

LS.V. Tijdschrift

VERENIGING ZONDER WINSTDOOGMERK

TWEEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT
NOVEMBER - DECEMBER

JAARGANG : 8

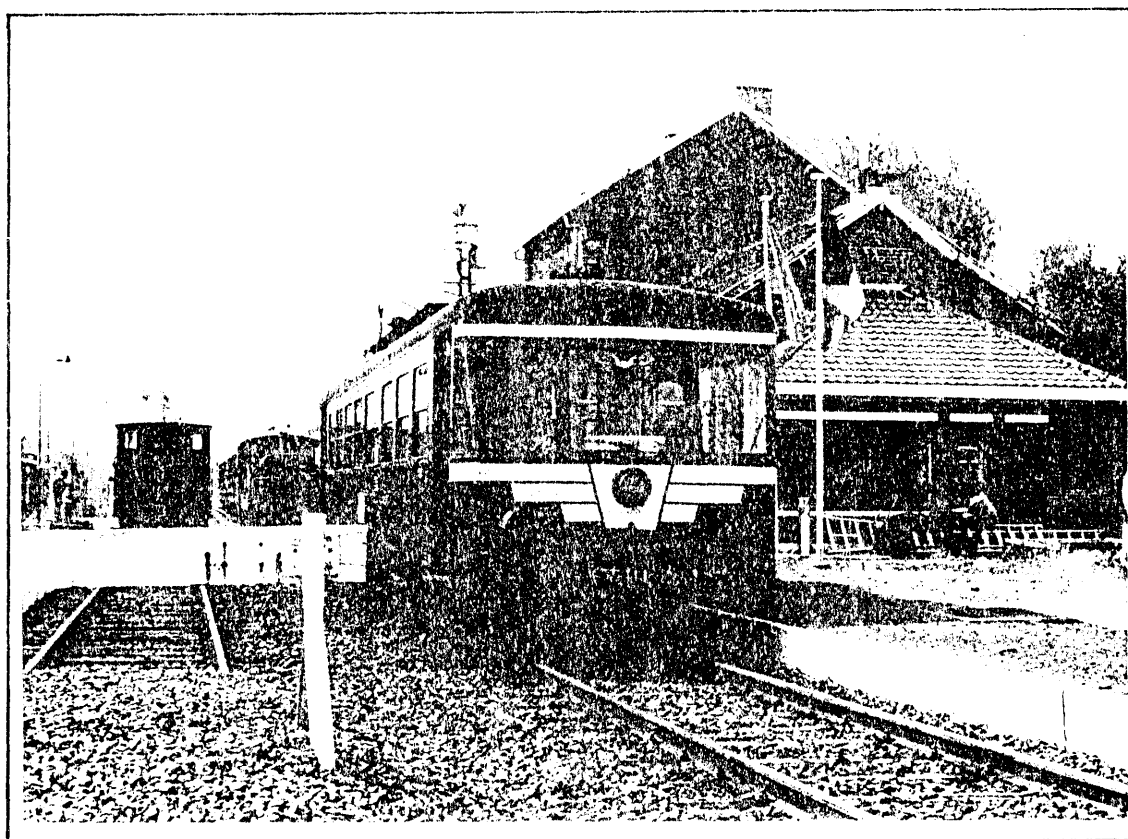
NUMMER : 44

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER : J. CASIER

HEMISSTRAAT 71

9700 TONGEREN

UITGIFTE KANTOOR : 9700 TONGEREN 1



Limburgse Stoom Vereniging

Dit nummer werd op 10 november 1990 afgesloten en verschijnt omstreeks 15 november.

Het volgend nummer wordt op 25 december afgesloten en verschijnt omstreeks 1 januari.

NIMBS-Aktueel

1. Statistiek

a. leveringen :

===== geen

b. stelplaatswijzigingen :

=====

1181-1192	Brussel-zuid	Schaarbeek	30-09-90
1201-1212	Brussel-zuid	Schaarbeek	30-09-90
2226-2250	Brussel-zuid	Schaarbeek	30-09-90
2501-2514	Brussel-zuid	Schaarbeek	30-09-90
2551-2558	Brussel-zuid	Schaarbeek	30-09-90
2801-2803	Brussel-zuid	Schaarbeek	30-09-90

c. Transferts :

=====

9104	Merelbeke	Dienst Infrastr	distrikt Noord-west
9105	Merelbeke	"	" distrikt Zuid-west
9106	Merelbeke	"	" distrikt Zuid-west
9125	Stockem	"	" distrikt Zuid-oost
9127	Stockem	"	" distrikt Zuid-oost
			op 01/11/1990

d. Schrappingen :

=====

9203	Infrastr. Mons	uit geschriften	31/10/1990
9206	Infrastr. Liège	uit geschriften	31/10/1990
9211	Infrastr. Liège	uit geschriften	31/10/1990
9213	Infrastr. Charleroi	uit geschriften	?
9219	Infrastr. Antwerpen	uit geschriften	31/10/1990
9224	Infrastr. Namur	uit geschriften	19/04/1990

2. Aktuele berichten :

03 : na een eerste bestelling van 68 tussenrijtuigen (te leveren vanaf augustus 1991) is er een tweede bestelling van van 72 bijkomende rijtuigen, zodat alle 140 stellen uitgerust worden als driedelige stellen. Vanaf 1995 wordt er een volledige nieuwe regeling van de diensten voorzien. Hierdoor wordt het mogelijk om alle oudere klassieke stellen reeks 00 en 05 buiten dienst te stellen.

Anderzijds werd ook een beslissing genomen om 5 stellen om te bouwen met asynchrone (draaistroom)motoren. Deze werden reeds uitvoerig getest bij de 050 en voldeden hier volledig. Om uitgebreidere bedrijfsresultaten te behalen worden ze nu ook in seriestellen uitgetest. Verder wordt eraan gedacht om de snelheid op te drijven tot 200 km/h.

Deze testen zijn de voorloper tot de bouw van een nieuwe reeks stellen, bestemd voor de ritten op de nieuwe TGV-lijnen.

09.5 : De eerste reeks stellen heeft nog steeds af te rekenen met een aantal kinderziektes waardoor het benodigde effectief soms niet behaald wordt en hierdoor nieuwe diensten steeds verder uitgesteld worden.

Anderzijds is de band van de nieuwe reeks van 17 stellen reeds volledig opgestart. Het eerste stel wordt eind december 1990 op de sporen verwacht. BN zal het laatste stel in september 1991 afleveren, dit a rato van twee stellen per maand.

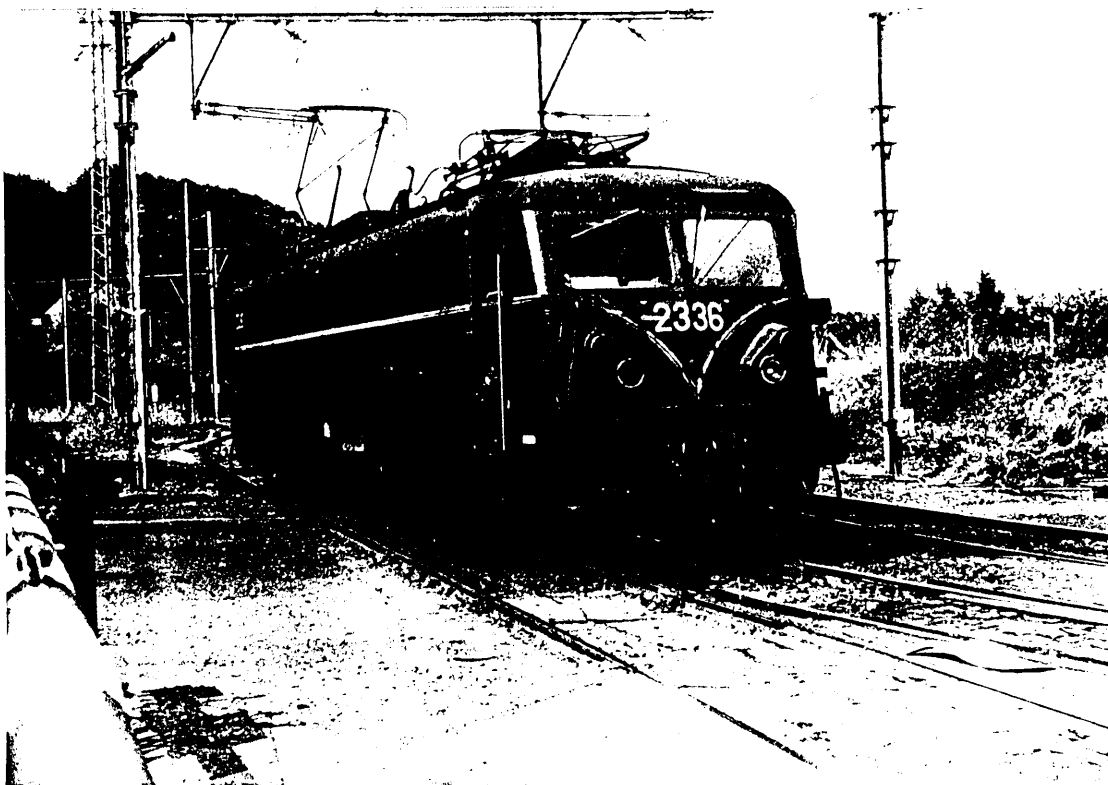
11 : Eind september werden deze elektrische lokomotieven getransfereerd van Brussel-zuid naar Schaarbeek, dit zonder dat de diensten wijzigden.

12 : Op dezelfde datum gingen ook de lokomotieven reeks 12 naar Schaarbeek over. Op deze datum werden ze ook volledig van de lijn Brussel-Tournai afgevoerd en rijden ze enkel nog diensten Antwerpen - Lille (reizigers) en Gent-zeehaven - Kortrijk - Lille-délivrance (goederen). Daar ze niet meer in Brussel komen, moeten er steeds losse ritten naar Schaarbeek ingelegd worden voor onderhoud. Daarom is een nieuwe transfert - nu naar Merelbeke - voorzien.

21 : Bij deze reeks staan belangrijke wijzigingen op het programma : 5 lokomotieven van deze reeks zullen volledig omgebouwd worden. Ze krijgen nieuwe asynchrone motoren en een nieuwe overbrengingen om een maximale snelheid van 200 km/h te behalen. Verder krijgen ze een uitrusting voor twee spanningen : 3 000 V en 25 000 V wisselspanning. Deze lokomotieven zullen in eerste instantie ingezet worden op de nieuwe TGV-lijnen en dienen verder als testobject voor de bouw van de nieuwe elektrische lokomotieven.

De omgebouwde lokomotieven worden ook omgenummerd in de klasse 1, waarschijnlijk reeks 13.

De ombouw wordt voorgegaan door bijkomende testen met een Sybic-lokomotief van de SNCF. Een lokomotief werd recent



Boven : de 2336 is nog één der laatste 23-ers die nog steeds in het groen rondrijdt (Ronet 08/90)

Onder : De meeste 59-ers staan thans te Ronet afgesteld, wachtend op slooping

aangepast voor drie stroomsoorten (1500 V, 3000 V en 25000 V) en zal - na testen in Frankrijk, in de loop van volgend jaar ook een aantal maanden testrijden in België.

22 : Ook deze machines gingen van Brussel-zuid over naar Schaarbeek, zonder dat de inzet wijzigde.

55 : Begin september kwam de eerste lokomotief reeks 55 naar Mol, dit voor scholing van het personeel. Vanaf januari moeten deze lokomotieven de dienst Antwerpen - Neerpelt. In restatie ging een 62-er naar Kinkempois.

Half december worden nog 5 verdere 55-ers in Hasselt ondergebracht om de volledige dienst te kunnen verzekeren. Anderzijds zal de dienst Liège - Jemelle vanaf deze datum overgaan op lokomotieven reeks 62, afkomstig uit Hasselt. Reden van deze transfert is het feit dat de 62-ers niet genoeg vermogen hadden om de steeds zwaarder worden treinen naar Neerpelt op tijd te kunnen verzekeren.

91 : Om de buitendienststelling van de 92-ers op te vangen gingen 5 lokotraktoren reeks 91 over naar de dienst infrastructuur.

De details van deze transfert in het gedeelte statistiek.

92 : Als volgende reeks die afgevoerd wordt, is de reeks 92. Op dit ogenblik zijn reeds 6 lokomotieven van deze reeks afgevoerd. In april werd de 9224 van Kinkempois definitief terzijde gesteld, op 31 oktober volgden de lokomotieven 9203, 9206, 9211, 9213 en 9219 dezelfde weg. Opmerkelijk is wel dat de 9213 - in tegenstelling met de andere - nog niet uit het effectief geschrapt werd. De volgende lokotief, die hetzelfde lot weggelegd is, wordt de 9223.

De levensloop van deze lokomotieven is de volgende.

Nummering : 232.003 -- 9203
 Bouwer : Brugeoise et Nivelles
 Levering : 08/08/1960
 Stelplaatsen :
 Schaarbeek 08/08/60 - 12/12/73
 Mons (baan) 12/12/73 - 31/10/90

Nummering : 232.006 -- 9206
 Bouwer : Brugeoise et Nivelles
 Levering : 23/08/1960
 Stelplaatsen :
 Schaarbeek 23/08/60 - 13/03/74
 Angleur (baan) 13/03/74 - 31/10/90

Nummering : 232.011 -- 9211
 Bouwer : Brugeoise et Nivelles
 Levering : 19/09/1960
 Stelplaatsen :
 Schaarbeek 19/09/60 - 31/10/63
 Antwerpen-dam 31/10/63 - 16/04/73
 Angleur (baan) 16/04/73 - 31/10/90

Nummering : 232.013 -- 9213
 Bouwer : Brugeoise et Nivelles
 Levering : 29/09/1960
 Stelplaatsen
 Antwerpen-dam 29/09/60 - 16/04/73
 Charleroi (baan) 16/04/73 -
 nog geen PV van buitendienststelling

Nummering : 232.019 -- 9219
 Bouwer : Brugeoise et Nivelles
 Levering : 04/11/1960
 Stelplaatsen
 Antwerpen-dam 04/11/60 - 05/07/73
 Antw. dam (baan) 05/07/73 - 31/10/90

Nummering : 232.024 - 9224
 Bouwer : Brugeoise et Nivelles
 Levering : 07/12/1960
 Stelplaatsen :
 Antwerpen-dam 07/12/60 - 20/04/66
 Schaarbeek 20/04/66 - 12/12/69
 Antwerpen-dam 12/12/69 - 27/03/72
 Schaarbeek 27/03/72 - 08/07/73
 Namur (baan) 08/07/73 - 19/04/90

Museumexploitatie :

Type 1 :

De restauratie van deze lokomotief rukt naar zijn einde : na zijn eerste proefstoken, werden verschillende lekkages hersteld of bijgetrokken en voor de opendeurdagen te Leuven werd de beplating opnieuw gemonteerd en werd de lokomotief herschilderd, ditmaal in zijn originele donkergroene kleur.

Dadelijk na deze opendeurdagen werd de afwerking verdergezet en de tweede test onder druk mag in één van de volgende dagen verwacht worden.

Verdere restauraties :

Minder in het zicht werden nog tal ver verdere tentoonstellingsstukken opgeknapt : als eerste kunnen we de kleine industriediesellok afkomstig uit Wijnmaal vermelden. Deze lok werd volledig in zijn originele toestand gebracht. Anderzijds werden de beide goederenpakwagens verder afgewerkt en werd de handkraan volledig in orde gebracht.

Ook werd er meer zorg besteed aan de statische tentoonstelling en in de eerste zaal werden de verschillende werktuigen van de dienst baan aanschouwelijk voorgesteld.

Historische bladzijde : AM 1935

Met de elektrifikatie van de verbinding Brussel-Antwerpen besliste men in eerste instantie enkel een aantal elektrische stellingen te laten bouwen en voorlopig geen lokomotieven. Men kwam tot een oordeel dat vierwagentreinen het best geschikt waren en dat er geen specifieke stellingen gebouwd zouden worden voor sneltrein- en stopdiensten. De studie werd uitgevoerd door de toekomstige bouwers, nl. de Ateliers Métallurgiques de Nivelles en de Ateliers de la Dyle, terwijl Acec en SEM de elektrische installatie ontwierp.

De elektrische stellingen werden in de loop van 1935 geleverd en kregen daardoor de benaming AM. '35. De stellingen bestonden in feite uit twee autonome koprijtuigen die voor de traktie zorgden en twee vast gekoppelde tussenrijtuigen. Voor de volledige beschrijving verwijzen we naar het boekwerk "Elektrische traktie in België II", waar deze stellingen volledig geschreven werden. Wel kan men zeggen dat de uitrusting zeer modern opgevat was voor de periode waarin ze gebouwd werden.

Net zoals in Nederland, kreeg elk rijtuig een eigen nummering bestaande uit vier cijfers, waarbij het eerste cijfer het soort rijtuig beschreef.

Begin 1935 werden de eerste stellingen geleverd en na de testritten op de pas geëlektrificeerde lijn werden ze vanaf 23 april 1935 en werd de dienst volledig aangepast. Het aantal treinen verhoogde zomaar tot meer dan 50 elektrische treinen per dag.

In 1936 werd een reeks met 10 plandagen opgesteld en - gestationeerd te Schaarbeek - de stellingen reden gedurende een dag gewoonlijk tussen de 8 à 10 treinparen Brussel-Antwerpen. Het succes was zo overdonderend dat allerijl moest gezocht worden naar een capaciteitsverhoging en daarom werden er - naast 8 typische omnibusstellen - ook nog 16 tussenrijtuigen besteld om 8 stellingen tot 6-wagentreinen uit te breiden. Deze rijtuigen werden in 1939 geleverd en zo werden 8 stellingen aangeduid als piekurentreinen en werd de dienstregeling verder uitgebreid.

Bij het begin van de tweede wereldoorlog werden alle stellingen naar Frankrijk afgevoerd, doch korte tijd later kwamen ze terug naar België en reden een beperkte dienst op hun stamlijn. Deze toestand bleef - mits enkele uitbreiding van de treindienst - tot aan het einde van de oorlog dezelfde.

Na het opruimen van het puin en de herstelling van de sporen, werd de dienst geleidelijk aan terug opgenomen, waarbij de brug over de Nete pas in 1945 hersteld was en dat tot deze datum een gesplitste dienst was.

In 1949 was de lijn Brussel-Charleroi onder draad en hiervoor werden 4 stellingen uit de reeks getrokken en vervangen door lokomotieven type 101. De stellingen AM '35 reden de sneltreindienst

tussen Brussel en Charleroi. Pas in 1950 was de ringlijn ook onder draad en konden de stellingen nu op eigen kracht de stelplaats bereiken.

In 1952 was deze onhebbelijk voorbij, dit door de opening van de noord-zuid-verbinding. Hierdoor was een direkte verbinding Antwerpen-Brussel-Charleroi mogelijk, doch door het beperkt vermogen van de traktieonderstations was een gebruik als stop-trein verboden. De inzettoestand bleef tot in 1956 ongewijzigd, doch op dat ogenblik bleek het aantal defekten drastisch te verhogen en op 25 februari 1957 verongelukte de 213.006 zwaar te Courcelles-Motte. In 1958 besliste men om de stellingen vervroegd buiten dienst te stellen en in maart 1959 werden 28 rijtuigen uit het effectief geschrapt en vooral gebruikt als dienstrijtuigen. De inzet was inmiddels verminderd tot 6 zeswagemotortreinen en 4 vierwagentreinen.

Eind 1957 gingen nogmaals 39 rijtuigen richting afstelspoor, in feite bleven er vanaf dat ogenblik nog slechts 6 vierwagentreinen over en deze werden in een vier dagen tellende inzetreeks gebruikt. De inzetlijn bleef steeds dezelfde.

Deze toestand duurde verder tot in 1962 doch er werd beslist om in augustus 1962 de diensten definitief te staken en effectief gebeurde dit op 20 augustus 1962.

Ondertussen waren er verdere bestemmingen gevonden voor de buiten dienst gestelde rijtuigen : de meeste eindigden hun dienst als dienstrijtuig, 16 motorwagens zouden omgebouwd worden tot poststel en één volledige trein werd voorzien voor het museum en bleef.

Het stel A 12 werd vooreerst afgesteld in de museumloods van Leuven, wachtend op restauratie. Na verschillende weigeringen werd er in 1982 toch beslist om dit stel rijvaardig te restaureren. Na verschillende jaren te CW Mechelen reed het stel in januari 1985 zijn proefrit. Na verschillende testritten, werd het op 6 mei 1985 ter gelegenheid van het 50-jarig bestaan van de elektrifikatie zijn eerste officiële opdracht. Nadien reed het stel nog diverse diensten als museumstel. De standplaats is Schaarbeek.

Overzicht :

+++++

Nummering :

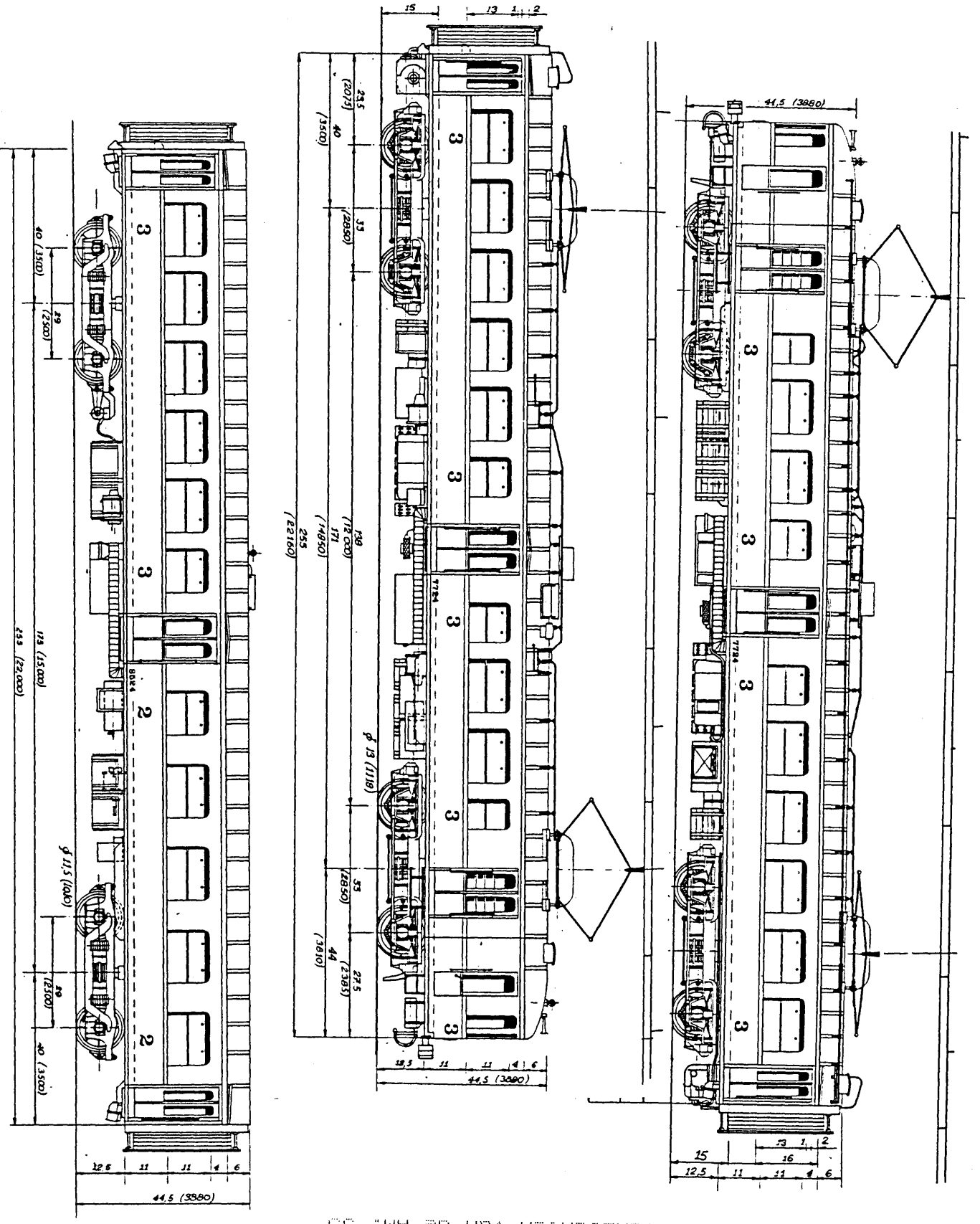
mC	12	7301- 7312	213.001- 213.012
B	12	8201- 8212	212.201- 212.212
BC	12	8513- 8524	215.201- 215.212
mCD	12	7713- 7724	217.001- 217.012
C	16	8325- 8340	213.201- 213.216

Schilderingen :

1935 - 1948 : blauw-beige (zie museumstel)
 1945 - 1958 : donkergroen - lichtgroen
 1953 - 1955 : aanbrengen van gele snorren
 1955 - 1964 : volledig donkergroen + snor

HOOFDKENMERKEN MATERIEEL 1935

Nummering	mC	7301 - 7312
	Be	8201 - 8212
	BC	8513 - 8524
	mCD	7713 - 7724
	vierwagenstellen	1 - 12
Jaar van indienststelling :		1935
Asindeling :		Bo'Bo'+2'2'+2'2'+Bo'Bo'
Lengte van de bak motorrijtuig :		22 160 mm
	aanhangrijtuig :	22 000 mm
	vierwagenstel :	90 360 mm
Lengte buffer - buffer motorrijtuig :		22 845 mm
	aanhangrijtuig :	22 680 mm
	vierwagenstel :	91 050 mm
Breedte van de bak :		2 973 mm
Hoogte van het dak :		3 880 mm
Afstand middelpunt draaistellen :		
	motorrijtuig :	14 850 mm
	aanhangrijtuig :	15 000 mm
Radstand motordraaistel :		2 850 mm
	loopdraaistel :	2 500 mm
Diameter drijfwielen :		1 118 mm
	loopwielen :	1 010 mm
Zitplaatsen :	aantal :	2de klasse : 116
		3de klasse : 237 + 6 (*)
	opstelling :	2de klasse : 2 + 2
		3de klasse : 2 + 3
	breedte :	2de klasse : 542,5 mm
		3de klasse : 408,5 mm
		424 mm
	steek :	2de klasse : 1 871,5 mm
		3de klasse : 1 577 mm
Verwarming :	met ingeblazen lucht.	
Gewicht :	ledig :	242 000 kg
	ledig per zitplaats :	685 kg
	geladen :	274 000 kg
Voedingsspanning :	3 000 V	
Motoren :	aantal :	8
	type :	mC : A.C.E.C. CF 256 S
		mCD : S.E.M. 501
	bekrachtiging :	seriebekrachtiging
	ophanging :	volledig
	overbrengingsverhouding :	69/24 (2,87)
	vermogen onder een spanning van :	1 350 V
	uurvermogen :	8 * 205 pK / 8 * 151 kW
	continuvermogen :	8 * 165 pK / 8 * 121 kW
Aanzetuitrusting :	aantal rijtrappen :	6 S, 2 of 1 T, 7 SP
Maximumversnelling bij het aanzetten :		0,51 m/ s ²
Maximumvertraging bij het afremmen :		0,75 m/ s ²
Maximum dienstnelheid :		120 km/ h



Overzicht van de buitenzichten van de NM. 135

Nummerlijsten :

+++++

7301	213.001	'35	FSR	437	1959	> Poststel 804
7302	213.002	'35	FSR	437	1959	
7303	213.003	'35	FSR	437	1959	
7304	213.004	'35	FSR	437	1959	> Poststel 807
7305	213.005	'35	FSR	67	1964	> Poststel 802
7306	213.006	'35	FSR	67	1964	> Poststel 808
7307	213.007	'35	FSR	67	1964	> Poststel 801
7308	213.008	'35	FSR	437	1959	> Poststel 805
7309	213.009	'35	FSR	372	1959	> Poststel 803
7310	213.010	'35	FSR	437	1959	
7311	213.011	'35	FSR	67	1964	> Poststel 806
7312	213.012	'35	FSR	67	1964	> museumstel
7713	217.001	'35	FSR	437	1959	> Poststel 804
7714	217.002	'35	FSR	372	1959	
7715	217.003	'35	FSR	437	1959	
7716	217.004	'35	FSR	437	1959	> Poststel 807
7717	217.005	'35	FSR	67	1964	> Poststel 802
7718	217.006	'35	FSR	437	1959	> Poststel 808
7719	217.007	'35	FSR	67	1964	> Poststel 801
7720	217.008	'35	FSR	67	1964	> Poststel 805
7721	217.009	'35	FSR	437	1959	> Poststel 803
7722	217.010	'35	FSR	437	1959	
7723	217.011	'35	FSR	67	1964	> Poststel 804
7724	217.012	'35	FSR	67	1964	> Museumstel
8201	212.201	'35	FSR	67	1964	> Werkplaatswagen FM
8202	212.202	'35	FSR	67	1964	
8203	212.203	'35	FSR	437	1959	
8204	212.204	'35	FSR	437	1959	> Meetrijt. bovenl. ES601
8205	212.205	'35	FSR	437	1959	> Meetrijt. HV 11
8206	212.206	'35	FSR	437	1959	> Medisch rijtuig HV 31
8207	212.207	'35	FSR	437	1959	
8208	212.208	'35	FSR	67	1964	> Medisch rijtuig HV 32
8209	212.209	'35	FSR	437	1959	
8210	212.210	'35	FSR	67	1964	> Magazijnwagen FM
8211	212.211	'35	FSR	67	1964	> Museumstel
8212	212.212	'35	FSR	437	1959	> Onkruidverdelging
8513	215.201	'35	FSR	67	1964	> Ongevallentr. FGH
8514	215.202	'35	FSR	437	1959	> Lasttrein FSR
8515	215.203	'35	FSR	437	1959	> Vernieuwingstrein
8516	215.204	'35	FSR	372	1959	> Vernieuwingstrein
8517	215.205	'35	FSR	67	1964	> Museum
8518	215.206	'35	FSR	437	1959	
8519	215.207	'35	FSR	437	1959	
8520	215.208	'35	FSR	67	1964	> Werktrein FSR
8521	215.209	'35	FSR	437	1959	> Vernieuwingstrein
8522	215.210	'35	FSR	67	1964	> Werktrein FSR
8523	215.211	'35	FSR	67	1964	> Terreinvagen ES FEM
8524	215.212	'35	FSR	437	1959	> Vernieuwingstrein

Vervolg in nummer 45

Nummerlijsten N.M.B.S.

44.11

Na de nummerlijsten van de Nord Belge beginnen we nu met de recentere nummerlijsten van de Belgische diesels. In deze nummerlijsten vind U ook de volledige stelplaatsen en opmerkingen.

Deze lijst is dan ook een basis voor alle verdere buitendienststellingen en mutaties.

STELPLAATSINDELING

NUMMER	BOUWER	LEVERING	STELPLAATSEN	UIT GES	PV	OPMERK
=====	=====	=====	=====	=====	=====	=====
200 001	5101	COCK	30:04:61	FSR 23:01:63 FDR 15:12:72 NK 01:01:81 LK 31:05:87	FSR	G EX 5001
200 002	5102	COCK	20:12:61	FSR 23:03:63 FDR 03:06:84	FSR	G
200 003	5103	COCK	27:12:61	FSR 27:10:64 LK 20:06:65 FSR 28:06:66 LNC 03:06:66	FSR	G
200 004	5104	COCK	06:01:62	FSR 26:07:63 FDR 03:06:84	FSR	G
200 005	5105	COCK	17:01:62	FSR 03:11:66 LNC 03:06:84	FSR	G
200 006	5106	COCK	30:01:62	FC 20:06:65 FSR 26:05:76 FTY 03:06:84 FGH 31:05:87	FSR	G
200 007	5107	COCK	01:02:62	FTY 03:06:84 FGH 31:05:87	FKR	G
200 008	5108	COCK	08:02:62	LNC 03:06:84 FSR 01:06:86 LNC 06:06:87	FKR	G
200 009	5109	COCK	14:02:62	FSR 06:02:78 LK 31:05:87	FKR	G
200 010	5110	COCK	20:02:62	LK 20:06:65 FSR 24:09:71 FLS 15:12:72 FTY 03:06:84 FGH 31:05:87	FKR	G
200 011	5111	COCK	24:02:62	FTY 31:05:74 LK 31:05:87	FKR	G
200 012	5112	COCK	28:02:62	FSR 10:05:65 FTY 02:09:66 FSR 01:03:69 FDR 03:06:84 FSR 08:10:84 LK 31:05:87	FKR	G
200 013	5113	COCK	08:03:62	FTY 01:06:80 FDR 15:01:81 FTY 03:06:84 FGH 31:05:87	FKR	G
200 014	5114	COCK	14:03:62	LK 20:06:65 FSR 24:02:71 FDR 03:06:84	FSR	Gr

STELPLAATSINDELING

NUMMER	BOUWER	LEVERING	STELPLAATSEN	UIT GES	PV	OPMERK
=====	=====	=====	=====	=====	=====	=====
200 015	5115	COCK	19:03:62	FSR 26:05:78 LNC 06:02:79 FTY 03:06:84 FGH 31:05:87	FKR	G
200 016	5116	COCK	23:03:62	FTY 28:02:82 LNC 03:06:84 FGH 31:05:87	FKR	G
200 017	5117	COCK	03:04:62	LNC 03:06:84 FSR 01:06:86	LNC	G
200 018	5118	COCK	06:04:62	LK 20:06:65 FSR 24:09:71 FLS 31:05:74 LK 02:07:75 FSR 20:02:78 LK 31:05:87	FKR	G
200 019	5119	COCK	11:04:62	LK 31:05:87	FKR	G
200 020	5120	COCK	30:04:62	LNC 03:06:84 FSR 01:06:86	LNC	G
200 021	5121	COCK	10:05:62	FTY 28:02:72 LNC 03:06:84 FSR 01:06:86	LNC	G
200 022	5122	COCK	12:05:62	FDR 03:06:84	FSR	G
200 023	5123	COCK	18:05:62	FTY 03:06:84 FGH 31:05:87	LNC	G
200 024	5124	COCK	24:05:62	FSR 16:01:71 LK 31:05:87	FKR	G
200 025	5125	COCK	30:05:62	FDR 01:06:80 LK 31:05:87	FKR	G
200 026	5126	COCK	30:05:62	FTY 03:06:84 FGH 31:05:87	FKR	G
200 027	5127	COCK	07-05-62	LNC 03-06-84 FSR 01-06-86 LNC 01-06-89	FHS	G
200 028	5128	COCK	13:06:62	FSR 16:01:71 LK 31:05:87	FKR	G
200 029	5129	COCK	19-06-62	FTY 26-07-66 FSR 16-01-71 FTY 03-06-84 FGH 01-06-86 LNC 01-06-89	FHS	G
200 030	5130	COCK	23-06-62	FSR 28-05-78 FTY 03-06-84 FGH 01-06-86 LNC 01-06-89	FHS	G
200 031	5131	COCK	29:06:62	LNC 03:06:84 FSR 01:06:86	LNC	G
200 032	5132	COCK	04:07:62	FSR 02:07:75 LK 31:05:87	FKR	G
200 033	5133	COCK	09:07:62	FDR 26:09:76 LK 31:05:87 FKR 29:05:88	FHS	G
200 034	5134	COCK	13:07:62	FSR 24:09:71 LK 31:05:87	FKR	G

STELPLAATSINDELING

NUMMER	BOUWER	LEVERING	STELPLAATSEN	UIT GES	PV	OPMERK
=====	=====	=====	=====	=====	=====	=====
200 035	5135 COCK	26:07:62	FTY 14:08:62 LNC 03:06:84 FSR 01:06:86	LNC		Gr
200 036	5136 COCK	01:08:62	FSR 24:09:71 LK 31:05:87 FKR 29:05:88	FHS		G
200 037	5137 COCK	14:08:62	FDR 26:09:76 LK 31:05:87 FKR 29:05:88	FHS		G
200 038	5138 COCK	20-08-62	FTY 02-10-62 LNC 03-06-84 FSR 01-06-86 LNC 01-06-89	FHS		G
200 039	5139 COCK	23:08:62	FSR 16:01:71 LK 21:02:79 LNC 08:04:79 LK 01:06:86	LNC		G
200 040	5140 COCK	30:08:62	LNC 02:10:62 FTY 20:12:65 FSR 24:09:71 LK 01:06:86	LNC		G
200 041	5141 COCK	31:08:62	FDR 03:06:84 FSR 01:06:86 LNC 29:05:88	FHS		G
200 042	5142 COCK	06:09:62	FSR 24:09:71 LK 01:06:86 LNC 29:05:88	FHS		G
200 043	5143 COCK	11:09:62	LNC 28:02:72 FTY 03:06:84 FGH 01:06:86 LNC 29:05:88	FHS		G
200 044	5144 COCK	19:09:62	FDR 03:06:84 LNC 29:05:88	FHS		G
200 045	5145 COCK	25:09:62	FSR 26:04:65 FTY 27:12:65 FSR 16:01:71 LK 01:06:86 LNC 29:05:88	FHS		G
200 046	5146 COCK	27:09:62		LNC		G
200 047	5147 COCK	04:10:62	FDR 01:06:80 LK 01:06:86	LNC		Gr
200 048	5148 COCK	10:10:62	FSR 26:05:78	LNC		G
200 049	5149 COCK	16:10:62		LNC		Gr
200 050	5150 COCK	25:10:62	FHS 02:01:63 FSR 27:06:63 FTY 04:01:65	LNC		G
200 051	5151 COCK	03:11:62	FSR 22:05:63 LK 01:06:86 LNC 31:05:87	FHS		G
200 052	5152 COCK	26:11:62	LNC 31:05:87	FHS		G
200 053	5153 COCK	21:12:62	FDR 30:05:70 LK 01:06:86 LNC 31:05:87	FHS		G

STELPLAATSINDELING

NUMMER	BOUWER	LEVERING	STELPLAATSEN	UIT GES	PV	OPMERK
=====	=====	=====	=====	=====	=====	=====
200 054	5154	COCK	30:11:62	FSR 10:12:62	FNDM	G
				FHS 29:05:88		
200 055	5155	COCK	18:12:62	FHS 29:05:88	FNDM	G
200 056	5156	COCK	27:12:62	FDR 13:02:63	FNDM	6
				FHS 29:05:88		
200 057	5157	COCK	29:12:62	FSR 20:12:65	FNDM	G
				FHS 29:05:88		
200 058	5158	COCK	14:01:63	FHS 02:08:63	FNDM	G
				FRST 31:01:64		
				FLV 26:06:64		
				FHS 29:05:88		
200 059	5159	COCK	21:01:63	FDR 13:02:63	FNDM	G
				FHS 05:08:63		
				FRST 31:01:64		
				FLV 18:06:64		
				FHS 29:05:88		
200 060	5160	COCK	25:01:63	FSR 27:12:65	FNDM	G
				FHS 29:05:88		
200 061	5161	COCK	29:01:63	FDR 12:02:63		22:01:85 106
				FHS 03:06:84		
				FNDM 01:03:85		
200 063	5163	COCK	11:02:63	FSR 15:01:81	FNDM	G
				FDR 01:06:83		
200 063	5163	COCK	14:02:63	FHS 21:02:79	FNDM	G
				LK 08:04:79		
				FHS 03:06:84		
200 064	5164	COCK	14:02:63	FHS 21:02:79	FNDM	G
				LK 08:04:79		
				FHS 03:06:84		
200 065	5165	COCK	19:02:63	LNC 28:02:72		12:02:82 17
				FTY 26:05:78		
				LK 01:03:82		
200 066	5166	COCK	06:03:63	FHS 15:03:63	FNDM	G
				LNC 28:06:66		
				FSR 26:05:77		
				LK 01:06:82		
200 067	5167	COCK	28:02:63	LNC 15:03:63	FNDM	G
				FHS 03:06:84		
200 068	5168	COCK	25:03:63	FSR 25:01:74	FNDM	G
				FHS 02:06:85		
200 069	5169	COCK	18:03:63	FHS 02:06:85		17:11:87 199 G
				FNDM 01:12:87		
200 070	5170	COCK	26:03:63	LNC 01:06:86	FNDM	G
200 071	5171	COCK	02:04:63	LK 22:05:63	FNDM	G
				FSR 11:02:66		
				FHS : : .		
				LNC 08:10:84		
				FHS 31:05:87		
200 072	5172	COCK	11:04:63	FHS 03:06:84	FNDM	G
				LNC 01:06:86		
200 073	5173	COCK	17:04:63	FSR 20:06:65	FNDM	G
				LK 01:06:86		

Jaaroverzicht

44.15

15-06-1931

Deze jaren werden verder gekenmerkt door een voortdurende stilte : wel waren er plannen om het effectief te moderniseren doch er werden geen nieuwe machines in dienst gesteld. Wel werden de eerste stoommotorwagens in dienst gesteld en de eerste motorwagen besteld.

Anderzijds werden enkele oudere types stomers (o.a. de typen 2, 8 en 74) definitief geschrapt, doch in de inzet kwamen er slechts zeer kleine wijzigingen.

Distrikt Antwerpen :

Type	Eff.	FSRT	FNDM	FNSD	FCV	FBN	FKL	FLV	FYM	FSR	FTL	Tot
6	9				6							6
7	31					7		7				14
8	7			5								5
9	33				13	6						19
10	14					9						9
11	5				4							4
16	7			3								3
18	15				1							1
60	16					10						10
61	3					2						2
64	16								4		6	10
66	21				7	6						13
69	13					7						7
97	4			3								3
25	17								1	6		7
29	2		2									2
31	86	15					13	7		13		48
32	29										15	15
33	8					4						4
36	14									4		4
37	84							24		9		33
38	34					6		12				18
40	13				10							10
71-72	99		19	6					8			33
79	13		8									8
81	45			6					8	12		26
90	32		20									20
98	6		2							1		3
22	47		2			7						9
23	102		29	6			2	10	4	19		70
51	53	1	11	7					10			29
52	38		15	6			10					31
93	18	1						3		5	3	12
Totaal	934	17	108	42	41	64	25	63	35	69	24	488

Distrikt Charleroi :

Type	Eff.	FSV	GCR	LDS	FLU	LMG	LNC	FMY	FTM	LWC	Tot.
11	16					1				10	11
14-15	20								7	5	12
16	32	4			6						10
17	4		3								3
18	21								13		13
64	14		9								9
25	15	3					1				4
26	1										0
29	5										
40	33	13	10								23
71-72	87			8	4		13	7			32
80	61				8		19				27
81	125				11	3		24	14	19	71
99	10		3	3							6
22	6								2	2	4
23	50		3		3	6	8	8			28
51	27	1	3		2		6				12
93	3						1			1	2
tot.	530	21	31	11	34	10	48	39	36	37	267

Distrikt Gent :

Type	Eff.	FDK	FLS	FDN	FR	FTK	LK	FDP	FKLO	FGSP	FKR	FSD	FSN	FT	FY
2	5														3
4	22		9				5								
7	18										5	5			
8	6						4								
10	4											3			
11	12					1							2	2	
14	8			2											
16	15				9										
17	1														
18	40										6	4		8	
19	3										1				
20	8														
64	44		11		6						8				
66	11										7				
25	22				9	2					3				
28	2														
29	41		2				2			2			1	1	
30	12			6											
32	145	4	9	3			23	5	6		12	7	14	7	9
38	36		5				6							13	
40	17						9								
71-72	44									13	7				
74	5					2			1						
81	21										15				
23	45				1		6	1		12	8				1
51	53	1	3		2	3				6	3	10		3	
93	17						3	2			5				
tot.	657	5	39	11	27	8	58	8	7	33	80	29	17	31	16

Distrikt Hasselt :

Type	Eff.	GHA	FHS+LMK	LMT	Totaal
2	23		10	3	13
15	2		1		1
25	1				
29	6		5		5
31	16		9		9
32	14	6		5	11
37	16		9		9
40	7		4		4
80	10		7		7
23	7		5		5
51	5		1		1
Tot.	107	6	51	8	65

Distrikt Liège :

Type	Eff.	ANS	FVY	FHR	FLD	FL	GMN	FPS	RY	RVS	LHY	FNO	FVS
7	26			9		7							
9	10					8							
10	11					6							
11	4	1				1							
15	3										1		
64	36				8	12							
66	8												
96	17							4		3		2	
97	40			11		4		7		5			
25	18	3									5		
29	2												
31	18							8					
32	43		2		14							4	7
37	41				5				10				
81	156	22	6	7			8		21	8		5	4
98	34					13	1		6				
22	9					3		1					
23	65	10	1	4		2	5	1	12	1		1	3
51	10				1	2			2				
93	19			6	4			1					
Tot.	570	36	9	37	32	58	14	22	51	17	6	12	14

Distrikt Mone :

Types	Eff.	ATH	FBC	FBH	GT	FHN	FHS	FMC	FGH	FTY	Totaal
	8									10	10
	11						2				2
14-15	28	5							8	5	18
16	8				11						11
17	6						3				3
20	3						3				3
62	15			6							6
64	48			16			10				26
66	2										
97	12			9							9
25	30								14	5	19
29	23	1		3					1		5
31	94		13	10	27	13					63
32	91	16					13	3	10	9	51
38	15				10						10
71-72	41		11		1						12
79	44				5		6		4		15
81	24				9				8		17
23	62			5	9		5	1	14	3	37
51	45	2	3	8	3		3	3		2	24
93	11	4	2			1					7
Tot.:	620	28	29	57	75	14	45	7	59	34	348

Distrikt Namur :

Types	Eff.	MBX	LC	LJ	MUT	LT	FEO	MKM	Totaal
	2	6	3				1		4
	5	4		3					3
	8	15		3			6		9
10	20			3				4	7
11	5	1			1				2
15	20		3		3			5	11
18	3								
64	10					6			6
96	10	5							5
25	30		4				5		9
31	7					6			6
32	5		4						4
35	4				3				3
36	79			5	9		6	6	26
37	59							5	5
38	65			5		18	6	3	32
72	9	1		3					4
81	205	27	1	18	33	12	19	9	119
98	8				3			1	4
23	45	3					7	8	18
51	3								
93	13		1	3		3	1		8
Tot.:	625	40	13	43	52	45	51	41	285

LIJN 63 : TORHOUT - IEPER

Geschiedenis :

Als één van de doorgaande verbindingen werd de lijn Oostende-Torhout - Ieper ontworpen : het eerste deel werd de lijn 62, het tweede gedeelte werd in opdracht van de Etat Belge ontwikkeld en op 15 augustus 1873 officieel geopend. Eerst een belangrijke verbinding met Frankrijk, zou de lijn geleidelijk aan haar belang inboeten en ook geleidelijk aan gesloten en opgebroken worden

Lengte :

32 km

Stations en stopplaatsen :

FRT	FRT	Torhout	0
FTK	FTK	Kortemark	7
LSJ		Sint-Jozef	10
GSA		Staden	13
FWR	FWR	Westroozenbeke	17
FPA		Poelkapelle	20
FGK		Langemark	23
FON		Boezinge	27
FY	FI	Ieper	32

Vertakkingen :

Y Kortemark	7	richting Lichtervelde
Y Kortemark-West	7	richting Veurne

Indienststelling :

Torhout - Ieper : 15-08-1873

Buitendienststelling :

Torhout - Kortemark : 1950
opgebroken : 1968

Kortemark - Langemark : 1987
Langemark - Ieper :

Afschaffing reizigersdienst

22 - 05 - 1955

LIJN 64 : ROESELARE - IEPER**Geschiedenis :**

Praktisch gelijktijdig met de vorige lijn werden nog diverse verdere lijnen ontwikkeld en de "S.A. Chemins de fer de la Flandre Occidentale" verkreeg de concessie voor deze lijn die Roeselare met Ieper verbond. Dit baanvak werd op 12 april 1868 officieel ingehuldigd. In 1870 werd de F.O. overgenomen door de "S.A. d'Exploitation des Chemins de Fer" en in 1906 gingen deze lijnen over aan de Etat Belge. Gedurende deze periode had men enkel lokaal verkeer, zodat deze lijn in de jaren vijftig volledig afgebouwd werd.

Lengte :

23 km

Stations en stopplaatsen :

FRL	FRL	Roeselare	0
		Vierhavenhoek	6
FMP		Moorslede-Passendaele	10
FZO		Zonnebeke	14
		Kruiskalsijde	20
FY	FI	Ieper	23

Vertakkingen :

Y Meiboom richting Meneën

Indienststelling :

12-04-1868

Opgebroken :

Roeselare - Vierhavenhoek :	1955
Moorslede - Vierhavenhoekl :	1956
Ieper - Moorslede :	1971

64		Roeselare - Ieper												64	
K		TA 8975	TA 8961	TA 8963	TA 8967	TA 8979	TA 8969	TA 8971	TA 8973	TA 8977	TA 8975	9314	+		
-----	Kortrijk	66	5.0	6.0	7.4	8.59	13.0	13.0	15.20	18.2	18.19	20.30	20.30		
0	Roeselare	5.50	7.18	7.50	9.42	13.41	14.8	16.59	18.48	19.6	21.13	21.22			
2	Meiboom (West)	5.53	7.21	7.53	9.45	13.44	14.11	17.2		19.9	21.16				
6	Vierhavenhoek	5.57	7.25	7.57	9.49	13.48	14.15	17.6		19.13	21.20	21.32			
10	Moorslede-Passendaele	6.2	7.30	8.2	9.54	13.53	14.20	17.11		19.18	21.25	21.38			
12	De Kerselaer	6.6	7.34	8.6	9.58	13.57	14.24	17.15		19.22	21.29				
14	Zonnebeke	6.10	7.38	8.10	10.2	14.1	14.28	17.19	19.4	19.26	21.33	21.47			
17	Frezenberg	6.14	7.42	8.14	10.6	14.5	14.32	17.23	19.8	19.30	21.37				
20	Kruiskalsijde	6.17	7.45	8.17	10.9	14.8	14.35	17.26	19.11	19.33	21.40	21.56			
23	Ieper	A.	6.23	7.51	8.23	10.15	14.14	14.41	17.32	19.17	19.39	21.46	22.4		

◆ TA 8975 Rijdt niet op Zon- en feestdagen van 26-VI tot en met 4-IX.
 9314 Rijdt op Zon- en feestdagen van 26-VI tot en met 4-IX.
 ◆ TA 8975 Ne circule pas les dimanches et jours fériés du 26-VI au 4-IX inclus.
 9314 Circule les dimanches et jours fériés du 26-VI au 4-IX inclus.

MEI 1952

LIJN 65 : ROESELARE - MEENEN

Geschiedenis

Een tiental jaren later dan de vorige lijnen werden de mazen tussen de lijnen onderling nog kleiner gemaakt en zo ontstond de verbinding tussen de industriestad Roeselare en de Franse grens te Meenen. Ook hier kreeg de Flandre Occidentale de concessie voor deze verbinding die in de loop van 1889 officieel geopend werd.

Doch ook hier kregen we nooit het grote rendabele verkeer, zodat ook deze verbinding thans volledig verdwenen is.

Lengte :

18 km

Stations en stopplaatsen :

FRL	FRL	Roeselare	0
		Meiboorn	2
		Zilverberg	4
LYT		Beithem	6
LLZ		Ledegem-Dadizele	11
FMP		Moorzele-Kezelberg	13
		Meenen (bruggepoort)	17
FME	FME	Meenen	18

Vertakkingen :

GEEN

Indienststelling :

1889

Opgebroken :

Roeselare - Beithem : 1955
 Beithem - Meenen : 1975

MEI 1952

65		Roeselare-Meenen-Touvoing										65
K		8354	8352	8384	8388	8385	8309	8302	8301	8306	8308	+
	Brugge 65	—	—	6.13	7.49	11.12	15.0	16.29	17.29	18.18		20.3
0	Roeselare	—	6.48	7.10	9.39	12.18	16.11	17.13	18.41	20.11		21.25
2	Meiboorn	—	6.49	7.12	9.42	12.21	16.14	17.16	18.44	20.14		21.29
4	Zilverberg	—	6.53	7.16	9.46	12.25	16.18	17.20	19.43	20.19		21.32
6	Beithem	—	6.56	7.19	9.49	12.23	16.21	17.23	19.51	20.21		21.35
11	Ledegem-Dadizele	—	6.3	7.26	9.53	12.35	16.28	17.30	18.53	20.23		21.42
13	Moorzele-Kezelberg	—	6.9	7.32	10.2	12.41	16.34	17.36	19.4	20.35		21.48
16	Meenen (Bruggep.)	—	6.14	7.37	10.8	12.45	16.33	17.35	19.23	20.35		21.53
18	Meenen (A)	—	6.13	7.33	10.10	12.43	16.41	17.42	19.11	20.41		21.55
	Kortrijk 63	A	6.43	8.11	—	11.21	17.8	19.0	—	—		—
2	Halluin	A	6.11	—	—	—	—	—	—	—		—
	Le Pellegriin		6.36	—	—	—	—	—	—	—		—
	Le Pellegriin		6.43	—	—	—	—	—	—	—		—
6	Roncq		6.43	—	—	—	—	—	—	—		—
	Pied-de-Bœuf		6.55	—	—	—	—	—	—	—		—
10	Tourcoing-les-Francks		7.10	—	—	—	—	—	—	—		—
	Blanc-Seau		7.16	—	—	—	—	—	—	—		—
14	Tourcoing	A	7.20	—	—	—	—	—	—	—		—

Rijst op zaterdag teeslagen van 26-VI tot en met 4-IX.
 Ieper 69
 Circula los dimanches et jours fériés du 28-VI au 4-IX inclus.

LIJN 66 : KORTRIJK - BRUGGE

Geschiedenis :

Als hoofdverbinding van de Flandre Occidentale werd de noord-zuid-verbinding Brugge - Kortrijk in concessie gegeven. Deze verbinding werd reeds vroeg ontworpen en het eerste gedeelte Torhout - Lichtervelde - werd al op 28 februari 1847 officieel geopend en tegen het einde van het jaar was de gansse lijn berijdbaar. Deze verbinding bleef een hoofdlijn in West-Vlaanderen en werd in de tachtiger jaren gemoderniseerd en geëlektrificeerd.

Lengte :

52.8 km

Stations en stopplaatsen :

FR	FR	Brugge	0.0
LZM	LZM	Zedelgem	10.2
		Veldegem	12.4
FRT	FRT	Torhout	18.3
FLC	FLC	Lichtervelde	23.1
FBR	FBR	Beveren	29.1
FRL	FRL	Roeselare	31.7
FUM		Rumbeke	34.1
LSM	LZG	Izegem	38.7
FNM	FNM	Ingelmunster	41.8
FUH	FUH	Heule	49.6
FC	LK	Kortrijk	52.8

Vertakkingen :

Y Heule	48.7	richting Waregem
Y Kortrijk (West)	51.3	richting Ieper
Y Leiebrug	51.9	richting Ieper

Industriële verbindingen :

Zedelgem	10.2	Bekaert
Verhoestraete	29.3	
Dumont-Wijchhuijze	30.0	

Elektrificatie :

05-1986

63 Oostende (Kaai) - Kortemark - Ieper 63

Table with columns for stations (Oostende (Kaai), Snaaskerke, Gistel, Moere, Eernegem, Ichtegem, Wijnendaele, Torhout, Kortemark, Sint-Jozef, Staden, Westroozebeke, Poelkapelle, Langemark, Boezinge, Ieper) and departure times for various train services.

1122 - 9314 - 9361 Rijden op Zon- en feestdagen van 26-VI tot en met 4-IX.
TA 9292 Rijdt 9 minuten later op Zon- en feestdagen van 26-VI tot en met 4-IX.
TA 9294 Rijdt op werkdagen, rijdt echter ook op Zon- en feestdagen van 26-VI tot en met 4-IX.
1122 - 9314 - 9361 Circulent les dimanches et jours fériés du 26-VI au 4-IX inclus.
TA 9292 Circule 9 minutes plus tard les dimanches et jours fériés du 26-VI au 4-IX inclus.
TA 9294 Circule les jours ouvrables, circule également les dimanches et jours fériés du 26-VI au 4-IX inclus.

Mei 1952

66 Kortrijk-Roeselare-Brugge 66

Table with columns for stations (Kortrijk, Heule, St-Catharina, Lendelede, Ingelmonster, Izegem, Kachtem, Rumbeke, Roeselare, Beveren, Gits, Lichtervelde, Torhout, Veldegem, Zedegem, Loppem, St-Michiels, Brugge) and departure times for various train services.

M 1751 Naemt Zondag, van 26-VI tot en met 4-IX.
M 1731 Ne prend pas les dimanches du 26-VI au 4-IX.
Bruges et les autres balnéaires.

Zomerregeling 1950

Ieper was tot in de jaren '50 een belangrijk knooppunt van lokale verbindingen en had dan ook zijn eigen stelplaats. De zomerregeling van 1950 geeft een goed beeld van de bedrijvigheid in deze Westvlaamse westhoek.

Reeks A : Dieselmotorwagens type 553.

=====

Tweeploegenstelsel	Daggemiddelde : 245 km
8 plandagen	

Deze vierassige Brossels bedienden de lokale lijnen en bereikten hierbij Roeselare, Le Touquet, Lichtervelde, Kortrijk, Poperinge/Abeele en zelfs eenmaal Adinkerke. Een uittreksel uit deze reeks wordt op de volgende bladzijde afgedrukt.

Reeks B : Dieselmotorwagens type 551.

=====

Tweeploegenstelsel	Daggemiddelde : 165 km
5 plandagen	

De tweeassige Brossels reden hier hun laatste diensten en de inzet was al vrij beperkt. Nochtans had men een uitgebreid inzetgebied : naast Poperinge, Kortrijk en Roeselare, reden ze ook verschillende diensten naar Nieuwpoort (lijn 74) en tweemaal reden ze door naar het Franse Hazebrouck. Ook van deze inzetreeks wordt een uittreksel gepubliceerd.

Reeks J : Stoomlokomotieven type 41.

=====

Tweeploegenstelsel	Daggemiddelde : 143 km
5 plandagen.	

Deze lokomotieven werden voor het grootste gedeelte in de lokale reizigersdienst ingezet en bereikten hierbij Poperinge/-Abeele en Kortrijk. De andere diensten werden in de lokale goederendienst gereden en zo sleepten ze treinen naar Poperinge, Armentieres, Warneton en Kortrijk.

Reeks K : Stoomlokomotieven type 41.

=====

Enkele dienst	Daggemiddelde : 58 km
---------------	-----------------------

Deze reeks omvatte enkel een lokale dienst naar Roeselare en terug.

Reeks R : Stoomlokomotief type 51.

=====

Tweeploegenstelsel	Daggemiddelde : 47 km
--------------------	-----------------------

Rangeerdienst te Ieper.

Modelbouw

Op vraag van verschillende leden, starten we opnieuw met een gedeelte modelbouw in dit tijdschrift en werkelijk de modelbouwers zijn bepaald verwend tijdens de laatste maanden. Op gebied van lokomotieven kwamen er niet minder dan vijf modellen op de markt : nl de reeksen 51 (Jocadis), 52/53 met vlottende kabine, de reeks 60 (Klein), de reeks 80 (Roco) en het type 25 (Fleischmann).

De reeks 80 (Roco)

Geschiedenis :

Tot in het begin van de jaren '60 had de N.M.B.S. enkel machines in dienst met hoge motorkap en stuurpost achteraan. Alhoewel deze machines technisch zeer goed waren, was de zichtbaarheid niet optimaal. In een streven om tot een standardisatie te komen in Europa, en met het feit voor ogen dat de laatste stomers op korte tijd moesten vervangen worden, besliste de N.M.B.S. om één van de voorgestelde standaardlokomotieven, nl. de Duitse V 60 te bestellen. In 1960 werden - in drie bouwschijven - 69 dergelijke machines geleverd door BN en ABR. Ze werden ingedeeld te Kinkempois, Merelbeke, Schaarbeek en Monceau. In al deze plaatsen deden ze het rangeerwerk in en om de agglomeraties.

Na testen te Antwerpen-Dam, werden eerst de machines van Monceau vervangen, hier door de sterkere loks reeks 73 en in 1974 waren ook alle lokomotieven van Kinkempois vervangen. Op dat ogenblik werden ze enkel nog ingezet vanuit Merelbeke (verkeer in de Gentse haven) en Schaarbeek (ganse agglomeratie). Daar het rangeerwerk steeds verder verminderde, besliste men om de reeks 80 voortijdig buiten dienst te stellen en zo werden verschillende lokomotieven reeds afgevoerd, waarbij enkele exemplaren verkocht werden aan buitenlandse privé-firma's.

Het model :

Zoals gekend van Roco laat men bij deze firma geen onvolkomenheden toe en is de 80-er geen herschildering van de Duitse V 60 maar werd het model aangepast aan de Belgische lokomotieven (dubbele koplampen, andere handvaten, ...). Hierdoor ontstond een model dat zowel qua rijeigenschappen als modelgetrouwheid als zeer goed mag bestempeld worden.

De verschillende uitvoeringen :

Voor de ervaren modelbouwer is het wenselijk dat men weet welke uitvoeringen er geweest zijn, zodat men door herschildering en ombouw tot steeds nieuwe modellen komt.

- oorspronkelijke versie :

+++++

hier had men een volledig groene uitvoering met enkel gele zichtbaarheidsbanden op de beide motorkappen (kader over de ventilator en horizontale strepen op de kleine motorkap). Natuurlijk de oude nummers (260.001 - 260.069) in sierlijke cijfers en de grote konstruktieplaten.

- groene versie na hernummering :

+++++

deze versie bleef ongewijzigd, doch de kleine nummers werden vervangen door de viercijfernummers.

- beide versie bezaten enkele koplampen, zodat ombouw van de lampen nodig is.

- 2-versie :

+++++

Vanaf 1974 werd het gekende 2-motief aangebracht, zoals het model van Roco ook draagt, deze versie bestond zowel in de versie met enkele koplampen, kasten voor dubbele koplampen maar met enkel de witte lampen aangebracht, als met dubbele koplampen.

- zichtbaarheidsstrepen :

+++++

De 8037 van Merelbeke kreeg als test op de water- en brandstofreservoirs geel-groene zichtbaarheidsstrepen aangebracht (zie foto) en reed hier geruime tijd mee door de Gentse haven.

Vermelden we nog dat in de laatste periode, praktisch alle machines geel-zwarte zichtbaarheidsstrepen op de rangeertreden hebben.

- Het gebruik :

Deze lokomotief kan gebruikt worden in alle mogelijke samenstellingen met goederenwagons als rangeerlokom of als lokale goederentrein. Maar één samenstelling springt in het oog. In de beginjaren '70 waren de tunnels van Liège nog niet geëlektrificeerd, maar om de Guillemins te ontlasten besloot men om de reizigerstreinen vanuit Namur door te laten lopen tot Liège-Vivegnis. Daarom werd in de "Guillemins" een lokomotief reeks 80 voor de trein gekoppeld en werd de ganse trein, met elektrische lokomotief (met neergelaten panto's) door de tunnel gevoerd. Ook dit verschijnsel is gemakkelijk op de modelbouw na te bootsen ; zo is de samenstelling :

reeks 80	(Roco)	enkel groene versie (dus ombouw)
reeks 23	(Lima)	enkel groene versie
rijtuigene M2	(Lima)	4 tot 6 rijtuigen
		enkel groene versie

Reeks 60 (Klein)

Geschiedenis :

Naast de benodigde testen met de zes prototype-lokomotieven type 210, werd er besloten een serieuitvoering te bouwen : er werden in het totaal 100 lokomotieven besteld, die technisch identiek waren aan hun voorlopers, doch qua kastvorm volledig afweken. De lokomotieven werden gebouwd door Cockerill, waarbij te vermelden valt dat de laatste 15 machines uitgerust werden met een elektronische vermogenregeling en geleverd werden als 210.1 (later reeks 61). De eerste stelplaatsen waren Hasselt, Schaarbeek, St-Ghislain en Kinkempois en later kwamen er Ronet en Merelbeke bij. In al deze stelplaatsen werden ze vooral gebruikt in reizigersdiensten, eerst M1-rijtuigen, nadien M2), maar ook in goederendienst. In 1972 gingen er machines naar Monceau, doch vanaf 1984 ging de inzet achteruit en werden meer en meer machines afgevoerd. Na Schaarbeek, verloor Kinkempois zijn lokomotieven en op het einde bleef enkel St-Ghislain nog over.

Thans zijn alle machines uit het effectief geschrapt, enkele loks werden aan het buitenland verkocht, vier machines bleven bewaard bij museumverenigingen (TSP, CFV3V en SDP)

Model :

Klein modellbahnen heeft een uiterste inspanning gedaan om het toch moeilijke model zo korrek mogelijk op de markt te brengen en is daar voor het grootste gedeelte in geslaagd. Met zijn twee motoren heeft het model een uitmuntende trekkracht en zeer goede rijeigenschappen, de maten zijn zeer goed overgenomen en de eigenaardige kastvorm wordt - zelfs optisch - perfekt benaderd. De lichtwisseling wit/rood geeft het model nog meer mogelijkheden.

Als negatieve punten kunnen we de gele banden (niet de juiste kleur) en het schuin staan van de koplampen aanhalen.

De verschillende versies :

Opmerkelijk voor een dergelijke lokomotief is dat er uiterlijk nooit veranderingen werden aangebracht, zodat men zich kan beperken tot een gewone herschildering.

-Oorspronkelijke versie :

+++++	1964 - 1971	(oorspronkelijk)
	1971 - 1988	(nieuwe nummers)

De lokomotief was volledig groen met twee smalle gele banden (helft van de kast en op knippunt), oude nummering klein aangebracht en konstruktieplaten

In 1971 werden de oude nummers vervangen door de nieuwe, doch de schildering bleef en zelfs tijdens de laatste jaren bleven er machines in deze schildering

- Groen-gele schildering :

+++++

Vanaf 1972 werden de eerste machines herschilderd in de groene

schildering met brede gele banden. De konstruktieplaten verdwenen voor het grootste gedeelte. Het is deze versie die Klein op dit ogenblik uitbrengt.

- Gele versie :

+++++

Vanaf 1983 verschenen de eerste machines in het geel : eerst was de bovenkant van de neuzen nog geel (mogelijke nummers 6033 of 6088 van Ronet, 6024 van Monceau)

Om weerspiegelingen in de voorruit te vermijden, werden nadien de neuzen groen geschilderd.

Mogelijke nummers : 6073 van Hasselt, 6066 van Merelbeke

- Bijzondere versies :

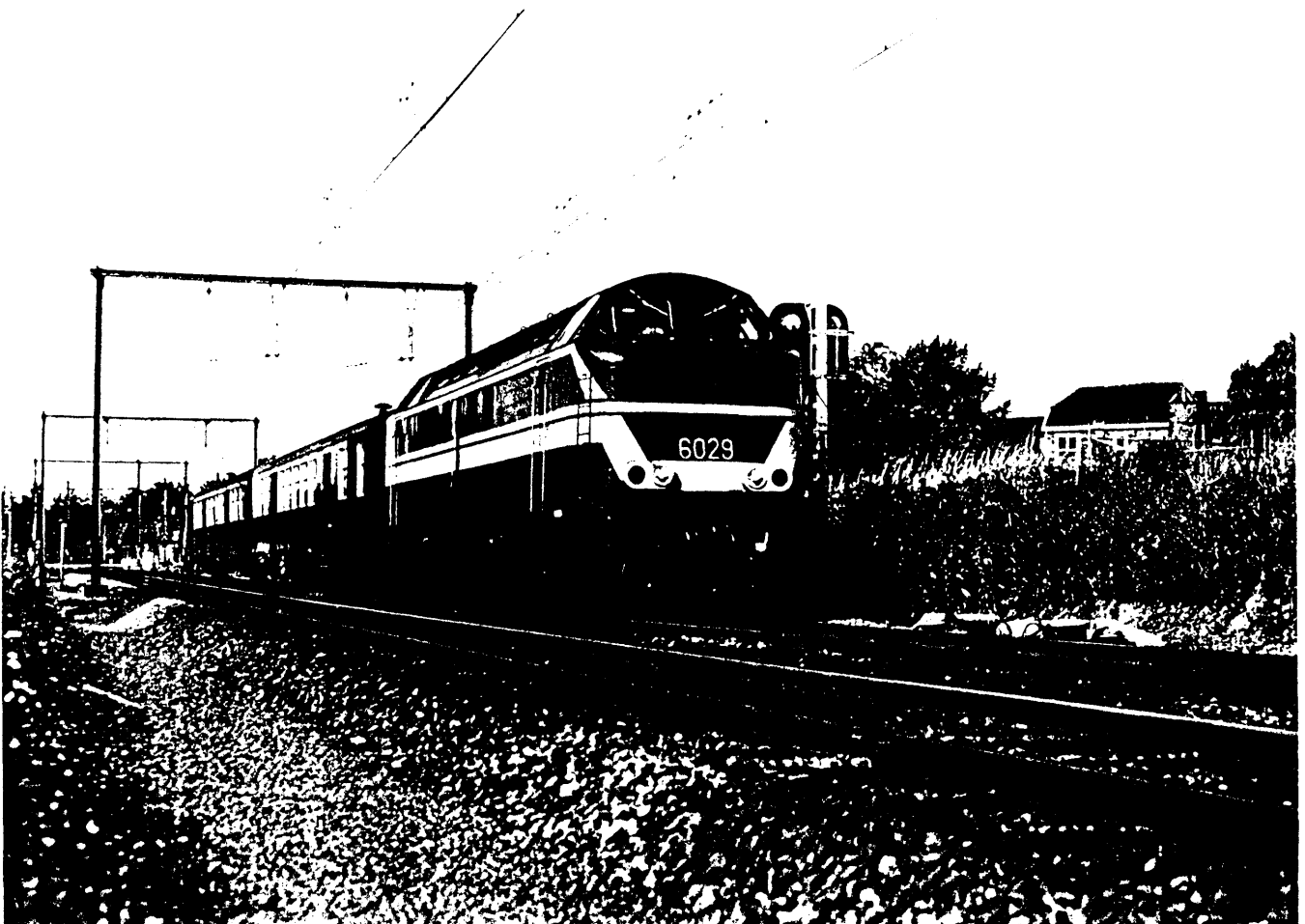
+++++

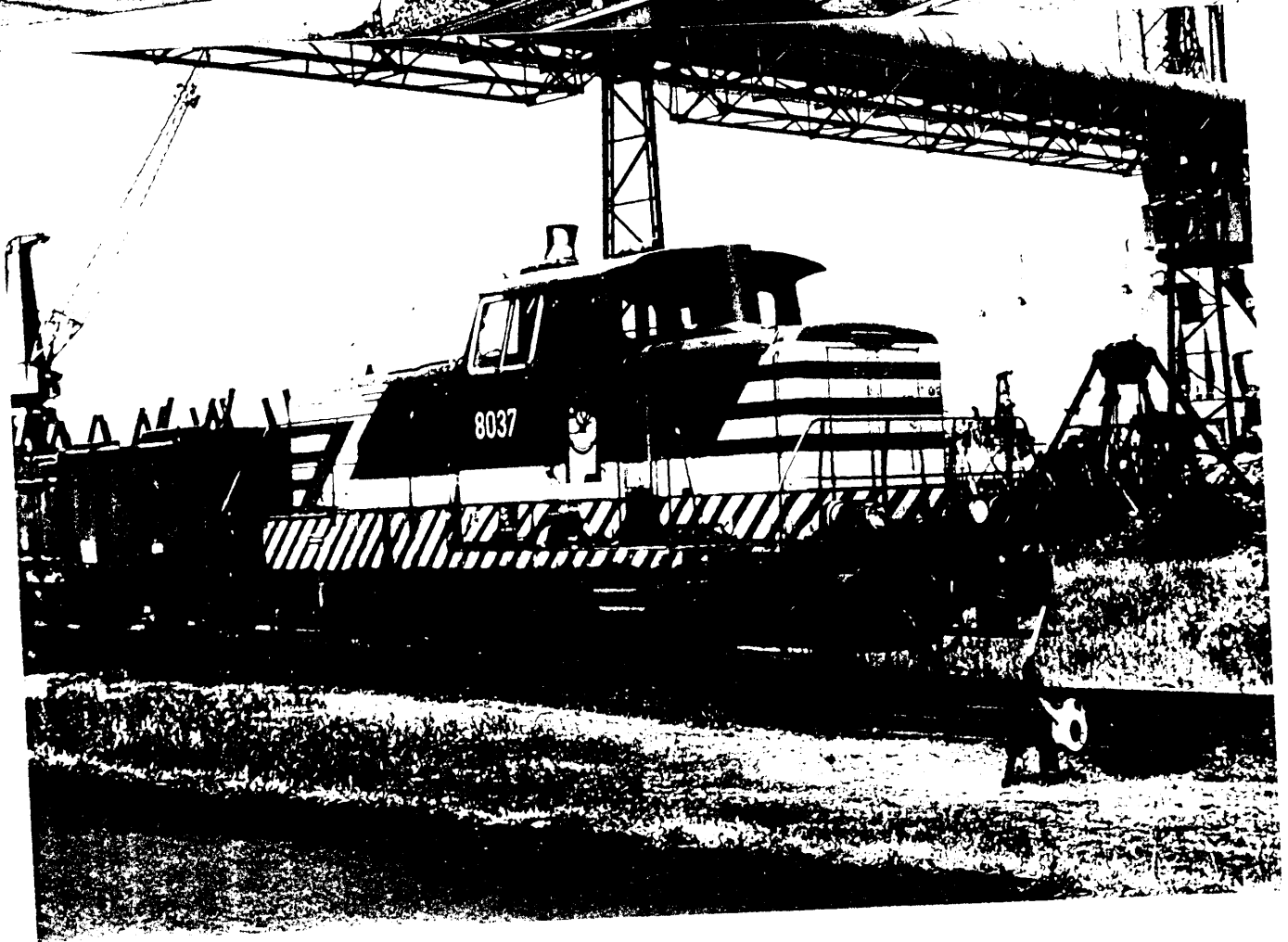
6076 : oorspronkelijke schildering met gele band tussen de lampen

60...X : bepaalde lokomotieven werden enkel nog gebruikt voor diensttreinen en kregen een X achter het nummer
mogelijk nummer: 6055 X van Monceau

- Treinsamenstellingen :

Alle treinsamenstellingen zijn mogelijk, de 60-ers hebben gereden met rijtuigen type L, K, M1, M2, M3 en zelfs voor afstelritten (o.m. Liers- Liège) met M4-rijtuigen. De onderstaande geeft een beeld van een mogelijke samenstelling.

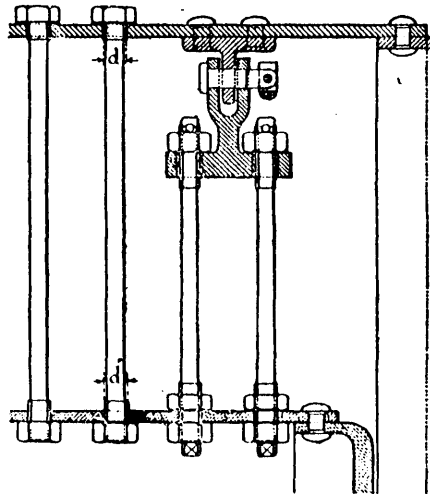




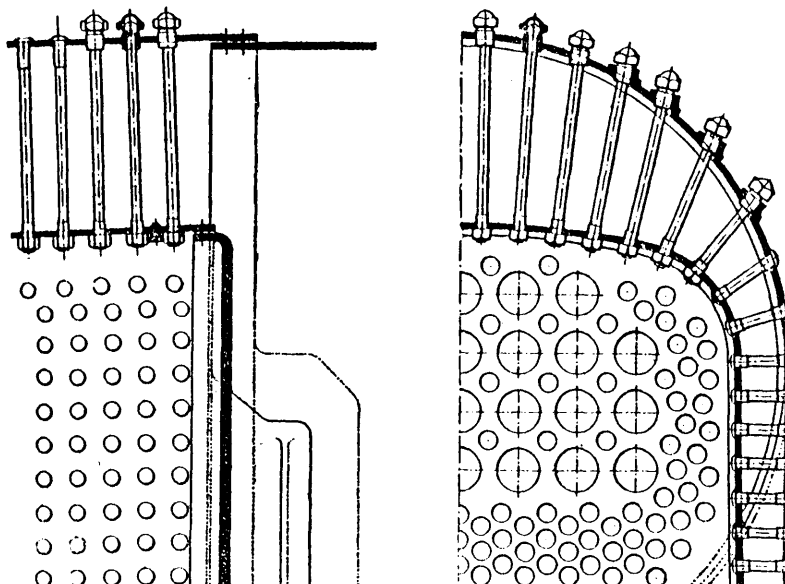
Stoomlokomotief

** De hemelpleet (vervolg) **

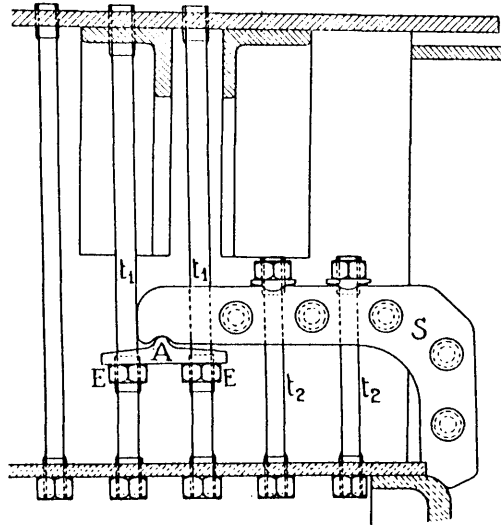
Daar waar in het vorig nummer de vaste hemelankers ter sprake kwamen, heeft men voor de beide eerste riën, gewoonlijk beweegbare ankers. Dit wordt gebruikt om de uitzetting van de heerd (gewoonlijk in koper) ten opzichte van de beplating mogelijk te maken. Hier heeft men opnieuw gewone ankers die echter niet rechtstreeks verbonden werden, maar wel in een hulpstuk dat draaibaar opgesteld werd.



Een ander systeem werd gebruikt o.v.a. bij het type 38 : hier heeft men ankers met een bolkop aan de bovenzijde : deze gaat gewoon door de ketelmantel heen en zo wordt de uitzetting mogelijk gemaakt. De dichtheid van de ketel wordt verzekerd door kappen over de losse verbinding.



Bij de grotere lokomotieven (in België bij het type 1) gebruikt men een brug voor twee rijen ankers. Deze brug steunt in de eerste plaats op de hemelplaat zelf, aan de andere kant, via een scharniergewricht opgehangen aan één of twee rijen hemelan- kers.



Anderzijds moeten ook de dwarskrachten opgevangen worden ; hiervoor worden horizontale dwarsankers gebruikt. Men heeft dezelfde ankers, die aan de beide uiteinden schroefdraad hebben. Deze werden ofwel rechtstreeks aan de zijplaten van de buitenman- tel bevestigd (vooral bij Belpaire-ketels), ofwel aan speciale T- stukken. Deze werden door middel van klinknagels aan de beplating bevestigd (vooral bij Crampton-ketels)

Bovengedeelte van de achterste plaat :

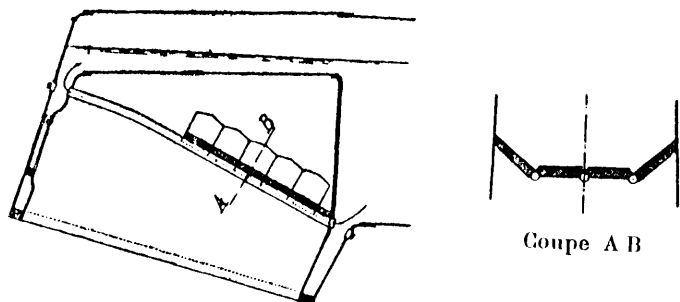
Ook het bovenste gedeelte van de plaat is slechts in mindere mate bevestigd ; daarom heeft men ook hier speciale ankers. Hier heeft men opnieuw twee mogelijke bevestigingen ; bij kleinere machines heeft men trekstangen die aan zware geklonken dwarsstuk- ken op het eerste ketelsegment bevestigd waren. Bij grote machines worden deze trekstangen dadelijk aan de bovenplaat van de ketelmantel geklonken.

Vuurbrug :

Bij grotere lokomotieven wordt er tegen de pijpen een stenen vuurbrug gebouwd. Hierdoor dienen de verbrandingsgassen een grotere weg af te leggen voor ze door de vlampijpen kunnen ontsnappen. Het voordeel van een vuurbrug is het feit dat de verbranding veel gelijkmatiger en vollediger gebeurt en dat bij een open stookdeur (of een gat in het vuur) de koude lucht niet zo direkt de pijpenplaat afkoelt. Verder worden de verbrandings- gassen beter verbranden waardoor zwarte rook vermeden wordt.

De vuurbrug wordt gevormd door vuurvaste stenen met een bepaalde vorm, vastgezet met speciale cement die de hoge tempera- turen weerstaat. Bij bredere ketels (o.a. bij de typen 1, 29 en 38) worden de vuurbruggen gesteund door de zogenaamde kookbuizen, ni buizen die van voor naar achter door de haard lopen en hierop worden de stenen los aangebracht. De koeling wordt verzekerd door het ketelwater.

Daar de konstruktie en het onderhoud moeilijk is, worden bij kleinere ketels geen vuurbruggen aangebracht.



Het onderraam :

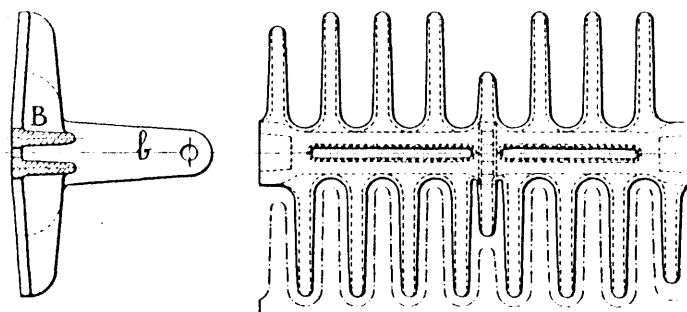
De ruimte onderaan, tussen haard en buitenmantel, wordt gesloten door een kader met een dikte van 60 tot 85 mm. Dit rechthoekige kader is gemaakt uit staal, dat in één stuk gesmeed werd. Het kader wordt vastgemaakt door een dubbele klinknagelverbinding.

Het rooster :

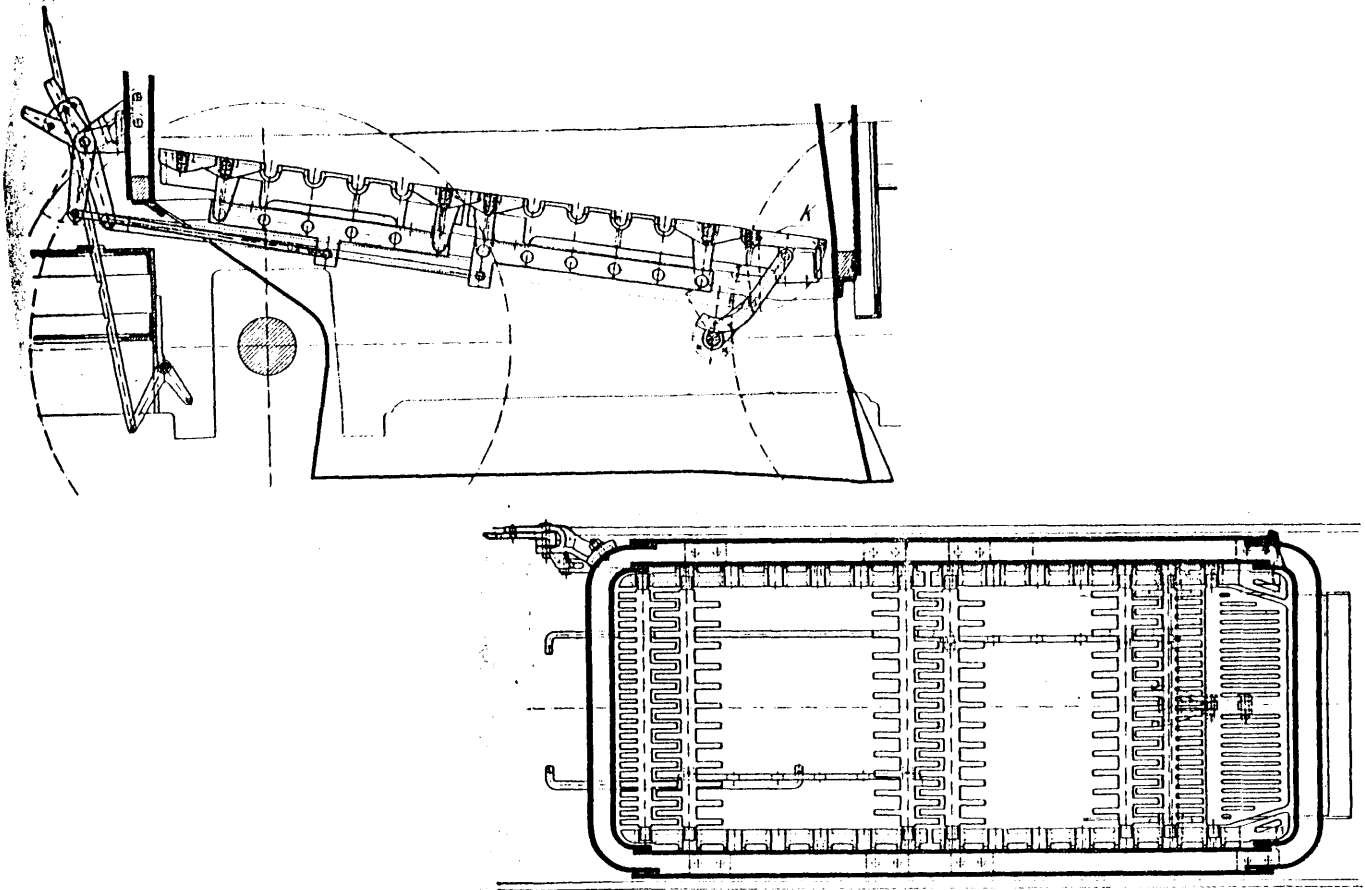
Het rooster varieert zowel van vorm als van grootte naar gelang het gebruik van verschillende brandstoffen. De dikte van de roosterstaven bepaald immers de oppervlakte van de doorgang van de verbrandingslucht en de grootte van de brandstof.

De eenvoudigste en oudste roosters bestaan slechts uit een aantal gewone roosterstaven die op een aantal dwarsstaven in de haard rusten. Daar deze roosterstaven vast liggen is het zuiver maken van het rooster en het wegwerken van de asen en slakken zeer moeilijk, zeker bij haarden met een grotere lengte. Alle lokomotieven van de L.S.V. bezitten dergelijke roosterstaven, waarbij moet vermeld worden dat deze om de vier à vijf jaar moeten vervangen worden.

Nadien werden de triiroosters gebruikt. Deze bestaan uit een staaf waarop een groot aantal tanden aangebracht zijn. De verschillende roosterstaven grijpen nu zo in elkaar dat een betrekkelijk dicht rooster ontstaat. Deze roosterstaven werden in de zijkanten van de haard draaibaar opgesteld en zijn vanuit het machinistenhuis bedienbaar. Het zuiver maken van het rooster gebeurt nu door de schudden van deze staven.



Bij recentere lokomotieven werden de hoeken afgerond waardoor de kolen en de slakken niet meer konden inbranden. De onderstaande figuren geeft een beeld van een dergelijk rooster (hier bij het type 81).



Over het algemeen zijn dergelijke roosters in twee afzonderlijke delen uitgevoerd, zodat het vuur in twee delen (voorzijde en achterzijde) volledig gereinigd kan worden, zonder het gevaar dat het vuur verloren gaat.

Verder moet vermeld worden dat het rooster gewoonlijk licht hellend naar voren aangebracht wordt. Hierdoor worden de kolen door de trillingen van een rijdende lokomotief automatisch naar voren gaan zodat het volstaat enkel aan de stookdeur te laden.

Naast deze twee types, waren er nog verschillende andere systemen, die echter nooit in België toegepast werden. Alleen een Amerikaans type Hulson, met draaibare roosterelementen werd op proef bij de N.M.B.S. uitgetest maar vond geen voldoening.

De Asbak :

Deze is onder de haard, aan de beide zijanten, opgehangen en dient voor het opvangen van de gloeiende assen. Deze is gewoonlijk opgebouwd uit een aantal staalplaten en uitgerust met een aantal draaibare kleppen, dit om de assen en de slakken te kunnen evacueren. Verder zijn er voorin ook luchtkleppen aanwezig, waarmee de hoeveelheid verbrandingslucht kan geregeld worden. Deze bevinden zich bijna steeds vooraan en achteraan, doch bij de typen 1, 12 en 29 heeft men ook een aantal zijdelings aangebrachte luchtkleppen.

Wagens

- buitendienststellingen :

type	07	08	09	10
1212 G2	15	4	0	0
1215 A0	1	1	0	0
1215 A4	965	964	962	961
1232 G3	2	2	0	0
2131 A1	34	31	29	25
2213 A3	503	503	503	500
3202 A3	6	6	1	0
3212 A2	514	506	500	496
3212 A3	709	704	704	700
3212 B0	925	922	918	910
3232 A1	40	34	32	30
3232 A6	13	11	0	0
5030 C3	93	92	92	76
3514 C3	638	625	602	579
3514 B1	336	336	336	325
3514 D0	1261	1246	1225	1225
4031 A0	8	7	7	7

- ombouw :

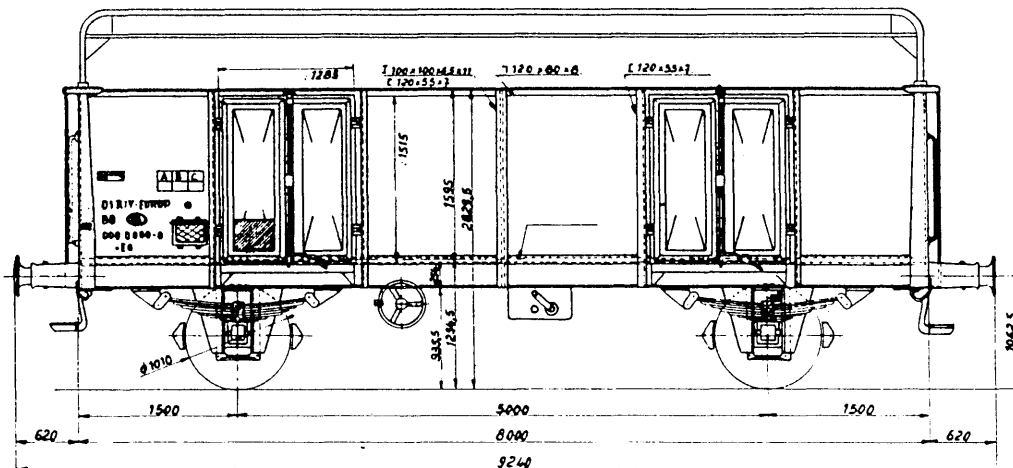
1215 A4	in	1215 G4	1 stuk in 07-1990
			0 stuks in 08-1990
			1 stuk in 09-1990
2213 A3	in	2213 A4	0 stuks in 07-1990
			0 stuks in 08-1990
			3 stuks in 09-1990
3514 C2	in	3514 F2	13 stuks in 07-1990
			23 stuks in 08-1990
			4 stuks in 09-1990

B. Aktuele berichten :

Tijdens de voorbije maanden werd er vooral een afstellingsgolf georganiseerd bij de platte wagens en hierbij gingen alle oudere wagens (met houten beschermingsranden) richting sloper. De de volgende blz. vindt men een uittreksel in verband met deze wagens. Verder werd het aanpassingsplan voor verschillende wagens verder gezet en kreeg men een verdere benummering.

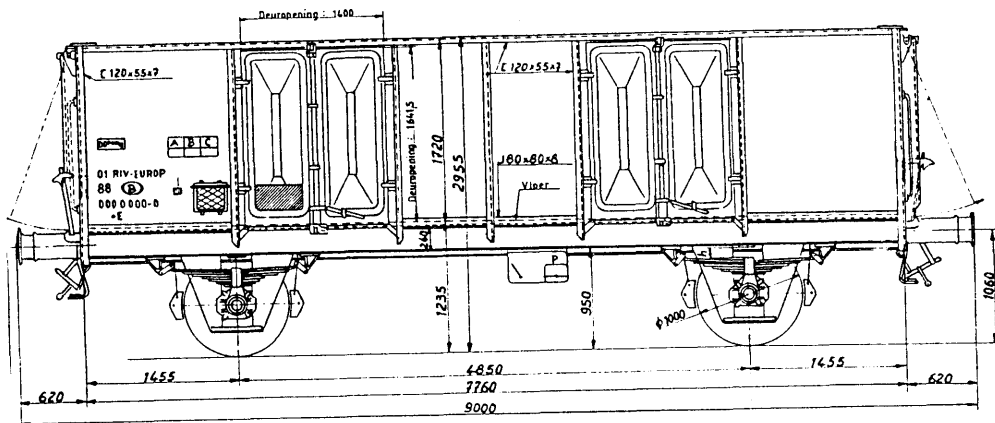
1212 G3

nrs : 4688520 9 200 - 4688520 9 299
 kode : Em
 bouwjaar : 1942
 laadvermogen : 21 ton



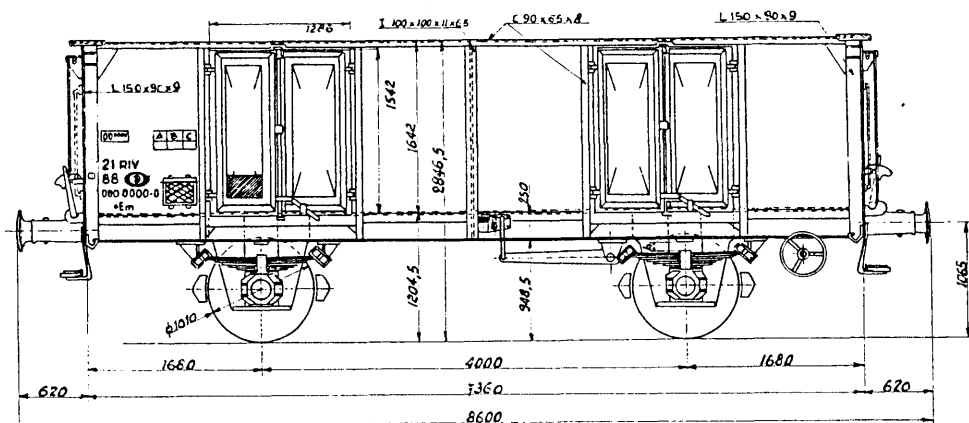
1215 A0

nrs : 0188501 4 000 - 0188501 5 099
 kode : E
 bouwjaar : 1956 - 1957
 laadvermogen : 21 ton



1232 G3

nrs : 2188514 0 200 - 2188514 0 499
 kode : Eo
 bouwjaar : 1946
 laadvermogen : 21 ton



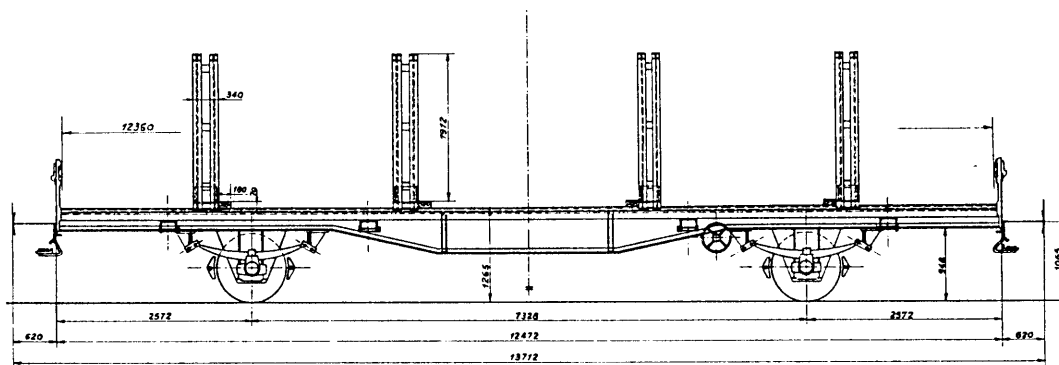
3232 A6

nrs : 2188417 4 160 - 2188417 4 199

kode : Lklps

bouwjaar : 1946

laadvermogen : 17,5 ton



Rijtuigen

1 Statistiek :

- buitendienststellingen :

type	nrs	
K1 AD	28 105	
	28 115	
	28 117	
	28 119	
	28 120	
K1 ADR	22 909	
K3 B	22 405	22 453
	22 409	22 464
	22 415	22 465
	22 416	22 467
	22 417	22 481
	22 422	22 485
	22 431	22 486
	22 437	22 487
	22 448	22 489
	22 449	22 428
	22 452	

2 Aktuele berichten :

De rijtuigen K1 en K3 zijn uit de effectieve dienst geschrapt, en de laatste van deze reeks worden enkel nog gebruikt voor speciale treinen. Ook met de modernere rijtuigen is het slechter gesteld, voor het einde van het jaar zouden negen M3 rijtuigen geschrapt moeten worden.

L.S.V.-Aktueel

Standplaats Zolder . =====

Het seizoen te Zolder kende dit jaar een kalm verloop : na de afhandeling van verschillende groepen tijdens het voorjaar en de zomer, kwam het hoogtepunt van het seizoen op 9 september : in het kader van de monumentendag had men in de mijn van Zolder een laatste opendeurdag en hierbij werd ook de L.S.V. ingeschakeld. In een tweeuurdienst werden er voor de laatste maal te Zolder een uitgebreider ritschema afgewerkt.

De allerlaatste groep werd op 7 oktober ontvangen : om 17.00 ging de rit van Zolder naar Genebos en de terugtocht werd tijdens de invallende duisternis afgehandeld : symbolisch voor het einde van de museumwerking vanuit de mijn.

Na deze laatste ritten kan dan gedacht worden aan de definitieve verhuis : tijdens de daaropvolgende weken werd al een gedeelte van de uitrusting van Genebos naar As overgebracht, doch ook hier krijgt men te kampen met een nijpend stockagegebrek.

Anderzijds werd vanuit de K.S. de vraag gesteld om de verhuis voor april 1991 volledig uitgevoerd te hebben waardoor tijdens de volgende maanden hard moet gewerkt worden om alles overgebracht te krijgen.

Standplaats As : =====

Met een reizigersgemiddelde van ca. 150 reizigers per zondag werd het eerste gedeelte van het eerste seizoen hoopvol afgehandeld. Met enkele bijkomende groepen en door de samenwerking met het hotel "Ignoramus" hadden we enkele topdagen en hierdoor werd het bewijs geleverd dat ook op N.M.B.S.-sporen een rendabel museumbedrijf in Limburg mogelijk is.

Na het seizoen kon dan ook met de verdere uitbouw van het emplacement begonnen worden :

- begin oktober werd besteed aan de opbouw van de oude houten luifel voor het station : hierdoor krijgt het gebouw een heel ander aspect en kunnen in eerste instantie de reizigers ook bij slecht weer beter opgevangen worden. De verdere afwerking van deze luifel zal voor het volgende ritseizoen gebeuren, doch door een voorlopige afsluiting kunnen de bezoekers bij de St-Niklaasritten een afgesloten zitplaats krijgen.

- vanaf half oktober werden drie verdere bouwprojecten verder aangepakt :

- + de muren van de hoofdloods werden al verder verhoogd zodat een wintervaste afstelling van het traktiematerieel al tot een nadere toekomst behoort

- + op aanvraag van de sponsors, wordt de afwerking van de

kantine verder versneld : de muren zijn thans op hoogte gebracht en na afbraak van het buffet te Genebos kunnen de dakspanten en de dakbedekking van daar gerekupereerd worden en na de opstelling van het dak, kan gewerkt worden aan de binnenafwerking van de kantine. Na deze afwerking wordt de volledige inrichting uitgevoerd door de sponsor Advies, met name door de brouwerij Jupiler. Hier wordt gestreefd naar een gebruik van oude onderdelen en materialen.

+ verder wordt thans ook gewerkt aan de smalspoorloods : deze werd (en wordt) gerekupereerd te Zolder en wordt aan de zuidzijde van het emplacement opgesteld. Na het aanbrengen van de gaten kan de loods samengesteld worden en tegen het einde van het jaar - als het weer het toelaat - zou een twintig meter loods moeten rechtstaan.

Het rollend materieel

=====

Door de bouwwerken, werden de werkzaamheden aan het materieel tot een uiterst minimum herleid : enkel gewone onderhoudswerken worden thans nog uitgevoerd en enkel het benodigde materieel (Rebert, de 554.14 en de diesellok D2 te As en Magda te Zolder) bleef rijvaardig.

Daar waar bij de stoomlokomotieven geen echte werken moesten uitgevoerd worden, werd bij de diesellok de startmotor vervangen en werden verbeteringen aan de elektrische bedrading doorgevoerd en werden bij de 554.14 enkele defekten in het pneumatisch gedeelte opgelost.

De grotere werken aan de lokomotieven worden uitgesteld tot voor (en tijdens) het ritseizoen van 1991. Op dat ogenblik zal de eerste fase van de bouwwerken afgewerkt zijn en kan opnieuw het werk op het materieel gekoncentreerd worden.



Overzicht ritseizoen 1991:

Winterritten :

Alhoewel er geen dagen geprogrammeerd zijn, is het de bedoeling om bij aanwezigheid van sneeuw op een zondag één ritdag met het stel 554.14 te programmeren. Deze wordt aangekondigd in de plaatselijke pers en men kan bij sneeuw eventueel telefonisch informeren.

Kultureel weekend te As :

Het eigenlijke seizoen start op 19 en 20 mei 1991 : tijdens dat weekend wordt te As een kulturele week georganiseerd en alle toeristische en kulturele mogelijkheden van As houden open deur. Verder zijn er diverse tentoonstellingen.

Ook de L.S.V. doet mee met de gewone ritten naar Eisdien en mogelijk ook al ritten naar Waterschei.

Stoomhappening :

Het moet een traditie worden : het seizoen van de L.S.V. opent met de stoomhappening tijdens het eerste weekend van juli. In 1991 wordt dit op 6 en 7 juli georganiseerd. Er wordt op dit ogenblik al druk aan de organisatie gewerkt, doch we hopen op dat ogenblik onze drie stoomlokomotieven terug bedrijfsklaar te hebben en mogelijk Bebert in te zetten naar Eisdien. Verder de gewone manifestaties.

Gewone ritdagen :

in juli :	14, 21, 28	juli
in augustus :	4, 11, 15, 18, 25	augustus
in september :	1, 8, 15	september.

Voor deze ritten is de toelating door de N.M.B.S. essentieel : twee bijkomende toelatingen werden aangevraagd, nl. de rit naar Waterschei en het gebruik van stoomtractie op de lijn. Het eerste zal waarschijnlijk geen probleem vormen, de tweede toelating zal waarschijnlijk moeilijker zijn.

De volgende dagindeling en dienstregeling zal in 1991 aangehouden worden :

- museum open vanaf 11.00
- smalspoorbedrijf op een lengte van ongeveer 300 à 400 m

- een stoomlokomotief (in principe Magda) zal op het emplacement demonstratieritten verzorgen vanaf 13.00 tot 18.00.

- de dienstregeling voorziet :

	TA	Z	TA	TA
	1341	1221	2343	1245
Eisden	14.30	16.35		18.30
As *	14.42	16.55		18.42
As (vertr)	15.00		17.00	
Waterschei	15.25		17.25	
	TA	Z	TA	TA
	2140	2142	3144	3144
Waterschei	15.30		17.30	
As *	15.55		17.55	
As (vertr)	14.00	16.00	18.00	
Eisden	14.12	16.22	18.12	

Indien stoomtractie mogelijk is, wordt de trein van 16.00 naar Eisden in stoomtractie gereden.

Herfstfeest

Het natuurhotel "Ignoramus" plant net zoals dit jaar tijdens het laatste weekend van september een grote natuurbeurs, waarin de L.S.V. een plaats zal krijgen. Daarom willen we hierop inspelen door de trein een grotere rol zal krijgen in het geheel en daarom plannen we een weekend met uitgebreide dienstregeling.

TTB-weekend :

Wegens de slechte bereikbaarheid van As met het openbaar vervoer, wordt dit weekend niet meer in het pakket opgenomen. Enige mogelijkheid is wanneer we L.S.V. voor deze gelegenheid zou mogen doorrijden tot in Bilzen, doch de kans hiervoor is niet groot.

St-Niklaasritten :

Deze gaan in 1991 door op de zondagen 17 november, 24 november en 1 december. Naargelang de ervaringen opgedaan in 1990 zal de organisatie verder uitgewerkt worden.

Speciale ritten :

Daar de N.M.B.S. niet meer weigerachtig staat ten opzichte van speciale ritten op N.M.B.S. sporen, worden er enkele speciale rondritten met de 554.14 gepland doorheen Limburg, dit tijdens de zomermaanden en steeds gekombineerd met ritten op een gewone ritdag.

Agenda

Datum	Ver.	Omschrijving
17/11	GTF	Rit per motorwagen rond Charleroi
18/11	LSV	<u>SINT-NIKLAASRIT om 14.00</u>
18/11		Grote ruilbeurs te Malmédy
18/11	LMS	Boekenbeurs voor spoorwegliteratuur Ontmoetingscentrum "Den Brill", Lier
25/11	LSV	<u>SINT-NIKLAASRIT om 14.00</u>
25/11	MSTB	Internationale ruilbeurs 1990 N. De Brauwerestraat 21, 1800 Vilvoorde
02/12	LSV	<u>SINT-NIKLAASRIT om 14.00</u>
02/12		Ruilbeurs van modelbouw en speelgoed Hall Omnisport, La Louvière Bouvy van 9-14 h.
08/12	GTF	Rit per motorwagen : Liège - Trois-Ponts - Sourbrodt
15-16/12		Internationale veiling Hotel "Serwir", Sint-Niklaas
23/12	GTF	Rit per diesel : Liège - Trois-Ponts - Sourbrodt

Voor verdere inlichtingen i.v.m. spoorwegmanifestaties in België :

Abonneer U op de Febelrail Agenda, dit kan door storting van 200 BFr. op de rekening 068-0918460-91 van Febelrail.

Verbeteringen

Van Dhr. Huysman kregen we volgende verbeteringen toegestuurd aangaande het LSV-tijdschrift 43 :

43.01

- b. Stelplaatswijziging :
5501-5504 Latour-Kikempois ontbrak
- c. Schrappingen :
In de laatste regel moet 523 in 528 veranderd worden

43.03

Reeks 11: de 25.5 schijnen niet te moeten bijspringen daar de dienst systematisch normaal is

43.05

- 059 : ontbreekt NK 01-09-90 tot 01-07-90
- 076 : ontbreekt GT 16-10-89 tot 01-07-90
- 504 : FSR moet MKM worden tussen 03-06-84 en 01-07-90
- 521 : ontbreekt MKM 16-10-89 tot 01-07-90
- 522 : ontbreekt MKM 16-10-89 tot 01-07-90
- 528 : ontbreekt MKM 16-10-89 tot 01-07-90

43.08

Er staat 5503 = 503 moet 5503 = 502 worden
Er staat 5504 = 504 moet 5504 = 503 worden

43.12

- 711 tot 715 : staat er Cock. 740-744 het moet Cock. 790-794 worden.
- 711 : "Enquelinnes" bijvoegen
- 719 : er staat Cock. 800 het moet Cock. 798 worden
- 720 : "Isocrate" bijvoegen
- 724 : er staat 92.002 het moet 92.003 worden
- 732 : "Yvoir" bijvoegen
- 744 : "Courtray" bijvoegen
- 791 : er staat 4599 het moet 3824 worden
- 792 : er staat 4414 het moet 1648 worden
- 4636 : buiten dienst 07/1948
- 602.01 - 602.02 : buitendienst 1954

43.14

- 8410 : MKM
- Bijvoegen : 8435 FKR in plaats van LK
- 9117-9118 FGH in plaats van FEO

43.20

In dienst stelling Jette-Asse : 15-11-1881

43.21

Lengte : 51,2 km

43.22

Willebroek-Londerzeel : er staat 02-06-57 er moet 05-10-52 staan.

43.23

- Lengte : 30,4 km
- Afschaffing reizigersdienst : 08-08-1960
- Afschaffing piekurtreinen : 24-05-1963

Spoorwegen in België

Uitgave : V.V.I.A.
Prijs : 475 BFr.

Auteur : H. Welter

Belgische stoom in beeld deel II

Uitgave : Ediblanchart
Prijs : 1150 BFr.

Auteur : M. Delie

Motorrijtuigen in België

Uitgave : Ediblanchart
Prijs : 1950 BFr.

Auteur : M. Delie

Railfoto :

4	Prijs : 160 BFr.
5, 9, 11, 12, 13	Prijs : 180 BFr.
14-23	Prijs : 200 BFr.
24-37	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. (2 modellen)

Posters As A3 : 50 BFr. (6 modellen)

Posters :	type 12	120 BFr.
	type 64	70 BFr.
	type 41	70 BFr.
	type 25	70 BFr.

