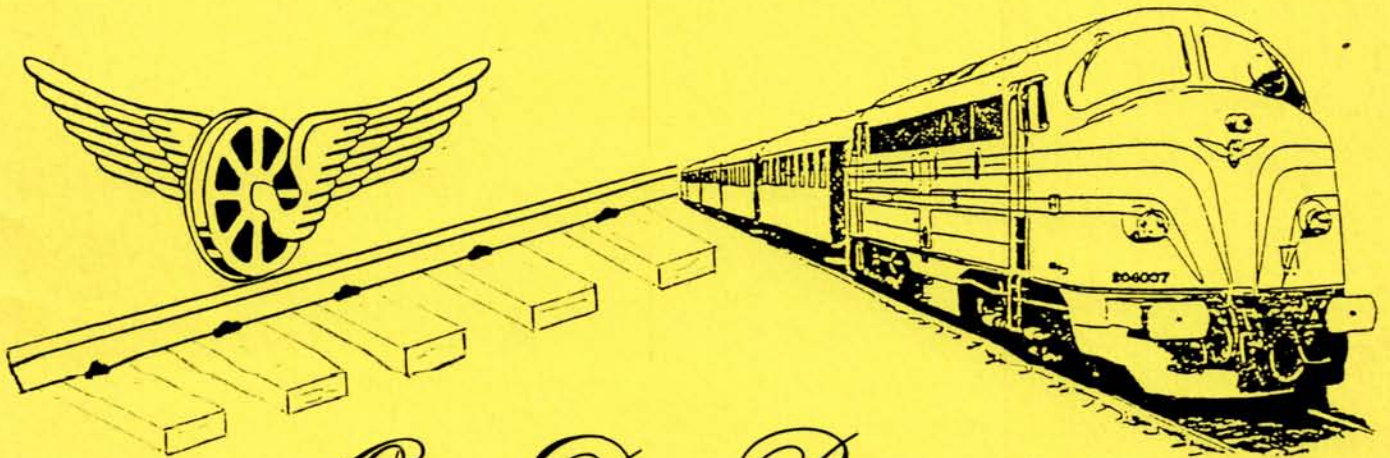


N° 3 AUGUSTUS 1990

DRIEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT



Op De Baan



Informatieblad van de

TSP



TOERISTISCH SPOOR PATRIMONIUM

ADRES

Een dienst of een inlichting nodig?

Een enkel adres :

TSP-vsw

Avenue des Eglantines, 15

1150 - BRUSSEL

TELEFOON : 02/770.51.82

BANKREKENING:

001-1201789-35, TSP-BRUSSEL

OPGELET : Voor onze buitenlandse leden : alleen betalingen uitgevoerd bij middel van een internationaal postmandaat, of van een gegarandeerde Eurochèque op naam van TSP-vzw worden aanvaard.

BTW

435.339.562

ADRESVERANDERING

Het volstaat ons uw nieuw adres mee te delen.

BRIEFWISSELING:

Voor elke briefwisseling verzoeken we U een gefrankeerde omslag met opgave van uw adres te willen bijvoegen, dank hiervoor.

OP DE BAAN:

De afgedrukte artikels gaan alleen de verantwoordelijkheid van hun auteurs aan.

Alle artikels mogen vrij nagedrukt worden na toestemming van het TSP.

Op DE BAAN

n° 3 JULI - 1990



INHOUD

- Het woord van de voorzitter :..... p.3
- Actualiteiten van de NMBS..... p.4-6
- Reis in Zuid België met AFB-loko..... p.7-8
- Hoe oud is het NMBS voertuigenpark :p.10-11
- SST-Verbindingen door België:..... p.12-13
- NS nieuwtjes:..... p.16-17
- TTMM nieuws:..... p.18
- Portret : de 4333 van het TSP:..... p.19-24
- De diesellokomotieven reeks 92:..... p.25-27
- Technische steekkaart stoom n°2:..... p.28-35
- De resultaten van ons onderzoek:.... p.36-37
- TSP-grafiek : HLD 52-53-54..... p.38-40
- Stelplaatsen van de diesel loko..... p.41
- Brussel Model Steam Club:..... p.42

VERWEZENLIJNING: VANDERHAEGEN Jean-Luc

REDAKTIE : DIEU Baudouin, DIEU Philippe, HERBIET Pierre, KRAKOWSKY Alexandre, MAHIEU Jan, MARDAGA Ronald, MARTIN Serge, MONNIER Etienne, VANDERHAEGEN Jean-Luc, VAN HOECK Eric.

HET WOORD VAN DE VOORZITTER

Onze vereniging is bijzonder actief op twee gebieden : dat van de restauratie van materiaal en dat van de treinstappen.

In het eerste geval zullen wij binenkort rijden, met ons motorrijtuig 554.18 (ex.4618 NMBS), tussen Florennes en Falaën; andere voertuigen zijn in voorbereiding om te worden ingezet op deze mooie toeristische lijn.

In het tweede geval werden reeds drie reizen uitgevoerd van de vier die waren voorgesteld; ze hebben plaats gehad op een uitstekende manier; de uitslag van de vragenlijst heeft dit bewezen, dat u in de navolgende bladzijden zult wedervinden.

De "Stoom Goederen" Dinant-Bertrix was onweerlegbaar de meest populaire; rekening houdend met de som die door de NMBS werd gevraagd voor de inleggen van deze trein, sluiten we spijtig genoeg onze rekening af met verlies...

Dit betekent dat het inleggen van speciale treinen soms afhangt van een juiste dosis inkomsten/uitgaven die men slecht kan berekenen een tiental dagen voor de voorziene datum.

Dit is dan ook de reden waarom we U met aandrang vragen U op tijd in te schrijven.

Weet U dat de liefhebbers die zich op de dag zelf inschrijven 10% bedragen en deze die in de laatste 6 dagen voor de rit zich inschrijven: 20%!!

Dit is enorm wanneer men bedenkt dat onze reizen gepland zijn sinds de maand november 1990...

ACTUALITEITEN VAN DE NMBS

Op maandag 6 augustus valt het doek definitief op lijn 18 Houthalen - Winterslag. Deze lijn werd nog slechts 's avonds bereden door een treinpaar "Cubel". Deze treinen zullen, in afwachting van de sluiting van de mijn van Zolder in 1991, omgeleid worden via Hasselt met frontwijziging.

M3's in de D.D.R. : de N.M.B.S. welke nu blijkbaar meer dan ooit de leasingtoer opgaat voor alle soorten materiaal is op het punt een huurkontraat af te sluiten met de Deutsche Reichsbahn (D.R.) voor 40 M3 rijtuigen. Deze rijtuigen zouden alhier vertrekken in de maand oktober. De M3's hebben sinds juni 88 geen vaste inzet meer en komen nog slechts zeer sporadisch in dienst als vervanging voor M2's in de regio Noord West of als inzet voor speciale treinen in binnenverkeer, welke georganiseerd zijn door de directie Marketing Verkoop.

De N.S. voorziet de terugkeer van alle genuurde M2 rijtuigen (zie Op de Baan 2) voor 1 januari 91.

Nieuws uit Salzannes

Lok 2003 verliet de C.W. in een blauw kleedje op 25/7, terwijl de 2014 nu onder handen genomen wordt.

De 6299, welke sinds lang buiten dienst stond in Hasselt wegens problemen aan de motor, is aangekomen voor nazicht en herstelling.

De 6250 van Saint-Ghislain heeft een ongeval gehad, waarbij de kast ernstig beschadigd werd. De lok is ondertussen in herstelling, en zal tegelijkertijd een onvoorziën groot nazicht ondergaan. Bijgevolg zal nog enkel lok 6333 van Merelbeke in de originele groene livrei met de dunne onderbroken gele band overblijven.

Volgende 62ers zijn voorzien voor groot nazicht in 1991 :
6254, 6333, 6262, 6302, 6324 en 6273.

De 5135, welke naar laatste rit in groene livrei uitvoerde op 28 april 11. (weet u nog wel ?) is zoals voorzien voor groot nazicht in de werkplaats. Deze lok sluit meteen het groene hoofdstuk van de reeks 51 definitief af, zodat deze reeks de tweede is (na de 52ers) welke volledig in de gele livrei herschilderd werd.

Ook vermeldenswaardig is dat bij een tussentijds nazicht in Kimkempois lok 5530 geel geschilderd werd, dit met kleine cijfers (27 cm) op de zijflanken. Weer een variante en een zoekobjekt meer voor de fotografen...

In onze vervolgreeks "Dikke Neuzen" vindt u hierna wat voor de toekomst voorzien is :

- de laatste 10 niet gemoderniseerde exemplaren zullen in de periode 1991 (4) - 1992 (6) voor groot nazicht en verbouwing met vlottende kabinen in de werkplaats opgenomen worden;
- De 5401 en 5404 (204.004) welke heden buiten gebruik zijn wegens een averij aan de motor, zullen zo snel mogelijk hersteld worden. Zij zullen echter als laatste omgebouwd worden, dus tegen einde 1992 !
- Het grote nazicht van de 4405 werd eindelijk aangevat. De toekomstige livrei, voorzien voor november 1990 (voorzien datum van afwerking) is nog steeds niet bekend. Wordt het de blauw/gele livrei van de 4509 of de traditionele rood/gele ? Of ... ?
- Tijdens de week van 22 juli werd begonnen met de proeven op de AM 304, welke overigens gevolgd zullen worden door de AM 303. Dit houdt het uittesten van nieuwe draaistellen type Fiat T2380 met pneumatische ophanging in, welke gemonteerd zullen worden op de 80 te bouwen tussenrijtuigen voor de Breaks 300. AM 304, welke gekoppeld werd aan meetrijtuig 601, heeft slechts één van zulke draaistellen, de andere 2 zijn van het standaard type.
- Op 21 juli vertrok een speciale trein uit Muizen met als bestemming Baroncourt (Frankrijk) via Athus. Via dezelfde weg werden reeds de poststellen AM 35 overgebracht, een 10-tal AM 54 - 55, 16 rijtuigen I1 en meer dan 20 M1's. De AM 125, 524 en de 3 Belgische Benelux 900 zijn gedoemd tot sloop. Derhalve blijft nog slechts de 901 over, welke op de koer van Leuven staat te verroesten.
- De eerste AM "Budd" 131 werd buiten dienst gesteld t.g.v. een ongeval.

Ander N.M.B.S. nieuws

- De Panne - Duinkere - De Panne : 's zaterdags wordt de dienst verzorgd door de N.M.B.S. met een 62er met vier M2 rijtuigen en 's zondags door de S.N.C.F. met een BB 56400 en inox TER rijtuigen.
- De mooie kandelaar van Leopoldsburg richting Mol werd reeds verwijderd en overgebleven (enkel)spoor herzien. De andere kandelaar richting Hasselt staat er nog steeds.
- De 60ers en 61ers, welke in Dendermonde opgesteld stonden, werden voor sloop overgebracht naar Ronet. Het betreft de volgende lokomotieven : 6101, 6102, 6110, 6105, 6114 en 6115. De 6064 is achtergebleven in Merelbeke.
- Gouvy heeft eveneens grote kuis gehouden. De 6058 en 6033 werden ook naar Ronet overgebracht voor sloop, later gevolgd door de 6029, 6035 en 6066.
- Om toch met een positief bericht te eindigen : de algemene diensten van de N.M.B.S. kondigen onder alle voorbehoud aan dat de alombekende Pacific Type 1 onder stoom zal staan bij de traditionele opendeurdagen van Leuven in september (24 tot 30). De werken om deze lok terug rijvaardig te maken duren zeker lang, maar onlangs uitgevoerde testen hebben een meer dan positief resultaat gehad. Hopelijk zullen de schilderwerken (de "finishing touch") probleemloos verlopen, zodat we binnenkort deze lok eindelijk terug rijvaardig kunnen zien. Het uitgeven van het boek van Paul Jacobs, gewijd aan de volledige geschiedenis van deze lokomotief, hangt uiteraard af van het verdere verloop van dit heugelijk feit. Zonder onvoorziene problemen mag dus gesteld worden dat dit prachtboek zal verschijnen tegen het einde van dit jaar. U kunt nu reeds een exemplaar bestellen bij de T.S.P. op het bekende adres.

- Uit de 5209 zal men de verwarmingsketel verwijderen, zodat deze lok hernummerd zal worden tot 5321;
- In 1993 zullen alle 52ers met vlottende kabine (5201, 5202, 5205, 5207, 5211, 5212, 5213, 5214, 5215, 5216 en 5217) omgebouwd en hernummerd worden tot 53ers.

Bijgevolg zullen vanaf dan nog slechts de overgebleven 54ers uitgerust zijn met een verwarmingsketel.

Op de Athus - Maas lijn zal dan binnen + 30 maanden nog slechts vlottende kabinen te zien zijn. Ook het lot van de 204.004, welke door de T.S.P. in oorspronkelijke livrei werd teruggebracht, lijkt hierdoor bezegeld. Maar zover zijn we nog niet...

Dan de vervolgreeks over de onsterfelijke 59ers. Hoewel alle lokomotieven uit deze reeks, welke in Antwerpen Dam opgesteld stonden, voor sloop naar Ronet overgebracht werden, en de 9 overgebleven exemplaren van Merelbeke ongetwijfeld gingen volgen, kwam als donderslag bij een heldere hemel het bericht dat de S.N.C.F. deze robuuste machines zou willen huren voor de T.G.V. werven vanaf begin 1992.

Wat blijft er anno 1990 nog over van deze zeer geliefde en waarschijnlijk meest geliefde reeks? Eigenlijk bitter weinig. In de loop der jaren werden zij het mikpunt van vandalen, terwijl de N.M.B.S. zelf de bruikbare onderdelen verwijderde voor de reeks 51 en andere.

Hoe dan ook, op basis van het aantal verreden kilometers en de algehele staat (van ontbinding...) werd een lijst opgesteld van de lokomotieven, welke terug dienstvaardig moeten gemaakt worden. Uiteindelijk werden de volgende geselecteerd: in Ronet werden de 5916, 5917, 5950 en 5941 weerhouden. Deze laatste lok wordt nu reeds onder handen genomen door het personeel van deze werkplaats. De 5924 werd (willekeurig) eveneens opzij gezet. In Merelbeke zijn de 5939 en 5947 voorzien, terwijl Antwerpen Dam de 5905, 5926, 5946 en 5910 weerhouden. Deze laatste (het museumexemplaar) werd slechts als reserve voorzien.

Na de wederopbouw zal de N.M.B.S. deze exemplaren wel achter slot en grendel bewaren tot het grote moment aanbreekt...

Nieuws uit Mechelen

- De herstelling van de 2502, welke 4 jaar geleden een zwaar ongeval heeft gehad in Diest, is bijna afgelopen (oktober?).
- De 2219 uit 1954, welke letterlijk geplet werd op / / / tussen Bergen en Quevy bij een frontale botsing met enkele op hol geslagen goederwagens wordt heropgebouwd. Zo dient 2/5 van de kast volledig herbouwd te worden, terwijl het chassis terug gerecht moet worden. Zo zal men binnen een jaar of 3 de herrezen 2219 terugzien, welke dan 39 jaar oud zal zijn. De hamvraag (question jambon) is of dit nog wel verantwoord is miljoenen uit te geven voor deze lokomotieven. Let wel, wij zijn spoorwegtoesiaten en houden dus van (dit) oud materiaal, maar er zijn toch (economische) grenzen... Op deze wijzen zijn de reeksen 22, 23, 25 en 26 nog compleet.
- De 2352 en 2310 verlieten de C.W. in een blauw kleedje.
- Volgende loks zijn voorzien voor groot nazicht tegen einde 1990: 2336, 2350 en 2351 (groene exemplaren) en 2318, 2372 en 2375 in gele livrei.
- De 4310 en 4318 werden vanuit Montzen overgebracht voor sloop.

C.F.L. nieuws

De luxemburgse spoorwegen hebben hun eerste motorstel type Z2 van Alstom in ontvangst genomen op 26 juli. De proeven werden de week erna reeds aangevat, dit onder een specifieke dienstregeling. Deze AM zullen genummerd worden van 2001 tot 2022 en zullen allen geleverd moeten zijn tegen maart 1992. Ze zullen bij voorrang ingezet worden op de lijn naar het noorden en op de lijn Luxemburg - Wasserbillig

Onze vereniging heeft onlangs een nieuwe motorwagen reeks 46 gekocht, ten einde de 4333 voorlopig te vervangen. Deze laatste is te zwaar voor het bestaande spoor van de TTMM-lijn 136 (baanvak Florennes - Ermeton). Wij hebben bijgevolg in gemeen overleg besloten om gebruik te maken van de 4605, vroeger in Ath gestationneerd, en buitendienstgesteld in Haine St Pierre sinds 18 juli 88 wegens schade aan de versnellingsbak. De nood aan een tweede motorwagen voor de exploitatie van de TTMM heeft ons ertoe verplicht de aan de gang zijnde vernieuwingswerken aan onze 6077 te schorsen. Wij zullen deze zo vlug mogelijk hervatten.

4605: bij ons eerste bezoek ter plaatse, hebben wij vastgesteld dat de motorwagen door zijn vroegere eigenaars "gekannibaliseerd" werd (vooral de elektrische uitrusting en de twee stuurposten). Het eerste belangrijk werk (het vervangen van de DIWA-bus) vond plaats begin juni. Voor deze vervanging diende de motor volledig afgenomen worden: na het lossen van de verschillende verbindingen met de kast en de draaistellen, werd de motorwagen opgelicht om de motor te kunnen verplaatsen. Onze ploeg heeft dan een volledig reiniging en herziening van de draaistellen uitgevoerd (smering en schildering). De ondrezijde van de kast kreeg en antiroestbehandeling vóór de definitieve herschildering. (deze motorwagen zal in rood-geel blijven).

Na vervanging van de DIWA-bus werd de motor de week nadien onder de kast herplaatst, en terug op zijn draaistellen gelegd. Begin juli werden de ontbrekende stukken op de 4605 geplaatst. De lucht- water- elektrische- en hydraulische kringen zijn nu aangesloten. De volgende werken zijn nog te verrichten;

- terugaanzetten en nazien van de motor
- herspuiten van kast en dak, na antiroestbehandeling
- reiniging van de stuurposten en het reizigerscompartiment

We hopen de werkzaamheden in de loop van de maand september te kunnen beëindigen.

4333: deze motorwagen werd op 5 mei JL van Kortrijk naar Schaarbeek verplaatst, en heeft ons bij deze gelegenheid enige angsten laten doorstaan. Inderdaad, werd het onmogelijk de rit verder te zetten zonder een verlengde stilstand van minstens twee uren in Tournai, wegens een te hoge temperatuur van de motor (afkoelingsthermostaat defekt). Na herstelling heeft onze 4333 zijn weg zonder problemen vervolgd.

AR 551.26 - RAW 732.10: dienen nog herzien te worden.

TSP-GAR- Reis in Zuid België
met LOCOMOTIEVEN AFB

ZATERDAG 25 AUGUSTUS 1990

Reisweg: Brussel - Liège - Gouvy - Bertrix - Athus -
Luxembourg - Brussel.

Zo'n 35 jaren geleden kwamen de laatste loks GM uit de werkplaatsen van AFB (Anglo-Franco-Belge) te La Croyère, waar zij gebouwd werden. Het gaat om de beroemde 204.001 tot 004 en 1601 tot 1604 CFL, machines waarvan er op heden nog vier exemplaren in dienst zijn.

In het kader van de reiscyclus ter herdenking aan de gloriëtijd van deze legendarische voertuigen, organiseert de TSP in samenwerking met de Luxemburgse GAR een trefreis waarbij de verschillende types gebouwd door de AFB zullen verzameld worden.

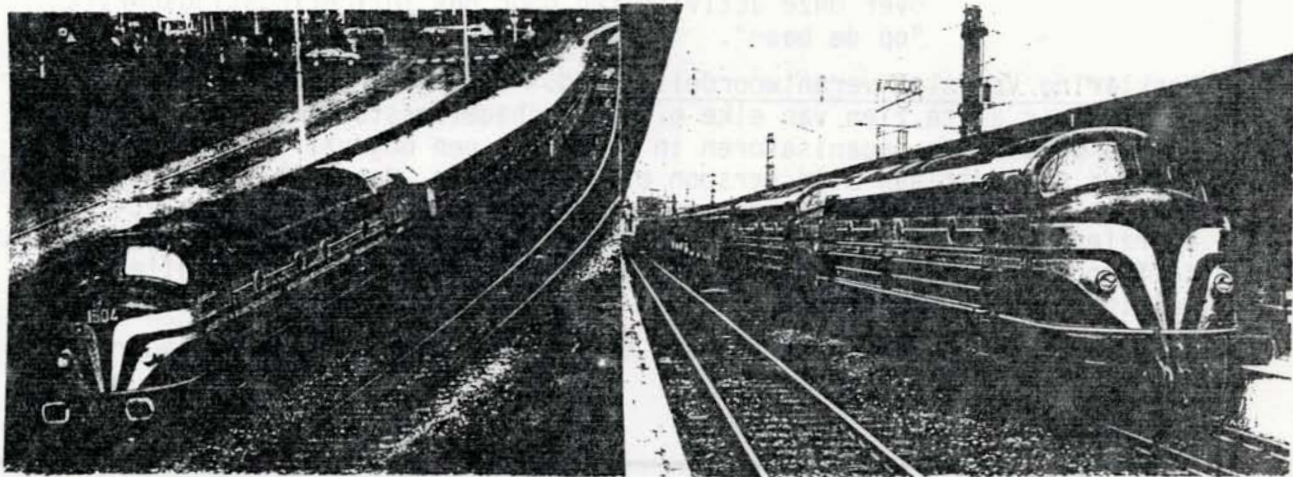
Onze speciale trein zal Brussel Noord verlaten rond 8 uur, met bestemming Trois-Ponts, waar de fotoreis zal aanvangen met een optocht gevolgd door een bus tot Gouvy. U zult er een 52 in oorspronkelijke uitvoering kunnen bewonderen, evenals een onverwachte dubbele traktie van CFL locomotieven. Al deze machines zullen hergroepeerd worden te Gouvy.

Wij zullen vanuit Gouvy vertrekken gesleept door een 202 en een 1600 CFL in de richting van Bastogne, Bertrix, Virton en Athus tot Luxembourg waar een bezoek van de installaties van de CFL voorzien is. De terugreis zal via Namur gebeuren.

Deze rit, (opmerkelijk vanuit meerdere opzichten), voorziet verschillende fotostilstanden op de beste plaatsen (naar de gewoonte van de TSP). U zult zoals gebruikelijk de mogelijkheden hebben om in het buffetrijtuig een hapje te eten of er een lunchpakket aan te schaffen. Deze reis is in het bijzonder tot de spoorwegliefhebbers gericht; maar wij durven hem eveneens aanbevelen aan mensen die een originele zaterdag willen doorbrengen in één van de mooiste streken van ons land.

De GAR organiseert een speciale trein vanuit Luxembourg.

Wij wensen U een aangename reis en hopen U tijdens onze zomertocht in groten getale te mogen verwelkomen.



Inschrijvingsformulier terug te zenden naar volgend adres:
PFT-TSP vzw Eglantinenlaan, 15 1150 Brussel

TSP-GAR REIS MET DE LOCOMOTIEVEN AFB, OP 25 AUGUSTUS 1990

Ik, ondertekende: _____

adres: _____

PCK/bankrekening Nr (voor eventuele terugbetaling): _____

wenst deel te nemen aan de reis met de locomotieven AFB in het Zuid België op 25 Augustus 1990 en schrijft in voor:

	<u>TSP lid</u>	<u>TSP niet lid</u>	
... biljetten voor de reis aan	800/pers.	950/pers.	= fr
waarvan ... fotografen			
... niet fotografen			
... biljetten voor de fotobus aan	150/pers.		= fr
... toevoerbiljetten aan	200 /pers.		= fr
... lunchpakketen (3 broodjes en een drank) aan	90/stuk		= fr
	TOTAAL		= fr

Ik stort dit bedrag op PCK Nr 001-1201789-35 van de TSP Brussel met de vermelding "reis AFB".

De biljetten zullen binnen de tien dagen voor de reis aan de deelnemers toegestuurd worden, met alle inlichtingen.

- OPMERKINGEN:
- 1) betalingen vanuit het buitenland kunnen **UITSLUITEND** per POST MANDAAT verricht worden.
 - 2) de organisatoren behouden zich het recht voor in geval van te weinig belangstelling of technische problemen de rit af te schaffen en de deelnemers het gestorte bedrag minus 20,- administratieve kosten terug te betalen.
 - 3) de prijs van de biljetten afgeleverd op de dag van de reis zal verhoogd worden met 150,-
 - 4) om lid te worden: eenvoudig door storting van 150,- op onze rekening, met aanduiding van de taal (frans - nederlands) in dewelke U wenst te worden gecontacteerd. U wordt ingelicht over onze activiteiten door ons inlichtingstijdschrift "op de baan".

Verklaring van niet verantwoordelijkheid:

Ik verklaar af te zien van elke eis tot schadeloosstelling ten overstaan van de NMBS of de organisatoren in geval van een ongeval overkomen tijdens deze rit aan mijn persoon of bezittingen. Het feit dat, desgevallend, de mogelijke geboden wordt op- of af te stappen op daarvoor niet voorziene plaatsen doet geen afbreuk aan dit principe. De deelnemer oordeelt zelf voor zichzelf over de mogelijke om deze handelingen in alle veiligheid te kunnen doen.

datum _____ Handtekening (ouders of wettelijke voogd indien minderjarig)

! Deze keer rijdt de trein van de MOLIGNEE !

Sinds de eerste juli rijden opnieuw treinen op de oude lijnen 150 (Dinant-Tamines) en 136A (Florennes-Central - Ermeton-sur-Biert) op initiatief van de vereniging "Train Touristique de la Meuse et de la Molinee" in samenwerking met onze vereniging, die nagenoeg al het rollend materieel bezorgt.

Tot half juli heeft de TTMM alleen met haar eigen materieel gereden, namelijk : een draisine en één of twee ex. NMBS-dienstrijtuigen, die voor het reizigersvervoer worden ingericht.

Tot dan kon het motorrijtuig 554.18 (ex.4618 NMBS), dat via het NMBS-net moest aankomen, wegens het struikgewas op de lijn Tamines-Ermeton niet rijden.

Op de 19 juli kon het motorrijtuig eindelijk het traject in goede omstandigheden afleggen en bereikte zijn doel in de avond. Vanaf de volgende dag deed het al zijn eerste rit tussen Falaën en Ermeton-sur-Biert.

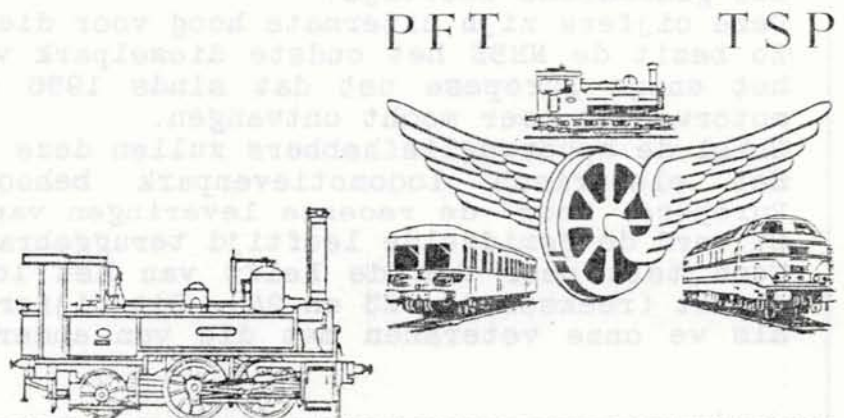
Werkzaamheden zijn nog immers in uitvoering op de lijn Ermeton-Florennes, waardoor het treinverkeer tussen het station van Stave en het eindpunt van Florennes onmogelijk is. Bovendien is het baanvak Ermeton-Stave niet volledig ingericht; het aandoen ervan kan dus enkel met het licht materieel van de TTMM gebeuren.

Kortom, de volgende dienstregeling zal vanaf de eerste augustus toegepast worden : het motorrijtuig 554.18 van het TSP rijdt op zater-, zon- en feestdagen tussen Falaën en Ermeton. Te Ermeton, aansluiting met "de lichte trein" naar Stave en te Stave met een oude bus tot Florennes. Eerste vertrek te Falaën om 12u. en dan telkens 1u10 later tot 19u. Met deze "klok vaste verbinding" worden de stopplaatsen van Sossoye, Maredsous en Maredret ongeveer om de 30 min. verbonden, ideaal voor liefhebbers.

Ons 554.18 legt een bijzonder schilderachtig baanvak af; het rijdt door beroemde plaatsen zoals Maredsous en Maredret heen, volgt voortdurend de Molinee en passeert ze herhaaldelijk.

Langs het spoor zijn er meerdere drank- en eetgelegenheden, waar je in een prettige omgeving abdijbier en -kaas van Maredsous kan savoureren. De rivierbochten kunnen via twee tunnels vermeden worden.

De trein van de Molinee mag je zeker en vast niet missen!



TRAIN TOURISTIQUE DE LA MEUSE ET DE LA MOLIGNEE

HOE OUD IS DE GEMIDDELDE LEEFTIJD VAN HET NMBS VOERTUIGENPARK ?

Financiële problemen waren de grote oorzaak van het afremmen van een vernieuwing van het voertuigenpark van de NMBS. Het leek ons dan interessant er de gemiddelde leeftijd van te berekenen en dit vanaf januari 1990.

ELECTRISCHE LOCOMOTIEVEN

gemiddelde leeftijd : 20 jaar
oudste exemplaar (nog in dienst) : 2801 (41 jaar, bouwjaar 1949)
nieuwste loc : 1212 (3 jaar oud : bouwjaar 1987)

LIJNDIESELLOCOMOTIEVEN

gemiddelde leeftijd : 28 jaar (de reeks 59 werd niet meegerekend)
oudste exemplaar : 5407 (35 jaar oud, bouwjaar 1955)
nieuwste exemplaar : 6333 (22 jaar oud, bouwjaar 1966)

RANGEERDIESELS

gemiddelde leeftijd : 24 jaar
oudste exemplaar : 7001 (36 jaar oud, bouwjaar 1954)
nieuwste exemplaar : 7410 (13 jaar oud, bouwjaar 1977)

ELECTRISCHE MOTORSTELLEN

gemiddelde leeftijd : 23 jaar oud
oudste stel : 010 (40 jaar oud - bouwjaar 1950)
nieuwste stel : 935 (1 jaar oud - bouwjaar 1989)

DIESELMOTORWAGENS

gemiddelde leeftijd : 36 jaar !
oudste exemplaar : 4903 (48 jaar : bouwjaar 1942)
nieuwste exemplaar : 4510 (35 (!) jaar : bouwjaar 1955)

Uit deze becijfering blijkt dat de dieseleenheden de ouderdomsdekens zijn van het park en de alleroudste hebben een gemiddelde leeftijd van 36 jaar ... Dan volgen de lijndiesels met 28 jaar als gemiddelde leeftijd.

Deze cijfers zijn uitermate hoog voor dieselmaterieel.

Zo bezit de NMBS het oudste dieselpark van ... Europa en is het het enige Europese net dat sinds 1956 (1) geen nieuwe dieselmotorwagens meer mocht ontvangen.

Enkel de spoorwegliefhebbers zullen deze toestand toe juichen
Het electrisch locomotievenpark behoort tot de gemiddelde Europese. Door de recente leveringen van de typen 11, 12, 21 en 27 werd de gemiddelde leeftijd teruggebracht tot 20 jaar.

Toch telt meer dan de helft van het locpark meer dan 35 jaar dienst (reeksen 22, 23 en 28). Dit cijfer is niet eens overdreven als we onze veteranen met die van andere Europese landen zoals

Oostenrijk, Italië en Zwitserland vergelijken. Deze drie landen bezitten een traktiepark daterende uit de jaren 20-30. Zwitserland bezit zelfs materiaal uit 1898 ! (He 2/2 nrs. 3001-3003 van de GORNERGRATBAHN).

De gemiddelde leeftijd van onze elektrische treinstellen ligt eveneens bij het Europees gemiddelde. Bijna de helft van het effectief is niet ouder dan 15 jaar en "slechts" één vierde bereikt de 35 jaar of meer.

In de nabije toekomst wijzigen deze cijfers bijna niet. Slechts 17 stellingen van de reeks 900 en 68 tussenrijtuigen voor de stellingen reeks 301 tot 440 zullen geleverd worden. Deze leveringen zorgen voor de voorziene buitendienststelling van de stellingen 051 tot 150 en 502 tot 539.

Hierbij dienen nog de nieuwe stellingen van de toekomstige HST (TGV) gevoegd maar het betreft hier een nieuw eenheidstype.

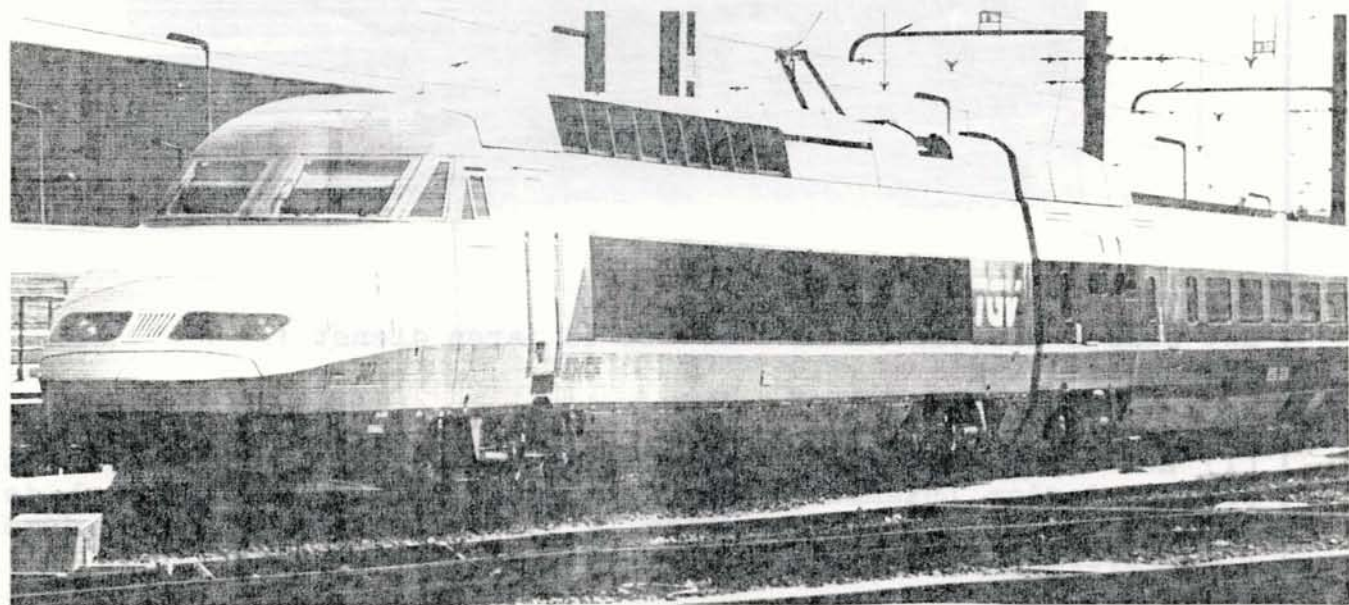
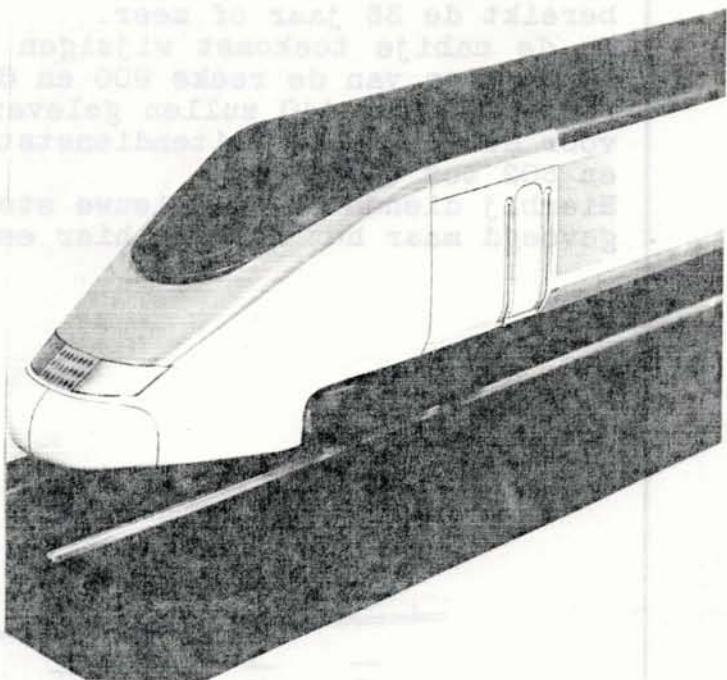


Het oudste dieselstel de 4903 met 48 jaren dienst !
Foto Ronald Mardaga.

(1) Het enige landje dat een vergelijking kan doorstaan is het Groothertogdom Luxemburg. Er dient opgemerkt dat in 1993 al de lijnen onder draad zouden komen te liggen en vanaf dan zal deze tractievorm (diesel) zo goed als volledig verdwenen zijn...

SST-VERBINDINGEN DOOR BELGIE

Het SST-project voorziet in de aanleg van een 72 km lange hogesnelheidslijn (in nieuwe bedding) voor 300 km/u tot aan de Franse grens met een verbinding rechtstreeks naar Parijs en Londen, terwijl tussen Lembeek en Brussel-Zuid de sporen langs de bestaande lijn 96 zullen aangelegd worden. Tussen Halle en Brussel-Zuid worden deels 4, deels 5 sporen voorzien. Halle wordt ondergronds gepasseerd en Brussel-Zuid is de hoofdstopplaats in België. De SST zal de westerkoker (sp 1 en 2 te Brussel-Centraal) gebruiken. Tussen Brussel en Leuven wordt de bestaande lijn 36 gevolgd. De op 4 sporen gebrachte lijn 36 wordt aangepast : 2 sporen berijdbaar aan 200 km/u en 2 aan 160 km/u.



Tussen Leuven (Bierbeek) en Luik (Bierset) komt er een nieuwe bedding langs de E40. De SST zal halt houden te Luik; verder wordt de voorkeur gegeven aan het tracé Luik - Chenée - Welkenraedt met een enkelsporige tunnel tussen Chenée en Soumagne.

Tussen Brussel en Antwerpen wordt de bestaande lijn op 160 km/u gebracht. Er zal tussen Berchem en Luchtbal een tunnel worden aangelegd en in Antwerpen zal er ondergronds worden gestopt. Het traject Luchtbal - Nederlandse grens zal nog met Nederland nader besproken worden.

De tracé-voorstellen dienen nog ter goedkeuring voorgelegd aan de bevoegde gewesten : Vlaanderen, Wallonië en Brussel. Deze instanties moeten dan de bouwvergunning afleveren.

Relaties

Na afwerking van al deze tracés worden volgende relaties voorzien :

- Londen - Brussel-Zuid
- Parijs - Brussel-Zuid - Amsterdam
- Parijs - Brussel-Zuid - Keulen
 - (- Dortmund 3 x per dag)
 - (- Frankfurt 7 x per dag).

Op de hoofdrelaties rijden de treinen in principe om het uur. In de piekperiode rijden tussen Londen en Brussel en tussen Parijs en Brussel nog een aantal SST-piektreinen.

Enkele treinen zullen verder gaan dan Londen.

Voor de Noord-Zuid as leggen de Franse spoorwegen een SST-ringspoor aan rondom Parijs waardoor een aantal treinen vanuit Brussel-Zuid rechtstreeks naar het Zuiden van Frankrijk en later zelfs naar Spanje zullen rijden.

Reistijden

Zoals blijkt uit bijgaand schema worden de reistijden in de meeste gevallen tot ongeveer de helft teruggebracht.

Dank zij de interconnectielijn rond Parijs kan Brussel - Marseille in 6u50 overbrugd worden.

Stations

In België worden vier SST stopplaatsen voorgesteld nl. Brussel-Zuid, Brussel-Noord, Antwerpen-Centraal en Luik-Guillemins. Brussel-Noord, Antwerpen-Centraal en Luik-Guillemins worden in doorrit van de SST-treinen van de takken Brussel - Amsterdam en Brussel - Keulen bediend.

Het station van Brussel-Zuid werd als belangrijkste SST-knoopstation voor België gekozen omwille van zijn ligging in functie van het snelste tracé en de aanwezigheid, mits ombouw, van voldoende plaats voor een SST terminal en doorgangstation.

Brussel-Zuid zal inderdaad als terminal-station fungeren voor de relatie Londen - Brussel, voor de piektreinen naar Parijs en voor de interconnectie-treinen.

Brussel-Zuid is doorgangsstation voor de uurrelatie Amsterdam - Brussel - Parijs en Frankfurt/Dortmund - Brussel - Parijs mits koppelen en ontkoppelen te Brussel-Zuid.

Timing

De verwezenlijking van al deze projecten koppelen aan een juiste datum is omwille van de omvang van de werken, de afhankelijkheid van zekere beslissingen en financiële middelen, uiterst moeilijk.

Wel staat vast dat de relatie Londen-Brussel aanvangt bij de opening van de kanaaltunnel in 1993.

Parijs - Brussel is voorlopig vastgelegd voor 1995, jaar waarin de nieuwe lijn tussen de Franse grens en Lembeek klaar zou moeten zijn.

De SST-treinen Parijs - Brussel zouden dan om de twee uren alternatief verlengd worden tot Keulen en Amsterdam, rijdend over de bestaande infrastructuur. Het volledige project is voorlopig voor 1998 gepland.

Invloed op het binnenverkeer

Het SST-project in België is derwijze opgemaakt dat het binnenverkeer ten volle kan profiteren van de nieuwe infrastructuur. Dank zij de 4 sporen tussen Halle en Brussel (die ten goede komen aan de relaties met La Lou-

vière - Mons, Geraardsbergen en Doornik), tussen Leuven en Brussel en een verbeterde en versnelde lijn tussen Brussel en Antwerpen is dit het geval. De doorrit van de SST door de NZV-verbinding wordt opgevangen door de verbetering van de toegangen van de hoofdassen tot de kokers van de NZ-verbinding, alsook door het vermeerderen van het aantal omloopsporen waardoor de uitwijking naar de bundels vlotter kan verlopen.

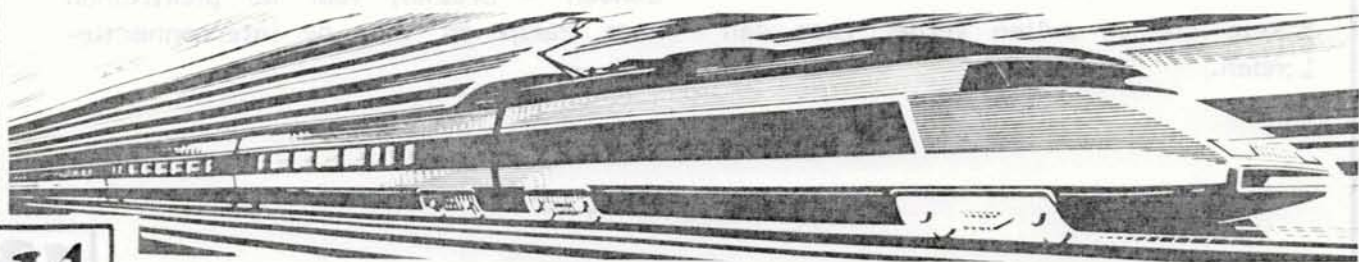
Hierdoor worden ook menigvuldige vertragende versnijdingen bij in- en uitrit vermeden. Tegen 1993 zullen een paar aanpassingen nodig zijn op de lijn 94 daar de SST Londen - Brussel dan nog niet over de nieuwe SST-lijn kan rijden.

In 1995 zal de binnendienst om 2 redenen aangepast worden :

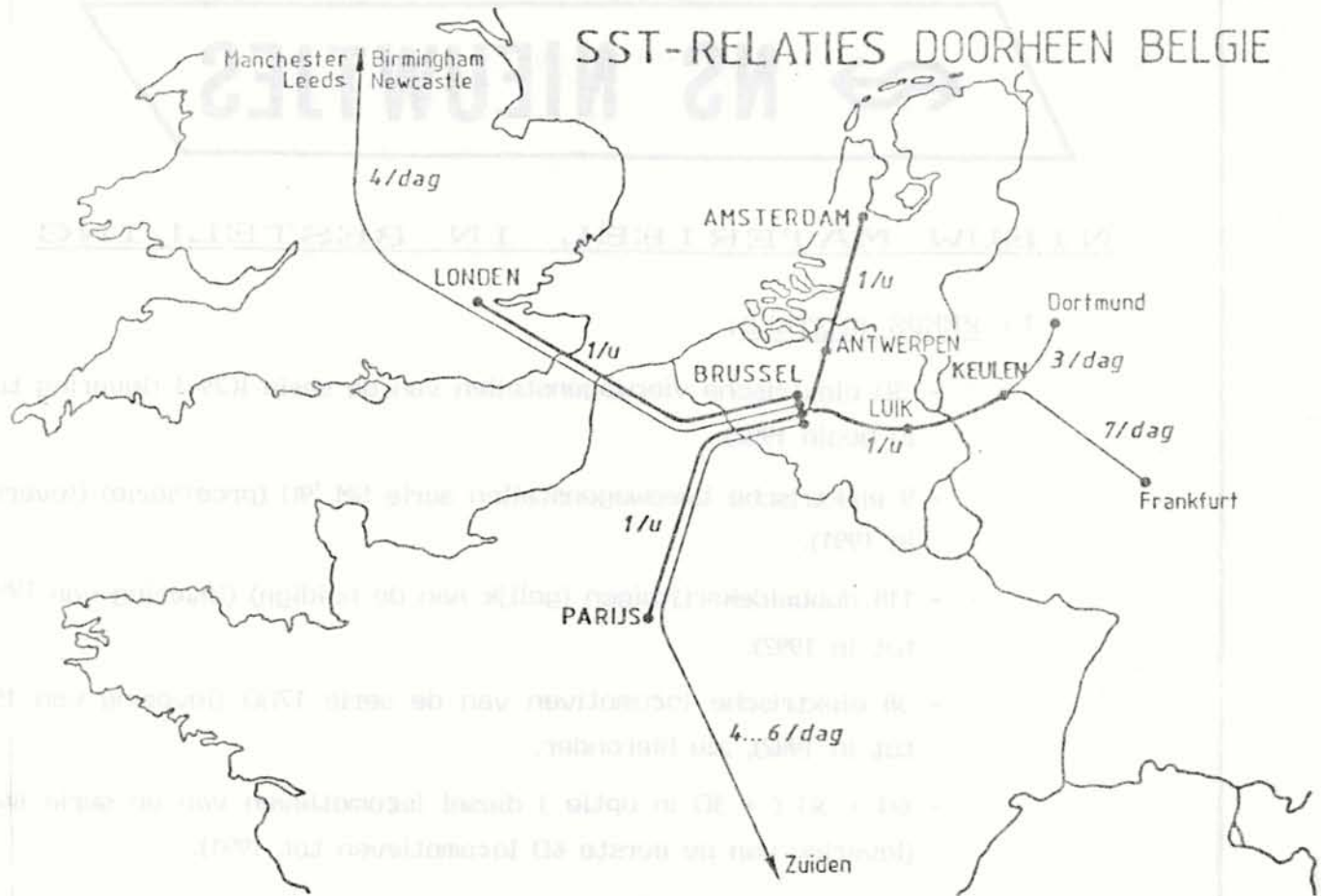
1. aansluiting aan de SST-knoop van Brussel-Zuid
2. het op symmetriepunt 00-30 brengen van de Europese kadansdienstregelingen.

In 1998 wordt omwille van het tot stand komen van de nieuwe infrastructuur op de relaties NMBS - DB en NMBS - NS, de binnendienst nogmaals aangepast.

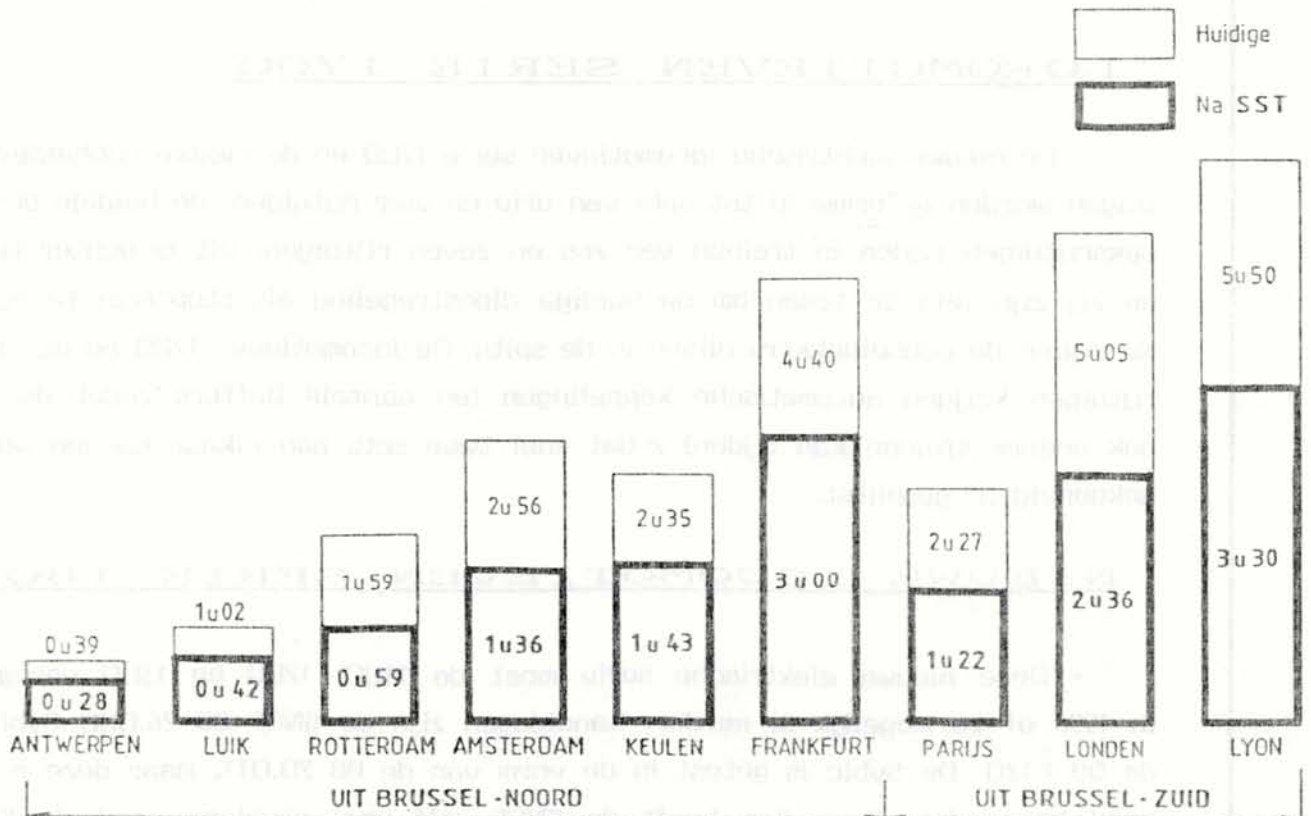
Wij hoeven hierbij niet onder stoelen of banken te steken dat zo'n realisaties bij de uitvoering van de werken een invloed zullen hebben op de rit van de treinen. Aan ons de taak om deze faktor zo klein mogelijk te houden.



SST-RELATIES DOORHEEN BELGIE



REISTIJDEN VANUIT BRUSSEL





NS NIEUWTJES

NIEUW MATERIEEL IN BESTELLING

1) REEDS BESTELD:

- 30 elektrische vierwagengestellen van de serie ICM-3 (levering tot in begin 1992).
- 9 elektrische tweewagengestellen serie SM '90 (proefserie) (levering in 1991).
- 118 dubbeldeksrijtuigen (gelijk aan de huidige) (levering van 1991 tot in 1992).
- 38 elektrische locomotieven van de serie 1700 (levering van 1991 tot in 1992), zie hieronder.
- 60 + 30 (+ 30 in optie) diesel locomotieven van de serie 6400 (levering van de eerste 60 locomotieven tot 1991).

2) Nog in 1990 wordt bovendien besteld:

- 140 dubbeldeksrijtuigen.
- 47 elektrische locomotieven van de serie 1700.

LOKOMOTIEVEN SERIE 1700

- De nieuwe elektrische locomotieven serie 1700 en de nieuwe dubbeldeksrijtuigen worden geformeerd tot sets van drie en vier rijtuigen. De huidige dubbeldeksrijtuigen rijden in treinen van zes en zeven rijtuigen. Dit is echter teveel en zij zijn iets te traag om de huidige dienstregeling als stoptrein te rijden. Nu rijden de dubbeldekkers alleen in de spits. De locomotieve- 1700 en de stuurrijtuigen krijgen automatische koppelingen (en normale buffers zodat de 1700 ook andere treinen kan rijden) zodat snel twee sets aan elkaar kunnen worden gekoppeld of gesplitst.

NIEUWE LOKOMOTIEVEN SERIE 1800

- Deze nieuwe elektrische serie moet de 1100, 1200 en 1300 vervangen in 1996 of zo mogelijk al eerder. Kandidaten zijn de SNCF BB 26.000 Sybic en de DB E120. De Sybic is getest in de vorm van de BB 20.011, maar deze is niet goed bevonden. Bovendien heeft de SNCF zelf veel problemen met de Sybic. De DB komt binnenkort met de serie E121. Dit is een vernieuwde versie van de

serie 120. Mogelijk zal er een locomotief worden aangepast voor NS en getest. De NS wil dan ook twee- (of drie; ook 3.000 V =) spanningslocomotief (1,5 kV en 15 kV~16 hz 2/3) bestellen om de Eurocity Amsterdam - Köln te kunnen rijden.

OMLOOP LOKOMOTIVEN TYPE: 2400

Zomerdienst 1990

55821 Eindhoven 9.35 - Weert 10.09/11.35 - Budel 11.56
55822 Budel 12.53 - Weert 13.09/14.50 - Eindhoven 15.25
55831 Eindhoven 8.59 - Boxtel 9.18/10.23 - Veghel 11.23
55832 Veghel 13.07 - Boxtel 14.07/15.23 - Eindhoven 15.47
55813 Eindhoven 8.02 - Acht 8.11
55816 Acht 16.55 - Eindhoven 17.05/17.34 - Venlo 18.23 (Eindhoven - Venlo: 2 X 2400)
80549 Venlo 20.07 - Eindhoven 21.13 (2 X 2400 + leeg reizigersmaterieel) niet op vrijdag
55465 Tilburg G. 8.36 - Gilze-R. 8.48 - Oosterhout 9.00
55466 Oosterhout 10.00 - Gilze-R. 10.44 - Tilburg G. 10.56
59440 Tilburg W. 12.12 - Tilburg G. 12.17
59441 Tilburg G. 11.26 - Tilburg W. 11.31
55552 Arnhem G. 15.12 - Arnhem 15.28
55554 Arnhem 19.14 - Arnhem 19.24
55555 Arnhem G. 9.44 - Arnhem 9.58
55556 Arnhem 14.37 - Arnhem G. 14.48
55559 Arnhem 6.47 - Ede-W. 7.07
55560 Ede-W. 16.49 - Arnhem G. 18.09
55561 Arnhem 9.16 - Zevenaar 9.32
55562 Zevenaar 11.35 - Arnhem 11.51
57552 Arnhem G. 8.28 - Aalten 10.00
58552 Aalten 11.30 - Arnhem 11.51
52581 Arnhem 18.38 - Nijmegen 19.18/19.32 - Venlo 21.45 (2 X 2400)

- deze treinen rijden van Maandag tot vrijdag, op zaterdag rijdt alleen de trein:
42171 Ede-W. 13.18 - Emmerich 14.10
- volgens de omloop komt geen 2400 meer in Essen.
- de 2530 is buiten dienst, 2211 rijdt nu met de sproeitreinen.

TTMM NIEUWS



Maandag 25 juni laatsleden heeft een van onze ploegen zich ter plaatse begeven om de toekomstige uitbating van de Train Touristique Meuse-Molignée (TTMM) van nabij aan te kijken.

Zoals we reeds hebben aangekondigd zullen de NMBS lijnen 136A en 150 dit jaar nog toeristisch worden uitgebaat tussen Florennes en Falaën (Kasteel Montaigne).

Het TSP zal voor de uitbating de motorstellen 554.18 en 4605 leveren, het TTMM zal zich bezig houden met alle andere organisatieproblemen.

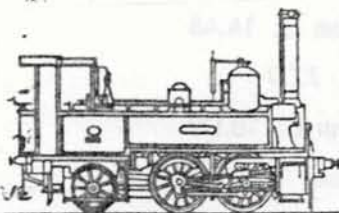
Ter plaatse, en vertrekkend van Falaën, is het spoor berijdbaar tot Ermeton-sur-Biert, het is in goede staat en goed vrij gemaakt. Vanaf de vertakking van Ermeton naar Biesmeree, heeft het onkruid het spoor overwoerd, na verstuiwing van een verdelgingsproduct zou dit nochtans kunnen gereinigd zijn.

Te Stave is men bezig 500 m spoor te vervangen; spoorstukken van 18m/50Kg worden gelegd in de plaats van de kleine sporen van 40Kg.

In Florennes zelf is de stelplaats nog niet aangesloten, ongeveer 50m spoor ontbreken om het net en het gebouw te verbinden. Het gebouw van de stelplaats heeft noch deuren noch vensters. Tussen Ermeton en Aisemant, is alles zo overwoerd dat het momenteel onmogelijk is materiaal aan te brengen.

Met andere woorden, de werken, die reusachtig zijn, gaan door; we hopen dat het TTMM ze zal kunnen doorvoeren in goede voorwaarden en in een korte tijdspanne.

Natuurlijk houden we onze lezers op de hoogte van het gebeuren in ons tijdschrift "Op de Baan".



TRAIN TOURISTIQUE DE LA MEUSE ET DE LA MOLIGNEE

COPYLAND

Bd. General Jacques 177, 1050 BRUSSEL
Open van 8u30-19u, zaterdag 9u30-18u

Kopies vanaf

0,70 fr.

Kodak

1,30 fr.

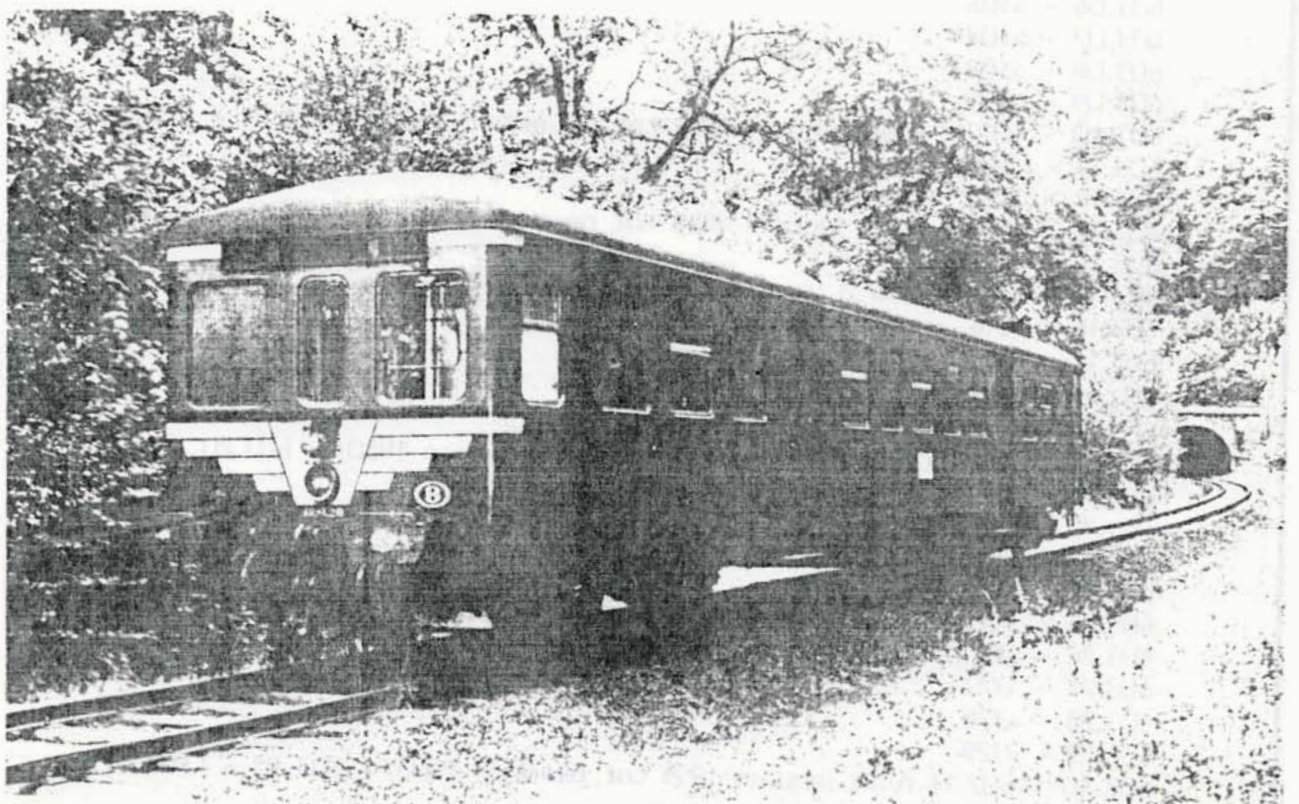
PORTRET: DE 4333 VAN HET TSP

OORSPRONG

In 1946, kort na de oorlog, kreeg de NMBS haar motorrijtuigen in een bijzondere slechte staat terug. De meeste voertuigen, die niet door oorlogsschade reeds vernield waren, werden wegens verval of verouderde staat gesloopt. Deze dedroevende toestand vloeide hoofdzakelijk uit een gebrek aan onderhoud voort.

De resterende motorrijtuigen werden in de jaren zestig gedeklasseerd. Aangezien de NMBS tussen 1952 en 1956 haar motorrijtuigen enigszins wilde vernieuwen, werden zes nieuwe reeksen, in totaal 76 exemplaren, in dienst gesteld, waarvan 20 van de reeks 554 (later type 46), 36 van de reeks 602-603 (toekomstig type 42-43), 10 van de type 604 (later type 44), 10 van de reeks 605 (daarna type 45).

De 602-603 waren enkelvoudige motorrijtuigen, van middenvermogen, met een maximale rijsnelheid van 90 km/u. Bovendien konden ze gekoppeld met meerdere eenheden gebruikt worden. Ze werden tussen 1954 en 1956 door "Les Ateliers Métallurgiques de Nivelles" gebouwd en bestonden eigenlijk uit



twee reeksen : de 603 waren uitsluitend tweede klasrijtuigen, terwijl de 602, die speciaal voor het aandoen van de Luchthaven van Melsbroek bestemd waren, een meer verfijnde confort en een eerste-klas-compartiment boden.

NUMMERING

Oorspronkelijk : types 602 en 603 genummerd van 602.01 tot 602.06 en 603.01 tot 603.30 *

- op 1/1/1971 : werden types 42 en 43 4231 tot 4236 en 4301 tot 4330B;

Vanaaf 1972 : de verbouwde 42 werden geleidelijk de 4331 tot 4336;

* Aan het einde van de jaren vijftig vonden verschillende uitwisselingen tussen reeksen plaats. Om de situatie enigszins te verduidelijken, maken we een lijst met hun achtereenvolgende nummeringen op.

602.01 - 4231 - 4331
602.02 - 4232 - 4332
602.03 - 4233 - 4333
602.04 - 4234 - 4334
602.05 - 4235 - 4335
602.06 - daarna 603.31 in september 1957 - 4315
603.01 - 4301
603.02 - 4302
603.03 - 4303
603.04 - 4304
603.05 - 4305
603.06 - 4306
603.07 - 4307
603.08 - 4308
603.09 - 4309
603.10 - 602.12 (van januari 1959 tot november 1960) - 603.10 - 4310
603.11 - 4311
603.12 - 4312
603.13 - 602.09 (van januari 1959 tot november 1960) - 603.13 - 4313
603.14 - 4314
603.15 - dan 602.06 II in maart 1958 - 4236 - 4336
603.16 - 4316
603.17 - 4317
603.18 - 4318
603.19 - 4319
603.20 - 602.10 (van februari 1959 tot september 1960) - 603.20 - 4320
603.21 - 4321
603.22 - 4322
603.23 - 4323
603.24 - 4324
603.25 - 602.08 (van december 1958 tot oktober 1960) - 603.25 - 4325
603.26 - 602.07 (van maart 1958 tot augustus 1961) - 603.26 - 4326
603.27 - 4327
603.28 - 4328
603.29 - 4329
603.30 - 602.11 (van januari 1959 tot oktober 1960) - 603.30 - 4330

MOTORISATIE EN TRANSMISSIE

Gebouwd bij SEM in Gent verstrekte de vier takt en zes cilinders dieselmotor, die door een turboblaasmachine opgeladen was, 400 pk. Hij lag horizontaal gebogen in één van de draaistellen, wat het al veeleisende onderhoud, dat zulke motoren vergen, nog moeilijker maakte. Ondanks de elf in de vloer geplaatste platen moet je toch als een paling kronkelen, om tot de hoofd delen van de motor toegang te krijgen. De NMBS had nog de bouw van 40 bijkomende motorrijtuigen met dezelfde motor gepland (type 606). Echter zou de motor dit maal onder de rijtuigbak gevestigd worden. Ten slotte werden alleen de motoren gebouwd en gebruikt om de 7 motorrijtuigen van de reeks 40 (vroeger reeks 630) en de 25 rangeerlokomotieven van de reeks 92 (vroeger 232) te motoriseren.

De SEM hydromechanische transmissie was eveneens in het draaistel gevestigd en rechtstreeks aan de motor gekoppeld.

Via een cardanas en kegeltandwielen dreef ze een enkel as aan (positie van de assen : $1A-2'$), waardoor deze motorrijtuigen bijzonder geneigd waren, om te slippen. Ze waren om die redenen met zandkisten uitgerust.

BINNENINRICHTING

1) 603 : De 603 bestonden uit drie tweede-klas-compartimenten afgezonderd door twee platformen, met in totaal 99 zitplaatsen, 40 staanplaatsen en 19 klapstoeltjes. Een dienstcompartiment achter de stuurpost kon 1 ton bagages omvatten. De WC bevond zich rechts van de stuurpost II.

De banken in aluminiumbuizen waren net als hun rugleuning met groen kunstleer bedekt en geplaatst volgens de liefste gewoontes van de NMBS, namelijk: twee of drie zitplaatsen naast elkaar.

De twee dubbele deuren konden worden geopend of gesloten door een elektro-pneumatische bedieningsmechanisme.

Een op twee vensters kon worden geopend; slecht het bovendeel.

2) 602 : De 602, die speciaal voor de SABENA-verbinding tussen Brussel-Centraal en Melsbroek bestemd waren, onderscheidden zich van de 603 door de inrichting in eerste klas van het compartiment naast de stuurpost II, en de verbouwing van het compartiment boven het motordraaistel voor het vervoer van bagages en kleine containers (capaciteit : 4 ton). Hiertoe werd het naburige platform met schuifdeuren uitgerust, die voor de reizigers niet toegankelijk waren. De 602 boden 29 zitplaatsen A, 50 zitplaatsen B en 20 staanplaatsen B.

VERSIERINGEN EN KLEUREN

Oorspronkelijk : tweekleurige rijtuigbak afgezonderd door een dunne zwarte lijn; donker groen beneden de lijn, heller groen boven; Zwart dak; Voorkanten : in het midden, een gele trapeze waarin de enige witte lamp en de koppeling voor het gebruik in meerdere eenheden zich bevonden, vier horizontale gele lijnen van afnemende lengte sloten de trapeze om.

In de jaren zestig : de rijtuigbak in donker groen, de voorkanten worden met twee witte lampen uitgerust en door de traditionele gele snorren omgesloten.

Vanaf 1970 verschenen de nieuwe nummers.

Vanaf 1973, nieuwe rode en gele livrei, grijs dak, voorkanten met dubbele wit-rode lampen omgesloten door gele snorren en met twee en daarna drie windschermen.

Voor de liefhebbers van de nauwkeurigheid laten we er nog toevoegen dat alle motorrijtuigen, die na 1979 werden gereviseerd, een fijne zwarte lijn of twee wit-zwarte lijnen kregen, om het rood van het geel te scheiden.

Bovendien kregen de 4302, 4314, 4320, 4327 en 4330 op de voorkanten weinig esthetische nummers van grote dimensie.

VERBOUWINGEN EN WIJZIGINGEN

Alle motorrijtuigen zijn verschillende moderniseringën zowel inzake binneninrichtingen als in verband met het uiterlijk ondergaan.

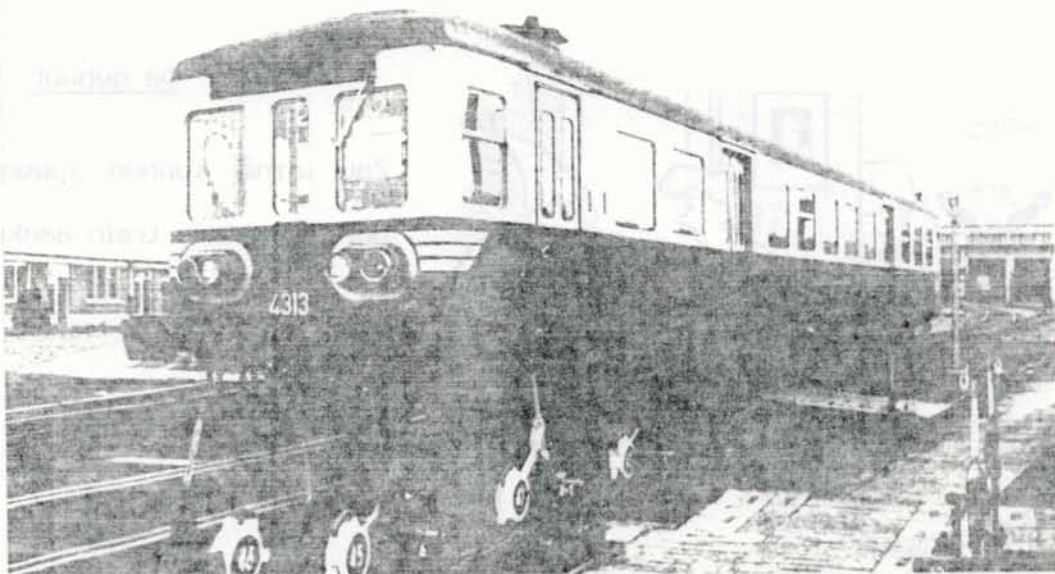
De eerste kleine wijziging was rond 1958 de opbouw van twee witte lampen ter vervanging van de enige lamp in het midden.

Naast de reeds vermelde veranderingen van de livrei werden wijzigingen aangebracht om de veiligheid in geval van botsingen aan de overgangen te verbeteren. Namelijk; een volledige nieuwe inrichtingen van de stuurposten; dit bracht de vervanging van de drie ramen door twee met grotere oppervlakte voor een betere zichtbaarheid met zich net als de overplaatsing van de WC (oorspronkelijk rechts van de stuurpost I) in één van de reizigerscompartimenten, wat het aantal zitplaatsen tot 95 beperkte; het ventilatierooster boven de windschermen werd bij deze gelegenheid afgeschaft. (oorspronkelijk liep een luchtkoker het motorrijtuig in zijn hele lengte tussen het dak en het plafond af; de lucht kon ingevoerd worden door verspreiders, die in het plafond tussen fluorescentiebuizen waren gevestigd. De voorkanten kregen dubbele wit-rode lampen.

Wat de binneninrichting betreft, hebben de grijze fineerplaten het gelakte hout vervangen; de vensters en hun raamwerken (voortaan uit aluminium) werden volledig vernieuwd waarvan slechts een raampje van 20 cm hoog kon worden geopend. De grote ruiten tussen de compartimenten en de platformen maakten plaats voor scheidswanden met deuren.

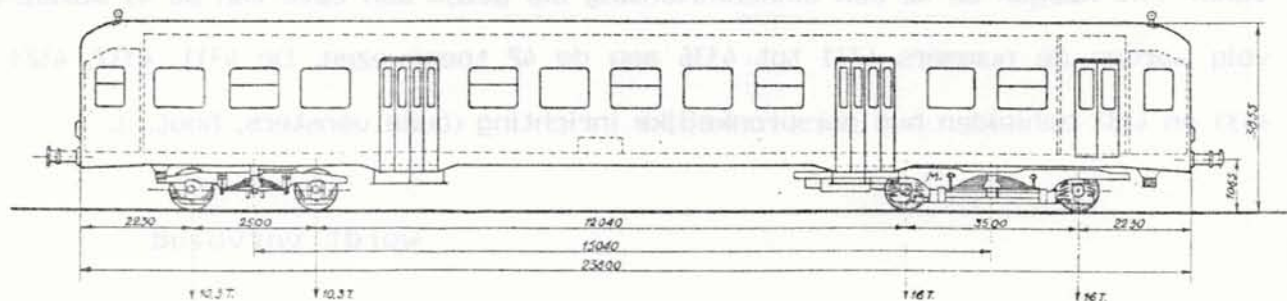
Vanaf 1972 kregen de 42 een binneninrichting die gelijk aan deze van de 43 waren. Bijgevolg werden de nummers 4331 tot 4336 aan de 42 toegewezen. De 4311, 4317, 4323, 4329, 4331 en 4333 behielden hun oorspronkelijke inrichting (oude vensters, hout...).

wordt vervolgd



Algemeen kenmerkend

<u>EFFECIEF</u> :	6 + 30
<u>NUMMER</u> :	4301-4336, ex.4301-4330 en 4231-4236, ex.603.01-30 en 602.01-06.
<u>FABRIKANT</u> :	Les Ateliers Métallurgiques de Nivelles
<u>DIESELMOTOR</u> :	SEM te Gent, type 6K103H - 400 PK
<u>ASINDELING</u> :	1A'-2'
<u>OVERBRENGING</u> :	hydromecanische, SEM
<u>MAX. SCHNEILHEID</u> :	90 km/u
<u>LEEG GEWICHT</u> :	40,5t (603) - 40,8t (602)
<u>DIENSTVAARDIG GEWICHT</u> :	52,7t
<u>TOTALE LENGTE</u> :	23,800 m
<u>TOTALE RADSTAND</u> :	18,040 m
<u>DRAAISTELLEN RADSTAND</u> :	3,500 m en 2,500 m
<u>DRIJWIELEN DIAMETER</u> :	0,850 m
<u>AANTALE ZITPLAATSEN</u> :	602 : 29A en 50B - 603 : 99B (en 19 klapstoetjes)
<u>AANTALE STAANPLAATSEN</u> :	602 : 20B - 603 : 40B
<u>REMMING</u> :	automatische Oerlikon rem type FV3
<u>GASOIL</u> :	575 liter



De gebeur

Zou u mij kunnen zeggen om welke
uur de laatste trein aankomt?

DE DIESELLOCOMOTIEVEN REEKS 92

HERKOMST EN KENMERKEN

De 25 locomotieven van de reeks 92 (9201-9225, ex type 232.001-232.025) werden gebouwd door "Brugeoise & Nivelles" in 1960.

Het totale rijvaardig gewicht van iedere loc bedraagt 51 ton. De lengte van buffer tot buffer telt 10,400 m. Hij bezit een hoogte van 4,200 m. Deze loc berijdt gemakkelijke bochten van 75 m radius. Hij bezit twee rijregimes. Bij manoeuvren bedraagt de max. snelheid 28 km/uur en in lijn bereikt hij 45 km/uur. De maximale aanzet trekkraft is 13 ton. De brandstofvoorraad kan voor een week volstaan t.t.z. 2.400 l stookolie, 400 l smeerolie, 200 l water voor koeling en 450 kg zand. Dit is vooral van belang voor die eenheden die zich ver van hun bevoorradingspunt ophouden. De locomotief heeft drie centraal gekoppelde assen, bezit twee diagonaal gebouwde stuurplaatsen wat een gemakkelijke bediening met zich brengt en een goede zichtbaarheid in beide rijrichtingen. Het quasi geruisloos draaien van de motor is het eindresultaat van een studie die gedaan werd ten voordele van de bestuurders en ... de aanwonenden.

DE DIESELMOTOR

De eerste vierentwintig eenheden zijn uitgerust met een motor van het type 6 K 113 HS van SEM te Gent, zelfde constructeur die de dieselstellen van het type 40, 42 en 43 bouwde. De motor heeft een nominale trekkraft van 350 pk ; de rotatiesnelheid bedraagt 1.300 t/minuut. Het is een overvoede vier tijdenmotor en bezit zes cilindrs in lijn gebouwd. In den beginne was locomotief 232.025 uitgerust met een Cockerill-motor van het type T 175 Co van 400 pk. en draaiende aan 1.700 omwentelingen per minuut.

Hij is ook van het type van een overvoede viertijdse motor uitgerust met zes cilindrs in lijn. Later werd ook hij uitgerust met een SEM-motor.

TRANSMISSIE

De hydraulische overbrenging is van het Voith L 37 u-type, met reducerende poolwisselaar Cockerill. De overbrenging wordt bewerkstelligt door een vliegwiel, uitgerust met aanzetslinger die de drijfstangen aandrijft

GEBRUIK - TOEKOMST

Slechts twee stelplaatsen kregen 92gers toegewezen nl. Schaarbeek en Antwerpen-Dam.

De prestaties van deze locs waren niet van de beste en daarom werden ze, midden van de jaren zeventig, overgeheveld naar de dienst Spoor (nu genaamd dienst I : Infrastructuur).

Veelvuldig onderhoud en talrijke zware defecten, vooral het stootbodemstuk en de dieselmotor, laten een vroegtijdige buitendienststelling vermoeden van de eerste exemplaren. Er dient aangestipt dat hun motor was voorbestemd om een nieuw type dieselstellen aan te drijven (type 606). Deze werden uiteindelijk nooit gebouwd ten gevolge van de weinig bemoedigende resultaten bekomen met de dieselstellen van het type 602/603 en uitgerust met dezelfde motor.

Hetgeen velen waarschijnlijk niet weten is dat van deze reeks de laatste nog in originele versie bestaande loc zich in het Z-0 district bevindt...



Rue de Bruxelles 53 Brusselstraat
ENGHEN 1390 EDINGEN
(Belgium)

☎ (02) 395 71.05

B

Jocadis

NEW

Bouwdoos "51" DIESEL
Boîte de construction



CAISSE COULEE EN 1 SEULE PIECE
2 TYPES DE TRAVERSES PORTE-TAMpons
2 TOITURES DIFFERENTES :
Berh : 5101 à 5153
Voith : 5154 à 5193
BOGIES MOTEUR ET PORTEUR LIVRES
PRETS A ROULER.
CHOIX COURANT CONTINU
COURANT ALTERNATIF
ATTELAGES COURTS ROCO.

COURANT CONTINU
GELIJKSTROOM

REF: JOC 11005 : **8.995 -**

COURANT ALTERNATIF
WISSELSTROOM

REF: JOC 11006 : **9.595 -**

KOETSWERK UIT EEN STUK GEGOTEN
2 VERSCHILLENDE BUFFERBALKEN
2 VERSCHILLENDE DAKEN :
Berh : 5101 - 5153
Voith: 5154 - 5193
DRAAISTELLEN GELEVERD KLAAR OM
TE RIJDEN.
GELIJKSTROOM OF WISSELSTROOM.
ROCO KORTKOPPELINGEN.



MODEL ZICHTBAAR IN ONZE
WINKEL
MODELE VISIBLE AU MAGASIN