

# LSV

## Tijdschrift

VERENIGING ZONDER WINSTOOGMERK

TWEEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT

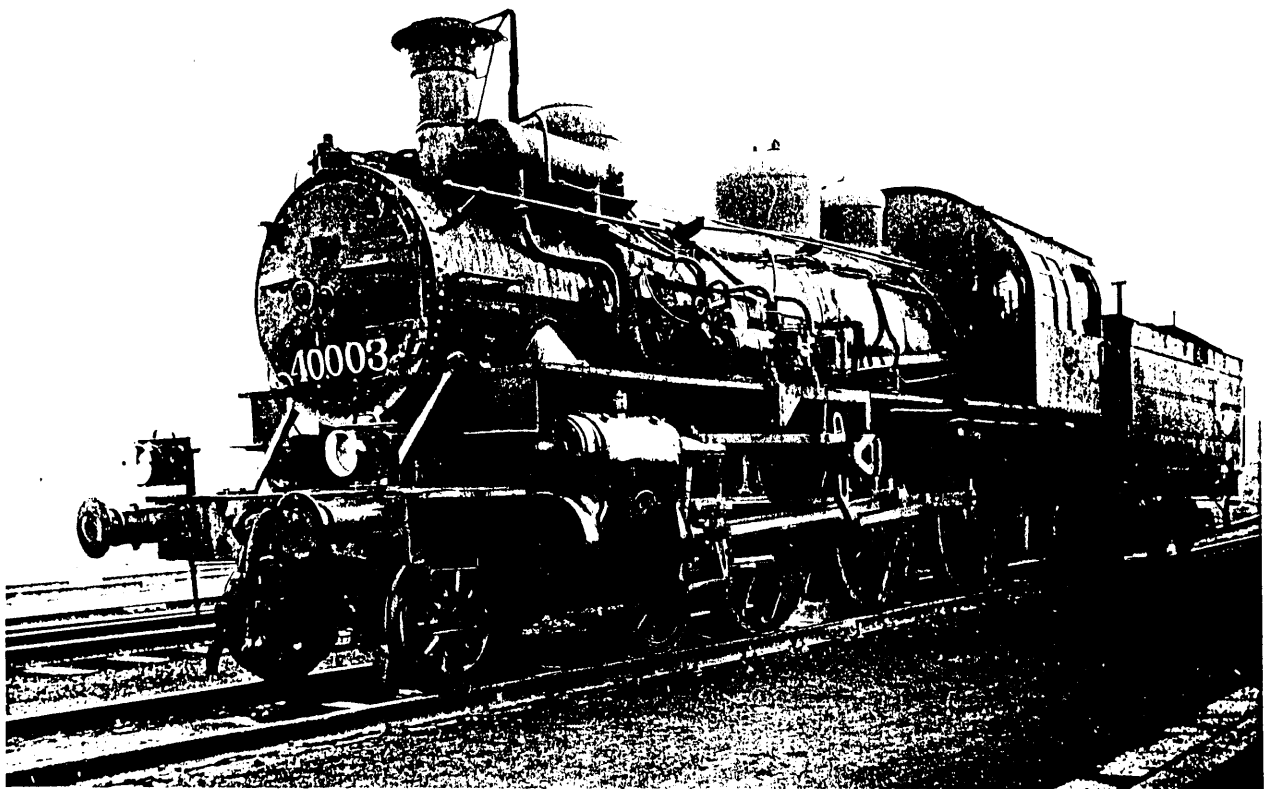
MAART - APRIL

JAARGANG : 8

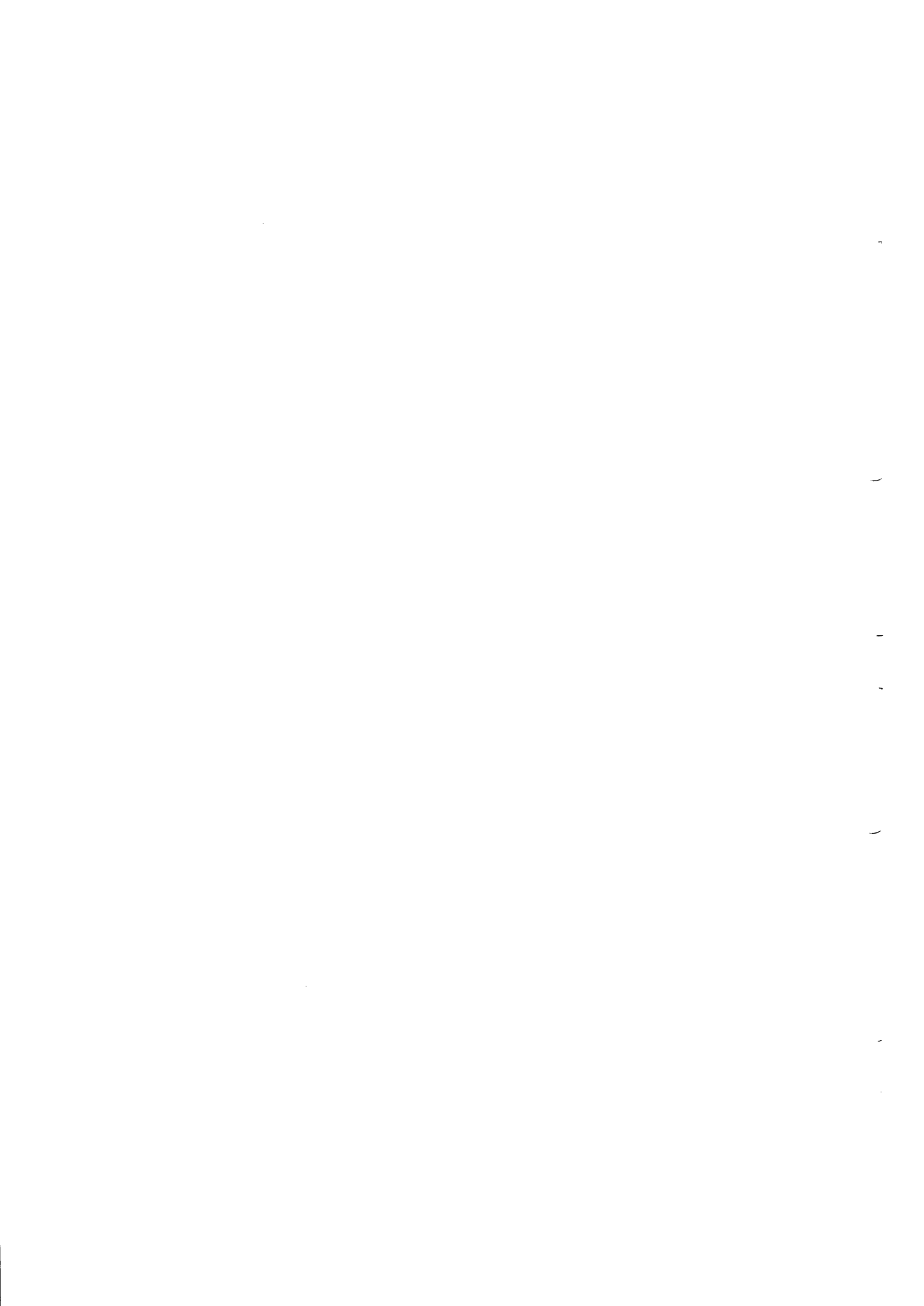
NUMMER : 41

LIDGELD : 550 BFR.

LOS NUMMER : 150 BFR.



# Limburgse Stoom Vereniging



Het verschijnen van het vorige tijdschrift heeft veel reacties losgeweekt, doch zeer veel leden bleven ons trouw en stortten trouwens een hogere som. Hierdoor wordt de uitbouw van het emplacement As verder vergemakkelijkt. Om deze leden te danken vinden ze in dit tijdschrift een vrijkaart voor de L.S.V. In 1990 kunnen ze kosteloos gebruik maken van alle door de L.S.V. ingerichte treinen.

Sommige leden hebben - in de drukte - vergeten te storten. Ze ontvangen nog dit nummer, doch hun adres in het rood onderlijnd en kunnen alsnog het bedrag van 550 BF (+ eventuele steun) storten op onze rekening 860- 0068579- 79 van L.S.V., Tongeren.

In het vorige nummer ontbrak in sommige exemplaren de blz 18, dit wordt nu met dit nummer bijgeleverd. Te vermelden valt ook dat het ongenummerde exemplaar met de beschrijving van het L.S.V.-patrimonium als nummer 39 verstuurd werd.

Het volgende nummer - de vakantiegids - verschijnt opnieuw half juni.

## NMBS Aktueel

1. STATISTIEK :  
+++++

a. Leveringen :  
-----

geen

b. Stelplaatswijzigingen :  
-----

geen

c. Schrappingen :  
-----

4605 Haine-St-Pierre buiten dienst met FV 480 van CW Mechelen  
uit geschrift op 01/05/90  
verkocht aan T.S.P.

## 2. AKTUELE BERICHTEN :

+++++

05 : in het vorige tijdschrift werd de loopbaan beschreven van de stellingen 00, door plaatsgebrek werd deze van de stellingen 05

NMBS	Stelplaatsen	PV
288.503	Levering 06/08/56 FSD 31/05/1964- FSR 26/09/1965 NK 17/03/1980- FSD 03/06/1984 FSR 23/05/86- MKM 08/1989	PV 89.04
288.506	Levering 24/08/56 FSD 31/05/1964- FSR 26/09/1965 NK 17/03/1980- FSD 03/06/1984 FSR 23/05/86- MKM 11/1989	PV 89.05
288.508	Levering 06/09/56 FSD 31/05/1964- FSR 26/09/1965 NK 17/03/1980- FSD 03/06/1984 FSR 23/05/86- MKM 11/1989	PV 89.05
288.511	Levering 26/09/56 FSD 31/05/1964- FSR 26/09/1965 NK 17/03/1980- FSD 03/06/1984 FSR 01/06/1986- MKM 11/1989	PV 89.05
288.512	Levering 02/10/56 FSD 31/05/1964- FSR 26/09/1965 NK 17/03/1980- FSD 03/06/1984 FSR 01/06/1986- MKM 11/1989	PV 89.05
288.513	Levering 09/10/56 FSD 31/05/64- FSR 26/09/65 NK 17/03/1980- FSD 03/06/1984 FSR 01/06/1986- MKM 02/1989	PV 89.02
288.515	Levering 19/10/56 FSD 31/05/1964- FSR 26/09/1965 NK 17/03/1980- FSD 03/06/1984 FSR 01/06/1986- MKM 11/1989	PV 89.05
288.516	Levering 08/11/56 FSD 31/05/1964- FSR 26/09/1965 NK 17/03/1980- FSD 03/06/1984 FSR 01/06/1986- MKM 11/1989	PV 89.05
288.523	Levering 17/05/56 FSD 29/09/1963- FSR 30/05/1965 NK 17/03/1980- FSD 03/06/1984 FSR 01/06/1986- GT 11/1989	PV 89.05
288.524	Levering 28/05/56 FSD 29/09/1963- FSR 30/05/65 NK 17/03/1980- FSD 03/06/1984 FSR 01/06/1986- GT 05/1989	PV 89.03

288.525	Levering 05/06/56 FSD 29/06/1963- FSR 30/05/1965 - NK 17/03/1980- FSD 03/06/1984 FSR 01/06/1985- GT 05/1989	PV 89.03
288.534	Levering 19/06/56 FSD 29/09/1963- FSR 30/05/1965 NK 17/03/1980- FSD 03/06/1984 FSR 01/06/1986- GT 11/1989	PV 89.05
288.535	Levering 10/07/56 FSD 29/09/1963- FSR 30/05/1965 NK 17/03/1980- FSD 03/06/1984 FSR 01/06/1986- GT 05/1989	PV 89.03
288.536	Levering 07/12/56 FSD 29/09/1963- FSR 30/05/1965 NK 17/03/1980- FSD 03/06/1984 FSR 01/06/1986- GT 05/1989	PV 89.03
288.537	Levering 27/12/56 FSD 29/09/1963- FSR 30/05/1965 NK 17/03/1980- FSD 03/06/1984 FSR 01/06/1986- GT 11/1989	PV 89.05

Verklaring : FSR : Schaarbeek FSD : Oostende  
NK : Kinkempois GT : Haine-St-Pierre  
MKM : Stockem.

03 : In het totaal werden thans 68 tussenrijtuigen besteld; dit om de Breaks uit te breiden. Deze rijtuigen krijgen een identiek uitzicht als de stellen zelf en worden gebouwd door BN. Het eerste stel wordt in juli 1991 - na het verlof geleverd, nadien moeten er 4 rijtuigen per maand buitenkomen.

Anderzijds worden de stellen zelf systematisch aangepast door de CW Mechelen. Er zijn o.a. aanpassingen aan de reminrichting, het pneumatisch gedeelte en het elektrisch gedeelte nodig. Binnenkort zullen enkele testen met een aangepast M4-rijtuigen de nodige gegevens bezorgen voor verdere verbeteringen.

09 : Ook de tweede reeks "Sprinters" is nu definitief in produktie : het eerste stel van deze reeks moet eind 1990 op de sporen verschijnen, het laatste stel wordt in september 1991 verwacht, dit met een kadans van twee stellen per maand

TGV : Na vele maanden van studies en voorontwerpen is het definitieve ontwerp goedgekeurd en de N.M.B.S. bestelde aan het Belgisch, Frans, Brits-consortium 3 volledige stellen : deze omvatten twee motorwagens met 18 tussenrijtuigen. Het eerste stel moet in januari 1993 geleverd zijn, drie maanden later zal het tweede stel de fabriekspoorten verlaten, het derde stel moet in september geleverd worden. Over de nummering is er nog geen beslissing genomen.

11/12 : Door de grote daginzet, komen de eerste gebreken bij deze lokomotieven te voorschijn en daarom werd er aan BN gevraagd om o.a. de statische omvormer te verbeteren. Noch-

tans wordt vooral de inzet van de reeks 12 verder uitgebreid. Door de aanleg van de TGV-nord kampt de SNCF met een voortdurend gebrek aan lokomotieven. Hierdoor worden de machines reeks 12 nu ook in de Franse binnendienst ingezet.

- 15 : Voor deze reeks bekijkt men thans de mogelijkheid om een laatste herziening door te voeren. Deze machines - die meer naar Frankrijk ingezet worden - worden boventallig bij de invoering van de TGV-diensten in 1993.
- 16 : Om plaats te maken voor de bouw van een TGV-werkplaats te Brussel-zuid, wordt de huidige werkplaats afgebroken. Hiervoor is het nodig om de machines van Brussel-zuid geleidelijk aan te verspreiden. De eerste reeks die in mei verdwijnt is de reeks 16, die dan te Oostende onderhouden zal worden.
- Sybic : Bij de invoering van de TGV heeft de NMBS vanaf 1995 een grote nood aan nieuwe elektrische lokomotieven om de gewone treinen tegen 200 km/h over de TGV-lijnen te voeren. Om nieuwe ervaringen op te doen werd in de nacht van zaterdag 7 april testen gedaan met een ultra-moderne SNCF machine reeks BB 26000. Dit gebeurde op het baanvak Kapellen - Essen en hiervoor was het nodig om dit baanvak te voeden met een spanning van 1500 V.
- Indien de testen gunstige resultaten opleveren gaan de SNCF en de NMBS een groter aantal dergelijke lokomotieven bouwen om op de TGV-lijnen in te zetten.
- 22 : Tegen de geruchten die rondgingen, blijven de 22-ers volledig in dienst. Hoewel ze nu slechts piekuurtreinen slieren, zullen door de invoering van het STAR-plan vanaf 1992 weer meer gebruikt worden.
- 25.5 : Door de defekten aan de reeks 11 en door het steeds drukker verkeer met Nederland werden alle lokomotieven van deze reeks opnieuw uitgerust met de ATB-beveiliging en kunnen ze weer alle op de NS-sporen functioneren.
- 101 (29) : Begin dit jaar werd de 101.012 nu rijvaardig afgewerkt en staat thans als museumlokomotief ter beschikking. Na de nodige testritten, werd deze lokomotief voor het eerst ingezet op 3 maart jl. voor een excursie van de GTF.
- 46 : De 46-ers worden verder uitgedund : thans werd de 4605 - afgesteld te Haine-St-Pierre verkocht en de T.S.P. werd de eigenaar van dit stel, zodat deze vereniging zijn tweede 46-er in bezit krijgt.
- 51 : Door het feit dat de dieseltraktie nog slechts zeer weinig in reizigersdienst gebruikt wordt, konden een groot aantal verwarmingsketels stilgelegd en zelfs uitgebouwd worden. Deze eigenschap wordt op de lokomotief zelf vermeld door een punt voor het nummer. Op 15 april konden de volgende machines enkel nog gebruikt worden voor goederendiensten :

Merelbeke : 5112, 5113, 5116, 5125, 5128, 5132, 5134

Monceau : 5117, 5120, 5121, 5123, 5126, 5131, 5135  
5139, 5140

Hasselt : 5127, 5129, 5130, 5133, 5136, 5137, 5138  
5141, 5142, 5143, 5152, 5179, 5185, 5187  
5192, 5193

Antwerpen : 5154, 5157, 5158, 5162, 5164, 5166, 5167  
5168, 5170, 5171, 5172, 5173, 5174, 5175  
5177, 5178, 5180, 5181, 5182, 5183, 5184  
5186, 5189

Verder zijn er nog zes machines (5144, 5151, 5153 FHS en 5118, 5119, 5124 FKR) die wel nog een bedrijfsklare ketel bezitten maar die voorlopig buiten dienst gesteld werd.

52/53/54 : Vooral bij deze machines zullen in mei de meeste verschuivingen optreden : de reizigersdiensten naar Dinant zullen wegvallen, doch om de moderniseringswerken op de lijn 161 te versnellen zullen een aantal goederentreinen omgeleid worden en zo worden de 52-ers toch niet werkloos. Wel zal de elektrifikatie het einde betekenen voor de reeks 54.

55 : Bij de 55-ers zijn er ook een aantal machines met uitgebouwde ketel; nl.

Latour : 5501, 5502, 5503, 5504, 5507

Kinkempois : 5526, 5527, 5530, 5532, 5534, 5537, 5538,  
5539

59 : Na de buitendienststelling is de vraag naar 59-ers nog groot : de vereniging die de Venn-bahn toeristisch gaat uitbaten heeft een optie genomen op twee lokomotieven reeks 59 en dit voor een bedrag van 1 200 000 F, of de verkoop door gaat hangt af van de geschiktheid van de bovenbouw van de lijn. Doch door het bieten van dergelijke bedragen - mogelijk door subsidiering door de Duitse gemeenschap - wordt het voor andere museumverenigingen wel moeilijk zonet onmogelijk om Belgische lokomotieven te verwerven.

Anderzijds zouden toch nog 10 lokomotieven reserve blijven voor eventuele diensten op de aan te leggen TGV-lijn. De resterende lokomotieven gaan (of gingen reeds) richting sloper.

62 : De inzet van deze machines gaat ook steeds verder terug en vele lokomotieven komen nog slechts in goederendienst tot inzet. Ook hier werden de ketels uitgebouwd :

Kinkempois : 6274, 6289, 6323, 6324, 6325, 6326  
6329

Hasselt : 6319, 6321, 6330, 6331

Merelbeke : 6203, 6210, 6227, 6300, 6302, 6303  
6305, 6309, 6312

St-Ghislain :           6241, 6242, 6244, 6250, 6254, 6257  
                   6262, 6263, 6273, 6275, 6278, 6282  
                   6284, 6287, 6314

Bij deze laatste reeks bevindt zich ook de 6244 (nog steeds genummerd als 212.144 met snor) die nu zijn oorspronkelijke livrei ontsierd ziet door dit punt.

70 : Praktisch onzichtbaar blijven de locomotieven van deze reeks hun lokale diensten verderzetten, zowel de inzet als de diensten blijven ongewijzigd.

#### Verkoop locomotieven :

Om bijkomende financiële middelen te krijgen, is de N.M.B.S. volop bezig locomotieven en stellen te verkopen aan prive-firma's en ze dan terug te huren. Hierdoor vallen de afschrijvingskosten weg en dit zou dit jaar 3 miljard moeten opleveren. Thans zijn de volgende firma's reeds eigenaar van materieel :

reeks	aantal	firma	
06	50	consortium Belgische ondernemingen	14/12/89
08	17	consortium Belgische ondernemingen	01/12/88
09	13	Oostenrijkse holding	27/12/88
09	22	Japans consortium	21/12/89
20	15	consortium Belgische ondernemingen	01/12/88
21	7	IKEA	07/02/90
73	16	consortium Belgische ondernemingen	14/12/89

De locomotieven blijven onderhouden door de N.M.B.S., veranderen niet van kleur, het enige merkteken dat naar een nieuwe eigenaar verwijst is een klein plaatje met de naam van de eigenaar op de zijkant van de locomotief.

Vermelden we nog dat IKEA ook nog 1097 goederenwagens opkocht op dezelfde basis.



# Museumexploitatie

Vervolg LSV-Tijdschrift 40

---

551.48	Rijvaardig Standplaats NMBS	Blauw - Beige Leuven
608.05	Niet Gerestaureerd Standplaats NMBS	CW Mechelen

NMBS Lokomotieven in bezit van museumlijnen :

=====

Diesellokomotieven :

---

5927	SDP Standplaats : Baasrode	Groen - Geel	Rijvaardig
6034	CFV3V Standplaats : Mariembourg Gebruik : Mariembourg - Chimay	Groen	Rijvaardig
6077	TSP Standplaats : Brussel Zuid	Groen	Rijvaardig
6086	CFV3V Standplaats : Mariembourg Gebruik : Mariembourg - Chimay	Groen - Geel	Rijvaardig
6106	BVS Standplaats : Baasrode Gebruik : Trek- duwtreine Baasrode - St-Gillis	Geel - Groen	Rijvaardig
8060	CFV3V Standplaats : Mariembourg Gebruik : Rengeringen te Mariembourg	Groen ( 2- motief)	Rijvaardig

Dieselstellen :

---

4001	CFV3V Standplaats : Mariembourg Gebruik : Mariembourg - Chimay - Momignies	Rood-Geel	Rijvaardig
4302	SDP Standplaats : Baasrode	Rood-Geel	Rijvaardig
4333	TSP Standplaats : Brussel Zuid	Rood-Geel	Rijvaardig
4602	SDP Standplaats : Baasrode	Rood-Geel	Rijvaardig

			41.09
4610	AFSA (Frankrijk) Rood - Geel	Rijvaardig	
	Standplaats :		
4611	CFV3V Rood-Geel	Rijvaardig	
	Standplaats : Mariembourg		
554.14	LSV Dubbel Groen	Rijvaardig	
	Standplaats : As		
4616	CFV3V Rood-Geel	Rijvaardig	
	Standplaats : Mariembourg		
554.18	TSP Groen (dubbel koplamp)	Rijvaardig	
	Standplaats : Brussel Zuid		
	Gebruik : Florenne - Ermeton TMM ?		
4620	MSTB Rood-Geel	Rijvaardig	
	Standplaats : Vilvoorde		
551.26	TSP Groen	Rijvaardig	
	Standplaats : Brussel Zuid		
553.23	CFV3V Dubbel Groen	Rijvaardig	
	Standplaats : Mariembourg		
553.28	TSP Groen	Rijvaardig	
	Standplaats : Brussel Zuid		



5077 toen nog in dienst te Hasselt, thans museumloek

# Historische Bladzijde

## Nord Belge : Type 99

41.09

De laatste aanwinst van de Nord Belge betrof een vijfassige tenderlokomotief : deze lokomotieven waren reeds bij de Nord Francais in dienst als reeks 5.601 tot 5.670 (later type 050 TD) en deze voldeden zeer goed in de zware rangeerdienst en in de cabotagediensten. In het totaal werden 20 dergelijke lokomotieven door de Nord Belge besteld en zowel La Meuse en Cockerill werden aangesproken voor elk 10 machines. In 1930 werden de machines van Cockerill geleverd en kregen de nummers 511 tot 520. De machines van La Meuse (nrs 501 tot 510) werden in 1931 geleverd. Voor de oorlog werden ze ingezet vanuit Kinkempois en Frameries. Beide stelplaatsen gebruikten deze machines voor de zware rangeerdienst maar ze werden ook ingezet voor lokale reizigerstreinen in de omgeving van Liege (naar o.m. Huy) en Mons.

De kalme periode voor de tweede wereldoorlog werd ruw verstoord en in deze periode werden ze over verschillende stelplaatsen verspreid : Schaarbeek gebruikte enkele - inmiddels tot type 99 herdoopte - machines op zijn vormingsstations. De overige machines waren te Liege en te Latour. Te Liege werden ze vooral gebruikt als lichterlokomotief op de hellende vlakken, de Latour rangeerden ze te Virton, Latour en Athus. In 1943 waren de ze opnieuw verdeeld : Liege bleef inzetstelplaats, doch nu waren ze ook te Vise gehuisvest. Deze toestand bleef gedurende de rest van de oorlog gehandhaafd.

Na de oorlog bleven ze te Liege, maar in 1945 werd er een eerste proef gedaan om ze te Antwerpen-Dam te gebruiken. Nadat deze lukte werd er een inzetreeks met 9 machines opgesteld : eerst nog gemengd met het type 98, werden ze vanaf 1949 alleen ingezet. In de metropool werden ze enkel als rangeerlokomotief te Antwerpen-Noord gebruikt en deden ze dienst als sleeplokomotief naar de verschillende havensekties.

In 1945 waren er acht loks type 99 nodig en hier werden ze gebruikt als lichterlokomotief, maar ook voor rangeerwerk te Kinkempois, Voroux en lokale goederentreinen naar o.a. Flemalle. Vanaf 1947 vervingen de typen 98 de 99-ers voor de lichterdiensten en werd er een gemengde reeks opgesteld. Dit had tot gevolg dat er een aantal machines vrijkwamen en deze werden in 1950 naar Montzen gedirigeerd. Hier verrichtten ze de zware rangeerdiensten in het grensvormingsstation. De volgende tabel geeft een overzicht van de diensten van deze lokomotieven :

oorlogsperiode :

41.10

	05/1941	1942	1943
St-Martin	2		
Kinkempois	5		
Stockem	2		
St-Vith	2		
Schaarbeek	2		
Labour		10	
Liege		10	15
Vise			5

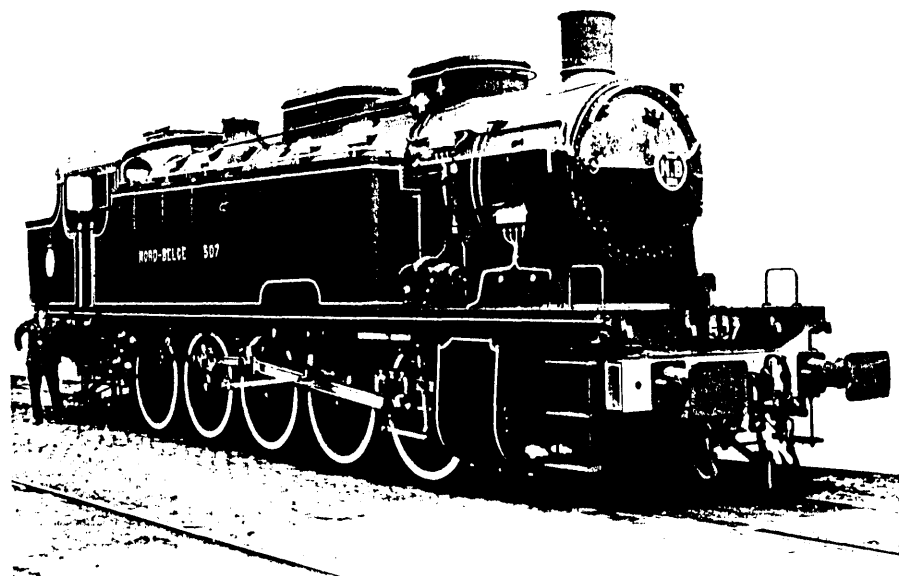
na de tweede wereldoorlog :

	1945	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56
Antwerpen-dam	1		7*	9*	9	9	9	9	9	9	9	
Liege/Kinkemp.	8	13	12*	13*	12*	11*	11*	11*	11*	11*	11*	
Montzen						2	2	2	2	2		
Effektief	19	20	20	20	20	20	20	20	20	20	18	7

\* : gemengde reeks 99/98

De lokomotieven werden praktisch in blok uit het effectief geschrapt en vooral vervangen door de type 98, die trouwens al in hun plannen reden en anderzijds door de levering van de eerste rangeerdiesellokomotieven typen 270 (Antwerpen), 271 (Liege) en 272 (Antwerpen).

Voor verdere gegevens verwijzen we naar de nummerlijsten die hierna afgedrukt zijn. De werkelijke loopbaan konden we echter niet terugvinden



Volgsnummer	TYPEN VAN LOCOMOTIEVEN		99		
1	Typen .....		0-10-0		
2	Mechanisme	Middellijn van de cilinders.....mm	610		
3		Zuigerlag .....	660		
4		Middellijn van de drijfwielen.....m.	1.350		
5		Middellijn van de voortraagwielen.....m.	—		
6		Middellijn van de achterdraagwielen.....m.	—		
7		Model van de krukas.....	—		
8		Stand van de cilinders.....	bult. horiz.		
9		Toelaatbare keteldruk .....		14.3	
10	Type van vuurkist .....		duikend		
11	Rooster	Lengte .....	2.305		
12		Breedte.....	0.986		
13		Oppervlak G. ....	2.27		
14	Verwarmingsoppervlak der vuurkist .....		11.70		
15	Pijpenbundel	Lengte tusschen de pijpenplaten.....m.	4.500		
16		Kleine vlampijpen	Middellijn.....mm.	50/55	
17			Aantal .....	190	
18			Oppervlak .....	135.85	
19		Groote vlampijpen	Middellijn .....	—	
20			Aantal .....	—	
21			Oppervlak.....	—	
22		Totaal verwarmingsoppervlak S. ....		—	
23	Middellijnen van de oververhitterspijpen .....		—		
24	Oververhittingsvlak S <sup>1</sup> .....		147.35		
25	Langsketel	Gemiddelde middellijn.....m.	—		
26		Dikte van de plaat .....	—		
27	Dikte van den stalen vuurkistmantel.....mm.		1.530		
28	Dikte van de koperplaten der vuurkist	Topplaat .....	16		
29		Achter- en zijplaten .....	15 ar. 16		
30		Pijpenplaat .....	16		
31	Dikte van de stalen rookkastpijpenplaat .....		16		
32	Inhoud van den ritvaardigen ketel.....		26/16		
33	Volume van de stoomkamer .....		25		
34	Oppervlak van stoomafgifte .....		5.628		
35	Verhouding S/G. ....		3.155		
36	Verhouding S <sup>1</sup> /S .....		9.12		
37	Kubieke inhoud	van den waterbak	voor de tender- locomotieven	m <sup>3</sup>	64.91
38		van den kolenbak			
39	Trekvermogen : $T = 0.65 \frac{pd2l}{D}$ of $6.5 \left( \frac{Pd2l}{D} + \frac{P'd2l}{D'} \right)$ ..kg.		10.700		
			4.500		
			16.900		
40	Gewicht van de ritvaardige locomotief	Eerste as .....	t.	19.200	
41		Tweede as .....	t.	18.800	
42		Derde as.....	t.	18.200	
43		Vierde as .....	t.	17.700	
44		Vijfde as .....	t.	17.800	
45		Zesde as .....	t.	—	
46		Zevende as.....	t.	—	
47		Totaal.....	t.	91.700	
48	Gewicht van de leege locomotief.....		t.	69.800	
49	Gewicht benuttigd voor de adhaesie A. ....		kg	91.700	
50	Verhouding T./A. ....		1/5.42		
51	Radstand van de locomotief .....		m.	6.200	
52	Totale radstand van de locomotief met den tender .....		m.	—	
53	Oppervlak van de kookbuizen.....		m <sup>2</sup>	—	



Série R. HL type 99																
Savage, tous les 10 jours (HL remplacée).																
1	manoeuvres Montren	6	14	8	1	SD	manoeuvres Montren	22	6	8	1	SD	manoeuvres Montren	14	22	8
	Repos service par J4				6	D	Repos				c	D	Repos.			
2	manoeuvres Montren	6	14	8	2		manoeuvres Montren	22	6	8	2	SD	manoeuvres Montren	14	22	8
	Repos service par J3				6	D	Repos service par J3c				c	D	Repos.			
Le personnel de cette série dispose de 64 repos par an.												PM	8			



# Verbeteringen

41.14

Van dhr Huysman kregen we de volgende verbeteringen en aanvullingen op het vorige nummer van het tijdschrift :

blz 2 : schrappingen : de datum voor deze schrapping van de vermelde elektr. stellen is 01/06/90

blz 3 : levensloop : 052 : Schaarbeek van 01/06/59 tot 30/04/76 ontbreekt  
054 : idem als boven  
055 : idem als boven  
mutatie van Kinkempois naar Hasselt op 01/10/88

blz 4 : 068 : levensloop als volgt veranderen.  
Schaarbeek 01/06/56 - 25/06/57  
Ronet 25/06/57 - 28/09/57  
Schaarbeek 28/09/57 - 18/01/76

blz 9 : de typen 421-455 kwamen voor de wereldoorlog waarschijnlijk niet naar Brussel, dit was een privilege voor de periode tijdens en na de wereldoorlog

de transfert naar Tamines in de loop van 1944 gebeurden waarschijnlijk enkel op papier.

blz 10 : 4821 : Kinkempois - 05/42 - Adinkerke - ...  
4823 : ... 12/44 - St-Martin - 03/45 - Montignies  
4824 : St-Martin - 05/42 - Kinkempois -  
4826 : Montignies - 04/42 - St-Martin - 05/42 - Kinkemp  
4831 : Kinkempois - 04/42 - Adinkerke  
4832 : St-Martin - 05/42 - Kinkempois  
4835 : St-Martin - 05/42 - Kinkempois  
4841 : ... - 03/45 - Montignies -  
4845 : St-Martin - 10/44 - Tamines - 12/44 - St-Martin  
- 04/45 - Montignies - Schrapp. 01/50  
4846 : Kinkempois - 07/44 - Renory - 04/45 - Liege  
Schrapp. 01/50  
4852 : Kinkempois - 07/44 - Renory - 03/45 - Montign.  
(op papier)  
4853 : Kinkempois - 04/42 - Adinkerke -

De typen 48 werden vervangen vanaf eind 1948 vervangen door de typen 29, die zelf te Hasselt vrijkwamen dankzij de aankomst van de typen 38. Te Montignies werden ze slechts langzaam vervangen. De 48.023 en 48.034 reden nog steeds in 1951. De 48.015 diende van 1950 tot 1952 als stoomgenerator te Liege-stelplaats.

blz 23 : afschaffing reizigersdienst : Zelzate - grens : 01/08/50  
Gent - Zelzate : 11/09/61

blz 25 : begin exploitatie : Denderm. - Hamme : 05/09/1875  
Hamme - St-Niklaas : 10/02/1877

De lijn werd overgenomen door de EB, maar werd tot op 31/12/1908 uitgevoerd door de TSN.



# Nummerlijsten N.B.

41.15

Nummerlijsten Nord Belge (vervolg op lijst in LSV-Tijdschrift 40)

Nummer				Bouwer	FB Nr	I.D.	Schrapp
NB	NMBS						
446	4846	48.026	1D	Cockerill	3230	/1930	
447	4847	48.027	1D	Cockerill	3231	/1930	01-1950
448	4848	48.028	1D	Cockerill	3232	/1930	01-1950
449	4849	48.029	1D	Cockerill	3233	/1930	01-1950
450	4850	48.030	1D	Cockerill	3234	/1930	01-1950
451	4851	48.031	1D	Cockerill	3235	/1930	01-1950
452	4852	48.032	1D	Cockerill	3236	/1930	01-1950
453	4853	48.033	1D	Cockerill	3237	/1930	01-1950
454	4854	48.034	1D	Cockerill	3238	/1930	03-1951
455	4855	48.035	1D	Cockerill	3239	/1930	01-1950
501	9901	99.001	Et	La Meuse	3412	/1931	04-1957
502	9902	99.002	Et	La Meuse	3413	/1931	01-1956
503	9903	99.003	Et	La Meuse	3414	/1931	10-1955
504	9904	99.004	Et	La Meuse	3415	/1931	03-1956
505	9905	99.005	Et	La Meuse	3416	/1931	03-1955
506	9906	99.006	Et	La Meuse	3417	/1931	04-1957
507	9907	99.007	Et	La Meuse	3418	/1931	04-1956
508	9908	99.008	Et	La Meuse	3419	/1931	06-1956
509	9909	99.009	Et	La Meuse	3420	/1931	10-1955
510	9910	99.010	Et	La Meuse	3421	/1931	04-1956
511	9911	99.011	Et	Cockerill	3240	/1930	10-1955
512	9912	99.012	Et	Cockerill	3241	/1930	10-1955
513	9913	99.013	Et	Cockerill	3242	/1930	03-1956
514	9914	99.014	Et	Cockerill	3243	/1930	06-1956
515	9915	99.015	Et	Cockerill	3244	/1930	04-1956
516	9916	99.016	Et	Cockerill	3245	/1930	04-1956
517	9917	99.017	Et	Cockerill	3246	/1930	03-1955
518	9918	99.018	Et	Cockerill	3247	/1930	10-1955
519	9919	99.019	Et	Cockerill	3248	/1930	10-1955
520	9920	99.020	Et	Cockerill	3249	/1930	06-1956
601			Dt	Cockerill	492	/1859	
	ex 751	"Charlemagne"					
602			Dt	Cockerill	493	/1859	v -1921
	ex 752	"Godfroid de Bouillon"					
603			Dt	Cockerill	494	/1859	
	ex 753	"Duc d'Ursel" naar Monceau-Fontaine Nr 71					
604			Dt	Cockerill	495	/1859	
	ex 754	"Duc d'Aerschot"					
605			Dt	Cockerill	496	/1859	
	ex 755						
606	8806	88.001	Dt	Cockerill	500	/1860	
	ex 756	"Notger"					
607			Dt	Cockerill	501	/1860	v -1921
	ex 757	"Jourdan"					
608			Dt	Cockerill	502	/1860	
	ex 758	"Siflet de chokier"					

Nummer						
NB	NMBS		Bouwer	FB Nr	I.D.	Schrapping
609		Dt	Cockerill	503	/1860	
	ex 789 "Belliard"					
610		Dt	Cockerill	504	/1860	v -1921
	ex 790 "La Sambre"					
611		Dt	Cockerill	505	/1860	
	ex 791 "Saint Martin"					
612	8812 88.002	Dt	Cockerill	506	/1860	
	ex 792 "Merchiennes"					
613		Dt	Cockerill	507	/1860	
	ex 793 "Thuin"					
614		Dt	Cockerill	508	/1860	
	ex 794 "Seraing"					
615		Dt	Cockerill	509	/1860	
	ex 795 "Huy" naar Morceau-Fontaine Nr 72					
616		Dt	Gouin	494	/1859	
	ex Nord 4.558					
617		Dt	Gouin	495	/1859	
	ex Nord 4.559 "Monthyon"					
618		Dt	Cockerill	1389	/1884	
	"Hal"					
619		Dt	Cockerill	1390	/1884	
	"Nivelles"					
620		Dt	Cockerill	1391	/1884	
	"Wavre"					
621		Dt	Cockerill	1392	/1884	
	"Ninove"					
622		Dt	Cockerill	1393	/1884	
	"Mareme"					
623		Dt	Cockerill	1394	/1884	
	"Vise"					
631	8931	Dt	Cockerill	2704	/1909	08-1941
632	8932 89.001	Dt	Cockerill	2705	/1909	04-1949
633	8933 89.002	Dt	Cockerill	2706	/1909	06-1948
634	8934 89.003	Dt	Cockerill	2169	/1909	06-1948
635	8935 89.004	Dt	Cockerill	2170	/1909	04-1949
636	8936 89.005	Dt	Cockerill	2171	/1909	04-1949
651		C	Cockerill	376	/1854	
	"Charles Quint"					
652		C	Cockerill	377	/1854	
	"Marie Therese"					
653		C	Cockerill	378	/1854	
	"Duc d'Albe"					
654		C	Cockerill	379	/1854	
	"Prince de ligne"					
655		C	Cockerill	380	/1854	
	"Prince de Chimay"					
656		C	Cockerill	381	/1854	
	"Prince d'Arenberg"					
657		C	Cockerill	382	/1854	
	"Comte de Merode"					
658		C	Cockerill	383	/1884	
	"Comte de Hornes"					
659		C	Cockerill	384	/1884	
	"Jehan de Nivelles"					

Nummer NB	NMBS		Bouwer	FB Nr	I.D.	Schrapping
660		C	Cockerill	385	/1855	
	"Jacques Van Artevelde"					
661		C	Cockerill	386	/1855	
	"Mathieu Laensberg"					
662		C	Cockerill	387	/1855	
	"Van der Meulen"					
663		C	Cockerill	388	/1855	
	"Barneveld"					
664		C	Cockerill	389	/1855	
	"Gretry"					
665		C	Cockerill	390	/1855	
	"Andre Vesale"					
666		C	Cockerill	391	/1855	
	"John Cockerill"					
667		C	Cockerill	392	/1855	
	"Hubert Goffin"					
668		C	Cockerill	393	/1855	
	"Xavier de Feller"					
669		C	Cockerill	394	/1855	
	"Reine des Belges"					
670		C	Cockerill	395	/1855	1911
	"Comte d'Egmont"					
671		C	Wiener lokf	259	/1881	
	"Grammont"					
672		C	Wiener lokf	260	/1881	
	"Leuze"					
673		C	Wiener lokf	261	/1881	
	"Bouillon"					
674		C	Wiener lokf	262	/1881	
	"Bastogne"					
675		C	Wiener lokf	263	/1881	
	"Virton"					
676		C	Wiener lokf	264	/1881	
	?					
681	9181	Dt	Karlsruhe	2034	/1918	09-1944
	ex Badense Xb 312					
682	9182 91.001	Dt	Karlsruhe	2030	/1918	03-1949
	ex Badense Xb 72					
683	9183 91.002	Dt	Karlsruhe	2031	/1918	07-1948
	ex Badense Xb 93					
684	9184 91.003	Dt	Karlsruhe	2032	/1918	04-1947
	ex Badense Xb 175					
685	9185 91.004	Dt	Karlsruhe	2026	/1918	04-1947
	ex Badense Xb 37					
686	9186 91.005	Dt	Karlsruhe	2029	/1918	04-1947
	ex Badense Xb 63					
701		C3t	Cockerill	424	/1856	
	"Duc de Brabant"	omgebouwd voor		1874 in	D2t	
702		C3t	Cockerill	?	/ ?	
		omgebouwd voor		1874 in	D2t	
703		D2t				
704		D2t	Cockerill	418	/1856	
	"Virgile"					

# Jaaroverzicht

41.18

Vorige uitgave hebben we een overzicht gegeven aangaande het jaar 1922, ditmaal gaan we vier jaar verder, namelijk bij de oprichting van de N.M.B.S. De naoorlogse toestand had zich volledig gestabiliseerd, de hernummering van de ex-Duitse lokomotieven was vanaf 1924 een feit en men had trouwens van de gelegenheid gebruik gemaakt om een groot aantal types - waarvan er slechts enkele machines van waren, naar de schrootbelt te verwijzen. Als nieuwe types waren enkel de typen 8bis (later type 7) geleverd.

Anderzijds waren de distrikten gewijzigd en kreeg men een meer geografische onderverdeling, volgens de provincies. De distrikt-hoofdplaatsen werden de hoofdplaatsen van de provincies.

## REGELING 1 - 2 - 1926

Distrikt Charleroi :

Type	Eff.	FSU	FCR	LDS	FLU	LMG	LNC	FMY	LPT	FTM	LWC	Tot
11	14										8	8
14	19				4					6		10
16	25	7							6		2	15
17	15		4									4
18	15									8		8
21	15						3		2			5
25	9						8					8
26	19								13			13
29	33	7					6		7			20
31	17	6			4							10
32	17		9									9
37	18			5							5	10
22	10		7							1	2	10
23	31		3		4		5	8				20
50												
51	27	1	1		3	2	5			2		14
64	21		15									15
93	5					1					1	2
95	7							6				6
71	104			10	14			15		10		49
74	20					7						7
75	1											
80	64				9		27	40	2			78
81	121				8					15	24	47
99	18			14								14
tot	646	21	39	29	46	10	54	69	30	42	42	352

## Distrikt Antwerpen

Type	Eff.	FRST	FNND	FNSD	FCV	FBN	Laek	FLV	FYZ	FSR	FTL	Tot
4	2					1						1
7	38					9		10				19
9	43				15	9						24
10	7					5						5
12	16		1		6							7
13	2											
14	5											
16	15	4		7								11
18	18			8					3			11
60	15					10						10
61	3											
64	9										7	7
65	40				9	6						15
93	19							3		7	4	14
25	36						10		6	4		20
28	7		1								3	4
29	11	3								1		4
30	20	4					3					7
31	85	3						15		23		41
32	19										11	11
33	8					5						5
35	20		16									16
36	29									24		24
37	87							27		45		72
38	17					5		5				10
40	22						13					13
71	73			12					10			22
72	64		44									66
74	21		1						2			3
75	3							2				2
79	16		11			8						11
81	67		19						6	5	5	35
90	9		4									4
92	8							1				1
22	37		11							8		27
23	86		22	8			2	6	2	17		57
50	11									1		1
51	62	2	15	7	3							27
52	38		9	5			10		12			36
tot	1092	16	154	47	33	58	38	69	41	135	30	621



41.21

## Distrikt Liege

Type	Eff	Ans	FVY	FHR	FLD	FL	LSL	GMN	FPS	RY	MRV	RSV	LHY	FNO	FVS
4	1						1								
7	27			5		12									
10	14					7									
11	3			1											
14	4												2		
25	26						9						8		
28	4														
29	25				2			1							
31	20								13						
32	54		3		14								5	6	6
37	62				7					29					
22	10					5			1						
23	53	10	1	5		2	2	5	2	10	1	1		1	3
51	7				1	1									1
64	30				6	12									
93	21			4	5				2						
96	12								3			6		4	
97	17			12		6			8			5		2	
74	12	5													
81	115	13	13	13				14		30		9		7	8
90	23											9			
98	52			3		13		2		10					
	671	38	17	49	35	58	12	22	29	79	1	30	15	20	18

Ans : Ans  
 FVY : Gouvy  
 FLD : Landen  
 FL : Liege  
 LSL : Liers  
 GMN : Montigny  
 FPS : Pípenster  
 RY : Rennery  
 MRV : Rivage  
 RSV : St.-Vith  
 LHY : Statte  
 FNO : 3 Ponts  
 FVS : Vise

ATH : Ath  
 FBC : Braine  
 FBN : Brussel N  
 GT : Haine St.-Pierre  
 FMN : Manage  
 FMS : Mons  
 FMC : Mouscron  
 FQR : Quaregnon  
 FGH : St.-Ghislain Blaton  
 FTY : Tournai

## District Mons

Type	EFF	ATH	FBC	FBN	GT	FMN	FMS	FMC	FQR	FGH	FTY	Tot	
8	12										12	12	
11	7									3		3	
15	35				2		6			4	4	16	
18	6	5										5	
16	9		3		3							6	
25	74					1	5		1	17	15	39	
28	3	3										3	
29	66	6		4				6	17		8	44	
31	60		10	21	11							42	
32	101	9				17	18			13	11	68	
22	2										2	2	
23	49				12	3	7			8	4	31	
30	6		1							1		2	
51	40	3	3	10	3		1	4				24	
62	12			6								6	
64	42			16			8					24	
66	2											2	
69	12						8					8	
93	5	4		2								6	
97	9			6								6	
71	60		8		13							27	
74	11		8									8	
75	5											5	
79	41						8			22		30	
81	14				9							9	
	698	33	39	65	59	21	61		10	18	66	56	424

## District Namur

Type	EFF.	LL	MBX	LC	LJ	FNR	LT	FEO	LSM	Tot	LL :	Arion
2	12		5			1				6	MBX :	Bertrix
4	7		1	2						3	LC :	Ciney
8	38				7	9				16	LJ :	Jemelle
10	17	11								11	FNR :	Namur
11	9		1	1						2	LT :	Ottignies
13	2						2			2	FEO :	Ronet
15	9								6	6	LSM :	Vinton
25	68		3	7		5		13	8	36		
29	4						4	2		6		
32	11	11								11		
35	63	21						16		37		
38	141	32			40		14	17		103		
33	2		2							2		
33	94	33	2		2	3		7	5	42		
41	7			1	2	1				11		
64	21						4			4		
93	13					3		5		8		
81	194		29		12			10	76	127		
30	3						1			1		
	671	98	43	11	66	19	30	67	92	426		



# Exploitatie

## LIJN 58 : GENT - EEKLO - BRUGGE

### Geschiedenis :

Naast de rechtstreekse verbinding werden er al gauw plannen gemaakt om een verbinding tussen Gent en Brugge te verwezenlijken via Eeklo. Hiervoor werd op 13 februari 1862 de "Chemin de fer de Bruges a Eecloo" terwijl drie jaar vroeger reeds de "Chemins de fer d' Eecloo a Gand " (op 2 augustus 1859) opgericht werd. Het eerst deel vanuit Gent tot Eeklo werd op 25 juni 1861 officieel ingereden, het baanvak tot in Maldegem werd op 16/11/1862 ingehuldigd en het sluitstuk tot Brugge kwam op 22 juni 1863 in dienst. De beide maatschappijen werden overgenomen en vanaf 14 februari 1867 nam de "Societe d'exploitation" de uitbating over en in 1897 werd deze - nu door de Etat Belge - overgenomen. Daar waar het eerste deel in dienst bleef, werd het deel voorbij Eeklo stilgelegd; de reizigersdienst verdween op 16 februari 1959 en vanaf Maldegem werd de lijn tot in 1970 afgebroken. Nochtans nam het stoomcentrum Maldegem een deel over en legde vanuit deze laatste plaats een smalspoor (60 cm) aan tot in Donk. In 1989 werd het goederenverkeer tussen Eeklo en Maldegem opgeheven en werd ook dit baanvak - nu in normaalspoor - door het stoomcentrum overgenomen. Het komt op 1 mei 1990 officieel als museumlijn terug in dienst.

### Lengte :

48,7 km

### Stations en stopplaatsen :

FGDM	FGDM	Gent Dampoort	km	0
		Gent Muide	km	2.1
FWD	FWD	Wondelgem	km	5
		Molenheide	km	
FMV		Evergem	km	
LSD	LSD	Sleidingen	km	10.7
		Eekskén	km	
		Ariesdonk	km	
LWT	LWT	Waarschot	km	15.6
FCO	FKLO	Eeklo	km	19.7
FBH		Balgerhoeke	km	24.7
FAM		Adegem	km	26
FGM	FGM	Maldegem	km	29
FDC		Donk	km	33
LYE		Sijsele	km	38
		Assebroek	km	42
FSBG		Steenbrugge	km	45
FR	FR	Brugge	km	48.7

### Vertakkingen :

Y	Dampoort	km	0	richting lijn 59
Y	Boms		1,0	richting Oostlijn

Kanaal-Terneuzen 2,8 richting Gent-Robot

Ondergeschikte baanvakken :

Lijn 55A	Kanaal Terneuzen Gent Robot	1.7 km
Lijn 58/1	West Ledeberg W Gentbrugge	
	Noord Ledeberg	0.7 km
Lijn 58/2	Oost Ledeberg Noord Ledeberg Gentbrugge	
	Gentbrugge (Bundel Scheldestuw) Gent (Oost) Gent (Dampoort ) Y Dampoort	4.3 km
Lijn 58/3	Gent (Dampoort ) Gent Zeehaven Blok 2	2.1 km

Afschaffing van de reizigersdienst :

16 - 02 - 1959 : Eeklo - Maldegem - Brugge

Schraping van de lijn :

- Brugge - Steenbrugge : 1970
- Steenbrugge - Sijsele : 1962
- Sijsele - Maldegem : 1969
- Maldegem - Eeklo : 1989

58		Gent - Eeklo - Brugge											58	
K		1595	1597	3021	3023	1583	3027	1593	1589	3025	3031	1535	3033	1587
		3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
0	Gent (St-Pieters)	—	—	—	—	8.40	—	—	13.45	—	—	17.07	—	18.50
4	Drongensteenweg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5	Mariakerke	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6	Eekloweg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7	Indestraat	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4	Gentbrugge (Zuid)	—	—	—	—	8.48	—	—	13.53	—	—	17.15	—	18.58
5	Gentbrugge (Noord)	—	—	—	—	8.52	—	—	13.56	—	—	17.19	—	19.02
6	Gent (Heirnisse)	—	—	—	—	8.55	—	—	13.59	—	—	17.22	—	19.05
7	Gent (Dampoort)	—	—	—	—	8.59	—	—	14.03	—	—	17.26	—	19.09
0	Gent (Muide)	—	—	—	—	9.04	13.13	13.59	14.05	—	—	17.30	—	19.12
2	Gent (Muide)	—	—	—	—	9.10	—	13.56	14.10	—	—	17.36	—	19.18
9	Wondelgem	—	—	—	—	9.17	13.21	14.02	14.16	—	—	17.42	—	19.24
10	Maleneinde	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11	Evergem	—	—	—	—	9.24	—	14.08	14.22	—	—	17.49	—	19.31
14	Sleidingo	—	—	—	—	9.31	—	14.14	14.29	—	—	17.56	—	19.38
16	Eekskan	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
18	Arisdank	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
19	Wauwrschool	—	—	—	—	9.40	—	14.22	14.38	—	—	18.05	—	19.47
23	Wauwrschool	—	—	—	—	9.47	13.43	14.28	14.45	—	—	18.12	—	19.54
	Eeklo	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3029
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
0	Boelare	5.52	—	7.00	8.10	9.55	13.44	14.48	—	16.50	17.45	18.17	18.17	20.20
1	Boelare	—	—	7.03	8.13	—	13.47	14.51	—	16.53	17.48	—	18.20	20.23
5	Bulgerhoeke	6.00	—	7.11	8.21	10.03	13.54	14.57	—	17.00	17.55	18.25	18.27	20.30
7	Adegem	6.05	—	7.14	8.24	10.08	13.57	15.00	—	17.03	17.58	18.30	18.31	20.33
10	Maldegem	6.10	6.41	7.19	8.31	10.14	14.01	15.04	—	17.11	18.03	18.35	18.39	20.37
14	Donk	—	6.48	—	8.38	10.22	14.08	15.11	—	17.18	18.10	—	18.46	20.44
19	Sijsele	—	7.00	—	8.47	10.32	14.17	15.21	—	17.27	18.19	—	18.55	20.53
23	Aasbroek	—	7.06	—	8.53	10.39	14.23	15.27	—	17.33	18.25	—	19.01	20.59
26	Steenbrugge	—	7.12	—	8.59	10.46	14.29	15.33	—	17.39	18.31	—	19.07	21.05
29	Brugge	—	7.19	7.48	9.06	10.53	14.36	15.39	—	17.46	18.38	—	19.14	21.12

**LIJN 59 : ANTWERPEN - GENT**

41.25

## Geschiedenis :

-----

Een nieuwe verbinding vanuit Antwerpen naar Gent werd al heel vlog aangelegd : onder impuls van De Ridder werd de "Chemin de fer d'Anvers a Gand par Lokeren et Gand" opgericht en de concessie werd op 25 februari 1845 gegeven. Dadelijk werd met de lijn begonnen. Deze werd op een ongebruikelijke spoorbreedte van 1 151 mm aangelegd. Het eerste deel tussen Antwerpen-Linkeroever en St-Niklaas werd op 3 november 1844 ingehuldigd, het baanvak naar Gent kwam in 1847 klaar en op 9 augustus van dat jaar officieel ingereden. Na ongeveer 50 jaar werd de lijn door de Etat Belge overgenomen en in een nacht op de gebruikelijke normaalspoorbreedte veranderd. De lijn bleef echter ondergeschikt daar er geen eigenlijke verbinding met Antwerpen was. Pas met de inhuldiging van de Kennedy-tunnel in 1970 kreeg de verbinding een grotere betekenis. In dat jaar werd het eerst stuk ook onder draad gebracht.

## Lengte :

55,7 km

## Stations en stopplaatsen :

		Zuid Berchem	0.0	km
FCV	FCV	Berchem ( Antwerpen )	0.1	km
FNSD	FNZD	Antwerpen Zuid	4.0	km
FTF	FLD	Antwerpen Linkeroever	7.0	km
LZD	LZD	Zwijndrecht	9.1	km
		Zwijndrecht ( Fort )	10.9	km
LM		Melsele	12.1	km
FBR	FBR	Beveren ( Waas )	14.0	km
MHA		Haasdonk	15.5	km
		Westakkers	18.5	km
FNU	FNU	Nieuwkerken Waas	19.9	km
FSN	FSN	St- Niklaas	23.1	km
LLB		Belsele	27.7	km
LST		Sinaai	29.2	km
FLK	FLK	Lokeren	36.2	km
MEK		Zeveneken	41.9	km
FVB	FBV	Beervelde	44.0	km
LLYS		Lochristi	47.2	km
LDB		Destelbergen	49.9	km
		St.-Amandsberg - Westveld	51.8	km
FOA	FOA	Oostakker	53.3	km
		Y Dampoort	55.7	km

Vertakkingen :

Y Zuid Berchem	km 0.0	richting Lier
Y West Berchem	km 1.0	richting Brussel
Y Antwerpen Z	km 3.6	richting Boom
Y Zwijndrecht Fort	km 10.4	richting Linker Over
Y Oostakker	km 53.5	richting Moerbeke
Y Dampoort	km 55.7	richting Eeklo

Industriële aansluitingen :

Zwijndrecht ( Fort )	11.1 km	Militaire verbinding
Westakkers-Haasdonk	16.5 km	Militaire verbinding
Scheenders v Kerkchove	25.0 km	Verbinding
Lokeren ( Goederenkoer )	34.3 km	
Destelbergen	49.7 km	Alterman

Ondergeschikte baanvakken :

Lijn 59/1	Y Oost Berchem	
	Berchem ( Antwerpen )	
	Y West Berchem	1.0 km
Lijn 59/2	Y Oostakker	
	Gent ( Zeehaven )	1.5 km

Elektrificatie :

Antwerpen - St.-Niklaas	02 - 08 - 1970
St.-Niklaas - Gent	03 - 06 - 1973

59

Gent - Lokeren - St-Niklaas -  
Antwerpen (Linkeroever)

59

K		T		T		T		T		T		T		T		T		T		T	
		3043	3035	3041	3051	3037	3039	3045	3059	3047	3063	3053	3057	3055	3067	3016	3069	3073	3061	3071	
0	Gent (St-Pieters) .....	—	—	—	—	—	5.54	7.29	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
4	Gentbrugge (Zuid) .....	—	—	—	—	—	—	7.37	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
5	Gentbrugge (Noord) ..	—	—	—	—	—	—	7.41	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
6	Gent (Heirnisse) .....	—	—	—	—	—	—	7.45	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
7	Gent (Dampoort) .....	—	—	—	—	—	6.07	7.49	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
10	Oostakker .....	—	—	—	—	—	6.11	7.53	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
12	St. Amandsberg .....	—	—	—	—	—	—	7.59	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
13	Destelbergen .....	—	—	—	—	—	6.24	8.06	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
16	Loochristi .....	—	—	—	—	—	6.30	8.12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
19	Beervelde .....	—	—	—	—	—	6.37	8.19	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
21	Zevenoeken .....	—	—	—	—	—	6.42	8.24	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
24	Staatke .....	—	—	—	—	—	6.47	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
27	Lokeren .....	—	—	—	—	—	6.52	8.33	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
31	Heiken .....	—	—	—	5.50	—	6.57	8.40	10.08	—	12.57	14.08	14.40	15.49	—	19.09	20.52	21.07	—	22.00	
34	Sinni .....	—	—	—	5.55	—	7.04	8.47	10.15	—	13.02	14.15	—	15.55	—	19.16	—	21.13	—	22.05	
36	Heisde (Noord) .....	—	—	—	6.00	—	7.11	8.54	10.22	—	13.07	14.22	14.52	16.01	—	19.23	—	21.20	—	22.09	
38	Valk .....	—	—	—	6.04	—	7.16	8.59	10.27	—	13.11	14.27	14.56	16.05	—	19.28	—	21.24	—	22.13	
40	St-Niklaas .....	—	—	—	6.10	—	7.23	9.06	10.34	—	13.18	14.34	15.03	16.11	—	19.35	21.10	21.31	—	22.20	
44	Nieuwkerken (Wnaas) ..	4.50	4.57	5.42	—	6.29	7.43	9.25	—	12.25	—	14.44	—	—	17.20	19.45	—	—	21.34	—	
48	Haasdonk .....	4.54	6.04	5.49	—	6.36	7.50	9.32	—	12.32	—	14.51	—	—	17.27	19.52	—	—	21.38	—	
49	Beveren .....	5.00	5.12	5.57	—	6.44	7.58	9.40	—	12.40	—	14.59	—	—	17.35	20.00	—	—	21.44	—	
51	Melsbeke .....	5.04	5.17	6.02	—	6.49	8.06	9.45	—	12.45	—	15.04	—	—	17.40	20.05	—	—	21.50	—	
52	Zwijndrecht (Fort) .....	5.07	5.22	6.07	—	6.54	8.11	9.50	—	12.50	—	15.09	—	—	17.45	20.10	—	—	21.53	—	
54	Zwijndrecht .....	5.11	5.27	6.12	—	6.59	8.16	—	—	12.55	—	—	—	—	17.50	—	—	—	21.57	—	
58	Antwerpen (Linkeroever) A.	5.14	5.31	6.16	—	7.03	8.20	9.57	—	12.59	—	15.16	—	—	17.54	20.17	—	—	22.00	—	
58	Antwerpen (Linkeroever) A.	5.19	5.38	6.23	—	7.10	8.27	10.04	—	13.06	—	15.23	—	—	18.01	20.24	—	—	22.05	—	

# Inzet : Stelplaats St.-Niklaas

Bij het beschrijven van de lijn 59, stoten we automatisch op de stelplaats St-Niklaas. Het is dan ook niet verwonderlijk dat we dit depot wat grondiger gaan bekijken. We nemen hiervoor de zomerregeling van 1952, op het ogenblik dat St-Niklaas nog het grootste inzetgebied had. Naast de direkte verbinding naar Antwerpen en Gent, had men hier ook de verschillende lokaallijnen.

Anderzijds was St-Niklaas ook een van de stelplaatsen die op dat ogenblik reeds langere tijd in aanraking gekomen was met de dieseltraktie, met name de vierassige "Brossels" type 553.

## ZOMERREGELING 52

De inzet van deze stelplaats zag als volgt uit :

REEKS A :	Type 41	13 inzetdagen
	Tweeploegenstelsel	Daggemiddelde : 101 km
		Hoogste daginzet : 194 km

Deze reeks omvatte de helft (lokale) goederendiensten met als voornaamste bestemmingen Terneuzen, Dendermonde, Denderleeuw, Merelbeke en de bedieningstrein vanuit St-Niklaas naar Antwerpen-Linkeroever. De reizigersdienst beperkte zich vooral tot de lijn Gent - Antwerpen-LO, slechts sporadisch werd er ook een reizigerstrein naar Dendermonde op sleep genomen. Enkele karakteristieke dagen worden op de volgende bladzijde afgedrukt.

REEKS B :	Type 553 (Brossel)	8 inzetdagen
	Drieploegenstelsel	Daggemiddelde : 296 km

Een zeer uitgebreide reeks, met uiteenlopende bestemmingen : voor een gedeelte werden de motorwagens ingezet tussen Gent en St-Niklaas en St-Niklaas - Antwerpen-LO, doch ook de diverse lokaallijnen werden bereden : de Brossels reden vanuit Lokeren naar Moerbeke-Waas, naar Dendermonde, stootten door tot in Londerzeel en Aalst (lijn 61) en bedienden Zele en Wetteren. Enkele karakteristieke dagen worden op blz 41.29 afgedrukt.

REEKS R :	Type 51	1 inzetdag
	Drieploegenstelsel	Daggemiddelde : 76 km

Deze rangeerlokomotief verzekerde de rangeringen te St-Niklaas rondom de klok en bracht een lokale goederentrein naar St-Niklaas-West.

		Reeks B. Brosseel type 553.									
		Onderhoud op dienst 1 (S II).									
BP: 15,00 FR.		1					1				
		Onderhoud					Rust				
		1945-1946-4-1					1945-1946-4-1				
2	SB. 9504	St. Nikl.	Antw. Lo.	345	1230	□ B1	1230	1230	1230	1230	1230
	SB. 9503		Denderm.	436	536	St. Nikl.	Denderm.	1230	1230	1230	1230
	SB. 9613		Sotierus	653	716	St. Nikl.	St. Nikl.	1230	1230	1230	1230
	9613		Woonbeke	738	758	Denderm.	Denderm.	1230	1230	1230	1230
	9622		Denderm.	758	837	St. Nikl.	St. Nikl.	1230	1230	1230	1230
	9633		Sotierus	926	951	Denderm.	Denderm.	1230	1230	1230	1230
	9628		Denderm.	1000	1023	Sotierus	Sotierus	1230	1230	1230	1230
	9713		St. Nikl.	1109	1145	St. Nikl.	St. Nikl.	1230	1230	1230	1230
		□ door	B.1.b		1230						
		3					3				
		Planton					Planton				
		1945-1946-1-1					1945-1946-1-1				
4	Δ	St. Nikl.	Fiele	300	1145	□ B4	1145	1145	1145	1145	1145
	SB. 9511	St. Nikl.	St. Nikl.	444	514	St. Nikl.	Antw. Lo.	1145	1145	1145	1145
	9706		Denderm.	540	612	St. Nikl.	St. Nikl.	1145	1145	1145	1145
	SB. 9706		Denderm.	613	640	Denderm.	Denderm.	1145	1145	1145	1145
	SB. 9811		Genotul	643	714	SB. 9642	caalt. H.	1145	1145	1145	1145
	SB. 9811		Schellebelle	737	756	SB. 9653	Sotierus	1145	1145	1145	1145
	9619		Denderm.	845	908	SB. 9654	Denderm.	1145	1145	1145	1145
	9519		Sotierus	918	955	SB. 9719	St. Nikl.	1145	1145	1145	1145
	9558		Geut P.P.	1048	1151		□ door	B.4.c			
		□ door	St. Nikl.		1155						
					1165						
		S					S				
	9714	St. Nikl.	Denderm.	1145	1145	□ B4	1145	1145	1145	1145	1145
	9715		St. Nikl.	1145	1145	St. Nikl.	Denderm.	1145	1145	1145	1145
	9640-9719	□ door	St. Nikl.		1145	□ door	St. Nikl.				
			B.1.b		1145						
		J					J				
	SB. 9511	St. Nikl.	Antw. Lo.	1145	1145	□ B4	1145	1145	1145	1145	1145
	9519		St. Nikl.	1145	1145	St. Nikl.	Antw. Lo.	1145	1145	1145	1145
	9519		Geut P.P.	1145	1145	St. Nikl.	Geut P.P.	1145	1145	1145	1145
	9558		Denderm.	1145	1145	Denderm.	Denderm.	1145	1145	1145	1145
		□ door	St. Nikl.		1145	Sotierus	Sotierus	1145	1145	1145	1145
		□ door	B.4.b		1145	□ door	St. Nikl.				
		97ab. door	B.7		1145	□ door	B.4.c				
					1145	9537 door	B.7				

		Reeks R. Soc. type 51.									
		Dienstuwwisseling op L.									
BP: 2,00 FR.		1					1				
		Rangeringen					Rangeringen				
		600-1400-8-100					550-1100-8-100				
		32-1					32-1				
		+ 100									
		Rust					Rust				
		Dienst door AS + A3					vergeert: St. Nikl. Wm				
		Begeert om 500					St. Nikl. 1145-1145				
							St. Nikl. 1145-1145				



# Beschrijving

41.30

## Stoomlokomotief

Op aanvraag van verscheidene leden, beginnen we in dit nummer met een nieuw onderwerp, namelijk de beschrijving van de opbouw en werking van een stoomlokomotief. Als leidraad voor dit hoofdstuk werd het beroemde boek van Lamalle en Legein genomen. Voor onze werkende leden wordt op verschillende plaatsen ook verwezen naar de uitrusting van de stomers van de L.S.V.

- De ketel :

-----

Zoals bekend bestaat een stoomlokomotief uit een chassis met de wielen, een opbouw (machinistenhuis, tenders, ...) en het aandrijvend gedeelte. Dit bestaat in feite uit een stoomketel (gewoonlijk een langsketel) die zorgt voor het opwekken van de stoom, de eigenlijke "motor", nl. het cilinderblok met twee, drie of vier cilinders en de bijbehorende stoomverdeling en het eigenlijke drijfwerk (stangen, krukken, ...)

De ketel (zoals deze van Simone afgebeeld op volgende blz), bestaat in feite uit drie delen : de haard, de langsketel zelf met de vlampijpen en de rookkast. Verder heeft men de verschillende onderdelen en hulptoestellen nodig om de ketel te bevoorraden en te controleren (de appendages).

\*\* De vuurhaard \*\*  
\*\*\*\*\*

Hier heeft men twee onafhankelijke gedeeltes, nl. de binnenhaard en de buitenmantel van de haard.

De eigenlijke haard is in feite een balk waarin de brandstof op een rooster kon verbrand worden en die zorgde voor het verwarmen van het ketelwater. Vroeger waren alle haarden uit koper gemaakt (goede warmtegeleider, weinig korrosie), doch na de tweede wereldoorlog werd vooral overgeschakeld naar stalen (gelaste) haarden.

De binnenhaard bestaat in feite uit een zware plaat, zo geplooid dat ze zowel de hemelplaat als de beide zijplaten beslaan. Hieraan wordt de achterplaat (met de stookopening) en de voorplaat geklonken of gelast.

++ Koperen haard ++  
+++++

De keuze van zacht koper werd vooral gekozen omwille van zijn zeer hoge weerstand tegen temperatuurschommelingen en om zijn bestendigheid tegen korrosie. Verder heeft men een hoge warmtegeleiding, gemakkelijke bewerking, zijn hoge schrootwaarde en het feit dat de ketelsteen en de kalk er weinig vat op heeft. Nadeel is de geringe treksterkte (22 tot 27 kg/mm<sup>2</sup>), hierdoor moet de plaatdikte van koperen haarden ook veel groter zijn dan hun stalen broers (13 tot 17 mm voor hemel- en zijplaten).





Bij de L.S.V. is enkel Magda uitgerust met een koperen vuurhaard.

++ Stalen haard ++  
 ++++++

Vanaf 1943 verschenen in België de eerste stalen haarden en na de tweede wereldoorlog werden praktisch alle gebouwde lokomotieven o.a. het type 29 met een dergelijke vuurhaard voorzien. Ook werden vele machines bij een grote herziening uitgerust met een stalen haard i.p.v. de bestaande koperen. Zo is het trouwens ook gebeurd met de haarden van Simone en Bebert. Voor deze laatste werd de koperen haard pas in 1956 vervangen door een stalen exemplaar.

De grootste voordelen van een stalen haard zijn de kostprijs, de gewichtsbesparing door een geringe dikte van de platen (men kreeg soms een gewichtsvermindering van 1 500 kg per lokomotief) en een kleiner gevaar voor veroudering (vermindering van de elasticiteit). Verder heeft men ook een zelfde uitzettingscoëfficiënt als de rest van de ketel. Anderzijds heeft men voor staal een kleinere chemische bestendigheid (roesten, aangetast door ketelsteen) en een moeilijker aanpassen aan temperatuurswijzigingen.

In feite heeft men twee soorten stalen haarden : de eerste exemplaren werden de platen gewoon door klinknagels met elkaar verbonden, in de latere periode had men volledig gelaste ketels.

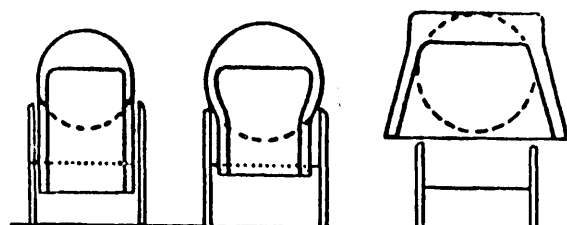
++ Vorm van de haard ++  
 ++++++

De vorm van de haard kan men onderscheid maken tussen twee uitvoeringsvormen, beide te maken met het soort kolen die men stookt.

Zo had men eerst een gewone rechte haard, die zich tussen het chassis bevindt. Deze haard komt op de vier machines van de L.S.V. voor.

Naarmate de ketels groter werden, moest men noodgedwongen overgaan naar een smallere haard : de diameter van de ketel was immers groter dan de breedte van het chassis en hierdoor moest de haard smaller uitgevoerd worden.

Doch deze trend kon niet voortgezet worden en daarom had men de brede haard, deze ligt niet meer tussen maar boven het chassis.



# Wagens

a. Statistiek :

-----  
 - leveringen : geen

- buitendienststellingen :

type	01	02	03	04
1215 A0	2	2	1	1
1215 A4	982	971	970	969
1232 A1	129	129	99	70
1232 G0	38	38	28	28
1232 G3	3	3	2	2
2211 A2	1	1	0	0
2211 A4	2	2	1	1
2216 A1	189	189	3	2
2231 A0	607	592	506	506
2231 A1	234	216	145	145
5030 A7	199	149	149	149
2000 C4	5	5	0	0
2000 C5	20	20	0	0
1416 B1	434	430	418	407
1456 A1	161	153	136	127
3202 A1	4	3	0	0
3202 A2	3	3	2	1
3202 A3	29	28	18	18
3212 A2	542	541	537	535
3232 A3	1	1	0	0
3232 A1	114	108	68	68
3232 A6	35	35	26	26
5030 C3	97	97	96	96
5030 C4	4	3	1	1
3514 A0	22	22	7	7
3514 B2	366	366	355	348
3000 F1	1	1	0	0
3714 A0	234	234	208	183
2000 G5	40	40	40	39
2000 G6	96	96	96	95

- Ombouw :

3514 B2	in	3514 E4	0 stuks in 01/1990
			11 stuks in 02/1990
			7 stuks in 03/1990
3514 C3	in	3514 F2	0 stuks in 01/1990
			0 stuks in 02/1990
			1 stuk in 03/1990
1215 A4	in	1215 G4	11 stuks in 01/1990
			1 stuk in 02/1990
			1 stuk in 03/1990

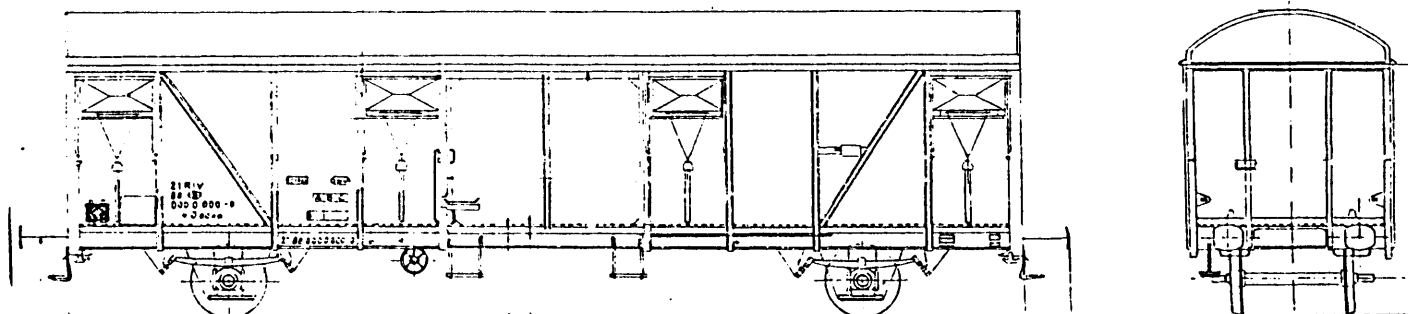


41.35

Type 2216 A1 nrs 01 88 1500000 - 1500349

Gesloten goederenwagen

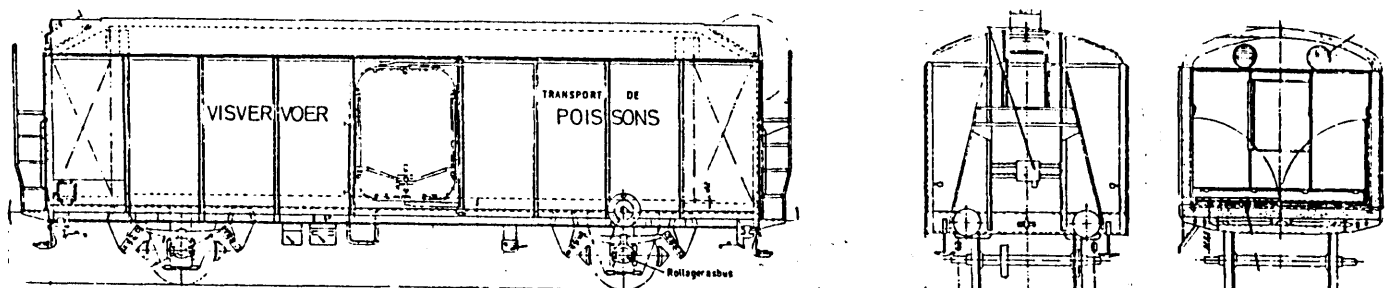
kode : Gbs  
bouwjaar : 1971  
laadvermogen: 25 ton



Type 2000 C4 nrs 21 88 8021050 - 8021099

koelwagen

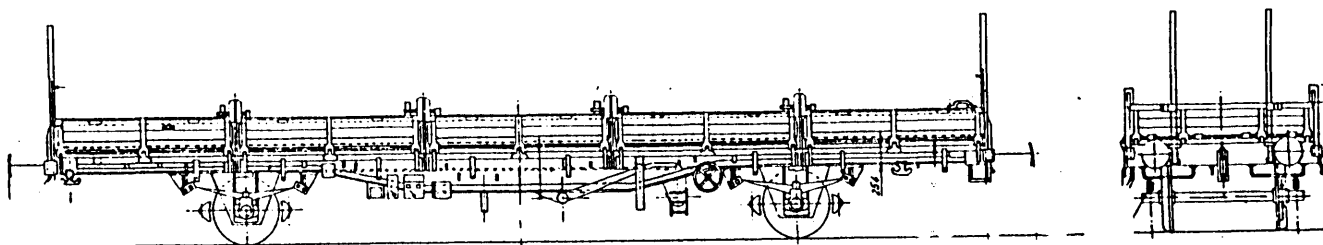
kode : Ibdes  
bouwjaar : 1963  
laadvermogen : 22,5 ton



Type 5030 C4 nrs 21 88 4140200 - 4140299

platte wagen voor ferry-boat

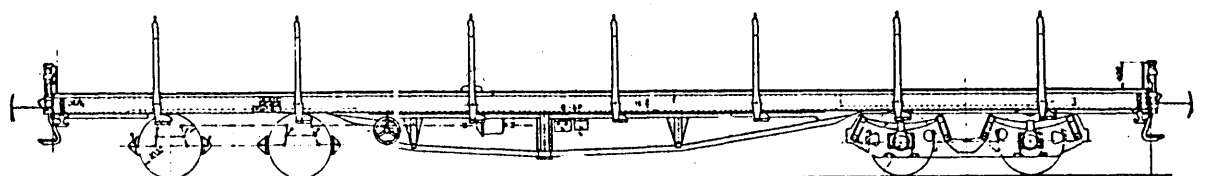
kode : Lfs  
bouwjaar : 1975-76  
laadvermogen : 25 ton



Type 3514 A0 nrs 11 88 3900000 - 3900999

platte wagen op draaistellen

kode : Rs  
bouwjaar : 1958-60  
laadvermogen : 54 ton



# SPOORLIJNEN-AKTUEEL

Nu het TGV-dossier afgewerkt en goedgekeurd werd, is het wenselijk hierop nader in te gaan.

De lijn zelf  
-----

a. Baanvak Lille - Tournai - Brussel :  
+++++

De TGV-lijn takt te Lille af en komt ten zuiden van Esplenchin ons land binnen, wordt verder getrokken ten zuiden van Tournai, met als voornaamste gemeente Antoing. Hier steekt de lijn de Schelde over. Even verder - te Crevecoeur - komt het eerste grotere viadukt en bij het oversteken van de lijn Charleroi - Mons wordt er een aansluiting met deze lijn voorzien.

Via Perulwez, Leuze, Beloeil en Ath wordt de Dender en het kanaal van het Centre overbrugd. Vooral te Ath zijn er moeilijkheden daar de TGV hier een bewoond gebied doorkruist.

Nadien loopt de TGV-lijn ten zuiden van de bestaande lijn Tournai - Brussel en vanaf Edingen buigt de lijn zich naar het zuiden af en vanaf hier volgt ze de autosnelweg tot in Tubize. Hier gaat de lijn richting oude lijn en moet de snelheid verminderd worden tot 200 km/h.

Daar de TGV-lijn nooit op tijd klaar kan zijn, is het nodig om de lijn Lille - Tournai te elektrificeren om het zo mogelijk te maken om de TGV vanaf 1993 over de oude lijnen naar Brussel te voeren.

Vanaf Lembeek volgt ze de oude lijn, doch een definitieve oplossing werd nog niet uitgewerkt.

In Halle gaat de TGV-lijn over op de huidige lijn tot in Lot waar hij dan de bestaande lijn gaat volgen om alzo de viaduct te nemen om de sporen te kruisen. De TGV-lijn naar Brussel zal zich een 15-tal meter ten westen bevinden.

In het station van Brussel-Zuid gaan de TGV-sporen door middel van kunstwerken met de overige perronsporen verbonden worden. Terwijl in Brussel-Noord de TGV alleen op de perronsporen 3 en 4 zal stoppen, en van daar uit dank zij wissels en omloopsporen op de lijnen 25 ( naar Nederland ) en 36 ( naar Duitsland ) zal geraken.

## b. Baanvak : Brussel - Nederland

+++++

Tussen Brussel en Berchem zou de TGV de huidige aangepaste sporen gaan gebruiken.

Het station Antwerpen-Centraal zou in de diepte aangepast worden. Er bestaat trouwens nog steeds een plan om het centraal station ondergronds (en rechtstreeks) te verbinden met Antwerpen-Dam, maar er zijn hier heel veel bouwtechnische en financiële problemen.

Na Antwerpen zijn er twee oplossingen. De eerste is de lijn 12 volgen naar Essen en de tweede is een nieuwe lijn aanleggen.

## c. Baanvak : Brussel- Duitsland

+++++

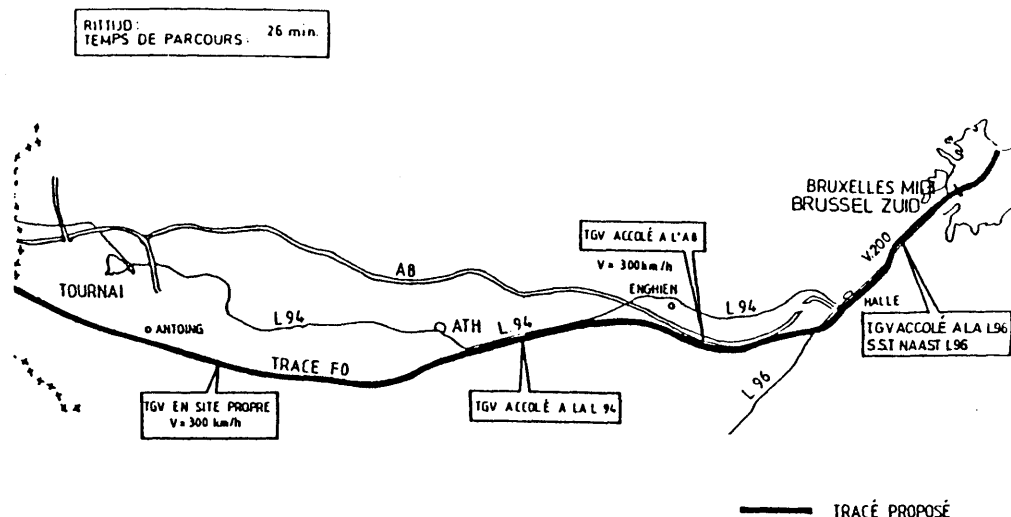
Na Zaventem volgt de TGV-lijn de lijn 36 waar tussen Schaerbeek en Zaventem een vierde spoor zou komen en vanaf Zaventem twee sporen zouden worden bijgelegd.

Bij het inkomen van Leuven gaan ze de bocht van de lijn 36 aanpassen om de snelheid op te drijven tot 160 km/u. Na Leuven volgt de TGV-lijn de E40 met een snelheid van 300 km/u.

In Bierset gaat de TGV terug over op de lijn 36 om via het huidige systeem het Luikse binnen te komen.

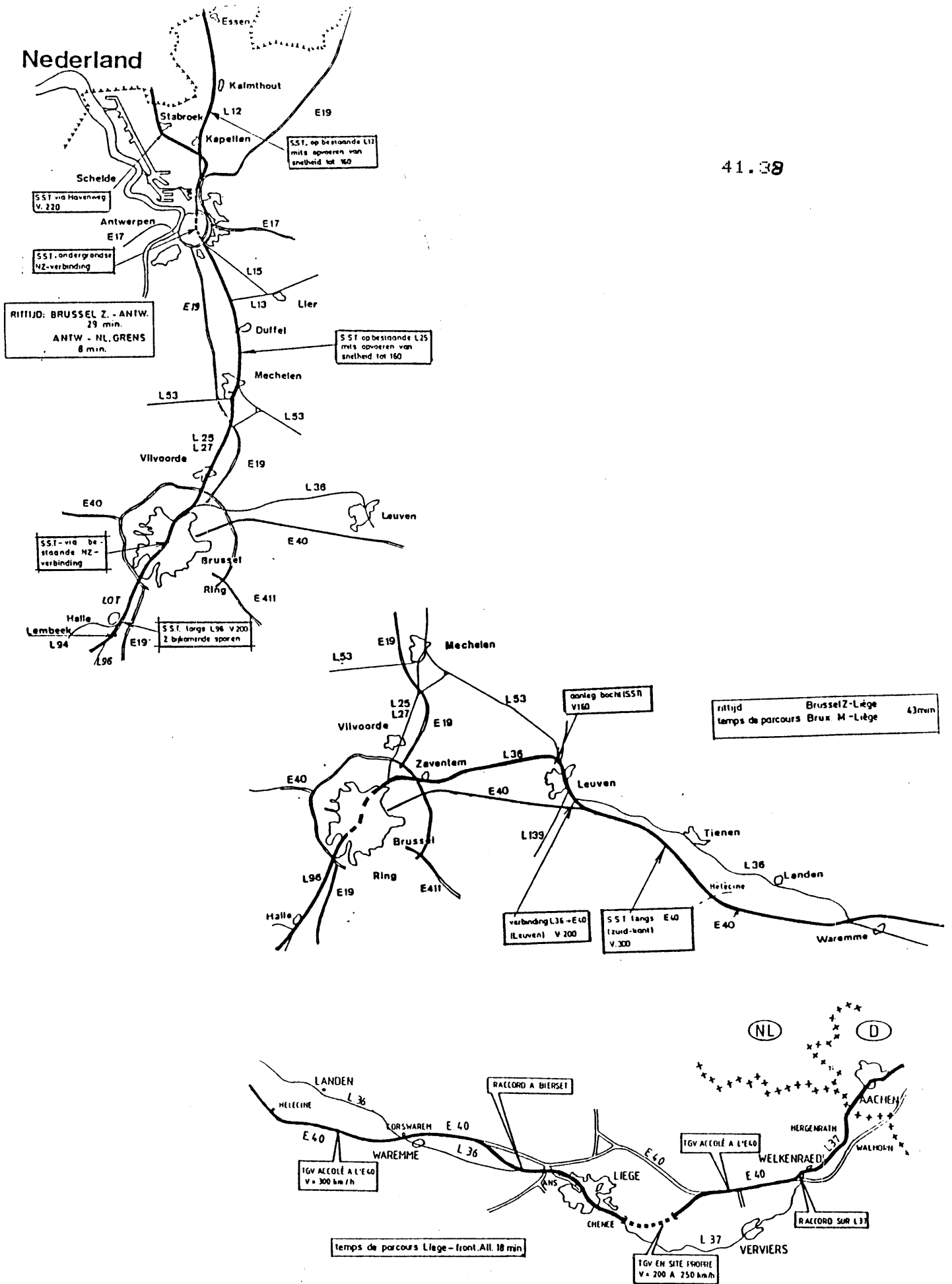
Hij doorkruist Liege via lijn 37 tot Chenee. De TGV verlaat de lijn 37 tussen Chenee en Chaudfontaine waar hij dan door een tunnel tot aan Soumagne doorstoot. Dan loopt de TGV-lijn ten zuiden van de autosnelweg Liege - Aachen.

In Welkenraedt gaat de lijn noordwaarts om de autosnelweg te kruisen en sluit zich dan weer op de lijn 37 aan.



Nederland

41.38



Plannen : vorige blz : TGV-trace Franse grens - Brussel  
 boven : Brussel - Nederlandse grens  
 onder : Brussel - Duitse grens

bron : GTF-transfer, NMBS-dokumenten



# Agenda

41.39

Datum		Omschrijving
1 mei	Maldegem	Opening van de museumlijn Eeklo - Maldegem
1 mei	RRR	Opening van het seizoen
1 mei	Turnhout	Stoomgroep Turnhout : ritdag
5 mei	Turnhout	Stoomgroep Turnhout : ritdag
6 mei	Turnhout	Stoomgroep Turnhout : ritdag
6 mei	NVM	Stoomtentoonstelling Stadsschouwburg te Heerlen
6 mei	MSTB	Ritten met motorwagen om 14.30 en 16.30
6 mei	KMYCA	met stoomgroep Limburg in Heerlen ( NL )
11 mei	VeBOV	Diaprojecties over meterspoor in Frankrijk
12 mei	Turnhout	Stoomgroep Turnhout : ritdag
13 mei	KMYCA	Rijden op de clubspoorbaan in het park Rivierenhof ( Antwerpen )
13 mei	Turnhout	Stoomgroep Turnhout : ritdag
19 mei	Turnhout	Stoomgroep Turnhout : ritdag
20 mei	Turnhout	Stoomgroep Turnhout : ritdag
19 mei - 20 mei	C.F.O.	Modelbouwtentoonstelling van de nieuwe club CFO in de "Ferme du Docaire" te Ottignies
20 mei	De Pijl	Daguitstap naar Picardie ( 2 museumlijnen ) Inl. : 015 / 31 09 46
20 mei	MSTB	Ritdag met stoomtrein om 14.30 en 16.30
24 mei	Turnhout	Stoomgroep Turnhout : ritdag
24 mei - 27 mei	KMYCA	Deelname stoomdagen te Leek ( NL )
26 mei	T.S.P.	Speciale rit met diesellok type 204 - rit tussen Brussel en Koln
26 mei	MOBOV	Opendeurdag tussen 14 en 17 u
26 mei	Turnhout	Stoomgroep Turnhout : ritdag
27 mei	MSTB	Modelbouwruilbeurs + Lentemaaltijd
27 mei	Turnhout	Stoomgroep Turnhout : ritdag

2 juni - 3 juni	RRR	Opening nieuw spoor
2 juni - 4 juni	Turnhout	Stoomgroep turnhout organiseerd speciale stoomdagen vanaf 10 uur
4 juni 8 juni	MSVB VeBOV	Eerste rally met "museum" autobussen te Brussel Diaprojecties
8 juni - 10 juni	RRR	souper RRR
9 juni	VeBOV	Bezoek aan de zweefbaan te Wuppertal ( Inschrijven op tel nr. : 03/ 321 28 36 )
9 juni	MSTB	Gastronomische avondrit met stoomtrein
9 juni - 10 juni	LGB	Samenkomst van LGB liefhebbers Molenstraat 139, 2548 Lint
10 juni	MSTB	Ritten met motorwagen om 14.30 en 16.30
17 juni		Stoomdagen te Breda ( NL )
23 juni - 24 juni	AMFSL	Grote tentoonstelling "BELGIAN TRAIN FAIR" Hall Polyvalent, Aarlen
24 juni	MSTB	Ritten met stoomtrein om 14.30 en 16.30
1 juli	TTMM	Starten exploitatie ???
7 juli	BVS	Grote modeltreinen-ruilbeurs
7 juli - 8 juli	BVS	Het tweede weekend van de trein te Puurs
7 juli - 8 juli	L.S.V	Stoomhappening
21 juli	MSVB	Optocht van historische tramways Koningsstraat om 17 u

Voor verdere inlichtingen in verband met manifestaties in België abonneer U op de Febelrail Agenda, dit door storting van 200 BFr. op de rekening 068-0918460-91 van Febelrail.

\*\*\*\*\*  
 \*\*\* NMBS-motorrijtuigen \*\*\*  
 \*\*\*\*\*

In de reeks traktievoertuigen van de NMBS, verschijnt eind mei 1990 het deel "Motorrijtuigen". Het boek zal 182 blz tellen met 118 zwart-wit en 44 kleurenfoto's en beschrijft al de motorwagens van de NMBS, zoals trouwens de teksten reeds in de vroegere uitgaven van ons tijdschrift verschenen.

De normale prijs bedraagt 1 980 F. Wie voor 15 mei 1990 inschrijft betaalt de voorintekenprijs, nl. 1 750 BF + 70 BF portokosten. Te storten op rekening nr. : 860-0068579-79 met de vermelding " B Motorwagens ".

\*\*\*\*\*

# LSV. - Aktueel

Naarmate de inhuldiging naderbij komt, worden de werkzaamheden te As ook verder opgedreven. Dit is ook (en vooral) mogelijk door de steun en het vertrouwen die veel leden aan de L.S.V. geschonken hebben. Eerst en vooral werd de ruwbouw voor de kantine verder afgewerkt en kort voor Pasen kon een aanvang genomen worden met de bouw van de hoofdloods. Deze wordt in eerste instantie 20 m lang en overspant twee sporen (sporen 3 en 4). Eind april werd de ruwbouw van de kantine en het eerste gedeelte van de hoofdloods (20 m lang; 2,5 m hoog) beëindigd.

Ondertussen werd ook een aanvang gemaakt bij het installeren van de diverse tentoonstellingen: in de lokettenzaal werd het seingestel van Winterslag (blok 13) en lange tijd opgesteld te Genebos gerekonstrueerd. Van deze heropbouw werd gebruik gemaakt om dit gestel opnieuw te schilderen en bij te werken. Deze werken werden eind maart afgesloten.

Half maart werden de eerste drie seinpalen voor de drie soorten lichtseinen geplaatst en tevens werden de diverse snelheidsseinen geschilderd en afgewerkt. Deze kunnen binnenkort definitief opgesteld worden. Een week later werd begonnen met de heropbouw van het seingestel van Jeuk-Rosoux. Dit elektro-mechanisch gestel werd in 1988 gerekupereerd en werd in de tussentijd opgeslagen in de reserves en komt thans terug uit de mottebollen. Verder werd ook de balans afkomstig uit Hasselt (geschonken door de firma Haumont) afgewerkt en geplaatst.

Begin april werd dan een volgend zwaar werk uitgevoerd: door de firma P.T.A. werd het - te Zolder gerekupereerde - smalspoor in het tentoonstellingsgebouw aangelegd en konden de eerste smalspoorwagens een definitieve plaats krijgen. Gelijktijdig werd ook het lichtsein vanuit Vilvoorde (lichtsein opgesteld op een paal van een vroeger armsein) "geplant".

Op 5 mei krijgt de L.S.V. zijn eerste bezoek: een door de GTF gecharterde autorail doet een rondrit doorheen Limburg en berijdt die dag ook de lijn naar Eisden en bezoekt ook de installaties te As.

Te Zolder wordt nog steeds met zeer beperkte middelen gepoogd het rollend materieel rijvaardig te houden, dit met het oog op de ritten tijdens het Paasweekend en vooral de overbrenging naar As.

De werken aan de diesel werden voorlopig afgerond, en op dit ogenblik starten de beide motoren zoals ze nog nooit gestart hebben. Verder werden de motoren en vooral de beide afzonderlijke transmissies zover verbeterd dat het vertrek veel zachter kan verlopen. Hiermee is deze diesel zodanig hersteld dat hij de overbrenging gemakkelijk aankan.

Anderzijds is het dieselstel ook terug in orde zodat dit stel steeds reserve zal zijn - eerst te Zolder, nadien te As.

Bij de stomers zijn er grotere problemen : Bebert werd volledig klaar gemaakt, doch bij het proefstoken begaf een van de vlampijpen, zodat de planning in het honderd liep. Maar door vlug te handelen werd dit euvel toch binnen de week hersteld en stond Bebert klaar voor het rijden van de paasritten, dit echter met assistentie van de diesellokomotief.

Bij Simone moeten de vlampijpen vervangen worden alvorens deze lokomotief opnieuw volledig betrouwbaar wordt. Dit werk wordt voorzien tegen het einde van het ritseizoen, en tot deze tijd zal Simone vooral gebruikt worden voor de demonstratieritten te As.

Anderzijds werd Magda reeds voor een gedeelte heropgebouwd en zal vanaf begin mei klaar staan om alle groepen die in Zolder komen op te vangen, dit als laatste stomer die de diensten op de oude lijn zal verzekeren.

De paasritten verliepen zonder technische problemen, de problemen lagen op een ander vlak, door het slechte weer en de laattijdige reclame ( K.S. gaf zeer laattijdige toelating ) was er maar erg weinig volk op onze museumtrein.

## CFV3V

Het aantal toeristische lijnen groeit : naast de L.S.V.-lijn te As, ontstonden er in dezelfde periode niet minder dan drie nieuwe lijnen. Eerst heeft de CFV3V de verbinding Dinant - Heer-Agimont - Givet overgenomen. Hier worden op dit ogenblik de nodige aanpassingswerken uitgevoerd en op 1 april 1990 wordt de lijn officieel ingereden. Hiervoor komt de 4001 vanuit Mariembourg over en zal in een eerste periode het verkeer verzekeren. Nadien komt de pas gerestaureerde "Elna"-lok (drieasser, oververhitting) met drie M1-rijtuigen hier tot inzet.

Anderzijds is de aankoop van een Oostenrijkse bouwreeks 52 (N.M.B.S. type 26) een feit. Deze lokomotief (het nummer 52 3314) werd door een prive persoon gekocht en in Duitsland afgesteld. Na de aankoop werd de stomer vanuit Hameln naar Montzen overgebracht (begin februari) en begin maart zou deze lokomotief dan te Haine-St-Pierre.

Het ritseizoen te Mariembourg begint al op 31 maart en op dat ogenblik zouden vijf stomers bedrijfsklaar moeten zijn : nl. de 808 (tramlokomotief), SA 01, SA 03, AD 07 en AD 09. De Andre Chapelon ondergaat thans een onderhoudsbeurt en komt in de loop van mei terug tot inzet.

Bij de diesels is te vermelden dat de 4616 volledig herschilderd werd zodat dit stel opnieuw toonbaar wordt. Verder werd er ook beslist om de Wismar-autorail op te knappen : gezien de zeer slechte staat gaat deze restauratie waarschijnlijk verschillende jaren in beslag nemen.

Verder worden zowel de stationsemlacements (Mariembourg, Olloy en Treignes) als de lijn onder handen genomen. Zo werden langs de lijn naar Chimay nieuwe km- en hm-palen geplaatst. Ook de overwegen werden verbeterd.

## Vennbahn

Als tweede nieuwe museumlijn kunnen we de Vennbahn begroeten: de Duitse gemeenschap - samen met o.m. Spoorwegjournaal - hebben een kontrakt getekend met de N.M.B.S. om deze 52 km lange verbinding over te nemen. Deze lijn vertrekt in Eupen en gaat via Raeren en dan over Duits grondgebied (o.a. Monschau) terug naar België en verder via Sourbrodt, Weywertz, Bullingen naar Junkerath. Zowel Raeren als Sourbrodt bezitten zeer karakteristieke emplacements, doch de lijn is in slechte staat. Ze moet op korte termijn volledig aangepast worden en de kostprijs bedraagt 127 miljoen. Het geld werd gevonden bij de EFRO (Europese steun - 50 %), de Duitse gemeenschap, de gemeentes en de VVV's. Ondanks de slechte staat wordt de opening voorzien voor 2 juni : op dat

ogenblik wordt de Rheingold gecharterd en wordt dan ingezet op deze lijn. Welke traktiemiddelen nadien ter beschikking staan is nog niet bekend, doch waarschijnlijk zullen het diesellokomotieven van de N.M.B.S. zijn (reeks 59 en 60 ?). De opgerichte vzw Vennbahn zal zorgen voor het materiaal.

## TTMM

De derde museumlijn betreft een nieuwe verbinding gaande vanuit Anhee via Maredsous naar Florennes. De TTMM (Train Touristique de Molignée et Meuse) wil deze 30 km lange verbinding toeristisch gaan uitbaten met het materieel van de T.S.P. (Toeristisch Spoor Patrimonium) en als stoomtractie voorziet men de restauratie van de in Namur opgestelde stoomlokomotief.

Op dit ogenblik is het eerste lijnstuk - tussen Anhee en Wannant - in slechte staat en gedeeltelijk overwoekerd. Dit gedeelte heeft een zeer grote helling en bezit verschillende kunstwerken. De lijn klimt op uit het dal van de Maas, volgt de meanderende bedding van de Molignée en steekt deze rivier en de ernaast lopende weg op verschillende plaatsen over.

Vanaf Wannant is de lijn minder hellingrijk en voert via een bosgebied naar het bij uitstek toeristische Maredsous met zijn bekende abdij. Verder gaat de spoorweg door naar Ermeton, waar er een splitsing is naar Mettet en de hoofdlijn verder loopt naar Florennes. Dit baanvak is in betere toestand en het is hier dat men in een eerste instantie het museumbedrijf wil starten.

Het eindpunt te Florennes is in desolate toestand. Het spoor werd tot op ongeveer 1 km voor het station opgebroken. Het stationsgebouw zelf is in goede staat, maar is verhuurd. Op het emplacement is er nog een ronde lokomotiefloods met zes standen. Deze is in zeer slechte staat en er dringen zich ernstige restauratiewerken op. Voor deloods bevindt zich een draaischijf, doch deze werd onlangs verkocht aan de CFV3V. De blokpost is gedeeltelijk ontmanteld. Het gehele terrein werd aangekocht door de gemeente Florennes en wordt aan de TTMM in bruikleen afgestaan.

Thans zijn er twee draisines te Florennes aanwezig, de overbrenging van het overige materieel wordt pas kort voor de opening voorzien. Thans ziet men nog niet veel bedrijvigheid, ondanks het feit dat de opening voor juni aanstaande aangekondigd werd.







