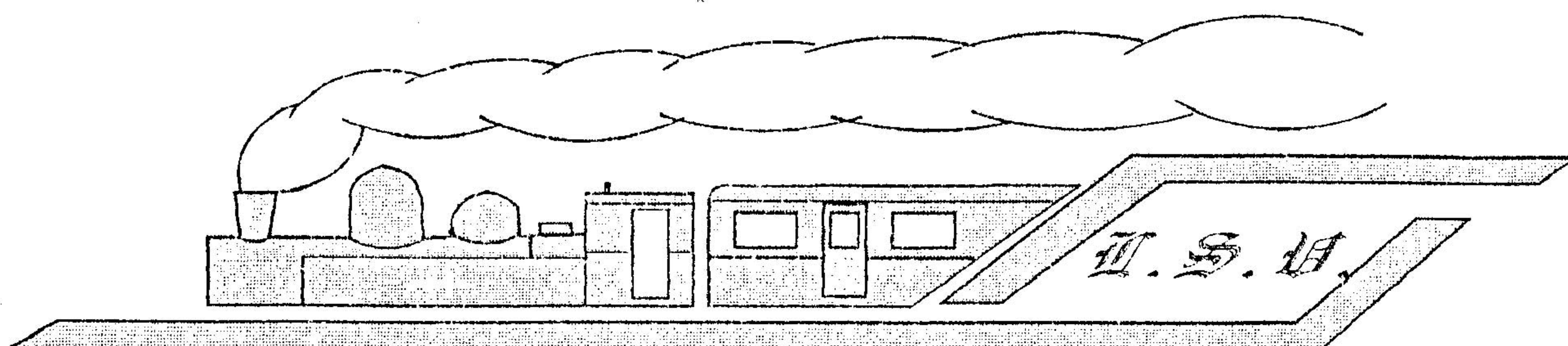


L.S.V. - Tijdschrift

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

V.U. : J. Casier, Gravierstraat 109
3700 Tongeren Tel (012) 232224
A.K. : 3665 AS I



Limburgse Stoom Vereniging

Inhoud :

Stoomlok type 79

El. stel : 00 post

Schraagwagen

Lijn 107

Industrie : Mercedes

Duplex-machine deel IV

Ei. lok : reeks 280

Pruisische rijtuig

TEE

Jaaroverzicht 1955

Werkt. : Trekker 5

Limburgse Stoom Vereniging

Stoomtrein As

De Boekenplank

Station Asch

Inhoud nr. 60 :

Stoomlokomotief type 79	pag. 02
Elektrische lokomotief reeks 280	pag. 06
Elektrische stellen : 00 post	pag. 10
Nummerlijsten NMBS	pag. 14
Rijtuigen : Pruisische	pag. 18
Wagens : Schraagwagen	pag. 20
Dienstvoertuig : trekker type 5	pag. 22
Vreemde lok : TEE	pag. 24
Industrielok : Mercedes	pag. 26
Inzet	pag. 28
Jaaroverzicht 1955	pag. 32
Seinen	pag. 36
Exploitatie : lijn 107	pag. 38
Live-Steam : Duplex-model deel IV	pag. 42
Beschrijving stoomlokomotief : Voedingswater	pag. 44
De Boekenplank	pag. 46
Agenda	pag. 48
L.S.V. - Aktueel	pag. 50
N.H.B.S. - Aktueel	pag. 54

L.S.V. - Tijdschrift :

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

Tweemaandelijks

Juli - Augustus

nr. 60

Lidgeld : 600 BFr. / jaar
Erelid vanaf 1 000 BFr. / jaar (inclusief vrijkaart)
Los nummer : 150 BFr. NIET GELDIG VOOR SPECIALE NUMMERS

Redactie : J. & S. Casier

Verantwoordelijke uitgever : J. Casier
Gravierstraat 109
3700 Tongeren

Met dank aan alle N.H.B.S. diensten die aan dit nummer geholpen hebben.

Dit tijdschrift werd op 20 juli redactioneel afgesloten en verschijnt begin augustus. Het volgende tijdschrift zal op 20 september afgesloten worden en verschijnt begin oktober.

Voorpagina :

Op de voorpagina staat voor een keer geen foto, maar het nieuwe logo van de L.S.V. Deze zal in het vervolg voorkomen op de briefhoofden, omslagen (belave L.S.V. - Tijdschrift),

PRETTIGE VAKANTIE

Stoomlocomotief

Parallel met de ontwikkeling van de eerste vierassige goederentreinlocomotieven met oververhitting van de reeks G 8 (N.M.B.S. type 80), werden vanaf 1905 nog voor de laatste keer analoge machine met verzadigde stoom ontwikkeld. Deze reeks G9 kenmerkte zich door de ketel met 292 kleine vlampijpen, wat zich resulteerde in een ketel met een niet onaanzienlijk diameter. Hierdoor kreeg deze toch wel sterke machine een zeer ongewoon uiterlijk. Anderzijds werden tal van onderdelen - waaronder het volledige chassis - van de reeks G8 en de latere G8-1 overgenomen. Vanaf 1908 werden alsnog 200 locomotieven van dit type gebouwd, doch de bouw werd al in de loop van 1911 opgegeven ten gunste van de machines met oververhitting. De Pruisische machines werden vooral in het vlakke gedeelte van Duitsland tussen de Noordzeehavens en het Ruhrgebied ingezet.

Na de eerste wereldoorlog kwam meer dan een vierde - nl. 59 dergelijke machines - van deze bouwreeks naar België over. De volgende tabel geeft een overzicht van de verschillende bouwers van deze Belgische locomotieven.

Bouwer	1908	1909	1910	1911
Schichau	6	12	3	3
Hanomag			11	10
Henschel			10	
Borsig			2	

De eerste inzetgegevens - die teruggaan tot in 1922 - geven een inzet in het zuidelijk gedeelte van ons land : zowel Bertrix (met 13 ingezette locomotieven) als Virton-St-Mard (11 machines) zette deze machines in op het zuidelijk deel van de Athus-Maas-lijn voor diverse zware goederentreinen. Doch al een jaar later was de dienst al gewijzigd : Bertrix zag zijn inzet drastisch dalen tot slechts één enkele dienst, gereden op de verbinding naar Libramont en Huno voor lokale goederentreinen, ook te Virton daalde de inzet tot slechts 6 diensten, ook weer voor lokale goederentreinen. De doorgaande treinen werden weer overgenomen door de zware typen 36. Een gedeelte van het effectief werd naar Jemelle overgebracht en verzekerde hier de diensten naar Dinant en Liège. In deze periode werden trouwens al twee locomotieven van dit type definitief uit het bestand afgevoerd. De 57 overblijvende machines vormden dan vanaf 1925 het N.M.B.S. type 79, waarbij de twee laatste cijfers van het Duitse nummer zoveel mogelijk behouden bleven.

In 1924 werd een eerste reorganisatie in de goederendiensten doorgevoerd : de machines type 79 bleven voorlopig nog steeds te Bertrix, Jemelle en Virton, maar de resterende - niet gebruikte machines verhuisden naar de streek omheen Mons : Mons zelf stelde een inzetreeks met 8 plandagen op, St-Ghislain zette 4 machines in, maar het grootste bestand werd te Blaton opgebouwd : deze kleine stelplaats zette niet minder dan 15 locomotieven in waarbij de verschillende lokale lijnen in de omgeving bediend werden.

Een jaar later eindigde de inzet in de Ardennen en trokken deze machines naar het noorden en werden te Antwerpen-Noord gestationeerd. Deze stelplaats zette op dat ogenblik 7 machines in de doorgaande treindienst in. Weer een jaar later werd opnieuw een nieuwe inzetplaats gevonden, ditmaal te Brussel-noord. Hierbij zette deze stelplaats 8 typen 79 in.

In 1927 werden de machines van Brussel-noord en Antwerpen-noord gebundeld te Muizen en werd de grootste inzetreeks voor dit type opgesteld, nl. 20 plandagen. Verder werden de machines van Blaton te St-Ghislain gegroepeerd. Doch ook deze stationering was slechts van korte duur en ging de verhuis van deze machines steeds maar door : reden hiervoor was dat de gereden diensten steeds meer door de typen 81 overgenomen werden en dat de zwakkere machines type 79 steeds maar verder achteruitboerden naar lokale diensten. Het grote bestand van Muizen werd volledig afgebouwd en nu kreeg Antwerpen-Dam niet minder dan

11 lokomotieven in depot. Nochtans werd er slechts een reeks met één plandag opgesteld. Ook Merelbeke kreeg vier machines op stal en stelde een inzetreeks voor drie machines op, doch na een korte tijd werd de inzet alweer opgegeven.

Vanaf 1932 kregen we een toestand, die zou duren tot het einde van de betrekkelijk korte loopbaan van deze machines : Antwerpen-dam breidde zijn inzetreeks uit tot 5 à 6 plandagen, met vooral diensten in de Noordelijke Kempen (Herentals, Mol, Turnhout). De inzet vanuit St-Ghislain en Mons bleef behouden, doch verminderde steeds meer en meer. Doch met Haine-St-Pierre werd een nieuwe inzetplaats gevonden : het aangeduide werd was voldoende om 4 tot 6 dergelijke lokomotieven rijdende te houden. Doch vanaf 1933 zag men het naderende einde steeds meer en meer in het verschiet liggen en daalden de diensten jaar na jaar. De meeste machines werden al in deze periode afgesteld. De volgende tabel geeft een overzicht van de diensten gedurende de loopbaan.

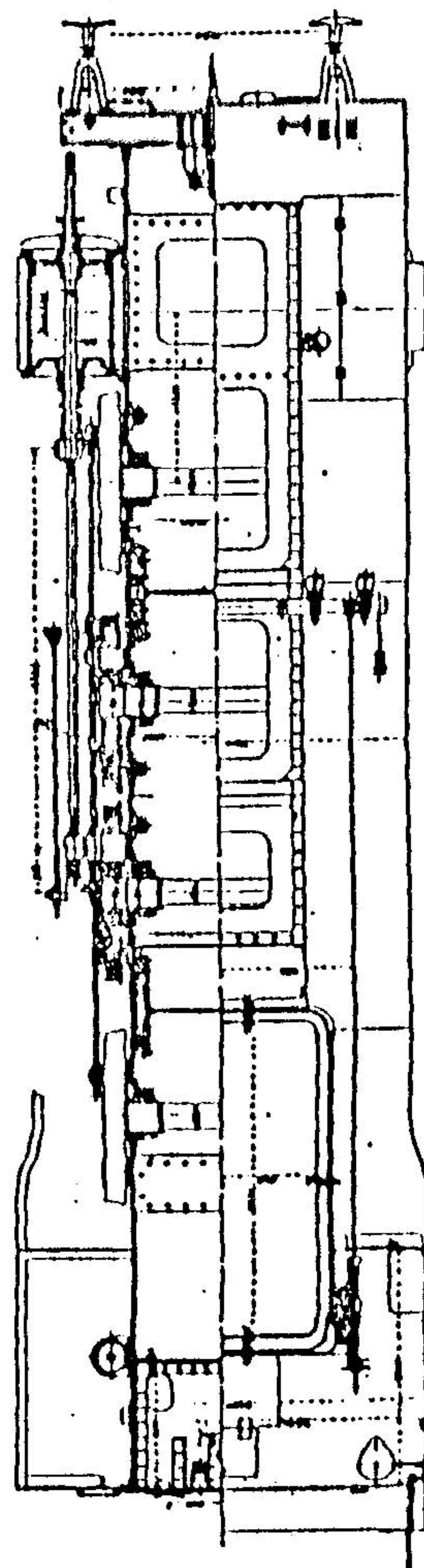
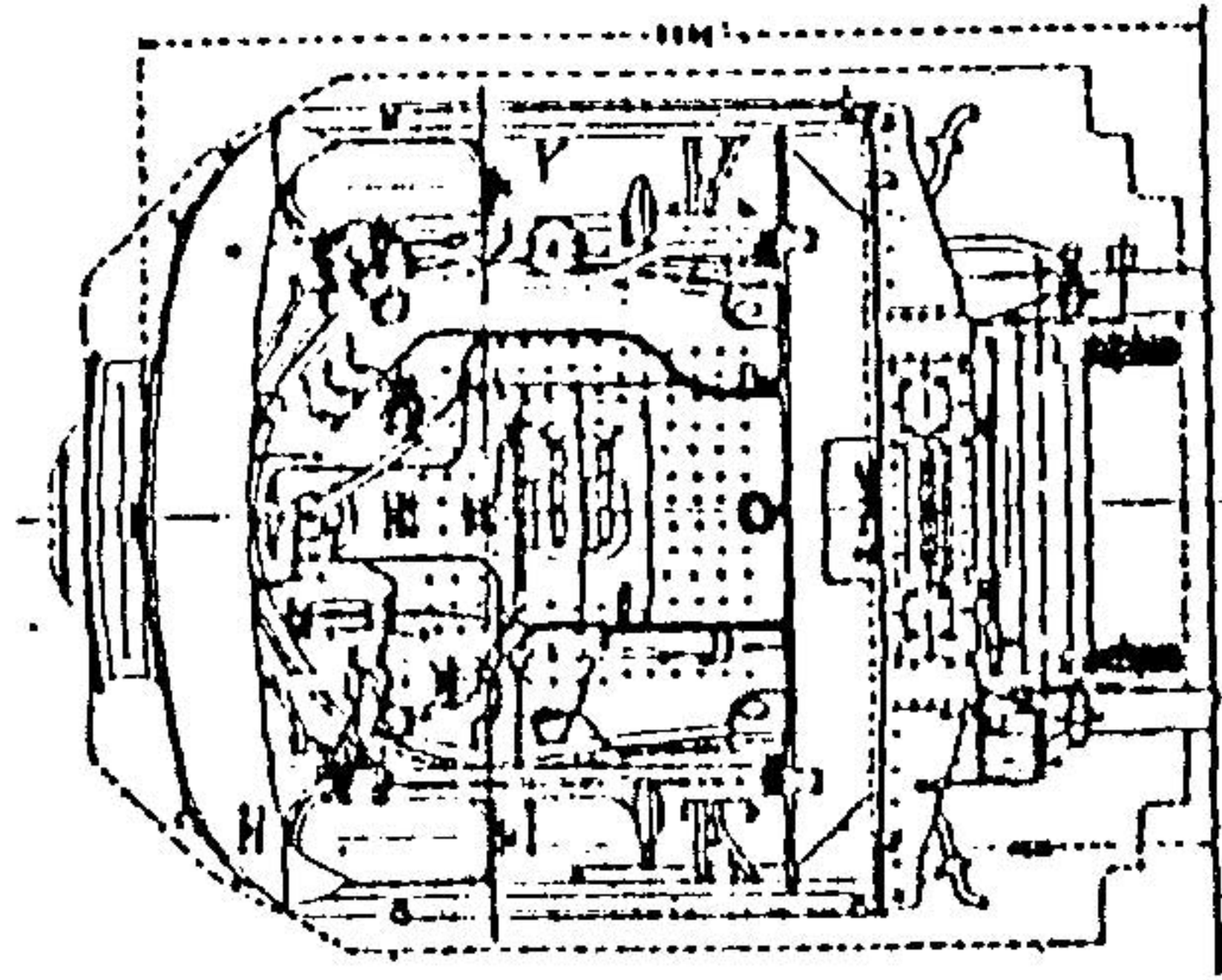
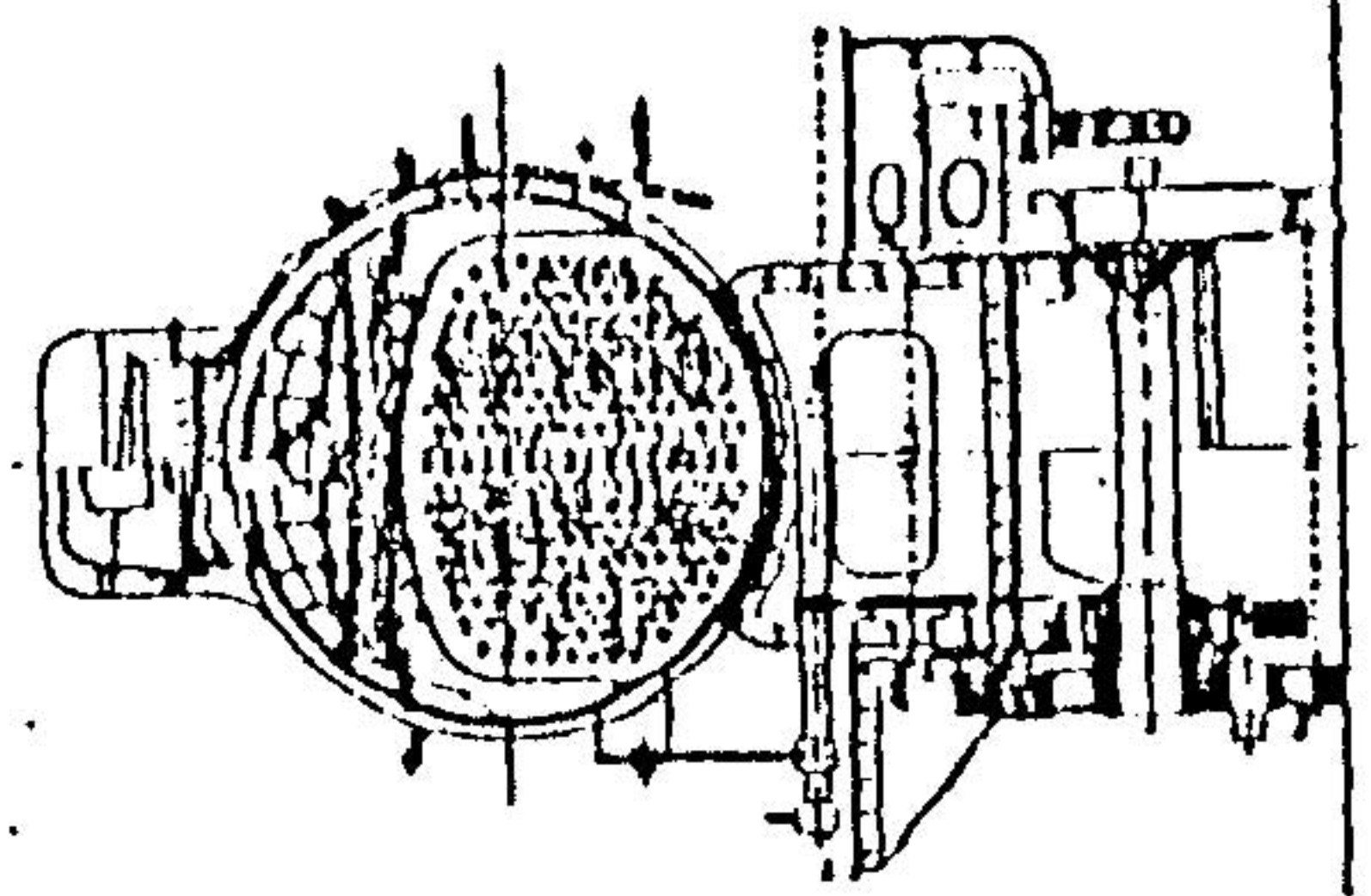
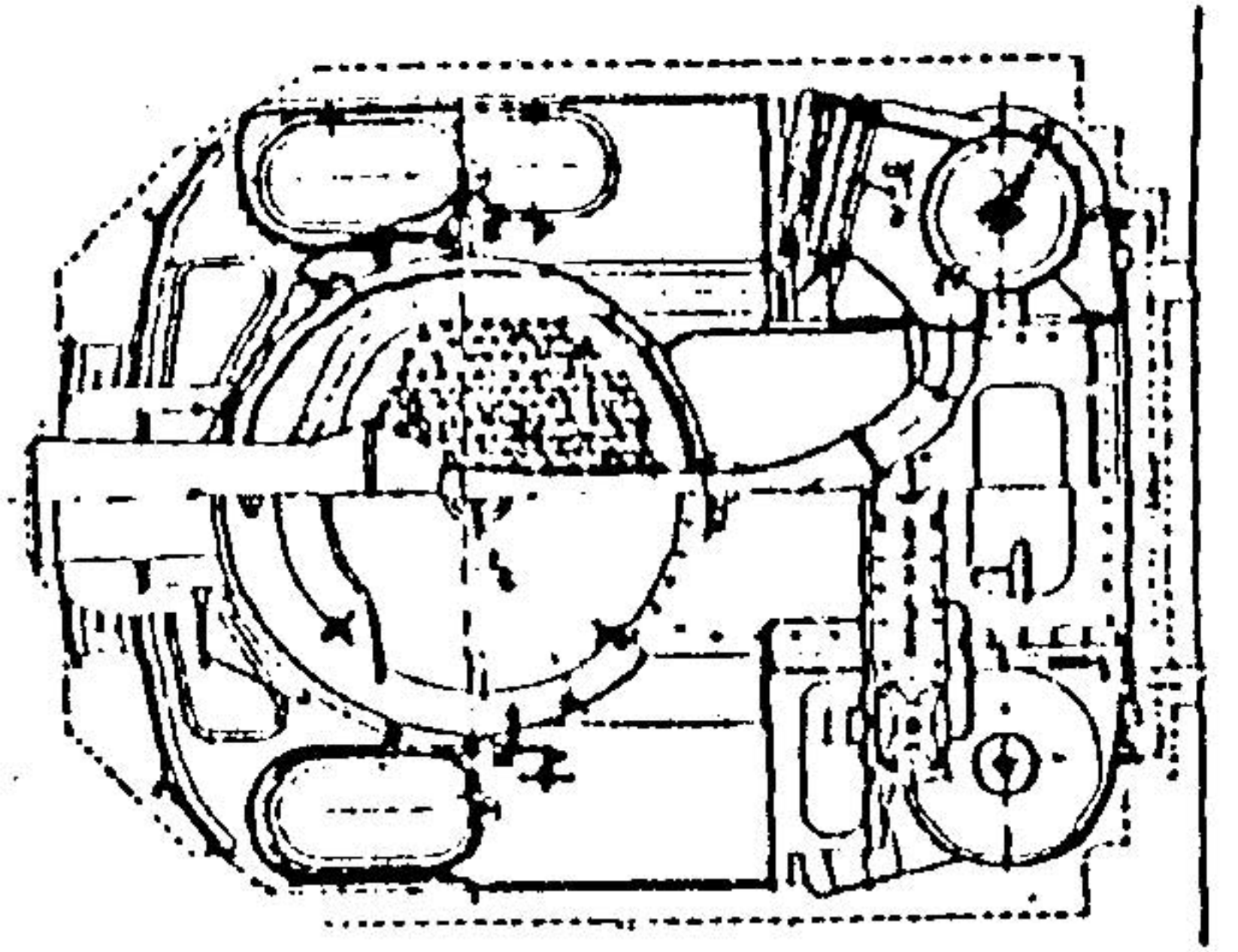
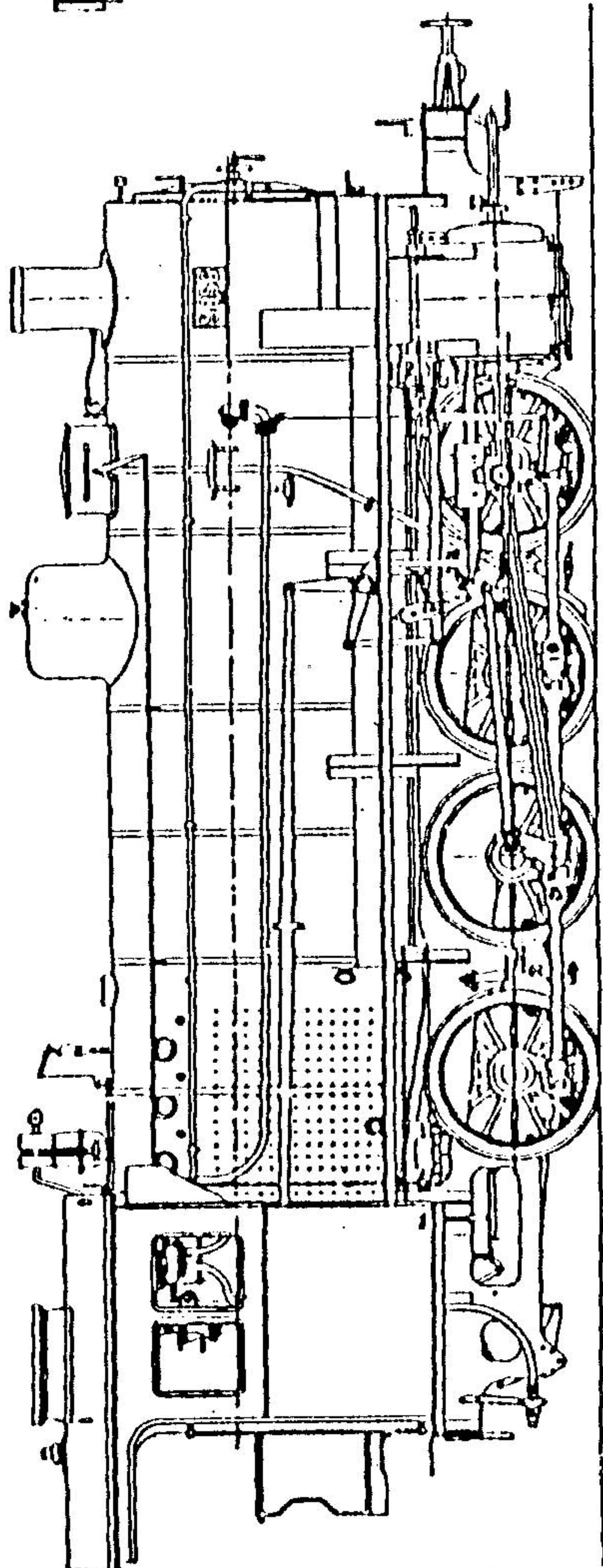
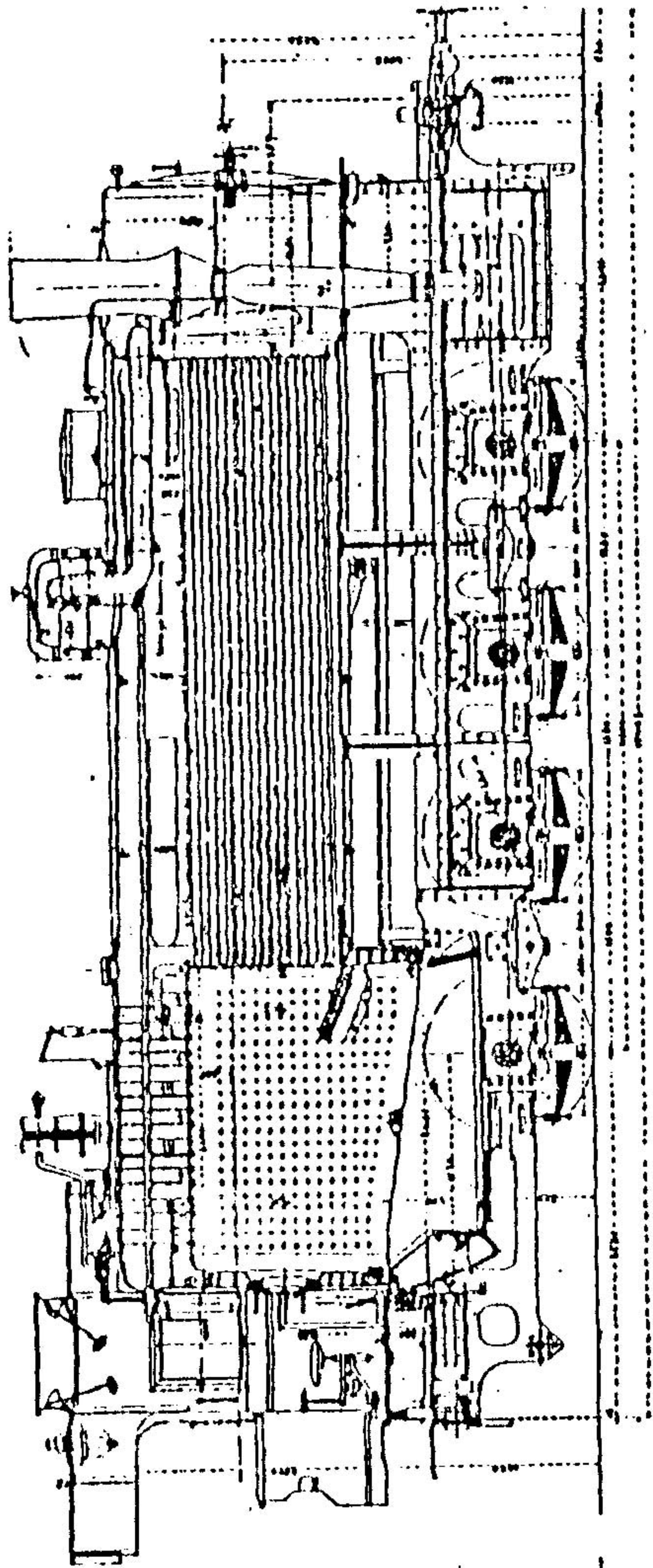
Jaar	Aantal (tot)	MBX	MSM	LJ	FMS	FGH	LLT	FNDM	FBN	FYM	FKR	GT
1922	59	13	11									
1923	59	1	6	6								
1924	59	3	7	4	8	4	15					
1925	57				8	20		7				
1926	57				8	22		8	8			
1927	57				8	14				6		
1928	57				7	10				17		
1929	56				9	17		1			3	
1930	56				10	12		4			2	
1931	56				6	4		8				5
1932	56				6	3		5				6
1933	56				4	1		6				4
1934	56				4	2		4				
1935	56				5	6		5				
1936	39				5	4		5*				
1937	33				3	1		6*				
1938	10							1				
1939	9											

* : ingezet Antwerpen-zuid (FNSD)

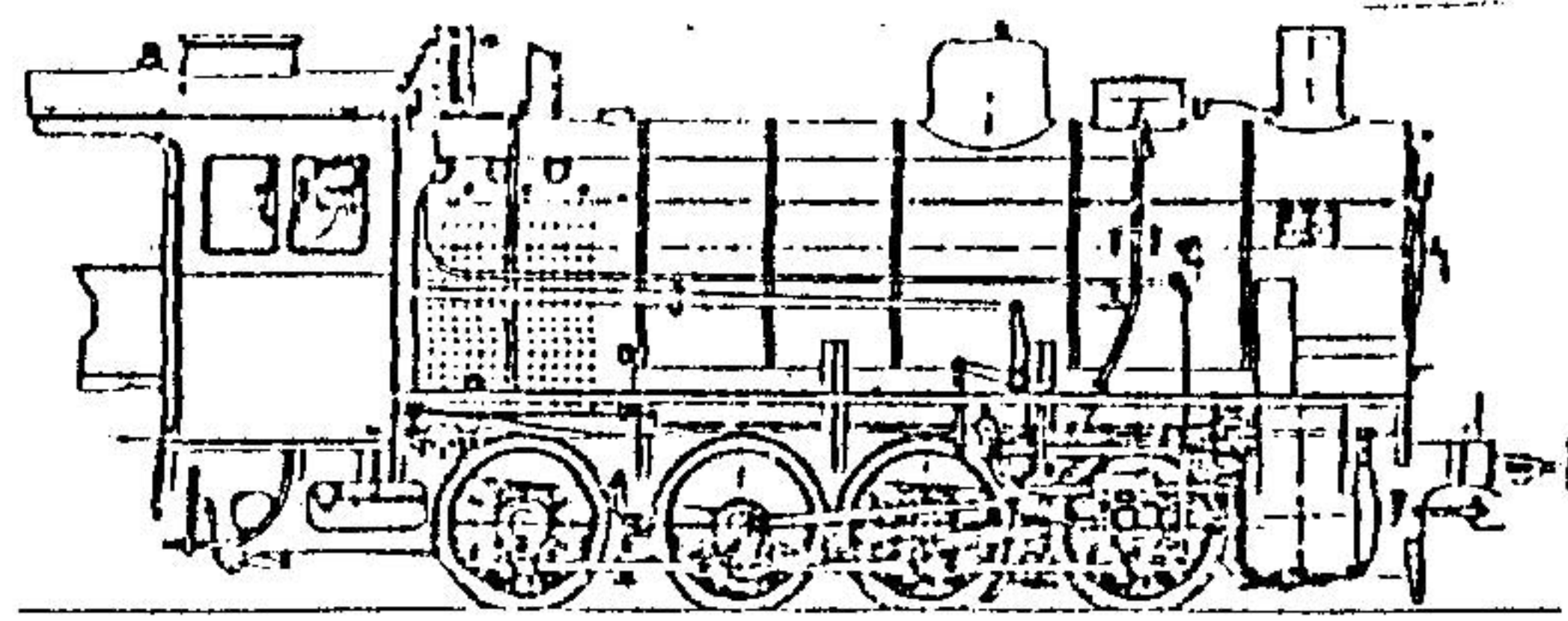
Na de beide lokomotieven voor 1924 en één machine in 1926, werden in de loop van 1935 de eerste machines van dit type definitief uit het bestand afgevoerd. Het geleidelijke afvoeren van de lokomotieven duurde bijna vier jaar en de laatste zes typen 79 gingen in april en mei 1939 richting sloper. De laatste geregelde inzet werd tijdens de zomerregeling van 1938 te Antwerpen-dam genoteerd, op dat ogenblik waren er nog vier machines te Antwerpen, 6 lokomotieven te St-Ghislain. Antwerpen trouwens trouwens tegen het einde van 1937 de beste machines vanuit Mons en St-Ghislain toebedeeld gekregen. Deze werden echter vanuit Antwerpen-zuid ingezet. Doch ook deze inzet duurde niet lang en midden 1937 werden alle Antwerpse machines te Antwerpen-dam gegroepeerd, waarbij nog slechts één lokomotief effectief in een eigen reeks ingezet werd. Deze verzekerde waarschijnlijk de rangeringen binnen de stelplaats. De afstelling verdeeld over de verschillende jaren wordt door volgende tabel gegeven.

Jaar	Aantal geschrapt
voor 1924	2
1928	1
1935	18
1936	5
1937	23
1938	2
1939	8

Technische tekening



Technische fiche :



Algemeenheden :

Bouwers :	Hanomag - Henschel - Borsig - Schichau
Nummering :	7900 - 7999
Nummering 1946 :	onbestaande
Bouwjaar :	1908
Buiten dienst :	1939

Maten & gewichten :

Asindeling :	D
Asdruk : as 4	11 600 kg
as 3	11 900 kg
as 2	12 000 kg
as 1	12 600 kg
Gewicht : ledig	50 300 kg
rijvaardig	59 000 kg
Lengte van de lok zonder tender :	10 408 mm
Hoogte van de lok :	3 280 mm
Doormeter der drijfwielen :	1 250 mm
Doormeter der loopwielen :	mm

Ketel :

Keteldruk :	12 kg/ cm ²
Rooster : lengte	2 250 mm
breedte	1 350 mm
opp.	3.05 m ²
Verwarmingsopp. van de vuurhaard :	11.82 m ²
Pijpenbundel : kleine vlampijpen : aantal	292 stuks
diameter	45 / 50 mm
oppervlak	185.76 m ²
grote vlampijpen : aantal	stuks
diameter	/ mm
oppervlak	m ²
Totaal verwarmingsoppervlak :	197.58 m ²
Oververhittingsoppervlak :	m ²
Ketelromp : gemiddelde diameter :	mm
dikte van de plaat :	mm

Mechanisme :

Diameter van de cilinders :	550 mm
Zuigerslag :	630 mm
Max. snelheid	45 km/ h

Elektrische locomotief

Na de elektrifikatie van de lijn naar Charleroi, bestond er een nood aan elektrische locomotieven, doch in eerste instantie moest het goederenverkeer een dergelijke locomotief krijgen en naar model van de Franse spoorwegen bestelde de N.M.B.S. 20 locomotieven type 101 (naar de Franse BB 300-reeks). Deze locomotieven zouden ook een deel van het reizigersverkeer voor hun rekening nemen.

Met het oog naar de verdere elektrifikaties moesten er ook typische reizigerstreinlocomotieven ontworpen worden : hiervoor besliste de N.M.B.S. om twee kleine prototypereeksen te laten bouwen. Elke reeks zou drie locomotieven omvatten. Om de resultaten te kunnen testen, volgde er een bestelling bij de Belgische nijverheid, als type 120, de tweede reeks werd naar Zwitserse plannen gebouwd en werd type 121. In dit land had men al gedurende lange tijd ervaring met de elektrische tractie en waren ook de eerste snellere locomotieven met een volledig opgehangen kast uitgekomen.

Voor de locomotieven type 120 werd de opdracht gegeven aan Baume et Merpent te Haine-St-Pierre, de elektrische uitrusting zou geleverd worden door ACEC en SEM. Een opmerkelijke vernieuwing was de sturing, die hiervoor voor het eerst een nokkenschakelaar type Jeumont-Heidmann ingebouwd kregen en duidelijk beter was dan de sturing met individuele relais. Verder waren er nog andere detailverschillen tussen de typen 120 en 121, o.m. bij de ophanging van de motoren. Anderzijds was de kast voor het eerst volledig gelast.

Op 10 maart 1950 werd de 120.001 als eerste locomotief van dit type geleverd, dit met een achterstand van bijna een half jaar op het voorziene schema. Met een maand verschil volgde de beide overige locomotieven. Ze kwamen alle te Schaarbeek in dienst en werden in deze eerste periode onderworpen aan verschillende vergelijkende testen. Hieruit bleek dat het type 120 meer defekter vertoonden dan het type 121, doch dat de machines soepeler te gebruiken waren en dat de resultaten belangrijk hoger lagen dan hun zuster machines. Gedurende een vijftal jaren sleepten ze de doorgaande reizigerstreinen tussen Brussel en Antwerpen, dit in een gemengde reeks met het type 121. Gedurende deze periode werd de nodige ervaring opgedaan voor de bestelling van de eerste serielocomotieven type 122. Het was trouwens de 120 die als voorbeeld genomen werd voor dit nieuwe type. Naarmate de kinderziekten overwonnen werden, kon de inzet steeds uitgebreid worden en namen ze meer en meer taken van het type 101 over. Gemiddeld waren er inzetreeksen met 4 tot 5 plandagen.

Bij de levering van de 122-ers, werd eerst een gemengde inzetreeks opgesteld voor alle elektrische locomotieven en bereden ze het ganse geëlektrificeerde net. Op dat ogenblik verhuisden ze trouwens vanuit Schaarbeek naar Brussel-zuid, de nieuwe stelplaats voor alle elektrische locomotieven. Gedurende de volgende jaren bleef de inzet vooral gelegen op de as Charleroi - Brussel - Antwerpen en Gent - Brussel - Leuven. Wel werden geregeld nog verschillende aanpassingen verricht : de uitrusting voor het rijden in treinschakeling werd verwijderd en ze kregen hun karakteristieke schildering in twee kleuren groen en de grote gele snor.

Doch naarmate de loopbaan vorderde, werden ze meer en meer verdrongen naar de lokaaldienst en kregen hierbij als inzetplaats Herelbeke. De onderhoudswerkplaats bleef echter Brussel-zuid. In deze reeks van Herelbeke reden ze nog naar Leuven en Oostende. Verder waren er ook enkele diensten naar Landen en zelfs Liège-Guillemins. Verder waren in het dienstenpakket ook enkele goederentreinen aanwezig : naast de stukgoedtreinen naar Brussel-Tour & Taxis, reden ze ook naar Antwerpen-noord, Muizen, Luttre en Zeebrugge. Anderzijds waren er tijdens de zomermaanden ook verschillende treinen naar Blankenberge. Maar de inzet verminderde steeds verder. Omwille van hun oudere uitrusting waren ze niet meer zo geliefd en ook het aantal storingen nam toe. Tegen het einde van de jaren zestig drong zich de grote herziening op en er werd nagegaan of deze nog wel lonend was. Voor de locomotieven type 121 werd het licht op rood gezet, doch voor het type 120 besliste men dat de modernisering nog mogelijk was : zo zouden ze de volledige elektrische inrichting van het type 122 ingebouwd krijgen, waardoor ze nog slechts uiterlijk zouden afwijken van de standaardlocomotieven. Maar er kwamen nog verdere verbeteringen : tijdens deze herstelling kregen ze de nieuwe éénbenige Faively-pantografen (als eerste machines in België) en werden

de dubbele koplampen aangebracht. Deze verbouwing vond plaats tussen 1971 en 1973 en nadien kwamen ze als reeks 20 tot inzet. Deze wijzigde zich nauwelijks : ze werden vanuit Merelbeke vooral gebruikt in de driehoek Gent - Dendermonde/Brussel - Leuven met enkele uitschieters naar Antwerpen. Hoofdtak lag bij de piekurtreinen en de stoptreinen op deze verbindingen.

Nog jaren zouden ze een vertrouwd beeld vormen op dit toch wel kleine inzetgebied, dit in een gemengde reeks met de lokomotieven reeks 22. Op het einde van hun loopbaan in lijndienst verzekerden ze zelfs de nieuw ingeleigde Huckepacktreinen tussen Zeebrugge en Antwerpen-Schijnpoort.

In 1973 moest hun nummer wijken voor de nieuw bestelde lokomotieven reeks 20 en kregen ze de reeksaanduiding 28 (2801 - 2803), doch deze wijziging bracht vooralsnog geen verandering in de inzet. Pas met ingang van de IC/IR-regeling werd de loopbaan van deze blokvormige machines beperkt tot nog slechts enkele stoptreindiensten. De lokomotieven stonden meestal afgesteld te Merelbeke, terwijl er genoeg 22-ers ter beschikking waren voor de normale inzet.

Op dat ogenblik werden drie lokomotieven reeks 29 (ex type 101) gebruikt bij de afstelritten met leeg reizigersmaterieel te Brussel-zuid en te Oostende, maar om deze oude lokomotieven definitief te kunnen afvoeren werd gezocht naar een oplossing. Deze werd gevonden juist bij de kleine reeks van de 28-ers. Vanaf 1985 namen ze geleidelijk aan de taken van de reeks 29 over : één lokomotief werd gebruikt tussen Brussel-zuid en Vorst, een tweede lokomotief verbleef te Oostende en het derde exemplaar verzekerde de bevoorrading van de CW Mechelen en ging ook regelmatig defekten lokomotieven afhalen en naar de CW Mechelen voeren. Een verdere taak was het aanbrengen van de (museum)-rijtuigen bij de diverse stoomritten die in deze periode plaatsvonden. Ook de afvoer van buitendienstgesteld en verkocht reizigers- en goederenmaterieel vanuit Leuven behoorde tot zijn taak. En deze ondergeschikte werken worden nog steeds uitgevoerd.

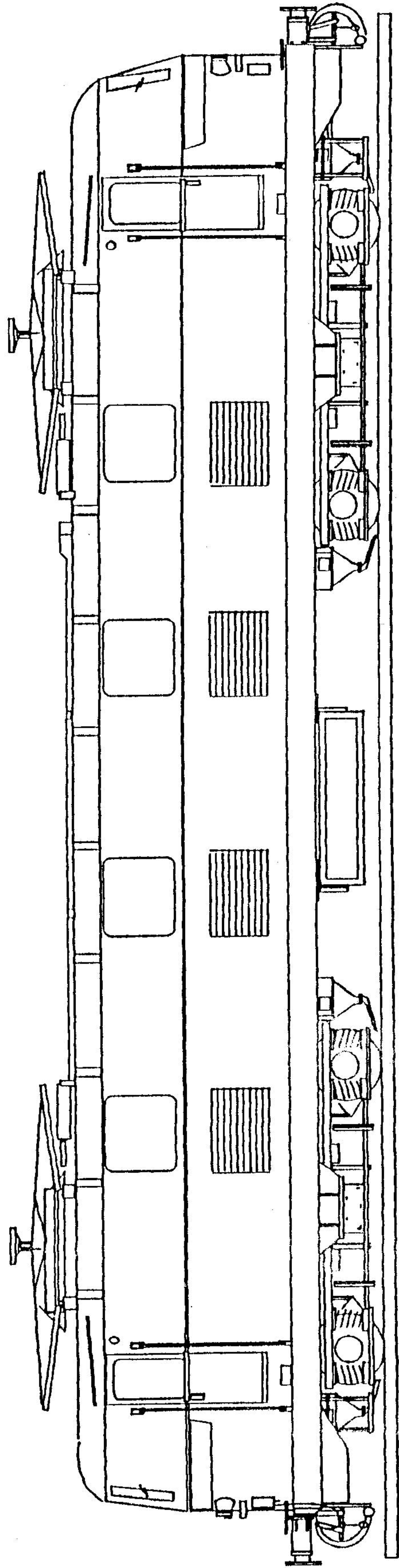
Nog éénmaal kende de reeks 28 een hoogtepunt : bij een speciale rit bij de indienststelling van de museumlokomotief type 101, kreeg de 2802 voor korte tijd zijn oorspronkelijke jasje aangepast en mocht meevieren in deze speciale rit.

Anderzijds moest de 2803 - na een zware schade aan het elektrische gedeelte - te Mechelen afgesteld worden en werd recent definitief uit het bestand geschrapt. Met de bouw van de nieuwe TGV-stelplaats te Brussel-zuid verhuisden de beide overige machines nog - op papier - naar Schaarbeek, doch ze bleven hun taken binnen de Brusselse agglomeratie behouden. Wel werd in 1992 de 2802 officieel opgenomen in het museumpatrimonium waardoor ten minste één lokomotief van deze reeks bewaard blijft.

Op dit ogenblik blijven de beide overgebleven machines - wegens het nijpend tekort aan elektrische lokomotieven - in dienst, terwijl de 2803 nog gebruikt wordt als pluklokomotief.

Loopbaan

Knummering	Levering	Stelplaatsen	Schrapping
oorspr. 1971 1974			
120.001 2001 2801	10-03-1950	FSR - 16-02-54 - FBMZ - 30-09-90 - FSR	
120.002 2002 2802	14-04-1950	FSR - 16-02-54 - FBMZ - 30-09-90 - FSR	
120.003 2003 2803	26-05-1950	FSR - 16-02-54 - FBMZ - 30-09-90 - FSR	-92



Datum :	01-07-1993
Type 120 Reeks 28	N.M.B.S. Elektrische locs
	Ref. : BEL 120

Technische kenmerken :
Elektrische lok. reeks 28 :

Algemeenheden :

Bouwers mechanisch gedeelte	Baume & Merpent
elektrisch gedeelte	ACEC - SEM Gent
Nummering	120.001 - 120.003
Nieuw nummer	2001 - 2003
	2801 - 2803
Bouwjaar	1949

Maten & gewichten :

Asindeling	BB
Asdruk	21 230 kg
Gewicht : ledig	84 920 kg
Lengte van de lok	17 180 mm
Hoogte van het dak	3 730 mm
Totale hoogte incl. pantografen	4 435 mm
Afstand middelpunt draaistellen	8 500 mm
Afstand binnen draaistellen	3 500 mm

Motoren & overbrenging :

Type van aandrijving	Nokkenas aangedreven door elektrische servo-motoren
Traktiemotoren : aantal	4 stuks
uurvermogen	675 pk
doorlopend vermogen	550 pk
nominaal vermogen (totaal)	2700 pk
Overbrenging	Door vaste eenzijdige tandwielen
Tandwielverhouding	88/27 of 3,259
Ophanging	Neusophanging

Snelheden & hulptoestellen :

Maximale dienstsnelheid	130 km/ h
Minimumstraal voor bocht	125 m
Remming	Automatische Oerlikonrem, samenwerkend met een rechtstreekse Oerlikonrem.
Bogie	Dragend op wiegbalk
Verwarming	De stuurposten door radiatoren.
Hulptoestellen	- 2 compressoren Oerlikon 2A - 200 2 trappen / 3 cilinders afvoerdruk : 9 kg/ cm ² debiet : 1500 l/ min
	- 2 ventilatoren voor de koeling traktiemotoren helicoïdaal type Rateau aangedreven door motor op 3000 V

Elektrische stellen

Poststellen :

In de jaren zestig strekten de geëlektrificeerde lijnen zich steeds verder uit en voor de post kwam er een bijkomend probleem, daar de op dat ogenblik gebruikte postrijtuigen vanaf dat ogenblik enkel nog in de gesleepte treinen meegevoerd konden worden. Doch deze reden vooral in periodes dat de postbedeling al lang uitgevoerd was. Hierdoor drong zich een oplossing op in de bouw van autonome poststellen. Lang werd er onderhandeld tot de aankoop van nieuwe stellen, zowel elektrische, als dieselmotorwagens, doch deze nieuwbouw ging niet door om financiële redenen.

Daarom bood de N.M.B.S. aan om oude stellen om te bouwen en aan te passen aan de posteisen, doch het grote probleem was dat er geen recente stellen buiten dienst gingen en de enige stellen die al langer buiten dienst stonden waren de oude stellen type '35. Op rekening van de post werden dan ook 8 van dergelijke stellen terug in orde gemaakt : naast een grote herziening voor de traktieonderdelen, was er ook een ombouw nodig van de kast : de kompartimenten verdwenen en de vensters werden dichtgelast. Deze werden vervangen door twee grote schuifdeuren voor de postbehandeling. Verder werden ook enkele aanpassingen aan het elektrische gedeelte doorgevoerd waardoor de stellen ook in stilstand van de nodige energie voorzien werden. Voor de inrichting werd in één rijtuig een inrichting aangebracht voor het laden van de postzakken en de eerste triëring, het tweede rijtuig bezat de volledige triëring met de nodige rekken.

Nochtans had men moeilijkheden bij de ombouw van de stellen, die door het feit dat veel reserveonderdelen extra moesten gemaakt worden en met meer dan een jaar vertraging kwam het eerste poststel in zijn rode kleur op 1 december 1967 op de sporen en voor de volgende zomerregeling werden nog vier verdere stellen omgebouwd. De nieuwe nummering was voorzien als 221.801 tot 808, waarbij de beide stellen een enkel nummer kregen. Nochtans zouden de oorspronkelijk bij elkaar horende koprijtuigen - in tegenstelling met de officiële omnummeringstabel - niet meer samen het nieuwe stel vormen.

De eerste dienst voorzag - vanaf 23 april 1968 - een posttrein tussen Brussel - Namur - Jemelle - Arlon - Luxembourg, waarbij de trein tot Namur bestond uit twee gekoppelde poststellen. Eén stel bleef trouwens te Luxembourg zelf gedurende de ganse dag afgesteld.

Vanaf augustus 1968 kwam er een tweede dienst bij : nl. Brussel - Gent en een maand later werd deze dienst verder uitgebreid tot Oostende, waarbij opnieuw twee stellen gebruikt werden. Nog steeds wilde men vanuit Brussel verdere inzetpunten bedienen en hiervoor zouden bijkomende stellen gebouwd worden voor de verbindingen naar Liège, Hasselt, Tournai en Kortrijk. Doch het bleef eens te meer bij plannen.

Nochtans bleken de stellen al bij aanvang niet erg betrouwbaar en moesten regelmatig klassieke stellen inspringen en werden er diverse kinderziektes bedwongen. Deze lagen voor bij het feit dat de lading meestal de vroegere waarden overschreed en hierdoor vormden zich problemen bij de vering en de draaistellen (te zware belasting) en de reminrichting. In 1971 werden de poststellen hernummerd in de reeks 801 - 808 en werd de inzetreeks verder uitgebreid : hierbij kwamen de stellen niet enkel tot inzet als sorteerkantoor, maar ook als gewoon vervoermiddel en hiervoor werden twee bijkomende treinparen tussen Brussel en Antwerpen gereden. Het was trouwens de eerste keer dat de stellen op klaarlichte dag reden.

In 1974 werden de stellen nogmaals hernummerd in 951 - 958, dit om de mogelijkheid te laten om de vierledige stellen in het nummerschema in te passen. Tot in 1980 bleven de diensten ongewijzigd : de stellen reden hun gewone treinen naar Jemelle/Luxembourg, Gent/Oostende en naar Antwerpen. Doch vanaf deze datum werd de reeks merkkelijk uitgebreid : het sorteren in de treinen viel vanaf dat ogenblik

praktisch volledig weg en enkel op de verbinding naar Luxembourg behield men deze mogelijkheid. De postsortering werd gekoncentreerd te Brussel X en hierdoor ontsonden er bijkomende vervoersstromen : de poststellen werden vanaf dat ogenblik gebruikt naar Gent en Oostende, waarbij het stel vanuit Gent verder reed tot in Kortrijk, naar Antwerpen en als nieuwe verbinding naar Liège en Verviers. Vooral deze laatste treinen waren typische dagtreinen. Doch op dat ogenblik werden de defekten frekwenter en moesten de stellen alle een grote herziening krijgen. Om dit te vermijden werd een plan opgesteld om alle postdiensten per vrachtwagen uit te voeren, anderzijds werd de mogelijkheid onderzocht om nieuwe poststellen te bouwen (of om te bouwen). Doch de revisie bleek de goedkoopste oplossing en daarom ondergingen alle stellen nogmaals een grote herziening in de CW Mechelen.

Vanaf de IC/IR-regeling kon geen post meer met de gewone reizigerstreinen vervoerd worden en door de bijkomende moeilijkheid onderzocht men de mogelijkheid om de uitwisseling tussen de voornaamste sorteercentra frekwenter te later plaatsvinden en werd een nieuwe inzet uitgedokterd waarbij meerdere inzetpunten bereikt werden : zo ontsond een sternet met doorgaande treinen (minstens tweemaal per dag) naar de voornaamste steden : zo had men diensten Kortrijk/Oostende - Brussel-zuid - Liège/Hasselt (4 stellen), Gent - Brussel - Antwerpen (1 stel) en Brussel - Namur - Luxembourg (2 stellen). Gedurende verschillende jaren bleef deze inzet behouden, waarbij wel enkele geringere wijzigingen aangebracht werden : sommige treinen Gent - Antwerpen reden rechtstreeks, en de verbinding naar Hasselt werd niet meer over Landen, maar wel ook Leuven en Diest gereden.

Doch door de uitgebreide dienstregeling en de grotere afstanden bleek de betrouwbaarheid ver zoek en moesten de postdiensten regelmatig beroep doen op klassieke stellen, waarbij de postzakken tussen de banken vervoerd werden, iets wat de regelmatigheid niet ten goede kwam. Hierdoor werd het plan opgevat om opnieuw (oudere) stellen om te bouwen en de keuze viel nu op de klassieke stellen reeks 00 (nummers 051 - 127). Dit zou zo snel mogelijk moeten gebeuren om de oude stellen vanaf 1985 buiten dienst te kunnen stellen.

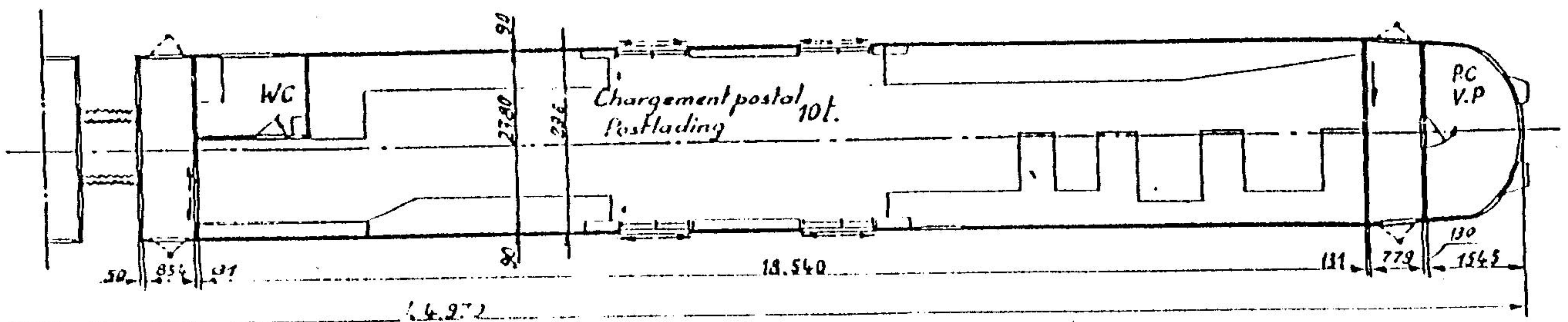
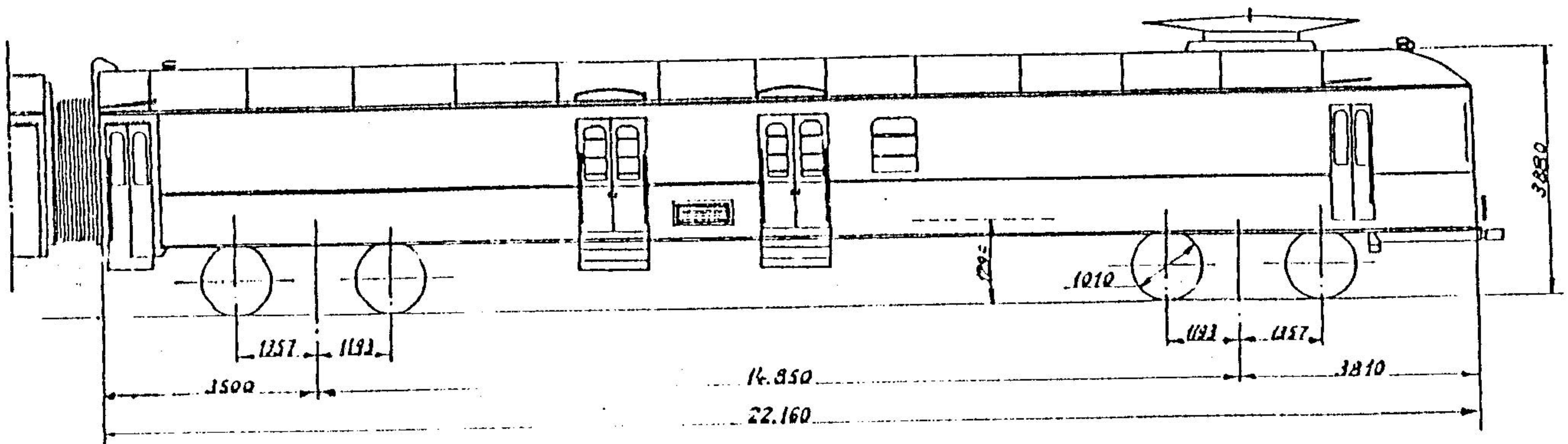
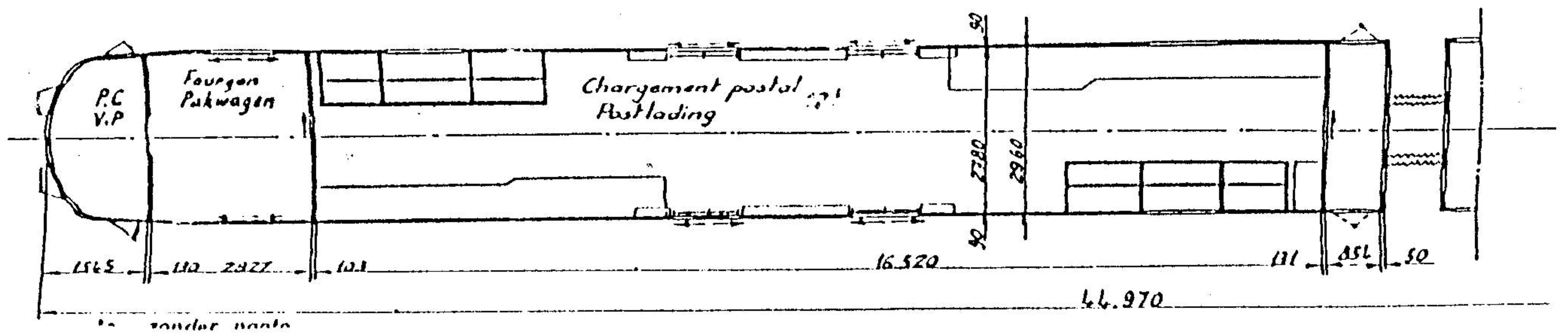
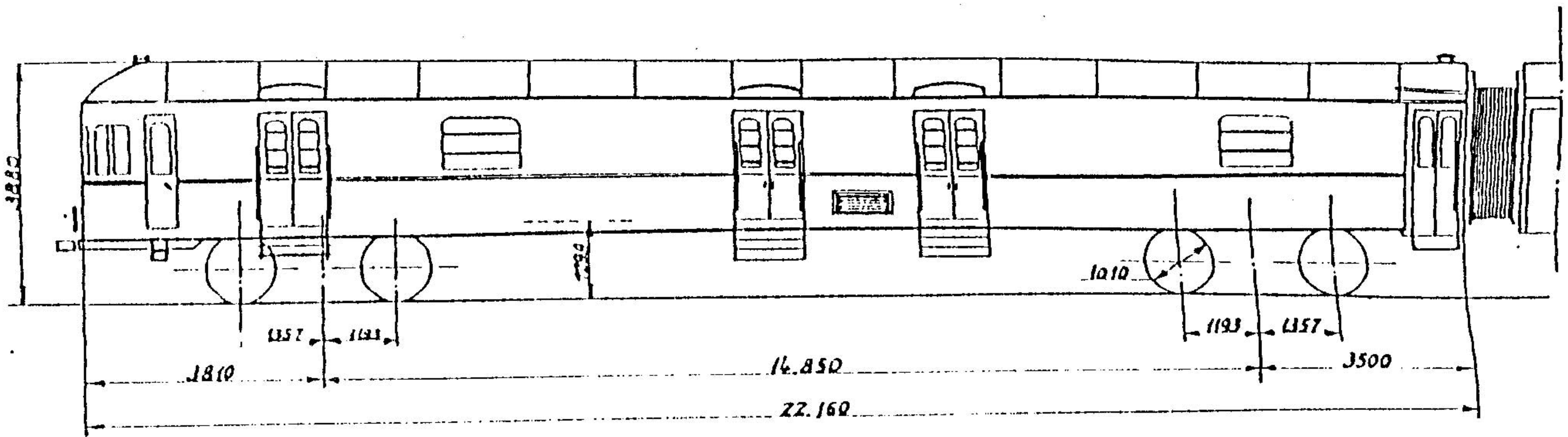
Maar opnieuw ontstonden er problemen en het akkoord bleef uit en hierdoor werd de ombouw steeds verder uitgesteld en met bijna vijf jaar vertraging kon de CW Mechelen het ombouwprogramma in handen nemen. Doch begin 1988 kwam er schot in en werden de eerste (nieuwe) stellen omgebouwd en vanaf de zomerregeling van hetzelfde jaar vervingen ze geleidelijk aan de oudere zusters.

Vanaf de winterregeling waren alle diensten trouwens al overgenomen door de nieuwe stellen en werden de poststellen afgesteld te Schaarbeek. Nog eenmaal viel hun de eer te beurt om een officiële afscheidsrit te rijden vanuit Brussel naar Erquelinnes, dit op aanvraag van de TSP. Dit gebeurde op 17 juni 1989, waarbij trouwens een parade te Schaarbeek gehouden werd. Hier waren alle nog bestaande poststellen aanwezig.

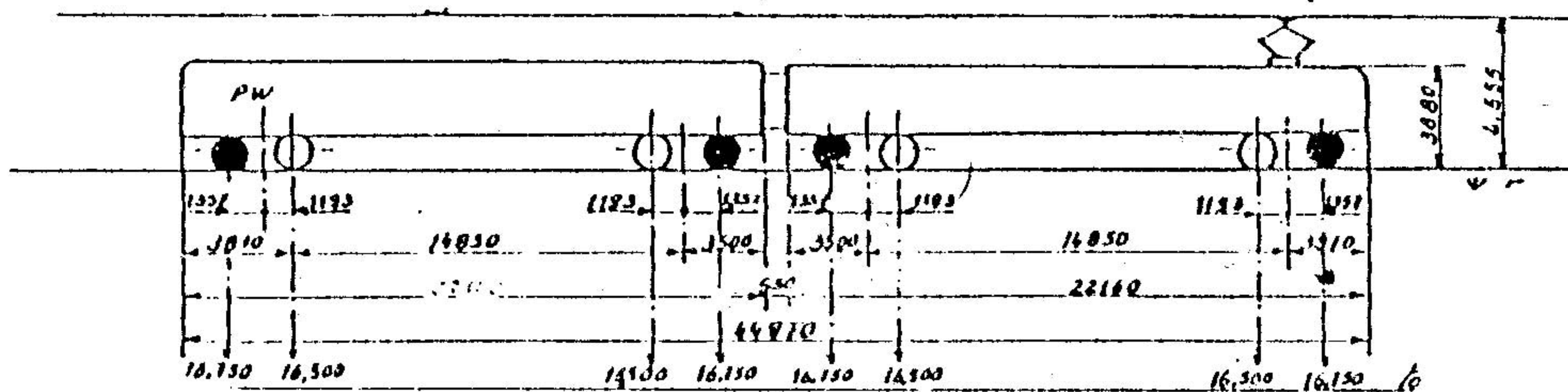
Loopbaan :

Nummering	Levering			Stelplaatsen	Schrapping	
	oorspronkelijk	1968	1971			1974
213.007 + 217.007	221.801	801	951	01-12-1967	FSR	01-08-1989
213.005 + 217.005	221.802	802	952	04-02-1968	FSR > museum	01-08-1989
213.009 + 217.009	221.803	803	953	04-03-1968	FSR	01-08-1989
213.001 + 217.001	221.804	804	954	16-04-1968	FSR	01-08-1989
213.008 + 217.008	221.805	805	955	30-05-1968	FSR	01-08-1989
213.011 + 217.011	221.806	806	956	08-07-1968	FSR	01-08-1989
213.004 + 217.004	211.807	807	957	09-09-1968	FSR	01-08-1989
213.006 + 217.006	221.808	808	958	25-10-1968	FSR	01-08-1989

Technische tekening : Poststel :



Technische kenmerken : stellen type 00 Post :



Algemeenheden :

Bouwers mechanisch gedeelte	ex-motorrijtuigen 1935 omgebouwd door C.W. Mechelen
elektrisch gedeelte	ACEC - Charleroi
Nummering	221.801 - 221.808
Nummering (nieuwe)	951 - 958
Bouwjaar	1967

Maten & gewichten :

Asindeling		A1'1A' + A1'1A'
Asdruk : motoras		16 750 kg
loopas		16 500 kg
Lengte van de bak	met panto	22 160 mm
	zonder panto	22 160 mm
Hoogte van het dak		3 880 mm
Doormeter van de wielen		1 010 mm
Afstand middelpunt draaistellen		14 850 mm
Afstand binnen draaistellen		2 550 mm
Capaciteit rijtuig	met panto	10 000 kg
	zonder panto	12 000 kg
gewicht : ledig		109 000 kg
geladen		133 000 kg

Motoren & overbrenging :

Tractiemotoren :	aantal	4 stuks
	type	autogeventileerd
	ophanging	neusophanging
	tandwielverhouding	61/24 of 2.54
	uurvermogen	185 KW
	doorlopend vermogen	155 KW
	totaal vermogen	735 KW
Type aandrijving		individuele pneumatische contactoren
Type overbrenging		met vaste tandwielen , eenzijdig
Aslagers :		met gladde kussenblokken

Snelheden & hulptoestellen :

Maximum dienstsnelheid	120 km/ h
Minimum straal voor bocht	125 m
Remming	rechtstreekse rem / automatische rem Westinghouse
Hulptoestellen	1 compressor Westinghouse (7.5 bar - 1050 l/min)
	1 alternator (24 V - 5 kW)
	1 dynamo (102 V - 40 A - shuntbekrachtiging)
	1 accumulatorenbatterij tractiekring : 72 V - 80 Ah
	verlichting : 24 V- 400 Ah

212.219 6319
Bouwer : BN 08-09-1966 Stelpl. : Kortrijk 01-06-1986
Schrapping : met
Huidige stelpl. : Hasselt
Afgesteld/gesloopt te :

Opmerkingen :
Kleurstelling :

212.220 6320
Bouwer : BN 12-08-1966 Stelpl. : Haine-St-P. 02-06-1983
Schrapping : met ----- Hasselt 15-01-1988
Huidige stelpl. : St.-Ghislain
Afgesteld/gesloopt te :

Opmerkingen :
Kleurstelling :

212.221 6321
Bouwer : BN 16-09-1966 Stelpl. : Haine-St-P. 03-06-1984
Schrapping : met
Huidige stelpl. : Hasselt
Afgesteld/gesloopt te :

Opmerkingen :
Kleurstelling :

212.222 6322
Bouwer : BN 22-09-1966 Stelpl. : Haine-St-P. 22-12-1975
Schrapping : met ----- Kortrijk 31-05-1987
Huidige stelpl. : Merelbeke
Afgesteld/gesloopt te :

Opmerkingen :
Kleurstelling :

212.223 6323
Bouwer : BN 28-09-1966 Stelpl. : Schaarbeek 28-10-1966
Schrapping : met ----- Leuven 03-06-1984
Huidige stelpl. : Kinkempois Monceau 01-06-1986
Afgesteld/gesloopt te :

Opmerkingen :
Kleurstelling :

212.224 6324
Bouwer : BN 11-10-1966 Stelpl. : Aalst 30-10-1970
Schrapping : met ----- Leuven 03-06-1984
Huidige stelpl. : Kinkempois Monceau 01-06-1986
Afgesteld/gesloopt te :

Opmerkingen :
Kleurstelling :

212.225 6325
Bouwer : BN 26-10-1966 Stelpl. : Schaarbeek 26-05-1978
Schrapping : met ----- Dendermonde 03-06-1984
Huidige stelpl. : Kinkempois Kortrijk 01-06-1986
Afgesteld/gesloopt te :

Opmerkingen :
Kleurstelling :

212.226 6326
Bouwer : BN 17-10-1966 Stelpl. : Haine-ST-P. 03-06-1984
Schrapping : met -----
Huidige stelpl. : Hasselt
Afgesteld/gesloopt te :

Opmerkingen :
Kleurstelling :

212.227 6327
Bouwer : BN 21-10-1966 Stelpl. : Schaarbeek 17-08-1967
Schrapping : met ----- Haine-St-P. 03-06-1984
Huidige stelpl. : Hasselt
Afgesteld/gesloopt te :

Opmerkingen :
Kleurstelling :

212.228 6328
Bouwer : BN 27-10-1966 Stelpl. : Schaarbeek 26-05-1978
Schrapping : met ----- Dendermonde 01-06-1980
Huidige stelpl. : Kinkempois Merelbeke 01-06-1986
Afgesteld/gesloopt te :

Opmerkingen :
Kleurstelling :

212.229 6329
Bouwer : BN 08-11-1966 Stelpl. : Aalst 30-10-1970
Schrapping : met ----- Leuven 03-06-1984
Huidige stelpl. : Kinkempois Monceau 01-06-1986
Afgesteld/gesloopt te :

Opmerkingen :
Kleurstelling :

212.230 6330
Bouwer : BN 14-11-1966 Stelpl. : Schaarbeek 26-05-1978
Schrapping : met ----- Aarschot 03-06-1984
Huidige stelpl. : Hasselt
Afgesteld/gesloopt te :

Opmerkingen :
Kleurstelling :

212.231 6331
Bouwer : BN 18-11-1966 Stelpl. : Schaarbeek 26-09-1977
Schrapping : met ----- Leuven 03-06-1984
Huidige stelpl. : Hasselt
Afgesteld/gesloopt te :

Opmerkingen :
Kleurstelling :

212.232 6332
Bouwer : BN 23-11-1966 Stelpl. : KInkempois
Schrapping : 23-07-1985 met PV 123 ----- Leuven 15-01-1981
Huidige stelpl. : Kortrijk 03-06-1984
Afgesteld/gesloopt te : Monceau 01-09-1985

Opmerkingen :
Kleurstelling :

212.233 6333
Bouwer : BN 30-11-1966 Stelpl. : Schaarbeek 25-05-1968
Schrapping : met ----- Dendermonde 27-05-1972
Huidige stelpl. : Merelbeke Schaarbeek 26-09-1977
Afgesteld/gesloopt te :

Opmerkingen :
Kleurstelling :

213.001 6501
Bouwer : BN 15-03-1965 Stelpl. : Schaarbeek 01-12-1966
Schrapping : met ----- Hasselt 01-12-1982
Huidige stelpl. : Antwerpen-Dam
Afgesteld/gesloopt te :

Opmerkingen : > 7501 op 01-12-1982
Kleurstelling : Geel

213.002 6502
Bouwer : BN 29-03-1965 Stelpl. : Schaarbeek 19-12-1966
Schrapping : met ----- Hasselt 01-02-1983
Huidige stelpl. : Antwerpen-Dam
Afgesteld/gesloopt te :

Opmerkingen : > 7502 op 01-12-1983
Kleurstelling : Geel

213.003 6503
Bouwer : BN 01-04-1965 Stelpl. : Schaarbeek 21-11-1966
Schrapping : met ----- Hasselt 01-02-1983
Huidige stelpl. : Antwerpen-Dam
Afgesteld/gesloopt te :

Opmerkingen : > 7503 op 01-02-1983
Kleurstelling : Geel

213.004 6504
Bouwer : BN 09-04-1965 Stelpl. : Schaarbeek 22-11-1966
Schrapping : met ----- Hasselt 01-06-1982
Huidige stelpl. : Antwerpen-Dam
Afgesteld/gesloopt te :

Opmerkingen : > 7504 op 01-06-1982
Kleurstelling : Geel

213.005 6505
Bouwer : BN 14-04-1965 Stelpl. : Schaarbeek 07-11-1966
Schrapping : met ----- Hasselt 01-01-1983
Huidige stelpl. : Antwerpen-Dam
Afgesteld/gesloopt te :

Opmerkingen : > 7505 op 01-01-1983
Kleurstelling : Geel

213.006 6506
Bouwer : BN 27-04-1965 Stelpl. : Schaarbeek 17-10-1966
Schrapping : met ----- Hasselt 01-06-1982
Huidige stelpl. : Antwerpen-Dam
Afgesteld/gesloopt te :

Opmerkingen : > 7506 op 01-06-1982
Kleurstelling : Geel

222.001 6601
Bouwer : ABR 24-05-1962 Stelpl. : Hasselt 16-04-1963
Schrapping : met ----- Kinkempois 20-09-1965
Huidige stelpl. : Antwerpen-Dam Hasselt 01-12-1980
Afgesteld/gesloopt te :

Opmerkingen : > 7101 op 27-05-1981
Kleurstelling : Z

222.002 6602
Bouwer : ABR 07-06-1963 Stelpl. : Kinkempois 15-09-1965
Schrapping : met ----- Hasselt 01-11-1980
Huidige stelpl. : Antwerpen-Dam
Afgesteld/gesloopt te :

Opmerkingen : > 7102 op 21-11-1982
Kleurstelling : Z

Rijtuigen

De ex-Pruisische rijtuigen type C3

Naast de gemengde rijtuigen met tweede en derde klasse, werden vanaf 1904 ook een groot aantal derde klasse rijtuigen gebouwd door de Pruisische Staatsspoorwegen. In eerste instantie ontstond er een rijtuig met een lengte van 11 700 mm, met 6 kompartimenten en twee WC's, dit volgens plan Ib 9. Het was opgebouwd op een zwaar chassis, had een volledig houten opbouw en was aan de buitenzijde bekleed met staalplaat. Het was in feite in twee onafhankelijke delen verdeeld met elk drie kompartimenten. De WC's stonden tussen deze kompartimenten en waren vanuit twee zijden bereikbaar.

Vanaf 1908 werd een verbeterde versie uitgebracht : het rijtuig was verlengd tot 12 640 mm en de WC's waren nu naast elkaar aangebracht. Het rijtuig was nu onderverdeeld in twee afdelingen, één met 4 kompartimenten en één met twee. Hiervan waren er twee versies gebouwd, die slechts in details van elkaar verschilden. Van deze drie rijtuigtypen kwamen er een aantal na de eerste wereldoorlog naar België. Het jaarverslag van 1926 geeft nog 957 rijtuigen, doch de nummering - gaande van 53.001 tot 53.699 met echter ontbrekende nummers - laat een aantal van 661 rijtuigen vermoeden.

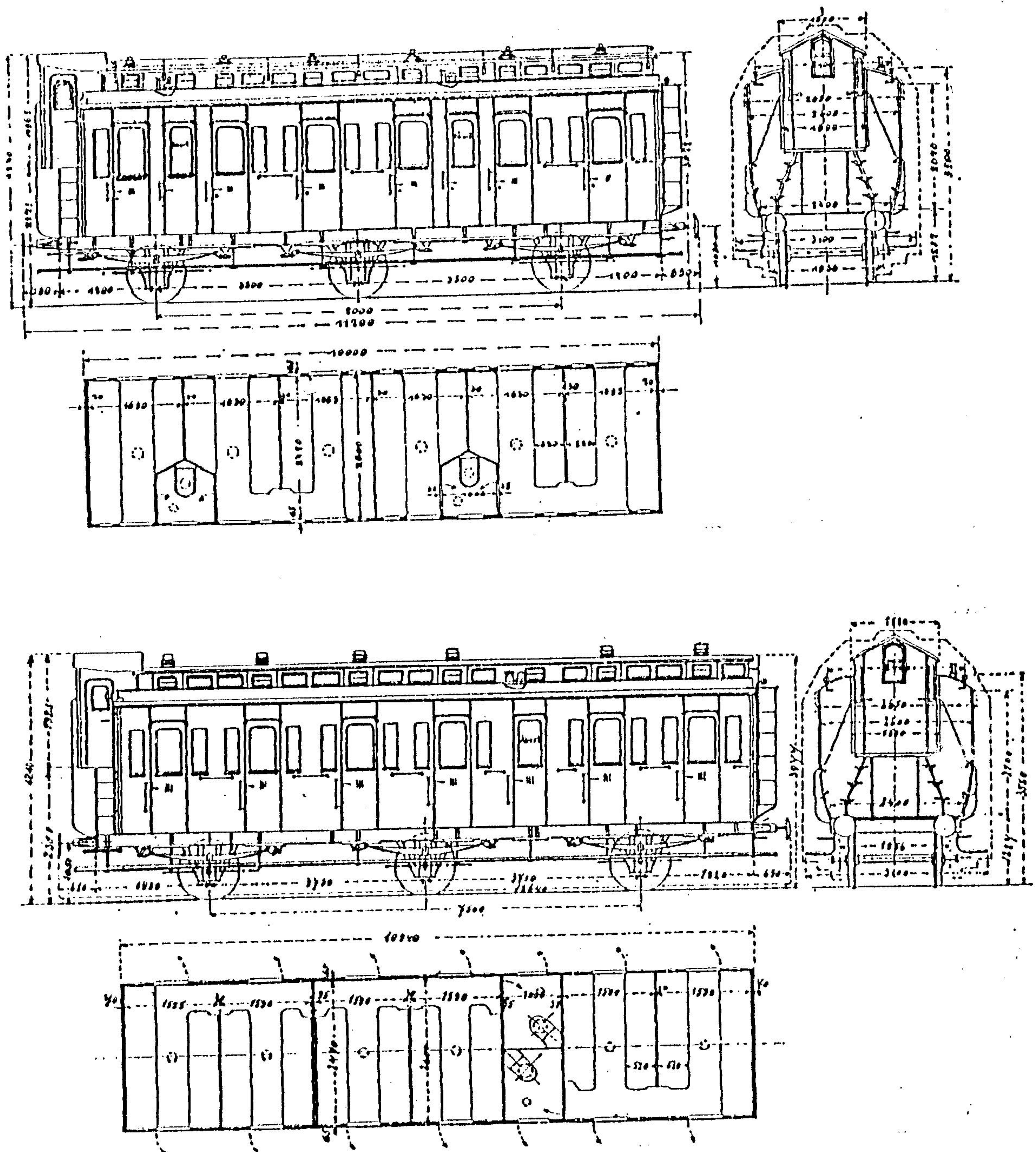
Deze rijtuigen werden in eerste instantie in de semi-direkte en stoptreindienst ingeschakeld. Nochtans werden tijdens de eerste jaren diverse aanpassingen door de Etat Belge en later door de N.H.B.S. aangebracht : het rennershuisje werd verwijderd, er werd een elektrische verlichting aangebracht, de kompartimenten werden zo aangepast dat een doorgang doorheen het ganse rijtuig mogelijk was. Hiervoor werden sommige WC's verwijderd. Later werd ook een stoomverwarming aangebracht en werden de bovenlichten van de rijtuigen door het aanbrengen van roofing op het dak verduisterd.

Gedurende meer dan veertig jaar bleven deze rijtuigen een vertrouwd beeld op de N.H.B.S.-sporen, doch de bouw van de metalen rijtuigen in de dertiger jaren liet de rijtuigen al naar de lokale lijnen uitwijken. Ook de invoering van de motorwagens was nefast voor deze rijtuigen. Doch door de vernielingen van moderne reizigersmaterieel tijdens de tweede wereldoorlog, liet zich positief uit op de loopbaan van deze oude rijtuigen. Pas met de heropbouw van het net, de aanschaf van de nieuwe motorwagens en de afschaffing van tal van lokaallijnen bracht tegen het einde van de vijftiger jaren de definitieve afstelling van deze rijtuigen met zich mee. Nochtans bleven drie dergelijke rijtuigen gespaard : ze werden vooreerst aangekocht door de museumspoorlijn Goes- Borsele, doch werden dan verder verkocht aan de CFV3V. Deze rijtuigen reden gedurende enkele jaren in leen de diensten bij de nieuwe T.T.Z. maar werden dan teruggegeven aan de CFV3V en wachten thans op restauratie.

Technische kenmerken

	1904	1908
Nummers	53.001 ... 53.699	
Type	C3 volgens Ib 9	Ib 9a en 9b
Levering :	1904	1908
Aantal zitplaatsen : C	48/50	60
Lengte :	11 700 mm	12 640 mm
Lengte kast :	10 000 mm	10 940 mm
Breedte :	2 650 mm	2 650 mm
Hoogte :	3 550 mm	3 550 mm
Radstand :	7 000 mm	7 500 mm
Massa (rijvaardig) :		
Diameter wielen :	1 000 mm	1 000 mm

Technische tekening :
 Pruisische rijtuigen type C3 :



Wagens

Schraagwagens :

Reeds in de jaren vijftig had men een aantal korte platte wagens omgebouwd met houten schragen om omvangrijke metalen platen, grotere onderdelen of ruiten te kunnen vervoeren. Doch hoe langer, hoe meer had men een behoefte aan dergelijke wagens : met het vernieuwde konstruktieproces werden steeds meer onderdelen in het bedrijf zelf gekonstrueerd en moesten deze onderdelen (vb. onderdelen van daken, bruggen, chassis van machines, ...) vervoerd worden. Daarom besliste men om vanaf 1969 niet minder dan tweehonderd oudere platte wagen type 3022 B5 om te bouwen. Bij deze wagen verwijderde men alle houtwerk, de opstaande profielen van de zijwanden en de vloerplanken. Anderzijds bouwde men bevestigingsplaatsen voor het aanbrengen van afneembare schragen. Deze konden zowel in het midden als aan één zijkant geplaatst worden. Aan de beide zijkanten plaatste men beweegbare haken, die de lading moesten tegenhouden en waaraan deze vastgemaakt kon worden.

Tot in 1972 werden deze platte wagens omgebouwd en gedurende meer dan 15 jaar gebruikt, zowel als gewone platte wagen, maar ook voor het vervoer van grote stalen platen en vooral voor het glasvervoer. Dit laatste werden volledig rechtstaande aan de schragen vastgemaakt.

Daar in feite maar een chassis aanwezig was, kon de lading op 25 000 kg gebracht worden, zonder dat de maximale aslast overschreden werd. Na hun ombouw werden deze wagens nog verschillende keren aangepast en verzaard, doch ondanks deze verbeteringen voldeden ze nog steeds niet volledig aan de behoeften. Nadeel ten opzichte van de speciaal gebouwde wagens, was het feit dat er geen tegengewichten aanwezig waren en dat de last hierdoor ongelijk verdeeld werd. Hierdoor werd het gebruik in belangrijke mate afgeremd en omstreeks 1980 besliste men om al een gedeelte van deze wagens af te voeren.

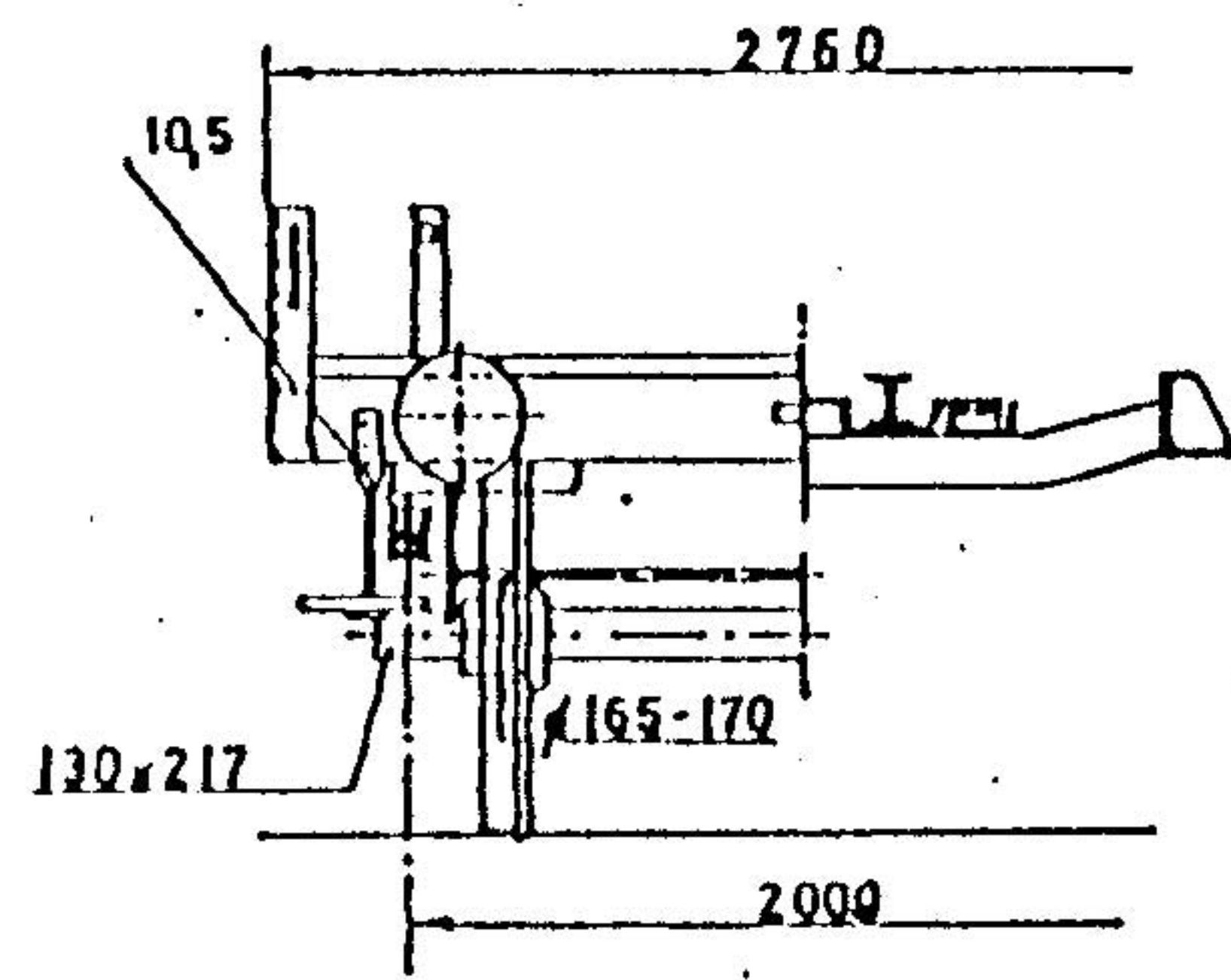
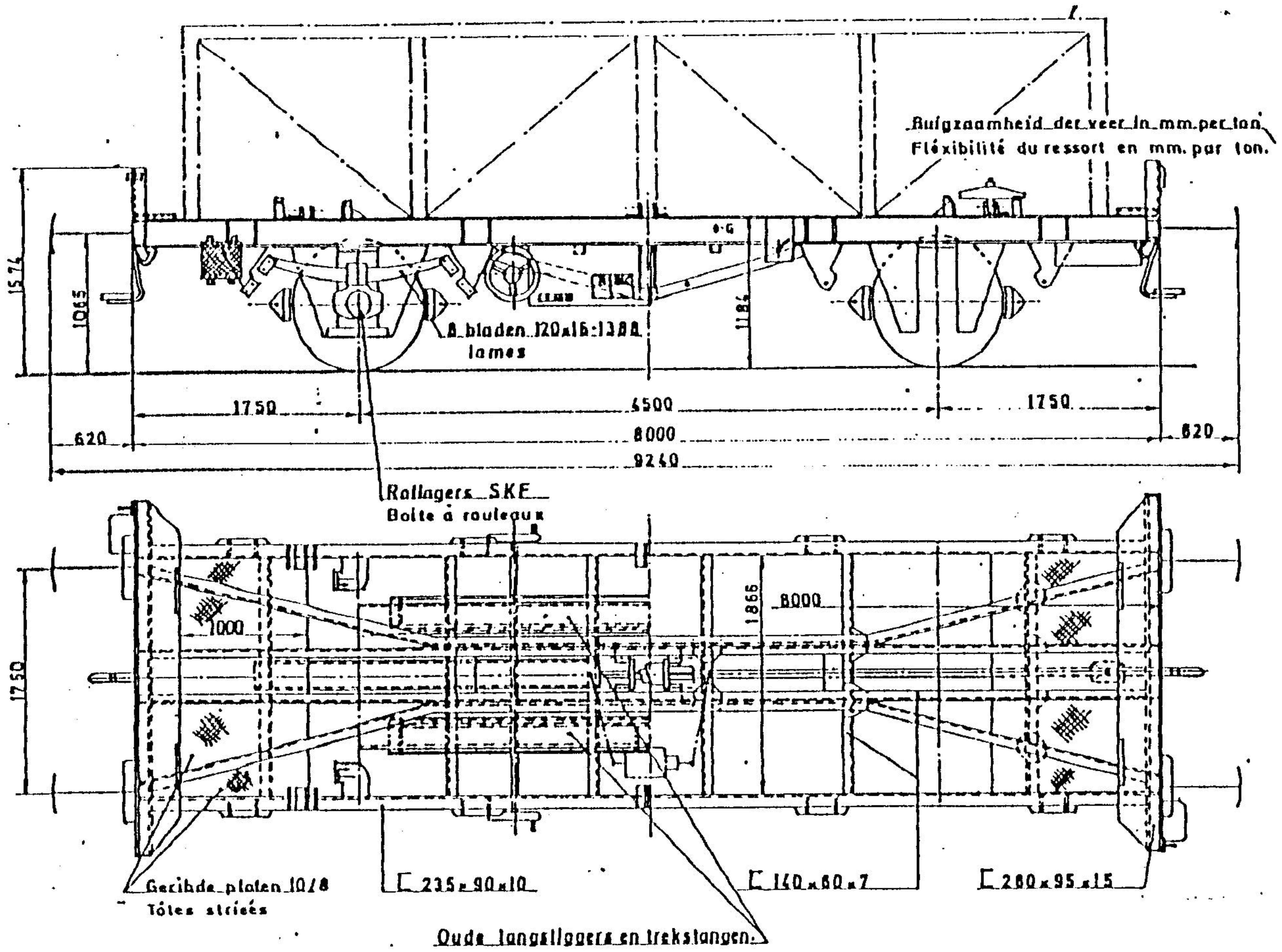
Op dat ogenblik werden de eerste langgelaste spoorstaven gebruikt en voor het vervoer van Schaarbeek naar de werf had men aangepaste platte wagens nodig en hiervoor voldeden deze wagens goed en zodoende werden hiervoor ca. 40 wagens van het gewone park onttrokken en aangepast. Deze werden enkel nog gebruikt als dienstwagen.

De overige wagens verdwenen in de eerste helft van de tachtiger jaren van de N.M.B.S.-sporen.

Technische kenmerken :

Type :	3000 B1
Nummering :	21 88 400 6 000 tot 6 199.
Bouwjaar :	1910 (als type 3022 B5)
Ombouw :	1969 - 1972
Aantal omgebouwd :	200
Kode :	Llmp (voorheen Llp)
Tarra :	9 000 kg
Laadvermogen :	25 000 kg
Laadlengte :	8 000 mm
Lengte chassis :	8 000 mm
Totale lengte :	9 240 mm
Radstand :	4 500 mm
Totale breedte :	2 760 mm
Breedte chassis :	2 760 mm
Hoogte :	1 574 mm
Diameter wielen :	1 010 mm
Maximale snelheid :	80 km/h

Technische tekening :
Schraagwagen :



Dienstvoertuig

Trekker type 5 :

Voor de tweede wereldoorlog werden er tal van kleinere draisines en trekkers gebouwd om het werkverkeer naar belangrijke spoorwerken te verbeteren. Hierin speelden - naast de draisines voor het vervoer van de spoorleggers naar de werf - vooral de trekkers of traktoren een grote rol. Deze zwaardere voertuigen konden - naast het nodige gereedschap - ook nog enkele wagens meenemen om ter plaatse de nodige werkzaamheden te kunnen uitvoeren. Na de wereldoorlog bezat de N.M.B.S. een twintigtal verschillende typen van dergelijke voertuigen, waarbij een vijftal typen zwaardere traktoren. Tijdens de volgende jaren werden verschillende van deze verouderde voertuigen buiten dienst gesteld.

Om deze te vervangen werd een nieuw type traktor ontworpen : voor de oorlog werden door Alfa te Liège al 15 zwaardere trekkers ontwikkeld. Dit type A.U. 5 was uitgerust met een Minerva-motor met vier cilinders en was opgebouwd op een chassis opgebouwd uit zware profielijzers. Met deze trekkers als voorbeeld werd een nieuw type besteld : men behield het volledige frame en zelfs een gedeelte van de opbouw. Grootste verschil met de vorige traktoren was het feit dat de bestuurder verhoogd zat en een beter uitzicht had over de lijn. De trekker type T 5 was dan ook opgebouwd uit drie kompartimenten : de beide uiterste afdelingen hadden elk vijf zitplaatsen voor de spoorarbeiders, maar boden ook voldoende plaats om het nodige handgereedschap mee te nemen. Het middelste kompartiment was verhoogd - boven de motor - aangebracht en bood plaats aan de bestuurder. Deze zat dwars op de rijrichting.

De trekker zelf was - zoals reeds gezegd - opgebouwd op een zwaar kader uit profielen, hierop was een houten kast gemonteerd, die aan de buitenzijde bekleed was met metaalplaten.

Voor de motor koos men opnieuw voor een benzine-motor : hierbij kwamen twee verschillende typen tot inbouw. Opnieuw werd gebruikt gemaakt van een verbeterde Minerva-motor met vier cilinders in lijn. Doch bij een kleiner gedeelte van de traktoren werden FN-motoren ingebouwd. Deze hadden ongeveer dezelfde kenmerken als de vorige motor. Deze viertaktmotoren dreven via een droge plaatkoppeling de versnellingskast aan. Deze was opgebouwd met rechte tandwielen, was niet gesynchroniseerd en had vier versnelling.

Via een keerkoppeling en een dubbele ketting werden de beide assen aangedreven. Door deze aandrijvingswijze kon de trekker op vlakke baan een snelheid van 40 km/h bereiken.

Voor de remming bezat de traktor een luchtrem voor de remming van de meegesleepte wagens en een rechtstreekse rem, aangedreven door een pedaal.

Van deze trekkers werden er kort na de wereldoorlog een 20-tal geleverd door Alfa Klinkhamers te Liège en over de verschillende stelplaatsen van de dienst baan verdeeld. Gedurende ettelijke jaren verzekerden ze de werktreinen in hun distrikt en werden ze ingezet voor het vervoer van de arbeiders. In de zestiger jaren werden verschillende trekkers uitgerust met een nieuwe motor : het betrof een standaard vrachtwagenmotor type Bedford met zes cilinders in lijn en een vermogen van 120 pk. Naast deze trekkers werd een tweede reeks traktoren type 7 gebouwd : volledig analoog met het type 5 hadden ze een krachtiger motor en waren ze iets langer.

In het begin van de tachtiger jaren werden de meeste traktoren type 5 buiten dienst gesteld, de laatste exemplaren waren in 1986 nog steeds in dienst te Charleroi en Mons. Nochtans zijn er twee bewaard gebleven : naast de CFV3V te Mariembourg, kocht ook de T.T.Z. de trekker 5.11 van de stelplaats Namur op en werd de trekker naar Zolder overgebracht. Een zware motorschade aan de nog oorspronkelijke FN-motor verhinderde echter een snelle restauratie en deze trekker werd voorlopig afgesteld. In 1990 verhuisde de 5.11 van Zolder naar As, doch werd vooreerst afgesteld in de loods van Winterslag. In 1991 werd hij echter - met het oog op een opknapbeurt - overgebracht naar As, doch de recente aankoop van de vier nieuwe machines vertraagde de heropbouw opnieuw. Thans wordt echter gezocht naar een geschikte vervangmotor opdat deze opmerkelijke trekker opnieuw met enkele reizigers ingezet kan worden.

Technische kenmerken.

Nummering : 5.01 - 5.20 ?
Bouwer : Alfa-klinkhamers (Liège)
Bouwjaar : 1946 - 1948

Motor :	Minerva	FN
Vermogen :	60 pk	120 pk
Aantal cilinders :	6 in lijn	6 in lijn
Werkingsprincipe :	viertakt	viertakt
Soort :	benzine	benzine
Toerental :	1 200 omw/min	3 500 omw/min

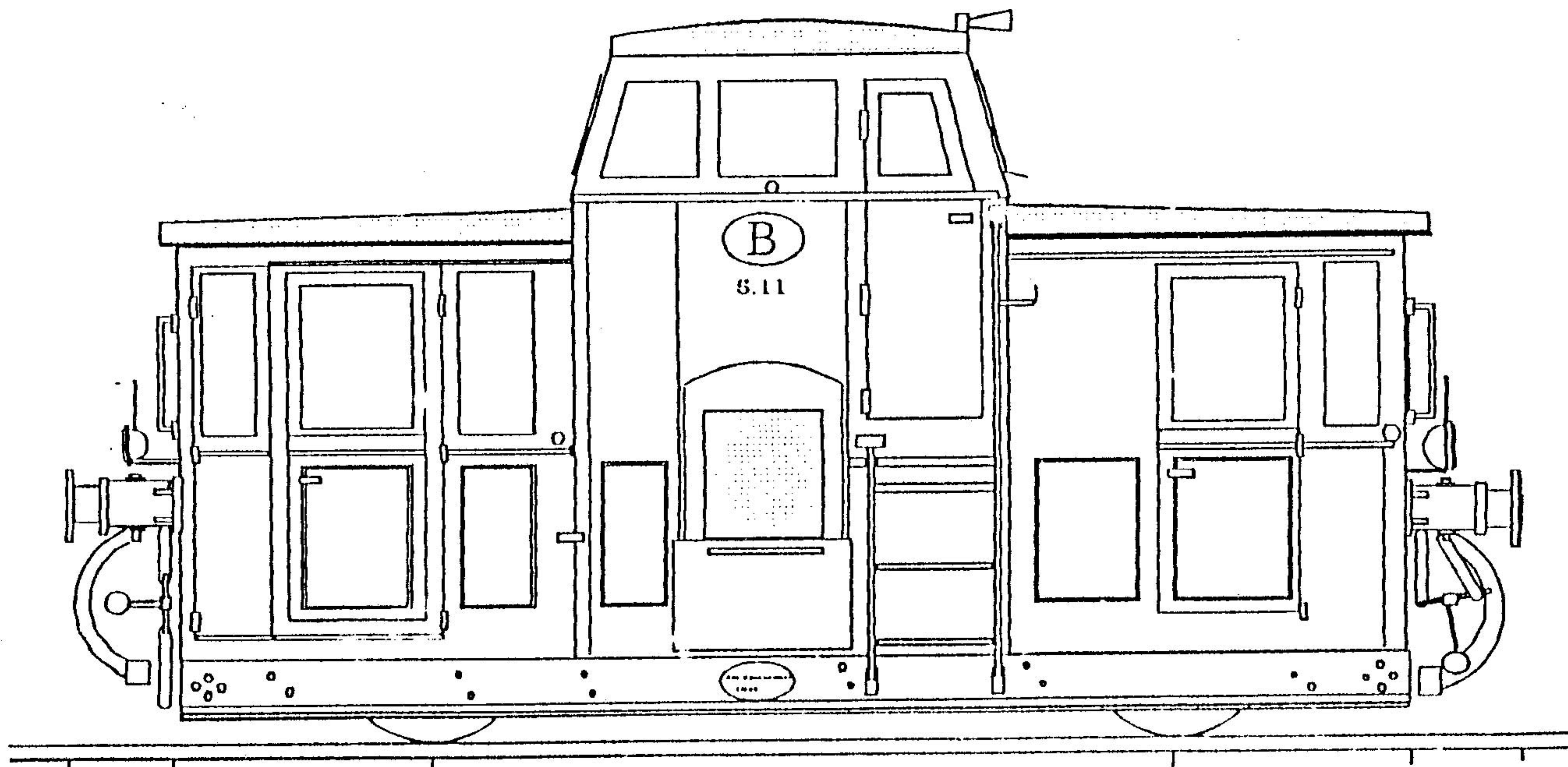
Aandrijving :		
Koppeling :	mechanisch	mechanisch
Versnellingsbak :	met tandwielen	met tandwielen
Aantal versnellingen :	4	4
Schakelwijze :	handbediening	handbediening
Overbrenging :	dubbele ketting	dubbele ketting

Snelheid : 40 km/h 40 km/h

Lengte kast :	5 000 mm
Totale lengte :	6 200 mm
Radstand :	3 200 mm
Totale breedte :	2 500 mm
Hoogte dak :	3 000 mm
Totale hoogte :	3 300 mm

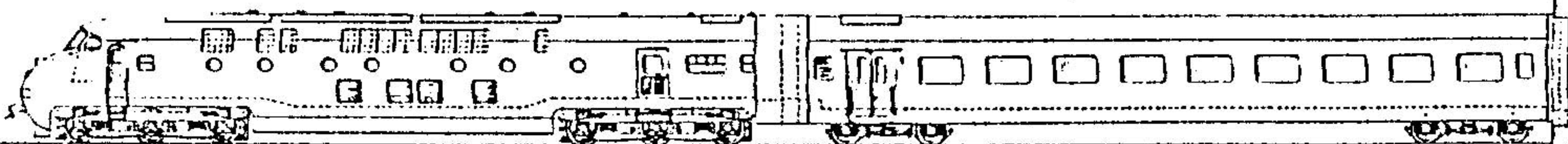
Aantal plaatsen : 10

Technische tekening :



Vreemde lok

T - E - E - :



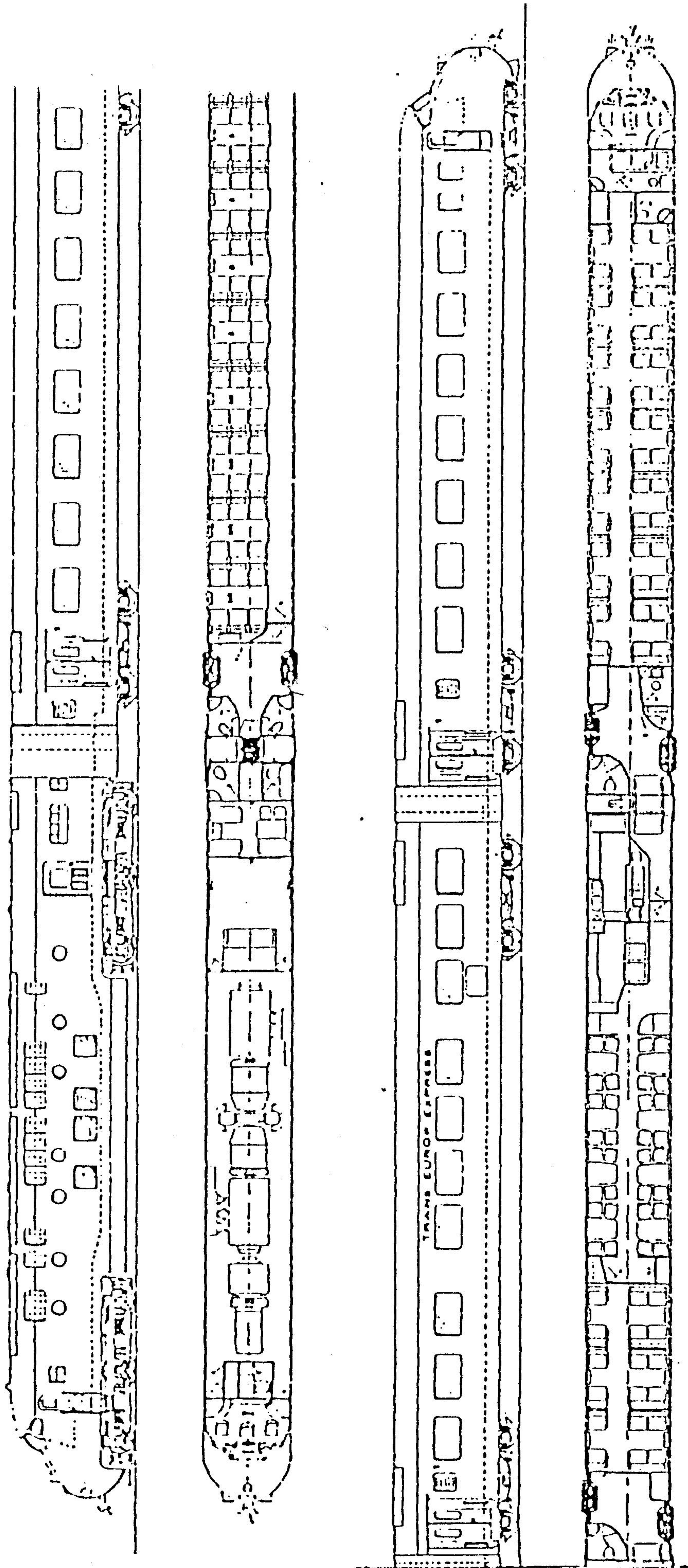
Toen in de jaren vijftig het plan bestond om de welbekende T.E.E.-treinen te laten rijden, werd er ook zeer veel belang gehecht aan een goede verbinding tussen Nederland, via België met Zwitserland. Anderzijds kreeg men ook de klassieke inzet tussen Nederland en Paris. Om dit verkeer te kunnen verzekeren sloten de N.S. en de S.B.B. een akkoord om gemeenschappelijk dieselmotorwagens te laten bouwen. Er werd een groep bestaande uit Nederlandse en Zwitserse firma's opgericht om de bouw uit te voeren : de treinstellen werden bij het Zwitserse SIG gebouwd, doch het Nederlandse werkspoor leverde een belangrijk gedeelte van de rijtuigen en de twee dieselmotoren. Deze T.E.E.-treinstellen waren opgebouwd uit een zesassige motorwagen - uitgerust met twee dieselmotoren van 730 kW en een elektrische generator voor de aandrijving van de zes traktiemotoren - en drie rijtuigen, waarvan het laatste een stuurpost bezat. Door deze opstelling had men 114 zitplaatsen eerste klasse, een aantal dat tijdens de inzetjaren soms voor problemen zou zorgen.

Besteld in oktober 1955, werden de vijf stellen - drie voor de N.S. met nummers RA 1001 - 1003 en twee Zwitserse met nummers RA 501 - 502 - nog net voor ingang van de zomerregeling van 1957 geleverd. Na enkele proefritten kwamen de stellen dadelijk in dienst : vanaf 1957 werden ze ingezet als T.E.E. Edelweiss (tussen Zürich en Amsterdam), Etoile du Nord en Oiseau Bleu (Amsterdam - Paris). In de eerste dienst bleven de stellen gedurende hun ganse loopbaan ingezet, doch in de verbinding met Frankrijk zou de capaciteit al snel voor problemen zorgen : in 1958 was de capaciteit al niet meer voldoende en werd - met behulp van de Franse stellen een ontubbelingstrein ingevoerd en deze toestand bleef tot in 1964 behouden en waren de NS/SBB-stellen zeer frekwent in ons land te zien op de verbindingen Essen - Brussel - Mons - Quevy en Essen - Brussel - Namur - Luxembourg. Voor deze diensten waren vier stellen nodig.

In 1964 verhuisden twee stellen op de verbinding Paris - Zürich als T.E.E. L'Arbalette, twee de Edelweiss verder twee stellen in zijn dienst opgenomen zag. maar ook hier zou het klantenpotentieel op deze verbinding zo sterk toenemen dat een getrokken trein nodig was en vanaf de winterregeling was een nieuwe inzetlijn te vinden : het werd de T.E.E. Bavaria tussen Zürich en München. Trouwens zou bij een ongeluk op deze verbinding op 9 februari 1971 nabij het Duitse Kempten het Zwitserse stel RA 501 volledig vernield werd. Vanaf deze datum werd de Bavaria met getrokken materieel gereden en bleef voor de T.E.E.-stellen enkel nog de inzet als de Edelweiss over. Hiervoor waren nog slechts twee stellen nodig. Doch de betrouwbaarheid ging in deze periode sterk achteruit en het comfort was niet meer aangepast aan de nieuwe eisen. De oprichting van een nieuwe verbinding tussen België en Zwitserland bracht in 1974 ook het einde mee voor de NS/SBB-stellen. Op dit tijdstip werden ze vervangen door de Zwitserse vierspanningsstellen en werden alle stellen in Nederland afgesteld. Na vele onderhandelingen werden de vier stellen in 1977 aan de Canadese privé-spoorwegmaatschappij Ontario Nordland Railroad.

Technische kenmerken :

Nummering :	NS : 1001 - 1003 / SBB : 501 - 502
Bouwer :	Werkspoor, SIG, BBC
Bouwjaar :	1957
Aantal zitplaatsen :	114
restauratieplaatsen :	32
Asindeling :	Co'Co'+ 2'2'+2'2'+2'2'
Diameter wielen :	motorstel : 1 040 mm / wagens : 940 mm
Totale lengte :	98 060 mm
Totale radstand :	18 300 mm
Massa :	228 000 kg
Type dieselmotor :	Werkspoor
Vermogen :	1 460 kW
Maximale snelheid :	140 km/ h
Buiten dienst :	1974



Industrielok

Diesellokomotief "Mercedes" :

Als belangrijke constructeur van industriële stoomlokomotieven leverde de firma Franco Belge gevestigd te La Croyère een drieassige stoomlokomotief aan de Luikse mijn van "Quatre-Jeans" te Queue-du-Bois. Deze mijn bezat een aansluitingsspoor dat van de lijn 38 (Chenée - Battice) aftakte te Fléron en dan met een zware helling doorheen het dorp van Queue-du-Bois (praktisch als tramlijn) naar de eigenlijke zetel voerde. Naast twee lichtere lokomotieven - gebouwd door La Meuse en St-Léonard - zou deze nieuwe stoomlokomotief vanaf 1923 het verkeer naar de hoofdlijn verzekeren. Enkele keren per dag ging de weg naar boven - naar Fléron waarbij de kolentrein gesleept werd door de Franco-Belge en waarbij de tweeassige lokomotief voor de lichterdienst zorgde.

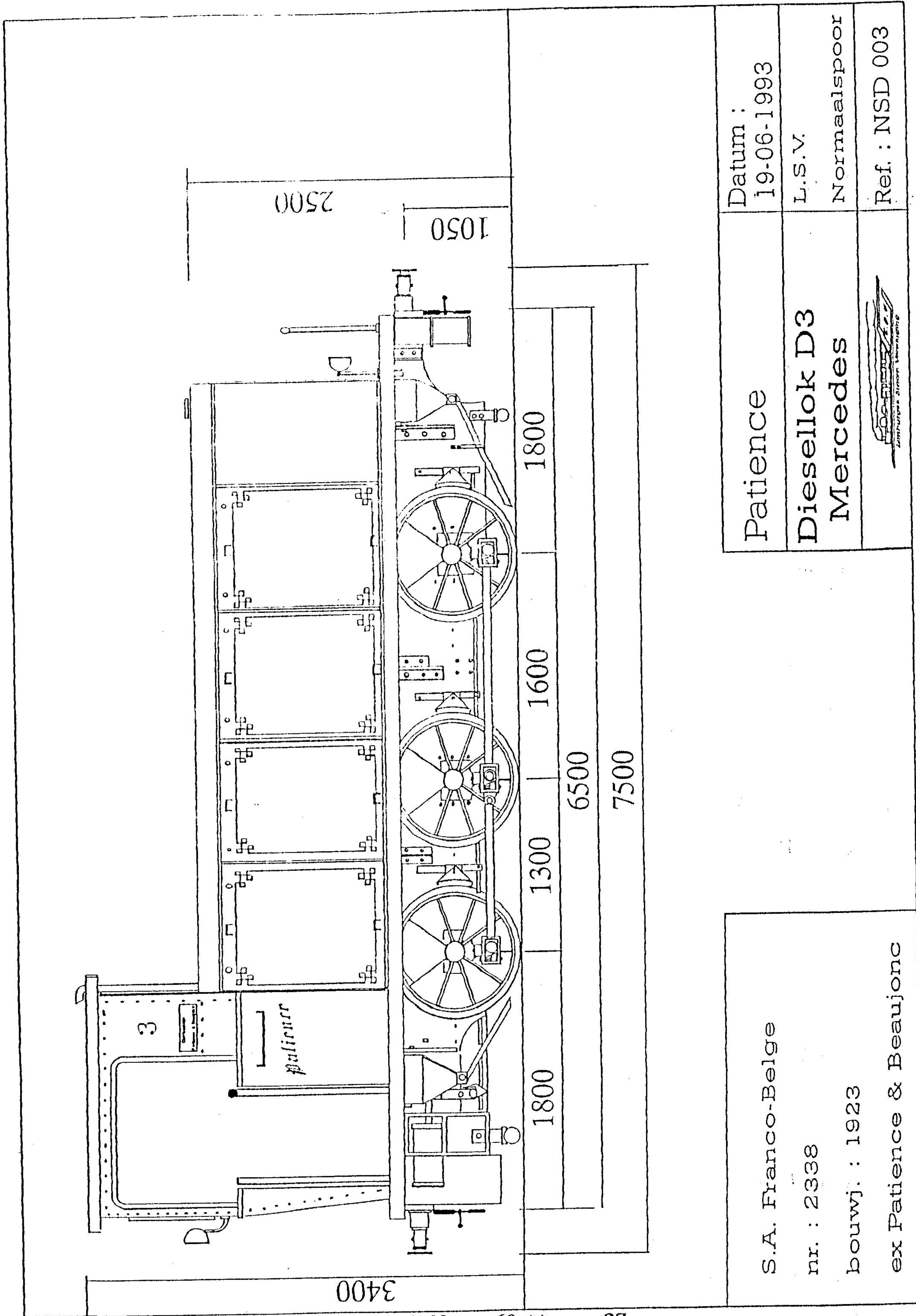
Deze dienst werd gedurende een dertigtal jaren verzekerd, doch de achteruitgang in de steenkoolwinning en de naderende sluiting liet de lokomotieven op een afstelspoor belanden. In de jaren vijftig werd de drieasser dan ook verkocht : de nieuwe eigenaar werd de "Charbonnage Patience et Beaujonc" te Glain (bij Ans). Op dit ogenblik hebben we nog niet kunnen achterhalen of de stoomlokomotief effectief dienst gedaan heeft in deze mijnzetel, doch dit is wel waarschijnlijk. Doch daar de ketel aan zijn limiet gekomen was, zocht men naar een uitweg om de sterke lokomotief nog te kunnen gebruiken. In tegenstelling tot de bouw van een vervangketel, besliste men om deze lokomotief om te bouwen tot een diesellokomotief. Bij een Luikse konstruktiebedrijf werd de oude ketel verwijderd en werd plaats gemaakt voor de inbouw van een dieselmotor. De voorkeur ging toen uit naar een standaard Mercedes-motor met automatische transmissie. Deze motor van het type OK met zes cilinders in lijn werd trouwens veel gebruikt voor zware vrachtwagens en bussen en was betrouwbaar en zuinig in het gebruik.

Naast de demontage van de ketel werden alle onderdelen van de typische stoomlok (cilinders, drijfstanden, bedieningsstanden, ...) afgebroken en werd een nieuwe motorkap gekonstrueerd. Nochtans bleven het chassis, de koppelstanden en het ganse machinistenhuis ongewijzigd behouden, iets waardoor de lokomotief zijn karakteristiek uiterlijk van een stoomlokomotief bleef behouden. Deze ombouw gebeurde in de loop van de zestiger jaren en gedurende meer dan 25 jaar was deze machine het trekpaard van de onderneming en verzekerde hij de aansluitingsritten naar het N.H.B.S.-domein.

Ook na de sluiting van de mijnactiviteit in 1968 bleef de "Mercedes" ingezet in de exploitatie : de overslag en distributie van kolen bleef immers behouden en nog dagelijks kwamen tientallen kolenwagens van het N.H.B.S.-spoor binnengereden. Doch ook deze bedrijvigheid zou steeds verder achteruitgaan en tegen het einde van de tachtiger jaren was deze beperkt tot nog slechts enkele wagens per week. In 1986 werd de tweede diesellokomotief van de onderneming wegens motorschade afgesteld en werd enkel nog de "Mercedes" gebruikt. Dit duurde verder tot in juni 1992, een tijdstip dat de aansluiting met de N.H.B.S. opgeheven werd. Korte tijd later werden door de L.S.V. de onderhandelingen opgenomen tot de koop van de vier overblijvende machines en na een gunstig gevolg werd de Mercedes op 24 april 1993 per dieplader naar As overgebracht en startten de restauratiewerkzaamheden. Al zeer vlug kon de machine op gang gebracht worden en zijn eerste effectieve inzet zal de D3 in de loop van het spoorwegfestival van 1993 kennen.

Technische gegevens :

Bouwer :	stoomlocomotief :	Franco-Belge
Massa (leeg/ rijvaardig) :		22 000 kg /
Lengte kast / totaal :		6 500 mm / 7 500 mm
Tot. hoogte :		3 400 mm
Radstanden :		1 600 mm / 1 300 mm
Diam. wielen :		950 mm
Cilinders :		6 in lijn
Werkingsprincipe :		Viertact
Inspuiting :		Rechtstreeks
Aandrijving :		Kettingen



S.A. Franco-Belge
 nr. : 2338
 bouwj. : 1923
 ex Patience & Beaujonec

Inzet

Haine-St-Pierre

10/1947

Deze stelplaats zou in de naoorlogse periode een smeltkroes worden van verschillende types van lokomotieven : zowel de oudere Pruisische lokomotieven, zoals de typen 64 en 81 reden er gezamenlijk naast de pas geleverde typen 29, doch anderzijds was dit depot één van de grootste inzetpunten van de dieselmotorwagens. Eind 1947 bestond het effectief van Haine-St-Pierre uit :

14 x HL type 16	
28 x HL type 29	
7 x HL type 51	
17 x HL type 53	
17 x HL type 64	
14 x HL type 81	97 stoomlokomotieven
11 x AR type 553	
2 x AR type 600	
5 x AR type 601	
1 x AR type 606	
1 x AR type 651	20 dieselmotorwagens

Voor de inzet waren er de volgende inzetreeksen opgesteld :

Reeks A : Stoomlokomotieven type 29

Bestand : 29.113, 29.122, 29.130, 29.139, 29.145, 29.148, 29.149, 29.152, 29.157, 29.158,
29.160, 29.162, 29.163, 29.186, 29.188, 29.190, 29.218, 29.220, 29.228, 29.229,
29.229, 29.230, 29.231, 29.232, 29.234, 29.235, 29.242, 29.295

9 inzetdagen in tweeploegenstelsel

Daggemiddelde : 105 km

De recent geleverde lokomotieven type 29, namen in de loop van 1946 de diensten van het type 38 over, waarbij de reeks zich voor de helft afspeelde in de reizigersdienst, de andere helft werd in de doorgaande goederendienst verzekerd. Voor reizigerstreinen werden vooral piekuurtreinen gereden, dit naar Brussel-zuid, Zottegem en Erquelinnes. Bij deze bestemming deed zich het feit voor dat de lokomotief los doorreed naar het Franse Jeumont om er te gaan draaien. In de beide andere eindpunten was er een uitslaap voorzien, dit wil zeggen dat de avondtrein gereden werd, dat de machinist en stoker te Brussel en Zottegem in de stelplaats sliep en de volgende morgen de trein terugreed.

In de goederendienst waren er treinen naar Luttre, Erquelinnes, Piéton en Fontaine. De verste uitstap ging naar Gent-Zeehaven, met opnieuw een uitslaap in deze plaats. Verder was er een dubbel traktie vanuit de mijn van Leval naar Haine-St-Pierre.

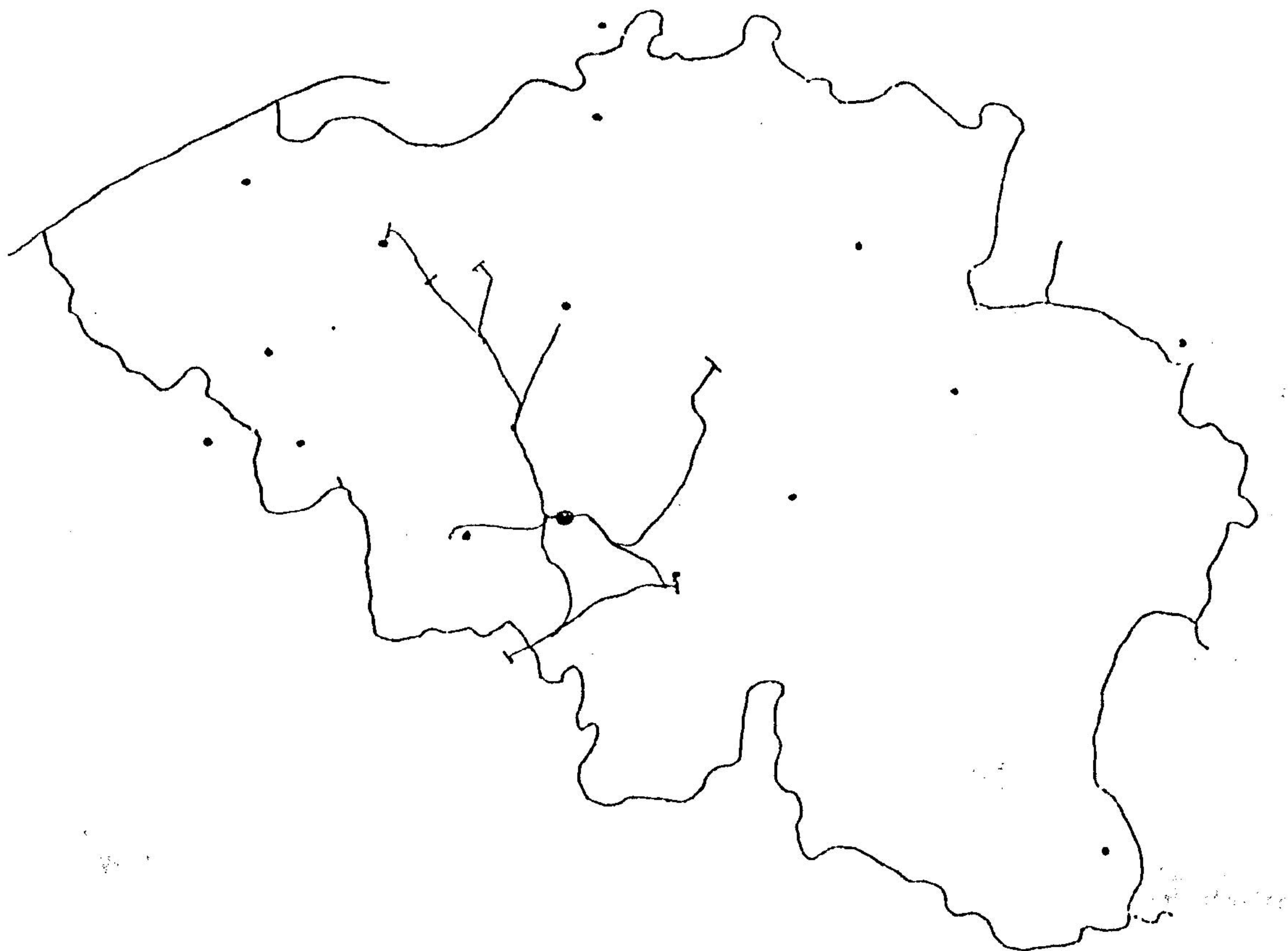
Reeks B : Stoomlokomotieven type 64

Bestand : 64.010, 64.024, 64.031, 64.033, 64.040, 64.056, 64.065, 64.081, 64.088, 64.101,
64.111, 64.116, 64.117, 64.143, 64.149, 64.166

12 inzetdagen in tweeploegenstelsel

Daggemiddelde : 139 km

Deze uitgebreide reeks bevatte vooral reizigersdiensten, zowel in de demi-direkte als in de stoptreindienst. De inzet was vrij uitgebreid en kende geen echte stamlijnen. De typen 64 verzekerden diensten op de verbindingen naar Ottignies en Wavre, naar Brussel-zuid, naar Erquelinnes, naar Denderleeuw, maar ook verder naar Zottegem en Gent-St-Pieters. Ook stations als Charleroi en Mons werden volgens plan bediend. Te Charleroi-sud stonden verder nog rangeringen op het programma. Het onderstaand kaartje geeft een beter overzicht over het inzetgebied van deze ex-Pruisische machines.



Reeks C : Stoomlokomotieven type 16

Bestand : 16.005, 16.006, 16.020, 16.023, 16.025, 16.030, 16.037, 16.039, 16.041, 16.042,
16.043, 16.048, 16.056, 16.062

9 inzetdagen in tweeploegenstelsel

Daggemiddelde : 173 km

Voor vooral stoptreinen behaalden deze tenderlokomotieven een aanzienlijk daggemiddelde van 173 km. Het inzetgebied was vrij beperkt en beperkte zich tot de omliggende streek. De lijnen naar Soignies en Erquelinnes werden het meest bereden, doch er waren ook treinen naar Braine-le-Comte, Luttre, Baulers, Mons, Quenast en eenmaal ging het zelfs tot in Wavre.

In goederendienst waren er een enkele kleiner dienst opgenomen : vanuit Mons werd Nimy bediend.

Reeks D : Dieselmotorwagens type 553 en 601

Bestand : 553.07, 553.12, 553.18, 553.19, 553.22, 553.24, 553.29, 553.34, 553.42, 553.45,
553.46
601.01, 601.02, 601.03, 601.04, 601.05

6 inzetdagen in tweeploegenstelsel

Daggemiddelde : 207 km

Ondanks het vrij grote bestand aan motorwagens was de inzet vrij gering en werd volledig vanuit Manage afgehandeld : er waren diensten naar Charleroi, Soignies, Braine-le-Comte, Piéton, Tubize, Haine-St-Pierre en verder Binche en Fauroeulx. Naast de diensten naar het station van Haine-St-Pierre kwamen ze slechts voor onderhoud naar hun eigenaarsstelplaats. Bij voorkeur werden trouwens de nieuwe stellen type 553 (Brossels) ingezet, terwijl de typen 601 meestal afgesteld bleven.

Reeks Dbis : Dieselmotorwagens type 553 / 606

Bestand : 553/601 : zie reeks D
606.01

1 plandag in drieploegenstelsel

Daggemiddelde : 103 km

Deze reeks werd opgesteld voor het stel 606, doch bij onderhoud en defekten sprongen hier de overige stellen type 553 maar ook 601 frekwent in. Naast de plantondienst te Manage, werden er treinen gereden naar Piéton, Charleroi en Haine-St-Pierre.

Reeks J : Stoomlokomotieven type 29

Bestand : zie reeks A

10 inzetdagen in tweeploegenstelsel

Daggemiddelde : 140 km

Deze tweede inzetreeks voor het type 29 voorzag vooral diensten voor doorgaande goederentreinen en hierbij bereikten ze Schaarbeek, Antwerpen-noord, Merelbeke, Monceau, Erquelinnes en Tournai via Mons. Verder biddenden ze ook de mijnen van Fontaine en Leval en de cementindustrie te Obourg, waar ze in deze plaatsen volledige treinen gingen oppikken.

Reeks K : Stoomlokomotieven type 29

Bestand : zie reeks A

4 inzetdagen in tweeploegenstelsel

In deze reeks werden vier lokomotieven reserve gehouden voor de diverse bijkomende goederentreinen in deze industriestreek.

Reeks L : Stoomlokomotieven type 81

Bestand : 81.048, 81.104, 81.108, 81.172, 81.221, 81.227, 81.233, 81.236, 81.346, 81.412,
81.509, 81.533, 81.536, 81.558

10 inzetdagen in tweeploegenstelsel

Daggemiddelde : 50 km

De inzet beperkte zich vooral tot het afhalen van meestal kolentreinen in de diverse mijnzetels van de streek : zo kwamen deze lokomotieven in Bracquegnies, La Roeulx, Leval, Bois du Luc en St-Barbe. Deze treinen werden verder gevoerd naar La Louvière of zelfs Mons.

Anderzijds werden ook Familleux (metaalnijverheid) en Obourg (ciment) door deze lokomotieven aangereden.

Reeks R : Stoomlokomotieven type 53

Bestand : 53.050, 53.066, 53.073, 53.103, 53.152, 53.159, 53.207, 53.226, 53.267, 53.283,
53.285, 53.303, 53.308, 53.345, 53.360, 53.373

9 inzetdagen in drieploegenstelsel

Daggemiddelde :

Deze vierassige rangeerlokomotieven verzekerden de rangeringen te Manage, Haine-St-Pierre en te La Louvière (industr.). Verder reden ze ook nog verschillende lokale goederentreinen tussen de vormingsstations onderling.

Reeks S : Stoomlokomotieven type 53

Bestand : zie reeks R

1 inzetdag in drieploegenstelsel

Deze lokomotief verzekerde de rangeringen in de stelplaats zelf.

Reeks T : Stoomlokomotieven type 51

Bestand : 51.065, 51.106, 51.108, 51.125, 51.129, 51.130, 51.177

1 inzetdag in tweeploegenstelsel

Deze oude rangeerlokomotief verzekerde in deze reeks de rangeringen bij de kolenlaadinstallatie (aanbrengen van kolenwagens, lossen en laden van lokomotieven, ...)

Reeks V : Stoomlokomotieven type 51

Bestand : zie reeks T

3 inzetdagen in één- en tweeploegenstelsel.

De reeks voorzag rangeringen in de werkplaats voor de herstelling van wagens, in de opslagplaats van de baan te Bascoup en in het reizigersstation van Haine-St-Pierre.

Reeks P : Zonder lokomotief

Deze inzetreeks voorziet drie bemanningen (machinist en stoker) voor het kleine onderhoud aan de machines die zich te Manage bevinden. Verder moeten deze ploegen ook de lokomotieven terugvoeren naar Haine-St-Pierre voor wassing en groot onderhoud.

Overige dieselmotorwagens :

<u>Type 600 :</u>	600.01, 600.02
<u>Type 651 :</u>	651.01

Deze drie van de oudste stellen stonden al van na de tweede wereldoorlog te Haine-St-Pierre afgesteld en deden nog slechts zeer sporadisch dienst.

Veranderingen te
Haine-St-Pierre

In de periode 1947/48 bleven de mutaties vrij beperkt : begin 1947 werden de laatste lokomotieven type 38 - die vervangen werden door de nieuw geleverde typen 29 - afgestaan, waarbij de meeste machines naar Dendermonde overgingen. Anderzijds kwamen enkele machines type 29 naar Haine-St-Pierre over. Verder konden er nog enkele wisselingen in het bestand van de typen 64 en 81, die echter niet echt invloed hadden op de inzet.

Jaaroverzicht

Zomerregeling 1955 :

Groep Antwerpen :

Type	FRST	FNDM	FNSD	FCV	FLD	FLV	FYM	FTL	Tot.
7				8					8
31	5	5			10	26		9	55
41								6	6
50						1			1
51							2		2
53		20	6			8	7	1	42
58			4						4
64	9			14					23
81		10	6				10		26
93		10		1					11
97							5		5
99		9							9
Totaal	14	54	16	23	20	35	24	25	192

Groep Charleroi :

Type	FLU	LNG	LNC	FMV	FTM	LWC	Tot.
15		7					7
16	4				5	4	13
29			19				19
51			6				6
53			19	20	4		43
57	1						1
64				14	8		22
81	10	3		10	8	6	37
93						1	1
Totaal	15	10	44	44	25	11	149

Groep Brussel :

Groep Hasselt :

Hoofdwerkplaatsen :

Type	FBM	FSR	Tot.	Type	FHS	LML	Tot.	Type	GentB	Lutr	Salz.	Tot.
1	10	9	19	29	14		14	50	3			3
7	6		6	41		8	8					
12		3	3	53	3		3					
29	10	25	35	58	9		9					
53		32	32	64	5		5					
57	15		15	81	10		10					
58		5	5									
60	5		5									
81		8	8									
101	17		17									
120	3		3									
121	2		2									
122	15		15									
Tot.	83	82	165		41	8	49		3			3

Groep Gent :

Type	FLS	FR	FT	FY	FC	FKR	FSD	FDN	FSN	Tot.
7						10				10
16			4							4
29	15									15
31			11		11	20	5			47
40	7									7
41			10		15			9	15	49
51						4				4
53	1				3	20				24
58	3									3
64		6				10				16
81		6				16				22
93		4					6			10
Totaal	26	16	25		29	80	11	9	15	211

Groep Liège :

Type	ANS	FVY	FHR	GMN	FPS	NK	LHY	FNO	FVS	Tot.
1			6							6
10						6				8
16									2	2
29			2			15				17
40							8			8
53	5		2			14			1	22
64						8		6		14
81	12	7	5	10		15	6	8	6	69
97			6		6					12
98/99						11				11
Tot.	17	7	21	10	6	69	14	14	9	167

Groep Mons :

Type	ATH	FBC	GT	FMS	FGH	FTY	Tot.
7						8	8
16	6		19		8		24
29			9	19			28
40		8		10		10	28
51				3			3
53			10	7	7	3	27
57		2					2
58	1		1				2
64	10						10
81	4	8	11		17		40
Totaal	21	18	41	39	32	21	172

Groep Namur :

Type	MBX	LC	LJ	MUT	LT	FEO	MKM	Tot.
10			6				6	12
25				10				10
26	22			18				40
29			26		24	38	19	107
51	1					1		2
53	2		3	1	2	5	5	18
64					6			6
81		2						2
96		2						2
Totaal	25	4	35	29	32	44	30	199

Diensten :

Type	Eff.	in dienst	reserve	diensten	Type	Eff.	in dienst	reserve	diensten
1	34	24	4	25	51 *	24	20	3	17
7	69	49	8	32	53	318	241	15	211
7 *	1	1			57 *	37	32	4	18
10	30	20	4	18	58	38	29	2	23
10 *	10	8			60 *	5	5		4
12	6	4	1	3	62 *	2	1	1	1
15 *	15	14	1	7	64	148	112	19	96
16	59	43	10	43	81	300	257	16	214
25 *	11	10		10	93 *	31	21	2	17
26	50	39	2	40	96 *	9	6	1	2
26 *	35	26			97	31	21	2	17
29	300	267	26	235	97 *	3			
31	140	113	14	102	98	11	11		9
31 *	9	4			99 *	18	13	2	11
38 *	47	38			101	20	17	3	17
40	67	52	2	43	120	3	3		3
40 *	1				121	3	2	1	2
41	90	51	11	63	122	50	44	6	35
41 *	23	21							
50	4	4		4	Tot.	2052	1692	161	1327

* : af te breken locomotieven

** : locomotieven waarvan de herstelling geschorst is

Seinen

Waarschuwingssein

Doel : In tegenstelling met het wegvervoer kan een trein - op het ogenblik dat hij een sein ziet - niet meer tijdig stoppen en daarom moet het stopsein bij lijnen met snelheden hoger dan 40 km/h op de remafstand (ca. 1 tot 2 km) voor het stopsein aangekondigd worden. Hiervoor gebruikt men een waarschuwingssein.

Vorm : Op een seinpaal is een geel seinpallet aangebracht, in tegenstelling met de stopseinarm heeft men hier aan het uiteinde een gele keper met zwarte dwarslijn. De cirkel (als aanduiding voor het tweestandenstelsel, werd in het rechte deel verwerkt.

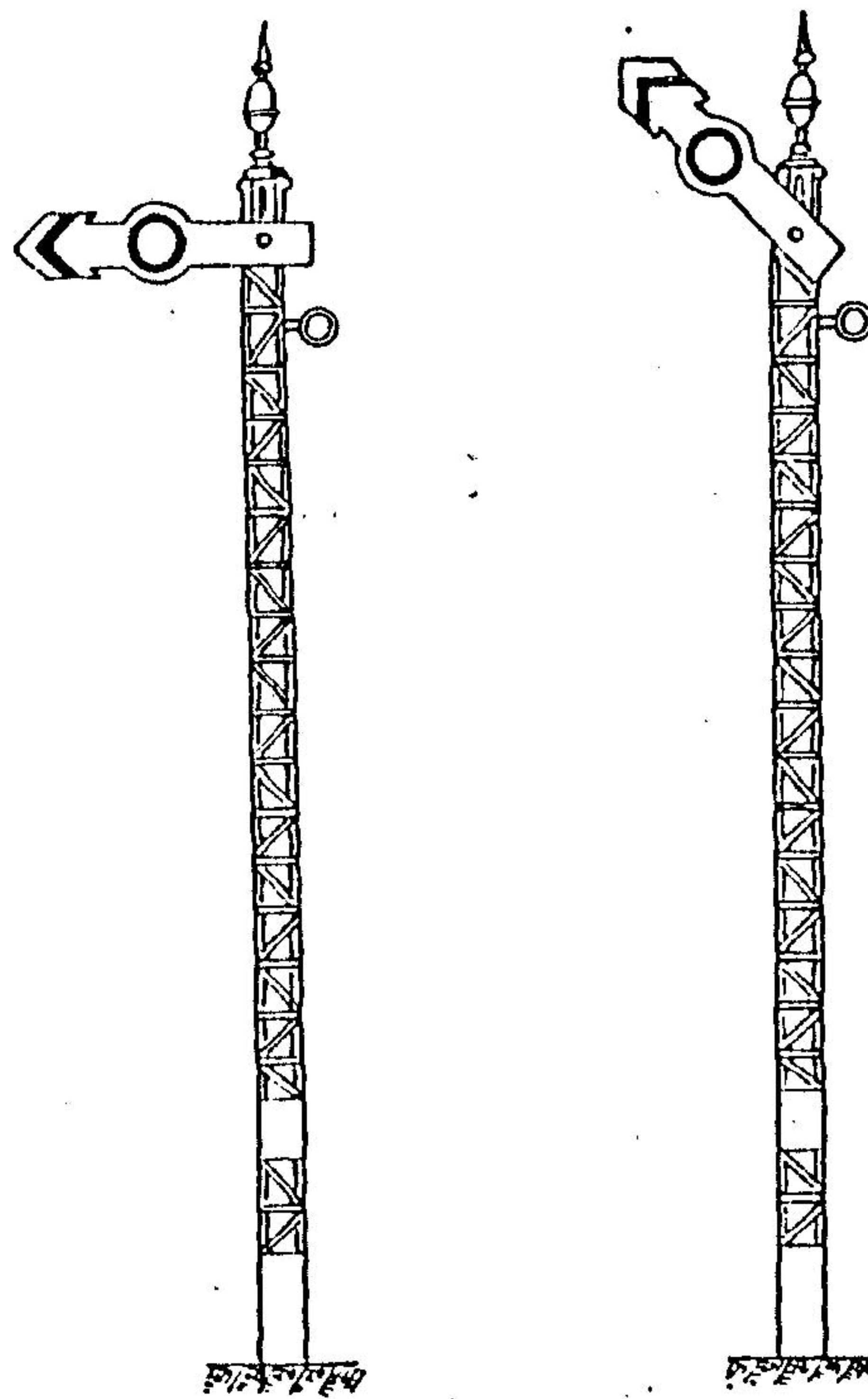
Seinstanden :

seinarm horizontaal : - volgende stopsein is gesloten. Afremming (meestal tot 40 km/h) verplicht om tot stilstand te kunnen komen.

seinarm onder 45° : - volgende stopsein is open, doorrijden tegen de referentiesnelheid.

Plaatsing :

Dit sein staat op remafstand voor een inrijsein van een station, een gevaarlijk punt, een splitsing of aftakking.



Gekombineerd waarschuwings- en stopsein.

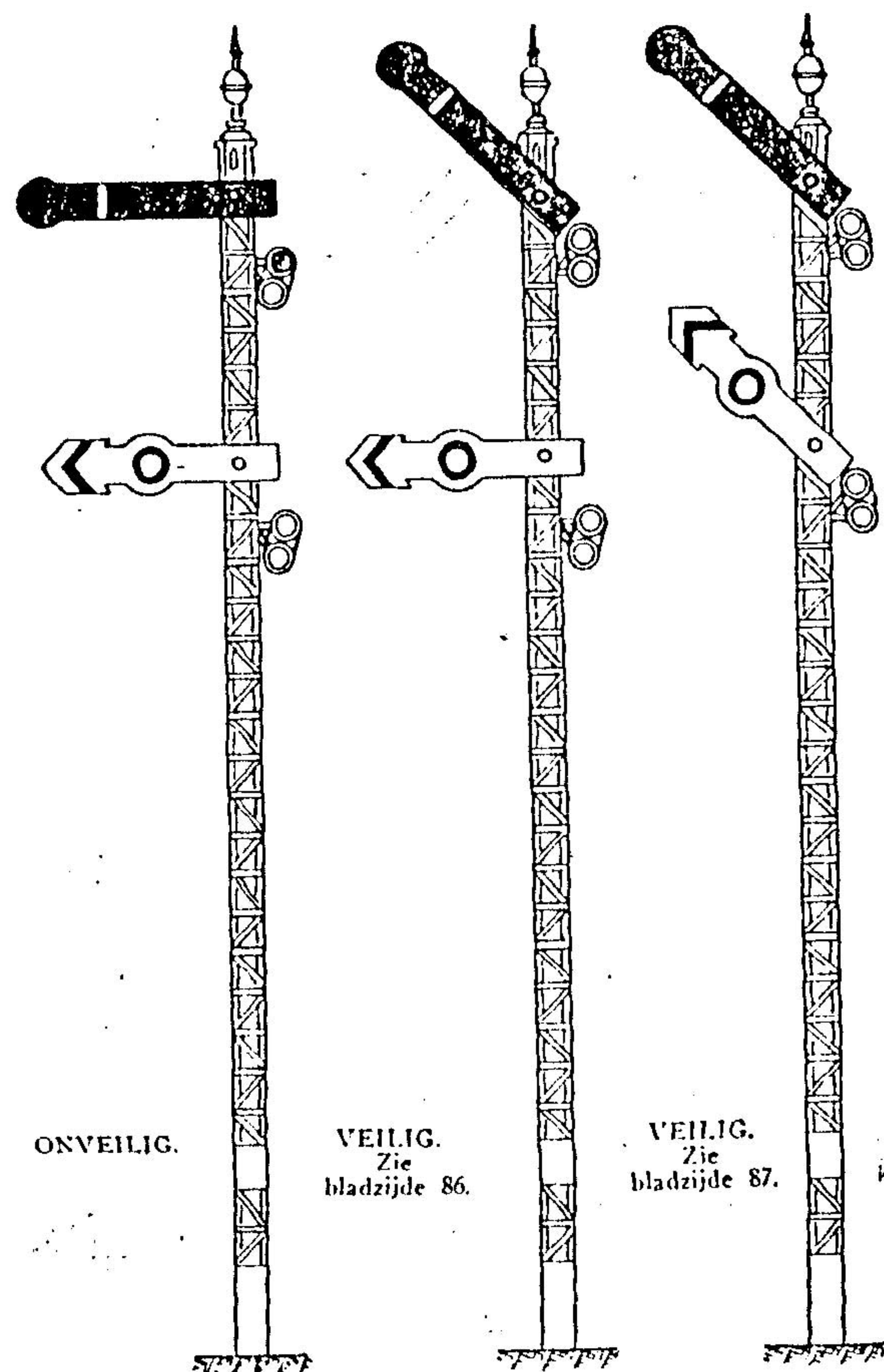
Doel : Om het aantal treinen op een lijn te verhogen, werden de afstanden tussen twee stations nog eens onderverdeeld in een aantal bloksecties en voor elke sectie moest dan een stopsein geplaatst worden. Ook de waarschuwingsseinen moesten zo elke keer ont dubbeld worden en daarom koos men voor de plaatsing van de waarschuwingsarm op het vorige stopsein.

Vorm : Op de seinpaal staat bovenaan een stopseinarm, onderaan een waarschuwer.

Seinstanden :

beide armen horizontaal :	stoppen, volgend blok bezet.
stoparm op 45 ° / waarschuwer horiz. : gende stopsein staat op onveilig.	doorrijden, maar afremmen, het vol
beide armen op 45 ° :	doorrijden, ook volgende stopsein is veilig.

Plaatsing : op lijnen met blokstelsel, aan elk begin van een nieuw blok.



Exploitatie

Lijn 107 : Brussel - Ecaussines - Haine-St-Pierre

In tegenstelling met al de andere lijnen, zou het lijnummer 107, gedurende een groot gedeelte van de geschiedenis een administratieve aanduiding zijn van de rechtstreekse verbinding tussen Brussel-zuid en het knooppunt van het "Centre" namelijk Haine-St-Pierre maar zelfs verder Erquelinnes. Gedurende meer dan vijftig jaar volgden de rechtstreekse treinen nochtans hetzelfde trace : nl dit over Lembeek, Clabecq, Ecaussines en Houdeng-Goegnies.

Het zou trouwens dit laatste deel van de verbinding - nl. het baanvak Haine-St-Pierre - Ecaussines - zijn die op 20 januari 1860 als eerste officieel opengesteld werd. Voor de bouw en de exploitatie stond de "Chemin de fer du Centre" garant.

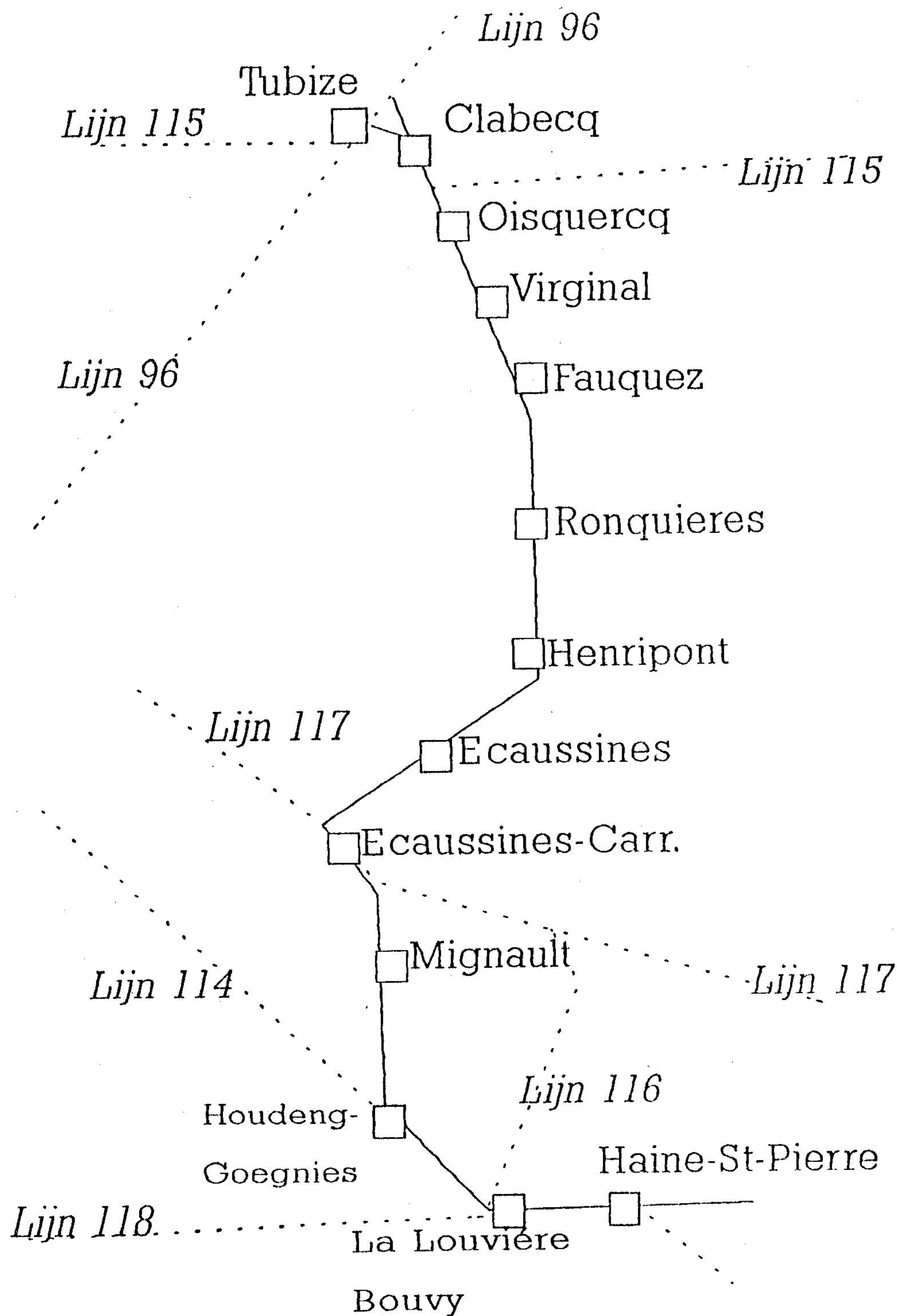
Deze privé-maatschappij had als voornaamste doel om de verschillende steenkoolmijnen in de streek te ontsluiten en werd dan ook geleid door de diverse industriëlen uit de streek. Na een voorlopige concessie, die inging op 23 mei 1853, werd de S.A. definitief opgericht op 25 augustus van hetzelfde jaar. De definitieve concessie die op 7 november 1857 ondertekend werd, gaf de maatschappij de toelating tot de aanleg van de lijnen tussen Ecaussines en Erquelinnes en tussen Baume en Marchienne-au-Pont. Deze laatste lijn werd echter nooit aangelegd.

In 1866 fusioneerden verschillende van deze typisch industriële concessies tot de "Société Générale d'Exploitation", die vanaf deze datum over een uitgebreid net in deze streek tussen Mons en Charleroi beschikte. In 1878 werd ook deze maatschappij door de Etat Belge overgenomen. Op dat ogenblik bestond er een behoefte aan een net voor snelle verbindingen en werd de rechtstreekse verbinding tussen Ecaussines en Brussel gepland : deze verliet over Ronquières en Clabecq naar de lijn 96 te Lembeek. De verbinding werd op 20 mei 1884 ingereden. Vanaf de eeuwwisseling zou trouwens praktisch het hele doorgaande verkeer deze verbinding gebruiken.

In de jaren dertig werden de eerste treinen echter omgeleid via de lijn 96 en reden zo over Braine-le-Comte. Doch deze verbinding werd pas effectief veelvuldig gebruikt vanaf de jaren vijftig. Na de aanleg van de verbindingsbocht te Manage en de verbetering van de lijn, werd nu definitief gekozen voor het traject Brussel - Braine-le-Comte - Manage - Haine-St-Pierre en deze verbinding zou nu - in de reisgidsen het lijnummer 107 krijgen. De vroegere lijn kreeg nu het lijnummer 106 - en werd in het vorig nummer uitvoerig beschreven. Alleen het laatste deel tussen Ecaussines en Houdeng-Goegnies bleef in de goederendienstregelingen ook nog het nummer 107 behouden, doch ook dit was van korte duur : in 1965 werd het reizigersverkeer op dit baanvak opgeheven en korte tijd later werd de lijn doorsneden door de aanleg van de autosnelweg Liège - Mons en verdween het middengedeelte van de kaart. De twee uiteinde werden nog tot in Mignault (vanuit Ecaussines) en Houdeng-Goegnies bediend. De noordelijke tak zag nog sporadisch goederenverkeer tot in het begin van de tachtiger jaren, maar werd dan uit het bestand geschrapt, de verbinding met Houdeng-Gougnies hield het nog een tiental jaar langer uit, maar zag zijn schrapping tegen 1990.

De eigenlijke doorgaande verbinding werd vanaf 1984 in de IC-IR-regeling ingepast als IR-dienst Schaarbeek - Binche.

Overzicht lijn 107



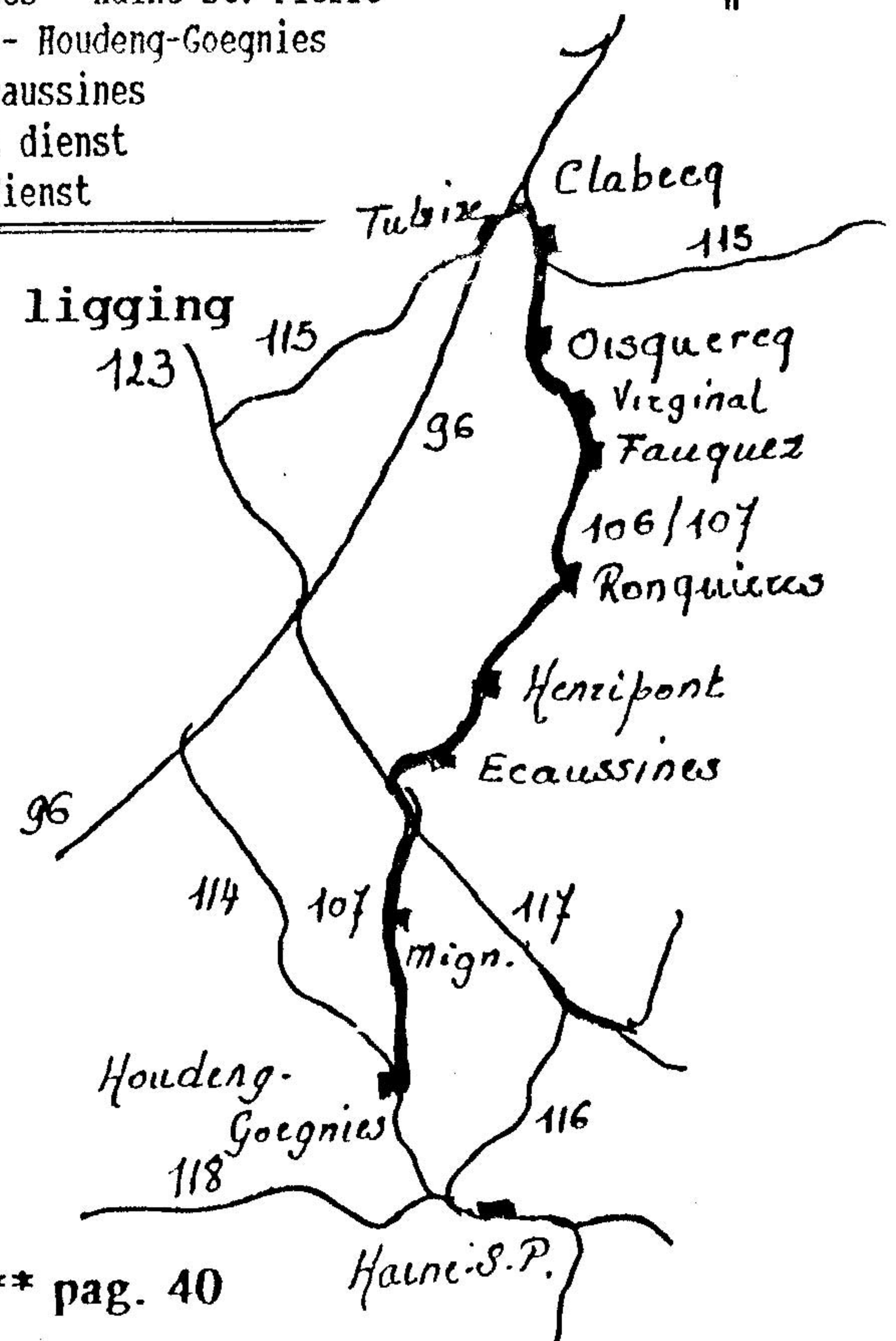
Stations & stopplaatsen :

Oude afk.	Nieuwe afk.	Station / stopplaats / aftakking	km.
FLQ	FLB	Lembeek	0.0
FEQ	FEQ	Clabecq	3.1
		Clabecq-vorming	3.6
		Y Sart Moulin naar Braine l'Alleud	4.0
FOT		Oostkerk	5.7
FIG		Virginal	9.0
FQZ		Fouquez	11.2
FNQ		Ronquières	12.6
LPP		Henripont	15.4
FCSN		Ecaussines	18.7
		Y Ecaussines naar Braine-le-Comte	21.6
FCS	FCS	Ecaussines-carr.	21.6
		Y Ecaussines naar Manage	21.6
LGT		Mignault	25.2
LHD		Houdeng-Goegnies	30.2
		Y St.-Vaast naar Soignies	32.0
MVY		La Louvière Bouvy	32.5
		Y naar lijn 116 > Manage	33.5
		Haine-St.-Paul	33.7
GT	GT	Haine-St.-Pierre	34.3

Enkele data's :

Datum	Omschrijving gebeurtenis
20-01-1860	Baanvak Ecaussines - Haine-St.-Pierre in dienst
21-01-1884	Baanvak Clabecq - Tubize in dienst
20-05-1884	Baanvak Virginal - Ecaussines in dienst
31-03-1964	Elektrificatie baanvak Tubize - Clabecq
17-01-1965	Afschaffing reizigersdienst op baanvak Ecaussines - Haine-St.-Pierre
..-.-1967	Afschaffing goederendienst op baanvak Mignault - Houdeng-Goegnies
03-06-1984	Laatste reizigerstrein op baanvak Virginal - Ecaussines
..-.-1984	Baanvak Virginal - Ecaussines - Mignault buiten dienst
..-.-1989	Baanvak Houdeng-Goegnies - La Louvière buiten dienst

Samenplan van de lijn 106 : werkelijke ligging



107 Haine-St-Pierre - Ecaussinnes (Carr.) (Groev.) - 107
Clabecq (Klabbeek) - Bruxelles-Br. el
 et relations du Centre vers Bruxelles via Braine-le-Comte
 en verbindings van het Centrum naar Brussel over 's-Gravenbrakel.

	1953	1953	1953	1953	1953	1953	1953	1953	1953
Erquennes 108	5.20	5.46	5.32	5.45	5.56	5.72	5.72	5.72	5.72
Haine 108	5.20	5.46	5.32	5.45	5.56	5.72	5.72	5.72	5.72
Haine-St-Pierre	5.20	5.46	5.32	5.45	5.56	5.72	5.72	5.72	5.72
La Louvière-Bouvy	5.20	5.46	5.32	5.45	5.56	5.72	5.72	5.72	5.72
Houdeng	5.20	5.46	5.32	5.45	5.56	5.72	5.72	5.72	5.72
Gagnies	5.20	5.46	5.32	5.45	5.56	5.72	5.72	5.72	5.72
Mignault	5.20	5.46	5.32	5.45	5.56	5.72	5.72	5.72	5.72
Ecaussinnes (Carr.)	5.20	5.46	5.32	5.45	5.56	5.72	5.72	5.72	5.72
La Louvière 118	5.20	5.46	5.32	5.45	5.56	5.72	5.72	5.72	5.72
Mange 117	5.20	5.46	5.32	5.45	5.56	5.72	5.72	5.72	5.72
Ecaussinnes (Carr.)	5.20	5.46	5.32	5.45	5.56	5.72	5.72	5.72	5.72
Hentipont	5.20	5.46	5.32	5.45	5.56	5.72	5.72	5.72	5.72
Houquères	5.20	5.46	5.32	5.45	5.56	5.72	5.72	5.72	5.72
Fauquet	5.20	5.46	5.32	5.45	5.56	5.72	5.72	5.72	5.72
Virginal	5.20	5.46	5.32	5.45	5.56	5.72	5.72	5.72	5.72
Oisquereq	5.20	5.46	5.32	5.45	5.56	5.72	5.72	5.72	5.72
Clabecq	5.20	5.46	5.32	5.45	5.56	5.72	5.72	5.72	5.72
Braine-le-Comte 96	5.20	5.46	5.32	5.45	5.56	5.72	5.72	5.72	5.72
Lembecq (Halle)	5.20	5.46	5.32	5.45	5.56	5.72	5.72	5.72	5.72
Halle	5.20	5.46	5.32	5.45	5.56	5.72	5.72	5.72	5.72
Midi-Zuid	5.20	5.46	5.32	5.45	5.56	5.72	5.72	5.72	5.72
Chapelle-Kapel	5.20	5.46	5.32	5.45	5.56	5.72	5.72	5.72	5.72
Central-Contral	5.20	5.46	5.32	5.45	5.56	5.72	5.72	5.72	5.72
Congres-Congres	5.20	5.46	5.32	5.45	5.56	5.72	5.72	5.72	5.72
Nord-Noord	5.20	5.46	5.32	5.45	5.56	5.72	5.72	5.72	5.72
(Q-L)-(L-W)	5.20	5.46	5.32	5.45	5.56	5.72	5.72	5.72	5.72
Schaerbeek	5.20	5.46	5.32	5.45	5.56	5.72	5.72	5.72	5.72

8906 Les jours ouvrables, ne prend à Lembecq (Halle) que les voyageurs pour Huisbroek et Forest (Midi).
 8905 Neemt op werkdagen te Lembecq (Halle) enkel reizigers op voor Huisbroek en Vorst (Zuid).

107 Haine-St-Pierre - Ecaussinnes (Carr.) (Groev.) 107
Clabecq (Klabbeek) - Bruxelles-Brussel
 et relations du Centre vers Bruxelles via Braine-le-Comte
 en verbindings van het Centrum naar Brussel over 's-Gravenbrakel.

	1953	1953	1953	1953	1953	1953	1953	1953	1953
Erquennes 108	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08
Haine 108	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08
Haine-St-Pierre	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08
La Louvière-Bouvy	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08
Houdeng	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08
Gagnies	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08
Mignault	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08
Ecaussinnes (Carr.)	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08
La Louvière 118	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08
Mange 117	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08
Ecaussinnes (Carr.)	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08
Hentipont	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08
Houquères	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08
Fauquet	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08
Virginal	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08
Oisquereq	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08
Clabecq	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08
Braine-le-Comte 96	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08
Lembecq (Halle)	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08
Halle	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08
Midi-Zuid	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08
Chapelle-Kapel	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08
Central-Contral	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08
Congres-Congres	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08
Nord-Noord	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08
(Q-L)-(L-W)	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08
Schaerbeek	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08	15.08

WIEL'S
 Het is een hier WIELEMANS

* Arrêt les jours ouvrables seulement
 * Stopt enkel op werkdagen.

REISREPERTORIUM : hotels, pensions, restaurants, taxi's, garages, auto's zonder chauffeur, banen, attracties, enz... zie groene bladz. (vooran in de gids)

Uittreksel uit de reisgids
 ** winterregeling 1953 **

Beschrijving stoomlok

HOOFDSTUK VI : VOEDINGSWATER :

VI.I : Algemeenheden :

Het voedingswater van stoomketels, zelfs de zuiverste, bevatten mineralen in oplossing die ze meekregen door het doorkruisen van de verschillende terreinen. In deze mineralen zien we vooral kalk bicarbonaat, kalksulfaat, kalksteen en krijt.

De oplosbaarheid van sommige van deze mineralen verminderd naar mate de temperatuur van het water stijgt, hierdoor zullen deze mineralen zich neerleggen op de bodem onder een vorm van modder, deze modder wordt na een bepaalde tijd hard, en bedekt zo de ketel en de pijpen van een harde - min of meer dikke - laag. Deze laag is natuurlijk isolerend, zodat er na een bepaalde tijd een grandioze isolatiewaarde in de ketel heerst.

Iedere liter water die omgezet wordt in stoom laat dus een zekere hoeveelheid mineralen achter, die zich omzetten in de hierboven beschreven harde laag, aangezien iedere liter water tussen de 20 milligram en de 300 milligram mineralen bevat kunnen we nagaan hoe snel een ketel vol is met ketelsteen. Om deze berekening te funderen, nemen we het gemiddelde tussen beide extremen waarden, en beschouwen we dat ons water 150 milligram mineralen per liter bevat, dit betekend 150 g. per kubieke meter. Daarnaast verbruikt een grote stoomketel ongeveer 15 à 20 m³ water per uur. Hieruit kunnen we de hoeveelheid ketelsteen afleiden per dag. Dus is het zeer belangrijk om met mineraal zuiver voedingswater te werken.

Om het ketelsteen - eens in de ketel - te verwijderen, gaat men de ketel wassen, dit gebeurde om de 8 à 10 werkdagen. Zodat het ketelsteen nog niet echt de tijd had om hard te worden, met liet de locomotief afkoelen, verwijderde het water en men begon de locomotief schoon te spuiten, en met kleine "aftrekkertjes" verwijderden ze het aankomende slib.

VI.II : Zuivering van het ketelwater :

Aangezien we in België meestal hard water hebben, ging men kijken naar een methode om de mineralen reeds op voorhand te verwijderen, om zodoende een kleinere afstoot van ketelsteen te verkrijgen. Dit gebeurde d.m.v. een chemisch procédé die de mineralen doet neerslaan, zonder verhitting.

Deze methode werd gebruikt in speciaal daarvoor ontwikkelde toestellen, zuiveringsstations genaamd. Deze stations kon men terugvinden langs de weg die het water aflegde naar de watertorens toe. Zodat de watertorens nog enkel zuiver en gedemineraliseerd water kregen. De N.M.B.S. had in 1947, 44 zuiveringsstations in dienst.

De hardheid van gedemineraliseerd water is nog maar 20 % van de oorspronkelijke hardheidsgraad. Het verbruik van gedemineraliseerd water in 1947 bedroeg 50.000 m³ per dag, dit kwam neer op 68 % van het totaal verbruik voor de locomotieven. Deze zuiveringscentrales verwijderden iedere dag 10.000 kg ketelsteen. Hierdoor konden de machines langer meegaan zonder zware herstellingen, en daalde het kolenverbruik aanzienlijk, zodat de kostprijs voor de zuiveringscentrales ruimschoots werden teruggewonnen.

Opmerking, door het gebruik van zacht water konden daarna ook stalen vuurkisten worden gebouwd i.p.v. koperen, en ook de vlampijpen konden nu uit staal vervaardigd worden i.p.v. uit messing, dit bracht natuurlijk een enorme besparing met zich mee.

VI.III : Het wassen van de ketel met warm water :

Het geïnvesteerde kapitaal in locomotieven was enorm : een locomotief type 1 kostte 2.000.000 BFr. in 1937 en een type 29 kosten 4.200.000 BFr. in 1946. Daardoor is het normaal dat men er het grootste rendement uit wilt halen. Om dit mogelijk te maken, moet men de tijdspanne waarin de locomotief in onderhoud of herstelling is zo klein mogelijk houden. Hierin hoort natuurlijk ook het wassen van de ketel.

Met dit doel voor ogen, ging men over op het wassen met warm water, dit maakte een verkorting in tijd mogelijk, aangezien de locomotief niet meer volledig moest afkoelen. Zo kon men de locomotieven 8 à 10 uur na het doven van het vuur met warm water wassen, terwijl dat pas na 20 à 24 uur kon met koud water. Doordat de locomotief daarna wordt gevuld met warm water, bespaard men weer in de opstooktijd. Om de besparing zo volledig mogelijk te maken, laat men het vuil water, dat gebruikt is om de ketel te wassen, d.m.v. een speciale installatie het koud water voorverwarmen die daarna de ketel gaat vullen. Het vuil water wordt daarna gefilterd en teruggebruikt om de ketels te wassen.

De besparingen in tijd en kolen dat deze installatie teweegbrachten, weegden niet op tegen de kostprijs van de installatie.

Bij een ketel met kopere vuurhaard, begint men de ketel te ledigen bij 158 ° en nog 5 bar druk. OP dat ogenblik bevat een gemiddelde ketel nog 6 kubieke meter water en 2,5 stoom. Het reinigingswater mag de 60°C niet overschrijden, daarboven hebben de reinigers teveel last van de hitte om de spuit vast te houden. Het water om de ketel te vullen, moet daarentegen zo hoog mogelijk zijn, daarom zal men in de meeste gevallen water gebruiken tussen de 80°C en de 90°C. In normale dienst duurt :

het ledigen :	40 à 80 min
het wassen :	60 min
het vullen :	20 à 25 min
Totaal :	ca. 120 à 165 min.

VI.IV : Oplossingsmiddelen :

Wanneer men geen gedemineraliseerd water heeft, kan men het ketelsteen in de ketel zelf gaan aanvallen, door met een chemische reactie de mineralen om te zetten in een stof dat niet plakt op de ketelwanden, en zodoende dadelijk kan verwijderd worden bij het wassen.

Maar hoe harder het water, hoe meer wasbeurten en hoe meer de locomotief zal stilstaan. Als oplossingsmiddel gebruikt men meestal een zoutcarbonade, hieraan voegt men stukjes wilde hazelaar aan toe, deze zal mechanisch inwerken op het slib, en ze zo verpulveren. De olie die uit deze wilde hazelaar komt heeft daarnaast ook een beschermde werking op de platen en pijpen. Doch deze oplossing is geen echte oplossing, aangezien de locomotief veel te veel stilstaat bij wasbeurten.

Ondanks deze opmerking werden deze oplosmiddelen zeer veel gebruikt, doch niet als alleenstaande oplossing, maar enkel om de 20 % resterende mineralen uit de zuiveringscentrales weg te werken. Deze producten kunnen natuurlijk niet gebruikt worden zonder spuiklep (zie verder).

VI.V : Het spuien :

Het ketelsteen heeft de neiging zich onderaan in de ketel te gaan leggen, aangezien deze hopen ketelsteen steeds verder uitbreiden, heeft men er alle baat bij ze zo snel mogelijk uit de ketel te verwijderen, als in het maar gedeeltelijk. Anderzijds krijgen we door de chemische reactie in de zuiveringscentrales andere zouten die veel meer oplossen in het water - zelfs bij hogere temperatuur - zodat er na een bepaalde tijd een hoge concentratie zouten in het water zijn, deze zouten doen waterdeeltjes bij de stoom, zodat de loc geen droge maar nate stoom naar de cilinders brengt.

Vervolg in L.S.V.-Tijdschrift nr. 61

De Boekenplank

Le Rail au Congo Belge :

Na lang wachten is dit zeer lijvig boekwerk uiteindelijk verschenen. Het omvat de geschiedenis van zowel het land als het spoor, en wordt aangevuld door tal van kaarten, foto's en documenten.

Prijs :	2 400 BFr.	te As
	2 600 BFr.	incl. verzendingskosten België
	2 800 BFr.	incl. verzendingskosten Europa

!! NU BESTELLEN !!

SPECIALE AANBIEDING :

RETRO 1992 & 1962

EDITIONS H.K.

Het derde boek van de edities H.K. is feitelijk het vervolg op de eerste Retro 1991 & 1966. Het omvat de gebeurtenissen uit 1992 en tegelijkertijd blikt het terug op het jaar 1962 - 30 jaar geleden.

Prijs :	1 690 BFr.	te As
	1 750 BFr.	verstuurd in België
	1 820 BFr.	verstuurd in Europa

IN AANBIEDING VOOR ALLE L.S.V.-LEDEN :

Prijs tot 12 september 1993 : (laatste ritdag)

1 500 BFr.	franco thuis
------------	--------------

HOE BESTELLEN AAN DEZE BIJZONDERE VOORWAARDE ??

1. Door 1 500 BFr. per exemplaar over te maken op rekeningnr. 860-0068579-79 van de L.S.V. te Tongeren
2. D.m.v. een schriftelijke bestelling met daarop het aantal exemplaren, naam en adres en deze terug te sturen naar : L.S.V. , Gravierstraat 109, 3700 Tongeren. Betaling bij ontvangst van het boek.
3. In As liggen er - voor de leden - bestelformulieren, deze kunnen ter plaatse ingevuld en afgegeven worden aan de ticketten.

BESTEL NU EN SPAAR 250 BFr. UIT !!! !!! !!!

NIEUWE VIDEO'S :

Tijdens deze zomer besliste de firma Wibo Rail Video weer nieuwe opnames te maken. Deze zouden beschikbaar zijn rond half augustus begin september.

Vier nieuwe video's staan nu zeker vast, er is zelfs kans op een vijfde, maar dit is onder voorbehoud.

- cassette 17 : Kortijk - Zeebrugge
- cassette 18 : Antwerpen-Centraal - Liège-Guillemins
- cassette 19 : Spa - Geronstere - Welkeraedt
- cassette 20 : Turnhout - Peperingen
- cassette 21 : Museumlijn "Vennbahn"

De cassette 20 duurt maar liefst ca. 3 uur.

Prijs :	per cassette :	1 320 BFr.	te As
		1 380 BFr.	verstuurd in België
		1 420 BFr.	verstuurd in Europa

Prijs :	voor de 4 cassettes :	5 040 BFr.	te As
		5 280 BFr.	verstuurd in België
		5 500 BFr.	

HOE BESTELLEN :

Zie RETRO 1992 & 1962

DE BOEKENPLANK :

PINS :

Motorwagen type 46

Diesellok type 202

Diesellok type 59 met ster

Diesellok type 60 geel

Diesellok type 60 groen

CPL diesellok reeks 1600

Stoomlokomotief 26.101

250 BFr. / stuk + 25 BFr. verzendingskosten

Station van Halanzy

100 BFr. / stuk + 25 BFr. verzendingskosten

Agenda

Hieronder volgt een overzicht van de activiteiten op het gebied van de spoorwegen - zowel binnen- als buitenland. De klassering is gedaan per datum. De einddatum is de datum waarop de manifestatie stopt.

Datum begin	Datum einde	Vereniging	Omschrijving	Stad
Juli				
04		L.S.V.	Ritdag	B -As
11		L.S.V.	Ritdag	B -As
17		ASVi	Excursie	---
18		L.S.V.	Ritdag	B -As
21		L.S.V.	Ritdag	B -As
21		T.S.P.	Ritdag tussen Ciney en Spontin	B -Ciney
23		VeBOV	Praatavond - Vrije Projectie	B -Antwerpen
25		L.S.V.	Ritdag	B -As
31		L.S.V.	Stoomhappening : As onder stoom	B -As
Aug.				
01		L.S.V.	Stoomhappening : As onder stoom	B -As
08		L.S.V.	Ritdag	B -As
14	15	ASVi	Tramfestival	
15		L.S.V.	Ritdag	E -As
22		L.S.V.	Ritdag	B -As
29		L.S.V.	Ritdag	B -As
Sept.				
04	05	KHYCA	Intern. modelstoomdagen (Rivierenhof)	B -Deurne
05		L.S.V.	Ritdag	B -As
05		Marseloo	Internationale trein- en autoveiling	B -Wommelgem
05		CFC	Fototentoonstelling (Station Haine-St-P)	B -Haine-St-P
11	12	CFC	Fototentoonstelling (Station Haine-St-P)	B -Haine-St-P
11	12	A.R.H.	Tentoonstelling (Stadhuis)	B -Halanzu
12		L.S.V.	Mijntrein = Mijn + Trein	B -As
12		T.H.T.	Ruilbeuzen van miniatuurtreinen (zaal Star)	B -Vilvoorde
18		ASVi	Excursie	---
24	26	Hoeselt. Trein.	Euromodelbouw-93 (Limburghallen)	B -Genk
25	26	C.F.V.3.V.	"Festival Vapeur"	B -Mariembourg
25	26	Vercauteren	Internationale veiling van treinen	B -Hamme

Okt.				
16 23	24	ASVi Limburg Actief	Excursie Modelbouw 1993 (Grenslandhallen)	--- B -Hasselt
Nov.				
06 14 21 28	07	8 clubs L.S.V. L.S.V. L.S.V.	Antwerpen - Modelbouw (Feestzaal Harmonie) Sint-Niklaas op het spoor (reservatie **) Sint-Niklaas op het spoor (reservatie **) Sint-Niklaas op het spoor (reservatie **)	B -Antwerpen B -As B -As B -As
Dec.				
5 11	12	Marselo Vercauteren	Internationale trein- en autobeurs Internationale veiling van treinen	B -Wommelgem B -Hamme

Voor de Sint-Niklaasritten bij de L.S.V. is reservering bijna noodzakelijk geworden om zeker te zijn van zijn plaats. Om daarbij aan de leden een zekere voorrang te verlenen, vragen wij U - wenst U zeker te zijn van een plaats - op voorhand te reserveren.

Dit kan zowel op ritdagen, als telefonisch. De betaling gebeurt de dag zelf !

In de bovenstaande lijst zijn de ritdagen voor de museumlijnen niet inbegrepen. Deze data's zijn vermeld in L.S.V. - Tijdschrift nr. 58 en 59 !

De redactie is niet verantwoordelijk voor het niet of verkeerd naleven van de manifestaties. De gegeven data's zijn afkomstig ofwel van de verenigingen zelf ofwel van hun tijdschriften.

Voor verdere gegevens i.v.m. de belgische informatie kunt U zich wenden bij Febelrail. Deze organisatie werkt overkoepelend voor België. Wilt U echter op de hoogte blijven - en U vindt het bovenstaand overzicht onvolledig - dan stort U 250 BFr. (Belgie) op de rekening P.C.R. 000-1482295-38 van Febelrail en U ontvangt 4 * per jaar de Febelrail-Agenda.

L.S.V. - Aktueel

Gedurende de laatste maanden voor het eigenlijke seizoen, werd er nog veel werk opgeknapt dit meestal onder een blakende zon. Dit mooie weer liet eindelijk toe om ook de nodige schilderwerkzaamheden door te voeren. Maar ook op administratief vlak werden verschillende stappen ondernomen om de museumlijn ook in de toekomst attractief en veelzijdig te laten overkomen.

Eerst en vooral werd een gekozen voor een nieuwe uitstraling en werd voor veel lokomotieven afgestapt van het klassieke groen en wordt - in navolging van vele Britse museumlijnen - resoluut gekozen voor een eigen opvallende kleur voor elke lokomotief. Gedurende de volgende maanden wordt dit geleidelijk aan doorgevoerd voor al het rollend materieel, maar ook voor de aanduidingen en de gebouwen.

Nog net voor het seizoen werd het aanwezige materieel zo geplaatst dat een permanente tentoonstelling mogelijk is en dat de mensen niet het ganse emplacement moeten afwandelen om het materieel terug te vinden. Zo blijft het spoor 1 het vertrekspoor naar Eidsen, op spoor 2 worden alle lokomotieven met regelmatige tussenafstanden opgesteld zodat ze zowel kunnen bezichtigd worden, terwijl ook de fotografen de nodige beelden kunnen schieten. Na elke ritdag worden de rijtuigen op dit spoor afgesteld. Spoor 3 wordt het toekomstige vertrekspoor naar Waterschei voor het dieselstel en dient als afstelplaats voor de stoomlokomotief na elke ritdag. Deze opstelling heeft nog tot voordeel dat de rookhinder bij het opstoken tot een minimum beperkt wordt.

Met de aanwinst van de nieuwe lokomotieven werd ook het nummerschema aangepast, waarbij elke onderdeel een nummer met drie cijfers ontvangt. Door deze manier van werken kunnen de tentoonstellingen ook overzichtelijker opgesteld worden en kan het uitwerken van een beschrijvende folder of katalogus van start gaan. Op het einde vindt men kort de nieuwe nummering.

Voor de verschillende onderdelen konkrèet de werkzaamheden volgen :

Stoomlokomotieven

a. Bebert (nr 4)

Eind mei onderging deze lokomotief een gedaanteverwisseling en straalt deze machine nu in een blauwe schildering, afgeboord met witte en lichtblauwe sierlijnen. Gedurende twee zaterdagdagen werden de hoofdvlakken geschilderd, doch door de talrijke groepen konden de sierlijnen nog niet aangebracht worden. Dit werd tijdens de eerste weken van juli dan definitief uitgevoerd.

Ondertussen was de lokomotief wel de ster tijdens de opnames van verschillende scènes van het BRT-feuilleton R.I.P. In deze aflevering kreeg Bebert de taak om de oude "corbillard" op een kleine onbewaakte overweg in volle vaart te onderscheppen en met de lijkst op de buffers de weg te vervolgen. Een week later deed hij dan dienst om tijdens de roefeldag de kinderen wegwijs te maken in de werking van een stoomlok.

In de overblijvende tussenperiode werden nog kleinere herstellingen uitgevoerd en werden de leidingen in het machinistenhuis verder aangepast.

b. Stoomlokomotief Cockerill (nr 5)

Tussen de verschillende ritten door, werd deze lokomotief verder ontmanteld en werden zowel bij de stangen als aan de ketel, alle demonteerbare onderdelen verwijderd. In huiswerk werden al deze onderdelen zorgvuldig nagekeken, hersteld, afgeschuurd en opnieuw geschilderd. Ook de algemene herschildering wordt zeer snel doorgevoerd, zodat deze eerste verticale ketel al tijdens het spoorwegfestival in een nieuwe glas gepresenteerd kan worden.

Door het verwijderen van de achterplaat kreeg de machine dan weer zijn oorspronkelijke uiterlijk terug en kunnen de mensen beter het werk van machinist en stoker volgen. Het is trouwens de bedoeling dat deze lokomotief op het emplacement de reizigers kan boeien en dat ze vanaf het platform van de Beiers rijtuig de handelingen kunnen volgen.

Verder werden bij het mijnwezen te Liège de nodige opzoekingen gedaan om de nodige dokumenten voor de keuring vast te krijgen, waardoor ook de administratieve problemen opgelost kunnen worden.

Diesellokomotieven

a. Diesellokomotief Moës (nr 11)

Deze lokomotief kreeg een grondige inspectiebeurt te verwerken en tijdens de eerste week van juli werd de stuurpost volledig ontruimd van de reserveonderdelen en zuiver gemaakt. Hierdoor kan nu ook deze lokomotief door de belangstellende reizigers zonder problemen bekeken worden.

b. Diesellokomotief Montmirail (nr 12)

Na de schilderwerken aan de Mercedes, wordt ook deze lokomotief nu opgeknapt : de tand des tijds had duchtig huisgehouden aan de kast van deze machine en op dit ogenblik werd al een groot gedeelte van de kast terug afgeschuurd en werden de oneffenheden en de talrijke roestgaten dichtgeplamuurd. Ook een eerste deel van de kast kreeg al - als proef - zijn nieuwe kleurstelling. Het dondergroen wordt behouden voor het bovenste gedeelte van de lokomotief, doch het middendeel wordt lichtgroen, geaccentueerd door gele sierbanden. Ook deze herschildering zou nog voor het spoorfestival afgesloten moeten zijn.

Op technisch vlak werden er tal van aanpassingen doorgevoerd aan de elektrische uitrusting, en krijgt de stuurpost zijn vroegere uitstraling terug. In de toekomst moeten de luchtfilters - die pas in een later stadium door de K.S. op de voorste platformen aangebracht werden, terug verwijderd worden en vervangen door standaard luchtfilters van vrachtwagens. Hierdoor krijgt ook deze machine terug zijn oorspronkelijke uitzicht terug.

c. Diesellokomotief Mercedes (nr 13)

In de loop van juni werd de schildering - in het blauw met rode sierlijnen - afgewerkt en vertoont deze machine een veel aantrekkelijker uitzicht. Op dit ogenblik moet enkel het chassis nog een schilderbeurt krijgen, terwijl de wielen al dezelfde kleur van de kast kregen. Anderzijds werden de zandbakken gedemonteerd om deze grondig te kunnen reinigen.

Na inbouw van de nieuwe kompressor en onderzoek van de motor kon deze al snel gestart worden. Ondertussen werden de koppelstangen afgebouwd, gereinigd en herschilderd. Deze werden begin juli terug gemonteerd zodat de Mercedes gedurende de eerste helft van juli kan proefdraaien.

Tijdens het afschuren van de stangen kwam trouwens de ware identiteit van deze lokomotief terug naar boven : het betreft een stoomlokomotief die onder fabrieksnummer 2338 door de firma Franco-Belge gebouwd werd en in 1923 aan de Luikse mijn Quatre-Jeans te Queue-du-Bois (bij Fléron) geleverd werd.

De officiële indienststelling wordt voor de stoomhappening geprogrammeerd.

d. Diesellokomotief ABR (nr 16)

In de loop van juni werd ook verdergewerkt aan deze lokomotief : na het starten van de dieselmotor en het vullen van de transmissie met nieuwe olie, bleek dat deze lokomotief betrekkelijk snel rijvaardig gemaakt kon worden. Er werden aanpassingen doorgevoerd aan de elektrische en pneumatische inrichting en er werd een nieuw ventiel geplaatst voor de bediening van de koppeling.

Gedurende de volgende weken wordt ook het uiterlijk opgefrist : voor de winter werd al één zijde volledig ontroest en in de menie gezet, na enig plamuurwerk kan deze kant zeer snel terug toonbaar gemaakt worden. Ook de andere zijde is in enkele weken terug afgewerkt. Voorzien wordt dat deze lokomotief tijdens de monumentendag op 12 september zijn eerste ritten op de museumlijn zal maken.

e. Dieselmotorwagen 554.14 (nr. 21)

Hier werd begonnen met het ontroesten en herstellen van de kast : deze was vooral in het bereik van de vensters en onder de sierlatten slecht geworden, doch het grootste probleem vormde de voorzijde. Hier moest een volledige plaat onder de buffer vervangen worden. Het opnieuw inlassen van de plaat en het herplamuren vergde enkele weken. De diverse groepsritten op zaterdag vertraagde deze arbeid aanzienlijk doch voor het festival zal de motorwagen terug volledig inzetbaar zijn.

Op technisch vlak zijn er vooral problemen bij de batterijen - die op korte tijd vervangen moeten worden - en één draaistel. Hier is de sleetgrens van de wielbanden bereikt. Hiervoor moet uitgezien worden naar een vervangdraaistel. Anderzijds werd een buffer, waarvan de veer gebroken was, weggenomen en wordt thans hersteld.

Smalspoor

Het grootste werk werd echter geleverd aan het smalspoor : eind juni werd door de firma P.T.A. het terrein tegenover het station volledig gelijkgemaakt. Maar hiervoor werd door de leden zelf al veel werk verzet : al het hout (spanten, wandpanelen, ...) en de reserveonderdelen van de gebouwen - afgebroken bij D.S.M. - werd verplaatst, dit deel van het emplacement werd volledig ontruimd en het onkruid werd verwijderd.

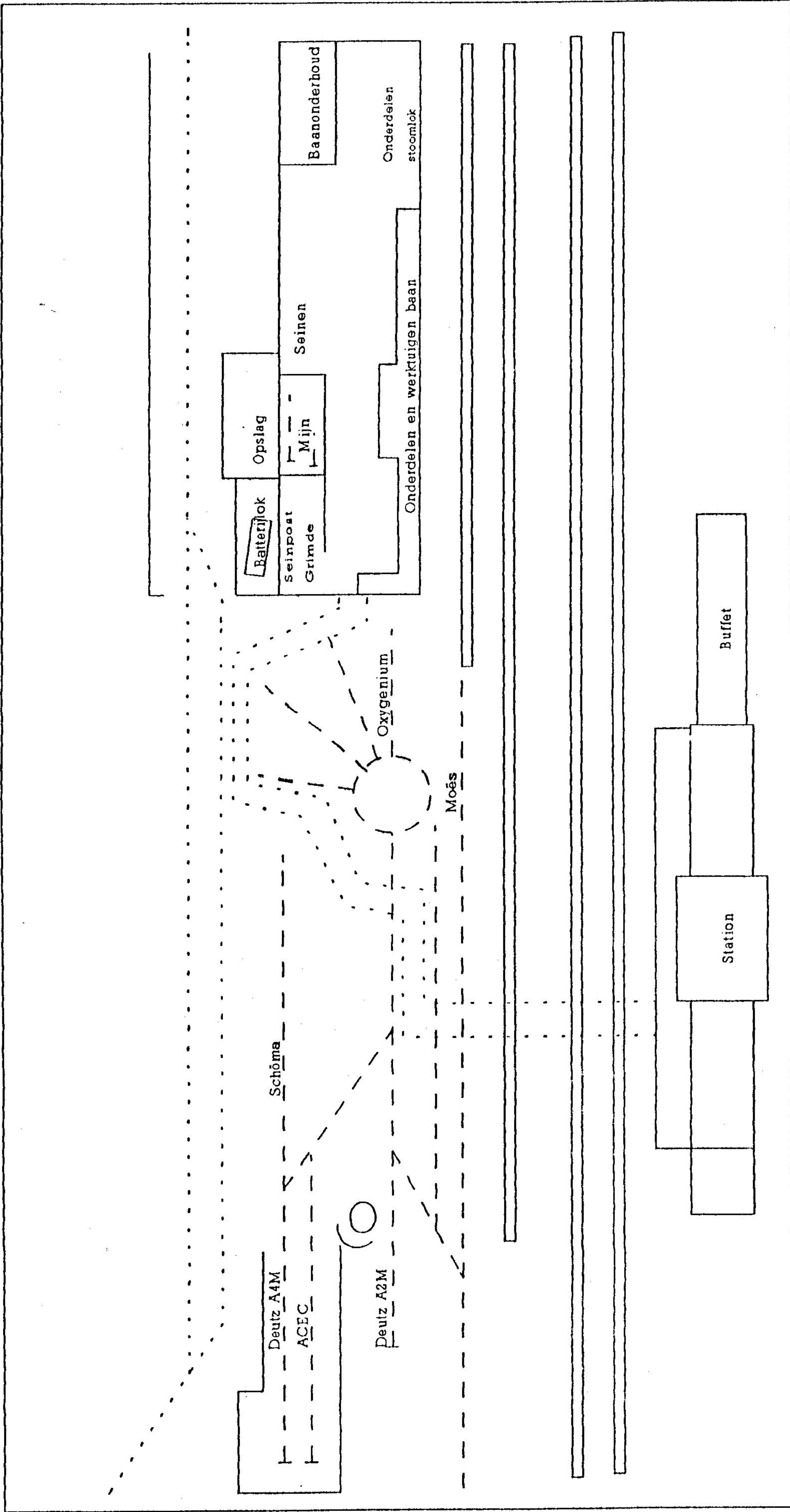
Na het gelijkmaken werd de eerste fase van de sporen gelegd. Deze vernieuwde opstelling wordt op de volgende bladzijde afgebeeld. Hierdoor ontstaat al een eerste deel van de afstelsporen voor de toekomstige tentoonstelling van het smalspoor en kan al het grootste gedeelte van het materieel toonbaar opgesteld worden.

Na deze werken werden alle lokomotieven die tot op dat ogenblik over het emplacement verdeeld stonden op de sporen geplaatst worden. Vooral de overbrenging van de drie lokomotieven die op de loskoer stonden bracht enige problemen met zich mee.

Na deze spectaculaire aktie kan nu gezorgd worden voor de definitieve aansluiting van het smalspoor en geleidelijk aan wordt het spoor rechtgetrokken, op hoogte gebracht en vastgemaakt. Ondertussen werd wel al één lokomotief (nl de Moës) nagekeken : het starten vormde praktisch geen problemen, doch bij de overige onderdelen waren er gebreken die geleidelijk aan verholpen werden. Maar op 4 juli kwam hij effectief in beweging en verzekerde hij de eerste rangeringen op het smalspoor ingebouwd in spoor 4 en werd hij voor het eerst als demonstratielokomotief gebruikt. In de volgende weken wordt deze lokomotief samen met een eerste personeelswagen opgeknapt, zodat het eerste stuk smalspoor effectief tijdens de monumentendag van start kan gaan

Tentoonstellingshall

Ook hier werd vooruitgang geboekt : dit gebouw diende tijdens de winter als opslagplaats voor diverse onderdelen die beschermd moesten worden tegen het gure weer, doch begin juni werd deze hall volledig opgeruimd en werd gestart met het opstellen van de muurpanelen en de verdere tentoonstellingsstukken. Thans is het gedeelte over de mijnen, over het onderhoud van het spoor en als laatste de nabootsing van een oude seinpost (met name deze van Grimde) toonbaar en meten nog in detail afgewerkt worden. Ook hier zal geleidelijk aan de rest aangepast worden, zodat dit deel tegen het volgende seizoen volledig in orde zal zijn.



Datum : 05-06-1993	
Emplacement	L.S.V.
Smalspoor	Emplacement
Ref : EAS 001	

Normalspoor
Aangelegd smalspoor
Gepland smalspoor

N.M.B.S. - Aktueel

1. Tractiematerieel :

1.a. Schrappingen :

Nummer	Stelplaats	Buiten dienst
073	St.-Ghislain	01-07-1993 i.p.v. 01-08-93
075	St.-Ghislain	01-07-1993 i.p.v. 01-08-93
rest zie vorig tijdschrift		

1.c. Ombouw :

Nummer	Datum	Ombouw
349	19-05-1993	
350	27-05-1993	
351	09-06-1993	
435	15-06-1993	
433	23-06-1993	
429	01-07-1993	
345	07-07-1993	
352	14-07-1993	

De volgende stellen zullen in de loop van de volgende weken uitkomen :

346, 344, 427, 302, 425, 353, 426, 301 (begin oktober)

1.2. Actuele gegevens :

00 : Zoals verwacht en aangekondigd in het vorige tijdschrift gingen een hele reeks klassieke stellen in de loop van de zomerregeling effectief buiten dienst en dadelijk na de afstelling uit de effectieven. Er zijn echter wel enkele wijzigingen met de voorgestelde regeling (zie nr 59) en daarom geven we kort een nieuw overzicht met de effectieve schrappingen. De nummers met een (*) zijn deze die afwijken :

Op 1 juli 1993 : 048, 051, 057, 073*, 075*, 098, 103

Op 1 augustus 1993 : 078, 105, 112, 127

Voor de afstelling van de laatste klassieke stellen (nrs 053 -128) wacht men op de verdere indienststelling van drieledige breaks. Een eerste schrappingsgolf met een tiental stellen kan men verwachten tegen het einde van het jaar. De laatste stellen van deze reeks verdwijnen in de eerste helft van 1995 van de N.M.B.S.-sporen.

Anderzijds wordt ook gedacht om de overige stellen reeks 00 aan een modernisering te onderwerpen. Als eerste reeks komen de zogenaamde Budds (129 - 150) aan de beurt. Eind augustus gaat de 133 naar Luttre en hier wordt onderzocht in welke mate deze stellen in aanmerking komen voor een volledige vernieuwing. Deze veranderingen slaan vooral op het technische gedeelte en men onderzoekt of de inbouw van een thyristorsturing in de eerste plaats, zelfs het aanbrengen van asynchrone motoren mogelijk is. Verder wordt ook de volledige elektrische bekabeling nieuw aangelegd en krijgt men wijzigingen aan de besturing.

In hetzelfde kader wordt onderzocht in welke mate de binneninrichting aan de nieuwe normen kan aangepast worden : een nieuwe plaatsindeling, vernieuwde verlichting en verbeteringen in de verwarming en ventilatie behoren tot het studiepakket. Dit onderzoek zou tegen het einde van het jaar afgesloten moeten zijn en dan wordt beslist tot de definitieve ombouw of tot de bouw van nieuwe stoptreinstellen.

03 : Door de vakantieregeling is de ombouw wat vertraagd en kwamen slechts acht bijkomende stellen in drieledige uitvoering de poorten van de CW Mechelen buiten. Onderstaand wordt een overzicht gegeven van alle stellen verdeeld over de verschillende stelplaatsen :

met (*) : drieledig
gewoon : tweeledig
met (**): ombouw voorzien voor 1993

Stockem :

301**	302**	303*	304*	305*	306*	307*	308*	309*	310*	311*	312*
313*	314*	315*	316*	317*	318*	319*	320*	321*	322*	323*	324*
325*	326*	327*	328*	329*	330*						

Merelbeke :

331*	332*	333*	334*	335*	336*	337*					
354*	355	356*	357*	358*	359*	360*	361*	362*	363*	364*	
416	417	418	419	420	421	422	423	424	425**	426**	427**
428**	429*	430**	431**	432**	433*	434*	435*	436**	437**	438**	439**
440**											

Kinkempois :

338*	339*	340*	341*	342*	343	344**	345*	346**	347*	348*	349*
350*	351*	352*	353**								

Oostende :

365	366	367**	368	369**	370	371	372	373	374	375	376**
377	378	379	380	381	382	383	384	385	386	387	388
389	390	391	392	393	394	395	396	397	398	399	400
401	402	403	404	405	406	407	408	409	410	411	412
413	414	415									

05 : Zoals verwacht ging deze volledige reeks stellen op 1 augustus jl. buiten uit de N.M.B.S. geschriften, doch ook hier zijn er enkele verschillen met de opgestelde planning. De volgende lijst geeft de effectieve schrappingsdata voor de diverse stellen :

1 juli 1993 : 502, 505, 510, 517, 520, 530, 531, 538
1 augustus 1993 : 518, 527, 532

Op dit ogenblik werd er nog geen beslissing genomen of er een stel van deze bouwreeks behouden blijft voor voor het toekomstig spoorwegmuseum.

06 : De bij de zomerregeling geplande omwisseling van de diensten van de stellen reeks 06 ging nog niet van start en pas in de loop van september mag men zich verwachten aan een nieuwe golf van mutaties. Ondanks dit feit worden meer en meer stellen onderling verwisseld en komen ze steeds vaker tot inzet in de typische inzetreeksen van de stellen reeks 00.

Vanaf de winterregeling moeten deze stellen nog meer diensten inboeten op de IR-verbindingen en komen vanaf dat ogenblik meer en meer in dienst als stoptreinen. Sommige IR-diensten worden overgedragen aan de vrijgekomen nog niet omgebouwde "Breaks". Concrete plannen zijn echter nog niet opgemaakt.

12 : Naast de steeds verhoogde diensten naar het S.N.C.F.-net komen deze lokomotieven ook meer en meer tot inzet voor speciale treinen, dit was o.m. het geval voor enkele diensten vanuit Lille naar de Nederlandse bollenstreek (te Lisse) waarbij de trein tot in Roosendaal gevoerd werd.

31 : Begin april kwam de eerste motorwagen van de N.M.B.S. voor de Eurostar-treinen uit de fabriekspoorten van Alstom te Belfort. Hier werd deze motorwagen dadelijk gebruikt voor de eerste testritten op het Franse net, o.m. vanuit Strassbourg. Op dit ogenblik is deze motorwagen nog niet officieel aan de N.M.B.S. geleverd, het zou trouwens pas in de loop van november zijn dat de eerste Eurostar-treinstellen in België proefrijden.

55 : Eind februari was de ombouw van de 5531 met elektrische verwarming een feit en verliet hij de poorten van de CW Salzannes. Deze machine wordt vanaf dat ogenblik ingezet in de eigen reeks met de overige "blauwe" 55-ers op de verbinding naar Luxembourg.

De elektrifikatie van de lijn naar Jemelle leidde tot een vermindering van het aantal diensten van de 55-ers van Kinkempois, doch dit had geen gevolg op de overige inzetreeksen. Wel worden de vrijgekomen machines meer gebruikt voor bijkomende goederentreinen, meestal met bestemmingen Montzen, Hasselt en Genk-Goederen (Winterslag).

59 : Daar waar thans de 59-ers van Merelbeke nog steeds rondrijden in de lokale goederendiensten, zullen ze nu vanaf eind september overgeplaatst worden naar de werktreinen voor de TGV-lijnen. Op dat ogenblik zullen ze te St-Ghislain gestationeerd worden, Merelbeke blijft echter instaan voor het onderhoud aan deze machines.

Nochtans komen de 59-ers ook frequenter voor speciale ritten tot inzet : zo reed de 5927 - gestationeerd te Dendermonde - een speciale rit voor de GTF naar Queivrain en verzekerde dezelfde lokomotief de overbrenging van "Duvel", de vierassige lokomotief van de Anna-cokesfabriek te Alsdorf vanuit Montzen naar Baasrode.

62 : Eind februari was de terugbouw van de 6215 een feit : de enige blauwe 62-er verdween op dat ogenblik van de N.M.B.S.-sporen en werd opnieuw een gewone lokomotief reeks 62, waarbij zelfs de stoomketel niet meer ingebouwd werd.

Toch even de levensloop van deze bijzondere lokomotief :

Nadat al een aantal lokomotieven reeks 55 omgebouwd waren voor het verzekeren van een elektrische treinverwarming, besliste men in het begin van de tachtiger jaren om ook de lokomotieven reeks 62 om te bouwen. Hierdoor konden ook modernere rijtuigen - o.a. de nieuwe M4-rijtuigen - ingezet worden op sommige doorgaande lijnen in dieseltraktie. Hier werd vooral gedacht aan de verbindingen naar Adinkerke, Poperinge en Ronse. Voor deze ombouw werd de 6215 van de stelplaats Aalst aangewezen en in de loop van 1981 ging de lokomotief de CW Salzannes binnen. De ombouw - waarbij dezelfde onderdelen als voor 55-ers gebruikt werden - werd afgesloten op 22 oktober 1982, afgerond met een testrit Namur - Ciney.

De lokomotief werd in Kortrijk ondergebracht om er langdurige tests te ondergaan. De machine werd vooral buiten reeks gebruikt en sleepte vooral bedevaarttreinen en verlofgangerstreinen tussen het Gentse en het Franse Tourcoing en zelfs Lille. Doch al vlug viel op dat het vermogen - afgenomen door de alternator - te groot was en dat het traktievermogen, vooral bij het aanzetten soms te wensen overliet. Hierdoor was de inzet dan ook beperkt tot de vlakke lijnen van het net. Met de opheffing van de stelplaats Kortrijk voor dieseltraktie, verdween de 6215 naar Merelbeke, zonder dat de inzet grondig veranderde.

Doch door het uitgebreidere verkeer naar Luxembourg, had men in Kinkempois een dringend tekort aan machines met elektrische verwarming. De inzet van M4-rijtuigen op deze verbinding zou dit tekort nog verder accentueren en hierdoor werd beslist om de 6215 te Kinkempois te stationeren. Doch hier zou - meer dan ooit - het gebrek aan vermogen een belangrijke hinderpaal vormen. Daarom werd ook beslist om de uitrusting van de 6215 in te bouwen bij een 55-er en hierdoor kwam de 5531 als bijkomende lokomotief in dienst.