

L.S.V. - Tijdschrift is een tijdschrift van de Limburgse Stoom Ver. v.z.w.

Tweemaandelijks : NOVEMBER - DECEMBER

Nummer : 56

Jaargang : 9

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

Uitgiftelokantoor : 3665 AS 1

Inhoud :

Beschrijving van :

Stoom : type 62

Diesel : 5001

- Beneluxstellen

M1 80 rijtuigen

DB-lok 184

Lijn 96

met daarnaast de
gewone artikels

Jaaroverzicht 51

Inzet : Brussel-Z.

Nummerlijsten (62)

N.M.B.S.-Aktueel

LSV-Aktueel

enz. ...



Foto : Beneluxstellen op de verbinding Brussel-Amsterdam
Antwerpen-luchtbal Augustus 65

Limburgse Stoom Vereniging v.z.w. Stoomtrein As

Uitbater van de museumlijn : Waterschei - As - Eindhoven (1 435 mm)

Smalspoor : Emplacement As

Museum : N.M.B.S. en K.S. in aanbouw

Boekenverkoop : De Boekenplank (in het Station van As)

DE EUROPESE BOEKEN NOG GOEDKOPER ! ! ! !

Stoomlok : Type 62



Even na de eeuwwisseling was er een grote nood aan een groot aantal sneltreinlokomotieven, dit zowel in België, maar in Duitsland. In ons land ontstonden toen de typen 7 en 10, maar in Duitsland kende men een gelijkaardige evolutie : net zoals de typen 7 werd er door de Pruisische spoorwegen een 2'0 lokomotief ontwikkeld met vier gelijke cilinders. Deze lokomotief kwam als type S 10 vanaf 1910 op de sporen. Bij deze lokomotieven kon men spreken dat het een verbeterde en versterkte versie was van de al langer gebouwde lokomotieven reeks P8 (type 64). De ketel werd vergroot en men ging in eerste instantie uit van een viercilinderlokomotief. Doch er werden nog verdere proefnemingen uitgevoerd en ontstonden er twee onderreeksen : de S 10-1 met vier cilinders en compound werking (NMBS type 61) en een lichtere versie met drie cilinders, enkelwerkend en met oververhitter. Dit werd dan de reeks S 10-2. Deze lokomotief had identiek dezelfde maten als de S 10, ook de ketel werd volledig overgenomen, enkel het vermogen daalde met 60 pk tot 1 440 pk.

Vanaf 1914 tot in 1916 werden er in het totaal 127 lokomotieven gebouwd voor de Pruisische staatsbanen, terwijl de private Lubeck-Buchener Bahn er ook 7 liet bouwen. Van deze lokomotieven kwamen er na de eerste wereldoorlog 15 lokomotieven naar België over en werden er in het bestand opgenomen. Samen met de overgekomen machines van de reeksen S 10 en S 10-1, werden ook de driecilinderlokomotieven vanuit Brussel-noord ingezet. In 1922 werd een 9 dagen tellende reeks opgesteld en dit voor in het totaal 34 bruikbare machines. De diensten werden vooral naar Antwerpen en vanaf hier naar Essen/Roosendaal en Turnhout gereden. In 1925 werden de nieuwe typeaanduidingen - nu het type 62 - aangebracht. Een volledige ommezwaai, zowel bij de stelplaatsindeling als bij de inzet, kwam er vanaf de zomerregeling van 1927. De typen kregen hun eigen inzetreeks : de typen 60 en 61 bleven te Brussel-noord, terwijl de typen 62 uitweken naar de naburige stelplaats Brussel-zuid en hier zouden ze gedurende de rest van de vooroorlogse periode vertoeven. De eerste inzetreeks omvatte nog maar zes inzetdiensten. Hoofdinzet gebeurde op de verbinding met de kust en het grootste gedeelte van de semi-direkte treinen naar Oostende werden door het type 62 geselecteerd. Ook Blankenberge werd bereikt. Verder waren een aantal treinen beperkt tot in Gent-St-Pieters.

Vanaf 1930 werd de reeks uitgebreid tot 8 diensten en in 1934 werd de grootste inzet geboekt : tien inzetdagen voor de 15 machines. Anderzijds was ook het inzetgebied sterk uitgebreid en de gegevens voor 1936 geven een volgend beeld : Oostende en Gent-St-Pieters blijven de hoofddoelen met in het totaal 7 treinenparen. Ook Kortrijk kwam in het inzetchema voor. Maar nieuw waren vooral de diensten naar het Waalse landsgedeelte : zo bereikten de typen 62 Mons - Queivrain, Charleroi-Tamines, Tournai - Blandain. Anderzijds werd ook Antwerpen en Essen via de ringlijn voor twee internationale treinenparen bereikt.

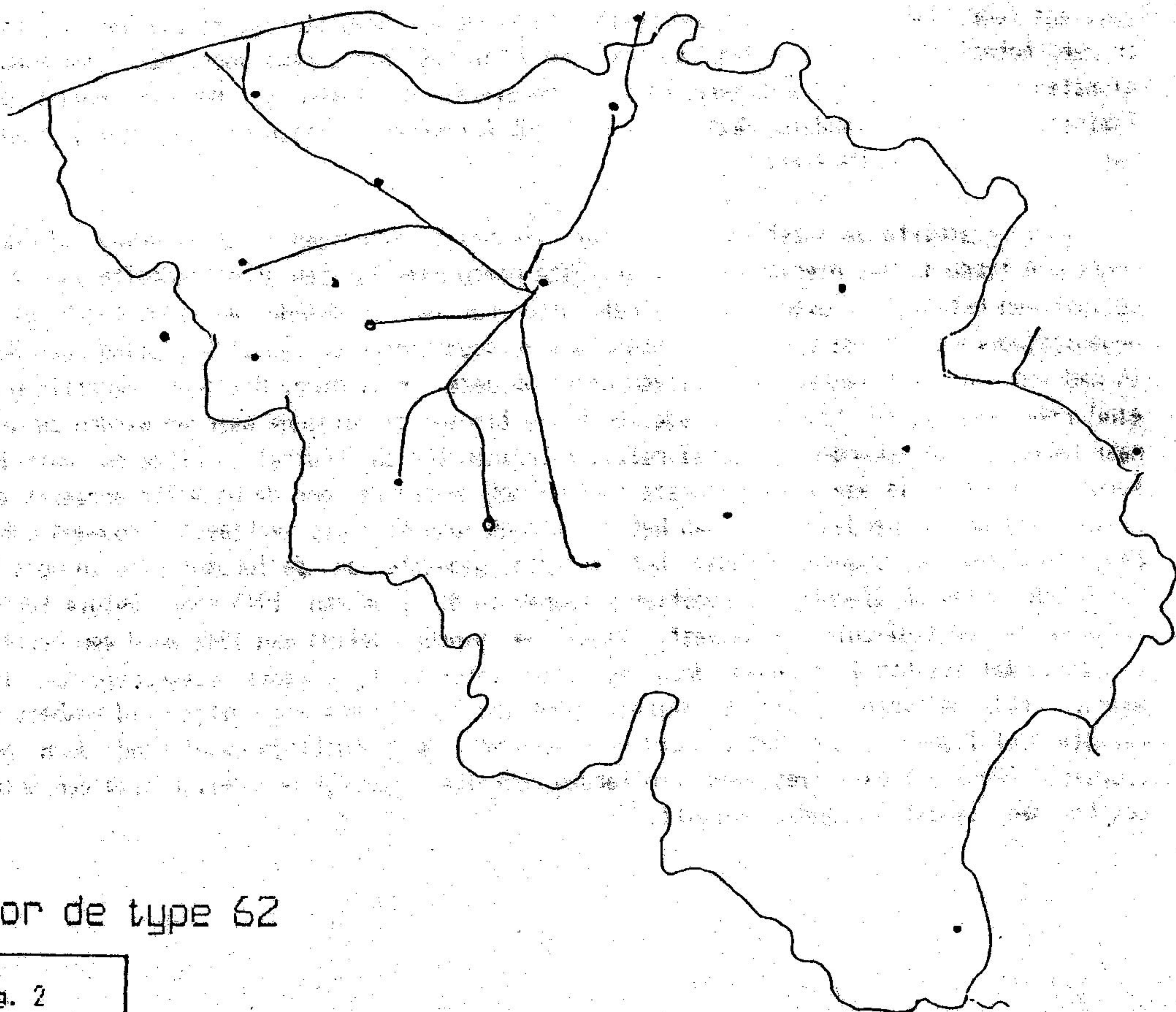
In 1938 stuwde de inzet in elkaar tot slechts 5 plandagen : de levering van de typen 1 en vooral de typen 12 was hiervan de oorzaak. Deze namen namelijk een groot gedeelte van de treinen naar de kust van het type 62 over. Tot bij het uitbreken van de tweede wereldoorlog bleef de toestand ongewijzigd, doch na de eerste gevechten kwam de goederenstroom vanuit Duitsland naar België op gang en had men een groot aantal lokomotieven nodig op deze verbinding. Hierdoor verzeilden de typen 62 eind 1940 voor korte tijd naar Liege. Doch nog tijdens de volgende maanden werden ze getransfereerd naar Landen en verzekerden ze vooral reizigerstreinen tussen Brussel - Liege en Duitsland. In 1942 werden dan ook - als een van de laatste typen - ook de 62-ers door de bezetter opgeëist en verzeilden ze in Duitsland en werden vooral aan het oostfront ingezet. Dit verklaart trouwens ook dat na het beëindigen van de vijandelijkheden het grootste gedeelte van de lokomotieven in Oost-Duitsland en Polen achterbleven. Slechts 7 lokomotieven kwamen in de loop van 1945 naar België terug en werden opnieuw te Brussel-zuid gehuisvest. Vanaf de winterregeling van 1946 werd een eerste inzetreeks opgesteld met slechts 1 plandag, doch een jaar later werd de reeks uitgebreid tot 10 plandagen, waarin zowel de typen 60 als 62 meereden. Het inzetgebied was weer uitgebreid en bestreek de voornaamste hoofdlijnen van het net : hoofdinzet werd weer op de kustlijn opgetekend, doch ook Kortrijk, Charleroi, Mons, Manage/Piéton en Ath werden bereikt. Doch ook noordelijk ging een trip en zo werd ook het Nederlandse Roosendaal bereikt.

Deze inzet bleef gedurende een viertal jaar ongewijzigd doorlopen, doch de eerste daling kwam in 1952 met een vermindering met 2 inzetdagen, doch vanaf de winterregeling van 1953 werd de nieuwe inzet opgesteld. In een gemengde reeks werden nog slechts 4 tot 5 inzetdagen. Ook de inzet werd grondig beperkt. De kustlijn was volledig weggefallen en ook de meeste overige diensten verminderden. De typen 60 en 62 reden nog slechts naar Ath, Manage en Mons. Verder werd een lokomotief gereed gehouden voor afstediensten tussen Brussel en Vorst. Een tweede lokomotief werd gebruikt voor baantreinen. Door deze vermindering in de diensten was er een groter overschot bij deze typen en in 1954 werd de eerste afstellingsgolf genoteerd: met minder dan 5 lokomotieven werden richting sloper gedirigeerd. Hierdoor bleven er nog slechts 2 machines in het bestand over: de 62.004 en 62.006.

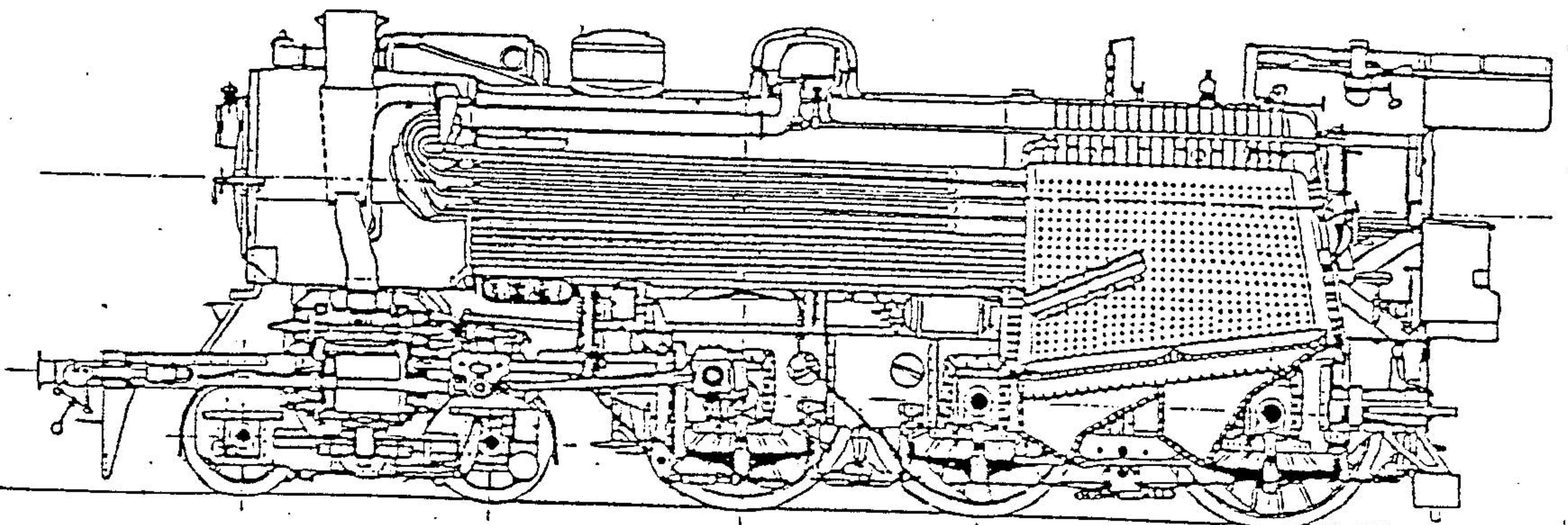
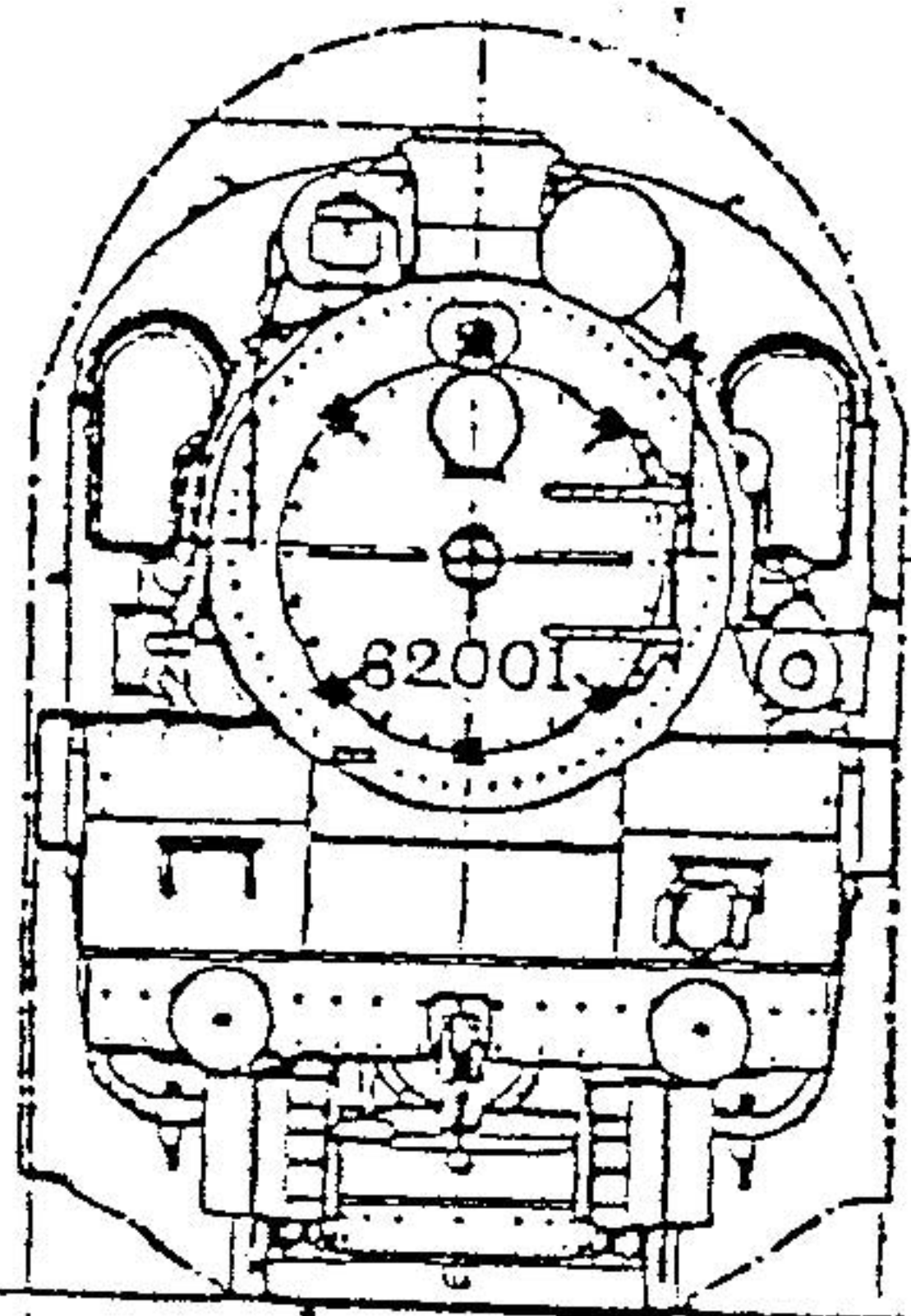
Tot in 1958 bleven de twee resterende machines dicht bij meedraaien maar op dat openblik werd het einde zichtbaar. Begin 1959 werd de 62.006 definitief afgesteld. Nog een jaar lang werd de laatste 62-er gebruikt. Hiervoor werd vooreerst nog een inzetplan met een planog opgesteld. Hierin werd de 62.004 nog enkel gebruikt voor baantreinen, waarbij bij onderhoud deze dienst overgenomen werd door een type 81. Voor de winterregeling van 1959 was er al geen eigen reeks meer en werd de 62.004 terzijde gesteld. De officiële schrapping dateert van 11 mei 1960.

Nummerlijst: Type 62

Ord.	Nummer	Bouwer	Bouw_n	Bouw	In_dienst	Buiten_die	Laatste_stelp	Nr.	Distrikt	Opmerkingen
6201	-----	Vulcan	3125	1916	...-1919	WO II	Landen	1201	Stettin	naar DDR
6202	-----	Hanomag	7443	1915	...-1919	WO II	Landen	1202	Koln	naar DDR
6203	-----	Vulcan	3126	1916	...-1919	WO II	Landen	1202	Stettin	naar DDR
6204	62.004	Hanomag	7445	1915	...-1919	11-05-1960	Brussel-Zuid	1204	Koln	
6205	62.005	Schwartzkopf	5589	1915	...-1919	..-03-1954	Brussel-Zuid	1205	Elberfeld	
6206	62.006	Vulcan	3005	1916	...-1919	29-04-1959	Brussel-Zuid	1205	Dantzig	
6207	-----	Schwartzkopf	5616	1915	...-1919	WO II	Landen	1207	Koln	naar DDR
6208	-----	Hanomag	7855	1916	...-1919	WO II	Landen	1208	Elberfeld	naar DDR
6209	62.009	Hanomag	7836	1916	...-1919	..-04-1955	Brussel-Zuid	1209	Koln	
6210	62.010	Hanomag	7861	1916	...-1919	..-04-1954	Brussel-Zuid	1210	Hannover	
6211	-----	Schwartzkopf	5588	1915	...-1919	WO II	Landen	1204	Elberfeld	naar FRP (Polen)
6212	62.012	Schwartzkopf	5561	1915	...-1919	..-03-1954	Brussel-Zuid	1207	Elberfeld	
6213	62.013	Hanomag	7856	1916	...-1919	..-07-1954	Brussel-Zuid	1209	Elberfeld	
6216	-----	Hanomag	7854	1916	...-1919	WO II	Landen	1216	Koln	naar DDR
6217	-----	Hanomag	7868	1916	...-1919	WO II	Landen	1217	Munster	naar DDR



Lijnen bereiden door de type 62



Algemeenheden :

Bouwers Vulkan - Hannoverag - Schwerzk
 Nummering 62.001 - 62.045
 Bouwjaar 1914

Maten & gewichten :

Asindeling 2 C
 Asdruk as 3 17 110 kg
 as 2 17 140 kg
 as 1 17 120 kg
 loopas 2 14 260 kg
 loopas 1 14 360 kg
 Lengte van de lok zonder tender 12 400 mm
 Hoogte van de lok 4 253 mm
 Doormeter van de wielen 1 980 mm
 Gewicht : ledig 73 780 kg
 rijvaardig 79 990 kg

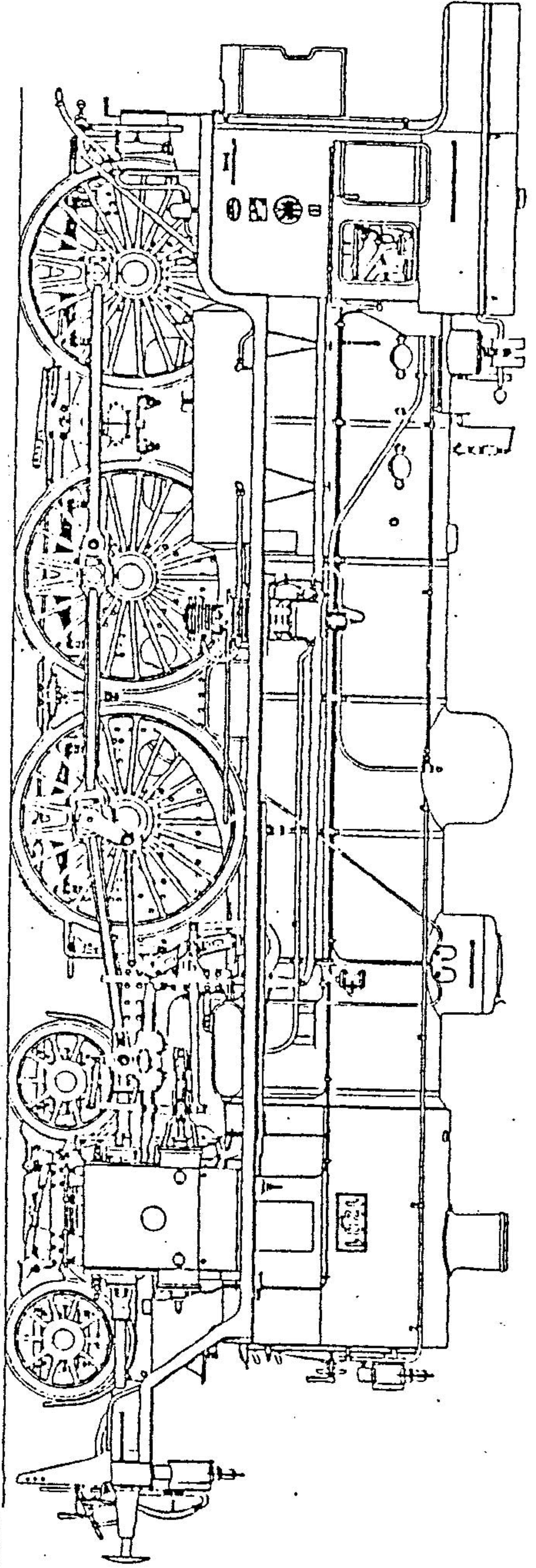
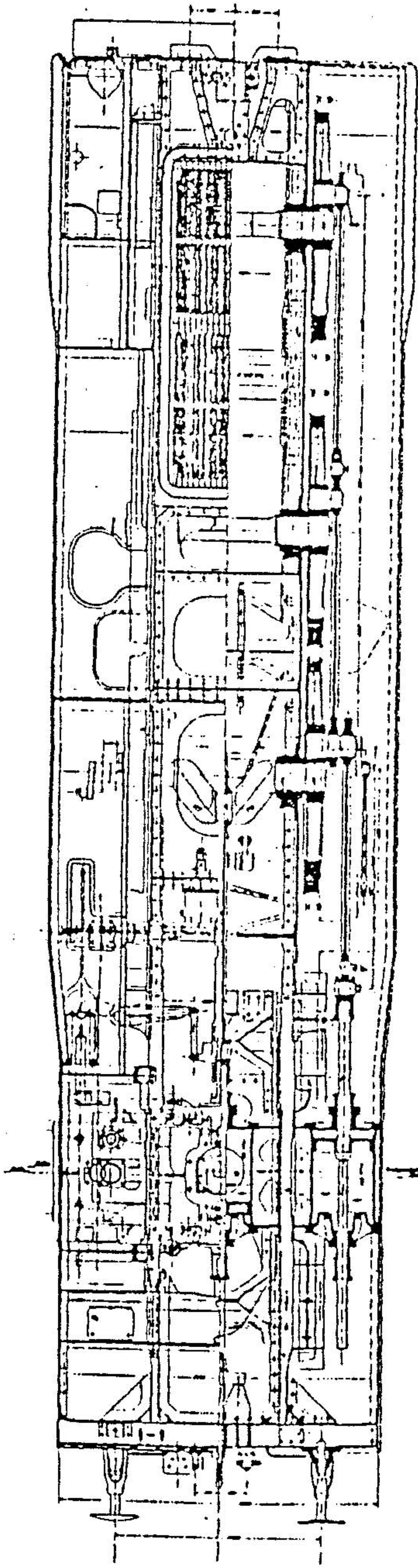
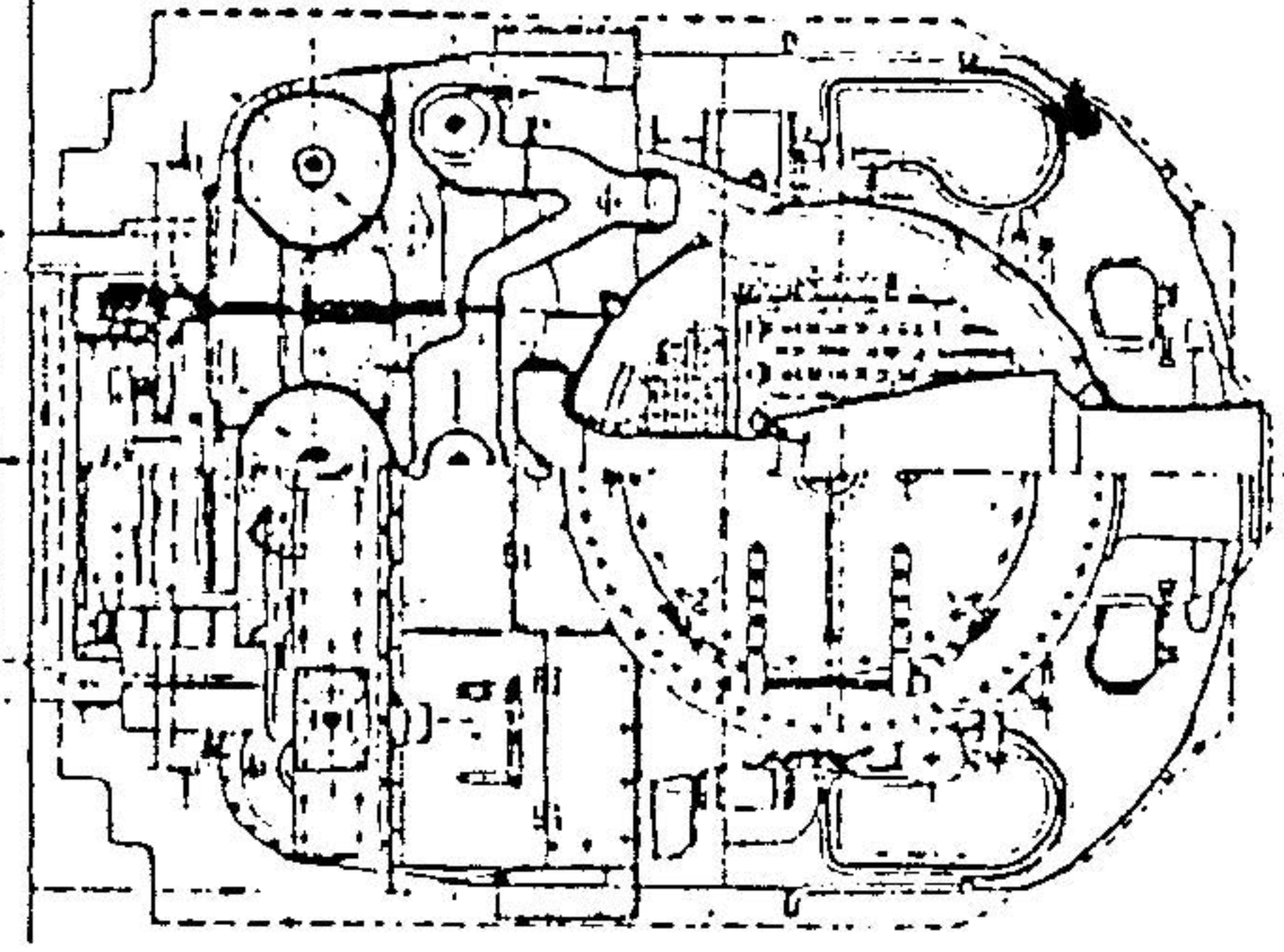
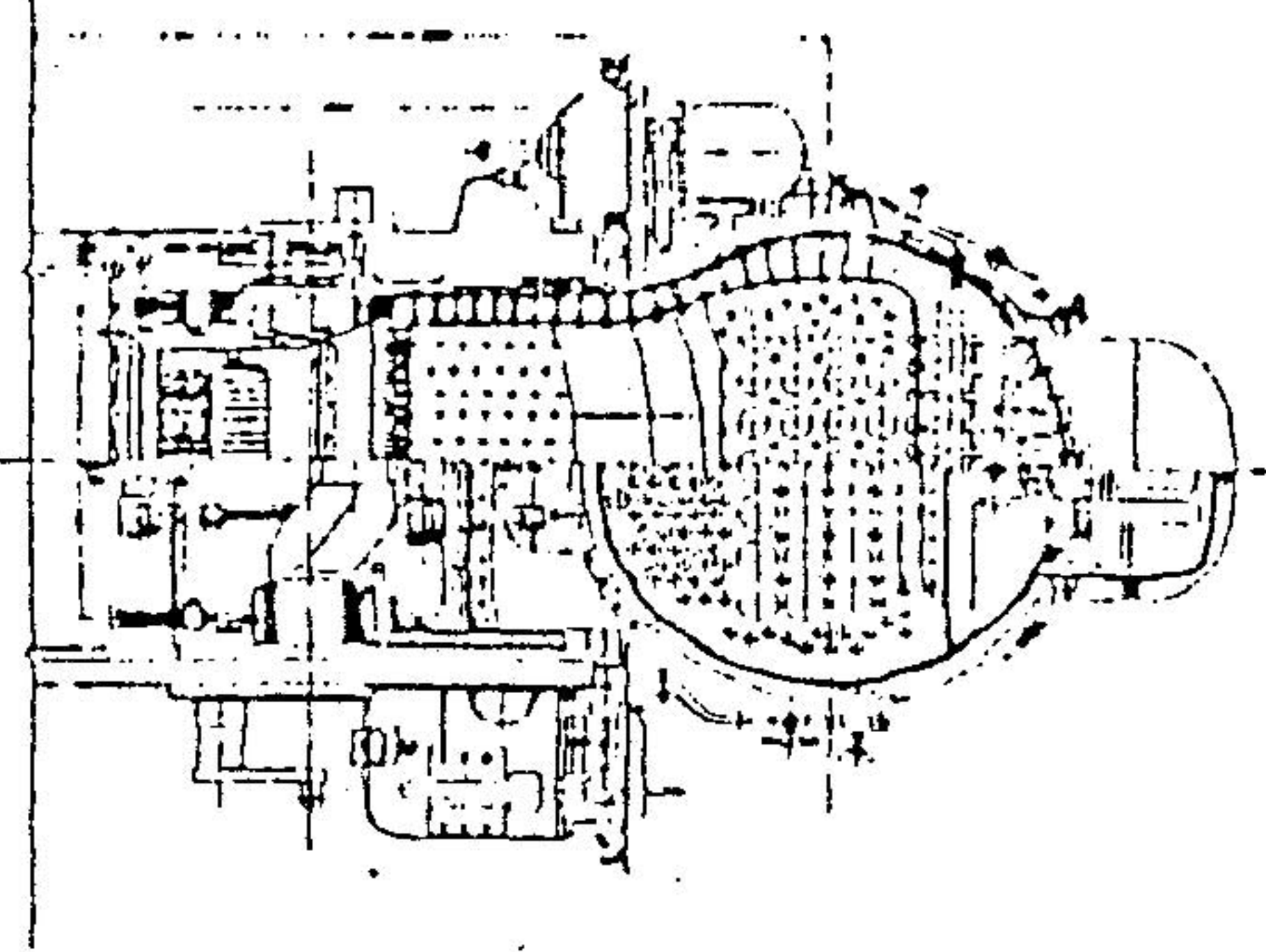
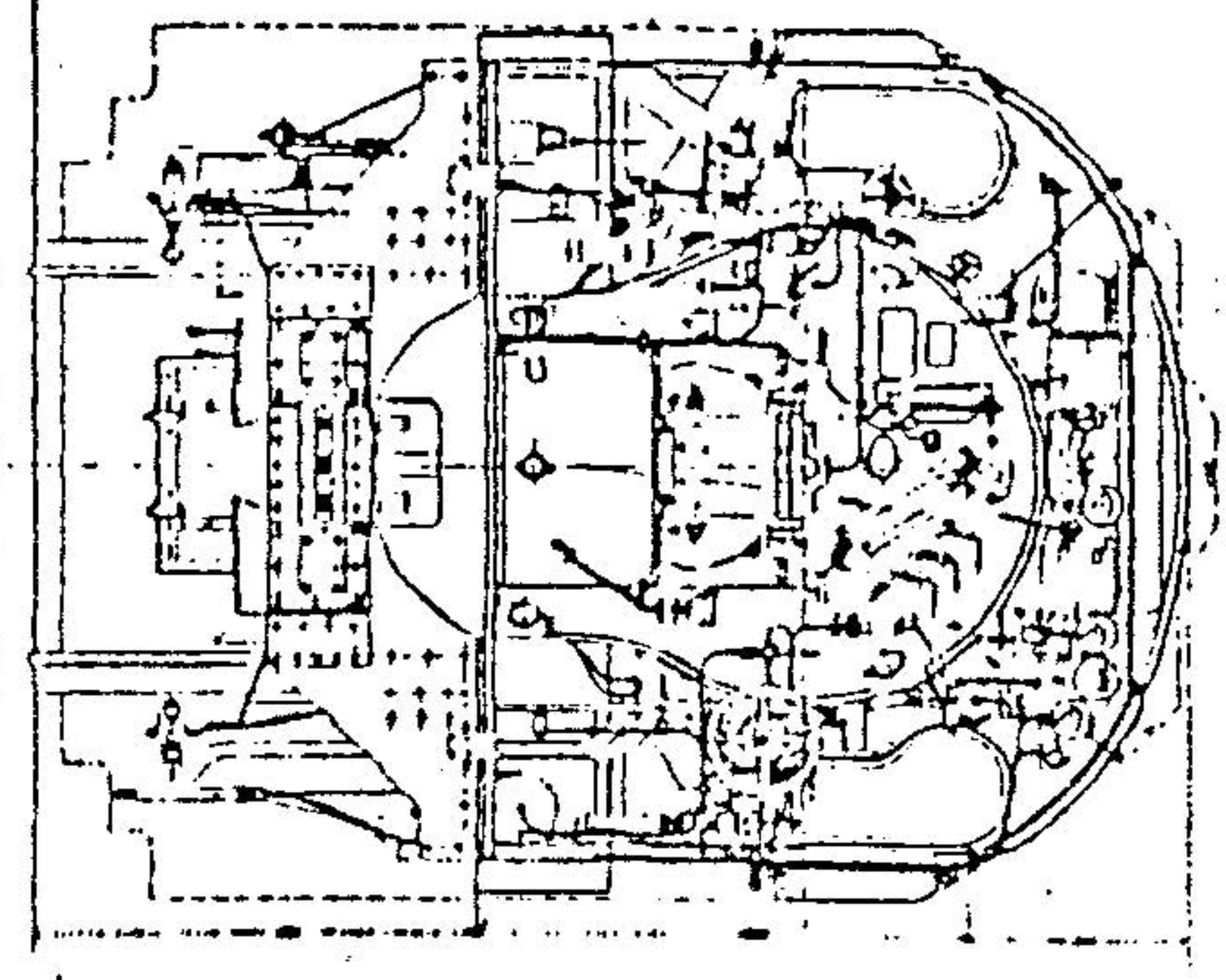
Ketal :

Keteldruk : 14 kg/cm²
 Rooster : lengte 2 800 mm
 breedte 1 010 mm
 oppervlak 2,82 m²
 Verwarmingsopp. vuurhaard 44,17 m²
 Rijkbundel kleine vlampijpen : aantal 129 pijpen
 diameter 45/50 mm
 - oppervlak 88,27 m²
 Rijkbundel grote vlampijpen : aantal 26 pijpen
 diameter 125/ 133 mm
 oppervlak 49,65 m²
 Totaal verwarmingsopp. 153,09 m²
 Ketalromp : gemiddelde diameter 1 600 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 500 mm
 Zuigerslag 630 mm

Snelheid : 110 km/h



Diesellokomotief reeks 50

Toen in de tweede helft van de jaren zestig praktisch alle diensten of elektrisch, of met diesellokomotieven gereden werden, kwamen er in het buitenland diverse nieuwe diesellokomotieven op de markt. Op dat ogenblik opteerde men voor twee mogelijkheden: het gebruik van standaard machines met een gemiddeld vermogen die in treinsamenstelling gebruikt werden of het ontwikkelen van machines met een groot vermogen.

Zowel in Duitsland als in Frankrijk werden enkele zware prototypen ontwikkeld in de vorm van de V 232 of de CC69000 / CC 70000 en de afgeleide machines. Daar waar Duitsland opteerde voor de inbouw van twee klassieke dieselmotoren, werd in Frankrijk een 16 cilinder-motor in V-vorm ontwikkeld. Ook andere konstruktoren wilden niet achterblijven en ook in België ontwikkelde Cockerill een nieuwe dieselmotor met ook 16 cilinders in V-vorm. Het was in feite een scheepsmotor die men voor het gebruik in diesellokomotieven aangepast had aan de beperkere ruimte en de ruwere werkomstandigheden. Om die motor uit te kunnen testen werd een aanvraag gedaan bij de N.M.B.S. om deze op proef in te bouwen in een bestaande lokomotief. De keuze viel hierbij op de loko-motief 200.001.

Op 12. juni 1969 ging deze machine voor een grote herziening naar Salzinnes en kon de ombouw van de lokomotief beginnen. Naast de inbouw van de grotere dieselmotor, moest ook een belangrijk aantal aanpassingen doorgevoerd worden aan de hulptoestellen en de aandrijving. Grootste veranderingen zijn de inbouw van een nieuwe alternator, bestaande uit drie afzonderlijke alternatoren voor de traktiestroom, voor de elektrische verwarming en voor de bekrachting van beide vorige. Ook de traktiemotoren werden aangepast aan het grotere vermogen. De elektrische bedieningen, de koeling en elektrische verwarming werden volledig verbouwd. Door al deze aanpassingen en door het wachten op diverse onderdelen bleef deze machine meer dan drie jaar te Salzinnes voor deze ombouw. Wel had men ook werk gemaakt aan de uiterlijke veranderingen door het aanbrengen van dubbele koplampen en de nieuwe schildering, doch om onderscheid te maken met de standaardlokomotieven, werd gebruik gemaakt van een blauwe ondergrond en witte sierlijnen. Het oorspronkelijk voorziene nummer 200.101 heeft deze machine nooit gedragen en kwam dadelijk als 5001 op de sporen.

Op 14 juli 1972 verliet de 5001 Salzinnes voor zijn testrit en ging hij naar zijn nieuwe stelplaats Kinkempois. Dit depot werd gekozen door het feit dat de lokomotief kortbij Cockerill was om zodoende de testgegevens beter te kunnen volgen en om bij defekten sneller te kunnen ingrijpen.

De bedoeling was het om een uitgebreid testprogramma op te zetten waarbij de machine twee zware reizigerstreinparen zou slepen tussen Liege en Oostende, doch de oppuntstelling vormde in eerste instantie nog een probleem en hierdoor besliste men om de machine tijdens de eerste maanden voor lokale treinen te gebruiken. De afgelegde maandafstand beperkte zich meestal tot zeer geringe waarden en de enkele uitschieters geven de lokomotief nog steeds niet de stempel van betrouwbaarheid. De meest optredende fout waren defekten aan de traktiemotoren en zodoende moesten deze regelmatig vervangen worden. Doch men had slechts twee reserve-traktiemotoren, zodat in juni 1973 de machine voor het eerst gedurende meer dan een maand ongebruikt moest afgesteld worden. Tot op dat ogenblik had de 5001 enkel gereden op de verbindingen naar Namur, Maastricht en rondom Liege, doch na de aanpassing werd een uitgebreider testprogramma voorzien, ditmaal met de inzet voor zware ertstreinen tussen Kinkempois en Antwerpen. Eerst werd er gereden over Leuven en Muizen, later over Hasselt, Diest en Aarschot. In dit programma bereikt de 5001 in juli 1973 zijn topmaand met 10 626 km. Doch op 2 augustus 1973 leed de machine een zware kortsluiting gevolgd door een begin van brand. Dit leidde tot een langere afstelling en een belangrijke herstelling te Kinkempois. Wachtend op reserveonderdelen en vooral nieuwe traktiemotoren bleef de 5001 tot in februari 1974 buiten strijd.

Vanaf dat ogenblik kenden de verbouwingen aan de 5001 een verbeterde betrouwbaarheid en werd het jaar afgehandeld zonder zwaardere defekten. De dienst omvatte voor het eerst een regelmatige dienst Liege - Oostende voor een treinpaar, het maandgemiddelde liep dan ook verder op van omstreeks 2000 km tot waarden om en bij de 7 000 km.

In november 1974 kreeg de machine opnieuw af te rekenen met een zwaarder defect en ditmaal leidde dit tot een verlengde afstelling tot eind juni 1975. Na veel onderhandelingen werd beslist om met de aanwezige reserveonderdelen nog eenmaal de lokomotief te herstellen maar dat bij een optredende fout geen herstelling meer doorgevoerd zou worden. Cockerill had immers al voldoende gegevens verzameld en de markt voor een dergelijke zware machine was er geen echte noodzaak meer. De markten in de onderontwikkelde landen waren volledig in handen van de Amerikaanse konstruktors (vooral General Motors), terwijl de elektrifikaties de nood aan zware diesellokomotieven in Europa sterk verminderde.

Eind juni 1975 kwam de herstelling dan ook gereed, doch nu werd een minimaal dienstenpakket opgesteld met als enige effectieve dienst, het afhalen van de internationale reizigerstrein naar Italië te Maastricht. Enkele tijd reed de 5001 dezelfde trein ook door tot in Gouvy en nam daar een ertstrein in de tegenrichting aan de haak. Doch de moeilijkheden hoopten zich op en de 5001 werd met alle middelen rijdende gehouden. Na een laatste krachtinspanning in februari 1976 gaf nu de dieselmotor zelf de geest en zoals beslist eindigde hier de loopbaan van deze markante machine.

De onderstaande tabel met de afgelegde afstanden per maand geeft een duidelijker beeld over de loopbaan van dit zorgenkind van Cockerill.

Vooreerst afgesteld te Kinkempois, ging de machine in de loop van 1976 over naar Salzinnes. Hier werd de dieselmotor en de alternator uitgebouwd en teruggestuurd naar Cockerill. De lege kast bleef geruime tijd op het kerkhof te Salzinnes achter en werd in 1977 of 1978 afgevoerd naar de werkplaats Lator. Hier kon de machine binnenstaan en werden de overige afwijkende onderdelen verwijderd. Iedereen voorzag trouwens een snelle afbraak van de resten van de 5001, doch het ongeluk werd gunstig voor de verdere loopbaan van de eens zo trotse machine: door de botsingen van onder meer de 5176 en 5186 kwamen er twee dieselmotoren vrij die slechts weinig schade hadden geleden en daarom besliste men met de onderdelen die hieruit gerecupereerd werden de 5001 terug om te bouwen tot een gewone serieuitvoering.

De 5001 werd in begin 1979 terug naar Salzinnes gevoerd en de ombouw werd op 18 januari 1979 terug in hand genomen. De ombouw van de kast, het oppunt stellen van de beschadigde dieselmotor en de verdere aanpassingen brachten met zich mee dat de terugbouw zich uitstreekte tot op 10 oktober 1980. Tijdens de testrit op deze dag vertoonde de machine nog diverse fouten en de effectieve come-back werd op 27 november van hetzelfde jaar een feit. De 5001 ging op dat ogenblik naar zijn nieuwe stelplaats Kortrijk.

Schijbaar zou daar het verhaal eindigen voor deze toch zonderlinge lokomotief, doch onverwacht maakte de 5001 zijn wederoptreden in 1992: voor de opendeurdagen te Kinkempois werd een machine reeks 51 herschilderd in de blauw-witte kleurstelling die deze machine gedurende bijna tien jaar gedragen had. Eerst tentoongesteld in het kader van het bedrijfsoverzicht van Cockerill in de stelplaats Kinkempois, werd de "5001" ook tijdens het jaarlijkse spoorfestival te Mariembourg opnieuw aan het publiek voorgesteld. Doch deze vernieuwde versie zal slechts enkele maanden aanwezig blijven.

Algemeenheden :

Bouwers Cockerill
Nummering 200.001
Nieuw nummer 5001
Bouwjaar 1961

Maten & gewichten :

Azindeling CC
Asdruk : motoras 21 000 kg
Lengte van de lok 20 160 mm
Hoogte van het dak 4 252 mm
Doormeter van de wielen 1 010 mm
Afstand middelpunt draaistellen 10 600 mm
Afstand draaistellen 2 000 mm
Gewicht : ledig
rijvaardig 123 500 kg

Motoren & overbrenging :

Motor : type Cockerill : V 16 TR 240 CC
werking 4 takt, overvoed, door Turbo-blazer type Brown-Boveri
wijze van insputting rechtstreeks
nominaal vermogen 4 000 pk
omwentelingsnelheid 1 000 tr / min
cilinders : aantal 16 cilinders
schikking in V
uitboring 241,3 mm
loop 304,6 mm
druk van de insputting 280 kg/cm²
maximum koppel 2 863 kgm

Overbrenging : bouwer ACEC Charleroi
alternator 1 driefasige hoofdalternator van 2800 KVA
1 driefasige hulpalternator van 150 KVA
1 opwekkingsgroep die de bekrachtiging verzekert
traktiemotoren 6 motoren LD 614 N van 425 kW
met progressieve shunting
gevoed via gelijkrichtingsgroep
neuzophanging
Type van overbrenging elke motor 1 wielas d.m.v. rechte tandwielen

Snelheden & Hulptoestellen :

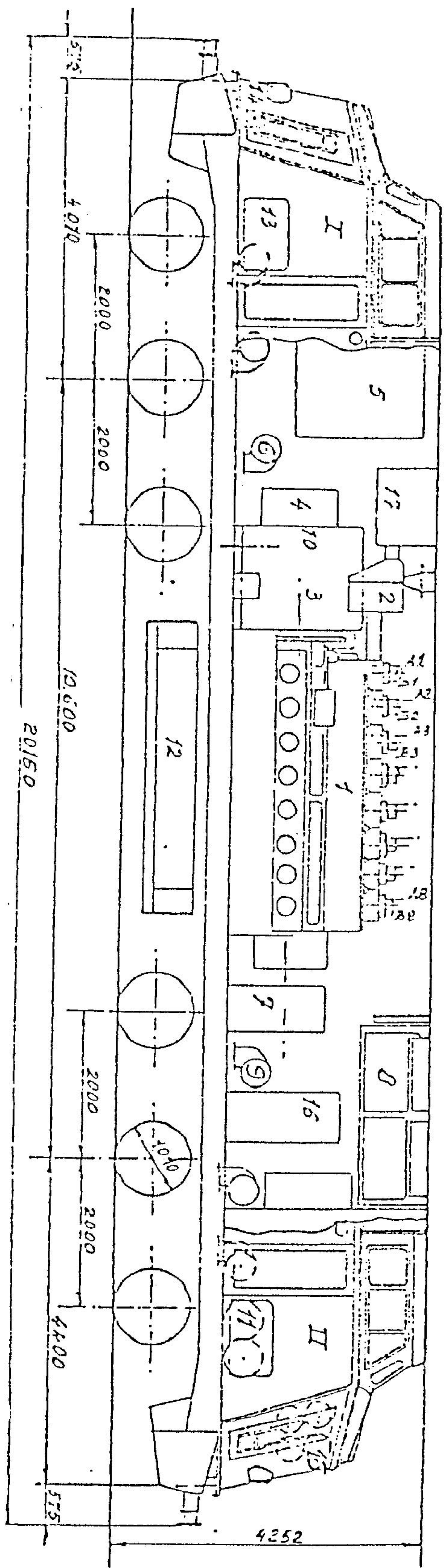
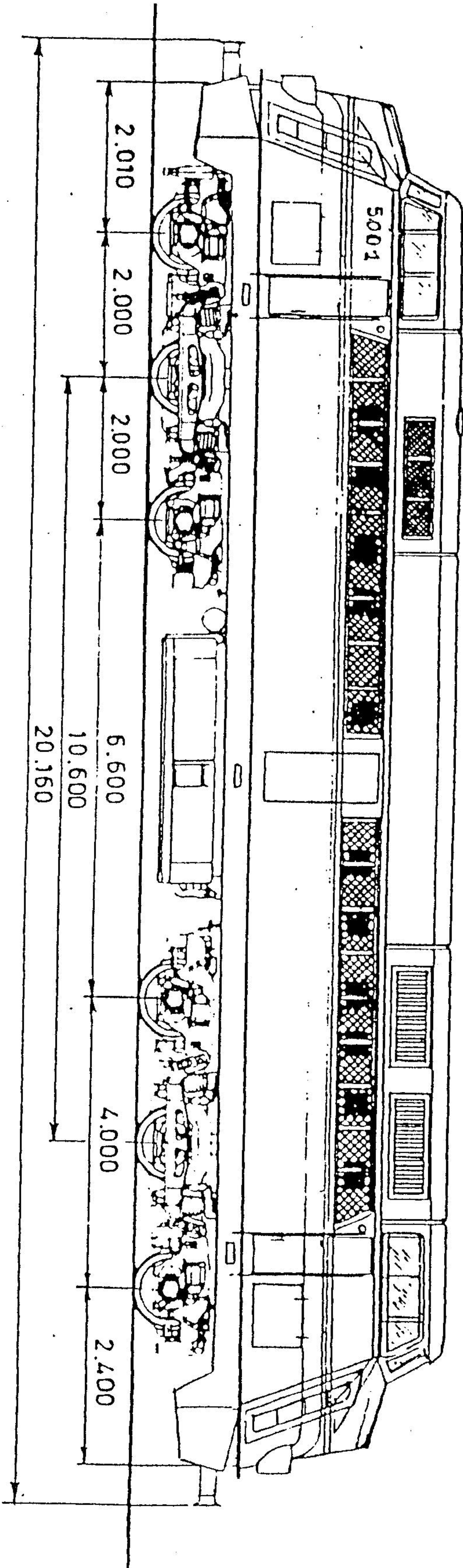
Maximum dienstnelheid 140 km/h
Minimum straal voor bocht 90 m
Verwarming d.m.v. alternator via transfo en gelijkrichter

Remming :

bij dienst Automatische rem
regime(s) reizigers / goederen / hoge druk
machinistenkraan Oerlikon FV4 + FD1
bij rangering Rechtstreekse rem
Schroefrem werkend op 1 draaistel
handvat in elke kabine

Bevoorradingen :

mazout (gasoil) 5 450 l
smeerolie 1 000 l
afkoelingswater voor de diesel 350 l
zand 640 kg



Nummerlijsten N.M.B.S. - diesels



212.148 6248

Bouwer : BN 30-06-1964 Stelpl. : Merselbeke 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. : Merselbeke 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 :

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 FV 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 :

212.162 6262

Bouwer : BN 25-09-1964 Stelpl. : St.-Niklaas 02-10-1964
Schrapping : met ----- Jemelle 03-06-1965
Huidige stelpl. : St.-Ghislain Ath 03-06-1984
Afgesteld/gesloopt te :

Opmerkingen :
Kleurstelling :

212.163 6263

Bouwer : BN 01-10-1964 Stelpl. : Ath 03-06-1984
Schrapping : met -----
Huidige stelpl. : Hasselt
Afgesteld/gesloopt te :

Opmerkingen :
Kleurstelling :

212.164 6264

Bouwer : BN 03-10-1964 Stelpl. : Aarschot 03-06-1984
Schrapping : met ----- Hasselt 01-01-1991
Huidige stelpl. : Kinkempois
Afgesteld/gesloopt te :

Opmerkingen :
Kleurstelling :

212.165 6265

Bouwer : BN 14-10-1964 Stelpl. : Merelbeke 24-11-1971
Schrapping : met ----- Kinkempois 03-06-1976
Huidige stelpl. : Merelbeke Dendermonde
Afgesteld/gesloopt te :

Opmerkingen :
Kleurstelling :

212.166 6266

Bouwer : BN 16-10-1964 Stelpl. : Ath 03-06-1984
Schrapping : met -----
Huidige stelpl. : Hasselt
Afgesteld/gesloopt te :

Opmerkingen :
Kleurstelling :

212.167 6267

Bouwer : BN 20-10-1964 Stelpl. : Aarschot 03-06-1984
Schrapping : met -----
Huidige stelpl. : Hasselt
Afgesteld/gesloopt te :

Opmerkingen :
Kleurstelling :

212.168 6268

Bouwer : BN 26-10-1964 Stelpl. : Aarschot 03-06-1984
Schrapping : met -----
Huidige stelpl. : Hasselt
Afgesteld/gesloopt te :

Opmerkingen :
Kleurstelling :

212.169 6269

Bouwer : BN 30-10-1964 Stelpl. : Jemelle 03-05-1965
Schrapping : met ----- Ath 03-06-1984
Huidige stelpl. : Hasselt
Afgesteld/gesloopt te :

Opmerkingen :
Kleurstelling :

212.170 6270

Bouwer : BN 06-11-1964 Stelpl. : Ath 03-06-1984
Schrapping : met -----
Huidige stelpl. : St.-Ghislain
Afgesteld/gesloopt te :

Opmerkingen :
Kleurstelling :

212.171 6271

Bouwer : BN 13-11-1964 Stelpl. : St.-Niklaas 02-06-1970
Schrapping : met ----- Merelbeke 01-08-1970
Huidige stelpl. : Monceau St.-Niklaas 10-01-1972
Afgesteld/gesloopt te : Kinkempois 04-06-1976

Opmerkingen :
Kleurstelling :

212.172 6272

Bouwer : BN 19-11-1964 Stelpl. : Ath 03-06-1984
Schrapping : met -----
Huidige stelpl. : St.-Ghislain
Afgesteld/gesloopt te :

Opmerkingen :
Kleurstelling :

212.173 6273

Bouwer : BN 25-11-1964 Stelpl. : Jemelle 21-04-1965
Schrapping : met ----- Ath 03-06-1984
Huidige stelpl. : St.-Ghislain
Afgesteld/gesloopt te :

Opmerkingen :
Kleurstelling :

212.174 6274

Bouwer : BN 02-12-1964 Stelpl. : Merelbeke 01-08-1970
Schrapping : met ----- St.-Niklaas 17-10-1973
Huidige stelpl. : Kinkempois Leuven 03-06-1984
Afgesteld/gesloopt te : Monceau 01-06-1986

Opmerkingen :
Kleurstelling :

De Benelux-treinstellen Reeks 220.901 - 220.904

Toen in de jaren vijftig duchtig gesleuteld werd aan de nieuwe T.E.E.-verbindingen doorheen Europa, beslisten de N.M.B.S. en de N.S. ook om een hoogwaardige treinverbinding te ontwerpen. Deze verbinding zou de drie hoofdsteden van de recent opgerichte Benelux-unie met elkaar verbinden. Doch al vlug werd de dienst naar Luxembourg als onrendabel beschouwd en werd de nadruk gelegd op een praktisch klokvaste treindienst tussen Amsterdam en Brussel. Dadelijk ging men op zoek naar materieel voor deze verbinding en er werd een akkoord gevonden dat de N.S. zou zorgen voor de kast van de treinstellen, terwijl de Belgische industrie, met name ACEC en SEM de elektrische uitrusting voor hun rekening zouden nemen.

Op dat ogenblik had de N.S. bij onder meer werkspoor een bestelling lopen voor een aantal twee- en vierledige stellen van het type "Hondekop". Deze werden vanaf 1955 geleverd en identiek met de stellen voor binnenlandse dienst werden nog bijkomend 12 stellen voor de Benelux-dienst besteld. Daar waar de N.S. 8 stellen in eigendom zou krijgen, kwamen er vier in het N.M.B.S.-bestand.

Begin juli 1957 werd het eerste Nederlandse stel geleverd en nog dezelfde maand kwamen nog drie verdere N.S.-stellen op de sporen. Eind juli kreeg de N.M.B.S. zijn eerste treinstel, de 220.901. In augustus volgden de 220.902 en 220.903 en - na aflevering van de 4 N.S.-stellen - kwam eind september 1957 het laatste stel uit de fabriekspoorten gereden.

In vergelijking met de binnenlandse stellen, verschilden de Benelux-stellen praktisch enkel in de elektrische uitrusting : bij de stellen konden de traktiemotoren zowel in serie (bij 3000 V) als parallel (bij 1500 V) geschakeld worden. Andere opvallende was het gebruik van de nokkenschakelaar type Jeumont-Heidman met 25 standen en pneumatisch aangedreven. Anderzijds waren ook enkele wijzigingen aangebracht aan het interieur (o.m. een toevoeging van een compartiment voor de douane. Uiterlijk verschilden de Benelux-stellen door de blauwe kleur (groen voor de binnenlandse stellen).

Na enkele testen ging de nieuwe Benelux-dienst al in op 29 september 1957 officieel ingereden : er was een uurdienst tussen Antwerpen en Amsterdam, terwijl om de twee uur de trein vanuit Antwerpen doorreed tot in Brussel-zuid. Deze basisdienst zou gedurende praktisch 10 jaar ongewijzigd doorlopen. In 1964 - 65 ondergingen de 12 stellen hun eerste grote herziening in de CW Mechelen, doch er werden geen wijzigingen aangebracht.

Doch het klienteel voor deze verbinding steeg gestaag en vanaf 1967/68 bleef de capaciteit van de stellen onvoldoende : in eerste instantie werden de Benelux-stellen in de Nederlandse dienst regelmatig versterkt door het aankoppelen van een binnenlands stel, doch vanaf 1968 moesten de meeste diensten met twee en zelfs drie gekoppelde stellen gereden worden. Twee treinparen tussen Antwerpen en Amsterdam werden door getrokken treinen verzekerd. In 1969 werd de treindienst verder uitgebreid, waarbij het aantal getrokken treinen verder bleef stijgen. Zodoende moest op korte termijn een oplossing gevonden worden : door ombouw van reeds bestaand materieel, de aanpassing van 8 locomotieven reeks 25 voor twee spanningen kon vanaf 1971 de gespannen situatie verbeterd worden. Vanaf 1972 werd ongeveer de helft van de Benelux-diensten dan ook in trek-duwdienst gereden.

Maar in deze periode begonnen de moeilijkheden met deze stellen zich reeds te manifesteren en ondergingen de stellen in 1971 een tussentijdse herziening, waarbij vooral de traktieinrichting een grondige beurt kreeg. Twee jaar later werd de tweede grote herstelling doorgevoerd : naast een modernisering van de elektrische laagspanningsinstallatie, werd het douanekompartiment vervangen door een eerste klasse afdeling, kregen de stellen een omroepinstallatie en werd de keuken gemoderniseerd. Ook het interieur kreeg een verjongingskuur.

Vanaf 1972 was het aantal inzetdagen beperkt tot 6 tot 7, alle in de volledige dienst tussen Brussel en Amsterdam. Hierdoor bestond er een voldoende groot aantal reservestellen waardoor de frekwent voorkomende uitvallen opgevangen konden worden. Opnieuw werd een periode aangevat van bijna 12 jaar waarin de basisdienst slechts weinig veranderde : de het steeds groter wordende klienteel moest de samenstelling wel steeds uitgebreid worden en slankte het aantal reserve-stellen hiermee terug af.

Vanaf 1979 ondergingen de stellen hun laatste grote herziening : hierbij werd de keuken volledig uitgebouwd en vervangen door twee tweede-klasse afdelingen en kon het aantal zitplaatsen verhoogd worden tot 96 in tweede klasse en 24 in eerste. Doch het comfort voor de internationale verbinding voldeed al lang niet meer en zodoende dokterden de beide spoorwegmaatschappijen een nieuwe Benelux-trein uit : vanaf 1985 werd deze bordeau-gele trein - met een lokomotief reeks 11 en Nederlandse rijtuigen geleverd en in 1986 was praktisch de helft van de diensten overgegaan op deze nieuwe vorm. Eind 1986 was er nog een inzetreeks met drie plandagen, waarin nog 4 stellen meereden, voor de zomerregeling van 1987 was er nog een plandag met twee gekoppelde stellen voorzien. De oude stellen reden nog slechts twee treinenparen tussen Brussel en Amsterdam.

Na de winterregeling 1986/87 werd er een verbod ingesteld om deze stellen nog te gebruiken in de grensoverschrijdende dienst, doch door de vertraagde levering van de nieuwe ICR-stellen in Nederland, was er een tekort aan traktiematerieel en werden de benelux-stellen nog gedurende de zomerregeling gebruikt in piekurtreinen (als versterkingsstel) tussen Amsterdam en Vlissingen. Deze dienst duurde nog tot begin 1988, doch op 15 januari reden de Benelux-stellen voor de laatste keer in reizigersdienst. Op dat ogenblik werden alle stellen te Amsterdam afgesteld.

Tijdens de zomer van 1988 werden de vier Belgische stellen naar de CW Mechelen overgebracht en viel de beslissing om de 902 voor het museum te bewaren. Daar waar de Nederlandse stellen te Roosendaal gesloopt werden, werden de drie overblijvende N.M.B.S.-stellen aan een Franse sloper verkocht en via de Athus-Meuse-lijn afgevoerd. De slooping gebeurde in de loop van 1990. Hierdoor verdween weer een van de meest karakteristieke stellen van de Belgische (en Nederlandse) sporen.

Loopbaan :

220.901	901	Werkspoor/Acec	07/57	Schaarbeek	
220.902	902	Werkspoor/Acec	08/57	Schaarbeek	museum Leuven
220.903	903	Werkspoor/Acec	08/57	Schaarbeek	
220.904	904	Werkspoor/Acec	08/57	Schaarbeek	

Technische gegevens : Benelux-stel

Algemeenheden :

Bouwers

Werkspoor N.V. - Amsterdam

Nummering

220.901 - 220.904

Nummering nieuwe

901 - 904

Bouwjaar

1957

Maten & gewichten :

Asindeling

B'2'+2'B'

Asdruk : motoras

18 250 kg

gedreven as

16 500 kg

Lengte van de bak : AB

24 950 mm

BB

24 950 mm

Hoogte van het dak

3 768 mm

Doormeter van de wielen

950 mm

Afstand middelpunt draaistellen : AB

18 350 mm

BB

18 350 mm

Afstand draaistellen

3 000 mm

Zitplaatsen : 1ste klasse

24 + 3 plaatsen

2de klasse

96 + 12 plaatsen

Totaal

135 plaatsen

Staanplaatsen : 1ste klasse

20 plaatsen

2de klasse

40 plaatsen

Totaal

60 plaatsen

Gewicht : ledig

115 000 kg

geladen

132 000 kg

per reiziger

728 kg

Motoren & overbrenging :

Voedingsspanning

1 500 / 3 000 Volt

Motoren : aantal

4

type

A.C.E.C.

ophanging

Autoeventileerd

bandwielverhouding

Neusophanging

uurvermogen

2.94 of 53/18

doorlopend vermogen

250 Pk of 185 KW

specifiek vermogen

210 Pk of 155 KW

5.58 KW/t

Type van aandrijving

Nokkenas aangedreven door elektrische servo-motoren

Type van overbrenging

Met rechte bandwielen, eenzijdig

Aslagers

Met gladde kussanolokken en smeerkussens

Snelheden & Hulptoestellen :

Maximum versnelling bij het aanzetten

06,3 cm/sec²

Maximum dienst snelheid

125 km/h

Minimum straal voor bocht

125 m

Verwarming

Door elektrische radiatoren

Hulptoestellen

Zelfregelende Knorr Westinghouse met centrifugaal regel

- 1 compressor Westinghouse

- 2 cilinders met enkel effect

- 2 trappen

- aangedreven door el. motor op 1500/3000 V

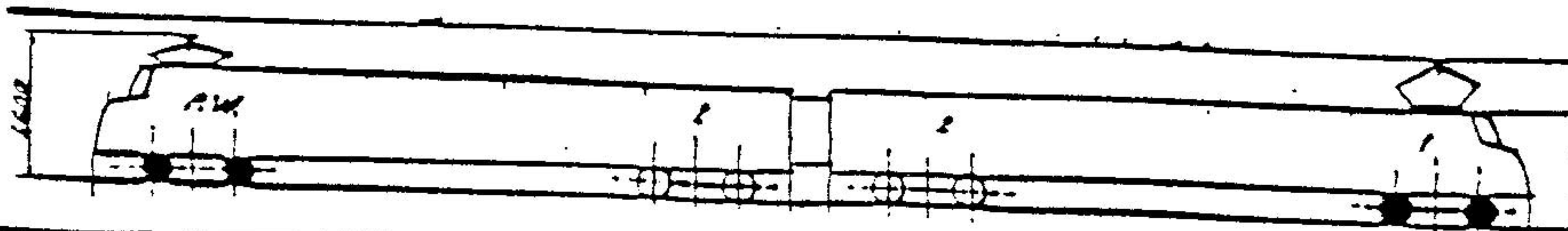
- afvoerdruk : 9.5 kg/cm² Debiet. : 450 l/min

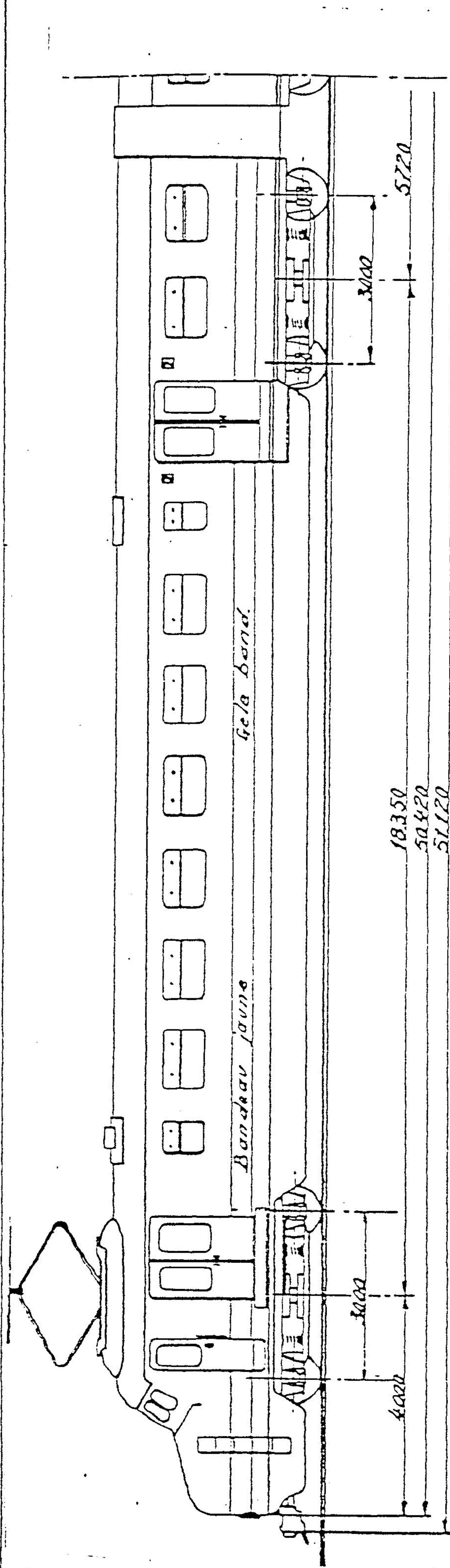
- 1 generator voor lading van batterij

- 105/100 Volt / 100/105 Ampere

- 1 akkumulatorenbatterij

- Cadmium-Nikkel, 60 elementen, 120 Ah

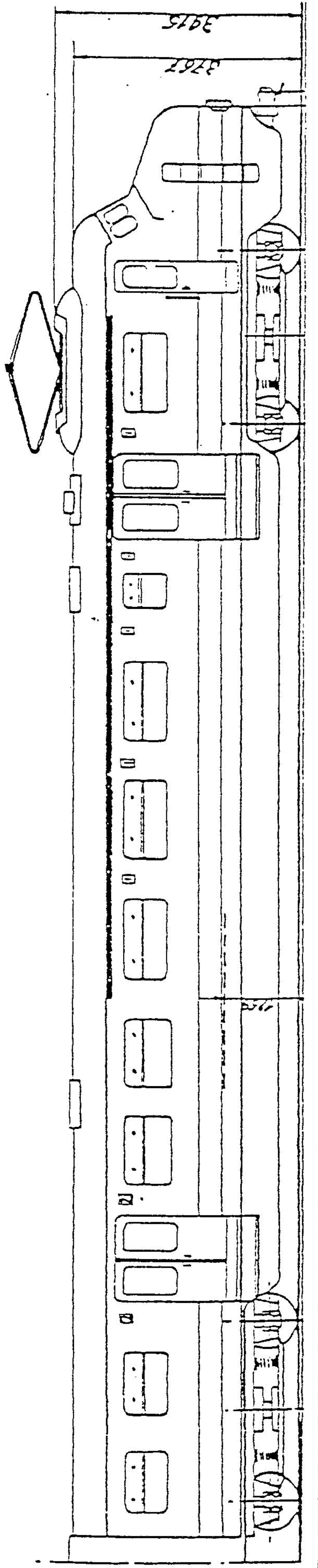
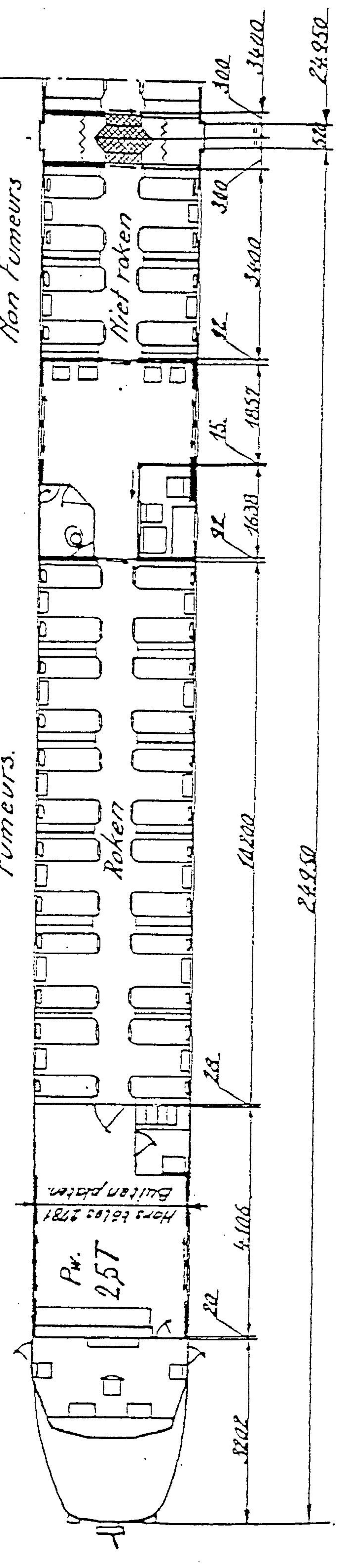




18350
50420
51120

Fumeurs.

Non Fumeurs



Rijtuigen : M1 - rijtuigen type BD :

Bij het type M1, was de standardisatie sterk doorgedreven en zo kenden we - naast de in het vorig nummer beschreven derde-klasserijtuigen - nog de gemengde eerste/tweede klasse en de derde-klasse met pakwagens. In het totaal werden er na de beide prototypes nog 125 rijtuigen in een serieuitvoering besteld en tussen december 1936 en juni 1937 door vijf verschillende konstruktors geleverd.

Deze rijtuigen bezaten een zelfde vormgeving als de gewone rijtuigen - twee middenplatforms - een met dubbele en een met enkele schuifdeur - 8 kompartimenten. Het enige verschil was dat de beide eindkompartimenten aan een zijde vervangen werden door een bagageafdeling.

In vaste samenstelling werden deze pakwagens in de lokaaldienst gebruikt en kwamen zo over het ganse net. Tijdens de tweede wereldoorlog werden 14 rijtuigen door oorlogsfeiten vernield : 9 van hen waren onherstelbaar beschadigd of vermist, vijf andere rijtuigen werden tussen 1950 en 1952 door de CW Mechelen heropgebouwd. Gedurende lange tijd bleven de diensten van de M1-rijtuigen ongewijzigd : nochtans kenden de CD-rijtuigen enkele ombouwwerken. Met de levering van de elektrische lokomotieven type 101, die een deel van de lokale treinen tussen Charleroi - Brussel - Antwerpen met M1-rijtuigen verzekerden, werden een aantal M1-rijtuigen omgebouwd met elektrische verwarming. Tot 1955 werd ongeveer een derde van het bestand omgebouwd en konden ze ook op de geelektrificeerde lijnen rijden.

Tussen 1965 en 1968 ondergingen de meeste rijtuigen een grote herziening : hierbij werd als voornaamste verandering de uitkijk verwijderd, werd een venster in het kompartiment van de wachter ingebouwd en kreeg nog een deel elektrische verwarming. Een belangrijkere ombouw was het uitrusten van 35 bagagerijtuigen met een stuurstand, waardoor vanaf 1966 de eerste trek-duwkombinaties op de sporen verschenen. Deze rijtuigen worden in het volgend nummer beschreven.

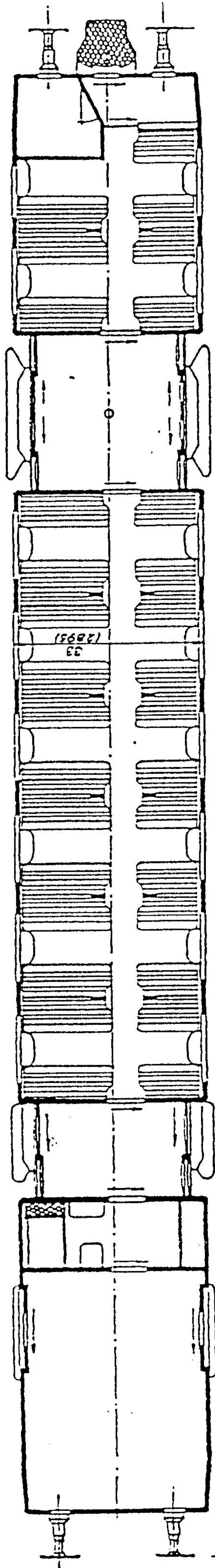
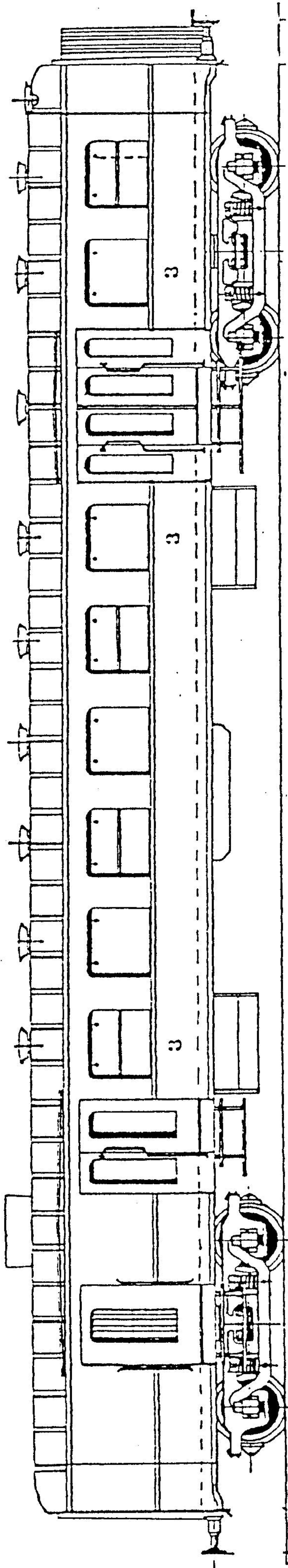
Nog ongeveer 15 jaar zouden de M1-rijtuigen nog de pil van het lokale en piekuurverkeer uitmaken, doch vanaf 1981 werden de eerste BD-rijtuigen uit het effectief geschrapt. In 1987 was de volledige buitendienststelling een feit. Thans vindt men deze rijtuigen nog in museumbedrijf bij de CFV3V en de Vennbahn.

Bouwers :

67 003 - 67 032	La Brugeoise et Delcuve
67 033 - 67 062	Energie
67 063 - 67 082	UM Braine-le-Comte
67 083 - 67 107	Seneffe
67 108 - 67 127	Ateliers de Godarville.

Technische kenmerken :

Nummer (oorspronkelijk) :	67 003 - 67 127
Nummer (1957) :	49 001 - 49 117
Type :	c8p > B8D
Levering :	1936 - 1937
aantal zitplaatsen 2de klas :	77 plaatsen
lengte :	22 756 mm
lengte kast :	21 456 mm
breedte :	2 920 mm
breedte inwendig :	2 755 mm
hoogte :	4 162 mm
massa (leeg) / massa (vol) :	41 900 kg / 56 000 kg
diamet wielen :	1 010 mm
max. snelheid :	120 km/h



Wagens :

Silowagen type 2000 G 1 :

Vanaf de vijftiger jaren werd er een poging gedaan om de goederenwagens aan te passen aan de vervoersbehoeften en zo ontstonden er de eerste speciale wagens. Op dat ogenblik bestond het bestand nog uit drie soorten : platte wagens, open bakwagens en gesloten goederenwagens. Een van de produktenreeksen die op dat ogenblik opgang vonden, waren de korrelvormige stortgoederen : deze varieerden van graanprodukten, over kalkprodukten naar een nieuwe ontwikkeling, de cement. Deze werden nog steeds vervoerd in open goederenwagens, doch de weersomstandigheden hadden een grote invloed op dit soort lading.

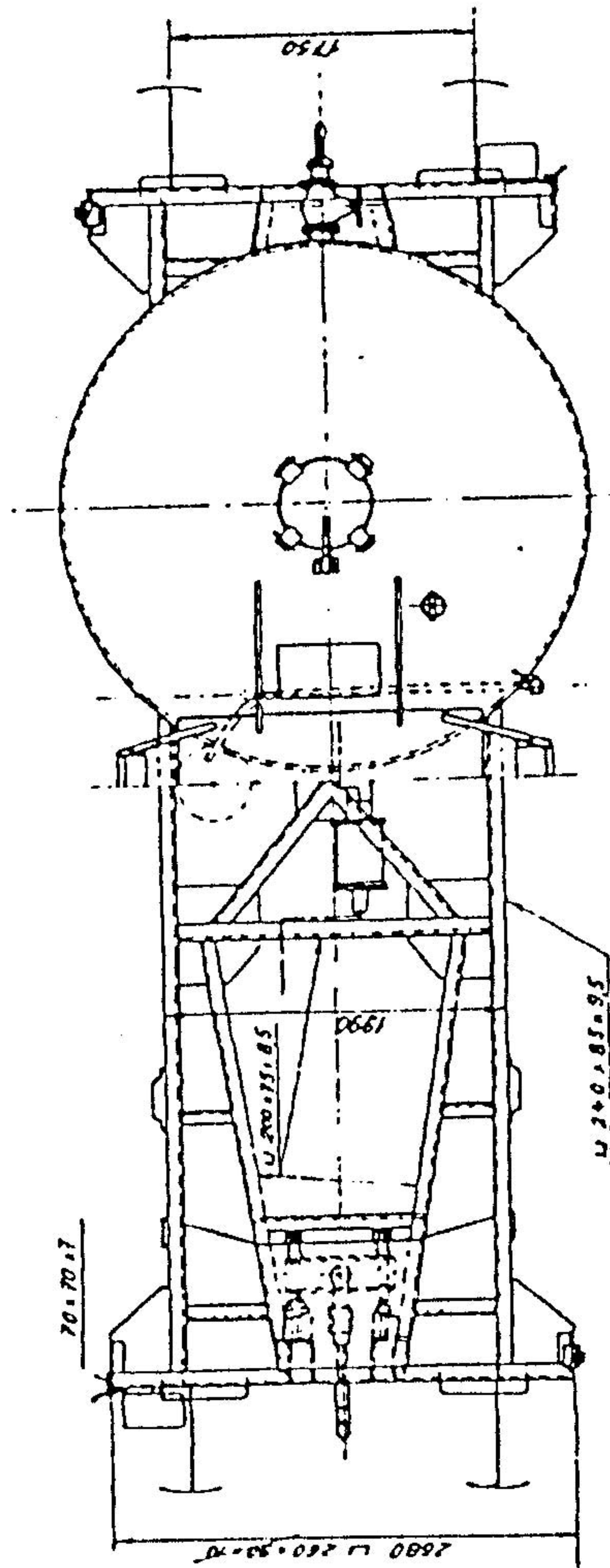
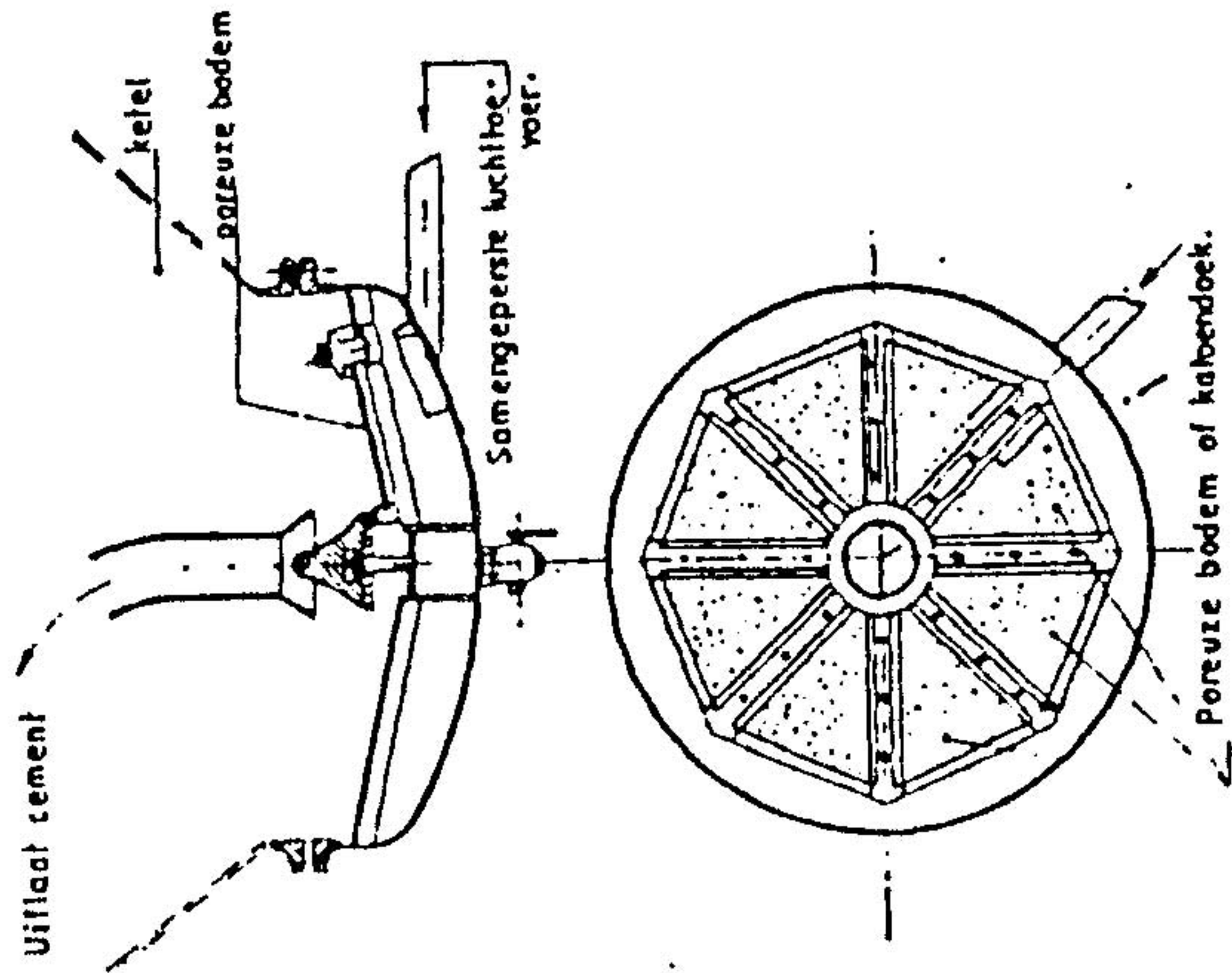
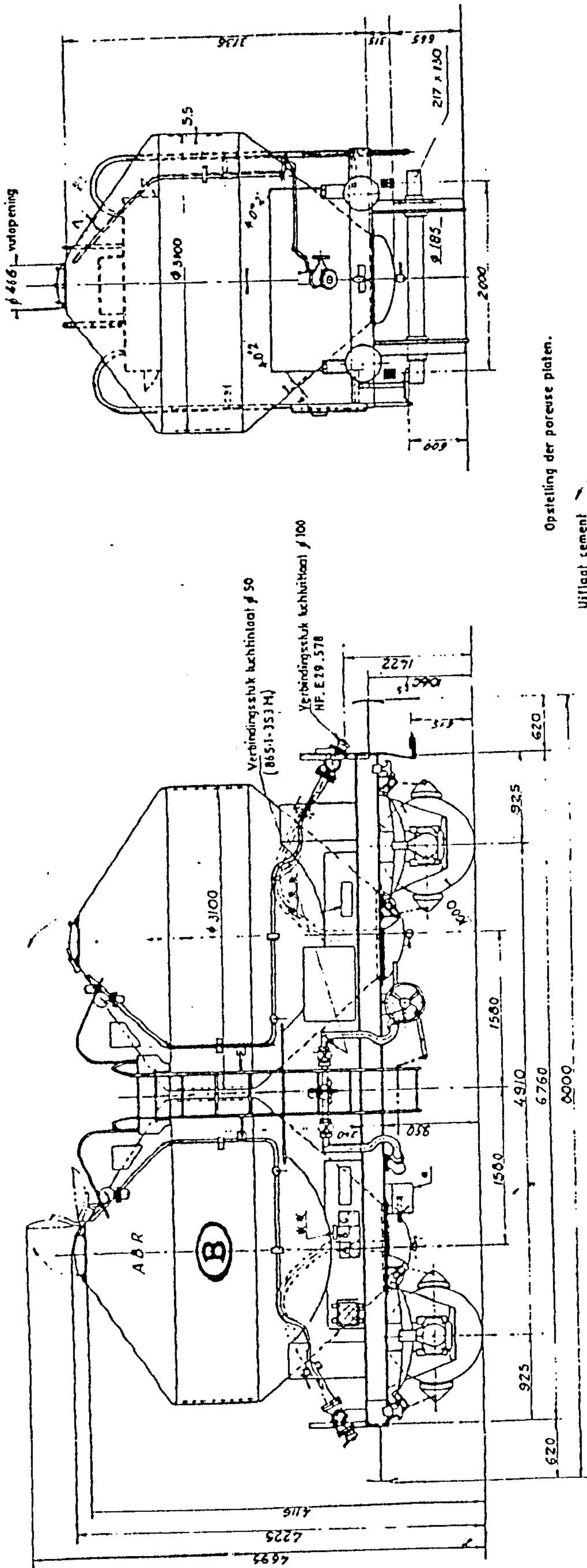
Om dit op te lossen, werd een eigen silowagen ontworpen : kijkend naar de buitenlandse verwezenlijkingen, werd een Franse wagen nagebouwd. Op een chassis uit staalprofielen werden twee afzonderlijke ronde silo's gebouwd. Voor de lading waren er boven laadkleppen voorzien, waardoor de stortgoederen rechtstreeks vanuit een laadsilo in de wagen konden gebracht worden. Hierna werden deze luiken luchtdicht afgesloten waardoor de invloed van de vochtigheid sterk beperkt werd.

Ook voor het lossen werd een eigen methode gebruikt : in gewone gevallen kon deze onderaan gebeuren doorheen loskleppen, doch daar deze wagens vooral in vaste omlopen reden, was ook een lossing onder druk mogelijk. De beide silo's konden onafhankelijk aangesloten worden op een vaste kompressor en door deze druklucht werden de produkten rechtstreeks in bijzondere opslagsilo's geperst.

In 1961 kwam in België de eerste reeks van deze silowagens op de sporen : in het totaal werd 25 wagens type 2000 G1 gebouwd en vooral in de cementnijverheid gebruikt. Gedurende praktisch 20 jaar werden deze wagens in dezelfde diensten ingezet, doch in de tweede helft van de 80'er jaren verdwenen de meeste van dit eerste type. Twee wagens werden echter nog verhuurd aan de firma Abay en reden mee in de betoneringstrein voor het gieten van de sokkels van de bovenleidingspallen. Ook deze wagens verdwenen omstreeks 1990.

Technische kenmerken :

Nummering :	2188900 5 000a - 2188900 5 024a
Bouwjaar :	1961
Kode :	Uc
Type :	2000 G 1
Tarra :	12 500 kg
Laadvermogen :	23 200 kg
Inhoud :	28 000 l.
Lengte chassis :	6 760 mm
Lengte totaal :	8 000 mm
Radstand :	4 910 mm
Breedte totaal :	3 100 mm
Hoogte :	4 225 mm
Diameter wielen :	1 000 mm
Max. snelheid :	80 km/ h
Losdruk :	2,5 bar
Debiet van lossing :	1000 kg / min



D.B. :
elektrische lokomotief
Reeks E 410 (reeks 184)

Toen geleidelijk aan de verbindingen vanuit Duitsland met België, Nederland en Frankrijk geëlektrificeerd werden, ontstond in Duitsland het idee om een echte Europese lokomotief te ontwikkelen

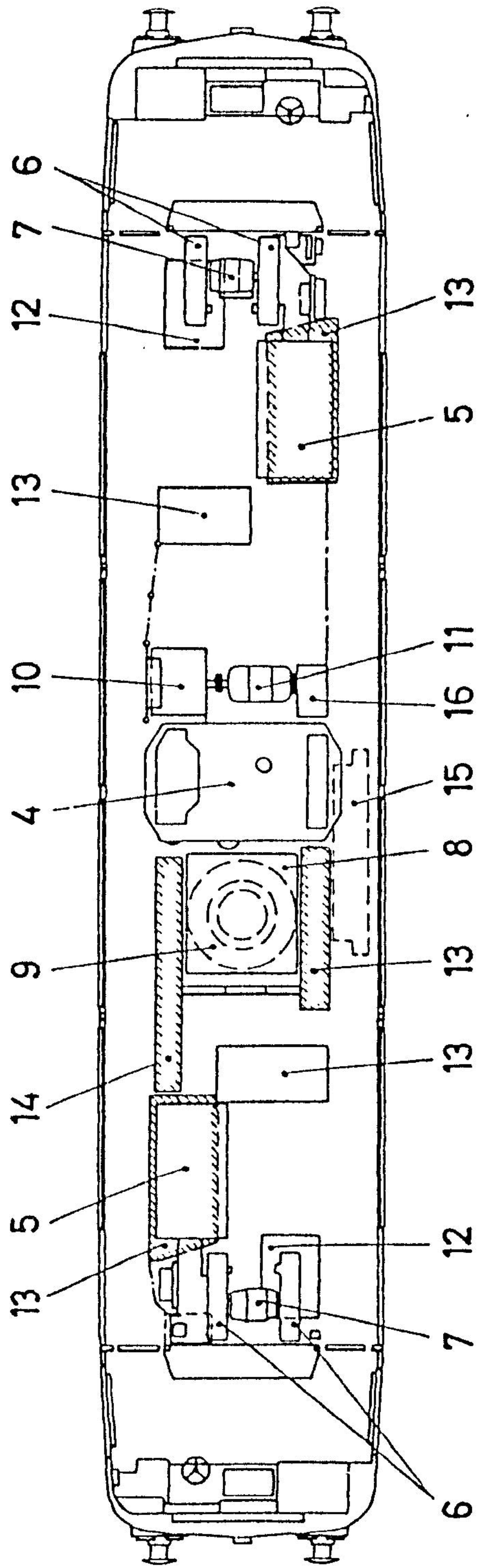
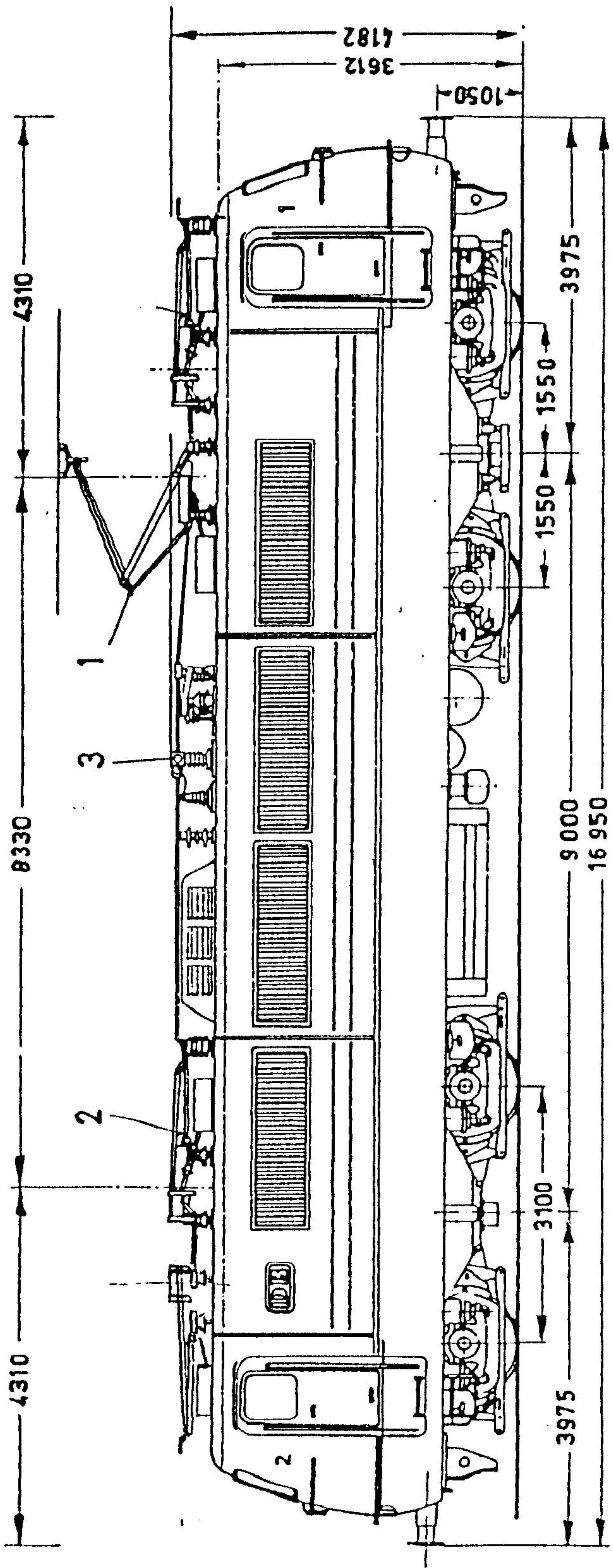
Hiervoor gaf de D.B. aan Krupp en AEG de opdracht om een moderne vierassige lokomotief te ontwikkelen voor de twee soorten wisselspanning en de 1500 V en 3000 V gelijkspanning. Ook de firma BBC werd bij de ontwikkeling betrokken. Met de ervaringen met de oude prototypes met twee spanningen (15 000 V en 25 000 V) werd de elektrische uitrusting uitgebreid met een gelijkspanningsgedeelte, terwijl de lokomotieven een modernere kastvorm kregen. Doch AEG en BBC kwamen niet tot een akkoord en zodoende werden drie lokomotieven uitgerust door AEG en twee door BBC. De eerste lokomotieven werden in de loop van 1965 geleverd en te Koln-Deutzfeld gestationeerd. Ze kregen de typeaanduiding E 410 met nummers 410.001 - 003 (AEG) en 410.011 en 012 (BBC).

Na de eerste testen tussen Koln - Koblenz en Luxembourg, werden eind 1965 de eerste testen in Nederland en België doorgevoerd : ze zouden een gedeelte van de internationale treinen tussen Koln en Amsterdam (via Venlo) en Koln - Brussel voor hun rekening nemen. De pas ontwikkelde Belgische lokomotieven type 160 (reeks 16) zouden instaan voor de verbinding Oostende - Koln, terwijl de E 410 vooral de internationale treinen Koln - Liege - Namur - Paris en Koln - Brussel - Paris zouden slepen. In 1966 werd een eerste reeks voor twee vierspanningslokomotieven opgesteld, waarbij de machines tweemaal tot in Brussel-zuid kwamen en tweemaal beperkt werden tot Liege-Guillemins. Anderzijds werd er ook aan gedacht om een volledige dienst naar Paris te laten verzekeren. Maar nog tijdens dezelfde eerste inzetmaand bleek dat de lokomotieven niet bestand waren aan de grote spanningsschommelingen in het Belgische net en werd de inzet in België sterk beperkt, zelfs verboden. Vanaf dat ogenblik reden ze vooral in de dienst naar Frankrijk.

In 1967/68 werd de elektrische uitrusting aangepast en vanaf 1969 verschenen ze terug in België : ze verzekerden twee treinparen tussen Koln en Liege-Guillemins, vooral voor de TEE Paris-Ruhr en verder enkele lokale diensten naar Welkenraedt. De overige diensten werden verzekerd in de binnenlandse dienst tussen Koln en Aachen. Doch de betrouwbaarheid verbeterde niet en de lokomotieven werden regelmatig vervangen door Duitse diesellokomotieven reeks 216 of te Aachen-Hbf vervangen door Belgische loks. In 1974 eindigde dan officieel de dienst naar België. Op dat ogenblik werden de storinggevoeligere machines nog enkel ingezet in Duitsland en vanaf de helft van de tachtiger jaren verzeilden ze te Saarbrücken en verzekerden ze thans nog steeds de geringe grensoverschrijdende dienst vanuit Trier naar het Franse Apach.

Technische kenmerken :

Nummering :	E 410 001 - 003 E 410 011 - 012
Bedrijfsspanningen :	15 000 V - 16 2/3 Hz 25 000 V - 50 Hz
Lengte lokomotief :	16 950 mm
Asindeling :	Bo'Bo'
Diameter wielen :	1 250 mm
Massa lokomotief	84 000 kg
Vermogen :	3 240 kW
Maximale snelheid :	150 km/ h



Inzet : Brussel-Zuid in 1958 :

We schrijven het jaar 1958 en bevinden ons in de stelplaats stoomtraktie te Brussel-zuid. Men had immers drie verschillende stelplaatsen : de stoomlokomotieven vonden onderdak in de loods te Vorst-zuid, dezelfde loods die recent de baan moest ruimen voor de nieuwe TGV-werkplaats. Een deel van deze stelplaats was anderzijds aangepast voor de opvang van de elektrische traktie, doch het grootste gedeelte hiervan bevond zich toch te Schaarbeek. Verder was de stelplaats voor de ieselstellen gelegen langs de Fosnylaan.

Ondanks de modernisering die het net vanaf 1955 ondervond, had men te Brussel-zuid nog het vertrouwde beeld : de diesellokomotieven waren nog niet aanwezig en Brussel-zuid kende nog de stoomtraktie zoals in de goede oude tijd. Meer nog, sinds korte tijd kreeg deze stelplaats zijn oude glorieën terug op stal. Na de elektrifikatie van de lijn naar Luxemburg, waren de laatste typen 10 terug in Brussel-zuid aangekomen en reden samen in een reeks met de modernere zusters van het type 1. De typen 10 werden wel geleidelijk aan afgevoerd. Ook de laatste lokomotieven typen 60 en 62 waren nog voor het laatste jaar te Brussel-zuid aanwezig, ze werden enkel nog voor baantreinen ingezet.

Hoofdonderdeel vormden nog steeds de typen 29 : deze waren in 1948 te Brussel-zuid aangekomen en namen een steeds groter deel van de inzetdiensten voor hun rekening. Nochtans hadden ze al heel wat hoogwaardige treinen aan de elektrische lokomotieven moeten afstaan.

In de rangeerdienst verdrongen de typen 53 - vrijgekomen door de verdieseling te Schaarbeek - de oudere en zwakkere zadeltanklokomotieven type 57. Deze laatste zouden nog een paar jaar stand houden, doch hun effectief daalde zeer snel.

Reeks A : Stoomlokomotieven typen 1 en 10 :

Tweeploegenstelsel
13 plandagen

Daggemiddelde : 196 km

Deze reeks had diverse bestemmingen zoals Vorst, Schaarbeek, Zottegem, Kortrijk, Roeselare, Tournai, Beverst. Een deed zelfs Leuven en Hasselt aan. Verschillende reeksen stonden regelmatig planton. De laatste typen 10 werden geleidelijk aan afgelost door de typen 1 en ook door de uitbreiding van de inzet van het type 29

Reeks Abis : zonder lokomotief :

Tweeploegenstelsel
1 plandag

Daggemiddelde :

In deze reeks stond planton een lokomotief type 1 of type 29 planton voor bijzondere treinen.

Reeks B : Stoomlokomotieven type 7 :

Tweeploegenstelsel
3 plandagen

Daggemiddelde : 176 km

De diensten waren vrij uitgebreid en de kranige typen 7 verzekerden nog treinen naar Denderleeuw, Geraardsbergen en vanuit Schaarbeek naar Zottegem, Ath en vooral naar Mons.

Reeks C : Stoomlokomotieven type 62 (en type 7)

Tweeploegenstelsel
3 plandagen

Daggemiddelde :

De eerste plandag stond de lokomotief eerst in rust en dan reserve voor de rangeringen te gaan verrichten te Halle. Daarna doet hij de verbinding Brussel-Zuid - Vorst. De tweede plandag ziet er weer drukker uit, de lokomotief doet drie keer Dendermonde aan en op de derde plandag gaat de lok naar Manage en Vorst. Het type 62 werd zoveel mogelijk vervangen door lokomotieven type 7.

Reeks D : Stoomlokomotieven type 29 :

Tweeploegenstelsel
5 plandagen

Daggemiddelde : 124 km

De lokomotieven type 29 reden vooral semi-direkte reizigerstreinen naar Geraardsbergen, Vorst, Ronse, Schaarbeek, Oudenaarde en Clabecq. Ook enkele lokale goederentreinen naar Lot en binnen de Brusselse agglomeratie stonden op het programma.

Reeks M : Stoomlokomotieven type 60/62 :

Tweeploegenstelsel
1 plandag

Daggemiddelde :

Deze lok stond reserve voor het slepen van fakultatieve goederendiensten en vooral voor baantreinen.

Reeks N : zonder lokomotief :

2 personeelsleden -machinist en stoker - stonden reserve en konden opgeroepen worden in elke lijnreeks voor het vervangen van afwezig personeel

Reeks R : Stoomlokomotieven type 53 & 57 :

Drieploegenstelsel
5 plandagen

Daggemiddelde :

De rangeringen te Brussel-Zuid en Vorst wisselden ze af met plaatselijke goederentreinen tussen deze twee plaatsen. De typen 53 - getransfereerd vanuit Schaarbeek losten geleidelijk aan de typen 57 af.

Reeks S : Stoomlokomotieven type 57 :

Drieploegenstelsel
1 plandag

Daggemiddelde :

Rangeringen te Brussel-Zuid

Reeks T : Stoomlokomotieven type 53 :

Drieploegenstelsel
1 plandag

Daggemiddelde :

Rangeringen te Halle en plaatselijke goederentreinen naar Vorst was de dienst van deze 53er

Reeks U : Stoomlokomotieven type 57 :

Tweeploegenstelsel
2 plandagen

Daggemiddelde :

Plaatselijke goederentreinen en rangeringen te Vorst.

Série C l.t. 62-F										
P. n° 435		Le langage tous les 30 jours SD - le remplacé aux success 1-3 b la veille								
2.90										
1	REFOS					1	S L S	RESERVE	8 8 35	
						b	L	avec H.T. 1 b	6	
							Δ	Atel Quiange	630 647	
								manœuvres		
							SD 19909	Lat	957 1023	
							SSD Δ	Shalle	1116 1124	
								manœuvres		
							SD 19902	Shalle Atel	1150 1170	
								HP T 1	1170	
							S	avec H.T. 1 a	1330	
							19907	Atel Pans Δ	1446 1457	
								manœuvres	2245	
								a for		
							HLP 1206	Forest V	1157 1170	
									1175	
2	Δ	Atel	Forest V	16.		2	S D		1330	
				17.	17.10	b	Δ	Atel	Bruc PI	609 573
	1189		Ardenne	17.11	19.05		SD 12111	Bruc H	575 573	815 - 62
	1188		Bruc N	20.11	21.		SD 12111	Ardenne	604 655	
	SSD VAD 11/11		Bruc PI	22.11	22.05		SD 12118	Bruc H	726 757	
	Δ		Atel	11.11	12.10		Δ	Atel	921 904	
									1145	
	V.S. Δ	Bruc N	Atel	11.05	11.10		S	Δ HD	1203 1030	1145
									1130	
	D			16.			D			
	Δ	Atel	Bruc H	17.09	17.05					
	1189		Ardenne	17.11	19.05					
	1188		Bruc N	20.11	21.					
	RD 99/0		Bruc PI	22.11	21.05					
	Δ		Atel							
									113	
3	SSD			14		3			575	
	Δ	Atel	Bruc H	15.11	15.11	b	Δ	Atel	Bruc H	550 551
	SSD 7066		Manage	15.11	17.11		SD 20271	Forest V	621 621	
	SSD 7083		Bruc H	18.11	19.11		SD Δ	Bruc H	632 646	8 7 49
	Δ		Atel	19.11	20.11		SD 20 7029	Forest V	715 715	
							Δ	Atel	727 737	
								manœuvres	825	
	S						Δ	Bruc PI	950 955	
							SSD Nav	Forest V	1020 1020	
							Bruc Nav	Bruc PI	1115 1145	
							Δ	Atel	12. 12.05	
									1175	
	D						D		13	
							Δ	Atel	Bruc H	1147 1155
							DS 1660	Ardenne	1108 1119	
							1667	Bruc H	1136 1127	
							Δ	Atel	1147 1155	
									20	
				TS	19.15	21.15				299
				PX	7.23					100
				Le personnel dispose de 64 heures par an						

Jaaroverzicht 20-05-1951



Het jaaroverzicht van 1951 heeft enkele pluspunten t.o.v. de vorige overzichten. Ten eerste zijn de lokdiensten beter ingevuld door het aantal locomotieven in dienst en in reserve bij te voegen. De type nummers die een * hebben zijn bestemd voor schroot en hebben als dusdanig geen diensten meer.

Voor de locomotieven die te verschromen waren maken we een vergelijking tussen 20-05-1951 en 07-10-1951

	20-05-1951	07-10-1951
type 9	42	1
type 24	11	6
type 36	50	-
type 48	2	2
type 51	20	13

Voor de rest wordt het jaar 1951 gekenmerkt door de achteruitgang of de volledige afschaffing van diverse locomotieven. De type 51 begint locomotieven te verliezen, maar ook de typen 24, 36 en 94 hebben met dezelfde problemen te kampen. De typen 22, 57, 59 en 83 verlaten helemaal de inzet. Op het gebied van stelplaatsen is er echter weinig verschil te merken.

Lokdiensten

Type	Eff.	in dienst	in reserve	diens			
1	34	25	3	22			
5	4	1					
7	73	57	10	50			
9 *	42	1					
10	49	34	5	29			
12	6	5		4			
15	46	38	3	32			
16	59	51	2	41			
24 *	11	7		6			
25	14	13		10			
26	90	75	8	67			
29	300	250	23	233			
31	159	111	8	100			
35	4						
36 *	50						
38	144	93	6	82			
40	68	52	7	42			
41	208	147	39	116			
48 *	2	2					
50	5	5		5			
51	60	46	14	42			
51 *	20	6					
53	318	258	31	218			
57	61	48	6	38			
58	38	30	5	27			
60	16	10	5	8			
62	7	3	3	3			
64	148	116	11	101			
81	472	255	32	217			
			90	29	12		
			93	65	43	6	35
			94 *	6	1		
			96	21	11	8	8
			97	35	24	3	22
			98	11	9	1	6
			99	20	17	1	14
			2695	1871	240	1530	

Hoofdwerkplaatsen

Type	Gen	FLU	FAZ	Tota
50	3	1		4
51	1	1		2
57			3	3
	4	2	4	10

Groep Antwerpen

Type	FRST	FNDM	FNSD	FCV	FLD	FLV	FIZ	FTN	Tot
7					10				10
15									44
16					4				4
31						18	29		956
38	14	6							20
41	6		5						617
50							1		1
51							1	4	5
53		21					6	6	134
57			3	1	2				6
58			7						7
64				16	6				22
81		11	6					12	29
93	2	13							15
96			1						1
97							5		5
99		9							9
	22	60	21	31	26	37	27	20	245

Groep Charleroi

Type	FSU	FLU	LMG	LNC	FMY	MZ	FTM	LWC	Tot
15			10						616
16	10								10
24							6		6
38				20			11		31
51				6		3			9
53				14	20	3	-4		41
57		2		3					5
64					10	6	8		24
81		13	4		8	2		8	35
93	1								12
	11	15	14	43	38	14	29	15	179

Groep Liege

Type	ANS	FVY	FHR	FL	GMN	FPS	ML	LH	FND	FVS	Tota
1				6							6
10									8		8
26								13			13
29				2	10						12
40								8			8
41									8		8
53	5			2			15			1	23
57							2				5
64					10						10
81	10	4	3		9		23	6	8	6	69
96		3								2	5
97				8			9				17
98-99				11	2						13
	15	7	21	42	11	11	51	14	16	9	197

Groep Brussel

Type	FBN	F36	Tota
1	10		10
7	13		13
10		9	9
12		4	4
29	10	31	41
53		32	32
57	14		14
58		9	9
60-62	11		11
81		9	9
	58	94	152

Groep Arlon

Type_	NEX	MUT	NKN	Tota
10				6
25		10		10
26	26	28		54
29			27	27
41	4	4		8
51	1			1
53	2	1	8	11

33	43	41		117

---	---	---	---	---

Groep Nasselt

Type_	FHS	LML	Tota
29	10		10
38	9		9
41		13	13
53	4		4
58	11		11
64	6		6
81	9		9

49	13		62

---	---	---	---

Groep Brugge

Type_	FDK	FR	FI	FTK	FSD	Tota
1						6
7			8			8
16			8			8
31						4
41	1		6	3		10
53						2
81			6			6
93			6			5

1	28	6	3	17		55

---	---	---	---	---	---	---

Groep Namur

Type_	LC	LJ	LT	IFE0	Tota
10			6		6
29			27	29	50
41	3				3
51				3	3
53		3	2	10	15
64			8		8
81	3				3

6	36	59	63		144

---	---	---	---	---	---

Groep Gent

Type_	FLS	FDR	LK	FKR	FMN	FBN	Tota
7				9			9
15			8				8
16			4				4
29	16						16
31				20			20
38		10	12				22
41	10	10	11		11	15	57
51	3			7		1	11
53	1		4	21			26
57			2				2
64				9			9
81				14			14
96	2						2

32	26	35	80	11	16		200

---	---	---	---	---	---	---	---

Groep Mons

Type_	ATH	FBC	GT	FMS	FGH	IFTY	Tota
7							10
15							4
16			9		6		15
29			21				21
31				20			20
40		9		16			9
51			3	4			3
53			11	7	10		2
57			3				3
64	10			12			22
81	4	9	8		22		43
93	7						7

21	21	64	47	38	28		219

---	---	---	---	---	---	---	---

De Boekenplank :

Uitgeverij : 't Nijverke Lezerke :

Benelux Rail 7 :

Benelux Rail 7 verscheen begin van de maand december. Dit 144 pagina's dik boek omvat 182 zwart-wit foto's, 81 kleurenfoto's en 7 tekeningen. De volledige beschrijving werd gegeven in L.S.V. - Tijdschrift nr. 54.

Prijs : 880 BFr. + verzendingskosten

Postkaarten :

Zoals gewoonlijk verschijnt samen met Benelux Rail 7 de postkaart van Benelux Rail 8. Het gaat deze keer om een postkaart van de Nederlandse Spoorwegen.

Postkaart Nederland : 20 BFr. + 15 BFr. verzendingskosten

Tegen eind volgend jaat wenst de uitgever het boek "Magreb Rail " uit te brengen. Hierin zouden de Europese loks en wagens die in de Magreb landen een nieuwe bestemming kregen uitvoerig besproken worden. Natuurlijk worden de andere lokomotieven en wagens niet vergeten.

Om nu al een gedachte te geven van dit prachtig boek die ca. 112 pagina's zal tellen, komt nu reeds de postkaart uit.

Postkaart Magreb-Rail : 20 BFr. + 15 BFr. verzendingskosten

** Bij de bestelling van meerdere postkaarten moet U enkel 25 BFr. betalen aan verzendingskosten, ongeacht het aantal postkaarten.

** De verzendingskosten worden buiten beschouwing gelaten bij een bestelling van minimum 10 boeken (eventueel verschillende) in een keer.

Benelux Rail spoorwegkaart in kleur :

Deze prachtige kaart zal in de loop van 1993 verschijnen en leverbaar zijn in twee modellen, nl. de handgevouwen reeks en de reeks "plano in koker".

We houden U op de hoogte van verdere gegevens.

Katalogus : "De boekenplank"

Wens U nog eens alle boeken op een rij te zetten die de L.S.V. verdeeld dan kunt U de katalogus van de boekenplank best gebruiken. (vernieuwde en verbeterde uitgave van wat in L.S.V. - Tijdschrift nr. 54 verscheen)

Om de kosten te helpen drukken vragen wij enkel en alleen een tussenkomst in de portokosten. Wanneer U echter tegelijkertijd een boek besteld wordt het U gratis mee opgestuurd.

De nieuwigheden worden dan (binnenkort los) meegegeven met L.S.V.-Tijdschrift zodat U op de hoogte blijft en de reeks in een map kunt blijven behouden.

Zie ook verder in dit tijdschrift voor nog meer boekennieuws !!!!

Seininrichting :

Richtingsseinpaal

Vorm : Een paal met twee paletten. De paletten zijn rechthoekig met vooraan een ronde schrijf. Ze zijn rood geschilderd met een verticale witte lijn.

Seinstanden : bovenste seinpalet horizontaal
onderste seinpalet vertikaal

SEIN ONVEILIG

bovenste seinpalet onder 45 graden
onderste seinpalet vertikaal

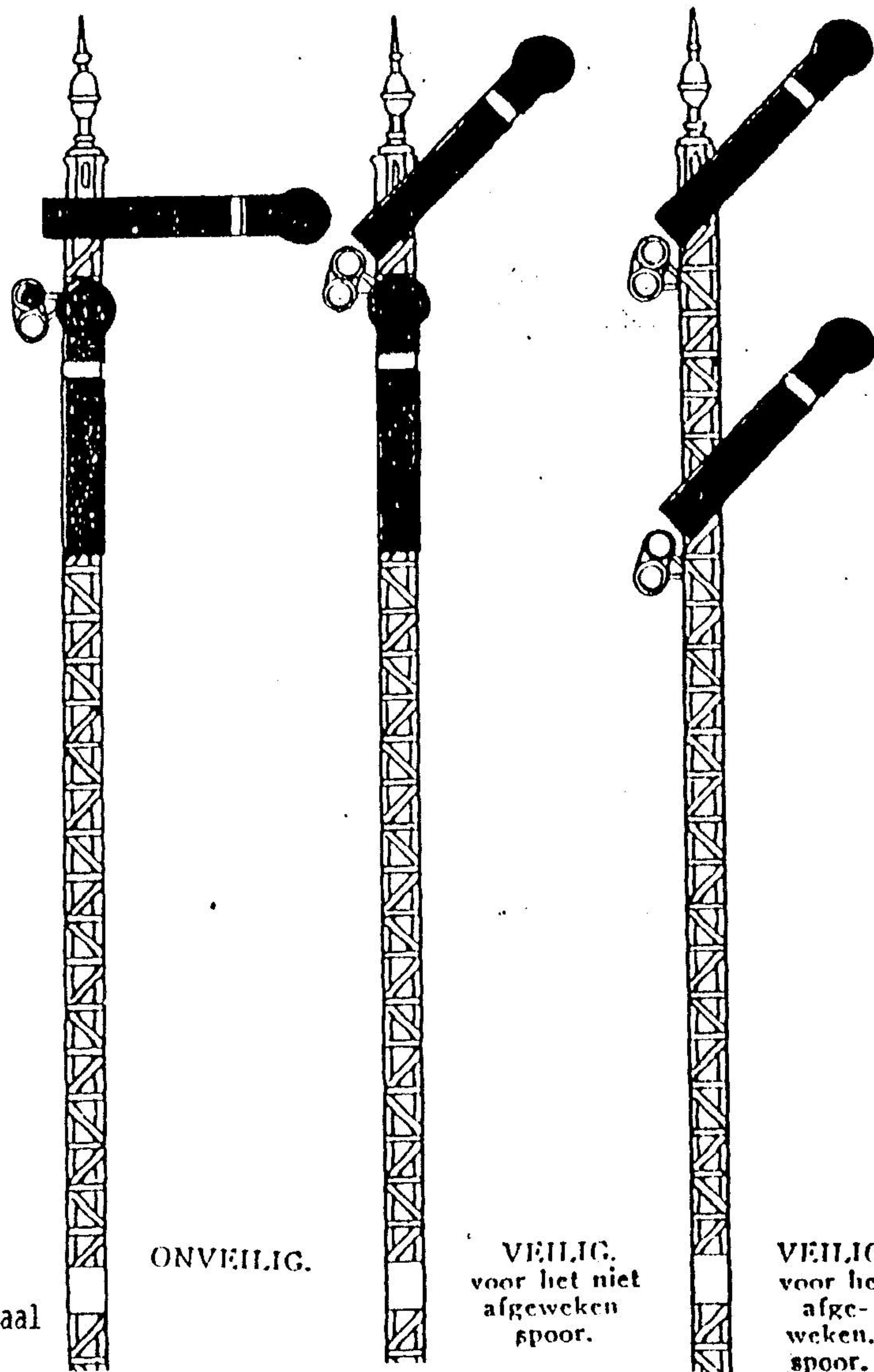
Veilig voor het niet
afgeweken spoor

beide paletten onder 45 graden

Veilig voor het
afgeweken spoor

Plaatsing : voor wissels

Tekening : zie tekening 05



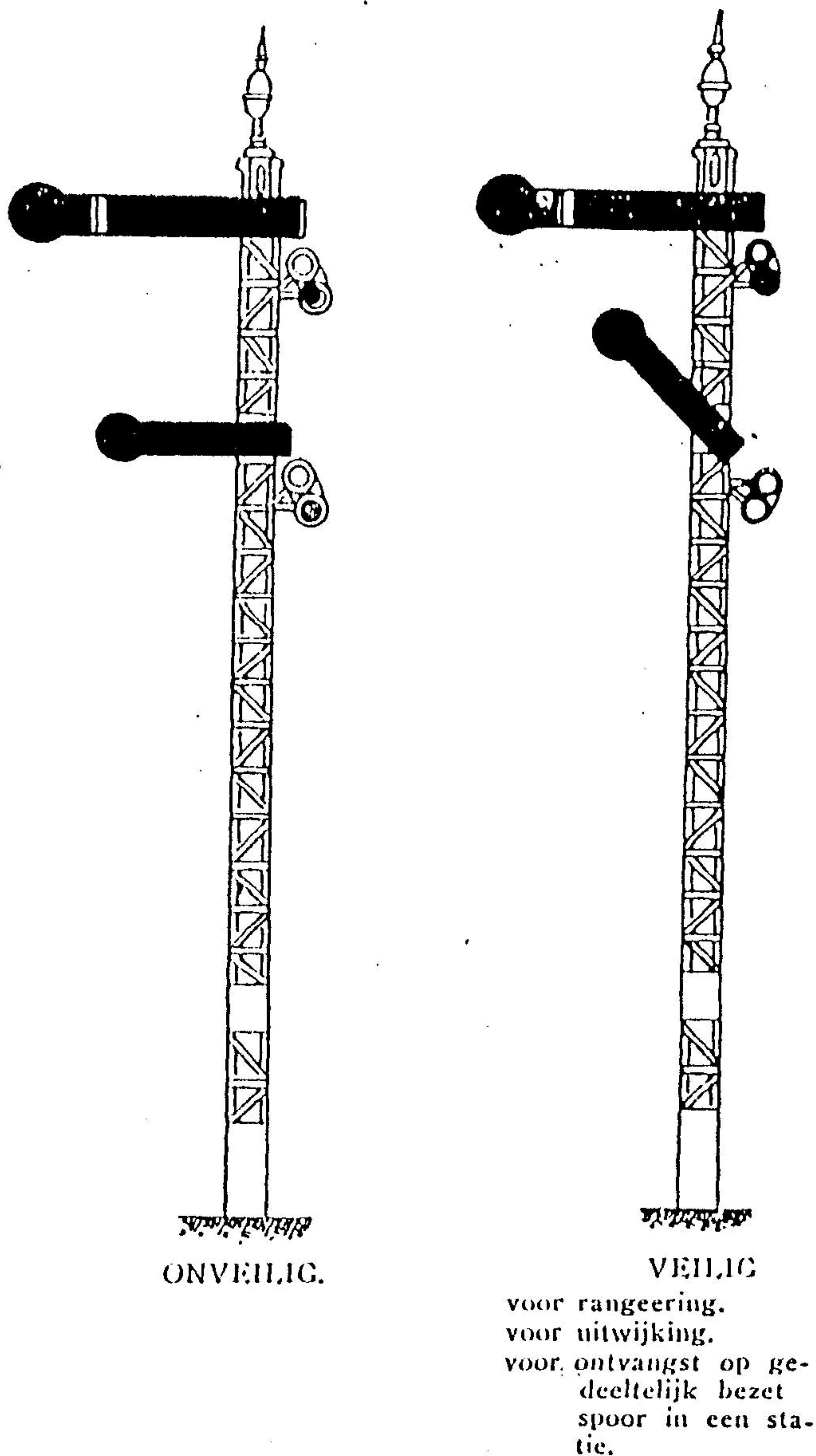
Tekening 05 : Richtingsseinpaal

Gewone Seinpaal :

Vorm : seinpaal met daarop een stopsein en een rangeersein bevestigd (zie L.S.V. - Tijdschrift nr. 54 en 55 voor verdere uitleg)

Seinstanden : de standen zijn die van respectievelijk de stopsein en de rangeersein d.w.z. dat wanneer het stopsein horizontaal staat dat men niet mag doorrijden, dat wanneer hij verticaal staat men wel mag doorrijden. Het rangeersein staat onder 45 graden wanneer men mag rangeren.

Tekening : zie tekening 06



Tekening 06 : Gewone seinpaal

* Lijn 98 :

Mons - Warquignies - Queivrain.

Na de aanleg van de rechtstreekse lijn Mons - St-Ghislain, , was er al vlug een parallellijn nodig. Deze verbinding die vanuit Mons vertrok en Flenu, Warquignies en Dour uiteindelijk te Queivrain aankwam, zou de verschillende steenkoolmijnen in deze streek gaan bedienen.

Het eerste deel van deze verbinding - tussen Mons en Warquignies - werd vanaf 1872 door de Etat Belge aangelegd en officieel op 1 april 1874 in gebruik genomen. Te Flenu sloot deze lijn dan aan op de eerste industriële lijn die België kende, nl. deze aangelegd door de Chemin de Fer de Haut et Bas-Flenu en die al in 1836 operationeel was.

Het tweede deel van de lijn - tussen Warquignies, Dour en St-Ghislain was reeds vroeger uitgegeven aan een prive-koncessie, de "Chemin de Fer de St-Ghislain en al omstreeks 1840 in bedrijf genomen. Deze koncessie werd in 1873 door de Etat Belge overgenomen.

Al van in het begin kende deze lokale verbinding een belangrijk goederenverkeer van en naar de verschillende mijnzetels en aanpalende industrieën en hierdoor ontstonden ook verschillende verbindingslijnen en industriële aansluitingen langs de typische kolenlijn. Naast de al eerder aangehaalde verbinding vanuit Flenu naar Jemappes, was er vanuit hetzelfde station ook een lijn naar St-Ghislain. Ook te Warquignies kon men rechtstreeks naar St-Ghislain sporen. Opmerkelijk was ook dat de stationsemplacementen van Flenu-Central en Warquignies zeer uitgebreid waren.

De lijn bleef tot aan de tweede wereldoorlog belangrijk in het goederenverkeer, maak kende ook een aanzienlijk reizigersverkeer, door de aanbreng van arbeiders en mijnwerkers naar deze streek. Tijdens de tweede wereldoorlog kwam echter de eerste afbouw : het tweede spoor werd verwijderd en de spoorweginstallaties werden zwaar beschadigd. De modernisering van het vormingsstation van St-Ghislain na de bevrijding en de vermindering van de bedrijvigheid te Queivrain leidde tot een belangrijke afslanking tussen Dour en Queivrain. Ook het emplacement van Flenu-Central werd sterk ingekrompen.

In de jaren vijftig reden er dagelijks - vanuit St-Ghislain nog 12 treinparen over de lijn : drie doorgaande bedieningstreinen naar Quevy, de rest de bediening van de nog resterende steenkoolmijnen. Doch vanaf 1954 werd de sluiting van verschillende mijnzetels besloten en in 1960 sloot de laatste mijn bediend door deze verbinding. Dit leidde dan vanaf deze datum tot een sterke teruggang van alle activiteit : in 1961 eindigde de exploitatie van het baanvak Warquignies - Dour - Queivrain. In 1963 werd de elektrifikatie van de lijn 96 een feit, maar hiervoor was de verplaatsing van het station Frameries nodig en werd de verbinding met de lijn 98 definitief opgeheven.

De bediening van de lijn gebeurde vanaf dit ogenblik nog slechts in twee delen : Paturage werd vanuit Mons bediend, terwijl de rangeerlokomotief van St-Ghislain nog tot in Frameries reed. Ook de reizigersdienst kwijnde weg : de weekenddienst en de avondtreinen vielen eerst weg. De trek-duw-stellen met de reeks 60 werden vervangen door motorwagens reeks 46. Vanaf 1981 kende het reizigersverkeer nog slechts enkele treinparen en met ingang van de nieuwe IC/IR-regeling van 1984 werd het reizigersverkeer volledig stilgelegd.

Eind 1984 werd de verbinding Flenu-Central - Cuesmes opgeheven en werden de installaties van alle tussenstations tot het uiterste minimum herleid. In 1987 eindigde dan ook de bediening van de ganse lijn, met uitzondering van Warquignies : hier werd de terril van de aanwezige mijn afgegraven en het transport werd alsnog aan het spoor toevertrouwd.

In 1988 werd het plan opgevat om deze lijn om te bouwen tot een toeristische verbinding en enkele malen liet de opgerichte vereniging nog een trein rijden, doch op dit ogenblik is nog niet bepaald of dit opzet zal slagen

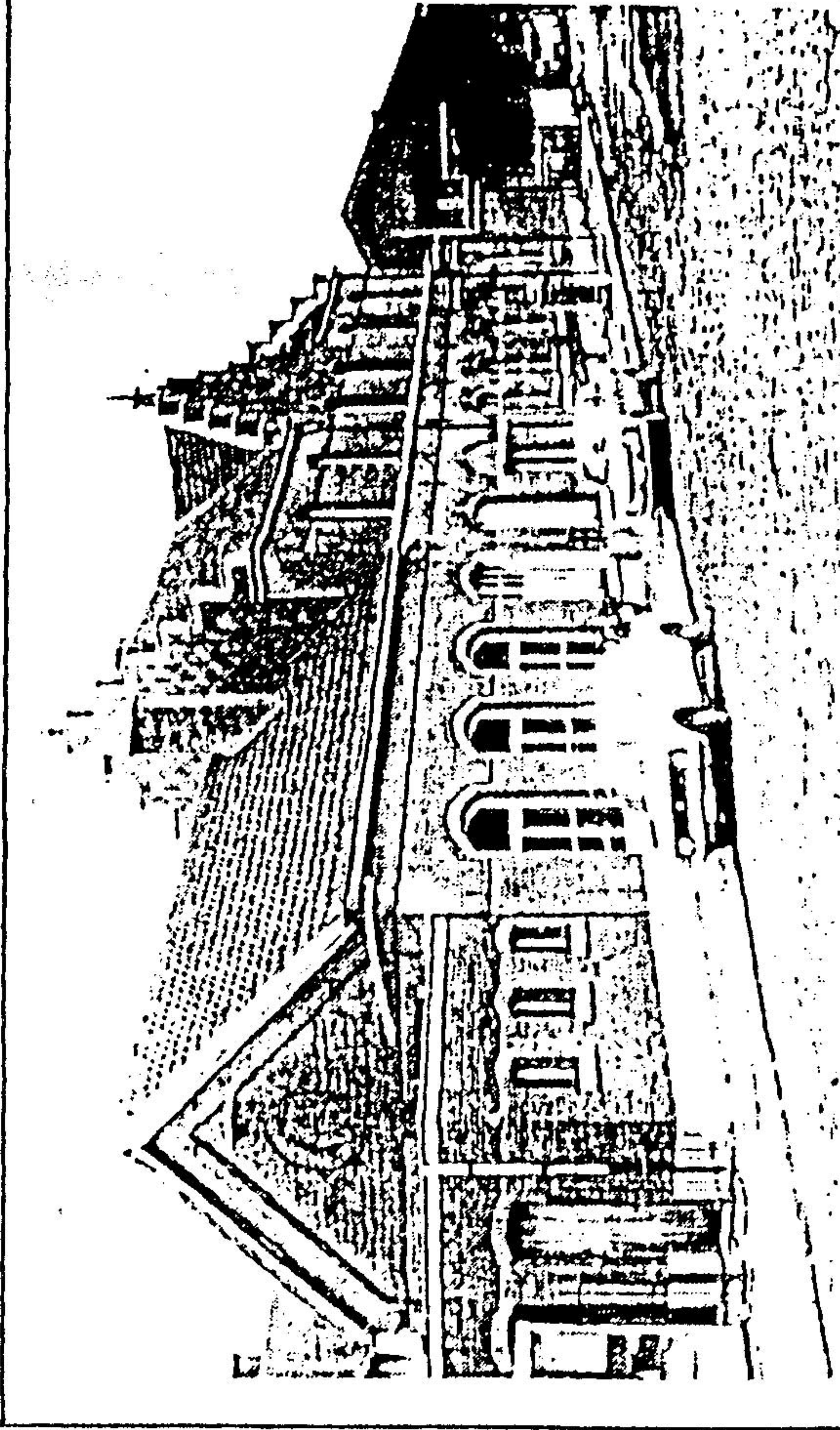
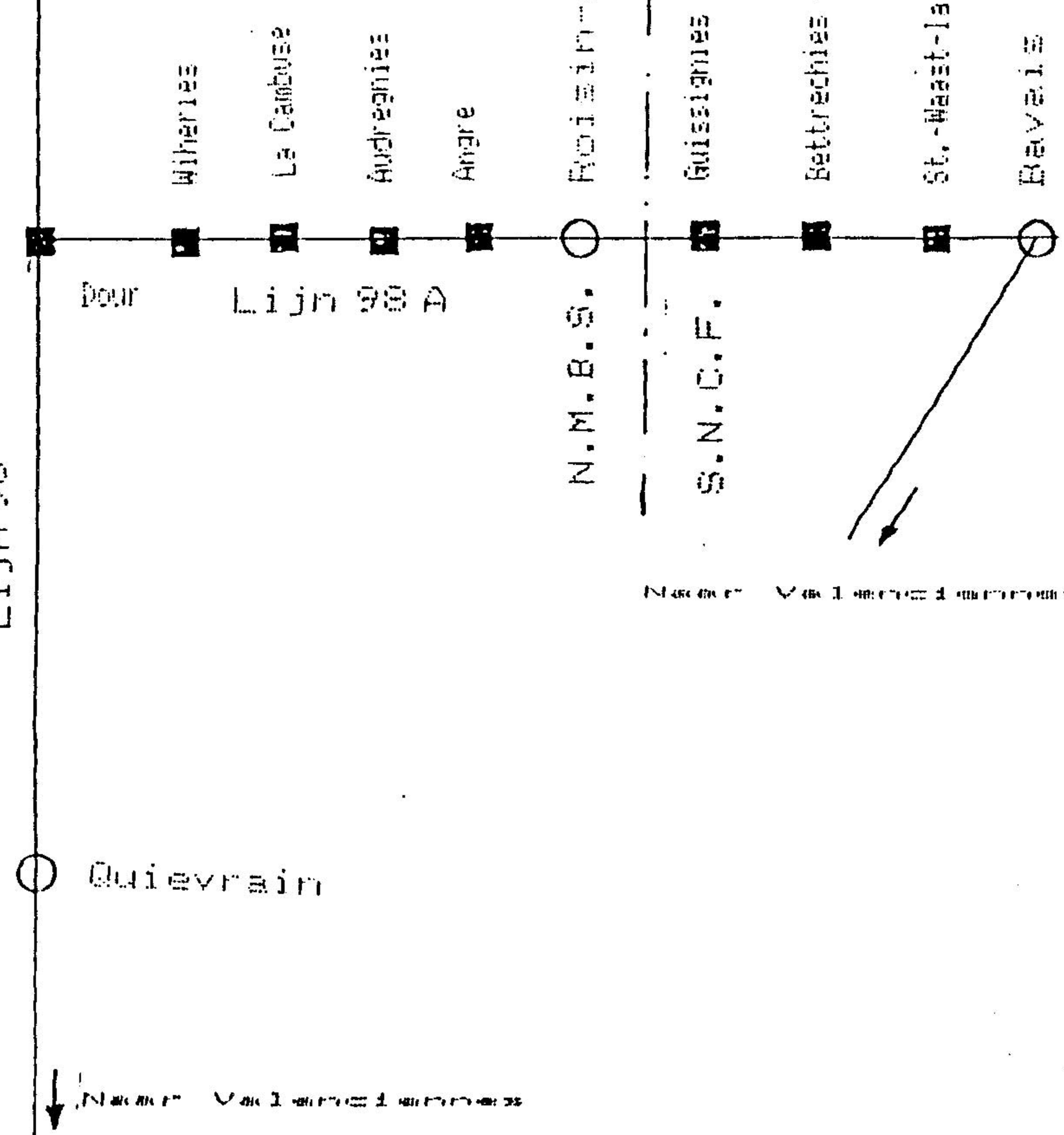
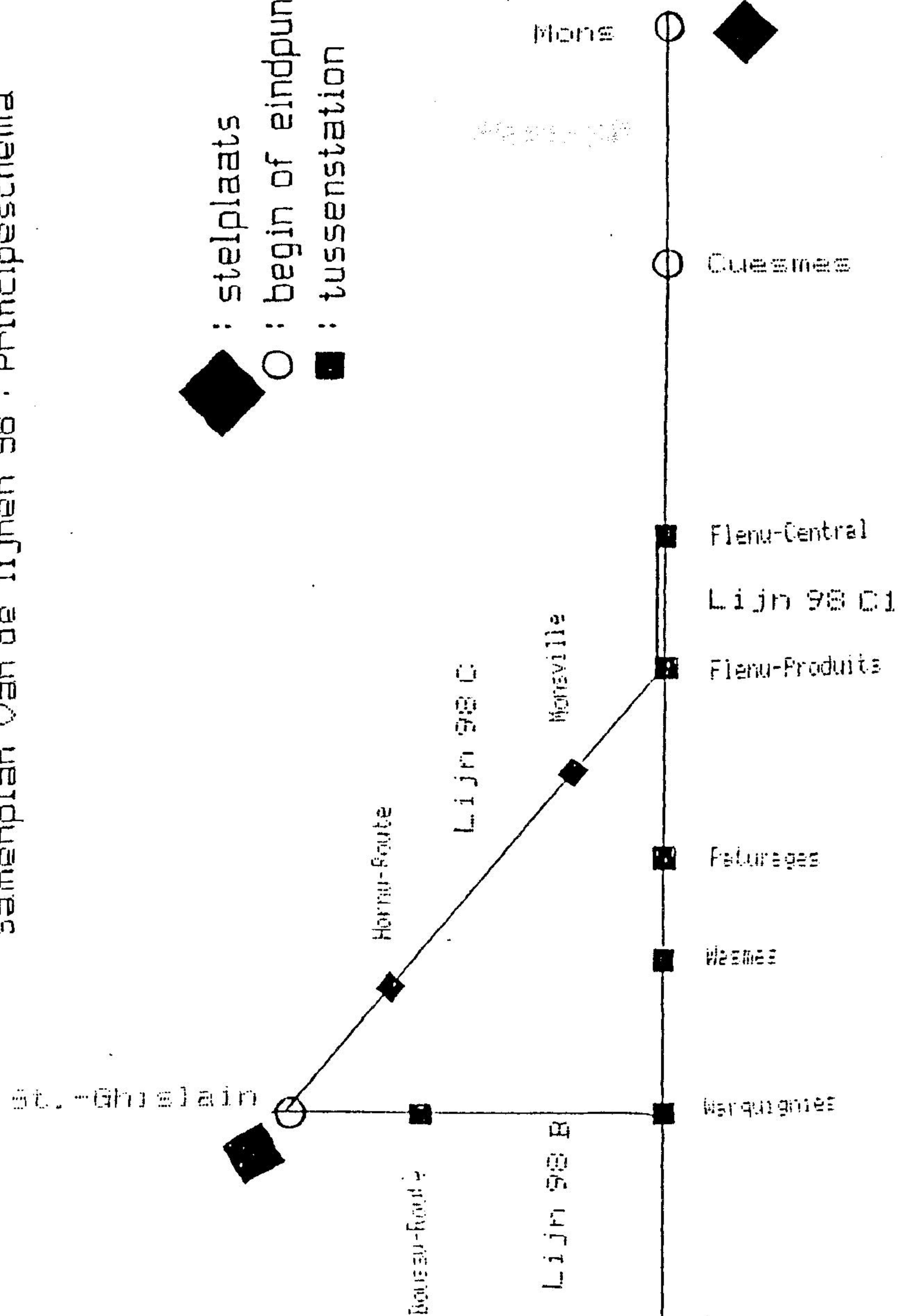
98 Mons - Flénu - Dour - Quiévy 98

K	3556	3558	3564	3566	K	3557	3559	3565	3567
0	4.33	6.27	18.00	19.24	0	5.30	7.24	18.09	21.10
2	4.38	6.32	18.06	19.29	2	5.26	7.18	18.05	21.06
7	4.54	6.48	18.19	19.42	7	5.14	7.06	17.51	20.52
10	5.07	7.04	18.25	19.48	10	5.08	7.00	17.45	20.46
11	6.11	7.08	18.29	19.52	11	4.58	6.55	17.40	20.41
12	5.17	7.14	18.35	19.58	12	4.50	6.49	17.32	20.33
13	6.18	7.15	18.36	19.59	13	4.49	6.48	17.31	20.32
15	5.27	7.24	18.45	20.09	15	4.42	6.41	17.24	20.25
16	5.32	7.29	18.50	20.14	16	4.38	6.37	17.19	20.20
18	5.33	7.30	18.51	20.19	18	4.37	6.36	17.18	20.19
20	5.39	7.36	18.57	20.25	20	4.32	6.31	17.13	20.14
25	5.47	7.44	19.05	20.33	25	4.23	6.23	17.04	20.05

Reisplaatje 1945

Samenplan van de lijnen 98 : Principeschema

- ◆ : stelplaats
- : begin of eindpunt
- : tussenstation



C. De lijn : Stations & Stopplaatsen :

FMS	FMS	Mons	
LCS	LCS	Cuesmes	0.0
LPD		Flénu Produits	4.8
LPS	LPS	Paturages	7.1
LWS		Wasmes	8.4
LSN		Warquignies	10.2
LDV		Dour	15.2
FQ	FQ	Quiévrain	22.

D. Belangrijke data's :

In dienst :

Baanvak Mons - Warquignies werd in dienst genomen door de Etat Belge op 01-04-1873
 Baanvak Dour - Roisin werd in dienst genomen in de loop van 1882

Afschaffing diensten :

Baanvak Warquignies - Quiévrain 1961

Doorlopende treinen Mons - Bavais 1914

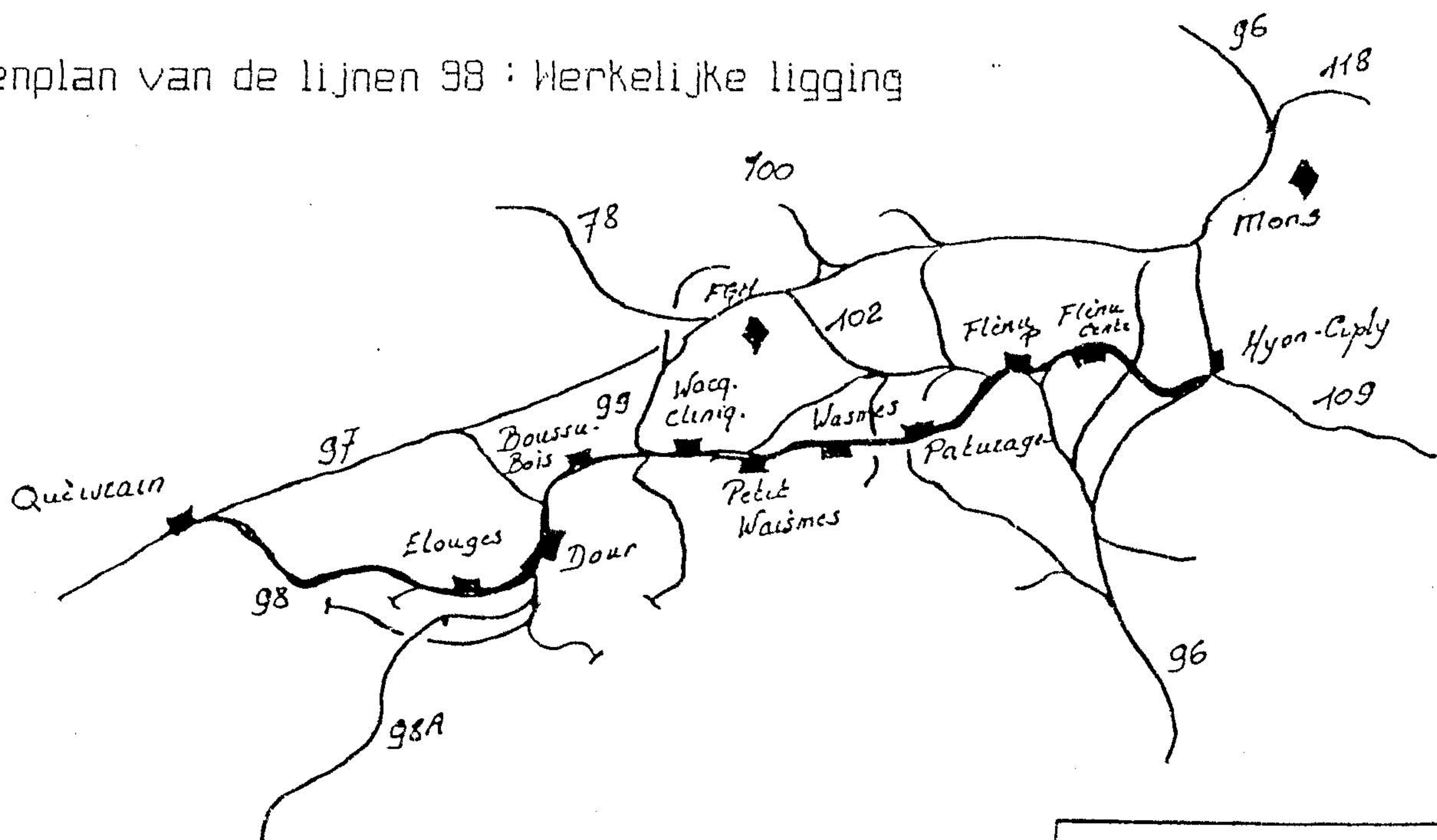
daarna stopte de trein in Roisin en werd er een bijkomende verbinding Roisin - Bavais
 ingelegd

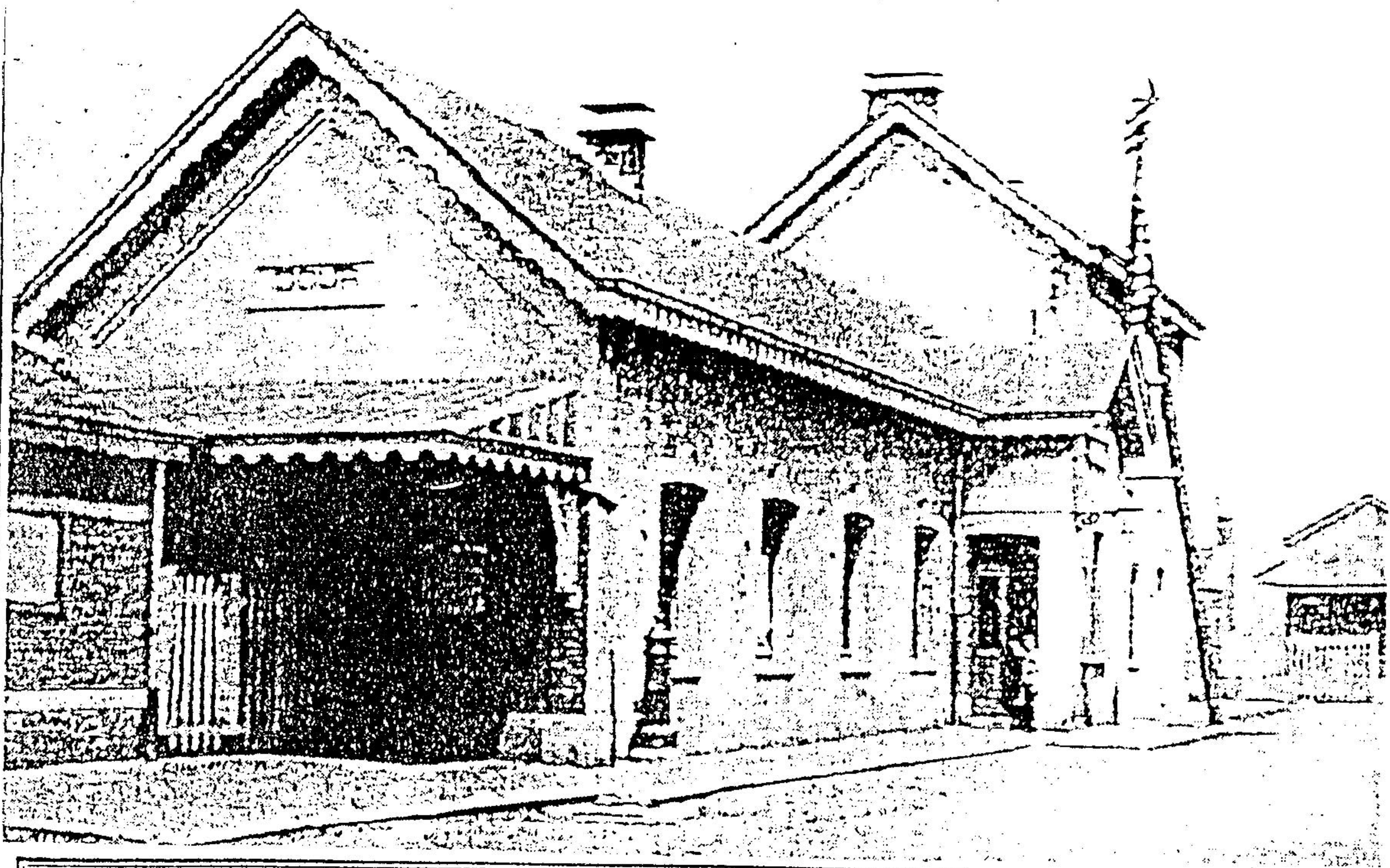
Afschaffing grensoverschrijdend verkeer 1933

Afschaffing stationsemplacementen :

Warquignies in 1960

Samenplan van de lijnen 98 : Werkelijke ligging





98 Mons - Flénu - Dour - Quiévrain 98

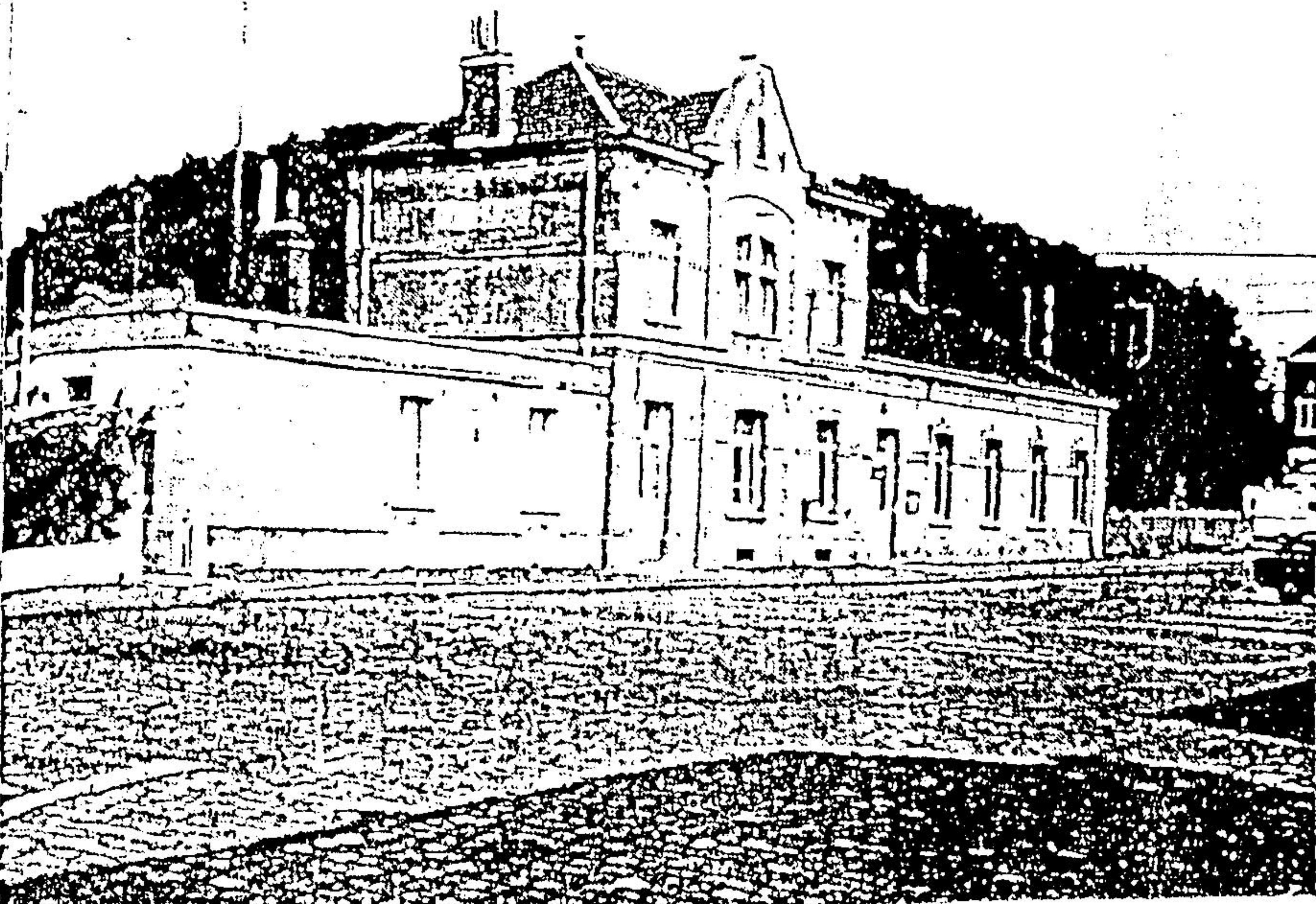
K	2502	2510	2504	T 1618	2517	T 1608	2435	T 1610	2485	2519	T 1
	1-2-3	3	1-2-3	2-3	1-2-3	2-3	1-2-3	2-3	1-2-3	1-2-3	777
0 Mons	D. 5.13		6.36	8.5	9.16	11.3	12.8	13.21	14.10	15.9	15.37
2 Cuesmes (Etat)	A. 5.17		6.40	8.8	9.2	11.6	12.12	13.24	14.14	15.13	15.40
7 Flénu (Produits)	A. 5.26		6.49	8.16	9.79	11.14	12.21	13.32	14.23	15.22	15.48
0 Flénu (Produits)	D. 5.27		6.49	8.16	9.9	11.14	12.21	13.32	14.23	15.22	15.48
3 Paturages	5.24		6.54	8.2	9.4	11.8	12.25	13.36	14.26	15.27	15.52
4 Wasmes	5.38		6.57	8.23	9.37	11.21	12.29	13.35	14.31	15.30	15.55
5 Petit Wasmes				8.25		11.23		11.41			15.57
6 Warquignies	A. 5.42		7.2	8.27	9.41	11.25	12.33	13.43	14.35	15.34	15.59
0 Warquignies	D. 5.43	6.17	7.13	8.27	9.41	11.25	12.33	13.43	14.35		
2 Houssu-Bos				8.30		11.28		13.46		14.30	
3 Houssu-Bos	A. 5.49	5.22	7.18	8.32	9.46	11.30	12.38	13.48	14.40		
5 Dour	A. 5.53	6.27	7.23	8.36	9.51	11.34	12.43	13.52	14.45		
7 Dour	D. 5.57	6.28	7.23	8.35	9.52		12.44		14.46		
7 Elouges	6.3	6.34	7.28	8.39	9.57		12.49		14.51		
12 Quiévrain	A. 6.11	6.42	7.36	8.46	10.5		12.57		14.58		

K	2522	2120	T 1626	2524	2528	T 1614	2530	2476	2476	
	1-2-3	1-2-3	1-2-3	1-2-3	1-2-3	1-2-3	1-2-3	1-2-3	1-2-3	
0 Mons	D. 16.14	16.37		17.23	18.15		18.53	19.54	21.5	21.12
2 Cuesmes (Etat)	A. 16.18	16.41		17.32	18.19		18.56	19.58	21.9	21.16
7 Flénu (Produits)	A. 16.27	16.51		17.42	18.29		19.4	20.7	21.9	21.26
0 Flénu (Produits)	D. 16.27	16.52		17.43	18.29		19.4	20.7	21.20	21.27
3 Paturages	16.32	16.58		17.53	18.33		19.8	20.12	21.27	21.33
4 Wasmes	16.35	17.2		17.54	18.56		19.11	20.15	21.31	21.37
5 Petit Wasmes					18.38			19.13		
6 Warquignies	A. 16.39	17.6		17.58	18.40		19.15	20.19	21.35	21.41
0 Warquignies	D. 16.40			17.59		18.45	19.15	20.19	21.35	21.42
2 Houssu-Bos				18.4		18.50	19.20	20.24	21.41	21.47
5 Dour	A. 16.51			18.9		18.54	19.24	20.29	21.46	21.52
7 Dour	D. 16.51			17.33	18.10		19.24	20.29	21.47	21.53
7 Elouges				17.36	18.16		19.27	20.34	21.53	22.2
12 Quiévrain	A. 17.27			17.43	18.24		19.34	20.42	22.1	22.10

K	2476	2457	1604	D522
	1-2-3	1-2-3	1-2-3	1-2-3
0 Mons	D. 21.15	21.55	22.49	0.0
2 Cuesmes (Etat)	A. 21.19	21.59	22.53	0.4N
7 Flénu (Produits)	A. 21.29	22.6	23.5n	0.14N
0 Flénu (Produits)	D. 21.30	22.8	23.4n	0.15N
3 Paturages	21.36	22.13	23.10n	0.21N
4 Wasmes	21.40	22.16	23.14	0.25N
5 Petit Wasmes				
6 Warquignies	A. 21.44	22.20	23.18n	0.29
0 Warquignies	D. 21.45	22.20	23.19n	0.30
2 Houssu-Bos	21.50	22.2	23.24	0.34
5 Dour	A. 21.55	22.30	23.29	0.39
7 Dour	D. 21.56	22.30	23.0	0.40
7 Elouges	22.2	22.3	23.36	0.46N
12 Quiévrain	A. 22.10	22.43	23.44	0.54

Foto boven :
Station van Dour
omstreeks 1900

Foto onder :
Station van Flénu-Produits
in 1979



Reisgids 1935
Heruitgave TSP



Bevestigingsmiddelen :

1. Klinknagels :

Klinknagels zijn verkrijgbaar in koper, messing, staal, monel, aluminium en in verschillende vormen : met een bolkop (meest gebruikte soort) of met een conische kop of met een platverzonkenkop (dikwijls bij dikke platen, waar de dichtheid niet van belang is maar wel de afwerking)

Over het algemeen klinkt men altijd met hetzelfde materiaal als de te klinken onderdelen. Bij twee verschillende metalen handhaaft men de regels dat men klinkt met de zachtste van beide.

2. Bouten & moeren :

Iedere modelbouwer kent toch wel een bout en een moer. Hoe ze samengesteld worden zal ook geen probleem wezen, maar wel welke gebruiken. In de wereld van schroefdraden geraakt men verward in een wir-war van systemen. Laten we ze even opsommen met de gebruikelijke vermeldingen en maten.

BSW	gewone Whitworth schroefdraad	kleinste handelsmaat : 1/8 "
BSP	fijne Whitworth schroefdraad	1/8"
M	Metrische draad	M1
M * 0.25	Metrisch fijn	M1 * 0.25
BSP	gasdraad	1/8"
ME	Model engineer	1/8"
MM	Metrisch modelbouw	? (enkel in Amerika)

Voor modelbouw raden wij de gemakkelijkste en ook de meest uitgebreide soort aan nl. Metrisch fijn. Hij heeft dan ook een bijkomend voordeel op de gewone metrische draad : nl. de spoed is veel kleiner waardoor de vasthechting beter is.

3. Solderen :

Dat er op het gebied van de bouten en moeren een groot probleem was van eenvormigheid wist men al vanuit de dagelijkse omgeving. Maar dat ook op het gebied van solderen een "Babylonische spraakverwarring" was zal voor velen onder U wel nieuw blijken. Een ding staat echter bij iedereen vast : gebruik nooit zachtsoldeer bij stoomketels. Maar wat daarop het juiste alternatief is laat bij velen vraagtekens achter.

Zachtsoldeer is enkel bruikbaar om dichtingen te verwezenlijken en zowieso niet om een kracht op uit te oefenen, want boven de 95 C is een zachtsoldeerverbinding onbetrouwbaar. Als vloeimiddel gebruikt men dan soldeerwater (Chloorzink), soldeervet, hars of kaarsvet.

Wanneer het echter gaat om verbindingen die bijna even sterk moeten zijn als het materiaal zelf gaat men over op hardsoldeer. Dit bestaat uit een verbinding van koper en zink.

Voor	Koper	gebruikt men een verbinding van	84 % Cu	16 % Zn
	Messing		45 % Cu	55 % Zn
	Smeedstaal		53 % Cu	43 % Zn en 4 % Ag

Het meest gebruikte vloeimiddel is dan ook Borax. Hardsoldeer is verkrijgbaar in dunne staafjes. Het enige nadeel van dit soort solderen is het tamelijk hoog smeltpunt die kan oplopen tot ca. 900 C en waarvoor dan enkel een zuurstof-gas-brander geschikt is. De kans op vervorming van het materiaal is dan ook betrekkelijk groot zodat men in de modelbouw eerder overgaat op zilversoldeer. Het smeltpunt bedraagt ca. 700 C.

Merk	Silbralloy	Sil-fos	Easy-Flo
smeltpunt vloeibaar (C)	694	705	630
smeltpunt vast (C)	638	625	620
treksterkte (kgf/mm ²)	55	70	47
rek (%)	5	10	35
Brinell hardheid	195	187	131
vloeimiddel	borax	geen	Easy-Flo

Hoewel sommige fabrikanten nu een zilverhoudend tinsoldeer hebben ontwikkeld voor de centrale verwarming raden wij deze vorm enkel aan bij machineonderdelen. Daarnaast raden wij aan de gebruiksaanwijzing en vooral het smeltpunt goed na te kijken daar het kan variëren van merk tot merk van 177 C tot 310 C.

Voor een goed soldeerwerk is een zuiver & vetvrije ondergrond troef. Na het solderen moet het werkstuk roestige afkoelen om zo de treksterkte van het zilver te waarborgen. De restanten van het vloeimiddel verwijderen (anders krijgt men last van corrosie).

Aluminiumsoldeer is nu ook verkrijgbaar, maar dan enkel voor Al-Al samenstellingen.

4. Lassen :

Stalen ketels kunnen gelast worden met een elektrische lastpost. Ketels last men bij voorkeur met basisch beklede elektroden (die voldoen aan de NEN-norm : EBa), daar de las dan niet scheurgevoelig is en door de grote stolsnelheid van het lasmetaal geen slakinsluiting optreedt. Het booglassen met deze elektrode is helaas niet voor iedereen gemakkelijk, aangezien deze elektroden gemakkelijk "vastvriezen". Voor RVS zijn echter speciale elektroden vereist zoals de RS 304 (ER) en de RS 316A (EBa). De benodigde stroomsterkten zijn :

Ø elektrode	stroom
2	40 - 60 A
2.5	60 - 100 A
3	80 - 110 A
3.25	90 - 160 A
4	160 - 220 A
5	200 - 250 A
6.3	250 - 320 A
7	280 - 360 A

Hechten :

3.25	150 A
------	-------

Lasvormen (zie fig. las 1 - las 5)

Beschrijving stoomlokomotief



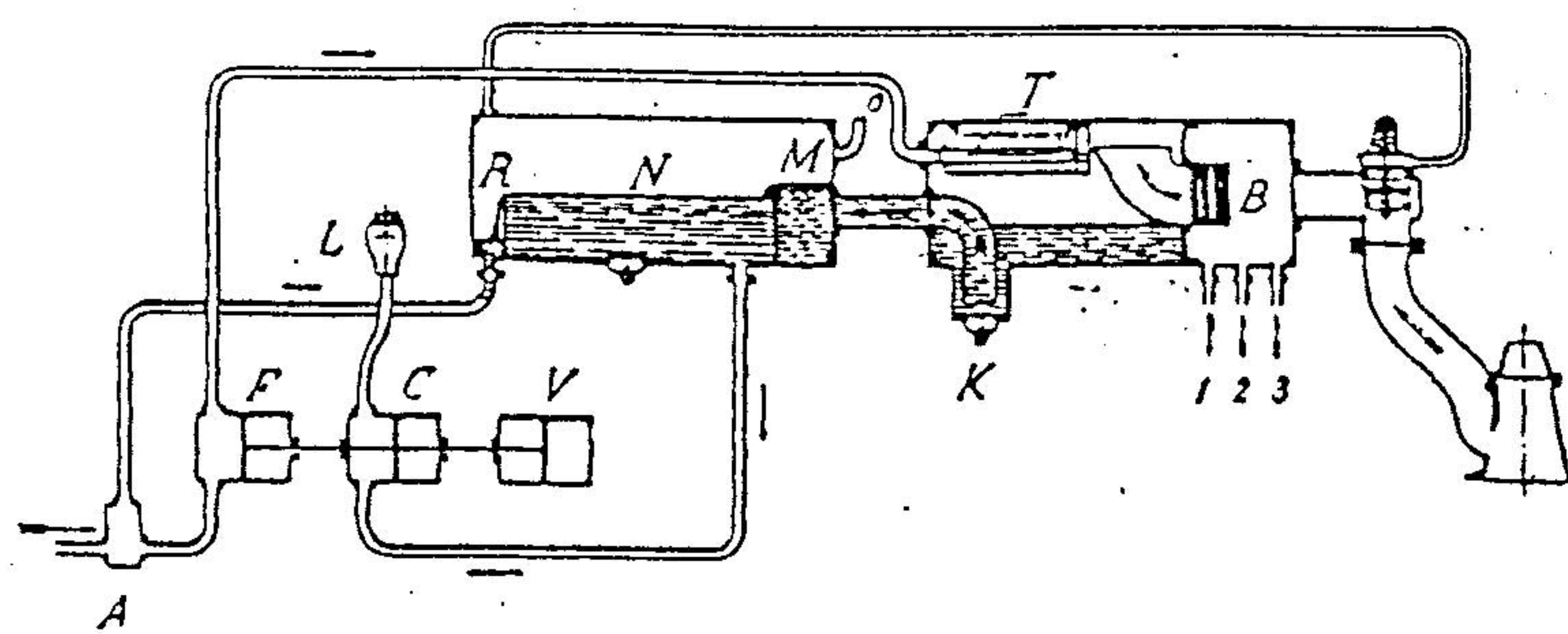
2.4.3. Mengvoorverwarmer van de A.C.F.I. :

De werking ervan is aangegeven op het principieschema onderaan deze bladzijde. Het toestel bevat een dubbele pomp voor koud water F en voor warm water C aangedreven door de stoomcilinder V, net zoals bij het type Worthington. Het koude water afkomstig van de tender wordt in A ontvangen van waaruit ze door de koudwaterpomp F wordt aangezogen om dan door de leiding naar T geperst te worden. In T wordt ze als een regenvlaag verspreid doorheen de afgewerkte stoom aangevoerd door B. De afname van de afgewerkte stoom gebeurt door middel van een klep dat op de exhaustpijp staat. Van passeert ze een drukregelaar en een olieafscheider B alvorens gemengd te worden met het koude water. De minerale zouten van het water worden opgevangen in de zak K, die d.m.v. een stop kan geleidigd worden. Uitgaande van de uitleg van het vorige tijdschrift kunnen we heel goed begrijpen dat het water tot meer dan 100 °C kan voorverwarmd worden.

Het verwarmd water verlaat dan via een - door pijltjes aangeduide weg - het reservoir K om in het reservoir M te geraken, hier loopt het water over in de reservoir N waarin het door de warmwaterpomp N wordt aangezogen om zodoende in L in de ketel geperst te worden.

De kamers M en N staan via de leiding O in rechtstreekse verbinding met de buitenlucht waardoor de gassen afkomstig uit het water kunnen ontanappen. Verder moet het reservoir N altijd een hoeveelheid warm water bezitten om de warmwaterpomp te voeden. Daarvoor moet de koudwaterpomp altijd meer leveren als noodzakelijk is. Verder komt de condensatie van de afgewerkte stoom de warm water hoeveelheid versterken.

Deze mengvoorverwarmer -zoals hierboven beschreven - is toegepast geworden in de type 1, 7, 9, 10, ... om maar een paar lokomotieftypes te noemen.



Principieschema : Mengvoorverwarmer A.C.F.I.

A.C.F.I. : Societe " L'Auxilliaire des Chemins de Fer et de l'Industrie "

2.3.4. Mengvoorverwarmer met vlotter A.C.F.I. type RM integraal :

Dit toestel bevat net zoals de vorige (op de vorige bladzijde beschreven) ook een horizontale zuigerpomp met 3 cilinders. De middelste cilinder V is de stoomcilinder, deze dubbelwerkende cilinder zorgt voor de werking van beide andere cilinders die in tandem geschakeld zijn. De linkse cilinder (F) is de koudwaterpomp, door de dubbele werking van de cilinder kan deze pomp zowel zuigen als persen. De andere cilinder (E) heeft dezelfde eigenschappen als de koudwatercilinder, maar zorgt nu voor het warme water, deze perst het voedingswater in de ketel.

De voorverwarmer is samengesteld uit twee kamers (M en G) aan elkaar verbonden door een buis met een grote diameter.

De eerste kamer (M) bevat eerst en vooral een olieafscheider (D) die de olieresten uit de afgewerkte stoom verwijderd en de mengkamer (zie vorige beschrijving).

De tweede kamer G is de ontgassingskamer. Doordat deze kamer in verbinding staat met de buitenlucht kunnen alle gassen de kamer verlaten. Het is deze tweede kamer dat de warmwaterpomp bevoorradt.

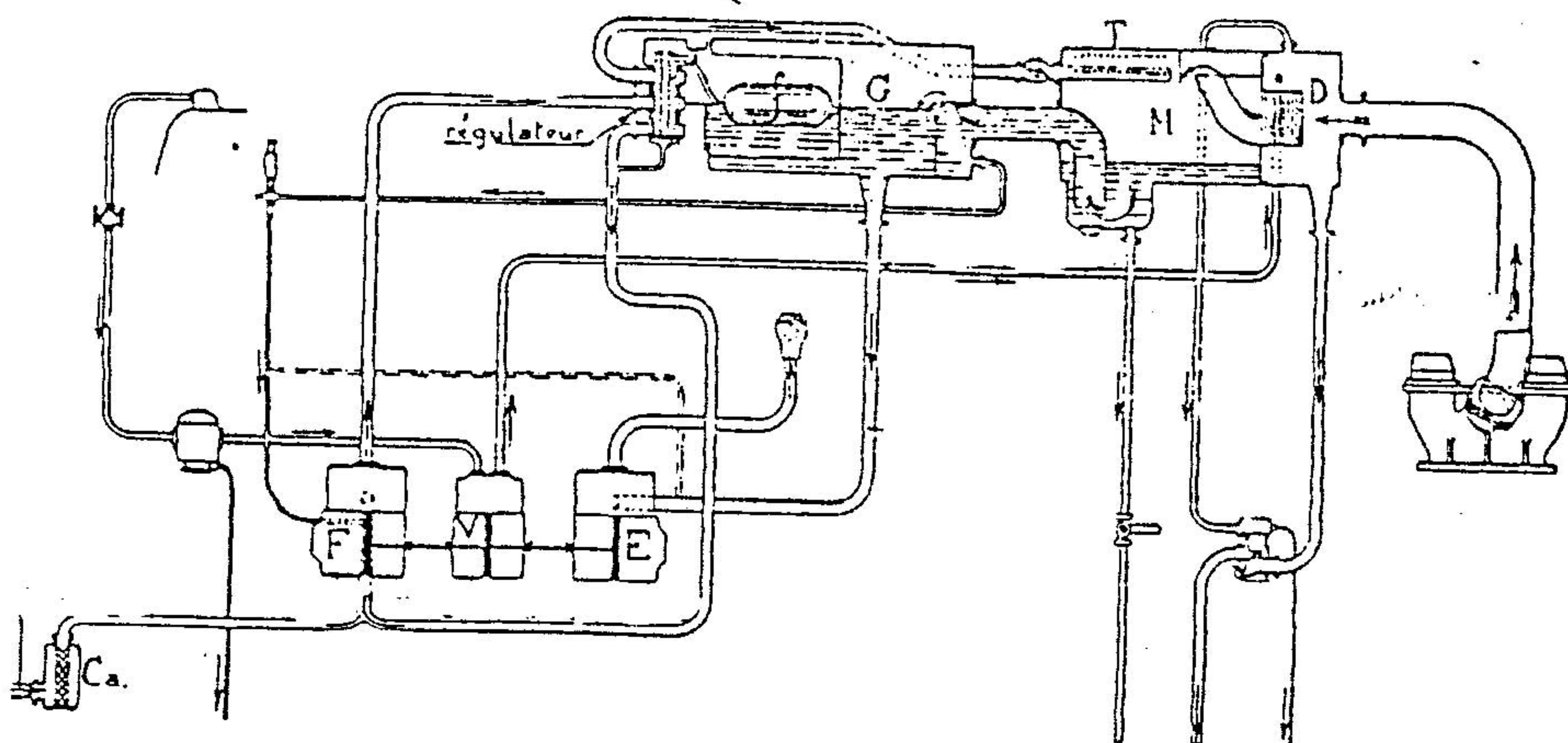
Het koude water aangezogen uit de tender via de terugslagklep Ca door de koudwaterpomp beland in de kamer "M" door de buis "T". Het uiteinde van deze buis zit vol met gaatjes aan de bovenkant, waardoor het koude water zich naar boven toe verspreid, tegen de bovenste wand van de kamer komt, en als regen naar beneden valt. Op dat ogenblik vermengd het water zich met de stoom om zo warm water te vormen die dikwijls de 100 °C overschrijdt.

Het warme water verlaat de kamer "M" door de brede verbindsbuis om zo naar de kamer "G" te gaan. De ontgassingskamer doet dan haar werk. Door de hoge temperatuur van het water zullen de gassen vrijkomen, deze verlaten dan de kamer via een kleine ontluchtingsbuisje aan de bovenkant. Dan gaat het water naar de warmwaterpomp om zo in de ketel te worden geperst.

De hoeveelheid warmwater wordt geregeld door een vlotter. Wanneer het warmwaterpeil stijgt zal de vlotter een hefboom bedienen waarmee de koudwaterleiding afgesloten wordt en dat het koude water - via een retourleiding - terug aan de koudwaterpomp wordt gebracht. Daalt het niveau aan warm water dan zal de klep terug opengaan en zo weer het evenwicht herstellen.

Maar hoeveel water pompt nu zo een voedingspomp per minuut? Wel, als we veronderstellen dat de pomp 30 enkele slagen per min. doet, dat verandert het debiet tussen de 70 l/min en de 210 l/min in verhouding met de slag en de diameter van de cilinders.

De pomp die hier werd beschreven werd toegepast op de type 1. DE type 10, 31, 36 en 64 hadden hetzelfde principe doch de stoomcilinder stond op kop, gevolgd door de warm- en koudwatercilinder.



Principeschema : Mengvoorverwarmer A.C.F.I. met vlotter

Agenda :

December 1992 :

04	NMBS	Her-opening van het station Stekene	Stekene
04	Mobov	Bijeenkomst in Kasteel Steytelinck	Wilrijk
06	LMS	Boekenbeurs Spoorwegliteratuur	Lier
11	VeBOV	Tram & Trein in de Ardennen	Brussel
12	MSVB	Excursie te Brussel	Brussel
15	Mobov	Bijeenkomst	Antwerpen
19	-20	Vercauteren	St.-Niklaas
19	VeBOV	Private spoorlijnen in Zwitserland	Antwerpen

Januari 1993 :

08	VeBOV	Treinoverzicht 1992	Brussel
17	MSVB	Uitstap met museumtram	Brussel
22	VeBOV	Overzicht 1992	Antwerpen
31	Hoes. Tr. Club	Ruilbeurs	Hoeselt

Februari 1993 :

02	- 07	Ronoco-trav.	Spielwarenmesse Nurnberg	Nurnberg
12		VeBOV	Tramoverzicht 1992	Brussel
14		MSVB	Voorstelling nieuw seizoen	Woluwe
26		VeBOV	Veilingavond	Antwerpen

Ritdagen B.V.S.

zon- en feestdagen in juli en augustus
eerste vertrek om 12u15 te Dendermonde en laatste aankomst om 18u40 te Dendermonde

Dendermonde	12.15	15.15
Baasrode A	12.30	15.30
V	12.35	15.35
Puurs A	13.08	16.08
V	13.40	17.10
Baasrode A	14.13	17.43
V	14.18	18.18
Dendermonde	14.40	18.40

Ritdagen ASVi

zon- en feestdagen van 1 mei tot 17 oktober

excursie's : 15-05-93
12-06-93
14-07-93
18-09-93
16-10-93

Festival du Tram / Tramfestival : 14 & 15 augustus 1993

De verdere lijst van de ritdagen van de museumlijnen, zal uitgegeven worden van zodra ze in ons bezit zijn. De ritdag 1993 van de L.S.V. kunt U inzien in LSV-Aktueel op pag. 43

Voor verdere informatie i.v.m. de Belgische manifestatie's kunt U een abonnement nemen op het tijdschrift "Febelrail-Agenda". De prijs bedraagt 250 BFr. per jaar voor België en 350 BFr. per jaar voor het buitenland. Het juiste bedrag dient overgemaakt op de P.C.R. 000-1482295-38 van Febelrail of op de rekeningnr. 14.05.11.733 van de Rabobank te Ossendrecht (gironr. 1107397) en dit voor 31-12-92 om administratieve redenen (bedrag = 19 NLG)

Buitenland :

Nederland :

26-27/12	SGB	Stoomritten SGB	Goes
26-27/12	MBS	Stoomritten MBS	Haaksbergen
12/01	ZLSM	Railnieuws 1992 in het Cafe Ous Simpelveld om 20u00	Simpelveld

Duitsland :

05-06/12	DGEG	Met de 38 2267 Hattingen-Wergern Ost Info : 0049-234 492516 (telefoonnr. vanuit België !)	
06/12		Stoomtreinritten vanuit Neurenberg Info : 0049-911 219 2844 (telefoonnr. vanuit België)	
12/12		Met de 58 3047 Zwickau - Schwazenberg Info : 0049-461 4100 (telefoonnr. vanuit België)	
13/12		Met de 01 1100 Neurenberg-Bayreuth-Neuenmarkt-Wirsberg Info : IGE : 0049-9151 4066 (telefoonnr. vanuit België)	
13/12		Met de 41 241 Dusseldorf (8u40) - Hilden - Solingen - ... Info : DGEG, Postfach 2045, W-4130 Moers, Germany	
31/12		Stoomtreinritten vanuit Neurenberg (zie 06/12)	

Vraag & Aanbod :

TE KOOP : volledige Fleischmann-baan, incl. lokomotieven, wagens & rijtuigen, seinen, ...
zelf af te breken. Prijs af te spreken
Info : Van Gorp Gilbert 089/ 35 81 82 ('s avonds)

Wilt U in het vervolg ook in Vraag & Aanbod staan ? Stuur dan uw melding naar de redactie. Niet commerciële berichten worden gratis opgenomen. Voor commerciële berichten gelieve contact op te nemen met de redactie.

De redactie behoudt zich het recht de berichten aan te passen aan ons formaat.

De redactie is niet verantwoordelijk voor het niet of verkeerd naleven van bovenstaande informatie. Voor verdere informatie verwijzen we U naar de betrokken clubs.

L.S.V. - Aktueel

1. Sint-Niklaasritten :

Bij verschijnen van het nummer zullen de drie St-Niklaasritten gedaan zijn, en wordt het materieel voor de winter afgesteld. De resultaten van de eerste rit zijn trouwens zo bemoedigend dat dit eventement een traditie geworden is in de maasstreek. Naar de prognoses zullen tijdens de drie ritten bijna voor 1000 reizigers gezorgd hebben en werden ongeveer 400 kinderen door de Sint met een geschenk bedacht.

Doch voor de organisatie werd geen moeite gespaard : eerst en vooral werd het nieuwe buffet - in het verlengde van het station opgericht en tijdens talrijke overuren - zelfs op werkdagen - volledig in orde gebracht, binnenin voor de eerste maal geschilderd en een week voor de eerste St-Niklaasrit werd de binneninrichting met toog geplaatst. De firma Haacht zorgde nog voor dezelfde week voor de afwerking van de kantine met de nodige lichtreklames.

Ook het materieel werd tijdens de laatste weken nogmaals duchtig onder handen genomen om zo terug paraat te staan voor de zware taak tijdens de toch zo gure wintermaand.

2. Inbouw verwarming in de L-rijtuigen :

Om tijdens de wintermaanden aangenaam reizen mogelijk te maken op onze museumlijn, werd er net voor de St.-Niklaasritten geopteerd de warme lucht verwarming in te bouwen in de beide L-rijtuigen, en zo geschiedde het ook. De oude versleten en kapote batterijen werden uit de batterijkasten gehaald, zodat er genoeg plaats was voor de inbouw van de webasco's in een batterijkast en voor de - nieuwere en kleinere- batterijen in de andere kast.

Het grote probleem van vorig jaar - dat het te warm werd in de rijtuigen - werd door de plaatsing van een thermostaat voor eens en altijd uit de wereld geholpen.

Door het ontbreken van genoeg opgeladen batterijen was het evenwel nog niet mogelijk de verlichting te laten branden, dat zou in de toekomst wel tot de mogelijkheden gaan behoren. Zodat de L-rijtuigen in eender welke omstandigheden kunnen ingezet worden, en dat rijden in het donker en koude winterweer geen problemen meer vormt.

3. Opbouw pompgebouw :

Dit gebouw komt op perron 1 aan de kant van de reeds bestaande mazouttank. De oude mazoutpomp - geschonken door de firma AVIA - zou daarin zijn plaats vinden, evenals de olietonnen, de vuilbakken en het verdere smeergerief voor de lokomotieven.

Op het ogenblik van verschijnen, zal de ruwbouw van het gebouw wel af zijn en rest dan nog de nodige driefasige netaansluiting en de aansluiting op de tank voordat de pomp effectief zal kunnen gebruikt worden. Voor de afwerking aan de buitenkant zal de firma AVIA de nodige panelen leveren, zodat hun reclame ondanks het verborgen zijn van hun mazoutpomp verzekert blijft.

De oprichting van dit gebouw zal de werkplaats wel wat meer rust gunnen, omdat de talrijke olietonnen de plaats zullen verlaten, dat de reserve batterijen er hun vast onderkomen zullen vinden en vooral dat er op ritdagen geen heen en weer geloop moet zijn van en naar de werkplaatsen voor de nodige onderdelen. Daarnaast kunnen we dan ook zeer precies weten hoeveel mazout er in elke lokomotief is zodat zonder mazout rijden volledig uit den boze is.

4. Diesellokomotief ABR nr. 6 :

Nadat het duidelijk was geworden dat deze lokomotief zonder al te veel problemen rijvaardig kon gemaakt worden (testen van de motor en koppeling) werd de carrosserie onder handen genomen, de persluchtvat en evenals de volledige carrosserie boven werden reeds voorzien van een laag menie (na een grondige afschuurbeurt). Daarna werd begonnen aan de binnenkant van de motorkap, deze laatste zal volledig moeten worden herzien - er is namelijk een put in het midden waar het water blijft hangen - en er zal een bijkomende bovenplaat gemonteerd moeten worden zodat de corrosie tot het minimum herleid wordt.

Ritdagen 1993 :

Reeds een aantal ritdagen van de L.S.V. zijn gekend het gaat namelijk over de gewone ritdagen, de Stoomhappening, de Culturele Week, Open Monumentendag, de Sint-Niklaasritten. Enkel een paar bijzondere zaken staan nog niet vast zoals de roefeldag.

Schematisch zal het ritseizoen 1993 er als volgt uitzien

Culturele Week	Pinksteren
Roefeldag	normaal eind juni
Holidaytrein	elke zon- en feestdag van juli-augustus tot half september
De Stoomhappening	31 juli & 1 augustus
Open Monumentendag	13 september
Sint-Niklaasritten	3 zondagen voor Sinterklaas

Van de geplande activiteiten moet het programma nog afgewerkt worden maar zal er in grote lijnen als volgt uitzien:

Culturele Week :	presentatie van wat er in Limburg op toeristisch gebied gebeurt met oude ambachten, streekgerechten,
Roefeldag :	"Spoorweg op kindermaat" dag van het kind, hoe werkt een stoomlokomotief, een diesel, hoe worden sporen gelegd enz. wordt uitgelegd aan kinderen tussen de 6 en de 16 jaar.
Holidaytrein :	het thema van dit jaar zal worden aangehouden en eventueel aangevuld.
De Stoomhappening :	"As onder stoom" volgend jaar zal de huidige manier van organiseren verder worden doorgetrokken met aanvullende attracties
Open Monumentendag :	"Mijntrein = Mijn + Trein" voor deze dag zal er geopteerd worden voor een levende tentoonstelling MIJN+TREIN met normaal de eerste fase van het smalspoorproject in orde en in normale omstandigheden ook een eerste rijvaardige lokomotief (Hoes)
Sint-Niklaasritten :	net zoals dit jaar komt de Sint per stoomtrein te As aan "Sint-Niklaas op het spoor"

Verdere inlichtingen en de rest van de activiteiten zullen vermeld worden in de volgende uitgave van ons tijdschrift.

Boeken en souvenir verkoop :

Door de gunstige resultaten die de uitbouw van de boekenverkoop te As hebben teweeggebracht, hebben we besloten deze uitbouw verder uit te breiden en dit door ook nog buitenlandse boeken te koop te zetten, de reeks Platform 5 was daarin wellicht de voorloper maar er wordt gedacht aan duitstalige boeken te kunnen leveren. Op de volgende badzijden ziet U de nieuwigheden !

De Boekenplank :

Nieuw : Pins "Amis du Rail Halanzy"

De vereniging ARH (Amis du Rail Halanzy) die pas enige tijd geleden is opgericht, brengt een pin uit met de afbeelding van hun clublokaal, nl. het station van Halanzy.

Zoals de reeds eerder verkochte pins bij de L.S.V. is ook de oplage van deze pins beperkt, snel bestellen dus !

Prijs :	150 BFr.	bij afhaling te As
	175 BFr.	inclusief verzendingskosten binnenland
	190 BFr.	inclusief verzendingskosten in de rest van Europa

Nieuw : Promenade ferroviaire au Pays d'Ath

De T.S.P. bracht bij de gelegenheid van 100 jaar ATH een boek uit met als titel "Promenade Ferroviaire au Pays d'Ath" uit. Dit boek beslaat 268 pagina's en omvat 235 illustraties in zwart-wit en 31 plannen. Hij omvat de geschiedenis en de evolutie van de spoorwegen rond Ath, en meer in het detail de lijnen die er aankomen of vertrekken, zoals de lijn 94 tussen Hal en Leuze, de lijn 90 tussen Jurbise en Grammont, de lijn 100 tussen St.-Ghislain en Ath, de lijn 81 tussen Blaton en Ath.

Een volledig hoofdstuk is besteed aan de lijn 87 tussen Bassilly en Lessines.

Prijs :	Harde kaft	1200 BFr.	bij afhaling te As
		1270 BFr.	inclusief verzendingskosten binnenland
		1340 BFr.	inclusief verzendingskosten buitenland
	Soepele kaft	950 BFr.	bij afhaling te As
		1020 BFr.	inclusief verzendingskosten binnenland
		1090 BFr.	inclusief verzendingskosten buitenland

Nieuw : La gare d'Ath a cent Ans

Dit boek werd uitgegeven door de heemkundige kring van Ath, deze brochure met formaat 21 * 24 cm, bevat een tachtigtal bladzijden. De geschiedenis van de spoorwegen in Ath wordt in detail weergegeven.

Prijs :	350 BFr.	bij afhaling te As
	400 BFr.	inclusief verzendingskosten binnenland
	440 BFr.	inclusief verzendingskosten buitenland

Nieuw : Les plans inclinees de Liege

Dit boek beslaat de geschiedenis van het hellend vlak van Liege, het werd met zeer veel zorg uitgegeven.

Prijs :	390 BFr.	bij afhaling te As
	440 BFr.	inclusief verzendingskosten binnenland
	480 BFr.	inclusief verzendingskosten buitenland

Terug verkrijgbaar : Pins reeks 46

Door de grote aanvraag besloot de T.S.P. de reeks 46 terug uit te brengen. De afbeelding is deze van een geel-rode 46-er.

Prijs :	250 BFr.	bij afhaling te As
	265 BFr.	inclusief verzendingskosten binnenland
	273 BFr.	inclusief verzendingskosten buitenland

Nieuw : De fluittrein

De meesten onder U zullen verbaasd zijn, maar buiten boeken, video's, posters, pins enz. over de spoorwegen, lanceert de Limburgse Stoom Vereniging zich sinds eind vorig jaar aan de verkoop van houten en PVC treinen voor kinderen.

Een van deze modellen is de door ons genoemde fluittrein, wanneer men op deze fluit, zal behalve het typische fluitgeluid, ook nog een stoomwolk uit de schoorsteen komen, dit d.m.v. een koordje.

Deze PVC-lokomotief is ongeveer 10 cm * 4 cm * 5 cm.

Prijs : 99 BFr. bij afhaling te As

Buiten dit model beschikken wij ook nog over de volgende houten modellen :

KS 555 :	Stoomlokomotief met vastgekoppelde tender met speelblokjes
KS 999 :	Stoomlokomotief met wagen met speelblokken
Train with bloks :	Stoomlokomotief met drie wagens met speelblokken, dieren,
Woody Train :	PVC-lokomotief met rijtuigen, inclusief de sporen voor een circuit van ca. 100 cm * 50 cm. Werkt op batterijen

Uitgave Ediblanchart :

Le Rail au Congo Belge :

Al de mensen die dit boek - nu reeds meer dan een jaar geleden - bij ons hebben besteld en betaald, kunnen nu weer gerust ademen, wij zijn jullie niet vergeten. Uw aankoop zal weldra (begin 1993 ?) verschijnen en U zo vlug als mogelijk worden opgestuurd.

Vapeur en Belgique tome 1 : de nederlandse vertaling :

De vertaling van dit boek zou uitgesteld zijn tot in 1993. Bij verschijning (wanneer de datum VAST ligt) zal de L.S.V. dit boek met een aantrekkelijke korting verkopen aan haar leden.

Vapeur en Belgique tome 2 :

Aangezien er nog bijkomende informatie werd gevonden, zal dit boek waarschijnlijk, dit jaar het daglicht niet meer zien. Bij verschijning krijgen de L.S.V.-leden een korting aangeboden !

Openingsuren van de boekenplank :

De openingsuren van de boekenplank zijn gewijzigd t.o.v. de vorige uitgave.

Zaterdag :	tussen 11.00 en 16.00 doorlopend open
Ritdagen :	tussen 10.00 en 18.00 doorlopend open

N.M.B.S. - Aktueel :

1. Lokomotieven :

1.1. Statistiek :

1.1.a. Leveringen :

Geen leveringen

1.1.b. stelplaatswijziging :

331-335	28-09-92	Stockem	naar	Merelbeke
336-337	28-09-92	Kinkempois	naar	Merelbeke
354-364	28-09-92	Oostende	naar	Merelbeke
405-415	28-09-92	Merelbeke	naar	Oostende
9108	16-11-92	naar dienst baan	distrikt	Centrum
9116	16-11-92	naar dienst baan	distrikt	Zuid-Oost
9134	16-11-92	naar dienst baan	distrikt	Zuid-West

1.1.c. Ombouw :

Reeks 03 :

reeds omgebouwd :

307	308	309	310	311	313
314	315	316	317	318	319
320	321	322	323	324	325
326	327	328	329		

Datum : zie L.S.V.-Tijdschrift nr. 55

312	28-09-92
306	02-10-92
330	08-10-92
331	16-10-92
332	23-10-92
334	30-10-92
333	16-11-92

Reeks 55 :

5531 werd ook omgebouwd op elektrische verwarming en zal dus ook in de blauwe liverei de CW verlaten. De enige lok type 62 zal de CW in zijn geel-groene schildering verlaten.

1.1.d. Schrappingen :

058	01-10-92	
116	01-10-92	
343	01-10-92	oorzaak : ongeval te St-Ghislain
2020	01-11-92	oorzaak : ongeval te Hatrival

1.2. Aktuele berichten :

Reeks 00 : Opnieuw kampt de N.M.B.S. met een tekort aan materieel en dit heeft dan tot gevolg dat de oudste stellen voorlopig niet afgevoerd worden en dat deze stellen reeksen 00 en 05 dus in de gewone dienst blijven. Enkel stellen waarvan de algemene toestand te slecht geworden is of dit betrokken raakten bij ongevallen worden thans nog definitief afgevoerd. Dit was recent nog het geval met de stellen 058 en 116 die op 1 oktober jl. uit het bestand wegvielen. Deze maatregel blijft gelden tot bij de levering van de nieuwe stellen AM 93 in de loop van 1995.

Reeks 03 : De ombouw van deze stellen vlot zeer goed met nog steeds een stel per week. Hierdoor werd het mogelijk om de inzetreeks van Stockem met drie plandagen in te korten, zonder dat de diensten veranderden. Dit had tot gevolg dat de stellen 331 tot 335 van Stockem naar Merelbeke. Ook twee stellen van Kinkempois gingen in het bestand van Merelbeke over, terwijl er ook een omwisseling was van 10 stellen tussen Merelbeke en Oostende.

Te stockem zijn nu alle stellen omgebouwd, behalve de vier eerste stellen 301 tot 304, uitgerust met draaistellen type Fiat. Deze stellen, die pas een grote herziening achter de rug hebben worden vanaf augustus 1993 tot drieledige stellen omgebouwd.

Hierdoor wordt de toestand vanaf eind september de volgende :

Stockem : 301 - 330
Merelbeke :
Kinkempois :
Oostende :

Op 15 oktober kwam dan in de vorm van de 331 het eerste drieledige stel te Merelbeke aan en de 332 en 334 volgden met een tussenruimte van 1 week. Bij voorkeur worden deze stellen ingezet op de verbinding Gent-St-Pieters - Namur - Dinant. Al de overige stellen van Merelbeke zouden voor eind juli 1993 in drieledige versie omgebouwd zijn.

In de loop van 1993 en 1994 worden dan de stellen van Oostende opgebouwd, dit voor de verbinding Blankenberge - Brussel - Maastricht/Genk en pas eind 1994 worden ook de stellen van Kinkempois als laatste aangepast.

Nochtans werd al een stel - de 343 - voorlopig uit het bestand afgevoerd : dit stel was begin augustus betrokken bij een zwaar ongeluk op een overweg in de buurt van St-Ghislain en een deel - dat ook een huis ramde - werd onherstelbaar beschadigd. Dit deel wordt na de levering van de tussenrijtuigen in de loop van 1995 door BN opnieuw geleverd en pas dan kan de 343 terug zijn dienst aanvatten. Tot op dat ogenblik blijven de resten in de CW Mechelen afgesteld.

AM 93 : Thans werden de plannen en het lastenboek van dit type stel definitief aanvaard, dit in de vorm aangegeven in het vorige tijdschrift en kan de voorbereiding voor de bouw bij BN starten. De officiële bestelling van de eerste schijf stellen zou in het eerste kwartaal van 1993 plaatsvinden en de levering zou starten vanaf eind 1995. De eerste bestelling zou waarschijnlijk 50 stellen voor 3000 V en 25 tweespanningsstellen.

TGV : Eind oktober werd het eerste stel TGV-reseau voor de verbinding Brussel - Paris - (Koln) door de verschillende betrokken bedrijven afgeleverd, naar de SNCF-werkplaatsen gevoerd om daar samengesteld te worden. Vanaf begin 1993 starten de statische testen van het stel en de eerste effectieve ritten zouden vanaf mei 1993 op het Franse net uitgevoerd worden, eerst op de gewone lijnen, nadien op de TGV-lijn Atlantique naar Bordeaux. Pas na de eerste testen worden de overige stellen type "reseau" afgeleverd. Vanaf eind 1993 zouden de eerste testen op het Belgisch net uitgevoerd worden. Men voorzien een eerste inzet van de TGV-stellen tussen Brussel en Paris vanaf mei 1994.

In Frankrijk zal op dat ogenblik de hoge snelheidslijn voor het grootste gedeelte operationeel zijn, doch in België wordt de verbinding alsnog uitgevoerd over de gewone lijnen. Hiervoor wordt trouwens in ijlt tempo de elektrifikatie van de verbinding Tournai - Lille afgewerkt. Op Belgisch grondgebied zou de lijn in juni 1993 afgewerkt moeten zijn, het korte Franse gedeelte volgt enkele maanden later. Vanaf 1994 neemt de TGV dan vanuit Lille de verbinding over Tournai - Ath naar Brussel.

In 1995 wordt dan het eerste stuk hoge snelheidslijn in België in dienst genomen tussen de Franse grens en Antoing. Hier wordt een verbinding gemaakt met de lijn 78 zodat de TGV dan over St-Ghislain en Mons naar Brussel sporen. Pas eind 1996 zal de volledige lijn tot in Lembeek operationeel worden.

De opening van de kanaaltunnel wordt voorzien voor de eerste helft van 1994, doch de eerste van de pas bestelde PBKA-stellen voor de verbinding met London wordt pas begin 1996 geleverd. De serielevering start pas eind 1996. Hieruit volgt dat een eerste voorslopijge dienst pas vanaf de zomerregeling van 1997 uitgevoerd kan worden.

In tussentijd zouden een aantal stellen type "reseau" de diensten naar Koln en Amsterdam uitvoeren, dit vanaf 1994 tot de volledige levering van alle TGV-stellen. Ook de tien SNCF-stellen, besteld voor een direkte verbinding Brussel - Zuid-Frankrijk zouden in deze periode ingezet worden op de verbinding Paris - Brussel - Amsterdam.

Als overzicht hebben we :

Stellen type "Reseau" :

levering proefreeks :	oktober 1992
serielevering :	begin 1993
inzet :	Paris-Brussel
voorzien :	23 mei 1993
effektief :	begin 1994
lijnen :	Lille - Tournai - Brussel : van 1993 - eind 1994
	Lille - Mons - Brussel : van 1994 - mei 1996
	Lille - Brussel (SSL) : van 1996

Stellen type PBKA : 27 (+ 10 in optie)

levering proefreeks :	begin 1996
serielevering :	eind 1996 (2 per maand)
inzet :	Paris - London
	London - Brussel - Koln / Amsterdam
voorzien :	mei 1994 !!
effektief :	mei 1997 (Paris-London/Brussel-London)
	mei 1998 (verder naar Koln/Amsterdam)

Stellen type "Reseau-Midi" : 10 (+ 10 in optie)

levering proefreeks :	begin 1995
serielevering :	mei 1995 (2 per maand)
inzet :	
voorzien :	1995-1997 : Paris - Brussel - Amsterdam
	1997 - : Brussel - Paris - Lyon -

reeks 13 : Ook voor de aankoop van deze nieuwe elektrische lokomotieven is schot gekomen : in juli jl. is er een akkoord gekomen tussen de NMBS en de CFL over een gemeenschappelijke ontwikkeling, aankoop en gebruik van deze nieuw te ontwikkelen machines. Korte tijd later sloot ook de SNCF zich aan bij dit akkoord, dit voor machines voor de goederentreinen vanaf de kanaaltunnel naar België. In een later stadium zouden nog bijkomende machines gevraagd worden voor het grensoverschrijdend verkeer met België en Luxemburg. In eerste instantie zouden 185 tweespanningslokomotieven besteld worden : 124 lokomotieven voor de N.M.B.S., 30 voor de CFL en 31 voor de S.N.C.F. In België worden ze gebruikt voor de nieuwe verbindingen tussen Liege en Luxemburg via Gouvy (geelektrificeerd in 1996), op de Athus-Meuse-lijn (in 1998) en voor de verbindingen Liege - Charleroi - Aulnoye - (Paris) en Brussel - Aulnoye. Bij de CFL vervangen ze al de lijndiesellokomotieven reeksen 1600 en 1800 en ten dele ook de oude elektrische lokomotieven reeks 3600. Voor Frankrijk geldt een gans nieuwe dienst. Net zoals de TGV-stellen, zouden deze lokomotieven in "pool", ongeacht de eigendom ingezet worden. Hierdoor zou voor het eerst een Europese lokomotief ontstaan.

Na de eerste bestelling zou nog een tweede volgen : in België voor de vervanging van de oude lokomotieven reeksen 22, 23 en 25 (hiervoor zijn ca. 150 bijkomende lokomotieven nodig), ook Frankrijk heeft verdere interesse voor de vervanging van zijn lokomotieven BB 12000 en 13000 en de CC 14100. Anderzijds heeft ook Nederland al interesse betoond voor het grensoverschrijdende goederenverkeer.

Nochtans zijn er nog tal van problemen : de N.M.B.S. als hoofdaankoper heeft al zijn veto gesteld tegen de Franse Sybic-lokomotieven, daar deze niet voldoen aan de gestelde eisen. Doch om tot een levering te komen in 1996 moet de bestelling uitgevoerd worden tegen eind 1993.

De vertraging voor de levering van de elektrische uitrusting bij Acec voor de ombouw van een reeks 21 is dusdanig, dat met een dergelijke lokomotief niet voldoende proeven kunnen uitgevoerd worden. Inmiddels is deze uitrusting wel gereed gekomen en werd de 2130 aangeduid voor de ombouw. Deze lokomotief zou in de loop van januari door de CW Salzannes omgebouwd worden, waarbij de duur van deze werken op zes maand geschat worden. Hierdoor blijven er slechts enkele maanden over voor grondige tests.

Hieruit kan afgeleid worden dat de Siemens-lok de meeste kans maakt om gekozen te worden, temeer daar de D.B. reeks een optie genomen hebben op dit principe voor hun nieuwe lokomotieven en door het feit dat er genoeg plaats voorzien is om deze lokomotief geschikt te maken voor de vier Europese stroomstelsels. Hierdoor kan dan tegen 2000 te eerste werkelijke Europa-lokomotief op de sporen komen.

Reeks 20 : Naast het stel 343, werd ook de 2020 - betrokken bij het zware ongeval te Hatrival op de lijn 162 en hier zwaar beschadigd, voorlopig uit het bestand afgevoerd. Deze lokomotief bleef nog verschillende weken te Hatrival zelf achter, doch werd recent naar de CW Salzannes afgevoerd. Op dit ogenblik is nog geen beslissing gevallen of deze lokomotief opnieuw hersteld wordt, doch men mag zich verwachten aan een eventuele afstelling van verschillende jaren.

De overige lokomotieven van deze reeks werden thans alle omgebouwd en rijden in hun blauwe uitrusting rond. Na deze ombouw voldoen ze veel beter en worden nog steeds overwegend ingezet in de zware goederendienst op de verbinding Stockem - Schaarbeek/Leuven en de internationale reizigersdienst op de lijn 161/162.

Reeks 22 : Ook bij deze reeks zijn er geen wijzigingen en er werd trouwens beslist dat deze lokomotieven ten vroegste tegen 2000 vervangen zullen worden. De inzetreeksen en het inzetgebied wordt trouwens regelmatig uitgebreid en deze reeks wordt meer en meer voor diverse fakultatieve treinen gebruikt.

Reeks 44/45 : Met het mogelijk wegvallen van de lijnen Bertrix - Virton en Libramont - Bastogne vanaf mei 1993 en de inkrimping van de diensten tussen Bertrix en Dinant wordt een deel van deze dieselmotorwagens overbodig. Men rekent met een overschot van 4 stellen te Latour en 2 te Merelbeke. In eerste instantie zouden ze dan de stellen reeks 46 van Montzen gaan aflossen, terwijl ook een 44-er te Antwerpen gepland wordt.

Ondertussen heeft ook de 4402 op 30 juli de CW Mechelen in de nieuwe blauwe livrei verlaten richting Merelbeke.

Reeks 50/51 : De door Kinkempois herschilderde 5145 (van Hasselt) heeft begin oktober de CW Salzinnes bereikt in zijn blauwe uitvoering als 5001. Dadelijk werd gestart met de grote herziening van deze lokomotief en verliest ze opnieuw haar gelegenheidskleedje.

Reeks 54 : Zoals verwacht, is de ombouw van de eerste lokomotief reeks 54, nl. de 5403 begin oktober, meer bepaald op 9 oktober 1992 door de CW Salzinnes afgesloten en na de opendeurdagen, ging deze machine naar zijn stelplaats Latour terug. Vermelden we echter wel dat de machines op papier te Stockem staan. De overige lokomotieven van deze reeks worden in 1993 omgebouwd. Enkel de 5404 blijft - ook na de grote herziening eind 1993 - in de oorspronkelijke uitvoering met zijn ronde neuzen rondrijden.

Reeks 55 : Begin oktober werd gestart met de ombouw van de 5531 : hierin wordt immers de uitrusting van de 6215 ingebouwd en wordt zodoende uitgerust met elektrische verwarming. De 5531 komt waarschijnlijk begin januari terug op het spoor.

Anderzijds verloren de klassieke machines verschillende opdrachten : op 30 september reed trouwens de laatste cokes-trein vanuit Alsdorf naar Esch-sur-Alzette. Deze zware treinen werden te Montzen overgenomen en gingen dan in dubbel-traktie over de verbinding Liege - Gouvy tot in Luxembourg. Door het wegvallen van deze treinen, kon de inzetreeks van Kinkempois en Gouvy met twee plandagen ingekort worden en is het tekort aan 55-ers ook minder ernstig geworden.

Anderzijds zijn er ook onderhandelingen geweest tussen de N.M.B.S. en de C.F.L. met het oog op de overname van de overbodige lokomotieven CFL reeks 1800. Deze lokomotieven zijn identiek aan de reeks 55 en zijn thans al gedeeltelijk overbodig door de elektrifikatie van de noordlijn. Door een dergelijke overname kon de N.M.B.S. vanaf 1995/96 deze betrouwbaardere lokomotieven over het ganse net inzetten en hierdoor het gebruik van de reeks 51 voor een groot deel verminderen en zelfs volledig afstellen. Doch een definitieve beslissing wordt nog niet dadelijk in het uitzicht gesteld.

Reeks 59 : Het kontrakt met de S.N.C.F. werd wel verlengd tot mei 1993, doch dan is het ook waarschijnlijk dat de 10 verhuurde lokomotieven naar België terugkeren. Op dit ogenblik worden deze machines al minder en minder gebruikt bij de aanleg van de Franse Nord-lijn. Reden hiervan zijn de diverse defekten van deze machines in de zware treindienst enerzijds en ook het gebrek aan konfort van de oude lokomotieven, vooral in de winterdienst.

Na terugkomst worden de 10 machines dan definitief terzijde gesteld. Er zijn geen diensten meer voorzien in België, ook niet voor de aanleg van het Belgische gedeelte.

Reeks 74 : Met de 7407 werd op 30 september de ombouw van de 10 lokomotieven reeks 74 voor radiobesturing afgesloten. Thans worden al deze lokomotieven gebruikt voor de heuveldiensten te Antwerpen-noord. Hier hebben ze recent de reeks 71 afgelost, deze laatste lokomotieven zijn nog wel steeds te Antwerpen-noord actief, doch ze worden meer en meer in de sleepdienst naar de verschillende dokken gebruikt.

Reeks 80 : Na een eerste afstellingsgolf enkele jaren geleden, is er een tekort aan rangeerlokomotieven ontstaan te Schaarbeek : reden hiervan zijn de verschillende werken nodig voor de aankomst van de TGV te Brussel. Er zijn trouwens thans werken te Brussel-zuid, te Vorst-zuid en in de buurt van Halle. Op dit ogenblik voldoen de lokomotieven reeks 80 nog voor deze werken, nochtans plant men een transfert van lokomotieven reeks 73 van Monceau en Hasselt. Een zelfde situatie doet zich voor te St-Ghislain. Ook deze stelplaats moet een aantal rangeerlokomotieven afstaan voor de aanleg van de TGV-lijn en de elektrifikatie van de verbinding Tournai - Lille. Doch het bestand van deze stelplaats is voorlopig nog groot genoeg om in de behoeften te voorzien. Vanaf de zomerregeling zouden enkele 82-ers naar St-Ghislain getransfereerd worden.

Reeks 91 : Door de sluiting van enkele middelgrote stations, zijn er weer enkele machines reeks 91 overbodig : hierdoor kunnen de 9108, 9116 en 9134 afgestaan worden aan de dienst baan. Ze komen respectievelijk te Brussel-zuid (1) en Mons (2) ingezet voor de werken te Brussel

2.1 N.M.B.S. - lijnen :

- Lijn 20 : Y Beverst - Lanaken en Lanaken - Grens Nederland gaat buiten dienst
- Lijn 29 : Noorderwijk Morckhoven - Y Albertkanaal wordt :
buiten dienst : Noorderwijk Morckhoven - Y Wolfstee (BK 19650)
vereenvoudigde exploitatie : Y Wolfstee (BK 19650) - Y Albertkanaal
- Lijn 31 : Ans-est (BK 4684) - Ans gaat buiten dienst
- Lijn 88A : Tournai - Allain gaat buiten dienst
- Lijn 109 : uit inventaris !
- Lijn 112 A : Roux - Courcelles-centre gaat buiten dienst
- Lijn 119 : Gilly-Sart-Allet - Châtelet gaat buiten dienst
- Lijn 138 : Châtelet - Acoz wordt :
vereenvoudigde dienst : Châtelet - verbinding Disteel (BK 4200)
buiten dienst : verbinding Disteel - Acoz
- Lijn 210 : De industrieaansluiting Ans - Glain-Ans verbinding Espérance is buiten dienst
- Lijn 266 : De industrieaansluitingen : BK 2790 - Courcelles-Centre
Courcelles-Centre - Puits Périer zijn buiten dienst
- Lijn 280 : De industrieaansluiting Ninove - Industriepark Stad werd buiten dienst gesteld

3.1 Rijtuigen

geen gegevens

4.1. Wagens

geen gegevens