

# L.S.V. - Tijdschrift

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

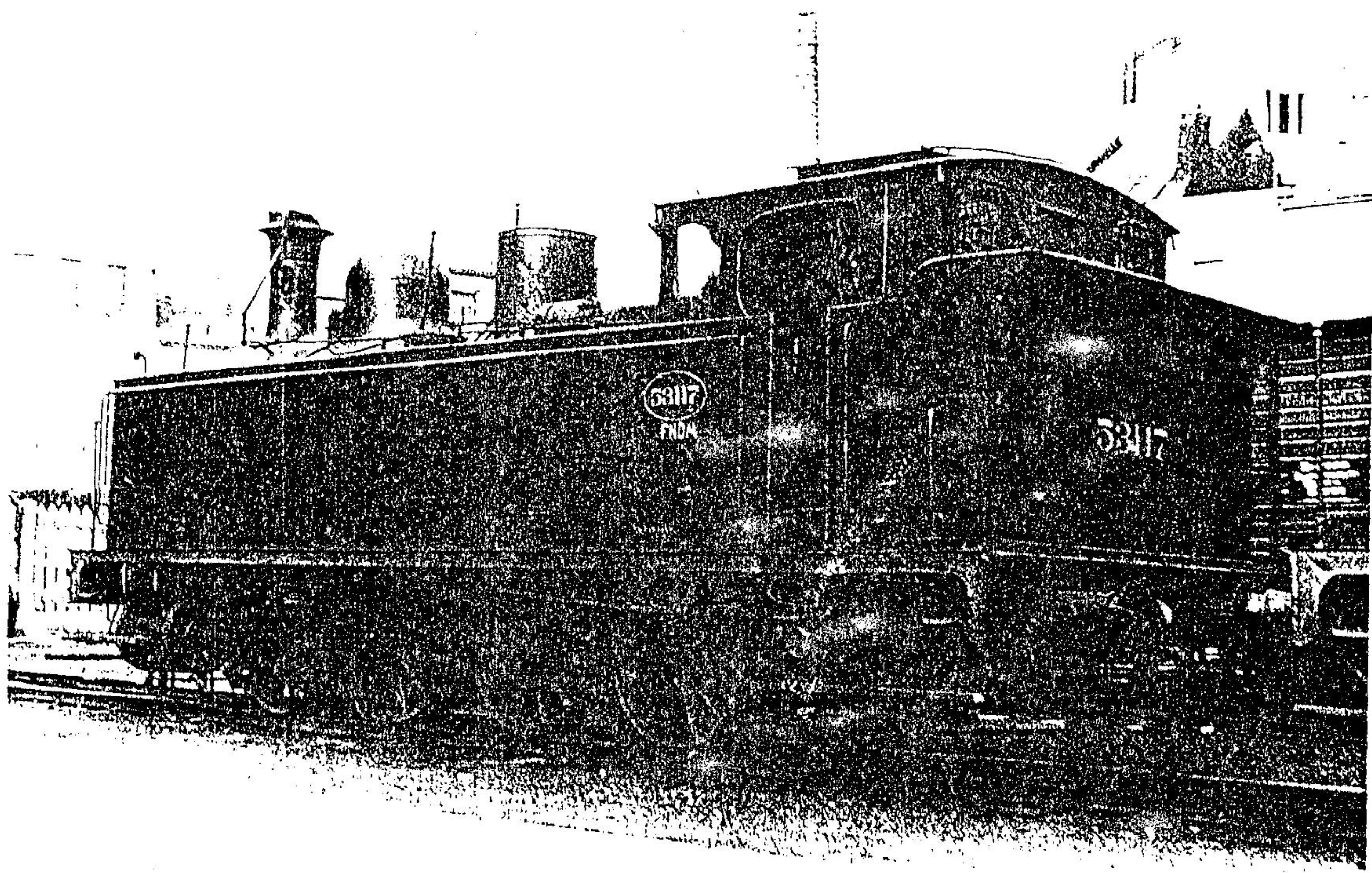
Tweemaandelijks : **MAART - APRIL 92**

nummer : **52**

Jaargang : 9

Verantw. uitgever : J. Casier Henisstraat 71 3700 Tongeren

Uitgiftekantoor : 3665 As 1



## Limburgse Stoom Vereniging



# Inhoud

L.S.V.-Tijdschrift

Tweemaandelijks

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

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

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

# Editoriaal

|                                      |    |
|--------------------------------------|----|
| Editoriaal                           | 01 |
| NMBS-Aktueel                         | 02 |
| LSV-Aktueel                          | 11 |
| Museumlijnen                         | 13 |
| Agenda                               | 15 |
| Boekenverkoop                        | 17 |
| Historische Blz.                     | 21 |
| Bespreking stellen 228.502 - 228.539 |    |
| Inzet                                | 26 |
| Exploitatie                          | 30 |
| Nummerlijsten NMBS                   | 35 |
| Jaaroverzicht                        | 39 |
| Modelbouw                            | 42 |
| Live-Steam                           | 45 |
| Stoomlokomotief                      | 48 |

Dit tijdschrift werd afgesloten op 21 maart en verschijnt omstreeks 1 april. Het volgend tijdschrift zal afgesloten worden omstreeks 20 mei en verschijnt rond 1 juni.

# NMBS-Aktueel

## 1. Leveringen :

geen leveringen

tussenrijtuigen voor de Breaks in definitieve fase.

## 2. Stelplaatswijzigingen :

| 102      | van Ronet   | naar Haine-St-Pierre |          |
|----------|-------------|----------------------|----------|
| 5506     | Hasselt     | Kinkempois           | op 12-91 |
| 5517     | Hasselt     | Kinkempois           |          |
| 5521     | Hasselt     | Kinkempois           |          |
| 5525     | Hasselt     | Kinkempois           |          |
| 5535     | Hasselt     | Kinkempois           |          |
| 5541     | Hasselt     | Kinkempois           |          |
| <hr/>    |             |                      |          |
| 6236     | Kinkempois  | Hasselt              |          |
| 6241     | St-Ghislain | Monceau              |          |
| 6242     | St-Ghislain | Monceau              |          |
| 6244     | St-Ghislain | Monceau              |          |
| 6250     | St-Ghislain | Monceau              |          |
| 6251     | Kinkempois  | Hasselt              |          |
| 6252     | Kinkempois  | Hasselt              |          |
| 6253     | Kinkempois  | Hasselt              |          |
| 6254     | St-Ghislain | Monceau              |          |
| 6257     | St-Ghislain | Monceau              |          |
| 6258     | St-Ghislain | Monceau              |          |
| 6260     | Kinkempois  | Hasselt              |          |
| 6262     | St-Ghislain | Monceau              |          |
| 6263     | St-Ghislain | Monceau              |          |
| 6266     | St-Ghislain | Monceau              |          |
| 6269     | St-Ghislain | Monceau              |          |
| 6270     | St-Ghislain | Monceau              |          |
| 6272     | St-Ghislain | Monceau              |          |
| 6273     | St-Ghislain | Monceau              |          |
| 6275- 78 | St-Ghislain | Monceau              |          |
| 6279     | Kinkempois  | Hasselt              |          |
| 6282     | St-Ghislain | Monceau              |          |
| 6284- 88 | St-Ghislain | Monceau              |          |
| 6290     | St-Ghislain | Monceau              |          |
| 6314     | St-Ghislain | Monceau              |          |
| 6320     | St-Ghislain | Monceau              |          |
| <hr/>    |             |                      |          |
| 8407     | Stockem     | Latour               |          |
| 8410     | Stockem     | Latour               |          |
| 8415     | Stockem     | Latour               |          |
| 8418     | Stockem     | Latour               |          |
| 8419     | Stockem     | Latour               |          |
| 8421     | Stockem     | Latour               |          |

|      |         |        |
|------|---------|--------|
| 8424 | Stockem | Latour |
| 8427 | Stockem | Latour |
| 9134 | Stockem | Latour |
| 9135 | Stockem | Latour |
| 9137 | Stockem | Latour |
| 9148 | Stockem | Latour |
| 9153 | Stockem | Latour |
| 9159 | Stockem | Latour |

### 3. Ombouw

|      |              |                          |
|------|--------------|--------------------------|
| 5302 | CW Salzannes | ombouw vlottende kabines |
| 5307 | CW Salzannes | ombouw vlottende kabines |

### 4. Schrapping

|     |       |  |
|-----|-------|--|
| 131 | Ronet | buiten dienst met PV 91.03 van Stockem |
|-----|-------|--|

### \*\*\* Aktuele berichten \*\*\*

- 00 : Na de reeksen 00 (schijf '54) en 05 (schijf '56), is ook het eerste stel van de reeks 128 - 150 (Budd) de weg van het oud (roestvrij) ijzer. De reden ervan is de schade na een ongeval en de belangrijke herstellingskosten. Nochtans is er gepland om ook de overige stellen van deze reeks - bij belangrijkere schade - af te stellen.
- 03 : De bouw van de tussenrijtuigen voor de Breaks is zover gevorderd dat de eerste rijtuigen begin april afgeleverd zullen worden door de BN. Deze rijtuigen worden naar de CW Mechelen gebracht. Inmiddels werden al twee stellen uit de eerste reeks in de CW Mechelen binnengenomen. Deze stellen ondergaan een aantal verbouwingen in het elektrisch en pneumatisch gedeelte om het tussenvoegen van het derde rijtuig mogelijk te maken. Na de nodige testen met de beide eerste stellen, zal een band opgesteld worden om alle stellen om te bouwen. Nadien zullen er vier stellen per maand de CW Mechelen verlaten. Dit houdt in dat de ombouw over ongeveer drie jaar gespreid zal worden. Als eerste wordt het stel 311 omgebouwd.
- De eerste stellen komen in dienst op de verbinding Brussel - Luxembourg, een verbinding waar tijdens de piekuren een chronisch capaciteitstekort op te tekenen valt. Door de opname van een aantal stellen in de CW Mechelen voor deze verbouwing, heeft men te Stockem een tekort aan stellen. Daarom worden er regelmatig stellen van Kinkempois (reeks 336 - 353) aan deze zuidelijke stelplaats uitgeleend. Dit heeft dan weer tot gevolg dat ten minste een dienst op de IC-lijn Liege - Tournai door een trekkombinatie M4 met een lokomotief reeks 22 en 4 rijtuigen.
- De levering van de tussenrijtuigen leidt onvermijdelijk tot de definitieve afstelling van de laatste stellen reeks 05 tegen het einde van het jaar en de stellen 00 (schijven '54 en later '56).
- 08 : Het kontrakt voor het VTM-stel 808 loopt normaal in juni van dit jaar af, doch er lopen onderhandelingen om de periode te verlengen, zodat dit stel ook nog tijdens de vakantieperiode de treinen naar Blankenberge kan verzekeren.
- 09 : De defekten aan deze stellen verminderen zienderogen en zodoende kunnen de geplande diensten praktisch zonder problemen afgehandeld worden. Vanaf september worden trouwens alle IR-diensten Hasselt-Leuven - Tienen - Landen gereden, doch de stellen komen ook sporadisch naar Liege en Genk.
- TGV : Op 18 december werd een bijkomende bestelling gedaan voor 4 bijkomende TGV-stellen voor de verbinding Paris - London/Brussel. De reden voor het opvoeren van het aantal stellen tot 38 is een verandering in het concept. Men heeft beslist om met stellen van 12 rijtuigen (in plaats van 16) te rijden. Hierdoor worden alle treinen met twee (of vier) stellen gereden. Door koppelen (en splitsen) van de stellen kan een halfuurdienst verzekerd worden op de stamlijn Paris - Lille en kunnen de stellen doorrijden via de kanaaltunnel naar London en verder (gesplitst) door te rijden naar Edinburgh enerzijds en Manchester anderzijds. Zo worden dus in eerste instantie 30 stellen met 16 tussenrijtuigen en 8 stellen met 12

tussenrijtuigen afgeleverd.

De eerste stellen moeten half 1993 afgeleverd worden.

- 21 : De ombouw van de 21-er met asynchroon-motoren en geschikt voor de twee spanningen, rukt nader : een eerste deel van het elektrische materiaal is al klaar en vermoedelijk zal de 21-er eind mei te Salzinnes binnen om de aanpassingen (o.m. aan de draaistellen) uit te voeren. De lokomotief zal waarschijnlijk tegen het einde van het jaar klaar zijn voor de eerste testen.
- 22 : Zoals reeds aangehaald kreeg de reeks 22 een nieuwe opdracht : ze slepen thans gedurende twee plandagen 5 treinparen op de IC-verbinding Liers - Liege - Tournai. Na verschillende jaren in ondergeschikte diensten voor piekurtreinen, komen ze zo terug voor Ic-treinen. Deze toestand zou tot de zomerregeling van 1992 blijven duren en dan zouden deze treinen omgeschakeld worden naar de reeks 27, die uit de goederendienst weggetrokken worden. Men verwacht dan ook voor de zomerregeling een uitgebreide verandering in de inzet met de daarbij behorende mutaties.
- 53 : Op dit ogenblik zou de 5302 als eerste van deze laatste reeks oorspronkelijke "ronde neuzen" met een bokersneus de CW Salzinnes verlaten, nog voor de vakantie volgt de 5307. Anderzijds is de druk groot om de 5404 (bestemd voor het museum, maar wel opgenomen in het transformatieprogramma) toch niet om te bouwen.

Dit jaar wordt de laatste 52-er (5209) en de 5320 nog omgebouwd. In 1993 is het de beurt aan de laatste 53-er (5318) en de vier (of drie) 54-ers.

Ondertussen werd de inzet verder uitgebreid : in december werd nogmaals verschillende goederentreinen vanaf de Ardennen-lijn naar de Athus-Maas-lijn overgeheveld en werd de inzetreeks verder uitgebreid. Het inzetgebied blijft beperkt tot de bedieningspunten Virton, Stockem, Marloie en Ronet. Verder verzekeren ze regelmatig de bedieningstreinen tot in Bastogne (via Libramont) en Marbehan.

- 55 : Vroegtijdig werd de inzet van de 55-ers op de verbinding Antwerpen - Mol - Neerpelt overgegeven : deze sterke zesassige lokomotieven konden de diensten hier niet aan. Door de hogere snelheid voor deze treinen (een snelheid die te Kinkempois nooit behaald werd), ontstond er regelmatig een rondvuur (flashes) aan de kollektoren van de traktiemotoren, maar ook nog verdere defekten veroorzaakten nog meer vertragingen dan voorheen. Hierdoor moesten de 62-ers steeds meer inspringen en stonden de 55-ers afgesteld in de stelplaats Hasselt. De koudere temperaturen verhoogden het aantal defekten nog verder. Daarom werd beslist om de 55-ers vanaf begin december terug te vervangen door de 62-ers. In deze periode werden al de 55-ers terug naar Kinkempois gemuteerd. Tegelijkertijd werden zes van de acht afgestane 62-ers vanuit Kinkempois naar Hasselt gemuteerd. De 6264 (ging in ruil voor de blauwe 6215 naar Merelbeke) en de 6319 (bleef te Kinkempois) kwamen niet terug.

Vanaf januari namen de 55-ers dan weer officieel hun oude diensten op de verbinding Liers - Liege-Jemelle terug over, zodat de situatie van het begin van het jaar hersteld werd. Deze dienst zal waarschijnlijk tot in september 1992 (ingebruikname van de elektrische verbinding) door de reeks 55 verzekerd worden. Nadien komen de elektrische stellen reeks 06 (vrijgekomen door de nieuwe breaks) de dienst uitmaken.

- 59 : Na een inzet vanuit Oxelaere, werden de 10 lokomotieven reeks 59 inzet vanuit een zuidelijker inzetplaats ingezet. Ze worden nu vooral gebruikt voor het noordelijke deel tussen Lens en Lille
- 62 : Naast de mutaties van de 62-ers van Kinkempois naar Hasselt, is er nog een verdere stelplaatswijziging : St-Ghislain gaf begin januari al zijn 62-ers (27 in aantal) af aan de stelplaats Monceau. Deze stelplaats wordt nu de dieselstelplaats uit deze regio en bezit nu het grootste aantal diesellokomotieven in ons land. St-Ghislain geeft anderzijds zijn onderhoud aan diesellokomotieven geleidelijk af, ten voordele van de elektrische traktie.

Op dit ogenblik bezit St-Ghislain naast de 50 elektrische lokomotieven reeks 22, nog steeds 16 dieselrangeerlokomotieven reeks 82 en 11 lokotraktoren reeks 91. We mogen verwachten dat ook deze lokomotieven op korte termijn overgeplaatst worden naar Monceau.

In deze streek wordt de onderhoudsdienst gegroepeerd :

Monceau : dieseltraktie en rangeerlokomotieven

- Reeks 51 : 14 lokomotieven : behouden hun doorgaande goederendiensten in wijde omgeving.
- Reeks 62 : 9 lokomotieven reeds in het bestand : worden gebruikt voor de verbinding Charleroi-Couvin  
27 lokomotieven vanuit St-Ghislain : tot bij de elektrifikatie van de verbinding naar Queivrain behouden ze deze reizigersdienst. De mutatie van deze lokomotieven wordt verklaard door het feit dat de (goederen)diensten zich meer en meer naar het oosten, rond La Louviere gebeuren. De inzetstelplaats blijft echter nog steeds St-Ghislain.
- Reeks 73 : 35 lokomotieven : de inzet blijft in de agglomeratie van Charleroi behouden, doch door het verminderde werk, worden vooral de diensten van de reeks 83 overgenomen.
- Reeks 82 : 16 lokomotieven : blijven voorlopig te St-Ghislain maar zullen geleidelijk de taken van de reeks 84 van Haine-St-Pierre overnemen. Naarmate deze stelplaats gesloten wordt, gaat het onderhoud van deze machines over naar Monceau. Dit wordt verwacht tegen mei 1993.
- Reeks 83 : 18 lokomotieven : worden steeds minder ingezet en ze worden afgesteld bij zwaardere schade of bij het bereiken van de onderhoudsgrens. De laatste machines zouden tegen 1996 verdwenen zijn.
- Reeks 84 : 6 lokomotieven : ze worden nog steeds vanuit La Louviere ingezet, maar het onderhoud gebeurt al langer te Monceau. Deze machines worden waarschijnlijk nog dit jaar vervangen door de 82-ers van St-Ghislain. De slechtste machines worden afgesteld, de overige getransfereerd naar Latour.
- Reeks 91 : 13 lokotraktoren : blijven waarschijnlijk te St-Ghislain : deze machines worden toch gewoonlijk ter plaatse (Tournai, Mons, Ath en Lessines) onderhouden en komen zelden in de stelplaats. Waarschijnlijk zullen wel enkele loks in de streek van Charleroi ingezet worden.

#### St-Ghislain :

Deze stelplaats is al voor het grootste deel uitgerust voor het onderhoud van elektrische lokomotieven, doch ook de overige depotsporen worden binnenkort onder draad gebracht. Op dat ogenblik wordt de onderhoudsdienst ook uitgebreid tot elektrische stellen.

Thans heeft men enkel de 50 elektrische lokomotieven reeks 22 in depot, deze worden over het ganse net ingezet vooral voor piekuurtreinen en lokale goederendiensten. Deze lokomotieven worden vanaf 1993 geleidelijk aan vervangen.

Tegen de winterregeling worden de elektrische stellen te St-Ghislain ondergebracht : het gaat vooral om de 24 stellen reeks 06 van Haine-St-Pierre, deze verzekeren vooral de IR-diensten op de Waalse As.

Vanaf 1993 zou deze stelplaats ook de stoptreinen - gereden door de reeks 00 - voor zich opeisen. Deze worden getransfereerd vanuit Haine-St-Pierre en even later ook door de reeksen 06 die vrijkomen te Kinkempois.

Het effectief zal nog stijgen door de elektrifikatie van de lijn Mons - Queivrain.

#### Haine-St-Pierre :

Zoals al langer beslist geeft deze (toch wel grote) stelplaats zijn onderhoudsdiensten op in 1993. Al in de vorige jaren verloor het zijn diesels reeks 51 an Monceau en reeks 62 aan St-Ghislain. De stelplaats werd wel nog onder draad gebracht, maar ook dit is nutteloos geweest. Haine-St-Pierre heeft het groot nadeel dat het zich bevindt tussen twee grotere werkplaatsen (Monceau en St-Ghislain), dat de ligging niet gunstig is ten opzichte van de verkeersassen en verder nog het belang van de streek sterk achteruit loopt.

Thans bezit deze stelplaats nog 24 stellen reeks 00 (063 - 102), 37 steellen reeks 06 (601 - 637), 2 stellen reeks 46 en 8 dieselrangeerders reeks 84.

Over het lot van de elektrische stellen werd reeds bij de vorige stelplaats gehandeld, de 84-ers worden nu

al te Monceau onderhouden. Over het lot van de twee 46-ers (die al lang niet meer in effectieve dienst gebruikt worden) is nog geen beslissing gevallen.

Het lot van de stelplaats hangt aan een zijden draadje : er is een plan om het sporenplan rond La Louviere -sud sterk te verminderen en zo de onderhoudswerkplaatsen voor de wagens te slopen, ook het vormingsstation wordt sterk ingekrompen. De stelplaats wordt bewaard. Verder werd de beslissing genomen om deze werkplaats gebruiken als tweede museumbewaarplaats (naast Leuven). Hier zouden alle museumstukken, die vooral te Leuven, doch ook te Schaarbeek en eventueel elders buiten staan onder dak gebracht worden. Het gaat dan ook vooral om gesleept materieel (rijtuigen, wagens) maar ook vooral de elektrische stellen (002, Benelux-stel, stel van '35, poststel) en werktuigmachines (ballastzifter, ballastploeg).

De eerste vracht museummaterieel werd trouwens in december jl. al vanuit Leuven door een lokomotief reeks 70 van Antwerpen-dam naar La Louviere overgebracht.

84 : In tegenstelling met vroegere plannen, wordt de werkplaats Latour toch (voorlopig ?) behouden. Op dit ogenblik bezat deze zuidelijkste stelplaats de 10 dieselstellen reeks 45, 3 stellen reeks 44 en alle diesellokomotieven reeksen 52/53/54. Deze zouden echter tegen september alle naar Stockem getransfereerd moeten worden. Doch Stockem ligt veel exentrischer van de Athus-Maas-lijn en de verbinding naar de beginpunten ligt ongunstiger. Door de massale protesten uit de verarmde streek rond Virton bleven niet ongehoord en daarom werd beslist om het onderhoud van de dieseltraktie te Latour te houden.

Dit werd nog versterkt door de transfert van de loks reeksen 84 en 91 van Stockem. Hierdoor groeide het effectief verder aan, terwijl Stockem een zuivere elektrische stelplaats werd. Deze transfert was immers nodig door het versterkte onderhoud aan de nieuwe drieledige Breaks, die vanuit Stockem uitgetest worden.

-----

#### De spoorwegen in de Limburgse Kempen.

Op dit ogenblik ondergaan de spoorwegen in de Limburgse Kempen een grondige verjongingsbeurt : na de schrapping van verschillende verbindingen naar de sluiting van de Limburgse steenkoolmijnen, is er thans een heropleving van het verkeer, vooral in het Genkse. Nochtans is er een verder afbouw die - zelfs door de nieuwe aanwinsten niet meer te stuiten is, doch laten we de goederenlijnen eens nauwkeuriger onder de loep nemen :

##### Lijn Diest - Tessenderlo :

Hier blijft de toestand praktisch ongewijzigd : de bediening van de Chemische nijverheid te Tessenderlo en Kwaadmechelen gebeurt nog steeds voor het grootste deel in volledige (blok)treinen. Deze worden vooral gesleept door de reeks 51 van Hasselt en Antwerpen. Verder is er een bedieningstrein voor het industriegebied rond Tessenderlo, ook hier worden de 51-ers, maar soms ook de 62-ers gebruikt.

##### Lijnen Mol - Neerpelt / Mol - Hasselt :

Het verkeer op de verbinding Hasselt - Mol is sterk verminderd : Zolder stuurt nog gemiddeld twee tot drie steenkooltreinen de lijn op : deze worden vooral gereden naar het Luikse, waarbij de traktie verzekerd wordt door 51-ers van Hasselt. Er is geen lokale bediening meer op de lijn.

De lijn Mol - Neerpelt kent een uitgebreider verkeer : zo zijn er nog twee slagen met zware ertstreinen naar Budel, de bediening van Sibelco te Lommel en de Vieille Montagne te Balen. Er is op de lijn ook nog een lokale bedieningstrein voor Mol (glasbedrijf), Balen en Neerpelt. De bediening wordt volledig verzekerd door 51-ers van Antwerpen en 73-ers van Hasselt. Deze laatste bedient ook Leopoldsburg.

##### Lijn Hasselt - Beverst - Lanaken :

Sinds september is de bediening van de lijn stopgezet : na de afsluiting van de verbinding met Maastricht, het niet meer bedienen van de Amcel te Lanaken viel het grootste gedeelte van zijn bestaanszekerheid verloren. De bediening van de papiergigant KNP loonde niet. Korte tijd na de stopzetting van de diensten, werd trouwens het grootste deel van de vorming. Er blijven nog slechts 4 afstelsporen over.



Knooppunt Genk :

Hier hebben we de grootste uitbreiding : vooral Ford en Algheny Longdoz kennen een hoogconjunctuur en het verkeer stijgt hier gestaag. Doch ook andere industrieën vragen spooraansluitingen.

De lijn Bilzen - Winterslag zit boven zijn capaciteit en diverse treinen moeten via Winterslag over de hoofdlijn afgeleid. De traktie wordt verzekerd door de 51-ers van Hasselt, doch ook de 51-ers van Antwerpen, 55-ers van Kinkempois en zelfs de DB 215 bereikt Winterslag.

Het Genkse kent nochtans enkele nieuwe of vernieuwde industrieverbindingen : de industrielijns 230 werd enkele maanden geleden verlengd. Deze lijn start na de brug te Winterslag en bedient eerst het prive-vormingsstation van de kolenhaven. Vanaf hier wordt de kolenhaven bediend (deze doet de lossing voor de EBES-centrale), de oud-metalenhandelaar Stelimet (Stevens) en de Ebes.

De industrielijns loopt langs de kolenhaven door en komt dan aan de ALZ. Deze industrie heeft een uitgebreid eigen net met Cockerill-diesels. Vanaf hier werd de lijn langs het kanaal verlengd en bedient dan de kolenopslag Intercoal, de zandwinning Sibelco en de oudijzerhandelaar Nefer. Vooral deze laatste heeft regelmatig goederenwagens.

Langs de lijn naar Bilzen heeft de Ford een uitgebreid vormingsstation, bediend door Orenstein - Koppel-diesels. Verder zijn er nog twee verbindinglijnen langs het kanaal : lijn 231 verlaat de lijn 210 tegenover de Ebes (Y Termien) en gaat in een korte bocht naar de verbinding Sikel en even verder DSM.

Aan de andere zijde van het kanaal is er lijn 232 : deze vertrekt tegenover de Ford en komt naar het kanaal en bedient o.m. een grote houthandel.

De bediening van de ALZ gebeurt vooral met de reeks 51, maar ook door de 73-ers. De overige bedieningsritten worden verzekerd door de 73-er die de rangeringen verzekerd te Winterslag.

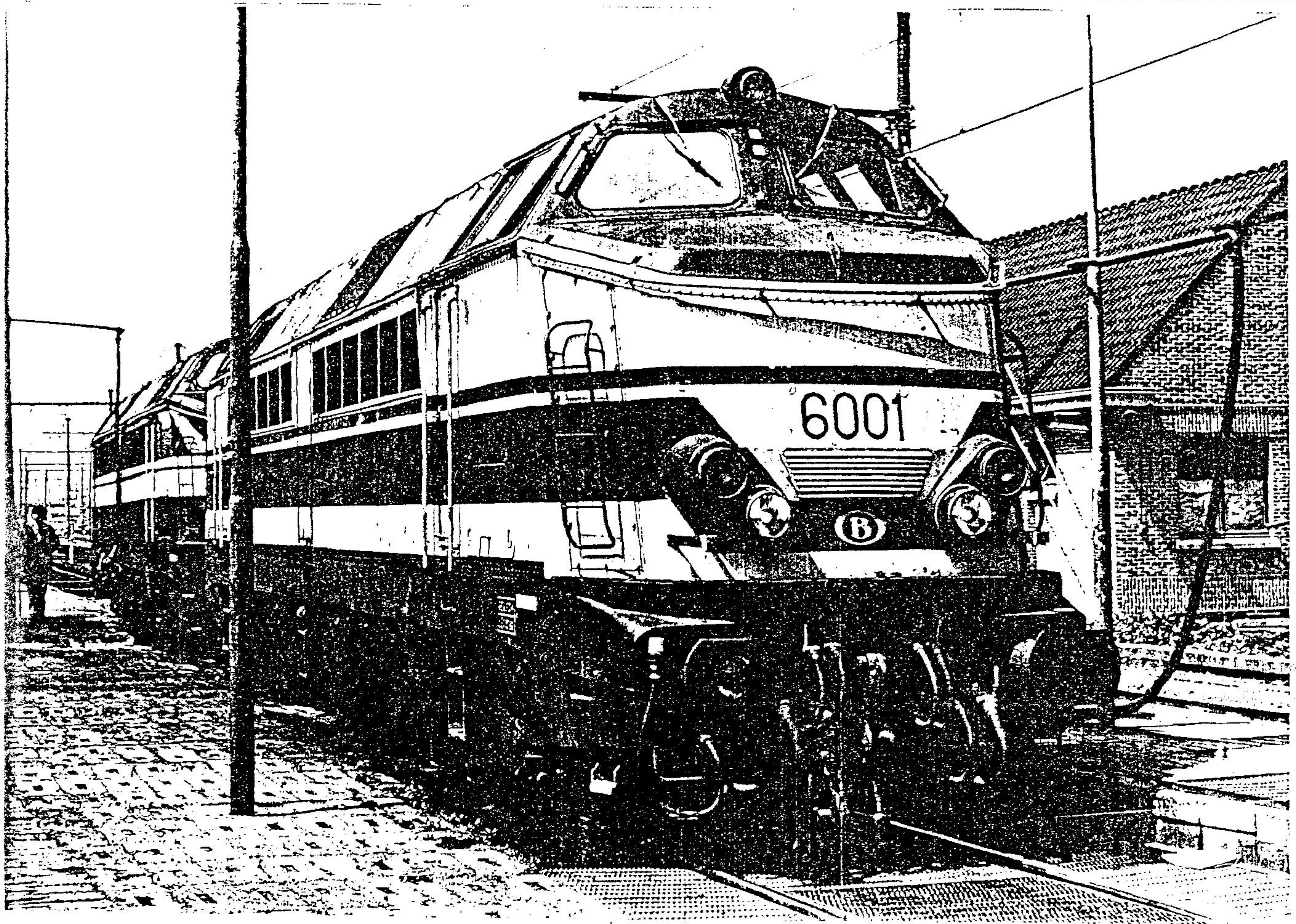
De lijn Winterslag - Eisden is afgeschreven voor de dienst transport vanaf de uitrit Winterslag, doch wordt nog tweemaal per week bediend door een lokomotief reeks 51 voor de bediening van het stort te Maasmerechelen. De tusseliggende installaties (Waterschei, Eisden) zijn opgegeven, verwaarloosd en overwoekerd door onkruid. Te Waterschei werden alle gebouwen door vandalisme praktisch met de grond vernield.

Vanuit Winterslag wordt nog de militaire verbinding (op de lijn naar Houthalen) bediend. De aansluitingen naar de mijnen van Winterslag en Waterschei zijn opgebroken, deze naar Eisden is volledig overwoekerd.

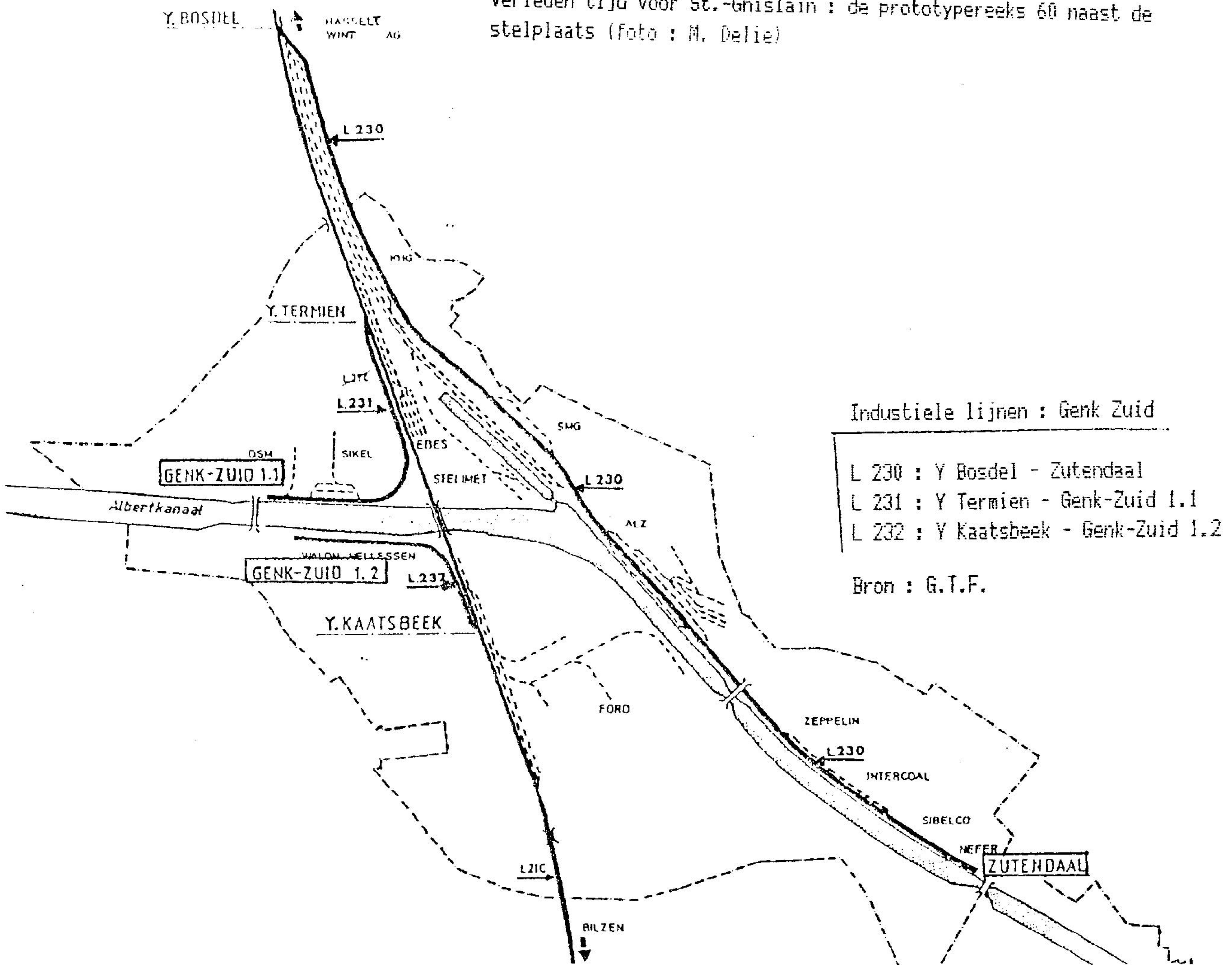
Voor de fotografen kan men het beste de treinen voor de lens krijgen te Winterslag (brug van weg Zorhoven - Genk), de brug over de lijn naar Genk-centrum (langs weg tegenover het voetbalplein van Winterslag) en verder de kanaalbrug aan de Ebes-centrale.



De ertstrein te Neerpelt gesleept door de 5161 van Antwerpen



Verleden tijd voor St.-Ghislain : de prototypereeks 60 naast de stelplaats (foto : M. Delie)



Industriële lijnen : Genk Zuid

- L 230 : Y Bosdel - Zutendaal
- L 231 : Y Termien - Genk-Zuid 1.1
- L 232 : Y Kaatsbeek - Genk-Zuid 1.2

Bron : G.T.F.

# Stations

De stations van de maatschappij Hasselt-Maaseik

Bij de opening van de lijn Hasselt-Maaseik op 31 maart 18731 waren er aanvankelijk stations te Genk, As, Elen en Maaseik. Dat "Hasselt-Maaseik" een eerder een bescheiden maatschappij was kon men ook merken aan de stations die op de lijn gebouwd werden.

Centraal stond een gebouw met verdieping met zadeldak. Dit centrale gedeelte had op zowel langs perronzijde als straatzijde centraal een deur aan beide zijde geflankeerd door vensters. Waarschijnlijk had het gebouw oorspronkelijk aan beide zijden een lage vleugel met een deur langs de spoorzijde en een venster langs de straatzijde. Te Genk werd een van deze vleugels uitgebreid en te As werden zelfs de twee vleugels uitgebreid. Over een verbouwing van Elen beschikken wij over geen informatie.

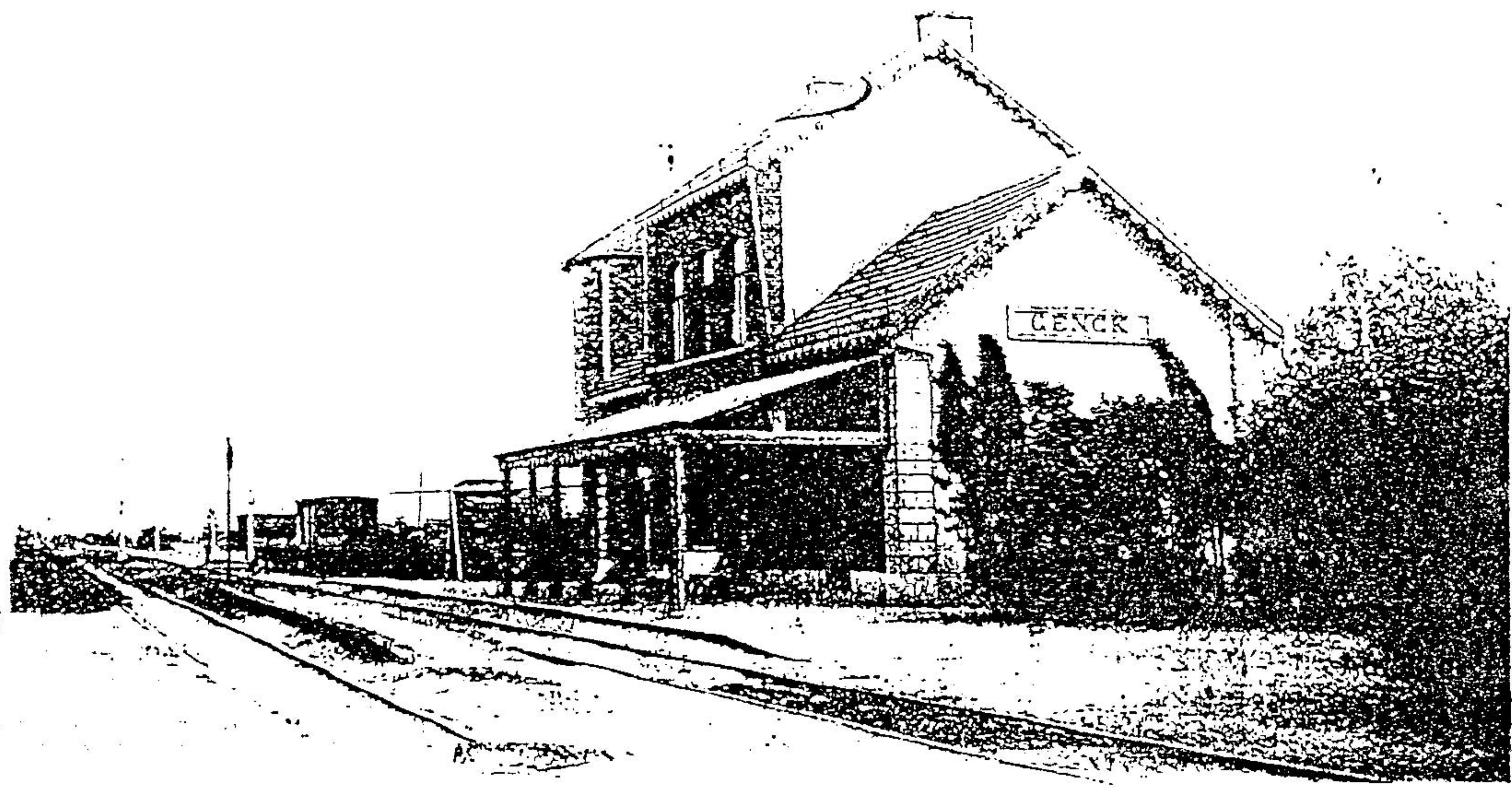
Maaseik had gezien de plannen voor de verlenging van de lijn over Maas slechts een voorlopig station. In de plaats van dit lange lage gebouw zou dan wel een solied gebouw komen. In 1936 was dit eindelijk een feit, echter zonder verlenging van de spoorlijn.

Het station te Genk werd in 1964 gesloopt en Elen volgde in 1966. In 1925 werd de vleugel richting Eisden aanzienlijk uitgebreid.

Terloops, het station van As is, op de geamputeerde stations van Lanaken en Achel na, het oudste Limburgse station.



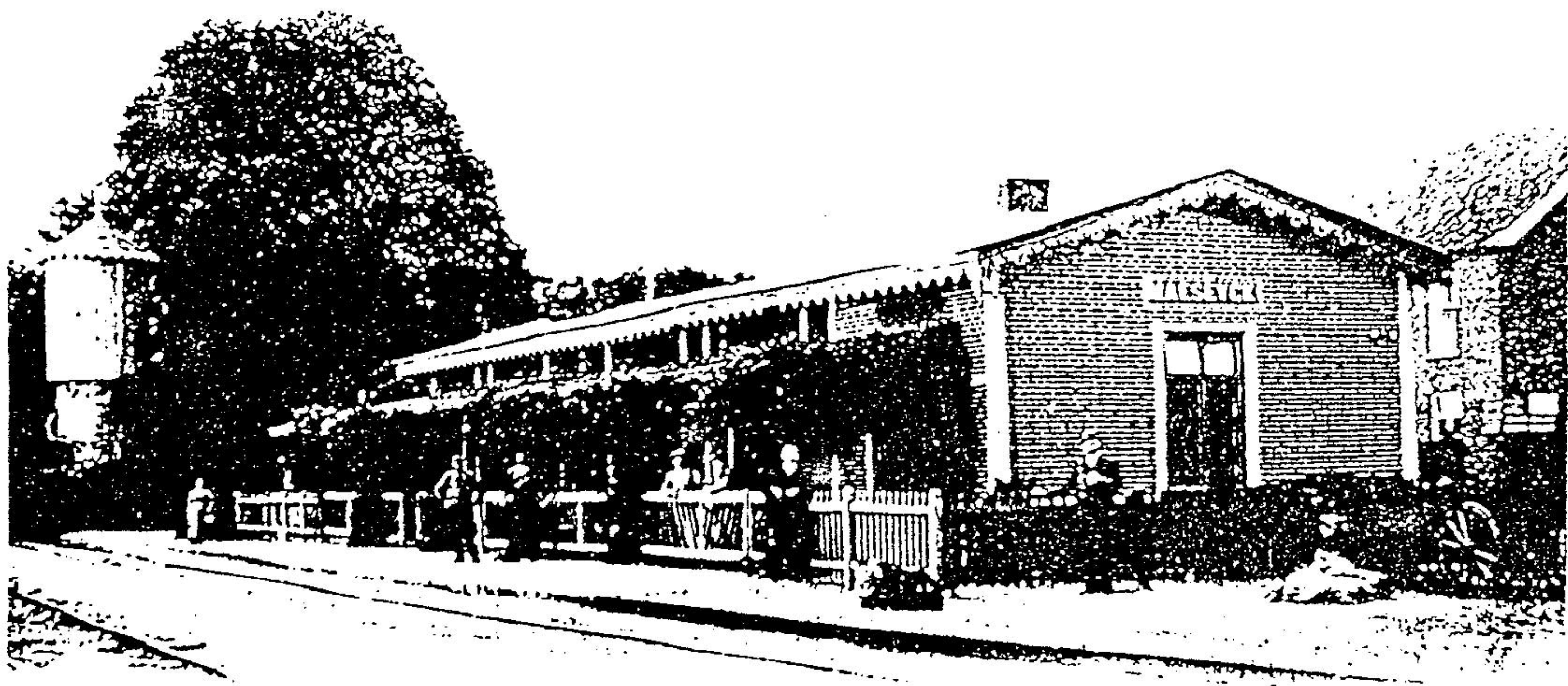
Station As (bron N.M.B.S.)



*Genck. - Station. - La Station.*

W. MUSEVEN, Ed. Pl. M. V. G. J. B.

Station Genk (collektie Pastiels)



Station Maaseik (collektie Vanovenshelde)

## \*\* Werkzaamheden : Lokomotieven & Rijtuigen :

### \* Bebert :

De laatste maanden werd er vooral gewerkt om de officiële keuringen rond te krijgen, zo kunnen wij nu zeggen dat Bebert goedgekeurd is voor het volgende seizoen. Om deze keuring te laten doorgaan moest Bebert vooreerst volledig ontdaan zijn van zijn stoppen, zijn wasluiken, de dom. Verder moest de loko volledig gekuist en onruimd worden. Zo werd o.m. de volledige kolenbak geledigd en gereinigd, de rookkast gezuiverd, en de buitenkant afgespoten d.m.v. een hogedrukreiniger.

Na de keuring werd Bebert volledig terug opgebouwd, voorlopig nog met de oude stoombuizen, aangezien de nieuwe nog niet klaar waren. Deze buizen kwamen pas na de eerste rit aan.

En op zaterdag 14 maart was het eindelijk zover. Bebert mocht voor de eerste rit weer onder druk. Het ging om een zestigtal archeologen die onze museumlijn kwamen bezichtigen.

### \* Simone :

Ook Simone moest de keuring ondergaan, hieraan werd hetzelfde uitgevoerd als aan Bebert. De keuring verliep zonder problemen. Om Simone onder druk te zetten, zal deze de hydraulische proef moeten ondergaan. Verder zal er zowel Bebert als Simone een bijkomende proef moeten ondergaan, nl. de keuring van de veiligheidskleppen.

### \* 554.14 :

Net zoals vermeld in het vorige tijdschrift werden aan het stel maar kleinere werkzaamheden uitgevoerd, met name de volledige automatisering van de vooruit-achteruit-schakeling. Hiervoor werden de oude elektro-pneumatische ventielen vervangen door één 5/2 ventiel. Hiervoor werden alle leidingen aangepast d.m.v. buigzame leidingen en speciale koppelingen.

Verder werden de pedalen van de automatische waakzaamheid uitgebouwd om volledig zuiver en bijgeregeld te worden. Hierdoor zouden de problemen met deze voor goed uit de weg geruimd moeten zijn.

Ook de batterijen kregen een beurt, ze werden voor de winter verwijderd en tijdens de rustperiode opgeladen. In het begin van de maand maart werden ze dan terug ingezet, na een volledige fase-lift van zowel de batterijen als de laden als de batterijkasten.

### \* Diesellokomotief 2 :

Aan deze lokomotief werden er de laatste tijd minder werkzaamheden uitgevoerd. Aangezien deze lokomotief reeds vorig jaar een grotere beurt kreeg, konden we het stellen met het onderhoud en het bijregelen van o.m. de remmen.

Zoals bij het stel kregen ook deze batterijen hun onderhoud, de nieuwe batterijen schepten geen problemen maar de oudere reeks begon verschillende problemen te scheppen, zodat de vervanging hiervan geen maanden meer kan wachten.

### \* L-rijtuigen :

Hieraan werd het eerste deel van de restauratie uitgevoerd nl. voor het CD-rijtuig de verwijdering van de slechte platen, en het zoeken naar een doenbare oplossing. Aan de andere rijtuigen werd er buiten een grote onderhoudsbeurt weinig werk verzet. Enkel de volledige verlichtingsgroep werd nagekeken om tijdens de Sint-Niklaasritten gebruikt te worden.

## \*\* Werkzaamheden : Gebouwen :

### \* Kantine :

Met een maand vertraging - wegens vorstperiode- op onze planning wordt hieraan verder gewerkt. De ruwbouw is volledig afgesloten en men is begonnen aan het plaatsen van de ramen, vloer en deuren. De binnenwerkzaamheden zoals elektriciteit en water redelijk ver opgeschoten.

### \* Voorraadgebouw :

De bouw van het voorraadgebouw zou in de loop van de maand april moeten plaatsvinden en volledig operationeel zijn begin juni.

### \* Stationsgebouw

Hierin werden vooral de magazijnen aangepast aan de noden van de L.S.V. zo werden de rekken zo geplaatst dat alle gereedschap zijn plaats kreeg, verder werd de werkbank verder aangepast en het gereedschap gerangschikt.

## \*\* Werkzaamheden : Emplacement & lijn :

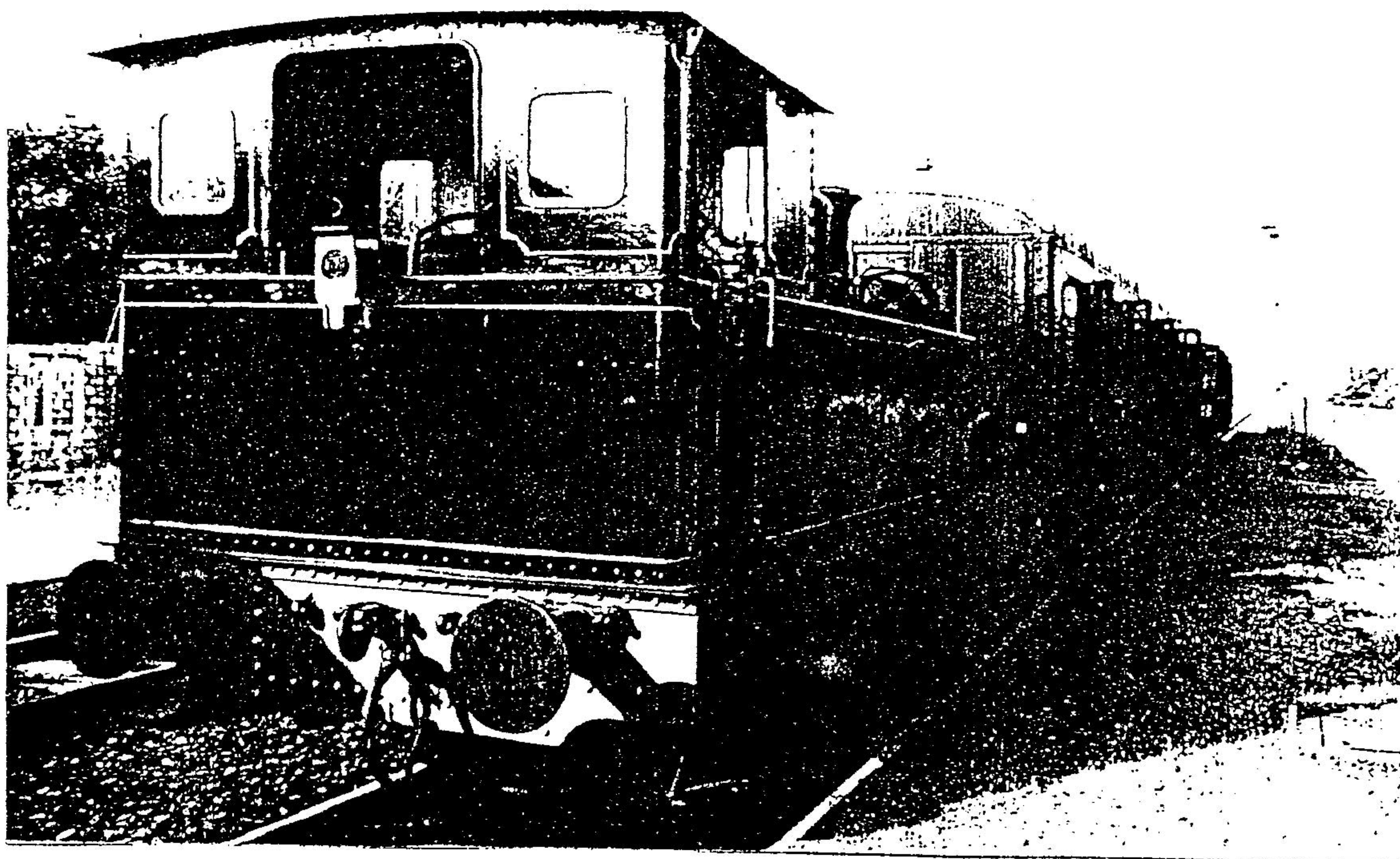
### \* Lijn As-Eisden :

Er werd dankbaar gebruik gemaakt van een mooie en toch koude zaterdag om de lijn te gaan kappen. Hiermee werd het zicht van 80% van de lijn verbeterd. Juist het laatste stuk - de ingang van Eisden - blijft voorlopig nog slecht.

Om het kappen mogelijk te maken werd de diesellokomotief ingezet met daarachter de groene pakwagen -met het gereedschap en de drank- en de platte wagen voor het vervoer van hout naar As. Daarbij werd voor het eerst onze elektroengroep gebruikt om de elektrische kettingzaag te laten lopen.

### \* Emplacement As :

Ook hieraan werden werkzaamheden uitgevoerd, nl. het opruimen van het emplacement, het maken van bloembakken, het spitten van diverse parcelen voor de komende aanplantingen.





#### \*\* Vooruitzichten :

Na twee jaar voorbereidingen en vooral werk achter de schermen, krijgt de L.S.V. meer en meer aandacht, zowel van de toeristen als de omgeving. Systematisch worden verschillende bedrijven in de buurt bezocht en wordt er medewerking gevraagd. Dit resulteerde al in een aantal initiatieven.

\*\* Via een sloper werd er contact opgenomen met het Nederlandse bedrijf D.S.M. te Geleen. Hier moesten verschillende gebouwen gesloopt worden. Deze prefabgebouwen - zowel in betonplaat als vooral ook de eterniet dakbedekkingen waren belangrijk voor het gebruik ervan te As.

Zeer vlug werd de toestemming gekregen om deze gebouwen te slopen en zo werd met man en macht gewerkt om al deze gebouwen voor de vooropgestelde datum van eind maart af te breken. Op 27 maart was dit werk al zover gevorderd dat 75 % van de materialen in een afvalcontainer de weg van Geleen naar As vonden. Tijdens de volgende weken moet nog een houten keet afgebroken worden.

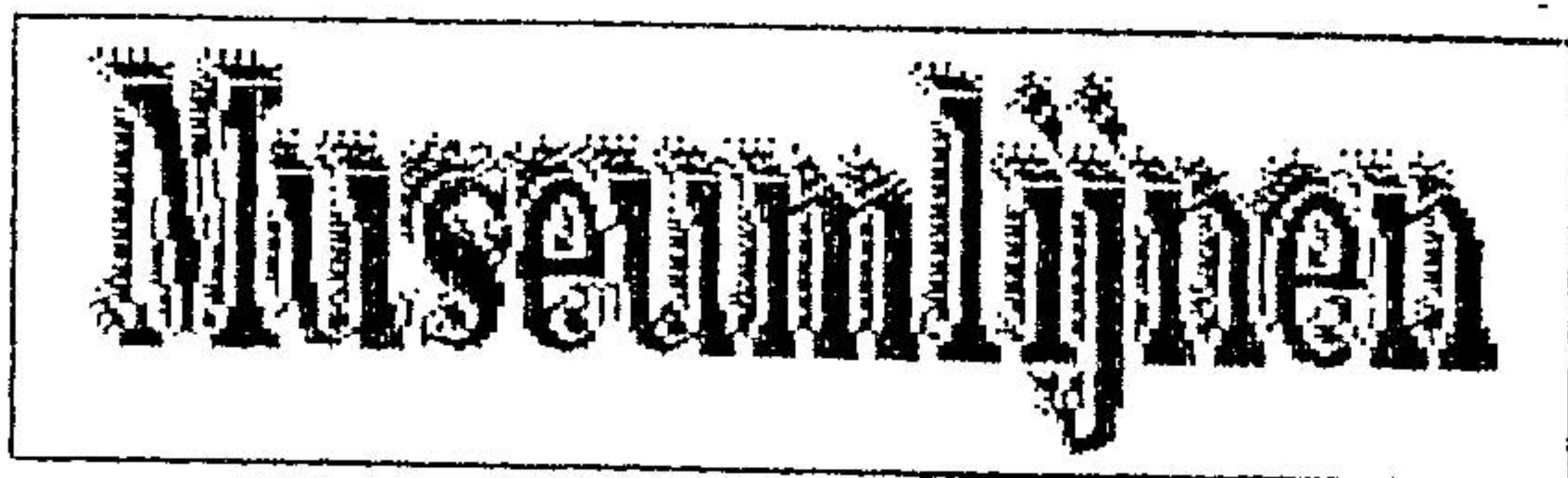
Met de meer dan 250 m<sup>2</sup> dakoppervlakte, samen met de spanten en de zware houten balken kan o.m. een groot gedeelte van de hoofdloods onder dak gebracht worden.

Met de betonplaten en de bijbehorende palen kan het bevoorradingsgebouw - dat in een vorig nummer beschreven werd - in een grotere oppervlakte opgericht worden en kan zo voorzien worden in een eigen magazijn voor alle brandbare stoffen. Het resterende gedeelte van de platen zal nadien gebruikt worden voor de oprichting en afscheiding van de eigenlijke werkplaats en de magazijnen. Deze worden opgericht in het verlengde van de hoofdloods (naast spoor 4)

\*\* Verder is er contact met verschillende plaatselijke firma's voor steun, en dit zal waarschijnlijk resulteren in de aanwas van het rollend materieel en de tentoonstellingsstukken. Verder werd ook bij de E.S. Etterbeek een aantal onderdelen afgehaald. Deze zullen dienen voor de verdere uitbouw van de tentoonstellingen aangaande het seinwezen.

#### \* Kontrakten :

Doch ook op administratief vlak werd er veel werk geleverd en zijn de definitieve kontrakten in de maak. Hier gaan we verder op in bij het algemeen museumbeleid.



Het ongeval bij de Trimbleu leidde - zoals reeds in het vorig nummer aangehaald werd - tot min of meer drastische maatregelen om de veiligheid te verhogen. Thans is er een voorontwerp van wettekst, die in hoge mate in drie onderdelen opgesplitst kan worden :

#### \* De periodieke keuringen \*

Naast de reeds wettelijke ketelkeuringen, wordt het aantal keuringen sterk uitgebreid : deze omvatten nu ook een vijfjaarlijkse schouwing van de lijn (sporen, bedding). Aan de hand van deze keuring moeten de nodige werken uitgevoerd worden, die door de schouwing opgelegd worden.

Ook het materieel moet jaarlijks geschouwd worden : remming, loopwerk, algemeen onderhoud, ... worden onderzocht. Dit was al het geval voor de normaalspoorlijnen, maar moet nu ook voor het smalspoor uitgevoerd worden. Los ervan werden de veiligheidsvoorschriften voor de stoomketels nog verstrengd.

Jaarlijks moet een activiteitenverslag en een planning van de onderhoudswerken opgesteld worden en aan de minister doorgegeven, verder moeten de uitgevoerde onderhoudswerken doorgegeven worden. Voor het materieel moeten onderhoudsboeken bijgehouden worden.

\* De remming \*

Op normaalspoor moeten alle treinen een automatische (doorgaande) rem bezitten, die de trein in om het even welke omstandigheid kan afremmen en tot stilstand brengen. Verder moeten alle rijtuigen en wagens een eigen (schroef)rem bezitten, die de stilstand kunnen verzekeren. Voor het smalspoor wordt een eigen aangepaste wetgeving uitgedokterd.

Verder wordt de maximale snelheid op 40 km/h gebracht, in sommige omstandigheden wordt deze snelheid zelfs nog verder verlaagd naargelang de omstandigheden.

\* Opleiding \*

Voor de bestuurders is nu een ondervraging en een medische keuring vereist, deze wordt door de N.M.B.S. afgenomen voor het normaalspoor.

\*\* Gevolgen \*\*

De wet zal waarschijnlijk tegen het einde van 1992 in voege komen, met nogmaals een aanpassingsperiode van een half jaar. Wel werd gestipuleerd dat in deze periode geen nieuwe vergunningen meer mogen afgeleverd worden.

Voor de meeste normaalspoorlijnen zijn er geen problemen: De CFV3V (Mariembourg), de SDP (Puurs-Dendermonde), SCM (Maldegem) en de Vennbahn hebben hun definitieve contracten en er vormt zich geen probleem.

Voor de L.S.V. vormde zich wel een probleem daar we nog steeds met voorlopige contracten werkten. Reden hiervan was dat de lijn een bijzonder kader heeft in het N.M.B.S.-net, daar deze lijn overgedragen werd aan de dienst infrastructuur en niet meer beheerd wordt door de dienst transport. Hierdoor moesten meer diensten hun fiat geven en bleven de contracten liggen. Inmiddels wordt alles gedaan om de definitieve contracten tegen het seizoen gereed te krijgen om binnen de wettelijke kontekst te blijven. Dit houdt in dat ook een aantal bijkomende (juridische) onderdelen moesten ingewerkt worden. Hierdoor blijft het voortbestaan en zelfs de verlenging van de museumlijn tot Waterschei) behouden.

Nochtans wordt het problematisch voor verdere initiatieven: de vraag van de VVV Bilzen om te rijden tussen Bilzen en Lanaken werd om deze reden geweigerd en ook de lijn van de T.T.M.M. wordt door deze maatregel voor ten minste twee jaar afgevoerd. Ook de ex-M.S.T.B. werd niet weehouden in de kring van de museumvergunningen.

Voor de smalspoorlijnen is de toestand verwarder: voor de Trimbleu werd de vergunning voor twee jaar ingetrokken, de overige museumlijnen moeten zich geleidelijk aanpassen aan de wettelijke eisen.

Voor de tramlijnen is dit niet erg omvangrijk, omdat hun materieel voor het grootste gedeelte aan de nieuwe wetgeving voldoet, de lijnen op 60 cm vormen een groter probleem, daar hier het materieel grotendeels moet aangepast worden in verband met de remming.

Doch ook de normaalspoorlijnen met een beperkt smalspoorprogramma (Maldegem en L.S.V.) dienen hun materieel in orde te brengen voor ritten met reizigers.

Wat dit concreet voor elke museumlijn zal betekenen, zal in de volgende maanden uitgewerkt moeten worden.



# Agenda

|  |            |  |          |
|--|------------|--|----------|
| Dat : 04-04-92 t.e.m.                                | Vereniging | Treinruilbeurs                                     | Land : N |
| Info : Koemarkt 45, Purmerend                        |            |  |          |
| Dat : 04-04-92 t.e.m.                                | Vereniging | Treinruilbeurs                                     | Land : N |
| Info : Van Beethovenlaan 10, Voorschoten             |            |  |          |
| Dat : 05-04-92 t.e.m.                                | Vereniging | SGT Opening ritseizoen                             | Land : B |
| Info : Rubensstraat 18, 2300 Turnhout                |            |  |          |
| Dat : 08-04-92 t.e.m. 12-04-92                       | Vereniging | BTTB Reis naar Kassel en Nordhausen                | Land : D |
| Info : Hoogpoort 9-13, 9000 Gent                     |            |  |          |
| Dat : 11-04-92 t.e.m.                                | Vereniging | Open dag Railclub "Utrecht"                        | Land : N |
| Info : Boomstede 205, Maarssenbroek                  |            |  |          |
| Dat : 11-04-92 t.e.m.                                | Vereniging | Treinruilbeurs                                     | Land : N |
| Info : Maaspoort, Marathonloop 3, Den Bosch          |            |  |          |
| Dat : 11-04-92 t.e.m.                                | Vereniging | Treinruilbeurs                                     | Land : N |
| Info : Uiterwaard 1, Zoetemeer                       |            |  |          |
| Dat : 20-04-92 t.e.m.                                | Vereniging | Treinruilbeurs                                     | Land : N |
| Info : Molenwerf 44, Koog aan de Zaan                |            |  |          |
| Dat : 25-04-92 t.e.m.                                | Vereniging | Treinruilbeurs                                     | Land : N |
| Info : De Flint, Amersfoort                          |            |  |          |
| Dat : 25-04-92 t.e.m.                                | Vereniging | Treinruilbeurs                                     | Land : N |
| Info : Westerkade 21, Schiedam                       |            |  |          |
| Dat : 25-04-92 t.e.m. 26-04-92                       | Vereniging | BTTB Belgisch-Nederlands-Duitse Grensstreek        | Land : B |
| Info : Hoogpoort 9-13, 9000 Gent                     |            |  |          |
| Dat : 26-04-92 t.e.m.                                | Vereniging | ASMO Internationale ruilbeurs                      | Land : B |
| Info : Aywaille : zaal Saint-Raphaël                 |            |  |          |
| Dat : 28-04-92 t.e.m. 03-05-92                       | Vereniging | NMBS Tentoonst. hogesnelheidstreinen te Schaarbeek | Land : B |
| Info : Rue de France 85, 1070 Bruxelles              |            |  |          |
| Dat : 30-04-92 t.e.m. 03-05-92                       | Vereniging | Model Tech Holland 92                              | Land : N |
| Info : Twente Hallen, Hengelo                        |            |  |          |
| Dat : 30-04-92 t.e.m. 03-05-92                       | Vereniging | NVM Internationale Voorjaarsstoomdagen             | Land : N |
| Info : Westerpark, Den Haag                          |            |  |          |
| Dat : 01-05-92 t.e.m. 03-05-92                       | Vereniging | PT Opendeurdagen in de stelplaats van Grimbergen   | Land : B |
| Info : Pro Tram, D Hemerijkxlaan 1, 1850 Grimbergen  |            |  |          |
| Dat : 09-05-92 t.e.m. 10-05-92                       | Vereniging | SSN "SSN-VIERLANDENEXPRESS" met 01.1075 en 41.241  | Land : N |
| Info : Postbus 2968, NL 3000 CZ Rotterdam            |            |  |          |
| Dat : 10-05-92 t.e.m.                                | Vereniging | HHC Europeese Hobby Show en rommelmarkt            | Land : B |
| Info : Withoflaan 5, 3001 Heverlee                   |            |  |          |
| Dat : 16-05-92 t.e.m. 19-05-92                       | Vereniging | NMBS 150 Jaar spoorwag en te Mons (Bergen)         | Land : B |
| Info : Rue de France 85, 1070 Bruxelles              |            |  |          |
| Dat : 17-05-92 t.e.m.                                | Vereniging | Internationale Ruilbeurs v. Modeltreinen           | Land : B |
| Info : Van Reeth, Wijnegemstraat 135, 's Gravenwezel |            |  |          |
| Dat : 23-05-92 t.e.m. 24-05-92                       | Vereniging | Dort in Stoom                                      | Land : N |
| Info : Merwedehal, Dordrecht                         |            |  |          |
| Dat : 24-05-92 t.e.m.                                | Vereniging | THT Ruilbeursen in de zaal Star (Vilvoorde)        | Land : B |
| Info : N. DE Brauwerestraat 21, Vilvoorde            |            |  |          |
| Dat : 26-05-92 t.e.m. 31-05-92                       | Vereniging | GTF Reis naar Duitsland                            | Land : B |
| Info : Rue de Marchienne 68, 6110 Montigny           |            |  |          |
| Dat : 28-05-92 t.e.m. 31-05-92                       | Vereniging | Internationale Stoomdagen                          | Land : N |
| Info : Landgoed "Niencord", Leek                     |            |  |          |
| Dat : 28-05-92 t.e.m. 31-05-92                       | Vereniging | CFC Tentoonstelling te Wezembeek Oppem             | Land : B |
| Info : Allée des Jonquilles 18, 1457 Walhain         |            |  |          |
| Dat : 31-05-92 t.e.m. 01-06-92                       | Vereniging | LSV Culturele Week                                 | Land : B |
| Info : Stationsstraat 126, 3665 As                   |            |  |          |
| Dat : 06-06-92 t.e.m.                                | Vereniging | BTTB Veurne + rit met belbus naar o.m. Lo, ...     | Land : B |
| Info : Hoogpoort 9-13, 9000 Gent                     |            |  |          |
| Dat : 06-06-92 t.e.m. 08-06-92                       | Vereniging | SGT Stoomdagen                                     | Land : B |
| Info : Rubensstraat 18, 2300 Turnhout                |            |  |          |
| Dat : 08-06-92 t.e.m.                                | Vereniging | MTUB Groot verjaardagsfeest                        | Land : B |
| Info : Av. des Meuniers 64, 1160 Bruxelles           |            |  |          |
| Dat : 13-06-92 t.e.m.                                | Vereniging | NVM Open Dag                                       | Land : N |
| Info : 'Stormpolder', Krimpen aan de IJssel          |            |  |          |
| Dat : 19-06-92 t.e.m. 21-06-92                       | Vereniging | IRMMA'92 : Modelbouw tentoonstelling               | Land : N |
| Info : Expohal, Hilversum                            |            |  |          |
| Dat : 04-07-92 t.e.m. 05-07-92                       | Vereniging | NVM Spoor 1 en 2 - dagen                           | Land : N |
| Info : Zuiderpark, Den Haag                          |            |  |          |
| Dat : 04-07-92 t.e.m. 05-07-92                       | Vereniging | SDP Weekend van de trein 1992                      | Land : B |
| Info : Dhr. Blommaerts, Ten Berg 101, 9300 Aalst     |            |  |          |

Dat : 05-07-92 t.e.m. Vereniging : LSV \*\* Holidaytrein  
Info : Stationsstraat 126, 3665 As Land : B

Dat : 05-07-92 t.e.m. Vereniging : SDP Ruilbeurs  
Info : Dhr. Blommaerts, Ten Berg 101, 9300 Aalst Land : B

Dat : 12-07-92 t.e.m. Vereniging : LSV \*\* Ritdag  
Info : Stationsstraat 126, 3665 As Land : B

Dat : 19-07-92 t.e.m. Vereniging : LSV \*\* Ritdag  
Info : Stationsstraat 126, 3665 As Land : B

Dat : 26-07-92 t.e.m. Vereniging : LSV \*\* Ritdag  
Info : Stationsstraat 126, 3665 As Land : B

Dat : 01-08-92 t.e.m. 02-08-92 Vereniging : LSV \*\* Stoomhappening \*\*\*\*\*  
Info : Stationsstraat 126, 3665 As Land : B

Dat : 09-08-92 t.e.m. Vereniging : LSV \*\* Ritdag  
Info : Stationsstraat 126, 3665 As Land : B

Dat : 14-08-92 t.e.m. 25-08-92 Vereniging : HLV Reis naar de USA  
Info : Deblockstraat 37, 1830 Mechelen Land : B

Dat : 15-08-92 t.e.m. Vereniging : LSV \*\* Ritdag  
Info : Stationsstraat 126, 3665 As Land : B

Dat : 16-08-92 t.e.m. Vereniging : LSV \*\* Ritdag  
Info : Stationsstraat 126, 3665 As Land : B

Dat : 23-08-92 t.e.m. Vereniging : LSV \*\* Ritdag  
Info : Stationsstraat 126, 3665 As Land : B

Dat : 30-08-92 t.e.m. Vereniging : LSV \*\* Ritdag  
Info : Stationsstraat 126, 3665 As Land : B

Dat : 05-09-92 t.e.m. 06-09-92 Vereniging : NVM Najaarsstoomdagen  
Info : Zuiderpark, Den Haag Land : N

Dat : 06-09-92 t.e.m. Vereniging : LSV \*\* Ritdag  
Info : Stationsstraat 126, 3665 As Land : B

Dat : 13-09-92 t.e.m. Vereniging : LSV \*\* Open Monumentendag  
Info : Stationsstraat 126, 3665 As Land : B

Dat : 13-09-92 t.e.m. Vereniging : THT Ruilbeursen in de zaal Star (Vilvoorde)  
Info : N. DE Brauwerestraat 21, Vilvoorde Land : B

Dat : 19-09-92 t.e.m. Vereniging : BTB Uitstap naar Brugge (nieuw verkeersplan)  
Info : Hoogpoort 9-13, 9000 Gent Land : B

Dat : 19-09-92 t.e.m. Vereniging : SDP Pukema  
Info : Dhr. Blommaerts, Ten Berg 101, 9300 Aalst Land : B

Dat : 19-09-92 t.e.m. 20-09-92 Vereniging : SCM Modelbouwweekend  
Info : Postbus 29, 9990 Maldegem Land : B

Dat : 20-09-92 t.e.m. Vereniging : .. Internationale Ruilbeurs v. Modeltreinen  
Info : Van Reeth, Wijnegemstraat 135, 's Gravenwezel Land : B

Dat : 25-09-92 t.e.m. 27-09-92 Vereniging : Rail 92 : Tentoonstelling  
Info : Brabanthallen, 's-Hertogenbosch Land : N

Dat : 03-10-92 t.e.m. 01-11-92 Vereniging : Spoorbaanvak Brussel-Mechelen  
Info : Mevr. Vanderbeken, Vredelaan 48, 1982 Zemst Land : B

Dat : 04-10-92 t.e.m. Vereniging : ASMO Internationale ruilbeurs  
Info : Aywaille : zaal Saint-Raphaël Land : B

Dat : 10-10-92 t.e.m. 11-10-92 Vereniging : Modelbouw 92 te Hasselt  
Info : Broux, Begonialaan 35, 3550 Bolderberg Land : B

Dat : 15-10-92 t.e.m. 18-10-92 Vereniging : Vierde Speelgoed en Modelbouw tentoonstelling  
Info : J. van Rijswijcklaan 191, 2020 Antwerpen Land : B

Dat : 31-10-92 t.e.m. 02-11-92 Vereniging : MSCM 11de grote tentoonstelling + koopjesmarkt  
Info : Wandelingstraat 51, 2570 Duffel Land : B

Dat : 07-11-92 t.e.m. 08-11-92 Vereniging : MSCM 11de grote tentoonstelling + koopjesmarkt  
Info : Wandelingstraat 51, 2570 Duffel Land : B

Dat : 15-11-92 t.e.m. Vereniging : LSV \*\* St.-Niklaasrit  
Info : Stationsstraat 126, 3665 As Land : B

Dat : 22-11-92 t.e.m. Vereniging : Internationale Ruilbeurs v. Modeltreinen  
Info : Van Reeth, Wijnegemstraat 135, 's Gravenwezel Land : B

Dat : 22-11-92 t.e.m. Vereniging : LSV \*\* St.-Niklaasrit  
Info : Stationsstraat 126, 3665 As Land : B

Dat : 29-11-92 t.e.m. Vereniging : LSV \*\* St.-Niklaasrit  
Info : Stationsstraat 126, 3665 As Land : B

Dat : 29-11-92 t.e.m. Vereniging : THT Ruilbeursen in de zaal Star (Vilvoorde)  
Info : N. DE Brauwerestraat 21, Vilvoorde Land : B

| Boek  | Uitgever            | Auteur(s)              |      |      |      |
|---|---------------------|------------------------|------|------|------|
| Antwerpen op het spoor                                  |                     | H. Welter              | 1000 | 1055 | 1111 |
| Benelux Rail 1  | Stenvall            | F. Stenvall            | 620  | 675  | 731  |
| Benelux Rail 2  | Stenvall            | F. Stenvall            | 620  | 675  | 731  |
| Benelux Rail 3  | Stenvall            | F. Stenvall            | 620  | 675  | 731  |
| Benelux Rail 4  | Stenvall            | F. Stenvall            | 750  | 805  | 861  |
| Benelux Rail 5  | 't Nijverke Lezerke | M. Vleugels            | 750  | 805  | 861  |
| Benelux Rail 6  | 't Nijverke Lezerke | M. Vleugels            | 780  | 835  | 891  |
| Brochure 5 : Stoomlokomotieven type 95/96               | T.T.Z. / L.S.V.     | J. Casier              | 320  | 365  | 381  |
| Brochure 6 : Diesellokomotieven type 271                | T.T.Z. / L.S.V.     | J. Casier              | 320  | 365  | 381  |
| Brochure 7 : Dieselmotorwagens 606/608                  | T.T.Z. / L.S.V.     | J. Casier              | 320  | 365  | 381  |
| Brochure 8 : Stoomlokomotieven type 38                  | T.T.Z. / L.S.V.     | J. Casier              | 630  | 685  | 741  |
| Brochure 9 : Diesellokomotieven type 211 (ex. 64 )      | T.T.Z. / L.S.V.     | J. Casier              | 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       | T.T.Z. / L.S.V.     | Casier, De Bot, Maes   | 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                                | Ediblanchart        | M. Delie, J.P. Schenke | 1980 | 2035 | 2091 |
| Gids 1956   | L.S.V.              | J. Casier              | 150  | 195  | 211  |
| Het einde v. d. stoomtractie bij de N.M.B.S. 1965- 1967 | Jenka               | Paul Jacobs            | 350  | 395  | 411  |
| Jenever & Steenkool                                     | V.V.I.A.            | Linters                | 150  | 195  | 211  |
| Le Rail au Congo Belge (PAS JUNI 92 !)                  | Ediblanchart        |                        | 1980 | 2035 | 2091 |
| Motorrijtuigen in België                                | Ediblanchart        | M. Delie               | 1980 | 2035 | 2091 |
| Postkaart As  | L.S.V.              |                        | 25   | 39   | 46   |
| Postkaart As  | L.S.V.              |                        | 25   | 39   | 46   |
| Postkaart Benelux Rail 4                                | 't Nijverke Lezerke |                        | 20   | 30   | 35   |
| Postkaart Benelux Rail 5                                | 't Nijverke Lezerke |                        | 20   | 30   | 35   |
| Postkaart Benelux Rail 6                                | 't Nijverke Lezerke |                        | 20   | 30   | 35   |
| Postkaart Benelux Rail 7                                | 't Nijverke Lezerke |                        | 20   | 30   | 35   |
| Postkaart Stoomwals                                     | P.T.A.              |                        | 25   | 39   | 46   |
| Spoorwegen in België                                    | V.V.I.A.            | A. Linters             | 475  | 530  | 586  |
| Steenkool in Heusden-Zolder                             |                     | Melotte                | 250  | 295  | 311  |
| Steenkool in Limburg                                    | F.M.I.E.            | B. Van Doorselaer      | 250  | 295  | 311  |
| Stoom III / Vapeur III                                  | Ediblanchart        | M. Delie               | 1180 | 1235 | 1291 |
| Van stoom tot G.L.T. / De la vapeur au G.L.T.           | Ediblanchart        | R. Van Vlaenderen      | 280  | 325  | 341  |

Zoals te zien is op de volgende 3 blz. gaat de boekenverkoop bij de L.S.V. goed door, met bijzondere voorwaarden voor onze leden. Vergeet niet in te tekenen voor "Retro 1991 & 1966" !!

Voor diegene onder jullie die "Le Rail au Congo Belge" besteld hebben heb ik weer slecht nieuws. Het boek zal pas voor de vakantie verschijnen.

Bestelling van boeken :

1. Afhalen te As :

-----

Het station van As is elke zaterdag tussen 11.00 en 15.30 open voor boekenverkoop. Wenst U een nieuw boek te kopen, of gewoon even te kijken, kom dan even langs. Enkel de video's zijn momenteel nog niet voorradig, bel dan even op voorhand.

2. d.m.v. overschrijving :

-----

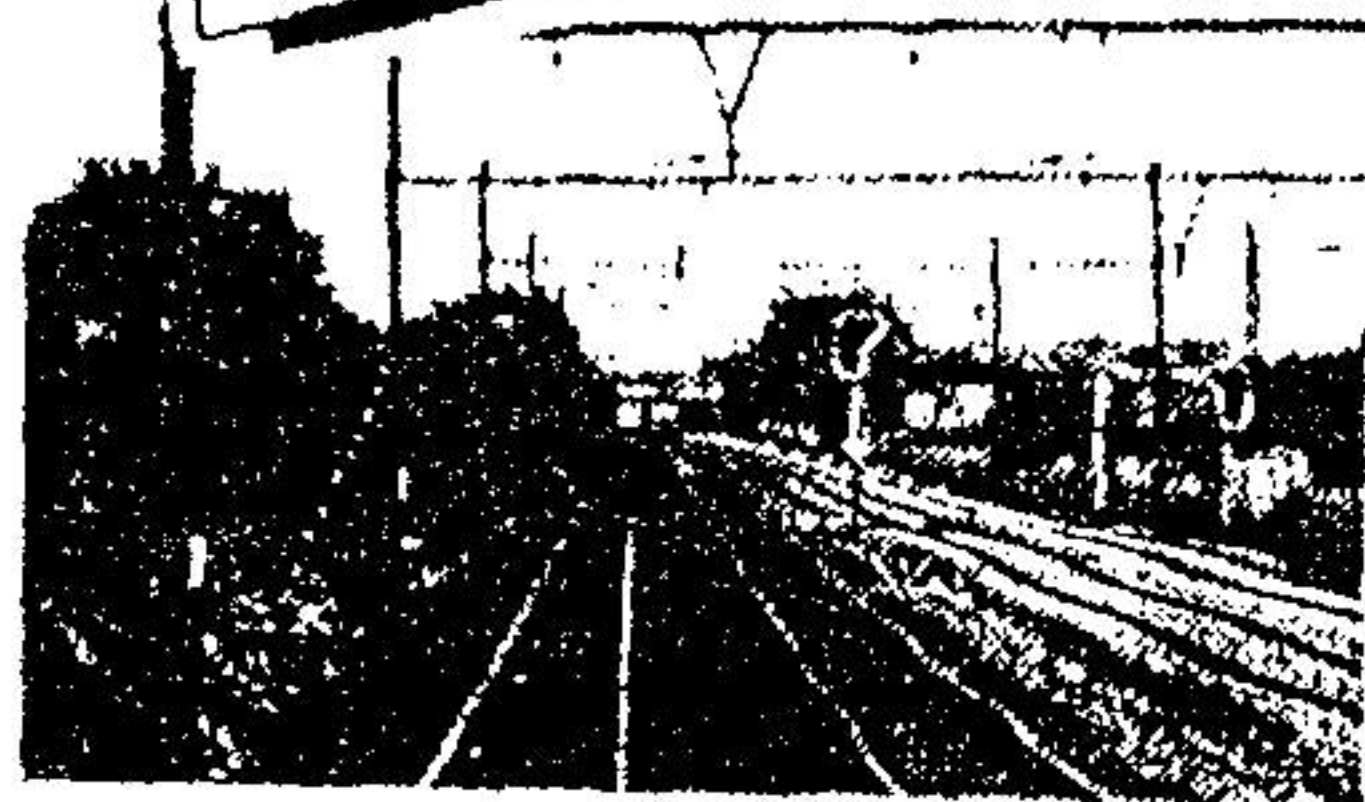
U kunt U boeken en video's ook bestellen door het gewenste bedrag over te maken op rekening 860-0068579-79 van de L.S.V. vzw te Tongeren. Vergeet niet het (de) gewenst(e) boek(en) te vermelden, deze worden dan per kerende post opgezonden.

Hierbij wens ik U veel lees- en kijkgenot over onze hobby.

# Videooverkoop



Presentiert  
Présente  
Präsentiert  
Presenta



**OOSTENDE -  
BRUSSEL-NOORD**

CAB-RIDE 1



Oostende - Brussel-Noord

Wibro Rail Video

Tijd: 90 min VHS Kleur Prijs verzendingskosten binnenland incl. : 1455

Omschrijving : Een prachtige rit als machinist op één van de belangrijkste internationale lijnen van België. Van Oostende over Brugge en Gent naar Brussel-Noord. De Noord-Zuid-Verbinding missen we dus niet !

Te vermelden bij bestelling : Cab-Ride 1

Brussel-Noord - Eupen

Wibro Rail Video

Tijd : 90 min VHS Kleur Prijs verzendingskosten binnenland incl. : 1455

Omschrijving : Een mooie rit als machinist op de internationale lijn Brussel-Keulen. We vertrekken in Brussel-Noord en rijden via Leuven en Luik door de Ardennen naar het Duitstalige stadje Eupen.

Te vermelden bij bestelling : Cab-Ride 2

Brussel-Noord - Arlon

Wibro Rail Video

Tijd : 120 min VHS Kleur Prijs verzendingskosten binnenland incl. : 1455

Omschrijving : We vertrekken in Brussel-Noord en rijden met stops te Brussel-Schuman en L.W., Namur, Ciney, Marloie, Jemelle, Libramont en Marbehan naar Arlon. Een extra lange rit van 2 UUR.

Te vermelden bij bestelling : Cab-Ride 3

Liege-Guillemins - Gouvy

Wibro Rail Video

Tijd : 80 min VHS Kleur Prijs verzendingskosten binnenland incl. : 1455

Omschrijving : Een prachtige rit als machinist door de schilderachtige Ardennen op één van de mooiste lijnen van België. Werijden van Liege over Rivage, Aywaille, Coe, Trois-Ponts en Vielsalm naar het grensstation Gouvy

Te vermelden bij bestelling : Cab-Ride 4

Bertrix - Dinant

Wibro Rail Video

Tijd : 80 min VHS Kleur Prijs verzendingskosten binnenland incl. : 1455

Omschrijving : Een mooie rit als machinist door de Ardennen. We vertrekken in Bertrix en rijden, met stops op de lijn, naar het toeristisch centrum Dinant.

Te vermelden bij bestelling : Cab-Ride 5



Presentiert  
Présente  
Präsentiert  
Presenta

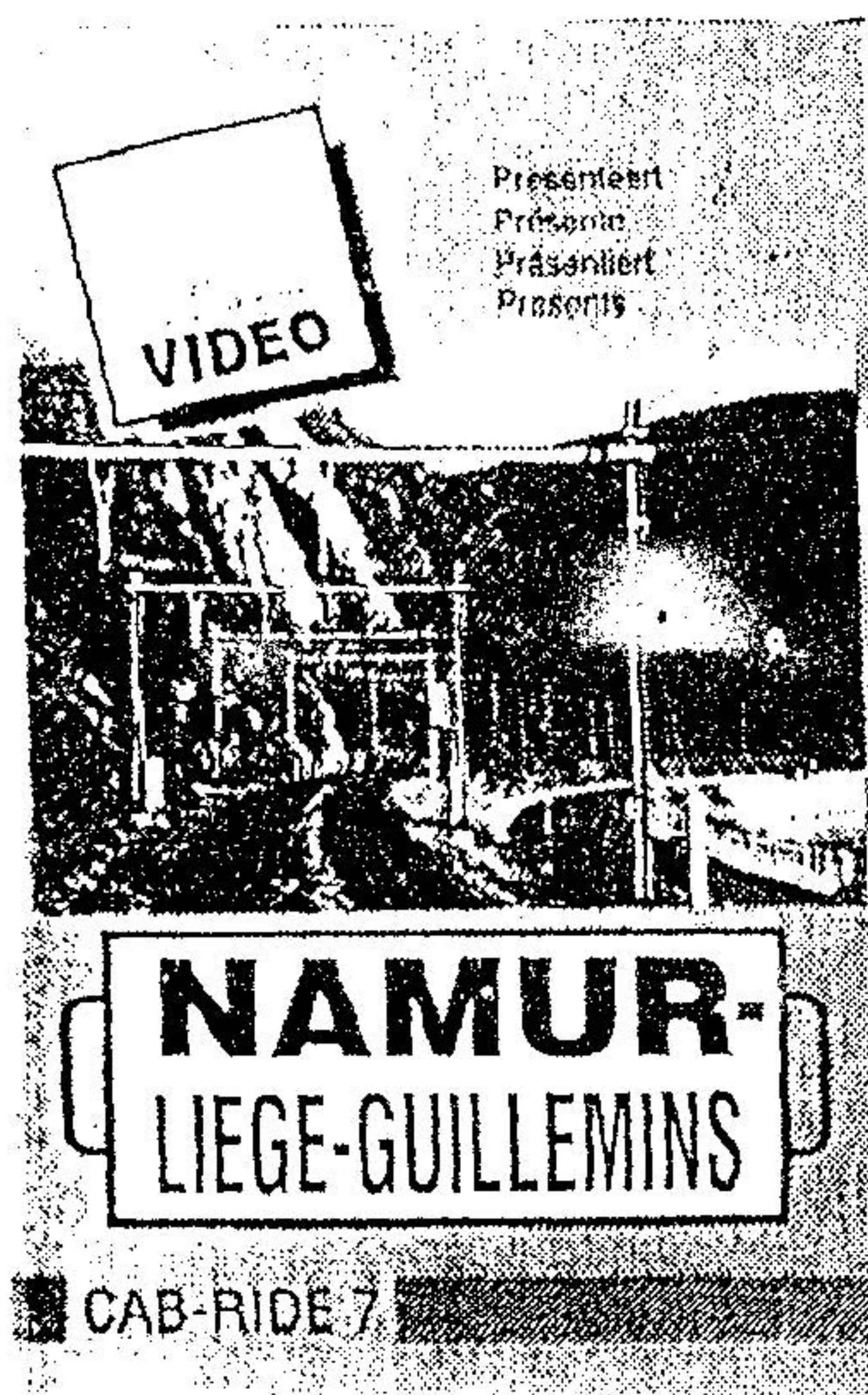


**BERTRIX-  
DINANT**

CAB-RIDE 5



Prijs van de video's bij afhaling -na telefonische of schriftelijke bestelling - te As : 1 382 BFr./stuk  
Prijs van de video's voor verzending in België : 1 455 BFr./stuk  
Prijs van de video's voor verzending naar het buitenland : 1 540 BFr./stuk



Bastogne - Virton

Wibro Rail Video

Tijd : 60 min VHS Kleur Prijs verzendingskosten binnenland incl. : 1455

Omschrijving : Een gelijkaardige rit als machinist : we vertrekken in Bastogne, en rijden langs Libramont, Bertrix en Florenville naar het uiterste zuiden van ons land : VIRTON

Te vermelden bij bestelling : Cab-Ride 6



Namur - Liege-Guillemins

Wibro Rail Video

Tijd : 60 min VHS Kleur Prijs verzendingskosten binnenland incl. : 1455

Omschrijving : Een mooi ritje als machinist met de stoptrein van Namur naar Liège langs de prachtige boorden van de Maas, met zicht op o.a. de beroemde rotspar-tijen van Marche-les-Dames

Te vermelden bij bestelling : Cab-Ride 7



Sint-Niklaas - Leuven

Wibro Rail Video

Tijd : min VHS Kleur Prijs verzendingskosten binnenland incl. : 1455

Omschrijving : Tekst en foto nog niet verkrijgbaar

Te vermelden bij bestelling : Cab-Ride 8

Brussel - Antwerpen-Centraal

Wibro Rail Video

Tijd : min VHS Kleur Prijs verzendingskosten binnenland incl. : 1455

Omschrijving : Tekst en foto nog niet verkrijgbaar

Te vermelden bij bestelling : Cab-Ride 9

Antwerpen-Centraal - Essen

Wibro Rail Video

Tijd : min VHS Kleur Prijs verzendingskosten binnenland incl. : 1455

Omschrijving : Tekst en foto nog niet verkrijgbaar

Te vermelden bij bestelling : Cab-Ride 10

Omdat het voor ons een volledig nieuw onderwerp is, verkopen we de video's - momenteel - enkel op bestelling, en kunnen we niet verzekeren dat ze in As aanwezig zijn. Ondanks alles ontvangt U de video's binnen de 10 werkdagen na dat de bestelling bij ons aangekomen is. Veel kijkgenoege !!!

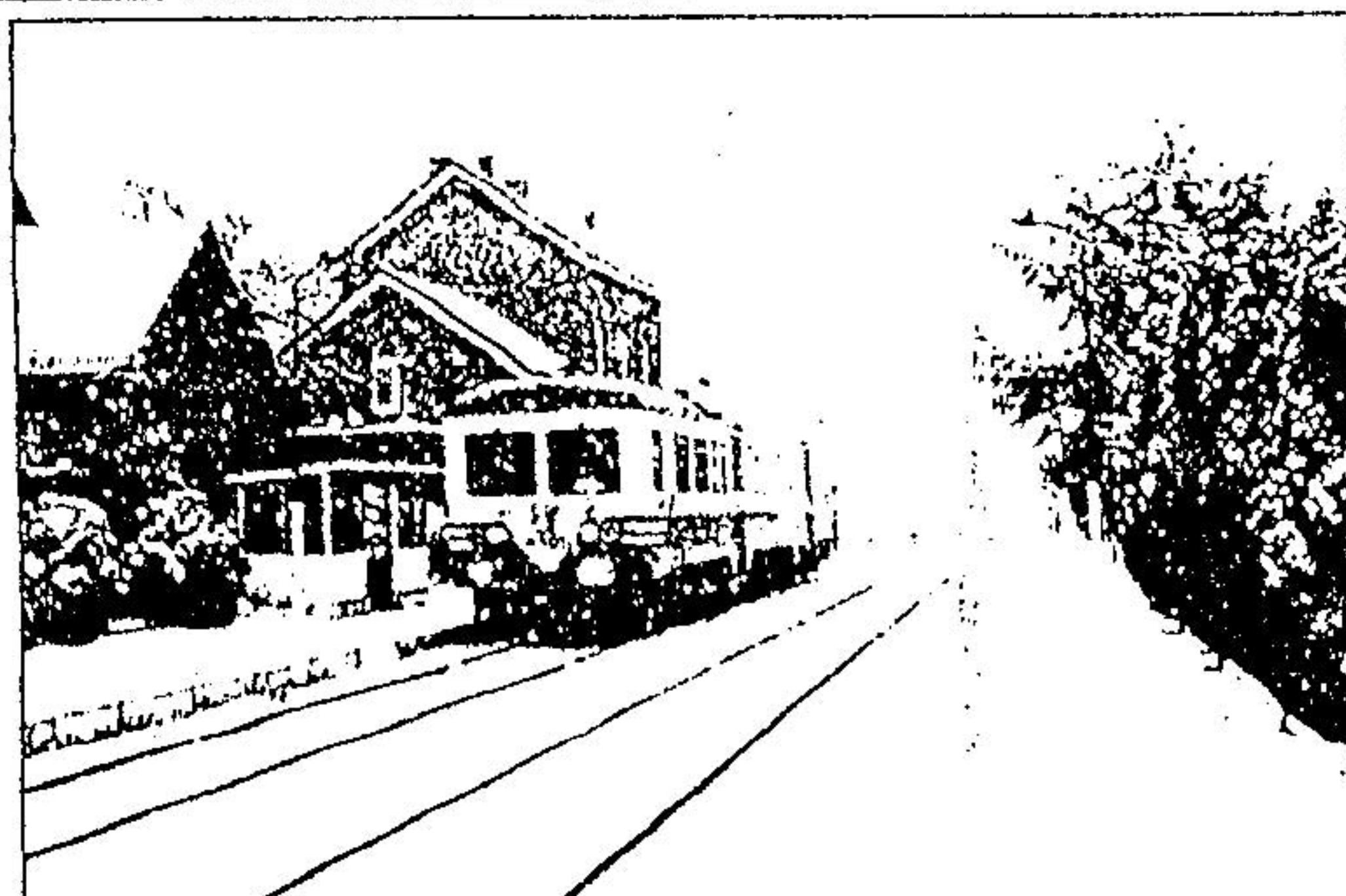
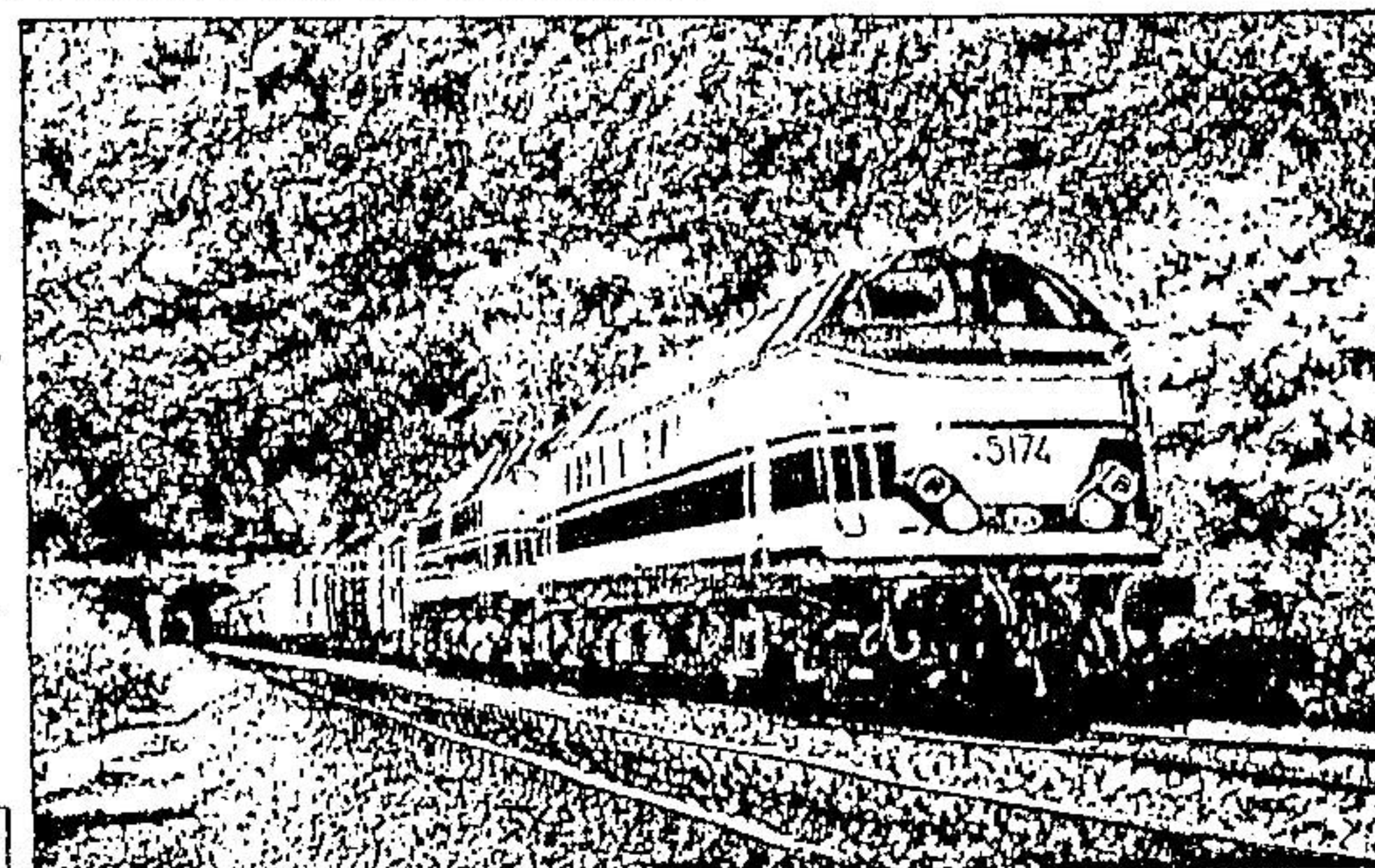
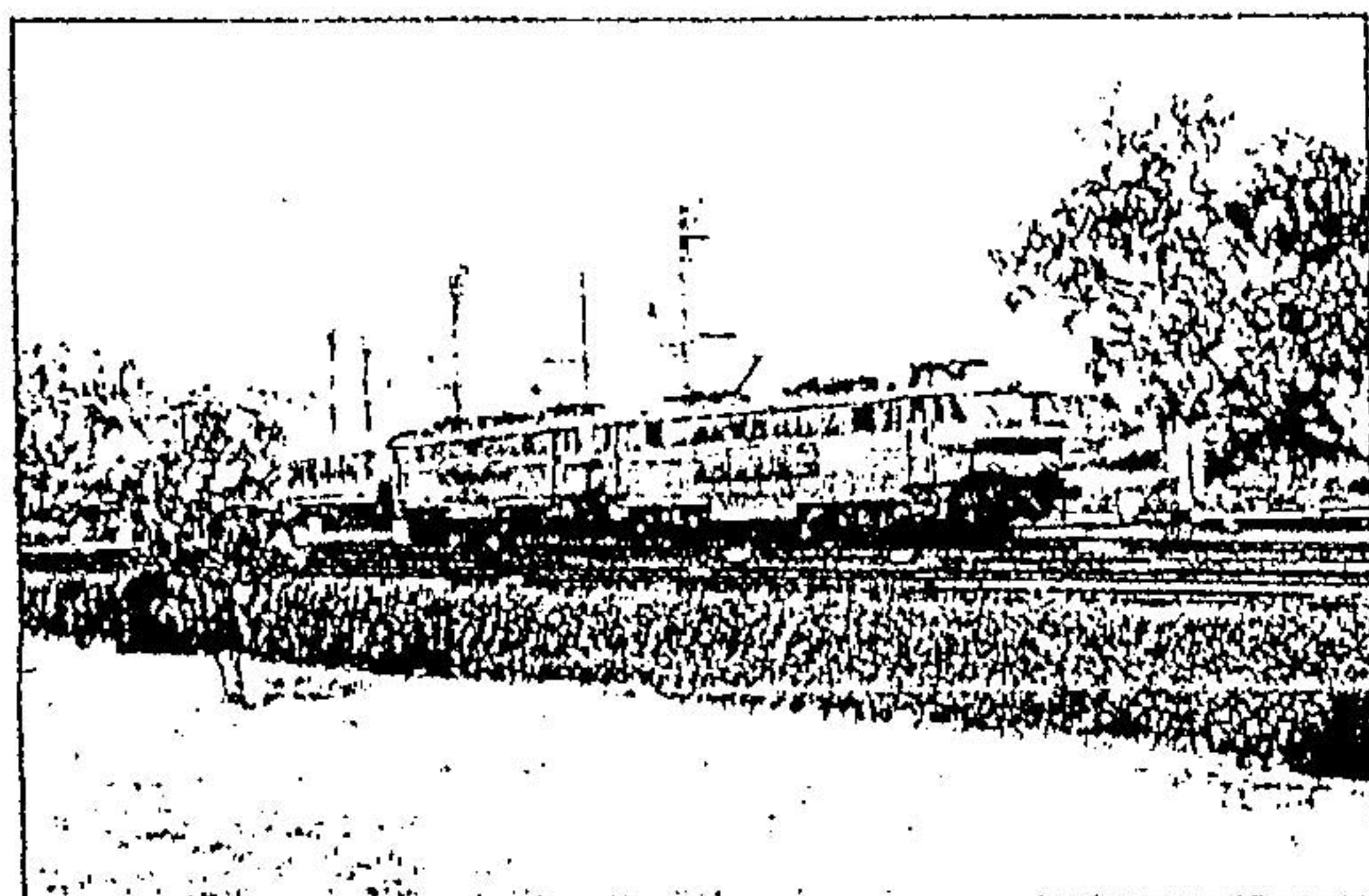
# NMBS

# SNCB



MAX DELIE  
MICHEL HANSENS  
CARLO HERTOGS

RETRO 1991 & 1966



S.A EDITIONS HK

# RETRO

## 1991 & 1966

Speciale aanbieding ! ! ! ! !

De edities H.K. die ook Spoorwegjournaal uitgeven zijn bezig met de voorbereiding van hun eerste boek. Hiervoor kunt U bij de L.S.V. intekenen.

De prijs bedraagt : 1490 BFr. verzendingskosten inbegrepen tot 1 mei 1992.

Na deze datum bedraagt de prijs 1690 BFr. + verzendingskosten of :

1 745 BFr. inclusief verzendingskosten binnenland

1 801 BFr. inclusief verzendingskosten buitenland

Tot 1 mei voor slechts 1 490 BFr.

Opgepast !!!!

Gelieve nu nog geen geld te storten aangezien de verschijningsdatum nog steeds niet bekend is, maar stuur het bijgevoegd inteken formulier op naar het Station te As. Zo kunt U bij verschijnen genieten van deze zeer bijzondere prijs.

Belangrijke gegevens over Retro 1991 & 1966 :  
144 pag.                      bijna 100 kleurenfoto's

# Historische Bladzijde

## 228.502 - 228.539

\* Na de eerste reeks elektrische stellingen voor de verbinding Oostende - Brussel - Liege, kwam in 1956 ook de verbinding Brussel - Arlon (Luxembourg) onder draad. Voor deze verbinding en ook de lijn Oostende-Brussel had men berekend dat men voor de semi-direkte en lokale treinen een veertigtal elektrische stellingen nodig. In tegenstelling met de vorige reeksen, werd er een volledig nieuw ontwerp uitgedokterd: het technisch gedeelte werd voor het grootste gedeelte overgenomen, mits enkele verbeteringen, doch de kast werd aangepast. Deze stellingen onderscheiden zich vooral door de kleinere ingangplatforms en de een bredere kompartimenten. De reden hiervan is dat deze stellingen voorzien waren voor de Luxembourg-lijn en hier waren de afstanden tussen de stopplaatsen veel groter en was er een snelle wisseling van reizigers niet zo nodig. Het comfort werd wel verbeterd.

Om deze diensten te verzekeren werden al deze stellingen na levering te Oostende gestationeerd en tijdens de eerste levensjaren werden ze vooral gebruikt voor de semi-direkte treinen naar Brussel, naar Arlon en ook naar Liege. Gedurende de eerste 10 jaar bleef deze inzet praktisch ongewijzigd doorlopen, doch de levering van de eerste thyristor-stellingen reeks 06 - die beduidend sneller waren - werden ze gestationeerd te Schaarbeek. Vanuit deze stelplaats werd hun inzet beperkt tot de lijn naar Arlon en hier werden ze vooral gebruikt als stoptreinen naar Namur, Jemelle en verder Arlon-Luxembourg.

Nochtans kenden deze stellingen soms weinig geluk: de 228.526 kwam na ongeveer een jaar dienst in de zware botsing te Brussel (klein eiland) terecht. Hier werd een rijtuig zo zwaar beschadigd dat heropbouw niet meer lonend was. Daar de 055 ook in een botsing te Fexhe-le-Haut-Clocher voor de helft vernield werd, werd er een nieuw stel gevormd uit de beide overblijvende rijtuigen en als 228.055 gevoerd. Dit stel was dan ook gekenmerkt uit een rijtuig met brede en een met smalle platforms.

In 1965 werden ze vanuit Schaarbeek naar Kinkempois overgeplaatst en werden ze gebruikt in de stopdienst naar Leuven en Welkenraedt. Hier bleven deze stellingen ongeveer 15 jaar in dienst en geleidelijk aan werd hun inzetgebied uitgebreid over het ganse net, zonder dat er nog onderscheid gemaakt werd aangaande hun bouwwijze.

In 1980 gingen ze terug over naar hun oorspronkelijke stelplaats Oostende zonder dat hun inzet veranderde: ze bleven over het ganse geëlektrificeerde net ingezet. Op 25 juli 1980 kende een tweede stel een fatale botsing: de 533 werd te Feluy onherstelbaar beschadigd.

Vanaf de nieuwe IC/IR-regeling werd de inzet verder beperkt en kwamen ze voorlopig terug naar Schaarbeek, doch enkele jaren later kregen ze hun definitieve stelplaatsen: eerst Haine-St-Pierre voor de lokale diensten in dat gedeelte van Wallonie met als uiterste punten Mons/Tournai, Namur en Brussel. Gelijktijdig kwam een gedeelte van de stellingen ook naar de Zuidelijke elektrische stelplaats, nl. Stockem. Hier kwamen ze vooral tot inzet als stoptreinen op de Ardennen-lijn met als uiterste punten Namur en Brussel (LW).

Doch vanaf dit ogenblik kwamen de slechte eigenschappen naar voren: door de uitgebreidere inzet en de verhoging van de snelheid (bij de IC/IR-regeling) werd de reizigerswissel belangrijk. Verder kenden deze stellingen belangrijke roestvorming bij de onderzijde van de kast. Dit euvel kenden de stellingen 00 (van 050 tot 128) trouwens ook. Door de bouw van de Breaks werden deze stellingen steeds meer overbodig en kende men de eerste schrappingen. Geleidelijk aan werd ongeveer de helft van het bestand al buiten dienst gesteld. Thans zijn de stellingen nog steeds te Haine-St-Pierre en Stockem in depot en verzekeren vooral lokale stopdiensten op minder belangrijke lijnen. Men verwacht dat de laatste stellingen van deze reeks omstreeks 1996 het strijdperk verlaten hebben.

# Overzicht

|                            |         |                            |         |
|----------------------------|---------|----------------------------|---------|
| 228.502 502                | Stockem | 228.519 519                | Stockem |
| 228.503 503 03-08-89 89.06 |         | 228.520 520                | Stockem |
| 228.504 504                | Stockem | 228.521 521                |         |
| 228.505 505                | Stockem | 228.522 522                |         |
| 228.506 506 01-11-89 89.06 |         | 228.523 523 01-11-89 89.06 |         |
| 228.507 507 01-03-82       |         | 228.524 524 01-05-89 89.03 |         |
| 228.508 508 01-11-89 89.06 |         | 228.525 525 01-05-89 89.03 |         |
| 228.509 509                | Stockem | 228.526 526 16-12-57       |         |
| 228.510 510                | Stockem | 228.527 527                | Stockem |
| 228.511 511 01-11-89 89.06 |         | 228.528 528                |         |
| 228.512 512 01-11-89 89.06 |         | 228.529 529                | Stockem |
| 228.513 513 10-09-89 89.06 |         | 228.530 530                | Stockem |
| 228.514 514                | Stockem | 228.531 531                | Stockem |
| 228.515 515 01-11-89 89.06 |         | 228.532 532                | Stockem |
| 228.516 516 01-11-89 89.06 |         | 228.533 533 02-82          |         |
| 228.517 517                | Stockem | 228.534 534 01-11-89 89.06 |         |
| 228.518 518                | Stockem | 228.535 535 01-05-89 89.03 |         |
|                            |         | 228.536 536 01-05-89 89.03 |         |
|                            |         | 228.537 537 01-11-89 89.06 |         |
|                            |         | 228.538 538                | Stockem |
|                            |         | 228.539 539                | Stockem |







## Kenmerken

## Omschrijving

## Algemeenheden :

Bouwers

Ateliers de la Dyle.  
Anglo Franco Belge  
Forges, Usines et Fonderies de Haine-St.-Pierre  
228.502 - 228.539  
1955

Nummering

Bouwjaar

## Maten &amp; gewichten :

Asindeling

A1'1A'A1'1A'

Asdruk : motoras

13 750 kg

gedreven as

12 500 kg

Lengte van de bak : AB

22 472 mm

BB

22 472 mm

Hoogte van het dak

3 790 mm

Doormeter van de wielen

1 010 mm

Afstand middelpunt draaistellen : AB

15 450 mm

BB

15 450 mm

Afstand draaistellen

2 500 mm

Zitplaatsen : 1ste klasse

44 plaatsen

2de klasse

129 plaatsen

Totaal

173 plaatsen

Staanplaatsen : 1ste klasse

10 plaatsen

2de klasse

30 plaatsen

Totaal

40 plaatsen

Gewicht : ledig

85 500 kg

geladen

105 000 kg

per reiziger

400 kg

## Motoren &amp; overbrenging :

Voedingsspanning

3 000 Volt

Motoren : aantal

4

type

A.C.E.C. - S.E.M. Gent

ophanging

Autogeventileerd

tandwielverhouding

Neusophanging

uurvermogen

3,73 of 56/15

doorlopend vermogen

250 Pk of 184 KW

specifiek vermogen

210 Pk of 154.6 KW

Type van aandrijving

9.5 Pk/t of 6.99 KW/t

Type van overbrenging

Nokkenas aangedreven door elektrische servo-motoren

Aslagers

Met rechte tandwielen, eenzijdig

Met gladde kussenblokken en smeerkussens

## Snelheden &amp; Hulptoestellen :

Maximum versnelling bij het aanzetten

53.5 cm/sec<sup>2</sup>

Maximum dienstsnelheid

130 km/h

Minimum straal voor bocht

125 m

Verwarming

Door elektrische radiatoren

Remming

Rechtstreekse Oerlikonrem met machinistenkraan

Zelfregelende Oerlikonrem met centrifugaal regelaar

(elektrisch) met rechtstreekse aandrijving door astap

- 1 compressor A.C.E.C.

- 2 cilinders met enkel effect

- 2 trappen

- aangedreven door el. motor op 3000 V

- afvoerdruk : 7 kg/cm<sup>2</sup> Debiet : 540 l/min

- 1 generator voor lading van batterij

- 100 Volt / 50 Ampere

- 1 akkumulatorenbatterij

- Cadmium-Nikkel, 60 elementen, 120 Ah

Elektrische stellen N.M.B.S.

228.506 506

Bouwer : Dyle,AFB,Haine-P  
 Schrapping : 01-11-89 met 89.06  
 Huidige stelpl. :  
 Afgesteld/gesloopt te :

|           |            |          |
|-----------|------------|----------|
| Stelpl. : | Oostende   | 31-05-64 |
| -----     | Schaarbeek | 26-09-65 |
|           | Kinkempois | 17-03-80 |
|           | Oostende   | 03-06-84 |
|           | Schaarbeek | 01-11-89 |

Kleurstelling : Groen

Opmerkingen :

228.513 513

Bouwer : Dyle,AFB,Haine-P  
 Schrapping : 10-09-89 met 89.06  
 Huidige stelpl. :  
 Afgesteld/gesloopt te :

|           |            |          |
|-----------|------------|----------|
| Stelpl. : | Oostende   | 31-05-64 |
| -----     | Schaarbeek | 26-09-65 |
|           | Kinkempois | 17-03-80 |
|           | Oostende   | 03-06-84 |
|           | Schaarbeek | 01-06-86 |
|           | Stockem    | 10-09-89 |

Kleurstelling : Groen

Opmerkingen :

228.524 524

Bouwer : Dyle,AFB,Haine-P  
 Schrapping : 01-05-89 met 89.03  
 Huidige stelpl. :  
 Afgesteld/gesloopt te :

|           |                |          |
|-----------|----------------|----------|
| Stelpl. : | Oostende       | 29-09-63 |
| -----     | Schaarbeek     | 30-05-65 |
|           | Kinkempois     | 17-03-80 |
|           | Oostende       | 03-06-84 |
|           | Schaarbeek     | 01-06-86 |
|           | Haine-S-Pierre | 01-05-89 |

Kleurstelling : Groen

Opmerkingen :

228.530 530

Bouwer : Dyle,AFB,Haine-P  
 Schrapping : met  
 Huidige stelpl. : Stockem  
 Afgesteld/gesloopt te :

|           |                |          |
|-----------|----------------|----------|
| Stelpl. : | Oostende       | 29-09-63 |
| -----     | Schaarbeek     | 30-05-65 |
|           | Kinkempois     | 17-03-80 |
|           | Oostende       | 03-06-84 |
|           | Schaarbeek     | 01-06-86 |
|           | Haine-S-Pierre | 28-05-90 |

Kleurstelling : Groen

Opmerkingen :



Reeks L : Stoomlokomotieven type 81 .

Aantal plandagen : 2 in tweeploegenstelsel  
Daggemiddelde : 76 km hoogste daginzet : 105 km

Een tweede reeks omvat slechts lokale diensten en zo slepen ze treinen naar Tertre, Jemappes, Monville en Mons. De tweede dag staan vooral diensten naar Warquignies geprogrammeerd en stoot de 81-er ook door tot in La Louvière.

Reeks M : Stoomlokomotieven type 81 .

Aantal plandagen : 2 in tweeploegenstelsel  
Daggemiddelde : --

In deze reeks staan twee lokomotieven gereed (onder vuur) om binnen het uur bijzondere bijkomende goederendiensten te rijden. Meestal is het inzetgebied beperkt tot dezelfde bestemmingen als de vorige 81-ers. Op zondag verzekert deze lokomotief meestal de reizigersdienst Mons - Blanc Mison (Frankrijk) en terug.

Reeks R : Stoomlokomotieven type 53 .

Aantal plandagen : 2 in drieploegenstelsel

Deze reeks voorziet de rangeringen te St-Ghislain-vorming.

Reeks S : Stoomlokomotieven type 53 .

Aantal plandagen : 3 in drieploegenstelsel

Het inzetgebied is vooral de streek van Warquignies : 's morgens gaan de twee 53-ers in dubbel traktie vanuit St-Ghislain naar dit knooppunt en gedurende de dag rangeringen ze in de omgeving en bedienen ze Hornu-Wasmuel (een lok de ganse dag) en Escouffaix, Chevalières, Bour, Faturages en Warquignies-Rivage. Verder zijn er treinen naar Jemappes en Tertre.

Reeks T : Stoomlokomotieven type 53 .

Aantal plandagen : 2 in drieploegenstelsel.

Deze reeks voorziet de rangeringen vanuit Jemappes naar de verschillende industrieën : zo wordt ook Quaregnon bediend.

Reeks U : Stoomlokomotief type 93 .

Aantal plandagen : 1 in eenploegenstelsel

Deze lokomotief verzekert tussen 8 en 16 uur de rangeringen in de stelplaats St-Ghislain.

Reeks Z : zonder lokomotief

Aantal plandagen : 1 in drieploegenstelsel

Deze machinisten zorgen ervoor dat de lokomotieven 's nachts te St-Ghislain onder druk blijven, ze verzorgen het vuur en doen het nodige onderhoud.

Vermelden we nog dat in deze periode St-Ghislain beschikte over 66 machinisten en evenveel stokers, terwijl nog eens 11 ploegen (Machinist + stoker) aanwezig waren buiten reeks om bij ziekte of vakantie van de effectieven te kunnen inspringen.



|   |                   |                   |           |       |       |      |  |    |  |                |             |            |       |       |  |  |  |  |  |       |       |
|---|-------------------|-------------------|-----------|-------|-------|------|--|----|--|----------------|-------------|------------|-------|-------|--|--|--|--|--|-------|-------|
| PM  | 5.15 <sup>F</sup> | Série J - HL T 81 |           |       |       |      |  |    |  |                |             |            |       |       |  |  |  |  |  |       |       |
| ⊗ ⊕ Lavage aux services 1 (S.D) et 7 (S.D) - L. 2 et 8 (HL remplacée) |                   |                   |           |       |       |      |  |    |  |                |             |            |       |       |  |  |  |  |  |       |       |
| 1   | ⊗                 | ⊗                 | Repos     |       |       |      |  |    |  | 1 <sup>B</sup> |             |            |       |       |  |  |  |  |  | Repos |       |
| 2   |                   |                   |           |       |       |      |  |    |  | 1 <sup>B</sup> |             |            |       |       |  |  |  |  |  |       | 11.50 |
|   | Δ                 | St Ghislain       | Blaton    | 10.22 | 10.42 |      |  |    |  | Ph. 2101       | St Ghislain | Blaton     | 14.5  | 14.19 |  |  |  |  |  |       |       |
|   | SD 80314          | Sartis            |           | 11.3  | 11.28 |      |  |    |  |                | □ J 2       | Bernissart | 15.33 | 15.45 |  |  |  |  |  |       |       |
|   | SD 80315          | Blaton            |           | 11.44 | 11.15 | 6.15 |  | 3g |  | SD 7951        | Blaton      | 16.03      | 16.15 | 10    |  |  |  |  |  |       | 50    |
|   | L Me V 80358      | Basècles          |           | 12.30 | 12.42 |      |  |    |  | SD 80112       | Sartis      | 17.        | 17.25 |       |  |  |  |  |  |       |       |
|   | L Me V 80358      | Blaton            |           | 13.53 | 14.05 |      |  |    |  | SD 80212       | Blaton      | 17.59      | 18.43 |       |  |  |  |  |  |       |       |
|   | S                 | Nettoyage         | Appareils |       |       |      |  |    |  | SD 80212       | Sartis      | 19.10      | 19.35 |       |  |  |  |  |  |       |       |
|   |                   | □ par             | J 3       |       |       |      |  |    |  | SD 80210       | Blaton      | 20.05      | 20.36 |       |  |  |  |  |  |       |       |
|   | Ph 7874           | St Ghislain       |           | 15.26 | 15.52 |      |  |    |  | SD 80408       | St Ghislain | 23.        | 23.30 |       |  |  |  |  |  |       |       |
|   |                   |                   |           | 16.   |       |      |  |    |  |                | □ par       | Z 5        |       |       |  |  |  |  |  |       | 23.50 |
| D   |                   |                   | Repos     |       |       |      |  |    |  | D              |             | Repos      |       |       |  |  |  |  |  |       |       |

|   |               |             |        |       |       |    |  |    |  |                |                  |        |       |       |  |  |  |  |  |  |       |    |
|---|---------------|-------------|--------|-------|-------|----|--|----|--|----------------|------------------|--------|-------|-------|--|--|--|--|--|--|-------|----|
| 3 |               |             |        |       |       |    |  |    |  | 3 <sup>B</sup> |                  |        |       |       |  |  |  |  |  |  | 14.50 |    |
|   | Δ             | St Ghislain | Blaton | 6.42  | 7.29  |    |  |    |  | Ph 8355        | St Ghislain      | Blaton | 15.05 | 15.29 |  |  |  |  |  |  |       |    |
|   |               | Manœuvres   |        |       |       |    |  |    |  |                | Manœuvres        |        |       |       |  |  |  |  |  |  |       |    |
|   | Ma J.S. 80358 | Basècles    |        | 10.11 | 10.22 |    |  |    |  | SD 8356        | Bernissart       | 20.46  | 22.56 |       |  |  |  |  |  |  |       |    |
|   | Ma 80356      | Blaton      |        | 11.28 | 11.56 |    |  |    |  | SD 7957        | Blaton           | 21.8   | 21.22 |       |  |  |  |  |  |  |       |    |
|   | L Me V 80380  | Basècles    |        | 10.01 | 11.08 | 10 |  | 4g |  | SD 7954        | Bernissart       | 22.    | 22.12 | 10    |  |  |  |  |  |  |       | 52 |
|   | 80381         | Blaton      |        | 12.02 | 12.23 |    |  |    |  | SD 7955        | Peruwelz         | 23.21  | 23.50 |       |  |  |  |  |  |  |       |    |
|   |               | Manœuvres   |        |       |       |    |  |    |  | SD 7990        | Blaton           | 23.59  | 0.02  |       |  |  |  |  |  |  |       |    |
|   | Ma J.S. 80822 | Grandglise  |        | 12.05 | 12.18 |    |  |    |  | SL Δ           | St Ghislain      | 0.20   | 0.38  |       |  |  |  |  |  |  |       |    |
|   | Ma 80822      | Blaton      |        | 12.33 | 12.43 |    |  |    |  |                | □ engare par Z 1 |        |       |       |  |  |  |  |  |  | 0.50  |    |
|   | SD 80316      | Sartis      |        | 14.   | 14.25 |    |  |    |  |                |                  |        |       |       |  |  |  |  |  |  |       |    |
|   | SD 80317      | Blaton      |        | 14.45 | 15.20 |    |  |    |  |                |                  |        |       |       |  |  |  |  |  |  |       |    |
|   |               | □ par J 3   |        |       |       |    |  |    |  |                |                  |        |       |       |  |  |  |  |  |  |       |    |
|   | Ph 8245       | St Ghislain |        | 15.36 | 16.07 |    |  |    |  |                |                  |        |       |       |  |  |  |  |  |  |       |    |
|   |               |             |        | 16.15 |       |    |  |    |  |                |                  |        |       |       |  |  |  |  |  |  |       |    |

|   |           |             |           |       |       |    |  |   |    |                |             |        |       |       |  |   |  |  |  |  |  |       |       |
|---|-----------|-------------|-----------|-------|-------|----|--|---|----|----------------|-------------|--------|-------|-------|--|---|--|--|--|--|--|-------|-------|
| 5 |           |             |           |       |       |    |  |   |    | 5 <sup>B</sup> | □ J 5       |        |       |       |  |   |  |  |  |  |  | 13.45 |       |
|   | SDL 88410 | St Ghislain | Tertre C. | 5.09  | 5.48  |    |  |   |    | SD 88213       | St Ghislain | Blaton | 14.20 | 15.45 |  |   |  |  |  |  |  |       |       |
|   | SDL Δ     | St Ghislain |           | 6.15  | 6.45  | 10 |  | 6 | 2g | SD Δ           | Hautrage    | 16.21  | 16.35 |       |  |   |  |  |  |  |  |       |       |
|   |           | Tornai      | 88411     |       |       |    |  |   |    | SD Δ           | Harchies    | 16.50  | 17.3  | 10    |  | 8 |  |  |  |  |  |       | 91    |
|   | SD 80507  | Paudour     |           | 8.13  | 8.33  |    |  |   |    | SD 88416       | Blaton      | 17.31  | 17.42 |       |  |   |  |  |  |  |  |       |       |
|   | SD 80508  | St Ghislain |           | 10.55 | 11.15 |    |  |   |    | Δ              | Bernissart  | 18.01  | 18.11 |       |  |   |  |  |  |  |  |       |       |
|   | SD 88411  | Tertre C.   |           | 12.02 | 12.19 |    |  |   |    | SD 80313       | Blaton      | 18.21  | 18.43 |       |  |   |  |  |  |  |  |       |       |
|   | SD 88402  | St Ghislain |           | 12.50 | 13.09 |    |  |   |    | SD 88413       | Tournai     | 19.18  | 20.39 |       |  |   |  |  |  |  |  |       |       |
|   |           | □ par J 5   |           |       |       |    |  |   |    | SD 88414       | St Ghislain | 21.17  | 22.47 |       |  |   |  |  |  |  |  |       |       |
|   |           |             |           | 14.   |       |    |  |   |    |                |             |        |       |       |  |   |  |  |  |  |  |       | 23.45 |

|    |          |             |         |       |       |   |  |  |     |                 |                  |            |       |       |  |   |  |  |  |  |  |  |      |
|----|----------|-------------|---------|-------|-------|---|--|--|-----|-----------------|------------------|------------|-------|-------|--|---|--|--|--|--|--|--|------|
| 11 |          |             |         |       |       |   |  |  |     | 11 <sup>B</sup> | □ par Z 3        | et conduit | 19.15 |       |  |   |  |  |  |  |  |  |      |
|    |          |             |         |       |       |   |  |  |     |                 |                  | en gare    |       |       |  |   |  |  |  |  |  |  |      |
|    | SD 88241 | St Ghislain | Tournai | 9.12  | 12.41 |   |  |  |     | Δ               | St Ghislain      | Moons      | 19.31 | 19.43 |  |   |  |  |  |  |  |  |      |
|    | SD 88409 | St Ghislain |         | 13.17 | 15.37 | 9 |  |  | 6.7 | SD 88362        | Schaerbeek       | 20.56      | 0.28  | 10    |  | 8 |  |  |  |  |  |  | 140  |
|    |          |             |         | 16.45 |       |   |  |  |     | SL 88362        | Moons            | 1.50       | 4.15  |       |  |   |  |  |  |  |  |  |      |
|    |          |             |         |       |       |   |  |  |     | SDL Δ           | St Ghislain      | 4.46       | 5.07  |       |  |   |  |  |  |  |  |  |      |
|    |          |             |         |       |       |   |  |  |     | D A             | St Ghislain      | 4.40       | 4.58  |       |  |   |  |  |  |  |  |  |      |
|    |          |             |         |       |       |   |  |  |     | SL              | □ engare par Z 5 |            |       |       |  |   |  |  |  |  |  |  | 5.15 |
|    |          |             |         |       |       |   |  |  |     | D               | □ par            | S 1        |       |       |  |   |  |  |  |  |  |  |      |

# Exploitatie

## Lijn 90A: St-Ghislain - Dour - Autreppe

\* Deze streek - de Borinage - was al lang sterk geïndustrialiseerd en doorsneden door twee hoofdlijnen vanuit Mons naar Frankrijk. Nochtans moesten de diverse koolmijnen en zware metaalbedrijven ontsloten worden en zo werden diverse lijnen in deze regio ontworpen. Deze lijnen werden voornamelijk door de Etat Belge aangelegd en hadden een zeer kronkelig en verward verloop. Ook de industriële lijn vanuit St-Ghislain naar Dour en verder het Franse Autreppe had eenzelfde verloop. Het eerste deel tot Erbisoeel werd al in 1876 aangelegd en in dienst genomen, het tweede deel vanuit Dour kwam in 1882 in dienst:

Het verkeer beperkte zich tot de bediening van de diverse bedrijven uit deze streek, dit zowel in reizigersverkeer als voor goedrentreinen. Doch naarmate de industrieën hun poorten sloten, ging het belang van deze lijn sterk achteruit. Op dit ogenblik wordt enkel nog het deel St-Ghislain Warquignies-Dour nog gebruikt voor lokale goedrentreinen.

| Baanvak                        | Lengte | In dienst  | Maatsch.   | Overname | Aff. reiz. |
|--------------------------------|--------|------------|------------|----------|------------|
| St.-Ghislain - Erbisoeel       | 12 km  | 01-03-1876 | Etat Belge | 1926     |            |
| Dour - Audregnies              | 5 km   | 01-05-1882 | Etat Belge | 1926     | 29-05-1960 |
| Audregnies - Roisin - Autreppe | 6 km   | 12-06-1882 | Etat Belge | 1926     | 29-05-1960 |

| Q.A. | N.A. | Station                | km. | S/ | Opmerkingen |
|------|------|------------------------|-----|----|-------------|
| FGH  | FGH  | Saint-Ghislain         | 0   |    |             |
|      |      | Boussu (Route)         | 2   |    |             |
| LRN  |      | Warquignies            | 5   |    |             |
|      |      | Warquignies (Clinique) | 7   |    |             |
|      |      | Boussu (Bois)          | 7   |    |             |
| LDV  |      | Dour                   | 10  |    |             |
| MIR  |      | Wiheries               | 12  |    |             |
|      |      | La Cambuse             | 15  |    |             |
| LAD  |      | Audregnies             | 16  |    |             |
| FAG  |      | Angré                  | 17  |    |             |
|      |      | Angreau                | 20  |    |             |
| LRI  |      | Roisin-Autreppe        | 21  |    |             |



90<sup>A</sup> St-Ghislain-Dour-Roisin-Autreppe 90<sup>A</sup>

| R. |                        | 3460   | 3556 | 3472 | 3558 | 3462 | 3466    | 3564  | 3566  | 3468  | 3478  |
|----|------------------------|--------|------|------|------|------|---------|-------|-------|-------|-------|
| 0  | Saint-Ghislain         | + 4.35 | —    | 6.17 | —    | —    | 18.00   | —     | —     | —     | 21.08 |
| 2  | Boussu (Route)         | + 4.40 | —    | —    | —    | —    | 18.05   | —     | —     | —     | —     |
|    |                        | + 4.47 | —    | 6.27 | —    | —    | 18.12   | —     | —     | —     | 21.16 |
| 5  | Warquignies            | + 5.12 | 5.18 | —    | 7.15 | —    | 18.25   | 18.36 | 19.59 | —     | —     |
| 7  | Warquignies (Clinique) | —      | —    | —    | —    | —    | —       | —     | —     | —     | —     |
| 7  | Boussu (Bois)          | —      | 5.27 | —    | 7.24 | —    | A 18.30 | 18.45 | 20.09 | —     | —     |
| 10 | Dour                   | + 5.20 | 5.32 | —    | 7.29 | —    | 18.33   | 18.50 | 20.14 | —     | —     |
| 0  | Dour                   | 5.37   | —    | —    | —    | 7.35 | 18.55   | —     | —     | 20.25 | —     |
| 2  | Wihéries               | 5.42   | —    | —    | —    | 7.40 | 19.00   | —     | —     | 20.30 | —     |
| 5  | La Cambuse             | 5.45   | —    | —    | —    | 7.43 | 19.03   | —     | —     | 20.33 | —     |
| 6  | Andregnies             | 5.49   | —    | —    | —    | 7.47 | 19.07   | —     | —     | 20.37 | —     |
| 7  | Angro                  | 5.53   | —    | —    | —    | 7.52 | 19.11   | —     | —     | 20.42 | —     |
| 10 | Angreau                | —      | —    | —    | —    | —    | —       | —     | —     | —     | —     |
| 11 | Roisin-Autreppe        | 5.59   | —    | —    | —    | 7.58 | 19.17   | —     | —     | 20.48 | —     |

| R. |                        | 3557 | 3471 | 3461 | 3559 | 3473 | 3463 | 3475  | 3563  | 3467  | 3567  | 3469  | 3443  |
|----|------------------------|------|------|------|------|------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 0  | Roisin-Autreppe        | —    | —    | 6.10 | —    | —    | 8.15 | —     | —     | 19.40 | —     | 21.00 | 21.10 |
| 2  | Angreau                | —    | —    | —    | —    | —    | —    | —     | —     | —     | —     | —     | —     |
| 4  | Angro                  | —    | —    | 6.16 | —    | —    | 8.21 | —     | —     | 19.45 | —     | 21.06 | 21.28 |
| 5  | Andregnies             | —    | —    | 6.19 | —    | —    | 8.24 | —     | —     | 19.43 | —     | 21.09 | 21.43 |
| 6  | La Cambuse             | —    | —    | 6.23 | —    | —    | 8.28 | —     | —     | 19.53 | —     | 21.13 | —     |
| 9  | Wihéries               | —    | —    | 6.26 | —    | —    | 8.31 | —     | —     | 19.56 | —     | 21.16 | —     |
| 11 | Dour                   | —    | —    | 6.32 | —    | —    | 8.37 | —     | —     | 20.02 | —     | 21.22 | 21.56 |
| 0  | Dour                   | 4.38 | —    | —    | 6.37 | —    | 8.38 | —     | 17.19 | —     | 20.20 | 21.23 | —     |
| 3  | Boussu (Bois)          | 4.42 | —    | —    | 6.41 | —    | 8.43 | —     | 17.24 | —     | 20.25 | 21.28 | —     |
| 3  | Warquignies (Clinique) | —    | —    | —    | —    | —    | —    | —     | —     | —     | —     | —     | —     |
|    |                        | 4.49 | —    | —    | 6.48 | —    | 8.48 | —     | 17.31 | —     | 20.32 | 21.33 | —     |
| 5  | Warquignies            | —    | 5.48 | —    | —    | 7.22 | 9.03 | 15.42 | —     | —     | —     | 21.41 | —     |
| 8  | Boussu (Route)         | —    | —    | —    | —    | —    | —    | —     | —     | —     | —     | 21.49 | —     |
| 10 | Saint-Ghislain         | —    | 5.58 | —    | —    | 7.32 | 9.13 | 15.52 | —     | —     | —     | 21.54 | —     |

◆ 3471 verkeert montags niet, auch nicht am 4-VI, 15-VI und 2-XI; rijdt Maandags niet, noch niet op 4-VI, 15-VI en 2-XI; ne circule pas le lundi, ni les 4-VI, 15-VI et 2-XI.  
 — A Hält nur an Sonn- und Feiertagen; stilstand enkel op Zon- en feestdagen; arrêt los dimanches et jours fériés seulement.

90 Aalst (N.) - Denderleeuw - Geeraardsbergen - Ath - Mons 90

|                  | 3568 | 3450 | 3452 | 3414 | 3426 | 3416 | 630  | 3418 | 3366  | 3420  | 3430  | 3444  | 3446  | 3456  | 1296  | 1298  | 618   | 3448  | 3442  |
|------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Aalst (Noord)    | —    | —    | —    | —    | —    | 5.08 | 7.00 | —    | —     | —     | 13.00 | —     | 16.38 | 17.24 | 17.57 | 18.13 | 18.32 | —     | —     |
| Erenbodegom      | —    | —    | —    | —    | —    | 5.14 | 7.06 | —    | —     | —     | 13.06 | —     | 16.44 | 17.30 | 18.03 | 18.22 | 18.38 | —     | —     |
| Denderleeuw      | —    | —    | —    | —    | —    | 5.20 | 7.12 | —    | —     | —     | 13.12 | —     | 16.50 | 17.36 | 18.09 | 18.28 | 18.44 | —     | —     |
| Iddergem         | —    | 4.00 | 4.15 | —    | —    | 5.23 | —    | 7.40 | —     | —     | 13.40 | —     | 16.52 | 17.51 | 18.12 | 18.32 | —     | 19.12 | —     |
| Okogom           | —    | —    | 4.20 | —    | —    | 5.28 | —    | 7.45 | —     | —     | 13.44 | —     | 16.57 | 17.55 | 18.17 | 18.37 | —     | 19.17 | —     |
| Ninove           | —    | 4.11 | 4.32 | —    | —    | 5.34 | —    | 7.51 | —     | —     | 13.50 | —     | 17.03 | 18.01 | 18.24 | 18.44 | —     | 19.23 | —     |
|                  | —    | —    | —    | —    | —    | 5.40 | —    | 7.57 | —     | —     | 13.56 | —     | 17.09 | 18.07 | 18.31 | 18.51 | —     | 19.29 | —     |
| Eichem           | —    | —    | 4.38 | —    | —    | 5.45 | —    | 8.03 | —     | —     | 14.01 | —     | 17.14 | 18.12 | 18.37 | 18.57 | —     | 19.34 | —     |
| Appelterre       | —    | —    | 4.43 | —    | —    | 5.51 | —    | 8.08 | —     | —     | 14.06 | —     | 17.19 | 18.17 | 18.43 | 19.03 | —     | 19.39 | —     |
| Zandbergen       | —    | —    | 4.47 | —    | —    | 5.55 | —    | 8.12 | —     | —     | 14.10 | —     | 17.23 | 18.21 | 18.48 | 19.08 | —     | 19.43 | —     |
| Idogom           | —    | —    | 4.53 | —    | —    | 6.00 | —    | 8.17 | —     | —     | 14.17 | —     | 17.29 | 18.26 | 18.54 | 19.14 | —     | 19.48 | —     |
| Schondolboko     | —    | —    | 4.58 | —    | —    | 6.05 | —    | 8.22 | —     | —     | 14.22 | —     | 17.33 | 18.31 | 18.59 | 19.20 | —     | 19.53 | —     |
| Geeraardsbergen  | —    | 4.32 | —    | —    | —    | 6.12 | —    | 8.29 | —     | —     | 14.29 | —     | 17.40 | —     | 19.06 | 19.27 | —     | 20.00 | —     |
| Overboelare      | 3.52 | —    | —    | 5.30 | —    | 6.15 | —    | 8.42 | —     | —     | —     | —     | 16.22 | 17.47 | —     | —     | —     | 20.05 | —     |
| Acron            | 3.56 | —    | —    | 5.34 | —    | 6.20 | —    | 8.46 | —     | —     | —     | —     | 16.26 | 17.51 | —     | —     | —     | 20.09 | —     |
|                  | 4.02 | —    | —    | 5.40 | —    | 6.26 | —    | 8.52 | —     | —     | —     | —     | 16.32 | 17.57 | —     | —     | —     | 20.15 | —     |
| Lessines         | 4.06 | —    | —    | 5.45 | —    | 6.30 | —    | 8.56 | —     | —     | —     | —     | 16.36 | 18.01 | —     | —     | —     | 20.20 | —     |
| Hourain          | 4.07 | —    | —    | 5.51 | 6.25 | 6.32 | —    | 9.00 | 10.42 | —     | —     | —     | 16.39 | 18.03 | —     | —     | —     | 20.21 | —     |
| Papignies        | —    | —    | —    | —    | —    | —    | —    | —    | —     | —     | —     | —     | —     | —     | —     | —     | —     | —     | —     |
| La Cavée         | 4.15 | —    | —    | 5.58 | 6.31 | 6.41 | —    | 9.08 | 10.50 | —     | —     | —     | 16.46 | 18.11 | —     | —     | —     | 20.29 | —     |
| Rebaix           | —    | —    | —    | —    | —    | —    | —    | —    | —     | —     | —     | —     | —     | —     | —     | —     | —     | —     | —     |
|                  | 4.23 | —    | —    | 6.04 | 6.37 | 6.51 | —    | 9.17 | 10.59 | —     | —     | —     | 16.51 | 18.16 | —     | —     | —     | 20.38 | —     |
|                  | 4.30 | —    | —    | 6.11 | 6.43 | 6.58 | —    | 9.24 | 11.05 | —     | —     | —     | 17.02 | 18.26 | —     | —     | —     | 20.45 | —     |
| Ath              | 3410 | —    | —    | 6.27 | 7.05 | —    | —    | —    | —     | 12.45 | —     | 17.28 | —     | —     | —     | —     | —     | 20.56 | 22.22 |
| Mafflo           | 4.48 | —    | —    | 6.32 | 7.10 | —    | —    | —    | —     | 12.50 | —     | 17.33 | —     | —     | —     | —     | —     | 21.01 | 22.26 |
| Mévorgnies-Attre | 4.54 | —    | —    | 6.38 | 7.17 | —    | —    | —    | —     | 12.56 | —     | 17.39 | —     | —     | —     | —     | —     | 21.07 | 22.31 |
| Bruglotte        | 4.58 | —    | —    | 6.42 | 7.22 | —    | —    | —    | —     | 13.00 | —     | 17.43 | —     | —     | —     | —     | —     | 21.11 | 22.35 |
| Cambrou-Casteau  | 5.03 | —    | —    | 6.47 | 7.27 | —    | —    | —    | —     | 13.05 | —     | 17.48 | —     | —     | —     | —     | —     | 21.16 | 22.39 |
| Lons             | 5.08 | —    | —    | 6.52 | 7.32 | —    | —    | —    | —     | 13.10 | —     | 17.53 | —     | —     | —     | —     | —     | 21.21 | 22.43 |
| Jurbise          | 5.15 | —    | —    | 6.59 | 7.39 | —    | —    | —    | —     | 13.17 | —     | 18.00 | —     | —     | —     | —     | —     | 21.28 | 22.50 |
| N. 96            | 5.16 | —    | —    | 7.00 | 7.46 | —    | —    | —    | —     | 13.18 | —     | 18.01 | —     | —     | —     | —     | —     | 21.29 | 22.50 |
| Mons             | 5.40 | —    | —    | 7.23 | 8.10 | —    | —    | —    | —     | 13.42 | —     | 18.23 | —     | —     | —     | —     | —     | 21.53 | 23.03 |

◆ 3430 verkeert nur samstags; rijdt enkel 's Zaterdag; circule lo samedi seulement.

# Lijn 90: Mons - Ath - Denderleeuw - Aalst-Noord

\* Al tijdens de eerste periode werd deze dwarslijn ontworpen: reden hiervan was dat de mijnen in de omgeving van Mons en verder in de Borinage vooral Vlaamse arbeiders in grote getale aantrokken. Om de aanvoer de te kunnen verwezenlijken werden diverse noord-zuid-lijnen aangelegd. Het eerste deel tussen Jurbise (op de lijn Brussel - Mons) en Ath werd al in 1847 officieel opengesteld. Zeven jaar later werd het noordelijk baanvak tussen Ath en Geraardsbergen enerzijds en even later verder tot in Aalst door de chemins de fer de Dendre et Waes aangelegd en geopend. Jarenlang kende deze lijn een uitgebreid verkeer, doch naarmate het nijverheid rondom Mons verkommerde en Vlaanderen ontwikkelde kreeg de verbinding een meer lokaal karakter en dreigde de lijn steeds meer te verminderen.

| Baanvak                      | Lengte | In dienst  | Maatschappij | Overname | Aff. reiz. |
|------------------------------|--------|------------|--------------|----------|------------|
| Jurbise - Maffle             | 14 km  | 29-09-1847 | T.J.         |          |            |
| Ath - Geraardsbergen         | 18 km  | 09-04-1855 | D.W.         |          |            |
| Geraardsbergen - Aalst-Noord | 29 km  | 01-12-1955 | D.W.         |          |            |

| 90 |                  | Mons - Ath - Geeraardsbergen - Denderleeuw - Aalst (N.) |      |      |      |      |       |       |       |       |       |       |       |       | 90    |   |   |
|----|------------------|---|------|------|------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|---|---|
| K  |                  | 3411  | 3435 | 3417 |      | 1297 | 3419  | 13427 | 3425  | 3433  | 3441  | 3465  | 3451  | 3446  | 3449  |   |   |
| 0  | Mons             | ⌘   | ⌘    | 4.25 | —    | 3    | 6.45  | 3     | 11.00 | ⌘     | 15.01 | 16.58 | ⌘     | 17.57 | —     | — | — |
| 12 | Jurbise          | —   | —    | 4.50 | —    | —    | 7.10  | —     | 11.25 | —     | 15.26 | 17.24 | 3     | 18.22 | —     | — | — |
| 3  | Lens             | —   | —    | 4.51 | —    | —    | 7.26  | —     | 11.26 | —     | 15.27 | 17.40 | —     | 18.23 | —     | — | — |
| 6  | Cambron-Casteau  | —   | —    | 4.57 | —    | —    | 7.32  | —     | 11.32 | —     | 15.33 | 17.46 | —     | 18.29 | —     | — | — |
| 9  | Brugelotte       | —   | —    | 5.03 | —    | —    | 7.38  | —     | 11.38 | —     | 15.39 | 17.52 | —     | 18.35 | —     | — | — |
| 10 | Mévergnies-Attro | —   | —    | 5.08 | —    | —    | 7.43  | —     | 11.43 | —     | 15.44 | 17.58 | —     | 18.40 | —     | — | — |
| 13 | Maffle           | —   | —    | 5.12 | —    | —    | 7.47  | —     | 11.47 | —     | 15.48 | 18.03 | —     | 18.44 | —     | — | — |
|    |                  | —   | —    | 5.18 | —    | —    | 7.53  | —     | 11.53 | —     | 15.54 | 18.09 | —     | 18.50 | —     | — | — |
| 16 | Ath              | —   | —    | 5.22 | —    | —    | 7.57  | —     | 11.57 | —     | 15.58 | 18.13 | —     | 18.54 | —     | — | — |
|    |                  | 2.40  | —    | 5.26 | —    | —    | 8.10  | 8.28  | 12.00 | —     | 16.02 | 18.14 | —     | 19.11 | 20.15 | — | — |
| 21 | Robaix           | —   | —    | 5.33 | —    | —    | 8.17  | 8.35  | 12.07 | —     | 16.09 | 18.21 | —     | 19.18 | 20.22 | — | — |
| 23 | La Cavée         | —   | —    | —    | —    | —    | 8.21  | 8.40  | 12.11 | —     | 16.13 | —     | —     | —     | —     | — | — |
| 24 | Papignies        | —   | —    | 5.42 | —    | —    | 8.26  | 8.45  | 12.16 | —     | 16.18 | —     | —     | —     | —     | — | — |
| 26 | Houraing         | —   | —    | —    | —    | —    | —     | —     | —     | —     | 16.18 | 18.28 | —     | 19.27 | 20.30 | — | — |
| 27 | Lessines         | 2.58  | —    | 5.48 | —    | —    | 8.34  | 8.55  | 12.23 | —     | 16.23 | 18.33 | —     | 19.34 | 20.37 | — | — |
| 30 | Aeron            | 3.00  | —    | 5.54 | —    | —    | 8.37  | —     | 12.24 | —     | 16.26 | —     | —     | 19.36 | 20.38 | — | — |
| 33 | Overboelare      | —   | —    | 6.00 | —    | —    | 8.43  | —     | 12.30 | —     | 16.32 | —     | —     | 19.42 | 20.43 | — | — |
| 35 | Geeraardsbergen  | 3.15  | —    | 6.09 | —    | —    | 8.48  | —     | 12.35 | —     | 16.38 | —     | —     | 19.47 | 20.48 | — | — |
|    |                  | —   | —    | 6.09 | —    | —    | 8.52  | —     | 12.39 | —     | 16.41 | —     | —     | 19.51 | 20.52 | — | — |
| 38 | Schondelboks     | —   | 5.05 | 6.11 | 8.12 | 8.40 | 9.05  | —     | —     | 15.00 | 16.54 | 17.38 | 18.08 | —     | 20.53 | — | — |
| 40 | Idegom           | —   | 5.12 | 6.18 | 8.20 | 8.47 | 9.12  | —     | —     | 15.07 | 17.01 | 17.46 | 18.15 | —     | 21.00 | — | — |
| 43 | Zandbergen       | —   | 5.18 | 6.23 | 8.25 | 8.52 | 9.17  | —     | —     | 15.12 | 17.06 | 17.51 | 18.20 | —     | 21.05 | — | — |
| 44 | Appeltarro       | —   | 5.24 | 6.29 | 8.32 | 8.58 | 9.23  | —     | —     | 15.18 | 17.11 | 17.57 | 18.26 | —     | 21.11 | — | — |
| 46 | Eichem           | —   | 5.29 | 6.33 | 8.36 | 9.02 | 9.27  | —     | —     | 15.22 | 17.15 | 18.01 | 18.30 | —     | 21.16 | — | — |
| 49 | Ninove           | —   | 5.34 | 6.38 | 8.41 | 9.07 | 9.31  | —     | —     | 15.26 | 17.19 | 18.05 | 18.35 | —     | 21.20 | — | — |
| 52 | Okegom           | —   | 5.41 | 6.44 | 8.48 | 9.13 | 9.37  | —     | —     | 15.32 | 17.25 | 18.13 | 18.42 | —     | 21.26 | — | — |
| 54 | Iddergem         | —   | 5.48 | 6.50 | 8.55 | 9.19 | 9.43  | —     | —     | 15.38 | 17.31 | 18.19 | 18.48 | —     | 21.32 | — | — |
|    |                  | —   | 5.55 | 6.55 | 9.01 | 9.25 | 9.48  | —     | —     | 15.43 | 17.36 | 18.25 | 18.54 | —     | 21.38 | — | — |
| 56 | Denderleeuw      | —   | 6.00 | 7.00 | 9.06 | 9.30 | 9.53  | —     | —     | 15.48 | 17.41 | 18.30 | 18.59 | —     | 21.43 | — | — |
|    |                  | —   | —    | 6.05 | —    | —    | —     | —     | —     | —     | 6.35  | 6.21  | 6.23  | —     | —     | — | — |
| 60 | Erembodegem      | —   | —    | 7.17 | 9.08 | 9.39 | 9.55  | —     | —     | 15.49 | 17.45 | 18.51 | 19.53 | —     | 21.45 | — | — |
| 63 | Aalst (Noord)    | —   | —    | 7.24 | 9.15 | 9.46 | 10.02 | —     | —     | 15.56 | 17.52 | 18.58 | 20.00 | —     | 21.52 | — | — |
|    |                  | —   | —    | 7.29 | 9.20 | 9.51 | 10.07 | —     | —     | 16.01 | 17.57 | 19.03 | 20.05 | —     | 21.57 | — | — |

⌘ 3433 verkeert nur samstags; rijdt enkel 's Zaterdag's; circule le samedi seulement. — 3457 verkeert montags niet, auch nicht am 4-VI, 15-VI and 2-XI; rijdt 's Maandags niet, ook niet op 4-VI, 15-VI en 2-XI; ne circule pas le lundi, ni los 4-VI, 15-VI et 2-XI.

| O.A. | N.A. | Station          | km. | S/ | Opmerkingen |
|------|------|------------------|-----|----|-------------|
| FMS  | FMS  | Mons             | 0   |    |             |
| FJR  | FJR  | Jurbise          | 0   |    |             |
| FNE  |      | Lens             | 3   | Y  |             |
| FUS  |      | Cambron-Casteau  | 6   |    |             |
| FBG  | FBG  | Brugellette      | 9   |    |             |
| FEV  |      | Mévergnies-Attre | 10  |    |             |
| FFA  |      | Maffle           | 13  |    |             |
| ATH  | ATH  | Ath              | 16  |    |             |
| FXR  |      | Rebaix           | 21  |    |             |
|      |      | La Cavée         | 23  |    |             |
| FAP  |      | Papignies        | 24  |    |             |
|      |      | Houraing         | 26  | Y  |             |
| FLN  | FLN  | Lessines         | 27  |    |             |
| FXA  |      | Acren            | 30  |    |             |
|      |      | Overboelare      | 33  |    |             |
| FGT  | FGRA | Geeraardsbergen  | 35  |    |             |
| FED  |      | Schendelbeke     | 38  |    |             |
| FID  | FID  | Idegem           | 40  |    |             |
| FSTB | FZB  | Zandbergen       | 43  |    |             |
| MAP  | MAP  | Appelterre       | 44  |    |             |
|      |      | Eichen           | 46  |    |             |
| FNN  | FNN  | Ninove           | 49  |    |             |
| FKO  | FKO  | Okegem           | 52  |    |             |
|      |      | Iddergem         | 54  |    |             |
|      |      | Dendergem        | 56  |    |             |
| FRN  | FRN  | Erembodegem      | 60  |    |             |
| FLS  | FLS  | Aalst (Noord)    | 63  |    |             |

# Lijn 92: Somain - Anzin

## - Péruwelz

| 92 |                     | Péruwelz - Anzin - Somain |      |       |       |       |       |       |       |       |   | 92 |   |
|----|---------------------|---------------------------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|---|----|---|
| K  |                     | 16                        | 2    | 4     | 6     | 8     | 10    | 18    | 12    | 12    |   |    |   |
| 0  | Péruwelz            | —                         | 6.48 | 9.10  | 11.28 | —     | 16.13 | 17.56 | +     | 18.40 | — | —  | — |
| 4  | Vieux-Condé         | —                         | 6.57 | 9.20  | 11.37 | —     | 16.22 | 18.06 | —     | 18.50 | — | —  | — |
| 7  | Condé               | 5.16                      | 7.15 | 9.37  | 11.54 | 13.45 | 16.41 | —     | 18.23 | 19.10 | — | —  | — |
| 10 | Fresnes             | 5.21                      | 7.19 | 9.42  | 11.58 | 13.49 | 16.45 | —     | 18.27 | 19.15 | — | —  | — |
| 15 | Escautpont-Mines    | 5.25                      | 7.22 | 9.47  | 12.01 | 13.52 | 16.48 | —     | 18.30 | 19.19 | — | —  | — |
| 18 | Thiers-la-Grange    | 5.28                      | 7.25 | 9.50  | 12.04 | 13.55 | 16.51 | —     | 18.33 | 19.23 | — | —  | — |
| 19 | Bruay-sur-l'Escaut  | 5.32                      | 7.28 | 9.54  | 12.07 | 13.58 | 16.54 | —     | 18.36 | 19.27 | — | —  | — |
| 21 | Le Moulin           | 5.37                      | 7.33 | 10.01 | 12.12 | 14.03 | 16.59 | —     | 18.41 | 19.32 | — | —  | — |
| 23 | Anzin               | 5.40                      | 7.36 | 10.04 | 12.15 | 14.06 | 17.02 | —     | 18.44 | 19.36 | — | —  | — |
|    |                     | 5.43                      | 7.39 | 10.07 | 12.18 | 14.09 | 17.05 | —     | 18.47 | 19.39 | — | —  | — |
| 25 | Saint-Vanst-Je-Haut | 5.44                      | 7.40 | 10.11 | 12.19 | 14.13 | 17.06 | —     | 18.48 | 19.40 | — | —  | — |
| 27 | Hérin               | 5.47                      | 7.43 | 10.14 | 12.22 | 14.16 | 17.09 | —     | 18.51 | 19.45 | — | —  | — |
| 28 | Densain-Mines       | 5.53                      | 7.49 | 10.20 | 12.28 | 14.22 | 17.15 | —     | 18.57 | 19.52 | — | —  | — |
| 30 | Escaudain           | 6.01                      | 7.57 | 10.30 | 12.36 | 14.30 | 17.23 | —     | 19.05 | 20.00 | — | —  | — |
| 32 | Abacon              | 6.06                      | 8.02 | 10.35 | 12.41 | 14.35 | 17.28 | —     | 19.10 | 20.05 | — | —  | — |
| 39 | Somain              | 6.11                      | 8.07 | 10.40 | 12.46 | 14.40 | 17.33 | —     | 19.15 | 20.10 | — | —  | — |
|    |                     | 6.16                      | 8.12 | 10.45 | 12.51 | 14.45 | 17.38 | —     | 19.20 | 20.15 | — | —  | — |

\* In vorig nummer werden al enkele verbindinglijnen tussen de lijn Mons - Tournai en Noord-Frankrijk besproken. Doch de lijn vanuit Peruwelz naar Anzin en verder via Conde sur Escaut naar Valenciennes met zijn 3 km zeker de kortste. Ze werd in 1874 in dienst gesteld en kende een zeer lokaal karakter. Na een jarenlangé sluimering werden de reizigersdiensten in 1963 afgeschaft.

| Baanvak                  | Lengte | In dienst  | Maatschappij | Overname | Aff. reiz. |
|--------------------------|--------|------------|--------------|----------|------------|
| Péruwelz - Anzin (grens) | 3 km   | 09-08-1874 | E.B.         | 1926     | 16-04-1963 |

| O.A. | N.A. | Station             | km. | S/ | Opmerkingen |
|------|------|---------------------|-----|----|-------------|
| FPL  | FPL  | Peruwelz            | 0   |    |             |
|      |      | Vieux-Condé         | 4   |    |             |
|      |      | Conde               | 7   |    |             |
|      |      | Fresnes             | 10  |    |             |
|      |      | Escautpont-Mines    | 15  |    |             |
|      |      | Thiers-la-Grange    | 18  |    |             |
|      |      | Bruay-sur-l'Escaut  | 19  |    |             |
|      |      | Le Moulin           | 21  |    |             |
|      |      | Anzin               | 23  |    |             |
|      |      | Saint-Vaast-le-Haut | 25  |    |             |
|      |      | Herin               | 27  |    |             |
|      |      | Denain-Mines        | 28  |    |             |
|      |      | Escaudain           | 30  |    |             |
|      |      | Abscon              | 32  |    |             |
|      |      | Somain              | 39  |    |             |

| 92                  |         | Somain - Anzin - Péruwelz |       |       |       |       |       |       |       |   |   | 92 |   |   |
|---------------------|---------|---------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|---|---|----|---|---|
|                     |         | 1                         | 3     | 5     | 7     | 9     | 11    | 11    | 125   |   |   |    |   |   |
|                     |         |                           |       |       |       |       | ⌘     | +     |       |   |   |    |   |   |
| Somain              | .....   | 7.07                      | 9.15  | 11.46 | 13.33 | 16.34 | 18.15 | 19.05 | 22.30 | — | — | —  | — | — |
| Abscon              | .....   | 7.13                      | 9.22  | 11.52 | 13.39 | 16.40 | 18.21 | 19.11 | 22.36 | — | — | —  | — | — |
| Escaudain           | .....   | 7.18                      | 9.28  | 11.57 | 13.44 | 16.45 | 18.26 | 19.16 | 22.41 | — | — | —  | — | — |
| Denain-Mines        | .....   | 7.23                      | 9.35  | 12.02 | 13.49 | 16.50 | 18.31 | 19.21 | 22.46 | — | — | —  | — | — |
| Herin               | .....   | 7.31                      | 9.44  | 12.10 | 13.57 | 16.58 | 18.39 | 19.30 |       | — | — | —  | — | — |
| Saint-Vaast-le-Haut | .....   | 7.37                      | 9.51  | 12.16 | 14.06 | 17.04 | 18.45 | 19.36 |       | — | — | —  | — | — |
| Anzin               | ..... A | 7.39                      | 9.53  | 12.18 | 14.08 | 17.06 | 18.47 | 19.38 | 23.02 | — | — | —  | — | — |
| Le Moulin           | .....   | 7.40                      | 9.58  | 12.19 | 14.09 | 17.07 | 18.48 | 19.39 | 23.03 | — | — | —  | — | — |
| Bruay-sur-l'Escaut  | .....   | 7.44                      | 10.01 | 12.23 | 14.13 | 17.11 | 18.52 | 19.43 |       | — | — | —  | — | — |
| Thiers-La-Grange    | .....   | 7.47                      | 10.07 | 12.26 | 14.16 | 17.14 | 18.55 | 19.46 | 23.10 | — | — | —  | — | — |
| Escautpont          | .....   | 7.52                      | 10.12 | 12.31 | 14.21 | 17.19 | 19.00 | 19.52 | 23.15 | — | — | —  | — | — |
| Fresnes             | .....   | 7.55                      | 10.15 | 12.34 | 14.24 | 17.22 | 19.03 | 19.56 |       | — | — | —  | — | — |
| Conde               | .....   | 7.58                      | 10.20 | 12.37 | 14.27 | 17.25 | 19.06 | 19.59 | 23.21 | — | — | —  | — | — |
| Vieux-Condé         | ..... A | 8.01                      | 10.24 | 12.40 | 14.30 | 17.28 | 19.09 | 20.03 |       | — | — | —  | — | — |
| Péruwelz            | ..... A | 8.04                      | 10.27 | 12.43 | 14.33 | 17.31 | 19.12 | 20.06 | 23.27 | — | — | —  | — | — |
|                     | ..... A | 8.11                      | 10.34 | —     | 14.45 | 17.38 | —     | —     | —     | — | — | —  | — | — |
|                     | ..... A | 8.20                      | 10.44 | —     | 14.54 | 17.47 | —     | —     | —     | — | — | —  | — | — |

# Nummerlijsten NMBS

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

210.075 6075

Bouwer : Cockerill 4106 30-08-1965 Stelpl. : Merelbeke 02-06-1985  
 Schrapping : 19-11-1986 met PV 179 ----- Hasselt 01-06-1986  
 Huidige stelpl. : Merelbeke 01-12-1986  
 Afgesteld/gesloopt te :

Opmerkingen :  
 Kleurstelling : Groen-geel

210.076 6076

Bouwer : Cockerill 4107 03-09-1965 Stelpl. : Merelbeke 15-10-1981  
 Schrapping : 24-06-1983 met PV 052 ----- Kinkempois 01-08-1983  
 Huidige stelpl. ;  
 Afgesteld/gesloopt te :

Opmerkingen :  
 Kleurstelling : Groen \*

210.077 6077

Bouwer : Cockerill 4108 08-09-1965 Stelpl. : Kinkempois 01-10-1970  
 Schrapping : 12-06-1986 met PV 154 ----- Hasselt 01-08-1986  
 Huidige stelpl. : Schaarbeek  
 Afgesteld/gesloopt te :

Opmerkingen : Verkocht TSP 02-1989  
 Kleurstelling : Groen

210.078 6078

Bouwer : Cockerill 4109 13-09-1965 Stelpl. : Merelbeke 01-03-1985  
 Schrapping : 18-01-1985 met PV 105 -----  
 Huidige stelpl. ;  
 Afgesteld/gesloopt te :

Opmerkingen :  
 Kleurstelling : Geel

210.079 6079

Bouwer : Cockerill 4110 17-09-1965 Stelpl. : Merelbeke 31-12-1987  
 Schrapping : 16-11-1987 met PV 213 -----  
 Huidige stelpl. ;  
 Afgesteld/gesloopt te :

Opmerkingen :  
 Kleurstelling : Groen-geel

210.080 6080

Bouwer : Cockerill 4111 24-09-1965 Stelpl. : Ronet 03-06-1984  
Schrapping : 20-06-1985 met PV 121 ----- Kinkempois 01-11-1984  
Huidige stelpl. : Merelbeke 01-08-1985  
Afgesteld/gesloopt te :

Opmerkingen :  
Kleurstelling : Groen

+++++

210.081 6081

Bouwer : Cockerill 4112 01-10-1965 Stelpl. : Hasselt 01-03-1983  
Schrapping : 10-02-1983 met PV 036 -----  
Huidige stelpl. :  
Afgesteld/gesloopt te :

Opmerkingen :  
Kleurstelling : Groen

+++++

210.082 6082

Bouwer : Cockerill 4113 08-10-1965 Stelpl. : Merelbeke 01-08-1986  
Schrapping : 12-06-1986 met PV 150 -----  
Huidige stelpl. :  
Afgesteld/gesloopt te :

Opmerkingen :  
Kleurstelling : Geel

+++++

210.083 6083

Bouwer : Cockerill 4114 15-10-1965 Stelpl. : Ronet 03-06-1984  
Schrapping : 10-05-1984 met PV 074 ----- Kinkempois 01-07-1984  
Huidige stelpl. :  
Afgesteld/gesloopt te :

Opmerkingen :  
Kleurstelling : Geel

+++++

210.084 6084

Bouwer : Cockerill 4115 29-10-1965 Stelpl. : Hasselt 01-07-1982  
Schrapping : 08-06-1982 met PV 021 -----  
Huidige stelpl. :  
Afgesteld/gesloopt te :

Opmerkingen :  
Kleurstelling : Groen

+++++

210.085 6085

Bouwer : Cockerill 4116 08-11-1965 Stelpl. : Ronet 22-05-1978  
Schrapping : 11-10-1983 met PV 059 ----- Hasselt 15-01-1981  
Huidige stelpl. : Merelbeke 01-06-1983  
Afgesteld/gesloopt te : Ronet 01-12-1983

Opmerkingen :  
Kleurstelling : Groen

+++++

210.086 6086

Bouwer : Cockerill 4117 17-11-1965 Stelpl. : Merelbeke 01-12-1986  
Schrapping : 26-10-1982 met PV 028 ----- Dienst Baan 01-01-1983  
Huidige stelpl. :  
Afgesteld/gesloopt te : Mariembourg

Opmerkingen : Verkocht aan CFV3V  
Kleurstelling : Groen

210.087 6087

Bouwer : Cockerill 4118 23-11-1965 Stelpl. : Ronet 01-01-1983

Schrapping : 26-10-1982 met PV 028

Huidige stelpl. :

Afgesteld/gesloopt te :

Opmerkingen :

Kleurstelling : Groen

210.088 6088

Bouwer : Cockerill 4119 30-11-1965 Stelpl. : Ronet 03-06-1984

Schrapping : 12-06-1986 met PV 157

Huidige stelpl. :

Afgesteld/gesloopt te :

Opmerkingen :

Kleurstelling : Geel

210.089 6089

Bouwer : Cockerill 4120 03-12-1965 Stelpl. : Ronet 03-06-1984

Schrapping : met

Huidige stelpl. :

Afgesteld/gesloopt te :

Opmerkingen :

Kleurstelling : Geel

210.090 6090

Bouwer : Cockerill 4121 08-12-1965 Stelpl. : Ronet 01-08-1983

Schrapping : 24-06-1983 met PV 045

Huidige stelpl. :

Afgesteld/gesloopt te :

Opmerkingen :

Kleurstelling : Groen

210.091 6091

Bouwer : Cockerill 4122 15-12-1965 Stelpl. : Ronet 12-03-1971

Schrapping : 20-06-1983 met PV 044

Huidige stelpl. :

Afgesteld/gesloopt te :

Opmerkingen :

Kleurstelling : Groen

210.201 6101

Bouwer : Cockerill 4097 06-05-1965 Stelpl. : Merelbeke 01-12-1985

Schrapping : 13-11-1985 met PV 133

Huidige stelpl. :

Afgesteld/gesloopt te :

Opmerkingen :

Kleurstelling : Geel

210.202 6102

Bouwer : Cockerill 4105 25-08-1965 Stelpl. : Ronet 18-06-1971

Schrapping : 13-02-1985 met PV 108

Huidige stelpl. :

Afgesteld/gesloopt te :

Opmerkingen :

Kleurstelling : Geel

212.102 6202

Bouwer : BN 06-04-1961 Stelpl. : Schaarbeek 01-07-1963  
Schrapping : met ----- Ronet 09-09-1966  
Huidige stelpl. : Merelbeke  
Afgesteld/gesloopt te :

Opmerkingen :  
Kleurstelling :

212.103 6203

Bouwer : BN 12-04-1961 Stelpl. : Schaarbeek 17-06-1963  
Schrapping : met ----- Ronet 09-09-1966  
Huidige stelpl. : Merelbeke Merelbeke 12-06-1973  
Afgesteld/gesloopt te : Aalst 03-06-1984

Opmerkingen :  
Kleurstelling :

212.104 6204

Bouwer : BN 14-09-1962 Stelpl. : Kinkempois 10-11-1971  
Schrapping : met ----- Dendermonde 31-12-1971  
Huidige stelpl. : Merelbeke Merelbeke 08-01-1975  
Afgesteld/gesloopt te : Aalst 03-06-1984

Opmerkingen :  
Kleurstelling :

212.105 6205

Bouwer : BN 24-09-1962 Stelpl. :  
Schrapping : met -----  
Huidige stelpl. : Merelbeke  
Afgesteld/gesloopt te :

Opmerkingen :  
Kleurstelling :

212.106 6206

Bouwer : BN 02-10-1962 Stelpl. : Kinkempois 22-01-1972  
Schrapping : met ----- Dendermonde 03-06-1984  
Huidige stelpl. : Merelbeke  
Afgesteld/gesloopt te :

Opmerkingen :  
Kleurstelling :

212.107 6207

Bouwer : BN 10-10-1962 Stelpl. : Merelbeke 02-06-1973  
Schrapping : met ----- Kortrijk 01-05-1984  
Huidige stelpl. : Merelbeke  
Afgesteld/gesloopt te :

Opmerkingen :  
Kleurstelling :



# Jaaroverzicht

17-05-1953

## Groep Gent

| Type  | FLS | FR | FT | FY | FC | FKR | FSD | FDN | FSN | TOTAAL |
|-------|-----|----|----|----|----|-----|-----|-----|-----|--------|
| 1     |     |    |    |    |    |     | 5   |     |     | 5      |
| 7     |     | 3  |    |    |    | 9   |     |     |     | 17     |
| 16    |     | 4  | 4  |    |    |     |     |     |     | 8      |
| 29    | 16  |    |    |    |    |     |     |     |     | 16     |
| 31    |     |    | 10 |    | 11 | 19  | 5   |     |     | 45     |
| 41    | 8   |    | 11 | 5  | 10 |     |     | 10  | 13  | 57     |
| 51    |     |    |    |    |    | 4   |     |     | 1   | 5      |
| 53    | 1   |    |    |    | 4  | 19  | 2   |     |     | 26     |
| 58    | 3   |    |    |    |    |     |     |     |     | 3      |
| 64    |     |    |    |    |    | 11  |     |     |     | 11     |
| 81    |     | 7  |    |    |    | 11  |     |     |     | 18     |
| 93    |     | 4  |    |    |    |     | 5   |     |     | 9      |
| Total | 28  | 23 | 25 | 5  | 25 | 73  | 17  | 10  | 14  | 220    |

## Groep Hasselt

| Type  | FHS | LML | Totaa |
|-------|-----|-----|-------|
| 29    | 20  |     | 20    |
| 41    |     | 14  | 14    |
| 53    | 4   |     | 4     |
| 58    | 10  |     | 10    |
| 64    | 6   |     | 6     |
| 81    | 8   |     | 8     |
| Total | 48  | 14  | 62    |

## Groep Liege

| Type  | Eff. | ANS | FVY | FHR | FL | GMN | FPS | NK | LHY | FNO | FVS | Totaal |
|-------|------|-----|-----|-----|----|-----|-----|----|-----|-----|-----|--------|
| 1     |      |     |     | 6   |    |     |     |    |     |     |     | 6      |
| 10    |      |     |     |     | 8  |     |     |    |     |     |     | 8      |
| 26    |      |     |     |     |    |     |     | 13 |     |     |     | 13     |
| 29    |      |     |     | 2   | 10 |     |     |    |     |     |     | 12     |
| 40    |      |     |     |     |    |     |     |    | 8   |     |     | 8      |
| 51    |      | 1   |     |     |    |     |     |    |     |     |     | 1      |
| 53    |      | 5   |     | 2   |    |     |     | 13 |     |     | 1   | 21     |
| 57    |      |     |     |     | 3  |     |     |    |     |     |     | 3      |
| 64    |      |     |     |     |    |     |     | 9  |     | 8   |     | 17     |
| 81    |      | 10  | 7   | 5   |    | 9   |     | 16 | 6   | 7   | 6   | 66     |
| 96    |      |     |     |     |    |     |     |    |     |     | 2   | 2      |
| 97    |      |     |     | 5   |    | 8   |     |    |     |     |     | 13     |
| 98-99 |      |     |     |     | 11 | 2   |     |    |     |     |     | 13     |
| Total | 0    | 16  | 7   | 20  | 32 | 19  | 0   | 51 | 14  | 15  | 9   | 183    |

# Groep Mions

| Type  | Eff. | ATH | FBC | GT | FMS | FGH | FTY | Totaal |
|-------|------|-----|-----|----|-----|-----|-----|--------|
| 7     |      |     |     |    |     |     | 9   | 9      |
| 16    |      | 6   |     | 9  |     | 8   |     | 23     |
| 29    |      |     |     | 18 | 19  |     |     | 37     |
| 40    |      |     | 9   |    | 10  |     | 9   | 28     |
| 51    |      |     |     | 2  | 3   |     |     | 5      |
| 53    |      |     |     | 10 | 7   | 8   | 3   | 28     |
| 57    |      |     | 2   |    |     |     |     | 2      |
| 64    |      | 10  |     | 9  |     |     |     | 19     |
| 81    |      | 3   | 8   | 7  |     | 15  |     | 33     |
| 93    |      | 2   |     |    |     |     |     | 2      |
| Total | 0    | 21  | 19  | 55 | 39  | 31  | 21  | 186    |

# Groep Nammur

| Type  | NBW | LC | LJ | MUT | LT | FEO | MKM | Totaal |
|-------|-----|----|----|-----|----|-----|-----|--------|
| 10    |     |    | 6  |     |    |     | 6   | 12     |
| 25    |     |    |    | 10  |    |     |     | 10     |
| 26    | 22  |    |    | 30  |    |     |     | 52     |
| 29    |     |    | 25 |     | 27 | 49  | 21  | 122    |
| 41    | 4   |    |    |     |    |     |     | 4      |
| 51    | 1   |    |    |     |    | 2   |     | 3      |
| 53    | 2   |    | 3  | 1   | 2  | 10  | 6   | 24     |
| 64    |     |    |    |     | 6  |     |     | 6      |
| 81    |     | 2  |    |     |    |     |     | 2      |
| 96    |     | 3  |    |     |    |     |     | 3      |
| Total | 29  | 5  | 34 | 41  | 35 | 61  | 33  | 238    |

# Groep Antwerpen

| Type  | FRST | FNDM | FNSD | FCV | FVZ | FLD | FTL | FLV | Totaal |
|-------|------|------|------|-----|-----|-----|-----|-----|--------|
| 7     |      |      |      | 9   |     |     |     |     | 9      |
| 15    | 3    |      |      | 2   |     |     | 4   |     | 7      |
| 16    |      |      |      |     |     |     |     |     | 2      |
| 31    |      | 6    |      |     |     | 14  | 9   | 27  | 56     |
| 38    | 16   |      |      |     |     |     |     |     | 16     |
| 49    |      |      | 4    |     |     |     |     |     | 4      |
| 41    |      |      |      |     |     |     | 6   |     | 6      |
| 50    |      |      |      |     |     |     |     | 1   | 1      |
| 51    |      |      |      |     | 2   |     |     |     | 2      |
| 53    |      | 13   |      |     | 7   |     | 1   | 6   | 32     |
| 57    |      |      | 7    |     |     | 2   |     |     | 9      |
| 58    |      |      | 3    |     |     |     |     |     | 3      |
| 64    |      |      |      | 14  |     | 6   |     |     | 20     |
| 81    |      | 10   | 6    |     | 9   |     |     |     | 25     |
| 93    |      | 11   |      | 1   |     |     |     |     | 12     |
| 97    |      |      |      |     | 5   |     |     |     | 5      |
| 99    |      | 9    |      |     |     |     |     |     | 9      |
| Total | 19   | 54   | 20   | 26  | 23  | 22  | 20  | 34  | 218    |

# Groep Charleroi

| Type  | FLU | LMG | LNC | FMV | FTM | LWC | Totaal |
|-------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|--------|
| 15    |     | 10  |     |     |     | 6   | 16     |
| 16    | 6   |     |     |     |     |     | 6      |
| 38    |     |     | 20  |     |     |     | 20     |
| 51    |     |     | 6   |     |     |     | 6      |
| 53    |     |     | 15  | 21  | 4   |     | 40     |
| 57    | 1   |     | 3   |     |     |     | 4      |
| 61    |     |     |     | 14  | 9   |     | 23     |
| 81    | 12  | 4   |     | 9   | 8   | 8   | 41     |
| 93    |     |     |     |     |     | 1   | 1      |
| 96    |     |     |     |     | 5   |     | 5      |
| Total | 19  | 14  | 44  | 44  | 26  | 15  | 162    |

# Dienst

| Type  | Eff. | Diens |
|-------|------|-------|
| 1     | 34   | 25    |
| 7     | 73   | 59    |
| 10    | 49   | 35    |
| 12    | 6    | 5     |
| 15    | 39   | 27    |
| 16    | 59   | 44    |
| 21    | 3    | 3     |
| 25    | 14   | 10    |
| 26    | 90   | 75    |
| 29    | 309  | 259   |
| 31    | 159  | 115   |
| 38    | 105  | 78    |
| 40    | 68   | 47    |
| 41    | 171  | 110   |
| 50    | 5    | 4     |
| 51    | 44   | 38    |
| 53    | 318  | 246   |
| 57    | 61   | 39    |
| 58    | 38   | 30    |
| 60    | 16   | 6     |
| 62    | 7    |       |
| 64    | 148  | 114   |
| 81    | 306  | 232   |
| 90    | 5    | 3     |
| 93    | 65   | 34    |
| 96    | 21   | 10    |
| 97    | 34   | 22    |
| 98    | 11   | 8     |
| 99    | 20   | 19    |
| 101   | 20   | 18    |
| 120   | 3    | 3     |
| 121   | 3    | 2     |
| Total | 2295 | 1720  |

# Groep Brussel

| Type  | Eff. | FBM | FSR | Totaal |
|-------|------|-----|-----|--------|
| 1     |      | 10  |     | 10     |
| 7     |      | 12  |     | 12     |
| 10    |      |     | 9   | 9      |
| 12    |      |     | 3   | 3      |
| 29    |      | 10  | 28  | 38     |
| 53    |      |     | 29  | 29     |
| 57    |      | 13  |     | 13     |
| 58    |      |     | 7   | 7      |
| 60-62 |      | 5   |     | 5      |
| 81    |      |     | 8   | 8      |
| 101   | 20   |     | 18  | 18     |
| 120   | 3    |     | 3   | 3      |
| 121   | 3    |     | 2   | 2      |
| Total | 26   | 50  | 107 | 157    |

# Hoofdwerkplaatsen

| Type  | Gentbrugge | Luttre | Salzannes | Totaa |
|-------|------------|--------|-----------|-------|
| 50    | 3          | 1      |           | 4     |
| 51    | 1          | 1      | 1         | 3     |
| 57    |            |        | 3         | 3     |
| Total | 4          | 2      | 4         | 10    |

# Modelbouw

De tendens na de Nurnburger Messe en enkele andere vakbeurzen is voor de modelwereld moeilijk te volgen. Hoofdthema zijn vooral de verdwijningen en de overnemingen van verschillende grotere modelbouwfabrikanten: Liliput, Lima, Jouef en in mindere mate Fleischmann verkeerden in zware moeilijkheden en zagen hierdoor hun programma aan nieuwigheden beperkt. Zowel van Liliput als Lima werd het programma slechts ten dele overgenomen. Ook hebben we de (prille) samenwerking tussen Marklin en Trix, een samenwerking die al tot een zeer mooi model.

Anderzijds is er de opentrekking van de markt naar de oostbloklanden: elke fabrikant brengt wel een model uit van een Oosteuropese lokomotief. Verder kwamen ook enkele (Oostduitse) fabrikanten op de markt.

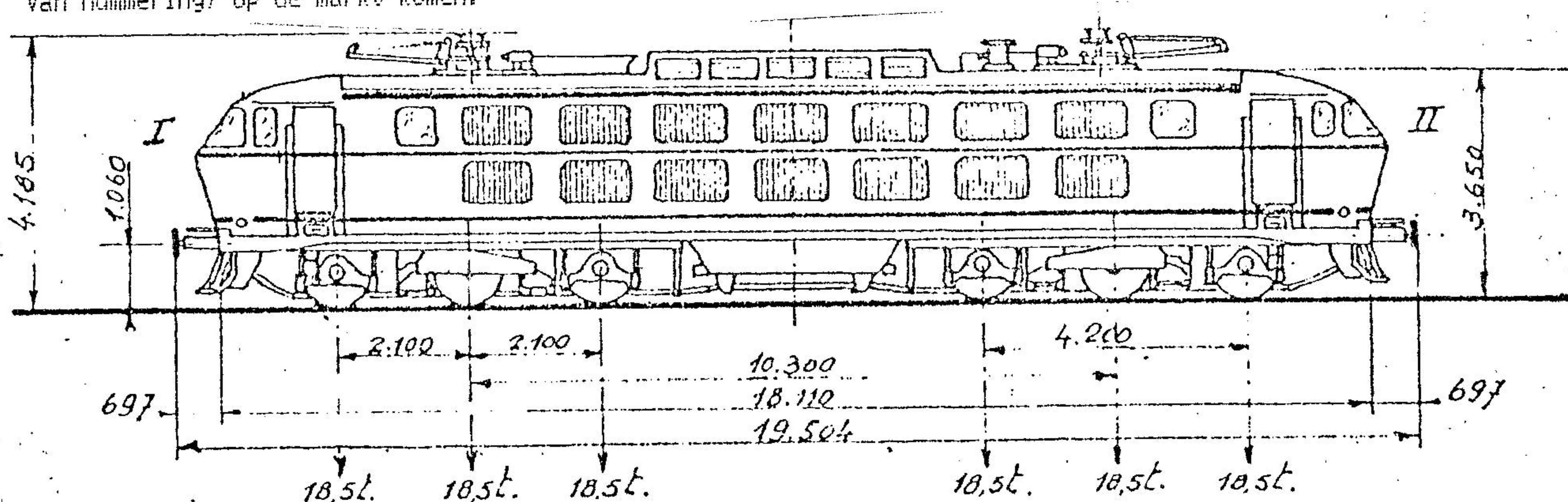
Voor de markt zelfs is de toestand zeer verward: wel is het opmerkelijk dat de Länderbahn-modellen (periode II) praktisch volledig verdwenen zijn. Alleen Trix en Sachsenmodell brengen nog dergelijke uitgaven. In tegenstelling met de verwachtingen zijn ook de nieuwe schilderijen van vooral Duits materieel achterwege gebleven (enkel de nieuwe Lufthansa-express vormt de uitzondering). De hoofdmoot vormt vooral het ultra-moderne materieel met name de ICE en de TGV, terwijl voor de klassieke modellen ook het moderne materieel de voorkeur geniet.

Op gebied van landschapsvorming is er een grote tendens naar de modelauto's en vooral bedrijfsvoertuigen. Geen echte spektakulaire nieuwigheden op de gebouwenmarkt, ook hier weer het verder gaan van extreme voorbeelden (kermissen, ballons, ...)

Al met al is het zeer pover gesteld met de nieuwe modellen en veel landen moeten zich tevreden stellen met slechts enkele kleinere nieuwigheden, opmerkelijk echter dat in 1992 vooral de Belgische modelbouwers verwend worden door talrijke nieuwe modellen van lokomotieven en wagens, en dat diverse modellen uit de omgevende landen ook gebruikt kunnen worden op een Belgische modelbaan, daar deze ooit tot in België doordrongen (of zullen doordringen).

## Belgie (N.M.B.S.)

Al lang aangekondigd, wordt de elektrische lokomotief reeks 20 wel de hoofdzaak voor de Belgische modelbouwer: Roco brengt tegen het einde van het jaar de blauwe versie van deze zesassige krachtpatser, in 1993 en 1994 komen dan ook de oorspronkelijke groene versie en een model van een van beide lokomotieven (2024 of 2025) in gele livree. Voor de Belgische markt zijn er bij de blauwe versie twee nummervarianten voorzien en het is waarschijnlijk dat ook de drie varianten in schildering (met of zonder geel vlak op de voorzijde, andere plaats van nummering) op de markt komen.



Klein modelbahnen brengt - zoals al vroeger aangekondigd - nu de gele versie uit van de reeks 60. Hierdoor zijn alle hoofdvarianten van deze reeks op de markt verschenen. Ook hier zullen weer verschillende nummervarianten aangeboden worden.

Anderzijds staan er nog verschillende projecten op stapel: zowel Marklin als Roco werken nog aan het

model van de diesellokomotief reeks 55 (type 205). Nochtans zijn er geruchten dat Roco dit projekt zal stoppen. Ook een vernieuwde uitvoering van de reeksen 52, 53 en 54 wordt in het vooruitzicht gesteld.

Roco brengt voor de Belgische markt nog het model van de 101.012 in oorspronkelijke schildering, zonder gele snor.

Opmerkelijke nieuwigheid wordt de volledige op schaal zijnde model van de Duitse stoomlokomotief reeks 55. Fleischmann brengt immers een volledig nieuw model van deze klassieker en hopelijk komt later ook het Belgisch model op de markt zodat eindelijk een werkelijke nabootsing van deze "meid voor alle werk" ter beschikking staat.

Het type 12 van Olaerts en gebouwd door Philotrain is thans op de markt. Marklin anderzijds brengt een verbeterde versie van het type 25.

Laatste nieuw model is de IGV-nord : Jouef brengt trouwens het model - waarschijnlijk zowel in Franse, Belgische als Engelse uitvoering - op de markt nog voor het origineel de fabriekspoor ten verlaten heeft.

Als rijtuigen komen de M2-rijtuigen van Lima met nieuwe computernummers, op de werkelijke nieuwigheid - de M1-rijtuigen uitgebracht door Klein - worden pas in 1993 verwacht. Roco en Marklin brengen de Eurofima-rijtuigen in hun nieuwe EC-uitvoering Memling.

De wagens beperken zich tot een verbeterde versie van de vierassige open goederenwagen type Eaos, de nieuwe vierassige goederenwagen met zeil type Elo, een nieuwe containerwagen type Sguez en de graanwagens, die reeds uitgebracht werden door het voormalige Dacker.

Laatste nieuwigheid is het model van de V36 in industrieverisie : de CCB (Compagnie de Ciment Belge) te Havinnes bij Tournai heeft twee dergelijke loks in gebruik. Marklin brengt nu deze versie op de markt.

#### Nederland (N.S.)

Onze Nederlandse vrienden moeten zich vooral tevreden stellen met verbeterde versies van reeds bestaande lokomotieven : Roco brengt de reeks 2200 en de "sik" in een ietwat veranderde uitvoering uit, ook de reeks 1600 verandert licht, ij Marklin onder meer met de aanduiding "Lange trein ter wereld". Nieuw is het model van de reeks 1700, doch dit is gemakkelijk daar deze lokomotief uiterlijk identiek is met de reeks 1600. Verder heeft Lima een model van de diesellokomotief reeks 6400 (die trouwens al geproduceerd werd door Lilliput en bij deze laatste niet meer in het programma opgenomen werd).

#### Duitsland (DB - DR)

Ook voor Duitsland opmerkelijk veelal verbeterde versie van bestaande modellen : op stoomgebied hebben we de verbetering van de reeks 55 (G 8.1) door Fleischmann, ook de 03 (stroomlijnlok) krijgt een face-lift. Bij Roco krijgen we een reeks 50 met twee stoomdommen en twee zandbakken.

Mooiste en opmerkelijkste stomer is ontstaan uit de samenwerking van Trix en Marklin : de "Tristan" als sleeplokomotief voor de Koninklijke trein van Ludwig werd voorgesteld en werd tot in de kleinste details nagebootst.

Bij de diesellokomotieven enel verbeteringen : de reeksen 220 en 260 bij Roco vormen de enige modellen.

Elektrisch is er meer : eerst en vooral de Lufthansa express met de reeks 103, dit bij Fleischmann en Marklin, ook de ICE wordt verder verbeterd uitgebracht bij deze beide merken. Anderzijds brengen Roco en Marklin dan weer een andere varianten van de E18 (118). Roco heeft zijn reeks E50 (150) verbeterd met o.m. kleinere koplampen.

Enige echte nieuwigheid is een zeer mooi model van de E70 (nog met stangenaandrijving). Verder is de tendens ingezet tot de bouw van ex-DR lokomotieven door o.m. Roco met een model van de reeks 112.

Bij de rijtuigen beperken de nieuwe modellen zich tot herschilderingen, bij de goederenwagens zien we vooral een overaanbod van ketelwagens.

### Frankrijk (SNCF)

Voor de Franse markt ook slechts enkele kruimels na de goed gevulde tafels van de vorige jaren : Roco brengt een model van de stoomlokomotief reeks 150 Z (ex DB reeks 50), een versie van de elektrische lijnlokomotief reeks BB 4600 en verder de 3de serie van de reeks BB 15000.

De nieuwigheid (bij Jouef) is het model van de TGV-nord, dat al voorheen besproken werd.

### Zwitserland (SBB - BLS)

Hier komt voor de SBB vooral naar voren met een model van hun modernste lokomotief reeks 460 (door Roco en Marklin) en verbeteringen bij de Ae 6/6. Verder valt ook vooral de belangrijkheid van de Zwitserse stellen op met diverse herschildering van bestaande modellen.

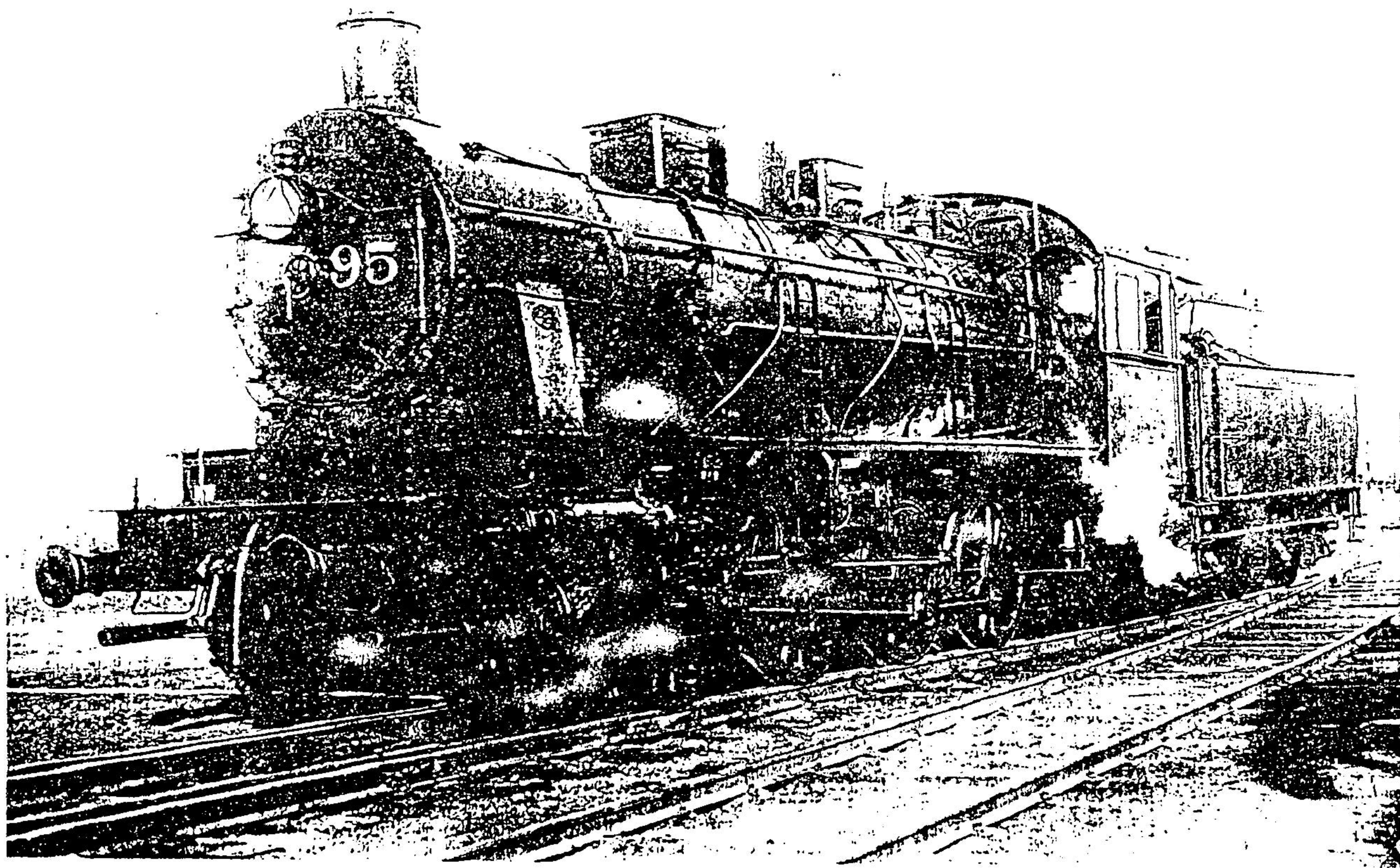
Doch naast de SBB komen ook de prive-maatschappijen op de voorgrond : vooral de BLS krijgt dit jaar twee modellen (Ae 4/4 en Be 6/8) uit zijn traktiepark op de markt.

### Oostenrijk (ÖBB)

Ook dit land wordt karig bedacht : alleen roco brengt nieuwe modellen en dan nog ... : de computerversie van het stel 5081 en de herschildering van de uit Duitsland verkochte 211 (als ÖBB 2048) zijn niet echt nieuw. Enkel het model van de lokale pendeltrain reeks 4010 is een werkelijke innovatie.

### Skandinavië (SJ - DSB - NSB)

Voor de noordelijke spoorwegen wordt vooral het ultra-moderne materieel nagebouwd : de DSB krijgt het nieuwe IC-stel reeks IC3 (van Heljan), de SJ krijgt de uitvoering van het stel X 200 (de Zweedse TGV) en de Rc 2 in de nieuwe Zweedse livrei (Marklin) , de Noorse spoorwegen krijgen de EL 16 (Roco) als elektrische lokomotief.



# Live-Steam

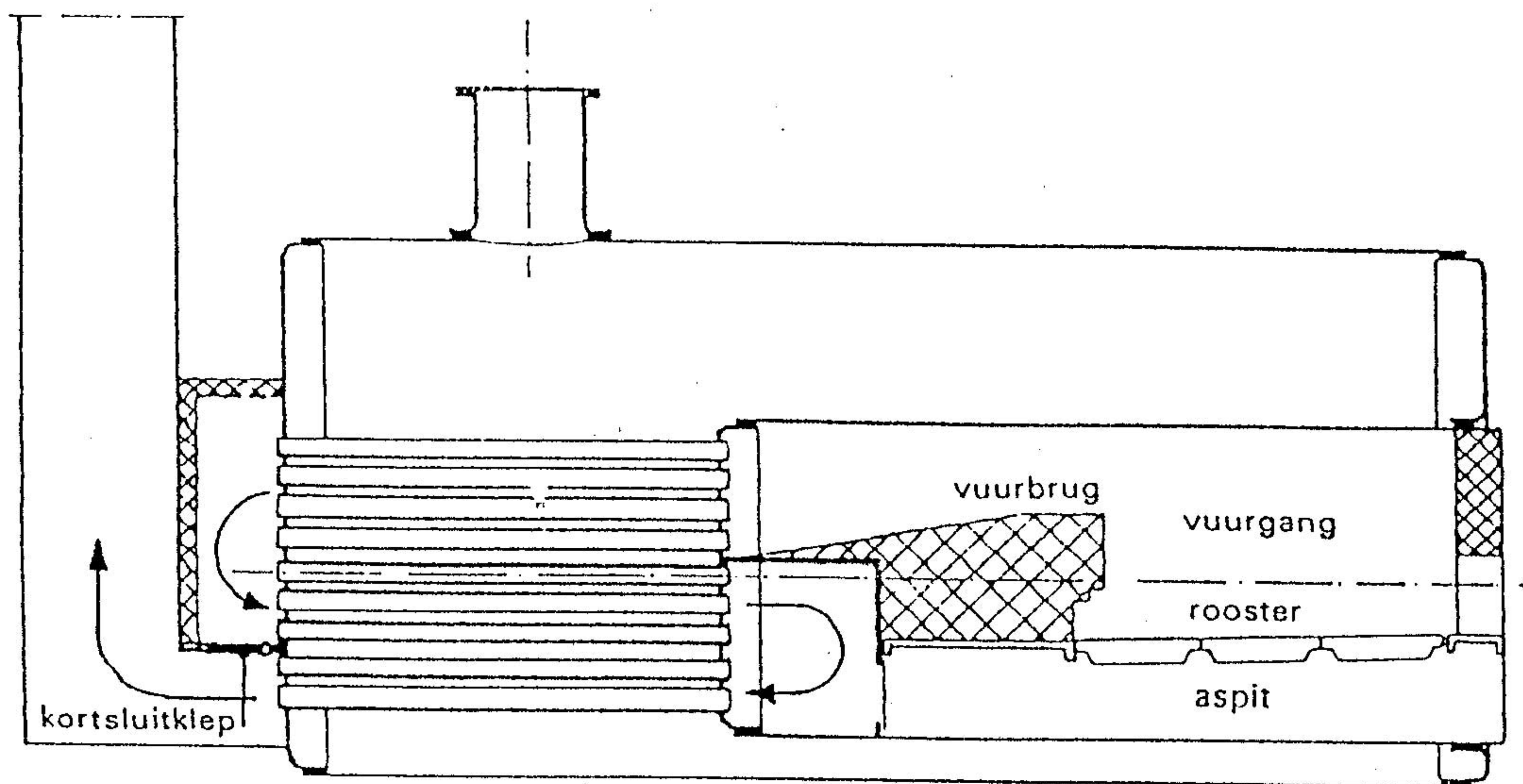
Tijdens onze laatste aflevering verlieten we elkaar bij het begin van de vuurgangketels. Hierop gaan we nu verder in :

De vuurgangketels hebben als grootste nadeel dat de vuurgang vrij nauw is, waarmee rekening moet gehouden worden met de keuze van de brandstof. Meestal zal men bij vuurgangketels gebruik maken van een (soldeer)-gasbrander. Naast de nadelen heeft dit type ook enkele voordelen, daar deze geschikt is voor beginners. Dit doordat de bouw zeer eenvoudig is, met zilversoldeer, en uiterst robust. Hélaas moet men daarbij niet op een groot rendement rekenen.

Het ontwerp is in de eerste plaats functioneel, omdat de afmetingen klein zijn en daarom geschikt voor inbouw in modelschepen.

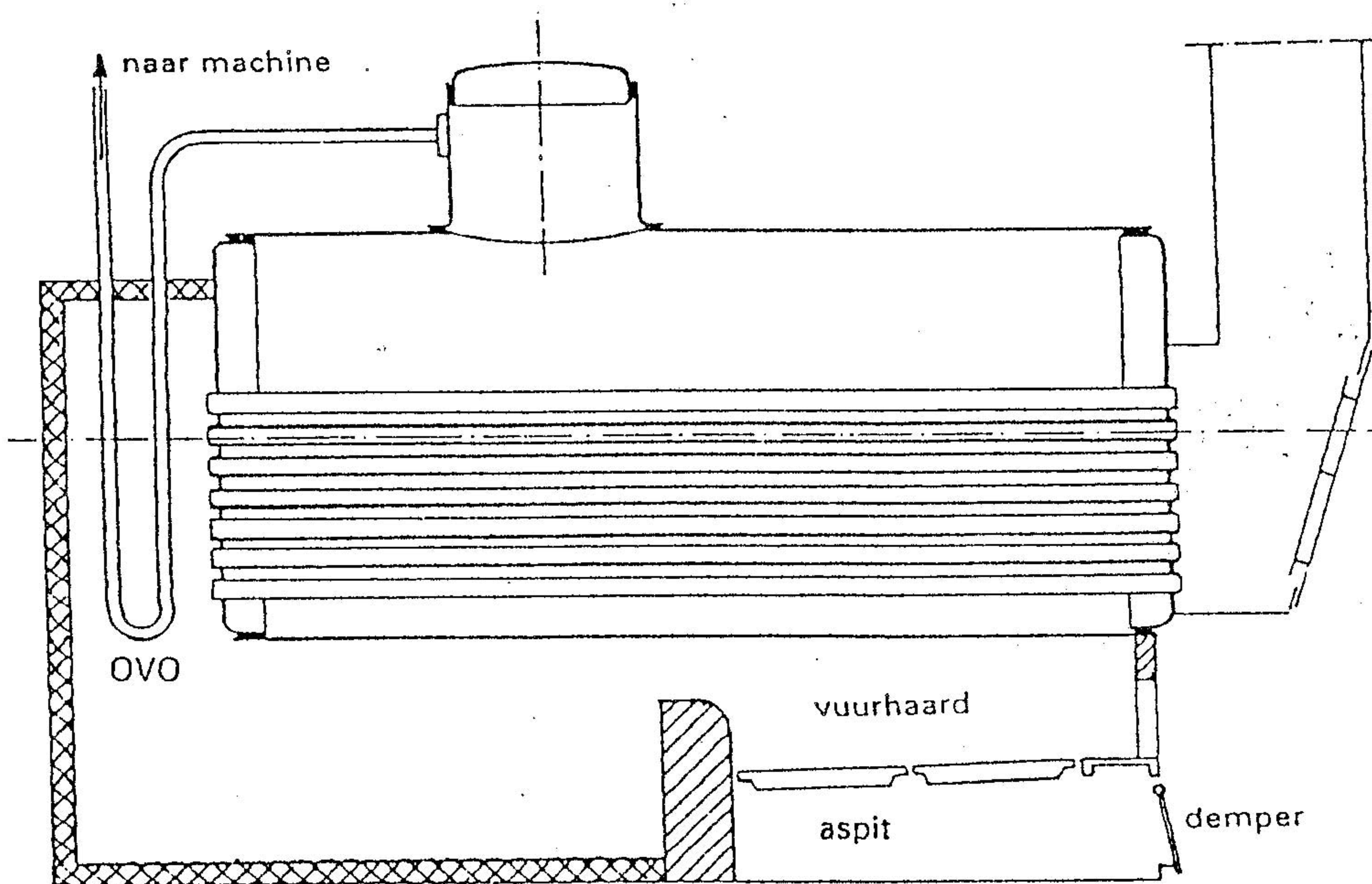
## Vlampijpketels :

Afbeelding VPK 1 is een schematische voorstelling van een eenvoudige vlampijpketel. Hierbij moeten de gassen tweemaal de vlampijpen passeren alvorens ze de ketel via de schoorsteen verlaten. Dit door een systeem waarin de gassen in een ruimte worden omgeleid.



VPK 1 : Hollandketel

Dit type kan natuurlijk zeer gemakkelijk omgebouwd worden om op gasgestookt te worden door in de vuurgang een kleine brander te plaatsen. Verder dient men nog de aandacht te vestigen op de kortsluitklep, deze kan ervoor zorgen dat de rookgassen maar éénmaal de ronde maakt door de vlampijpen.

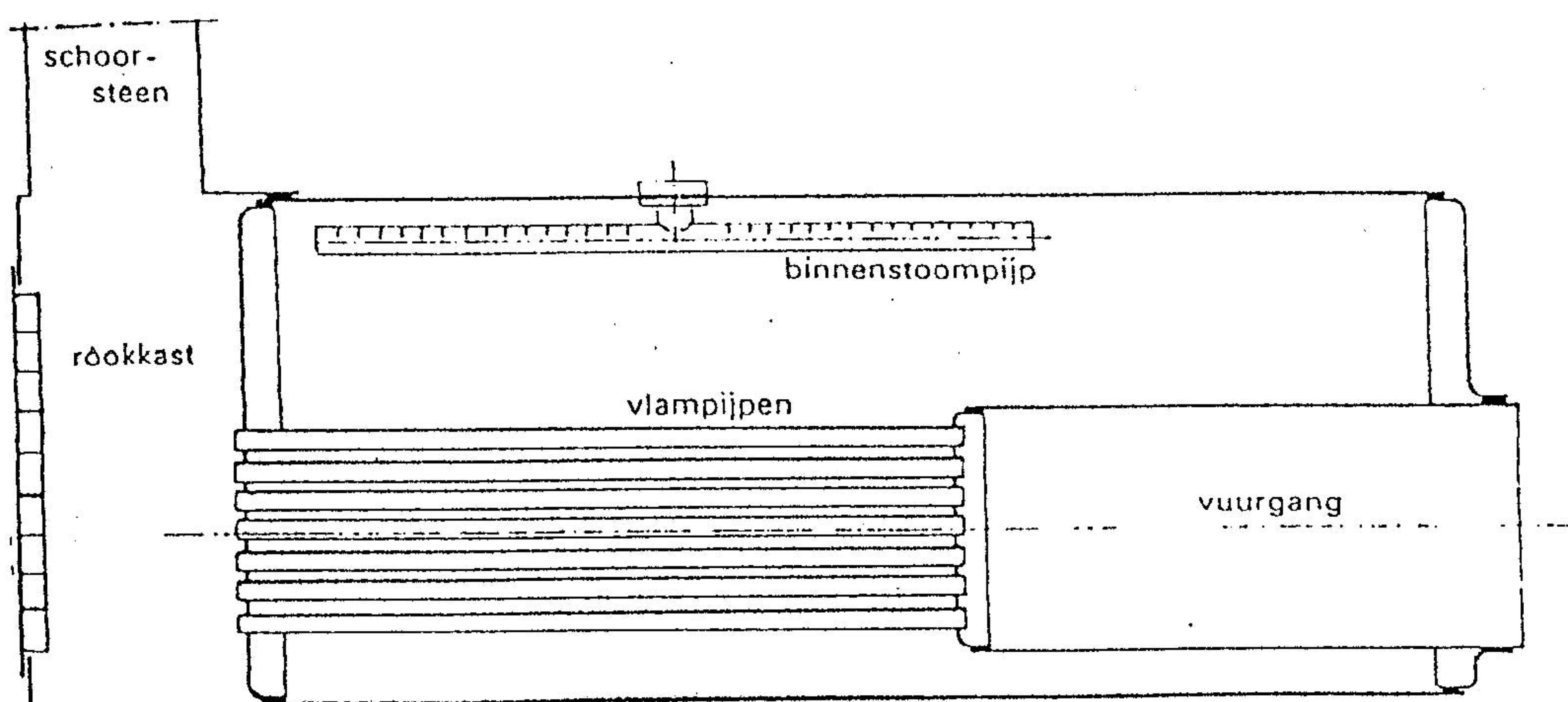


VPK 2 : Vlampieketel

Op de afbeelding VPK 2 zien we een vlampieketel met terugkeerende vlam. Hierbij wordt eerst een deel van de warmte rechtstreeks afgegeven aan de ketel, dan lopen de rookgassen door de vlampijpen, alvorens de ketel via de schoorsteen te verlaten. Op deze ketel staat dan ook een stoomdom gebouwd, om zo droge stoom te verkrijgen. Verder bezit deze ketel een oververhitter (op de tekening de OVO). Deze loopt door de rookgassen, die de stoom nog een verhitten alvorens deze naar de machine te sturen.

De bouw van een vlampieketel is wel veel moeilijker dan de voorgaande keteltype. Tevens is ook de stookwijze zeer verschillend, aangezien men hiervoor vaste brandstof moet gebruiken. Verder is de ketelcapaciteit van 5 cm<sup>3</sup>/ 100 cm<sup>2</sup> verwarmd oppervlak per minuut.

Op figuur VPK 3 zien we een mengeling van een vlampieketel en een vuurgangketel, nl. half-half. Deze bezit in het begin een vuurgang om dan over te gaan op vlampijpen. Vermeldenswaardig is wel het toestel voor afname van de droge stoom nl. de binnenstoompijp. Deze bestaat uit een buis waarin verschillende groeven gezaagd zijn, waarin de stoom naar binnen kan, waar die voldoende klein zijn om het water van de stoom te scheiden.



VPK 3 : Laagtubulaire ketel.



En nu de steeds terugkerende vraag : veel vlampijpen van een kleine diameter of een paar vlampijpen met een grotere diameter laten we de voor- en nadelen van beide systemen een bekijken :

Veel vlampijpen :

Het voornaamste voordeel van veel vlampijpen is natuurlijk een groter oppervlak en dus een betere warmte geleiding maar de nadelen wegen in vergelijking ook zwaar door : de bouw van de ketel wordt veel moeilijker (veel meer soldeerwerk). Daarbij komen zich nog twee problemen ophopen : de rookgassen zullen veel moeilijker hun weg vinden in te kleine buisjes, en deze raken veel vlugger verstopt door roet en andere vuile deeltjes. Daarbij stijgt het gewicht van de ketel met het aantal bijkomende vlampijpen.

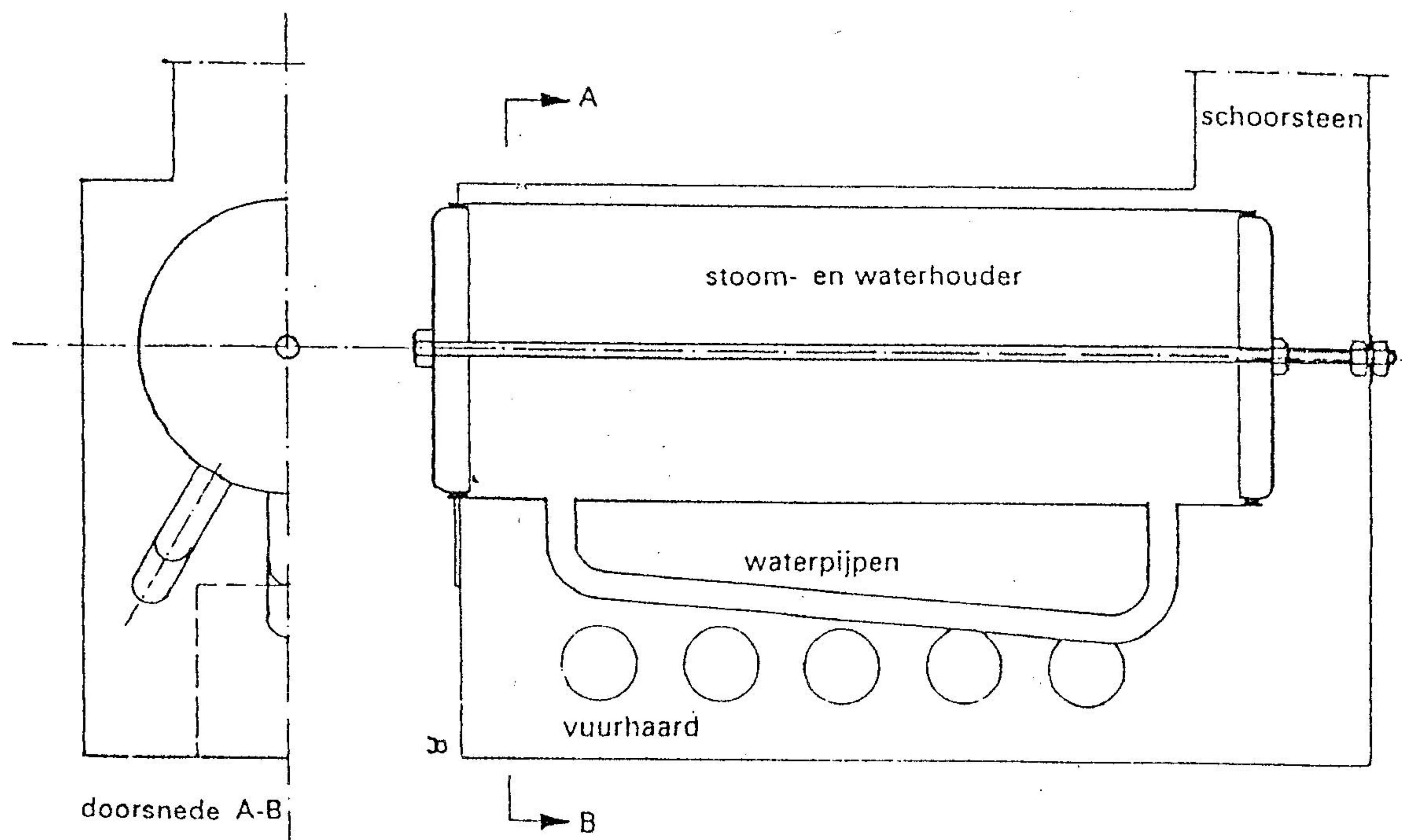
Weinig vlampijpen :

Hier wegen de voordelen zwaarder door dan de nadelen. Het enige groot gebrek is een kleiner verwarmend oppervlak, maar zowel het gewicht als de roetopslag ed. komen veel gunstiger uit.

Wat moet men nu kiezen ? Dat zal veel afhangen van de omstandigheden maar meestal zal men terug neervallen op minder vlampijpen van een grotere diameter.

### Waterpijpketels :

Het gaat hier om een totaal nieuw soort ketel die men kan vergelijken met een ketel gebouwd in de vuurhaard. Men plaatst namelijk de volledige ketel in de haard. Om het verwarmd oppervlak groter te maken bouwt men echter een aantal waterpijpen uit die de ketel verlaten en weer binnenkomen. Zie afb. WPK 1. Hun voornaamste voordelen zijn een zeer snelle stoomvorming. De waterpijpketels worden meestal gestookt met spiritus.



WPK 1 : Stuartketel

De volgende keer bespreken we een uitbreiding op de waterpijpketel. Maar laten we de voordelen van deze ketel nog een opsommen :

- grote stoomproductie bij een relatief klein vloeropp. en gewicht
- geschikt voor hogere stoomdrukken en temperaturen
- door snelle circulatie korte opstooktijd en beter bestand tegen forceren

Maar hélaas zijn er ook nadelen :

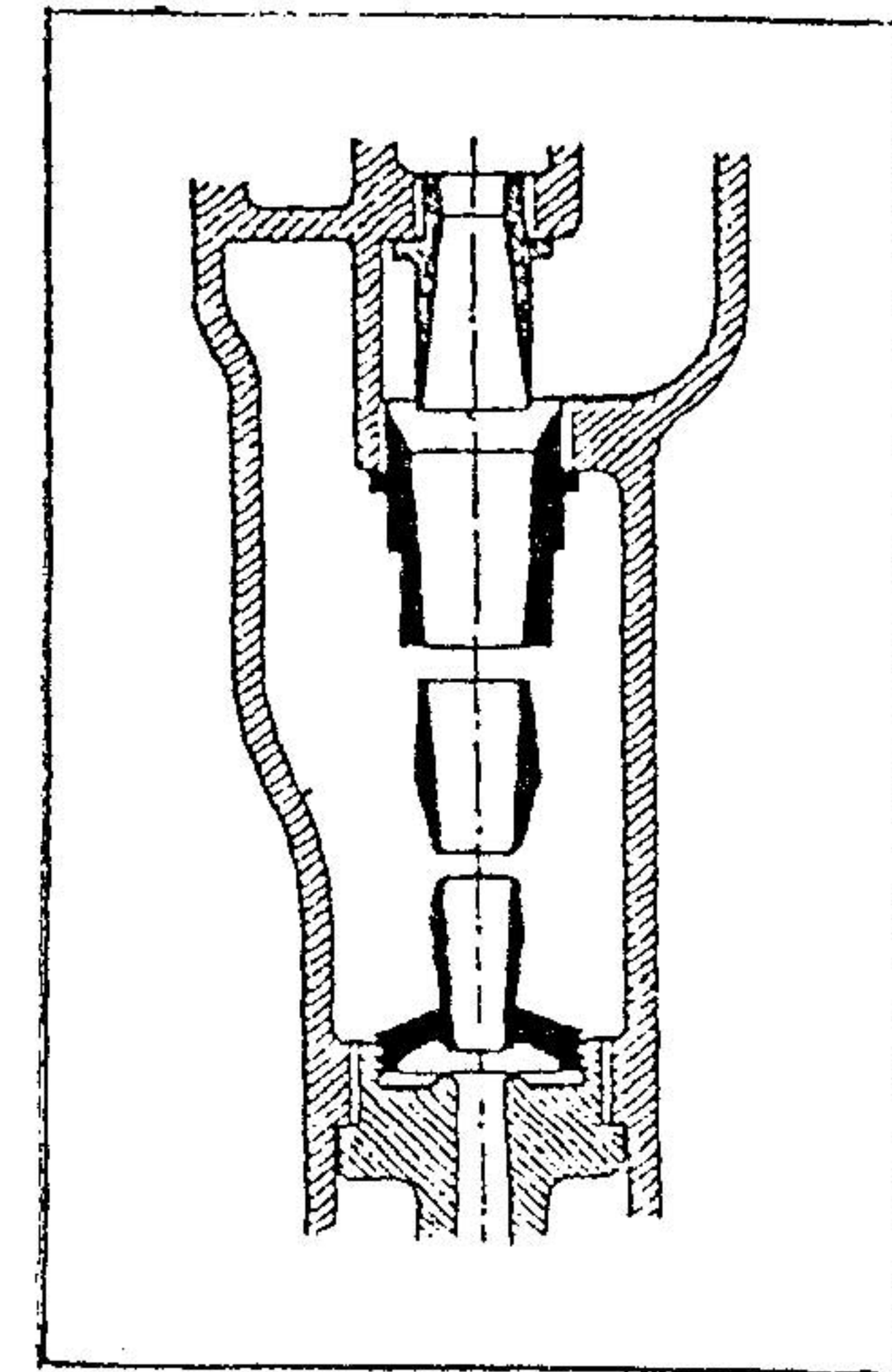
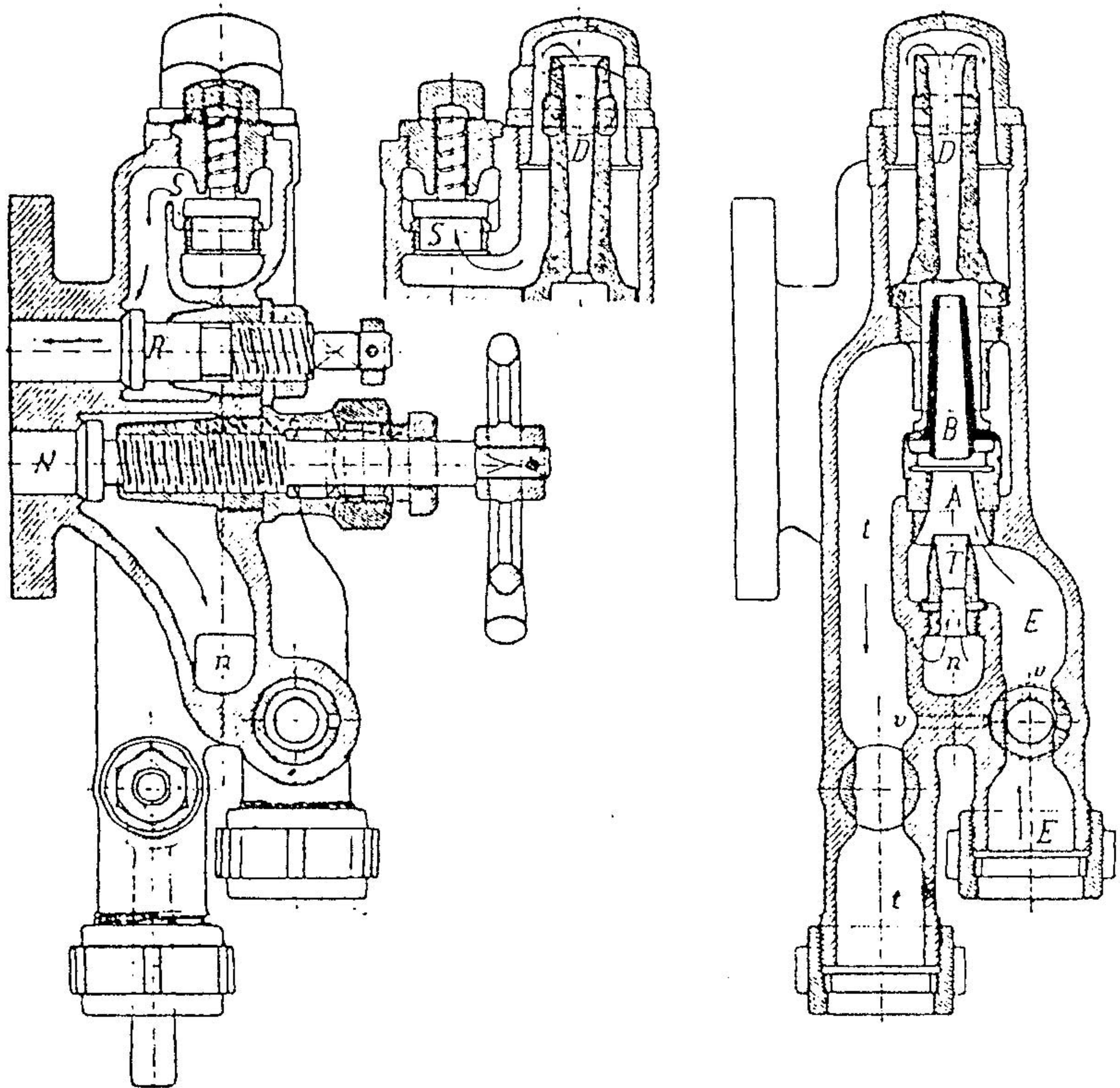
- niet geschikt als lokomotiefketel wegens het te kleine waterinhoud, wegens het gevaar van droogstoken
- waterpijpen kunnen niet tegen olie en ketelsteen in de waterpijpen.

# Stoomlokomotief

## D. Injecteur type Gresham & Craven :

Deze injecteur is weer van het zelfzuigend type, en wordt vertikaal tegen de voorwand van de ketel geplaatst. De stoomaanvoerbuizen en de overloopbuizen kunnen tevens rechtstreek in de ketel zitten, alhoewel ze zeer dikwijls niet rechtstreeks van de ketel kwamen. Het principe van deze injecteur is feitelijk volkomen gelijk aan de vorige uitleg en aan het algemeen principe schema, maar daar komen nog een paar opmerkingen bij :

- dit type injecteur heeft door de plaats op de ketel zeer dikwijls last van "heetlopen" of met andere woorden dat de injecteur zelf zo warm is dat water trekken bijna onmogelijk wordt. Dikwijls water trekken of hem afkoelen met koud water is dus een vereiste
- toezicht binnen in de injecteur is zeer gemakkelijk door de klep R te sluiten en de bovenste dop los te maken
- hetzelfde principe wordt verkregen door de injecteur type Metcalfe. Wanneer het water in problemen komt stuurt hij onmiddellijk door de opening de stoom naar de overloop.



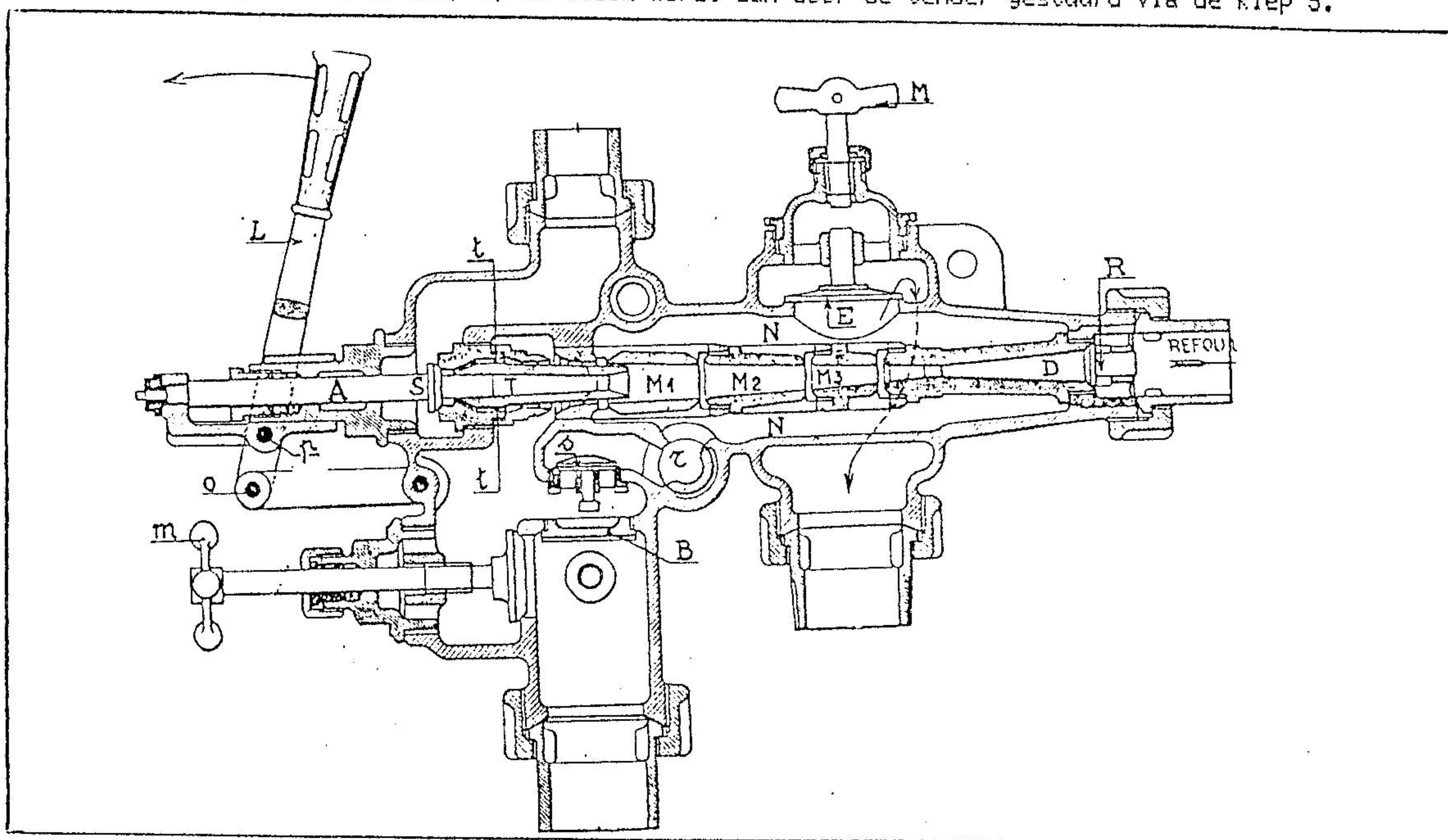
Tekening : Injecteur Gresham

Injecteur Metcalfe

E. Zelfzuigende injecteur Nathan, type R :

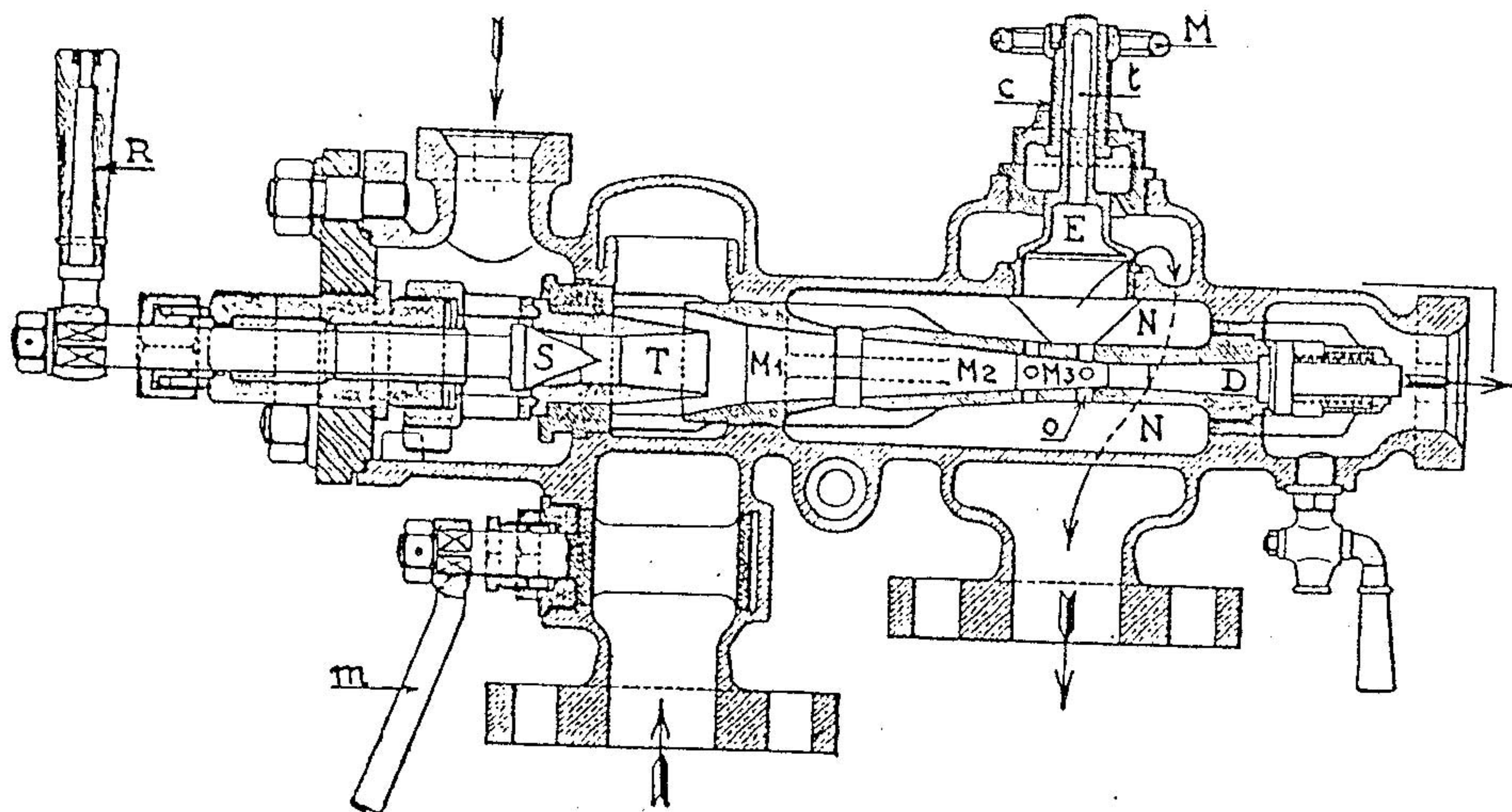
Deze werd meestal gemonteerd op de Amerikaanse lokomotieven, in België vindt men deze terug op de type 29. Deze onderscheiden zicht door de volgende kenmerken :

- Om stoom toe te laten, verplaatst men de handle L naar links. De handle draaiend rond de as o, deze zorgt ervoor dat via p, de stang A de klep S stoom doorlaat via de buis T. Tegelijkertijd gaat een stoomstraal door t rondom de buis T.
- De opening van het water gebeurt door de kraan m. De mengconus bestaat uit drie delen M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub> zodanig het raakoppervlak tussen de stoom en het opgezogen water te vergroten.
- De klep s opend automatisch wanneer de zuigkracht groot genoeg is, wat zorgt voor een bijkomende wateraanvoer. Via de verwijderbare stop B kan met de automatische klep s plaatsen of verwijderen.
- Wanneer de injecteur in werking is getreden is de druk in de kamer N N hoogstens de atmosferische druk, zodat de klep E automatisch - door haar eigen gewicht - terug in haar zitting valt.
- Wanneer de injecteur afspringt gaar de nog niet gecondenseerde stoom de klep E terug oplichten waardoor de stoom kan ontsnappen en de injecteur weer klaar staat voor een volgend gebruik.
- Om het water in de tender op te warmen volstaat het de kraan M dicht te draaien die de klep E op haar zitting drukt. Vervolgens opend men de klep m, de stoom wordt dan door de tender gestuurd via de klep S.



Zelfzuigende injecteur Nathan type R (geplaatst op de type 29)

Hieronder vindt men de afbeelding van zijn duitse collega die in werking feitelijk volledig vergelijkbaar is.



## 2. Voorverwarmers van het voedingswater :

---

Het is in ons eigen voordeel het voedingswater zo warm mogelijk aan de ketel te geven aangezien we hierdoor een warmte winst overhouden. We berekenen het bijkomend verbruik aan kolen per °C en per liter water verschillend aan de keteltemperatuur. Het resultaat was 0,00019 kg per °C per liter wat op zich niets voorstelt maar bij een verschil van 20 °C en op 3000 l. wel wat kolen kan besparen. Hiervoor moest men een oplossing vinden, dat natuurlijk niet meer energie vroeg dan wat ze leverde. Hiervoor werden twee mogelijkheden bijgehouden nl. :

- Met de stoom uit de ketel wanneer de stoomproductie hoger is dan et verbruik (stilstand, overdruk, daling, ...)
- Door een gedeelte van de uitlaat (stoom) te herbruiken.

### 2.1. Voorverwarming met stoom uit de ketel :

---

Het gaat hier om het principe dat bij de injecteurs werd uitgelegd om het voedingswater of de tender te verwarmen, als men dit doet wanneer de overdruk in werking komt wordt de verloren stoom opgevangen in de tender waar het het water verwarmd, en dus niet volledig verloren is. Dus is dat een winst van warmte. Wel moet men opletten dat het voedingswater een welbepaalde temperatuur niet overschrijdt zodat de condensatie van de stoom in de injecteurs niet meer mogelijk is, in dit geval is het gebruik van de injecteurs onmogelijk en dus zeer slecht voor de ketel.

### 2.2. Voorverwarming door recuperatie :

---

Reeds in het begin van het stoomtijdperk werd hieraan gedacht. In 1852 werden de eerste proeven in deze richting gedaan. De stoom gewonnen aan de uitlaat werd rechtstreeks naar de tender gevoerd om het water te verwarmen. Maar dit kon niet in werkelijkheid worden uitgevoerd omdat de olieresten van de smering niet konden verwijderd worden, maar was dit dan zo een probleem. Wel ja, niet alleen is olie schadelijk voor het behoud van de ketel, maar de olieëmulsie in het water zorgde voor nattere stoom.

Daarentegen kon de maximumtemperatuur van de tender niet bepaald worden, zodat regelmatig de voedingstoestellen niet meer werkten. De komst van de injecteurs liet het idee van de voorverwarming helemaal varen omdat die in het begin een heel lage watertemperatuur nodig hadden.

Na een lange tijd in de vergeethoek te hebben gezeten kwam het idee tijdens de laatste jaren van de stoomtraktie terug op de proppen. De rede : de prijs van de brandstoffen was aanzienlijk gestegen en op de koop toe werd alles gezet op kracht en het rendement van de stoomers.

De huidige toestellen kunnen ingedeeld worden in twee categorieën :

- hier gaat het om de herbruik van de afgewerkte stoom, maar in tegenstelling tot wat hierboven staat uitgelegd, wordt de stoom niet meer met het voedingswater gemengd maar deze wordt geloosd door een ijzere buizenstelsel (vb. voorverwarmers Caille-Pottonié, Knorr, Weir)
- in deze tweede klasse staan de toestellen die rechtstreeks het voedingswater met de stoom vermengen, maar eerst wordt de stoom gestuurd door een olie-afscheider. Hierin wordt de stoom zo goed als mogelijk gezuiverd, waardoor het mengen geen probleem meer geeft.

De volgende keer bespreken we de verschillende soorten voorverwarming o.m. die van Caille et Pottioié