

L.S.V. - Tijdschrift is een tijdschrift van de Limburgse Stoom Ver. vzw

Tweemaandelijks : SEPTEMBER - OKTOBER 1992

Nummer : 53

Jaargang : 9

Verantw. uitgever : J. Casier, Gravierstraat 109, 3700 Tongeren

Uitgifttekantoor : 3665 AS I

Speciale boekenaanbiedingen achteraan dit tijdschrift !!!!

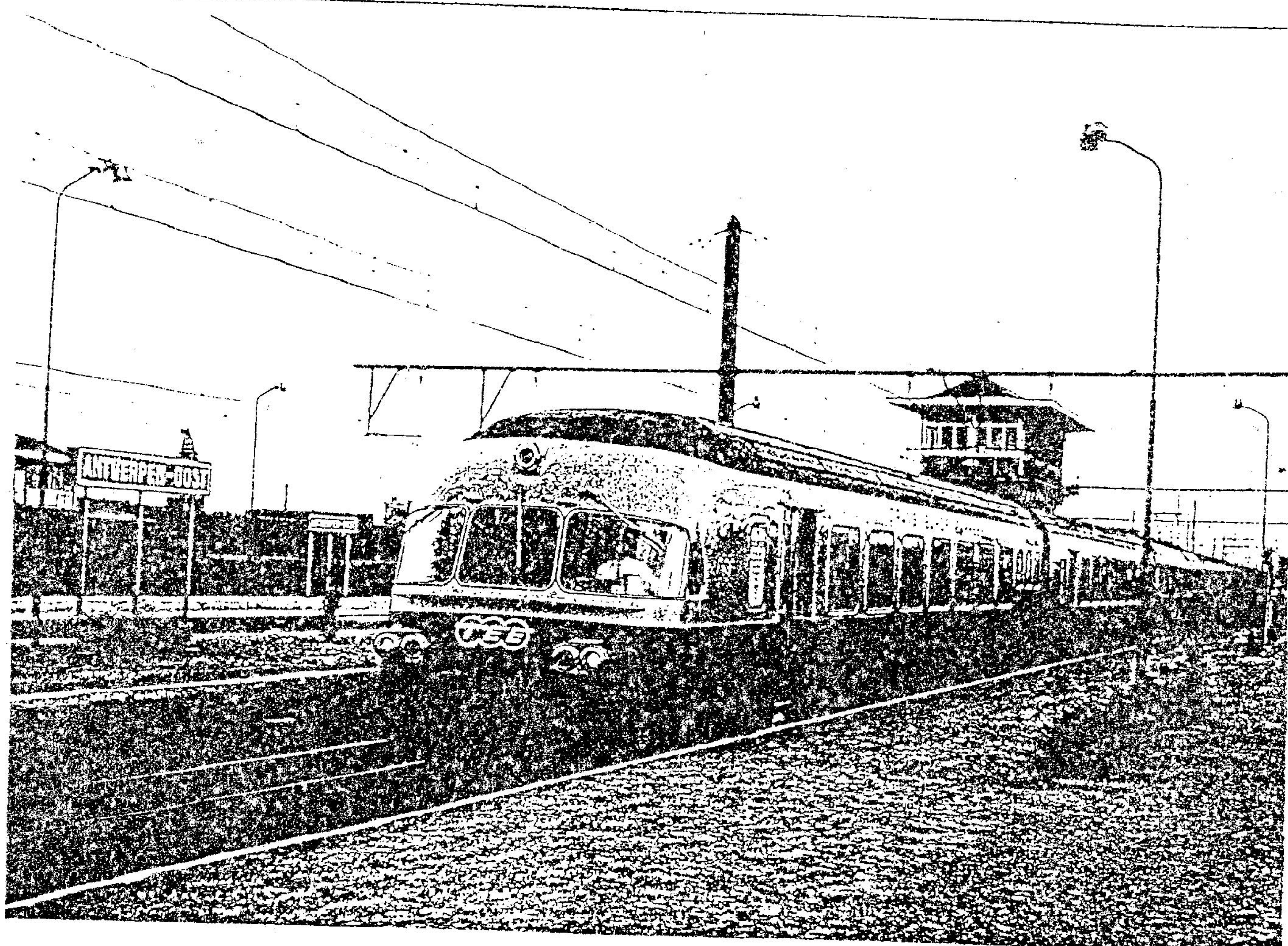


Foto : RAe van de 588 als TEE "Edelweiss"

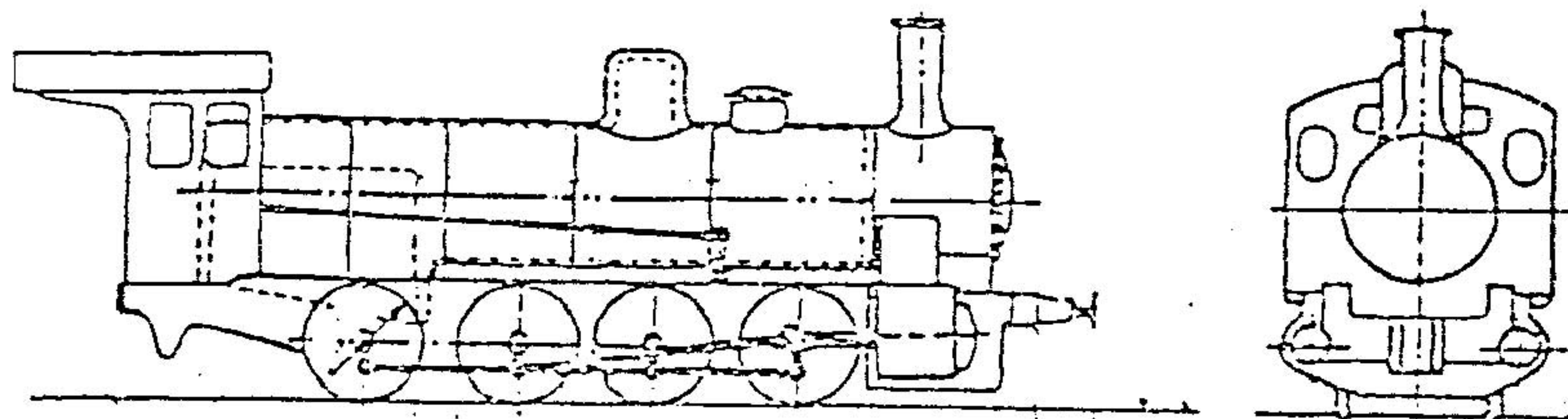
Antwerpen-Oost : augustus 1971

Limburgse Stoom Vereniging v.z.w.

Vereniging zonder winstoogmerk

Uitbater van de museumlijn : Waterschei - As - Eisdien

Stoomlokomotief : type 71



Tegen het einde van vorige eeuw liepen bij de Pruisische Spoorwegen een groot aantal lichte goederentreinlokomotieven van de reeks G5, doch de treinlasten werden zwaarder en noodgedwongen moest men uitkijken naar een lokomotief met een groter vermogen. Deze werd in de jaren '90 ontwikkeld als een vierassige lokomotief, met een groot gedimentioneerde ketel. Tot in 1909 werden alleen al aan de Pruisische spoorwegen meer dan 1000 dergelijke lokomotieven geleverd, die vooral in de vlakkere landsgedeeltes zeer goed voldeden. Nochtans werden al vlug veranderingen aangebracht aan de ketel en zo ontsoond uit de G 7-1 een zwaardere, krachtiger lokomotieven als G 7-2, waarbij het vermogen van 660 pk verhoogde tot 780 pk.

De lokomotieven van beide types waren zeer eenvoudig uitgevoerd met vier gekoppelde assen, twee uitwendige cilinders en werkend met verzadigde stoom.

Na de eerste wereldoorlog kwamen er in het totaal 162 machines van het eerste type - nl. de G 7-1 - naar België. Tijdens de eerste jaren werden al 12 dergelijke machines dadelijk - vermoedelijk zelfs zonder ooit gereden te hebben - afgesteld. Hiervan waren er waarschijnlijk 5 doorgegeven aan de Nord Belge en hier genummerd als 781-785. In 1922 waren er 151 lokomotieven in het Etat Belge effectief opgenomen. Hiervan werden er 123 lokomotiefdiensten voorzien, dit in vooral in gemengde reeksen met het type G7-2. In 1923 kan er een eerste stelplaatsverdeling opgemaakt worden en de onderstaande tabel geeft een overzicht van de lokomotiefdiensten per stelplaats :

Braine-le Comte	FBC	3 diensten
Lodelinsart	LDS	14
Luttre	LTU	7
Montignies	FMY	28
Antwerpen-noord	FNND	64
Antwerpen-zuid	FNSD	10
Muizen	FYM	9
Tamines	FTM	9
Haine-St-Pierre	GT	40

Deze getallen slaan op de gemengde reeks G7-1/ G7-2. Zoals te zien, ligt het gros van de inzetdiensten in het industriegebied rond Charleroi / Haine-St-Pierre en hier verzekerden ze vooral de lokale goederentreinen naar de verschillende bedrijven en de goederentreinen tussen de voornaamste vormingsstations. Een tweede inzetstreek vormde de Antwerpse haven met inzetstelplaatsen Antwerpen-noord, Antwerpen-zuid en Muizen, en ook hier was de inzet vrij beperkt tot de Antwerpse agglomeratie en uitschieters naar Leuven, schaarbeek en Gent. Tijdens de volgende jaren slechts zeer weinig : er waren wel verschuivingen binnen het inzetgebied, zonder dat het karakter sterk varieerde.

Eerste grotere wijziging volgde in 1927 met de indienststelling van de nieuwe stelplaats Antwerpen-dam in plaats van Antwerpen-noord. Doch deze stelplaats kende nooit de vroegere bedrijvigheid van de inmiddels type 71 geworden machines. Het gros van de Antwerpse machines ging echter over naar de stelplaats Merelbeke. Hier verzekerden ze vooral het uitgebreide havenverkeer in de Gentse haven. Doch de overname door de N.M.B.S. luidde ook een sterke achteruitgang in bij de inzet van deze lokomotieven. Vanaf 1923 werden trouwens de eerste lokomotieven van dit type definitief terzijde geschoven en daalde het bestand steeds verder. In 1930 werden vier lokomotieven van dit type trouwens verkocht aan de maatschappij Mechelen - Terneuzen (nrs 36 - 39).

Vanaf 1933 werd er trouwens geen onderscheid meer gemaakt tussen de typen 71 en 72 en werden ze volledig gemengd gebruikt. In dit jaar kreeg trouwens ook Gent-Ledeberg zijn eerste 71-ers toegewezen voor zijn diensten naar Brugge en de kust. Vanaf 1936 werden de overgebleven machines verder verdeeld over een groter aantal stelplaats in het vlakkere gedeelte van ons land. De inzet was trouwens ook verder aangepast aan de nieuwe eisen. De treinen werden zwaarder en de diensten moeilijker en zodoende werden de typen 71 gedegradeerd tot het slepen van de lokale bedieningstreinen en werden ze ook gebruikt voor de typische

stationsrangeringen in de iets grotere stations en stelplaats. Dit verklaart trouwens het kleinere bestand aan lokomotieven in de diverse stelplaatsen. De volgende tabel voor de zomerregeling 1936 geeft een beeld van de inzet van de lokomotieven typen 71/72 :

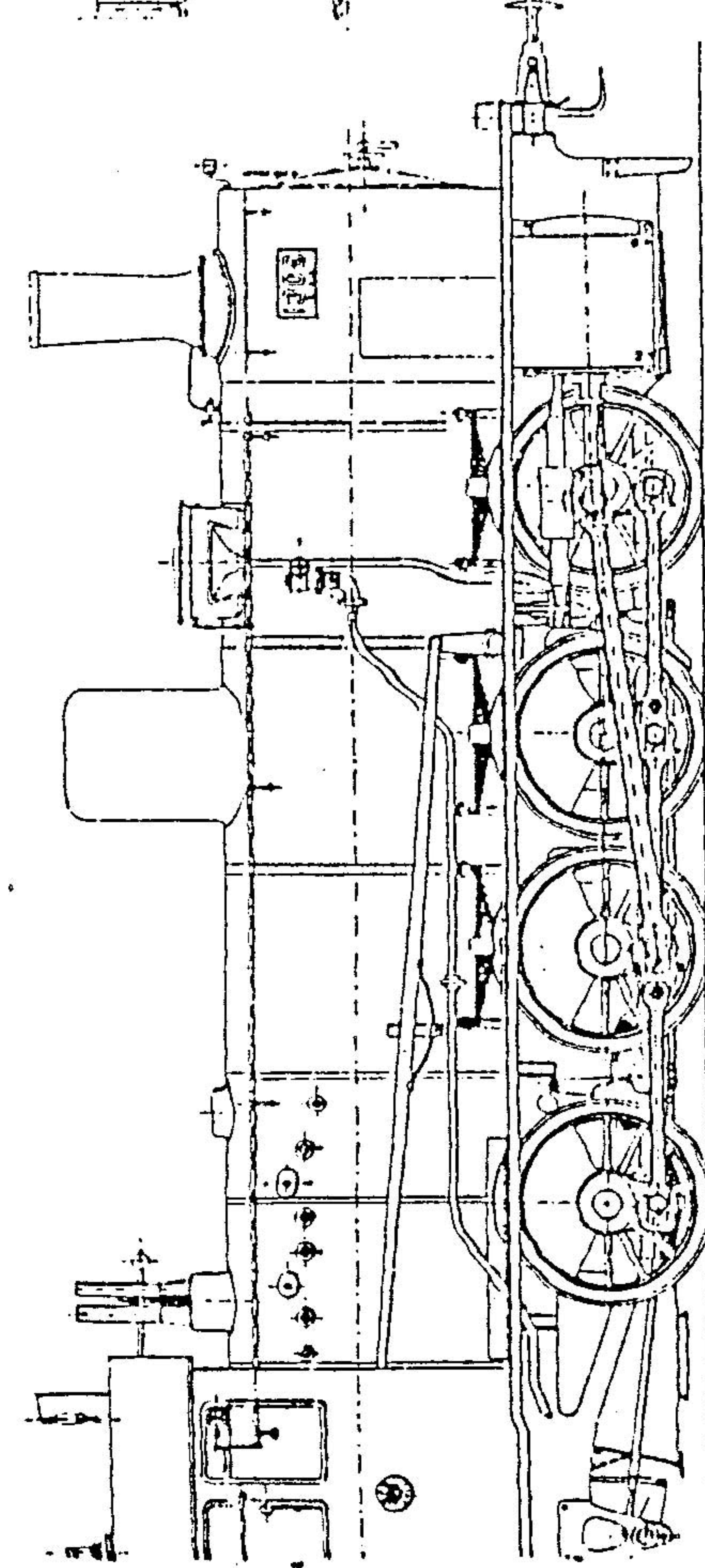
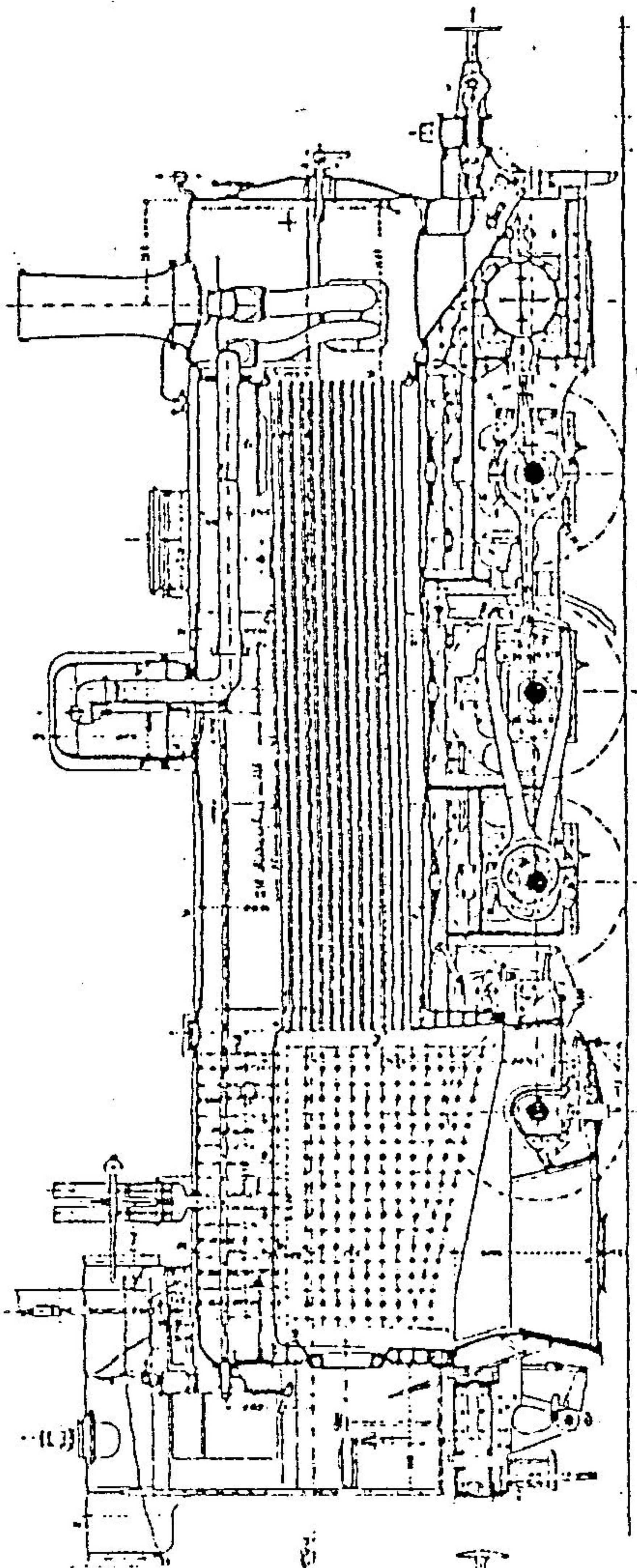
Antwerpen-Dam	FNDM	8 lokomotiefdiensten
Antwerpen-zuid	FNSD	3
Muizen	FYM	8
Schaarbeek	FSR	5
Baulers	FSU	2
Lodelinsart	LDS	9
Luttre	FLU	2
Monceau	LNC	10
Tamias	FTM	1
Gent-Zeehaven	FGZH	7
Merelbeke	FKR	10
Ieper	FY	1
Braine-le-Comte	FBC	11
Brussel-zuid	FBM	9
St-Ghislain	FGH	12
Tournai	FTY	9

In 1937 kwamen Aalst en Brugge met resp. 6 en 2 diensten erbij en bestond het bestand nog steeds uit 203 lokomotieven type 71/72. Doch het volgende jaar was het effectief reeds afgezwakt tot 119 lokomotieven met nog slechts 90 diensten (tegen 123 het vorige jaar). Bij het begin van de tweede wereldoorlog waren er nog 55 lokomotieven van beide typen in het bestand aanwezig, en tijdens de eerste oorlogsjaren werden ze alle afgevoerd naar Duitsland. Bij de overname van de Nord Belge kreeg de N.M.B.S. terug de 5 lokomotieven van deze maatschappij in het bestand en kregen ze de nummers 7481 tot 7485. Ze kwamen te St-Martin en Luttre in dienst voor lokale goederendiensten en stationsrangeringen in beide plaatsen.

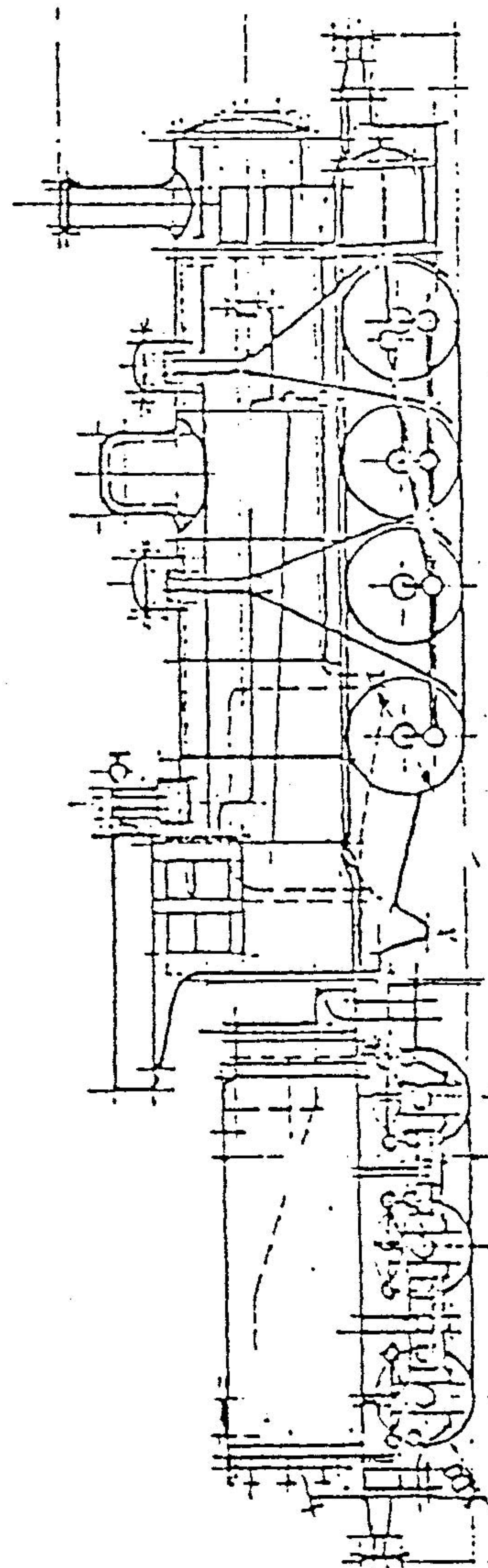
Van de machines die naar Duitsland verhuisden kwamen er slechts 2 lokomotieven terug (nl. de 7032 en 7113). De overige lokomotieven werden of zwaar beschadigd of vooral naar het Oosten afgevoerd en tal van machines bleven in Oost-Duitsland en Polen achter. In dit laatste land kregen ze de typeaanduiding Tpl en reden er tot in de zestiger jaren.

In 1946 bij de hernummering werden nog 32 lokomotieven opgenomen : 6 lokomotieven droegen effectief hun nieuwe nummer. Het waren de 71.001 - 71.004 afkomstig van de Nord Belge, de 71.008 en 71.025 als oorspronkelijke Etat Belge lokomotieven. Tijdens de zomerregeling van 1936 waren er nog twee inzetdagen voorzien te Luttre, met 1 dag de stationsrangeringen te Luttre, de tweede dag voorzag de rangeringen in de Centrale Werkplaats. De winterregeling bracht de laatste wijziging : de lokomotieven verhuisden naar St-Martin en er werd nog slechts een plandag voorzien. De effectieve inzet ging al in 1948 definitief verloren. De laatste diensten werden verzekerd als rangeerlok. In 1948 gingen de laatste lokomotieven uit het bestand.

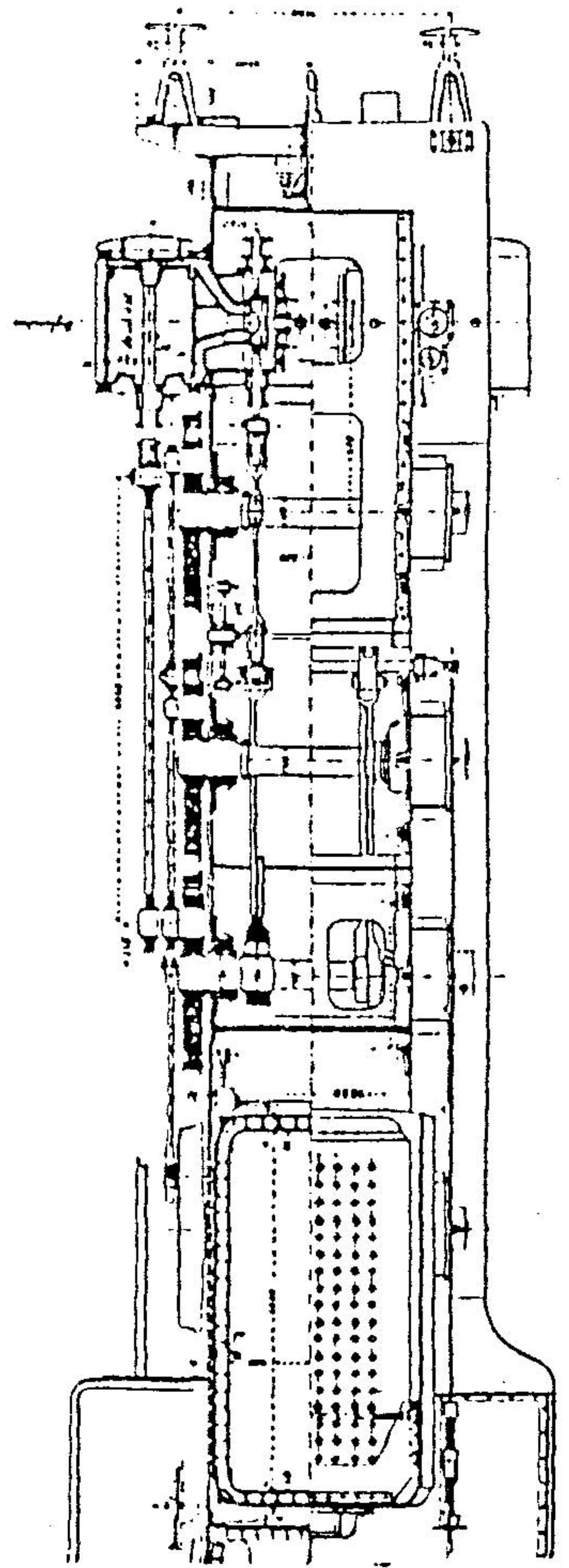
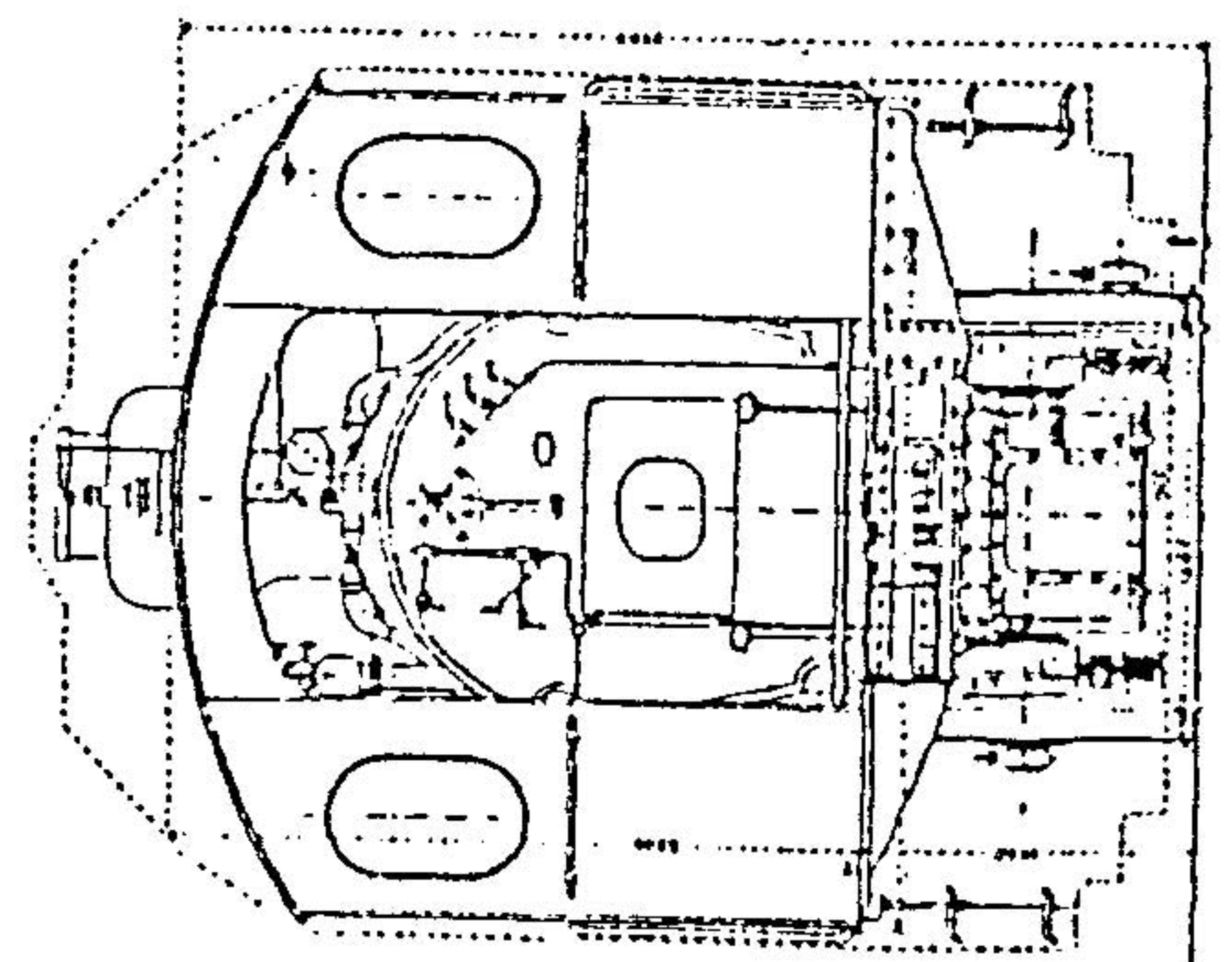
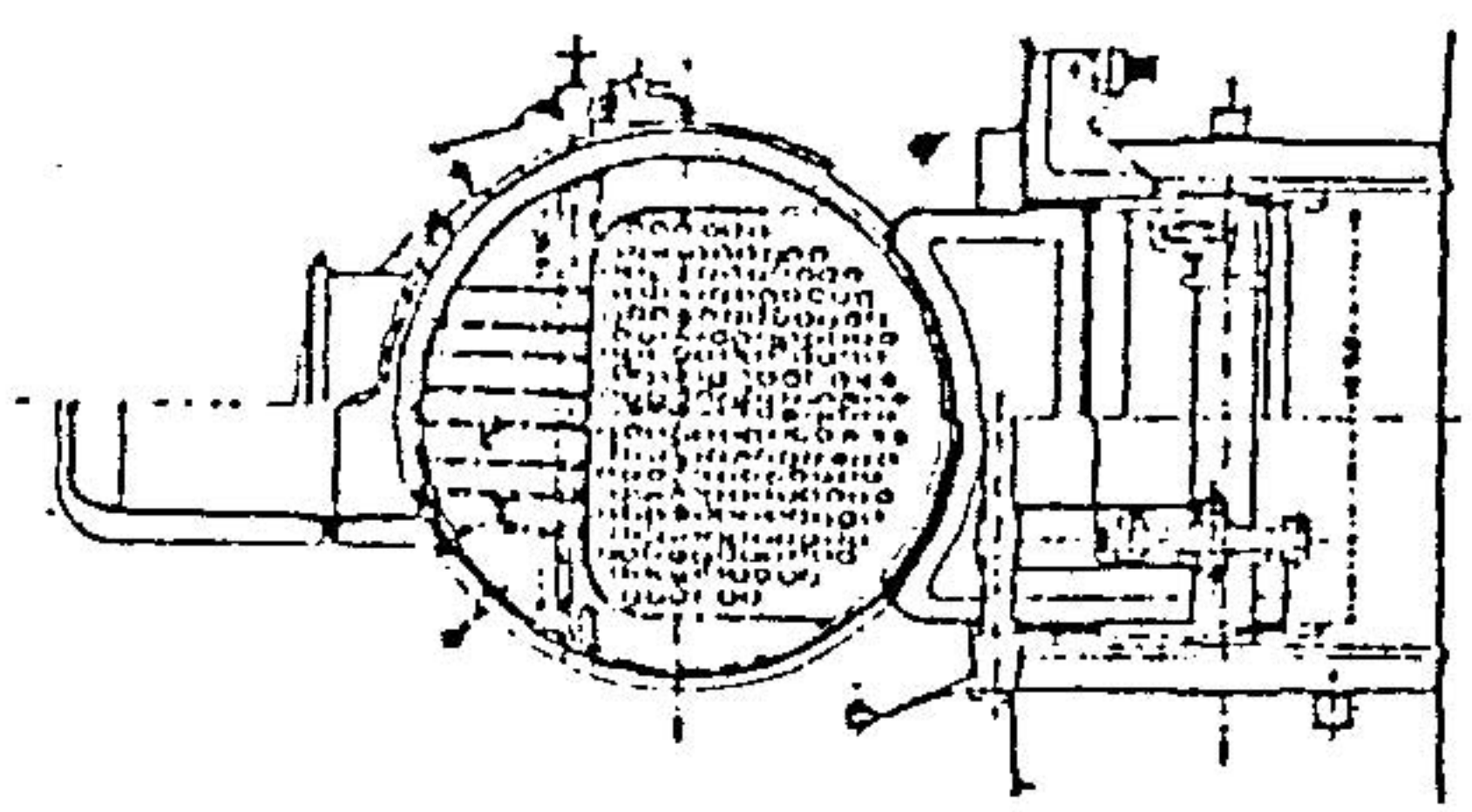
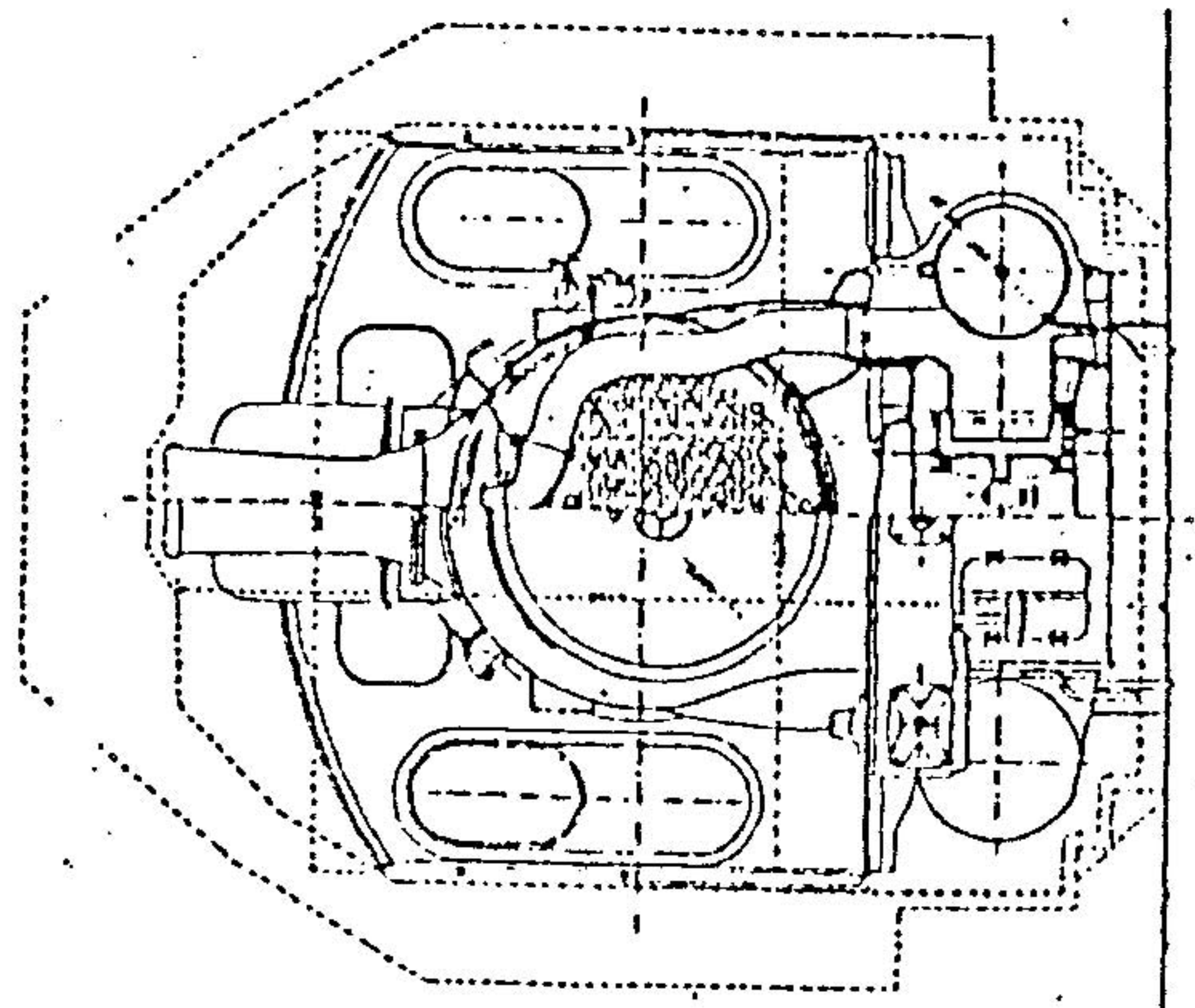
Doch een half jaar later kwamen onverwacht opnieuw typen 71 opduiken : bij de overname van de maatschappij Mechelen - Terneuzen kwamen opnieuw de nummers 36 - 39 terug in het N.M.B.S. bestand opgenomen. Zonder hernummering en zonder nog gereden te hebben werden al deze machines in de loop van 1949 als laatste machines van dit type afgevoerd.



Tekening type 71 : alle zichten

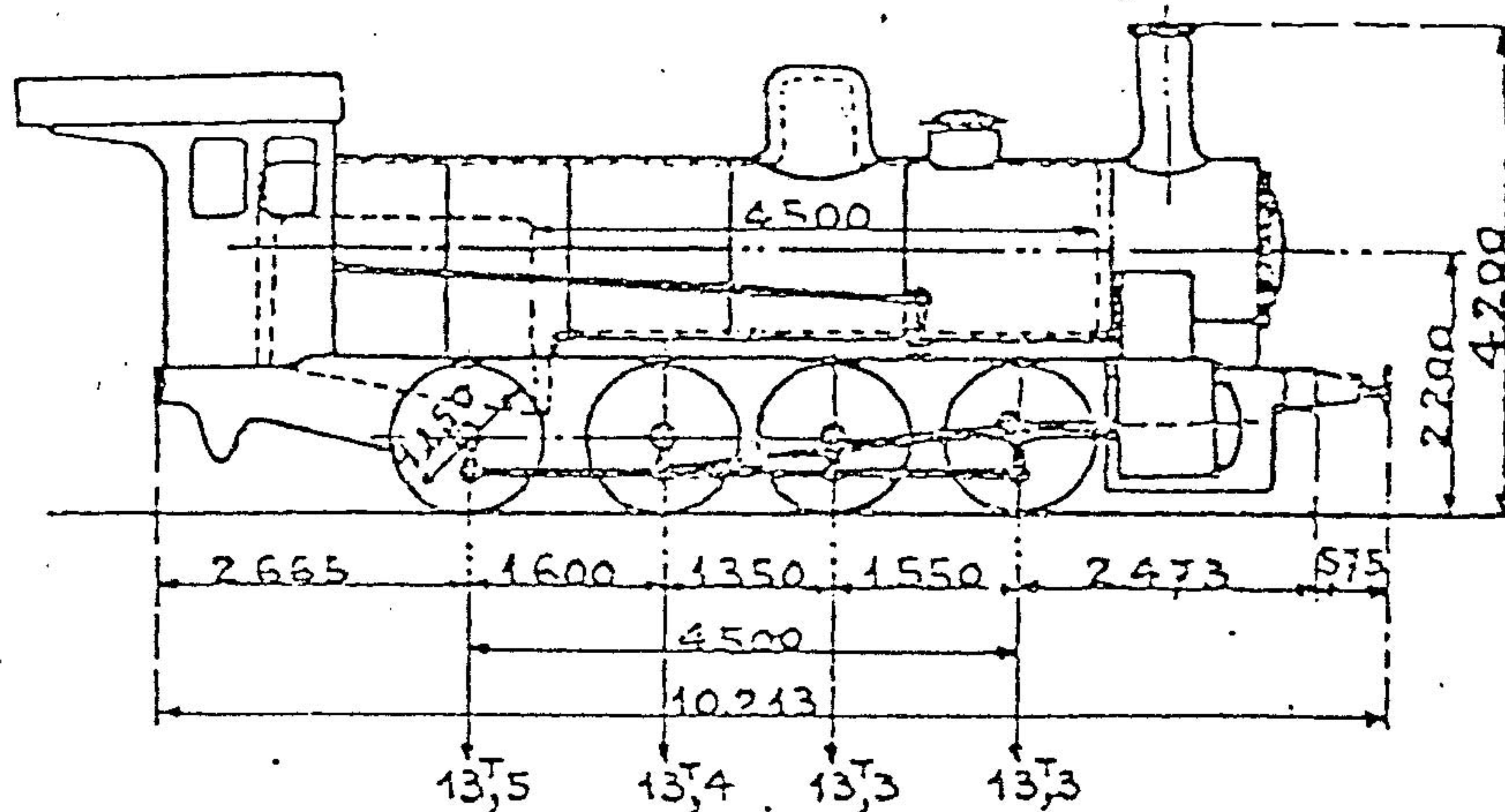


Principetekening type 71 + tender



Type 71

Technische kenmerken

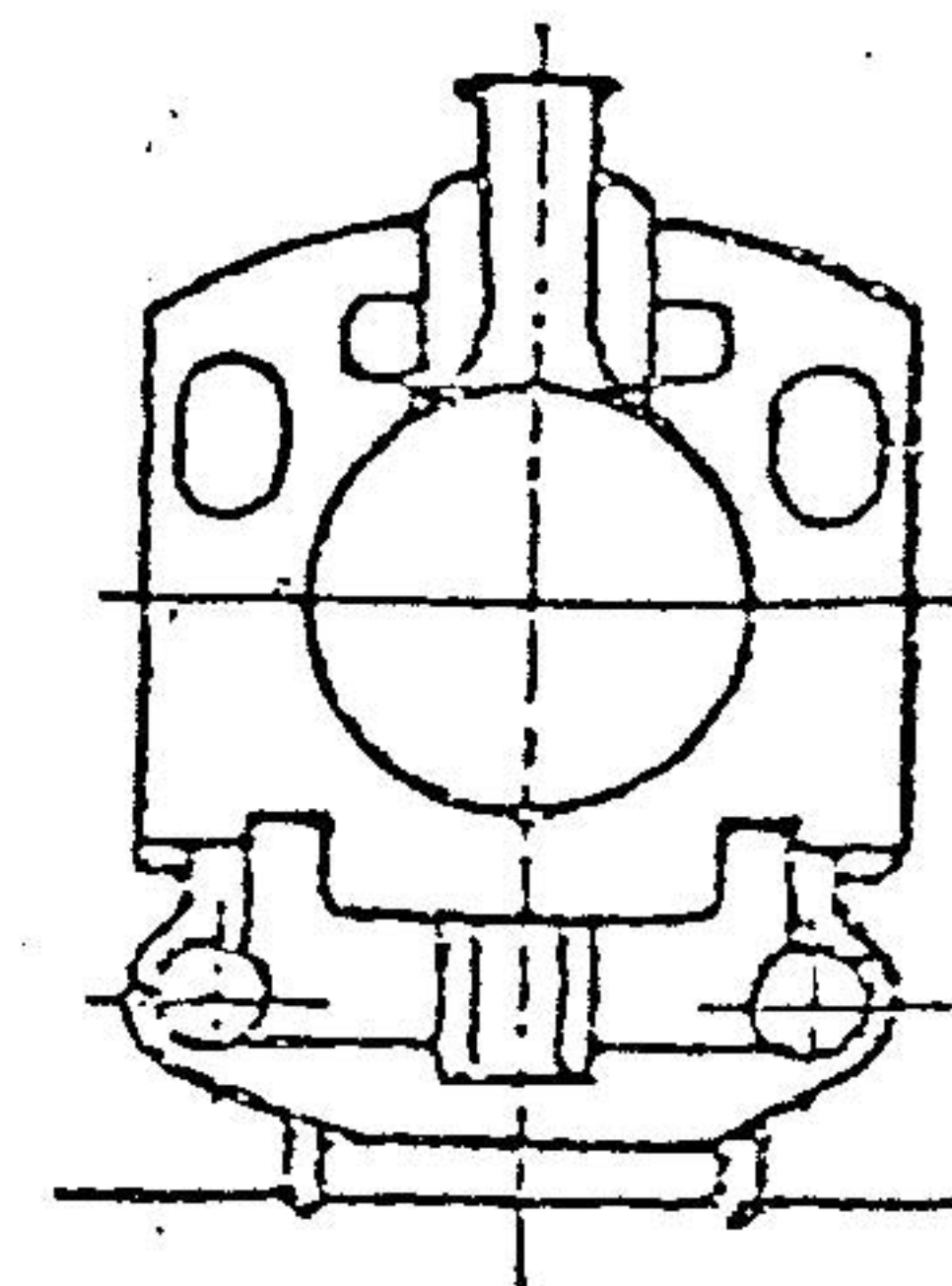


Algemeenheden :

Bouwers
 Nummering 71.001 - 71.032
 Bouwjaar 1893

Maten & gewichten :

Asindeling
 Asdruk as 4 13 500 kg
 as 3 13 400 kg
 as 2 13 300 kg
 as 1 13 300 kg
 Lengte van de lok zonder tender 10 213 mm
 Hoogte van de lok 4 200 mm
 Doormeter van de wielen 1 250 mm
 Gewicht : ledig 46 800 kg
 rijvaardig 53 500 kg



Ketel :

Keteldruk : 12 kg/cm²
 Rooster : lengte 2 250 mm
 breedte 1 000 mm
 oppervlak 2,25 m²
 Verwarmingsopp. vuurhaard 10,45 m²
 Pijpenbundel : aantal 222 pijpen
 diameter 45/50 mm
 oppervlak 140,66 m²
 Totaal verwarmingsopp. 151,61 m²
 Ketelromp : gemiddelde diameter 1 530 mm
 dikte van de plaat 16 mm
 Dikte van de platen : vuurkistmantel 16 - 20 mm
 hemelplaat 16 mm Koper
 achter- en zijplaat 16 mm Koper
 pijpenplaat (voor-achter) 16 - 26 mm Koper

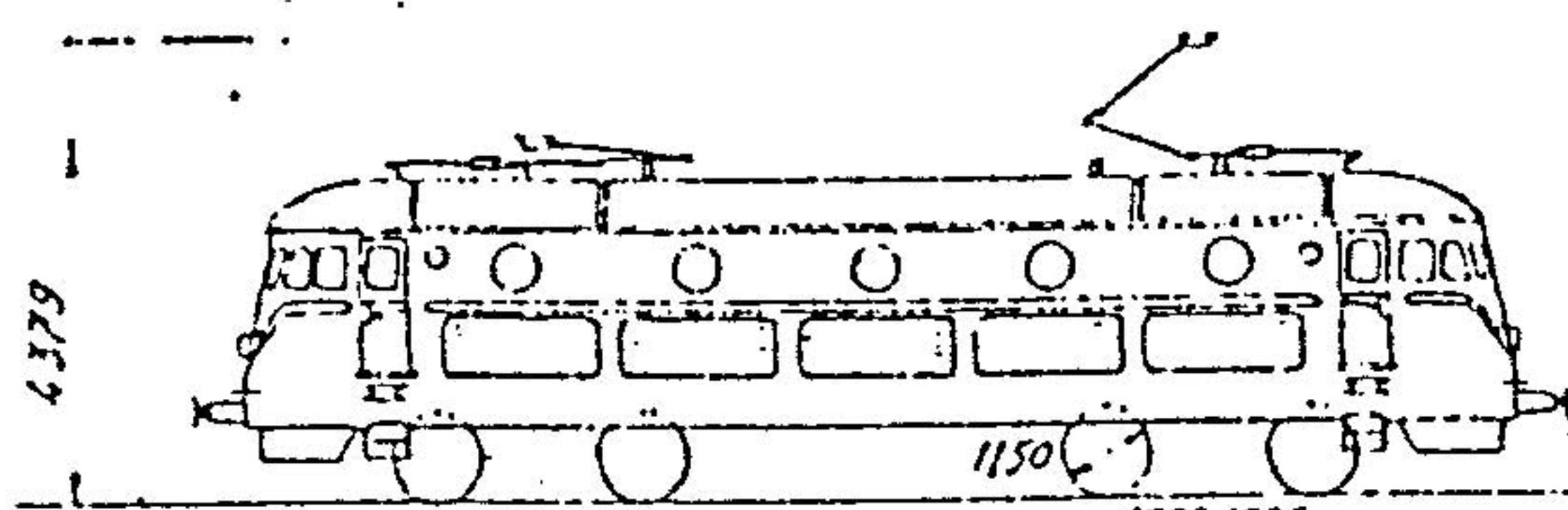
Mechanisme :

Diameter van de cilinders 520 mm
 Zuigerslag 630 mm

Snelheid : 50 km/h

Tender :

Type 9
 Bouwjaar 1906
 Lengte 6 250 mm
 Gewicht 16 580 kg
 Inhoud : water 12 000 l
 kolen 5 000 kg



Naarmate het aantal geëlektrificeerde lijnen vergrootte, was er ook een verdere behoefte aan nieuwe elektrische lokomotieven. Tegen het eind van de zestiger jaren bestond het bestand vooral uit de lokomotieven typen 122 en 125 voor de reizigerstreinen in het vlakke gedeelte van het land en de lokomotieven type 123 voor de zwaardere goederentreinen en de diensten op de lijn naar Luxemburg.

In 1962 besliste men tot het ontwerpen van een nieuwe generatie elektrische lokomotieven en ditmaal keek men weer over de landsgrenzen, doch nu meer naar Frankrijk. Dit land had immers een groot aantal moderne lokomotieven gebouwd, die goed voldeden. Het betrof vooral machines met een enkele motor per draaistel, een ver doorgedreven standardisatie in de bedieningsorganen en een eerste schuchtere poging tot een elektronische sturing. Zover wilde men in België nog niet gaan.

Zo ontwierp de N.M.B.S. samen met Brugsbeise et Nivelles een kleine reeks prototypelokomotieven type 126. Men ging uit van de plannen van de Franse 88-9400 en als belangrijkste wijziging met de vroegere elektrische lokomotieven was het aanwenden van een dubbele motor per draaistel. In tegenstelling met de vorige plannen werden de beide onafhankelijke motoren van een type 123 of 125 omgevormd tot twee onafhankelijke motoren ingebouwd in een gemeenschappelijke kast. Deze motor werd dan ook niet meer op de as opgehangen maar bevindt zich boven het draaistellen. Deze opstelling had een kortere asafstand binnen de draaistellen tot gevolg. Dit leidde dan weer tot een hogere aanzetkracht bij dezelfde massa. Anderzijds werd ook de sturing aangepast en omdat het prototypelokomotieven waren, opteerde men voor drie verschillende sturingen. Verdere nieuwigheden waren de standaardopbouw van de elektrische en pneumatische toestellen in rekken, een verbeterde verluchting en betere ergonomisch verantwoorde stuurpost.

De eerste lokomotief - de 126.001 - verscheen op 12 juni 1964 op de sporen en werd dadelijk onderworpen de nodige testritten. Vooral de testritten op de lijn naar Luxemburg brachten de nodige verbeteringen met zich mee. De aflevering van de volgende lokomotieven verliep vrij vlot : de leveringsdata zijn

126.002	7 juli 1964
126.003	18 juli 1964
126.004	21 augustus 1964
126.005	7 september 1964

De vijf prototypelokomotieven werden vanaf de levering toegewezen aan de stelplaats Ronet, en in een gemengde reeks met de typen 123 ingezet op de verbinding Brussel - Nemur - Luxemburg, doch ook Liege, Leuven, Antwerpen en Gent werden in deze periode bereikt. De meeste treinen werden echter in dubbel traktie gereden, doch door de indienststelling van deze laatste lokomotieven kon de treinmassa op de Luxemburglijn verhoogd worden tot 800 ton (650 ton voor type 123), terwijl de massa duidelijk lager lag.

Nochtans kenden de lokomotieven ook diverse onvolkomenheden, die voor de exploitatie en het onderhoud duidelijk bemoeilijkte : vooral het vervangen van de remblokken vormde een probleem, daar hiervoor de kast volledig moest gelicht worden. Hierdoor moest een lokomotief steeds in onderhoud voor een eenvoudige ingreep.

Gedurende de eerste bedrijfsjaren werden de lokomotieven goed gevolgd en werden tal van verbeteringen aan de sturingen doorgevoerd en uiteindelijk koos men voor de opstelling van de 126.003. Deze zou integraal ingebouwd worden in de 30 nieuwe serielokomotieven. Bij de eerste uitvoering waren de motoren van beide draaistellen onafhankelijk van elkaar opgesteld, terwijl bij de opstelling van de 126.003 de beide dubbel-motoren elektrisch gekoppeld waren door middel van een condensator. Hierdoor kon bij het slippen van een draaistel dadelijk een tegenkracht opgewekt worden in de motor van het tweede draaistel zodat de kracht beter verdeeld werd. Daarenboven waren beide draaistellen ook mechanisch - door middel van een veer- en balanssysteem met elkaar gekoppeld, zodat bij het staigeren van een draaistel het tweede draaistel automatisch zwaarder belast werd zodat het adhesiegewicht grotendeels bewaard bleef.

In 1967 werden de serielokomotieven besteld ; uitgaande van de ervaringen werden hierin tal van verbeteringen ingewerkt. Grootste uitwendige verandering was het aanbrengen van de ventilatieroosters. Bij de prototypelokomotieven waren er 5 roosters naast elkaar aangebracht. Dit leidde vooral op de Ardeense lijnen tot het binnendringen van poedersneeuw in de motorruimte. Om dit op te vangen werden de uiterste roosters in het bovenste deel van de kast aangebracht. De eerste serielokomotief werd als 126.101 werd op 11 juli 1969 geleverd. Hiervan werden twee bouwschijven van elke 15 lokomotieven afgeleverd. Vanaf dat ogenblik werd een eigen inzetreeks opgesteld met opnieuw vooral diensten op de lijn doorheen de Ardennen, doch ook met aanvullende diensten op de Maaslijn tussen Liege en Charleroi.

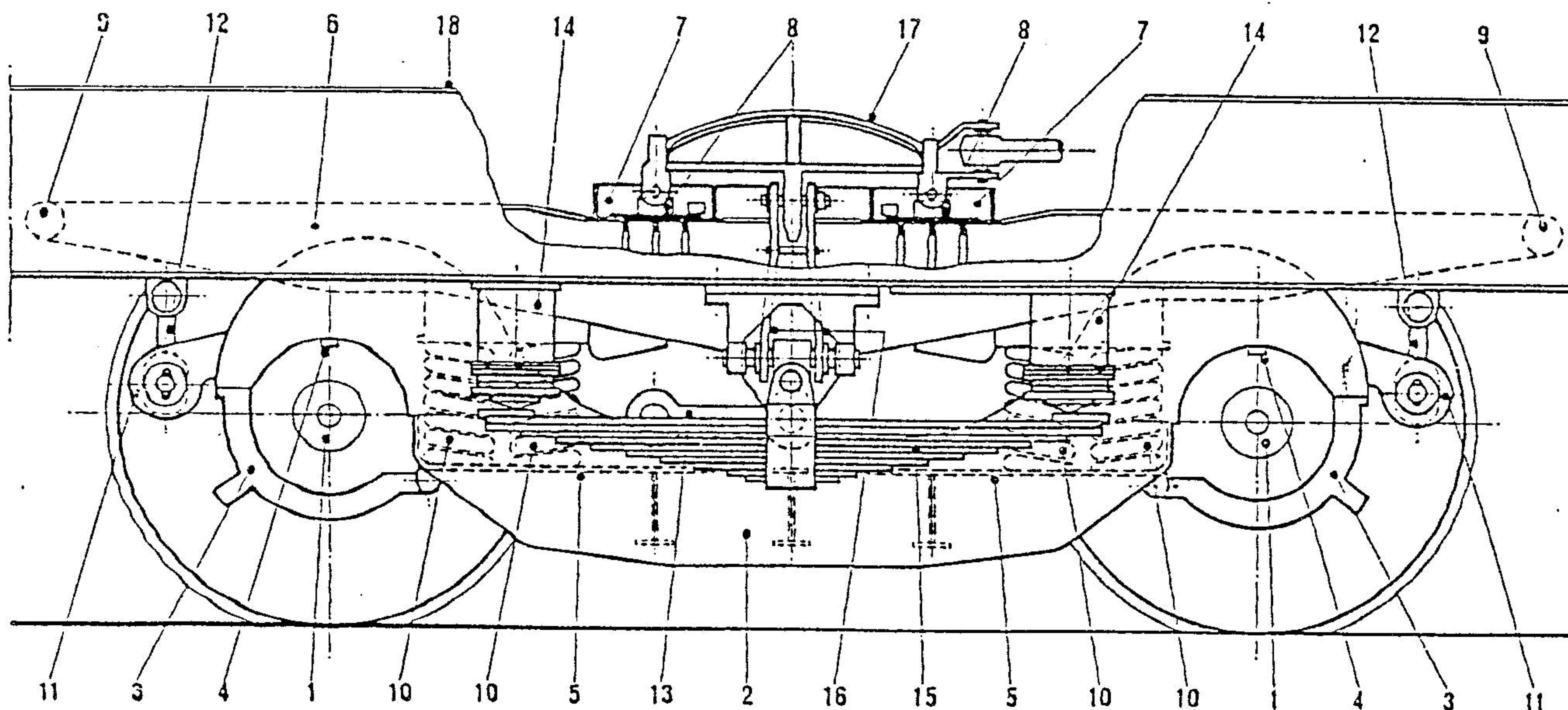
Na een geslaagde eerste inzetperiode, besliste men om de lokomotieven om te bouwen tot de standaardversie, dit ter gelegenheid van de grote herzieningsbeurt. Voor deze lokomotieven gebeurde dit tussen 1975 en 1977 in de Centrale Werkplaats Salzinnes. Hierbij werd het aanzetschema aangepast, werden de ventilatieroosters analoog de serieuitvoering geplaatst en werd de bekabeling aangepast. De ombouwdata luiden :

126.001	2601	30 juli 1975
126.002	2602	8 september 1975
126.003	2603	3 augustus 1977
126.004	2604	31 december 1975
126.005	2605	29 december 1977

Te vermelden valt wel nog dat de 2604 de eer kreeg om als eerste uitgerust te worden met de experimentele geel-blaauwe kleurstelling voor de elektrische lokomotieven.

Tekening draaistel :

- | | |
|-----------------------------|---------------------------|
| 1. As | 2. Balans |
| 3. Onderbalk wielen | 4. Houders |
| 5. Primaire veerhouder | 6. Langsligger |
| 7. Glijplaten | 8. Steun kast |
| 9. Uiterste dwarsverbinding | 10. Spiraalveren |
| 11. Schokdempers | 12. Ophanging schokdemper |
| 13. Ophanging wigbalk kast | 14. Trillingsdemper kast |
| 15. Bladveren | 16. Tussenophanging veren |
| 17. Steun voor kast | 18. Langsdrager kast |



Technische gegevens

Algemeenrefen :

Bouwers	La Brugeoise et Nivelles
Nummering	126.001 - 126.005
Bouwjaar	1964

Maten & gewichten :

Asindeling	BB
Asdruk : motoras	
Lengte van de lok	17 250 mm
Hoogte van het dak	3 850 mm
Doormeter van de wielen	1 150 mm
Afstand middelpunt draaistellen	8 500 mm
Afstand draaistellen	2 600 mm
Gewicht : ledig	82 400 kg

Motoren & overbrenging :

Voedingsspanning	3 000 Volt
Motoren : aantal	2 (met 2 ankers)
type	A.C.E.C.
ophanging	Versterkte luchttoevoer
tandwielverhouding	Volledige ophanging
uurvermogen	3,4
doorlopend vermogen	1600 pk
Type draaistellen	1520 pk
Type van aandrijving	monomoteur SFAC
Type van overbrenging	Nokkenas aangedreven door elektrische servo-motoren met 2 verhoudingen van tandwielen en elastische koppeling op holle as.
Aslagers	Rollagers

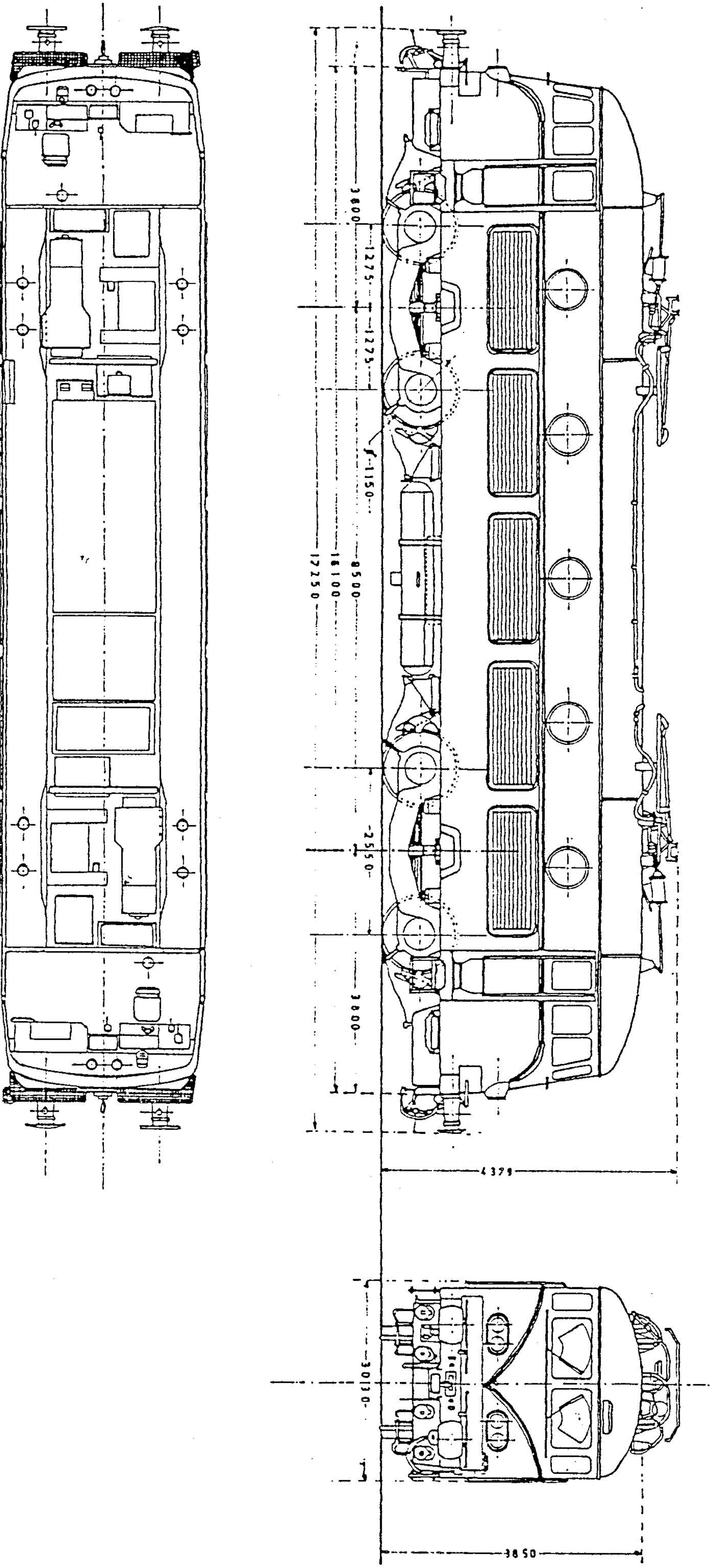
Snelheden & Hulptoestellen :

Maximum dienstsnelheid	130 km/h
Minimum straal voor bocht	125 m
Verwarming der kabine	radiatoren en elektrische verwarmingsbatterijen met luchtinblazing
Hulptoestellen	- 2 compressors : Westinghouse type : 242 VBZ 2 verdiepingen en 4 cilinders in V aangedreven door een motor van 3000 V
	- 2 ventilatoren : 2 wielen type : helicoidaal "Rateau" aangedreven door een motor van 3000 V debiet : 125 m ³ / min per wiel
	- 1 generator voor lading van batterij ACEC type : CV 266 shunt 72 Volt / 38 Ampere
	- 1 akkumulatorenbatterij SAFT 12y56 54 elementen / 30 Ah

Remming :

bij dienst	Automatische rem
regime(s)	reizigers / goederen / hoge druk
machinistenkraan	Derlikon FV4
bij rangering	Rechtstreekse rem
Schroefrem	werkend op 1 draaistel handvat in elke kabine
Compressor	2 compressors type Westinghouse 242 VBZ 2 reservoirs met totale inhoud van 1000 l.

Type 26 : prototype



Tekening : prototype 26

Winningslijst 1983

212.135 6235

Bouwer :	BN	25-03-1963	Stalpl. :	Ronet	01-07-1963
Schrapping :	met		-----	St.-Ghislain	05-03-1965
Huidige stalpl. :	Merelbeke			Jemelle	02-08-1966
Afgesteld/gesloopt te :				Merelbeke	04-10-1968
				Dendermonde	10-06-1980

Opmerkingen :
Kleurstelling :

212.136 6236

Bouwer :	BN	01-04-1963	Stalpl. :	St.-Ghislain	27-01-1965
Schrapping :	met		-----	Jemelle	18-11-1966
Huidige stalpl. :	Merelbeke			Aalst	03-06-1984

Opmerkingen :
Kleurstelling :

212.137 6237

Bouwer :	BN	05-04-1963	Stalpl. :	Ronet	18-06-1963
Schrapping :	met		-----	St.-Ghislain	16-10-1964
Huidige stalpl. :	Merelbeke			Dendermonde	01-06-1980

Opmerkingen :
Kleurstelling :

212.138 6238

Bouwer :	BN	16-04-1963	Stalpl. :	St.-Ghislain	10-03-1965	St.-Niklaas	03-06-1984
Schrapping :	met		-----	Jemelle	17-12-1966	Merelbeke	01-10-1985
Huidige stalpl. :	Kinkempois			Aalst	- -	Hasselt	01-01-1991
Afgesteld/gesloopt te :				Kinkempois	27-09-1970		
				Lauven	30-10-1970		

Opmerkingen :
Kleurstelling :

212.139 6239

Bouwer :	BN	03-04-1964	Stalpl. :	Jemelle	05-07-1965
Schrapping :	27-01-1984 met PV 066		-----	Ath	10-02-1984

Huidige stalpl. :
Afgesteld/gesloopt te :

Opmerkingen :
Kleurstelling :

212.140 6240

Bouwer :	BN	15-04-1964	Stalpl. :	Aarschot	03-06-1984
Schrapping :	met		-----	Hasselt	13-02-1991

Huidige stalpl. :
Afgesteld/gesloopt te :

Opmerkingen :
Kleurstelling :

Lijndiesellokomotieven N.M.E.S.

212.155 6255

Bouwer : BN 24-08-1964 Stelpl. : Aarschot 03-06-1984
 Schrapping : met -----
 Huidige stelpl. : Hasselt
 Afgesteld/gesloopt te :

Opmerkingen :
 Kleurstelling :

+-----+

212.156 6256

Bouwer : BN 28-08-1964 Stelpl. : St.-Niklaas 31-10-1970
 Schrapping : met ----- Leuven - -
 Huidige stelpl. : Merelbeke Kinkempois 03-06-1976
 Afgesteld/gesloopt te : Dendermonde - -

Opmerkingen :
 Kleurstelling :

+-----+

212.157 6257

Bouwer : BN 03-09-1964 Stelpl. : Jemelle 21-06-1965
 Schrapping : met ----- Ath 03-06-1984
 Huidige stelpl. : St.-Ghislain
 Afgesteld/gesloopt te :

Opmerkingen :
 Kleurstelling :

+-----+

212.158 6258

Bouwer : BN 09-09-1964 Stelpl. : Ath 03-06-1984
 Schrapping : met -----
 Huidige stelpl. : St.-Ghislain
 Afgesteld/gesloopt te :

Opmerkingen :
 Kleurstelling :

+-----+

212.159 6259

Bouwer : BN 11-09-1964 Stelpl. : Merelbeke 31-08-1970
 Schrapping : 05-08-1970 met PV 275 -----
 Huidige stelpl. :
 Afgesteld/gesloopt te :

Opmerkingen : Ongeval tunnel in Antwerpen in 1970
 Kleurstelling :

+-----+

212.160 6260

Bouwer : BN 16-09-1964 Stelpl. : Aarschot 03-06-1984
 Schrapping : met ----- Hasselt 01-01-1991
 Huidige stelpl. : Kinkempois
 Afgesteld/gesloopt te :

Opmerkingen :
 Kleurstelling :

+-----+

212.161 6261

Bouwer : BN 21-09-1964 Stelpl. : Aarschot 03-06-1984
 Schrapping : met -----
 Huidige stelpl. : Hasselt
 Afgesteld/gesloopt te :

Opmerkingen :
 Kleurstelling :

Lijndiesellokomotieven N.M.B.S.

212.148 6248

Bouwer :	BN	30-06-1964	Stelpl. :	Merelbeke	27-09-1970	Monceau	06-05-1985
Schrapping :	met		-----	Dendermonde	22-01-1972		
Huidige stelpl. :	Monceau			Kinkempois	01-02-1976		
Afgesteld/gesloopt te :				Ath	01-02-1976		
				St.-Ghislain	03-06-1984		

Opmerkingen :
Kleurstelling :

+-----+

212.149 6249

Bouwer :	BN	09-07-1964	Stelpl. :	Merelbeke	27-09-1970		
Schrapping :	met		-----	Dendermonde	22-01-1972		
Huidige stelpl. :	Monceau			Kinkempois	01-06-1976		
Afgesteld/gesloopt te :				Ath	03-06-1984		

Opmerkingen :
Kleurstelling :

+-----+

212.150 6250

Bouwer :	BN	10-07-1964	Stelpl. :	Ath	03-06-1984		
Schrapping :	met		-----				
Huidige stelpl. :	St.-Ghislain						
Afgesteld/gesloopt te :							

Opmerkingen :
Kleurstelling :

+-----+

212.151 6251

Bouwer :	BN	16-07-1964	Stelpl. :	Aarschot	03-06-1984		
Schrapping :	met		-----	Hasselt	01-01-1991		
Huidige stelpl. :	Kinkempois						
Afgesteld/gesloopt te :							

Opmerkingen :
Kleurstelling :

+-----+

212.152 6252

Bouwer :	BN	06-08-1964	Stelpl. :	Ath	03-06-1984		
Schrapping :	met		-----	St.-Ghislain	15-01-1988		
Huidige stelpl. :	Kinkempois			Hasselt	01-01-1991		
Afgesteld/gesloopt te :							

Opmerkingen :
Kleurstelling :

+-----+

212.153 6253

Bouwer :	BN	12-08-1964	Stelpl. :	Aarschot	03-06-1984		
Schrapping :	met		-----	Hasselt	15-01-1988		
Huidige stelpl. :	Kinkempois						
Afgesteld/gesloopt te :							

Opmerkingen :
Kleurstelling :

+-----+

212.154 6254

Bouwer :	BN	03-09-1964	Stelpl. :	Ath	03-06-1984		
Schrapping :	met		-----				
Huidige stelpl. :	St.-Ghislain						
Afgesteld/gesloopt te :							

Opmerkingen :
Kleurstelling :

Lijndiesellokomotieven N.M.B.S.

212.141 6241

Bouwer : BN 22-04-1964 Stelpl. : Merelbeke 27-09-1965
 Schrapping : met ----- Tournai 03-06-1984
 Huidige stelpl. : St.-Ghislain
 Afgesteld/gesloopt te :

Opmerkingen :
 Kleurstelling :

+++++

212.142 6242

Bouwer : BN 29-04-1964 Stelpl. : Ath 03-06-1984
 Schrapping : met -----
 Huidige stelpl. : St.-Ghislain
 Afgesteld/gesloopt te :

Opmerkingen :
 Kleurstelling :

+++++

212.143 6243

Bouwer : BN 06-05-1964 Stelpl. : Merelbeke 06-12-1965
 Schrapping : met ----- Tournai 03-06-1984
 Huidige stelpl. : Monceau
 Afgesteld/gesloopt te :

Opmerkingen :
 Kleurstelling :

+++++

212.144 6244

Bouwer : BN 22-05-1964 Stelpl. : Merelbeke 26-07-1965
 Schrapping : met ----- St.-Niklaas 27-09-1970
 Huidige stelpl. : St.-Ghislain Dendermonde 10-06-1981
 Afgesteld/gesloopt te :

Opmerkingen :
 Kleurstelling :

+++++

212.145 6245

Bouwer : BN 08-06-1964 Stelpl. : Aarschot 03-06-1984
 Schrapping : met -----
 Huidige stelpl. : Hasselt
 Afgesteld/gesloopt te :

Opmerkingen :
 Kleurstelling :

+++++

212.146 6246

Bouwer : BN 22-06-1964 Stelpl. : Aarschot 03-06-1984
 Schrapping : met -----
 Huidige stelpl. : Hasselt
 Afgesteld/gesloopt te :

Opmerkingen :
 Kleurstelling :

+++++

212.147 6247

Bouwer : BN 24-06-1964 Stelpl. : Merelbeke 27-09-1970
 Schrapping : met ----- Dendermonde 01-06-1981
 Huidige stelpl. : Merelbeke Kortrijk 03-06-1984
 Afgesteld/gesloopt te :

Opmerkingen :
 Kleurstelling :

Elektrische stellingen :

151 - 270



In de jaren zestig werd een uitgebreid elektrificatieprogramma opgesteld : na het onder draad brengen van de hoofdlijnen vanuit Brussel, kwamen nu tal van hoofdlijnen tussen van verschillende provinciesteden in aanmerking voor elektrificatie. Om het verkeer op deze vernieuwde lijnen mogelijk te had men een behoefte aan een groot aantal stellingen. Op dat ogenblik voldeden de stellingen type '56 zeer goed en daarom besliste men deze volledig na te bouwen, alleen de roestvrij stalen kast werd niet meer overgenomen.

In 1960 werd de eerste schijf een eerste schijf van 50 stellingen besteld en deze werden door de grote Belgische konstruktoren in 1962 als 228.151 tot 210 geleverd. De tweede schijf van opnieuw 50 stellingen kwam in de loop van 1963 op de sporen.

De eerste stelplaatsen voor de nieuwe stellingen werden ingezet van Schaarbeek (45 diensten) en Oostende (42 diensten) ingezet. Vanuit de Brusselse stelplaats werden ze vooral ingezet op de verbindingen naar Liege/Hasselt, Mons-Quevy. De Oostendse stellingen reden enkel de diensten naar Brussel, Mechelen en Leuven.

In 1965 werden nogmaals 20 bijkomende stellingen geleverd, en deze onderscheidden zich vooral door het feit dat de koplampen bij deze stellingen horizontaal aangebracht waren. Deze laatste stellingen werden te Oostende ondergebracht. De dienst werd vanaf 1967 uitgebreid tot de diensten op de verbinding Liege-Verviers - Welkenraedt. Gedurende verschillende jaren bleef de toestand praktisch ongewijzigd met als enige stelplaatsen Schaarbeek en Oostende. Nochtans werd de inzet steeds verder uitgebreid. Het is pas in de tweede helft van de zeventiger jaren dat er enige verandering kwam : een deel van de stellingen ging in de loop van 1976 naar Stockem en verrichtten hun diensten voornamelijk op de verbindingen Luxembourg-Brussel en Namur - Liege. Deze laatste verbinding - doorgetrokken tot in Charleroi en later tot in Mons werd vanaf 1980 vanuit Kinkempois uitgevoerd. Hierbij verloor zowel Schaarbeek als Oostende deze stellingen uit hun depot.

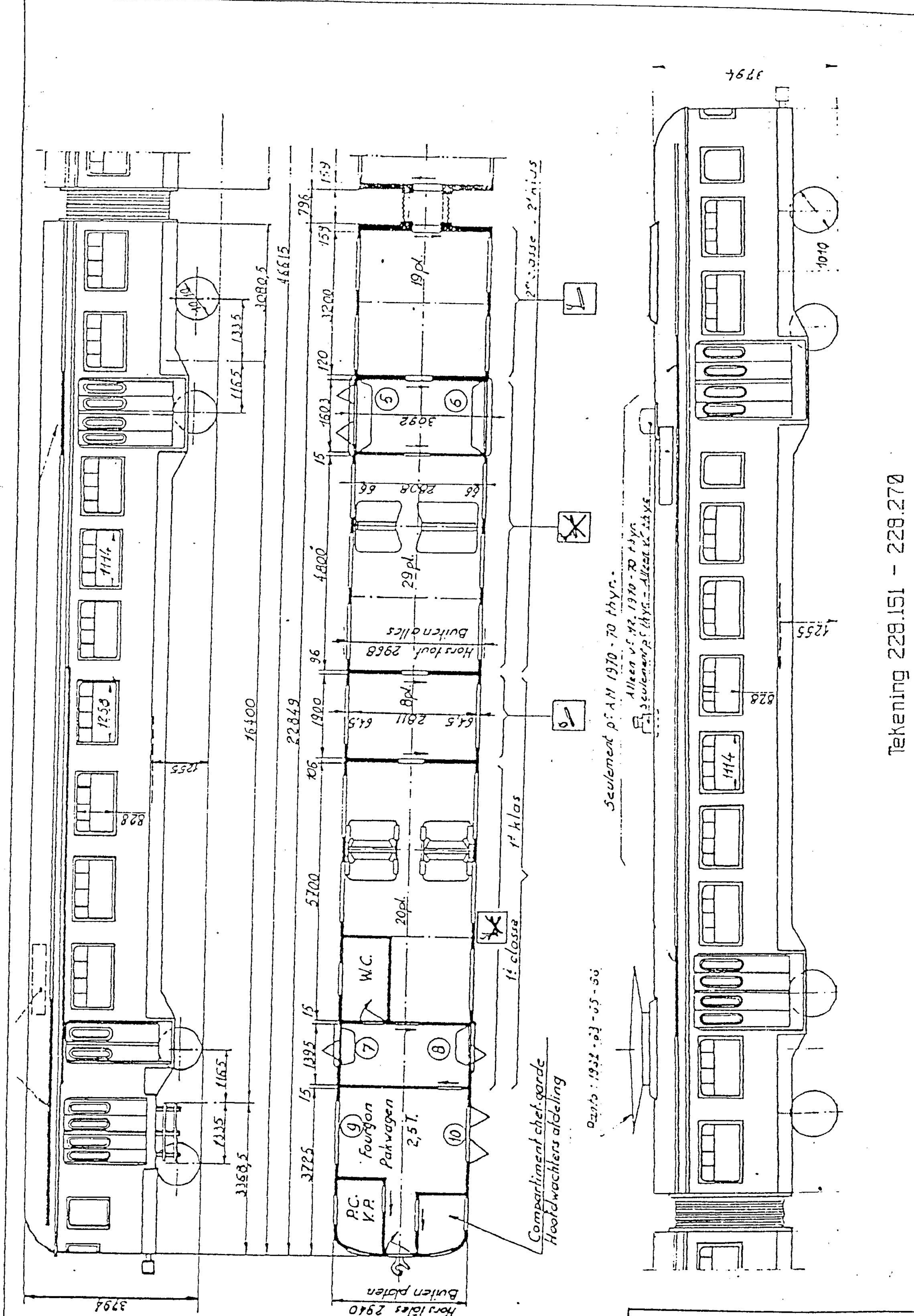
Vanaf 1981 verhuisden de stellingen vanuit Stockem naar Ronet en verzakenden hier de dezelfde diensten, zowel op de Ardennen-lijn als op de Waalse as. Een verdere stelplaats in de levensloop van deze stellingen was Hasselt. Deze eerste elektrische stellingen die in het Limburgse onderhouden werden kwamen vanaf 1984 vooral tot inzet tussen Hasselt en Antwerpen enerzijds en verder naar Leuven, Aarschot en ook naar Liege en verder de stopdienst naar Namur.

In hetzelfde jaar gingen ook een aantal stellingen naar Merelbeke voor de nieuw geëlektrificeerde verbindingen naar Kortrijk (zowel rechtstreeks als via Brugge). Na de invoering van de IC-IR-diensten werden deze stellingen gebruikt over het ganse net in de stoptrindienst. In de toch al lange loopbaan hadden ze zelden te lijden van zware ongevallen en thans zijn alle stellingen nog steeds in dienst, zonder een mogelijke buitendienststelling in het verschiet.

De enige uit deze reeks die een belangrijke wijziging kende, was de 151 : tegen het einde van de tachtiger jaren werd dit stel uitgekozen om omgebouwd te worden tot prototype voor het uitproberen van de nieuwe asynchrone aandrijving. Geleverd door Acac werd deze in dit stel ingebouwd, waarbij het omgenummerd werd in de 050. Ingezet vanuit Schaarbeek kwam het enkel tot inzet op de verbinding Charleroi-Brussel - Antwerpen - Roosendaal. Na uitvoerige testen, die een behoorlijk resultaat opleverden, werd het stel in de loop van 1991 teruggebouwd in de oorspronkelijke versie en verkreeg het zijn oud nummer 151 terug.

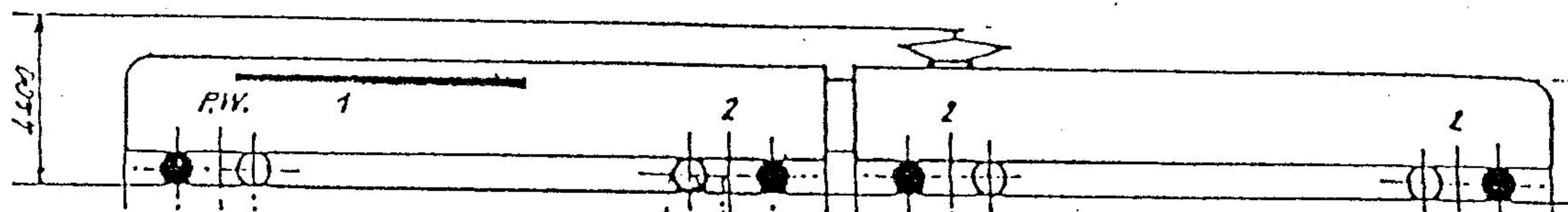
Levensloop ~~levensloop~~ EC/IR-plan :

	Afkort.	Stelplaats	van ...	tot
type 1 :	FSR	Schaarbeek	..-.-1962	29-09-1963
	FSD	Oostende	29-09-1963	26-05-1968
	FSR	Schaarbeek	26-05-1968	19-01-1976
	FSD	Oostende	19-01-1976	17-03-1980
	NK	Kinkempois	17-03-1980	03-06-1984
	FKR	Merelbeke	03-06-1984	
type 2 :	FSR	Schaarbeek		29-09-1963
	FSD	Oostende	29-09-1963	01-02-1964
	FSR	Schaarbeek	01-02-1964	31-05-1964
	FSD	Oostende	31-05-1964	01-01-1968
	FSR	Schaarbeek	01-01-1968	01-06-1974
	FSD	Oostende	01-06-1974	17-03-1980
	NK	Kinkempois	17-03-1980	03-06-1984
	FKR	Merelbeke	03-06-1984	
type 3 :	FSR	Schaarbeek	07-12-1962	31-05-1964
	FSD	Oostende	31-05-1964	01-01-1968
	FSR	Schaarbeek	01-01-1968	01-06-1974
	FSD	Oostende	01-06-1974	17-03-1980
	NK	Kinkempois	17-03-1980	24-05-1982
	FHS	Hasselt	24-05-1982	03-06-1984
	FKR	Merelbeke	03-06-1984	
type 4 :	FSR	Schaarbeek	06-05-1963	22-05-1966
	FSD	Oostende	22-05-1966	06-10-1967
	FSR	Schaarbeek	06-10-1967	27-09-1970
	FSD	Oostende	27-09-1970	01-01-1971
	FSR	Schaarbeek	01-01-1971	01-01-1974
	FSD	Oostende	01-01-1974	17-03-1980
	NK	Kinkempois	17-03-1980	24-05-1982
	FHS	Hasselt	24-05-1982	03-06-1984
	FKR	Merelbeke	03-06-1984	
type 5 :	FSR	Schaarbeek	08-05-1963	26-05-1968
	FSD	Oostende	26-05-1968	01-01-1971
	FSR	Schaarbeek	01-01-1971	01-01-1974
	FSD	Oostende	01-01-1974	19-01-1976
	MKM	Stockem	19-01-1976	28-09-1981
	FEO	Ronet	28-09-1981	10-01-1983
	NK	Kinkempois	10-01-1983	03-06-1984
	FHS	Hasselt	03-06-1984	



Seulement p: AM 1970 - 70 thyr.
 Alleen v: 42, 1970 - 70 thyr
 Seulement p: thyr = Alleen v: thyr

Dezins : 1952 - 63 - 65 - 66



Algemeenheden :

Bouwers La Brugeoise - Ragheno - Germain - ABR - CW Mechelen
 Nummering 228.151 - 228.270
 Bouwjaar 1962

Maten & gewichten :

Asindeling	A'1'1'A' + A'1'1'A'
Asdruk : motoras	13 300 kg
gedreven as	12 435 kg
Lengte van de bak : AB	22 849 mm
BB	22 970 mm
Hoogte van het dak	3 794 mm
Doormeter van de wielen	1 010 mm
Afstand middelpunt draaistellen : AB	16 400 mm
BB	16 400 mm
Afstand draaistellen	2 600 mm
Zitplaatsen : 1ste klasse	28 plaatsen
2de klasse	152 plaatsen
Totaal	180 plaatsen
Staanplaatsen : 1ste klasse	16 plaatsen
2de klasse	76 plaatsen
Totaal	92 plaatsen
Gewicht : ledig	101 000 kg
geladen	124 000 kg
per reiziger	354 kg

Motoren & overbrenging :

Voedingsspanning	3 000 Volt
Motoren : aantal	4
type	A.C.E.C.
	Autogeventileerd
ophanging	Neusophanging
tandwielverhouding	3,73 of 56/15
uurvermogen	250 Pk of 184 KW
doorlopend vermogen	210 Pk of 155 KW
specifiek vermogen	5,92 kW/t
Type van aandrijving	Nokkenas aangedreven door elektrische servo-motoren
Type van overbrenging	Met vaste tandwielen, eenzijdig
Aslagers	Met gladde kussenblokken en smeerkussens

Snelheden & Hulptoestellen :

Maximum versnelling bij het aanzetten	47 cm/sec ²
Maximum dienstsnelheid	130 km/h
Minimum straal voor bocht	125 m
Verwarming	Door elektrische radiatoren
Hulptoestellen	Zelfregelende Oerlikonrem met centrifugaal regelaar
	- 1 compressor A.C.E.C.
	- 2 cilinders met enkel effect
	- 2 trappen
	- aangedreven door el. motor op 3000 V
	- afvoerdruk : 7 kg/cm ² Debiet : 540 l/min
	- 1 generator voor lading van batterij
	- 100 Volt / 50 Ampere
	- 1 akkumulatorenbatterij
	- Cadmium-Nikkel, 60 elementen, 120 Ah

M1-rijtuigen : 2de Klasse



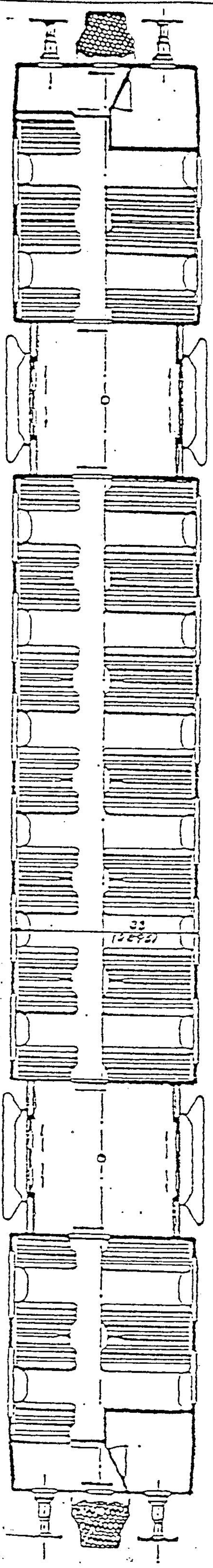
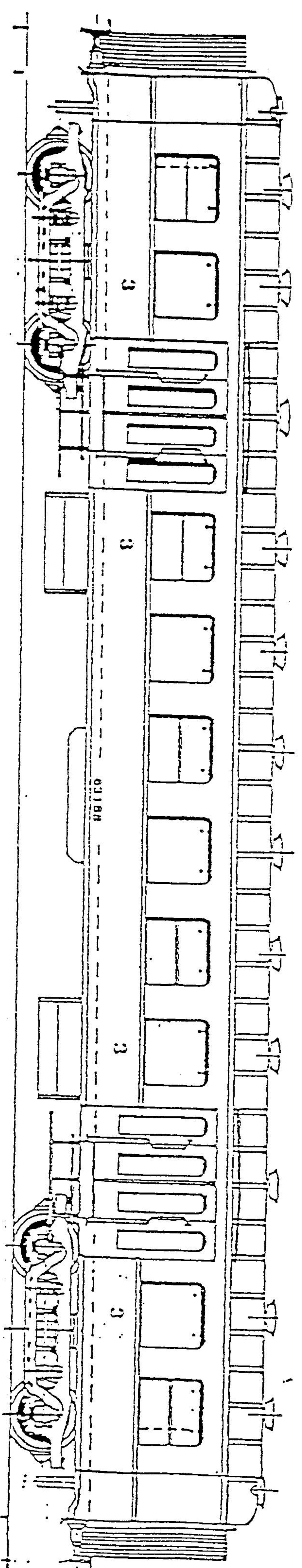
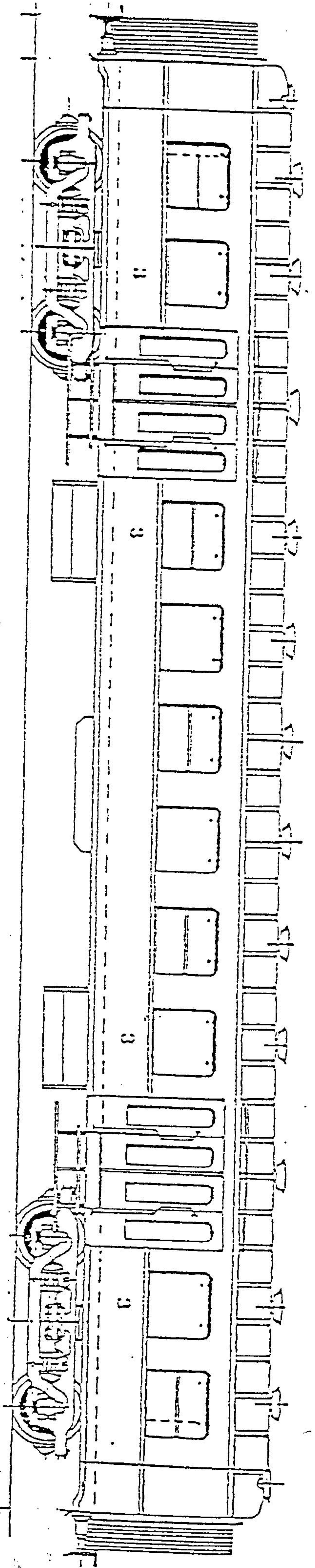
Uitgaande van de prototypertuigen werd de bestelling uitgevoerd van een nieuw prototypertuig van de lange versie. Hierin werden de verschillende veranderingen - o.m. bij de platforms en de inkomdeuren - uitgevoerd. Na de 63 002, werden nog 250 serierijtuigen met identiek dezelfde kenmerken en indeling geleverd door praktisch alle voornaamste Belgische konstruktoren. In tegenstelling met de overige rijtuigen uit deze periode waren de M1-rijtuigen derde klasse uiterst sober uitgevoerd, dit met praktisch volledig open kompartimenten en lage houten banken. Deze kenmerken leidden automatisch tot een hoog geluidsniveau en een snelle afkoeling tijdens de verschillende stilstanden.

Gedurende tal van jaren vormden ze de ruggesgraat van de vele stopdiensten op het net en naarmate het aantal lokale lijnen of verdieseld werden, of stilgelegd werden waren het juist de M1-rijtuigen die de laatste houten, rijtuigen (G.C.I.-rijtuigen en de Pruisische typen) definitief van de Belgische sporen verdreven. Gedurende de ganse loopbaan werden trouwens slechts weinig veranderingen aangebracht. Pas na de tweede wereldoorlog konden we enkele opmerkelijke verbouwingen opmerken. In de eerste bevrijdingsjaren werd rijtuig 42 087 omgebouwd tot Rode-Kruis-rijtuig. Alle banken konden bij dit rijtuig gemakkelijk gedemonteerd worden en zo ontstond er plaats voor draagberries voor het vervoer van gekwetsen. Het werd tijdens de eerste jaren gebruikt voor de repatriering van oorlogsslachtoffers en werd tot bij de buitendienststelling te Schaarbeek klaargehouden en reed vooral mee in de binnenlandse bedevaarttreinen, o.m. naar Barneux (Trooz).

In de vijftiger jaren werden bij verschillende rijtuigen de stoomverwarming vervangen door elektrische verwarming en even later werden een aantal rijtuigen uitgerust met de treinleiding voor het gebruik in trek-duw-stellen. Met de levering van de M4-rijtuigen, werd de inzet steeds verder beperkt en de laatste rijtuigen van dit type verzekerden hun diensten tot in 1984. Nadien werden ze nog reserve gehouden. Thans zijn er nog verschillende rijtuigen bewaard gebleven als museumrijtuig : naast de N.M.B.S. zelf, rijden ze ook bij drie museumlijnen : de CPV3V te Mariembourg, de SDF te Baasrode en de Vennbahn te Raeren. Anderzijds werd ook een aantal rijtuigen tweedehands verkocht aan de Marokkaanse spoorwegen waar ze waarschijnlijk nog tot ver in de 21-ste eeuw zullen rijden.

Nummer (oorspronkelijk)	63002 - 63238
Nummer (1957)	42003 - 42214
Type	c10 > b10
Levering	1936 - 1937
aantal zitplaatsen (2de klas)	94
lengte	22756 mm
lengte kast	21456 mm
breedte	2920 mm
breedte inwendig	2755 mm
hoogte	3776.5 mm
massa (leeg)	44000 kg
massa (geladen)	55000 kg
diameter der wielen	1010 mm
type draaistel	4 - 5 - 7 - 8
afstand tussen draaistellen	15956 mm
afstand binnen draaistellen	2500 mm
max. snelheid	120 km/h

Oud_nummer	Nieuw_nummer	Bouwer
63.002	42.003	La Dyle
63.003 - 63.042	42.004 - 42.037	Nivelles
63.043 - 63.082	42.038 - 42.070	C.C.C.
63.083 - 63.122	42.071 - 42.101	A.F.B.
63.123 - 63.147	42.102 - 42.124	Baume & Marpent
63.148 - 63.192	42.125 - 42.163	Familleureux
63.193 - 63.222	42.164 - 42.191	Enghien
63.223 - 63.252	42.192 - 42.214	Germain



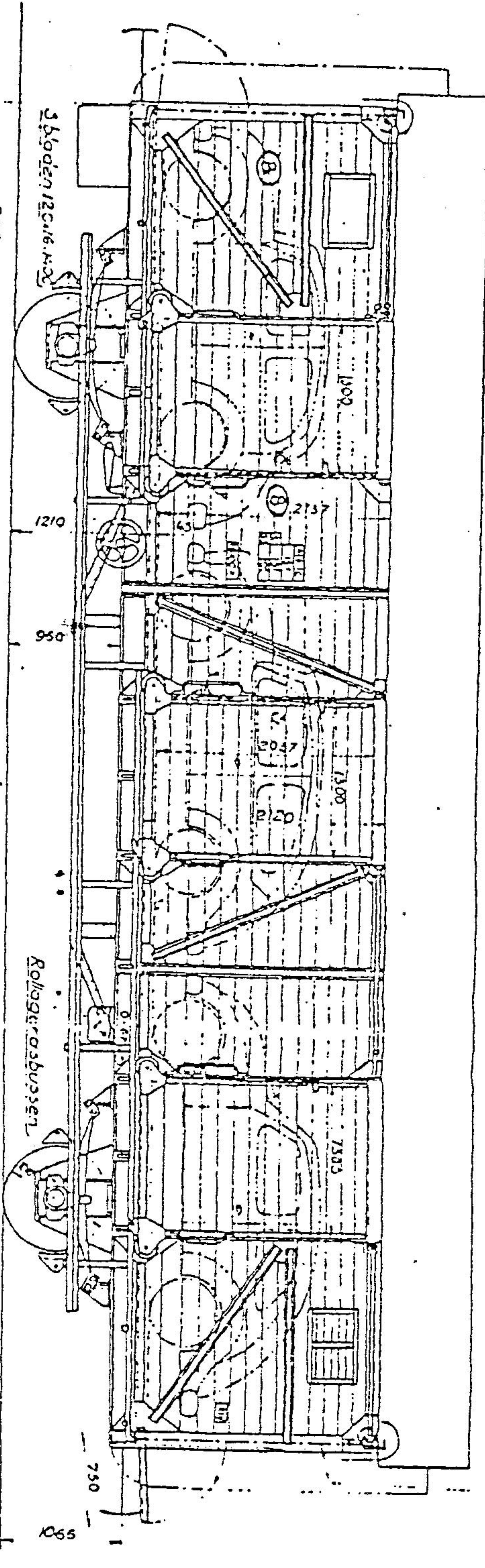
Toen in de jaren vijftig de autoindustrie zeer sterk uitbreidde, bestond er meer en meer de noodzaak om dergelijke auto's te kunnen vervoeren. Zowel het meenemen van de auto's in reizigerstreinen als het vervoer van nieuwe (vooral duurdere) auto's moest opgelost worden. Nochtans was er in geen enkel land een doelmatige oplossing gevonden en werd er vooral geëxperimenteerd met verschillende systemen. Bij de N.M.B.S. viel de keuze op de ombouw van gesloten goederenwagens. In het bestand waren een groot aantal houten goederenwagens daterend van voor de eerste wereldoorlog, en hierin waren er ook verschillende wagens met een grote capaciteit en lengte.

Daarom werd er in het midden van de jaren vijftig beslist om 15 gesloten goederenwagens om te bouwen: ze werden voorzien van rolluiken aan de beide kopwanden en verder neerklapbare schotten om het verkeer tussen de wagens mogelijk te maken. In 1956 was de volledige reeks gereed, en ze werden genummerd in de reeks 1 042 000 tot 014. Deze wagens, uitgerust met een Gerlikon-rem reden vanaf dat ogenblik vooral in de voorlopers van de autotransporttreinen. Gedurende meer dan tien jaren waren deze wagens hoofdzakelijk gebruikt voor dit verkeer, doch bij de intrede van de geregelde diensten van deze treinen, had men nood aan verdere wagens met een grotere capaciteit en in 1969 kwamen de moderne vierassige dubbeldekwagens voor autotransport geleverd.

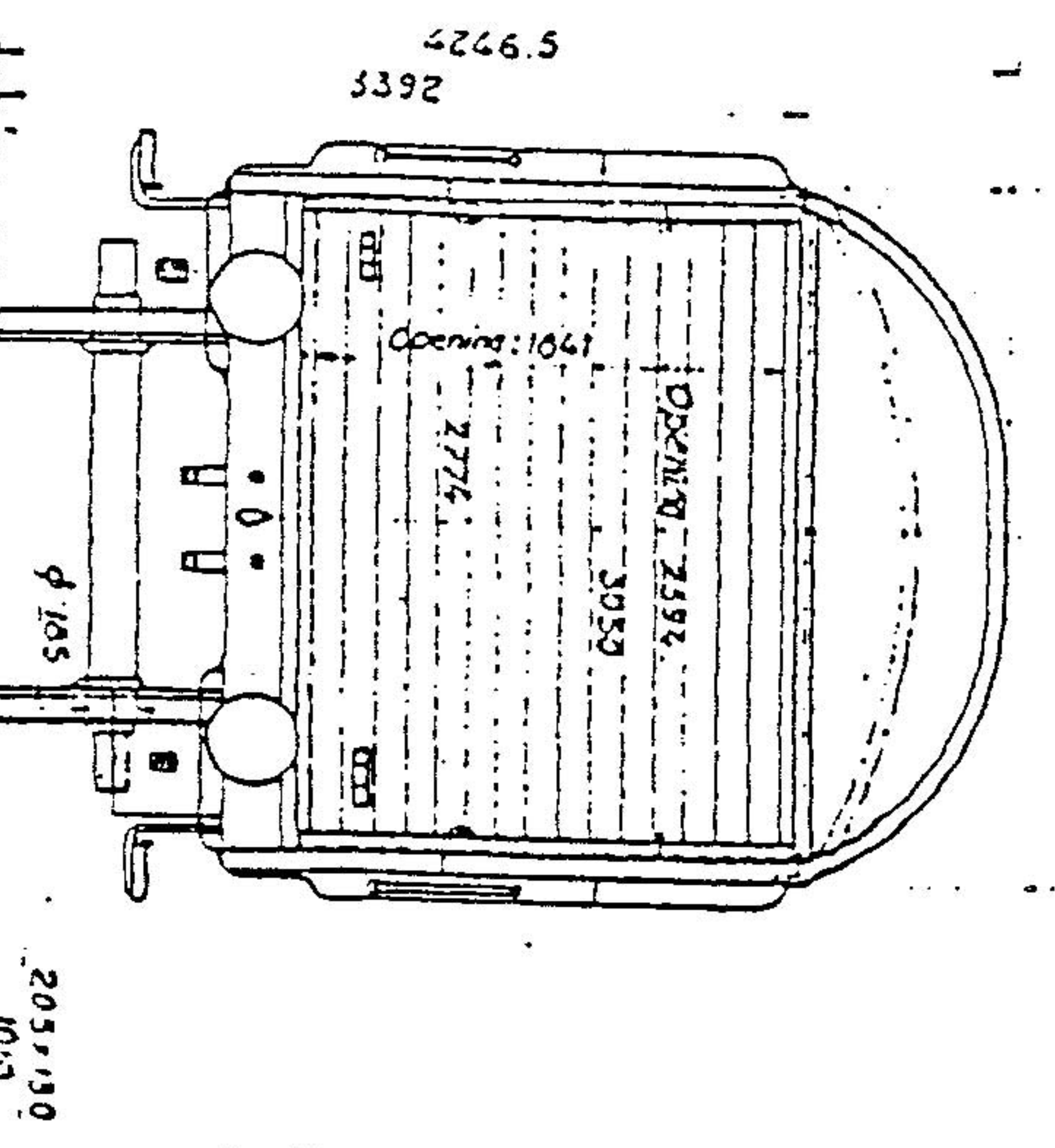
De oude gesloten goederenwagens verzeilden vooral in de ondageschikte dienst en verzekerden nog enkel het vervoer van zeer dure auto's, die zodoende niet aan de weersomstandigheden en de vervuiling blootgesteld werden. Doch ook deze episode was betrekkelijk kort en in het eerste deel van de zeventiger jaren werden de 15 wagens definitief terzijde gesteld. Nochtans werden ten minste twee wagens opnieuw gebruikt als dienstwagen en werden ingezet in de treinen voor de elektrifikatie van de hoofdlijnen van het net: een wagen was ingedeeld bij de betoneringstrein en deed dienst voor de opslag van de cementprodukten, de tweede reed mee in de trein voor de montage van de bovenleidingen.

Tegen het het van de tachtiger jaren werden ook de laatste dienstwagens uit het bestand geschrapt.

Nummering (oorspronkelijk)	1.042.000 - 1.042.014
Nummering (1956)	21882187000 a - 21882187014 a
Bouwjaar	1910
Jaar van ombouw	1956
Kode	Hocckes
Type	2000 A 1
Terra	16 100 kg
Laadvermogen	10 000 kg
Inhoud	79,5 m ³
Lengte chassis	12 355 mm
Lengte totaal	13 635 mm
Radstand	8 125 mm
Breedte totaal	3 050 mm
Max. snelheid	120 km/h



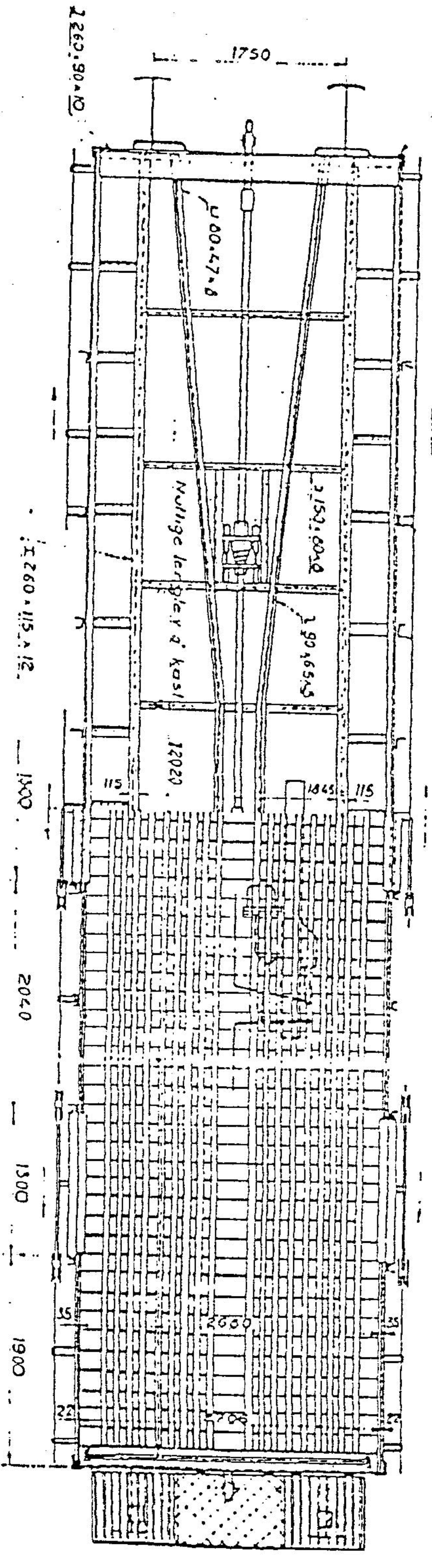
12595



C150x90x12

560x60x0

1150x90x12 460x36x9



Auto	Aantal
Alfa Romeo	2
Austin A30	3
Austin A70	2
Buick	2
Cadillac	2

Chevrolet	2
Chrysler	2
Citroen 2 pk	3
Citroen 11 pk	2
D.K.M.	2
Ferrari 212	3
Fiat 1100	2
Fiat 500	3
Ford Perfect	3
Ford VR	2
Hilman Mark Y	3
Jaguar Mark VI	2
Jaguar MK 120 C	3
Lloyd	3
Mercedes	2
Meris Minor	3
Opel	2
Peugeot	2
Fontiac	2
Renault 4 pk	3
Renault Fregele	2
Simca	2
Studebaker	2
Vauxhall	2
Volkswagen	2

Met nog de St-Niklaasritten voor de boeg, kunnen we nu al stellen dat 1992 voor de L.S.V. een vruchtbaar jaar geworden is en dat alle prognoses voor de reizigers en voor de inkomsten al voorbijgestreefd zijn.

Met een goed voorseizoen met verschillende groepen, brachten de eerste zondagen van juli al bevestiging van de toestand en met een daggemiddelde van meer dan 150 reizigers, de opening van het baanvak As-Waterschei (vooreerst in dieseltraktie doch vanaf 21 ook in stoomtraktie) haalde de L.S.V. verschillende topdagen. Opmerkelijk was wel het feit dat - door de invoering van de dagkaart - het gros van de mensen meerdere malen per dag naar Eisden en Waterschei pendelden, een feit dat het stel meermaals op de grens van zijn laadcapaciteit reed.

De geplande holiday-trein voor de eerste ritdag was zo een succes, dat de aktie - een zak speelgoed voor elk kind - op elke ritdag herhaald moest worden, tot algemeen enthousiasme bij de kinderen en hun ouders.

De stoomhappening kende - vooral op zondag - een groot succes : de stoomwalsen van P.T.A. (Tilmans), de oude traktoren van Peumans en Langers, de militaire voertuigen van Hell on Wheels, de oude auto's van de Maaseikers Old Timers, de tentoonstelling van N.M.B.S.-lokomotieven op spoor 3, de mini-trein bestormd door de talloze kinderen (en zelfs grote kinderen) brachten een coulisse voor het museumgebeuren. Daar waar op zaterdag de geplande dienstregeling nog kon gevolgd worden, moest op zondag al kort na de middag opgeschakeld worden op een pendeldienst met de 554.14 naar Eisden (halfuurdienst) en een uurdienst met Bebert en de D2 naar Waterschei. Van de drijfstaangbreuk die zich kort voor de middag voordeed, zag het grote publiek weinig, het vervoer van stoomwalsen en oude traktoren op de trein vormde een hoogtepunt van de ritten.

Ook na de stoomhappening bleef het publiek toestromen en slechts vanaf begin september verminderde de belangstelling geleidelijk. Door de verhoogde inkomsten kunnen de geplande werken in het tussenseizoen sneller uitgevoerd worden.

* Aanwinsten *

Na onderhandelingen met Armand Lowie, werd bereikt dat deze Eisdense schroothandelaar zijn spoorwagematerieel bij de L.S.V. in As zou plaatsen. Dit wordt dan de toonzaal voor dit bedrijf om zodoende gemakkelijker kopers te kunnen aantrekken. Nochtans heeft de L.S.V. ook het voordeel dat van elk type lokomotief een exemplaar opgeknapt wordt en mag gebruikt worden voor zijn eigen museumexploitatie. Intussen had A. Lowie de kollektie diesellokomotieven van de K.S. opgekocht en half juni werd een grootscheepse overbrenging georganiseerd. Op die dag kwamen niet minder dan 11 lokomotieven vanuit Beringen naar As over en 's avonds werden nog twee lokomotieven vanuit zijn bedrijf te Maasmechelen naar het station gevoerd.

Bij deze lokomotieven handelt het om zes ABR/FUF diesellokomotieven, uitgerust met een Cummingsmotor en 5 Cockerill-lokomotieven. Van deze laatste zijn er twee machines voorzien als pluklokomotieven. De ABR-lokomotieven reden voorheen bij de K.S. te Winterslag, waarbij twee lokomotieven ook diensten verzekerden te Waterschei, de Cockerill-lokomotieven verzekerden hun diensten te Waterschei (3 loks), Eisden en Beringen (elk een lok).

Het eerste plan is om van elk type twee lokomotieven op te knappen : bij de ABR lokomotieven viel de keuze op de 6 (ABR 2244/1963). Er werd dadelijk gestart met de opknappbeurt, waarbij de motor grondig nagekeken werd. Het grootste probleem vormt de elektrische en pneumatische installatie. Door de ombouw tot afstandsbediende lokomotief werd deze grondig gewijzigd, doch bij de uitbouw is men minder grondig geweest waardoor diverse leidingen veranderd werden. Op dit ogenblik zijn er nog enkele problemen bij de koppeling. Anderzijds is de opknappbeurt aan de kast reeds ver gevorderd en kan de uitwendige schilderbeurt starten. Van de FUF-lokomotieven wordt het nummer 2 uiterlijk opgeknapt. Bij de Cockerill-lokomotieven viel de keuze op het nummer 3, deze lok wordt in N.M.B.S.-kleuren als 230.201 rijvaardig opgeknapt, terwijl het nummer 1 uiterlijk opgeknapt wordt in de schildering van de K.S.

* Bouwwerken *

Gedurende het seizoen lag de klemtoon vooral op het materieel : onderhoudsbeurten aan Bebert en de D2. Hierbij werd de geplooid en gebroken drijfstaag van de stomer in een week hersteld en was de stoomlokomotief al tijdens het volgende weekend operationeel.

** de kantine **

Dadelijk na het seizoen werd met man en macht begonnen met het plaatsen van het buffetgebouw. In tegenstelling met de oorspronkelijke planning, wordt het thans opgebouwd in het verlengde van het stationsgebouw. Bij een plaatsing in het tentoonstellingspark ging mogelijk een deel van de inkomsten van het buffet verloren en ging ook voor de mensen het aantrekkelijke zicht op de museumactiviteit inboeten. Het wordt een volledig houten gebouw - afkomstig uit de D.S.M. - en heeft een lengte van 16 m. Het groene gebouw past volledig in de omgeving, daar het grotendeels overeenstemt met de noodstations opgericht in de mijnstreek (bv. station van Eisdon).

Het grondplan met de hoofdbalken werd al geplaatst begin september, de eerste panelen werden op 12 september opgezet, ooch een windstoot tijdens de volgende dagen was van een andere mening, zodat de oprichtingswerken de volgende zaterdag opnieuw konden starten. Bij het verschijnen van dit nummer zullen de wanden reeds volledig opgericht zijn. Na het aanbrengen van het dak en de afwerking in oktober, zal het gebouw voor de St-Niklaasritten operationeel zijn. De volledige detailafwerking zal dat in de loop van de eerste maanden van 1993 plaatsvinden. In deze periode wordt ook het terras aan de kant van de sporen geplaatst, zodat de toeristen praktisch vanop een tribune het vertrek en de aankomst van de treinen kan zien.

** de tentoonstelling **

Daar het oorspronkelijke buffetgebouw vrijkwam, kon de eerste fase van de tentoonstelling - vlugger dan verwacht - in dit gebouw opgesteld worden. Nog voor de stoomhappening werden de tentoonstellingseilanden aangelegd en werden al vier verschillende onderwerpen ingericht : het mijngebeuren, het spooronderhoud en de diverse werktuigen voor het onderhoud van de sporen werden al definitief geplaatst, terwijl de opbouw van het zeingestel van Grimde gestart werd. Voor de stoomhappening werd het gebouw voorlopig opengesteld.

De afwerking van de muren en het plafond, de verdere inrichting van de tentoonstelling(en) en de afwerking worden voorzien voor de wintermaanden. Het eerste deel wordt tegen het volgende ritseizoen functioneel.

** Voorraadgebouw **

Dadelijk na de bouw van de kantine is het de beurt aan het bevoorradingsgebouw. Dit 10 m lange gebouw komt naast spoor 3 en wordt opgebouwd in de vorm van een oude loods met laadkassen en opslaggebouw. Hierin vinden de olieprodukten, de reserveonderdelen, de batterijen en het schoonmaakmaterieel hun plaats. Achter spoor 3 komt dan de kolenvoorraad en de transportband, het laden van de lokomotieven gebeurt via perron 2 nu in het verlengde van spoor 2.

De ruwbouwwerken van het gebouw - uitgevoerd in betonplaten - starten in de loop van december, de inrichting wordt voorzien voor de maanden april en mei. Het geheel moet voor het hoofdseizoen operationeel zijn. Anderzijds wordt op perron 1 een klein houten gebouw opgericht voor de brandstofpomp. Na plaatsing en aansluiting ervan moet het tanken van de diesellokomotieven heelwat gemakkelijker verlopen.

Vreemde lokomotieven : SBB-stel : RAE

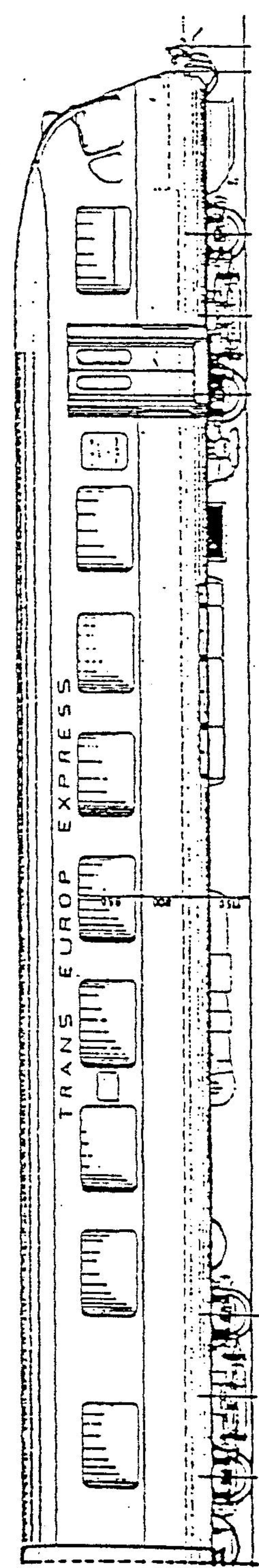
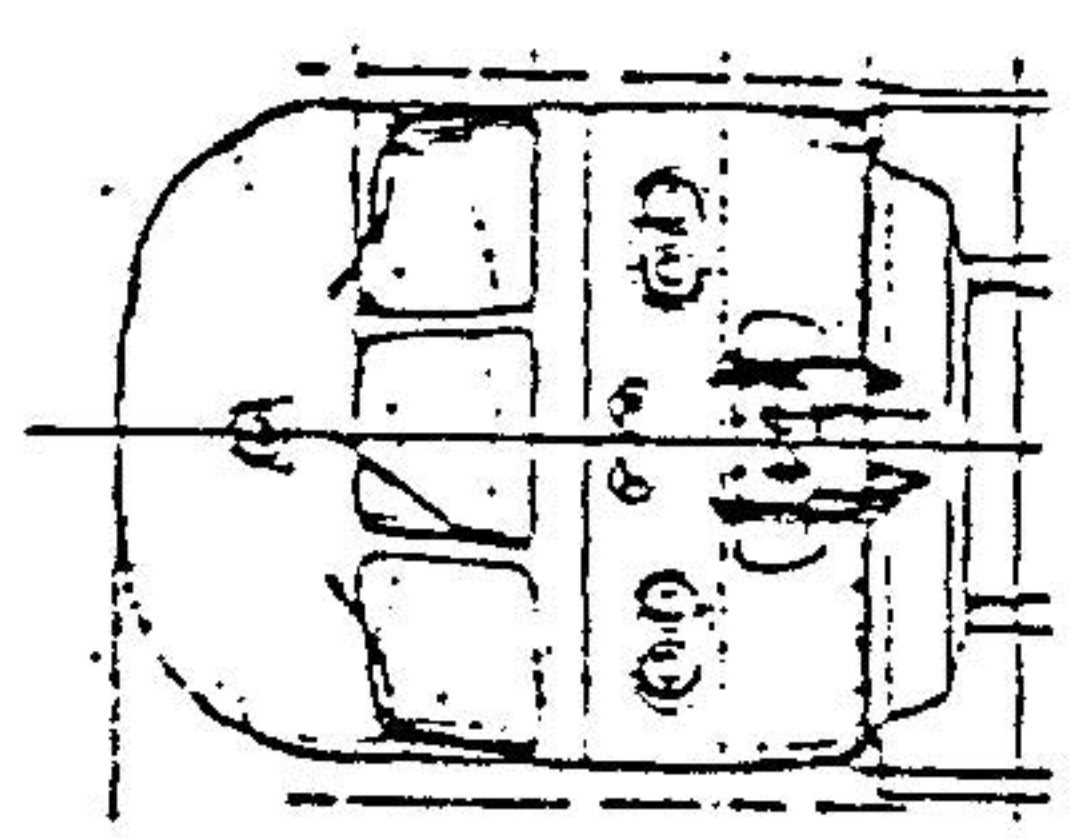
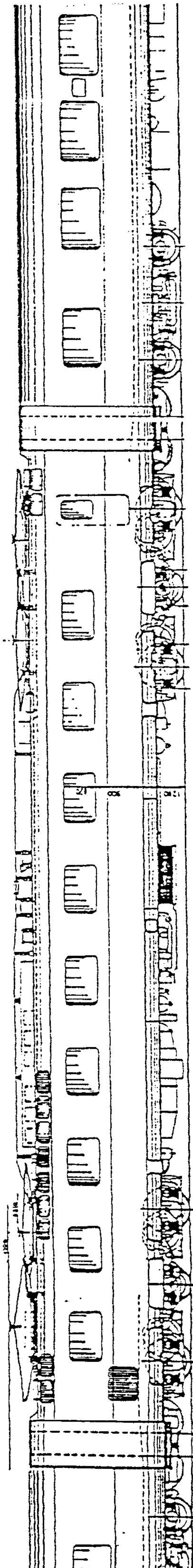
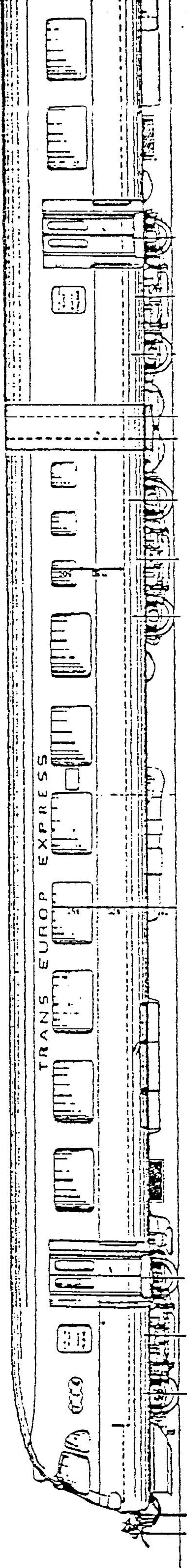
Naast de dieselmotorwagens, gemeenschappelijk gebouwd door de NS en de SBB, beslisten de Zwitserse spoorwegen tot de bouw van een aantal elektrische stellen, geschikt voor de vier Europese spanningen. Besteld bij de firma Oerlikon werden er 4 dergelijke stellen geleverd in de loop van 1961. Het trof in feite een zesassige motorwagen (met vier aangedreven assen), omgeven door telkens een stuurstandrijtuig en een eerste klasse-rijtuig. Genummerd als RAE 1051 - 1054, werden ze in eerste instantie ingezet als de TEE-trains Zurich - Milano en Milano - Paris. Al na een jaar dienst werd de RAE 1053 zwaar beschadigd bij een frontale botsing, doch dit stel werd al vlug vervangen door een nieuw gebouwd stel. Hierdoor konden de voorziene diensten opnieuw opgenomen worden. Vanaf 1965 werd de trainsamenstelling opgevoerd tot 6 rijtuigen door toevoeging van een extra-rijtuig. Even later in 1967 - werd trouwens een vijfde stel gebouwd om de stijgende diensten te kunnen verwerken.

In 1974 werd - omwille van het succes - de train Zurich - Milano verzekerd door een getrokken train en vanaf dat ogenblik verschenen de sierlijke Zwitserse stellen ook in ons land. Vanaf de zomervakantie 1974 zouden ze de verbinding Zurich - Brussel - Amsterdam overnemen. Hiervoor werden de oudere, minder betrouwbare NS/SBB-motorwagens geraden, doch door het vrijkomen van de elektrische stellen werden ze naar het afstelspoor verwezen. Vanaf 26 mei 1974 werden ze verbouwd stalen op de Belgische sporen. Vanuit Metz bereikten ze Luxemburg en na koemaken reden ze via Arlon en Namur naar Brussel. Hier had de TEE zijn eindpunt in het Brussels zuidstation. Deze toestand zou gedurende 8 jaar ongeïnterd blijven doorlopen en verzekeren ze de twee TEE-trainparen "Edelweiss" en "Iris". Doch in 1980 werd deze verbinding omgeschakeld in een EC-verbinding met eerste en tweede klasse, ondanks het feit dat ook de stellen nadien omgevormd werden met tweede klasse-afdelingen (en een nieuwe kleurstelling) kwamen ze nooit meer in ons land.

Vermelden we nog dat het mooi gedetailleerde Lima-model heel goed op zijn plaats is op een Belgische modelbaan.

Technische kenmerken :

Nummering :	RAE 1051 - 1055
Bedrijfsspanningen :	1500 V / 3000 V DC -- 15 000 V / 25 000 V AC
Langte stel :	149 800 mm
Afstand tussen draaistellen :	
motorwagen :	17 000 mm
overige rijtuigen :	13 300 mm
Diameter drijfwielen :	1 110 mm
Diameter loopwielen :	940 mm
Massa motorwagen :	102 000 kg
Totale massa stel :	296 000 kg
Aantal zitplaatsen :	
rijtuigen :	168
restaurant :	34
Vermogen :	
wisselspanning :	2 376 kW
gelijkspanning :	2 272 kW
Maximale trekkracht :	9 700 kg
Maximale snelheid :	160 km/h



Inzet :

St-Martin : 1948

De streek rond Charleroi kende gedurende lange tijd een enorme spoorwegbedrijvigheid en was dan ook gekenmerkt door de aanwezigheid van een groot aantal stelplaatsen : Monceau, Luttre en Montignies waren de grote depots uit de streek, doch men kende ook verschillende kleinere. Een van deze stelplaatsen was St-Martin. Deze was gelegen ten zuiden van Charleroi in de buurt van Marcinelle, meer bepaald in het gebied gevormd door de aftakking van de lijnen naar Wacourt-Mariembourg enerzijds en Erquelinnes anderzijds.

Opgericht als stelplaats voor de Nord Belge, kende deze stelplaats tussen de beide wereldoorlogen een grote bedrijvigheid, daar alle lokomotieven voor de lijn van de Nord Belge waren hier ondergebracht. Maar ook na de overname door de N.M.S.B. bleven de ex-Nord Belge lokomotieven in deze stelplaats aanwezig. In 1941 waren er 2 lokomotieven type 22, 8 typen 46, 1 type 77, 1 type 88, 1 type 92, 4 typen 94 en 2 typen 99 te St-Martin ondergebracht. Na de bevrijding was de toestand zodanig veranderd dat het bestand als volgt was opgebouwd :

- 1 lokomotief type 11
- 3 lokomotieven type 76
- 1 lokomotief type 88
- 3 lokomotieven type 94
- 1 lokomotief type 96
- 15 lokomotieven type 281.

De aankomst van de typen 81 leidde tot de afstelling van de Britse machines type 281 en even later kon men de transfert optakenen van de typen 22 voor de reizigersdiensten, de typen 71 en 51 voor de rangeerdiensten. Uit deze opsomming ziet men duidelijk dat deze stelplaats regelmatig opgezaaid werd met de oudste machines van het net. In 1948 - met ingang van de winterregeling - had men te St-Martin de volgende inzetregeling :

Reeks A : Stoomlokomotieven type 22

Tweepluigenstelsel

Daggemiddelde : 171 km

8 plandagen

Hoogste dagafstand : 253 km

Laagste dagafstand : 52 km

Deze typische reizigersreeks kende nog enkele uitschieters in verband met de inzet : nog eenmaal werd er doorgereden tot in Liège-Vivagnis voor train 2066, de terugrit gebeurde voor stoptreinen. Doch meestal ging de rit - vanuit Charleroi niet verder dan Namur en Erquelinnes. Op de lijn naar Namur werd trouwens het grootste gedeelte van de stoptreindiensten gereden. Op de laatste plandag werden de typen 22 gebruikt voor een mijnwerkerstrein naar Aalst, waarbij hij 's morgens vertrok vanuit Charleroi, gedurende 9 uur - met het personeel te Aalst aanwezig bleef en pas iets na 16.00 terugkeerde.

Reeks J : Stoomlokomotieven type 81

Tweeploegenstelsel
3 plandagen

Daggemiddelde : 57 km
Hoogste dagafstand : 185 km
Laagste dagafstand : 52 km

Deze reeks telde enkel goederentreinen, waarbij de typen 81 toch nog een uitgebreid inzetgebied hadden : uitschieter in deze reeks was de stukgoedtrein naar Brussel-Tour et Taxis, doch ook voor andere doorgaande goederendiensten werd de 81-er ingezet. Zo bereikten ze Clabecq en Ronet/Namur. Het gros van de diensten werd echter verzekerd voor bedieningstreinen : hiervoor bereikten ze Walcourt, Marcinelle, Erquelinnes, Pleton en Buyrinne. Te Erquelinnes verzekerden deze machines ook de rangeringen.

Op zondag stond er ook een reizigersdienst op het programma : een treinpaar Charleroi - Erquelinnes.

Reeks K : Stoomlokomotieven type 81

Drieploegenstelsel
1 plandag

Daggemiddelde : 8 km

Deze reeks voorzag de rangeringen te Erquelinnes, dit gedurende de ganse dag. 's Middags wordt een reizigerstreinpaar naar Charleroi-sud voorzien, de omwisseling van de lokomotieven gebeurt op zaterdag (naar St-Martin) en op maandag terug.

Reeks S : Stoomlokomotieven type 71

Tweeploegenstelsel
1 plandag.

Daggemiddelde : 24 km

St-Martin vormde de laatste inzetplaats voor deze oude ex-Duitse lokomotieven. In het totaal waren er 32 machines geleverd. De laatste drie exemplaren werden te St-Martin gebruikt voor rangeringen in het station en de stelplaats zelf. Eind 1948 werden ze trouwens definitief terzijde gesteld.

Reeks T : Stoomlokomotieven type 51

Tweeploegenstelsel
1 plandag.

Daggemiddelde : 8 km

Deze lokomotieven verrichtten de rangeerdiensten in de Centrale werkplaats wagens en 's avonds in het station.

Reeks U : Stoomlokomotieven type 51

Tweeploegenstelsel
3 plandagen

Daggemiddelde : 20 km

Deze uitgebreidere inzetreeks omvat tal van rangeerbewegingen, nl. te Marcinelle, Charleroi-Quai, Charleroi-sud (2 lokomotieven). Deze reeks, maar dan ingezet vanuit Monceau, zou de laatste zijn voor dit lokomotieftype.

Serial A - 361 type 22

PS = 640

⊗ ⊓ Savage, a, service (SD) - L 2 (361, replaced)

1	⊗ ⊓ Repas	6427	St Martin	Charles S.	457	215	9	9	66	6424	St Martin	Charles S.	515	626				
2	⊗ ⊓ Repas	5950	St Martin	Charles S.	1125	1135	10	10	136	5954	St Martin	Charles S.	1911	2210				
3	⊗ ⊓ Repas	5984	St Martin	Charles S.	19	19	10	10	84	5993	St Martin	Charles S.	222	2319				
4	⊗ ⊓ Repas	6431	St Martin	Charles S.	127	1316	6	6	66	6432	St Martin	Charles S.	2052	2218				
5	⊗ ⊓ Repas	6419	St Martin	Charles S.	1151	12	330	330	124	6420	St Martin	Charles S.	1412	151				
6	⊗ ⊓ Repas	6405	St Martin	Charles S.	437	445	10	10	118	6403	St Martin	Charles S.	642	745				

Série C - Hbl. type 71

P.S. = 2.40

⊗ ⊠ Lavage toutes les 2 semaines - Hbl. remplacée
Alternement le lundi

1	S.D.	Manaueres gare St Martin	5.30 13.30	8	1	S.D.	Manaueres gare St Martin Dg par Z3	15.30 21.30	8
	D	Repos				S	Terminé à	20	2
						D	Repos		
							P.M.	7.50	

Série I - Hbl. type 51

P.S. = 2.00

⊗ ⊠ Lavage toutes les 2 semaines (à la Me) - Hbl. remplacée
Alternement le lundi

1	S.D.	Hbl. préparée par Z3 qui la conduit en gare ou il mandure			2	S.D.	Manaueres alt. E.A.C.	8 16	8
		de	7.15	7.45					
		pour à l'ét. des wagons ou il mandure de	7.45	9.15					
	S.D.	Manaueres à la gare	9.15	14.30	8				
			14.30	17					
			17.15						
	D	Repos				D	Repos		
							P.M.	8	

Jaaroverzicht : 14-05-1950

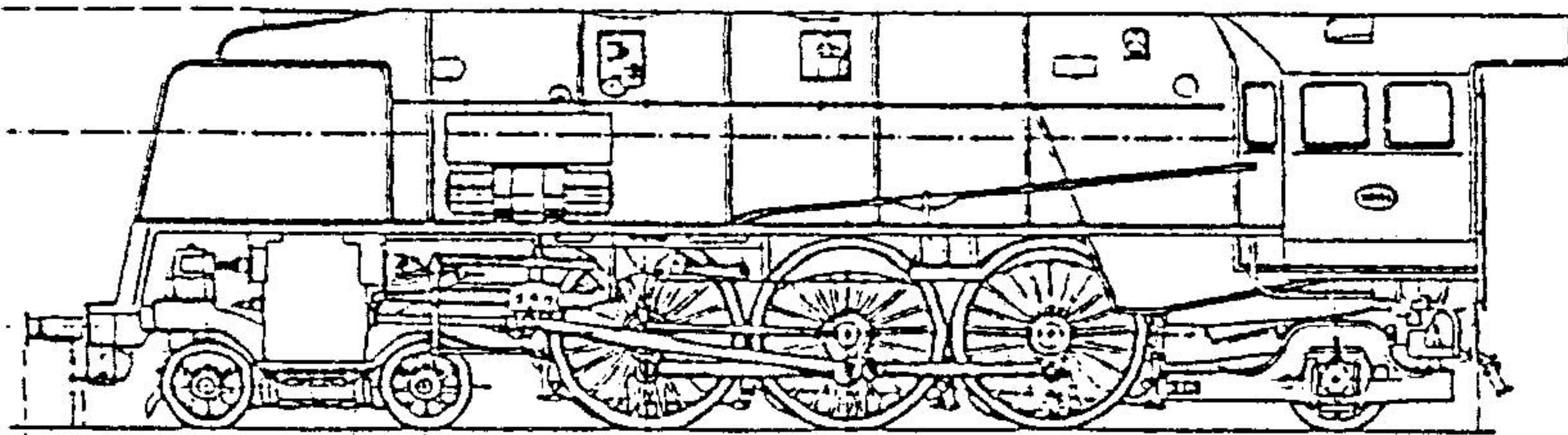
Na de afstellingsgolf in 1948, zou de zomerregeling van 1950 een tweede duidelijke schrapping van stoomlokomotieven teweeg brengen. De aflevering van de elektrische lokomotieven typen 101, 120 en 121 leidde tot een vermindering van de diensten. In 1950 gingen de na WO II buitgemaakte lokomotieven terug naar Duitsland, kwamen de in Duitsland verblijvende Belgische loks terug, maar werden ook een aantal (grotere) lokomotieftypen definitief afgevoerd. Het betreft vooral de typen 9, 22, 36, 48, 90 en 94.

Groep Antwerpen

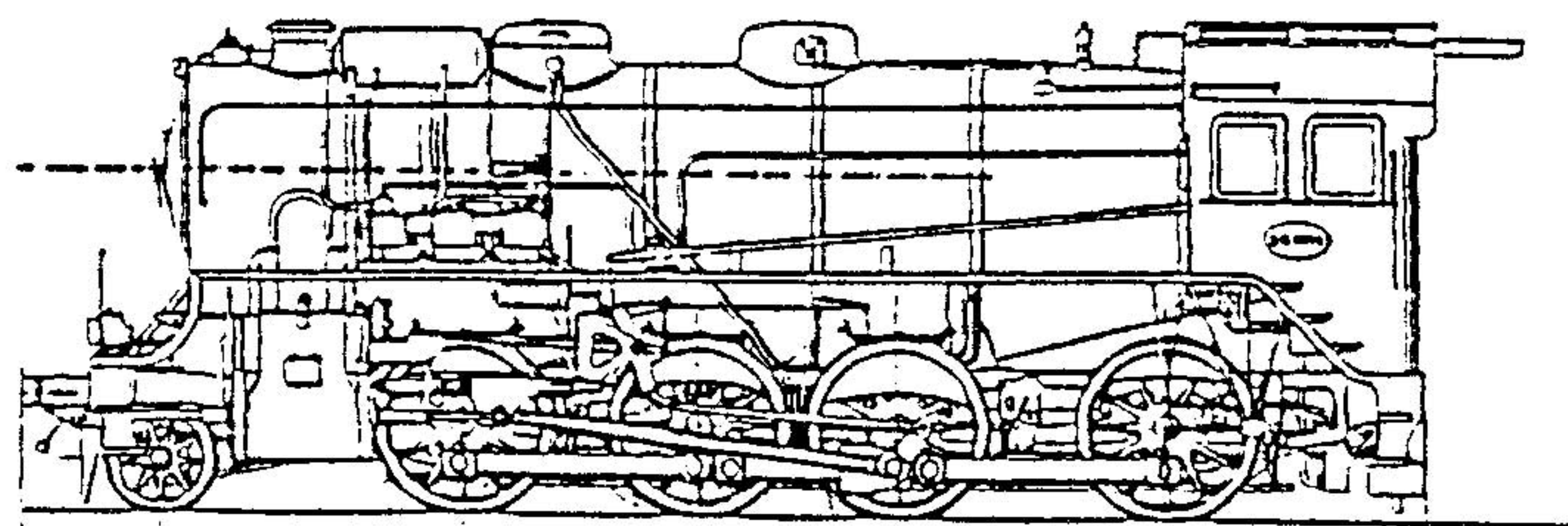
Type	FRST	FNDM	FNSD	FCV	FLD	FLV	FYZ	FTL	Totaal
7				9					9
15			1					4	5
16				4					4
31					16	28		9	53
38	14	8							22
41	6		5					6	17
50						1			1
51						1	4		5
53		15				6	6	1	28
57			3	1	1				5
58			5						5
64				16					16
81			5		7		13		25
90		9							9
93	2	15							17
96							2		2
99		9							9
Total	22	56	19	30	24	36	25	20	232

Groep Brussel

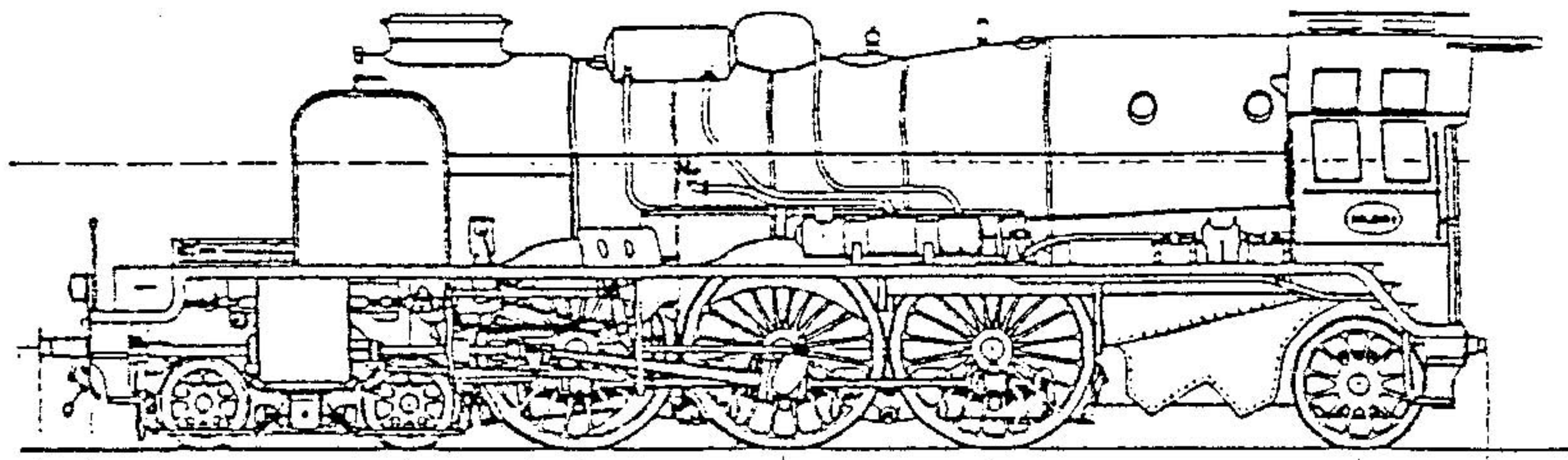
Type	FBM	FSR	Totaal
1	10		10
7	12		12
10		9	9
12		4	4
29	10	30	40
53		31	31
57	14		14
58		8	8
60-62	13		13
81		11	11
Total	59	93	152



Type 1



Type 38



Groep Gent

Type 10

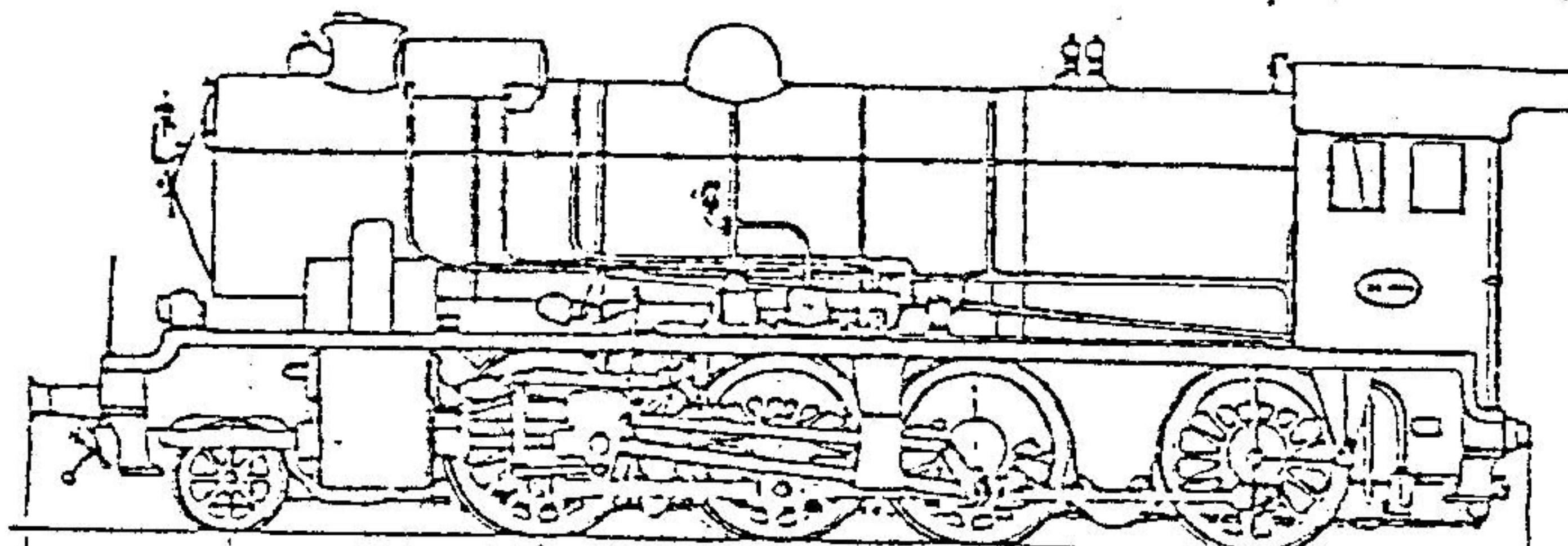
Type	FDK	FR	FY	FTK	FSD	Totaa
1					6	6
7		9				9
16		9				9
31					5	5
41	2		6	3		11
51			1			1
53					2	2
81		5				5
93		7			6	13
Total	2	30	7	3	19	61

Groep Hasselt

Type	FHS	LML	Totaa
29	10		10
38	8		8
41		14	14
53	4		4
58	10		10
64	6		6
81	8		8
Total	46	14	60

Groep Liege

Type	ANS	FVY	FHR	FL	GMN	FPS	RY	LHY	FND	FVS	Totaa
1			6								6
10				8							8
26							13				13
29			3	9							12
41								9	7		16
51	3										3
53	5		2		2		15			1	25
57				4		2					6
64				11							11
81	10	4	3		8		19	5	8	6	63
96		3								1	4
97			8			9					17
98-99				11							11
Total	18	7	22		10	11		14	15	8	195



Type 31

Groep Mons

Type	ATH	FBC	GT	FMS	FGH	FTY	Totaal
7						10	10
15						6	6
16			9		6		15
29			21				21
31				19			19
40		9		14		10	33
51			3	4		3	10
53			10	7	8	2	27
57		3					3
64	10		12				22
81	4	9	8		19		40
93	7				1		8
Total	21	21	63	44	34	31	214

Groep Charleroi

Type	FSU	FLU	LNG	LNC	FMV	NZ	FTM	LWC	Totaal
15			8						8
16	8							6	14
24							6		6
38				17			11		28
40	5								5
48					2				2
51				5	1				6
53				15	20	3	4		42
57		1		3					4
64					10	6	6		22
81		14	3		6	6		6	37
93	1							1	2
Total	Rapo	15	11	40	39		29	15	180

Groep Namur

Type	LC	LJ	LT	FED	Totaal
10		6			6
29		28	30	48	106
41	3				3
51				2	2
53		3	2	12	17
64			8		8
81	4				4
Total	7	37	40	62	146

Groep Arlon

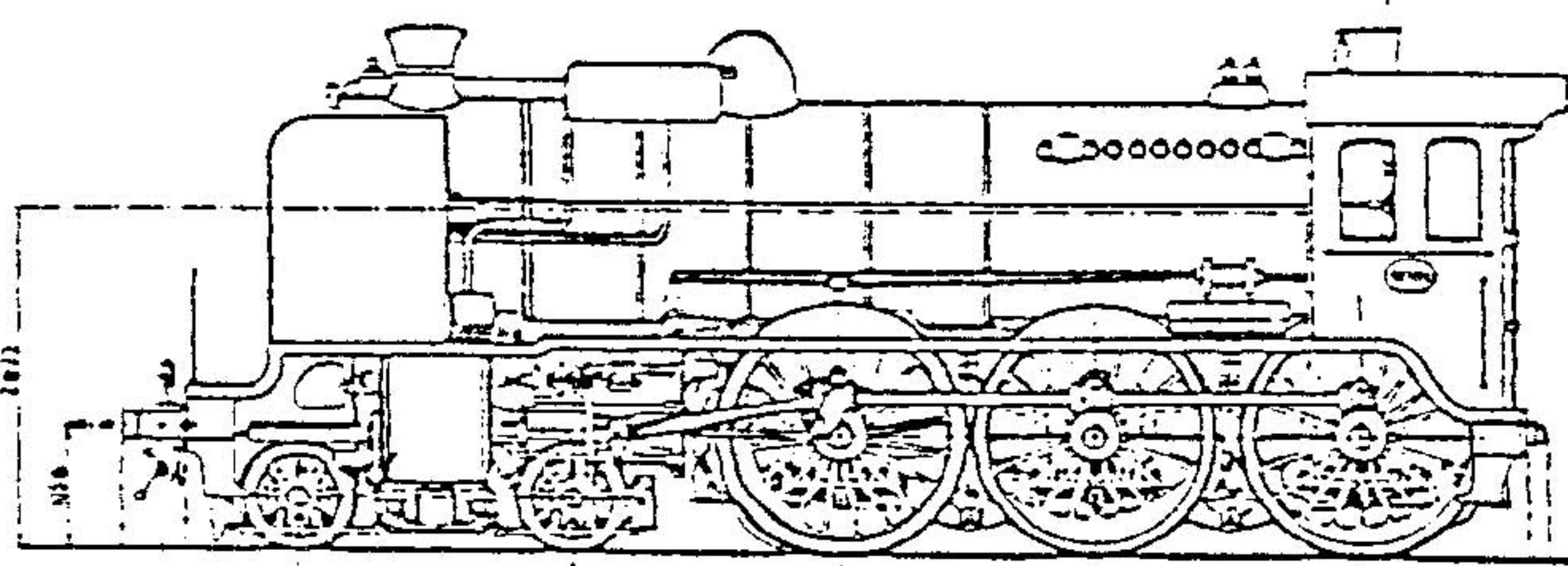
Type	MBW	MLT	MKM	Totaa
5-35			6	6
10			6	6
25		10		10
26	26	23		49
29			17	17
40		6		6
41	5			5
51	1			1
53	2	1	8	11
Total	34	40	37	111

Hoofdwerkplaatsen

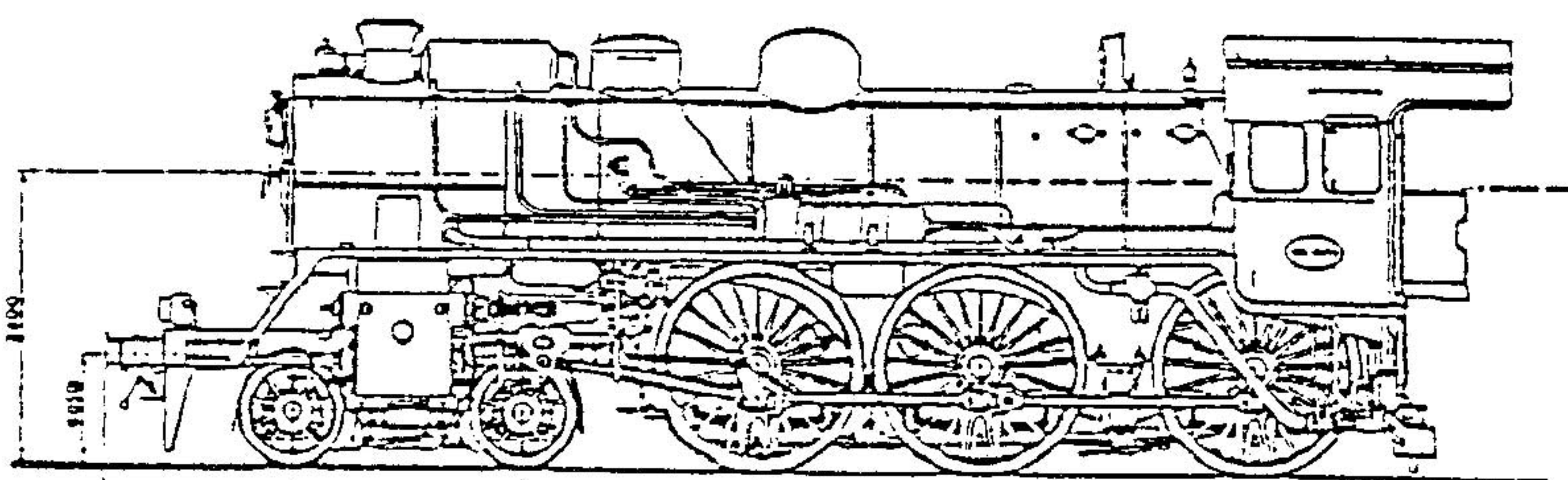
Type	Gentbrugge	Luttre	Salzinnes	Totaa
50	3	1		4
51	1	1	1	3
57			3	3
Total	4	2	4	10

Dienst

Type	Eff	Diens
1	34	22
5	4	3
7	73	49
9	42	--
10	49	29
12	6	4
15	46	30
16	59	40
22	4	--
24	11	6
25	23	10
26	90	62
29	300	221
31	159	97
35	4	3
36	50	--
38	144	80
40	68	44
41	208	130
48	5	2
50	5	5
51	80	44
53	318	208
57	61	37
58	38	23
59	1	--
60	16	10
62	5	3
64	132	97
67	1	--
81	441	208
82	2	--
83	2	--
90	35	9
93	57	40
94	6	--
96	15	8
97	25	17
98	11	8
99	20	12
Total	2650	1561



Type 9



Type 60

Seininrichting :

LSV

Waarschuwingsein

b. Waarschuwingsein :

Oorspronkelijk :

Vorm : Een ronde gele schijf met een witte rand, die rond een verticale as kon wentelen.

Seinstanden :

- * Schijf dwars over het spoor : volgend sein (stopsein) staat op rood : afremmen om te kunnen stoppen
- * Schijf evenwijdig met het spoor : doorrijden volgend sein staat op groen

Plaatsing :

- * Op blokafstand voor een stopsein

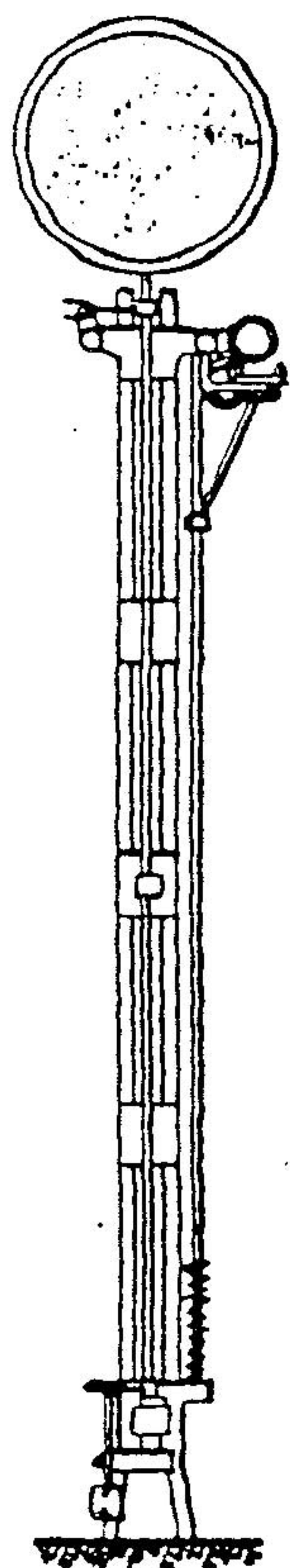
Tekening :

Zie tekening 03 en 04

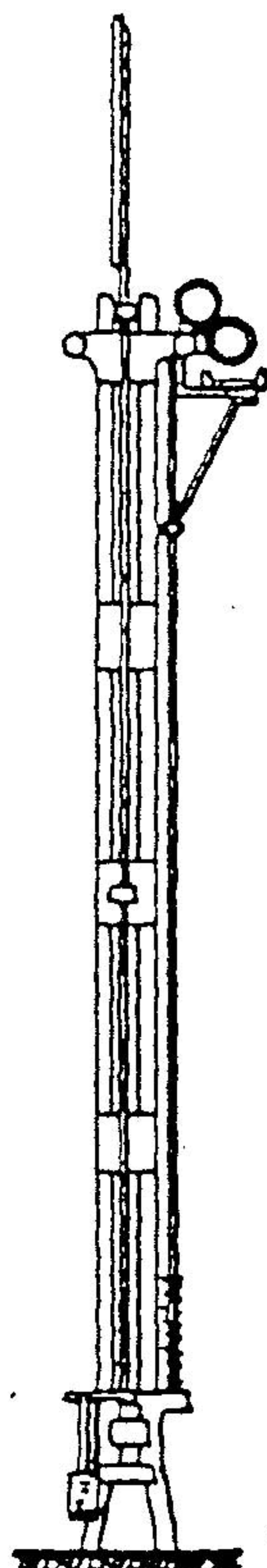
Tekening 03 : schijf dwars over spoor

Tekening 04 : schijf evenwijdig met het spoor

Opmerkingen : dit sein werd vervangen door het eenheidssein met gele seinarm , dit om de eenvormigheid en de zichtbaarheid te verbeteren.



Tek 03



Tek 04

Waarschuwingsschijf

Seininrichting : stopsein op seinpaal

c. stopsein (seinpaal)

Vorm : een rechthoekige plaat met aan het uiteinde een rode vorm, rood geverfd met net voor het ronde deel een witte verticale lijn. Voor 's nachts bijgestaan door een lamp. Door de positie van de schijf scheen deze (door een gekeurde glazen plaat) ofwel groen ofwel rood.

Seinstanden :

- * seinpalet horizontaal : doorrijden verboden
- * seinpalet onder 45° : doorrijden toegestaan

Plaatsing :

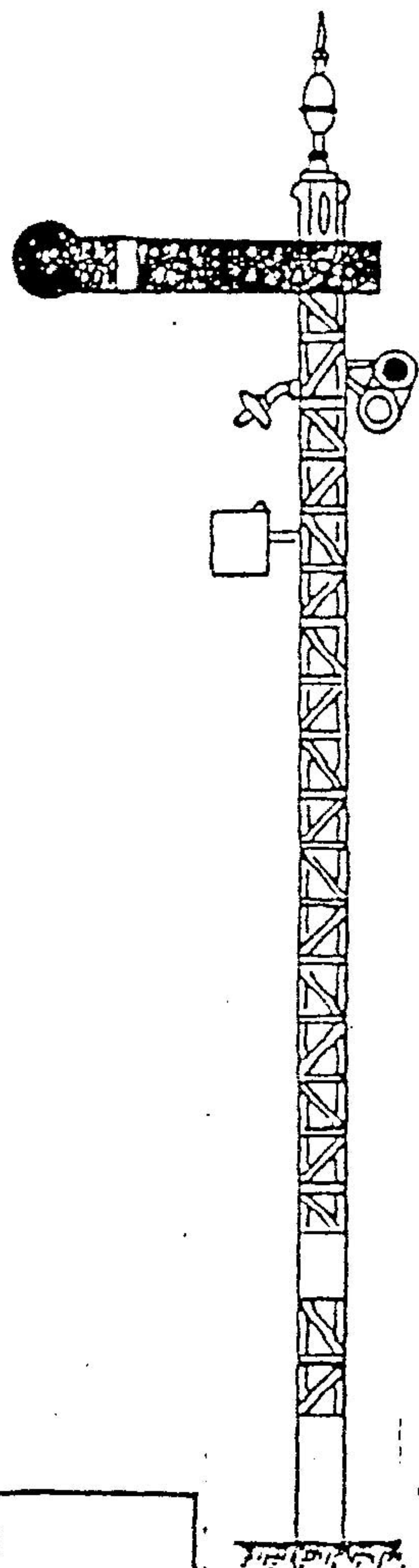
- * voor een gevaarlijke plaats : wissels, overwegen,
- * uitrit van station of opstelsporen

Tekening :

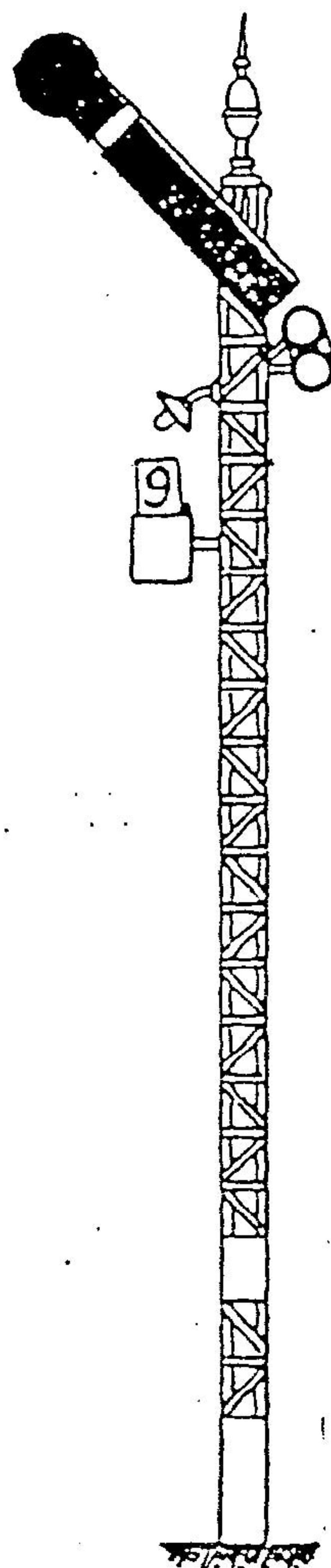
Zie tekening 05 en 06

Tekening 05 : seinpalet in de horizontale stand : doorrijden verboden
Tekening 06 : seinpalet onder 45° : doorrijden toegestaan.

Seinpaal
met stopsein



Tek 05



Tek 06

Toen de sterlijnen door de Etat Belge aangelegd werd, werd de verbinding naar Frankrijk in de eerste plaats aangelegd tot in Mons. Daar werd vooreerst geredetwist over de juiste verbinding met de Franse grens en werd gekozen voor de aanleg van de lijn die Mons zou verbinden met de region Nord te Valenciennes. Deze lijn werd al op 7 augustus 1842 al officieel in dienst genomen tot in Quiévrain. Enkele maanden later - meer bepaald op 14 november 1842 - werd de lijn verlengd tot in het Franse Valenciennes. Tot in 1858 verwerkte deze lijn al het internationale verkeer tussen Brussel en Paris via Douai, doch in dit jaar werd de rechtstreekse verbinding over de grensplaats Quevy in gebruik genomen.

Op dat ogenblik werd de lijn gedeklasseerd tot een zuivere lokale verbinding. Tijdens de volgende jaren werden de diverse industrieën van de Borinage aangesloten en al deze verbindinglijnen werden min of meer rechtstreeks op de as Mons - Quiévrain aangesloten. Hierbij kreeg St-Ghislain zijn status van verzamelstation en kreeg in deze periode al zijn eigen betrekkelijk groot vormingsstation. Hieraan werd tegen de eeuwwisseling ook de stelplaats gekoppeld.

Nog voor de eerste wereldoorlog kreeg deze verbinding een steeds verdere uitbreiding van het goederenverkeer en werden steeds meer lokale nijverheden aangesloten. Vooral de industriële aansluitingen van Jemappes en de bediening van het kanaal van Mons naar Conde kreeg eren ingewikkeld sporenplan.

Tussen de beide wereldoorlogen kende de lijn 97 zijn grootste bloeiperiode : naast het uitgebreide goederenverkeer, kende men de talloze mijnwerkerstrains naar diverse streken in ons land. Doch al voor het uitbreken van de tweede wereldoorlog taande de belangrijkheid van de verbinding. Het grensverkeer kende zijn inzinking en de eerste oude industrieën sloten hun poorten.

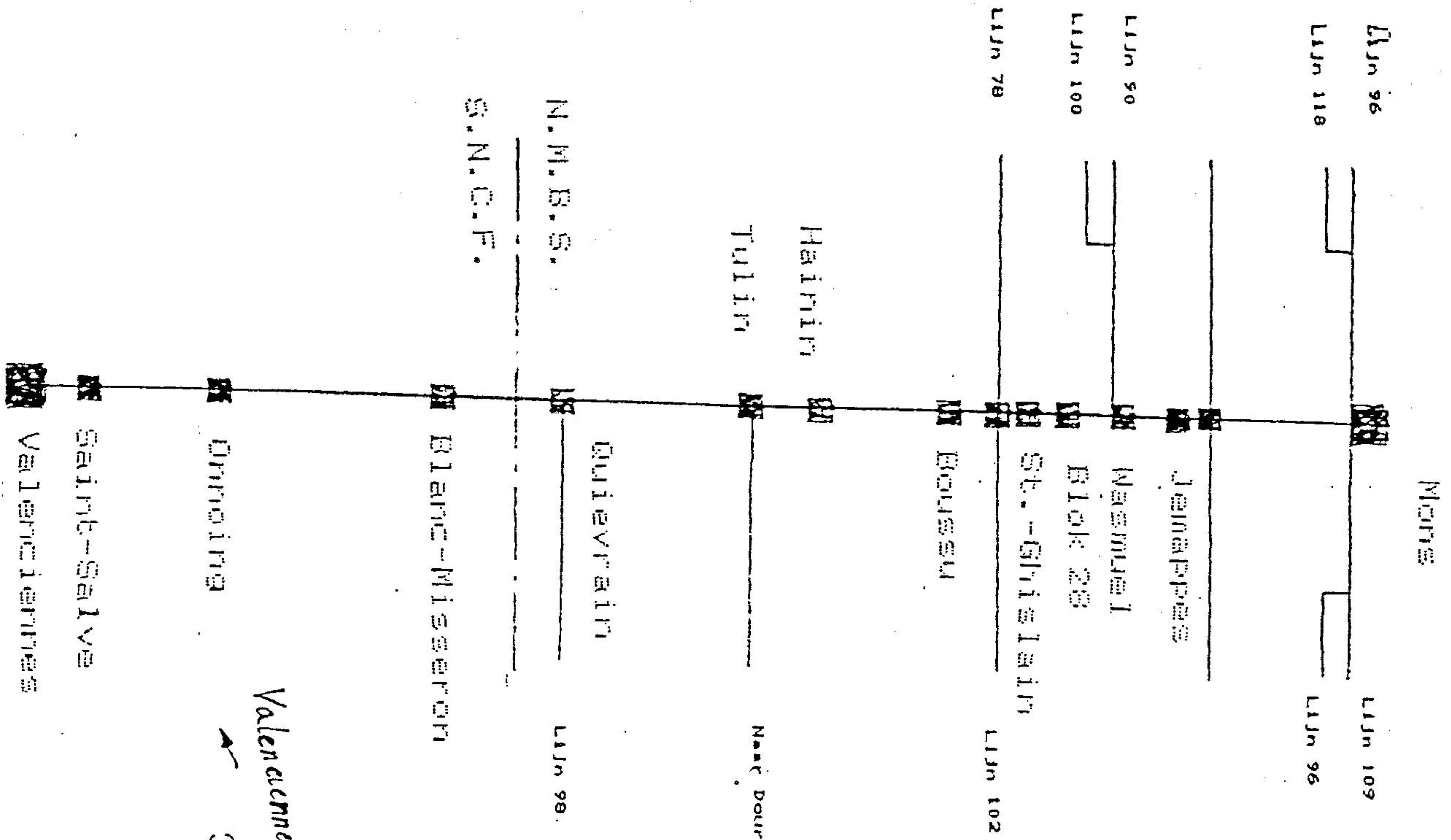
De streek werd zwaar getroffen tijdens de tweede wereldoorlog : St-Ghislain werd zwaar gebombardeerd, de vorming was onbruikbaar en de stelplaats volledig vernield. Daar waar de vorming snel hersteld was na de bevrijding, moest het depot volledig nieuw gebouwd worden. Het ontstond thans ten noorden van de dorpskern, richting Mons. Na de oorlog werd de lijn vooral bereden door de typen 15 en 16 in reizigersverkeer, het goederenverkeer werd vooral verzakend door de laatste typen 30. Verder waren de typen 41 bedrijvig voor de lichte goederendienst. De doorgaande internationale treinen werden gelaapt door de machines van de stelplaats Mons.

Omstreeks 1950 werd St-Ghislain - in goederendienst - overspoeld door de typen 81, die er tot bij hun schrapping in 1966 het gros van de bedieningstreinen reden. Na de sluiting van de stelplaats Mons, kwamen er voor korte tijd typen 29 te St-Ghislain, maar vanaf 1965 werden ze vervangen door de pas geleverde diesellokomotieven type 210. In 1964 werd het eerste deel van de lijn tot in St-Ghislain geëlektrificeerd en konden sommige goederentreinen elektrisch gelaapt worden. Ook de reizigersdienst kende een groot verschil : er werd nu elektrisch gereden tot in St-Ghislain, de verbinding naar Quiévrain werd vooral bediend door dieselmotorwagens reeksen 46 en 45, de prakuurtreinen waren trek-duw-kombinaties met de reeks 60.

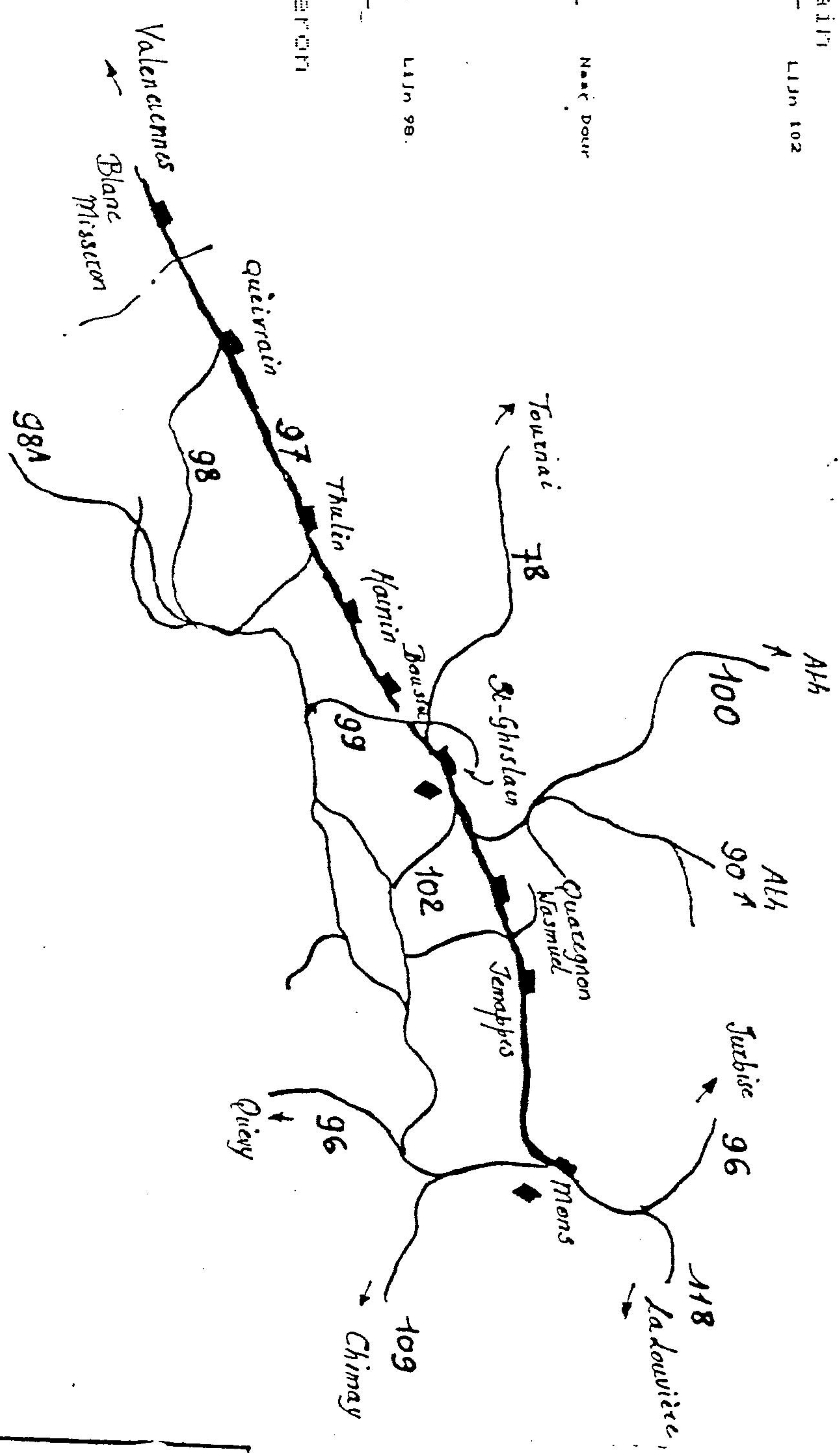
In 1982 werd de lijn verder onder draad gebracht tot in Tournai en veranderde de rol van St-Ghislain opnieuw. In deze periode verdween echter ook het grensoverschrijdend reizigersverkeer : tot dan waren er nog twee slagen tussen Blanc-Misseron en St-Ghislain, uitgevoerd door de SNCF. Tot in 1990 was er goederenverkeer naar Frankrijk, uitgevoerd door de reeks 60 tot in Valenciennes of de 55 64000 SNCF tot in Quiévrain, doch ook dat is thans een verleden.

Op dit ogenblik wordt er gewerkt aan de elektrifikatie en de modernisering van de lijn. Dit is nodig, daar het de laatste lijn is met mechanische seininrichting en praktisch overal nog oorspronkelijke gebouwen. Hierdoor werd de lijn soms betiteld als museumlijn van de N.M.B.S., doch ook dat behoort vanaf 1994 tot het verleden.

B. Situatieschets van de lijn :



TEKENING 1 : SCHEMATISCH OVERZICHT LIJN 97



TEKENING 2 : DE LIJN 97 EN HAAR OMGEEVING

C. De lijn : Stations en stopplaatsen :

O.A.	N.A.	Station	km.
FMS	FMS	Mons	0.0
LJ	LJ	Jemappes	4.3
		Jemappes (kolenstation)	5.0
FQR		Quaregnon-Wasmuel	6.4
		Blok 28	7.5
		St.-Ghislain - Hornu (bundel)	8.3
FGH	FGH	St.-Ghislain	9.2
FSB	FSB	Boussu	10.9
		Hainin	13.2
FTU	FTU	Tulin	14.8
FQ	FQ	Quiévrain	19.2
		Grens met de SNCF	20.2
		Blanc-Misseron (F)	21
		Onnaing (F)	26
		Saint-Salve (F)	29
		Valenciennes (F)	31

D. Belangrijke data's :

In dienst :

Baanvak Mons-Quiévrain werd in dienst genomen op : 7 augustus 1842
 Baanvak Quiévrain -Grens werd in dienst genomen op : 14 november 1842

Elektrificatie :

De lijn werd in januari 1982 tot net voor het station van Boussu geëlectrificeerd.

Buiten dienst :

In 1987 gingen de treinen niet meer door tot in Valenciennes

Kl	470	474	476	3247	3249	2769	82	484	3255	486	494	3257	—
0 Mons	5.35	—	9.14	9.50	12.09	15.45	18.86	—	17.25	—	18.40	19.32	—
5 Jemappes	5.43	—	9.21	9.57	12.16	15.52	18.86	—	17.32	—	18.47	19.39	—
7 Quaregnon	5.50	—	9.26	10.02	12.21	15.57	18.86	—	17.37	—	18.52	19.44	—
10 Saint-Ghislain ..	5.55	—	9.31	10.07	12.26	16.02	18.86	—	17.42	—	18.57	19.49	—
11 Boussu	5.58	8.00	10.15	—	—	—	—	16.10	—	17.55	18.58	—	—
13 Hainin	6.03	8.05	10.20	—	—	—	—	16.15	—	18.00	19.03	—	—
14 Tulin	6.07	8.09	10.24	—	—	—	—	16.19	—	18.04	19.08	—	—
20 Quiévrain	6.12	8.14	10.29	—	—	—	—	16.24	—	18.09	19.13	—	—
0	6.19	8.21	10.36	—	—	—	—	16.31	—	18.16	19.20	—	—
2 Blanc-Misseron	—	—	10.56	—	—	—	—	—	—	—	19.40	—	—
7 Onnaing	—	—	11.19	—	—	—	—	—	—	—	20.03	—	—
10 Saint-Salve	—	—	11.27	—	—	—	—	—	—	—	20.11	—	—
12 Valenciennes	—	—	11.34	—	—	—	—	—	—	—	20.18	—	—
0 Valenciennes	—	—	11.39	—	—	—	—	—	—	—	20.23	—	—
2 Saint-Salve	—	—	—	6.30	—	—	—	15.14	—	—	—	—	—
5 Onnaing	—	—	—	6.36	—	—	—	15.20	—	—	—	—	—
10 Blanc-Misseron	—	—	—	6.42	—	—	—	15.26	—	—	—	—	—
12 Quiévrain	—	—	—	6.49	—	—	—	15.33	—	—	—	—	—
0	—	—	—	7.00	—	—	—	15.43	—	—	—	—	—
6 Tulin	—	—	—	7.03	—	—	—	15.46	—	—	—	—	—
7 Hainin	—	—	—	7.29	9.00	13.03	—	16.08	—	19.12	—	20.50	—
9 Boussu	—	—	—	7.36	9.07	13.10	—	16.15	—	19.19	—	20.57	—
10 Saint-Ghislain ..	—	—	—	7.40	9.11	13.14	—	16.19	—	19.23	—	21.02	—
13 Quaregnon	—	—	—	7.45	9.17	13.20	—	16.25	—	19.29	—	21.08	—
15 Jemappes	—	—	—	7.49	9.21	13.24	—	16.29	—	19.33	—	21.12	—
20 Mons	5.46	5.55	7.25	7.57	—	—	—	13.33	16.50	17.33	20.55	21.13	—
	5.51	6.00	7.32	8.02	—	—	—	13.38	16.55	17.38	21.00	21.18	—
	5.56	6.05	7.38	8.07	—	—	—	13.43	17.00	17.43	21.05	21.23	—
	6.04	6.13	7.47	8.15	—	—	—	13.51	17.08	17.51	21.13	21.31	—

470 An Sonn- und Feiertagen, können Fahräder mit diesem Zuge nicht befördert werden; op Zon- en feestdagen, worden de rijwielen aan dezen trein niet aangenomen; les vélos ne sont pas admis à ce train les dimanches et jours fériés.

TABEL 1 : DIENSTREGELING VAN DE LIJN 97 UIT 1945

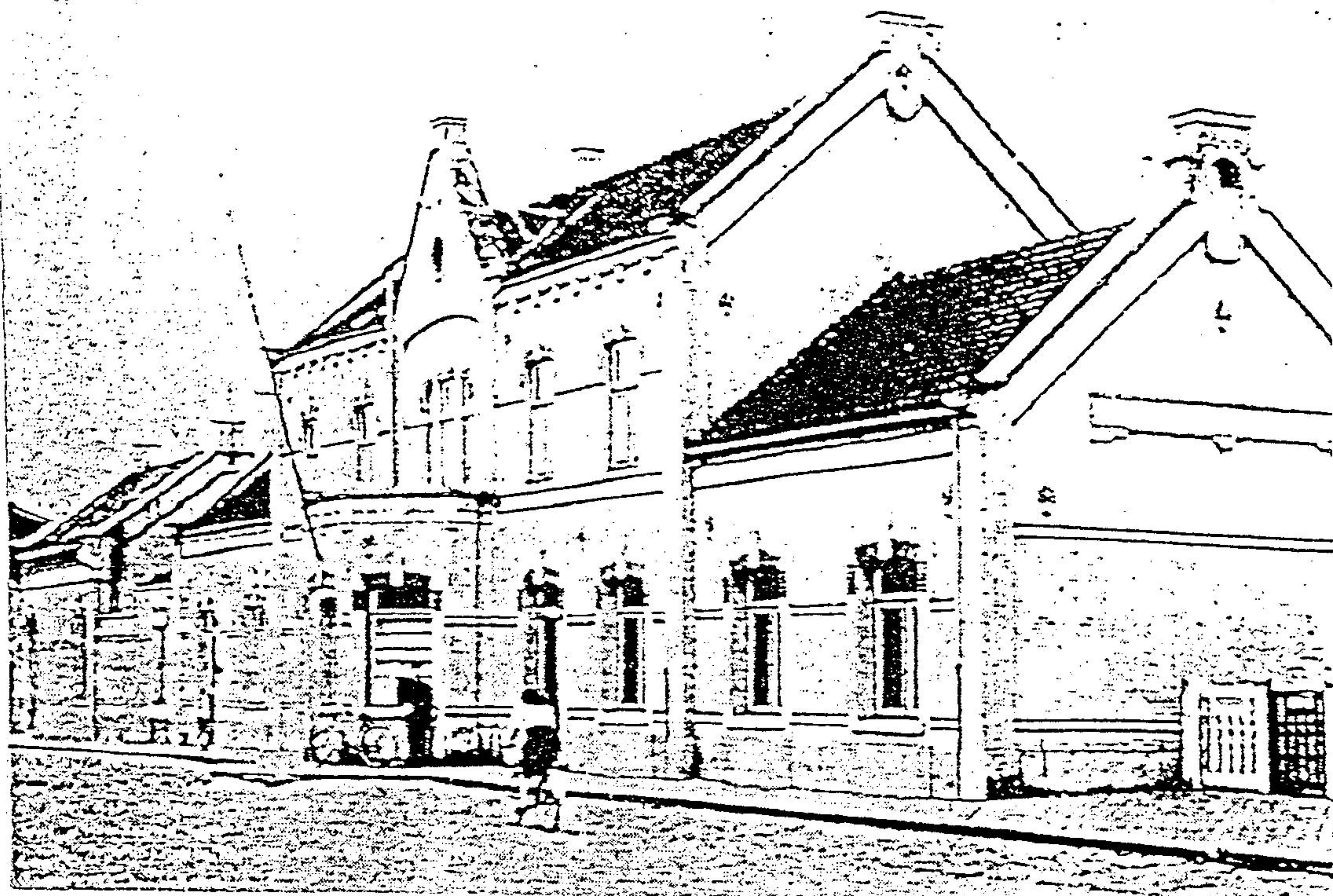


FOTO 1 : STATION VAN QUAREGNON-WASMUEL ROND 1955



D.V.D. 19.760 Inp. Lijn. O. Gaudibieu, 116 près de la Station, St-Ghislain
St-Ghislain. — Chemin de Gorge-Passage à niveau ligne de Mons.

FOTO 2 : OVERWEG VAN ST.-GHISLAIN IN JUNI 1905

De lijn die hier de spoorlijn kruist is uitsluitend voor lokaal transport. Deze industriële lijn met een lengte van 1,8 km vervoerde de steenkool van de Grand Hornumijn naar het kanaal van Mons te Condé.

1.7. Staal :

1.7.1. Indeling staalsoorten :

1.7.1.1. Naar de vorm

Gietstaal, Smeedstaal, Draad en staaf, Gewalst staal (plaat & profiel)

1.7.1.2. Naar de samenstelling

Ongelegeerd (0,1 % C), Laan gelegeerd (tot 5 % C), Hooggelegeerd

1.7.1.3 Naar de structuur

Gegeoten, gesmeed, gewalst, getrokken, normaal gegloeid, gehard, veredeld

1.7.2. Gebruik van staal in de modelbouw :

% C toepassingen

0,1 bouten, moeren, profiel en plaat

0,2 ketelplaten

zwiger en drijfstangen

0,3 zwaar belastemachineseonderdelen

0,3 - 0,6 machinestaal

0,6 - 0,9 gereedschapsstaal : matrijzen, hamers, beitels, ...

0,9 - 1,2 snijgereedschap

1,2 - 1,5 kalibers, e.d.

1.7.3. Wat is staal :

Voor de modelbouw is zach staal minder geschikt aangezien het enorm veel werk vraagt zonder betere eigenschappen als andere metalen. Roestvrij staal (R.V.S.) is echter een gewild materiaal geworden. Voor de bewerkingen moet men de snijnelheden van zacht staal delen door 2. Best gebruikt men bij de verspanende bewerkingen een smeermiddel zoals o.m. boorolie.

Voor de andere bewerkingen laat R.V.S. zich gemakkelijk doen, men kan R.V.S. vormen en omzetten. Voor de verbindingen zijn er - buiten de kink- en boutverbindingen - nog 3 mogelijkheden nl. :

hardsoldeer

zachtsoldeer

lassen met speciale elektroden

Voor de ketelplaat gebruikt men best Siemens-Martin staal met een C-gehalte van 0,1 - 0,2 %

1.8. Hardmetaal :

Hardmetaal kan enkel gebruikt worden als verspanend gereedschap. Hardmetaal kan als dan ook tot geen enkele metaalsoort verwezen worden aangezien het door mensenhanden is gemaakt door kleine stukjes wolframcarbide te sinteren (insmelten) onder hoge druk in een kobaltstructuur. Hierdoor verkrijgt men een zeer harde doch zeer broze stof.

Hardmetalen worden nu onder allerlei namen geproduceerd, maar hun samenstelling wijkt maar lichtjes af van de volgende :

60-90 % Wolfram (W)

5,5 - 10 % Koolstof (C)

3 - 13 % Kobalt (Co)

1 % croom (Cr) en ijzer (Fe)

0 - 40 % Titanium (Ti) of Tantalium (Ta)

2.4.2. Mengvoorverwarmer type Worthington, horizontaal :

Deze werden gebruikt bij de type 29 van de Belgische spoorwegen. De voorverwarmer van de type 29 was in tegenstelling van de meeste anderen niet uitgerust met een olieafscheider, daar deze in Amerika enkel als optie verkrijgbaar was.

De mengvoorverwarmer type Worthington bestaan uit 3 hoofdonderdelen :

- A. de voorverwarmer
- B. de warmwaterpomp P1
- C. de koudwaterpomp P2

2.4.2.1. Algemeen principe :

Het koude water afkomstig van de tender komt in de koudwaterpomp door het principe van communicerende vaten. Want de tender staat hoger als de pomp. Deze pomp perst het water naar het punt A. Daar wordt het koud water vermengd met de afgewerkte stoom om alzo warm water te verkrijgen, dit warm water wordt dan via de pomp P2 in de ketel geperst.

2.4.2.2. De koudwaterpomp : P2 :

De koudwaterpomp is een centrifugaalpomp, die door een ronddraaiende beweging water weg perst. Deze pomp wordt aangedreven door middel van een stoomturbine aangesloten op dezelfde as. Deze turbine draait rond aan een snelheid van 3600 tr./min. bij de maximale capaciteit. De regeling van de stoomtoevoer gebeurt automatisch dank zij een mechanische overbrenging vanuit de voorverwarmer. Wanneer het koudwaterniveau in de voorverwarmer te hoog stijgt, gaat een op het wateropp. drijvende bol, stijgen en via een stang de moderator (stoomklep) meer of minder openen, dit heeft een rechtstreekse invloed op de snelheid van de turbine.

2.4.2.3. De voorverwarmer : R :

De afgewerkte stoom wordt via de kleppen C1 en C2 in de voorverwarmer binnengelaten. Deze kleppen zijn terugslagkleppen - dit is noodzakelijk aangezien er anders bij een defect aan de condensor warm water via deze kleppen de cilinders vol zouden laten lopen (omgekeerde weg als de stoom). De afgewerkte stoom gaat dus de de pijlen volgen. Via A komt het koud water naar binnen, deze wordt via de gang D naar een dun rooster geleid. Het water dat verplicht is door de mazen van het rooster te vallen, vormt dan een soort neerslag (kleine waterdruppels) die zich gemakkelijk laat opwarmen door de stoom. Hierdoor verkrijgen we echter meer water als voordien (de stoom condenseert terug tot water). Het warm water komt dan tot rust in het kleine reservoir F, hierin wordt de hoogte van de waterstand steeds gecontroleerd door de bol B.

2.4.2.4. De warmwaterpomp : P1 :

De warmwaterpomp is in tegenstelling tot de koudwaterpomp geen centrifugaalpomp maar een zuigerpomp, deze laatste hebben het voordeel even gemakkelijk te kunnen zuigen als persen, en dat beide samen ook tot de mogelijkheden behoort. De zuigerpomp zal dus het warmwater uit F opzuigen tot aan de pomp, waarna het in de ketel wordt geperst. Natuurlijk is deze pomp aangepast voor hoge temperaturen (meer als 100 C)

2.4.2.5. Temperatuur van het warm water :

De temperatuur van het warm water dat in de ketel wordt geparst is ongeveer 6 °C kouder als die van de afgewerkte stoom. Veronderstellen we nu dat de afgewerkte stoom een druk heeft van 1 bar (kg/cm²) dan is de temperatuur van het warm water ongeveer 118 °C. Deze temperatuur kan nooit theoretisch berekend worden door de volgende omstandigheden :

De temperatuur is afhankelijk van :

- A. de druk van de afgewerkte stoom
- B. de temperatuur van het koud water
- C. de trek op het vuur.

De twee eerste argumenten zullen voor iedereen wel begrijpbaar zijn, want het is nogal logisch dat als ik tenderwater heb van 20 °C en van 2 °C dan er ook een verschil zal resulteren in het voedingswater. Maar wat heeft de trek op het vuur hiermee te maken ?

Laten we hiervoor maar eerst een nagaan wanneer we een grote trek op het vuur krijgen, wel wanneer we de grootste belasting hebben of gemakkelijker gezegd wanneer we de grootste kracht moeten uitvoeren. Deze trek zal tot rechtstreeks zichtbaar gevolg hebben : een prachtig witgloeiend vuur en een hevige vlammenzee. Maar onrechtstreeks heeft dit tot gevolg dat de temperatuur van de afgewerkte stoom gaat stijgen. Want natuurlijk het vervolg met zich meebrengt, want als de temperatuur van de stoom stijgt, stijgt ook de temperatuur van het voedingswater.

Dus bij een grotere kracht, krijgt de lokomotief warmer voedingswater, dus moet de stoker minder bijstoken.

2.4.2.6. De hulptoestellen :

2.4.2.6.1. de antivrieskraan :

Bij koud weer, wanneer er kans bestaat dat stilstaand water zou bevriezen, sturen we een klein beetje stoom naar de vorstgevoelige plaatsen, met name :

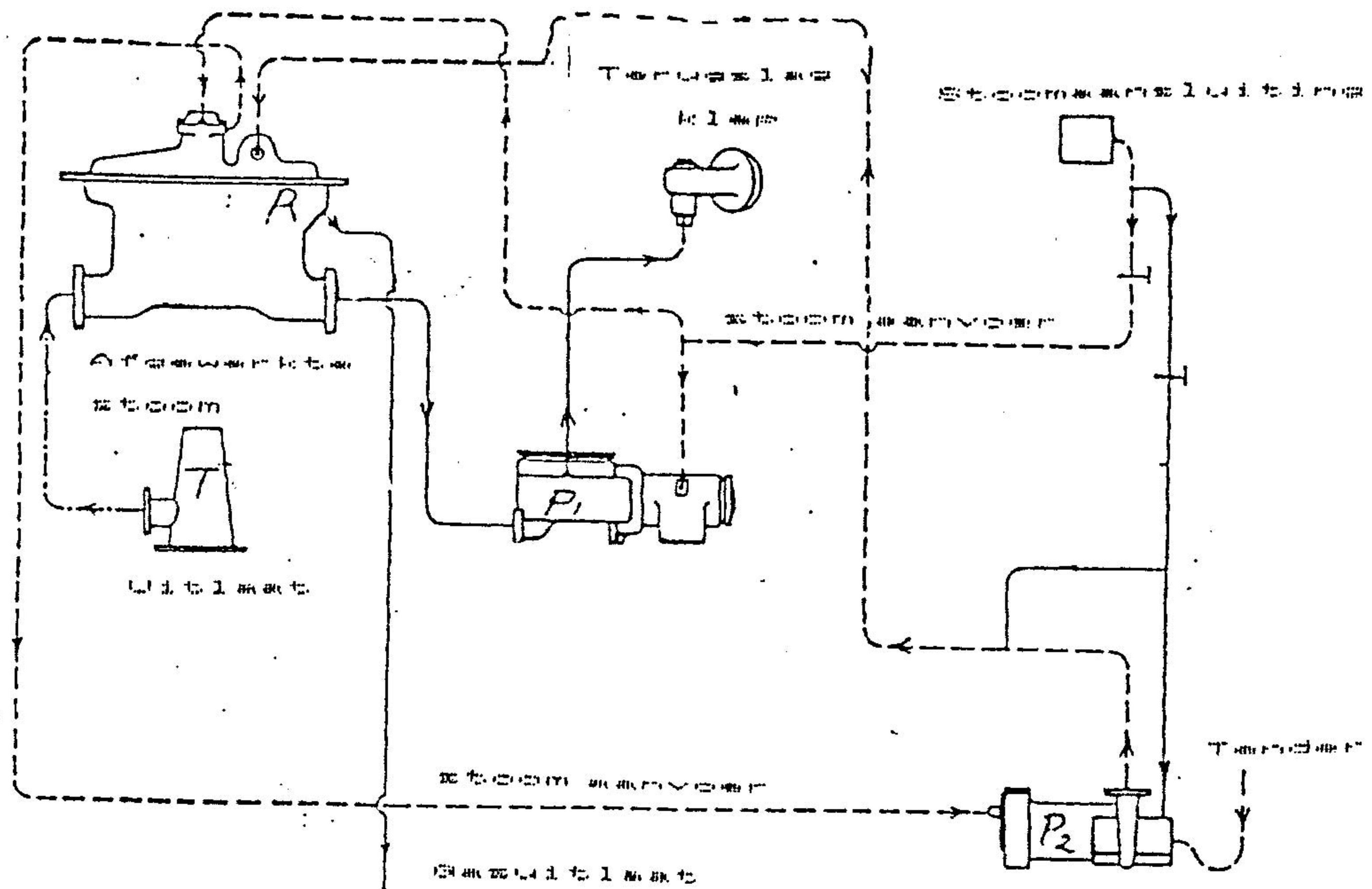
de kleppen van de aanzuigpomp
de terugvoerleidingen

Natuurlijk blaasden de machinisten vroeger ook nog stoom in de tenders om ook dat water vorstvrij te houden, zodat de aanvoerleiding tussen de tender en de koudwaterpomp ook niet kon bevriezen.

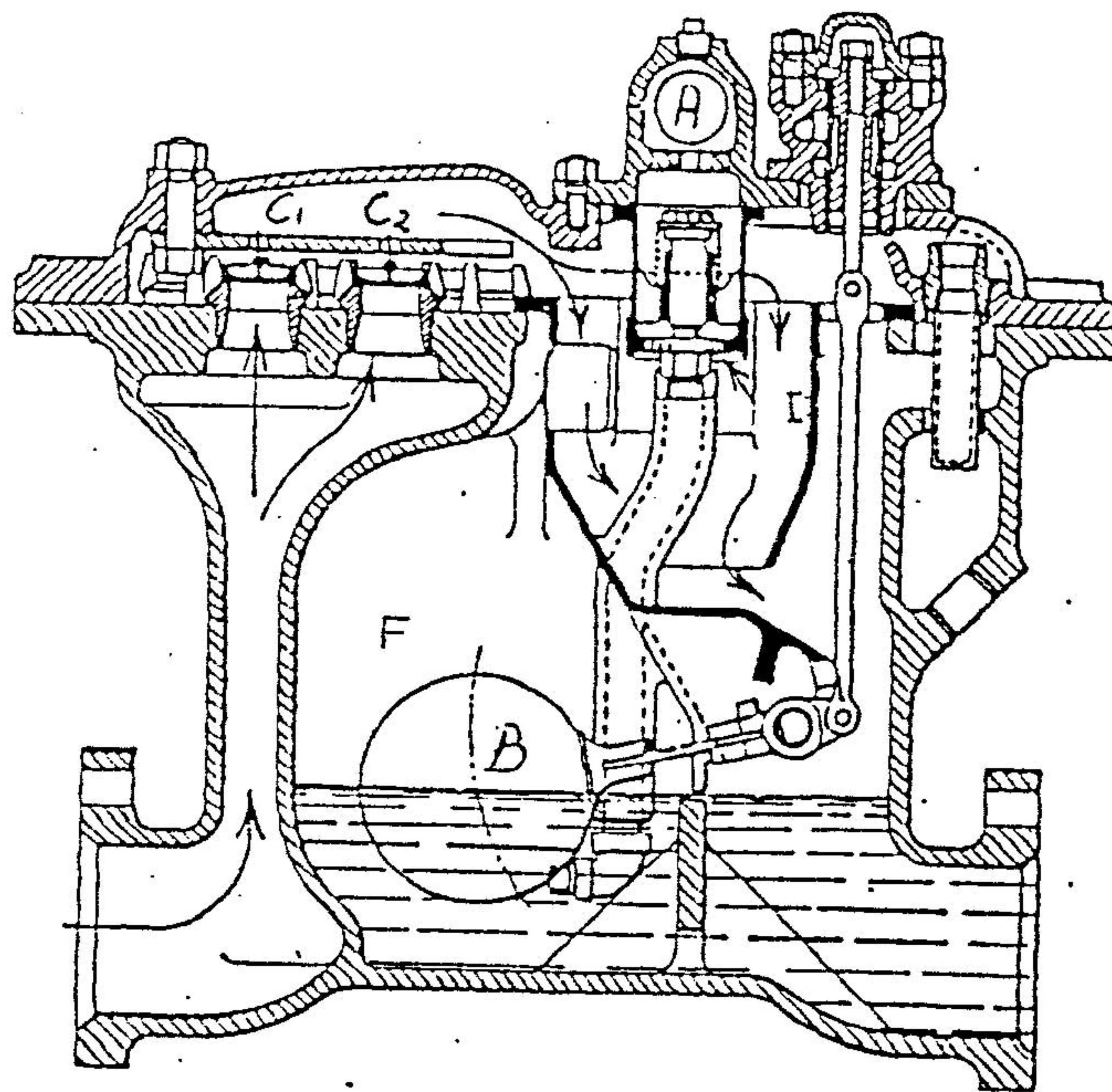
2.4.2.6.2. Uitlaat van gassen :

Wanneer we water gaan verhitten komen er gassen vrij. Om deze gassen te laten ontsnappen waren er twee leidingen voorzien. De eerste kwam voor aan de schoorsteen uit en de andere onder aan de asbak.

Volgend tijdschrift : Voorverwarmer van de A.C.F.I.



PRINCIPESHEMA : MENGVOORVERWARMER TYPE WORTHINGTON, HORIZONTAAL



MENSKAMER VAN DE WORTHINGTON MENGVOORVERWARMER, HORIZONTAAL

1. Lokomotieven :

1.1. statistiek :

1.1. a. Leveringen :

geen leveringen !

1.1. b. stelplaatswijzigingen :

6302		van Merelbeke naar Kinkempois
6309		van Merelbeke naar Kinkempois
8417	01-08-92	van Montzen naar Antwerpen-Dam
8433	01-08-92	van Montzen naar Antwerpen-Dam

1.1. c. ombouw :

Reeks 03 :

omgebouwd voor 01-06-92 : 311, 316, 328, 323, 309, 327, 320

308	04-06-92	321	01-07-92	325	06-08-92
317	05-06-92	322	07-07-92	319	14-08-92
314	10-06-92	315	10-07-92	329	26-08-92
310	18-06-92	326	23-07-92	318	08-09-92
313	24-06-92	324	30-07-92	307	14-09-92

Worden omgebouwd de komende weken : 312 (vermoedelijk 28-09-92)
306, 330, 332, 334, 331, 335, 333

Reeks 52/53/54

5318 werd op 13-08-92 omgebouwd met vlottende kabines
5209 en 5403 zijn in grote revisie (incl. ombouw)

1.1. d. schrapingen :

2616	01-06-92	ongeval te Chatelet
026	30-06-92	ongeval op overweg
6285	04-08-92	ongeval

1.1. e. park :

4601	..-09-92	in park gezet
4603	..-09-92	in park gezet

1.1. f. verkoop buitenland :

056	verkocht aan Italië
058	verkocht aan Italië
064	verkocht aan Italië
072	verkocht aan Italië
099	verkocht aan Italië
101	verkocht aan Italië

1.2. Aktuele berichten :

00 Ondanks het feit dat al een groter aantal "Breaks" omgebouwd werden, is het effectief aan de oude klassieke stellen nog niet echt achteruitgegaan. Enkel de verongelukte 026 ging effectief uit de geschriften en dit op 30 juni 1992. De overige stellen worden nog steeds volledig gebruikt in de gewone stopdienst.

Van de voorheen te Schaarbeek afgestelde stellen, vonden 6 stellen een koper en een nieuwe inzetplaats : ze werden aan een Noorditaliaanse prive-lijn verkocht en zullen in het warme zuiden hun levensadem gaan slijten. De betreffende stellen zijn de 056, 058, 064, 072, 099 en 101. Half juli werden deze stellen naar Italië afgevoerd. Op dit ogenblik zijn er nog onderhandelingen voor de verkoop van een vijftal verdere stellen, doch of deze transactie doorgaat is nog niet uitgemaakt.

03 De ombouw van deze stellen gaat vlot van stapel. Begin oktober werden al 14 stellen omgebouwd tot drieledige voertuigen en worden nog integraal ingezet vanuit Stockem op de Ardennenlijn. Na de volledige ombouw zouden de stellen 301 tot 326 te Stockem overblijven en er de 24 voorziene inzetdagen verzekeren.

Van deze reeks rijden de 302 - 307, 315, 318, 319, 321 - 326 nog steeds als tweeledige stellen rond en is de ombouw niet voorzien voor dit jaar. De volgende om te bouwen stellen zijn de 306, 330, 332, 334, 331, 335, 333 in de opgegeven orde. Deze stellen blijven voorlopig (tot aan de zomerregeling van 1993 te Stockem. Er wordt een stel per week omgebouwd.

Voor de tweede inzetlijn - nl. de Waalse As - zou de stelplaats Kinkempois niet voldoen en wordt uitgekeken naar een nieuwe stelplaats. Ronet maakt hierbij de grootste kans en het is niet uitgesloten dat ook de stellen van Stockem naar hier gemuteerd worden, waardoor een rationelere inzet met minder reservestellen mogelijk wordt.

Het gebruik zelf levert echter weinig problemen op en de drieledige stellen voldoen uitstekend op de toch hellingrijke en moeilijke verbinding met Luxembourg. Alleen het optrekken levert bij slechte weersomstandigheden soms wat problemen op.

De eerste inzet buiten de eigenlijke stelplaats werd door de drieledige Breaks verricht tijdens de opendeurdagen te Kinkempois met de pendelritten tussen Liege-Guillemins en Kinkempois

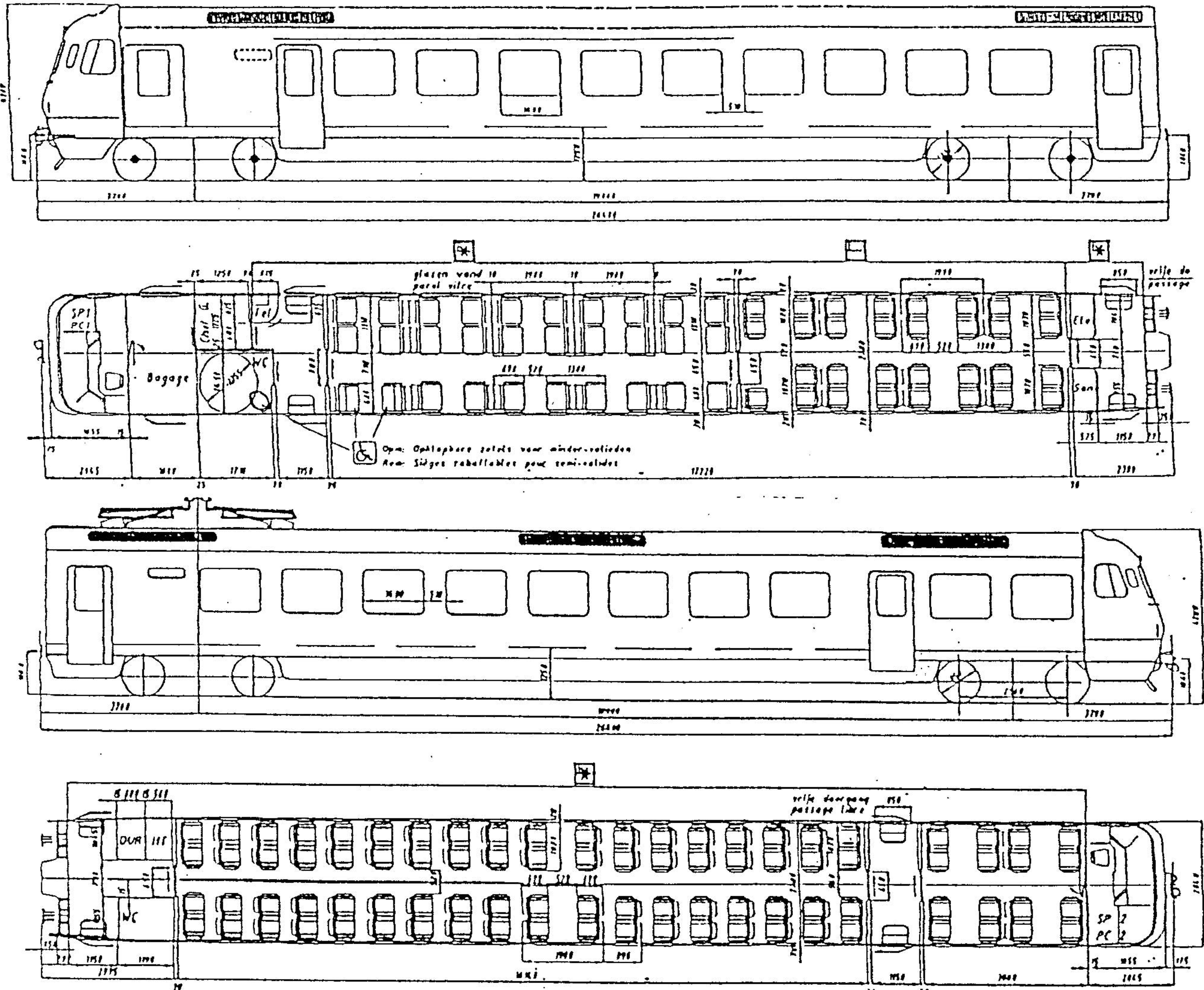
AM'93 : Het lastenboek voor de nieuwe IC-stellen is volledig afgewerkt en in samenspraak met BN werden de eerste plannen uitgewerkt. Het worden opnieuw tweeledige stellen, waarvan de kastvorm voor het grootste gedeelte overgenomen werd van de nieuwe I10-rijtuigen. Nochtans zijn er diverse vernieuwingen ten opzichte van de vroegere stellen. Net zoals in de nieuwe tussenrijtuigen, verlaat men voor de tweede klasse het 3/2 zitpatroon en heeft met 4 individuele zetels, die alle - over de helft van een rijtuig - in dezelfde richting staan. Hierdoor kon de capaciteit toch nog vergroot worden en verdwijnt de indruk van een gesloten compartiment. Verder zijn de instapplatforms belangrijk kleiner geworden (geen probleem in een verdere fase van hun levensloop ?) en is er in elk stel een telefoonkabine aanwezig. Door deze opstelling heeft men 119 zitplaatsen in tweede klasse en 30 in eerst.

Anderzijds werden de stellen uitgerust met een volledige klimaatregeling, waardoor alle vensters volledig gesloten zijn. Voor de ingangdeuren komen nu voor het eerst enkel zwenk-schuifdeuren.

Deze 160 km/h stellen worden in de loop van 1993 besteld en vanaf 1996 - na de aflevering van de TGV-stellen - geleverd. De plannen werden reeds opgesteld en gepubliceerd, doch op dit ogenblik zijn er nog diverse problemen, daar men een intercirkulatie tussen de stellengewenst is, moet de kop volledig hertekend worden. Doch dit leidt dan weer tot het verhogen van de stuurpost, het plaatsen van een doorloopdeur en het verlies van twee compartimenten. Hierdoor is het twijfelachtig of deze optie gehandhaafd blijft. Daar de tijd krap is, wordt het waarschijnlijk dat de kopvorm van de breaks behouden wordt.

In het totaal worden 132 stellen besteld in twee ondergroepen : 74 eenspanningsstellen zijn nodig voor de binnenlandse diensten. Hier zouden ze in eerste instantie de lijnen Genk - Hasselt - Brussel - Gent - Kortrijk - Poperinge/De Panne (IC D), Brussel - Mons - Queivrain (IC E), Antwerpen - Gent - Oostende (IC G) en Tangeren - Hasselt - Aarschot - Antwerpen (IC H) verzekeren. Anderzijds komen er 58 tweespanningsstellen (3000 V / 25 000 V 50 Hz), dit voor de verbindingen met Lille, nl.

Liege - Namur - Charleroi - Tournai - Lille (IC F), Antwerpen - Gent - Kortrijk - Lille (IC I) en Oostende - Brugge - Kortrijk - Lille (IC J). Het is mogelijk dat er een tweede bestelling komt, zodat praktisch alle nieuwe IC-diensten met modern materieel verzekerd worden, waarbij de tweespanningsstellen ook de verbindingen met Luxembour (via Gouvy) en zelfs naar Metz/Thionville.



Voorlopig plan (bron N.M.B.S. / GTF)

TGV-stellen : Na de bestelling van de TGV-stellen Nord voor het bedienen van het stamnet tussen Paris, Brussel en London, werd een nieuwe bestelling doorgevoerd voor de verdere bedieningen van Amsterdam en Koln. Na vergelijkende studies tussen de Franse en Duitse industrie ging het order aan de Franse groep onder leiding van Alstom. Van deze vijfspanningsstellen worden er in eerste instantie 27 aangekocht door de vier betrokken spoorwegaanschaapen : de N.M.B.S. heeft er 11 in beheer, de S.N.C.F. 9, de N.S. 4 en als laatste de D.B. 3 stellen. Zowel qua uiterlijk als de binneninrichting komen deze stellen praktisch volledig overeen met de Nord-stellen.

13 : Na moeizame onderhandelingen en nadat de Spaanse AVE voldoende materieel ter beschikking had voor zijn eigen diensten, kon de Siemens-lok AVE reeks 252 eindelijk zijn testen in België komen doorvoeren. Deze testen werden in de tweede helft van juni doorgevoerd. Chronologisch heeft de lokomotief 252 001-3 het volgende testprogramma in België doorlopen :

- 9 juni : aankomst in België te Kinkempois
- 11 juni : overbrenging naar Ath
- 12 juni : testritten tussen Ath en Edingen
- 15 juni : overbrenging van Ath naar Merelbeke, aanpassingen aan pantograaf
- 17 juni : snelheidsritten tussen Gent en Kortrijk (max. snelheid 170 km/h)
- 19 juni : snelheidsritten tussen Halle en Mons (met de 2341), overbrenging naar Leuven
- 21 juni : rit voor goederentrein (900 ton) tussen Leuven en Libramont en terug (met 2011)
- 22 juni : rit voor goederentrein (1000 ton) tussen Leuven en Libramont, los naar Luxembour, terug met internationale trein Luxembour - Brussel (met 2002)
- 23 juni : overbrenging in goederentrein.

Er werd een volledig dossier opgesteld met de mogelijke negatieve punten en met de aan te brengen veranderingen. Nu wacht de N.M.B.S. nog enkel naar de resultaten van de Belgische industrie met de name de ombouw van de 21-er tot tweespanningslokomotief.

15 : Door de afstelling door de SNCf van twee lokomotieven reeks CC 40 100, is de krapte aan lokomotieven geschikt voor het verkeer naar Frankrijk enorm groot. De lokomotieven reeks 12 zijn nog niet aangenomen voor de gewone dienst en zijn nodig in de goederendienst, een nieuwe bestelling van lokomotieven is niet meer te verantwoorden door de nakende indienststelling van de TGV. Hierdoor was men verplicht om de oude lokomotieven reeks 15 terug op te kalefateren en kregen ze een nieuwe jeugd. Vanaf de zomerregeling verzekeren drie lokomotieven van deze reeks opnieuw 3 tremparen vanuit Brussel naar Paris. Op dit ogenblik is de bestelling van de hoofdtransformator ook doorgevoerd om de twee laatste lokomotieven van deze reeks weer geschikt te maken voor de internationale dienst.

26 : Na zijn frontale botsing te Chatelet werd de 2616 als eerste van deze reeks definitief uit het N.M.B.S.-bestand geschrapt. De levensloop geeft het volgend beeld :

126.111 - 2616

Bouwer : Brugseise et Nivelles

Levering : 8 december 1969

Stelplaatsen :

Ronet 08-12-69 tot 03-06-84

Stockem 03-06-84 tot 01-06-92

50 : Dit buitenbeentje van de N.M.B.S. is herrezen : voor de tentoonstelling over Cockerill te Kinkempois werd een reeks 51 herschilderd in de blauw-witte uitrusting van deze 4000 pk- zwaar prototypelokomotief. Na afsluiting van de plechtigheden te Liege, werd deze lokomotief - genummerd als 5001 - ook nog aan het publiek voorgesteld tijdens het stoomfestival van Mariembourg.

52/53/54 : Met de 5318 die op 13 augustus jl. de CW Salzinnes verliet met vlottende kabinen, het het aantal ronde neuzen weer met een gedaald. Op dit ogenblik zijn de 5209 en 5403 in de Centrale werkplaats aanwezig en wordt de 5403 eind 1992 de eerste 54-er die de modernisering zal ondergaan hebben.

60 : Het museumpatrimonium van de N.M.B.S. is weer met een eenheid uitgebreid : door toedoen van de diensten van de stelplaats Kinkempois, kon de 6041 rijvaardig gerestaureerd worden. Hij werd uitgevoerd in de standaard schildering van 1971, namelijk groen met brede gele banden. Hiermee is deze lokomotief de vierde zestiger die bewaard gebleven is : de overige zijn de 6077 in oorspronkelijke schildering (TSP), de 6086 van de Temca en de 6106 van Delcart (bij de SDP te Baasrode)

62 : Door het toenemend verkeer in de Luikse agglomeratie is er een nieuwe aanwinst van lokomotieven reeks 62 : de 6302 en 6309 kwamen vanuit Merelbeke over, hierdoor kon de inzetdienst met een dag uitgebreid worden.

Op dit ogenblik wordt de elektrische verwarming van de 6215 gedemonteerd en wordt deze lokomotief omgebouwd en herschilderd in de gewone uitvoering. Deze inrichting zal op korte termijn ingebouwd worden in de eerste 55-er die voor grote herziening te Salzinnes binnengaat, doch het nummer is nog niet met zekerheid bekend.

Anderzijds is het effectief met een verminderd : de 6265 - zwaar verongelukt bij een botsing op een overweg - ging definitief richting sloper. De levensloop van deze lokomotief vertelt het volgende :

212.165 -- 6265

Bouwer : Brugseise et Nivelles

Levering : 14 oktober 1964

Stelplaatsen :

Merelbeke : 14-10-64 tot 24-12-74 (inzet St-Niklaas)

Kinkempois : 24-12-74 tot 03-06-76

Dendermonde : 03-06-76 tot 03-05-84

Merelbeke : 03-05-84 tot 01-06-92

64 (211) : recent werd de 6406 volledig herschilderd in de oorspronkelijke uitvoering in de volledig groene livrei en genummerd als 211.006. Na Kinkempois werd ook deze lokomotief te Mariembourg voorgesteld.

84 | Door de opheffing van Haine-St-Pierre en de vermindering van de inzet te Montzen kwamen er een vijftal lokomotieven reeks 84 vrij en werden park geplaatst. Twee machines - de 8417 en 8433- werden vooreerst in leen naar Antwerpen-dam gestuurd. Op dit ogenblik behoren ze echter effectief tot het bestand van de metropool en verrichten hier de rangeerwerkzaamheden in de oude haven. Op korte termijn mag men opnieuw een buitendienststelling van een aantal lokomotieven reeks 84 verwachten.

2. Rijtuigen

2.1. Leveringen : Geen

2.2. Ombouw :

Nr.	type	van	naar	Datum	Stelplaats
59901	M4	BOK >	BD	22-01-92	FMCW
59902	M4	BOK >	BD	27-11-91	FMCW
59904	M4	BOK >	BD	31-01-92	FMCW
59910	M4	BOK >	BD	21-08-92	FMCW
59913	M4	BOK >	BD	29-11-91	FMCW
59916	M4	BOK >	BD	22-10-91	FMCW
59917	M4	BOK >	BD	23-06-92	FMCW
59921	M4	BOK >	BD	13-02-92	FMCW
59924	M4	BOK >	BD	14-06-92	FMCW
59925	M4	BOK >	BD	27-08-92	FMCW

Omnummering van de rijtuigen :

Oud UID-nummer	Nieuw UID-nummer	Oud UID-nummer	Nieuw UID-nummer
5088.8778.001-5	5088.8278.001-0	5088.8778.014-8	5088.8278.014-3
5088.8778.002-3	5088.8278.002-8	5088.8778.015-5	5088.8278.015-0
5088.8778.003-1	5088.8278.003-6	5088.8778.016-3	5088.8278.016-8
5088.8778.004-9	5088.8278.004-4	5088.8778.017-1	5088.8278.016-6
5088.8778.005-6	5088.8278.005-1	5088.8778.018-9	5088.8278.017-4
5088.8778.006-4	5088.8278.006-9	5088.8778.019-7	5088.8278.018-2
5088.8778.007-2	5088.8278.007-7	5088.8778.020-5	5088.8278.020-0
5088.8778.008-0	5088.8278.008-5	5088.8778.021-3	5088.8278.021-8
5088.8778.009-8	5088.8278.009-3	5088.8778.022-1	5088.8278.022-6
5088.8778.010-6	5088.8278.010-1	5088.8778.023-9	5088.8278.023-4
5088.8778.011-4	5088.8278.011-9	5088.8778.024-7	5088.8278.024-2
5088.8778.012-2	5088.8278.012-7	5088.8778.025-5	5088.8278.025-0
5088.8778.013-0	5088.8278.013-5		

Het typische N.M.B.S.-nummer blijft ongewijzigd.

2.3 Schrapingen :

Rijtuignr.	UIC-nr.	Datum	PV	Stalplaats	Omschrijving
12110	51882180210-6	01-09-92	01/92		I2 B
12111	51882180211-4	01-09-92	01/92		I2 B
12112	51882180212-2	01-09-92	01/92		I2 B
12153	51882880203-4	01-09-92	01/92		I2 AB
12155	51882880205-9	01-09-92	01/92		I2 AB
12160	51882880210-9	01-09-92	01/92		I2 AB
12161	51882880211-7	01-09-92	01/92		I2 AB
12163	51882880213-3	01-09-92	01/92		I2 AB
12166	51882880216-6	01-09-92	01/92		I2 AB
12170	51882880220-8	01-09-92	01/92		I2 AB
12171	51882880221-6	01-09-92	01/92		I2 AB
12301	51882970401-5	01-09-92	01/92		I4 A
17103	51889540916-8	01-09-92	01/92		pakwagen Ds
17105	51889540918-4	01-09-92	01/92		pakwagen Ds
17410	51889570910-4	01-09-92	01/92		pakwagen Dms
28912	50888748012-9	01-09-92	01/92		K1 AD
77301	60889949301-9	01-09-92	01/92	Schaarbeek	Spec. Expo-Shop
77302	60889949302-7	01-09-92	01/92	Schaarbeek	Spec. Expo-Shop
77303	60889949303-5	01-09-92	01/92	Schaarbeek	Spec. Expo-Shop
77304	60889949304-3	01-09-92	01/92	Schaarbeek	Spec. Expo-Shop

M2 | Eind mei 1993 moet de inzet van de M2-rijtuigen in Nederland eindigen en worden ze terug in België. Op dat ogenblik zouden alle oudere rijtuigen van de binnendienst (K-rijtuigen) geschrapt worden.

M4 | Bij deze rijtuigen wordt de afdeling voor de mini-aneek bij de doortocht te Mechelen verwijderd en vervangen door een gewoon zitkompartment.

3. Wagens :

3.1. Leveringen :

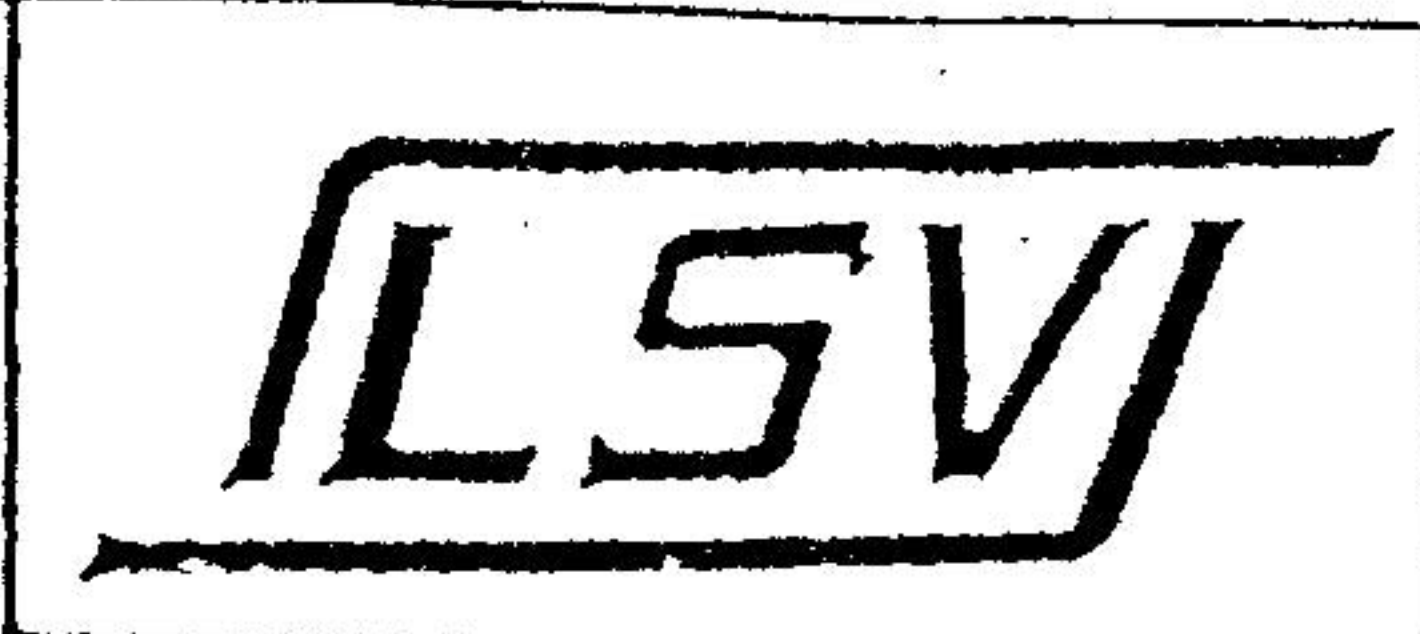
Type : 2233 A1 / Habis
 Afkomst : Zweden Aantal : 7 (op 01-09-92)
 Omschrijving : Schuifwagen

Type : 3614 D0 / Schimms
 Afkomst : ombouw Aantal : 320 (op 01-09-92)
 Aantal omgebouwd juli : 1
 Aantal omgebouwd augustus : 0

3.2. Schrapingen

Type	05	06	07	08	Omschrijving
2216 A2	315	311	310	310	Gesloten met assen
2231 A0	96	88	77	77	Gesloten met assen
1456 A1	1	1	0	0	Opengaand dak met bougies
3514 B3	243	243	243	240	Platte wagen
3514 B2	286	286	286	285	Platte wagen
2000 G6	95	95	94	93	Wagen
1000 H1	93	93	92	92	in huur
3212 B0	867	864	859	859	Platte wagen
1000 D6	133	133	133	132	Wagen met schuifdeuren

AGENDA



Oktober

B. Datum	E. Datum	Verenigi	Omschrijving	La	Gemeente
03-10-92		G.T.F.	Reis : "Siderurgie Liegeoise"	B	Liege
03-10-92	01-11-92		Tentoonstelling : spoorbaanvak Brussel - Mechelen	B	Zemst
04-10-92		NMBS	Trein-Tram-Bus-Dag	B	
04-10-92		ASMOCO	Internationale Ruilbeurs	B	Aywaille
09-10-92		VeBOV	Diaprojectie : Portugal	B	Brussel
10-10-92		VeBOV	Busuitstap, programma nog te bepalen	B	
10-10-92	11-10-92		Modelbouw 1992	B	Hasselt
11-10-92		H.T.C.	Internationale ruilbeurs van modeltreinen en toebehoren	B	Hoeselt
15-10-92	18-10-92		Vierde Speelgoed en Modelbouwtentoonstelling	B	Antwerpen
16-10-92	19-10-92	NMBS	Open Deur : "100 jaar van het station"	B	Jette
23-10-92		VeBOV	Diaprojectie : Oostenrijk-Hongarije-Tsjechovakische	B	Antwerpen
31-10-92			Ruilbeurs + Open Deur	B	Brugge
31-10-92	02-11-92	MSCM	11de grote tentoonstelling + koopjesmarkt	B	Muizen

November

B. Datum	E. Datum	Verenigi	Omschrijving	La	Gemeente
07-11-92	08-11-92	AMRA	Tweejaarlijkse tentoonstelling	B	Wommelgem
07-11-92	08-11-92	MSCM	11de grote tentoonstelling + koopjesmarkt	B	Muizen
11-11-92		AMRA	Tweejaarlijkse tentoonstelling	B	Wommelgem
11-11-92		G.T.F.	Reis : "Les tramways de Dusseldorf"	D	Dusseldorf
14-11-92	15-11-92	AMRA	Tweejaarlijkse tentoonstelling	B	Wommelgem
15-11-92		L.S.V.	St.-Niklaasrit	B	As
22-11-92			Internationale ruilbeurs van modeltreinen (zaal Pax)	B	Borgerhout
22-11-92		L.S.V.	St.-Niklaasrit	B	As
29-11-92		L.S.V.	St.-Niklaasrit	B	As
29-11-92		T.H.T.	Ruilbeurs	B	Vilvoorde

Adressen voor het verkrijgen van informatie :

Nieuw in de agenda. Vele onder U vroegen ook even te vermelden waar men verdere informatie over sommige evenementen kan vragen. Hieronder vindt U een overzicht van de verenigingen die in oktober - november - december nog organisaties op hun aktief hebben.

AMRA	(Antwerp Model Railroad Association p.a. J. Cami, Cooperatielaan 33, 2660 Hoboken)	Tel_:
ASMOCO	(p.a. Simar, Oneux 174, B-4170 Comblain au Pont)	Tel_:041/ 69 24 74
G.T.F.	(Groupement Belge pour la prom. et m'exploit. touristique du Transp. Ferr) G.T.F. asbl, Voyages, BP 191, B-4000 Liege 1	Tel_:
H.T.C.	(Hoeseitse Treinclub p.a. Smets D., Lindekapelstraat 7, B-3730 Hoeseit)	Tel_:011/ 41 53 72
Limburg A.	(Limburg Aktief - Modelbouw 1992 Begonialaan 35, 3550 Bolderberg)	Tel_:011/ 22 13 94
MSCM	(MSCM De Fijl Wandelingstraat 51, B-2570 Duffel)	Tel_:015/ 31 09 46
NMBS	(Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen Dienst Externe Betrekkingen, Frankrijkstraat 85, 1070 Brussel)	Tel_:02/ 525 20 36
TSP/FFT	(Toeristisch Spoorpatrimonium Avenue des Eglantines 15, B-1150 Bruxelles)	Tel_:015/ 31 57 47
VeBOV	(Vereniging voor Belangstellende in het Openbaar Vervoer Secretariaat : Kroonstraat 8, B-3920 Lommel)	Tel_:011/ 54 15 04

De L.S.V. is niet verantwoordelijk voor het niet naleven van de vermelde evenementen. De ritdagen van de museumlijnen voor 1993 zullen vanaf het volgend nummer - indien beschikbaar - uitgegeven worden.