4. Vlampijpen :

Tegenwoordig, in de oververhitters, bestaan de vlampijpen uit een reeks vlampijpen van een redelijk kleine diameter, die enkel doorgang verlenen aan de rookgassen en uit een groep grotere pijpen die eveneens de rookgassen doorlaten maar die de oververhitterselemente bezn bevatten.

De vlampijpen worden in de twee pijpenplaten vastgezet. Aan de buitenkant van de vlampijpen zit het ketelwater terwijl aan de binnenkant de rookgassen stromen. Deze geven hun warmte via de buizen door aan het omliggende water. Het volstaat hierin zoveel mogelijk vlampijpen te plaatsen in de gearceerde zone (zie fig) zodat de rookgassen zoveel mogelijk verspreid worden, om de warmteenergie zoveel mogelijk te kunnen benutten.



Deze kunnen op twee verschillende manieren opgesteld worden, ofwel met de vlampijpen vertikaal opgesteld ofwel horizontaal. Hiermee bedoelen we dat de vlampijpen steeds in driehaken opgesteld staan maar de basis staat dan horizontaal of vertikaal (zie figuur).



Wanneer de vlampijpen horizontaal opgesteld staan hebben de stoomdeeltjes het moeilijker om naar boven te gaan dan als ze vertikaal staan opgesteld. Tevens is de vertikale opstelling ook beter voor het ketelsteen daar eens als het valt meestal op de bodem van de ketel beland, terwijl het bij de horizontale opstelling meestal op andere vlampijpen valt.

In België hebben de twee opstellingen bestaan. De horizontale in de lokomotieven type 15, 17 en 18, terwijl de laatste lokomotieven een vertikale opstelling kregen.

De plaatsing en de verwijdering van de vlampijpen gebeurt altijd via de rookkast daar de diameter er iets groter is. Bij de plaatsing is de diameter overal gelijk, maar deze worden dan tot op de juiste diameter uitgeeroid.



De vlampijpen worden uit getrokken zacht staal gemaakt zonder las of in brons (70 % koper, 30 % zink). De stalen vlampijpen hebben als voordeel minder te kosten maar hun geleiding is veel minder goed dan de bronzen buizen. Verder tasqt het water veel meer de stalen buizen aan dan de bronzen. Dus wanneer het water van een slechtere kwaliteit is, is de levensduur van de bronzen vlampijpen veel groter dan de stalen, tevens is hun schrootwaarde veel hoger dan die van de stalen vlampijpen. Dus is het economisch bekeken veel rendabeler bronze vlampijpen te gebruiken dan de stalen, maar waarom gebruikt men toch stalen vlampijpen ?

Wanneer de bronze vlampijpen ingebouwd worden in een lokomotief met oververhitter ( waarvan de grotere pijpen altijd uit staal zijn) gaat men problemen krijgen met de verschillende uitzettingen, waardoor er lekken optreden. Het gebruik van bronzen vlampijpen worden dus beperkt tot stoomlokomotieven zonder oververhitter en met een maximale vlampijplengte van 3,5 m.

## 5. Plaatsen van stalen vlampijpen :

### A. Kleine vlampijpen :

De binnendiameter van de vlampijpen bij de N.M.B.S. varieerde tussen de 45, 50 of 55 mm. Daar het logisch is een grotere diameter te gebruiken wanneer het om langere buizen gaat. Tevens, hoe kleiner de diameter van de buizen is, hoe meer vlampijpen men in een ketel kan plaatsen met als gevolg dat de rookgassen beter verspreid worden en dan de warmte overgave bijna volledig zal zijn.

Daar worden verschillende manieren gebruikt om de vlampijpen te bevestigen (zie figuren) maar allen hebben één kenmerk gemeen nl. de versmalling aan de kant van de haard, dit om verschuiven van de vlampijpen tegen te gaan, waardoor lekken zouden kunnen ontstaan.

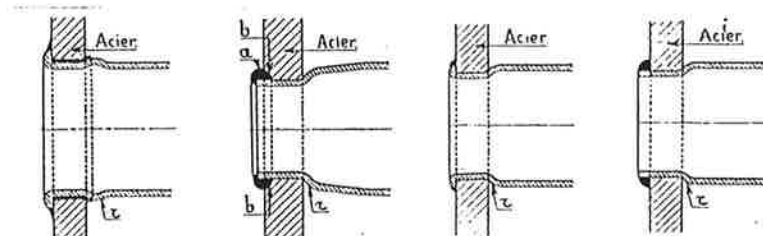


fig 1 : In de lokomotieven van type 29, oorspronkelijk Amerikaans, wordt er een kopere ring geplaatst tussen de vlampijp en de pijpenplaat. Dan wordt de pijp omgeplooid en vastgesoldeerd.

fig 2 : Dit is de voorstelling van de lokomotieven type 26, van Duitse oorsprong, hier merkt men noch een kopere ring, noch een omgebogen pijp. Het principe bestaat hier in het afschuiven van het gat in de pijpenplaat (b), en dan deels in de pijpenplaat, deels op de pijpenplaat vastgesoldeerd.

fig 3 : Aan de andere lokomotieven van de N.M.B.S. wordt hetzelfde principe toegepast als bij type 29 met als enig verschil dat hier de koperen tussenring ontbreekt.

fig 4 : Als laatste methode wordt ook het omplooiën van de vlampijp weggelaten en vervangen door een bredere soldeerstrook.

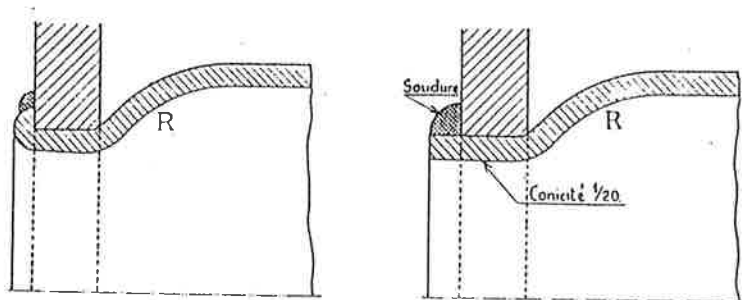
Verder hebben wij ook te maken met koperen haarden waarin de vlampijpen vastgehecht moeten worden. In de pijpenplaat maakt men dan een lichte conische boring met de grootste kant aan de haard. Deze boring is ongeveer  $1/20$  " conisch.

Daar de methode van uitrollen zonder bijkomende beveiliging voldoende leek werd deze behouden.

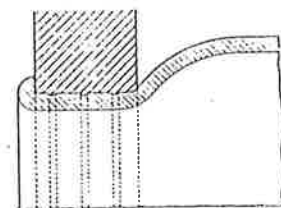


### B. Grote vlampijpen :

Net zoals de kleine vlampijpen bestaan er voor de grote vlampijpen verschillende methodes. Deze worden hieronder schematisch voorgesteld zonder bijkomende uitleg daar deze gelijkaardig is aan de vorige methodes.



Voor de koperen haarden wordt hier wel een andere methode toegepast. Er worden namelijk 3 groeven gestoken aan het uiteinde van de pijp. Daar het koper minder hard is als het staal wordt de pijpenplaat echt in de vlampijp gedrukt, waardoor de pijp voor lange tijd dicht is.



### Kant rookkast :

Aan deze kant is het plaatsen van de vlampijpen (zowel groot als klein) zeer eenvoudig. Het volstaat hierin de vlampijp uit te rollen tot deze niet meer lekt. Bij de grotere buizen worden deze zelfs al op voorhand licht uitgerold. In sommige gevallen soldeert men nog als beveiliging rondom.



