

# L.S.V. Tijdschrift

VERENIGING ZONDER WINSTOOGMERK

TWEEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT

SEPTEMBER-OKTOBER

JAARGANG : 8

NUMMER : 43

LIOGELD : 550 BFR.

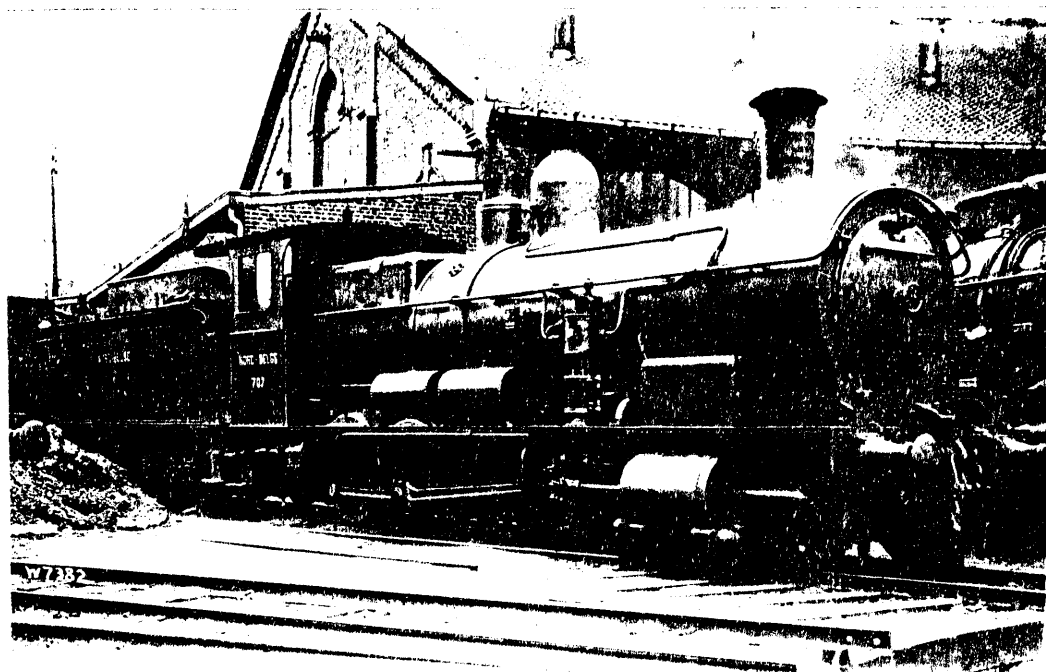
LOS NUMMER : 150 BFR.

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER : J. CASIER

HENISSTRAAT 71

3700 TONGEREN

UITGIFTE KANTOOR : 3700 TONGEREN 1



# Limburgse Stoom Vereniging



# NMBS-Aktueel

## I. Statistiek :

### a. Leveringen :

-----  
geen

### b. Stelplaatswijzigingen :

-----  
alle mutaties op 28/05/90

062	van Haine-St-Pierre	naar Kinkempois
094 - 096, 098 - 101	van Ronet	naar Haine-St-Pierre
153 - 161	Merelbeke	Ronet
162 - 206	Merelbeke	Kortrijk
207	Merelbeke	Hasselt
232	Schaarbeek	Hasselt
242 - 246	Kortrijk	Schaarbeek
336	Stockem	Kinkempois
354	Kinkempois	Oostende
405 - 440	Oostende	Merelbeke
530 - 532, 538 - 539	Haine-St-Pierre	Stockem
1501 - 1505	Brussel-zuid	Oostende
1601 - 1608	Brussel-zuid	Oostende
2101 - 2110	Merelbeke	Oostende
2226 - 2250	Merelbeke	Brussel-zuid
2364 - 2383	Kinkempois	Ronet
5201, 5202, 5205, 5211 - 5216	Ronet	Latour
5401, 5403, 5404, 5407	Ronet	Latour
6215, 6300 - 6310	Kortrijk	Merelbeke
8435, 8439, 8440, 8443, 8444	Kortrijk	Merelbeke
9104 - 9110	Kortrijk	Merelbeke

### c. schrappingen :

-----  
059 Kinkempois  
076 Haine-St-Pierre  
504 Stockem  
521 Stockem  
522 Stockem  
523 Stockem

alle met PV 90-01 van stelpl. Stockem van 06/06/90  
uit geschr. op 01/07/90

## 2. Aktuele berichten :

-----

Bij de verandering van de dienstregeling, zijn er veel mutaties en wijzigingen in de inzet. In de vakantiegedids werd reeds kort ingegaan op deze veranderingen, onderstaand gaan we dieper in op de situatie.

00 : door de levering van de "sprinters" werd er een duidelijk een nieuwe inzet opgetekend, te stellen 010 tot 050 behouden hun vertrouwde inzetgebied met diensten tussen Charleroi, Brussel, Antwerpen en Roosendaal.

Kinkempois heeft enkel nog de stellingen 051, 053, 056-058 en 060-062 en zet deze stellingen - samen met de reeks 06 - in op de lijnen naar Namur, Melkenraedt, Hasselt en Spa. In het totaal worden er 7 stellingen gebruikt.

Haine-St-Pierre heeft nog 42 stellingen in depot en rijdt ermee praktisch alle stopdiensten in de regio Mons - Charleroi - Gembloux in een 20 dagen tellende reeks.

Ronet heeft met 49 stellingen nog steeds het grootste aantal oudere stellingen op stal. Met de nummers 102 tot 161 wordt een reeks met 42 plandsagen gereden, waarbij de diensten verzekerd worden op de lijnen 26, 130, 139, 144 en 161.

De overige stelplaatsen (Schaerbeek en Hasselt) behouden hun diensten, terwijl Kortrijk een groot gedeelte van de diensten in West-Vlaanderen en een gedeelte van Oost-Vlaanderen voor zijn rekening neemt.

Verder dient vermeld te worden, dat de geschrapte stellingen vooral gegroepeerd werden te Leuven en - na het wegnemen van alle bruikbare delen - er wachten op een verder lot.

Intussen werden een 20-tal stellingen verkocht, deze zouden door een Franse sloper tot schroot herleid worden. Daarom stonden verschillende stellingen gedurende enige tijd te Athus en Virton afgesteld.

03 : Met de indienststelling van de elektrische verbinding Namur-Dinant is er een wijziging gekomen in de stelplaatsindeling. Voor deze verbinding werden de stellingen 405 tot 440 van Oostende naar Merelbeke getransfereerd en hier rijden ze in een 31 dagen tellende reeks de IC treinen met bestemming Dinant.

Anderzijds werd de bouw van de tussenrijtuigen verder vertraagd en zullen de eerste rijtuigen pas medio 1991 ter beschikking zijn. Wel werd er reeds een nieuwe berekening gemaakt waarbij naast de nu reeds bereden lijnen ook nog de volgende verbindingen bereden zullen worden : Brussel - Antwerpen en Antwerpen - Charleroi, Antwerpen - Kortrijk en Zaventem - St-Ghislain. De Waalse dwarslijn zou echter uit het pakket verdwijnen.

09 : De eerste reeks van 35 stellingen is afgeleverd en voldoet in zekere mate. Na de kinderziekten zijn er nu nog problemen met de adhesie, waarbij bij slechts weer problemen bij het optrekken ontstaan. Thans worden 31 stellingen in de inzetreeks voorzien, waarbij ze de lijnen 12, 25, 26, 27, 59 en 124 berijden met uiterste inzetpunten Braine-le-Comte, Boom, Leuven, St-Niklaas, Essen en Aarschot.

De levering van de tweede schijf is voorzien voor eind 1990.

- 11 : Bij deze lokomotieven blijven de defekten zich verderzetten en hierdoor moeten de oudere lokomotieven reeks 25.5 regelmatig bijspringen in de Benelux-dienst.
- 12 : Om de Franse lokomotieven te ontlasten - deze zijn nodig bij de aanleg van de TGV-nord - hebben de lokomotieven reeks 12 praktisch alle goederendiensten tussen Moeskroen en Lille - Delivrance (goederenstation) overgenomen. Meestal rijden de lokomotieven nu in goederendienst door tot in Kortrijk en zelfs Gent. De diensten tussen Brussel en Tournai/Moeskroen verminderden in gelijke mate.
- 52/53 : Samen met de reeks 54, werden alle lokomotieven reeksen 52 en 53 samengetrokken in de stelplaats Latour. Hier zijn twee inzetreeksen opgesteld : in de reeks 2K met 4 dagen worden de overblijvende reizigersdiensten tussen Dinant en Bertrix/Virton gereden en in deze reeks komen ook enkele lokale goederentreinen voor. In deze reeks komen enkel machines reeks 52 tot inzet. In de grote goederenreeks GR met 22 inzetdagen, worden alle goederentreinen op de Athus-Maaslijn gesleept. Door de werken op de lijn 162 werd het aantal sterk uitgebreid en zo is er een vernieuwde inzet van deze sterke lokomotieven. Om die reden werd ook beslist om de laatste "ronde" neuzen te voorzien van een vlottende kabine. In deze reeks komen ook 6 plantondiensten voor : twee te Ronet, twee te Bertrix en twee te Virton.
- 55 : Na de afgifte van de 55-ers van Latour heeft Kinkempois een ruime reserve. Er zijn drie inzetreeksen voorzien met in het totaal 38 diensten. Twee reeksen voorzien enkel diensten in reizigersdienst met bestemmingen Jemelle en Gouvy-Luxembourg.
- In de goederenreeks worden 24 machines gebruikt met bestemmingen Montzen, Kinkempois, Leuven, Namur en Gouvy.
- Anderzijds zijn er weer studies aan de gang, om deze machines te Hasselt te stationeren en hier de 62-ers te vervangen tussen Antwerpen en Neerpelt, dit zou gebeuren vanaf 1 januari 1991.
- Anderzijds wil de CFL van 1993 - na de elektrifictie van de noordlijn - zijn 20 lokomotieven reeks 1800 (= NMBS reeks 55) verkopen en de NMBS is eventueel deze machines over te nemen. Deze verhoging van het NMBS-bestand is nodig door het feit dat het aantal goederentreinen op de Athus-Meuse lijn steeds verder stijgt en dat de NMBS een gedeelte van de goederentreinen tussen Stockem en Bettelbourg moet overnemen.
- 59 : De kogel is door de kerk : de SNCF wil vanaf half 1992 tien lokomotieven reeks 59 huren voor de inzet voor de aanleg van de TGV-nord. Hiervoor moeten de lokomotieven 5905, 5909, 5926, 5936 en 5946 te Antwerpen-dam en de 5916, 5917, 5924, 5941 en 5950 te Ronet onder dak moeten afgesteld worden. Al deze lokomotieven dienen vervolledigd te worden met onderdelen van de andere machines en dienen rijvaardig te zijn. De 5910 (201.010) is als elfde lokomotief weerhouden en zal een reserve uitmaken.
- Al de overige lokomotieven van deze reeks - thans meestal afgesteld te Ronet en reeds gedeeltelijk gesloopt - worden vrijgegeven voor slooping.
- 62 : Ook in de inzet van deze lokomotieven komen er steeds meer gaten en worden ze verder verdrongen. Laten we eens de inzet nader bekijken :

Merelbeke tekent nog de grootste inzet op :

van zijn 51 lokomotieven zet deze stelplaats er nog steeds 13 in reizigersdienst en 15 in goederendienst in. De reizigersdiensten omvatten vooral de verbinding Gent-Eeklo en Gent-Ronse. In de goederendienst rijden ze vooral in de Gentse regio met dienst naar Zeebrugge, Kortrijk, Moeskroen en Antwerpen.

Hasselt heeft nog steeds drie inzetreeksen : in de reizigersreeks ZH worden 7 machines ingezet : 2 lokomotieven verzekeren de dienst Hasselt - Mol, 5 andere machines worden ingezet tussen Antwerpen en Neerpelt. Het is juist in deze reeks dat de 55-ers tot inzet zouden komen. In tegenstelling zouden dan 62-ers van Hasselt naar Kinkempois getransfereerd worden en hier de treinen Liège - Jemelle voor hun rekening tot de elektrificatie van de lijn. Een tweede reeks omvat de goederendiensten in Limburg en vooral zijn er hier de diensten vanuit Mol in Noord-Limburg.

In de derde reeks worden drie machines gebruikt in goederendienst vooral vanuit Leuven.

Monceau zet 9 diesels van deze reeks op de verbinding Charleroi - Couvin.

- 84 : Daar Kortrijk zijn onderhoud aan de diesellokomotieven opgegeven heeft, stond ze ook de lokomotieven reeks 84 aan Oostende af, zonder dat er wezenlijk iets aan de inzet veranderd is. Te Kortrijk worden ze gebruikt te Kortrijk-vorming, Moeskroen en Laue, te Oostende te Brugge, Oostende en Zeebrugge. Nochtans wordt hier gepraat om al deze diensten over te dragen aan de reeks 82, waarvan er in de meeste stelplaatsen een overschot is.

NMBS	Stelplaatsen	PV
059	Levering 30/12/1955 FSR van 30/12/1955 tot 29/09/1957 FEO van 29/09/1957 tot 01/10/1958 FSR van 01/10/1958 tot 01/05/1976 NK van 01/05/1976 tot 10/01/1983 FEO van 10/01/1983 tot 01/10/1984 FHS van 01/10/1984 tot 01/07/1990	PV 90.01
076	Levering FSD van tot 10/01/1963 FSR van 10/01/1963 tot 26/05/1963 FSD van 26/05/1963 tot 29/09/1963 NK van 29/09/1963 tot 31/05/1964 FSR van 31/05/1964 tot 01/08/1964 NK van 01/08/1964 tot 26/09/1965 FSR van 26/09/1965 tot 19/01/1976 NK van 19/01/1976 tot 10/01/1983 FEO van 10/01/1983 tot 01/06/1986 NK van 01/06/1986 tot 01/07/1990	PV 90.01
504	Levering FSD van tot 31/05/1964 FSR van 31/05/1964 tot 26/09/1965 NK van 26/09/1965 tot 17/03/1980 FSD van 17/03/1980 tot 03/06/1984 FSR van 03/06/1984 tot 01/07/1990	PV 90.01
521	Levering FSD van tot 31/05/1964 FSR van 31/05/1964 tot 26/09/1965 NK van 26/09/1965 tot 17/03/1980 FSD van 17/03/1980 tot 03/06/1984 FSR van 03/06/1984 tot 01/06/1986 GT van 01/06/1986 tot 01/07/1990	PV 90.01
522	Levering FSD van tot 31/05/1964 FSR van 31/05/1964 tot 26/09/1965 NK van 26/09/1965 tot 17/03/1980 FSD van 17/03/1980 tot 03/06/1984 FSR van 03/06/1984 tot 01/06/1986 GT van 01/06/1986 tot 01/07/1990	PV 90.01
528	Levering FSD van tot 29/09/1963 FSR van 29/09/1963 tot 30/05/1965 NK van 30/05/1965 tot 17/03/1980 FSD van 17/03/1980 tot 03/06/1984 FSR van 03/06/1984 tot 01/06/1986 GT van 01/06/1986 tot 01/07/1990	PV 90.01

Stelplaatsen :  
 =====

- Op dit ogenblik wordt er gedeeltelijk aan een reorganisatie doorgevoerd, waarbij en het aantal reeksen per stelplaats beperkt wordt en dat een reeks enkel over een klein aantal stelplaatsen verdeeld wordt. Anderzijds worden een aantal kleinere stelplaatsen gedegradeerd tot inzetplaats voor machines.

Thans er is een verandering in de volgende gevallen :

- Brussel-zuid wordt nog dit jaar volledig ontruimd en afgebroken. Reden hiervan is het feit dat hier een nieuwe werkplaats ontstaat voor het dagelijks onderhoud aan de TGV-stellen en hiervoor moet er een voldoende lange loods ter beschikking staan dat een gans TGV-stel binnen kan staan. De reeksen 15 en 16 gingen al naar Oostende, ondanks het feit dat de 22-ers voorlopig te Brussel gehuisvest werden, moeten alle lokomotieven een nieuw onderkomen vinden. Antwerpen is in gesprek voor de reeksen 11, 22, 25, 25.5 en 28 ?, voor de reeks 12 komt Oostende of Merelbeke ook in aanmerking.

- Kortrijk verloor zijn onderhoud dieseltraktie en de 62-ers werden te Merelbeke gekoncentreerd, de 84-ers gingen op papier naar Merelbeke, doch worden te Oostende onderhouden, de 91-ers krijgen hun onderhoud - zoals reeds langer - ter plaatse. Nog dit jaar zou ook het onderhoud van diesellokomotieven te Oostende overgeheveld worden naar Merelbeke. Doch hier is de transfert van rangeerlokomotieven over deze grotere afstanden een probleem.

- Ook Ronet verloor voor het grootste gedeelte zijn diesels : als de lokomotieven reeksen 52, 53 en 54 werden voorlopig gekoncentreerd te Latour maar ook deze stelplaats zal nog in de loop van dit jaar zijn deuren sluiten en dan wordt het onderhoud uitgevoerd door Stockem. De plaats te Latour wordt dan overgenomen door een privé-firma, de inzetplaats en afstelplaats voor de lokomotieven wordt op dat ogenblik Vinton.

Museumexploitatie :  
 =====

Op 12 juni 1990 werd de 1.002 voor het eerst onder druk gebracht in de CW Leuven en de druk liep hierbij op tot 12 Bar. Nochtans waren nog verschillende kleinere lekken zodat de proef moest onderbroken worden. Er waren echter geen grote problemen zodat in de loop van juli waarschijnlijk een tweede proef heeft plaatsgevonden.

Ondertussen werd de ketelbepieting en diverse onderdelen terug aangebracht en kan in de loop van augustus de afwerking - o.m. ook de herschildering - kan beginnen. Er wordt gehoopt om deze machine tegen de opendeurdagen te Leuven gereed te hebben.



# Historische bladzijde :

## type 5

Juist na de eerste wereldoorlog had men het fenomeen dat men een groot aantal lokomotieven verloren had, en dat anderzijds de massa en de snelheid steeds groter werd. Men had nog wel de excellentie machines type 10 en 36 van Flamme die nog steeds voldeden en waarvoor diverse moderniseringsplannen bestonden. Maar zowel in reizigers- als goederendienst drong zich een vernieuwing op. Voor de oorlog waren er reeds plannen uitgewerkt om in de middelzware dienst nieuwe lokomotieven te ontwerpen en zo ontstonden de typen 6bis (later type 7) voor de reizigerstreinen en de Britse en Amerikaanse machines type 31 en 38. Doch voor de hoofdlijnen van het net en vooral voor de Luxemburg-lijn had men geen oplossing. De moderniseringswoede leidde ertoe om voor de beide typen vervoer een extreemzware en sterke machines te ontwerpen. En er werden zo twee prototypereeksen van elk 4 lokomotieven; de typen 5 en 35 gebouwd. Het reizigerstype werd de zwaarste Europese Mikado (1 D 1) in deze periode ; besteld in 1928 werden de vier lokomotieven tussen juni en september 1930 door de Ateliers Métallurgiques de Lubize aan de N.M.B.S. geleverd. De enorme afmetingen (de technische gegevens worden op de laatste bladzijde afgedrukt) leidden tot een massa van niet minder dan 130 ton. Met hun vermogen van 2 350 pk behaalden ze een maximale snelheid van 100 km/h en op de verbinding naar Luxemburg konden ze op de lange hellingen van 16 mm/m een trein van 500 ton met een snelheid van 40 km/h wegslepen.

Om deze prestaties te kunnen leveren, waren er ook nieuwe tenders met vergrote capaciteiten nodig en zodoende moest de tender type 5 niet onderdoen voor de lokomotief.

Ze begonnen hun loopbaan te Jemelle en in een gemengde reeks met de typen 10 reden ze in een 6 dagen tellende inzetreeks en verzekerden diverse treinen tussen Brussel-noord, Jemelle en Arlon. Doch vanaf de eerste jaren zag men dat de lokomotieven geen betere resultaten opleverden dan de typen 10. Het hogere steenkoolverbruik en vooral de grote sleet aan de sporen, dit door de vele bochten in de lijn, degradeerden deze machines al vlug tot planton-lokomotieven en vele mechanisten - bij beschikbaarheid - reden liever de vele jaren oudere typen 10.

Uit de ervaringen met het type 5 ontwikkelde men het type 1, dat echter opnieuw het karakter kreeg van de typen 10 en de verhoging van de snelheid tot 120 km/h verdrongen de typen 5 tot ondergeschikte diensten en vanaf juni 1936 verhuisden de machines naar de stelplaats Stockem en werden ze eerst nog verdrongen door de typen 1, die echter opnieuw het onderspit moesten delven voor de typen 10. Vanaf Arlon reden ze nu de gewone zware reizigers-treinen in binnenlandse dienst en verder werden ze vooral 's nachts gebruikt voor stukgoedtreinen.

Doch nog voor de oorlog werden ze ook nog uit deze diensten verdrongen en belandden ze in de goederendienst.

Bij de bezetting van ons land in 1940, bleven de 4 machines nog even te Stockem, doch in de loop van 1941 werden ze getransfereerd naar de stelplaats Latour en hier werden ze - in de reeks van het type 36 - enkel nog gebruikt in de goederendienst. Voornaamste inzetlijn werd de Athus-Maaslijn. Doch de inzet te Latour werd vlug beëindigd: de typen 10 en 1 van Stockem werden vooral in het Brusselse gekoncentreerd en keerden de typen 5 terug naar Stockem. Na een gebruik in de goederendienst - vanaf de winter 1942 samen met het type 35 - sleepten ze nadien ook de direkte trein Arlon - Brussel.

Deze toestand bleef gedurende de ganse oorlogsperiode praktisch ongewijzigd en ook na de bevrijding bleven de typen 5 en 35 te Stockem achter, doch verlieten ze de reizigersdienst. De inzetreeks van oktober 1947 - verder afgedrukt - voorzag nog enkel goederentreinen. De typen 5 reden vanaf Stockem nog steeds regelmatig tot in Jemelle en gedurende één dienst werd zelfs doorgestoten tot in Ronet met overnachting aldaar. De reeks werd vervolledigd met enkele diensten naar Athus. Doch de levering van de typen 29 kompenseerden de inzet van de typen 5 en 35 ruimschoots en zodoende verminderde de inzet steeds verder en de eerste machines werden eind 1950 uit het effectief geschrapt, de 5.002 werd als laatste op 14 februari 1952 afgevoerd.

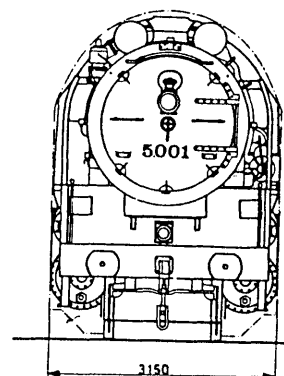
#### Overzicht van de diensten van het type 5

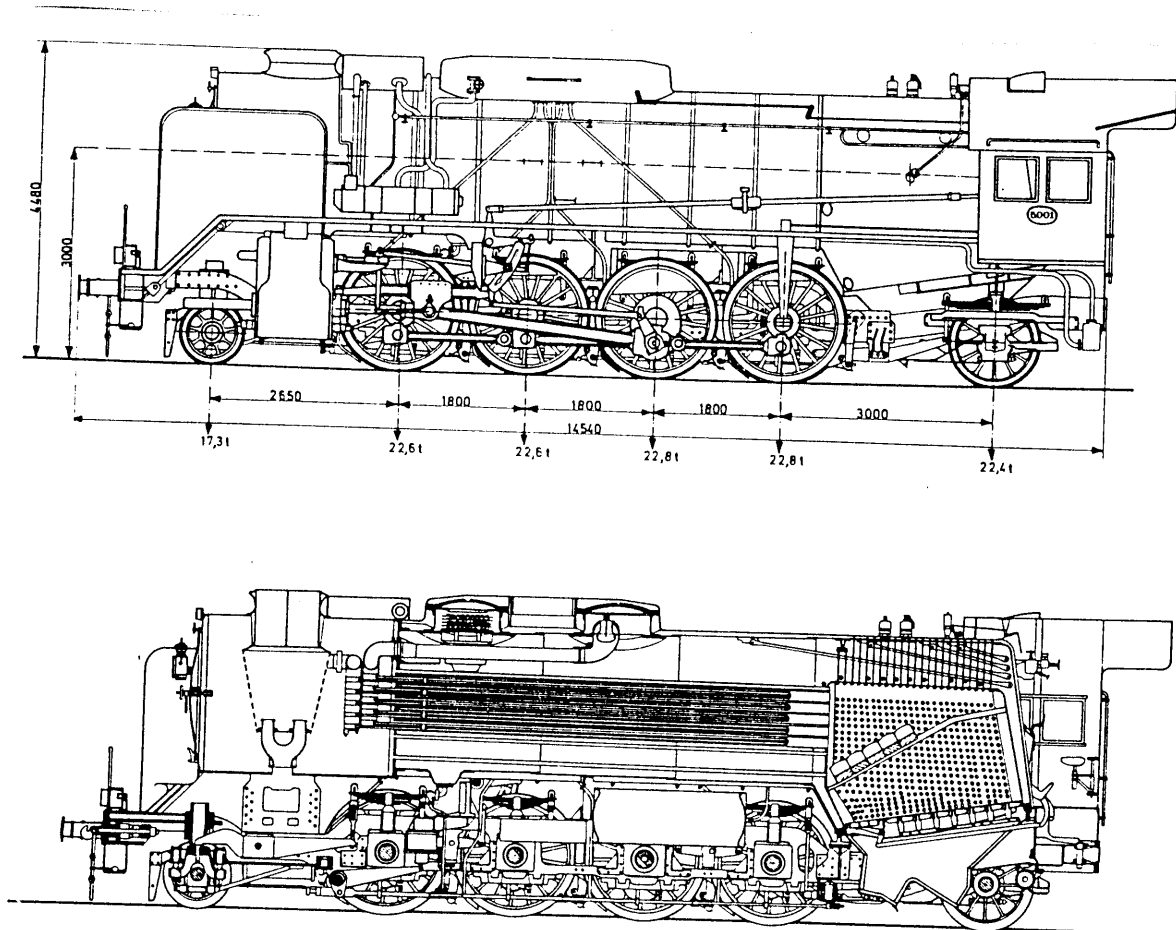
	1930	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	45	46	47	48	49	50	
Jemelle		2	3	3	3	3	3												
Stockem								3	1	2	2	3	4	0	3	3	1	0	0
Totaal		2	3	3	3	3	3	3	1	2	2	3	4	0	3	3	1	0	0

5501	500	5.004	Tubize	06/30	Jemelle	06/36	Stockem	7/41	Latour	07/42	Stockem								
5502	501	5.001	Tubize	07/30	Jemelle	06/36	Stockem	7/41	Latour	07/42	Stockem								
5503	503	5.002	Tubize	08/30	Jemelle	06/36	Stockem	7/41	Latour	07/42	Stockem								
5504	504	5.003	Tubize	09/30	Jemelle	06/36	Stockem	7/41	Latour	07/42	Stockem								

#### Prestaties

Aanzettrekkracht	(T):	226 kN	(23 t)
Trekkracht bij	70 km/h:	91,8 kN	(9,4 t)
	100 km/h:	64,2 kN	(6,5 t)
Vermogen	:	1785 kW	(2427 pk)
Max. toegelaten snelheid:		100 km/h	
Verbruik met een trein van 614T:		1,35 kg/Wh	





### Technische kenmerken

Mechanisme : Cilinder $\phi$ (d)	mm	720
Zuigerslag (L)	mm	720
$\phi$ Drijfwiel (D)	mm	1700
Ketel : Druk (p)	bar	13,7
Type vuurhaard		Crampton
Rooster oppervlakte (G)	m <sup>2</sup>	5,5
Roosterlengte	m	2,5
Verwarmingsoppervlakte vuurhaard (V)	m <sup>2</sup>	19,89
Kookbuizen		4
Pijpenbundel : Kleine vlampijpen $\phi$	mm	55/50
aantal		170
oppervlakte	m <sup>2</sup>	160,14
Grote vlampijpen $\phi$	mm	137/128
aantal		43
oppervlakte	m <sup>2</sup>	103,72
Totaal verwarmingsoppervlak (S)	m <sup>2</sup>	286,05
$\phi$ oververhittingspijpen	mm	38/30,5
Oververhittingsvlak (S <sub>1</sub> )	m <sup>2</sup>	112,52
$\phi$ ketelromp (gemiddeld)	mm	1961
Afstand tussen pijpenplaten	m	6
Inhoud ritvaardige ketel	m <sup>3</sup>	9,735
Oppervlak van stoomafgifte	m <sup>2</sup>	13,75
Verhouding S/G		52
Verhouding S <sub>1</sub> /S		0,393
Gewicht lege lokomotief	t	118,1
Gewicht ritvaardige lokomotief	t	130,5
Adhesiegewicht (A)	t	90,8
Verhouding T/gA		0,25
Verwarmingskoppeling		Achteraan
Minimum boogstraal	m	130

TENDER : Type 5

15 mai 1933

**JEMELLE**

Line A - 800 t. 5 et t. 10.

Lavage au service H

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100

Service B - 800 t. 5 et t. 10.

© tous les 2 jours - Lavage tous les 7 jours S.D. - Entretien tous les 10 jours et lavage du lavage.

1) Entretien 4.00 9.30 8.30

2) Repas 4.00 9.30 8.30

3) Entretien 4.00 9.30 8.30

4) Repas 4.00 9.30 8.30

5) Entretien 4.00 9.30 8.30

6) Repas 4.00 9.30 8.30

7) Entretien 4.00 9.30 8.30

8) Repas 4.00 9.30 8.30

# Nummerlijsten N.B.

43.12

Nummerlijsten Noord-Beige (vervolg op lijst in LSV-tijdschrift nr 41)

Nummer	NMB	Bouwer	FE nr.	I.D.	Schraap.
705		02t Cockerill	419 /1856		
706		02t Cockerill	420 /1856		
707	"Sénéque"	02t Cockerill	421 /1856		
708	"Juvénal"	02t Cockerill	422 /1856		
709	"Phédre"	02t Cockerill	423 /1856		
710	"Tribuile"	0			
711		0 Cockerill	740 /1872		
712	"Solre"	0 Cockerill	741 /1872		
713	"Le Buisserie"	0 Cockerill	742 /1872		
714	"Landeliez"	0 Cockerill	743 /1872		
715	"Lobbes"	0 Cockerill	744 /1872		
716	"Hourpes"	0 Cockerill	795 /1872		
717	"Charleroi"	0 Cockerill	796 /1872		
718	"Zone"	0 Cockerill	797 /1872		
719	9260 92.006	0t Cockerill	800 /1872		
720		0 Cockerill	748 /1872		
721	"Kinkempois"	0 Cockerill	1125/1880		
722	"Longdoz"	0 Cockerill	1126/1880		
723	7723 77.001	0 Cockerill	1127/1880		
724	9263 92.002	0t Cockerill	1128/1880		
725	"Maulzort"	0 Cockerill	1129/1880		
726	"Yvoir"	0 Cockerill	1130/1880		
727	7727 77.002	0 Cockerill	1131/1880		
728	9261 92.001	0t Cockerill	1132/1880		
729	"Lustin"	0 Cockerill	1133/1880		
730	9262 92.002	0 Cockerill	1134/1880		
731	"Fontaine-Valmont"	0 Cockerill	1189/1881		
732	"Heimont"	0 Cockerill	1190/1881		
733	"Hermelle"	0 Cockerill	1191/1881		
734	9264 92.004	0t Cockerill	1192/1881		
735	"Fienelle-Grende"	0 Cockerill	1193/1881		
735	"Bruxelles"	0 Cockerill			



736			D	Cockerill	1194/1881	
	"Anvers"					
737			D	Cockerill	1195/1881	
	"Chimney"					
738			D	Cockerill	1196/1881	
	"Bruges"					
739			D	Cockerill	1197/1881	
	"Tournay"					
740	7740	77.003	D	Cockerill	1198/1881	
	"Louvain"					
741	7741	77.004	D	Cockerill	1199/1881	
	"Melines"					
742	9285	92.005	Dt	Cockerill	1200/1881	
	"Hasselt"					
743			D	Cockerill	1201/1881	
	"Arion"					
744	*		D	Cockerill	1202/1881	
745			D	Cockerill	1203/1881	
	"Ypres"					
746			D	Cockerill	1204/1881	
	"Ath"					
747			D	Cockerill	1205/1881	
	"Ostende"					
748			D	Cockerill	1206/1881	
	"Verviers"					
749			D	Cockerill	1207/1881	
	"Spa"					
750	*		D	Cockerill	1208/1881	
	"Termonde"					
751	*		D	Cockerill	1209/1881	
	"Furnes"					
752			D	Cockerill	1210/1881	
753	*		D	Cockerill	1211/1881	
	"Saint Nicolas"					
754			D	Cockerill	1212/1881	
755			D	Cockerill	1213/1881	
	"Eeckloo"					

\* 744 : Gehoord door de NMBS tijdens de oorlog, met als nummer 7906 en later 8053

750 : Gehoord door de NMBS tijdens de oorlog, met als nummer 7912 en later 8054

751 : Gehoord door de NMBS tijdens de oorlog.

753 : Gehoord door de NMBS tijdens de oorlog, met als nummer 7907

De lok met nummer 718 had een werkdruk van 8 kg/cm<sup>2</sup>

781	7481	71.001	D	Berliner M.	4599/1907	6/48
782	7482		D	Schichau-E.	4414/1907	8/45
783	7483	71.002	D	Henschel	4136/1904	6/48
784	7484	71.003	D	Vulcan Stetin	1790/1900	1/49
785	7485	71.004	D	Henschel	6792/1904	5/48

4636 7536 72.001 D Linke 138 /1902 52  
: heeft in de periode van 1950 tot 1952 in Liège dienst  
gedaan als vaste ketel

602.01	610.01	A1	Ganz	/1936	48
602.02	610.02	A1	Ganz	/1936	48

Vor verdere inlichtingen aangaande deze motorstellen verwijzen we naar ITZ-Aktueel nr. 31 op pagina nr. 39.

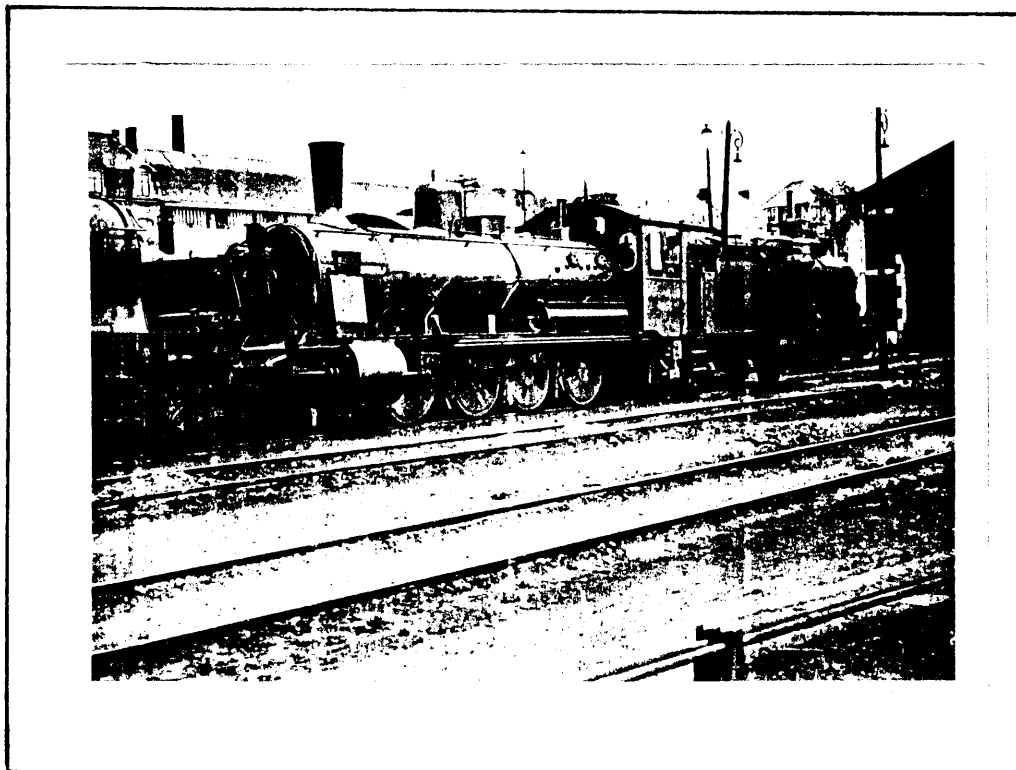
Met deze lokomotieven werden de nummerlijsten van de NB afge-  
loten.

# Verbeteringen

43.14

Van Dhr. Huysman kregen we de volgende verbeteringen aangaande de vakantiegids :

blz 5 : 076 GT            geschrapt  
         097 GT            geschrapt  
         121 Post        wordt 121 FEO  
blz 7 : bijvoegen 759 FHS  
blz 9 : 2364-2383 van NK naar FEO  
blz 10: 5188            geschrapt  
blz 11: 6391,6392,6393 FKR ontbreken  
blz 12: 8024 moet 8025 worden  
blz 14: 8410    geschrapt 01-03-1990  
         8422    geschrapt 01-11-1989  
         8424    naar MKM  
         8435    geschrapt 31-12-1987  
         9123    naar FKR  
         9160    naar FKR





# Jaaroverzicht

43.15

Na het overzicht van 1918 (nr. 41), ontwikkelde de nieuw gevormde N.M.B.S. zich steeds verder. Dit had tot gevolg dat het aantal types stoomlokomotieven verder drastisch en ook het aantal stelplaatsen werd verminderd.

In 1923 kreeg men een eerste reorganisatie van de treindienst en door de nieuwe plannen voor sterkere lokomotieven werd er vooral de sneltreindienst grondig bewerkt. De modernisering van de typen 10 was hiervan de oorzaak. Anderzijds gingen voor de types gebouwd voor de eeuwtreveling richting sloper.

## 15-05-1929

District Antwerpen :

Type	EFF.	FIRST	FNOM	FN60	FCV	FBN	FLK	FLV	FYZ	FSR	FTL	Tot.
2	1											
6	9				5							5
7	35					13		10				23
9	43			3	22							25
10	13					6						6
12	7				3							3
13	2											
16	9			2								2
18	14								4			4
60	16					10						10
61	3					1						1
64	9									6		6
66	29				7	6						13
69	13					9						9
97	5			4								4
27	22								2	5		7
29	2											
31	31	16					13	10		16		35
32	24										15	15
33	8					3						3
36	17									6		6
37	88							26		15		41
38	17					10		9				19
71	42		2	9					9			20
72	63		24									24
74	8								3			3
79	11		1									1
81	45			4					6	12		22
90	32		20									20
22	43		16			3						24
23	100		24	9			2	12	4	17		68
51	57	2	16	6	3		9		11			47
52	38		16	6								22
33	17	1						3		6	3	13
Tot.	943	19	119	43	40	66	24	70	39	77	24	321

## Distrikt Charleroi :

Type	Eff.	FSU	FCR	LDS	FLU	LMG	LNC	FMY	LPT	FTM	LWC + GF	Tot
11	16										11	11
14	5											
15	22				6					5	4	15
16	27	7							6			13
17	13		7									7
18	17									10		10
25	17	5					8					13
26	10								6			6
29	15						2		2			4
40	39	9	13									22
71	54			18					7	4		29
72	46				6			9				15
80	62				17		22		2			41
81	123				14			35		16	27	92
98	3					2						2
99	12		4	3								7
22	6									1	2	3
23	53		3		3	8	7	9	2			32
51	29	1	3		2		5			2		13
93	4					1					1	2
Tot.	573	22	30	21	48	11	44	53	25	38	45	337

## Distrikt Gent :

Type	Eff.	FDK	FLS	FDN	FR	FTK	LK	FDP	FKLO	FGSP	FKR	FSD	FSN	FT	FY
2	10	2													2
4	22		8				5								
7	14											9			
11	12				1	1							1	8	
14	7		1	2											
16	13				9										
17	11												6		
18	39										12	4			
19	3														
20	11						4								
64	51		12		6						13				
66	4										3				
25	20										1				
28	11				1				7					1	2
29	44		3		5		8	1		8	6				2
30	35			9									8		8
32	104		10				21	7		9	14				
38	19													13	
40	24						19								
71	30										14				
74	47	1			7	6			3			6		7	
79	4										3				
81	19										11				
23	36				1		5	1		12	8				1
51	52	1	3		2	3			4	3	10		3		
93	18						3	2			6				
Tot.	662	4	37	11	32	10	65	11	10	33	94	29	15	32	15

## Distrikt Hasselt :

Type	Eff.	GHA	FHS	LMK	LML	Tot.
	2	22	10		0	13
	4	3		1		1
	25	6	3			3
	29	4			1	1
	31	21	12			12
	32	15	5		2	7
	37	13	7			7
	40	7	4			4
	80	9	7			7
	23	5	3			3
	51	2	1		1	2
	93	2	1			1
Tot.	109	5	48	1	7	61

## Distrikt Liège :

Type	Eff.	ANS	FVY	FHR	FLD	FL	GMN	FFS	RY	RSV	LHY	FNO	FVS	Tot.
	7	26			8		6							14
	10	11					6							6
	11	4	1	1										2
	64	36			8	16								24
	66	9				6								6
	96	17						4		3		2		9
	97	41		12		4		7		5				28
	25	24	5								7			12
	29	6												
	31	20						10						10
	32	60			15						1	6	6	28
	37	49			6				16					22
	74	1												
	81	190	24	11	12		10		21	14		8	9	109
	98	36				12	1		7					20
	22	10				3		1						4
	23	71	10	1	4	2	4	3	13	1		1	4	44
	50	1												
	51	12			1	3								4
	93	18		6	3			1						10
Tot.	643	40	12	43	33	59	15	26	57	23	8	17	19	352

GHA : Hamont

LHY : Statte

FHS : Hasselt

FNO : Trois-Fonts

LMK : Measeik

FVS : Visé

LML : Mol

RST : Aarschot

ANS : Ans

FNDM: Antwerpen-dam

FVY : Gouvy

FNSD: Antwerpen-zuid

FHR : Herbesthal

FCV : Berchem

FLD : Landen

FBN : Brussel-noord

FL : Liège

FKL : Laken

GMN : Montzen

FLV : Leuven

FFS : Fesinoter

FYZ : Quizen

RY : Renory

FSR : Schaerbeek

RSV : St.-Vith

FTL : Tienen

## Distrikt Mons :

Type	Eff.	ATH	FBC	FBN	GT	FMN	FMS	FMC	FGH	FTY	Tot.	
8	15									9	9	
11	6							3			3	
14	21	*										
15	9		5				4		5	4	18	
16	13				5		3				8	
18	9		3								3	
62	15					6					6	
64	53					18		10			28	
97	10					8					8	
25	48						5	1	13	10	29	
28	3											
29	44		1		3			4	11	1	20	
31	64		16	12	13	13					54	
32	117						13	15		11	12	53
71	20			9		8						17
72	29			9		10						19
74	6			3								3
79	42						9		17			26
81	16				1	13						14
22	3									1		1
23	57				2	14	3	6	1	12	2	40
50	2			1								1
51	42		2	3	10	3		2	3		2	25
93	13		4		3							7
Tot.	657		31	37	64	66	18	54	9	72	41	392

## Distrikt Namur :

Type	Eff.	LL	MBW	LD	LJ	FNR	LT	FEO	MSM	Tot.	
2	7			3						4	
8	28					5	8			13	
10	25		7			7				14	
11	5			1					1	2	
15	17		6	1	2				2	11	
64	19						14			14	
96	10			6						6	
25	34		4		8	1	3		2	2	20
29	5							2			2
31	25					8		4	7		19
32	7			1	3						4
36	76		11			7			9	10	37
37	50					10			12		22
38	104		25			27		20	3		75
81	183		11	45		5			10	42	113
98	10		1							2	3
23	52		13	3				3	5	5	29
51	5				1					1	2
93	9					3					6
Tot.	671		78	60	14	73	16	43	48	64	396

LL : Arlon  
NBX : Bertix  
LC : Ciney  
LJ : Jemelle  
FNR : Namur  
LT : Ottignies  
FED : Ronet  
MSM : Vinton  
FSV : Baulers  
GCR : Charleroi  
LDS : Lodelinsart  
FLV : Luttre  
LMG : Mariembourg  
LNC : Monceau  
FMY : Montignies  
LPT : Piéton  
FTM : Tamines  
LWC : Walcourt  
GF : Florennes  
FDK : Adinkerke  
FLS : Aalst  
FMK : Moerbeke  
FDN : Oudenaarde  
FR : Brugge  
FTK : Kortemarck  
LK : Kortrijk  
FDP : Denderleeuw  
FKLO: Eeklo  
FGSP: Gent  
FKR : Merelbeke  
FSD : Oostende  
FSN : St.-Niklaas  
FT : Dendermonde  
FY : Ieper  
ATH : Ath  
FBC : Braine-le-Compte  
FBM : Brussel-midi  
GT : Haine-St.-Pierre  
FMN : Manage  
FMS : Mons  
FMC : Mouscron  
FGH : St.-Ghislain  
FTY : Tournai

# Exploitatie

## LIJN 60 : JETTE-DENDERMONDE

### Geschiedenis :

De verbinding van Dendermonde naar Brussel kende een weinig bevoorrechte geschiedenis. Aangelegd door de Etat Belge startten de werken te Dendermonde en werd het eerste baanvak tot Asse op 18 mei 1878 officieel geopend. Het tweede gedeelte sloot te Jette op de bestaande lijn 50 aan en kwam twee jaar later - nl. op 15 september 1881 in dienst. Als hoofdlijn vanuit Brussel bleef deze verbinding vrij leeg zonder draad, doch de elektrificatie werd op 17 mei 1931 een feit.

### Langte :

27,2 km

### Stations en stopplaatsen :

FJI	FJJ	Jette	km	0
FEI		Dellik	km	4,2
LEI	LAE	Asse	km	9,6
LHL		Stoelgem	km	12,8
FMPI	FMHI	Gericht en	km	15,2
		Onoersheid	km	16,4
FLB	FLB	Opengif	km	18,7
LEI		Herzonde	km	21,4
FEI	FEI	Lebbeke	km	23,8
		St-Gillis	km	25,6
FT	FDP	Dendermonde	km	27,2

### Verbindingen :

Geen

### Ondergeschikte baanvakken :

Geen

### Elektrificatie :

17 mei 1931

# LIJN 61 : ANTWERPEN-BOOM-OPWIJK-AALST

43.21

## Geschiedenis :

Deze lijn kende een vrij bijzonder tracé, daar het de Antwerpse metropool via Boom en Willebroek met Aalst verbond en daardoor tal van bestaande lijnen sneed of met elkaar verbond. Het eerste deel met een lengte van 16 km verbond Antwerpen-oost via Kontich met Boom. Aangelegd door de Etat Belge kwam dit stuk op 28 december 1875 in dienst. In 1879 werd een verbindingsbocht naar Hoboken aangelegd en hetzelfde jaar werd ook het baanvak tussen Aalst en Londerzeel op 12 oktober ingereden. Twee jaar later was het het geval voor het ontbrekende deel tussen Londerzeel en Boom via Willebroek. De officiële opening dateert hier van 8 augustus 1881. Enkel gebruikt voor lokale diensten naar o.m. Dendermonde verloor deze lijn vrij vlug van haar belangrijkheid en in 1952 en 1957 werd de verbinding verbust en korte tijd later steeds in delen afgeschaft. Nu bestaat in feit enkel nog de verbindingsbocht te Willebroek.

## Lengte :

52 km

## Stations en stopplaatsen :

FNSD	FNZD	Antwerpen-Zuid	km	0
FN	FN	Antwerpen-Centraal	km	
FNB	FNB	Boom	km	16
FWE	FWR	Willebroek	km	20
FID		Isselt-West	km	24
FZE		Londerzeel-Oost	km	28
FZL	FZL	Londerzeel-West	km	30
FSE		Steenhuffel	km	34
LFI		Ferzegem	km	37
FKW	FKW	Opwijk	km	40
		Nijverseel	km	43
MRG		Baarddegem	km	45
FMSL		Moorsel	km	47
		Mijlbeke	km	50
FLS	FLS	Aalst-Noord	km	52

## Aftakkingen :

Y	Luikhagen	km	richting Kontich
Y	Kontich-noord		richting lijn 25A
Y	Kontich-west		richting Kontich-kaz.
Y	Brakelenberg		richting lijn 52
Y	Bauvegande		richting Puurs
Y	Willebroek		richting Puurs
Y	Willebroek-oost		richting Londerzeel
Y	Ramsdonk		richting Mechelen
Y	Londerzeel		richting Dendermonde
Y	Opwijk-oost		richting Brussel
Y	Opwijk-west		richting Dendermonde
Y	Aalst-oost		Richting Denderleeuw

## Afschaffing van de reizigersdiensten :

Antwerpen-Boom :	22/05/1955
Boom-Willebroek :	02/06/1957
Willebroek-Londerzeel :	02/06/1957
Londerzeel-Opwijk :	02/06/1957
Opwijk-Aalst :	05/10/1952

## Buitendienststelling lijn :

Antwerpen - Reet - Kontich	1965
Reet - Boom :	1953
Boom - Willebroek :	1955
Willebroek - Londerzeel :	1955
Londerzeel - Opwijk :	1956
Opwijk - Moorseel :	1976
Moorseel - Aalst :	1961

## Onderschikte baanvakken :

Kontich-Oost - Kontich-west      verbindingsbocht

61		Antwerpen - Boom - Aalst										61	
K		2906	3104	2910	3105	3112	2920	2929	3124	2929	2930	3118	
0	Antwerpen (Zuid) ....	5.09	—	7.39	—	12.24	14.35	—	—	—	18.40	—	
	Antwerpen (O).....	—	—	—	—	—	—	—	—	17.10	—	—	
	N. 52	A. 5.49	—	8.19	—	13.04	15.15	—	—	17.49	19.20	—	
16	Boom .....	—	5.55	—	8.35	13.15	15.16	—	—	18.19	—	19.36	
		A. —	6.06	—	8.46	13.26	15.27	—	—	18.30	—	19.47	
20	Willebroek .....	—	6.18	—	8.47	13.27	—	16.48	—	—	—	19.48	
24	Tisselt (West) .....	—	6.30	—	8.59	13.39	—	17.00	—	—	—	20.00	
28	Londerzeel (Oost) .....	—	6.43	—	9.12	13.52	—	17.13	—	54	—	20.13	
		A. —	6.46	—	9.15	13.55	—	17.16	—	—	—	20.16	
30	Londerzeel (W.) .....	—	6.55	—	9.40	14.01	—	17.35	—	—	—	20.27	
34	Steenhuffel .....	—	7.01	—	9.46	14.07	—	17.41	—	—	—	20.33	
37	Poisegem .....	—	7.08	—	9.53	14.14	—	17.48	—	—	—	20.40	
		A. —	7.15	—	10.00	14.21	—	17.55	—	—	—	20.47	
40	Opwijk .....	—	7.16	—	10.01	14.22	—	18.32	—	—	—	20.48	
43	Nijverseel .....	—	7.23	—	10.08	14.29	—	18.39	—	—	—	20.55	
45	Buardegem .....	—	7.28	—	10.13	14.34	—	18.44	—	—	—	21.00	
47	Moorseel .....	—	7.35	—	10.20	14.41	—	18.51	—	—	—	21.07	
50	Mijlbeke (De Rozen) ..	—	7.41	—	10.26	14.47	—	18.57	—	—	—	21.13	
52	Aalst (Noord) .....	A. —	7.51	—	10.36	14.57	—	19.06	—	—	—	21.23	
nur Samstags - enkel Zaterdag - samedis seulement													
K		2917	2907	3103	2957	3111	2612	3121	3117	3129	2937		
0	Aalst (Noord) .....	—	—	5.45	—	12.50	—	16.10	17.17	19.24	—	—	
2	Mijlbeke (De Rozen) ..	—	—	5.57	—	13.02	—	16.22	17.29	19.36	—	—	
5	Moorseel .....	—	—	6.05	—	13.10	—	16.29	17.37	19.44	—	—	
7	Buardegem .....	—	—	6.11	—	13.16	—	16.35	17.43	19.50	—	—	
9	Nijverseel .....	—	—	6.16	—	13.21	—	16.40	17.48	19.55	—	—	
		A. —	—	6.21	—	13.26	—	16.45	17.53	20.00	—	—	
12	Opwijk .....	—	—	6.30	—	13.40	—	16.46	18.02	20.01	—	—	
15	Poisegem .....	—	—	6.37	—	13.47	—	16.53	18.09	20.08	—	—	
18	Steenhuffel .....	—	—	6.44	—	13.54	—	17.00	18.16	20.15	—	—	
		A. —	—	6.49	—	13.59	—	17.05	18.21	20.20	—	—	
22	Londerzeel (W.) .....	—	—	6.54	7.40	14.00	—	—	18.38	20.21	—	—	
24	Londerzeel (Oost) .....	5.45	—	6.58	7.44	14.04	—	—	18.42	20.25	—	—	
28	Tisselt (West) .....	5.58	—	7.11	7.58	14.17	—	—	18.55	20.38	—	—	
		A. 6.09	—	7.22	8.09	14.28	—	—	19.06	20.49	—	—	
32	Willebroek .....	—	—	7.23	—	14.29	—	—	19.07	20.60	—	—	
		A. 6.10	—	7.33	—	14.39	—	—	19.17	21.00	—	—	
36	Boom .....	—	—	7.23	—	14.29	16.30	—	—	—	—	—	
		A. 6.20	—	7.33	—	14.39	16.40	—	—	—	—	—	
		Kontich	—	2911	—	14.40	—	2927	—	—	—	—	
	N 52	Kazern. 52	6.36	8.17	—	14.40	—	17.21	19.40	—	21.10	—	
52	Antwerpen (Zuid) .. A.	—	7.14	8.55	—	15.19	—	17.59	20.19	—	21.48	—	
nur Samstags - enkel Zaterdag - samedis seulement													

◆ 2927 Ausser samstags und sonntags. Niet Zaterdag en Zondags. Ne circule pas les samedi et dimanche.



**LIJN 62 : OOSTENDE-TORHOUT-LICHTERVELDE**

43.23

**Geschiedenis :**

-----

Om een kortere verbinding te verwezenlijken tussen Oostende en Kortrijk werd een nieuwe lijn door de E.B. gebouwd. Het eerste deel - de verbinding tot Torhout ging op 1 april 1868 open, doch de lijn kreeg nooit veel meer dan het statuut van een lokale verbinding. Wel werd de inrit van Oostende nog gewijzigd doch in 1963 werd het reizigersverkeer verbust en korte tijd later ging de lijn buiten dienst. Ook de plannen van de BVS om de lijn uit te bouwen tot een museumlijn vielen - omwille van de starre houding van de gemeentes - in duigen.

**Lengte :**-----  
32 km**Stations en stopplaatsen :**

-----

FSD0	FSD	Oostende	km	0
FEN		Snaaskerke	km	8
FGI		Gistel	km	12
LRO		Moere	km	14
FER		Eernegem	km	16
FIM		Ichtegem	km	19
FYD		Wijnendale	km	23
FRT	FRT	Torhout	km	27
FLC	FLC	Lichtervelde	km	32

**Afschaffingen van reizigersdienst :**-----  
26/05/1963 Oostende-Torhout**Buitendienststelling lijn :**-----  
1959 Oostende - Snaaskerke  
Na indienstname van de nieuwe bocht.**Vertakkingen :**-----  
Y blok 61 km 2.1 richting Brugge



# Winterregeling 1958

Deur in dit nummer de verbinding Oostende - Torhout behandeld werd, is het noodzakelijk om Oostende te bespreken. En er werd gekozen voor de winterregeling van 1958, toen de reorganisatie reeds de kust bereikt had, doch voor Oostende gold het een omschakeling van stoomtractie naar elektrische tractie.

Oostende had op dat ogenblik drie inzetreeksen: twee in stoomtractie, één voor de elektrische lokomotieven type 122.

Reeks A Stoomlokomotieven type 64  
 =====

Tweeploegenstelsel (gemiddelde : 107 km  
 4 plandagen hoogste afstand : 147 km

In de reeks liepen de diensten al duidelijk uit en werden ze vooral geraden tussen Oostende en Lichtervelde via Torhout, zowel in reizigers- als goederendienst. Typisch hierbij was wel dat de lokomotief - tender voor de - terug moest rijden naar Kortemark, dit omdat te Lichtervelde geen mogelijkheid tot keren was. In de reeks kwamen verder ook enkele lokale goederentreinen voor naar o.m. Jabbeke en Brugge, verder ook rangeerdiensten op de koer van de stelplaats. Deze reeks wordt integraal op de volgende bladzijde afgedrukt.

Reeks R Stoomlokomotieven type 53  
 =====

Tweeploegenstelsel (gemiddelde : 50 km  
 6 plandagen hoogste afstand : 67 km

De reeks omvatte enkel rangeringen in de buurt van Oostende, nl. in de dokken, te Oostende-zuid, te Oostende-reizigers. Verder ook verschillende rangeerritten tussen Oostende en Oostende-zuid terwijl ook éénmaal Brugge bereikt werd.

Reeks E Elektrische lokomotieven type 122  
 =====

Drieploegenstelsel (gemiddelde : 519 km  
 11 plandagen

De meeste treinen werd geraden in de reizigersdienst tussen Oostende en Brussel, zowel in de direkte dienst, als in de stoptreindienst. Verder ook verschillende treinen waarbij de 122 doorstootte tot in Liège-Buillon. Anderzijds was er ook één dag waarin de 122 de treinen met stoomtractie door de noord-zuidverbinding sleepte. Terwijl te te Liège ook als lichtlokomotief gebruikt werd.

's Nachts werden de loks ook in goederendienst gebruikt, vooral tussen Herlibeke en Oostende.

Coitende

9.9. 9.55		Coitende		9.55	
Hof Onmiddelijke Chef: M <sup>r</sup> Casier		Hof Onmiddelijke Chef: M <sup>r</sup> Gokmand		Hof Onmiddelijke Chef: M <sup>r</sup> Van Dongen	
Machinist - Enstudeur: M <sup>r</sup> Van Dongen					
B.P. 430 L. 85		Rechts A - H.L. 64			
B.O. Vatten in alle Buisse om de 36 dagen op een tra (H. van Dongen)					
L. mc-V		6.45			ma. 7-8 15.45
Δ	oetl. oetlende	7.20	7.35		L. mc-V 16.15
L. mc-V	Lichtenvelde	7.58	10.20		□. A. lte oetlende 16.30
9.9.21.8	Kortemark	11.07	11.15	10 - 54	SD A oetlende oetlende 16.33 16.38 5
A	Lichtenvelde	12. -	12.10	11.30	SD met uitk oetlende 16.40 16.50
L. mc-V	oetlende	12.41	16.20		
9.9.21.3	□. d. v. A <sup>b</sup>	16.30			
		16.45			
ma. 7-8		7.45			sd. 9.2.88
ma. 7-8	oetlende	9.09	9.46		(t) S.S.D. Δ
ma. 7-8	oetlende	10.48	11. -		(t) S.A Δ Lichtenvelde oetlende 19.01 19.43
		11. -			S Δ oetl. 20.50 20.58
					D. C. S.S.D. 21. -
					S 22
ma. 7-8		7.45			
ma. 7-8	oetlende	9.09	9.46		
ma. 7-8	oetlende	10.48	11. -		
S Δ	oetlende	11.07	12.19		
S 9.2.84	oetlende	11.34	13.31		
(t) S 9.2.87	oetlende	13.40	14.31		
S Δ	oetlende	14.43	15.50		
	o. d. v. A <sup>b</sup>	15.45			
D	Rust				D
					Campang
L	Rust				L 4. -
					SD L 5. -
					L Δ oetl. oetlende 4.30 4.40
					(t) L Δ Lichtenvelde 4.46 5.30
					(t) S.D. Δ Kortemark Lichtenvelde 5.53 6.04 8.45 - 43
					SD 9.2.83 oetlende 6.43 7.30
					SD Δ oetlende 7.58 7.58
					SD Rechts wagon A.T.V. 8.10 8.18
					Δ oetlende 8.15 8.30
					9.0.86 oetlende 8.40 8.46
					SD A oetl. 9.00 9.05
					Resort
					L 11.48
					SD L 13.45
					D
					Obersang
					(9.0.86) (H. A.S. b)

3	S.S.D.			11.50			35	D	ArtW	oostende	4.15			
		II A 36		13.-				S.D. 9280	ArtW	Kiekerkeld	5.01	5.18		
	S.S.D.	H.L.R.	ArtW	13	17.10			(t) D		Kestmarkt	6.42	6.58	8.50	7.15 87
	S.S.D. Reekel		oostende	17.10	17.18	8 <sup>10</sup>	60	(t) D		Kiekerkeld	7.07	7.17	7.30	
	S.S.D. Rit 3	ArtW	oostende	17.38	17.43			S.D. 9285		oostende	7.52	8.18		7.30
	S.S.D. A		oostende	17.55	18.00			D		ArtW	8.40	8.45		
	S.D. 94107		Brugge	18.33	18.53			ArtW	Keer		8.45	11.30		
	S.S.D. Rit 9065		oostende	19.15	10.07			S.S.D.	ArtW		11	13		
	S.S.D. A		ArtW						oostende			13		
									S.S.D.			13.05		
									ArtW			11.45		
		Reserve		13.-	19.30									
		(94107 door Reekel)												
	D							D			7.50			
		Reserve		11.-	19.-			D	ArtW	oostende	8.20	8.25		
								S.O. 86		oostende	8.40	8.46		
								D A		ArtW	9.30	9.35		
								D.F. 99902	oostende	Brugge ArtW	11.56	12.31		
										(met Art. 1.68 in Warring)				
								ArtW 815	Brugge	oostende	14.01	14.16		
												14.45		
4		Gonderhoud Art		12.40			46				3.45			
	S.D. Rit 2	ArtW	oostende	16.20	16.35			D	ArtW	oostende	4.35	4.45		
	S.D. 9286		Kiekerkeld	7.09	18.11	8 <sup>50</sup>	67	H.L.R. 9282		oostende	4.58	5.45	8.50	63
	D		Kestmarkt	18.27	18.37			S.D. 9287		oostende	6.00	6.14		
	D		Kiekerkeld	18.51	19.05			S.O. A		ArtW	7.02	7.07		
	S.D. 9289		oostende	19.38	10.25			S.D. Rit 1		oostende	7.15	7.35		
	S.S.D. Rit 3		ArtW	20.50	20.55			S.D. Rit 1		ArtW	7.46	7.47		
	D		oostende	20.50	20.18			S.S.D.	H.L.R.	ArtW	8.-	12.-		
					11.30				Reserve		8.-	11.-		
												12.40		
	D	Roest						D		12.00 op h. oostende				
										10.00 op h. Roest				
											T.S		38 <sup>30</sup>	436.
											P.M		7 <sup>10</sup>	107
	3. bij komende		rusten op	oostende	3.0									

# Stations

## De stations van de maatschappij "Charleroi-Louvain"

In 1852 verleende de Staat een concessie voor een spoorweg van Leuven naar Charleroi aan de maatschappij "Chemins de fer de Charleroi à Louvain". Op 12 februari 1855 werd het baanvak Leuven - Waver geopend. Op 13 en 14 augustus volgden respectievelijk Waver - Court-St-Etienne en Court-St-Etienne - Charleroi. Het eindpunt was het station Lodélinart.

Er werden stations opgericht te Leuven (gemeenschappelijk met de Staat), Heverlee, St-Joris-Weert, Gastuche, Waver, Limal, Ottignies, Court-St-Etienne, Laroche, Villers-la-Ville, Tilly, Marbais, Ligny, Fleurus, Ransart en Lodélinart.

In 1859 fuseerde de "Charleroi-Louvain" met de maatschappij "Châtelineau Morialmé" onder de benaming "Chemin de fer de l'Est-Belge". In 1864 trad de "Est-Belge" toe tot de "Grand Central Belge". Reeds tijdens de "Grand Central Belge"-periode werden enkele stations vervangen door stations van deze maatschappij, zoals te Tilly, Fleurus, Ransart en Lodélinart. Te Ottignies kwam er een gemeenschappelijk station met de "Grande Compagnie du Luxembourg". Ook de Belgische Staat en de NMBS vervingen enkele stations zoals te Heverlee, St-Joris-Weert, Waver, Villers-la-Ville en Tilly. Alleen Limal, Gastuche en Court-St-Etienne bezitten nog het oorspronkelijke station van de maatschappij "Charleroi-Louvain". Deze stations ondergingen in de loop der tijd diverse uitbreidingen en verbouwingen, zodoende dat de oorspronkelijke staat nog moeilijk te herkennen is.

Prentbriefkaarten uit het begin van deze eeuw tonen een centraal gebouw met verdieping en drie vensters, geflankeerd door twee lage vleugels. Het station Court-St-Etienne bekam een voorbouw langs de spoorzijde.

## De Stations van de Est-Belge

De "Est-Belge" bestond uit een fusie van de maatschappijen "Charleroi-Louvain" en "Châtelineau Morialmé". Na de fusie werden de lijnen verbonden door de lijn Lodélinart - Châtelineau en verlengd met de lijn Morialmé - Givet. In 1861 verleende de regering een concessie aan de "S.N. des Chemins de fer du Nord de la Belgique" voor de verbinding Leuven - Herentals. De "Nord de la Belgique" liet de exploitatie van deze in 1863 geopende lijn over aan de "Est-Belge".

Over de stations op deze spoorlijnen beschikken wij over weinig iconografisch materiaal. Vermoedelijk bezat de "Est-Belge" ook een seriestation. Er zijn afbeeldingen bekend van Rotselaar, Noorderwijk-Morkhoven, Gerpennes en Florenne(Est) en Rommedenne. Deze vier station zijn identiek. Een centraal gebouwtje met

verdieping en drie vensters met aan iedere zijde een klein vleugeltje met één venster. Centraal in het hoofdgebouw bevindt zich een dakkapel. Bij Noorderwijk-Morkhoven en Florennes werden deze waarschijnlijk verwijderd. Het station Florenne(Est) en Romedenne zijn overigens de enige bewaard gebleven station van de Est-Belge.

# Boekbespreking :

## Motorwagens in België

Auteur : Max Delie                      Uitgever : Ediblanchard

184 bladzijden A4 recht                  112 zwart-wit-foto's  
glanzend papier 120 gr                  41 kleurfoto's

Net zoals de boeken aangaande de diesels en elektrische lokomotieven, werd het boek ook weer tweetalig opgevat en bevat in twee delen de nodige gegevens over de motorrijtuigen. Het eerste gedeelte geeft een beschrijving aangaande de bouw en de ontstaansgeschiedenis van de stellingen in België.

Het tweede gedeelte geeft een beschrijving van elk type diesel- en zelfs stoommotorwagen afzonderlijk. Deze beschrijvingen werden in de TTZ-aktueel reeds gegeven. Ze geven een goed beeld van de diverse motorwagens die op het NMBS-net gereden hebben.

Opmerkelijk zijn de vele onuitgegeven foto's, die de auteur heeft kunnen terugvinden en zodoende verschijnen er dan ook verschillende foto's van motorwagens waarvan men waande dat deze niet bestonden. Spijtig worden de modernere motorwagens eerder stiefmoedelijk behandeld en ontbreekt een goed overzicht van de talrijke verbouwingen en omnummeringen bij deze types.

Een grote verbetering is het aanbrengen van de typetekeningen van al de motorwagens, doch het formaat van deze tekeningen laat het aan de modelbouwers toe om dergelijke stellingen te bouwen of te verbouwen. Voor een volgende uitgave was het wellicht beter een uitgebreider deel te besteden aan deze plannen en de schilderijen.

Ondanks dit alles en de hoge prijs van 1 980 F, een boek dat een schat aan gegevens en foto's brengt in een van de moeilijkste materies bij de NMBS.

Dit boek wordt verdeeld door de L.S.V.

# Ongevallen

Grupont, 1 september 1873

Na pogingen in 1869 van de Franse "Compagnie de l' Est" om de "Grande Compagnie du Luxembourg" in handen te krijgen, keurde het Belgische parlement een wet goed die Belgische maatschappijen verbood spoorwegen aan het buitenland te verkopen zonder toestemming van de Belgische regering.

Op 15 maart 1873 gaf het parlement de regering de toelating de "Grande Compagnie du Luxembourg" met terugwerkende kracht op 1 januari 1873 terug te kopen. Deze maatschappij bezat de spoorlijn Brussel-Luxemburg met de vertakkingen Marloie-Luik, Libramont-Bastogne en Aarlen-Athus.

Tijdens het eerste exploitatiejaar van de Staat gebeurde er een ernstig ongeval te Grupont, tussen Jemelle en Poix-Saint-Hubert.

Verleden maandag heeft er op de linie van Luxemburg eene schrikwekkende spoorwegramp plaatsgehad.

De sneltrein, die des middags Grupont verlaat, is tussen deze statie en die van Poix van de rails geloopt. De lokomotief en laatste waggon alleen zijn gespaard: al de overige rijtuigen van den trein zijn tot splinters verbrijzeld. Ten vier ure ware drie reizigers en de overste der treinwachters dood: talrijke gekwetste reizigers bevonden zich in een bedenkelijke toestand. Men heeft eenen trein van Namen gezonden, om de niet-gekwetste en diegenen welke het vervoer konden uitstaen, terug te voeren. Die trein is rond 7 ure te Brussel aangekomen, waar eene talrijke menigte aan de statie hen angstig wachtte.

M.Mongenast en andere dienstoversten der ijzeren weg, hebben zich onmiddellijk ter plaatse gegeven.

Zich hier nog enige andere inlichting, welke wij aan een plaatselijk blad ontleenen: de trein bevond zich in de kromte die langsheen den berg loopt, waarop het kasteel van Mirwart zich verheft en hij reed met volle snelheid, toen de ontriggeling plaats had.

Het schijnt dat de ontriggeling door het breken eener rail zou zijn veroorzaakt; de lokomotief is zonder moeite overgekomen, maar de koolwaggen ontriggelde. De trein was uit zes rijtuigen samengesteld, die zich allen tegen den koolwaggen of tegen de rotswand, die de weg omzoomen, zijn komen verbrijzelen. Verscheidene reizigers en bedienden van den ijzeren weg zijn op slag dood; wij weten nog het juiste getal niet; men zegt 6 of 9. Een vijftiental andere personen zijn erg gekwetst. Drie hunner zijn gedurende den nacht gestorven.

... De dooden en gekwetsten zijn gedurende eene uur onder de rijtuigen begraven geweest, zonder eenige hulp te ontvangen. Er was geen water om hunnen dorst te lesschen, noch eene windas om de rijtuigen op te lichten, het was een afgrijselijk tooneel.

Men kan zich de verwarring niet inbeelden, die er heerschte nadat de eerste verbazing voorbij was. De gewonden die onder de verbrijzelde rijtuigen lagen, riepen om hulp; de eene vluchtten, de anderen riepen op hunne ouders of vrienden.

Gelukkig dat de geneesheer Delvaux, burgemeester van Rochefort, zich niet tusschen de gekwetste reizigers bevond en hij zijne zorgen onmiddellijk aan de ongelukkige gekwetsten kon wijden; doch men had geen linnen, geene werktuigen, zelfs geen water bij de hand. Men haalde water in de hoeden voor de eerste verzorging en rukte de gordijntjes van de rijtuigen van de eerste klasse, om er windels van te maken.

Weldra kwamen er werklieden met wagens en eenige werktuigen uit de statie van Poix. De trein van Bastogne naar Libramont, die in deze laatste statie stilblijft, werd insgelijks gevraagd en kwam weldra aan om de reizigers, bagagie en stukken der rijtuigen weg te voeren.

Voor eenige dagen toonden wij de slechten toestand aan, in welken de ijzeren wegen zich bevinden die door de Staat zijn aangekocht. Wij hebben op verscheidene gedeelte der linie kunnen bestatigen, dat eene groote hoeveelheid rails gansch versleten zijn en wij dachten aan het gevaar dat een dergelijke toestand daarstelt, doch wij dachten er niet aan, onze vrees zoo spoedig bevestigd te zien, zegt het Journal de Liège. De weg heeft door het ongeluk niet geleden, behalve de gebroken rail, die men in weinig tijd herstelde; moest men slechts de verbrijzelde rijtuigen uit de weg ruimen.

De "Moniteur" deelt over die spoorwegramp de volgende nota mede: Een ongeval, hetwelk zeer erge gevolgen heeft gehad, is eergisteren op de linie van Luxemburg gebeurd. Ten gevolge van eene gebroken rail, zijn er verscheidene rijtuigen van de trein die ten 10 ure 25m 's morgens uit Arlon vertrekt, tusschen de statiën van Poix en Grupont van de rails geloopt en totaal verbrijzeld.

De reizigers die zich in die rijtuigen bevonden en het personeel van den trein zijn wreed geteisterd; 5 personen hebben het leven verloren, 2 zijn gevaarlijk gewond en 12 hebben min of meer erge kneuzingen bekomen. Ziehier de namen der personen wier dood men te betreuren heeft: J.E. Graff, hotelhouder te Wellin; Waha, raadsheer van het beroepschef van Luik; Maria Klara Schoug, van Metz; J.P. Pastiel, treinoverste van Brussel (het overgrootvader van de spoorweghistoricus Paul Pastiels. Verschil in spelling is niet onze schuld maar die van de Burgelijke Stand) en eene jufvrouw wier naam nog niet gekend is.

Men heeft bestatigd dat de gebroken rail slechts sedert vier maanden op de weg lag; hij werd in de maand januari laatstleden aan de oude Luxemburgse maatschappij geleverd en kwam uit eene der voor het maken dezer voorwerpen moest vermaarde fabrieken van



het land.

Het gedeelte van de lijn naar het zuidelijk is gebouwd heeft maar eene lijn om het overgroot verkeer te verrichten, dat plaats heeft tussen het Groothertogdom en de statie van Marloie, het vereenigingspunt der Luxemburgsche spoorwegen en van die der Ourthe. Sedert de overneming door de Staat is men vlijtig bezig met het leggen eener tweede lijn, deze zal voor het einde van het jaar gereed zijn.

-----

Mev. Hintel, een van de slachtoffers van de spoerramp van 1 september, is zondag te Paix overleden. De toestand der overige gekwetsten, welke zich nog te Paix bevinden, verloftert voortdurend.

# Beschrijving Stoomlokomotief

Vervolg op nr 40.

=====

Diepte van de haard :

-----  
 Naast de vorm van de haard, speelde ook de lengte en vooral de diepte van de haard een rol. Dit laatste hield vooral verband met de gebruikte brandstof :

- bij ondiepe haarden wordt vooral gebruik gemaakt van gewone steenkool, die slechts in een dunne laag mag aangebracht worden om te branden en daarom bevindt zich de stookdeur zich slechts weinig boven het rooster en heeft men gewoonlijk roosters met een groot oppervlak. De trek op het vuur dient betrekkelijk gering te zijn om te vermijden dat de kolen in de vlampijpen getrokken worden.

- toen men zag dat ook briketten konden gebruikt worden, en dat deze ook in een dikke laag brandden, werd de diepe vuurhaard ingevoerd (tot ca. 60 cm onder de stookdeur) en het waren vooral de Engelse machines die een dergelijke haard bezaten. In België kenden we deze haarden op de types 14, 18, 19 en 20.

Het andere voordeel van een diepe haard is het feit dat het roosteroppervlak vrij klein kan gehouden worden, maar men moet noodgedwongen een vuurbrug aangebracht worden.

- nochtans had men voor beide types een eigen brandstof nodig en omdat in België gewoonlijk een menging van kolen en briketten gebruikt werd, ontwikkelde men een tussenvorm van haard. Hier lag het rooster ca. 40 cm onder de stookdeur en de dikte van de brandstoflaag werd vermindert. Praktisch alle modernere machines hadden een dergelijke haard.

\*\* Bij de L.S.V. heeft alleen Nestor een diepe haard, de overige machines bezitten een halfdiepe haard.

++ Bevestiging van de ketelplaten ++

+++++

De platen van haard en ketel moeten opgewassen zijn tegen enorme krachten tot zelfs 18 kg/cm<sup>2</sup>. Daar elke cm dan een kracht krijgt van 18 kg, bedraagt bv. de kracht die de hemelplaat van een lokomotief type 1 moet verdragen niet minder 600 000 kg. Onder deze kracht bezwijkt elke plaat zonder bijkomende voorzorgsmaatregelen.

De twee zijplaten, de achterplaat en het onderste gedeelte van de voorplaat (zadelplaat) zijn met elkaar verbonden door "steunbouten" (zie fig.).

De steunbouten bestaan uit een koperen of stalen bout, die aan beide uiteinden schroefdraad bevat. Deze bouten passen in de gaten in beide te verbinden platen. Om ze beter te laten bevestigen is het middengedeelte meestal dunner. Om ze te plaatsen zet men aan een zijde een gesloten moer en hiermee draait men ze in de beide platen, waarbij ze aan beide zijden gedeeltelijk doorsteken. Deze uiteinden worden ze koud omgeriveerd.

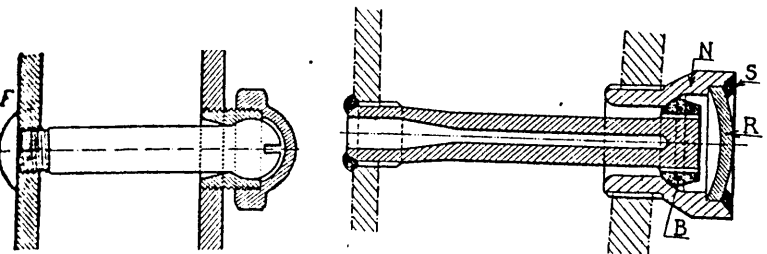
Meestal worden de steunbouten geplaatst vanaf de zijde met de staalplaat (buitenzijde). De gemiddelde afstand tussen de steunbouten bedraagt tussen de 80 en 110 mm<sup>2</sup>, de dikte bedraagt tussen de 20 en 25 mm. Uitgaande van deze maten kan men berekenen dat de kracht - op te vangen door een steunbout - ca. 2 000 kg bedraagt en verschillende ketelscheuren ontstaan dan ook wanneer één of meer steunbouten naast elkaar het begeven.

Het breken van een steunbout kan niet zomaar gezien worden en daarom worden ze aan beide zijden voorzien van een boorgat tot voorbij de ketelplaat. Breekt nu een steunbout, dan gaat de stoom via deze kleine gaten ontsnappen en kan men duidelijk de breuk opmerken.

Bij de modernere lokomotieven (in België de typen 25 en 26) bestaan de steunbouten enkel uit een holle pijp, waarbij de diameter in het midden verkleind werd. Bij deze pijp worden de randen aan weerszijden omgebogen en wordt de steunbout aan een zijde gelast. Ook het type 29 bezat dergelijke steunbouten, doch hier werd de kop aan de kant haard enkel geriveerd.

- bewegende steunbouten -

Op sommige plaatsen in de ketel is de uitzetting van beide platen ongelijk (onderkant haard dat in contact komt met het vuur). Dit effect krijgt men nog meer met koperen haarden en daarom is het aannemelijk dat vooral de onderste steunbouten een grotere kans hebben om te breken. Tegen het einde van de stoomtraktie werd dan ook gebruik gemaakt van aangepaste steunbouten.



Deze bestaan in feite uit een losse kop kant haard en een vaste kop die ofwel geriveerd werd (type 29) of omgeklopt en gelast (typen 25 en 26). Over de losse kop werd er dan een speciale gesloten kop geschroefd waardoor de dichtheid kon verzekerd worden.

\*\* Bij de machines van de L.S.V. werden enkel vaste steunbouten (1ste type) gebruikt, waarbij deze van Bebert gedeeltelijk afwijken daar ze op een andere manier geriveerd werden.

++ De pijpenplaat ++  
 ++++++

De voorste plaat van de haard. dient ook voor het bevestigen

van de pijpenbundel en door het feit dat de pijpen een groot oppervlak innemen is de kracht die deze plaat kan opnemen vrij beperkt. Om toch voldoende stevig te zijn moet ze noodgedwongen zeer dikt uitgevoerd worden (24 tot 30 mm voor koper, 20 tot 27 mm voor staal). Verder kan deze pratisch niet verankerd worden.

De onderkant van deze plaat kan met gewone steunbouten bevestigd worden en daarom kan deze plaat dezelfde dikte hebben als de overige platen (10 tot 16 mm). Om de bovenzijde te verankeren heeft men klampijzers, dit zijn stalen staven die in de bovenzijde van de haard geriveerd werden en die de krachten boven de pijpen opvangen.

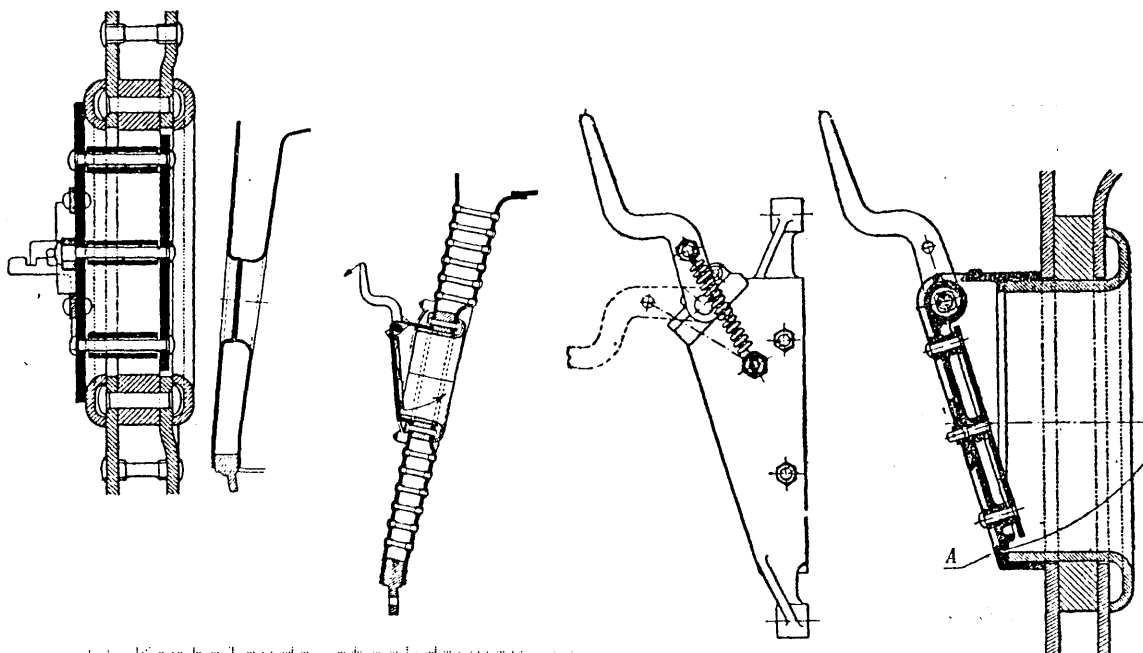
++ Stookdeuren ++  
 ++++++

Om te kunnen stoken, heeft men aan de achterzijde een stookgat afgesloten door een deur. De afdichting van de deur kan op verschillende manieren gebeuren :

- in België werd de binnenplaat gedeelte naar binnen vernauwd en tussen de beide platen werd een gesmeed stuk geplaatst, dat door klinknagels met de ketelplaten verbonden werd.

- bij de latere types werd de dichting bekomen door het aan elkaar lassen van de omgebogen ketelplaten.

De meeste oudere lokomotieven hebben gewone stookdeuren vervaardigd uit staalplaat die moet zorgen voor het dicht maken van de haard. Aan de binnenzijde werd gewoonlijk een tegendeur of beschermingsplaat aangebracht om de buitendeur te beschermen tegen de direkte inwerking van de vlammen. Bij de typen 10 en 36 werden trouwens twee stookdeuren aangebracht.



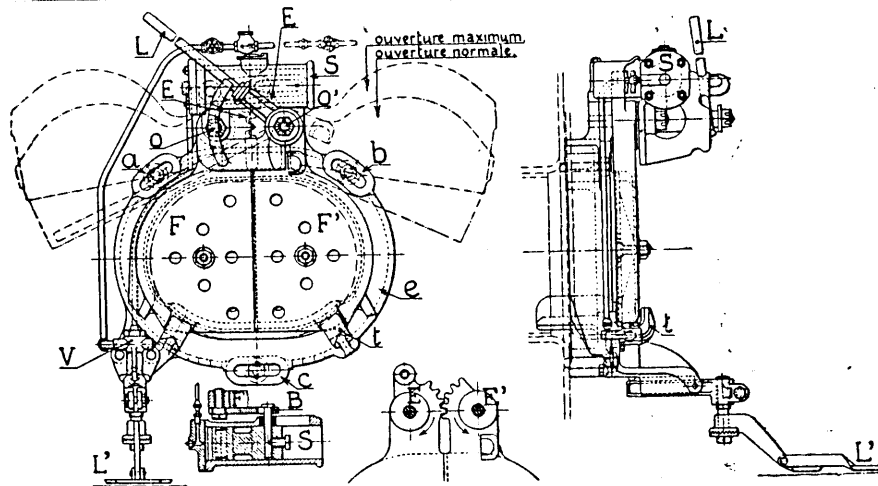
++ Kantelende stookdeuren ++  
 ++++++

Bij de moderne typen worden vooral deuren gebruikt die naar binnen (naar de haard) opendraaien. Zij bieden vooral een betere bescherming voor de bestuurder bij het opringen van een vlampijp of een steunbout. Op dat oogenblik worden ze immers dicht gedrukt zodat de vrijkomende stoom niet in het machinistenhuis kan binnendringen.

Deze deuren worden ofwel in open als gesloten stand gehouden door middel van een veer. Bij de machines met diepe vuurhaard en gestookt met briketten is het nodig om ook lucht toe te laten boven het vuur en daarom zijn de deuren voorzien afsluitbare openingen.

Verder waren sommige lokomotieven (bv. type 38) uitgerust met een voorziening dat men de deuren in een bepaalde stand kan openzetten.

\*\* Stookdeur type Franklin \*\*  
\*\*\*\*\*



Deze deur wordt pneumatisch geopend en bevat in feit twee halve deuren die rond een as opendraaien. Het openen en sluiten wordt door de stoker bevolen door een pedaal. Het grote voordeel van deze deur is het feit dat deze slechts zolang geopend blijft als men effectief stookt en dat ze automatisch sluit. Op het ogenblik dat de luchtdruk nog niet hoog genoeg is (bv. bij opstoken) of bij defekt kan deze deur ook manueel bediend worden.

\*\* Hemelplaat \*\*  
\*\*\*\*\*

Net zoals de zijplaten is de hemelplaat een vlakke plaat die een lichte buiging heeft. Doch de moeilijkheid hierbij is dat de afstand tussen hemelplaat en het bovendeel van de ketelmantel te groot is om steunbouten te gebruiken.

Na in de eerste periode verschillende manieren van verankering te hebben gebruikt, drukte vanaf 1864 Belpaire zijn stempel op de ketelbouw en had men hier enkel nog hemelankers in gebruik.

De Belpaire haard had als voornaamste kenmerken dat de topplaat van de ketelmantel niet meer gebogen maar vlak was en dat men dus een volledig rechthoekige haard had. Bij de L.S.V. heeft enkel Bebert en Magda een Belpaire ketel.

De hemelankers bij dit soort ketels is gevormd zoals de steunbuten; er wordt een draadstang geschroefd in de - van schroefdraad voorziene - gaten van hemel- en topplaat doch in tegenstelling met de steunbouten wordt het borgen niet gedaan door omslaan van de randen, maar door middel van moeren. Om de dichting te verwezenlijken wordt in sommige gevallen een koperen dichtingsring tussen plaat en moer geplaatst.

A. Statistiek :

-----

- leveringen : geen

- buitendienststellingen :

type	04	05	06	07
1215 A4	967	967	966	965
1232 A1	52	62	62	57
1232 B0	24	24	24	14
1415 A3	750	749	749	749
1245 A2	330	328	327	323
2216 A1	2	0	0	0
2216 A2	360	361	355	352
2231 A0	443	343	315	213
2231 A1	99	61	48	34
1416 B1	398	383	372	363
1456 A1	118	114	106	104
3202 A2	1	0	0	0
3202 A3	11	10	8	6
3212 A2	531	525	522	514
3212 A3	725	721	718	709
3212 B0	937	931	929	925
3232 A1	57	48	46	40
5030 C3	96	96	93	93
3514 C3	648	647	647	638
3514 A0	7	7	7	0
3514 B2	343	336	336	336
3514 D0	1323	1291	1281	1261
3714 A0	166	147	134	134
4031 A0	11	11	11	8

- Ombouw :

3514 B2	in	3514 E4	7 stuks in 04/1990
			0 stuks in 05/1990
			0 stuks in 06/1990
			0 stuks in 07/1990
3514 C3	in	3514 F2	0 stuks in 04/1990
			0 stuks in 05/1990
			0 stuks in 06/1990
			2 stuks in 07/1990
3514 C3	in	1456 A2	0 stuks in 04/1990
			1 stuk in 05/1990
			0 stuks in 06/1990
			0 stuks in 07/1990

- Aktuelle berichten :

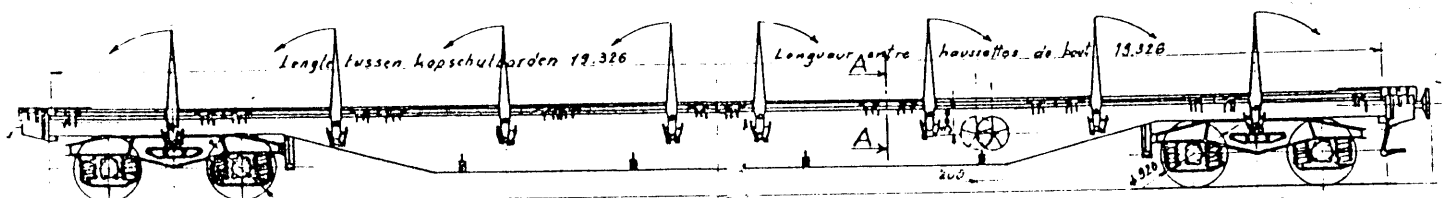
3714 A0

nrs : 3188444 0 000 - 3188444 0 299

kode : 999

bouwjaar :

laadvermogen : 56 t



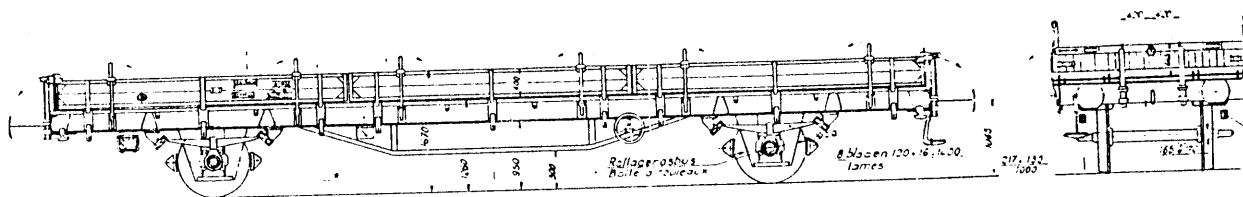
3202 A2

nrs : 2188330 3 000 a - 2188330 3 250 a

kode : Ka

bouwjaar : 1966-1967

laadvermogen : 21 t



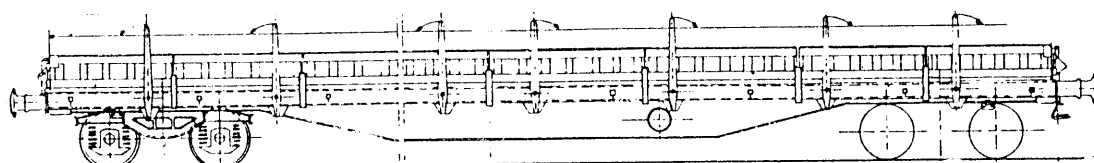
3514 00

nrs : 3188393 5 000 - 3188393 7 499

kode : Res

bouwjaar : 1971

laadvermogen : 55,5 t



# Rijtuigen

43.38

41001	50881848601-5	M910	27-07-1990
41006	50881848606-2	M910	27-07-1990
41008	50881848608-8	M910	27-07-1990
41011	50881848611-2	M996	27-07-1990
41012	50881848612-7	M910	27-07-1990
41014	50881848614-6	M910	27-07-1990
41016	50881848616-1	M910	27-07-1990
41020	50881848620-7	M910	27-07-1990
41023	50881848623-7	M910	27-07-1990
41025	50881848625-2	M910	27-07-1990

## Aktuele berichten :

Tijdens de laatste maanden zijn er geen wijzigingen te noteren dit door het feit dat het effectief voorraadig in evenwicht is met het bedrijfsbestand en dat er een voldoende groot reserve-aantal rijtuigen aanwezig is.

Hierdoor konden nu alle oudere rijtuigen definitief uit het bestand geschrapt worden en in binnenlandse dienst worden enkel nog de types M2, M3, M4 en M5 gecruil.

M2 : Door de krappe bestand in Nederland werden opnieuw 10 rijtuigen van dit type gekocht en op de lijssellijn ingezet. Een gedeelte van de eerste klas en rijtuigen werd trouwens gede-klasseerd in tweede-klasse. De duur van het huurcontract is niet bekend en hangt af van de levering van de nieuwe elektrische stellingen type DCM 3. De eerste stellingen verlieten recent de fabrieken van Talbot te Luchan.



en Smeets uit deert - en de live steam op perron 2 zonden voor de nodige sfeer.

- ook de volgende rijdagen konden een verder succes, zodanig zelfs dat vanaf de eerste dag de geplande de geplande tweeuurdienst moest vervangen worden door een eendienst en dat zodanig er een trein naar Eindhoven ingeleid wordt vanaf 14.00 tot 16.00, voornamelijk gereden door de S54.14, waarbij de trein van 15.00 gewoonlijk door de diesellok met twee L-rijtuigen uitgevoerd wordt.

+ Werkzaamheden +  
 ++++++

Ondertussen gaan de werkzaamheden verder : door de warme zomer konden de bouwwerken niet verder doorgevoerd worden en het handje vol vrijwilligers heeft tal van onderhoudswerken uitgevoerd.

- bij de diesellokomotief werd o.a. het spel op de drijfstangen weggewerkt en werd de smering verbeterd.

- anderzijds werd een van de beide L-rijtuigen afgeschuurd, ontroest en herschilderd, terwijl ook de pakwagen en de kraanwagen verder onder handen genomen werden.

- Bij het smalspoor werden verschillende mijnwagens afgeschuurd en kregen ze een eerste laklaag ter bescherming.

Half augustus kon dan terug gestart worden met de bouwwerkzaamheden : in eerste instantie werd het smalspoor uitgebreid en werd er in het verlengde van spoor 4 nieuwe sporen van 60 cm gelegd en werd de stootblok veranderd, ook werd de bedding uitgegraven voor het overige smalspoor.

Anderzijds werd ook aan de normaalspoorloods gewerkt en hier werden de reeds gemetselde muren op hoogte gebracht zodanig dat binnenkort de spanten en het dak aangebracht kunnen worden.

+ De rest van het ritseizoen +  
 ++++++

Gedurende de maand september gaan de ritten op zondag gewoon verder, d.w.z. :

- om 14.00, 15.00, 16.00, 17.00 en 18.00 rijdt de S54.14 en de diesellokomotief zijn siegen naar Eindhoven en terug.

- op het emplacement rijdt Sabert voor de reizigers, waarbij iedereen in de kabine kan meervijden.

- geleidelijk aan worden de tentoonstellingen verder uitgebouwd en waarschijnlijk worden de smalspoorlokomotieven naar As overgebracht tijdens de eerste helft van september.

Dit ritseizoen wordt vol gehandhaafd op het T.T.B.-weekend.

-- De St-Niklaasritten --  
 -----

Deze gaan dit jaar in As door, nl. op 18 en 25 november en 2 december 1990.

- het vertrek is voorzien om 14.00 te As. St-Niklaas komt indien het weer het toeliet per stoomtrein aan en dan gaat de rit verder naar Eindhoven. Na een onderhoud daar, gaat de terugrit van start en te As krijgen alle kinderen hun snoepzak. Eventueel

# LS.V. - Actueel

Sinds het vorige tijdschrift is er te As enorm veel vooruitgang geboekt en zit trouwens het eerste ritseizoen er voor het grootste gedeelte erop. In de vakantiegids werd immers al gewezen op de toestand en de mogelijkheden op de nieuwe museumlijn doch laten we wat gedetailleerder op de laatste maanden ingaan :

- het kontrakt voor het empacement werd pas ondertekend of de aanvraag werd gedaan voor het berijden van de verbinding naar Eisden in eerste instantie en naar Waterschei en mogelijk Winterslag anderzijds officieel ingediend. Ook werd gevraagd om de loods van Winterslag te huren om een groot gedeelte van het rollend materieel tijdens de wintermaanden te stallen.

- de maanden mei en juni werden ingenomen om de laatste aanpassingen te doen om een exploitatie mogelijk te maken, het stationsgebouw werd in orde gemaakt en werd er een voorlopig buffet ingericht en werd de lokettenzaal en de wachtzaal volledig afgewerkt. Zo kreeg de wachtzaal een infobord en een trein-aankondiger. Verder werd er naarstig gewerkt om het rollend materieel in orde te brengen voor de overbrenging.

- begin juni werd door de N.M.B.S. het licht op groen gezet en kon het materieel gekeurd worden. Er werd beslist om praktisch al het rollend materieel over te brengen en enkel Magda, de beide Bi-rijtuigen, de ketelwag en de kolenwagen te Zolder te laten en zodoende werd op 16 juni de trein samengesteld en naar het station overgebracht. Hier werden gedurende de volgende week de remproeven op het materieel uitgevoerd.

- en op zondag 24 juni werd het gedeeltelijke einde ingeluid : op eigen kracht, d.m.v. onze diesellokomotief, werd de trein bestaande uit 16 voertuigen op sleeptouw genomen en via Houthalen en Winterslag naar As gevoerd. In Winterslag werden wel de beide stoomlokomotieven, de draisine en het dieselstel in de loods achtergelaten en na een middagpauze ging de rit verder. Omstreeks 15.00 werd As bereikt, doch omdat er te As nog niet gekeerd kan worden werd dadelijk doorgestoten naar Eisden en werd kop gemaakt in de vorming. Na terugkeer en rangeringen ging de diesellokomotief terug naar Winterslag.

- op 30 juni werd de eerste reizigerstrein gereden : voor het huwelijk van de sekretaris en ondergetekende, reed de 554.14 een rit naar Eisden en werd de receptie in het station gehouden.

- de volgende week werd alles in orde gebracht om de opening mogelijk te maken : de voorlopige toelating om de lijn naar Eisden en Waterschei te berijden was wel aangekomen doch de meeste diensten van de N.M.B.S. waren nog niet op de hoogte. Wel werd als eis gesteld dat op de beide verbindingen enkel met dieseltraktie gereden mocht worden.

- de opening van de nieuwe museumlijn op zaterdag 7 juli gebeurde in een typisch Belgisch weer: de ganse dag regen maar toch kregen we een ruime belangstelling en toen op zondag de zomerse zon doorbrak werd As overrompeld door een massa volk. Tussen 14.00 en 16.00 moesten alle treinen ontubbeld worden. Bebert kon de rij reizigers niet aan, ook de beide stoomwalsen - van P.T.A. uit As

wordt een tweede rit voorzien om 14.00 met het stel.

-- Winterritten --

- Daar het stel te As blijft, is het voor groepen mogelijk om ook in de winter tijdens de weekends dit stel af te huren tegen een prijs van 3.000,- BF. Anderzijds worden tijdens de winter enkele ritten voorzien, doch deze worden in de volgende nummers aangekondigd. In elk geval zal er een rit in de sneeuw (indien deze dit jaar aanwezig zal zijn) gereden worden.

\* Werkzaamheden \*

Na het seizoen worden er tal van werkzaamheden gepland om tegen het volgend seizoen volledig operationeel te zijn :

Naast het gewone onderhoud en schilderwerk aan het rollend materieel zijn volgende werken uit te voeren :

- maken van het eerste gedeelte van de oude houten luifel voor het station, dit reeds voor de St-Niklaasritten, onder dit gedeelte, dat voorlopig afgesloten kan worden, en in de wachtzaal zullen de reizigers dan een onderkomen vinden tijdens de St-Niklaasritten.

- het verder bouwen van de hoofdloods: het aanbrengen van de spanten en van het dak. Voor de intrede van de winter zou een tiental meter onder dak moeten zijn, zodat de beide stoomlokomotieven en het diesestel de winter droog kan doorbrengen. Naarmate van het mogelijke zou de loods uitgebreid worden tot de voorlopige lengte van 25 m.

- het opstellen van een 10-tal meter metalen loods, zodat een gedeelte van het smalspoornmaterieel zonder kleerscheuren de winterperiode kan doorstaan.

\* in het voorjaar moeten de volgende werken uitgevoerd worden :

- uitbreiding van de metalen loods, te recupereren te Zolder en het inrichten van de tussenruimte tussen de hoofdloods en de metalen loods als tentoonstellingsruimte.

- aanleg van het smalspoor (tussenspoor in spoor 4 en uitbreiding van de drie tentoonstellingsspooren tot aan de straat)

- indien mogelijk de uitbouw van het buffet en zeker de speeltuin in de tussenruimte tussen spoor 4 en het smalspoorgebouw.

- begin van de aanleg van het buitenspoor naast het smalspoor.

Om dit mogelijk te maken hebben we de hulp van zo veel mogelijk leden nodig, omdat de exploitatie van een museumspoorweg meer is dan alleen maar rijden. Te meer daar ook het onkruid moet bestreden worden en langs de lijn ook het nodige moet gedaan worden om de bomen en het struikgewas te kappen, rekenen we erop dat vele leden ook in het tussenseizoen de weg naar As zullen vinden en daadwerkelijk aan de uitbouw van de L.S.V. meewerken.

Om het boven aangehaalde mogelijk te maken is er trouwens een strikte planning opgemaakt, waar iedereen zijn wens wel kan invinden doch waarin iedereen wel de opgelegde taak moet uitvoeren om verspilling van geld en werkerscht te vermijden.

# Museumlijnen

Grote veranderingen zijn er in het materieelpark van de S.O.P.: eerste aanwinst is te noteren vanuit Alsdorf. Hier werd een zware vierassige stoomlokomotief aangekocht. Deze lokomotief - de ANNA 2 - werd in 1946 door Henschel in Kassel. Na een verblijf bij de Hersfelder Kreisbahn, kwam deze lok. in het Feine-Salzgitter concern en 1968 verhuisde ze naar de steenkoolmijn te Alsdorf waar ze tot 1982 in dienst was.

De aankoop was mogelijk door een belangrijke sponsoring door de brouwerij Moortgate, waardoor de lokomotief ook de naam "Duvel" zal krijgen.

Naast deze machine werden er ook nog 5 bijkomende rijtuigen aangekocht, nl. twee tweede klasse rijtuigen type M1, nrs 42 013 en 42 014, twee vierassige pakwagens, nl. de nrs 17 008 (lang type) en 17 107 (kort type) en een ex-Nord Belge rijtuig met nr. 32 403. Eén van de twee M1-rijtuigen wordt omgebouwd tot restauratierijtuig en zal dienen voor gastronomische ritten.

Deze lijn startte zijn ritseizoen op 1 juli 1990 en rijdt zowel op zaterdag en zondag maar ook op de marktdagen te Florennes (donderdag). Nochtans is de situatie speciaal: tussen Falaën - Mandersous - Stave rijdt het stel 554.18 (ex 4618) van de T.S.P. de dienst, doch in Stave zijn de sporen over ongeveer 500 meter opgebroken en moeten de reizigers te voet verder. In het midden van de velden staat dan een dreisine van de dienst baan gereed om de mensen verder te vervoeren naar Florennes. Het ontbrekende deel wordt tussentijdens kortzichtig aangelegd, terwijl ook te Florennes aan de loods gewerkt wordt.

De toestand bij de reeks 46 heeft zich weer eens gewijzigd: daar waar de 4605 door de T.S.P. aangekocht werd en te Brussel-zuid gestationeerd werd, ging de - door de Franse vereniging aangekochte 4610 vanuit Mariembourg (waar het stel gedurende een jaar onderkomen vond) naar het Franse Maubeuge. Hier staat het op het doodspoor langs spoor 1 - samen met enkele oude Italiaanse rijtuigen afgestald.

# Agenda

43.43

Datum	Organisatie	Omschrijving
01/09	LMS	Grote modelbouwtentoonstelling Vleeshuis Grote Markt, Lier
02/09	LSV	Ritdag met ritten naar Eisden
02/09	LMS	Grote modelbouwtentoonstelling Vleeshuis Grote Markt, Lier
03/09	LMS	Grote modelbouwtentoonstelling Vleeshuis Grote Markt, Lier
05/09	MSTB	Met de 450 rond Brussel
05/09	LMS	Grote modelbouwtentoonstelling
05-09/09		Internationale veiling oude speelgoedtreinen Kamp de Nederlanden 8, 3160 Haamstede
06-08/09	MTC	Stoomdagen in Vierenhof
08-09/09	NMBS	Speciale feestelijkheden te Diele
08-09/09	NMBS	Tentoonstelling : Het voorstedenhuis en de spoor- wegen te Brussel-Noord met de type 18
08/09	LSV	Open monumentendag met stoomritten te 4s
09/09	LSV	Opendeurdagen op de mijn met stoomritten naar de vliegveld (ondergrondse en bovengrondse bezoel- en)
09/09	LMS	Grote modelbouwtentoonstelling
14/09	VeBOV	Dienprojectie : Train-Tram-Bus vroeger en nu Brussel
14-17/09	NMBS	Feestelijkheden te Doornik
15/09		De 41 360 of 01 100 : speciale rit met als ver- trekpunt Dusseldorf
16/09	LSV	Ritdag met ritten naar Eisden
22-23/09	DFV3V	Festival de la vapeur : Stoomfestival
23/09	VeBOV	Ditabap : Herzoek aan Amsterdam
23/09	LSV	Ritdag met ritten naar Eisden
23/09	MSTB	Internationale ruilbeurs 1990 N. de Brauwerestraat 21, 1800 Vilvoorde
24-30/09	NMBS	Opendeurdagen te Leuven
28/09	VeBOV	Dienprojectie : Een spoorhoofdstukje Antwerpen
28-09- 30/09	MOBOV	Rail 90-Euro in Hertogenbosch (NL)

- 30-09 LSV Rittoeg met ritten naar Eisden 43.44
- 07-10 NDU8 laatste rittoeg van het seizoen
- 07-08-10 Kennbahn Rittoeg
- 07-08-10 LSV ITB-dag met speciale demonstraties
- 12-10 VeBOV Inaprojectie (Berlijn 1985 en .... 1990 Brussel
- 18-11-10 ENOCA rittoeg : Bouwcentrum Antwerpen
- 25-10 VeBOV Filmprojectie (NIVB en NIVA omstreeks 1950 en Antwerpen  
Antwerpen
- 18-11 Grote vuilbeurs Le Mabrey
- 25-11 NBTB Internationale vuilbeurs 1990  
M. De Crauwerestraat 21.1800 Vilvoorde

Voor verdere inlichtingen in dit verband abonneer U op de Febel-reil Agenda, dit door storting van 200 BFr. op de rekening 068-0918460-91 van Febelreil.



# Lijst van door de LSV verdeelde boeken

43.45

Brochure 0 : Stoomlokomotieven type 95/96

-----  
Uitgave : L.S.V.  
Prijs : 320 BFr.

Auteur : J. Casier

Brochure 6 : Diesellokomotieven type 271

-----  
Uitgave : L.S.V.  
Prijs : 320 BFr.

Auteur : J. Casier

Brochure 7 : Dieselmotorwagens type 606/608

-----  
Uitgave : L.S.V.  
Prijs : 320 BFr.

Auteur : J. Casier

Brochure 8 : Stoomlokomotieven type 38

-----  
Uitgave : L.S.V.  
Prijs : 630 BFr.

Auteur : J. Casier

Brochure 9 : Diesellokomotieven type 211 (ex. 64)

-----  
Uitgave : L.S.V.  
Prijs : 630 BFr.

Auteur : J. Casier

De eerste elektrische treinen in België deel I

-----  
Uitgave :  
Prijs : 600 BFr. (Laaste exemplaar !!)

Auteur : J.P. Schenkel

De eerste elektrische treinen in België deel II

-----  
Uitgave :  
Prijs : 600 BFr.

Auteur : J.P. Schenkel

De lokomotieven van de Belgische Staat en de NMBS

-----  
Uitgave : L.S.V.  
Prijs : 150 BFr.

Auteur : J. Casier

Elektrische lokomotieven

-----  
Uitgave : Ediblanchart  
Prijs : 1780 BFr.

Auteur : J. Casier  
M. Delie

Antwerpen op het spoor

-----  
Uitgave : De Vlijt  
Prijs : 1000 BFr.

Auteur : H. Walter

Lier 1860

-----  
Uitgave : LNS Lier  
Prijs : 650 BFr.

Auteur : H. De Bot  
Slegers

Sporwegen in Belgie  
-----

Uitgave : L.V.I.A.                                      Auteur : H. Walter  
Prijs :    475 BFr.

Belgische stoom in beeld    deel I  
-----

Uitgave : Ediblanchart                                    Auteur : M. Delie  
Prijs :    1150 BFr.

Belgische stoom in beeld    deel II  
-----

Uitgave : Ediblanchart                                    Auteur : M. Delie  
Prijs :    1150 BFr.

Steenkool in Limburg  
-----

Uitgave : P.M.I.E.                                         Auteur : Van Doorselaar  
Prijs :    150 BFr. ( Laatste exemplaren !!)

Steenkool in Heusden-Zolder  
-----

Uitgave :    Auteur : Melotte  
Prijs :    250 BFr. ( Laatste exemplaren !!)

Railfoto :  
-----

2,4	Prijs : 160 BFr.
5,9,11,12,13	Prijs : 180 BFr.
14-23	Prijs : 200 BFr.
24-33	Prijs : 220 BFr.

## De laatste Railphoto's zijn in het frans verkrijgbaar.

Postkaart Stoomwals : 25 BFr.  
Postkaarten As : 25 BFr. ( 2 modellen )  
Posters As A4 : 35 BFr. ( 6 modellen )  
Posters As A3 : 50 BFr. ( 4 modellen )

-----  
De bestelling kan gebeuren door storting van het betreffende bedrag verhoogd met 80 BFr. voor de boeken dunder dan 500 BFr. en 40 BFr. voor de anderen, op het rekeningnummer 860-0063579-79 van de L.S.V. vzw, Hennisstraat 71, 3700 Tongeren.

\*\* Duidelijk vermelden welk(e) boek(en) men wenst.

De boeken, maar ook de reproducties van postkaarten, kunnen afgehaald worden elke ritdag in het station van As of zaterdag's tussen 14.00 en 18.00.



