

# LSV

## Tijdschrift

VERENIGING ZONDER WINSTOOGMERK

TWEEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT

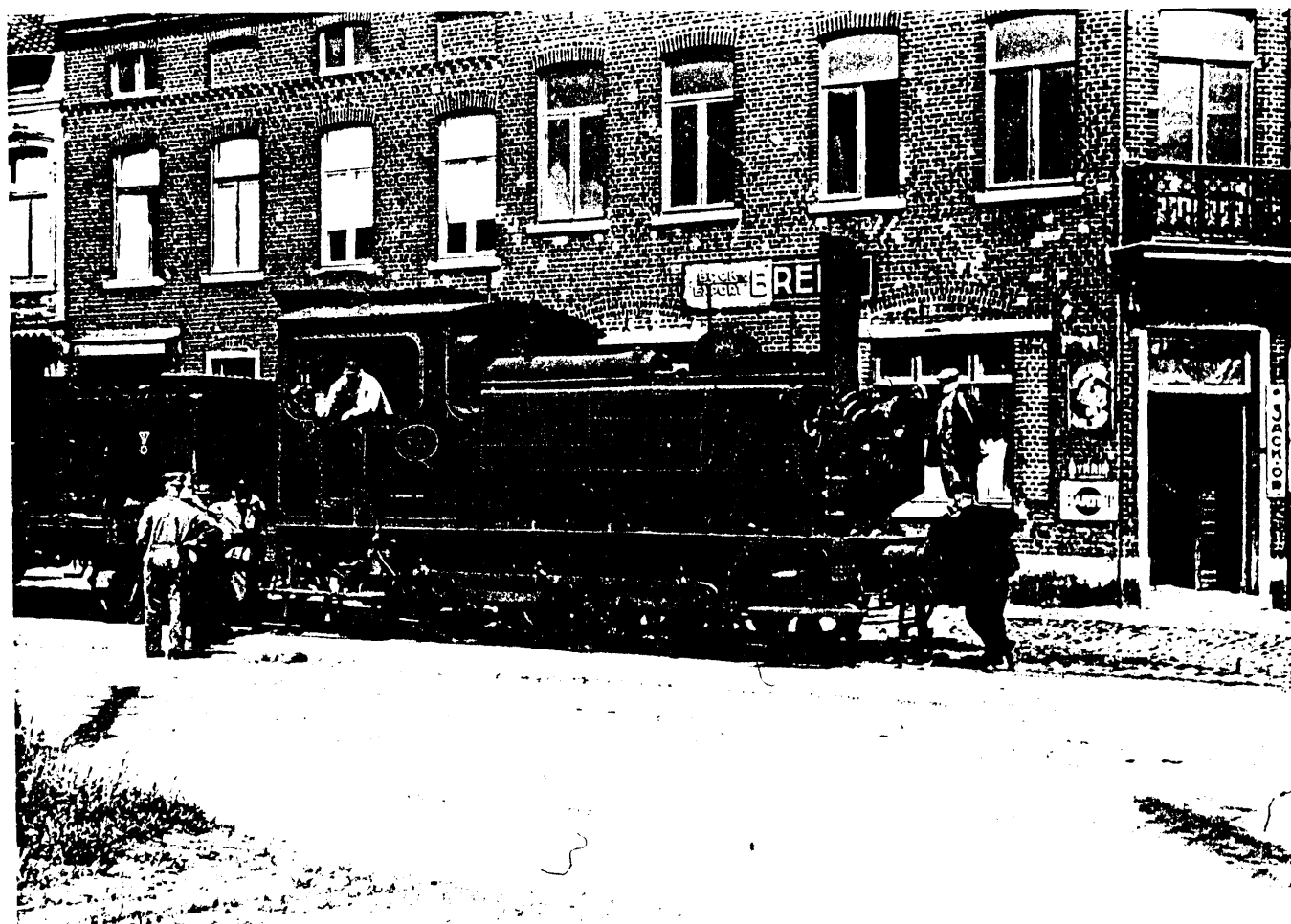
JANUARI - FEBRUARI

JAARGANG : 8

NUMMER : 40

LIDGELD : 550 BFR.

LOS NUMMER : 150 BFR.



# Limburgse Stoom Vereniging



**Belangrijke opmerking :**

Wegens de vele administratieve stappen die er moesten gezet worden om de verhuis naar As mogelijk te maken (kontrakten, bouwvergunningen, subsidieaanvragen, ...) is er in 1989 te weinig tijd overgebleven om de TTZ-aktueel uit te geven.

Hiervoor willen we ons dan ook verontschuldigen en begrip vragen voor deze situatie. Nu zijn de voorbereidingen zover gevorderd dat er opnieuw tijd overschiet zodat voor 1990 opnieuw een betrekkelijk regelmatig verschijnen mogelijk wordt. Dit nummer is dan ook het eerste dat als L.S.V.-tijdschrift verschijnt.

Wie verder wil genieten van het tijdschrift kan zijn lidmaatschapsbijdrage hernieuwen. De prijs bedraagt nog steeds 550 BF/jaar te storten op het nieuwe rekeningnummer 860-0068573-79 van L.S.V. As.

Doch anderzijds hebben we een eerste jaar veel investeringen om As volledig op te bouwen en daarom willen we U ook vragen om vrijwillig een bijkomende bijdrage te storten voor de uitbouw. Een som van bv. 1 000 BF (abonnement + bijdrage) is niet veel in vergelijking met veel andere binnen- en buitenlandse tijdschriften en dit bedrag zou ons een heel stuk verder helpen. Per schijf van 1 000 F bieden we anderzijds een vrijkaart aan op al onze treinen en de toegang tot de tentoonstellingen. We hopen op een eenmalige bijdrage om ons initiatief te steunen, dank bij voorbaat.

# NIMBS Aktueel

**1. Statistiek :**

**a. Leveringen :**

912	BN Brugge	Schaarbeek	18/10/88	18/10/88	20/01/89
913	BN Brugge	Schaarbeek	28/10/88	31/10/88	23/01/89
914	BN Brugge	Schaarbeek	13/02/89	27/02/89	01/03/89
915	BN Brugge	Schaarbeek	09/02/89	27/02/89	24/02/89
916	BN Brugge	Schaarbeek	08/02/89	27/02/89	28/02/89
917	BN Brugge	Schaarbeek	06/02/89	27/02/89	15/02/89
918	BN Brugge	Schaarbeek	07/02/89	27/02/89	20/02/89
919	BN Brugge	Schaarbeek	03/02/89	27/02/89	28/02/89
920	BN Brugge	Schaarbeek	08/02/89	27/02/89	08/03/89
921	BN Brugge	Schaarbeek	22/02/89	17/03/89	21/03/89
922	BN Brugge	Schaarbeek	21/03/89	17/03/89	19/03/89
923	BN Brugge	Schaarbeek	20/03/89	03/04/89	20/04/89
924	BN Brugge	Schaarbeek	30/03/89	21/04/89	30/04/89

925	BN	Brugge	Schaarbeek	13/04/89	21/04/89	13/05/89
926	BN	Brugge	Schaarbeek	25/04/89	30/05/89	25/06/89
927	BN	Brugge	Schaarbeek	19/05/89	30/05/89	19/06/89
928	BN	Brugge	Schaarbeek	26/05/89	19/06/89	26/06/89
929	BN	Brugge	Schaarbeek	08/06/89	16/06/89	08/07/89
930	BN	Brugge	Schaarbeek	20/06/89	10/07/89	20/07/89
931	BN	Brugge	Schaarbeek	30/06/89	10/07/89	30/07/89
932	BN	Brugge	Schaarbeek	07/08/89	30/08/89	07/09/89
933	BN	Brugge	Schaarbeek	18/08/89	30/08/89	18/09/89
934	BN	Brugge	Schaarbeek	31/08/89	21/09/89	30/09/89
935	BN	Brugge	Schaarbeek	16/10/89	27/10/89	16/11/89

b. Stelplaatswijzigingen :

5127	Monceau	-	Hasselt	01/06/1989
5129	Monceau		Hasselt	01/06/1989
5130	Monceau		Hasselt	01/06/1989
5138	Monceau		Hasselt	01/06/1989
5183	Hasselt		Antwerpen-dam	01/06/1989
5184	Hasselt		Antwerpen-dam	01/06/1989
5186	Hasselt		Antwerpen-dam	01/06/1989
5189	Hasselt		Antwerpen-dam	01/06/1989
8407	Montzen		Latour	23/08/1989

c. Buitendienststellingen :

052,054,055	:	Hasselt	BD met PV 89.03	in 05/1989
066,071,079	:	Kinkempois	BD met PV 89.03	in 05/1989
068,069	:	Kinkempois	BD met PV 89.05	in 11/1989
115	:	Ronet	BD met PV 89.05	in 11/1989
513	:	Stockem	BD met PV 89.02	in 02/1989
524,525,535,536	:	Haine SP	BD met PV 89.03	in 05/1989
503	:	Stockem	BD met PV 89.04	in 08/1989
506,508,511,512,515,516	:	Stockem	BD met PV 89.05	in 11/1989
523,534,537	:	Haine SP	BD met PV 89.05	in 11/1989
4610	:	Haine SP	BD met PV 89.04	in 08/1989
5204	:	Latour	BD met PV 301	van 28/02/89
			Uit geschriften op	01/08/89
5905	:	Antwerpen D	BD met PV 310	van
5909	:	Antwerpen D	BD met PV 315	van
5910 *	:	Antwerpen D	BD met PV 311	van
5926	:	Antwerpen D	BD met PV 312	van
5936	:	Antwerpen D	BD met PV 313	van
5946	:	Antwerpen D	BD met PV 314	van
			Alle uit geschriften op	01/03/1990

\* Blijft in Antwerpen voor museumdoeleinden.

8410 : Haine SP BD met PV 316 van 15/01/1990  
 Uit geschriften 01/02/1990  
 8422 : Stockem BD met PV 306 van 22/08/1989  
 Uit geschriften 01/11/1989

## 2. Aktuele berichten :

00 : Na de ombouw van 15 stellen tot poststel, gingen 8 verdere stellen van deze reeks buiten dienst. Reden hiervan is de levering van de stellen 09 en de slechte toestand van de kast.

Deze stellen hebben de volgende levensloop :

228.052 -- 052 :

Levering : 10/11/1955

Stelplaatsen :

Schaarbeek	10/11/55	29/09/57
Ronet	29/09/57	01/05/76
Kinkempois	01/05/76	10/01/83
Ronet	10/01/83	01/10/84
Hasselt	01/10/84	05/89

228.054 -- 054 :

Levering : 16/11/1955

Stelplaatsen :

Schaarbeek	16/11/55	29/09/57
Ronet	29/09/57	01/05/76
Kinkempois	01/05/76	10/01/83
Ronet	10/01/83	01/10/84
Hasselt	01/10/84	05/89

228.055 -- 055 :

Levering : 01/12/1955

Opgebouwd uit de AB 055 en de ABD 526 na ongeval van 4/10/67 te Fexhe-le-Haut-Clocher.

Stelplaatsen :

Schaarbeek	01/12/55	29/09/57
Ronet	29/09/57	01/05/76
Kinkempois	01/05/76	10/01/83
Ronet	10/01/83	01/06/86
Kinkempois	01/06/86	01/10/88
Hasselt	01/10/88	05/89

228.066 -- 066 :

Levering : 17/02/1955

Stelplaatsen :

Schaarbeek	17/02/55	01/05/76
Kinkempois	01/05/76	10/01/83
Ronet	10/01/83	01/06/86
Kinkempois	01/06/86	05/89

228.068 -- 068 :

Levering : 13/07/1955

Stelplaatsen :

Oostende	13/07/55	01/06/56
----------	----------	----------

Schaarbeek	01/06/56	19/01/76
Kinkempois	19/01/76	10/01/83
Ronet	10/01/83	01/06/86
Kinkempois	01/06/86	11/89

228.069 -- 069 :

Levering : 29/07/1955  
 Stelplaatsen : dezelfde als de 068

228.071 -- 071 :

Levering : 12/08/1955  
 Stelplaatsen :

Oostende	12/08/55	01/06/58
Schaarbeek	01/06/58	04/10/59
Oostende	04/10/59	01/06/61
Schaarbeek	01/06/61	19/01/76
Kinkempois	19/01/76	10/01/83
Ronet	10/01/83	01/06/86
Kinkempois	01/06/86	05/89

228.079 -- 79 :

Levering : 12/10/1955  
 Stelplaatsen :

Kinkempois	12/10/55	01/10/56
Oostende	01/10/56	01/06/60
Kinkempois	01/06/60	01/06/61
Oostende	01/06/61	10/01/63
Schaarbeek	10/01/63	26/05/63
Kinkempois	26/05/63	26/09/65
Schaarbeek	26/09/65	19/01/76
Kinkempois	19/01/76	10/01/83
Ronet	10/01/83	01/06/86
Kinkempois	01/06/86	05/89

228.115 -- 115

Levering : 12/03/1956  
 Stelplaatsen :

Schaarbeek	12/03/56	03/06/56
Oostende	03/06/56	01/10/56
Ronet	01/10/56	21/02/66
Schaarbeek	21/02/66	22/05/66
Kinkempois	22/05/66	26/05/66
Ronet	26/05/66	27/09/70
Kinkempois	27/09/70	01/06/84
Stockem	01/06/84	01/06/86
Ronet	01/06/86	11/89

05 : Vooral bij deze stellingen is een eerste buitendienststeltlingsgolf : het eerste stel dat richting sloper ging was de 513 die al in februari 1989 buiten dienst gesteld werd. In mei werden nog vier verdere stellingen uit de circulatie getrokken (nl. de 524, 525, 535, 536). De meeste stellingen werden echter pas in november afgevoerd. Niet minder dan 9 stellingen gingen toen richting "pensioen". Op dit ogenblik zijn nog 20 stellingen 05 in dienst : 6 te stockem, de rest te Haine-St-Fierre.

De levensloop van de buiten dienst gestelde stellingen wordt in de volgende uitgave onder de loep genomen.

- 09 Op 16 oktober was het een feit ; het laatste stel van de eerste bouwschijf werd op dat ogenblik geleverd. Intussen werden ook de meeste kinderziektes verholpen en waren alle stellen effectief in dienst en kon de inzetreeks (met diensten op de lijn 26, verder naar Mechelen, Antwerpen, St-Niklaas en Boom) volledig afgehandeld worden.
- Inmiddels werd een tweede bouwschijf van 17 stellen besteld bij BN Brugge. Deze moet vanaf december 1990 afgeleverd worden. Dit houdt dan ook in dat op dat ogenblik opnieuw een deel van de oudere stellen kunnen vervangen worden.
- 20 De modernisering van deze lokomotief gaat aan vlot tempo verder en de gemoderniseerde machines werden nu volledig vrijgegeven daar er geen belangrijke moeilijkheden voorkwamen.
- 22 In tegenstelling met sommige geruchten is er nog niet met een afstelling van deze lokomotieven te rekenen. Ondanks hun geringe inzet blijven ze volledig in het onderhoudsbestand aanwezig en zelfs de 2219, die een ongeval had te Quevy, wordt nog hersteld.
- 28 De 2803 had af te rekenen met een brand in de elektrische toestellenkast in november 1988 en staat nog steeds afgesteld. Een herstelling wordt problematisch. Anderzijds wordt een van beide andere loks in de oorspronkelijke livrei teruggebracht voor de rit van de T.S.P. en wordt dan in het museumpatrimonium opgenomen.
- 29 (101) : tijdens de zomer van 1989 werd de 101.012 (2912) te Ronet onder handen genomen en werd de lokomotief in een tweekleurige schildering teruggebracht, echter zonder de gele zichtbaarheidsbanden op de neus, deze machine werd voor het eerst tijdens de opendeurdagen te Kortrijk eind september aan het publiek voorgesteld. Na de tentoonstelling werd de lokomotief terug naar Ronet gebracht en hier wordt eraan gewerkt dat deze historische lokomotief in 1990 rijvaardig wordt.
- 44 : De negen overblijvende stellen ondergaan nog een grote herziening (3 per jaar) en ontvangen dan alle de verder beschreven blauwe livrei.
- 45 : Vrij onverwacht werd de livrei van de resterende motorwagens aangepast : op 30 oktober verliet de 4509 van Latour de CW Mechelen in een vrij opvallend jasje : hoofdkleuren zijn nu blauw (onderkant kast en dak) en geel (front en tussen de vensters). Deze kleuren zijn gescheiden door een witte band en afgeboord door een rode bies. De eerste effectieve rit van dit stel gebeurde tijdens een speciale rit georganiseerd door de GTF op de Vennbahn op 4 november 1989
- Anderzijds werd ook de verwarming gemoderniseerd : in plaats van de aanwezige Westinghouse-brander werd nu een Webster verwarming ingebouwd. Alle stellen ondergaan deze verbouwing, doch er zijn geen grote revisies meer voorzien.
- 46 : Wegens zware motorschade werd de 4601 van Haine-St-Pierre afgesteld. Het stel blijft echter wel in de stelplaats. De

## levensloop :

Levering :	02/07/1952	
Bouwer :	Ragheno	
Stelplaatsen :		
Brugge	02/07/52	16/02/59
Merelbeke	16/02/59	07/06/62
Haine-St-Pierre	07/06/62	28/05/65
Ath	28/05/65	08/88
Haine-St-Pierre	08/88	01/10/89

- 52 : wegens motorschade ging nu ook de 5204 buiten dienst en wordt gebruikt als plukmachine voor de overige machines.
- 53 : opnieuw is er sprake van de ombouw van de 5 resterende lokomotieven met vlottende kabine. Reden voor deze beslissing is het feit dat een aantal goederentreinen van de lijn 162 afgevoerd worden en over de Athus-Maas-lijn te voeren. Reden zijn de werken op de lijn 162 die hierdoor vlugger kunnen verlopen.
- 54 : al twee lokomotieven (de 5401 en 5404) staan afgesteld wegens zware motorschade en worden gebruikt om de overige lokomotieven te herstellen. Enkel de museumlok 204.003 en de 5407 blijven rijvaardig.
- 59 : vanaf maart 1990 in het tijdperk van deze reeks definitief voorbij : op dat ogenblik werden immers de laatste zes overblijvende lokomotieven uit de geschriften afgevoerd. Deze machines stonden reeds vanaf 28 mei 1989 in park en werden slechts nog zeer sporadisch gebruikt. De beslissing om de lokomotieven niet te gebruiken voor werktreinen op de nieuwe TGV-lijn betekende het definitieve einde. De 5905, 5909, 5926, 5936 en 5946 zullen verkocht worden om te slopen. Een prijs van 250 000 F werd hiervoor opgegeven. De 201.010 anderzijds blijft te Antwerpen voor museumdoeleinden en blijft dus rijvaardig behouden.
- 60 : voor verschillende lokomotieven van deze reeks is het lot bezegeld : 32 lokomotieven werden verkocht aan een schroot-handelaar te Flawinne en werden daar in de loop van de herfst van vorig jaar verschroot. Anderzijds zouden nog twee verdere loten van ongeveer 20 loks voor slooping vrijgegeven worden en tijdens de volgende maanden gesloopt worden.

Anderzijds zijn er thans tien machines gevrijwaard van sloop : de machines 6012, 6027, 6039, 6045, 6047 en 6060 werden door Italiaanse firma's opgekocht en verrichten thans werktreinen in het zonnige zuiden. Vier verdere lokomotieven bleven als museumlokomotief in België : de 6034 en 6086 werden aangekocht door de CFV3V voor hun goederentreinen op de lijn naar Chimay, de 6106 is in partikulier bezit en staat nog steeds in de stelplaats Merelbeke. Verder heeft de TSP een optie op de 6077. Deze lokomotief is trouwens de enige nooit gemoderniseerde 60-ers die behouden bleef. Verder bleef ook de 6025 bewaard te Salzannes, dit als didactisch materieel.

Daarenboven worden nog steeds 10 verdere machines afgesteld



voor verdere verkoop aan geïnteresseerden.

62 Ook bij deze lokomotieven is er reeds een overschot op te merken. Er werden immers al 6 in park geplaatst, het zijn de 6296, 6299 en 6327 van Hasselt, de 6241, 6242 en 6257 van St-Ghislain. Nu zouden deze 6 lokomotieven aangeduid worden voor het slepen van de werktreinen op de TGV-lijn.

84 Na een rustpauze werden nu weer twee lokomotieven van deze reeks definitief afgevoerd. De loopbaan geeft het volgende beeld :

250.010 -- 8410

Levering :	03/11/1955	
Bouwer :	Baume & Mercier	
Stelplaatsen :		
Schaarbeek	03/11/55	06/10/64
Montzen	06/11/64	20/03/68
Haine-St-Pierre	20/03/68	01/02/90

250.022 -- 8422

Levering :	06/01/1956	
Bouwer :	Baume & Mercier	
Stelplaatsen :		
Schaarbeek	06/01/56	27/01/61
Ronet	27/01/61	22/02/61
Montzen	22/02/61	18/10/78
Hasselt	18/10/78	06/05/85
Haine-St-Pierre	06/05/85	01/06/86
Stockem	01/06/86	01/11/89

Deze buitendienststelling leidde tot een mutatie van de 8407 van Montzen naar Latour om daar de 8422 te vervangen.

Ondanks een overschot aan rangeermachines zijn er geen verdere afstellingen meer voorzien tot het jaar 2000. Enkel bij zwaardere schade worden er nog lokomotieven van de reeksen 80, 83 en 84 naar de schrootbelt verwezen.

-----

# Museumexploitatie

Bij de N.M.B.S. (en de verenigingen) is er duidelijk een nieuwe tendens inzake museumwerking en daarom geven we een overzicht van de thans voor museumdoeleinden gereserveerde elektrische en diesellokomotieven.

## Elektrische stellingen :

A 12 :	vierledig stel van '35	rijvaardig	blauw-beige
	standplaats N.M.B.S.		Schaarbeek
002 :	tweeledig stel van '39	afgesteld, niet gerestaureerd	
	standplaats N.M.B.S.		Leuven
901 :	Benelux-stel	afgesteld, niet gerestaureerd	
	standplaats N.M.B.S.		Leuven

## Elektrische lokomotieven :

101.012	(ex reeks 29)	rijvaardig	groen
		standplaats N.M.B.S.	Ronet
2913		afgesteld	groen/gemod.
		standplaats N.M.B.S.	CW Mechelen
120.00.	(ex reeks 28)	rijvaardig	groen
		standplaats N.M.B.S.	Brussel-zuid

## Diesellokomotieven :

201.010	(ex reeks 59)	rijvaardig	met ster
		standplaats N.M.B.S.	Antwerpen-dam
204.003	(ex reeks 54)	rijvaardig	dubbele lijn
		standplaats N.M.B.S.	Ronet
6406		afgesteld	groen
		standplaats N.M.B.S.	Leuven
7106		afgesteld	Z-schildering
		standplaats N.M.B.S.	Leuven
7209	(272.009)	afgesteld	in restauratie
		standplaats N.M.B.S.	Antwerpen-dam

## Dieselstellingen :

4006		rijvaardig	rood-geel
		standplaats N.M.B.S.	Haine-St-Pierre
4903		rijvaardig	groen
		standplaats N.M.B.S.	Antwerpen-dam
			vervolg .../...

# Historische Bladzijde

40.09

## Type 48 ex. N.B.

Daar de Nord Belge met zijn verbinding Liege-Namur-Charleroi ook verschillende zeer zware, internationale treinen moest slepen voldeden de oudere lokomotieven type 22 na de eerste wereldoorlog niet meer. Daarom drong zich tegen de jaren dertig zich een zwaardere versie op. De Nord Francais had op dat ogenblik een nieuw type met asindeling 1'D in dienst gesteld. Het waren zware, krachtige machines met vier cilinders en compound-werking en uitgerust met oververhitters.

Een eerste bouwreeks van 25 machines werd aan Cockerill uitbesteed en deze werden in de loop van 1927 geleverd. Bij de Nord Belge kregen ze de nummers 421 tot 445. Ingedeeld bij de stelplaats Kinkempois verrichtten ze de zwaarste reizigerstreinen op de verbinding met Namur ; naast de internationale treinen verzekerden ze ook vele expresse treinen op dezelfde verbinding. Daar deze eerste machines zo goed voldeden, werd er een tweede bouwreeks bijbesteld ; deze 10 bijkomende lokomotieven werden opnieuw door Cockerill gebouwd en in 1930 geleverd. Op dat ogenblik kwamen ze te Kinkempois, Namur en St-Martin in depot.

Het inzetgebied werd verder uitgebreid ; ze kwamen op alle lijnen van de Nord Belge tot inzet, maar ook op de verbindingen van de N.M.B.S. reden ze ; natuurlijk sleepten ze de treinen vanuit Namur tot in Charleroi en verder tot Erquelinnes, maar deze machines kwamen ook regelmatig te Brussel.

De periode tot aan de tweede wereldoorlog bleef ongewijzigd en de diensten bleven doorlopen. Doch de oorlog verstrooide de machines verder ; Kinkempois en St-Martin bleven, doch enkele machines kwamen naar Adinkerke. Deze lokomotieven werden vooral gebruikt voor de dienst naar Brussel. Intussen was de Nord Belge overgenomen door de N.M.B.S. en hier vormden deze machines het type 48 (nrs 4821 tot 4855). Vanaf 1941 verdeelden de lokomotieven zich over drie stelplaatsen ; Kinkempois had een inzetreeks van 19 machines met diensten op de Maaslijn maar ook naar Hasselt en Landen. Montignies zette 8 lokomotieven in met bestemmingen Brussel, Charleroi en Namur. Anderzijds werden de machines van St-Martin op deze relaties ingezet. Vanaf 1943 werden de machines gegroepeerd te Kinkempois en St-Martin.

In 1944 doken verder enkele machines op te Tamines, doch dit verblijf was van korte duur. Na de oorlog kregen we opnieuw nieuwe maar vertrouwde stelplaatsen ; Liege (vervang Kinkempois) en Montignies. De volgende tabel geeft een overzicht van de inzetreeksen in hun naoorlogse periode :

	45	05/46	05/47	05/48	05/49	05/50
Montignies	5	10	10	10	8	2
Liege	6	10	10	6	-	-
aanb. diensten	11	20	20	16	8	2
Effektief	35	35	35	35	35	5

Op de volgende bladzijde vinden we een uittreksel uit de inzetreeksen van 1947. Hierdoor kan men een beter overzicht krijgen over de gepresteerde diensten van deze machines.

Montignies gebruikte zijn machines praktisch uitsluitend op de verbinding naar Brussel-zuid, waar ze trouwens het grootste gedeelte van de zware piekurentreinen reden.

Liege had een uitgebreider inzetpakket : in reizigersdienst bereikten ze Jemelle, Hasselt, Landen en Vise, doch anderzijds reden ze ook enkele internationale treinen, onder meer de 190/187 naar Paris, dit echter enkel tot Erquelinnes. Verder waren er enkele lokale goederentreinen in het programma opgenomen. De verdere diensten bleven praktisch ongewijzigd en zo kunnen we beter naar een tabel teruggrijpen om de loopbaan tijdens en na de oorlog te illustreren :

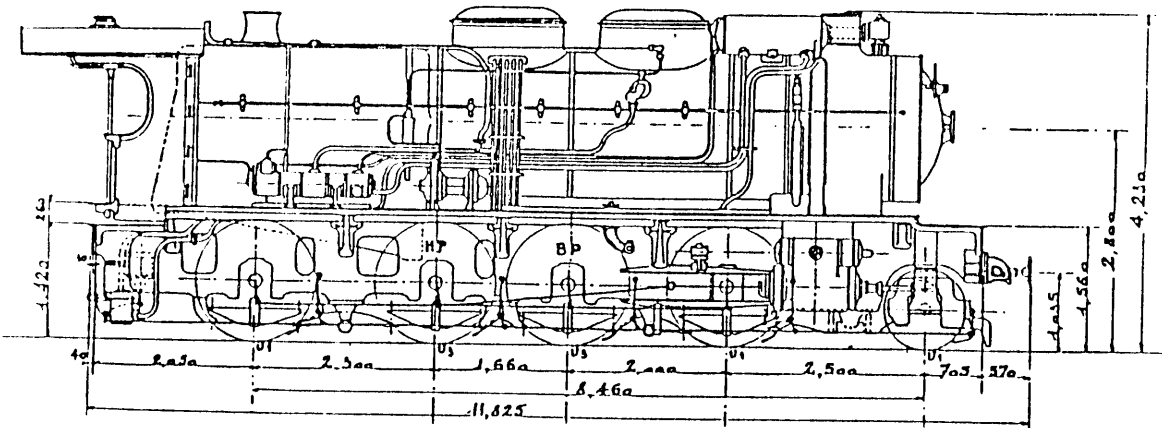
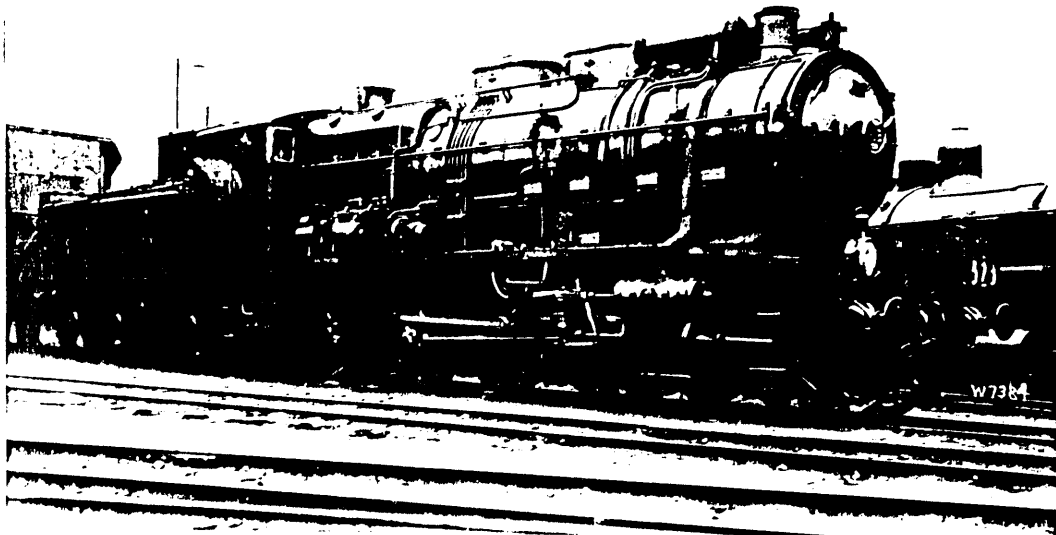
NO	NMBS	Stelplaatsen	PV
401	4821	48.001 FDK 12/42 NK 04/43 NZ 03/45 FMY	10 12/49 01/50
402	4822	48.002 NK 04/43 NZ 03/45 FMY 12/45 FL 228 09/50 09/50 05/48 FMY	
403	4823	48.003 NK 04/43 NZ 10/44 FTM 12/44 NZ	10 12/49 01/50
404	4824	48.004 NK 07/44 RY 04/45 FL	11 12/49 01/50
405	4825	48.005 NK 06/46 FL	11 12/49 01/50
406	4826	48.006 NK 07/44 RY 04/45 FL 04/49 FMY	10 12/49 01/50
407	4827	48.007 NK 07/44 RY 04/45 FL	11 12/49 01/50
408	4828	48.008 NK 07/44 RY 04/45 FL 01/48 FMY	10 12/49 01/50
409	4829	48.009 NK 05/46 FL 04/48 FMY	215 09/51 09/51
410	4830	48.010 NK 08/44 RY 01/45 FL	20 12/49 01/50
411	4831	48.011 FDK 12/42 NK 12/45 FMY	10 12/49 01/50
412	4832	48.012 NK 07/44 RY 04/45 FL	11 12/49 01/50
413	4833	48.013 NK 07/44 RY 04/45 FL	11 12/49 01/50
414	4834	48.014 NK 07/44 RY 04/45 FL 08/48 FMY	10 12/49 01/50
415	4835	48.015 NK 11/44 RY 04/45 FL	11 12/49 01/50
416	4836	48.016 NZ 03/45 FMY 12/45 FL	11 12/49 01/50
417	4837	48.017 NZ 03/45 FMY	147 05/50 06/50
418	4838	48.018 NZ 03/45 FMY	10 12/49 01/50
419	4839	48.019 NK 07/44 RY 04/45 FL 06/47 FMY	10 12/49 01/50
420	4840	48.020 NZ 03/45 FMY	10 12/49 01/50
421	4841	48.021 NZ 03/43 FMY	10 12/49 01/50
422	4842	48.022 NK 06/45 FL 06/47 FMY	10 12/49 01/50
423	4843	48.023 NZ 03/45 FMY	28 02/52 02/52
424	4844	48.024 NZ 03/45 FMY 05/47 FL	11 12/49 01/50
425	4845	48.025	
426	4846	48.026	
427	4847	48.027 NZ 03/45 FMY 05/47 FL	11 12/49 01/50
428	4848	48.028 NK 04/43 NZ 10/44 FTM 12/44 NZ 03/45 FMY	10 12/49 01/50
429	4849	48.029 NK 04/43 NZ 11/44 FTM 12/44 NZ 03/45 FMY	10 12/49 01/50
430	4850	48.030 NK 04/43 NZ 03/45 FMY	10 12/49 01/50

451 4851 48.031 NK 06/46 FL 10 12/49 01/50  
 452 4852 48.032 FMY (vernield WWII) 11/45  
 453 4853 48.033 FDK 11/42 NK 07/44 RY 04/45 FL 11 12/49 01/50  
 454 4854 48.034 NK 07/44 RY 04/45 FL 03/49 FMY 75 03/51 03/51  
 455 4855 48.035 NZ 10/44 FTM 12/44 NZ 03/45 FMY 10 12/49 01/50  
 FDK : Adinkerke NZ : St.-Martin NK : Kinkenpois  
 FMY : Montignies RY : Renory FL : Liege  
 FTM : Tamines

Liege		10/1947		Serie B - HL type 48.													
P. 5: 8,30 fu.		⊗ ⊕ Lavage		au service 1 (SD) - L 2 (HL remplacée)													
1	⊗ ⊕	Boepos						1 <sup>B</sup>	Boepos.								
2		Planton		7	15	8	8	47	2 <sup>B</sup>	1491	Liege g.	elbons	15.10 16.25 16.50	20.10 21.10	6	6	141
3	4830 2479	Liege g.	Jemelle Liege g.	13.25 14 14.20 19.05	16.49 10.43 22.	8.45	8.45	142	3 <sup>B</sup>	1486	elbons	Liege g.	5.10 5.50 6.23	9.47 11.10	6	6	141
4	4831 4838 4853	□ en gare B v6. Liege g.	Liege di Jemelle Liege g. □	13.25 13.40 16.03 20.48 23.25	13.52 18.58 22.49	10	8.30	144	4 <sup>B</sup>	2404 4831	Liege g.	Jemelle Liege g.	5.15 5.59 6.19 11.08	8.26 13.30 13.55	8.40	8	99
5	SD 40517 Δ SD 40541 Δ 3969	Liege g.	Billeux Angleur Prenoux Liege g. Hannelt □	12.50 13.35 13.55 14.20 15.50 16. 17.33	14.10 14.40 15.46 16.15 19.34 20.10	7.20	3.55	79	5 <sup>B</sup>	3905 2000	Liege g.	Hannelt Liege g.	5.10 5.59 6.29 9.33	8.18 11.23 11.50	7.40	8.30	97
6	SD 3906 Δ SD 40594 SD 40580 SD 44479 SD 40516	Hannelt	Liege g. Prenoux Wandre Prenoux Billeux Liege g. □	4.10 4.55 5.15 7.55 8.38 10. 10.45 11.20 14.10	7.13 8.08 8.51 10.11 11.98 13.25	10	4.15	83	6 <sup>B</sup>		Planton		20.	5.	9	9	47

7				12.30						7B	M-J-S								
	Δ	Liege g.	Liege kis.	13.15	13.35	9.	8.20	258			Δ	Liege g.	Longdoz	20.50	21.54				
	190		Bruelemes	14.18	16.50		7.20				4297	Wise		21.30	23.26			21.30	19
	Δ		Jermont	-	-						35	Liege g.		2.28	2.52				
	Δ		Bruelemes	-	-									4-					
	187		Liege g.	18.19	20.19														
		17-J-S	terminé à		20.50						D-L-M-V	Alteneument.							
				11.05						8B	Me-V-D	Alteneument							
	4051	Liege g.	Landen	11.50							L.H-J-S	Repos							
	4062		Liege g.	12.25	14.11	7.55	7.55	78											
				15.56	17.08														
				19.															

98.20 107.6 113.5  
7.30 17.2



		Série A				HL	Type	48.				
P.S.	7.90 fr	⊗ ⊠	Lavage au service 1. (SD)				5 au service 8 (HL remplacée)					
1	⊗ ⊠	Repos					16	Repos.				
								5				
								Δ	Montignies	Charl. S.	15.30	
								1567		Bruc. M.	17.8	17.20
								2580		Charl. S.	20.30	22.2
								Δ		Montignies	22.45	22.55
									□ ⊠ par	Z 3		23-
2		⊠	par J 5		6-		26					
	Δ	Montignies	Charl. S.	6.25	8.37			Δ	Montignies	Charl. S.	14.45	
	2509		Bruc. M.	7.12	8.74	8	0.45	120	SD 6071	Bruc. M.	16.26	18.15
	1537		Charl. S.	10.15	11.47				6096	Charl. S.	19.42	21.47
	Δ		Montignies	12.20	12.50				Δ	Montignies	21.19	22.25
			⊠		14-					⊠		23.50
3			Plantoy		3.30	11.30	8	8	47	35	Plantoy	
											17.30	19.30
4			Plantoy		3.20					46	Plantoy	
	Δ	Montignies	Charl. S.	4.13	4.31				Hlp 555	Charl. S.	13.30	
	SD 6213		Bruc. M.	5.30	7.37				Hlp train	Bruc. M.	13.42	14.40
			FSR	9.15	8.30	8	7.2		SD 6250	Charl. S.	17.47	19.49
	Hlp train		Bruc. M.	-	-				Δ	Montignies	19.59	20.16
	Hlp 1528		Charl. S.	10.15	11.47					⊠		22.30
					17.50							
5			Plantoy		3					56	Plantoy	
	Δ	Montignies	Charl. S.	3.50	4-				Δ	Montignies	Charl. S.	15.30
	SD 6007		Bruc. M.	4.45	6.27	8	8	120	1567	Bruc. M.	17.8	18.20
	1510		Charl. S.	7.28	8.59				2580	Charl. S.	20.30	22.2
	Δ		Montignies	9.31	9.41				Δ	Montignies	22.45	22.55
			⊠		11-					□ ⊠ par	Z 3	23.15
6			Plantoy		3.20					65	Plantoy	
	Δ	Montignies	Charl. S.	4.18	4.28				6049	Charl. S.	12	
	6013		Bruc. M.	5.12	7.9	8	8	140	116	Bruc. M.	11.26	14.19
	1512		Charl. S.	8.38	10.15				SD 1572	Charl. S.	17.30	19.50
			□ ⊠ par		12				Δ	Montignies	19.28	19.38
			A 6							□ ⊠ par	Z 3	20
7			Repos		4					74	Repos	
	Δ	Montignies	Charl. S.	6.2	8.12	9.55	5.55	116				
	8615		Calot N	9.49	9.46					L	Cattermannsb.	
			□ ⊠ par		9.55							
			⊠ e									
	HL préparé par		Calot	17.55								
	8666		Charl. S.	18.10	22.14	6.5	6.5			S	assure Ringle	
	Δ		Montignies	22.50	23-						11	22
			⊠		24-							8
8			Cattermannsb.							75	Cattermannsb.	
	Δ	Montignies	Charl. S.	11.10	9.20				1537	Bruc. M.	9.55	11.5
			libre & brues	12.30	14.30	9.45						
			⊠						SD 6054	Charl. S.	16.18	18.37
			Montignies	19.5	19.15				Δ	Montignies	19.5	19.15
			□ ⊠ par		20							

Volgnummer	TYPEN VAN LOCOMOTIEVEN		48	
1	Typen .....		2-8-0	
2	Mechanisme	Middellijn van de cilinders..... mm	{ 420 HP { 570 BP { 640 HP { 700 BP	
3		Zuigerslag..... mm.		1.550
4		Middellijn van de drijfwielen..... m.		1.040
5		Middellijn van de voordraagwielen..... m.		—
6		Middellijn van de achterdraagwielen..... m.	type 245	
7		Model van de krukas.....	(hutt. horiz. blun. schuf.)	
8		Stand van de cilinders.....	—	
9	Toelaatbare keteldruk..... kg/cm <sup>2</sup> .		17	
10	Type van vuurkist.....		duikend	
11	Rooster	Lengte..... m.	3.233	
12		Breedte..... m.	0.996	
13		Oppervlak G..... m <sup>2</sup>	3.22	
14	Verwarmingsoppervlak der vuurkist..... m <sup>2</sup>		16.53	
15	Pijpenbundel	Lengte tusschen de pijpenplaten..... m.	4.500	
16		Kleine vlampijpen	Middellijn..... mm.	65/70   60/65
17			Aantal.....	81   6
18		Groote vlampijpen	Oppervlak..... m <sup>2</sup>	77.30   5.10
19			Middellijn..... mm.	125/133
20		Aantal.....	24	
21	Oppervlak..... m <sup>2</sup>	42.40		
22	Totaal verwarmingsoppervlak S..... m <sup>2</sup>		141.33	
23	Middellijnen van de oververhitterspijpen..... mm.		31.38	
24	Oververhittingsvlak S <sup>1</sup> ..... m <sup>2</sup>		45	
25	Langsketel	Gemiddelde middellijn..... m.	1.641	
26		Dikte van de plaat..... mm.	18	
27	Dikte van den stalen vuurkistmantel..... mm.		15 Ar. : 17	
28	Dikte van de koperplaten der vuurkist	Topplaat..... mm.	16	
29		Achter- en zijplaten.....	16	
30		Pijpenplaat..... mm.	30/16	
31	Dikte van de stalen rookkastpijpenplaat..... mm.		25	
32	Inhoud van den ritvaardigen ketel..... m <sup>3</sup>		6.500	
33	Volume van de stoomkamer..... m <sup>3</sup>		3.760	
34	Oppervlak van stoomafgifte..... m <sup>2</sup>		11.00	
35	Verhouding S/G.....		43.89	
36	Verhouding S <sup>1</sup> /S.....		0.318	
37	Kubieke inhoud	van den waterbak { voor de tender- {..... m <sup>3</sup>	—	
38		van den kolenbak { locomotieven {..... t.	—	
39	Trekvermogen : $T = 0.65 \frac{pd2l}{D}$ of $6.5 \left( \frac{Pd2l}{D} + \frac{P'd2l}{D'} \right)$ ..kg.		16.425	
40	Gewicht van de ritvaardige locomotief	Eerste as..... t.	10.800	
41		Tweede as..... t.	17.900	
42		Derde as..... t.	18.900	
43		Vierde as..... t.	19.400	
44		Vijfde as..... t.	19.500	
45		Zesde as..... t.	—	
46		Zevende as..... t.	—	
47	Totaal..... t.	86.500		
48	Gewicht van de leege locomotief..... t.		78.805	
49	Gewicht benuttigd voor de adhaesie A..... kg		75.700	
50	Verhouding T./A.....		1/4.61	
51	Radstand van de locomotief..... m.		8.460	
52	Totale radstand van de locomotief met den tender..... m.		16.805	
53	Oppervlak van de kookbuizen..... m <sup>2</sup>		—	



# Nummerlijsten N.B.

40.15

Nummerlijsten Nord Belge (vervolg op lijst in TTZ-aktueel 37)

Nummer  
NB NMBS

170	Turenne		C			<NF 3240
171	Rembrandt		C			<NF 3250
172			C			<NF 3237
173			C			
174	Lagrange		C			<NF 3201
175			C			
172				Buddicom	/1846	<NF 172
189				Buddicom	/1846	<NF 189
200				Buddicom	/1846	<NF 200
201	Philippeville		B1	Cockerill	1241 /1882	1920-22
202	Pepinster		B1	Cockerill	1242 /1882	1920-22
203	Tongres		B1	Cockerill	1243 /1882	1920-22
204	Manage		B1	Cockerill	1244 /1882	1920-22
205	Diest		B1	Cockerill	1245 /1882	1920-22
206	Landen		B1	Cockerill	1246 /1882	1920-22
207	Waterloo		B1	Cockerill	1247 /1882	1920-22
208	Fleurus		B1	Cockerill	1248 /1882	1920-22
209	Nieuport		B1	Cockerill	1249 /1882	1920-22
210	Braine-le-Comte		B1	Cockerill	1250 /1882	1920-22
211	Renaix		B1	Cockerill	1251 /1882	1920-22
212	Soignies		B1	Cockerill	1252 /1882	1920-22
213	Roulers		B1	Cockerill	1253 /1882	1920-22
214	Lierre		B1	Cockerill	1254 /1882	1920-22
215	Tirlemont		B1	Cockerill	1255 /1882	1920-22
301			2B	Cockerill	2211 /1900	1933
302			2B	Cockerill	2212 /1900	1933
303			2B	Cockerill	2213 /1900	1933
304			2B	Cockerill	2214 /1900	1933
305			2B	Cockerill	2215 /1900	1933
306			2B	Cockerill	2216 /1900	1933
307			2B	SACM	4266 /1891	1933 <NF 2.121
308			2B	SACM	4267 /1891	1933 <NF 2.122
309			2B	SACM	4468 /1893	1933 <NF 2.123
310			2B	SACM	4471 /1893	1933 <NF 2.126
321	2221	22.001	2C	Cockerill	2347 /1902	01-1950
322	2222	22.002	2C	Cockerill	2348 /1902	01-1950
323	2223	22.003	2C	Cockerill	2349 /1902	11-1949
324	2224	22.004	2C	Cockerill	2350 /1902	01-1950
325	2225	22.005	2C	Cockerill	2351 /1902	01-1950
326	2226	22.006	2C	Cockerill	2352 /1902	01-1950
327	2227	22.007	2C	Cockerill	2352 /1902	01-1951
328	2228	22.008	2C	Cockerill	2353 /1902	01-1950
329	2229	22.009	2C	Cockerill	2354 /1902	01-1950
330	2230	22.010	2C	Cockerill	2355 /1902	02-1950
334	2234	22.011	2C	Cockerill	2580 /1907	01-1950
335	2235	22.012	2C	Cockerill	2581 /1907	01-1950
336	2236	22.013	2C	Cockerill	2582 /1907	01-1950

Nummer		Bouwer	Fab.Nr.	I.D.	Schrapp.	
NB	NMBS					
337	2237	22.014	2C	Cockerill	2583 /1907	01-1950
338	2238	22.015	2C	Cockerill	2584 /1907	10-1950
339	2239	22.016	2C	Cockerill	2585 /1907	01-1950
340	2240	22.017	2C	La Meuse	2017 /1906	01-1950
341	2241	22.018	2C	La Meuse	2018 /1906	01-1950
342	2242	22.019	2C	La Meuse	2019 /1906	01-1950
343	2243	22.020	2C	La Meuse	2020 /1906	10-1950
344	2244	22.021	2C	La Meuse	2021 /1906	01-1950
345	2245	22.022	2C	La Meuse	2022 /1906	01-1950
351	2251	22.023	2C	Cockerill	2448 /1904	01-1950
352	2252	22.024	2C	Cockerill	2449 /1904	01-1950
353	2253	22.025	2C	Cockerill	2450 /1904	01-1950
354	2254	22.026	2C	Cockerill	2451 /1904	01-1950
355	2255	22.027	2C	Cockerill	2452 /1904	01-1950
356	2256	22.028	2C	Cockerill	2453 /1904	01-1950
357	2257	22.029	2C	Cockerill	2454 /1904	01-1950
358	2258	22.030	2C	Cockerill	2455 /1904	01-1950
359	2259	22.031	2C	Cockerill	2456 /1904	01-1950
360	2260	22.032	2C	Cockerill	2457 /1904	01-1950
361	2261	22.033	2C	Cockerill	2458 /1904	01-1950
362	2262	22.034	2C	Cockerill	2459 /1904	11-1950
381	9481	94.001	2C2T	Cockerill	2778 /1911	07-1951
382	9482	94.002	2C2T	Cockerill	2779 /1911	06-1951
383	9483	94.003	2C2T	Cockerill	2780 /1911	06-1951
384	9484	94.004	2C2T	Cockerill	2781 /1911	06-1951
385	9485	94.005	2C2T	Cockerill	2782 /1911	06-1951
386	9486	94.006	2C2T	Cockerill	2783 /1911	06-1951
421	4821	48.001	1D	Cockerill	3166 /1927	01-1950
422	4822	48.002	1D	Cockerill	3167 /1927	09-1950
423	4823	48.003	1D	Cockerill	3168 /1927	01-1950
424	4824	48.004	1D	Cockerill	3169 /1927	01-1950
425	4825	48.005	1D	Cockerill	3170 /1927	01-1950
426	4826	48.006	1D	Cockerill	3171 /1927	01-1950
427	4827	48.007	1D	Cockerill	3172 /1927	01-1950
428	4828	48.008	1D	Cockerill	3173 /1927	01-1950
429	4829	48.009	1D	Cockerill	3174 /1927	09-1951
430	4830	48.010	1D	Cockerill	3175 /1927	01-1950
431	4831	48.011	1D	Cockerill	3176 /1927	01-1950
432	4832	48.012	1D	Cockerill	3177 /1927	01-1950
433	4833	48.013	1D	Cockerill	3178 /1927	01-1950
434	4834	48.014	1D	Cockerill	3179 /1927	01-1950
435	4835	48.015	1D	Cockerill	3180 /1927	01-1950
436	4836	48.016	1D	Cockerill	3181 /1927	01-1950
437	4837	48.017	1D	Cockerill	3182 /1927	06-1950
438	4838	48.018	1D	Cockerill	3183 /1927	01-1950
439	4839	48.019	1D	Cockerill	3184 /1927	01-1950
440	4840	48.020	1D	Cockerill	3185 /1927	01-1950
441	4841	48.021	1D	Cockerill	3186 /1927	01-1950
442	4842	48.022	1D	Cockerill	3187 /1927	01-1950
443	4843	48.023	1D	Cockerill	3188 /1927	02-1952
444	4844	48.024	1D	Cockerill	3189 /1927	01-1950
445	4845	48.025	1D	Cockerill	3190 /1927	

# JAAROVERZICHT

40.17

Vanaf deze uitgave beginnen we ook met een nieuwe reeks, namelijk met de verdeling van de diverse lokomotieftypes over de verschillende stelplaatsen. Bij de N.M.B.S. konden we een groot aantal dergelijke lijsten terugvinden, de oudste dateert van kort na de eerste wereldoorlog en daarom beginnen we met het jaar 1922 en meer bepaald met de toestand voor de winterregeling die inging op 8 oktober 1922. De aangegeven cijfers voor de inzet geven niet het effectief aan, doch wel de lokomotieven nodig voor het bedienen van de aangeduide diensten en dus opgenomen in de beurtregeling.

## WINTERREGELING VAN 8 / 10 / 1922

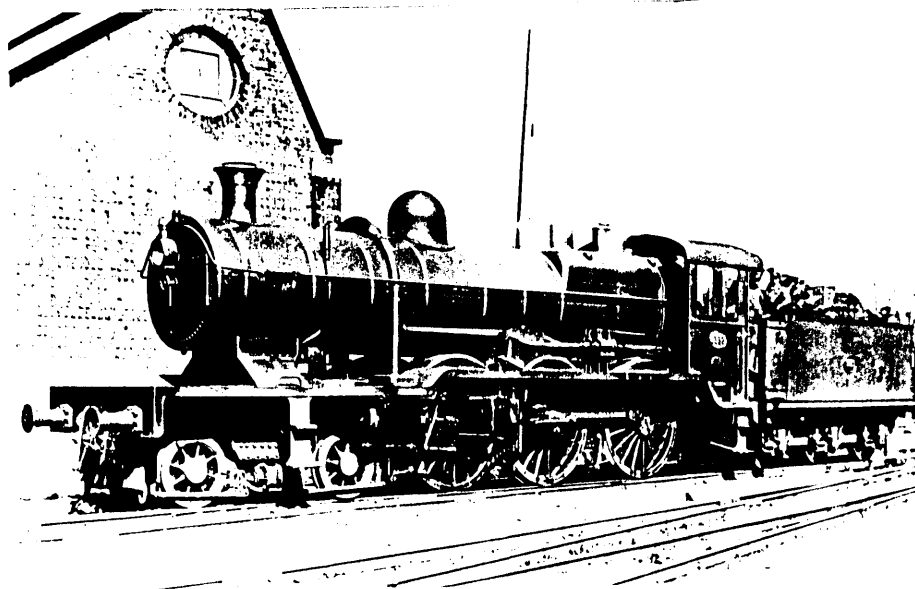
Distrikt Brussel-zuid :

Type	Effekt	FSU	FBC	FCR	FBM	LDS	FLU	LMG	LNC	FMY	LPT	LWC	Totaal
11	17											6	6
15	12						3				6		9
15B	25	4	4							6			14
17	25			5									5
19	1												-
19B	4												-
HTV	1											1	1
29	63	3			10			2	5		19		39
32	15			9									9
32S	72	9	17		18		3						47
38	14					10							10
GCB	21								10				10
22	15			4						1			5
23	52			5		6	11		4	7	1		34
50	9	1	1									2	4
51	45		3	2	11		3	1	6		1	1	28
P8	72			12	18								30
T9-1	7							1					1
T9-2	3												-
T9-3	20						3						3
Vic	13				6								6
XIV	4												-
G4	85												-
G5	111		8										8
G7	123					9	12			20			41
G8	71						11		24		2		37
G8-1	125									25		21	46
T13	18					6							6
E-I	2												-
XI	11									5			5

District Brussel-noord :

40.18

Type	EFF.	FCV	FNND	FNSD	FBN	LAEK	FIZ	Totaal	
	2	1						-	FCV : Berchem
	4	2			1			1	FNND : Antw.noord
	38	13			11			11	FNSD : Antw.zuid
	35	35	6		8			14	FBN : Bruss.noord
	128	18	6					6	LAEK : Laeken
	13	2	2					2	FIZ : Muizen
	158	27	3	8				11	
	17	6						-	
	18	9					3	3	
60E	2							-	
23	62					8		8	
20E	19			11				11	
28	16		2					2	
32	10		5					5	
35	31		16					16	(+355)
38	24				9		4	13	
39	32		28					28	
40	32					18		18	
60Ea	5							-	
21	25		6		8	1		15	
29	33		16	4		2		22	
50	6		2			2		4	
31	54	2	18	6			10	36	
52	24		3	5		6		14	
60Eb	2							-	
33	9							-	
36	42	12			5			17	
310	25				16			16	
79-3	7							-	
111	2	1						1	
83/9	2							-	
8-111	1							-	
64	30							-	
65	74						14	14	
67	95		31	7				38	
6111	3							-	
61V	5							-	
61I	1							-	
61V	7							-	
61V	2							-	



Distrikt Gent

40.19

-----  
 Type Eff FLS FDK FDN FTK FDR FCO FGLB FKR FR FSD FSN Totaal  
 -----

1	30												-
2	23			4									4
4	4	3											3
5	11	4											4
ATL	7									6			6
11	12										2		2
12	22						3						3
15	7				3								3
15S	6								4				4
17	13												-
18	56	3					27		1				31
HTF	2												-
GCBv	2												-
F.O.	4												-
25	40							3					3
28	23					4	5						9
29	91	6		1	3			12	7				29
30	13			3							11		14
32	93	8			9	9			8	8			42
32S	5				9			16					27 (+32)
37	16					6		6					12
40	16							10					10
F.O.	1												-
22	5							3					3
23	25							15	1				16
51	50	5	4		3	4		7	2	11			36
G2	43									3			3 (+53-9)
F6	10												-
F8	15	6							5				11
T11	21												-
G3	34												-
G4	16												-
G8-1	34							14					14
G3/4	3												-
CVI	8												-

-----  
 FLS : Aalst

FDK : Adinkerke

FDN : Oudenaarde

FTK : Kortemark

FDR : Dendermonde

FCO : Eeklo

FGLB: Ledeberg

FKR : Merelbeke

FR : Brugge

FSD : Oostende

District Liege :

40.20

Type	Eff	Ans	FHS	FHR	FLD	FL	LSL	FPS	RY	RSV	Huy	FNO	FVS	Totaal
2	17		9											9
4	8						1	3						4
6	2													-
8B	12					6								6
10	3			3										3
16	14				6									6
23	54		9				12					3		24
29	10													-
29	56		2	2	4									8
32	31		10		3						4			17
313	46							3				10		13
37	53	6		8	9	9			5					37
38	25	9	10											19
41	4					4			1					5
47	45	7	4	7	4		3	2	9			2		38
51	11				3			1					2	6
52	11					2		1						3
56	15											6		6
58	38					14								14
60-3	21			4	1									5
611	27									5		3		5
614	56			10		9		6		5		4		34
65	7													-
67-4	4	3												3
68-1	130			8				5	32					45
610	17									7				7
615	4													-
616	53					10			11					21
6111	6													-
614	1													-
61111	1													-
616	1													-

FHS : Hasselt  
 FL : Liege  
 RY : Renory  
 FVS : Vise

FHR : Herbesthal  
 LSL : Liers  
 RSV : St-Vith

FLD : Landen  
 FPS : Pepinster  
 FNO : Trois-Ponts





Distrikt Tournai

40.22

-----  
 Type Eff. ATH FC FMC FTY FY Totaal  
 -----

1	17						-	
2	11		4				4	FC: Kortrijk
4	10		6				6	FMC: Moeskroen
5	2						-	FTY: Tournai
11	6				2		2	FY : Ieper
15	1	1					1	
F.O.	3						-	
25	17				8		8	
28	24	11				4	15	
29	55	5	12	3	2	4	26	
30	12					9	9	
32	61	9	17		18		44	
37	10		8				8	
40	18		11				11	
F8	17				5		5	
51	14	2	1	4			7	
23	12		4			1	5	
T9-3	4	3					3	
S10	6				6		6	
S3/6	3						-	

-----  
 Distrikt Brussel-Leopoldswijk  
 -----

Type Eff FRST FLV FSR FTT Totaal  
 -----

1	6						-	FRST: Aarschot
8b	8		6				6	FLV: Leuven
28	8				1		1	FSR: Schaarbeek
29	24	2					2	FTT: Tienen
30	9	4					4	
32	25				9		9	
32B	35		11	9			20	
36	11			7			7	
37	71		31	47			78	
22	10			8			8	
23	34		8	19			27	
50	5						-	
S1	3	2					2	
F7	5				2		2	
F8	2				2		2	
T9-2	3						-	
T9-3	31	8		7	4		19	
SIV	2						-	
FXII	4				4		4	
G8-1	81				8		8	
G12	9			5			5	
CIII	2						2	

-----



# EXPLOITATIE

40.23

## LIJN 55: (GENT)- WONDELGEM- ZELZATE- TERNEUZEN

### Geschiedenis :

Om een tweede verbinding te verwezenlijken met Zeeuws-Vlaanderen kreeg de "Chemin de fer de Gent a Terneuzen" op 21 april 1865 de koncessie om deze lijn aan te leggen en nog hetzelfde jaar nl. op 20 december 1865 werd het eerste baanvak tussen Gent en Zelzate geopend. Voor het grensoverschrijdende deel waren er meer moeilijkheden en dit 24 km lange baanvak tot in Terneuzen kwam pas op 1 april 1869 in dienst. Een gedeelte werd trouwens met de Mechelen-Terneuzen gemeenschappelijk geëxploiteerd.

De lijn zelf werd geëxploiteerd door de Societe d'Exploitation van in 1870 tot 1878. De kleine koncessie werd pas in 1930 door de N.M.B.S. overgenomen en heeft thans vooral belang bij de bediening van de Gentse kaanaalzone. In 1961 werd het reizigersverkeer opgeheven en sinds dan kende de lijn enkel goederenverkeer.

### Lengte :

-----  
17,3 km

### Stations en stopplaatsen :

FWD	FWD	Wondelgem	km 0,0
LGBG		Langerbrugge	3,5
		Doornzele	6,3
LTK		Terdonk-KLuizen	7,7
FELS		Ertvelde	11,1
FSZ	FZZ	Zelzate	14,1
		grens NS	15,6
		Sas-Van-Gent	17,3
		Terneuzen	

### Vertakkingen :

-----  
Y Ringvaart km 1,0 richting Eeklo

### Industrieaansluitingen :

Wondelgem	km 2,8	Papeteries de Belgique
Doornzele	6,3	Bagatelle (metaalbedrijf)
Ertvelde	9,9	La Floridenne

### Afschaffing van de reizigersdiensten :

-----  
11/09/1961

**LIJN 55 A : ZELZATE - EEKLO**

Geschiedenis :

Om een lokale verbinding te verwezenlijken tussen Zelzate en het landelijke Eeklo legde de Etat Belge in 1870 een lokaallijn aan en op 14 april 1871 werd deze 22 km lange lijn ingehuldigd. Deze verbinding bleef steeds een ondergeschikt belang hebben en al in 1950 werd het reizigersverkeer geschrapt. In de jaren zestig verdween ook het goederenverkeer.

Lengte :

----- 22,3 km

Stations en stopplaatsen :

FSZ	FZZ	Zelzate	km 0,0
FAS		Assenede	5
FBH		Boekhoute	9
FBSV		Bassevelde	12
FPK		Kaprijke	16
FLMB		Lembeke	19
FCO		Eeklo	22,3

Vertakkingen :

-----  
geen

Afschaffen van de reizigersdiensten :

-----  
01/08/1950

Schrapping van de lijn :

-----  
Kaprijke-Eeklo : 1971  
Assenede-Kaprijke : 1966  
Zelzate-Assenede : 1976

55		Gent - Zelzate - Eeklo												55	
K		9461	9405	9465	9419	9471	M	9475	9473	9481	9439	9467	9493	9440	9435
						+		×				γ			
0	Gent (St-Pieters) ..	4.32	7.20	—	8.40	9.20	9.33	10.37	12.34	—	—	—	17.43	19.57	—
5	Mariakerke .....	—	7.28	—	—	9.27	9.40	10.44	—	—	—	—	—	—	—
4	Gentbrugge (Z.) ..	4.38	—	—	8.46	—	—	—	12.40	—	—	—	17.51	—	—
5	Gentbrugge (N.) ..	4.41	—	—	8.49	—	—	—	12.43	—	—	—	17.55	—	—
6	Gent (Heirnisse) ..	—	—	—	8.53	—	—	—	12.47	—	—	—	17.59	—	—
7	Gent (Damp) } A.	4.47	—	—	8.57	—	—	—	12.51	—	—	—	18.3.20.8	—	—
10	Gent (Muide) .....	4.49	7.29	1.59	—	—	—	—	12.52	—	—	—	18.5.20.9.20.16	—	—
13	Wendelgem } A.	4.53	7.33	5.3	—	—	—	—	12.57	—	—	—	18.11.20.13.20.20	—	—
14	Wendelgem } A.	4.58	7.34	7.38	9.8	9.32	9.45	10.49	13.2	—	—	—	18.16.20.18.20.25	—	—
17	Doornzele (Bag.) ..	4.59	—	7.39	—	9.33	9.46	10.49	13.3	—	—	—	18.17	21.25	—
18	Langerbrugge .....	5.6	—	7.46	—	9.39	9.52	10.55	13.11	—	—	—	18.26	20.82	—
21	Doornzele (Bag.) ..	5.12	—	7.52	—	9.44	9.57	11.0	13.17	—	—	—	18.33	20.58	—
19	Terdonk-Kluizen ..	5.16	—	7.56	—	9.46	9.59	11.2	13.21	—	—	—	18.38	20.42	—
22	Ertvelde .....	5.21	—	8.1	—	9.51	10.4	11.7	13.27	—	—	17.30	18.45	20.47	—
25	Klein-Rusland .....	6.27	—	8.7	—	9.56	10.9	11.12	13.33	—	—	17.35	18.53	20.53	—
26	Zelzate } A.	6.31	—	8.11	—	9.59	10.12	11.15	13.37	—	—	17.38	18.57	20.57	—
26	Zelzate } A.	TA 9463	TA 9407	—	—	—	—	—	TA 9483	γ	—	—	—	—	—
31	Assenede .....	6.32	7.38	8.16	—	10.0	—	11.15	13.42	13.42	17.40	19.5	—	21.58	—
35	Boekhoute .....	6.38	7.44	8.22	—	10.6	—	11.21	13.48	13.48	17.46	19.11	—	21.4	—
38	Bassevelde .....	6.43	7.50	8.29	—	10.11	—	11.26	13.53	13.53	17.51	19.18	—	21.11	—
42	Kaprijke .....	6.49	7.56	8.36	—	10.17	—	11.32	14.0	14.0	17.57	19.25	—	21.18	—
46	Lembeke .....	6.55	8.2	8.44	—	10.23	—	11.38	14.6	14.6	18.3	19.33	—	21.26	—
45	Lembeke .....	7.2	8.9	8.52	—	10.30	—	11.45	14.12	14.12	18.10	19.41	—	21.34	—
49	Eeklo .....	7.10	8.17	9.1	—	10.38	—	11.53	14.20	14.20	18.18	19.50	—	21.43	—
1	Brugge .....	58 A.	8.1	9.16	10.24	—	—	12.52	15.51	15.51	19.36	21.32	—	—	—

Uitreksel uit reisgids mei 1949

# LIJN 56 : ST.- NIKLAAS - DENDERMONDE

40.25

**Geschiedenis :**

Om het net rond Dendermonde te verdichten werd de "Chemin de fer de Termonde a St-Nicolas" opgericht om deze lijn te bouwen en te exploiteren en deze verbinding werd in 1875 aangelegd en geopend dit tot Hamme. Het laatste deel naar St-Niklaas werd twee jaar later geopend. Doch de exploitatie werd dadelijk aan de Societe d'Exploitation gegeven. In 1878 werd deze maatschappij door de Etat Belge overgenomen en kende vanaf toen een gemiddelde bediening.

**Lengte :**

22 km

**Stations en stopplaatsen :**

FTR	FDR	Dendermonde	Km 0,0
FEG		Grembergen	2
FZK		Grembergen-Moerzeke	5
FHM		Hamme	7
		Sombeke	11
FMW		Waasmunster	13
LLB		Belsele	17
FSNT		St-Niklaas-West	20
FSN	FSN	St-Niklaas	22

**Vertakkingen :**

geen

**Afschaffen van de reizigersdiensten :**

01/08/1950

**Schrapping van de lijn :**

Hamme Waasmunster : 1959  
 Waasmunster-St-Niklaas : 1964

56		Dendermonde - Sint-Niklaas														56	
	T.A	M	T.A	T.A	T.A	M	T.A	T.A	T.A	T.A	T.A	T.A	T.A	M	T.A	T.A	
	0:00	0:05	0:10	0:15	0:20	0:25	0:30	0:35	0:40	0:45	0:50	0:55	1:00	1:05	1:10	1:15	
Brussel (N) 60	—	—	6.21	7.11	—	10.15	11.30	—	—	12.25	—	14.35	—	(2)	18.40	18.45	
Brussel (Groend.) 60	—	—	—	—	—	—	—	—	(1)	12.45	(1)	13.25	—	16.15	17.15	—	
Dendermonde	—	6.38	7.0	8.21	8.57	11.10	12.3	12.14	12.50	14.31	15.38	16.14	17.49	18.30	19.16	21.45	
Grembergen	—	6.49	7.10	8.35	9.3	11.16	—	12.25	12.58	14.39	15.43	16.23	17.52	18.38	—	20.53	
Grembergen-Moerzeke	—	6.58	—	8.37	9.7	11.20	—	12.24	13.0	14.44	15.47	16.27	17.53	18.43	—	21.53	
Hamme	5.28	7.3	7.22	8.45	9.13	11.26	12.19	12.30	13.5	14.51	15.57	16.33	18.2	18.54	19.32	21.8	
Sombeke	5.23	7.7	—	8.46	9.16	11.29	—	12.33	13.12	14.56	16.0	16.35	18.5	18.59	—	21.12	
Waasmunster	5.33	7.12	7.29	8.50	9.20	11.33	12.25	12.37	13.16	14.59	16.4	16.40	18.9	19.3	19.38	21.16	
Belsele	5.39	7.20	—	8.56	9.26	11.39	—	12.43	13.22	15.6	16.10	16.43	18.15	19.12	—	21.22	
St-Niklaas (West)	—	—	—	9.2	—	11.45	—	—	13.23	15.11	16.15	16.52	18.21	—	—	22.5	
St-Niklaas	5.46	7.28	7.37	9.5	9.34	11.48	12.33	12.50	13.31	15.14	16.13	16.53	18.24	19.19	19.46	21.23	

## LIJN 57 : DENDERMONDE - LOKEREN

40.26

### Geschiedenis :

Het eerste deel (Aalst - Dendermonde) werd door de "Dendre et Waes" aangelegd en op 9 juni 1853 geopend.

Het tweede deel tussen Dendermonde en Lokeren werd echter door de "Chemin de fer de Dendre et Waes vers Gand par Alost". Deze concessie werd al veel vroeger uitgereikt, nl. op 22 juli 1846. Het eerste deel werd in 1855 gebouwd en op 13 februari 1856 geopend. Deze beide lijnen worden regelmatig samengevoegd tot de lijn 57, soms komt de verbinding voorbij Lokeren afzonderlijk geopend. De lijn 57 werd trouwens in het IC/IR ingevoegd en oelektrificeerd.

### Lengte :

----- 27,5 km

### Stations en stopplaatsen :

FLS	FLS	Aalst	km 0,0
		Gijzegem	6
		Oudegem	10
FT	FDR	Dendermonde	12
FEG		Grembergen	14,7
FZ		Zele	20,3
FLK	FLK	Lokeren	27,5

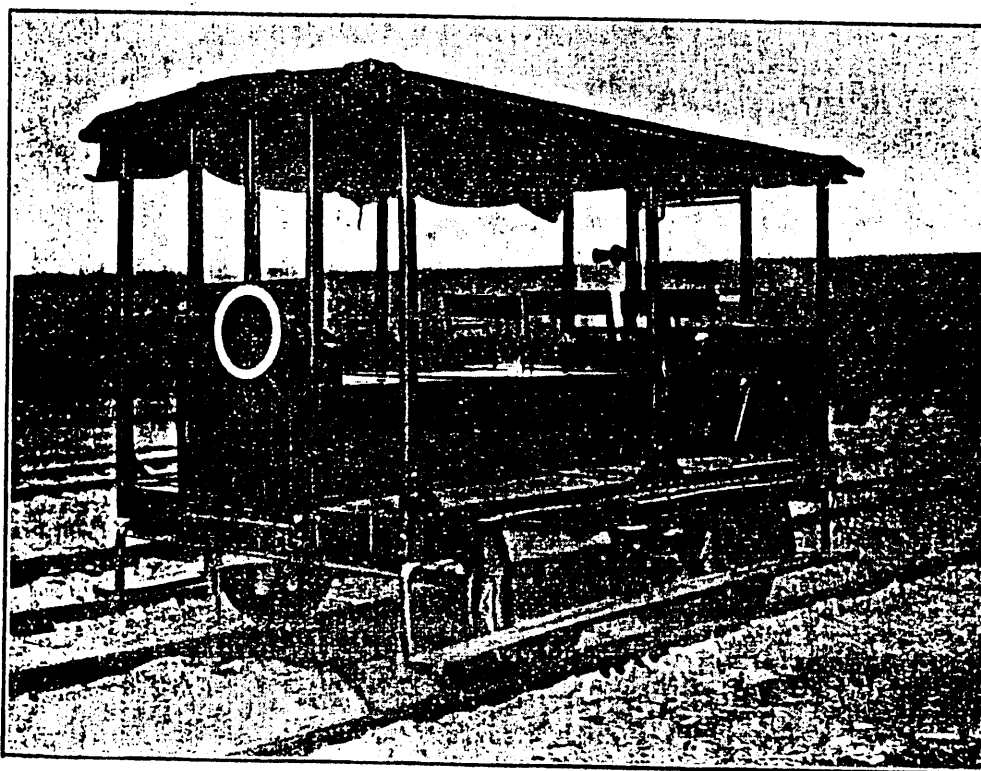
### Afschaffen van de reizigerdiensten :

----- 31/05/1964 Aalst -Dendermonde

### Schrapping van de lijn :

-----  
Aalst - Hofstade : 1969  
Hofstade - Oudegem : 1966

## de Draisines Billard



### 1. Inleiding :

Naast de zwaardere trekkers, ontwierp de N.M.B.S. in de jaren dertig een aantal typen zeer lichte draisines. Hieronder vielen ook de lichte traktoren type Billard et Chatenay. Deze ongeveer twee ton wegende "vehikels" hadden als voornaamste doel om de spoorleggers van hun standplaats naar hun werkplaats op volle lijn te vervoeren.

Vanaf 1932 werden ongeveer 50 dergelijke draisines geleverd, waarbij er twee varianten waren : de lichtste had slechts een stuurpost en kon in het totaal 12 mensen vervoeren, dit samen met hun gerief. Gedurende jaren verzekerden ze dit werk en de laatste waren nog in de jaren zeventig in dienst, de laatste werd in 1974 te Namur buiten dienst gesteld.

### 2. Technische beschrijving :

Zoals het in deze periode de gewoonte was, werd het chassis het metaalprofielen opgebouwd, doch de vloer en de bovenbouw waren volledig uit hout. Het was een volledig open konstruktie met een houten dak, waterdicht gemaakt met asfaltprodukten.

Als motor werd een vier-cilinder benzinemotor van de firma Chapuis-Dornier met een vermogen van 20 pk. De vier cilinders in

lijn werd in een blok gegoten. De krukas werd in tegenstelling met modernere versies geen tussenkussen en is enkel aan de uiteinden vastgemaakt. De zuigers waren zeer eenvoudig en hadden geen dichtingsringen, wat dikwijls tot abnormale slijtage leidde. Als karburator werd een toestel van de firma Zenith met sproeiers van verschillende diameter ingebouwd. Voor de ontsteking werd een magneto gebruikt en de bougies van de benodigde hoge spanning voorzien.

De eenvoudige motoren hadden waterkoeling, waarbij de cilinders een watermantel hadden.

De motor is met de mechanische versnellingsbak verbonden door middel van een droge plaatkoppeling. De transmissie had drie versnellingen vooruit en een achteruit. Hierdoor kon men de versnellingskast beperken tot twee assen, waarbij de diverse tandwielen schuivend aangebracht werden. De transmissie was niet gesynchroniseerd. Het bracht de volgende tandwielverhoudingen : 15/45, 24/36 en 30/30. De maximale snelheid bedroeg bij deze versnellingen resp. 15 km/h, 30,4 km/h en 45,5 km/h. Achteruit konden deze draisines slechts 10 km/h behalen. De transmissie drijft via een enkele ketting de twee assen aan. De draisines hadden wielen van 600 mm diameter. De assen lopen op kogellagers.

Voor het keren op volle baan bezat de draisine een handbediende draaischijf. Deze werd manueel naar beneden gedraaid en lichtte hiermee de draisine op. Dan kon deze met de hand gekeerd worden. De bewerking voor het keren kon in 3 tot 4 minuten geschieden.

Voor de remming heeft de draisine een trommelrem : door middel van een pedaal wordt een band - bekleed met ferodo's - op een trommel gedrukt. Deze trommel is bevestigd op de valse as van de transmissie. Verder heeft men nog een schroefrem met 8 gietijzeren blokken (2 per wiel).

Veranderingen :

Het zwakste punt was de benzine-motor. Hierdoor zijn er in de loop van de tijd diverse wijzigingen doorgevoerd : zo werden na korte tijd de zuigers vervangen door licht-metaal-zuigers met schrappingen en werden ook verbeteringen aangebracht aan de transmissie.

Vanaf 1937 werden de motoren regelmatig vervangen door viercilindermotoren van F.N. Deze benzinemotoren hadden een licht opgedreven vermogen van 27 pk en hiermee konden ze kleine wagens (of lorries) met een massa van 250 kg slepen op vlakke baan. Hierdoor werden de draisines ook eensklaps veel betrouwbaarder.

In het exploitatiegedeelte behandelden we o.a. de lijnen rondom Dendermonde met bestemmingen Lokeren en Aalst. Daarom hebben we voor dit nummer dan ook een beurtregeling gekozen in deze streek. Om het uitgebreide verkeer aan te tonen moeten we teruggaan tot voor de verbussing en hiervoor nemen we de winterregeling van 1947 onder de loep.

De stelplaats Dendermonde stond vooral in voor de verbinding naar Brussel, doch had ook diensten op de diverse lokaallijnen. Voor deze diensten had men de volgende reeksen :

Inzetreeks A	TYPE 38	10 inzetdagen
		daggemiddelde : 92 km
	tweeploegenstelsel	dagmaximum : 133 km

Hoofdzakelijk ingezet in de directe reizigersdienst, reden de typen 38 naar Brussel, Mechelen en Gént. Eenmaal ging de rit ook verder naar Leuven. In hoofdzaak betroffen het zware piekuurtreinen. Enige goederendienst was een korte slag naar Schoonaarde.

Inzetreeks B	TYPE 16	4 inzetdagen
		daggemiddelde : 148 km
	tweeploegenstelsel	dagmaximum : 209 km

Deze reeks - die op de volgende bladzijden afgedrukt wordt, omvatte vooral lokale diensten en zo bereikten deze tenderlokomotieven de bestemmingen Aalst, Lebbeke, Opwijk, St-Niklaas, Lokeren-Moerbeke maar ook Brussel-noord en Mechelen stonden op het programma. Er was geen enkele goederendienst in de reeks opgenomen.

Inzetreeks C	TYPE 41	8 inzetdagen
		daggemiddelde : 96 km
	tweeploegenstelsel	dagmaximum : 179 km

Deze reeks omvat goederendiensten, meestal nog de lokale bedieningstreinen. De bestemmingen hierbij waren Boom, Zele, Lokeren, Waasmunster/St-Niklaas. Anderzijds waren er ook tal van reizigerstreinen aanwezig, zo reden de typen 41 voor persontreinen naar Antwerpen-zuid, Lokeren, Brussel en zelfs Leuven. Een collage van de voornaamste rittagen vindt men op de volgende bladzijde.

Inzetreeks J	TYPE 41	1 inzetdag
		daggemiddelde : 72 km
	drieploegenstelsel.	

Deze lokomotief was voorbehouden voor bijzondere goederendiensten.

Inzetreeks R	Type 57	2 inzetdagen
		daggemiddelde : 87 km
	drieploegenstelsel	

Stationerangeringen (goederen + reizigers)

Inzetreeks S Type 11 1 inzetdag  
 tweeploegenstelsel daggemiddelde : 58 km

Rangeringen en afstellen rijtuigen in station

		Reeks B				Loc. type 16.						
BP= 4.80fr		⊗ ⊕ bij wagen op dienst, 1 om de 3 dagen.										
1	⊕ ⊗	Post										
						16	980 Dend.	Brunel N.	19.30 20..	20.16 21.33	5.30 -	55
							991	Denderm.	22.50 24.			
									1			
							D.	Post				
								(9930/9991 D: A46)				
2	SD	MPRF 867 aan keingewind C.7 De 7 in station	6.05									
		PRF 987 9867 9623 SD 20138	6.23 6.42	6..	8..	72	9656 Dend.	Alst	16 16.30	16.58 17.20		
		via FKW	6.54 7.46				9733	Dend.	17.49	18.15 18.50	8	66
			7.54 8.16				9733	St. Eikh.	18.30 19.25			
		Δ	9.10 9.28									
		Δ	10.21 10.30				9738	HW aan stel brengen				
		SD 10014	10.37 11.46					Dend.	20.30 21.15			
			10.59 11.06					Stel mit wijken	22.50			
			12.									
		D					D	voorhouden	14.	22.		
		De aanlein ge- veerd de 7 1	6.05									
		De 7 in station	6.15 6.40									
		9810 D	6.54 7.46									
		9867	7.54 8.16									
		9623	8.55 9.38									
		2182										
		De pers on FSR	9.45 11.15									
		Δ Schaarb	11.51 12.06									
		9947	12.25 13.33									
		Stel mit wijken	14.									







# Rijtuigen

## 1. Statistiek :

-----  
 a. Leveringen : geen  
 -----

b. Verbouwingen :  
 -----

Ombouw van Eurofima-rijtuigen I6 in ligrijtuigen I6bc

12602	wordt	14601	61 88	5070601-0	in dienst	26/05/89
12606	wordt	14602	61 88	5070602-8		26/05/89
12623	wordt	14603	61 88	5070603-6		26/05/89
12624	wordt	14604	61 88	5070604-4		26/05/89
12628	wordt	14605	61 88	5070605-2		26/05/89
12632	wordt	14606	61 88	5070606-0		24/05/89
12633	wordt	14607	61 88	5070607-7		26/05/89
12637	wordt	14608	61 88	5070608-5		24/05/89
12644	wordt	14609	61 88	5070609-3		24/05/89
12646	wordt	14610	61 88	5070610-1		26/05/89
12647	wordt	14611	61 88	5070611-9		26/05/89
12649	wordt	14612	61 88	5070612-7		24/05/89
12655	wordt	14613	61 88	5070613-5		26/05/89
12657	wordt	14614	61 88	5070614-3		24/05/89
12660	wordt	14615	61 88	5070615-0		26/05/89

c. Schrappingen :  
 -----

I2 B	8 rijtuigen	12 105, 12 152, 12 162, 12 167, 12 172 12 173, 12 174, 12 176
I3 Bc	13 rijtuigen	14 011, 14 012, 14 014, 14 015, 14 017 14 021, 14 025, 14 026, 14 028, 14 032 14 035, 14 038, 14 039
K3 B	13 rijtuigen	22 402, 22 406, 22 427, 22 440, 22 443 22 447, 22 461, 22 470, 22 475, 22 478 22 482, 22 493, 22 494
M2 Bdx	1 rijtuig	49 280 (ongeval te Olen op 29/10/88)

2. Aktuele berichten :  
 -----

I 6Bc : de ombouw van de 15 aangeduide rijtuigen type I6 tot ligrijtuigen is zeer snel uitgevoerd door de CW Mechelen. Vanaf de zomerregeling van 1989 vervangen ze vooral de oudere ligrijtuigen type I3, die trouwens voor een groot deel buiten dienst gesteld werden.

De nieuwe livrei (donkerblauw met roze en rode sierlijn) komt nogal donker over en geeft - zeker als de rijtuigen vuil worden een sombere indruk.

M2 Een groter aantal rijtuigen van dit type werd aan de Nederlandse spoorwegen verhuurd, dit om het daar nijpend tekort aan rijtuigen op te vangen. De volgende tabel geeft de lijst van de rijtuigen die in Nederland in dienst zijn.

DEPOTSTATION : NEDERLAND  
TYPE : M2

NR-M	UIC-NUMMER	DATUM	NR-M	UIC-NUMMER	DATUM
42309	50882038609-4 NS	110789	42450	50882038750-6 NS	110789
42314	50882038614-4 NS	010989	42462	50882038762-1 NS	110789
42355	50882038655-7 NS	290589	42483	50882038783-7 NS	110789
42381	50882038681-3 NS	110789	42543	50882038843-9 NS	220889
42382	50882038682-1 NS	290589	42573	50882038873-6 NS	110789
42419	50882038719-1 NS	220889	42595	50882038895-9 NS	110789
42422	50882038722-5 NS	240889	42596	50882038896-7 NS	220889
42434	50882038734-0 NS	120589	42601	50882038901-5 NS	220889
42447	50882038747-2 NS	220889	42609	50882038909-8 NS	110789
42634	50882038934-6 NS	220889	43267	50883938667-1 NS	110789
42650	50882038950-2 NS	120589	43280	50883938680-4 NS	290589
42702	50883938602-8 NS	220889	49218	50888238618-0 NS	220889
42704	50883938604-4 NS	220889	49219	50888238619-8 NS	120589
42733	50883938633-3 NS	110789	49222	50888238622-2 NS	120589
42740	50883938640-8 NS	220889	49253	50888238653-7 NS	110789
42751	50883938651-5 NS	110789	49256	50888238656-0 NS	120589
42757	50883938657-2 NS	220889	49258	50888238658-6 NS	120589
42763	50883938663-0 NS	290589	49260	50888238660-2 NS	220889
42795	50888238695-8 NS	110789			

Het betreft trouwens enkel rijtuigen in de nieuwe IC-IR-kleuren. De rijtuigen worden gereedgemaakt in de CW Cuesmes en worden dan aan de NS overgedragen te Roosendaal. Hier worden nog enkele wijzigingen doorgevoerd (o.a. aanbrengen van NS-embleem) en gaan dan in dienst op de lijn Zwolle - Vlissingen, meestal gesleept door de reeks 1100 NS.

De volgende tabel geeft een overzicht, waarbij op te merken valt dat thans nogmaals 10 verdere rijtuigen binnenkort de trip naar Nederland ondernemen. De nummers zijn nog niet bekend.

DEPOT : NEDERLAND

DATUM : 27-02-90

TYPE SOORT RES

M2	AB	9	+ 3
M2	B	20	+ 6
M2	BD	8	+ 1
TOTAAL :		37	+ 10 = 47

# Wagens

## a. Statistiek :

### - leveringen :

type 3514 G1	Rils	03/89 : 11 wagens	
		04/89 : 27 wagens	
		05/89 : 21 wagens	
		06/89 : 22 wagens	
		07/89 : 19 wagens	(totaal 100)
type 3514 D0	Shimms	07/89 : 1 wagen	
		09/89 : 20 wagens	
		10/89 : 23 wagens	
		11/89 : 19 wagens	
		12/89 : 14 wagens	(totaal 77)

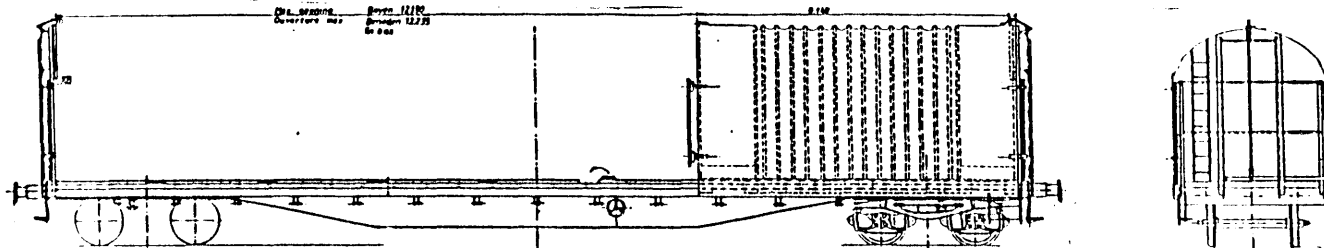
### - buitendienststellingen

type	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12
1214 B0	8	8	8	8	8	8	1	1	1	0
1214 B2	3	3	3	3	3	3	0			
1215 A0	11	11	11	9	9	9	5	5	5	2
1215 A4	993	993	991	991	990	990	990	988	982	971
1232 A1	419	399	397	386	382	382	382	382	361	129
1232 G0	73	73	73	73	48	48	48	48	45	38
1415 A0	983	983	983	983	968	968	968	968	968	968
2211 A0	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0
2211 A2	5	5	5	5	3	3	3	1	1	1
2211 A4	14	13	12	8	6	4	3	2	2	2
1216 A2	376	374	372	371	370	369	367	364	360	360
2231 A0	901	900	881	861	851	838	790	743	659	607
2231 A1	676	673	659	628	602	527	397	313	259	234
2213 A0	80	80	0	0	0	0	0	0	0	0
2000 C5	27	27	25	24	24	24	22	22	20	20
1215 B3	182	182	169	169	164	164	164	164	164	164
1416 A0	100	100	84	32	32	32	32	32	32	32
1416 B1	474	472	467	465	452	452	443	442	442	434
1456 A1	222	221	221	221	220	220	209	187	169	161
3202 A1	33	32	26	21	17	10	10	7	6	4
3202 A2	15	14	13	13	10	8	7	7	3	3
3202 A3	101	100	94	90	86	83	75	36	29	29
3212 A2	551	551	551	550	549	549	545	544	542	542
3212 A3	751	750	749	749	745	745	745	743	739	730
3212 B0	976	974	970	964	962	954	954	953	943	940
3232 A1	273	260	251	239	223	201	166	158	124	124
3232 A2	11	11	11	3	3	3	3	0	0	0
3232 A3	10	10	10	9	7	3	3	3	2	1
3032 E2	2	2	2	2	2	0	0	0	0	0
3232 A6	37	37	36	36	36	36	36	36	35	35
5030 C4	8	8	7	6	6	6	4	4	4	4
3000 F1	10	9	9	9	9	2	2	2	1	1
3000 F2	6	6	6	6	6	0	0	0	0	0
3000 D4	1	1	1	1	1	0	0	0	0	0

Twee nieuwe wagens werden in 1989 in dienst gesteld, beide vierassige wagens met dekzeil. Het onderscheid is dat het type 3514 G1 de gewone uitvoering is, terwijl de 3614 G0 een uitvoering is voor het vervoer van Coils.

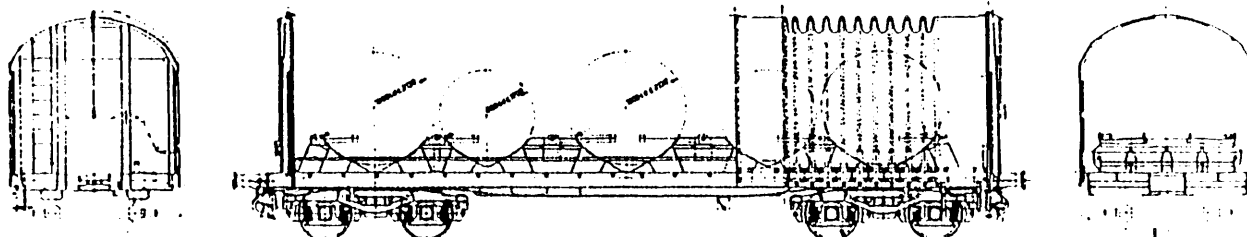
Type 3514 G1 nrs 31 88 3540100 tot 399 kode Rils

lengte : 18 660 mm laadvermogen 54,5 ton (regime C)



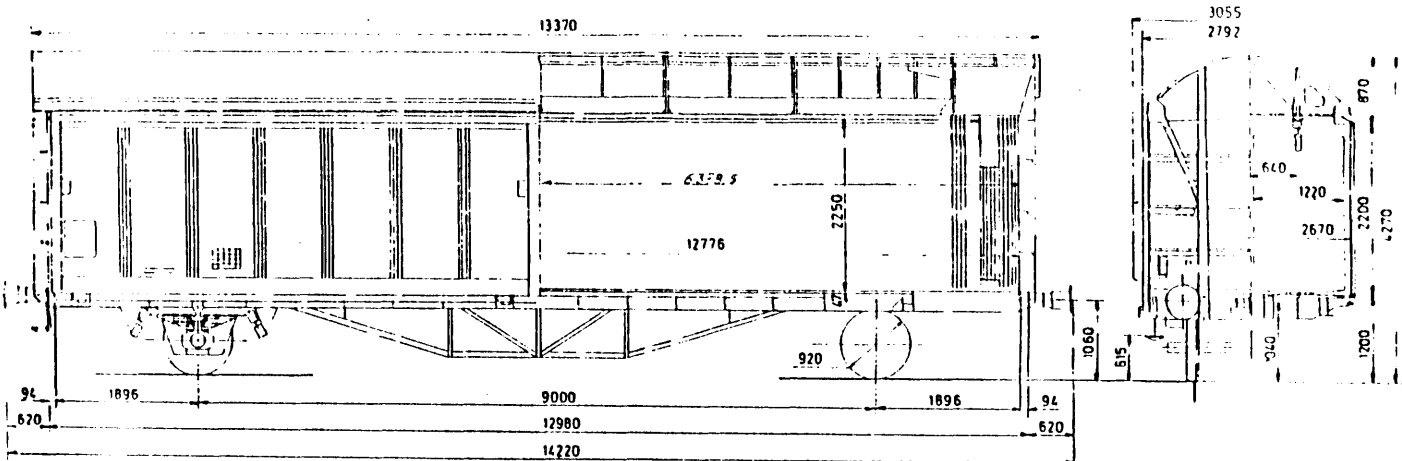
Type 3614 G0 nrs 31 88 4773000 tot 249 kode Shimms

lengte : 14 040 mm laadvermogen 56 t (regime C)

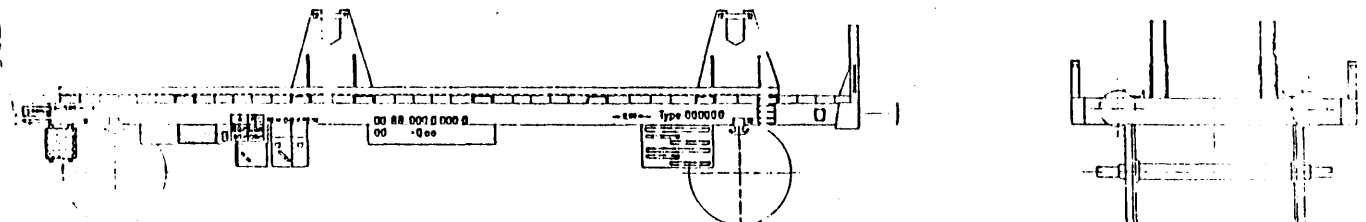


Anderzijds werden de volgende wagens geschrapt :

Type 2213 A0 (Hbis) schuifwandwaggen



Type 3022 E2 (Lkkings) : vervoer van draaistellen



Type 3000 F3 (Simp) : vervoer van tanks



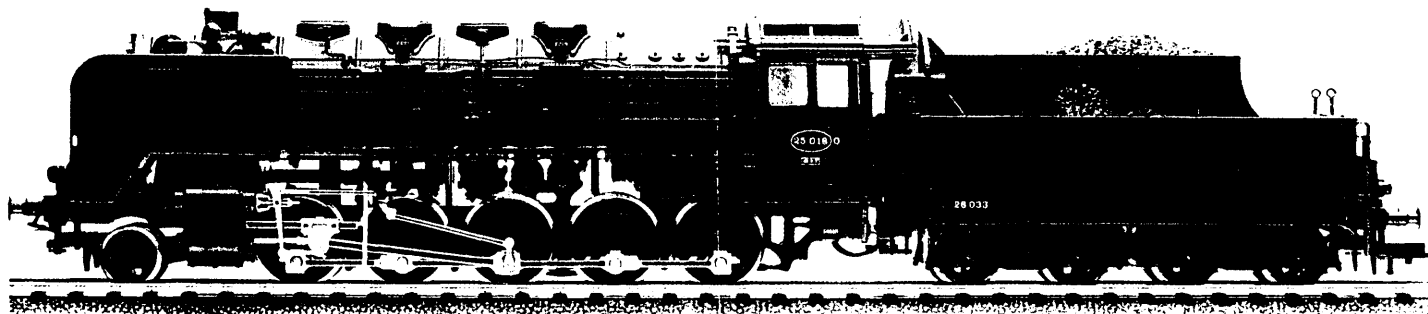
## Nurnburger Messe

De Nurnburger Messe is weer voorbij en klassiek geven we een overzicht van de nieuwigheden die daar voorgesteld werd.

Belgie :  
=====

Ondanks het feit dat de meeste modellen nog niet ter plaatse voorgesteld werden, heeft de Belgische modelbouwer niet te klagen over het aanbod. Gedurende de volgende jaren breidt het aantal modellen zich gedurig uit en gelukkig zijn er geen echte dubbele types bij.

In stoomtraktie is het aanbod vrij beperkt : enkel Fleischmann heeft een verbeterd en aangepast model van het type 25 in zijn programma opgenomen. Het is nu de versie met grote windleiplaten en rechte tender. Deze beperkte reeks omvat de lokomotief, twee vierassige coupe-rijtuigen en een bagagerijtuig.



De elektrische traktie is uitgebreider : bijzonder is de aankondiging van Roco dat dit merk de reeks 20 - in verschillende versies - in 1991 gaat uitbrengen. Hierdoor wordt het model uitgebracht door Math-trains ook voor minder kapitaalcrachtige beurzen bereikbaar. Marklin kondigt de blauwe versie van de reeks 16 aan en bij Lima is er - na de reeks 23 - de verbeterde versie van de reeks 15 in het verschiet.

De dieseltraktie is nog uitgebreider : de reeks 80 van Roco zal in de loop van maart met drie nummers beschikbaar zijn, hopelijk volgt ook de oudere versie. Na de schildering groen-geel, gaat Roco zijn 62-er in zijn oorspronkelijke versie - met oud nummer en snor - op de markt brengen.

Klein modelbaan kondigt de reeks 60 (serieuitvoering) aan en bij Roco wordt de reeks 55 (in verschillende versies) in het bouwprogramma opgenomen.

Verder kondigt Zala (Antwerpen) op basis van Lilliput een

model van de pas herschilderde 4509 aan. Hopelijk wordt ook de rood-gele versie in het programma opgenomen.

Samen met de produkten uitgebracht door de kleinere Belgische fabrikanten en modelbouwwinkels is binnenkort het grootste gedeelte van alle Belgische modellen in de handel verkrijgbaar. Een overzicht van de beschikbare modellen wordt in het volgende tijdschrift gemaakt.

Op gebied van wagens is het aanbod beperkter : Marklin en Roco brengen de - in slaaprijtuig omgebouwde Eurofima-wagens op de markt, de reeds aangehaalde oude coupe-rijtuigen van Fleischmann en enkele goederenwagens. Speciale attentie verdient de nieuwe spoorwegkraan van de N.M.B.S.

Duitsland :  
 =====

Hier weer twee strekkingen : eerst en vooral heeft men een groot aantal - meestal exclusieve - treinsets, vooral van kompositie van oudere prive-maatschappijen. Zo komt onder meer een verbeterde versie van de Rheingold - met aangepaste S 3/6 - uit (Lilliput), een Preussische treinset met S 10 en Ruhr-schnellzug met de reeks 78 (beide Fleischmann), een Beierse lokaaltrein met de Malletlokomotief BB II en een Württembergische set met de reeks C (beide Roco).

In stoomtraktie krijgen we modellen van de 18.1 (Wurttt C) en de 98.3 (glaskast) bij Marklin, de reeks 78 en 98.8 (ex Gtl 4/4) bij Fleischmann.

In elektrische traktie gaan de nieuwigheden vooral naar oudere elektrische loks : zo krijgen we de E 44.5 en E 91 in het grijs bij Roco, Lilliput brengt de E 10 en E 40 zowel in oude als nieuwe versie uit, Roco daarentegen zorgt voor de E 41. Verder is er een verbeterde versie van de reeks 150 bij Roco. Alleen Fleischmann houdt zich standvastig bezig met het herschilderen van oude modellen in de nieuwe DB-huisstijl (reeks 120 en 151)

In dieseltraktie heeft men enkel bij Roco echte nieuwigheden : na de 361 (ook als V 80-versie) stort dit merk zich op de V 100 die in verschillende kleuren uitkomt.

Nederland :  
 =====

Na het jubileumjaar nog slechts enkele kruimels : de reeks 1000 in oorspronkelijke kleur (Roco) en de reeks 6400 (Lilliput). Van deze versie komen ook 6 verschillende versies in privaat-baan kleuren uit.

Frankrijk :  
 =====

Bijzondere nieuwigheid hier is het uitbrengen van het ex-TEE-stel X 2700 van de Franse spoorwegen, een treinstel dat gedurende een periode ook in België gereden heeft.



# Agenda

40.39

Datum		Omschrijving
24 febr.	GTF	Speciale rit Erquelinnes - Brussel
25 febr.	GTF	Speciale carnavalrit over de Vennbahn Liege - Trois-Ponts - Malmedy - Butgen- bach.
25 maart		Ruilbeurs in het Cultureel Centrum te Hoeselt van 9.00 tot 13.00
2 maart	KMYA	Tentoonstelling van deze (model)stoomclub in Zurenborg te Antwerpen van 10 tot 18 uur
3 maart		
3 maart		Modelbouwtentoonstelling
4 maart		in zaal Kermeta te Kermt
11 maart	MSTB	Ruilbeurs in de zaal Star te Vilvoorde
24 maart	DB	Speciale stoomtreinrit met DB 41.360 rit Dusseldorf - Aachen - Montzen - Trois-ponts - Losheimergraben - Koln - Dusseldorf
31 maart	T.S.P.	Speciale rit met elektr. loks 101 en 120 ritschema - Brussel - Antwerpen - Braine l'Alleud
1 april		Opening van het "stoomseizoen" in het stadspark van Turnhout. verdere ritten : zaterdag en zondag
1 april - 6 mei		Tentoonstelling 125 jaar Station St-Katelijne-Waver in de Midzeelhoeve
7 april	Asvi	Speciale tramrit met drie trams (FCC 10409, St 10308 en SE 9974) tussen La Louviere en Gosselies.
7 tot 16 april	Nameurop	Modelbouwsalon in "Palais d'exposition" te Colegnée (Namur)
14 april		Veiling van oude speelgoedtreinen : 14 april : schaal 0, I, II, III 15 april : schaal 00 en H0 Hotel Serwir te St-Niklaas

datum		Omschrijving
22 april	MTUB	Opening van het vernieuwde Trammuseum te St-Pieters-Woluwe
28 april	T.S.P.	Speciale rit met de 29.013 : - goederentrein tussen Dinant en Bertrix - reizigerstrein Bertrix - Brussel.
29 april	Asmoco	Grote ruilbeurs in zaal St-Raphaël (avenue de la Porallee 40, Aywaille)
1 mei	Maldeg	Opening van de museumlijn Eeklo - Maldegem
13 mei	C.F.O.	Modelbouwtenoonstelling van de nieuwe club
20 mei		CFO in de "Ferme du Docaire" te Ottignies
26 mei	T.S.P.	Speciale rit met diesellok type 204 - rit tussen Brussel en Köln.

Voor verdere inlichtingen i.v.m. manifestaties in België

abonneer U op de Febelrail Agenda, dit door storting van 200 BF op rekening 068-0918460-91 van Febelrail



# LSV. = Aktueel

40.41

Emplacement As :  
-----

Na een gedeeltelijke afwerking van het station vorig jaar, kon het begin van het jaar ook het begin van de eigenlijke bouwwerken inluiden.

Na verschillende administratieve moeilijkheden werden de nodige kontakten gelegd en zo werden op 2 januari de benodigde funderingen uitgegraven. De firma P.T.A. leverde deze inspanning en gedurende een ganse dag werden de sleuven voor de kantine, de metalen loods voor de smalspoortentoonstelling en een kant van de hoofdloods uitgegraven. Verder werd ook het terrein geegaliseerd.

Tijdens de volgende week werd gestart met de grondwerken en zo werd de overgang over spoor 3 aangelegd en op 10 januari werd het funderingsbeton gestort en zoveel mogelijk gelijk gemaakt, de eerste levering van betonblokken, zand en cement was die dag ook een feit. Op 13 januari werd de "eerste steen" onofficieel gelegd en er werd gestart met de buitenmuren van de kantine. Met een daggemiddelde van 10 m<sup>2</sup> kunnen eind februari de muren van de kantine rechtstaan.

Ondertussen werden de verdere voorbereidende werken uitgevoerd : de leidingen voor elektriciteit, water en telefoon werden in de bestaande geleidingsgleuven gelegd. Doch dit hield niet in dat alles gemakkelijk verliep : zowel voor de elektriciteit als voor het water moesten tegels van het perron opgebroken worden om de leidingen in het gebouw zelf te brengen. Anderzijds werden ook de eerste tentoonstellingsplaatsen gemaakt : afgebakend door houten dwarsliggers werden de plaatsen voor o.m. de batterijloek en voor diverse snelheidsseinen gemaakt.

Het stationsgebouw :  
-----

Nochtans werden de werken aan het stationsgebouw niet onderbroken : in de wachtzaal werden de panelen voor de treinaankondiger en het info-bord gemaakt, verder werd de seinpost afkomstig van Winterslag te Genebos gedemonteerd, naar As gevoerd en hier opgesteld. Dit hield in dat de enkele aanpassingen - o.m. het metsen van een bijkomende steunmuur - moesten uitgevoerd worden.

Voor het station werd de oude haag verwijderd zodat het stationsgebouw beter zichtbaar wordt.

Binnenkort wordt gestart met de opknapbeurt van de gang en de beide plaatsen op het gelijkvloers : in de voorkamer komt het VVV-kantoor, in de kamer kant sporen wordt het sekretariaat van de L.S.V. ingericht.

En te Zolder :

-----  
Maar ook te Zolder gaan de werken - met een verminderde ploeg verder :

Bij de diesellokomotief werden verschillende aanpassingen uitgevoerd, waardoor het starten vergemakkelijkt wordt. Hiervoor werden trouwens twee bijkomende batterijen aangekocht. Anderzijds werd ook de remming van de transmissieas terug hersteld zodat de synchronisatie van de versnellingen terug beter is.

Anderzijds werden de machines na de St-Niklaasritten afgesteld en wintervast gemaakt : bij de dieselmotoren werd er bijkomende Anti-vries geplaatst, het water werd van de stoom- en omgatieven afgelaten en de stangen werden in de olie gezet.

Na het afwerken van de diesel, wordt Magda opnieuw in handen genomen. Edgard heeft trouwens reeds diverse onderdelen mee naar huis en wil daar het spel op het drijfwerk zoveel mogelijk wegwerken.

Nadien kan de heropbouw opnieuw starten, zodat deze lokomotief het seizoen in Zolder kan starten en afwerken.

# Museumlijnen

40.43

## CFV3V

Bij de C.F.V.3 V. staan er - zoals er regelmatig gebeurt - grotere wijzigingen in het vooruitzicht : na de lijnen naar Treignes en Chimay-Momignies heeft de vereniging ook een aanvraag gedaan om de pas geschrapte verbinding Dinant - Heer-Agimont - Givet te mogen uitbaten. De onderhandelingen met de N.M.B.S. zijn reeds ver gevorderd en het wordt afwachten of deze vereniging een derde uitbatingslijn zal bekomen.

Anderzijds zijn er ook in het materieelpark enkele veranderingen : de vereniging kocht van de S.N.C.F. een lokotractor type 7 6500 (nr Y 6563 van de stelplaats Mohon), een aanhangwagen voor de motorstellen Picasso. Van de toeristische lijn CFTR (chemin de fer touristique du Rhin) werd anderzijds een tweede motorwagen type X 3800 (Picasso nr X3898) aangekocht.

Anderzijds zijn de stoomlokomotieven in dienst overgebracht naar Haine-St-Pierre om daar de nodige onderhouds- en restauratie te ondergaan. De restauraties aan de Elna (te Stockem) en aan de lokomotief reeks 64 schieten goed op en waarschijnlijk kan men een van beide machines volgend jaar te Mariembourg verwachten. Over de aankoop van de D.B. reeks 50 is echter niets geweten.

Ook de bouw van een museum te Treignes blijft vertraging opleveren en men kan geen datum op de opbouw plaatsen. Zodanig wordt de L.S.V. de eerste museum

## TSP

Een mogelijke concurrent voor Mariembourg kan de groepering T.S.P. (toeristisch spoor patrimonium) vormen. Naast de diverse ritten met N.M.B.S.-materieel heeft de vereniging al verschillende traktievoertuigen in haar bezit. Naast de 6077 (enige 60-er met oude stuurpost) bezit de T.S.P. ook nog vier motorwagens : de tweeassige Brossel 551.26 , de vierassige Brossel 553.28 , de motorwagens 554.18 (ex 4618) en 4333.

De 554.18 kwam al tot inzet op de buiten dienst gestelde lijn Florennes - Maredsous. Onder de benaming Train Touristique de la Meuse et de la Molinee (TTMM) wil men hier op de lijnen 136A en 150 een museumbedrijvigheid opbouwen. Of dit initiatief kan slagen, zullen we in de loop van de volgende maanden wel ervaren.

## SOM

Een andere nieuwe museumlijn wordt thans uitgebaat door het Stoomcentrum Maldegem. Deze vereniging had al een museum en een gedeelte smalspoor, maar nu werden de onderhandelingen met de N.M.B.S. voor het verwerven van de lijn Maldegem - Eeklo gunstig afgesloten.

Om dit mogelijk te maken werd in Polen contact gezocht om een vierassige tenderlokomotief type TKP 4430 aan te kopen. Deze lokomotief werd in de loop van 1989 verworven en op 30 juni 1989 kon de rit van Polen naar België aanvangen. Als speciaal vervoer werd deze lokomotief via Oost- en West-Duitsland naar zijn nieuwe bestemming gevoerd. In het totaal werd de lokomotief door 8 verschillende lokomotieven van vier verschillende spoorwegmaatschappijen gesleept. Op 12 juli was de rit afgelopen en na de nodige test- en opleidingsritten werd op 1 oktober een eerste officiële testrit - in aanwezigheid van diverse genodigden en reizigers - afgehandeld.

De officiële opening van deze lijn wordt voor 1 mei in het vooruitzicht gesteld.

## SDP

Na een middelmatig seizoen zoekt de SDP (stoomtrein Puurs-Dendermonde) naar een nieuwe elan. De restauraties aan het materieel gaan gewoon verder en ook de aankoop van ex N.M.B.S.-machines gaat verder : eind 1989 kwam de reeds langer aangekochte 6106 - samen met een stuurpostrijtuig type M1 - te Baasrode aan. Het is nu de bedoeling deze eenheid als trek-duw-eenheid tussen Baasrode en Dendermonde(St-Gillis) in te zetten.



