

L.S.V. - Tijdschrift

LSV-Tijdschrift is een tijdschrift van de Limburgse Stoom Ver. vzu.

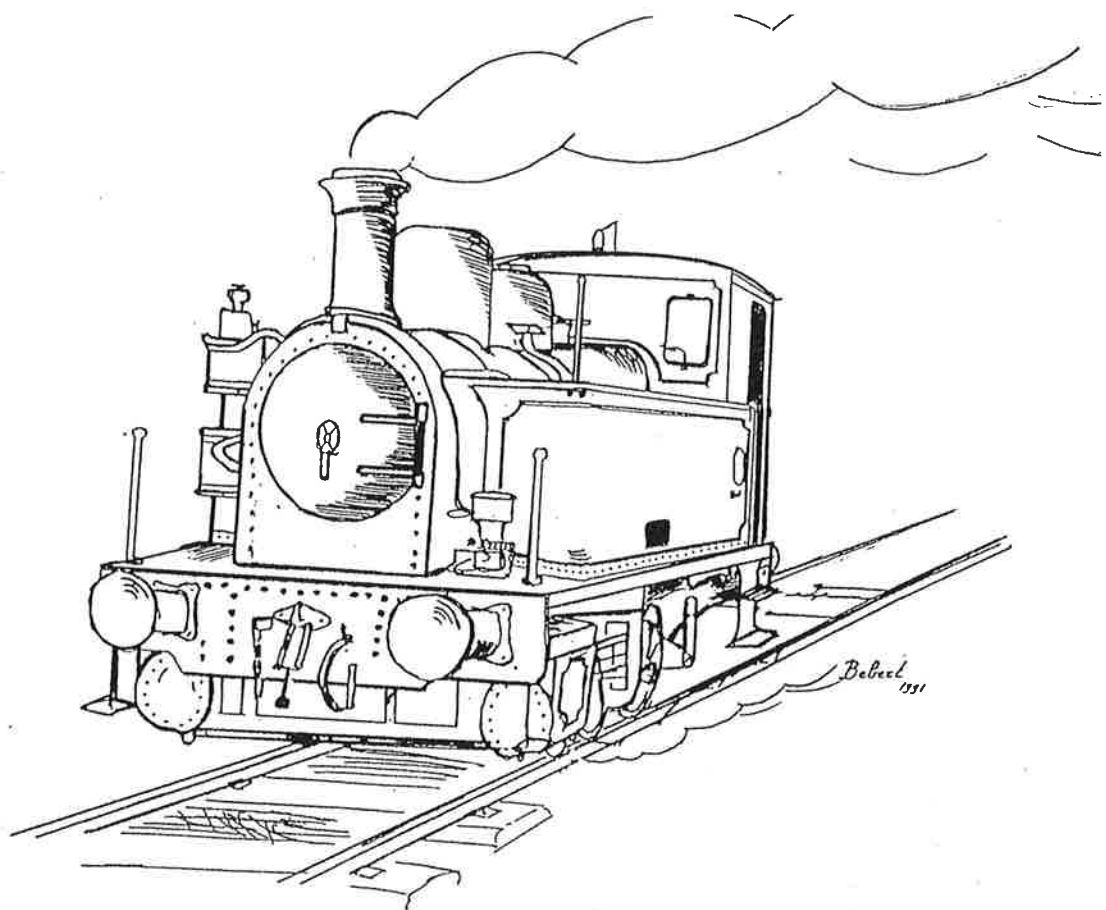
Tweemaandelijks : januari - februari

nummer : 51

Jaargang : 9

Verantw. uitgever : J. Casier Hennisstraat 71 3700 Tongeren

Uitgifttekantoor : 3665 As 1



Limburgse Stoom Vereniging

De L.S.V. wenst U en Uw
familie een gelukkig 1992



Rebelrail-Agenda
Speciale aanbieding

Febelrail Agenda :

Door de verschillende kontakten tussen de L.S.V. en de Febelrail Agenda is het mogelijk de Febelrail Agenda aan onze leden te bezorgen aan de prijs van 180 BFr. i.p.v. 220 BFr. De driemaandelijkse agenda handelt over de manifestaties van de modelbouw en museumlijnen vooral in België maar ook in het buitenland. De bestelling van de Agenda kan door de som van 180 BFr. te storten op het rekeningnummer 860-0068579-79 van de L.S.V. te Tongeren met de vermelding van Febelrail Agenda. Deze zal U dan driemaandelijks opgestuurd worden.

Lidmaatschap 1992

Hernieuwing lidmaatschapsbijdrage 1991 :

Net zoals elk jaar is de tijd gekomen om uw bijdrage voor het tijdschrift te storten. Tevens zouden we onze veronderschuldigingen willen aanbieden voor het laattijdig aankomen van de vakantiegeds. Maar de problemen bij de post werden in de loop van de vakantie opgelost door het afgiftekantoor van Tongeren naar As te verplaatsen.

In tegenstelling met vorig jaar hebben we dit jaar besloten de prijs van het tijdschrift te behouden, en zal dus 600 BFr. bedragen. Tevens vragen wij U voor administratieve redenen dit te storten voor 10 maart 1992.

Nochthans hopen we, dat het zoals vorig jaar, velen nog willen helpen bij de uitbouw van het emplacement van As. In 1992 moet het buffet volledig afgewerkt worden - wat in 1991 wegens de hoge transfertkosten niet mogelijk was - en ook de huur van de lijn(en) en het emplacement kosten veel geld. Door uw bijdrage te verhogen kan dit sneller gebeuren. voor diegene die 1000 BFr. of meer stort houden wij een vrijkaart gereed op alle treinen van de L.S.V. met vertrek te As.

Tevens hopen we het tijdschrift in 1992 nog te verbeteren, dit namelijk door nieuwe software en tevens ook nieuw apparatuur.

Maar ook op het gebied van de boekenverkoop in de L.S.V. voordelig, daar de voorverkoop van boeken een winst oplevert tussen de 10 en de 20 % per boek.

Verder dankt de L.S.V. U voor het vertrouwen die U in haar schenkt en hoopt U volgend jaar weer als lid te hebben.

Editoriaal

L.S.V.-Tijdschrift

Tweemaandelijks tijdschrift

Wordt gratis verdeeld onder alle leden van de Limburgse Stoom Vereniging v.z.w.

Lidmaatschapsbijdrage : 600 BFr. per jaar.

Los nummer : 150 BFr.

Redactie : J. & S. Casier
Henisstraat 71
3700 Tongeren
012/ 23 22 24

Medewerkers : H. De Bot
Met dank aan alle N.M.B.S. diensten

Niets uit dit tijdschrift mag overgenomen worden zonder de schriftelijke toestemming van de redactie. Bij overname van volledige delen of gedeeltes van het tijdschrift moet steeds de bron vermeld worden.

Dit tijdschrift werd redactioneel afgesloten op 20 januari en verschijnt oechreeks 1 februari. Het volgend tijdschrift wordt afgesloten op 20 maart en verschijnt eind maart.

NMRS-Aktueel

1. Statistiek :

1.A. Leveringen :

946	BN Brugge	Schaarbeek	11-07-1991
947	BN Brugge	Schaarbeek	17-07-1991
948	BN Brugge	Schaarbeek	17-07-1991
949	BN Brugge	Schaarbeek	29-08-1991
950	BN Brugge	Schaarbeek	29-08-1991
951	BN Brugge	Schaarbeek	30-09-1991
952	BN Brugge	Schaarbeek	30-09-1991

1.B. Stelplaatswijzigingen :

051	Kinkempois	Stockem	30-09-1991
053	Kinkempois	Stockem	30-09-1991
057	Kinkempois	Haine-St.-Pierre	30-09-1991
058	Kinkempois	Haine-St.-Pierre	30-09-1991
060 - 063	Kinkempois	Haine-St.-Pierre	30-09-1991
227 - 232	Hasselt	Haine-St.-Pierre	30-09-1991
233 - 245	Schaarbeek	Haine-St.-Pierre	30-09-1991
246	Schaarbeek	Kortrijk	30-09-1991
601 - 637	Haine-St.-Pierre	Schaarbeek	30-09-1991
638	Kortrijk	Schaarbeek	30-09-1991
713 - 720	Hasselt	Kinkempois	30-09-1991
901 - 916	Schaarbeek	Hasselt	30-09-1991
2101 - 2110	Merelbeke	Oostende	30-09-1991
2226 - 2250	Schaarbeek	St.-Ghislain	30-09-1991
2364 - 2383	Kinkempois	Ronet	30-09-1991

1.C. Schrappingen :

056	Brussel-Zuid	PV 91.03 van Stockem	01-11-1991
097	Haine-St.-Pierre	PV 91.03 van Stockem	01-11-1991
099	Haine-St.-Pierre	PV 91.03 van Stockem	01-11-1991
181	Kortrijk	PV 91.03 van Stockem	01-11-1991
514	Stockem	PV 91.03 van Stockem	01-11-1991
529	Stockem	PV 91.03 van Stockem	01-11-1991
539	Stockem	PV 91.03 van Stockem	01-11-1991
2803	Brussel-Zuid		01-10-1991

1.D. Terug in dienst :

9206	CW Salzannes		11-05-1991
------	--------------	--	------------

00 : Naarmate er meer stellen 00 en 05 afgesteld worden, heeft men dringen een herverdeling van het effectief aan elektrische stellen nodig. Dit werd voor het eerst uitgevoerd bij ingang van de nieuwe winterregeling : om de afstellingen aan stellen 05 te compenseren, kreeg Stockem twee stellen 00 (nl. de 051 en 053) toegewezen en deze rijden - samen met de 05 - de lokale diensten naar Namur en Brussel. De overige stellen werden te Haine-St-Pierre geconcentreerd en vervangen hier de stellen 06 (601 tot 637) van deze stelplaats.

Recent gingen opnieuw drie stellen definitief uit de geschriften : het zijn de 056 van Kinkempois en de 076 en 097 van Haine-St-Pierre. De levensloop van deze stellen vindt men terug in de historische bladzijde van dit nummer.

Een verdere transfert belangde ook Haine-St-Pierre aan : om de 37 stellen te compenseren, kreeg de stelplaats La Louviere de stellen 227 tot 232 van Hasselt en 233 tot 245 van Schaarbeek. Al deze stellen namen vooral de lokale diensten over in een wijde straal rondom Charleroi, Mons en Brussel.

03 : Nu alle stellen reeks 09 afgeleverd zijn, is de band voor de tussenrijtuigen voor de Breake al flink gestart : half november zou het eerste rijtuig moeten geleverd zijn, doch er is een vertraging van ca. 2 maanden. Nadien moeten de stellen zelf nog in de CW Mechelen aangepast worden aan de nieuwe situatie en deze ombouw zou een drietal weken duren. Verder spreekt men ook om voor deze stellen opnieuw een nieuwe kleurstelling te gebruiken : nl. deze die al gebruikt werd voor de rijtuigen van de EC Mealing, doch dit gegeven was bij verschijnen nog niet bevestigd.

05 : Ook bij deze stellen gaat de schrapping versneld verder. Eind 1991 werden opnieuw drie stellen richting oud ijzer verwezen; het zijn de 514, 529 en 539. De loopbaan van deze reeks wordt in het volgende tijdschrift behandeld.

05.9 : Wegens een vergissing bij de CW Mechelen werd de 597 (Schena-stel) bij een grote herstelling herschilderd in de klassieke bordeaux-witte kleur. Reden ervan was dat het nieuwe ontwerp voor deze stellen nog niet af was en dat het stel dringend nodig was. Waarschijnlijk is op dit ogenblik de herschildering in de nieuwe "Airport"-look al opnieuw uitgevoerd.

06 : De transfers bij deze reeks werden al kort behandeld en zijn afhankelijk van de nieuwe leveringen en schrappingen : te Hasselt werden 8 stellen reeks 06 vervangen door duikbrillen reeks 09 en deze vervingen de oude stellen te Kinkempois. Hier worden ze vooral gebruikt op de verbindingen Liege - Hasselt - Antwerpen en Liege - Namur. Schaarbeek kreeg een belangrijke uitbreiding van zijn park : door de afgifte van een deel van zijn stellen reeks 09, moesten noodgedwongen een aantal 06-en overgebracht worden. Deze verzekeren uitleenpende diensten van de hoofdstad.

09 : Hasselt werd dan onverwacht de tweede stelplaats voor deze stellen : de 16 eerste stellen werden met ingang van de winterregeling getransfereerd, zonder dat de inzet grondig wijzigde. De levering van de laatste stellen en de vermindering van het aantal defekten leidde wel tot een uitbreiding van de diensten, vooral op de verbinding Leuven - Landen - Hasselt en sporadisch ook Hasselt - Aarschot.

11/12 : De lijsten voor de winterregeling geven voor de elektrische lokomotieven reeksen 11, 12, 25, 25,5 en 28 opnieuw de stelplaats Brussel-zuid aan. Deze lokomotieven zijn effectief nog niet uit deze stelplaats weggeveest, doch of de transfert naar Schaarbeek effectief doorgaat is nog niet geweten.

13 : We hebben het al vroeger vermeld : de N.M.B.S. heeft aan verschillende constructeurs gevraagd om een prototype te bouwen voor de nieuwe (tweespannings)lok voor het STAR-plan. Terwijl de Sybic en vooral Siemens leverde zijn eigen prototypeloks, besliste Aced nu om ook in de markt te treden : deze firma zal binnenkort een lokomotief reeks 21 uitrusten met een asynchrone aandrijving op proef en op dit ogenblik wordt de elektrische uitrusting ontwikkeld en wordt de lok in de eerste helft van het jaar omgebouwd. Deze lok wordt waarschijnlijk de 1301 en komt vanaf augustus op de sporen.

15 : Al sinds enige tijd werd de gelijkrichterkast - wegens veelvuldige defekten - bij de 1504 en 1505 uitgebouwd en sindsdien werden deze loks enkel nog in binnenlandse dienst gebruikt, vooral tussen Oostende en Liege-Welkenraedt. Nochtans besliste de S.N.C.F. om de CC 40 100 niet meer verder een grote herstelling te laten ondergaan en zodoende zou er een tekort kunnen ontstaan in de volgende jaren (tot aan de invoering van de volledige TGV-dienst in 1996). Om dit op te vangen besliste men bij de N.M.B.S. om opnieuw twee elektronische kasten te bestellen en de twee loks opnieuw uit te rusten tot driespanningsloks. Vanaf dat ogenblik zullen de 5 lokomotieven weer versterkt op het Franse net tot inzet komen.

- 20 : De ombouw (met nieuwe bekabeling) gaat goed vooruit en thans werd de tweede "kanarie" tussengepakt. Na de 2025 die al in augustus zijn blauwe kleurstelling kreeg, werd de 2024 nu recent in het "blauw" gezet. Op dit ogenblik heeft men dus nog twee kleuren : de nieuwe blauwe kleur (ongeveer 2/3de van het effectief) en de oude groene kleur.
- 22 : Bij deze reeks werd een reorganisatie doorgevoerd en vanaf eind september worden alle vijftig loks te St-Ghislain onderhouden. Dit bracht echter geen enkele wijziging in de inzet met zich mee. De eerste lokomotieven van deze reeks zullen vanaf 1994 afgevoerd worden en de laatste 22-ers verdwijnen in 1996. Tot dan zullen ze ingezet worden voor ondergeschikte diensten en piskuurtreinen.
- 23 : Ook bij deze lokomotieven is er een regroepering, ditmaal te Ronet en hier werden de diensten wel aangepast en komen deze machines meer tot inzet in het zuiden van het land.
- 28 : Al ongeveer een jaar stond deze lokomotief al afgesteld in de CN Mechelen, dit wegens brand in de elektrische uitrusting. Na een onderzoek naar de mogelijkheden voor herstelling, werd nu beslist om deze lokomotief definitief af te voeren. De lokomotief blijft voorlopig in de CN Mechelen afgesteld en dient voor reserveonderdelen. De 2801 en 2802 blijven in dienst voor het afstellen van rijtuigen vanuit Brussel-zuid.
- 51 : Het aantal lokomotieven dat nodig is voor de dienst daalt geleidelijk aan, doch de lokomotieven worden nog niet afgevoerd. Ze worden geleidelijk aan meer en meer gebruikt voor de werktreinen voor de aanleg van de TGV-lijnen. Wel worden steeds meer verwarmingsketels stilgelegd en zelfs uitgebouwd.
- 52/53/54 : De ombouw van verdere "ronde neuzen" is opnieuw op gang gekomen. Op dit ogenblik is de 5319 al omgebouwd terug op de sporen en zijn de 5302 en 5307 in ombouw. De overige 7 lokomotieven (waaronder ook de museumlokomotief reeks 54) worden dit jaar voorzien van een vlotende kabine. Mochtans gaat de inzet niet verder vooruit en blijft ze beperkt tot de Albus-Maaslijn.
- 55 : Nu er opnieuw grote problemen rijzen met de vertragingen op de lijn Liege - Jemelle is er weer sprake om de 62-ers te vervangen door de reeks 55 van Hasselt. Op de verbinding Antwerpen - Neerpelt zouden ze terug vervangen worden door de 62-ers (of eventueel loks reeks 51).
- 59 : Door de zware dienst voor de TGV-lijn, komen de 59-ers regelmatig terug naar België voor onderhoud en herstellingen. Deze worden verzekerd door de stelplaats Merelbeke en de lokomotieven komen via Hoeskroen en Kortrijk terug. Zo kon de 5905 een speciale dienst rijden naar Mariembourg voor het spoorfestival. Anderzijds staat de 5950 nog steeds te Ronet, wegens een tekort aan reserveonderdelen. In Frankrijk worden ze enkel ingezet op het noordelijk deel van de werf richting Duinkerke en ze staan afgesteld te Okelaere bij Hazebrouck.
- 60 : Ook de 60-ers blijven in trek bij buitenlandse bouwfirmas' en zo werden opnieuw 13 lokomotieven van deze reeks verkocht aan de Italiaanse firmas'. Deze lokomotieven worden terug in orde gebracht door de stelplaatsen Monceau en St-Ghislain alvorens ze naar het zonnige zuiden vertrekken. Op dit ogenblik werden de 6010, 6016, 6036 en 6039 terug in werking gesteld.
- 92 : Er werd sinds lange jaren weer een diesellokomotief in dienst gesteld : op 11 mei 1991 werd de ... 9206 opnieuw in dienst gesteld. Deze lokotraktor werd in november 1990 geschrapt, doch de CN Salzinnes had dringend een eigen lokomotief nodig voor de interne rangeringen en daarom werd deze machine opnieuw gebruikt voor deze diensten.

STAR 21

Na de officiële goedkeuring van het STAR 21 plan, wordt er gewerkt aan de uitvoering ervan. De eerste (beperkte) fase gaat in bij de zomerregeling van 1993, samen met de voorlopige indienststelling van de TGV-verbindingen. De definitieve fase gaat in op 1 juni 1996. Nochtans werden de definitieve reizigersdiensten opgesteld en werd een eerste planning gemaakt voor de benodigde traktiemiddelen.

In het STAR 21 plan zullen er 5 verschillende categorieën van reizigerstreinen zijn :

De TGV-verbindingen :

Er worden twee verbindingen ingelegd, die elk in Brussel gesplitst worden :

Paris - Brussel { Liege - Koln
Antwerpen - Amsterdam

London - Brussel { Liege - Koln
Antwerpen - Amsterdam

Hiervoor worden de nieuwe TGV-stellen ingezet; er zijn twee soorten nl. deze voor de verbinding met Frankrijk (tweespanningsstellen) en voor de kanaaltunnel (driespanningsstellen). De N.M.B.S. bestelden drie eigen stellen van het eerste type.

Eventueel wordt een bijkomende verbinding vanuit Duitsland naar Oostende of Nederland gereden met de Duitse ICE-stellen.

De IC-verbindingen :

Deze blijven ongeveer behouden zoals de huidige indeling, maar worden aangepast aan de TGV-treinen. Voor deze verbindingen wordt praktisch volledig nieuw materieel gebouwd. Er worden de volgende verbindingen aangeboden :

IC A	Antwerpen - Mechelen - Brussel - Nivelles - Charleroi	reeks 13 + M6 (TD)
IC B	Oostende - Brugge - Gent - Brussel - Leuven - Liege - Verviers - Eupen	reeks 13 + M6 (TD)
IC C	Brussel - Schuman - Leopoldswijk - Namur - Arlon - Luxembourg - Strasbourg - Basel	kantelbakstel (?)
IC D	De Panne - Kokrijde - Veurne - Diksmuide - Kortemark - Lichtervelde - Tielt - Deinze/ Poperinge - Ieper - Komen - Mervik - Menen - Wevelgem - Bissegem - Kortrijk - Gent - Brussel - Aarschot - Diest - Hasselt - (Genk)	stel AM 91
IC E	Brussel - Braine-le-Comte - Soignies - Mons - Jemappes - Quaregnon - St-Ghislain - Quiévrain	stel AM 91
IC F	Liers - Liege - Huy - Namur - Charleroi - La Louviere - Mons - Tournai - Lille	stel AM 91 ²
IC G	Oostende - Brugge - Gent - Lokeren - St-Niklaas - Antwerpen	stel AM 91
IC H	Antwerpen - Lier - Heist/Berg - Aarschot - Diest - Hasselt	stel AM 91
IC I	Lille - Moeskroen - Kortrijk - Waregem - Gent - Lokeren - St-Niklaas - Antwerpen	stel AM 91 ²
IC J	Lille - Moeskroen - Kortrijk - Izegem - Roeselare - Torhout - Brugge - Oostende	stel AM 91 ²

IC K	Brussel - Mechelen - Antwerpen - Kapellen - Essen - ... - Nijmegen	reeks 11 + NS
IC L	Brussel - Schuman - Leopoldswijk - Ottignies - Gembloux - Namur - Ciney Marloie - Jemelle - Libramont - Marbehan - Arlon - Luxembourg	reeks 03
IC M	Brussel - Ath - Leuze - Tournai - Herseaux - Moeskroen	reeks 21 + M4
IC N	Knokke - Duinbergen - Heist/ Blankenberge - Brugge - Gent - Brussel - Leuven - Tienen - Landen - Hasselt - Bokrijk - Gent	reeks 03
IC O	Maastricht - Vise - Bressoux / Eupen - Welkenraedt - Dolhain - Verviers - Pepinster - Liège - Ans - Waremmé - Landen - Tienen - Leuven - Brussel	reeks 03
IC P	Gent - Aalst - Denderleeuw - Brussel - Schuman - Leopoldswijk - Ottignies Gembloux - Namur - Andenne - Statte - Huy - Flemalle - Liège / Jambes - Lustin - Godinne - Yvoir - Dinant.	reeks 03
IC Q	St-Niklaas - Lokeren - Zele - Dendermonde - Brussel - Liedekerke - Dender- leeuw - Aalst - Lede - Wetteren - Gent	reeks 03

** Opmerkelijk is het feit dat praktisch alle IC-diensten regionaal gehouden zijn en praktisch niet meer de taalgrens overschrijden, een teken voor een toekomstige regionaleisering ?

De IR-verbindingen :

Ook hier hebben we - zoals thans het geval is - een aantal verbindingen van mindere allure, met meer stopplaatsen en een lagere gemiddelde snelheid. Hier komt vooral het thans bestaande materieel tot inzet. Zo hebben we :

IR a	Charleroi - Luttre - Nivelles - Brussel - Mechelen - Berchem - Antwerpen	reeks 08
IR b	Antwerpen - Berchem - Mechelen - Brussel - Halle - Edingen - Geraardsbergen / Silly - Ath	reeks 03
IR c	Brussel - Halle - Tubize - Braine-le-C - Scaussines - La Louvière - Leval - Binche	reeks 08
IR d	Antwerpen - Berchem - Lier - Herentals - Mol - Lommel - Meerpelt	reeks 05
IR e	Namur - Taminés - Charleroi - Piéton - La Louvière - Mons - Tournai	reeks 06
IR f	Kortrijk - Deinze - Gent - Dendermonde - Mechelen - Lier - Herentals - Turnhout	reeks 06
IR g	Kortrijk - Oudenaarde - Zottegem - Denderleeuw - Brussel	reeks 21 + M4 (TD)
IR h	Brussel - Etterbeek - Genval - Ottignies - Louvain-la-Neuve	reeks 06
IR i	Brussel - Halle - Braine-le-C - Soignies - Mons - Quevy	reeks 08
IR k	St-Niklaas - Temse - Puurs - Willebroek - Mechelen - Leuven	reeks 06
IR l	Liège - Poulseur - Tivrage - Coë - Gouvy - Luxembourg	reeks 55 + M4 of AN 91?
IR m	Eeklo - Wondelgem - Gent - Oudenaarde - Ronse	Reeks 62 + M4 (?)
IR n	Hasselt - Bilzen - Tongeren - Liers - Liège	Reeks 09

Stadsnet (ten)

Zoals al aangehaald in een vorig nummer krijgt Brussel een stadsnet om de reizigers die per auto komen aan de rand van de stad op te vangen en te vervoeren naar de binnenstad. Er zijn twee knooppunten voorzien: Brussel-centraal en Brussel-schuman. Er wordt een verdere studie gemaakt of dit systeem ook mogelijk is voor andere steden. In deze dienst komen enerzijds de dubbeldek-rijtuigen tot inzet, anderzijds de gewone klassieke stellen.

IB 1	Luttre - Nivelles - Ukkel - Brussel - Vilvorde - Mechelen	Reeks 21 + M5 (TD)
IB 2	Dendermonde - Asse - Brussel - Denderleeuw - Aalst	Reeks 21 + M5 (TD)
IB 3	Soignies - Halle - Brussel - Zaventem - Leuven	Reeks 21 + M5 (TD)
IB 4	Zottegem - Denderleeuw - Brussel - Halle - Edingen - Geraardsbergen	Reeks 21 + M5 (TD)
IS 1	Nivelles - Braine-l'All. - Etterbeek - Schuman - Leuven - Tienen	Reeks 00 - 06
IS 2	Antwerpen - Mechelen - Vilvorde - Schuman - Etterbeek - Halle	Reeks 00 - 06
IS 3	Aalst - Denderleeuw - Jette - Schuman - Etterbeek - Ottignies - Namur	Reeks 00 - 06

Stopdiensten :

Op een aantal lijnen blijven de stopdiensten gehandhaaft, vooral gereden met de stellen reeks 09 of reeks 00/06.

Lijn 12	Antwerpen - Essen	Reeks 06	Lijn 82	Aalst - Burst	Reeks 47
Lijn 15	Antwerpen - Herentals	Reeks 09	Lijn 89	Denderleeuw - Oudenaarde	Reeks 47
Lijn 15	Antwerpen - Aarschot	Reeks 09	Lijn 90	Ath - Mons	Reeks 06
Lijn 15	Hasselt - Mol	Reeks 47	Lijn 96	Brussel - Braine-le-C	Reeks 06
Lijn 25	Brussel - Antwerpen	Reeks 09	Lijn 108	Braine-le-C. - Manage	Reeks 06
Lijn 26	Vilvorde - Halle	Reeks 09	Lijn 112	Charleroi - Mons	Reeks 06
Lijn 35	Hasselt - Aarschot - Leuven	Reeks 09	Lijn 122	Gent - Geraardsbergen	Diesel + M2
Lijn 36	Brussel - Liege	Reeks 06	Lijn 124	Nivelles - Brussel	Reeks 06
Lijn 37	Liege - Aachen	Reeks 06	Lijn 125	Liege - Namur	Reeks 06
Lijn 43	Liege - Jemelle	Reeks 06	Lijn 130	Namur - Charleroi	Reeks 06
Lijn 44	Verviers - Spa	Reeks 06	Lijn 130A	Charleroi - Erquennes	Reeks 06
Lijn 50	Brussel - Aalst	Reeks 06	Lijn 132	Charleroi - Couvin	Reeks 47
Lijn 50	Gent - Bugge	Reeks 06	Lijn 139	Louvain-La-Neuve - Leuven	Reeks 25 + M2
Lijn 51	Kortrijk - Zeebrugge	Reeks 06	Lijn 140	Charleroi - Mayre	Reeks 06
Lijn 52	Antwerpen - Puurs	Reeks 09	Lijn 144	Gembloux - Jemeppe	Reeks 06
Lijn 53	Gent - Mechelen	Reeks 06	Lijn 161	Louvain-la-Neuve - Brussel	Reeks 06
Lijn 53	Mechelen - Leuven	Reeks 09	Lijn 161	Namur - Ottignies	Reeks 06
Lijn 59	Antwerpen - St-Niklaas	Reeks 09	Lijn 162	Namur - Arlon	Reeks 06
Lijn 60	Brussel - Dendermonde	Reeks 06	Lijn 163	Bertrix - Bastogne	Reeks 44-45
			Lijn 163	Bertrix - Virton	AM 912 (Reeks 45)
			Lijn 166	Dinant - Bertrix	AM 912 (Reeks 45)

Piekuurtreinen :

Deze categorie blijft, doch door het ruimere aanbod worden ze wel sterk verminderd. Nchtans is er een probleem voor het materieel, daar de M5-rijtuigen gebruikt worden in het stadsnet. Dan blijven enkel de M2-rijtuigen over. Als traktiemiddel wordt vooral de reeks 27 ingezet.

Toeristische verbindingen :

Deze blijven praktisch onveranderd bestaan.

Ingezet materieel :

** Nieuw materieel **

Om het star 21 plan te kunnen uitvoeren heeft men het volgende traktiematerieel nodig :

- TGV-stellen : in samenwerking met de S.N.C.F. en de B.R. worden de TGV-stellen ontwikkeld, waarvan de N.M.B.S. voorlopig drie stellen in eigendom krijgt. De nummering is nog niet bepaald.

- Elektrische stellingen :

Er wordt een nieuw tweeledig stel ontwikkeld voor de IC-dienst, met als maximale snelheid 200 km/h. In 1992 worden de bestelling doorgevoerd : het zijn 132 stellingen : 74 stellingen alleen voor 3 000 V, 58 tweespanningsstellen voor het buurtlansverkeer naar Frankrijk en mogelijk Luxemburg. Indien de beslissing genomen wordt om de Athus-Maas-lijn te elektrificeren zijn er nog een twintigtal tweespanningsstellen meer nodig.

- Pendeltreinstellingen :

In samenwerking met de S.N.C.F. wordt een studie gemaakt om de voornaamste Europese steden met elkaar te verbinden. In België komt de verbinding Brussel - Luxemburg - Basel in aanmerking. Op deze verbinding zouden dan kantelbakken of pendelstellen ingezet die een maximale snelheid van 160 km/h op bochtige lijnen kunnen halen. De N.M.B.S. zou een tiental stellingen voor eigen rekening laten bouwen. De echte beslissing is echter nog lang niet genomen.

- Elektrische lokomotieven :

Al regelmatig behandeld, gaat het om tweespanningsloks met een maximale snelheid van 200 km/h en asynchrone motoren. Voor de reizigersdienst zijn er 14 lokomotieven nodig, voor de goederendiensten zouden nog 46 verdere machines gebouwd worden. Deze lokomotieven zouden reeks 13 of 14 vormen. Een beslissing voor de in 1995 te leveren machines is nog niet genomen.

- Dieselstellen :

Ook al eerder werd gewag gemaakt van de studie tot de bouw van nieuwe autorails. Thans heeft men beslist om de lokale niet geëlektrificeerde lijnen met motorwagens te rijden. Naar gelang de beslissing voor de Athus-Maas-lijn zijn er 20 of 40 nieuwe motorwagens nodig. De eerste schijf zou in 1996 geleverd moeten worden, de eventuele tweede schijf in 2000. Op dat ogenblik gaan de stellingen reeksen 44 en 45 buiten dienst.

- Diesellokomotieven :

Een beperkt aantal lijnen heeft nog behoefte aan diesellokomotieven, echter met elektrische verwarming. In het totaal zouden een 25 lokomotieven nodig zijn. Een nieuwbouw lijkt niet waarschijnlijk, daarom wordt onderzocht of verdere lokomotieven reeks 55 omgebouwd kunnen worden.

- Rijtuigen :

Afgeleid van de nieuwe tussenrijtuigen voor de Breaks, wordt een nieuw rijtuigtype M6 ontwikkeld. In het totaal zijn er een 130 rijtuigen nodig voor de IC en IR-diensten. Deze moeten tussen 1996 en 1998 geleverd worden.

Naast de reizigersdienst, zijn er ook voor de goederendienst belangrijke veranderingen met nieuwe lokomotieven, doch deze planning is nog niet uitgewerkt. Ze omvat vooral elektrische lokomotieven en zware rangeerdieselloks.

Anderzijds zullen verschillende huidige reeksen het star 21 plan niet meer halen : konkreet gaat het om de reeks 00 (stellen 010 - 150), 05, 15, 22, 23 (gedeeltelijk), 25.5 en 51 (gedeeltelijk).

LSV-Aktueel

** Werkzaamheden :

* Bebert :

Tijdens het seizoen werden er vooral verbeteringswerken uitgevoerd aan de kranen, pakkingen er vooral de remmen werden bijgesteld. Zo werden de remblokken terug bijgesteld en de luchttrem (Westinghouse) werd terug in dienst gezet bij wijze van proef. Maar er blijft nog een deel werk te verrichten. Nu de luchtpomp de 7 bar haalt blijft het probleem van de lekkende remkraan over, die naar alle waarschijnlijkheid zou moeten hersteld zijn tegen volgend ritseizoen.

* Simone :

Deze winter zou Simone haar officiële waterdrukproef moeten ondergaan, hiervoor werden de ontmantelingswerkzaamheden reeds aangevangen, op het huidig tempo van de werkzaamheden zou Simone de hydraulische proef omstreeks maart '92 kunnen ondergaan.

* 554.14 :

Ook aan het stel werden de werkzaamheden verder voortgezet, de verschillende kleinere problemen nl. het laatst opgetreden defekt aan de automatische waakzaamheid en het volledig terug automatiseren van de om-schakeling zouden de hoofdpunten van de werkzaamheden moeten zijn.

* Diesellokomotief 2 :

Aan deze lok werden verschillende werkzaamheden aangevat nl. het volledig afschuren van de buitenkant en het opknappen ervan. De twee startmotoren van deze lok werden ook volledig gereviseerd, en men is langzaam begonnen aan het vervangen van de elektrische bedrading.

* L-rijtuigen :

Diegene onder jullie die bij de Sint-Niklaasritten aanwezig waren hebben kunnen merken dat er verwarming in de rijtuigen was ingebouwd, dit om de winterritten in slechtere weersomstandigheden te kunnen uitvoeren. De definitieve plaatsing is gepland tegen begin volgend jaar. Verder zullen de gaten in het dak volledig gedicht worden en - hopelijk voor het seizoen '92 - de twee rijtuigen terug opgeschilderd. Het derde L-rijtuig met bagageafdeling zou tenlaatste in 1993 operationeel moeten zijn, maar hiervoor zijn er nog veel werkzaamheden gepland nl. vervangen van de vloer in een compartiment, het oplassen van de buitenkant, het herschilderen van de buitenkant en het opknappen van de binnenkant. Kortom werk genoeg.

* Gebouw te Genebos (Zolder) :

Tijdens de maanden september-oktober werd dan het ex-buffetgebouw te Genebos gelijk met de grond gemaakt, hierbij werd alles zorgvuldig gedemonteerd om terug gebruikt te worden te As. Hierbij verloren we slechts enkele vensters en een paar panelen, vooral het dak en de vensters waren zeer voornaam daar ze in het huidige buffetgebouw herwerkt worden. Een tweede aanwinst zijn de zware profielen die voor de hoofdloods gerecupereerd werden.

* Gebouwen : buffet :

Hieraan werd er vooral op het einde veel werk geleverd zodat - bij het verschijnen van het tijdschrift het volledig dak en de vensters geplaatst zullen zijn, en de vloerplaten al voor een groot deel klaar liggen. Verder is al een groot deel van de binnenwerkzaamheden - elektriciteit, water, ... - redelijk ver opgeschoten.

* Emplacement :

Ook hieraan werd veel werk geleverd, het voorste gedeelte van het emplacement is onkruid vrij gemaakt en de verdere werkzaamheden zijn ook redelijk ver gevorderd, zodat voor juli '92 een deel van de tentoonstelling en de speeltuin klaar moeten zijn.

** Het ritseizoen :

* Ritdagen :

Na een aarzelend begin - te wijten aan de verschillende moeilijkheden met de eigenaar van het meeste materieel - kwam het ritseizoen goed op gang. Voor de stoomhappening kon niet genoeg voorbereidend werk geleverd worden en bracht dan ook maar karige resultaten. Nochtans werd hier bewezen dat dat L.S.V. zelfs in moeilijke omstandigheden weerbaar en vol goede wil zit. Zo kon de toestemming verkregen worden om naar Waterschei te rijden gedurende deze twee dagen en de "Hells on Wheels" met hun prachtige voertuigen zorgden voor de show : per dag werden niet minder dan 3 militaire treinen samengesteld en door Bebert naar Eisden gesleept.

Geleidelijk aan trokken de gewone ritdagen meer en meer volk en in augustus kwamen er per ritdag tussen de 150 en 200 reizigers. Ondanks het feit dat - door een te nauwe kas - de geplande werken aan de gebouwen niet konden gebeuren, waren de meeste reizigers tevreden met het gebodene.

* Sint-Niklaasritten :

De maanden tussen het ritseizoen en de St-Niklaasritten was zeer gevuld door de afbraak van het buffet te Genebos, doch niets werd onverlet gelaten om de St-Niklaasritten tot een hoogtepunt te laten uitgroeien. Naast de pers, werden de scholen van As en Maasmechelen/Eisden aangeschreven en dit leidde tot een grote belangstelling vanaf de eerste ritdag. In tegenstelling met de vorige jaren werd de opvang verbeterd en de pakjes voor de kinderen puilden - ook dankzij onze sponsor Al Events en de Supra (een groothandel) - uit. Doch ook de volwassenen kreeg hun part in de vorm van een borreltje en een zelf gebakken wafel, waarbij de voorzitter een schort aan, gebonden kreeg en alleen maar mocht kijken, maar proeven niet.

De mondelinge reclame in de volgende dagen deed het nodige en de reserveringen stroomden binnen : elke ritdag werd de trein met één rijtuig uitgebreid, de Sint kreeg het steeds benauwder in de verwarmde wagens en het station kreeg een drukte te verwerken d het slechts tijdens de bloeiperiode kende.

** Het ritseizoen 1992 :

Evenementen :

Om het tienjarig bestaan van de museumbedrijvigheid te vieren, wordt 1992 een speciaal jaar :

Holidaytrein : Het ritseizoen begint dit jaar heel speciaal : met de leuze "de vakantie begint in de (stoom)trein", wordt de eerste ritdag speels en leerrijk aangevat. Terwijl de kinderen al in vakantiestemming gebracht worden in de trein door een grote zak zomers speelgoed, worden de ouders verwend met een koele drank. Te As stelt toeristisch Limburg zich voor en zullen diverse Limburgse attracties voor de sfeer zorgen.

Stoomhappening : de opening van de lijn naar Waterschei wordt gevierd met een grootse Stoomhappening, zoals men die gekend heeft te Zolder, de mogelijkheden te As zijn thans zo dat dit weer mogelijk is. De eerste contacten met diverse instanties werden reeds aangeknoopt, zodat het festival al een definitieve vorm krijgt.

01/02-08-92

Monumentendag : Op 13 september werkt de L.S.V. voor het eerst mee aan de nationale monumentendag, onder het thema : "Stoom en Kool in Limburg", namelijk de industriële archeologie in de Kempen. Op dat ogenblik krijgt men de opening van de permanente tentoonstelling over het smalspoor in de Limburgse mijnen.

St.-Niklaasrit Tradioneel en steeds grootser moeten de St-Niklaasritten worden. Door de oprichting van de nieuwe gebouwen zijn er verdere mogelijkheden voor dit gebeuren.

15/22/29-11-92

Laatste werkzaamheden te As :

* Verhuis :

Betrekkelijk onverwacht kwam begin januari een deel van het materieel vanuit Zolder naar As overgebracht. De firma P.T.A. (uit As) had in de begindagen van het jaar de tijd en zorgde voor de overbrenging van drie smalspoordiesellokomotieven (nl. de Moes uit de mijn van Zolder, de Deutz A2 M en A4 M uit Waterschei), de lange vierassige personeelswagen uit Winterslag en een drietal mijnwagens met diverse onderdelen. Deze werden voorlopig afgeladen op de loskoer. Daar deze lokomotieven al grotendeels te Zolder gerestaureerd werden, is een kleine opknapbeurt en een herschildering voldoende deze machines terug toonbaar te maken.

Naarmate de firma P.T.A. tijd heeft wordt de rest van het materieel overgebracht .

* Kantine :

Op het ogenblik van het verschijnen zal de rumbouw en het dak van de kantine afgesloten zijn, de gedeeltelijke inrichting (vloer, elektriciteit, bekleding van de muren, ...) moet eind februari afgesloten zijn.

De kantine met aangesloten tentoonstellingshal omvat :

* in de kantine zelf :

- een gedeelte ingericht als verbruikszaal. Hierin vinden - zoals te Genebos - de banken uit het M1-rijtuig hun plaats. Met twaalf kompartimenten heeft men een capaciteit van 72 zitplaatsen. Deze zitplaatsen komen aan de zijde van het spoor.

- een open middengedeelte waarin tijdens het ritseizoen een tentoonstelling kan geplaatst worden, voor de St-niklaasritten wordt dit gedeelte gebruikt als bijkomende zitplaats met losse tafels en stoelen met een capaciteit van ca. 50 plaatsen.

- in de hoeken komen tentoonstellingseilanden : deze worden gebruikt als tentoonstelling van kleinere onderdelen, nl :

- * kleine seinen en onderdelen
- * handgereedschap voor het onderhoud van het spoor (boormachine,)
- * handgereedschap voor de controle en onderhoud van het spoor
- * kleine spooronderdelen (lasplaten, onderlegplaten, ...)

Achter de kantine komt de eerste tentoonstellingshall, deze wordt opgericht met de wandplaten van het buffet van Genebos en de dakplaten van de loods van Zolder. Hierin wordt het volgende materieel tentoongesteld :

- * smalspoormaterieel uit Winterslag (met elektrische lokomotief Acec) en Beringen (met persluchtlok)
- * een nabootsing van een oude seinpost (bestaande uit het seingestel uit Grimde en diverse kleinere onderdelen)
- * de diverse hedendaagse lichtseinen
- * de snelheidsseinen
- * het elektromechanisch seingestel afkomstig uit Jeuk-Rosoux

Het bevoorradingsgebouw :

Op perron 2 wordt een bevoorradingsgebouw opgericht : hierin komt een kolenopslagplaats, met de transportband voor het laden van de stoomlokomotieven, de brandstofpomp (geschonken door AVIA) voor het tanken van het dieselmaterieel en een opslagplaats voor de olie en brandbare stoffen. Hierdoor komt de ruimte in het station vrij. Inmiddels werden de beide magazijnen in het station zelf verenigd, dit door het gedeeltelijk verwijderen van een scheidingmuur. Een gedeelte wordt gebruikt als werkplaats, de andere als voorraadmagazijn.

Museumlijnen

M.S.T.B. > Stoomcentrum Maldegem

Na de verkoop van de motorwagen 4620, werd ook het overige materieel van de Vilvoordse museumlijn overgenomen door het stoomcentrum Maldegem. De stoomlokomotief "Tubize" werd overgekocht door de vereniging; het overige rollend materieel, samen met de uitrusting van de loods en de werktuigen werd overgedragen.

Hierdoor ziet het stoomcentrum zijn patrimonium sterk uitgroeien : er kwamen - naast de rijvaardige Tubize - nog twee te restaureren stoomlokomotieven (waaronder een vuurloze), twee diesellokomotieven en het buffetrijtuig type M1 en een aantal goederenwagens te Maldegem bij. Men hoopt al het materieel tegen het ritseizoen 1992 naar Maldegem over te brengen. Door deze aanwinsten wordt het Stoomcentrum de uitgebreidste museumvereniging van Vlaanderen, met een museumloods, ritten op normaalspoor en smalspoor en een uitgebreid kantinegebouw in het station.

Trouwens voor het opknappen van het stationsgebouw en het emplacement verkreeg het stoomcentrum - als tweede Vlaamse museumlijn - een subsidie van ca. 2 000 000 BF van het Vlaams Commissariaat Generaal van Toerisme.

B.V.S. (Puurs - Dendermonde)

De lokomotief "Duvel" uit Alsdorf werd voor het grootste gedeelte gerestaureerd : na de aanpassingen aan het drijfwerk en de aslagers, werd de ketel volledig onderzocht en gereinigd. Intussen is de waterdrukproef te Montzen uitgevoerd en geslaagd. Nu volgt de heropbouw en het aanpassen van diverse onderdelen. De mensen van de S.D.P. hopen deze lokomotief nog voor aanvang van het ritseizoen onder druk en op eigen kracht vanuit Montzen naar Dendermonde en verder Baasrode over te brengen.

Anderzijds zijn de nodige stappen gedaan om op de loskoer van Baasrode een lokomotiefloods (Romney-loods) op te richten om er het materieel in te stallen en als werkplaats uit te rusten. De nodige vergunningen zijn inmiddels binnen en in de volgende maanden wordt gestart met de heropbouw van de loods.

Te Baasrode wordt het rollend materieel in de mate van het mogelijke onderhouden, vooral de werken aan de rijtuigen neemt het grootste gedeelte van de tijd in beslag.

C.F.V.3.V (Mariembourg)

Het tussenseizoen wordt te Mariembourg vooral gebruikt om het materieel - dat tijdens het seizoen intens gebruikt werd - te onderhouden en te herstellen. Verder wordt er enorm werk geleverd om het geheel te Mariembourg en ook de lijnen aantrekkelijker te maken en de opvang van de reizigers te verbeteren. Inmiddels gaan de restauratiewerken aan de Duitse lokomotieven reeks 64 (te Haine-St-Pierre) en 52 (te Stockem) geleidelijk door. Wel zijn er problemen te Haine-St-Pierre, daar de NMBS de toegangsspooren tot de door de CFV3V gehuurde loods wil opbreken.

Trimbleu

We onthouden ons van commentaar op het ongeval gebeurd bij de Trimbleu, dat al genoeg commentaar gekregen heeft in de pers.

Wel wordt eindelijk werk gemaakt aan een wetgeving inzake museumlijnen. Vanaf het begin leefden de museumlijnen in een wetsvacuum, zonder reglementen of keuringen. Thans is men een koninklijk besluit uit aan het dokteren om de veiligheid op museumlijnen te waarborgen. Er wordt in dit wetsvoorstel een onderscheid gemaakt tussen normaalspoorlijnen en smalspoorlijnen.

Bij de normaalspoorlijnen is de reglementering van de N.M.B.S. van toepassing, dit vormt geen probleem daar alle museumverenigingen thans op N.M.B.S.-sporen rijden. Voornaamste veranderingen zijn de examens voor de bestuurders, de keuring van het materieel (vooral remsystemen) en een periodieke schouwing van de lijn.

De smalspoorlijnen krijgen eigen, aangepaste regelingen.

Agenda

Datum	Vereni	Omschrijving	Adres	Opmerkingen
10-01-92	VeBOV	Diaprojectie	Metrostation Anneesens, Brussel	B Onderwerp : Trams 199
24-01-92	VeBOV	Diaprojectie	Centrum Zurenborg, Antwerpen	B Onderwerp : Berlijn-R
14-02-92	VeBOV	Diaprojectie	Metrostation Anneesens, Brussel	B Onderwerp : Treinen 1
26-05-92	G.T.F.	Reis naar Duitsland	GTF, Rue de Marchienne 68, 6110 Montigny	R
27-05-92	G.T.F.	Reis naar Duitsland	GTF, Rue de Marchienne 68, 6110 Montigny	B
28-05-92	G.T.F.	Reis naar Duitsland	GTF, Rue de Marchienne 68, 6110 Montigny	B
29-05-92	G.T.F.	Reis naar Duitsland	GTF, Rue de Marchienne 68, 6110 Montigny	B
30-05-92	G.T.F.	Reis naar Duitsland	GTF, Rue de Marchienne 68, 6110 Montigny	B
31-05-92	G.T.F.	Reis naar Duitsland	GTF, Rue de Marchienne 68, 6110 Montigny	B
31-05-92	L.S.V.	Culturele week	Station As, Stationsstraat 126, As	R
01-06-92	L.S.V.	Culturele week	Station As, Stationsstraat 126, As	B
05-07-92	L.S.V.	Holidaytrein	Station As, Stationsstraat 126, As	B Met speelgoed
12-07-92	L.S.V.	Ritdag	Station As, Stationsstraat 126, As	B
19-07-92	L.S.V.	Ritdag	Station As, Stationsstraat 126, As	B
26-07-92	L.S.V.	Ritdag	Station As, Stationsstraat 126, As	B
01-08-92	L.S.V.	<u>Stoomhappening</u>	Station As, Stationsstraat 126, As	B Uitgebreid beschreven
02-08-92	L.S.V.	<u>Stoomhappening</u>	Station As, Stationsstraat 126, As	B Uitgebreid beschreven
09-08-92	L.S.V.	Ritdag	Station As, Stationsstraat 126, As	B
14-08-92	H.L.V.	Reis naar de U.S.A.	Van den Hauwe, Deblockstraat 37, 1830 Mechelen	B Voor 31 maart 1992
15-08-92	L.S.V.	Ritdag	Station As, Stationsstraat 126, As	B
16-08-92	L.S.V.	Ritdag	Station As, Stationsstraat 126, As	B
23-08-92	L.S.V.	Ritdag	Station As, Stationsstraat 126, As	B
25-08-92	H.L.V.	Einde van de reis naar de U.S.A.	Van den Hauwe, Deblockstraat 37, 1830 Mechelen	B Voor 31 maart 1992
30-08-92	L.S.V.	Ritdag	Station As, Stationsstraat 126, As	B
06-09-92	L.S.V.	Ritdag	Station As, Stationsstraat 126, As	B
13-09-92	L.S.V.	<u>Open Monumentendag</u>	Station As, Stationsstraat 126, As	B
15-11-92	L.S.V.	<u>St.-Niklaasrit</u>	Station As, Stationsstraat 126, As	B De Sint komt te As
22-11-92	L.S.V.	<u>St.-Niklaasrit</u>	Station As, Stationsstraat 126, As	B De Sint komt te As
29-11-92	L.S.V.	<u>St.-Niklaasrit</u>	Station As, Stationsstraat 126, As	B De Sint komt te As

Wenst U verdere inlichtingen over deze gebeurtenissen ?

Abonneer U dan op de Febeilrail Agenda, dit door 220 BFr. te storten op het rekeningnummer 068-0918460-91 van Febeilrail.

Daar de manifestaties van de meeste verenigingen nog niet was toegekomen staan hier enkel de gegevens van vooral de L.S.V. vervat en enkele andere maifestaties.

De Limburgse Stoom Vereniging is niet verantwoordelijk voor eventuele fouten of het niet naleven van sommige evenementen !!!

Boekenverkoop

Boek	Auteur(s)	Uitgever	Frij	P_bin	P_uit
Benelux Rail 1 (1978 - 1979)	Frank Stenvall	Frank Stenvall	620	675	731
Benelux Rail 2 (1980 - 1981)	Frank Stenvall	Frank Stenvall	620	675	731
Benelux Rail 3 (1982 - 1983)	Frank Stenvall	Frank Stenvall	620	675	731
Benelux Rail 4 (1984 - 1985)	Frank Stenvall	Frank Stenvall	750	805	861
Benelux Rail 5 (1986 - 1987)	M. Vleugels	't Nijverke Lezerke	750	805	861
Benelux Rail 6 (1988 - 1989)	M. Vleugels	't Nijverke Lezerke	750	805	861
Brochure 5 : Stoomlokomotieven type 95/96	J. Casier	T.T.Z. / L.S.V.	320	365	381
Brochure 6 : Diesellokomotieven type 271	J. Casier	T.T.Z. / L.S.V.	320	365	381
Brochure 7 : Dieselmotorwagens 606/608	J. Casier	T.T.Z. / L.S.V.	320	365	381
Brochure 8 : Stoomlokomotieven type 38	J. Casier	T.T.Z. / L.S.V.	630	685	741
Brochure 9 : Diesellokomotieven type 211 (ex. 64)	J. Casier	T.T.Z. / L.S.V.	630	685	741
De eerste elektrische treinen in België	J.P. Schenkel		600	655	711
De lokomotieven van de B.S. en de N.M.B.S. deel I	Casier, De Bot, Maes	T.T.Z. / L.S.V.	150	195	211
De Lokomotieven van de B.S. en de N.M.B.S. deel II/III	H. De Bot, F. Maes		300	345	361
Elektrische lokomotieven	M. Delie, J.P. Schenkel	Ediblanchart	1980	2035	2091
Gids 1956	J. Casier	L.S.V.	150	195	211
Jenever & Steenkool	Linters	V.V.I.A.	150	195	211
Le Rail au Congo Belge		Ediblanchart	1980	2035	2091
Motorrijtuigen in België	M. Delie	Ediblanchart	1980	2035	2091
Postkaart Benelux Rail 4 (Nederland)		't Nijverke Lezerke	20	30	35
Postkaart Benelux Rail 5 (België)		't Nijverke Lezerke	20	30	35
Postkaart Benelux Rail 6 (G.H. Luxemburg)		't Nijverke Lezerke	20	30	35
Postkaart Benelux Rail 7 (Oegisch materieel in Marocco)		't Nijverke Lezerke	20	30	35
Postkaart Stoomwals		P.T.A.	25	39	46
Postkaarten As		L.S.V.	25	39	46
Railfoto (resterende exemplaren)			150	178	192
Spoorwegen in België	A. Linters	V.V.I.A.	475	530	586
Steenkool in Heusden-Zolder	Melotte		250	295	311
Steenkool in Limburg	B. Van Doorselaer	P.M.I.E.	250	295	311
Stoom III / Vapeur III	M. Delie	Ediblanchart	1180	1235	1291
Van stoom tot G.L.T. / De la vapeur au G.L.T.	R. Van Vlaenderen	Ediblanchart	280	325	341

De boekenverkoop bij de L.S.V. gaat nog steeds door, nu zijn ook de eerste drie delen van Benelux Rail verkrijgbaar voor de prijs van 620 BFr. + verzendingskosten.

Le Rail au Congo Belge verschijnt pas februari 1992. Dit door technische problemen bij de uitgeverij. Deze boeken zullen zo snel mogelijk opgestuurd worden aan de mensen die hem reeds besteld hebben.

Verder moet er nog gewijzigd worden op de uitverkoop van de oude Railfoto's. Gelieve ons hiervoor de contacten of in As langs te komen om de nog resterende Railfoto's te verkrijgen. De prijs bedraagt 100 BFr. per stuk of 500 BFr. per jaargang.

Gezien dat er in de lijst drie prijzen vermeld staan geven we U graag hierover uitleg :

- 1 ste kolom : prijs van het boek zonder verzendingskosten (afhaling te As)
- 2 de kolom : prijs van het boek inclusief verzendingskosten voor het binnenland
- 3 de kolom : prijs van het boek inclusief verzendingskosten voor het buitenland (enkel Benelux, Frankrijk, Duitsland).

Bestelling d.m.v. overschrijving :

De bestelling van boeken gebeurt nog steeds op dezelfde wijze, nl. door de som van het boek incl. verzendingskosten te storten op het rekeningnummer 860-0068579-79 van de L.S.V. te Tongeren.

Afhaling te As :

Afhaling te As : elke zaterdag (behalve feestdag) tussen 10.30 en 15.30 .
elke ritdag tussen 10.00 en 18.00

Historische blz.

228.050 - 228.128

Na de eerste golf van elektrifikaties, met de as Antwerpen - Brussel - Charleroi, werd vanaf 1954 een groot-scheeps elektrifikatieprogramma doorgevoerd. Na het onder draad brengen van de verbinding naar de Luik (treep, Oostende, Blankenberge en Knokke), kwam in 1955 ook de verbinding naar Liège onder draad. Een jaar later werd de Ardennenlijn geëlektrificeerd. Om aan de behoefte aan elektrische voertuigen te voldoen, werden de 50 lokomotieven type 122 geleverd en voor de elektrische stellingen werd een nieuw programma ingevoerd: in eerste instantie voorzag het de levering van 78 tweeledige stellingen voor de oost-west-verbinding (Oostende - Brussel - Liège) en 38 stellingen in een iets andere opvatting met kleinere platforms voor de verbinding naar Arlon.

Voor de bouw van de 78 stellingen werd een beroep gedaan op de voornaamste Belgische konstruktoren: Zowel La Brugeoise als Ragheno, Ateliers Germain en Familleureux leverden elk een aantal stellingen, waarbij elke konstruuteur een deel voor zijn rekening nam. Doch ook tal van andere onderaannemers brachten hun steentje bij. De eerste stellingen werden vanaf november 1955 afgeleverd. In grote trekken kwamen deze nieuwe stellingen overeen met de laatste (oudere) stellingen, het grootste verschil was de lichtere bouw, verkregen door het lassen van de kast, in plaats van klinknagelverbindingen. Al de stellingen kwamen te Schaarbeek in depot en werden dadelijk op de verbinding naar Oostende ingezet. Maar vanaf het stel 228.068 werden dadelijk aan de stelplaats Oostende afgeleverd om zo efficiënter gebruikt te kunnen worden. Doch ook Kinkempois kreeg deze stellingen gloednieuw in depot en als eerste werd de 228.077 in de vurige stede geherbergd.

Vanaf de 228.092 kwamen ze terug te Schaarbeek en werden deze stellingen ook op de verbinding naar Namur gebruikt. Doch vanaf het prille begin kenden de stellingen een talrijke transferts: Ronet kreeg zijn eerste stellingen van dit type kwam vanaf de zomerregeling 1957 ook te Ronet tot inzet. Tijdens de volgende jaren zwierven de meeste motorwagens rond tussen Schaarbeek, Kinkempois en Oostende, zonder dat er een echte reden voor de transferts te geven valt. De inzet bleef echter tijdens de eerste jaren onveranderd: ze bereikten Oostende, Liège en Namur en verzekerden de lokale diensten vanuit Brugge naar Blankenberge en Knokke. Verder verzekerden ze ook alle treinen tussen Leuven en Mechelen. Sporadisch reden deze stellingen ook door tot in Arlon. Naarmate de elektrifikaties vorderden, kwamen ze ook op de pas geëlektrificeerde lijnen tot inzet.

Besturende jaren kenden deze stellingen een onbewogen bestaan en verzekerden tal van diensten. Ook van ongevallen bleven ze grotendeels bespaard: als zwaarste ongevallen kennen we de botsing van de 228.055 te Feixhe-le-haut-Clocher op 4 oktober 1967. Hierbij werd het tweede klasse-gedeelte volledig vernield en werd het stel heropgebouwd met het ABB-deel van de 526. Drie jaar later brandde de 228.062 op 10 februari 1970 volledig uit te Quevy en werd in juni van hetzelfde jaar afgevoerd. Dit nummer werd opnieuw gebruikt door de oorspronkelijke 228.050. Op dat ogenblik werd de 228.501 hernoemd in 228.050.

De levering van de stellingen reeks 06 had tot gevolg dat de stellingen in meer ondergeschikte diensten, doch dit duurde niet lang en na optrekken van de maximale snelheid tot 130 km/h, werden ze weer onbeperkt gebruikt samen met de modernere stellingen. Het was pas in 1984 dat de oudste klassieke stellingen veel van hun belangrijkheid verloren: ze werden bij het uitbrengen van het IC/IR-plan uit de hoogwaardige reizigersdienst verdrongen: de allernieuwste stellingen reeks 03 (Breaks) worden gebruikt voor de IC-diensten, de stellingen reeks 06 verzekerden zowel IC, maar vooral IR-diensten en de stellingen 00 worden praktisch enkel in de stoepdienst gebruikt. Naast de vroegere onderhoudsplaatsen kwamen ze ook te Stockem terecht.

Vanaf deze periode werd ook beslist om deze stellingen geleidelijk aan af te voeren: in eerste instantie werden 15 stellingen aangeduid om omgebouwd te worden tot nieuwe poststellen en dit gebeurde vanaf 1987. Verder blijven er tot in 1990 nog 47 stellingen in dienst. Voor de juiste verdeling verwijzen we naar de laatste vakantieids. Al deze stellingen zullen tijdens de volgende jaren afgevoerd worden.

Thans zijn er 24 stellingen te Haine-St-Pierre gestationeerd, 16 stellingen vertoeven te Ronet en twee stellingen bevinden zich te Stockem.

Technische gegevens

Algemeenheden :

Bouwer La Brugeoise - Raghenò - Germain et Familleureux
 Nummering 228.050 - 228.128 vanaf 1971 : 050 - 128
 Bouwjaar 1954

Afmetingen :

Asindeling A1'1A' + A1'1A'
 Asdruk per as motoras 13 900 kg.
 loopas 12 600 kg.

Lengte kast BD-deel 22 272 mm.
 AB-deel 22 272 mm.

Breedte (totaal)
 Hoogte dak 3 790 mm.

Diameter wielen 1 010 mm.
 Afstand middelpunt draaistel BD-deel 15 250 mm.
 AB-deel 15 250 mm.
 Afstand binnen draaistel 2 300 mm.

Zitplaatsen 1ste klasse 28 plaatsen
 2de klasse 143 plaatsen
 totaal 171 plaatsen

Staanplaatsen 1ste klasse 18 plaatsen
 2de klasse 50 plaatsen
 totaal 68 plaatsen

Gewicht ledig 84 000 kg.
 ledig / plaats 351 kg.
 geladen 106 000 kg.

Motoren en overbrenging :

Voedingsspanning 3 000 V.
Motoren aantal 4
 type ACEC-SEM Gent
 ophanging neusophanging
 tandwielverh. 3,73 (56/15)

Uurvermogen 4 * 250 Pk 4 * 184 KW
 Doorlopend vermogen 4 * 210 Pk 4 * 155 KW
 Specifiek uurvermogen 9,4 Pk/ton 13 KW/ton

Type aandrijving Nokkenas aangedreven door servomotoren
 Type overbrenging Met rechte tandwielen eenzijdig

Aslagers Met gladde kussenblokken en smeerkussens

Nummerlijst van el. Stallen

228.001 001

Bouwer : Stelpl. : Schaarbeek 12-11-77
 Schrapping : 12-11-77 met -----
 Huidige stelpl. :
 Afgesteld/gesloopt te :

Kleurstelling :

Opmerkingen :

+++++

228.051 051

Bouwer : BN/Raghero/G&F 04-11-1955 Stelpl. : Schaarbeek 01-05-56
 Schrapping : met ----- Kinkempois 03-06-56
 Huidige stelpl. : Stockem Schaarbeek 29-09-57
 Afgesteld/gesloopt te : Ronet 01-06-59
 Schaarbeek 01-05-76
 Kinkempois 10-01-83
 Kleurstelling : Ronet 01-10-84
 Hasselt 01-09-88
 Kinkempois 30-09-91

Opmerkingen :

+++++

228.052 052

Bouwer : BN/Raghero/G&F 10-11-1955 Stelpl. : Schaarbeek 29-09-57
 Schrapping : -05-89 met 89.03 ----- Ronet 01-06-59
 Huidige stelpl. : Schaarbeek 01-05-76
 Afgesteld/gesloopt te : Kinkempois 10-01-83
 Ronet 01-10-84
 Hasselt 01-09-88
 Kleurstelling : Kinkempois 05-89

Opmerkingen :

+++++

228.053 053

Bouwer : BN/Raghero/G&F 18-11-1955 Stelpl. : Schaarbeek 29-09-57
 Schrapping : met ----- Ronet 01-06-59
 Huidige stelpl. : Stockem Schaarbeek 01-05-76
 Afgesteld/gesloopt te : Kinkempois 10-01-83
 Ronet 01-10-84
 Hasselt 01-09-88
 Kleurstelling : Kinkempois 26-09-89

Opmerkingen :

+++++

Elektrische stellen N.M.B.S.

228.054 054

Bouwer :	BN/Raghenò/G&F	28-11-1955	Stelpl. :	Schaarbeek	29-09-57
Schrapping :	-05-89 met 89.03		-----	Ronet	01-06-59
Huidige stelpl. :				Schaarbeek	01-05-76
Afgesteld/gesloopt te :				Kinkempois	10-01-83
				Ronet	01-10-84
				Hasselt	01-09-88
Kleurstelling :				Kinkempois	05-89

Opmerkingen :

+++++

228.055 055

Bouwer :	BN/Raghenò/G&F	2.-11-1955	Stelpl. :	Schaarbeek	29-09-57
Schrapping :	-05-89 met 89.03		-----	Ronet	01-06-59
Huidige stelpl. :				Schaarbeek	01-05-76
Afgesteld/gesloopt te :				Kinkempois	10-01-83
				Ronet	01-06-86
				Hasselt	01-09-88
Kleurstelling :				Kinkempois	05-89

Opmerkingen :

+++++

228.056 056

Bouwer :	BN/Raghenò/G&F	07-12-1955	Stelpl. :	Schaarbeek	29-09-57
Schrapping :	01-11-91 met 91.03		-----	Ronet	01-06-59
Huidige stelpl. :				Schaarbeek	01-05-76
Afgesteld/gesloopt te :				Kinkempois	10-01-83
				Ronet	01-10-84
				Hasselt	01-09-88
Kleurstelling :				Kinkempois	01-11-91

Opmerkingen :

+++++

228.057 057

Bouwer :	BN/Raghenò/G&F	15-12-1955	Stelpl. :	Schaarbeek	29-09-57
Schrapping :	met		-----	Ronet	01-06-59
Huidige stelpl. :	Haine-S-Pierre			Schaarbeek	01-05-76
Afgesteld/gesloopt te :				Kinkempois	10-01-83
				Ronet	01-10-84
				Hasselt	01-09-88
Kleurstelling :				Kinkempois	30-09-91

Opmerkingen :

+++++

Elektrische stellen N.M.B.S.

228.058 058

Bouwer :	BN/Raghenò/G&F	22-12-1955	Stelpl. :	Schaarbeek	29-09-57
Schrapping :	met		-----	Ronet	09-02-59
Huidige stelpl. :	Haine-S-Pierre			Schaarbeek	01-05-76
Afgesteld/gesloopt te :				Kinkempois	10-01-83
				Ronet	01-10-81
				Hasselt	01-09-88
Kleurstelling :				Kinkempois	30-09-91

Opmerkingen :

+++++

228.059 059

Bouwer :	BN/Raghenò/G&F	30-12-1955	Stelpl. :	Schaarbeek	29-09-57
Schrapping :	06-06-90 met 90.01		-----	Ronet	01-10-58
Huidige stelpl. :				Schaarbeek	01-05-76
Afgesteld/gesloopt te :				Kinkempois	10-01-83
				Ronet	01-10-84
				Hasselt	01-09-88
Kleurstelling :				Kinkempois	01-07-90

Opmerkingen :

+++++

228.060 060

Bouwer :	BN/Raghenò/G&F		Stelpl. :	Schaarbeek	29-09-57
Schrapping :	met		-----	Ronet	01-06-58
Huidige stelpl. :	Haine-S-Pierre			Schaarbeek	01-05-76
Afgesteld/gesloopt te :				Kinkempois	10-01-83
				Ronet	01-10-84
				Kinkempois	31-05-87
Kleurstelling :				Hasselt	01-09-88
				Kinkempois	30-09-91

Opmerkingen :

+++++

228.061 061

Bouwer :	BN/Raghenò/G&F		Stelpl. :	Schaarbeek	01-05-76
Schrapping :	met		-----	Kinkempois	10-01-83
Huidige stelpl. :	Haine-S-Pierre			Ronet	01-06-86
Afgesteld/gesloopt te :				Kinkempois	30-09-91

Kleurstelling :

Opmerkingen :

+++++

Elektrische stellen N.M.B.S.

228.062

Bouwer :	BN/Raghenò/G&F	Stelpl. :	Schaarbeek	01-06-70
Schrapping :	met	-----	Kinkempois	30-09-91
Huidige stelpl. :				
Afgesteld/gesloopt te :				

Kleurstelling :

Opmerkingen : 10-02-1970 : uitgebrand bij E1608 te Quevy

+++++

228.050 062

Bouwer :	BN/Raghenò/G&F	Stelpl. :	Schaarbeek	29-09-57
Schrapping :	met	-----	Ronet	01-06-59
Huidige stelpl. :	Haine-S-Pierre		Schaarbeek	01-05-76
Afgesteld/gesloopt te :			Kinkempois	10-01-83
			Ronet	01-05-86
			Kinkempois	26-09-89
Kleurstelling :			Haine-St-Pierre	28-05-90

Opmerkingen : 01-10-1971 : omnummering van 288.050 naar de 062

+++++

228.063 063

Bouwer :	BN/Raghenò/G&F	Stelpl. :	Schaarbeek	01-05-76
Schrapping :	met	-----	Kinkempois	10-01-83
Huidige stelpl. :	Haine-S-Pierre		Ronet	01-06-86
Afgesteld/gesloopt te :			Kinkempois	30-09-91

Kleurstelling :

Opmerkingen :

+++++

228.064 064

Bouwer :	BN/Raghenò/G&F	Stelpl. :	Schaarbeek	01-05-76
Schrapping :	met	-----	Kinkempois	10-01-83
Huidige stelpl. :			Ronet	01-06-86
Afgesteld/gesloopt te :			Kinkempois	26-09-89
			Haine-S-Pierre	

Kleurstelling :

Opmerkingen :

+++++

Elektrische stellen N.M.B.S.

228.065 065

Bouwer :	BN/Raghenò/G&F	Stelpl. :	Schaarbeek	01-05-76
Schrapping :	met	-----	Kinkempois	10-01-83
Huidige stelpl. :	Haine-S-Pierre		Ronet	01-06-86
Afgesteld/gesloopt te :			Kinkempois	26-09-89

Kleurstelling :

Opmerkingen :

+++++

228.066 066

Bouwer :	BN/Raghenò/G&F	Stelpl. :	Schaarbeek	01-05-76
Schrapping :	-05-89 met 89.03	-----	Kinkempois	10-01-83
Huidige stelpl. :			Ronet	01-06-86
Afgesteld/gesloopt te :			Kinkempois	-05-89

Kleurstelling :

Opmerkingen :

+++++

228.067 067

Bouwer :	BN/Raghenò/G&F	Stelpl. :	Schaarbeek	01-05-76
Schrapping :	met	-----	Kinkempois	10-01-83
Huidige stelpl. :	Haine-S-Pierre		Ronet	01-06-86
Afgesteld/gesloopt te :			Kinkempois	26-09-89

Kleurstelling :

Opmerkingen :

+++++

228.068 068

Bouwer :	BN/Raghenò/G&F	Stelpl. :	Oostende	01-06-56
Schrapping :	-11-89 met 89.05	-----	Schaarbeek	29-06-57
Huidige stelpl. :			Ronet	29-09-57
Afgesteld/gesloopt te :			Schaarbeek	19-01-76
			Kinkempois	10-01-83
			Ronet	01-06-86

Kleurstelling :

Opmerkingen :

+++++

Elektrische stellen N.M.B.S.

228.069 069

Bouwer :	BN/Ragheno/G&F	Stelpl. :	Oostende	01-06-56
Schrapping :	-11-89 met 89.05	-----	Schaarbeek	29-06-57
Huidige stelpl. :			Ronet	29-09-57
Afgesteld/gesloopt te :			Schaarbeek	19-01-76
			Kinkempois	10-01-83
			Ronet	01-06-86
Kleurstelling :			Kinkempois	- 11-89

Opmerkingen :

+++++

228.070 070

Bouwer :	BN/Ragheno/G&F	Stelpl. :	Oostende	01-06-56
Schrapping :	10-11-88 met 89.06	-----	Schaarbeek	29-06-57
Huidige stelpl. :			Ronet	29-09-57
Afgesteld/gesloopt te :			Oostende	19-06-58
			Schaarbeek	19-01-76
			Kinkempois	10-01-83
Kleurstelling :			Ronet	01-06-86
			Kinkempois	31-12-88

Opmerkingen :

+++++

228.071 071

Bouwer :	BN/Ragheno/G&F	Stelpl. :	Oostende	01-06-58
Schrapping :	-05-89 met 89.03	-----	Schaarbeek	04-10-59
Huidige stelpl. :			Oostende	01-06-61
Afgesteld/gesloopt te :			Schaarbeek	19-01-76
			Kinkempois	10-01-83
			Ronet	01-06-86
Kleurstelling :			Kinkempois	-05-89

Opmerkingen :

+++++

228.072 072

Bouwer :	BN/Ragheno/G&F	Stelpl. :	Oostende	01-06-58
Schrapping :	met	-----	Schaarbeek	28-09-58
Huidige stelpl. :			Oostende	01-06-61
Afgesteld/gesloopt te :			Schaarbeek	19-01-76
			Kinkempois	10-01-83
			Ronet	01-06-86
Kleurstelling :			Kinkempois	26-09-89
			Haine-S-Pierre	

Opmerkingen :

+++++

Elektrische stellen N.M.B.S.

228.073 073

Bouwer :	BN/Raghenò/G&F	Stelpl. :	Oostende	01-06-61
Schrapping :	met	-----	Schaarbeek	26-05-63
Huidige stelpl. :	Haine-S-Pierre		Oostende	29-09-63
Afgesteld/gesloopt te :			Schaarbeek	28-12-64
			Kinkempois	26-09-65
			Schaarbeek	19-01-76
Kleurstelling :			Kinkempois	10-01-83
			Ronet	01-06-86
			Kinkempois	26-09-89

Opmerkingen :

+++++

228.074 074

Bouwer :	BN/Raghenò/G&F	Stelpl. :	Oostende	10-01-63
Schrapping :	met	-----	Schaarbeek	26-05-63
Huidige stelpl. :			Oostende	29-09-63
Afgesteld/gesloopt te :			Schaarbeek	28-12-64
			Kinkempois	26-09-65
			Schaarbeek	19-01-76
Kleurstelling :			Kinkempois	10-01-83
			Ronet	01-06-86

Opmerkingen : omgebouwd in 968 (poststel) - in dienst 08-09-88

+++++

228.075 075

Bouwer :	BN/Raghenò/G&F	Stelpl. :	Oostende	10-01-63
Schrapping :	met	-----	Schaarbeek	26-05-63
Huidige stelpl. :	Haine-S-Pierre		Oostende	29-09-63
Afgesteld/gesloopt te :			Kinkempois	31-05-64
			Schaarbeek	27-09-64
			Kinkempois	26-09-65
Kleurstelling :			Schaarbeek	19-01-76
			Kinkempois	10-01-83
			Ronet	01-06-86
			Kinkempois	26-09-89

Opmerkingen :

+++++

228.076 076

Bouwer :	BN/Raghenò/G&F	Stelpl. :	Oostende	10-01-63	Haine-St-Pierre 06-06-90
Schrapping :	06-06-90 met 90.01	-----	Schaarbeek	26-05-63	
Huidige stelpl. :			Oostende	29-09-63	
Afgesteld/gesloopt te :			Kinkempois	31-05-64	
			Schaarbeek	01-03-64	
			Kinkempois	26-09-65	
Kleurstelling :			Schaarbeek	19-01-76	
			Kinkempois	10-01-83	
			Ronet	01-06-86	
			Kinkempois	26-09-89	

Opmerkingen :

+++++

Inzet

Zomerregeling 1950

In dit nummer behandelden we een aantal lijnen rondom Tournai en Ath, en het was vooral deze laatste stelplaats die een groot aantal lokale diensten verzekerde in deze streek. We nemen de zomerregeling van 1950, een ogenblik dat Ath nog steeds een groot aantal lokomotieven en stellen in depot had en inzette.

Reeks A : Stoomlokomotieven type 64 :

Aantal plandagen : 10 in tweeploegenstelsel Daggemiddelde : 141 km

De 64-ers worden vooral in de semi-direkte dienst gebruikt op de lijnen vanuit Ath naar Brussel, Denderleeuw-Aalst, Tournai, Lessines, maar ook de piekuurtreinen naar Mons en Quevy enerzijds en naar St-Ghislain anderzijds. Vanuit Mons werden ook personeelstreinen naar Cuesmes gereden. In de reeks kwamen ook enkele goederentreinen voor : vanuit Ath naar Mons en verder St-Ghislain was de belangrijkste dienst.

Reeks B : Motorwagens type 551 :

Aantal plandagen : 5 in tweeploegenstelsel Daggemiddelde : 263 km

Deze oudste stellen hebben nog steeds het uitgebreidste inzetgebied : als lokaalstreinen rijden ze vanuit Ath naar Blaton, Mons, Geraardsbergen, Bassily en Lessines. Doch de bestemmingen zijn verscheidener : vanuit Blaton worden Peruwelz, Ronse en Bernissart, vanuit Mons gaat het naar Queivrain, Dour, Roisin en Warquignies.

Reeks C : Motorwagens type 553 :

Aantal plandagen : 4 in tweeploegenstelsel Daggemiddelde : 233 km

Het inzetgebied is hier nog uitgebreider dan de vorige reeks, doch deze vierassige stellen berijden veel minder de korte, lokale lijnen met gering verkeer. Zo bereiken de typen 553 vanuit Ath vooral Tournai, Geraardsbergen en Lessines, maar worden ook gebruikt tot in Blaton, Blandain, Denderleeuw en Mons. Vanuit Mons gaat het door tot in Queivrain, vanuit Blaton naar Beloeil, vanuit Tournai naar Eleharies en Antoing. Verder zijn er ook ritten naar Ronse en verder Nederbrakel en Ellezelles, naar Denderleeuw en Aalst en ook naar Leuze.

Reeks D : Stoomlokomotieven type 93 :

Aantal plandagen : 6 in tweeploegenstelsel Daggemiddelde : 115 km

Voor verschillende treinen, volstond de capaciteit van de "Brossels" niet en sommige lokaalstreinen moesten gesleept worden. Hiervoor kwamen de typen 93 tot inzet. In een niet onaanzienlijke reeks reden deze lichte stoomlokomotieven naar Geraardsbergen, Mons en verder Queivrain, Lessines en Edingen. Vanuit St-Ghislain wordt Warquignies bereikt. In de daluren worden goederendiensten gereden : zo zijn er lokale treinen naar Lessines (met rangering in dit station), Sirault, Beloeil en Mevergines. In deze laatste plaats worden de rangeringen op het militaire vliegveld uitgevoerd.

Reeks J : Stoomlokomotieven type 81 :

Aantal plandagen : 4 in drieploegenstelsel Daggemiddelde : 129 km

De echte goederenreeks - met de typen 81 - omvat vooral lokale diensten, voornaamste bestemmingen zijn Lessines (met de bediening van Lessines-Carrieres, Ronse en Tournai. Verder zijn er doorgaande treinen naar Brussel- TT en Halle.

Rocks C: Type 533

D.			10,20																	
D. 7920	abh	Bassilly	10,47	11,05																
Δ		abh	11,11	11,28																
8017		Seuze	12,03	12,22																
8138		Polatoy	12,27	12,45																
8149		Seuze	13,15	13,33																
8149		Romaine	13,37	14,02			6-	15-												
8140		Seuze	14,44	15,09																
8056		abh	15,30	15,48																
				16,20																
6093	(2b)	Blanchain	5,38	6,38					29	SS.D										
8022		Bassilly	6,40	8,52						S	□ □ □	en gare	16-							
8017		abh	9,07	9,32						S Δ	abh	Bassilly	14,38	14,55						
8125		Seuzards	10,10	10,43						S 8343		Romaine	15,38	16,04						
8134		abh	12,01	12,32						S 8348		abh	16,13	16,14						
8051		Courmai	12,50	13,34						SS.D 8169		Seuzards	16,32	16,47						
8052		abh	13,38	14,21						SS.D 8166		abh	17,33	17,14						5,15
S	max C75	en gare		14,45						SD 7928		Polatoy	17,16	17,34						7,15
										7929		abh	18,16	18,54						1,45
										8163		Seuzards	18,55	19,35						
										8192		abh	19,36	20,44						
														21,15						
D.			9,15							D.										
8125	abh	Seuzards	10,10	10,43						8141	abh	Douglas	14,23	15,29						
8132		abh	12,01	12,32						8142		abh	15,32	16,38						
8051		Courmai	12,50	13,34						7926		Blanchain	17,44	18,05						
8052		abh	13,38	14,21						7931		abh	18,06	18,26						
				14,45						8153		Seuzards	18,55	19,35						
		8093/8022/8017								8192		abh	19,36	20,44						
		max B5												21,15						
3			4,30							3										
S.D. 7906	abh	Polatoy	4,58	5,44																
S.D. 7923		Blanchain	5,50	6,07						8017		Seuze	12,03	12,22						
S.D. 7912		Polatoy	6,10	6,28						8138		Polatoy	12,27	12,45						10-
7907		abh	6,33	7,22			76-			8149		Seuze	13,15	13,33						
7914		Blanchain	7,29	7,50						8149		Romaine	13,37	14,08						
7921		abh	8,01	8,22						8140		Seuze	14,44	15,09						
		Romaine	8,30	12,15						8056		abh	15,36	15,56						
										7924		Polatoy	16,03	16,44						
										SD 7925		Bassilly	17,17	18,38						
										SD 7930		abh	18,40	18,53						
										SD 7930		Polatoy	18,08	19,47						
										SD 7884		Blanchain	19,50	20,11						
										SD 7694		Blanchain	20,17	20,32						
										SD 7687		Blanchain	20,34	20,49						
										SD 7635		abh	20,53	21,41						
														21,55						
D.			4,45							D.										
D. 8110	abh	Romaine	5,14	6,40																
D. 8115		abh	6,45	7,56																
		Romaine	8,30	12,15																
		7907-14-21 max B3																		
4			3-							4										
Δ	abh	Courmai	3,36	4,09						S.J.S.		Romaine	12-	16-						
SD 8018		abh	4,16	5,08						8055	abh	Blanchain	16,12	17,30						
8343		Romaine	5,17	6,14						8056		Courmai	17,36	17,47						
SDL 8421		Blanchain	6,24	6,48			8-	21-		7916		Blanchain	18,14	18,43					10-	10-
SDL 8422		Blanchain	6,50	7,11						7917		Blanchain	18,51	19,10						
SDL 8310		abh	7,11	7,52						7918		Blanchain	19,53	20,12						
L 8310	Romaine	abh	6,54	7,52						7919		Courmai	20,14	20,43						
SD 8135		Douglas	9,18	10,27						8018		abh	20,52	21,36						
8128		abh	10,35	11,41										22-						
				12,45																
D.			4,45																	
8308	abh	Romaine	5,17	6,14						J.		avant	8:55	12-						
8310		abh	6,54	7,52						J. 8143	abh	Seuzards	12,13	12,50						
8133		Douglas	8,23	9,29						J. 8154		abh	14,13	14,31						
D. 8133		Calat	9,37	9,39																
D. 8128		Douglas	10,20	10,29						S.		avant	8:55	11,50						
8128		abh	10,35	11,41						S. 8136	abh	Blanchain	14,55	15,23						
				12,45						S. 8143		Romaine	12,40	13,19						
										S. 2728		abh	14,16	15,03						
														21,50						

Reeks R : Stoomlokomotieven type 93 :

Aantal plandagen : 1 in drieploegenstelsel

Daggemiddelde : 76 km

De typen 93 verzekeren de rangeringen te Ath (reizigers)

2	SD 10857	Ath	Mouvaux	7,38	7,50				24	S.D.	H.L.R.	Ath	15,75	17, -	17, -	21
			manoeuvres		7,15								16, -	17, -	17, -	
	SD 80852	Ath	Luxemburg	12,30	12,44				35							
	3		Planton	6, -	12, -											
	8143	Ath	Zottegem	12,13	13,22				27							
	8154	Ath		13,30	14,37											
			service par D 6		15,75											
	D		Upos													
3			et. min. à quai						30				15, -			
	8129	Ath	de la rame par Z1	5,15									15,25			
	8120		Guxaard	5,47	6,23					8064	Ath	Gugheim	16,2	16,54		
	8857		Abous	6,40	8,26					8741		Juraards	17,5	18,08		
	8857		Agblidam	8,41	8,57					8168		Lessines	19,1	19,4	17,50	37
	8463		Guivraux	9, -	9,18					8168		Gugheim	19,24	20, -		
	8617		Agblidam	9,48	10,01	10	10	153		8087		Ath	20,53	21,20		
	8918		Ath	10,43	11,45							garage rambe	21,20	21,45		
	8919		Blaton	12,06	12,58									22,30		
			Ath	13,15	14,04											
			D 30		15,75											
4				4, -					46				11,50			
	SD 88424	Ath	Lessines	4,30						8145	Ath	Lessines	12,2	12,25		
			manoeuvres	4,46	5,01											
	SD 80839		Lessines	10,20	10,25					SD 88915		Ath	19,50	20,05	9	36
	80777		Ohignies	10,35	10,41											
	80777		Lombard	10,57	10,55	10			37							
	SD 80862		Lessines	11,05	11,12											
			manoeuvres													
	81146		Ath	13, -	13,49											
					14, -											
	D		atternement										15,30			
													16, -			
				7,632									Agblidam	7,63	7,74	
				7,631									Ath	19,50	18,95	
				8932									Blaton	19,99	20,24	
				8935									Ath	21,2	21,6	
														22,35		
														23, -		

Reeks D :
Type 83

3	7904	Ath	Blaton	3,45					59	8067	Ath	Dassilly	15,50			
	SD 7905		Ath	4,15	4,53					8235		Lessines	16,58	17,03		
	7908		Blaton	6,26	7,14					7624		Guivraux	17,16	18,46		
	SD 7906		Bemmaré	7,15	7,22					7833		SDoux	19,10	19,52		
	SD 7947		Blaton	7,23	7,32	5,30	5,15	110		7704		Guivraux	20,04	20,74	9,10	8,30
	SD 7942		Bemmaré	7,37	7,46				11	7683		St-Quintin	20,21	20,40		
	S.P. 7945		Simyilly	7,47	8,05					7690		Guivraux	21,00	21,15		
	SD 7913		Ath	8,06	8,52					7829		St-Quintin	21,20	21,53		
					9,15					SD 7941		Ath	22,50	21,77		
	J. V.	apris	7913													
	7610	Ath	Guivraux	9,25	9,38											
	7619		Ath	9,40	9,50											
					10,15											
	D.			3,45												
	7908	Ath	Blaton	4,15	4,53											
	D 7905		Ath	5,08	5,46											
	D 7906		Blaton	5,48	6,23											
	7907		Ath	6,39	7,22											
	7914		Blaton	7,23	7,50											
	7923		Ath	8,02	8,22											
					9,00											

Reeks B :
Type 51

Metalen Rijtuigen

Regelmatig krijgen we vragen over de lokomotieven en vooral rijtuigen die in dienst zijn (of waren) bij de N.M.B.S.

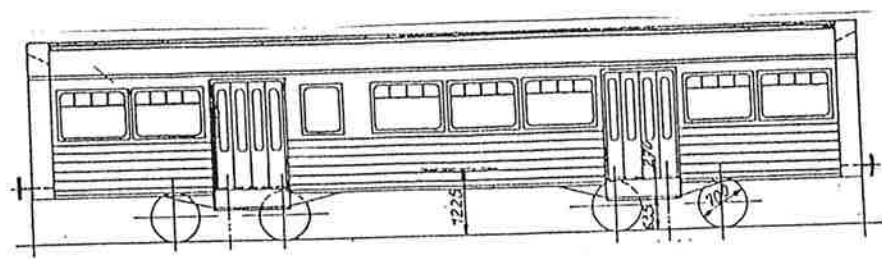
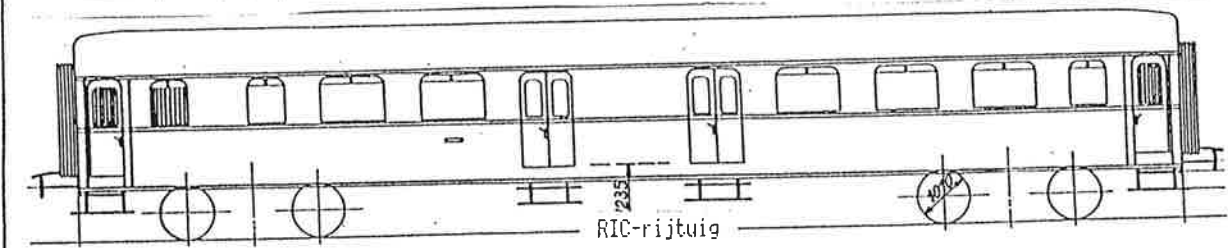
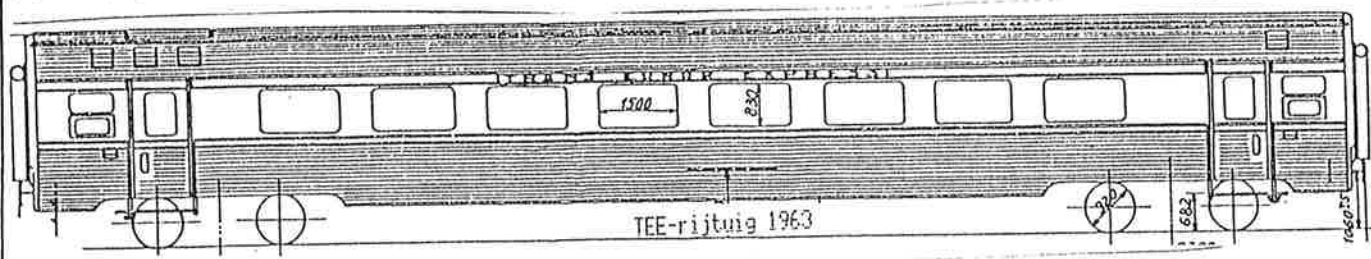
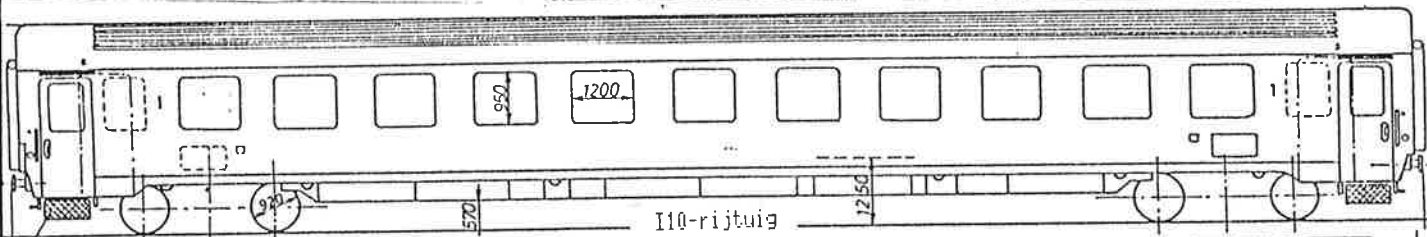
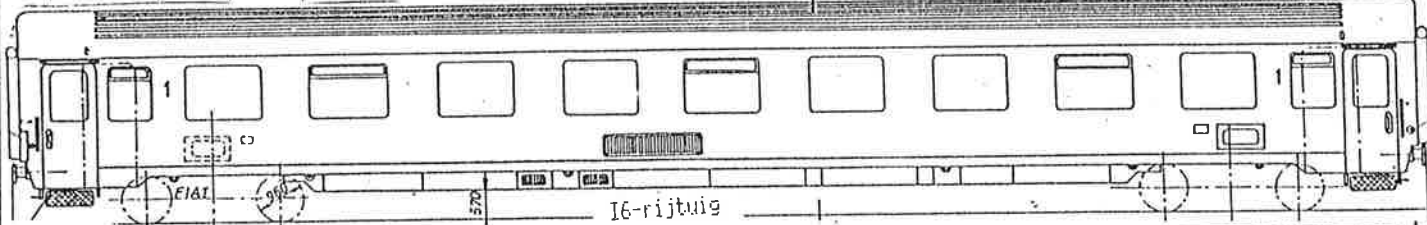
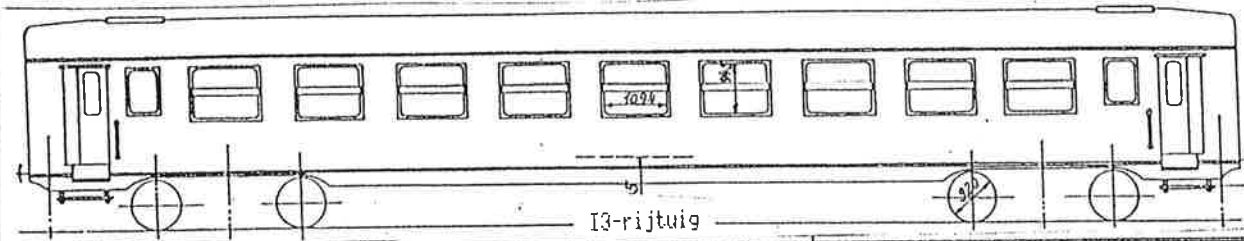
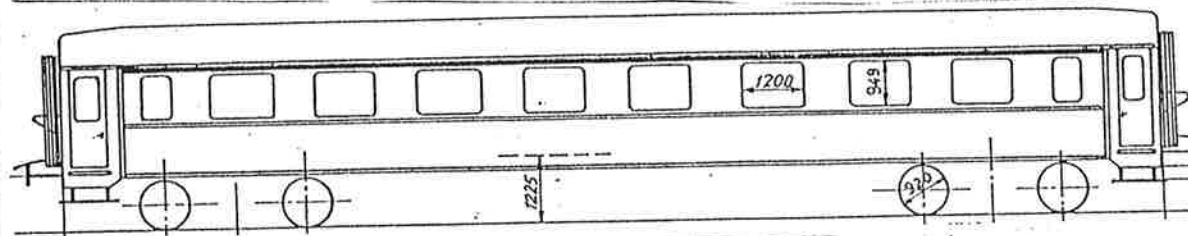
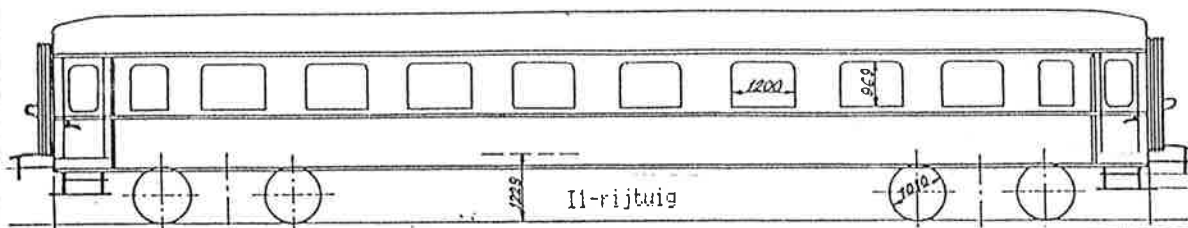
We geven een overzicht van het metalen reizigersmaterieel gebouwd vanaf 1930 tot heden. We hebben vier onderverdelingen in dit materieel :

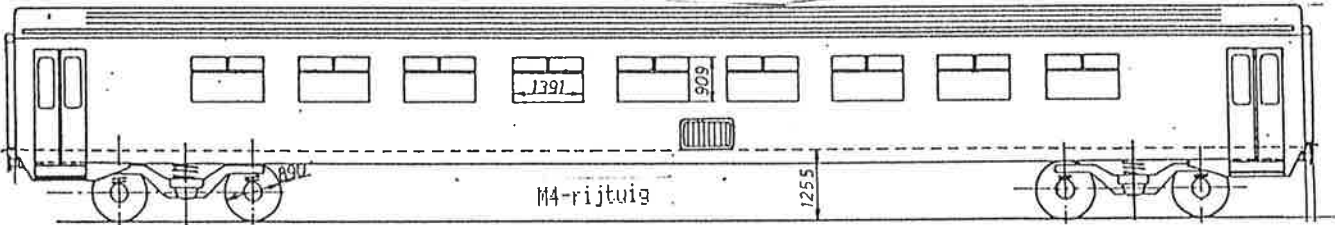
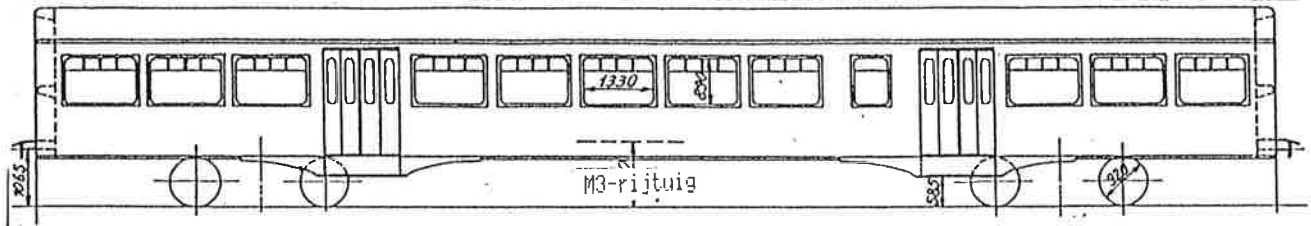
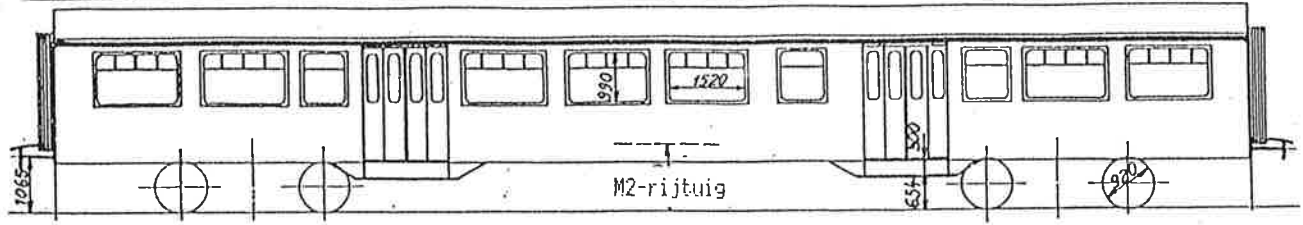
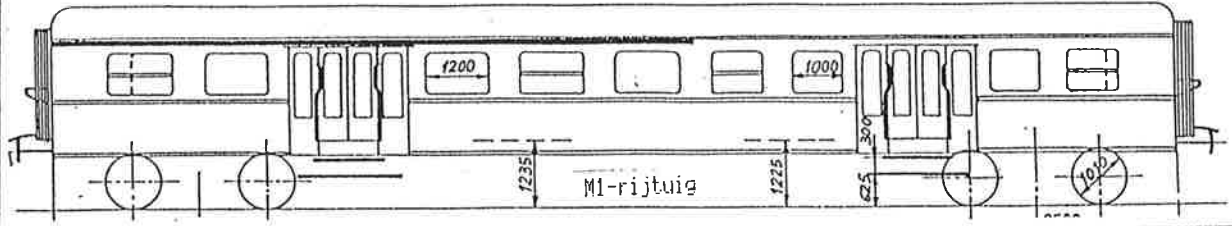
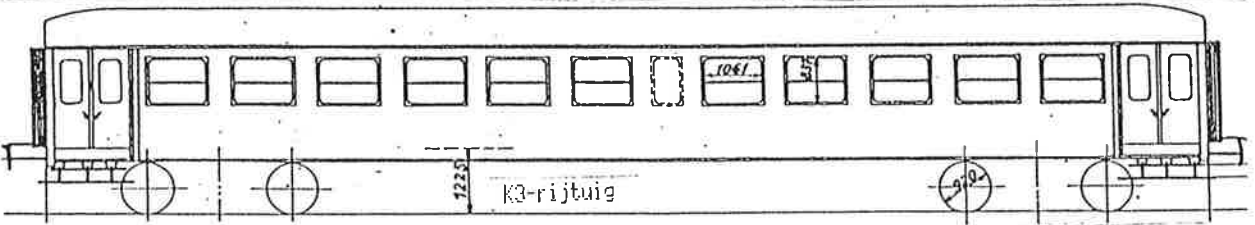
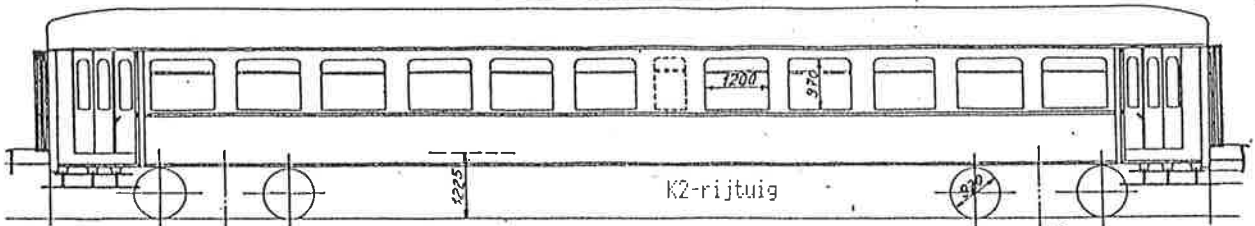
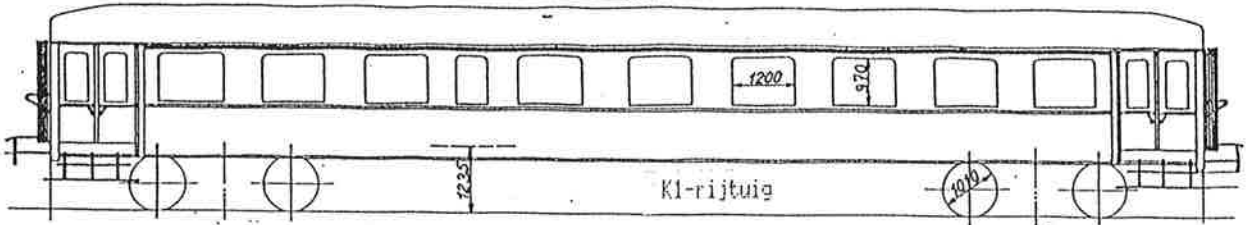
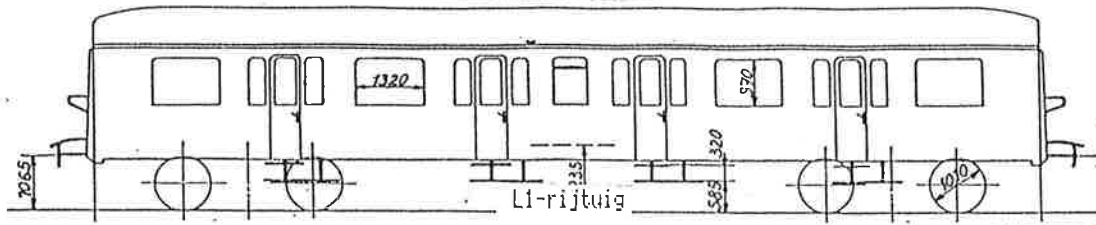
- I : internationale rijtuigen
- M : binnenlandse rijtuigen
- L : lokaaltrainrijtuigen
- R : aanhangrijtuigen, lichte rijtuigen
- N : ex-nord-belge-rijtuigen
- X : overige (niet metalen)-rijtuigen

Anderzijds heeft men twee bijzondere klassen (zonder eigen kode) nl. de TEE-rijtuigen en de T2-slaaprijtuigen. Verder hebben we de bagagerijtuigen en postrijtuigen.

Naast deze indeling, hebben we een indeling naar de klassen : nl. A : eerste klasse, B : tweede klasse, C : derde klasse (tot 1956) en D (bagageafdeling). Na 1956 werden de eerste en tweede klasse de nieuwe eerste klasse 'A', de derde klasse werd tweede (B).

Type	Bouw	Massa	Langte	A	AB	B	C	AD	BD	CD	Bc	D	Tot.	B.D.	Opmerkingen
I1	1931	44 700	22 300		120		120					13	253	1986	
I2	1952	32 300	23 300		38		12						50		
I3	1960	44 500	23 344									40	40		Ligrijtuigen
I4pr	1961	44 000	25 380	1	1								2		prototype / omgebouwd tot Benelux
I4	1966	44 000	25 380	20		20							40		omgebouwd tot benelux
I5	1967	52 000	26 400									45	45		ligrijtuigen
I6	1977	43 000	26 400	20		60							80		Eurofima / omgebouwd tot ligrijtuigen
I10	1986	46 600	24 260	15		80							95		
TEE	1963	47 000	25 500	11									11		verkocht aan SNCF
TEE	1974	43 500	25 500	6									6		onderhoud door SNCF
T2	1974	52 000	26 400									6	6		slaaprijtuigen
L	1933	37 500	19 300		50	20	192		20	30			312	1983	
K1	1933	42 100	23 320		122	40	248		40	53			503	1988	
K2	1953	32 300	23 320			136							136	1990	
K3	1956	36 000	23 320				100						100		
M1	1933	42 100	22 756		127		252			127			506	1986	omgebouwd tot trek-duw-stellen
M2	1958	33 600	24 000	35	104	350	4		131				624		omgebouwd tot trek-duw-stellen
M3	1960	30 000	24 003		114				29				143	1990	
M4	1979	39 000	24 260	50		430		65	35				580		
M5	1984		26 400	15		97			18				130		dubbeldekker
M6	1934												130		in bestelling
N	1930	52 000	20 850		4	3	6				5		18	1984	ex-Nord Belge
R	1956	20 000	16 113			16		4					20	1981	bedoeld als aanhangrijtuigen
RIC1	1930												8 8	1984	
RIC2	1933												12 12	1984	
RIC3	1976	38 500	26 400										34 34		





Exploïtatie

Lijn 87 : Tournai - Ronse - Edingen

Eerst vrij laat werd het net in Oost-Vlaanderen verder uitgebreid en werden de mazen steeds verder verkleind. Eén van deze verbindingen, die op dat ogenblik ontwikkeld werd, was een dwarsverbinding van de bestaande lijnen. Deze lijn 87 vertrok te Bassily (op de lijn 94) en ging via Lessines en Ronse en verder Tournai. Het eerste deel tussen Bassily en Lessines werd op 17 juli 1880 door de Etat Belge opengesteld, het grootste deel van de lijn werd twee jaar later - tussen juni 1882 en november 1882 - officieel in gebruik genomen. Deze Etat Belge lijn gebruikte trouwens tussen Lessines en Flobecq over 9 km een baanvak van de privé-lijn van de Chemin de fer de Braine-le-Comte à Courtrai. Het laatste baanvak tussen Ronse en Ellezelles werd op 15 oktober 1883 voor het eerst bereden.

De lijn kende slechts steeds een beperkt lokaal verkeer en daarom werd het gedeelte tussen Tournai en Ronse al in 1950 voor het reizigersverkeer gesloten. Het overige deel hield het nog tien jaar langer uit, maar moest in december 1960 het onderspit dalven.

Baanvak	Lengte	Indienst	Maatsch.	Overname	Afschaffing reizigers
Bassily - Lessines	10 km	17-07-1880	E.B.	1926	22-08-1960
Lessines - Y Flobecq	9 km	05-06-1882	B.C.		11-12-1960
Y Flobecq - Ellezelles	6 km	01-09-1882	E.B.	1926	11-12-1960
Ellezelles - Ronse	6 km	15-10-1883	E.B.	1926	11-12-1960
Ronse - Pecq	14 km	05-06-1882	E.B.	1926	19-06-1950
Pecq - Tournai	9 km	01-11-1882	E.B.	1926	19-06-1950

I.O.A.	I.N.A.	I.Station	I.km.	I.S/I.O.pmerkingen
I.FTY	I.FTY	I.Tournai	I.10	I. I
I.FKA	I	I.Kain	I.13	I. I
I.FII	I	I.Obigies	I.16	I. I
I	I	I.Leancourt	I.17	I. I
I.FPQ	I	I.Pecq	I.19	I. I
I.FWC	I	I.Hermines-Warcoing	I.11	I. I
I.FOP	I	I.Pottes	I.15	I. I
I.FEC	I	I.Celles - Escanaffles	I.18	I. I
I	I	I.Escanaffles	I.20	I. I
I.FMM	I	I.Amougies	I.23	I. I
I.FUI	I	I.Russeignies	I.25	I. I
I	I	I.Tribury	I.27	I. I
I	I	I.Ronse (steenweg op Leuze)	I.28	I. I
I.FRN	I	I.Ronse	I.10	I. I lijn 86 : Oudenaarde
I	I	I.Maryve	I.12	I. I
I.FZS	I	I.Ellezelles	I.16	I. I
I	I	I.Rigaudrye	I.18	I. I lijn 82 : Zottegem
I	I	I.Flobecq (planche)	I.19	I. I
I.FBQ	I	I.Flobecq	I.11	I. I
I.OGY	I	I.Ogy	I.15	I. I
I	I	I.Ghoy	I.18	I. I
I.FLN	I.FLN	I.Lessines	I.20	I. I lijn 90 : Geraardsbergen
I.FLNC	I	I.Lessines (mijnen)	I.23	I. I
I.LOG	I	I.Ollignies	I.24	I. I
I	I	I.Bois de Lessines	I.27	I. I
I.FBY	I.FBY	I.Bassilly	I.30	I. I lijn 94 : Enghien
I.FMQ	I	I.Marcq	I.36	I. I
I.FNG	I.FNG	I.Enghien - Edingen	I.39	I. I lijn 123 : Braine-le-Compte

Lijn 88 : Tournai - Bléharies

Geschiedenis :

De lijn Tournai - Mons werd onder nummer 78 al in 1870 tot in Péruwelz aangelegd en aansluitend op de vorige lijn werd er vanuit Antoing een korte verbindingslijn aangelegd naar het S.N.C.F.-net te St-Amand les Eaux. Het 8 km lange lijntje verliet België te Bléharies. Doch het verkeer was steeds beperkt tot een viertal treinpares per dag. Deze werden vooral gebruikt door de grensarbeiders uit de streek.

Het reizigersverkeer verdween in de jaren vijftig, het doorgaande goederenverkeer omstreeks 1965, doch het lokale verkeer bleef nog ettelijke jaren behouden.

O.A.	N.A.	Station	km.	Opmerkingen
IFTY	IFTY	Tournai	0	
IFVX		Vaulx	14	Y
IFNT	IFNT	Antoing	17	
IFPN		Péronnes	19	
ILND		Hollain	11	
ILLH		Bléharies	15	

88		Tournai - Bléharies											
	3370	3374	3376	3378	K			3371	3375	3377	3379		
—	6.15	12.22	16.25	18.28	0	Tournai	.....	A	7.33	13.39	17.45	19.46	—
—	6.21	12.28	16.31	18.33	4	Vaulx	.....		7.28	13.34	17.40	19.41	—
—	6.25	12.32	16.35	18.37	7	Antoing	.....	(A)	7.23	13.29	17.35	19.36	—
—	6.26	12.33	16.36	18.38	7	Péronnes	.....		7.22	13.28	17.34	19.35	—
—	6.32	12.39	16.42	18.44	9	Hollain	.....		7.17	13.23	17.29	19.30	—
—	6.40	12.47	16.50	18.51	11	Bléharies	.....		7.09	13.15	17.21	19.23	—
—	6.49	12.56	16.59	19.00	15				6.59	13.05	17.11	19.13	—

Lijn 88B : Tournai - Rumes

Geschiedenis :

Een tweede dergelijke lijn was de verbinding die te Tournai zelf vertrok en via Chercq en Rumes naar het Franse Ourgies. De lijn werd door de Etat Belge gebouwd en op 30 december 1883 officieel opengesteld. Maar ook hier was het verkeer beperkt en de reizigersdienst ging op 19 juni 1950 ter ziele. Het goederenverkeer werd eerst tot Rumes, nadien tot Chercq beperkt.

O.A.	N.A.	Station	km.	Opmerkingen
IFTY	IFTY	Tournai	0	
		St.-Maur	15	
		Ere	16	
ILWL		Willemeau-Froidmont	19	
ILRU		Rumes	12	

88 ^B		Tournai - Rumes					88 ^B							
	3380	3382	3384	3386	K			3389	3381	3383	3385	3387		
—	6.08	12.18	16.30	19.25	0	Tournai	.....	A	4.30	7.20	13.44	17.37	20.39	—
—	6.17	12.27	16.39	19.34	5	St.-Maur	.....		4.22	7.12	13.36	17.28	20.29	—
—	6.23	12.33	16.45	19.40	6	Ere	.....		4.17	7.07	13.31	17.24	20.24	—
—	6.31	12.41	16.53	19.48	9	Willemeau-Froidmont	.....		4.10	7.00	13.24	17.17	20.17	—
—	6.39	12.49	17.01	19.56	12	Rumes	.....		4.04	6.54	13.18	17.11	20.11	—

Lijn 89 : Kortrijk - Brussel

Geschiedenis :

Al zeer vlug bestond er een behoefte om de industriestad Kortrijk te verbinden met de hoofdlijnen van het net en daarom ontwierp de Etat Belge een snelle verbinding vanaf Denderleeuw via Zottegem en Oudenaarde aan te leggen. Deze verbinding kwam op 14 december 1868 officieel in dienst en kende steeds een druk verkeer, zowel in reizigers- als goederenverkeer. In het kader van het IC/IR-plan werd deze lijn zelfs geëlektrificeerd.

IO.A.	IN.A.	Station	km.	Opmerkingen
FDD	FDD	Denderleeuw	0.0	
		Welle	2.1	
FHA	FHA	Haaltert	4.0	
		Ede	6.6	
FRU	FRU	Burst	11.4	lijn 82 : Aalst
MTH		Terhagen	13.2	
FHZ	FHZ	Herzele	14.5	
		Hillegem	16.1	
		Leeuwergem	17.8	
FSM	FZT	Zottegem	20.3	lijn 122 : Melle
		Blok 9	23.7	
FOS	FOS	Roborst	25.9	
MNC	MNK	Munkzwalm	27.6	
FNZ	FNZ	St.-Denijs-Boekel-Nederzwalm	30.1	
		Welden	32.5	
FAN	FAN	Ername	34.8	
FND	FND	Oudenaarde	37.6	lijn 86 : De Pinte
FPE		Petegem	41.1	
		Esegem	43.3	
FSH	FAZ	Anzegem	45.9	
		Sterhoek	49.3	lijn 66A : Waregem
FVE	FVE	Vichte	53.3	
FDY	LDK	Deerlijk	56.0	
MSE		Stasegem	58.9	
		Zandberg	60.3	lijn 75 : Kortrijk

87 Tournai-Ronse-Lessines-Engnien (Edingen) 87

K		3351	3426	3353	3357	3363	3359	3142	3361	3363										
0	Tournai	3.57	—	4.55	8.10	—	—	—	—	16.10	18.03	—								
3	Kain	4.04	—	5.02	8.18	—	11.31	—	—	16.18	18.10	—								
6	Obigies	4.11	—	5.09	8.26	—	11.39	—	—	16.24	18.17	—								
7	Léancourt	4.14	—	5.12	8.29	—	—	—	—	—	18.20	—								
9	Pecq	4.18	—	5.16	8.33	—	11.43	—	—	16.29	18.24	—								
11	Hérinnes-Warcoing	4.22	—	5.20	8.37	—	11.47	—	—	16.33	18.28	—								
15	Pottes	4.29	—	5.27	8.44	—	11.54	—	—	16.40	18.34	—								
18	Celles-Escanaffles	4.25	—	5.33	8.50	—	12.00	—	—	16.46	18.40	—								
20	Escanaffles	4.38	—	5.36	8.54	—	—	—	—	16.50	18.43	—								
23	Amougles	4.41	—	5.39	8.57	—	12.04	—	—	16.53	18.46	—								
25	Russegny	4.42	—	5.40	9.07	—	12.10	—	—	16.54	18.47	—								
27	Tribury	4.46	—	5.44	9.11	—	12.14	—	—	16.58	18.50	—								
28	Ronse (steenweg op Leuze)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—								
0	Ronse	4.53	—	5.51	9.18	—	12.21	—	—	17.05	18.57	—								
0	Maryne	5.08	5.35	6.05	—	—	12.22	14.12	17.07	—	—	—								
2	Ellezelles	5.17	5.45	6.15	—	—	12.31	14.22	17.15	—	—	—								
6	Rigaudrye	5.19	5.47	6.16	—	—	12.32	14.23	17.16	—	—	—								
8	Flobecq (Planche)	5.24	—	6.21	—	—	12.37	—	—	17.21	—	—								
9	Flobecq	5.28	5.57	6.25	—	—	12.42	—	—	17.25	—	—								
11	Ogy	5.34	6.04	6.31	—	—	12.48	14.38	17.31	—	—	—								
15	Ogy	5.39	6.09	6.36	—	—	12.53	—	—	—	—	—								
18	Ohoy	5.42	6.13	6.39	—	—	12.56	—	—	—	—	—								
20	Lessines	5.49	6.20	6.46	—	—	13.03	14.50	—	—	—	—								
23	Lessines (Carrières)	6.05	Nons 90	6.56	—	9.28	13.08	—	—	—	—	—								
24	Ollignies	6.11	—	7.02	—	9.33	13.14	—	—	—	—	—								
27	Bois de Lessines	6.15	—	7.06	—	9.37	13.18	—	—	—	—	—								
30	Bassilly	6.20	—	7.10	—	9.42	13.23	—	—	—	—	—								
30	Bassilly	6.25	—	7.15	—	9.47	13.28	—	—	—	—	—								
36	Marcq	—	—	7.17	—	—	—	—	—	—	—	—								
39	Engnien-Edingen	—	—	7.26	—	—	—	—	—	—	—	—								
		—	—	7.31	—	—	—	—	—	—	—	—								

K		3352	3354	3356	3366	3360	3143	3358	3465	3362										
0	Engnien-Edingen	—	8.13	3	—	—	—	—	—	—	—	—								
9	Marcq	—	8.17	—	—	—	—	—	—	—	—	—								
9	Bassilly	—	8.25	—	—	—	—	—	—	—	—	—								
12	Bois de Lessines	—	7.15	8.56	19.00	13.45	—	—	—	—	—	—	18.30							
15	Ollignies	—	7.21	9.01	10.06	13.51	—	—	—	—	—	—	18.36							
16	Lessines (Carrières)	—	7.25	9.06	10.11	13.55	—	—	—	—	—	—	18.40							
19	Lessines	—	7.29	9.10	10.15	13.59	—	—	—	—	—	—	18.44							
21	Ohoy	—	7.34	9.15	10.20	14.04	—	—	—	—	—	—	18.49							
24	Ogy	—	7.40	9.20	—	—	14.11	15.23	—	—	—	—	18.54							
28	Flobecq	—	7.46	9.26	—	—	14.17	—	—	—	—	—	19.00							
30	Flobecq (Planche)	—	7.50	9.30	—	—	14.21	—	—	—	—	—	19.04							
31	Rigaudrye	—	7.56	9.36	—	—	14.37	15.36	—	—	—	—	19.10							
33	Ellezelles	—	8.03	9.43	—	—	14.44	—	—	—	—	—	19.17							
38	Maryne	—	8.08	9.48	—	—	14.49	—	—	—	—	—	19.04							
39	Ronse	—	8.14	9.54	—	—	14.55	15.51	—	—	—	—	19.09							
4	Tribury	—	8.15	10.01	—	—	14.56	15.52	—	—	—	—	19.10							
5	Russegny	—	8.25	10.11	—	—	15.06	16.00	—	—	—	—	19.19							
7	Amougles	6.44	8.40	10.15	—	—	15.12	—	16.39	—	—	—	19.51							
11	Escanaffles	6.52	8.47	10.23	—	—	15.20	—	—	—	—	—	19.59							
15	Pottes	6.55	8.50	10.26	—	—	15.23	—	—	—	—	—	20.02							
19	Hérinnes-Warcoing	6.56	8.57	10.27	—	—	15.24	—	—	—	—	—	20.03							
21	Pecq	6.59	—	10.30	—	—	—	—	—	—	—	—	20.06							
23	Léancourt	7.03	9.04	10.34	—	—	15.31	—	17.02	—	—	—	20.10							
24	Obigies	7.11	9.12	10.42	—	—	15.39	—	17.10	—	—	—	20.18							
27	Kain	7.15	9.16	10.46	—	—	15.43	—	17.14	—	—	—	20.22							
30	Tournai	7.22	9.23	10.53	—	—	15.50	—	17.21	—	—	—	20.29							
		7.24	—	10.55	—	—	—	—	—	—	—	—	20.31							
		7.28	9.29	10.59	—	—	15.56	—	17.27	—	—	—	20.35							
		7.35	9.36	11.06	—	—	16.03	—	17.34	—	—	—	20.42							
		7.40	9.41	11.11	—	—	16.08	—	17.39	—	—	—	20.47							

Kortrijk - Brussel (Bruxelles)

K		570	570	574	550	578	2756	554	552	580	1209	582	560	566	584	568	622			
0	Kortrijk	—	—	3	—	3	—	—	5.04	7.00	—	8.20	11.28	15.66	17.15	17.33	—			
3	Slacgem	—	—	—	—	—	—	—	5.12	—	—	—	11.36	16.04	—	—	—			
7	Deerlijk	—	—	—	—	—	—	—	5.19	—	—	—	11.43	16.11	—	—	—			
9	Vichto	—	—	—	—	—	—	—	5.25	—	—	8.34	11.49	16.17	—	—	—			
13	Sterhoek	—	—	—	—	—	—	—	5.33	—	—	—	11.58	16.26	—	—	—			
17	Anzegem	—	—	—	—	—	—	—	5.40	7.21	—	8.45	12.05	16.32	—	—	—			
19	Eloegen	—	—	—	—	—	—	—	5.45	—	—	—	12.11	16.38	—	—	—			
22	Petegom	—	—	—	—	—	—	—	5.50	—	—	—	12.16	16.43	—	—	—			
25	Oudenaarde	—	—	—	—	—	—	—	5.56	7.31	—	8.55	12.22	16.49	17.43	18.26	—			
28	Fename	—	—	—	4.47	—	—	—	6.03	7.33	—	8.57	12.24	16.51	17.45	18.30	—			
30	Welden	—	—	—	4.54	—	—	—	6.10	—	—	—	12.31	16.60	—	—	—			
33	Sint-Denijs B. N.	—	—	—	4.59	—	—	—	6.15	—	—	—	12.36	1						

Nummerlijsten NMBS

210.055 6055

Bouwer : Cockerill 4063 09-03-1965 Stelpl. : Kinkempois 26-05-1978
 Schrapping : 12-06-1986 met PV 163 ----- Merelbeke 01-08-1986
 Huidige stelpl. :
 Afgesteld/gesloopt te :

Opmerkingen :
 Kleurstelling : Groen-geel

+++++

210.056 6056

Bouwer : Cockerill 4064 19-03-1965 Stelpl. : Kinkempois 03-06-1971
 Schrapping : 20-06-1984 met PV 076 ----- Ronet 26-05-1978
 Huidige stelpl. : Hasselt 01-08-1984
 Afgesteld/gesloopt te :

Opmerkingen :
 Kleurstelling : Groen

+++++

210.057 6057

Bouwer : Cockerill 4087 26-03-1965 Stelpl. : Merelbeke 01-06-1984
 Schrapping : 16-04-1984 met PV 071 -----
 Huidige stelpl. :
 Afgesteld/gesloopt te :

Opmerkingen :
 Kleurstelling : Groen-geel

+++++

210.058 6058

Bouwer : Cockerill 4088 06-04-1965 Stelpl. : St.-Ghislain 15-01-1982
 Schrapping : 10-05-1984 met PV 073 ----- Kinkempois 01-07-1984
 Huidige stelpl. :
 Afgesteld/gesloopt te :

Opmerkingen :
 Kleurstelling : Groen

+++++

210.059 6059

Bouwer : Cockerill 4089 16-04-1965 Stelpl. : Merelbeke 01-10-1985
 Schrapping : 06-02-1986 met PV 140 ----- Hasselt 01-03-1986
 Huidige stelpl. :
 Afgesteld/gesloopt te :

Opmerkingen :
 Kleurstelling : Geel

+++++

210.060 6060

Bouwer : Cockerill 4090 23-04-1965 Stelpl. : St.-Ghislain 01-02-1983
 Schrapping : 16-11-1987 met PV 211 ----- Hasselt 01-06-1986
 Huidige stelpl. : St.-Ghislain 31-12-1987
 Afgesteld/gesloopt te :

Opmerkingen : Verkocht aan Gleismac in Italie"
 Kleurstelling : Groen-geel

+++++

210.061 6061
 Bouwer : Cockerill 4091 18-05-1965 Stelpl. : Merelbeke 01-11-1984
 Schrapping : 13-09-1984 met PV 091
 Huidige stelpl. :
 Afgesteld/gesloopt te :
 Opmerkingen :
 Kleurstelling : Groen-geel

+-----+

210.062 6062
 Bouwer : Cockerill 4092 28-05-1965 Stelpl. : St.-Ghislain 14-02-1980
 Schrapping : 20-06-1984 met PV 080
 Huidige stelpl. :
 Afgesteld/gesloopt te :
 Opmerkingen :
 Kleurstelling : Groen-geel

+-----+

210.063 6063
 Bouwer : Cockerill 4093 02-06-1965 Stelpl. : Ronet 01-06-1981
 Schrapping : 24-06-1983 met PV 047
 Huidige stelpl. :
 Afgesteld/gesloopt te :
 Opmerkingen :
 Kleurstelling : Groen

+-----+

210.064 6064
 Bouwer : Cockerill 4094 04-06-1965 Stelpl. : Merelbeke 01-10-1984
 Schrapping : 09-08-1984 met PV 085
 Huidige stelpl. :
 Afgesteld/gesloopt te :
 Opmerkingen :
 Kleurstelling : Groen

+-----+

210.065 6065
 Bouwer : Cockerill 4095 11-06-1965 Stelpl. : Ghislain 02-05-1978
 Schrapping : 03-05-1985 met PV 117
 Huidige stelpl. :
 Afgesteld/gesloopt te :
 Opmerkingen :
 Kleurstelling : Groen-geel

+-----+

210.066 6066
 Bouwer : Cockerill 4096 18-06-1965 Stelpl. : Ronet 03-06-1984
 Schrapping : 12-06-1986 met PV 166
 Huidige stelpl. :
 Afgesteld/gesloopt te :
 Opmerkingen :
 Kleurstelling : Groen-geel

+-----+

210.067 6067
 Bouwer : Cockerill 4123 29-12-1965 Stelpl. : Merelbeke 31-05-1987
 Schrapping : 27-10-1988 met PV 289
 Huidige stelpl. :
 Afgesteld/gesloopt te :
 Opmerkingen : Verkocht 11-1989 aan Ventura in Italie"
 Kleurstelling : Geel

+-----+

210.068 6068

Bouwer : Cockerill 4098 23-06-1965 Stelpl. : St.-Ghislain 01-12-1986
Schrapping : 06-10-1986 met PV 177 -----
Huidige stelpl. :
Afgesteld/gesloopt te :

Opmerkingen :
Kleurstelling : Geel

+++++

210.069 6069

Bouwer : Cockerill 4099 28-06-1965 Stelpl. : Ronet 03-06-1984
Schrapping : 16-11-1987 met PV 212 ----- Kinkempois 01-06-1986
Huidige stelpl. : St.-Ghislain 31-12-1987
Afgesteld/gesloopt te :

Opmerkingen :
Kleurstelling : Groen-geel

+++++

210.070 6070

Bouwer : Cockerill 4100 02-07-1965 Stelpl. : Merelbeke 31-05-1987
Schrapping : 27-10-1988 met PV 290 ----- St.-Ghislain 30-11-1988
Huidige stelpl. :
Afgesteld/gesloopt te :

Opmerkingen : Verkocht op 11-1989 aan Ventura in Italie"
Kleurstelling : Geel

+++++

210.071 6071

Bouwer : Cockerill 4101 08-07-1965 Stelpl. : St.-Ghislain 02-01-1969
Schrapping : 24-10-1985 met PV 127 ----- Ronet 03-06-1984
Huidige stelpl. : Kinkempois 01-12-1985
Afgesteld/gesloopt te :

Opmerkingen :
Kleurstelling : Groen-geel

+++++

210.072 6072

Bouwer : Cockerill 4102 14-07-1965 Stelpl. : Ronet 01-08-1983
Schrapping : 24-06-1983 met PV 053 -----
Huidige stelpl. :
Afgesteld/gesloopt te :

Opmerkingen :
Kleurstelling : Geel

+++++

210.073 6073

Bouwer : Cockerill 4103 16-07-1965 Stelpl. : Hasselt 01-06-1986
Schrapping : met ----- Merelbeke 01-12-1986
Huidige stelpl. : Dienst Baan
Afgesteld/gesloopt te :

Opmerkingen :
Kleurstelling : Geel

+++++

210.074 6074

Bouwer : Cockerill 4104 10-08-1965 Stelpl. : Hasselt 01-08-1986
Schrapping : 12-06-1986 met PV 153 -----
Huidige stelpl. :
Afgesteld/gesloopt te :

Opmerkingen :
Kleurstelling : Groen-geel

+++++

Jaaroverzicht

15-05-1949

Type	Eff.	FBM	FSR	Totaal
11		10		10
17		13		13
110			8	8
112			4	4
129		10	34	44
153			29	29
157		14		14
158			8	8
160-62		11		11
181-82			13	13
Total	0	58	96	154

Groep Brussel

Type	Eff.	FLS	FT	FKLO	FC	FKR	FDN	FSD	TOTAAL
17						19			19
115					5				15
116			4						14
129		15							115
131						17			117
138			10		10				120
141		11	11		15		11		163
151		13				16			110
153		11				22			123
157			2						12
164						10			110
181						13			113
194		2							12
196				2					12
Total	0	32		2	30	77	11	0	195

Groep Gent

Groep Antwerpen

Type	Eff.	FRST	FNDM	FNSD	FCV	FYZ	FLD	FTL	FLV	Totaal
7					19					19
15				11				15		16
16					14					14
31							15	10	30	55
38		13	8							21
41		7		5				5		17
50									11	11
51						5			11	16
53			16			6		2	6	30
57				3	1		2			16
58				6						16
64					14					14
81				9		13	17			39
90			11							11
93		2	16							18
94						2				2
99			9							9
Total	0	22	60	24	28	26	34	22	38	254

Groep Hasselt

Type	Eff	FHS	LML	Totaal
29		9		9
38		8		8
41			13	13
53		5		5
58		10		10
64		6		6
81		9		9
Total	0	47	13	60

Groep Brugge

Type	Eff.	FDK	FR	FY	FTK	FSD	Totaa
1						16	16
7			9				9
16			8				18
31						15	15
41		2		15	5		12
51				11			11
53						2	2
81			5				15
93			6			6	12
Total	0	2	28	6	5	19	60

Groep Charleroi

Type	Eff	FSU	FLU	LMG	LNC	FMY	INZ	FTM	LWC	Totaal
15				9					4	13
16		9								9
24								6		6
38					19			17		36
40		6								6
48						8				8
51					6	11	15			12
53					16	20	12	4		42
57			2		3					5
64						8	6	8		22
81			16	2		8	8		8	42
93		11							11	12
Total	0	16	18	11	44	45	21	35	13	203

Groep Namur

Type	Eff.	LC	LJ	LT	FEO	Totaal
10			6			6
29			33	28	50	111
41		3				3
51					2	2
53			4	12	12	18
64				8		8
81		3				3
Total	0	6	43	38	64	151

Groep Liege

Type	Eff.	ANS	FVY	FHR	FL	GMN	FPS	RY	LHY	FNO	FVS	Totaal
1				5								5
10					8							8
26								13				13
29				4	9							13
41									9	9		18
51		4										4
53		6		3				16			11	26
57					4		2					6
64					10							10
81		13	4	11		2		22	5	8	6	71
96			3								11	14
97				8			10					18
98-99					12							12
Total	0	23	7	31	43	2	12	51	14	17	8	208

Groep Arlon

Type	Eff.	MBX	MUT	MKM	
15-35			16	16	
110			16	16	
125		14		114	
126	33	23		156	
129			118	118	
140		16		16	
141	15			15	
151	11			11	
153	12	12	17	111	
Total	0	41	45	37	123

Dienst

Type	Eff.	Dienst
11	134	121
15	14	13
17	173	150
19	142	-
110	149	128
111	18	-
112	16	14
115	146	130
116	159	140
118	12	-
122	134	-
124	111	16
125	123	114
126	190	169
129	1300	1232
130	138	-
131	1161	195
133	18	-
135	14	13
136	193	-
138	1147	185
140	168	147
141	1212	1131
144	1129	-
148	134	18
150	15	15
151	1100	152
153	1319	1215
157	162	139
158	138	124
159	11	-
160	116	18
164	1132	192
166	114	-
169	16	-
181	1441	1230
182	12	11
183	12	-
188	11	-
189	13	-
190	135	111
192	15	-
193	157	138
194	16	14
196	115	16
197	125	118
198	111	18
199	120	113
Total	2991	1630

Groep Mons

Type	Eff.	ATH	FBC	GT	FMS	FGH	FTY	
17							110	110
115							16	16
116			19		16			115
129			122					122
131				118				118
140		19		116		110		135
151			14	16		13		113
153			111	17	19	12		129
157		13						13
164	110		112					122
181	15	19	19		123			146
193	16							16
Total	0	21	21	67	47	38	31	225

Hoofdwerkplaatsen

Type	Eff.	Gentbrugge	Luttre	Salzannes	Totaa
150	13		11		14
151	11		11	11	13
157				13	13
Total	0	4	2	4	10

Modellbouw

Station Welkenraedt - Herbesthal

In het nummer 47 behandelden we een bedrijfssituatie, die in modelbouw goed na te bootsen was. Ook deze keer belichten we een dergelijke Belgische situatie.

Daar de meeste modelbouwers ook en vooral Duitse modellen bezitten, kozen we in dit nummer voor een grensstation tussen België en Duitsland. Het is nogal logisch dat we hier voor de grensovergang Aachen - Herbesthal/Welkenraedt kozen.

Tot voor de eerste wereldoorlog en voor de inlijving van de Oostkantons lag dit grensstation pal op de Belgisch - Pruisische grens. Welkenraedt - het Belgisch station - was een betrekkelijk klein grensstation, met weinig mogelijkheden. Op dat ogenblik was Verviers de grootste stad in de buurt en was dan ook de centrum (ook op spoorweggebied). Deze stad had drie verschillende stations en was het vertrekpunt van diverse lokaallijnen (o.a. naar Battice en Spa). Aan de Duitse kant lag Herbesthal. Dit station was sterker uitgebouwd, met tal van perron- en afstelsporen. Verder had deze plaats een betrekkelijk kleine stelplaats, gelegen in de punt van de lijnen naar Aachen en Eupen. Deze werkplaats had een draaischijf en een typisch Duitse ronde lokomotiefloods.

De inlijving van de Oostkantons in 1921 had tot gevolg dat de Duitse stelplaats overkwam in de exploitatie van de Etat Belge en later de N.M.B.S. Vanaf dat ogenblik werden de beide stations - die maar een paar honder meter uit elkaar lagen verenigd. Welkenraedt - dat gunstiger lag ten opzichte van het dorp, kreeg de reizigersfaciliteiten, met nieuwe perronsporen. Herbesthal behield de afstelsporen en de stelplaats. Na het heropnemen van Herbesthal bij de Duitse spoorwegen tijdens de tweede wereldoorlog, verminderde de belangrijkheid van deze stelplaats na de oorlog zienderogen. Eens de fiere bezitter van de pacifics type 1 en 10 voor de verbinding met Liege, Brussel en de kust, verloren ze hun hoogwaardige diensten bij de elektrifikatie van de lijn Brussel - Liege in 1956. In dit jaar had Herbesthal de lokomotieven typen 1 (6 diensten), 9, 53, 81 en 97. in depot.

Geleidelijk aan verminderde de bedrijvigheid, Herbesthal verloor achtereenvolgens de typen 97 en 53. De elektrifikatie van de lijn veroorzaakte de definitieve sluiting van de stelplaats vanaf 1963. Tijdens de volgende jaren werd de volledige bedrijvigheid overgedragen aan Welkenraedt, de opstelsporen werden verplaatst, de stelplaats verkommerde en viel in puin. In de beginjaren zeventig werd het ganse gebied volledig geëffend en zou gebruikt worden als industrieterrein. De laatste bedrijvigheid - het douane-entrepot - werd kort daarna naar Montzen overgeplaatst.

Beschrijving van de toestand :

In modelbouw is de periode vanaf 1956 tot 1962 - het begin van de elektrifikatie - het interessantste om na te bootsen. We hebben in eerste plaats het stationemplacement : hier moeten we de meeste compromissen sluiten : doch een L-vormige plaat met een lengte van ca. 4 tot 5 m geeft enorm veel mogelijkheden. Het station zelf heeft 4 perronsporen (twee voor de hoofdlijn) en twee voor de lokaallijnen. Verder zijn er twee kopsporen voor het opvangen van de lokaaltrains. Enkele afstelsporen ronden het geheel af.

In de driehoek tussen de lijn naar Aachen enerzijdes en de enkelsporige lijn naar Eupen ligt het betrekkelijk kleine depot. Centraal ligt de draaischijf met de aangebouwde ronde lokomotiefloods. De draaischijf is bij verschillende fabrikanten beschikbaar, de lokomotiefloods is verkrijgbaar bij bv. Vollmer. Een bekolingsinstallatie, een asput en schouwput en kleinere afstelsporen ronden het geheel af.

Herbesthal is een klein knooppunt van lijnen : eerst en vooral hebben we de dubbelsporige hoofdlijn (Brussel -) Liege - Aachen. Al sinds het ontstaan van de spoorwegen is deze lijn een van de hoofdassen van het Belgische net en kent een uitgebreid reizigersverkeer. In de besproken periode is het goederenverkeer omgeleid via de goederenlijn over Montzen. De lijn 37 kent daarom geen echt goederenverkeer, slechts de bediening van Verviers gebeurt vanuit Welkenraedt en ook de bediening van de Vennbahn gebeurt vanuit Herbesthal.

Even voorbij het reizigersstation takt de lijn naar Eupen en Raeren (en verder de Vennbahn) af. Deze enkelsporige lijn vertrekt in een grote bocht in zuidelijke richting en gaat dan evenwijdig met de hoofdweg verder naar Eupen.

Deze lijn heeft vooral een lokaal karakter: het reizigersverkeer is vrij beperkt en gekoppeld aan de verbinding naar Verviers en zelfs Spa. Naast de lokale verbinding naar Raeren (en verder het Duitse Stolberg), heeft men het militaire verkeer naar het kamp van Elsenborn.

Kant Liege heeft men een tweede lokale verbindingslijn: in de beschreven periode heeft deze lijn steeds minder belang: het is een verbinding met het goederenstation Montzen. Over deze lijn rijden enkel nog de lokale goederentreinen die vanuit Montzen vertrekken. Nochtans zijn er nog diverse doorgaande goederendiensten vanuit Montzen naar Aachen-sud op de besproken lijn, maar deze nemen een andere rechtstreekse verbindingslijn. In de volgende beschrijving laten we deze treinen wel door het doorgangstation rijden. Tot voor 1950 werd de pas beschreven lijn ook gebruikt voor reizigersverkeer en was Welkenraedt het begin van de lokale verbindingen naar Montzen, Plombières en La Calamine.

Naast het station zelf heeft ook de streek zeer mooie aspecten om na te bouwen in modelbouw: de lijn 37 heeft een prachtig trace, die eerst door verschillende tunnels en over imposante viadukten verloopt en vanaf Verviers volgt de lijn de loop van de Vesder en met talrijke bruggen wordt deze bochtrijke rivier overgestoken. Talrijke korte tunnels vormen een aparte sfeer voor de modelbaan. Kleine dorpjes, hier en daar een steengroeve, oude fabrieken en kleine kastelen zorgen voor de nodige afwisseling. Op een plaat met een lengte van een 5-tal meter kan een gedeelte van het mooie landschap nagebootst worden. We raden dan ook aan een uitstapje in deze streek te organiseren om zo een indruk te krijgen over de mogelijkheden.

Ook de beide lokaallijnen hebben hun eigen typische landschapskenmerken: de lijn naar Eupen kent in het eerste deel een oninteressant gedeelte, maar loopt dan door een typische Ardens landschap met talrijke bochten, verlopend door een boslandschap, dat geleidelijk verloopt naar de "hoge venen", een landschap met heidegebieden met hier en daar een boom of bomengroep, doorsneden door takrijke beekjes. Ook het nabootsen van een winterlandschap is mogelijk. Ook de tweede lijn verloopt door een volledig verschillend relief: over talrijke taluds en insnijdingen wordt een weidelandschap doorkruist. Dus raden genoeg om eens na te gaan of dit stukje België niet goed zou staan op een modelbaan.

Het materieel:

Wanneer we de periode 1956 - 1962 bekijken, hebben we voor de verschillende lijnen het volgende materieel:

Lijn 37: Hoofdlijn Liege - Aachen:

Deze lijn kent een uitgebreid verkeer, zowel internationaal, doorgaand als lokaal verkeer. Voor het doorgaande verkeer hebben we zelfs verschillende mogelijkheden: sommige treinen rijden na een stop zonder lokomotiefwissel door tot in Aachen-Hbf. Andere treinen krijgen te Welkenraedt een Duitse lokomotief voorgespannen.

Voor het verkeer op de lijn wordt vooral gebruikt gemaakt van de typen 29. In 1960 werden niet minder dan 11 plandagen voorzien voor deze lokomotieven. De typen 29, die trouwens te Harbesthal in depot waren, werden zowel gebruikt voor de internationale treinen, als voor de gewone doorgaande binnenlandse diensten Liege - Verviers - Welkenraedt. Spijtig genoeg wordt dit type lokomotief niet echt in model uitgebracht. Jocardis brengt wel een bouwkit uit, doch deze lokomotief in verschillende exemplaren kopen voor deze diensten is vrij kostbaar. Hopelijk komt een constructeur ooit met een seriemodel uit.

Tot in 1956 werden de internationale treinen gereden door de typen 1 en voordien zelfs de typen 10. Beide typen zijn als bouwkit in de handel. Een doorgaande trein is dan ook mogelijk.

Vanaf 1955 werden verschillende doorgaande treinen gesleept door de pas geleverde diesellokomotieven type 201 van Kinkempois. Deze lokomotieven - in de uitvoering met ster - werden door Roco uitgebracht en moeten herschilderd worden.

Vanaf 1957 werden enkele doorgaande treinen Brussel - Köln verdieseld en hier werden de N.M.B.S.-diesellokomotieven type 204 gebruikt, sommige treinen zelfs in dubbel traktie. Deze lokomotieven worden o.a. gemaakt door Marklin, Fleischmann en Piko. Vanaf 1962 werden deze diensten - en ook diverse binnenlandse treinen overgenomen door de pas geleverde lokomotieven type 205 van Kinkempois. Roco brengt binnenkort een model van dit type op de markt, hopelijk ook in de oorspronkelijke versie.

De lokaaltrains kwamen ook tussen Welkenraedt en Verviers tot inzet en hier werden de typen 97 (model Roco) gebruikt.

Verder was er de lokaaldienst tussen Welkenraedt en Hergenrath (op de Duitse grens). Deze dienst werd vooral verzekerd door de motorwagens type 551 en 553 van Kinkempois (dit tot in 1954).

Opmerkelijke verschijning te Welkenraedt vormden de Duitse machines : vanaf 1957 reden de stellen VT 11.5 (reeks 601) de twee TEE-treinen naar Brussel. Het stel wordt voortreffelijk in model gebracht door Roco.

Verder kwamen diverse stoomlokomotieven tot in Welkenraedt : in deze periode doken de reeksen 01 (Roco, Fleischmann), 03 (Fleischmann), 50 (Roco, ...) en zelfs reeks 55 (Fleischmann) regelmatig in België.

Lijn Welkenraedt - Eupen - Raeren :

Hier is enkel lokaal verkeer : het reizigersverkeer wordt vooral afgehandeld met de lokomotieven type 97 van Herbesthal. Deze machines werden ingezet met G.C.I.-rijtuigen, later met M1-rijtuigen. Praktisch gedurende de ganse periode was deze stelplaats een honk voor deze krachtige tenderloks. Een model van deze lokomotieven is in het programma van Roco opgenomen. Als variante hierop is een trein met een lokomotief type 96 een welgekomen afwisseling.

Enkele treinen naar Eupen werden ook gesleept door machines type 29.

Het lokale goederenverkeer werd afgehandeld door de machines type 81 van Herbesthal. Deze gingen de treinen ophalen te Montzen en voerden ze verder naar Raeren en verder over de Venrbahn. Een model van deze lokomotief zit in het programma van Fleischmann en Piko.

De militaire treinen werden gesleept door tal van lokomotieven, meestal echter kwamen de machines type 26 (van Montzen), 29 (Herbesthal), 201 (Kinkempois) en zelfs type 81 in dubbel traktie tot inzet.

Lijn Welkenraedt - Montzen :

In de beginjaren '50 reden hier nog reizigersdiensten : deze werden vooral verzekerd door de motorwagens typen 551 en 553 (Brossels) van Kinkempois. In een nog vroegere periode kwamen zelfs de typen 96 van Vise tot in deze plaats. Doch in de besproken periode was dit reeks geschiedenis en reden de vierassige Brossels nog enkele personeelstreinen.

Het lokale goederenverkeer werd verzekerd door de typen 81 van Herbesthal en Montzen : op de modelbaan kunnen deze zowel rechtstreeks doorrijden met hun korte goederentreinen met vooral houtprodukten, of rangeren en enkele wagens op de loskoer afzetten. En dan hebben we de doorgaande goederentreinen : zoals reeds gezegd kwamen ze hier niet, doch moeilijkheden op de direkte lijn, leidt regelmatig tot omleidingen en de zware typen 26 hebben al hun krachten nodig om de lange goederensleep doorheen het station richting Aachen te loodsen. En dan hebben we nog de militaire konvoien en de speciale transporten naar Raeren. Deze lokomotieven komen voor in het programma van o.m. Liliput.

En dan kwam het regelmatig voor dat de typen 98 - eigenlijk gebruikt voor rangeringen te Montzen - een ommetje maakten tot in Herbesthal om hier enkele wagens af te zetten. Deze lokomotieven wordt door Fleischmann in model uitgebracht.

Overige diensten :

De rangeerdienst te Welkenraedt-station en Herbesthal (kolenbunker) worden uitgevoerd door de typen 53 (Jocadis).

Speciale treinen kunnen nagebootst worden bij de elektrifikatie : op dat ogenblik werden de typen 29 gebruikt voor de bovenleidingstreinen. Hierbij komen o.m. de omgebouwde pakwagens (Dacker) tot inzet.

Uit deze beschrijving zien we dat tal van treinkombinaties in deze periode perfect na te bootsen zijn met het in de handel zijnde materiaal. Als we uitgaan van een lange doorgaande lijn met aan weerszijden een ondergrondse afstelstation (gekamoeleerd door een tunnel) zijn zowel doorgaande treinen als treinen die te Herbesthal hun eindpunt hebben mogelijk. Hierbij wordt of een lokomotiefwissel uitgevoerd, of gaat de lokomotief gewoon de stelplaats binnenrijden.

Ketels :

Ook in de modelbouwwereld bestaan er diverse type's stoomketels, weliswaar niet dezelfde als de grote. De eisen die gesteld worden zijn wel bijna gelijkwaardig. Het moet voldoende stoom leveren, gemakkelijk te stoken, en niet vervormen onder de gewenste druk.

Het eerste probleem dat zich voordoet is met wat stook ik mijn ketel ? Laten we hiervoor de calorische waarden even bekijken - niet alle brandstoffen zijn bruikbaar.

TABEL ketels 1 :

brandstof	kcal/kg	kcal/m3	vorm
hardhout	4 100		vast
houtschool	6 600		vast
steenkool	7 300		vast
cokes	6 900		vast
benzine	10 850		vloeibaar
petrolium	10 560		vloeibaar
gasolie (mazout)	10 000		vloeibaar
spiritus 95 %	6 100		vloeibaar
waterstof	29 000	2 800	gasvormig
acetyleen	12 000	15 500	gasvormig
kolengas	11 900	6 500	gasvormig
propaan	12 000	24 400	gasvormig
butaan	11 800	30 500	gasvormig

De meest gebruikte brandstoffen zijn ofwel propaan/butaan ofwel spiritus. Bij kleinere stoominstallaties worden soms ook kleine espitblokjes op.

Verder is de keuze van de ketel van belang. Ze kunnen verdeeld worden in vier categorieën :

- vlampijpketels met of zonder terugkerende vlam
- vuurgangketels
- gecombineerde vuurgang-vlampijpketels
- waterpijpketels.

Staande of verticale ketels :

Waarom een staande ketel gebruiken. De staande ketels worden vooral gebruikt waar men een grote stoomproductie per m2 grondoppervlakte nodig heeft. Laten we dit met cijfermateriaal verduidelijken.

TABEL ketels 2 :

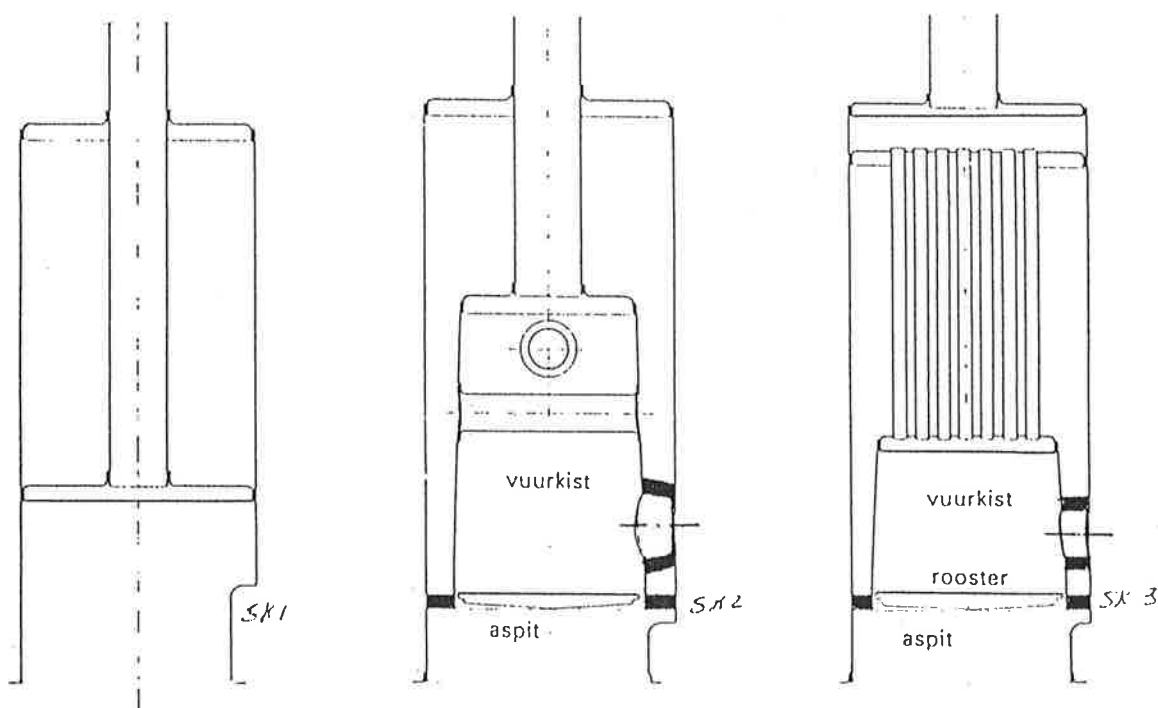
type ketel	stoomproductie in kg/uur	
	per m2 grondopp	per m3 waterinhoud
Cornwall-ketel	60	200
Lancashire-ketel	80	170
Locomobielketel	170	255
Schotse ketel	430	300
Staande ketel	460	400

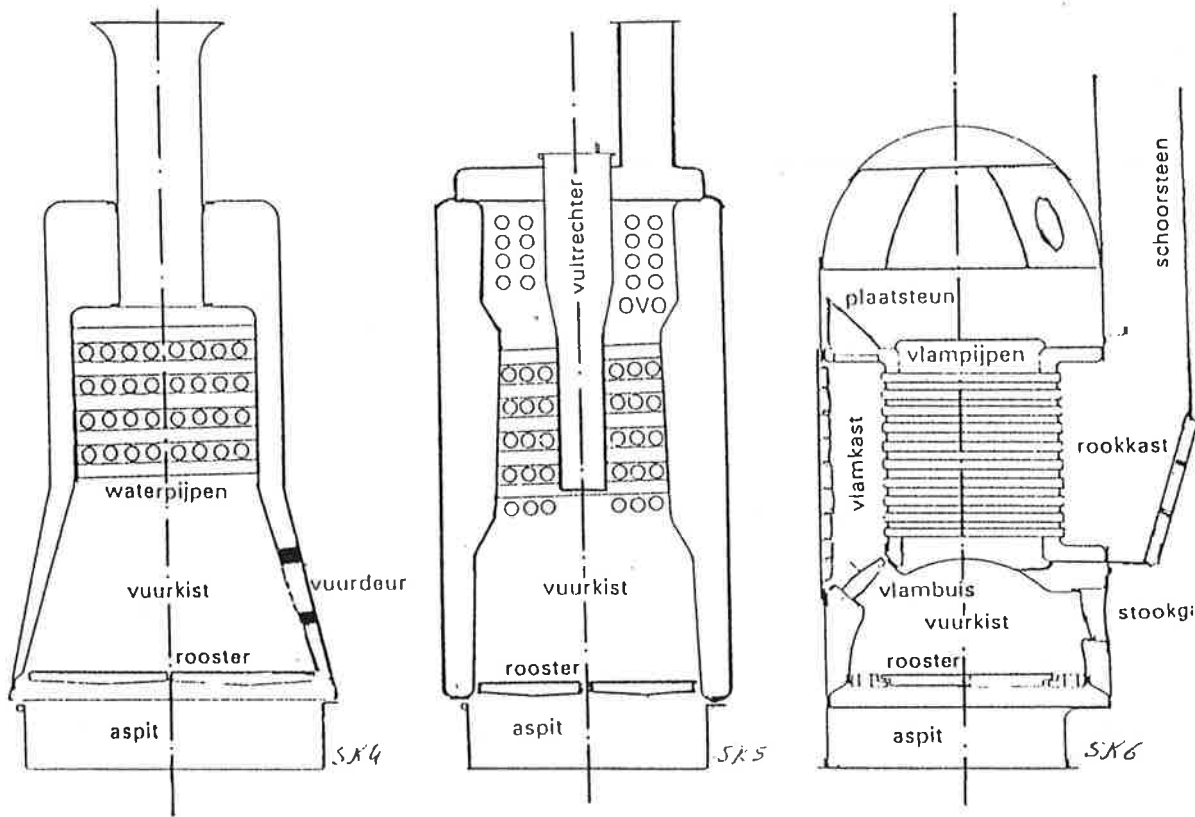
- fig. SK 1 : het gaat hier om de eenvoudigste type verticale ketel meestal gebruikt bij speelgoedmachines. Deze kan enkel gestookt worden met spiritus of esbitblokjes.
- fig. SK 2 : deze ketel werd vooral gebruikt bij verplaatsbare stoominstallaties - bv. om heipalen in de grond te slaan - ze hebben als grootste voordeel t.o.v. SK 1 dat de stoomproductie aanzienlijk groter is. Deze ketel wordt soms ook de kruispijpketel genoemd.
- fig. SK 3 : Het is feitelijk een variante op de SK 1 maar met het enige verschil dat het verwarmd oppervlak groter is door het aanbrengen van vlampijpen in de ketel vandaar de benaming vlampijpketel.
- fig. SK 4 : De ketel is de constructie die Sand & Mason voor brandspuiten toepaste. Het voordeel van dit type is een groot rooster en een goede watercirculatie, wat zeer snel opstoken mogelijk maakt, maar de handicap van deze constructie zijn de heel kleine waterspaties die zeer snel dichtgroeien met ketelsteen. Het was dan ook geen ketel voor continu gebruik en we vermelden hem enkel uit historisch oogpunt.
- fig. SK 5 : Een volledig ander type verticale ketel is die van Sentinel. Deze firma sond namelijk bekend voor de fabricage van stoomauto's en ontwierp hiervoor een compacte ketel met een relatief grote stoomproductie. Hiervoor komen enkel waterpijpketels in aanmerking. Kenmerkend voor de Sentinelketel is dat, hoewel rooster en aspit beneden zijn aangebracht, de vulling van brandstof langs boven gebeurt door een vultrechter of schacht. Dit was volledig afgestemd voor het gebruik in voertuigen. Het nadeel daarentegen is dat men voor dit soort ketels moet zorgen voor goed voedingswater. Als brandstof kan met kolen, olie of gas gebruiken.
- fig. SK 6 : dit is een schematische afbeelding van de Cochranketel. Constructief gezien is dat een van de ingewikkeldste stoomketels die van de bouw een behoorlijke graad handvaardigheid vergt, en zeker niet aangeraden is voor beginners tenzij men plaatwerker of koperslager is. De ketel kan met kolen of olie gestookt worden, maar een goede aanjager in de schoorsteen is van groot belang. Bij de oliegestookte ketels wil de vlam nog wel eens terugslaan. Hun grootste nadeel is de moeilijkheid van de constructie. In het grootbedrijf worden ze voornamelijk gebruikt als hulpketel voor motorschepen.

TABEL ketels 3 :

tekening	naam ketel	stoomproductie per min per 100 cm ² verwarmd opp.
SK 1	staande ketel	1,5 cm ³
SK 2	Kruispijpketel	2,5 cm ³
SK 3	Vlampijpketel	2,5 cm ³
SK 4	Shand en Masonketel	6,0 cm ³
SK 5	Cohranketel	5,0 cm ³

Behalve een goede ketelconstructie is het ook van belang dat de ketel wordt bekleed met warmte-isolerende stof als glaswol, steenwol of vilt. Asbest isoleerd ook goed maar kan wegens het grote gevaar aan uw gezondheid (long-perforatie) niet worden aangevolen (verboden in België). De isolatie beperkt het verlies aan warmte door straling en komt dus de stoomproductie ten goede, zeker bij modelbouwketels die doorgaans vervaardigd worden van koper of messing die hun warmte vrij vlug afstaan aan de omgeving.

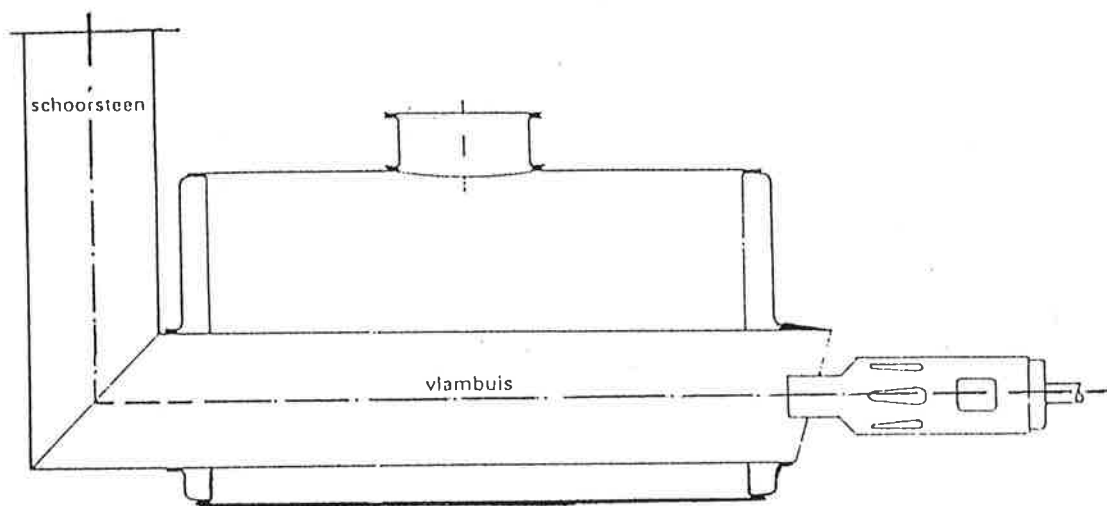




Vuurgangketels :

De verdere bespreking volgt in het volgend nummer van het tijdschrift maar eerst en vooral zou ik U het algemeen principe uitleggen.

fig. VB 1 : Het gaat hier om de eenvoudigste vorm van een vlamhuisketel. Namelijk een ketel met door en door een buis waardoor de rookgassen gaan. Die verwarmen het omliggende water en verdwijnen dan via de schoorsteen in de buitenlucht. Het voorbeeld is gasgestookt met een gewone (soldeer)gasbrander. Het grootste nadeel van dit type is het redelijk laag rendement van maar 5 cm³/min/100 cm².



Stoomlokomotief

B. Schoorsteen :

De rookkast bezit bovenaan een opening waarop de schoorsteen past. De vaste stoominstallaties zijn dikwijls uitgevoerd op het principe van natuurlijke trek, maar op de lokomotieven is dat - in beperkte mate - echter onmogelijk en wordt de kunstmatige trek verzorgd tijdens het rijden door de uitgang van de exhaustpijp - uitvoer van de cilinders - en bij stilstand door de blazer. De schoorstenen hebben meestal een cilindrische doorsnede. Maar kunnen ook kegelvormig zijn met de grote basis naar boven. Meestal laat men de schoorsteen zakken in de rookkast, met een uiteinde dat verbreedt. Op de meeste Belgische lokomotieven, waren de schoorstenen als volgt opgebouwd : - de conus A aan de binnenkant van de rookkast in gietijzer. Hij wordt door middel van 4 gietijzeren pootjes aan de schoorsteen bevestigd. De eigenlijke schoorsteen, in plaatstaal, past in de conus A die hem tot steun dient. Deze is bovendien omgeven door een plaat, die dan zo beveiligd is tegen de grote hitte van de schoorsteen en bevordert zo ook het uitzicht van de lok. De schoorsteen bevat namelijk ook een paar hulponderdelen namelijk :

- de windvang V, vooraan op de schoorsteen geplaatst om te beletten dat de gassen die de schoorsteen verlaten gehinderd zouden worden door de wind.
- de demper D, veel voorkomend op de oude Franse lokomotieven. Dit is een metalen schijf geplaatst op een stang die een beweging van 360° rond haar as kan uitvoeren. Deze dient om de schoorsteen af te sluiten tijdens de stilstanden in de stations en zodoende de natuurlijke trek af te sluiten. Dit toestel is niet meer te verantwoorden wanneer de lokomotief voorzien is van luchtkleppen in de asbak, daar men hiermee de luchttoevoer onder het rooster kan af sluiten. Een bijkomend voordeel is dat de vlammen niet zo gemakkelijk terugslaan via de stookdeur wat de veiligheid van de stoker waarborgt. Dit onderdeel werd bij het einde van de stoomtraktie veelvuldig op de Belgische loks aangebracht
- de kroon C, wanneer die enkelvoudig is uitgevoerd heeft geen enkel ander nut dan de verfraaiing van de lokomotief.

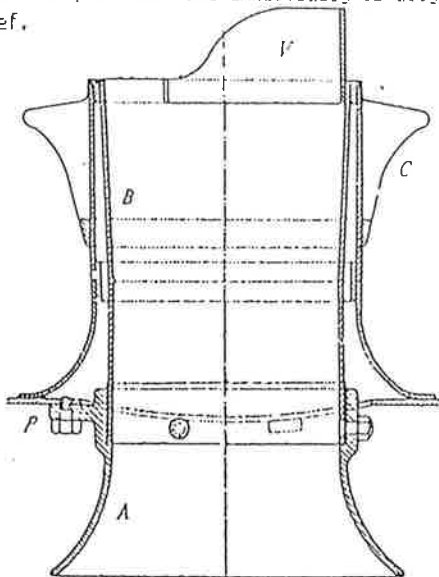
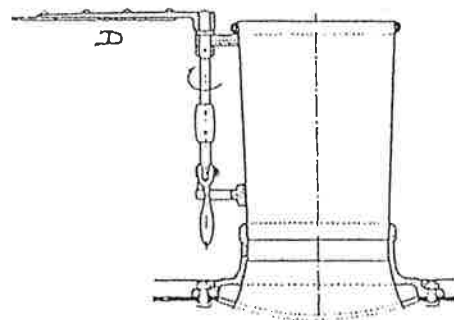
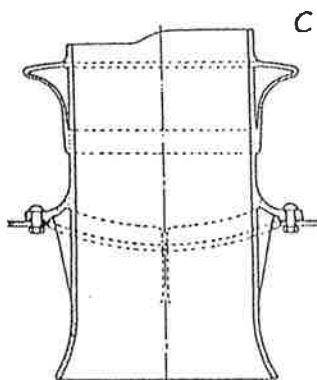
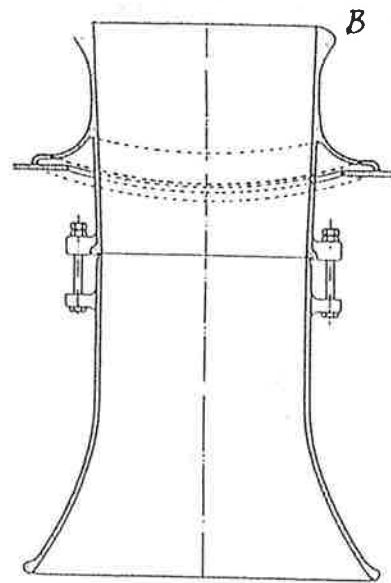
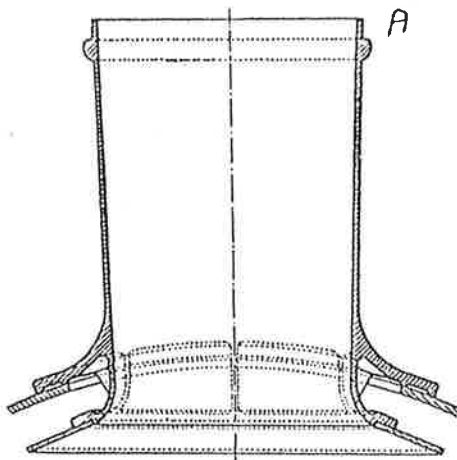


Fig. a. is de schematische voorstelling van de gietijzere schoorsteen van de Duitse lokomotieven. Deze hebben het voordeel een gemakkelijke constructie en onderhoud.

Fig. b. dit is een gietijzere schoorsteen in twee delen

fig. c. toont een gietijzere schoorsteen met kroon en een korte windvang.





Voedingstoestellen

1. Pompen en injecteurs :

De voeding met exentrieken, enz. werd reeds lang achter ons gelaten daar deze niet toestonden de lokomotief van water te voorzien tijdens de stilstand. Daarom is men gekomen tot de injecteurs. Deze hebben als bijkomend voordeel een meer economische bouw en werking te hebben. Voor de pomp gebruikt men echter de energie van de lokomotief - die ze onttrekt aan de stoom - terwijl de injecteurs rechtstreeks stoom verbruikt. De stoom bevat ongeveer 70 % van de energie van de brandstof voor het betreden van de injecteur terwijl het toestel er ten hoogste 10 % van terug geeft.

De injecteur, die rechtstreeks werkt met stoom van de ketel, vermengt de stoom met water die het dan meevoerd naar de ketel waar het onder druk wordt ingeperst. Deze uitvinding dateerd van 1858 door de Franse ingenieur Henri Giffard.

A. Injecteur type Giffard :

De werking van het toestel is als volgt :

- een buis met afsluitkraan brengt de stoom van de ketel naar het punt N. Van daaruit stroomt de stoom binnen in de kamer C via een reeks gaten om zo in zijn weg te vervolgen in de conus waar de druk wordt omgezet in snelheid. Dan komt de stoom - tegen hoge snelheid - in de kamer M terecht waar het een onderdruk veroorzaakt die ervoor zorgt dat het water in de buis E opgezogen wordt. Deze vermengt zich dan met de stoom die deels condenseerd. Om dan - nog steeds versnellend - de kamer M te verlaten om in de laatste conus D zijn intrede te doen waarin de snelheid wordt omgezet in druk, deze druk is hoger dan die in de ketel en daardoor opent de klep S, en het water-stoom mengsel wordt in de ketel geperst.

- merk op dat de buis t in verbinding staat met de open lucht en dat daarin bijgevolg de atmosferische druk heerst. Deze buis wordt ook gebruikt als overloop.

- de terugslagklep S voorkomt dat de stoom - bij het niet werken van de injecteur - zou kunnen ontsnappen. Daar deze wel eens vast zou komen zitten werd er bijkomend een veiligheidskraan geplaatst op de plaats waar de stoombuis de ketel binnenkomt.

- natuurlijk moet er de juiste verhouding stoom-water worden verkregen om de juiste werking van de injecteur te bekomen. De stoomaanvoer wordt geregeld door de naald A die wordt bijgesteld via het wielletje V, en het water door de handle P.

B. Verbetering van de Griffard injecteur :

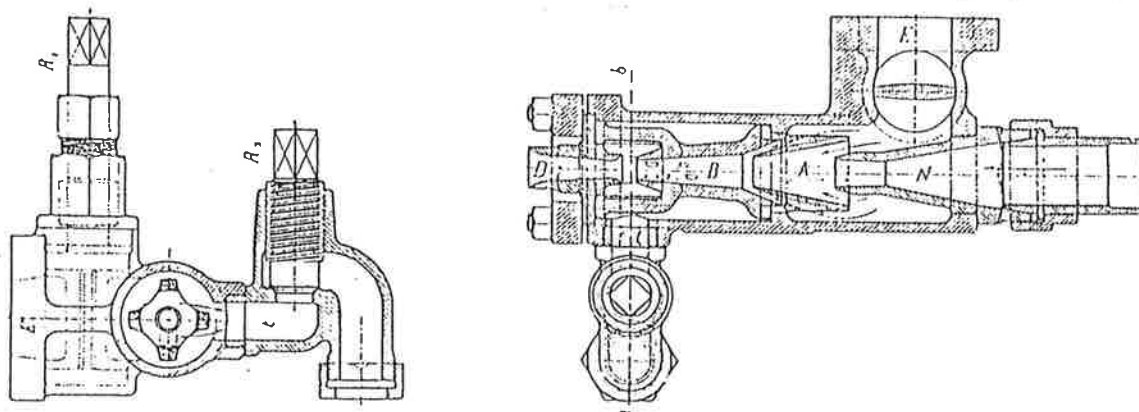
Van Griffard tot op deze dagen zijn er veel verschillende soorten injecteurs gebouwd maar allen bezaten volgende hoofddonderdelen :

- de conus T
- de mengkamer M
- de divergerende conus D
- de afsluitklep S
- de aanvoer van water, stoom en de overloopbuis.

Een verbeterde uitvoering van de Griffard-injecteur werd in 1868 bekomen door Mr. Friedmann. Dit door in de mengkamer M twee conussen te plaatsen die het contact tussen water en stoom bevorderden en zodoende een beter rendement verkregen.

Verder is de Griffard-injecteur zelfzuigend (bij de L.S.V. is de stoomlok Simone met zelfzuigende injecteurs uitgevoerd).

C. Injecteur Rongy :



Hier bestuderen we een niet-aanzuigende injecteur bestudeerd door Mr. Rongy ex-werkplaatschef bij N.M.B.S.. Het werkt nl. op het zelfde principe, we vinden hier nl. ook de twee conussen A en B en de divergerende conus D. Dit type injecteur wordt bij de L.S.V. ontmoet op de stoomlok Rebert.

Verbeteringen

Gewoonte getrouw stuurde Dhr. Huysmans ons de verbeteringen van het vorig tijdschrift toe. We behandelen hier het nummer 49.

- pag. 15-17 : Max. snelheid : bij levering : 120 km/h
 01-11-1961 : 125 km/h
 17-07-1962 : 130 km/h
 Leveringen : ACEC-SEN reeks : 02-1954 - 08-1954
 Marcelli-reeks : 03-1954 - 06-1954
- pag. 17 : Am benelux : ombouw dateerd van het begin van de zeventiger jaren
- pag. 18 : ombouw reeks 25 naar reeks 25.5 : 17-01-1974 -28-06-1974
 de voorziene nummers 901 - 904 werden nooit toegepast om geen verwarring te bekomen met de MS stellen 901 - 904
- pag. 19 : het bougie type was van Werkspoor
- pag. 31 : Lijn 82 : afschaffing reizigersdienst :Zottegem - Nederbrakel13-05-1963
 Nederbrakel - Ronse21-04-1963
- pag. 32 : lijn 83 : afschaffing reizigersdienst :Kortrijk - Avelgem20-03-1960
 Avelgem - Ronse02-08-1959
 Opm. : het baanvak Braine-le-Compte - Kortrijk werd oorspronkelijk uitgebaat door de E.B.
- pag. 37 : 210.027 FSR 01-1965 FHS
 FHS 06-1986 FKR
 210.030 NK 27-04-66 FHS niet in NK geweest
 210.032 FGH 02-10-67 FKR i.p.v. 27-04-65
 niet doorgevoerd
- pag. 38 : 210.033 FSR 27-04-66 FEO i.p.v. 27-04-65
 210.035 heeft nooit NK verlaten
 210.039 verkocht Gleismac (Italië)
- pag. 39 : 210.042 tweede buitendienst 01-1988
 210.052 eerste buitendienst 01-12-1986
 tweede buitendienst 31-12-1987
 210.054 Mutatie naar FHS werd niet doorgevoerd.

9
2

1
1

4
2

