

L.S.V. Tijdschrift

Tijdschrift van de L.S.V. v.z.w.

Tweemaandelijks

September - Oktober

nummer : 49

jaargang : 9

Verantwoordelijke uitgever :

J. Casier

Henisstraat 71

3700 Tongeren

Afgiftekantoor : 3665 AS 1

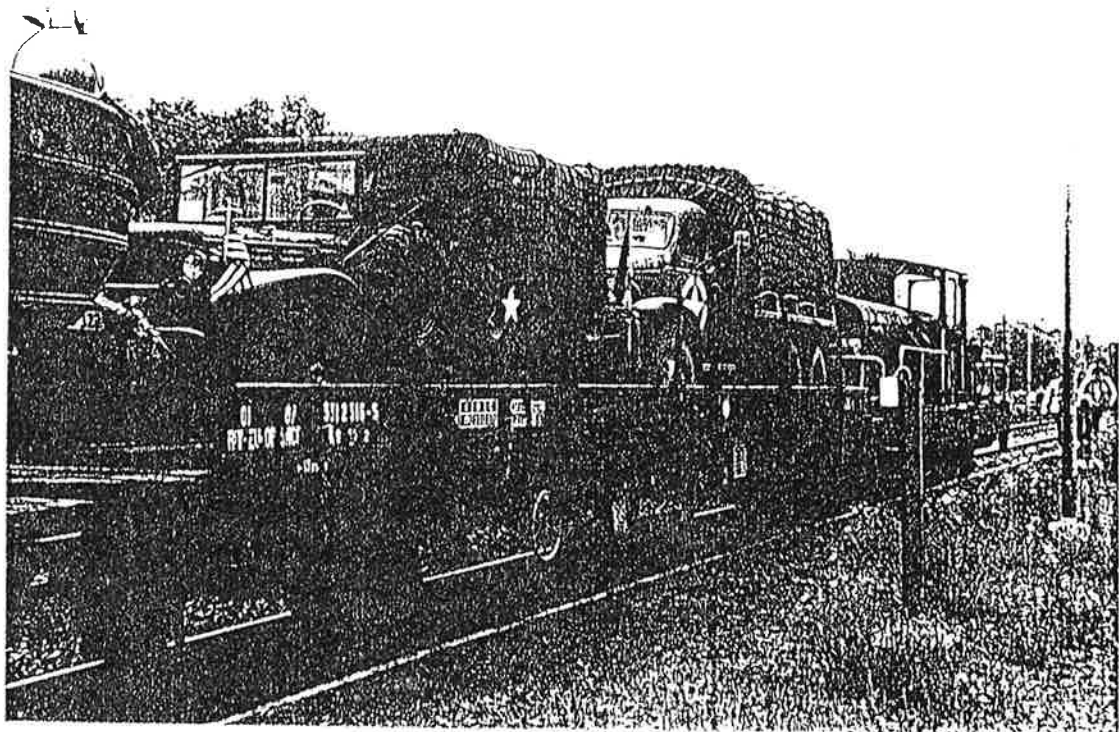


Foto : Militaire trein van de L.S.V.
Militaire voertuigen : "Hell on Wheels"
Stoomhappening 1991 - As

1. Statistiek :

a. Leveringen :

936	BN Brugge	Schaarbeek	23-03-1991
937	BN Brugge	Schaarbeek	11-03-1991
938	BN Brugge	Schaarbeek	03-04-1991
939	BN Brugge	Schaarbeek	03-04-1991
940	BN Brugge	Schaarbeek	25-04-1991
941	BN Brugge	Schaarbeek	25-04-1991
942	BN Brugge	Schaarbeek	23-05-1991
943	BN Brugge	Schaarbeek	23-05-1991
944	BN Brugge	Schaarbeek	22-06-1991
945	BN Brugge	Schaarbeek	22-06-1991

b. Stelplaatswijzigingen :

102	van Ronet	naar Haine-St-Pierre	op 02-06-1991
162	Kortrijk	Ronet	02-06-1991
163	Kortrijk	Ronet	02-06-1991
164	Kortrijk	Ronet	02-06-1991
6215	Merelbeke	Kinkempois	02-06-1991
6264	Kinkempois	Merelbeke	02-06-1991
6279	Hasselt	Kinkempois	02-06-1991
6319	Hasselt	Kinkempois	02-06-1991

c. Schrappingen :

101	Haine-St-Pierre	uit geschriften door PV van CW Mechelen op 02-06-1991
126	Ronet	uit geschriften door PV van CW Mechelen op 02-06-1991
539	Stockem	uit geschriften door PV van CW Mechelen op 02-06-1991

Aktuele berichten :

Alhoewel er grote beslissingen gevallen zijn i.v.m. de TGV-lijnen en de STAR 21-plan genomen werden, veranderde met de zomerinzet slechts zeer weinig.

08 : Net zoals de omliggende landen, is ook de N.M.B.S. begonnen met een totaalreklame op zijn stellen. Eerste stel is de 808, die de kleuren kreeg van de VTM, nl. volledig hemelsblauw met twee regenbogen en wolken.

09 : bij het verschijnen van dit nummer is de tweede bouwschijf praktisch afgeleverd en werden de moeilijkheden voor een gedeelte verholpen. Er wordt verwacht dat de inzetreeks MY van deze stellen uitgebreid zal worden tot een 40 inzetdagen. Aansluitend worden de reeksen ML van Hasselt en MM van Schaarbeek ingekort.

55/62 : het gebruik van de M4-rijtuigen op de verbinding Liege - Luxembourg heeft een volledige ommezwaai gebracht in de diensten van de blauwe 55-ers : de reeks werd uitgebreid en al de voornoemde diensten zijn nu in de reeks ingebouwd. Verder slieden ze ook de autoslaaptreinen vanuit Bressoux naar Frankrijk. Deze treinen werden nu omgeleid via Rivage en Jemelle. Hier worden ze samengevoegd met de autoslaaptreinen vanuit Schaarbeek. Van Jemelle tot Arlon komt er een elektrische lok voor de trein. In Arlon neemt de 55-er de taak opnieuw alleen over en voert de trein door tot in het Franse Thionville.

Om genoeg reserve-lokomotieven te hebben voor deze dienst werd ook de 6215 (met elektrische verwarming en blauwe livrei) naar Kinkempois getransfereerd en komt regelmatig in deze verbinding tot inzet. Nochtans komt men nog regelmatig lokomotieven te kort en dan komen gewone 55-ers of zelfs 62-ers tot

inzet, iets wat in de zomer minder voor problemen zorgt als in de komende wintermaanden.

Anderzijds zijn de 55-ers te Hasselt goed ingeburgerd en zijn er praktisch geen moeilijkheden meer voor de inzet vanuit Mol. Daar de 62-ers voor sommige goederendiensten te zwak uitvallen, komen de 55-ers die te Hasselt reserve staan, regelmatig tot inzet voor treinen vanuit Hasselt.

Vreemde lokomotieven :

DB Reeks 215/218 :

De inzet van vreemde lokomotieven in België neemt steeds meer uitbreiding : eerst hebben we nog steeds de Huckepack-treinen. Deze worden vanaf 2 juni 1991 wel via de vernieuwde tunnel te Gemmenich gereden en komen via Visé, Tongeren, Hasselt, Aarschot naar Antwerpen.

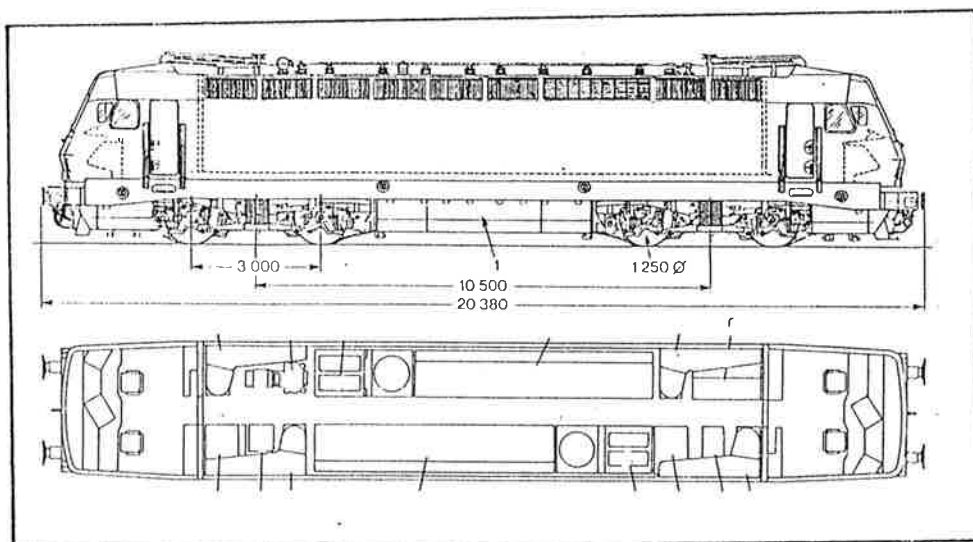
Anderzijds worden diverse lokomotieven reeks 215 - die te Montzen reserve staan - gebruikt voor talrijke binnenlandse treinen en zo kan men deze diesels regelmatig zien op de verbindingen naar Visé, Kinkempois en Hasselt, maar ook te Winterslag en zelfs Gouvy komen deze loks sporadisch. Verder werden ook een enkele keren gebruikt voor speciale reizigerstreinen o.a. naar Trois-Fonts.

AVE Reeks 252 :

In 1990 kreeg de Munchense firma Krauss-Maffei de opdracht tot de bouw van 75 elektrische lokomotieven voor 25 000 V wisselspanning en 3 000 V gelijkspanning voor de Spaanse snellijn tussen Madrid en Sevilla. Deze normaalspoorlijn zou de basis vormen voor het latere snelnet in Spanje. Voortgaand op de ervaringen die de Duitse industrie werd een nieuwe generatie lokomotieven ontwikkeld. Zowel voor de kast als voor het elektrisch gedeelte is men uitgegaan van de Duitse reeks 120, waarvan de verbeterde uitrusting ook in de ICE-treinstellen gebruikt wordt. Het basiskoncept is hier een eenvoudige, robuuste uitvoering van de elektronische componenten in modulevorm.

Deze stap werd al gedeeltelijk gezet bij de bouw van de nieuwe diesellokomotieven in eerste instantie en nadien in de elektrische lokomotieven reeks EA voor de Deense Staatsspoorwegen (DSB). Deze lokomotieven werden grondig getest in Duitsland en staan reeds een drietal jaar in dienst bij de D.S.B. en voldoen er. De reeks EA is dan ook de eerste elektrische lok voor 25 kV die werkelijk in Duitsland ontwikkeld werd.

De Duitse industrie zette dan ook alles op alles om de Europese spoorwegmarkt te veroveren en Siemens ontwikkelde in samenwerking met Krauss Maffei om de zogezegde "Europese" lok te bouwen. De Spaanse bestelling was trouwens de eerste concrete overwinning voor het concern. Op 18 juni werd de 252.002-2 als eerste aan de Spaanse overheden en de pers voorgesteld. Nochtans is de Spaanse lijn nog niet af en is er een enorme belangstelling van diverse Europese spoorwegen dat de beide eerste lokomotieven vanaf begin juli talrijke meet- en testritten bij de CFL (Luxembourg) zullen uitvoeren. Deze zullen doorgaan tot half september. Vanaf deze datum komen deze lokomotieven naar België en worden vanuit Stockem en Schaarbeek gedurende anderhalve maand onder de 3 000 V getest. Zo zullen ze vooral rijden tussen Stockem en Ronet. Verder rijden ze diverse snelheidsritten vanuit Gent naar Kortrijk.



Indien deze proeven meevallen, is de kans zeer groot dat na de Portugese spoorwegen, ook de NMBS en de CFL zullen kiezen voor deze lokomotieven en zouden er in eerste instantie een 60-tal machines besteld worden. Deze zouden in licentie door BN Brugge gebouwd worden. De algemene kenmerken zijn :

Asindeling :	B°B°	Vermogen :	5 600 kW
Bedrijfsspanning :	25 kV 50 Hz / 3 kV =	Max. snelheid :	220 km/h
Totale lengte :	20 380 mm	Aanzettrekkracht :	300 kN
Afstand tussen draaist.:	10 500 mm	Voortd. trekk. :	290 kN
Diameter wielen :	1 250 mm	Massa :	88 000 kg

Dieseldieselrangeerlokomotief voor D.S.B. :

Naast de grote landen heeft ook Cockerill (CMI) een belangrijke overwinning geboekt in de lichte lokomotiefbouw. Deze firma heeft een order van 30 tweeassige rangeerloks voor de Deense Staatsspoorwegen (DSB) en een tweede bouwschijf van 20 loks blijft in optie. Deze lokomotief is een gemoderniseerde versie van de klassieke Cockerill-diesels uit de jaren zestig, en wordt gekenmerkt door een gemakkelijke constructie (standaard-elementen, hoekige kastvorm, gebruikt van bouwmodules, ...). Voor de aandrijving heeft de machine beschikking over een viertakt Caterpillar-motor van 400 kW en een hydraulische transmissie.

Begin augustus verzekerde de eerste lokomotief uit de reeks meet- en testritten vanuit Kinkempois naar Visé en Montzen. De trein was samengesteld uit de tweeassige lok, het meetrijtuig, een rijtuig type 13 en twee remlokomotieven reeks 55.

Op 29 juni 1991 heeft de Belgische ministerraad overeenstemming bereikt voor de financiering van de beide door de N.M.B.S. binnengebrachte plannen voor de herstructurering van het net, nl. de TGV-lijnen en het STAR 21-plan. Men voorziet de nodige financiële middelen voor de uitvoering van de beide plannen binnen de tien volgende jaren, waarbij ook een goedkeuring verleend werd voor de bestelling en bouw van bijkomend modern rollend materieel. Men voorziet voor deze beide plannen bijna 180 miljard BF

De TGV-lijnen :

Het plan voorziet een verbinding Lille - Brussel - Liege - Köln / Antwerpen - Amsterdam met volgende kenmerken :

Lille	-	Antoing :	verbindingslijn	200 km/h	met aansluiting op lijn 78
Antoing	-	Lembeek :	hoge-snelheidslijn	300 km/h	nieuwe lijn langs autosnelweg
Lembeek	-	Schaarbeek :	doorvoer door Brussel		aanpassing van installaties
Schaarbeek	-	Leuven :	aanleg vierde spoor	200 km/h	aanpassing lijn
Leuven	-	Wareme :	hoge-snelheidslijn	300 km/h	nieuwe lijn langs autosnelweg
Wareme	-	Ans :	verbindingslijn	200 km/h	aanpassing lijn
Ans	-	Chenee :	doorvoer door Liege		aanpassing van installaties
Chenee	-	Aachen :	nieuwe lijn	200 km/h	lijn met diverse tunnels
Schaarbeek	-	Berchem :	aanpassing lijn 27	200 km/h	aanpassing lijn

Berchem - Antwerpen : ondergrondse doorgang doorheen Antwerpen
Antwerpen - Essen : aanpassing lijn 12 200 km/h

Volgens de huidige planning komt de TGV-lijn nord vanaf 1995 in dienst tussen Paris/London - Lille en Brussel gedeeltelijk nog over bestaande lijnen. In 1996 zou de snellijn tussen Lille en Brussel in dienst en vanaf 1998 komen de overge delen van het snelnet effectief operationeel.

Vanaf 1996 wordt een nieuwe regeling uitgewerkt voor het ganse net, waarbij de nieuwe IC-verbindingen versneld worden en de dienstregeling ingeent wordt op het TGV-verkeer.

STAR 21 :

Dit plan werd een vijftal jaar geleden uitgewerkt om het spoorwegverkeer - zowel reizigers als goederen- opnieuw aantrekkelijker te maken en wil voor de toekomst het spoorwegnet in een nieuw en standvastig kleedje steken. Dit wil zeggen dat het spoorweglandschap voor de volgende 20 jaar onveranderd zal blijven bestaan. Dit zou de twijfels voor buitendienststellingen, afslankingen en personeelsafvloeiingen moeten wegnemen. Het plan bestaat uit talrijke luiken, ook op financieel en marketing gebied, doch we houden het in deze optiek op gebied van lijnen en materieel.

Behoud van het bestaande net :

Het STAR 21-plan beoogt het behoud van het huidige reizigersnet, dit op enkele details na en voorziet zelfs een uitbreiding van sommige diensten. Maar voor elke lijn zal een rendabiliteitsstudie gemaakt worden en de gemeentes of regio's zouden moeten bijdragen bij de financiering van deze lijnen. Hier zou het vooral gaan om verbindingen in Limburg (Neerpelt - Weert, Hasselt - Maastricht en Genk - Maasmechelen), in West-Vlaanderen (De Panne - Dunkerque), Oost-Vlaanderen (Dendermonde - Puurs - Boom), Liege (Trois-Ponts - Oostkantons). Indien we lijn per lijn concreet bekijken hebben we :

Neerpelt - Weert : mogelijk in kader van openstelling goederenverkeer, beslissing Europees
Hasselt - Maastricht : weinig waarschijnlijk, rendabiliteit negatief
Genk - Maasmechelen : weinig waarschijnlijk, hangt af van oprichting en concept ERC-park
Panne - Dunkerque : mogelijk als toeristische verbinding tijdens weekends
Dendermonde - Boom : wel Boom - Puurs, onwaarschijnlijk Puurs - Dendermonde
Oostkantons : mogelijk door Europese steun

Verder voorziet men voor het bestaande net een gevoelige modernisering van de bestaande installaties.

Het goederennet wordt heringericht en verschillende lokale lijn zullen wegvallen. Details hierover zijn nog niet bekend. De overblijvende goedereninstallaties zullen vereenvoudigd, maar gemoderniseerd worden.

Elektrifikaties van het net :

Net zoals in de jaren '70, is er een nieuw elektrifikatie-programma opgesteld waarbij praktisch alle bestaande reizigerslijnen onder draad gebracht worden. Concreet voorziet men :

- lijn 42/43 :	Liege - Jemelle	1993	werken in uitvoering
- lijn 94 :	Lille - Tournai	1993	voor voorlopige TGV-verbinding
- lijn 97 :	St-Ghislain - Queivrain	1993	op enkelspoor brengen + modernisering
- lijn 73 :	Deinze - De Panne	1994	nieuwe verbinding naar Westkust (doortrekken mogelijk)
- lijn 24 :	Montzen - Aachen-west	1994	totale elektrif. goederenas spanning (en lokomotiefwissel) nog niet beslist
- lijn 52 :	Boom - Puurs	1994?	afhankelijk van bouw Rupelbrug
- lijn 15 :	Herentals - Neerpelt	1998	mogelijk doortrekken tot Weert ?
- lijn 165 :	Dinant - Bertrix - Athus	1998	elektrifikatie op 25 kV
- lijn 42 :	Rivage - Gouvy - CFL	2000 ?	elektrifikatie op 25 kV
- lijn 162 :	Namur - Arlon - Luxemb	2004 ?	herelektrifikatie op 25 kV ?

Verdere elektrifikaties zijn nog op de vernieuwde en nieuwe TGV-lijnen :

-	Antoing - Lembeek	1996	25 kV TGV
-	Leuven - Wareme	1997	25 kV TGV
-	Chenee - Aachen	1998	25 kV TGV
-	Brussel - Essen	1998	3 kV

Ver snellen van het verkeer, modernisering van de lijnen :

Praktisch op alle lijnen zullen bijkomende inspanningen gedaan worden om de snelheid te verhogen of de exploitatie te verbeteren. Zo zullen in vele stations de sporenplannen vereenvoudigd en verbeterd worden om het vernieuwde verkeer te kunnen opnemen. De reizigers- en goederenassen zullen zoveel mogelijk - in plaats als in tijd gesplitst worden. Nochtans zijn er talrijke grotere werken voorzien :

- lijn 96 :	Vorst - Halle	1995	aanleg vierde spoor (middenspooren voor TGV op 200 km/h)
- lijn 36 :	Zaventem - Leuven	1996	aanleg derde en vierde spoor (middenspooren voor TGV)
- lijn 51 :	Brugge - Zeebrugge	1996	aanleg van afzonderlijke goederenlijn
- lijn 26 :	Brussel - Watermaal	1996	aanleg van vierde spoor
- lijn 161 :	Watermaal - Ottignies	1998	aanleg derde spoor voor lokaal verkeer
- lijn 21 :	Landen - St-Truiden	1998	op dubbelspoor brengen (vertragingen verminderen)
- lijn 21 :	Alken - Hasselt	na 2000	op dubbelspoor brengen
- lijn 50 :	Brussel - Denderleeuw	na 2000	aanleg derde spoor
- lijn 60 :	Brussel - Jette	na 2000	aanleg derde en vierde spoor (splitsing lijn 50 en 60)
- lijn 15 :	Berchem - Lier		aanleg derde spoor
- lijn 147 :	Leuven - Fleurus		aanleg derde spoor (goederenas)
- lijn 130 :	Auvelais - Ronet		aanleg derde spoor (goederenas)

Verder wordt op tal van hoofdlijnen door rechttrekken van de bochten en aanpassing van het trace de snelheid belangrijk verhoogd worden :

- tot 200 km/h : Schaarbeek - Leuven (1996), Wareme - Ans (1998) en Brussel - Brugge (2000)
- tot 160 km/h : Antoing - Charleroi (1996), Namur - Ciney (1997), Brussel - Antwerpen (1998) en Brussel - Namur (2000)
- tot 140 km/h : Brussel - Charleroi (1999) en Brugge - Oostende (2000)
- tot 120 km/h : De Pinte - Oudenaarde (1995), Mol - Hasselt (1996)

Oprichting van een Regionaal Net te Brussel, Antwerpen en Liege :

Net zoals in het buitenland (S-bahn in Duitsland, RER-net te Paris), wordt een dergelijk net ook gepland rond de drie grote Belgische steden. Dit net voorziet een uitgebreide dienstregeling (één trein minstens om de 10 minuten), goede overstapmogelijkheden op metro en tram en zelfs te Brussel een overgang van het materieel op het metro-net.

Te Brussel voorziet men diensten naar Mechelen, Leuven, Aalst, Dendermonde, Braine-le-Comte, Geraardsbergen, Nivelles en Ottignies. Verder een versterkte dienst op de ringlijnen.

Te Antwerpen zijn er treinen naar Lier, St-Niklaas, Mechelen, Boom, Herentals, Essen en Aarschot

Te Liege krijgt men een vernieuwd net naar Visé, Liers, Wareme, Flemalle (via lijn 125 A langs Kinkempois), Verviers en Huy.

Deze stadsdiensten vereisen echter een aangepast net met lijnen op eigen bedding, vernieuwde en aangepaste stopplaatsen en nieuwe tarieven. Een eerste testproject gaat vanaf 1992 met de stellen reeks 09 te Brussel van start, de start van het definitieve net gaat vanaf 1994 geleidelijk in voege treden.

Verbetering van de stationsgebouw en hun omgeving :

Er zal ook veel tijd en geld gestoken worden in de opvang en de begeleiding van de reizigers. Hiervoor is een geheel nieuw open concept voor de stations.

Konkreet heeft men :

- aanleg van grote, gratis parkings volgens het systeem Park & Ride
- aanleg van winkelcentra in of boven het spoorwegemplacemten van de grote stations (Brussel, Namur, Liege)
- invoeren van nieuwe huisstijl en indeling van de ontvangsthallen
- open informatieburelen met tickettenverkoop, automaten voor ticketten
- nieuw systeem voor verdeling van ticketten en informatie
- modernisering van stationsgebouwen. Voor verschillende typische, oude stations wordt het behoud van het historische gebouw echter overwogen en ingekaderd in het nieuwe beeld. Ook andere typische oude spoorwegattributen worden in het nieuwe concept opgenomen.

In het kader van de TGV worden de stations van Brussel-zuid, Antwerpen en Liege aangepast volgens de nieuwe noden.

Verder voorziet men belangrijke wijzigingen aan de sporenplannen, de signalisatie en de bereikbaarheid van het station. In Antwerpen krijgt men een nieuw sporencomplex over drie niveaus, dit in verband met het ondergronds doortrekken van de lijn.

Het rollend materieel :

Ook hier zullen belangrijke bestellingen gedaan worden om het toekomstige verkeer te kunnen verzekeren. Het merendeel van het materieel niet opgewassen is aan de verhoogde eisen van vermogen en vooral snelheid.

Zo wordt het volgende materieel voorzien :

TGV-stellen	1994	3 stuks	in bestelling	voor TGV-verbindingen
Elektr. lok 200 km/h	1996	30 stuks	AVE-lok ?	voor reizigersverkeer op TGV-lijnen
Elektr. lok 200 km/h	1996	10 stuks	"	voor verkeer Oostende - Verviers
Elektr. lok 5000 kW	1998	30 stuks	"	voor goederenverkeer op hoofdassen
Elektr. lok	2000	50 stuks	"	vervanging reeksen 22, 23, 25
tussenrijtuigen Break	1994	140 stuks	in bouw	uitbreiding Breaks
"Sprinters"	1996	50 stuks	reeks 09	vervanging reeks 00, 05
stellen 200 km/h	1998	50 stuks	?	uitbreiding reizigersverkeer
stellen stadsnet	1998	30 stuks	?	gekombineerd metro-NMBS-stel ?
diesellokomotief	1998	30 stuks		zware rangeringen + lokale goederentr
dieselmotorwagen	2000	25 stuks		lokaallijnen

Zo zou het aantal reeksen verder beperkt worden en heeft men de volgende situatie in het traktiepark :
blijven behouden :

- * elektrische stellen : 03, 06, 08, 09, 09.5 post
- * elektrische lokomotieven : 11, 12, 20, 21, 27
- * dieselmotorwagens : 44, 45 (tot ca. 2000)
- * diesellokomotieven : 52/53, 55, 62 (helft van effectief)
- * rangeerloks : 71, 73, 74, 82, 91

Dit houdt in dat meer dan de helft van de reeksen gewoon afgevoerd, in detail heeft men de volgende situatie :

reeks 00, 05 :	1995	vervangen door reeks 09 (sprinters)
reeks 06 :	2000	gedeeltelijk vervangen door reeks 03, gaan naar stopdienst
reeks 11 :		blijft behouden, gaat naar goederendienst
reeks 12 :		blijft behouden, gaat naar goederendienst
reeks 15 :	1996	vervangen door TGV
reeks 16 :	1996	vervangen door TGV
reeks 18 :	1996	vervangen door TGV
reeks 22, 23, 25 :	2003	vervangen door nieuwe ellok
reeks 51 :	1998	elektrifikaties
reeks 52/53 :	1998	elektrifikaties (helft van bestand)
reeks 62 :	1998	elektrifikaties (helft van bestand)
reeks 70 :	2000	nieuwe rangeerloek
reeks 80 :	1996	reeks 73/82
reeks 83, 84, 85 :	1998	nieuwe rangeerloks + reorganisatie

Ook bij de rijtuigen moeten al de M2-rijtuigen vervangen worden door - of elektrische stellen, of door nieuwe comfortabele rijtuigen

Verder moet er een studie gedaan worden voor de nieuwe internationale dienst na de komst van de TGV.

Het goederenverkeer :

Doorheen heel Europa wordt een nieuw goederennet ontwikkeld, waarbij de snelheid minstens 120 km/h moet bedragen. Dit net zou voor het grootste gedeelte op eigen (goederen)lijnen moeten plaatsvinden, liefst nog op eigen bedding. Vooral het gekombineerd verkeer (huckepack, containers, ...) wordt sterk uitgebreid.

Nochtans gaat het goederenverkeer in België verder achteruit en een studie moet uitwijzen welke loskoeren en welke lokaallijnen gesloten zullen worden voor alle verkeer.

In het Europees net heeft België de volgende goederenassen :

- Zeebrugge - Gent - Mechelen - Leuven - Aarschot - Hasselt - Montzen.
- Antwerpen - Lier - Leuven - Ottignies - Fleurus - Charleroi - Erquelinnes
- Fleurus - Ronet - Bertrix - Athus/Stockem
- Erquelinnes - Charleroi - Namur - Kinkempois - Visé - Montzen
- (Antwerpen - Mol - Weert bij nieuwe verbindingen naar Noord-Duitsland).

In dit kader en door de afschaffing van de grenzen, zullen tal van vormingsstations of gesloten worden, of een groot deel van het aktiviteit zien verdwijnen.

LSV - Aktueel

Standplaats As :

** werkzaamheden :

De werkzaamheden aan de lokomotieven gingen - net zoals gepland verder, we sommen ze nu even op :

- Bebert :

Alhoewel het grootste werk al geleverd was moesten er nog enkele lekkende pakkingen vervangen worden, enkele bussen terug pas gemaakt en enkele flenzen terug aangedraaid. Tevens werd er na de vonkenvanger ook een dubbele brandeur bijgebouwd om zo de rookkastdeur optimaal te beschermen. Verder werd er verder gewerkt aan het uitzicht van de lokomotief.

- Simone :

Om Simone te kunnen inzetten voor de Stoomhappening moest er nog veel werk geleverd worden, daar er onder meer een paar lekkende vlampijpen waren. Zo werd in de loop van de maand de 6 defekte vlampijpen van Simone vervangen ofwel afgedicht met stoppen, werden alle buizen terug opgebouwd, werd het rooster terug pas gemaakt en werden er nieuwe pakkingen geplaatst. Dit was allemaal mogelijk dank zij de hulp van verschillende leden van de Z.L.S.M..

- 554.14 :

Ook hieraan werd veel werk verricht, met nl. het verder opschilderen van de buitenkant, het groot onderhoud, het volledig uitwassen van het stel, en last but not least het herstellen van het elektro-pneumatisch probleem, zodat het omschakelen geen probleem meer opleverde.

- Diesellokomotief 2 :

Ook hier moest er veel werk geleverd worden, met weinig personeel, de verschillende elektrische kringen moesten vervangen en er moesten nieuwe ertalonbussen in de drijfstangen komen. Dit paardewerk werd door slechts een paar vrijwilligers opgeknapt, dus voor wie een zaterdag tijd heeft, ...

- Rijtuigen :

De rijtuigen kregen een flinke poetsbeurt, zo werden de 2 L-rijtuigen en 1 R-rijtuig volledig ontruimd en gepoets om er op fatsoenlijke wijze mensen mee te vervoeren.

- Ketelwagen :

Deze werd de week na de Stoomhappening volledig terug in orde gebracht zodat er op 14 juli weer op fatsoenlijke wijze water kon genomen worden.

** Het ritseizoen :

Groepen :

Als voornaamste groep kunnen we de Euregiorit beschouwen, waar naast een gewone stoomrit de L.S.V. zich grondig moest voorstellen aan de Euregioparlementairen.

Verder konden we ook enkele andere - gewone - groepen noteren.

Stoomhappening :

Dit speciaal weekend werd - ondanks het heel warme weer - tot een matig succes. Vooral de militaire voertuigen met de groep "Hell on Wheels" deed het bijzonder goed vooral met de militaire trein tussen de gewone reizigers-treinen in.

Tevens hadden we voor deze speciale gelegenheid toestemming gekregen om naar Waterschei te rijden. Verder werd ook de toestemming verkregen om - op eigen kracht - de ketelwagen te gaan halen zodat ze op 6 juli te As stond. Deze was wegens een technisch defect niet bruikbaar tijdens de Stoomhappening, zodat er -wegens water te nemen- verschillende vertragingen werden opgelopen.

Ritdagen :

Deze vielen over het algemeen goed mee, zelfs 21 juli dat normaal een slechte ritdag was, boekte een redelijk resultaat. Tevens konden we dit jaar goed merken dat we voor 80 % afgestemd zijn op Nederland, en voor een kleiner deel op Duitsland en dan om te eindigen op België.

** Andere zaken en feiten :

- Artikels in kranten,

Naast de gewone krantenartikels werden er ook verschillende langere artikels geschreven over de L.S.V. of de Euregiorit - waaraan de L.S.V. meedeed.

Het Belang van Limburg deed een artikel verschijnen voor en na de Stoomhappening. Het Volk deed dan weer een artikel verschijnen met als inhoud "De mensen achter de L.S.V.". Dit was het voor de Belgische kranten. In de Nederlandse kranten boekten we meer succes. Vooral Het Limburgs Dagblad deed verschillende malen een inspanning om ons bekend te maken. Ook de andere Nederlands-Limburgse kranten deden hun best.

Verder konden we ook een paar keer op de radio komen zowel op radio RMC als op verschillende - hé ja- Nederlandse radio's.

- Werking algemeen :

Ook hieraan werden verschillende verbeteringen gedaan, zoals o.m. het ontruimen van de hopen assen en roet die opgestapeld stonden tussen de spoorstaven van spoor 2, werd het oud ijzer - dat zowat overal rondslingerde- verzameld en op een daarvoor voorziene hoop gelegd. Verder werden er al verschillende voorzieningen genomen om het onkruid te verwijderen, en de bomen langs de lijn te kappen op iets grotere schaal dan het vorig winterseizoen.

Daarna werd er ook aan de vlotheid van een ritdag gewerkt zodat er nu uiteindelijk op tijd kan gereden worden met de stomer - met een redelijk kolenverbruik - tevens kunnen er nu al verschillende mensen zonder problemen met de stomer de lijn berijden. Om het geheel te beëindigen werd ook de Stoomhappening 1992 besproken zodat er in de komende weken contact kan opgenomen worden met de betrokken personen.

- Opmerking :

Verschiedende onderdelen van dit tijdschrift verschenen al eind juli zodat niet alle informatie over de L.S.V. erin vervat staat - wel staat er al vooruitziende en geplande informatie - daar er om de verschillende problemen met de drukker en de post uit de weg te ruimen. Tevens dank at U dat kunt begrijpen. Verder moeten we ook onze excuses aanbieden voor het laattijdig verschijnen van de "Vakantegids" maar wegens verschillende problemen, met de post nl. het niet aanvaarden van de verzending kon het niet eerder worden opgestuurd.

- Foto voorpagina :

Het gaat hier om de 4903 en onze stel de 554.14 gefotografeerd op zaterdag 29 juni 1991 bij de gelegenheid van een speciale rit voor Duitse spoorliefhebbers.

SDP

Sinds het begin van het ritjaar, werd de verbinding uitgebreid en rijden de treinen van de S.D.P. door tot in het N.M.B.S.-station Dendermonde. Op dit ogenblik is enkel de motorwagen 4602 toegelaten op het N.M.B.S.-net. De vraag om ook met de stoomlokomotief (Cockerill verticale ketel) het station binnen te rijden kon niet daar de asbak te laag komt.

Anderzijds staat de "Duvel" (afkomstig uit Alsdorf) nog steeds te Montzen. Inmiddels werd wel het lager vervangen. Verder werd de beplating verwijderd en begonnen om de lokomotief gereed te maken voor de officiële keuringen (o.a. ook de waterdrukproef). Verder werd het drijfwerk afgesteld. Men hoopt de werkzaamheden tegen begin volgend jaar af te hebben. Dan zou de transfert naar Dendermonde (en Baasrode) op eigen kracht plaatsvinden. Men hoopt om de lokomotief vanaf volgend ritseizoen effectief in te zetten.

MSTB

De pogingen om deze museumlijn terug op te starten gaan verder, doch de kans dat dit gebeurt is zeer klein. Eventuele speciale treinen worden thans gereden in dieseltraktie, met vooral de Renault. Ook het andere restauratiewerk gaat met enkele mensen door. De stoomlokomotief Tubize werd aan de eigenaar overgedragen.

Anderzijds wordt ook doorgewerkt bij de bouw van een tweeassig rijtuig en anderzijds kondigt men een afscheidsrit aan voor zondag 6 oktober 1991. Hiertbij komt ook nu weer de Renault-diesel en het buffetrijtuig tot inzet.

TTMM

Sinds mei bezit de TTMM te Florennes over een stoomlokomotief: het betreft de lok "Magda" die door de eigenaar voor één jaar aan deze vereniging afgestaan werd. Ook de twee Oostenrijkse Bi-rijtuigen gingen dezelfde weg. Nochtans heeft de N.M.B.S. de vergunning voor het berijden van de lijn ingetrokken, enerzijds omdat het huurgeld voor 1990 nog niet betaald werd, anderzijds omdat de lijn in zo een slechte staat bevindt zodat een ontsporing op elk ogenblik kan plaatsvinden. Ook het kontrakt met de T.S.P. voor de 554.18 werd door deze laatste opgezegd. Op dit ogenblik staat de stomer doelloos in de desolate loods te Florennes, wachtend op betere tijden, die deze lok reeds te Zolder kende.

CFV3V

Het seizoen van de CFV3V verloopt te Mariembourg nog steeds gunstig: 4 stoomlokomotieven in dienst, een uitgebreid reizigersaanbod en een verdere verfraaiing van de lijn. Doch op de andere lijnen wordt de dienst ingekrompen: op de verbinding naar Chimay (en Momignies) werd het aantal riddagen verminderd, terwijl ook het treinaanbod in de week aangepast werd.

De lijn Dinant - Givet geeft - ondanks het grote toeristenaantal nog niet het gewilde resultaat. Het aantal reizigers groeide wel, maar maakte de exploitatie nog niet volledig renderend.

Het spoorwegfestival op 21 en 22 september, voorziet naast de uitgebreidere dienstregeling en diverse tentoonstellingen en handelaars van miniatuurtreinen, vooral een pleiade van motorwagens (zowel Belgische als buitenlandse), de komst van verschillende Belgische loks, waaronder ook het type 1 en verder ritten met eigen materieel tussen Mariembourg en Couvin. Anderzijds voorziet men op 28 en 29 september een festival op de lijn Dinant - Givet met vooral een uitgebreidere dienstregeling.

Ondertussen gaan de diverse restauraties gewoon verder en verwacht men dat de reeks 64 in de loop van 1992 klaar komt. De grotere stomer reeks 52 wordt naar Stockem gevoerd om hier door de Luxemburgse ploeg opgeknapt te worden.

ZLSM

Intussen worden de plannen om in Zuid-Limburg (Nederland) een museumbedrijf te starten tussen Valkenburg-Simpelveld en Kerkrade concreter. De lijn wordt begin 1992 door de NS definitief buiten dienst gesteld. Met subsidies van de provincie en de gemeentes zou deze lijn dan gekocht worden. Intussen werden al verschillende stappen doorgevoerd om vanaf juli 1992 te kunnen starten met een proefbedrijf.

* In de loop van mei werden de 8 rijtuigen type K van de NMBS vanuit Leuven naar Simpelveld overgebracht, dit via Visé en Maastricht. Men wilde ze reeds op 9 juni tijdens de Euregio-rit inzetten, doch ze werden voorlopig door de NS afgekeurd. Voor die gelegenheid huurde men oude NS-rijtuigen, getrokken door een stoomlok uit de cokesfabriek te Alsdorf.

* Verder gaan er op dit ogenblik ook onderhandelingen voor de aankoop van twee stoomlokomotief reeks 65 van de Deutsche Reichsbahn. Deze zouden in Oost-Duitsland volledig gerestaureerd worden. Voor het eerste ritseizoen zou men een analoge lokomotief van de S.S.N. huren.

* Anderzijds wordt ook de aankoop van een drieassige rangeerdiesellokomotief reeks 600 van de NS overwogen en hiervoor werden de nodige stappen bij de NS reeds doorgevoerd.

* Een aantal vrijwilligers werden reeds opgeleid in de algemene reglementering en kregen ook een cursus dieseltraktie. In het najaar wordt de cursus stoomtraktie ingericht, waarbij de nodige ervaring opgedaan wordt bij de Twentse stoomtrein te Haaksbergen. Een aantal leden van de ZLSM komen ook regelmatig werken bij de LSV te As om hier de nodige ervaring op te doen. We hopen hierdoor ook op een perfecte samenwerking tussen de beide museumlijnen die slechts een 30-tal km uit elkaar liggen.

Bij de ZLSM voorziet men een dagelijkse dienst in stoomtraktie tussen het toeristische Valkenburg en het nog op te richten, grootse museum over de mijnen te Kerkrade.

Agenda

Datum Veren. Omschrijving

september :

01	LSV	Ritdag	België
01	CFC	algemene animatie : Station van Haine-St.-Pierre	België
06	SHM	"Candle-light"-ritten te Hoorn-Medemblik	Nederland
07	LOCOMATIC	Ruil- en koopjesbeurs : Bovenzaal van het St.-Janshuis : Kortrijk	België
07-08	SGB	20-jarig bestaan van Goes-Borsele	Nederland
07-08	KYMCA	5 ^e internationale modelstoomdagen : te 'Rivierenhof' in Antwerpen	België
08	LSV	Ritdag	België
08		Internationale ruilbeurs : Zaal Pax, Borgerhout (Antwerpen)	België
14	TSP	Rit met een 60-er in Italiaanse versie met Brussel als beginpunt	België
14	SSN	Rondritten tussen Rotterdam CS en Den Haag met de 41.105 en 52.3879	Nederland
14	SSN	Pendelritten Amersfoort - Ede Wageningen met de 65.018	Nederland
14	HTM	speciale ritten i.v.m. monumentendag : Den Haag	Nederland
14-17		125 jaar spoorwegen te Neerpelt	België
15	LSV	Monumentendag met uitgebreide dienstregeling	België
15	THT	Ruilbeurs : Zaal Star te Vilvoorde	België
15		Open Deur in de museumbewaarplaats van de N.M.B.S. te Leuven	België
15	CFC	Journée du Patrimoine : Station van Haine-St.-Pierre	België
21	TTO	Rit met motorwagen type S nr. 9123 : traject Krokke - De Panne	België
21-22	CFV3V	Festival de la Vapeur te Mariembourg	België
21-22		Modeltreinexpo 91: Hoeseltse Treinclub : Hoeselt	België
27	SHM	"Candle-light"-ritten te Hoorn-Medemblik	Nederland
27-29	NMF	IRMMA Modelbouw Manifestatie : Brabanthalle te St.-Hertogenbosch	Nederland
28-29	CFV3V	Fête du rail te Dinant en Givet (met deelname SNCF en NMBS)	België
28-29		Opendeurdagen in de centrale werkplaats van Mechelen	België
29		Ruilbeurs : Centrale Werkplaats te Leuven	België

oktober :

05	SCM	Ritdag	België
05-06		Stoom '91 : Amsterdam bij Station Sloterdijk	Nederland
05-06		Tentoonstelling : spoor B van het station van Leuven	België
05-06	Limburg Aktief	Modelbouw 91 : Grenslandhallen te Hasselt	België
06	CFC	De Duitse Spoorwegen : van 14.00 tot 17.00 in het Station van Haine-St.-P.	België
12-13	RMM	Tweejaarlijkse expotitie te C.C. van Geronsart te Jambes	België
13	CFC	De Belgisch-Nederlandse spoorwegen : Station van Haine-St.-Pierre	België
19-20	NMF	Landelijke Modelspoor Dagen 1991 : Dhr. F.Meyer, Dekkersbos 16, NL-3956 TH Leersum zodat overal in Nederland : Drachten, Zwolle, Amsterdam, Tilburg, ...	Nederland
19	CFC	De Franse Spoorwegen : Station van Haine-St.-Pierre	België
20	MBS	Oude Voertuigen-Dag : Haaksbergen	Nederland
27	CFC	De Zwitserse Spoorwegen : Station van Haine-St.-Pierre	

november :

9	MOBOV	Modelspoortentoonstelling : FC De Kern aan de Biest, Wilrijk	België
16-17	ANFL	Ruilbeurs : Walferdange	Luxemburg
17	LSV	<u>St.-Niklaasrit</u>	België
24	LSV	<u>St.-Niklaasrit</u>	België
24		Internationale ruilbeurs : Zaal Pax, Borgerhout (Antwerpen)	België

december :

01	Fv. THT	Internationale ruilbeurs : Zaal Star, Vilvoorde	
01	LSV	<u>St.-Niklaasrit</u>	
26-27	SGB	Kerstritten te Goes	Nederland

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.

Wens U verdere informatie over buitenlandse museumlijnen ?

Duitsland :

"Kursbuch der deutschen Museumeisenbahnen"
 Uhle und Kleimann
 Postfach 1543
 D-4990 Lübbecke

Oostenrijk :

"Abenteuer Schmalspurbahn"
 ES Fachzeitschriftenverlag
 Meisengasse 28
 D-6000 Frankfurt 1

Zwitserland :

"Schweizer Ferien mit Dampf"
 SVT-Schweizerische Verkerszentrale
 Bellariastrasse 38
 CH-8027 Zurich

"Kursbuch für Eisenbahnfreunde"
 Generalsekretariat der SBB
 Büro 132 / Postfach
 CH-3030 Bern

Opmerking :

=====

De mededelingen van de N.M.B.S. i.v.m. de manifestaties in de maand september (zoals de Centrale Werkplaats van Mechelen, ...) moeten nog bevestigd worden.

"125 jaar spoorwegen te Neerpelt"

=====

Zaterdag, 14 september 1991 :

- * Open deur in het Station van Neerpelt en het Saxby-seinhuis + Materiaalshow N.M.B.S
- * Heemkundige en modelspoor tentoonstelling

Zondag, 15 september 1991 :

- * idem als zaterdag
- * Pendelritten tussen Neerpelt en Hamont met de "Teutenexpress" gereden door de 4509

"Open monumentendag te As"

=====

Zondag, 15 september 1991 :

- * Verdere informatie bijgevoegd in dit tijdschrift

Net zoals in ieder tijdschrift krijgen we nu hier de recreatieve bladzijde. Het spel bestaat hieruit dat men alle woorden hieronder opgesomt terug moet vinden binnen het rooster. De woorden kunnen zowel horizontaal, vertikaal als diagonaal staan. Verder mag één letter meerdere keren gebruikt worden.

A :

AKTUEEL
AS
AS

B :

BOEKEN

E :

EXPLOITATIE

I :

INZET

J :

JAAROVERZICHT

K :

KS

L :

LOK
LSV
LSVTIJDSCRIFT
LIVESTEAM
LIJN

M :

MIJN
MUSEUMLIJN
MUSEUMLOK

N :

NMBS-AKTUEEL
NUMMERLIJSTEN

O :

ONGEVAL

R :

RIJTUIG

S :

STATION
STEL
STOOHLOK

T :

TTZ

V :

VAKANTIE
VERBETERING

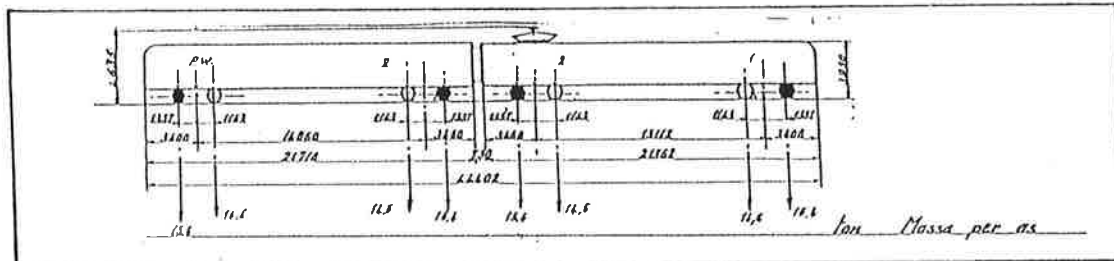
W :

WAGENS
WALS
SPEL

L	I	V	E	S	T	E	A	M	I	J	N	W	T
A	S	T	O	O	M	L	O	K	T	T	Z	A	H
E	X	V	E	R	B	E	T	E	R	I	N	G	C
I	A	K	T	U	E	E	L	S	T	L	E	E	I
T	K	O	O	I	N	Z	E	T	E	L	I	N	Z
A	O	M	L	I	J	N	H	E	E	A	T	S	R
T	L	N	S	O	P	O	U	T	K	S	N	T	E
I	M	E	V	P	K	T	S	P	E	L	A	A	V
O	U	K	E	N	K	A	S	C	I	N	K	T	O
L	E	E	G	A	W	A	L	S	H	Z	A	I	R
P	S	O	S	G	I	U	T	J	I	R	V	O	A
X	U	B	N	L	A	V	E	G	N	O	I	N	A
E	M	U	S	E	U	M	L	I	J	N	G	F	J
N	U	M	M	E	R	L	I	J	S	T	E	N	T

Historische bladzijde

228.035 - 228.049



Naarmate de elektrifikaties van het net verder gepland werden, volgden er verdere bestellingen van zowel elektrische lokomotieven maar ook van elektrische stellen. Zo werd er in de loop van 1952 een nieuwe bestelling gedaan van 10 dubbele stellen, analoog aan de in 1950 geleverde stellen. Deze weken enkel in detailpunten af van een voorgangers. Deze stellen - genummerd als 228.035 tot 228.044 werden door de S.A. Energie in Marcinelle gebouwd - en in 1953 geleverd. De elektrische uitrusting werd door ACEC - SEM te Gent gebouwd. Nog hetzelfde jaar werd de bestelling met vijf bijkomende stellen uitgebreid. Deze werden ook door Energie gebouwd, doch ACEC kon niet tijdig de elektrische uitrusting leveren en het order werd doorgegeven aan het Italiaanse bedrijf Marelli te Milaan. Deze uitrusting week wel gevoelig af van de klassieke Belgische uitvoering, daar hier de omschakeling gebeurde door middel van individuele contactoren en niet door een door een servo-motor aangedreven nokkenas.

De loopbaan van deze stellen is weinig afwisselend : net zoals hun voorgangers gingen ze te Schaarbeek hun onderkomen vinden en de inzet bleef ook hier beperkt tot de lijn Charleroi - Brussel - Antwerpen en later Essen en Roosendaal. De vijftien stellen van deze reeks kenden geen enkel ongeval en staan nu nog steeds als nummers 035 tot 049 in dienst. Wel werden ze in de beginjaren zeventig aan de modernere konfortheisen aangepast en uiterlijk kregen ze o.a. dubbele koplampen en de nieuwe gele zichtbaarheidslijnen.

Overzicht :

228.035	035	S.A. Energie	ACEC	/1953	Schaarbeek
228.036	036	S.A. Energie	ACEC	/1953	Schaarbeek
228.037	037	S.A. Energie	ACEC	/1953	Schaarbeek
228.038	038	S.A. Energie	ACEC	/1953	Schaarbeek
228.039	039	S.A. Energie	ACEC	/1953	Schaarbeek
228.040	040	S.A. Energie	ACEC	/1953	Schaarbeek
228.041	041	S.A. Energie	ACEC	/1953	Schaarbeek
228.042	042	S.A. Energie	ACEC	/1953	Schaarbeek
228.043	043	S.A. Energie	ACEC	/1953	Schaarbeek
228.044	044	S.A. Energie	ACEC	/1953	Schaarbeek
228.045	045	S.A. Energie	Marelli	/1953	Schaarbeek
228.046	046	S.A. Energie	Marelli	/1953	Schaarbeek
228.047	047	S.A. Energie	Marelli	/1953	Schaarbeek
228.048	048	S.A. Energie	Marelli	/1953	Schaarbeek
228.049	049	S.A. Energie	Marelli	/1953	Schaarbeek

Algemeenheden :

Bouwer : S.A. Energie Marcinelle
 Nummering : 228.035 - 228.049 vanaf 1971 : 035 - 049
 Bouwjaar : 1953

Afmetingen :

Asindeling : A1'IA' + A1'IA'

Asdruk per as : | motoras 15 000 kg
| loopas 14 000 kg

Lengte kast : | BO-deel 21 710 mm Totale lengte : 44 402 mm
| AB-deel 21 962 mm

Breedte (totaal) 2 955 mm
Hoogte dak : 3 930 mm
Diameter wielen : 1 010 mm
Afstand middelpunt draaistel | AB 15 112 mm
| BO 14 860 mm
Afstand binnen draaistel : 2 500 mm

Zitplaatsen : | 1ste klasse : 32 plaatsen
| 2 de klasse : 138 plaatsen : totaal = 170 plaatsen
Staanplaatsen : | 1ste klasse : 25 plaatsen
| 2 de klasse : 75 plaatsen (105) : totaal = 100 plaatsen (130)
** getal tussen haakjes beduid op het platform toegelaten voor de reizigers **

Gewicht : | ledig : 93 000 kg
| ledig per zitplaats : 547 kg
| geladen : 116 000 kg

Motoren en overbrengingen :

Voedingsspanning : 3 000 V
Motoren : | aantal : 4
| type : S.A. Ercole Marelli - Milaan
| ophanging : Neusophanging
| tandwielverhouding : 2,68 (59/22)
| uurvermogen : 4 * 270 Pk / 4 * 199 KW
| doorlopend vermogen : 4 * 217 Pk / 4 * 160 KW
| specifiek vermogen : 9,3 Pk/ton / 6,8 KW/ton

Type aandrijving : elektro-kontaktoren, individueel pneumatisch

Type overbrenging : met rechte tandwielen, eenzijdig

Aslagers : met gladde kussenblokken en smeerkussens

Snelheden en hulptoestellen :

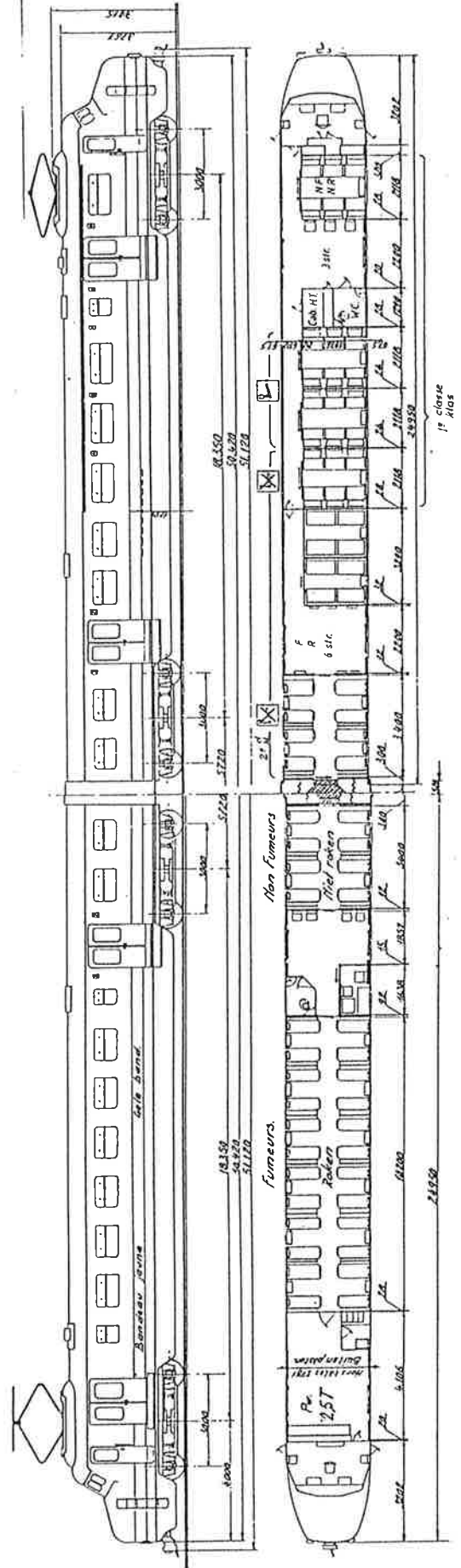
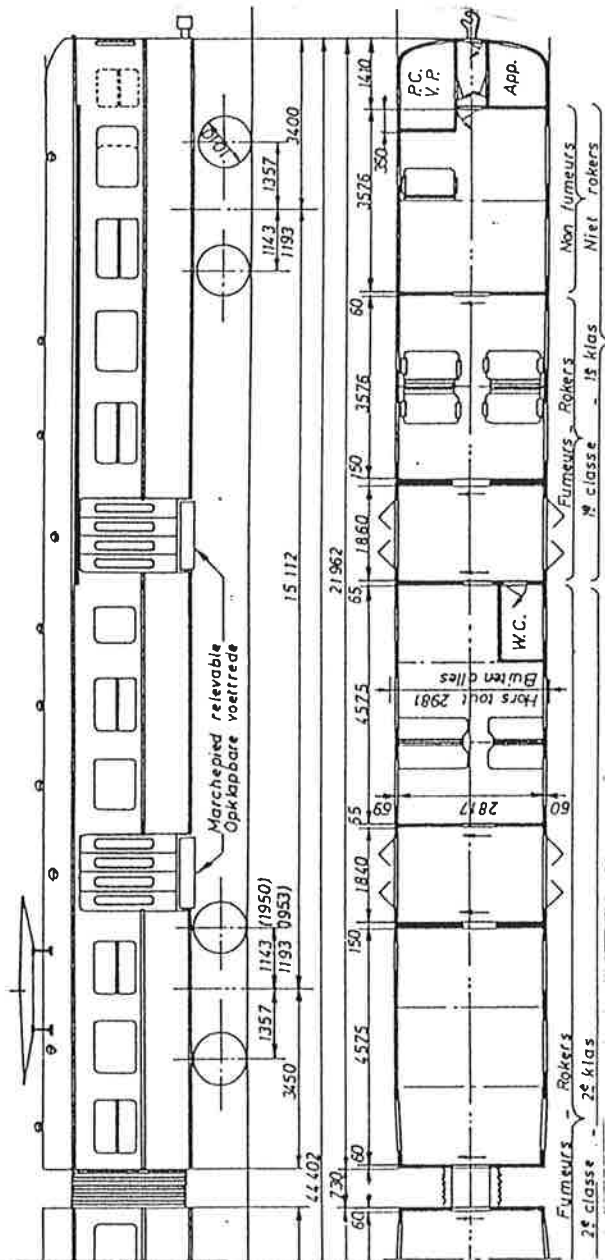
Maximumversnelling bij het aanzetten : 47 cm/ s²
Maximum dienstnelheid : 120 km/h
Minimum straal voor de bochten : 125 m

Verwarming : met elektrische radiatoren

Remming : rechtstreekse rem met machinistenkraan Westinghouse
zelfregelende kraan met centrifugaal regelaar

Hulptoestellen :
- 1 compressor Westinghouse C 38
| cilinders : 2 cilinders horizontaal met enkel effect
| aantal trappen : 1
| aandrijving : elektrische motor op 3 000 V -
| afvoerdruk : 7 bar debiet : 700 l./min
- 1 generator voor de batterijen te laden
| spanning : 72 V. stroom : 55,5 A
- 1 akkumulatorenbatterij
| soort : Cadmium-Nikkel
| aantal elementen : 60 vermogen : 120 Ah

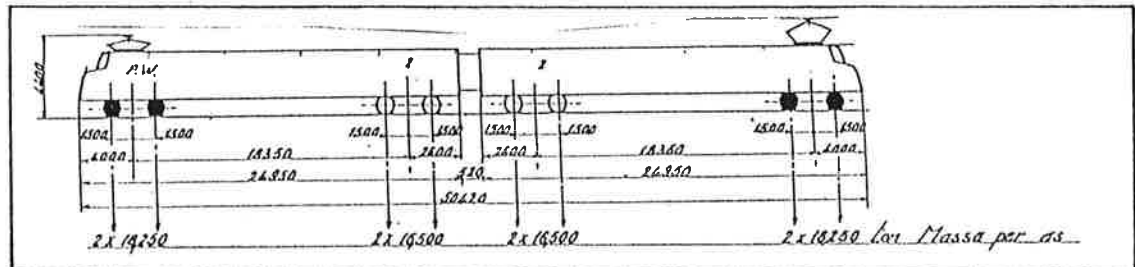
reeks 036 - 049



Series 036-049

Benelux-stellen

220.901 - 220.904



Toen de verbinding tussen Antwerpen en Nederland onder draad was, had men nood aan een aantal elektrische lokomotieven of stellen die in beide landen konden rijden. In Nederland was de bouw van de zogenaamde "hondekoppen" vollop aan de gang. Daarom besliste men om 12 bijkomende stellen door de Nederlandse firma Werkspoor te laten bouwen. De elektrische uitrusting - geschikt voor de beide spanningen (1500 V en 3000 V) zou door Acec - Sem geleverd worden. Van deze 12 stellen werden er 4 voor de NMBS gebouwd met als nummers 220.901 tot 220.904, 8 stellen van de NS kregen de nummers 1201 tot 1208.

Bij de levering van deze stellen in de loop van 1957 kwamen ze dadelijk in de Benelux-dienst tot inzet, waarbij ze enkel de verbinding Brussel-zuid - Antwerpen - Amsterdam bereiden. Alhoewel ingedeeld bij de stelplaats Schaarbeek, werd het onderhoud steeds door de NS verzekerd. Gedurende bijna 15 jaar werden alle Benelux-treinen door deze 12 stellen verzekerd, doch in de zeventiger jaren groeide dit verkeer zo sterk aan, dat de capaciteit van de stellen niet meer voldoende was. Daarom werden 8 lokomotieven reeks 25 en een aantal rijtuigen omgebouwd om de nieuwe Benelux-dienst te verzekeren. Maar toch kon men nog niet volledig zonder de klassieke "Hondekoppen".

Vanaf 1973 werd de inzet dus verder beperkt, maar ze eindigde slechts geleidelijk door de levering van de 12 lokomotieven reeks 11, die trouwens de volledige Benelux-dienst geleidelijk aan zouden overnemen. Doch vertraging bij de levering van de nieuwe rijtuigen en moeilijkheden bij de lokomotieven leidden ertoe dat de afstelling pas in eind 1987 volgde. De 4 stellen werden in de CW Mechelen afgesteld en per 1 mei 1988 uit het bestand geschrapt. Daar waar de 902 uitgekozen werd als museumstel, werden de drie overige stellen in de loop van 1989 voor sloping naar Frankrijk afgevoerd.

Overzicht :

220.901	901	Werkspoor	/1957	Schaarbeek (onderhoud NS)	PV 88.02	01/05/1988
220.902	902	Werkspoor	/1957	Schaarbeek (onderhoud NS)	PV 88.02	01/05/1988 >> Leuven
220.903	903	Werkspoor	/1957	Schaarbeek (onderhoud NS)	PV 88.02	01/05/1988
220.904	904	Werkspoor	/1957	Schaarbeek (onderhoud NS)	PV 88.02	01/05/1988

Algemeenheden :

Rouwer : Werkspoor N.V. Amsterdam
 Nummering : 220.901 - 220.904 vanaf 1971 : 901 - 904
 Bouwjaar : 1957

Afmetingen :

Asindeling : B'2'2'B'

Asdruk per as : | motoras 18 250 kg
 | loopas 18 250 kg

Lengte kast : | BD-deel 24 950 mm
 | AB-deel 24 950 mm
 Totale lengte : 50 420 mm

Breedte (totaal) 2 781 mm

Hoogte dak : 3 767 mm
Diameter wielen : 950 mm
Afstand middelpunt draaistel | AB 18 350 mm
| BD 18 350 mm
Afstand binnen draaistel : 3 000 mm

Zitplaatsen : | 1ste klasse : 23 + 3 plaatsen
| 2 de klasse : 96 + 12 plaatsen : totaal = 135 plaatsen
Staanplaatsen : | 1ste klasse : 20 plaatsen
| 2 de klasse : 40 plaatsen : totaal = 60 plaatsen

Gewicht : | ledig : 115 000 kg
| ledig per zitplaats : 728 kg
| geladen : 132 000 kg

Motoren en overbrengingen :

Voedingsspanning : 3 000 V - / 1 500 V -
Motoren : | aantal : 4
| type : ACEC - SEM gent / Autogeventileerd
| ophanging : Neusophanging
| tandwielverhouding : 2,94 (53/18)
| uurvermogen : 4 * 251 Pk / 4 * 185 KW
| doorlopend vermogen : 4 * 210 Pk / 4 * 155 KW
| specifiek vermogen : 7,58 Pk/ton / 5,58 KW/ton

Type aandrijving : Nokkenas aangedreven door servomotoren

Type overbrenging : met rechte tandwielen, eenzijdig

Aslagers : met gladde kussenblokken en smeerkussens

Snelheden en hulptoestellen :

Maximumversnelling bij het aanzetten : 36,3 cm/ s²
Maximum dienstsnelheid : 125 km/h
Minimum straal voor de bochten : 125 m

Verwarming : met elektrische radiatoren

Remming : rechtreekse rem Knorr
Westinghouse met centrifugaal regelaar, aangedreven met kabel en tandwielkast

Hulptoestellen :
- 1 compressor Wastinghouse
| cilinders : 2 cilinders met enkel effect
| aantal trappen : 2
| aandrijving : door dubbele elektrische motor 1500/ 3000 V-
| afvoerdruk : 9,5 bar debiet : 450 l./min
- 1 generator voor de batterijen te laden
| spanning : 105/100 V. stroom : 100/105 A.
- 1 akkumulatorenbatterij
| soort : Cadmium-Nikkel
| aantal elementen : 60 vermogen : 120 Ah

Eerst en vooral zou ik diegene onder jullie die de enquête hebben teruggestuurd willen bedanken, daar deze weer wat licht in het donker heeft gebracht.

A. Buitenlands spoornieuws :

=====

Op de vraag of het tijdschrift al dan niet buitenlands spoornieuws moest bevatten kregen we een groep met verschillende meningen. Als resultaat kunnen we beschouwen dat de meerderheid (72 %) geen buitenlands spoornieuws moet hebben en dat de rest (24 % ja en 4 % geen antwoord) er als dusdanig niet tegen opwegen. Bij de opmerkingen bij deze vraag zijn we ook te weten gekomen dat 54 % wel in beperkte mate buitenlands spoornieuws moesten hebben met name " een buitenlandse activiteiten kalender" (al opgenomen in LSV-Tijdschrift 47) en buitenlands nieuws met betrekking tot N.M.B.S. .

Verder vinden tevens ook 72 % van de leden dat het buitenlands nieuws geen binnenlands nieuws mag inpalmen, slechts 17 % denk er anders over. Verder werd de mints beantwoorde (54 %) gesteld, nl. als men mocht bijbetalen voor het buitenlands spoornieuws. Hierop antwoorde 46 % ja en slechts 13 % neen.

B. Samenstelling LSV-Tijdschrift :

=====

Alhoewel de overgrote meerderheid vindt dat er geen artikels te lang zijn denken 37 % van de mensen er anders over. Zo konden we - uit die 37 % - nog 30 % mensen vinden die de "Nummerlijsten N.M.B.S." en het "Jaaroverzicht" te lang vonden. Verder kregen de volgende artikels 1 à 2 % tegenkantingen te verwerken "Modelbouw" , "Stoomlokomotief" , "NMBS-Aktueel" , "Live-Steam" , "Inzet" , "Exploitatie" , "Stations" , "Ongevallen".

Een grotere ontevredenheid was er echter over het tekort zijn van verschillende artikels daar er 57 % leden een antwoord gaven. De "Historische Bladzijde" is volgens 40 % van de leden tekort, maar ook "NMBS-Aktueel" (23 %) lijkt tekort te zijn. Verder krijgen we ook nog de vraag "LSV-Aktueel" , "Stoomlokomotief" , "Inzet" , "Boekbespreking" langer te maken.

Verder werd er echter veel te weinig antwoord gegeven op de vraag van welke artikels er zouden moeten bijkomen. Maar tussen de antwoorden zaten wel enkele goede voorstellen :

- de reeks stoomlokomotief te vervolgen met diesels en elektrische lokomotieven.

- uitgeven van de afkortingen van de stations,

Uitzicht LSV-Tijdschrift :

Om verder te gaan met de meningsverschillen, kunnen we zeggen dat verschillende leden het uitzicht van "LSV-Tijdschrift" nu slechter vinden als vroeger maar nog steeds goed, maar de overgrote meerderheid vindt dat de nieuwe indeling en het gebruik van andere computerprogramma's de inhoud en vorm al grondig verbeterd hebben.

Maar over een zaak was iedereen het eens de printer was wel aan een grondige revisie toe daar het geschrift met de keer onduidelijker werd, ook de kwaliteit van de copys kwam wel eens aan bod, maar door de te grote contrasten tussen het getypte en de titels en kaders kregen die mensen soms ook een moeilijke taak te verwerken.

Tevens worden de nieuwe bladschikkingen vanaf volgend "LSV-Tijdschrift" doorgevoerd, waarin tevens ook een groot deel van de huidige terug te vinden is enkel krijgen dan de bladzijdenr. 's een speciaal voorbehouden vakje en worden de titelbladzijden gesierd met het logo van de L.S.V.. Verder zullen ook verschillende onderwerpen een nieuwe fase-lift moeten ontvangen om een beetje meer duidelijkheid te scheppen, bedoelen we daarmee dat de inhoud quasi ongewijzigd zal blijven maar dat het uitzicht zal veranderen, dit zal onder meer in dit tijdschrift als in het volgend tijdschrift duidelijk worden.

Voornaamste belangstelling uit het aktuele gedeelte :

Hier kunnen we zegen dat de meeste meningen overlappend waren alhoewel er nog een paar kleinere verbeteringen zullen doorgevoerd worden in o.m. de bladschikking.

C. De L.S.V. als museumlijn :

=====

De meeste leden onder jullie zijn wel eens ooit in As geweest al was het dan niet op een ritdag. De meeste onder jullie en dat betekend dan ook maar 83 % is voorstander van een of meerdere tentoonstellingen. Zo kregen we in volgorde van belangrijkheid :

1. werking stoomlokomotief
2. werking diesellokomotief
3. werking elektrische lokomotief
4. Kempische steenkoolmijnen
5. geschiedenis N.M.B.S.

6. modelbouw
7. smalspoor
8. geschiedenis dienst E.S.
9. geschiedenis dienst Baan
10. Live-Steam

Over de duur van het bezoek en de rit zullen we geen groot betoog houden daar de meeste antwoorden waren :

"Hangt af van de sfeer en het materieel" ofwel "Hoe mooi is de lijn".

Om verder te gaan met de enquête werd de volgende vraag gesteld, nl. over een dubbele tractievorm, hiervoor ontvingen we over het algemeen een zeer positief antwoord, maar enkele vonden de dieseltraktie maar niets en verkozen voor 2 * stoom.

En nu weer een zeer verschillende vraag, nl. wat is belangrijk bij een museumspoorlijn, hierna vindt U de diverse zaken in volgorde van belangrijkheid

1. Algemeen uitzicht
1. Emplacement
3. Opvang
4. Kleinere onderdelen
5. Schildering
6. Lijn
7. Rit
8. Tentoonstellingen / Originele kleding,

Hierdoor kunnen we opvatten dat het eerste uitzicht voor iedereen zeer belangrijk is, meer nog zelfs een kapitaal punt wordt, m.a.w. als het er goed uitziet zal het ook wel goed zijn. Verder zouden de kleinere onderdelen zoals de seinen, ... het ook zeer goed doen. Een die bijna nooit vermeld werd en dus ook niet in de top 8 staat is de techniek.

Boekenverkoop L.S.V.

De meeste leden vinden dat de boekenverkoop van de L.S.V. gaat tussen onvoldoende en voldoende, maar vinden dat een museumlijn, niet noodzakelijk boeken moet verkopen, daar er genoeg boekenwinkels bestaan waar deze te vinden zijn. Maar vele onder julie vinden dat de L.S.V. weer brochures zou moeten uitbrengen over het materieel, de museumlijnen en vooral de afkortingen van de N.M.B.S.

Op de volgende vraag werd er bijna unaniem geantwoord, nl. de L.S.V. zou best wel de meest gevraagde binnenlandse boeken en de buitenlandse boeken met betrekking op België verdelen, om zodoende ook een mooie stock op te bouwen. Over de tijdschriften echter is zowel de L.S.V. als de leden het eens, door de hoge portokosten en het dubbel verzenden komen de tijdschriften meer dan een week na verschijnen pas aan, en heeft het ook geen zin.

D. De Modelbouw :

=====

Alhoewel de meeste leden een modelbaan hebben - af of in aanbouw - zijn de grootten en vormen zeer afwisselend, maar de meest voorkomende zijn de L en de U. Verder kunnen we zeggen dat, in volgorde van belangrijkheid de voorkeur uitgaat naar :

1. lokomotieven
2. rijtuigen
3. wagens
4. gebouwen
5. decoratie (bomen, figuren,)
6. auto's, vrachtwagens,

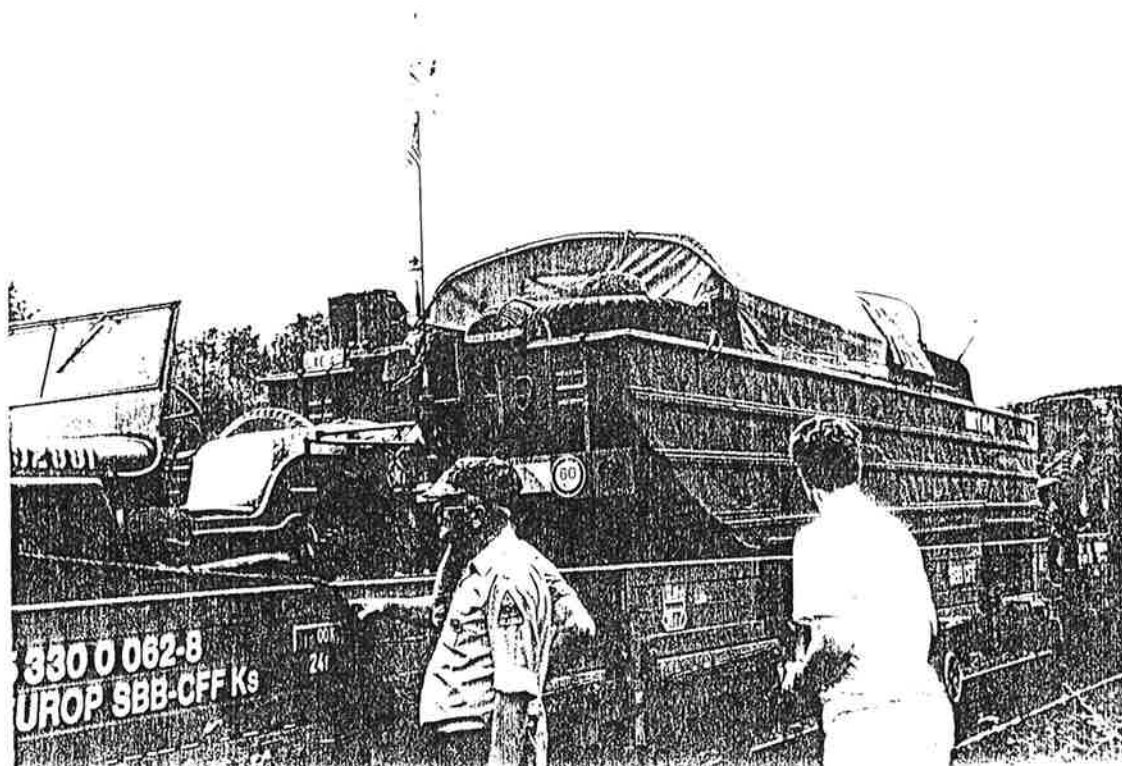
En nu de landen :

1. België
2. Nederland / Luxemburg
3. Frankrijk
4. Duitsland
5. Zwitserland
6. Italië

Dus werd de voorkeur gegeven - we hadden het wel verwacht - aan België, met als tweede Nederland, Luxemburg en om de derde plaats af te sluiten haalde Frankrijk het op een nippertje na van Duitsland. Om te eindigen sloten Zwitserland en Italië de lijst met een paar positieve antwoorden de lijst af.

Live-Steam :

Hier kunnen wij zeggen dat bijna de helft voorstander is en de andere helft is dan ook tegenstander. Slechts een paar leden bezitten er eentje.



Antwerpen op het spoor :

Uitgave : De Vlijt
Boek + verzending binnenland : 1055 BFr.

Auteur : H. Welter

Prijs boek : 1000 BFr.

Boek + verzending buitenland : 1111 BFr.

Spoorwegen in België (De Laveleye) :

Uitgave : V.V.I.A.
Boek + verzending binnenland : 530 BFr.

Auteur : A. Linters

Prijs boek : 475 BFr.

Boek + verzending buitenland : 586 BFr.

Railfoto / Railphoto :

Resterende exemplaren : 150 BFr. 't stuk
Boek + verzending binnenland : 178 BFr.

Boek + verzending buitenland : 191 BFr.

Postkaarten As : (2 verschillende) :
Postkaart Stoomwals :

Uitgave : L.S.V. / stoomwals : P.T.A.
Kaart + verzending binnenland : 42 BFr. stuk

Prijs stuk : 25 BFr.

Kaart + verzending buitenland : 42 BFr. stuk

Hoe boeken bestellen ?

Deze boeken kunnen ofwel te As afgehaald worden - elke zaterdag tussen 12.00 en 16.00 - ofwel kunnen die besteld worden door de overeenkomstige som met portokosten te storten op de rekening 086-0068579-79 van de "Limburgse Stoom Vereniging " te Tongeren met de vermelding welk(e) boek(en) men wenst.

Verder staan er nog twee boeken op 't programma die nog niet verschenen - of aangekomen - zijn. het gaat over :

Le Rail au Congo Belge :

Uitgave : Ediblanchart
Boek + verzending binnenland : 2035 BFr.

Auteur :

Prijs : 1980 BFr.

Boek + verzending buitenland : 2091 BFr.

verschijnt begin oktober (onder voorbehoud)

De lokomotieven van de Belgische Staat en de N.M.B.S. deel 2 en 3 :

Uitgave :
Boek + verzending binnenland : 245 BFr.

Auteur : H. De Bot

Prijs : 200 BFr.

Boek + verzending buitenland : 261 BFr.

Opgepast nieuwe prijslijst voor de verzendingen !!!!

Zoals U reeds zult gemerkt hebben is de kostprijs voor de verzending van de boeken weer eens gestegen, vooral voor de buitenlandse leden zal dat een groot verschil betekenen, daar de post alleen al 35 BFr. voor de kleine boeken en 45 BFr. voor de zwaardere boeken vraagt om ze in het binnenland te versturen. De buitenlandse zendingen bedragen echter 51 en 101 BFr. Tevens is de L.S.V. verplicht nog 10 BFr. te vragen voor de omslagen, Wij danken U voor uw begrip.

Met deze vervallen alle vorige lijsten - 15 september 1991.

St.-Niklaasritten :

Zoals ook dit jaar komt St.-Niklaas ons te As opzoeken, de drie laatste zondagen voor 6 december. Tevens brengt hij dan ook voor elk kind een grote zak speel- en snoepgoed.

Algemene onderhandelingen :

Verder werd er met verschillende omliggende VVV's contacten gelegd voor het opstellen van dagprogramma's, dit om de L.S.V. meer naar buiten uit te promoten.

" 10 jaar T.T.Z. / L.S.V."

=====

Verder wordt 1992 het jaar waarin de L.S.V. / T.T.Z. reeds 10 jaar bestaat hierdoor zal er een speciale brochure worden uitgegeven door de L.S.V. met als doel een situatieschets te geven over 10 jaar museumbeleid. Deze brochure zou tijdens de loop van volgend jaar moeten uitkomen.

Deze brochure zal tegelijkertijd het verleden van de L.S.V. als de toekomst ervan, en tevens ook de achtergronden van de K.S. (hoe was 8 jaar K.S.-Zolder) en van de N.M.B.S. (geschiedenis van de lijn, technische gegevens, curiositeiten, ...)

LSV-Tijdschrift nr. 50 :

=====

Al ?? Oh ja, diegene die de voorpagina van dit tijdschrift bekijken zullen het nummer 49 zien verschijnen, dus wordt het volgende een speciaal nummer, de nummer 50. Deze zal handelen over 1956, juist 35 jaar geleden. Dit zal dan een zeer speciale vakantieids zijn.

Boekenverkoop L.S.V. :

=====

Opgepast : er staat namelijk een fout op deze bladzijdes, nl. het boek : "Lokomotieven van de Belgische Staat en de N.M.B.S." kost niet 200 BFr. maar 300 BFr.

Daar er door verschillende misverstanden, het seizoen van 1991 zeer slecht voorbereid was, doet de L.S.V. nu al haar plannen uit de doeken voor het volgend seizoen. Met dit hoopt ze dat alles volgens de regels van de kunst verloopt.

Ritdagen 1992 :

=====

Verder zullen er ritten georganiseerd worden, elke zon en feestdag van juli, augustus tot en met 15 augustus.

Tevens wordt er in samenwerking met de gemeente As, reeds in het pinksterweekend gereden. Hiervoor zal er een stoomlokomotief en het stel ingezet worden.

Speciale ritdagen :

=====

Hieronder vallen :

Culturele week :

Dit valt tijdens het pinksterweekend. Op deze dagen zal er te As verschillende zaken te doen zijn, o.m. verschillende kunsttentoonstellingen, bezichtiging van verschillende gebouwen.

Voor dit zal de L.S.V. dan ook haar stoomlokomotief inzetten tussen As en Eisden.

Stoomhappening :

Het jaar 1992 wordt zeer typisch voor de L.S.V. daar er buiten de Stoomhappening ook de officiële opening zou zijn, met de inhuldiging - onder stoom - van het baanvak Waterschei - As-Eisden.

Op 1 en 2 augustus - hou deze datum dus nu al vrij - wordt er nog meer stoom geboden :

- Bebert en Simone onder druk.
- Stoomwalsen in bedrijf
- Militaire voertuigen met een militaire trein
- Oude traktoren
- Oude auto's
- Museummaterieel N.M.B.S.
- Fanfare
- Tentoonstellingen
- Live-Steam
- Modelbouw

Jaaroverzicht

1945

Aangezien de inzetreeksen dateren van net na de tweede wereldoorlog, kunnen we vaststellen dat de diensten terug gewoon geworden zijn. Zo zijn de type 81 en 90 weer terug in België, enkel de type 64 is niet meer terug (1 lok zonder inzet).

Nu er weer wat diesel te vinden zijn en de "brossels" omgebouwd waren op arm gas zien we ze weer in de dienstregeling, nl. de type 280, 281, 600, 601.

Groep Lie'ge : 07-10-1945

Type	Eff.	ANS	FVY	FHR	FL	GMN	FPS	RY	LY	FND	FVS	Totaal
17	11			6								6
19					6							6
110	17				6							6
115	11											10
122	11											10
131	11											10
134	11											10
141	133			6		7	6					119
144	155		9						13	8		130
148	18				6							6
149	14										12	12
151	12	12										12
153	127	18		12				13				123
157	15				13							13
158	12				11							11
175	11											10
177	14							12				12
181	185	113					10	24		6	19	162
187	11							11				11
188	11											10
189	15										12	12
192	16						14					14
199	116				18							18
1281	187	112		112	17			125				156
1601								13				13
Total	384	35	9	26	37	7	20	68	13	14	13	242

Groep Brussel : 07-10-1945

Type	Eff.	FBM	FBR	Totaal
11	121	10		110
17	114	19		19
110	16			10
112	16		13	13
125	19		16	16
126	12		11	11
128	13		12	12
129	12		11	11
131	127		19	19
133	18	13		13
134	11		11	11
141	15			10
144	111		18	18
153	131		124	124
157	123	111		111
158	121		114	114
159	11		11	11
160	116	14		14
164	11			10
181	19		18	18
190	123		115	115
1280	138		120	120
1281	110	18		18
1600	12		12	12
1601	18		16	16
Total	298	45	121	166

Samenvatting v. d.
lokomotiefdiensten

Groep Gent : 07-10-1945

Type	Eff.	Dienst
11	133	115
15	14	-
16	16	11
17	173	133
18	130	110
19	142	127
110	149	128
111	121	112
112	16	13
114	130	111
115	146	121
116	162	131
118	117	13
119	13	11
120	110	14
122	134	116
124	112	16
125	19	16
126	12	11
128	13	12
129	12	11
130	173	130
131	1126	169
133	18	13
134	12	12
135	14	13
136	193	143
138	1147	171
140	165	143
141	1214	1120
144	1316	1175
148	135	111
149	14	12
150	15	15
151	1106	174
153	1304	1198
157	162	132
158	138	121
159	11	11
160	116	14
164	11	-
166	138	116
169	113	14
174	14	11
175	11	-
176	15	12
177	14	12
181	1298	1201
187	11	11
188	12	11
189	15	12
190	125	115
191	15	12
192	16	14
194	16	12
195	13	11
196	13	-
197	11	-

Type	Eff	FLS	FDK	FR	FKLO	FGZH	FY	FTK	FC	FKR	FSD	FDN	TOTAAL
11	16										15		15
17	128			14						16			110
111	111			11			1				15		17
114	113								14				14
115	14				3								13
116	114	12		12									14
131	118	113											113
141	116									110			110
144	1143	111	14	110		14	16	17	19	15	15	11	172
151	113	13				14				13			110
153	147	11		11		13			11	110	15		131
157	11							11					11
166	117									110			110
181	111								16				16
191	15								12				12
1280	144	13								122	16		131
1600	11												10
Total	392	33	4	18	3	21	7	8	22	66	26	11	219

Groep Charleroi : 07-10-1991

Type	Eff	FSU	FLU	LMG	LNC	FMY	INZ	FTM	LWC	Totaal
18	17									10
111	15	11							11	12
115	112			11					16	17
116	112	16								16
122	133					16		110		116
124	112							15	11	16
130	124							112		112
138	136				15					115
140	111	16								16
148	117					15				15
151	118			12	110	12	11			115
153	159				115	119		15		139
157	16		12		11					13
158	13								12	12
174	14		11							11
176	15						12			12
181	153		114	14		18			17	133
188	11				1		11			11
194	15					12				12
195	13					11				11
Total	326	13	17	7	41	43	4	32	17	174

Type Eff. Dienst

199 119 19
 1280 1166 1109
 1281 1257 1185
 1600 125 118
 1601 147 135

Total 3048 1749

Groep Antwerpen : 07-10-1945

Type Eff. FNDM FNSD FCV FT FSN FYZ Totaal

16 16 | | | 1 | | | 11
 17 14 | | | | | | | 10
 111 15 | | | | 1 2 | | 13
 115 111 | | 12 13 | | | | 15
 116 110 | | | | 4 | 1 | 15
 118 113 | | | | | 2 | | 12
 119 13 | | | | | 1 | | 11
 138 114 | | | | 10 | | | 110
 140 126 | | | 15 | | | | 115
 141 19 11 | | | | | | | 11
 144 140 | | 17 | | 15 13 | | 125
 151 110 14 | | | | | | 12 16
 153 137 111 | | | | | | 19 120
 157 110 | | | 12 11 | | | | 13
 158 19 | | 12 | | | | | | 12
 169 113 | | | 14 | | | | | 14
 181 117 | | | | | | | 110 110
 199 13 11 | | | | | | | | 11
 1280 146 16 19 14 | | | | 116 135
 1281 157 140 14 | | | | | | 144
 1600 122 14 112 | | | | | | 116
 1601 139 126 | | | | | | | | 126

Total 404 93 36 29 21 18 38 235

Groep Hasselt : 07-10-45

Type Eff. FRST FHG FLD FLV LML FTL GWI Totaal

17 12 | | | | | | | | 10
 19 129 | | | 19 16 | | | | 115
 114 117 12 | | | | | 15 | | 17
 118 14 | | | | | 11 | | | 11
 130 18 | | | 15 | | | | | 15
 131 12 | | | | | | | | | 10
 138 113 | | | | 10 | | | | | 110
 140 113 | | 111 | | | | | | | 111
 141 129 119 | | | | | | | | | 119
 144 148 | | | | | 15 11 14 130
 151 115 12 14 | | 12 11 | | | 19
 153 121 | | 14 | | 14 | | 12 11 111
 157 14 | | | 12 | | | | | | 12
 166 18 | | | | | | | | | | 10
 181 138 | | 110 | | | | 15 18 123
 1280 118 | | 115 | | | | | | | 115
 1281 168 16 16 112 124 | | | | | 148

Total 337 29 50 28 46 16 24 13 206

Groep Namur : 07-10-1945

Type Eff. MBX LC LJ MUT LT FED MN Totaal

11 16 | | | | | | | | 10
 15 14 | | | | | | | | 10
 18 123 | | | 14 | | | | 16 110
 19 19 | | | | | | 16 | | 16
 110 126 | | | 16 | | | | 16 112
 116 12 | | | | | | | | | 10
 130 118 | | | | | | | | 111 111
 131 139 | | | | | 18 18 | | 126
 135 14 | | | | | | | | 13 13
 136 193 | | | 18 112 16 14 113 143
 138 148 | | | 112 118 | | | | 130
 141 132 15 | | | | | 111 | | 116
 144 118 | | 110 | | | | | | 110
 151 16 11 | | | 11 | | 12 | | 14
 153 139 12 | | 13 11 | | 112 16 124
 157 15 | | | 11 | | 12 | | | 13
 166 113 | | | | 16 | | | | 16
 181 169 123 | | | | | | 114 | | 137
 196 13 | | | | | | | | | 10
 1281 135 | | | | | | 15 124 | | 129

Total 492 31 10 34 38 42 70 45 270

Groep Mons : 07-10-1945

Type Eff. ATH FBC GT FMS FGH FTY Totaal

17 114 | | | | | | 18 18
 115 118 12 | | | | | 14 16
 116 124 | | | 12 | 14 | | 116
 120 110 | | | | 14 | | | 14
 130 123 | | | | 12 | | | 12
 131 139 | | | 122 | | | | 122
 138 136 | | | | 116 | | | 116
 140 115 | | 111 | | | | | 111
 141 190 113 | | 112 113 19 18 155
 144 11 | | | | | | | | 10
 151 139 | | 11 16 113 12 13 125
 153 143 | | | 19 16 19 12 126
 157 15 11 12 | | | | | | 13
 158 13 12 | | | | | | | | 12
 181 116 | | 19 | | | 113 | | 122
 190 12 | | | | | | | | 10
 197 11 | | | | | | | | 10
 1280 120 | | | | | | | 18 18

Total 399 18 23 61 52 39 33 226

Lijn 82 : Aalst - Ronse

Geschiedenis :

Maarmate de steenkoolmijn in het centre verdere mijnwerkers uit de Oostvlaamse gemeentes aanwierven, werd het vervoer uitgebreid. Een van deze lijnen was de lijn 82, die Aalst met Ronse en verder Mons en La Louviere verbond. Het eerst deel tussen Aalst en de lijn 89 te Burst werd al in 1876 aangelegd door de Etat Belge en bleef steeds behouden als korte verbindingslijn. Thans rijden er nog enkele piekurtreinen, gevormd door de motorwagens reeks 44.

Vanaf Zottegem week de lijn 82 opnieuw af van de hoofdlijn naar Kortrijk. Het deel naar Ronse sloot bij Ellezelles op de lijn 87 aan. Dit baanvak werd pas op 1 juli 1885 opengesteld en kende nooit een overweldigend sukses. In 1960 werd de reizigersdienst beperkt tot Nederbrakel, in 1963 verloor ook dit deel haar reizigerstreinen. Omstreeks 1964 werd ook het goederenverkeer opgeheven.

Lengte :

De lengte van de lijn is 47 km.

Data's :

Baanvak Zottegem - Ellezelles :	in dienst :	01-07-1885 door de Etat Belge
Baanvak Ellezelles - Nederbrakel :	afschaffing reizigersdienst :	13-05-1963
	opgebroken :	1964
Baanvak Nederbrakel - Zottegem :	afschaffing reizigersdienst :	1960
	opgebroken :	1965
Baanvak Aalst - Burst :	in dienst :	01-06-1876 door de Etat Belge

O.A. / N.A.	Station	km.	IS / Opm.	Opmerkingen
FLS	Aalst	0		
	Vijfhuizen	5		
FRPM	Erpe-Mere	7		
	Banbrugge	9		
FRU	Burst	11		
	Burst	11	Y	met lijn 89 : Denderleeuw - Kortrijk
MTH	Terhagen	13		
FUH	Herzele	14		
	Hillegem	15		
	Leeuwegem	17		
FSM	Zottegem	20		
	Zottegem	20	Y	met lijn 122 : Geraardsbergen - Gent
	Rozebeke	26		
MIC	Michelbeke	27		
FNK	Nederbrakel	31		
	Opbrakel	34		
FFI	Flobecq-Bois	36		
	Queneau	39		
	Rigoudrye	39		
FZS	Ellezelles	41		
FRN	Ronse	47		

Lijn 83 : Ronse - Kortrijk

Geschiedenis :

Net zoals de vorige lijn, werden ook de gemeenten vanuit Kortrijk verbonden met de mijnstreek via Ronse. De lijn, die over Zwevegem en Avelgem liep, sloot via een knooppunt aan op de lijn 87 naar Ronse. De lijn werd door de "Chemins de fer de Braine-le-Comte a Courtrai" aangelegd en op 1 juni 1869 opengesteld. Na de overname door de Etat Belge, bleef de lijn zijn lokaal karakter behouden. Het reizigersverkeer werd in 1959 opgeheven, het goederenverkeer verdween in de jaren '60. Enkel het korte baanvak vanuit Kortrijk naar Zwevegem bleef tot vorig jaar in dienst, maar werd dan ook definitief gesloten.

Lengte :

De lengte van de lijn is 28 km.

Data's :

Baanvak Kortrijk - Ronse :	in dienst :	01-06-1869 door de B.C.
Baanvak Zwevegem - Avelgem :	afschaffing reizigersdienst :	1960
	opgebroken :	1966
Baanvak Avelgem - Ronse :	afschaffing reizigersdienst :	1959
	opgebroken :	1965
Baanvak Kortrijk - Zwevegem :	afschaffing reizigersdienst :	02-08-1959

IO.A. III.A. Station	km.	IS/Opmerkingen
IFRN IFRN Ronse	0	
IFRN IFRN Ronse	1	
IFUI I Russeignies	5	
IFMM I Amougies	7	
I I Mont-de-l'enclus	10	
I I Mont-de-l'enclus	10	Y met lijn 87 : Ronse - Tournai
IFOR I Orroir	11	
IFLG I Avelgem	13	
I I Avelgem	13	Y met lijn 85 : Avelgem - Herseau
IFOH I Moen-Heestert	17	
I I Knokke	20	
IFSW IFZW Zwevegem	22	
I I Briqueteries du Littoral	25,4	IA
I I Luipaardbrug	26	
IFC ILE Kortrijk	28	

Lijn 86 : Basecles - De Pinte

Geschiedenis :

Een van de hoofdlijnen vanuit Gent naar de zuidelijke mijnstreek, werd gevormd door de lijn 86. Deze lijn takte te De Pinte van de lijn 72 af, kruist de lijn 89 te Oudenaarde en via Ronse gaat het verder naar de lijn naar Mons. Het eerste gedeelte werd al in 1857 opengesteld, vanaf Oudenaarde kon de reis pas vanaf 1861 verdergaan. In 1863 gingen de concessies over naar de "Chemins de fer Hainaut et Flandres" die tot in 1870 voor de exploitatie zorgde. Vanaf deze datum ging de H.F. over in het groter verband van de "SA d'Exploitation des Chemins d fer. Deze maatschappij verzekerde de treinen tot in 1878 en toen werden de diverse lijnen overgenomen door de Etat Belge.

Ook na de sluiting van de Waalse mijnen hield de lijn stand, doch met invoering van het IC/IR-plan ging het zuidelijk deel verloren en werd het reizigersverkeer ten zuiden van Ronse opgeheven.

Lengte :

De lengte van de lijn is 58.8 km

Data's :

Baanvak Basecles - Leuze :	in dienst :	21-05-1861
	reizigersdienst :	26-05-1861
	overname door de S.E. :	01-01-1866
Baanvak Leuze - Oudenaarde :	in dienst :	01-09-1861 door de H.F.
	overname door de S.E. :	01-01-1866
Oudenaarde - De Pinte :	in dienst :	28-06-1857 door de H.F.
	overname door de S.E. :	01-01-1866

IO.A.	IN.A.	Station	km.	Opmerkingen
IFBSC	IFBSC	Basecles	0	met lijn 78 : Mons - Tournai
IFBS		Basecles	0,9	
		Thumois	2,6	
ITP		Tourpes	5,4	
IFLZ	IFLZ	Leuze	9,3	
		Leuze	9,3	met lijn 94 : Tournai-Ath
IFMZ		Grandmetz	12,3	
IFFR	IFFR	Frasnes-lez-Buissenal	17,1	
		Ellignies-lez-Frasnes	19,0	
IFVA		Anvaing	21,5	
IFAU		Deigneau	23,7	
IFRN	IFRN	Ronse	27,1	
		Ronse	27,1	met lijn 87 : Bassilie - Tournai
ILUI		Louise-Marie	30,7	
IFTC	IFTIK	Etikhove	35,0	
IFPG	IFPG	Leupegem	38,6	
		Leupegem	38,6	met lijn 85 : Leupegem - Herseau
		Oudenaarde	40,8	met lijn 89 : Denderleeuw - Kortrijk
IFDN	IFDN	Oudenaarde	40,8	
IFYN	IFEI	Eine	43,6	
	IFZG	Zingem	48,3	
IFGA	IFGA	Gavere-Asper	50,8	
IFKE		Eke-Nazareth	54,3	
IFPT	IFPT	De Pinte	58,8	
		De Pinte	58,8	met lijn 72 : Deinze - Gent

Reeks C : Motorrijtuigen type 553 :

4 plandagen

tweeploegenstelsel

daggemiddelde : 205 km

Ook deze stellen hadden ongeveer dezelfde inzet als hun tweeassige zusters, ook hier geeft de volgende tabel

!in!	Type!	Lij!	Lij!	Begin	!Einde	!Soort	!Aa!	S/Treinp.	!
+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
!C!	!553!	!78!	!	!Blaton	!St.-Ghislain	!Reizigers!	!	!1!treinpaar!	!
!C!	!553!	!81!	!	!Blaton	!Beloeil	!Reizigers!	!	!2!treinparen!	!
!C!	!553!	!86!	!72!	!Leuze	!Blaton	!Reizigers!	!	!6!treinparen!	!
!C!	!553!	!86!	!	!Leuze	!Ronse	!Reizigers!	!	!3!treinparen!	!
!C!	!553!	!87!	!94!	!Lessines	!Edingen	!Reizigers!	!	!1!treinpaar!	!
!C!	!553!	!90!	!	!Ath	!Lessines	!Reizigers!	!	!1!treinpaar!	!
!C!	!553!	!90!	!	!Ath	!Denderleeuw	!Reizigers!	!	!1!treinpaar!	!
!C!	!553!	!90!	!	!Ath	!Geraardsbergen	!Reizigers!	!	!1!treinpaar!	!
!C!	!553!	!94!	!	!Ath	!Leuze	!Reizigers!	!	!4!treinparen!	!
!C!	!553!	!94!	!	!Ath	!Tournai	!Reizigers!	!	!2!treinparen!	!
!C!	!553!	!94!	!	!Tournai	!Blandain	!Reizigers!	!	!2!treinparen!	!

Reeks D : stoomlokomotieven type 93 :

4 plandagen

tweeploegenstelsel

Daggemiddelde : 118 km

In een kleine inzetreeks, rijden deze tenderlokomotieven enkel de iets zwaardere reizigerstreinen naar Blaton, Mons - St-Ghislain, Tournai, Geraardsbergen en Edingen.

!in!	Type!	Lij!	Lij!	Begin	!Einde	!Soort	!Aa!	S/Treinp.	!
+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
!D!	!93!	!86!	!	!Ath	!Blaton	!Reizigers!	!	!2!treinparen!	!
!D!	!93!	!90!	!96!	!Ath	!St.-Ghislain	!Reizigers!	!	!3!treinparen!	!
!D!	!93!	!90!	!	!Ath	!Geraardbergen	!Reizigers!	!	!2!treinparen!	!
!D!	!93!	!94!	!	!Ath	!Tournai	!Reizigers!	!	!2!treinparen!	!
!D!	!93!	!94!	!	!Ath	!Edingen	!Reizigers!	!	!1!treinpaar!	!

Reeks J : stoomlokomotieven type 81 :

6 plandagen

tweeploegenstelsel

Daggemiddelde : 100 km.

Voor de lokale goederendiensten bezat Ath een aantal 81-ers en deze werden gebruikt voor bedieningstreinen en een relatief grote regio met als uiterste punten opnieuw Tournai, Mons, Ronse, Denderleeuw. Hierbij werden al de tussenliggende loskoeren bediend. Verder nog een stuktrein naar Brussel- Tour et Taxis.

!in!	Type!	Lij!	Lij!	Begin	!Einde	!Soort	!Aa!	S/Treinp.	!
+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
!J!	!81!	!78!	!	!Tournai	!Mons	!Goederen!	!	!1!trein!	!
!J!	!81!	!90!	!96!	!Ath	!Mons	!Goederen!	!	!1!treinpaar!	!
!J!	!81!	!90!	!87!	!Ath	!Ronse	!Goederen!	!	!1!treinpaar!	!
!J!	!81!	!90!	!	!Ath	!Denderleeuw	!Goederen!	!	!1!treinpaar!	!
!J!	!81!	!94!	!	!Ath	!Tournai	!Goederen!	!	!3!treinparen!	!
!J!	!81!	!94!	!	!Ath	!Brussel-TT	!Goederen!	!	!1!treinpaar!	!

Reeksen R, S en T : stoomlokomotieven type 93 :

steeds 3x 1 plandag

tweeploegenstelsel.

Deze loks verzekeren de rangeringen te Lessines, Lessines-Carrieres en Ath-zelf. Vanuit Lessines werd ook Ollignies bediend.

Nummerlijsten N.M.B.S.

210.027 6027

Bouwer : Cockerill 4035 25-09-1964 Stelpl. : Kinkempois 05-10-1965
 Schrapping : 26-11-1987 met PV 207 ----- Hasselt 01-06-1986
 Huidige stelpl. : Merelbeke 31-12-1987
 Afgesteld/gesloopt te :

Opmerkingen : Verkocht aan Gleismac in Italië
 Kleurstelling : Groen-geel

210.028 6028

Bouwer : Cockerill 4036 01-10-1964 Stelpl. : St.-Ghislain 29-09-1980
 Schrapping : 12-06-1986 met PV 160 ----- Monceau 23-06-1984
 Huidige stelpl. : St.-Ghislain 13-09-1984
 Afgesteld/gesloopt te : Monceau 01-08-1986

Opmerkingen :
 Kleurstelling : Groen-geel

210.029 6029

Bouwer : Cockerill 4037 06-10-1964 Stelpl. : Hasselt 29-10-1966
 Schrapping : 19-02-1986 met PV 144 ----- Kinkempois 01-04-1986
 Huidige stelpl. :
 Afgesteld/gesloopt te :

Opmerkingen :
 Kleurstelling : Groen-geel

210.030 6030

Bouwer : Cockerill 4038 16-10-1964 Stelpl. : Kinkempois 25-01-1973
 Schrapping : 12-06-1986 met PV 132 ----- Hasselt 15-01-1981
 Huidige stelpl. : Merelbeke 01-06-1981
 Afgesteld/gesloopt te : Hasselt 01-08-1986

Opmerkingen :
 Kleurstelling : Groen-geel

210.031 6031

Bouwer : Cockerill 4039 20-10-1964 Stelpl. : St.-Ghislain 29-09-1980
 Schrapping : 09-08-1984 met PV 084 ----- Merelbeke 01-10-1984
 Huidige stelpl. :
 Afgesteld/gesloopt te :

Opmerkingen :
 Kleurstelling : Groen-geel

210.032 6032

Bouwer : Cockerill 4040 29-10-1964 Stelpl. : Hasselt 02-12-1966
 Schrapping : 17-03-1988 met PV 239 ----- Merelbeke 21-08-1967
 Huidige stelpl. : St.-Ghislain 02-10-1967
 Afgesteld/gesloopt te : Merelbeke 05-01-1968
 St.-Ghislain 01-05-1988

Opmerkingen :
 Kleurstelling : Groen-geel

210.033 6033

Bouwer : Cockerill 4041 03-11-1964 Stelpl. : Schaarbeek 27-04-1965
Schrapping : 12-06-1986 met PV 164 ----- Ronet 03-06-1984
Huidige stelpl. : Kinkempois 01-08-1986
Afgesteld/gesloopt te :

210.034 6034

Bouwer : Cockerill 4042 06-11-1964 Stelpl. : St.-Ghislain 30-11-1988
Schrapping : 27-10-1988 met PV 286 -----
Huidige stelpl. :
Afgesteld/gesloopt te : Mariembourg

Opmerkingen : Verkocht op 03-02-1989 aan de CFV3V
Kleurstelling : Groen

210.035 6035

Bouwer : Cockerill 4043 10-11-1964 Stelpl. : Kinkempois 26-08-1969
Schrapping : 20-06-1984 met PV 079 ----- Hasselt 16-10-1969
Huidige stelpl. : Kinkempois 01-08-1984
Afgesteld/gesloopt te :

Opmerkingen :
Kleurstelling : Groen-geel

210.036 6036

Bouwer : Cockerill 4044 18-11-1964 Stelpl. : St.-Ghislain 01-08-1986
Schrapping : 12-06-1986 met PV 151 -----
Huidige stelpl. :
Afgesteld/gesloopt te :

Opmerkingen :
Kleurstelling : Geel

210.037 6037

Bouwer : Cockerill 4045 24-11-1964 Stelpl. : St.-Ghislain 01-09-1985
Schrapping : 23-07-1985 met PV 125 -----
Huidige stelpl. :
Afgesteld/gesloopt te :

Opmerkingen :
Kleurstelling : Groen-geel

210.038 6038

Bouwer : Cockerill 4046 30-11-1964 Stelpl. : St.-Ghislain 06-02-1979
Schrapping : 24-02-1987 met PV 185 ----- Monceau 03-06-1984
Huidige stelpl. : St.-Ghislain 01-05-1987
Afgesteld/gesloopt te :

Opmerkingen :
Kleurstelling : Groen-geel

210.039 6039

Bouwer : Cockerill 4047 30-11-1964 Stelpl. : Kinkempois 28-01-1974
Schrapping : 16-11-1987 met PV 208 ----- Merelbeke 01-06-1980
Huidige stelpl. : St.-Ghislain 31-12-1987
Afgesteld/gesloopt te :

Opmerkingen :
Kleurstelling : Groen-geel

210.040 6040

Bouwer : Cockerill 4048 10-12-1964 Stelpl. : St.-Ghislain 30-11-1988
Schrapping : 27-10-1988 met PV 287 -----
Huidige stelpl. :
Afgesteld/gesloopt te :

210.041 6041

Bouwer : Cockerill 4049 15-12-1964 Stelpl. : Kinkempois 01-08-1986
Schrapping : 12-06-1986 met PV 165 -----
Huidige stelpl. :
Afgesteld/gesloopt te :

Opmerkingen :
Kleurstelling : Groen-geel

210.042 6042

Bouwer : Cockerill 4050 17-12-1964 Stelpl. : St.-Ghislain 01-12-1986
Schrapping : met ----- Dienst Baan
Huidige stelpl. :
Afgesteld/gesloopt te :

Opmerkingen : Verkocht aan Ventura in Italië
Kleurstelling : Geel

210.043 6043

Bouwer : Cockerill 4051 18-12-1964 Stelpl. : Hasselt 10-02-1967
Schrapping : 28-09-1983 met PV 056 ----- Ronet 01-06-1981
Huidige stelpl. : Nonceau 01-11-1983
Afgesteld/gesloopt te :

Opmerkingen :
Kleurstelling : Groen-geel

210.044 6044

Bouwer : Cockerill 4052 24-12-1964 Stelpl. : St.-Ghislain 01-07-1986
Schrapping : 27-05-1986 met PV 148 -----
Huidige stelpl. :
Afgesteld/gesloopt te :

Opmerkingen :
Kleurstelling : Groen-geel

210.045 6045

Bouwer : Cockerill 4053 30-12-1964 Stelpl. : Kinkempois 01-05-1983
Schrapping : 16-11-1987 met PV 209 ----- Nonceau 03-06-1984
Huidige stelpl. : Kinkempois 01-06-1986
Afgesteld/gesloopt te : St.-Ghislain 31-12-1987

Opmerkingen : Verkocht aan Gleismac in Italië
Kleurstelling : Groen-geel

210.046 6046

Bouwer : Cockerill 4054 06-01-1965 Stelpl. : Hasselt 22-11-1966
Schrapping : 06-10-1986 met PV 176 ----- Merelbeke 01-02-1988
Huidige stelpl. : St.-Ghislain 01-12-1986
Afgesteld/gesloopt te :

Opmerkingen :
Kleurstelling : Geel

210.047 6047

Bouwer : Cockerill 4055 12-01-1965 Stelpl. : Kinkempois 01-06-1986
Schrapping : 16-11-1987 met PV 210 ----- St.-Ghislain 31-12-1987
Huidige stelpl. :
Afgesteld/gesloopt te :

Opmerkingen : Verkocht aan Gleismac in Italië
Kleurstelling : Geel

210.048 6048

Bouwer : Cockerill 4056 19-01-1965 Stelpl. : St.-Ghislain 30-11-1988
Schrapping : 27-10-1988 met PV 288
Huidige stelpl. :
Afgesteld/gesloopt te :

Opmerkingen : Verkocht aan Ventura in Italie
Kleurstelling : Groen-geel

210.049 6049

Bouwer : Cockerill 4057 22-01-1965 Stelpl. : St.-Ghislain 01-05-1984
Schrapping : 02-04-1984 met PV 068
Huidige stelpl. :
Afgesteld/gesloopt te :

Opmerkingen :
Kleurstelling : Groen-geel

210.050 6050

Bouwer : Cockerill 4058 28-01-1965 Stelpl. : Kinkempois 01-08-1986
Schrapping : 12-06-1986 met PV 162
Huidige stelpl. :
Afgesteld/gesloopt te :

Opmerkingen :
Kleurstelling : Groen-geel

210.051 6051

Bouwer : Cockerill 4059 03-02-1965 Stelpl. : Kinkempois 20-12-1973
Schrapping : 04-05-1983 met PV 043
Huidige stelpl. : Ronet 01-06-1981
Afgesteld/gesloopt te : Monceau 01-06-1983

Opmerkingen :
Kleurstelling : Geel

210.052 6052

Bouwer : Cockerill 4060 12-02-1965 Stelpl. : St.-Ghislain 01-12-1986
Schrapping : 09-10-1987 met PV 197
Huidige stelpl. : Dienst Baan 30-11-1987
Afgesteld/gesloopt te :

Opmerkingen :
Kleurstelling : Geel

210.053 6053

Bouwer : Cockerill 4061 19-02-1965 Stelpl. : St.-Ghislain 08-03-1982
Schrapping : 20-06-1984 met PV 078
Huidige stelpl. : Monceau 03-06-1984
Afgesteld/gesloopt te : St.-Ghislain 01-08-1984

Opmerkingen :
Kleurstelling : Groen-geel

210.054 6054

Bouwer : Cockerill 4062 26-02-1965 Stelpl. : St.-Ghislain 01-02-1983
Schrapping : 13-02-1985 met PV 110
Huidige stelpl. : Hasselt 01-02-1984
Afgesteld/gesloopt te : Monceau leen 03-06-1984
St.-Ghislain 01-04-1985

Opmerkingen : Verkocht aan Locorem te Sclessin
Kleurstelling : Groen-geel

Verbeteringen

Dhr. Huysman stuurde ons gewoonte getrouw zijn verbeteringen op. Hierna een overzicht.

47.16 : de beschrijving van het stel is na de verbouwing

47.17 : |maximumversnelling bij aanzetten : 55,7 cm/sec²
|tussenafstand draaistellen BD : 14,8 m

47.31 : lengte van de lijn 78 : 48,2 km

47.32 : elektrificatie : |Mons - St.-Ghislain : 25-11-1963
- St.-Ghislain - Journal : 10-01-1982

47.33 : lengte van de lijn 81 : 19,5 km

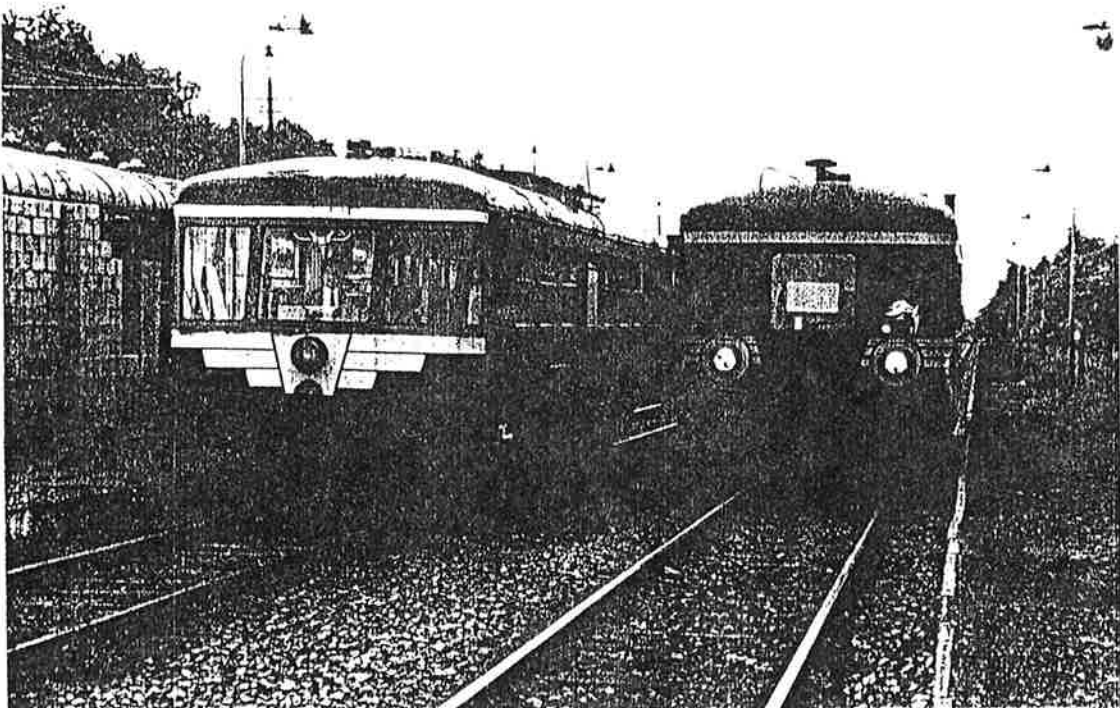
47.37 : 6005 : transformatie augustus 1981

47.38 : 6012 : vergaten : Hasselt > St.-Ghislain : juni 1986

47.39 : 6015 : eerste stelplaats : niet Merelbeke maar Finkepois

47.40 : 6021 : |Ronet > Monceau : 01-06-1981
|Monceau > Merelbeke : 01-06-1984

Foto : Speciale rit met de Duitse Spoorwegvrienden kwam lange As
de 554.14 en de 4908 te As - 1981



Alhoewel de laatste tijd weinig echt nieuwe modellen op de markt verschenen, kunnen de Belgische modelbouwers zich toch verheugen op talrijke herschilderingen, die het Belgische model-circuit duidelijk verrijken.

Klein : diesellokomotief reeks 60 (type 210)
oorspronkelijke schildering.

Deze fabrikant bracht twee nieuwe versies uit van de reeds vroeger uitgebrachte loks reeks 60. Het zijn de een lokomotief in de oorspronkelijke uitvoering met nog de nummering van voor 1971, namelijk de 210.080 van de stelplaats Ronet. De tweede versie is de oorspronkelijke groene schildering, maar met de nieuwe nummering. Het betreft hier de 6077 van Hasselt.

De afwerking van de beide modellen is voortreffelijk, met een volledige, goed leesbare belettering. Enige nadeel blijft dat de gele sierlijnen iets te dun gedrukt zijn, vooral tegen de helgele koplampen.

Inzet :

In de oorspronkelijke uitvoering werden de lokomotieven van Ronet, waaronder de 210.080 ingezet voor diverse treinen, zowel in reizigers- en goederendienst. In deze functie reden ze vooral met de rijtuigen type K1 eerst, later vooral de typen M1. Maar ook de overige typen (o.m. de L-rijtuigen en ook de oude Nord Belge-wagens) werden door het type 210 op sleep genomen. In goederendienst waren het vooral de treinen van en naar de kalk- en steengroeven langs de Maas die door deze lokomotieven bediend werden.

De 6077 bleef gedurende de ganse loopbaan te Hasselt en hier werd deze machine vooral ingezet in de reizigersdienst naar Mol, Leuven en Tongeren/Liege. Ook diensten naar Eisden kwamen regelmatig in de inzetreeks voor. Te Hasselt werden ze vooral gebruikt in de trek-duw-dienst met M1-rijtuigen en zo verzekerde de 6077 de laatste reizigersdienst met 60-ers tussen Hasselt en Mol. In de goederendienst reden ze vooral korte bedieningstreinen, samengesteld uit slechts enkele zelflossers voor kolen of zelfs enkele open kolenwagens. Na de afstelling werd de 6077 gekocht door de TSP en is voor de toekomst gevrijwaard.

Lima : rangeerdiesellokomotief type 231 :

In afleiding van de Duitse versie van de V36 werd door Lima ook de NMBS type 231.001 uitgebracht. Het gaat hier vooral om een gewone herschildering van het Duitse model, zonder aanpassing aan het Belgische voorbeeld. Dit ziet men vooral aan de verluchtingsrooster en de voorzijde van de motorkap. Doch ziet men van deze kleinere fouten af, heeft men toch een vrij goed Belgisch model, dat echter wat licht uitvalt.

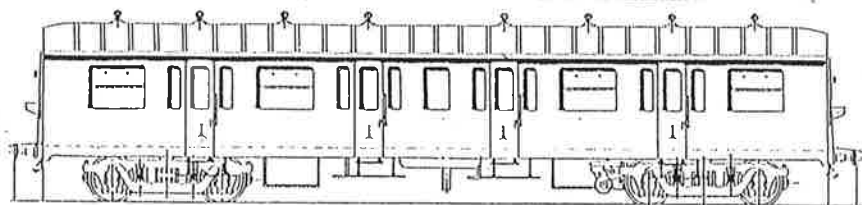
Inzet :

De V36 werd voor de Duitse Wehrmacht gebouwd en na de oorlog door de D.B. als reeks V 36 (later 236) overgenomen. Eén lokomotief bleef echter in België achter en werd door de N.M.B.S. als type 231 overgenomen. Deze lokomotief werd in de loop van 1947 van zijn groene livrei voorzien en vanuit het Brusselse ingezet. Doch echte rangeerdiensten heeft deze machine nooit gedaan, hij werd enkel gebruikt voor baantreinen en later in stelplaatsdienst zelf. Deze enige machine werd zeer vlug verkocht aan de Luxemburgse Arbed-koncern.

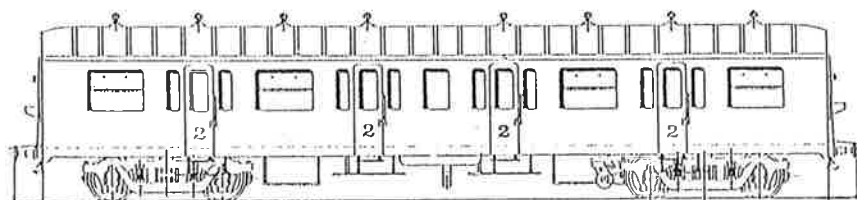
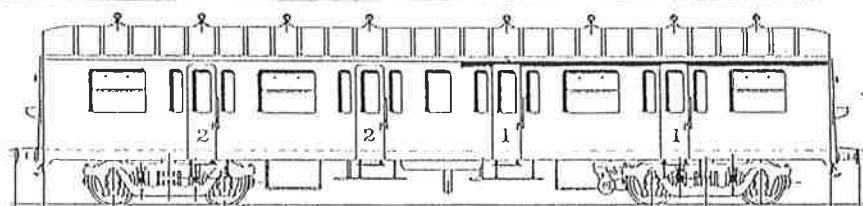
Jocadis : rijtuigen type L.

Deze Belgische fabrikant bracht een eerste reeks L-rijtuigen uit : het betreft in eerste instantie de korte rijtuigen, dit in de drie bestaande versies : namelijk het 1ste klasse, het 2de klasse en het gemengde AB-rijtuig.

Jocadis brengt deze rijtuigen uit in bouwkit, volledig uit plastic. Ze zijn goed afgewerkt, gemakkelijk te bouwen en goed gedetailleerd. De opschriften zijn voorzien voor twee strikt afgescheiden tijdperken, namelijk tijdperk II en IV. Nog voor dit jaar wordt de lange versie verwacht en even later komen ook de bagage-rijtuigen op de markt.



L RIJTUIG



Inzet :

De L-rijtuigen werden in de jaren 1933 - 1935 in verschillende versie gebouwd, eerst voor de semi-direkte dienst, doch al vlug gingen deze rijtuigen over naar de stopdienst. Dit was ook het oorspronkelijk opzet, daar deze rijtuigen een snel in- en uitstappen mogelijk maken door de verschillende deuren. Hierdoor was het comfort echter beperkt (verwarming, uitstappen in het kompartiment zelf, ...). Nochtans bleven deze rijtuigen bijna meer dan een halve eeuw in gebruik en pas in de jaren tachtig werden de laatste rijtuigen terzijde gesteld.

Deze rijtuigen hebben praktisch alle mogelijke traktievormen gekend : in een eerste periode werden ze gesleept door praktisch alle soorten stoomlokomotieven, gaande van de machtige typen 10 tot de kleine machines type 93 of 96. Zo kan men gemakkelijk een sneltrain bestaande uit tien L-rijtuigen nabootsen, als een korte stoptrein met slechts één of twee wagens. Ook praktisch alle diesellokomotieven kwamen voor deze rijtuigen tot inzet, nochtans kenden de L-rijtuigen het "gele" tijdperk slechts uiterst uitzonderlijk. De elektrische traktie is in mindere omvang aanwezig : hier werden voornamelijk rijtuigen met elektrische verwarming ingezet en deze verbouwing kenden deze rijtuigen niet.

Doch ook nu nog komen de L-rijtuigen goed voor : praktisch elke museumlijn heeft er enkele in zijn bestand en zo zou ook in een uiterst moderne modelbaan een museumtrein met deze rijtuigen kunnen rondtoeren. Zowel in stoomtraktie als met N.M.B.S. museumlokomotieven is deze samenstelling mogelijk.

Verdere nieuwigheden :

Aangekondigd : | type 12 door de firma Olaerts
 | type 5 door de firma Jocadis

Reeds op de markt :

set van vier Bi-rijtuigen (Donderbussen)	bij Fleischmann
open goederenwagen met oprolbaar dak	bij Klein modellbahn
open goederenwagen type E	bij Klein modellbahn (diverse uitvoeringen)
open goederenwagen voor glasvervoer	bij Klein modellbahn

Mousty, 6 oktober 1895

De treinramp te Mousty kreeg desdijds veel aandacht. Niet alleen wegens het groot aantal doden (18), maar ook wegens de aanwezigheid van de heer Auguste Beernaert, katholiek voorman en gewezen minister van Financiën van 1884 tot 1894. In feite was hij toen de eerste minister, maar dit ambt bestaat officieel nog maar sinds 1918. Op het ogenblik van de ramp was Beernaert kamervoorzitter. Naast de echtgenote van Beernaert waren nog diverse andere notabelen in het rijtuig van de kamervoorzitter. Zijn schoonzuster mevr. Mourlon kwam om bij dit ongeval. Het hele gezelschap was 's ochtends te Bosvoorde opgestapt. De trein had speciaal voor dit gezelschap halt gehouden. 's Avonds waren zij terug onderweg van een diner bij de heer Mabile, mijndirecteur te Mariemont. De minister van Spoorwegen, Telegrafien en Posten (sic) Vandenpeereboom bevondt zich ook bij het gezelschap. Hij was naar de inhuldiging gegaan van het Katholiek Werkmanshuis te Nijvel. Hij had echter te Baulers de trein naar Brussel-Zuid genomen.

Tussen Ottignies en Court-St-Etienne liep een dubbele spoorlijn. In feite betrof het twee enkele spoorlijnen. De ene behoorde tot de Grand Central Belge en de andere tot de Staat.

Het Handelsblad 7 Oktober 1895

Ter hoogte van de statie van Mousty is eene locomotief, komende met volle snelheid van Ottignies, tegen de reizigerstrein gestooten en verwekte eene verschrikkelijke botsing.

Drie rijtuigen waren letterlijk op elkaar geloopt en hadden de daarin zittende reizigers op afgrijselijke manier verpletterd. Het rijtuig, waarin zich M. Beernaert met zijne familie bevond, werd buiten de riggels gestooten en viel opzij. Mad. Mourlon kreeg eene vreeselijke wonde aan de slaap en werd op slag gedood.

M. en Mevr Beernaert, licht gewond, klauterden uit hun rijtuig en konden, te midden van de wanhoopskreten der slachtoffers, hulp brengen aan de gewonden.

Het aantal gewonden bedraagt wel 100 (dit cijfer schijnt overdreven); dat der dooden 18.

De stoker van de trein is zwaar gewond; den machinist werden de beide beenen gebroken. Sohet, machinist der locomotief die de ramp veroorzaakte, werd op den slag gedood; zijn stoker Lanceau werd aan het hoofd en aan de beenen gekwetst.

Het personeel der statie van Ottignies werd seffens verwittigd. De inwoners van de omtrek kwamen, alhoewel het kermis was, aanstonds ter plaatse en hebben met groote zelfopoffering hulp gebracht aan de gewonden. Men moest eerst binnen de verbrijzelde waggons dringen, en toen bood zich een schouwspel aan, dat onmogelijk te beschrijven is.

In de duisternis, op die baan welke moeilijk door eenige fakkels wordt verlicht, te midden der hulpkreten, herkenden men met moeite de dooden uit de gewonden.

Het is in het open veld dat de ramp plaats had., nabij eene vlakke bezoomd door de Dijle aan de eene en de spoorweg aan de andere zijde, op honderd meters afstand van de spoorwegbrug van Namen. De locomotief coucou geheeten, is reeds te Ottignies onder dak gebracht.

Toen wij dezen morgen ter plaats der ramp kwamen was de baan nog met puinen bezaaid. Van de locomotief is geheel de voorzijde ingedrukt. De schouw is afgerukt en zes waggons zijn verbrijzeld. Een groep van een honderdtal werklíe ontruimen de baan, bij middel van koorden en windassen. De vormelooze menschelijke overblijffsels liggen tusschen zware ijzeren balken en verwrongen staven. Die balken zijn vervormd of afgebroken als stooipijlen.

Door de opengewrongen wanden der waggons bespeurt men groote bloedvlekken en stukken menschen vlees. Honderden boeren en bewoners uit den omtrek staan daar te weenen en te jammeren. Rechts naast den weg heeft men de 1^o klaswagen geplaatst, in welken M. Beernaert en zijne familie zaten.

De meesten der reizigers waren personen uit den omtrek van Ottignies, die van de feesten terugkeerden, gegeven ter gelegenheid der inhuldiging van het werkmanshuis. Daarenboven was het kermis in Ottignies.

Oorzaken der ramp

Ik zend u per telefoon eenige nadere inlichtingen over de vreeselijke ramp te Ottignies., waarvan de tijding, in 't midden van den nacht te Brussel aangekomen, eerst dezen morgen in de stad is bekend geworden en diepe verslagenheid heeft gewekt.

Het is jammerlijk niet te overdrijven, wanneer wij schrijven: 20 dooden en een 100-tal gewonden. Welke zijn de oorzaken dezer verschrikkelijke ramp? Daar zijn drie opgegeven.

De vijanden van den achtbaren minister van spoorwegen zullen niet nalaten de oorzaken toe te wijten aan de zagezegde ontredde ring, in de dienst teweeg gebracht door de zondagrast; zij zullen er bijvoegen dat zulke rampen slechts 's zondags gebeuren.

Dat is niet ernstig; maar een tweede veronderstelling is meer aanneemlijk. De trein komende van Baulers zou met eene vertraging van twintig minuten de statie van Ottignies hebben verwittigd. Daar stond eene locomotief gereed om te vertrekken en de statieoverste, meenende dat er nog tijd over was om die laten doorstoomen, gaf haar teeken van vertrek.

De derde veronderstelling is echter meest aanneembaar: De trein 64, die ten 7 ure 33 uit Baulers vertrekt, was kroppensvol volk, uit oorzaak der feesten te Nijvel, waar men het Katholieke Werkmanshuis had ingehuldigd.

Onder weg zou de machinist avarie aan zijne locomotief hebben gekregen, en eene nieuwe hebben gevraagd te Ottignies. De

machinist zou er echter in gelukt zijn, intusschen zijne machine terug in beweging te zetten, terwijl midderwijl ook de locomotief uit Ottignies zou vertrekken.

Aldus ontstond de botsing.

Wat er van zij, ten 8 ure 41 stootte de locomotief uit Ottignies, met verschrikkelijk geweld op de de trein uit Baulers.

Ten gevolge der kromming, die den weg maakt aan de fabriek te Court-St-Etienne, konden de machinisten elkaar niet zien en dus ook niet de stoom laten ontsnappen. De botsing gebeurde met onbeschrijflijk geweld, aangezien de alleenlopende locomotief full speed ging. Beide machienen werden geheel verbrijzeld, verschillende rijtuigen van de trein drongen in elkaar, kortom, het tooneel overtreft alle verbeelding.

Het Handelsblad 8 oktober

Het bestuurlijk onderzoek, ingesteld om verantwoordelijkheid vast te stellen, wordt geleid door M. Tridant, bestuurder van de exploitatiedienst Brussel.

M. De Wee, die op het oogenblik van de ramp langs de kant der lijn van Manage in dienst was, is voorlopig in zijne bediening opgeschort. Het wordt bevestigd dat den machinist Sohet de grootste verantwoordelijkheid moet worden toegeschreven. De onderstatieoverste had wel zijn feuille de route geteekend, maar deze formaliteit maakt geen signaal uit voor het vertrek.

De machinist had het teeken der bel en het woord partez (vertrek) moeten afwachten, door denzelfden onder-statieoverste uitgesproken. En deze laatste moest, alvorens het woord en het teeken der bel geven, naar Court-St-Etienne telegrafeeren, om te weten of de baan vrij was. Gewoonlijk was hier een poos van drie minuten noodig.

Het wordt bevestigd dat Sohet het croiseerboekje niet geteekend heeft. De Wee, de opgeschorste overste, telt meer dan 31 jaren dienst. Hij was, zeggen zijne collegas en onderhoorigen, een model-ambtenaar. De uitleggingen over het vroege vertrek van den machinist, worden bevestigd door de zoon van De Wee.

Volgens een bevoegd persoon zou de oorzaak de volgende zijn:
" 't Is een "planton-machine", dat 's morgens uit de werkhuizen van Baulers komt, om, desnoodig, de geavarieerde machienen te vervangen. 's Avonds rijdt het naar het depot van Baulers terug, na de aankomst te Ottignies van den trein uit Manage. Zondag avond was deze laatste trein in vertragingen den machinist heeft deezen trein verward met eenen anderen, te Ottignies binnen loopende. De "planton" vertrok en 't is de trein van Manage, dien hij onderweg ontmoette. Eene machine kan niet uit eene standplaats vertrekken, tenzij op een geschreven bevel; maar het gebeurt dikwijls dat dit geschreven bevel vooraf wordt afgeleverd, zoodat op het aangeduide uur de machine zonder signaal kan vertrekken".

... Wij hebben hooger gezien dat de onderstatie-overste het feuille de route van de machinist had afgeteekend. Maar een onderhoud met den zoon De Wee heeft doen kennen dat dit stuk op

voorhand was getekend, en niet op het oogenblik dat de locomotief in zijne statie stilhield

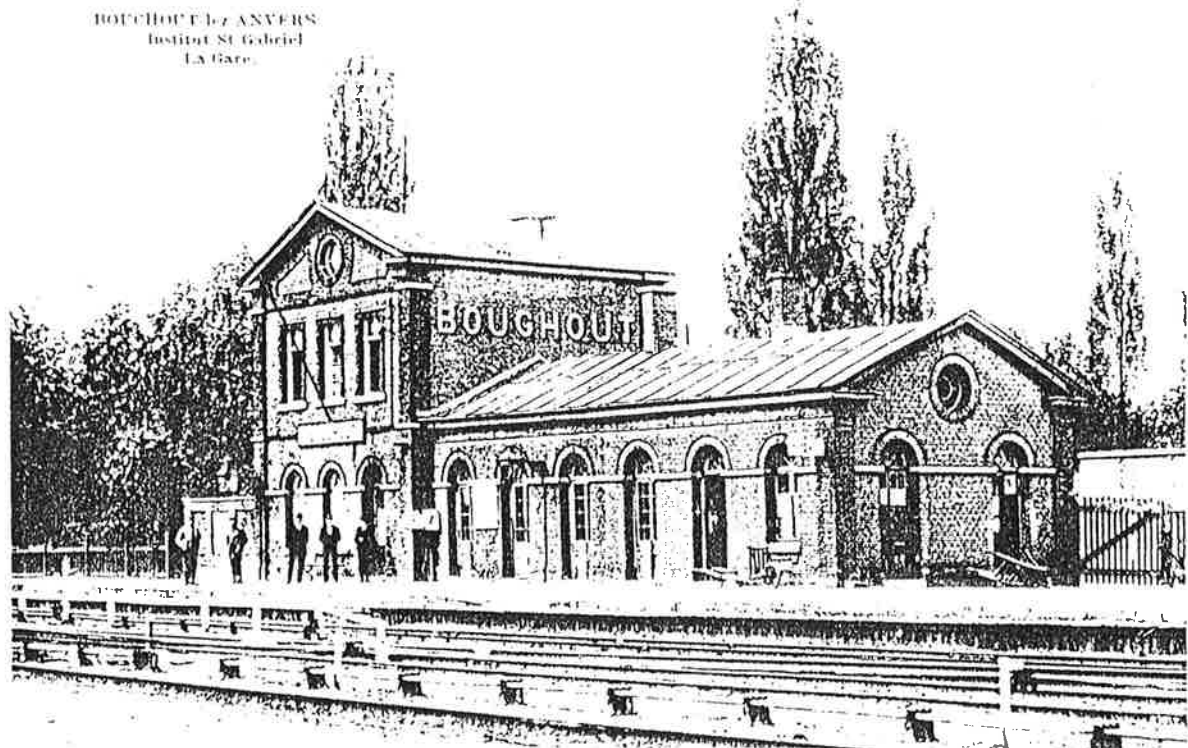
... Het is zonderling, als men in de liberale bladen de verhalen over de ramp leest, dat men overal de tegenwoordigheid van priesters op den trein leest, doch dat men nergens ziet of deze wel eenen vinger verroerd hebben om hulp te brengen.

.. Men weet dat de spoorbaan hier maar eene enkele lijn heeft en dit is hetzelfde geval met de gelijklopende spoorbaan van den Grand Central. Het Journal de Bruxelles maakt hierover de volgende opmerking: De ramp zou geen plaats hebben gehad, indien de Staat de lijn van de Grand Central had kunnen benuttigen. Maar er is een conflict over dit punt. De Staat vraagt reeds sedert vele jaren om zich van die lijn van den Grand Central te mogen bedienen. dit om een dubbel spoor te hebben. De maatschappij weigert en zegt: Gij zult al mijn lijnen overnemen of gij zult niets hebben.

... Onder de reizigers, die gelukkig aan den dood ontsnapt, is M. Proost, algemeen bestuurder bij het ministerie van landbouw. Over zes jaren was hij ook onder de ontsnapt bij de ramp van Groenendaal.

Het Handelsblad 9 oktober

Onder de slachtoffers, die te Ottignies verzorgd werden, was een socialist in doodsgevaar, welken de priesters vruchteloos hunne hulp aanboden. Maandag werd het huis, waar hij verzorgd werd, zorgvuldig door de socialisten bewaakt, om te beletten dat een priester hem zou naderen.



Station van Bouchout : Hugo De Bot

Stoomlokomotief

C. Het uitrollen :

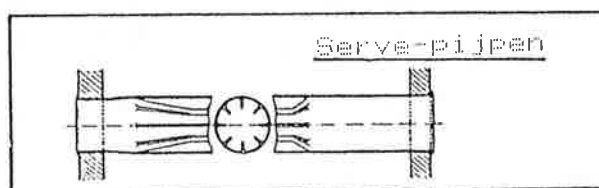
De vlampijpen worden met "mandreins" uitgerold, genoemd Dudgeon (zie tekening). Het Dudgeontoestel bestaat uit een holle cilinder die d.m.v. een conische pen meer en meer van het middelpunt verwijderd wordt. Al draaiend gaat de conische pen meer en meer vooruit en worden de pijpen als het ware uitgewalst, zonder ze daardoor te beschadigen of ruw te maken.

De stalen vlampijpen kunnen na het uitwalzen omgeslagen worden zodat het gevoelige eind niet kan afbrokkelen, en als dusdanig de vlampijpen minder vlug lekken.

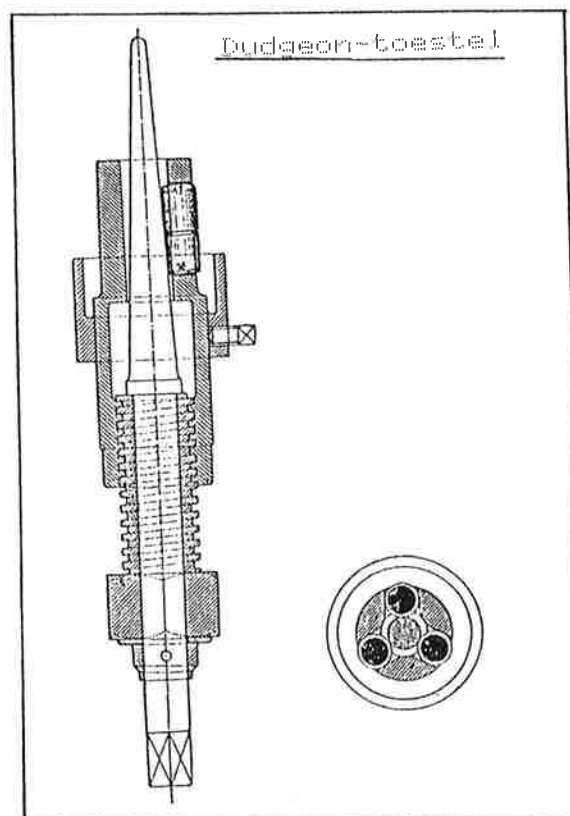
D. Serve pijpen :

De serve pijpen - waarvan het gebruik in België zeer gering was - hebben inwendige schoepen. Deze schoepen worden verkregen door geplooidde platen uitwendig aan elkaar te lassen. Deze schoepen hebben tot doel de oppervlakte van de pijpen te vergroten, maar hebben als grootste nadelen :

- moeiliijker te kuisen, en roetopslag tussen de schoepen
- een grote weerstand t.o.v. de rookgassen

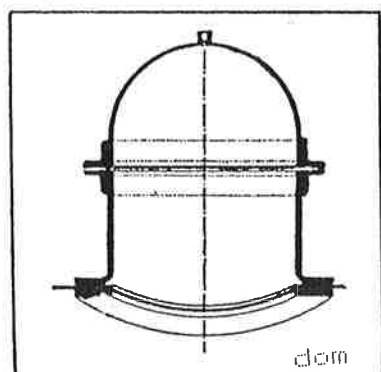


Om de plaatsing van deze pijpen mogelijk te maken worden er geen schoepen geplaatst aan beide uiteinden. Verder kunnen er geen Serve pijpen geplaatst worden onder de 70 mm daar anders de twee grootste nadelen nog groter worden.



6. Dom :

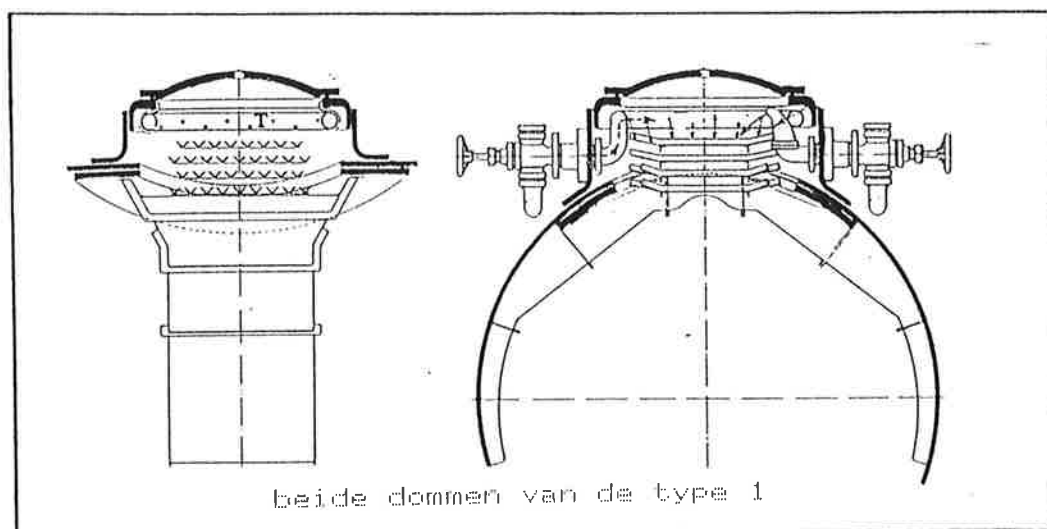
De dom, waarin de moderator geplaatst is, bevindt zich achteraan op de langsketel zoals op de type 15 en 18 of in het midden zoals op de type 8, 9, 10 en 36 ofwel heel vanvoor zoals op de loks type 53. Op de oudere types vond men ze ook een op de rookkast, maar daar had men te veel temperatuursverschillen en was de kans op "natte" stoom veel groter. Tevens werd ook de dom vanvoor zeer sterk afgeraden daar er dan - bij hevig remmen - water in de cilinders getrokken werd.



Als men dan weet dat de dom niet gemaakt is om de ketelinhoud te vergroten maar om de stoom zo hoog mogelijk op te vangen zodat de stoom zo droog mogelijk is. Want het water dat door de stoom in de cilinders meegenomen wordt heeft een negatieve invloed op het rendement van de lokomotief. Daar deze het verbruik van water en kolen doet stijgen, als men nu te veel water in de cilinders moest krijgen zou dat zelfs kunnen leiden tot een breuk. De dom bestaat uit een

cilinder dat boven op de langsketel bevestigd is en de deksel die meestal voorkomt in de afgebeelde vorm maar die ook plat kan zijn (Simone bij de L.S.V.). De verbinding tussen de langsketel en de dom is meestal een klinkverbinding. Het gat in de langsketel, maakt deze constructie echter veel slapper daarom plaatst men inwendige versterkingsringen en beperkt men de diameter van de dom zodat er nog enkel een persoon naar binnen kan voor herstellingen, ...

Opmerking : sommige lokomotieven bezaten twee stoomdommen, nl. de Belgische type 1, met een dom voor en een dom achter. De voorste dom zorgde voor de verspreiding van de voedingswater en de achterste - net zoals de gewone dom - voor de stoomopvang.

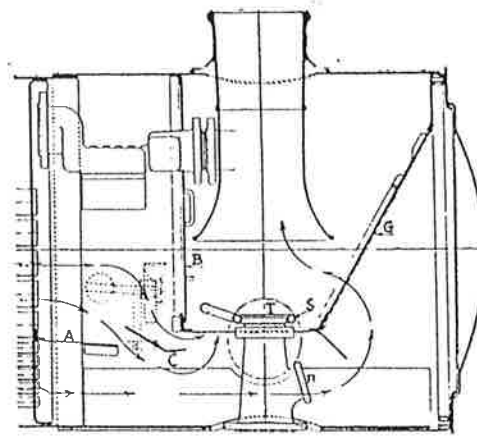


7. Rookkast en schoorsteen :

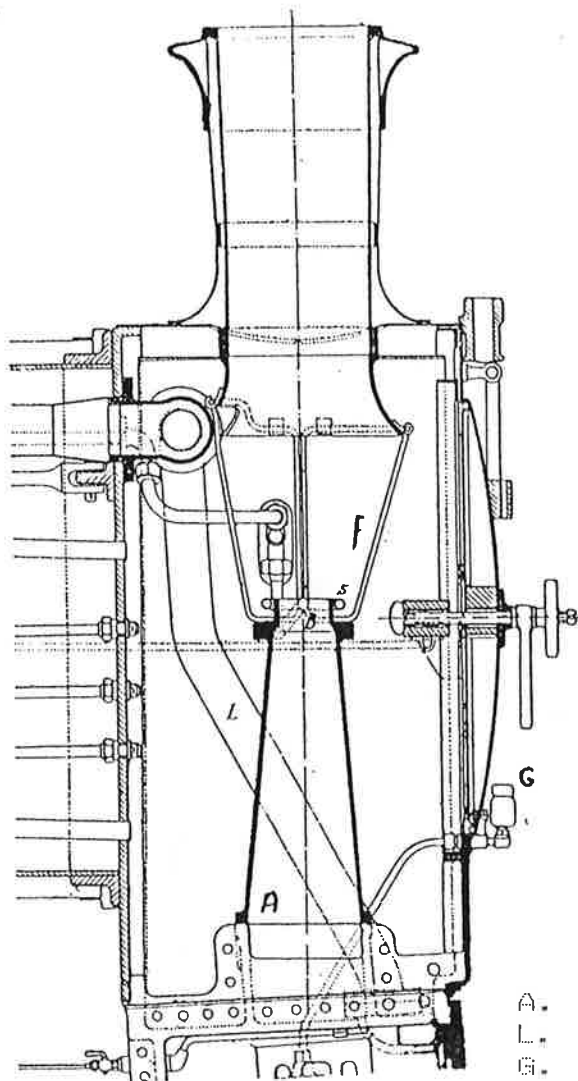
A. Rookkast :

Onder de rookkast verstaat men de gesloten ruimte vooraan op de langeketel bevestigd. In de rookkast bevinden zich verschillende toestellen nl. :

- de blazer
- de trekregelaar
- de uitlaat
- de vonkenvanger



De rookkast dient ook als opslagruimte voor de roet en roest afslag die meegenomen wordt door de gassen alvorens deze gassen de rookkast via de schoorsteen verlaten. Wanneer de moderator gesloten is ontsnappen er nog steeds gassen uit de schoorsteen, dit door ofwel de natuurlijke trek ofwel door de trek veroorzaakt door de blazer.



- A. Uitlaat
- L. Stoomaanvoerbuis
- G. Smering v. d. cilinders
- s. Blazer
- f. Vonkenvanger

2
.2

2
.
2

2
.
2

