

L.S.V. Tijdschrift

VERENIGING ZONDER WINSTOOGMERK

TWEEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT
JANUARI - FEBRUARI

JAARGANG : 9

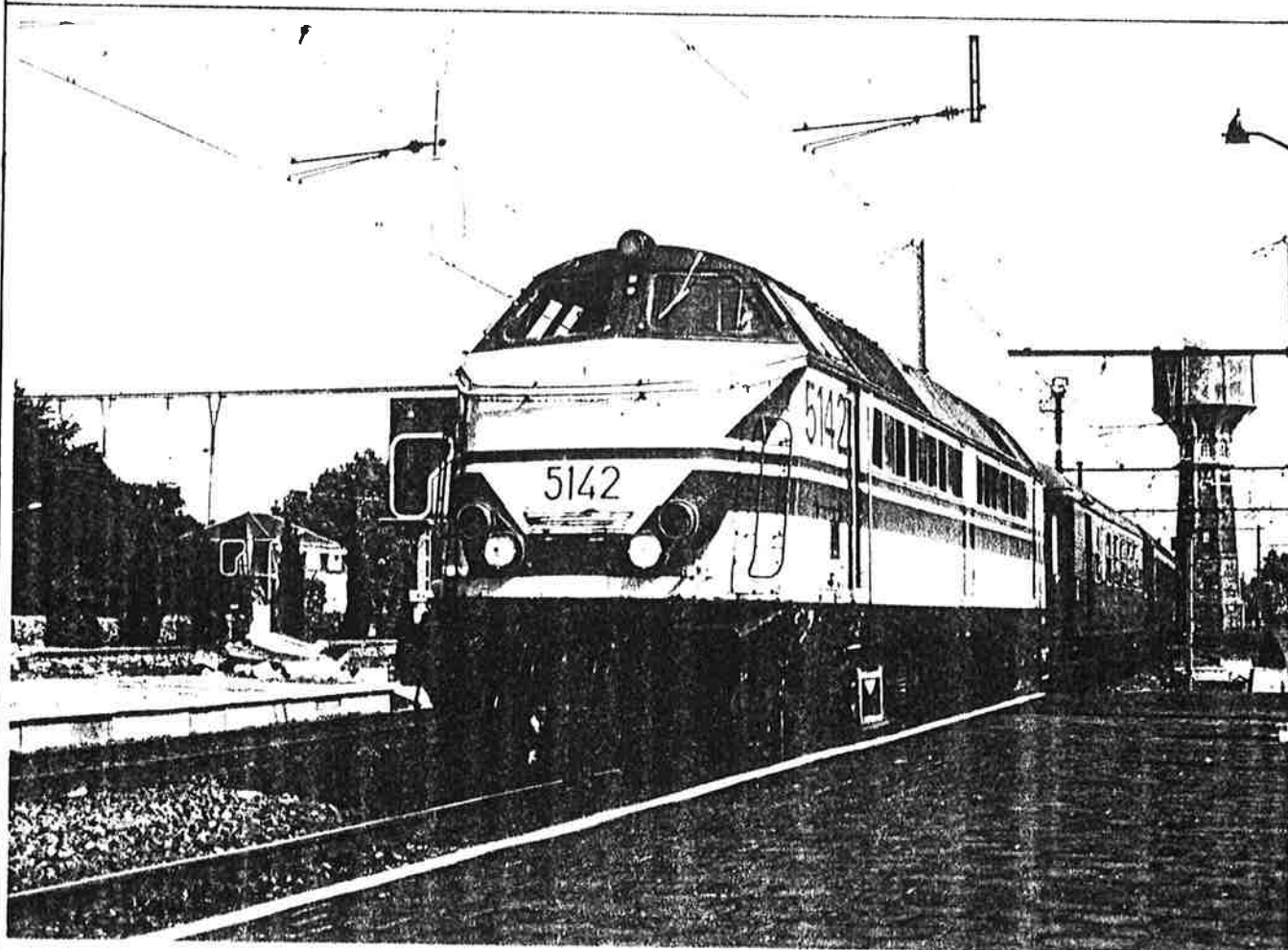
NUMMER : 45

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER : J. CASIER

HENISSTRAAT 71

3700 TONGEREN

UITGIFTE KANTOOR : 3700 TONGEREN I



Limburgse Stoom Vereniging



Stoomgemeente in Limburg

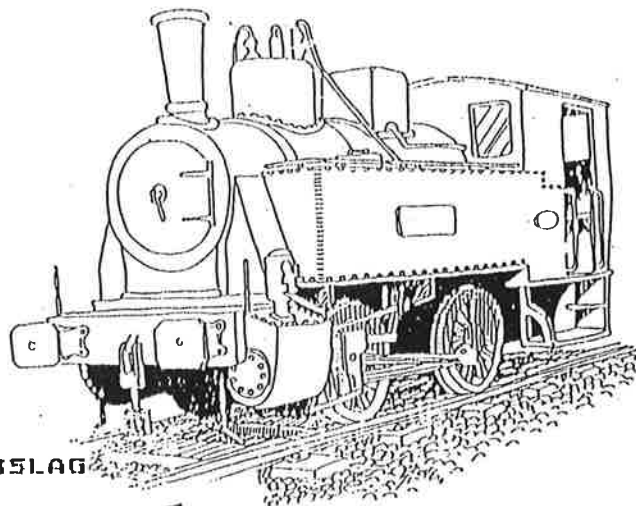
De Limburgse Stoom Vereniging

Kulturele week :

- 19 - 20 MEI
- RITTEN NAAR EISDEN EN WATERSCHEI

Stoomhappening :

- 6 - 7 JULI VANAF 10 U.
- STOOMRITTEN NAAR EISDEN EN WINTERSLAG
- STOOMWALSEN IN BEDRIJF
- MILITAIRE VOERTUIGEN
- DIVERSE TENTOONSTELLINGEN
- LIVE-STEAM
- MODELBOUW



Met STOOM naar Eisden
Ritten :

- ZON EN FEESTDAGEN IN JULI, AUGUSTUS TOT 15 SEPTEMBER VANAF 14 U.
- STOOMTREINRITTEN NAAR EISDEN
- RITTEN NAAR WATERSCHEI
- SMALSPOORRITTEN TE AS
- DIVERSE TENTOONSTELLINGEN

St.-Niklaasritten :

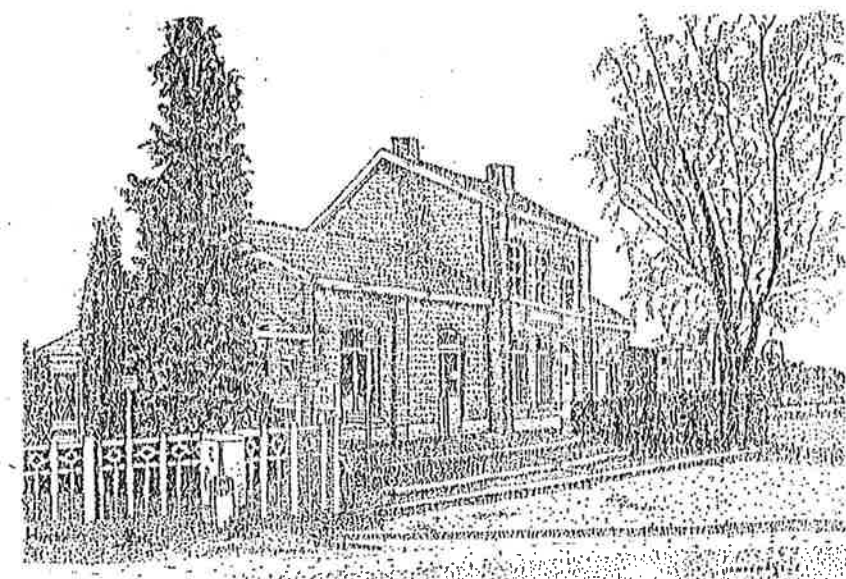
- 17 - 25 NOVEMBER
- 1 DECEMBER OM 14 U.
- MET VOOR IEDER KIND EEN GROTE ZAK SPEEL EN SNOEPGOED



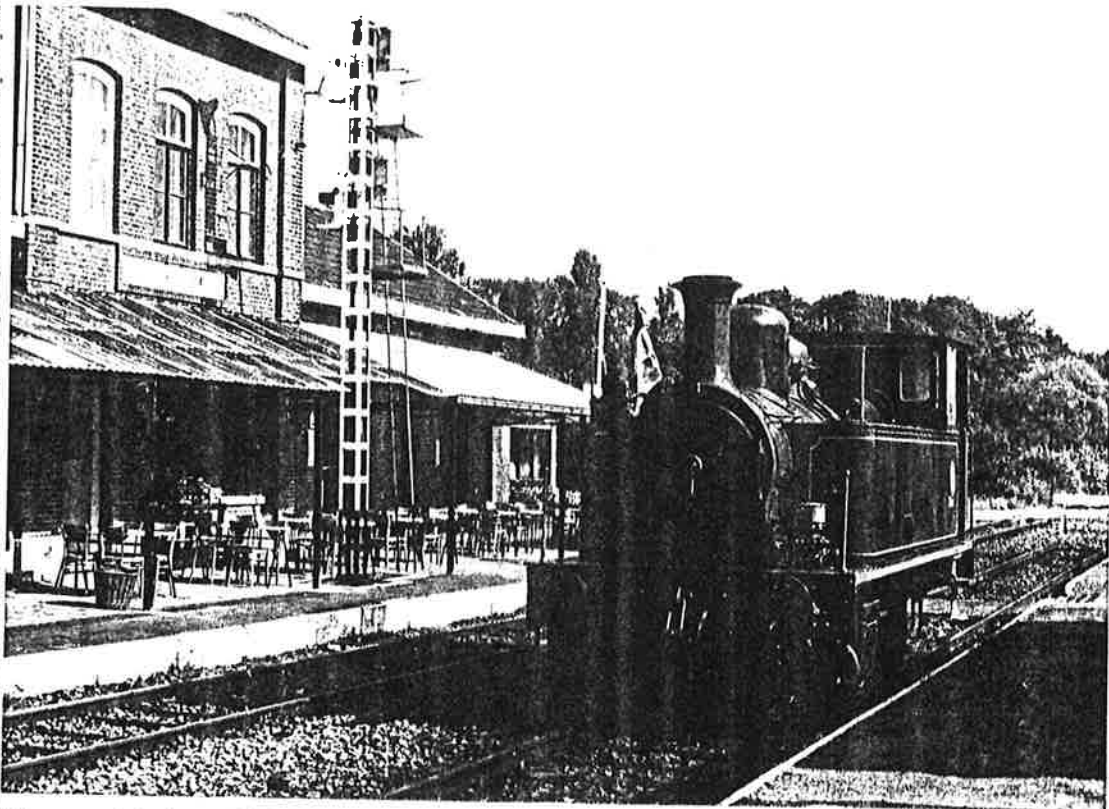
INFO :

J. CASIER
HEHISSTRAAT 71
3700 TONGEREN
Tel : 012 / 23 22 24

STATION AS
STATIONSSTRAAT 94
3665 AS
Tel : 011 / 65 70 06



De Limburgse Stoom
Vereniging wenst U en
Uw familie een gelukkig
1991



Hernieuwing lidmaatschapsbijdrage 1991 :

Zoals elk jaar is de tijd gekomen om uw bijdrage voor het tijdschrift te storten. Ondanks de vele werkzaamheden voor het opstarten van de museumlijn hebben we getracht het tijdschrift zo regelmatig mogelijk te doen verschijnen, we veronderschuldigen ons voor sommige tekortkomingen.

Om het tijdschrift haar vorm te doen behouden zijn we helaas verplicht de prijs te verhogen tot 600 BFr. - de post en de drukker doen dat ook.

Nochtans hopen we, dat net zoals vorig jaar, velen nog willen helpen bij de uitbouw van het emplacement van Aan As. In 1991 moeten de bouwwerken verder afgewerkt worden, ook de huur van de lijn kost veel geld. Door uw bijdrage te verhogen kan dit sneller gebeuren, voor diegene die meer stort dan 1000 BFr. houden wij een vrijkaart gereed op alle treinen van de L.S.V. te As.

Tevens hopen we ons tijdschrift in 1991 te verbeteren, door een beter drukprocédé en betere informatie. Tevens zal het vijftigste nummer (november-december) een speciale editie worden.

Enquete :

Bij het tijdschrift zijn drie blaren gevoegd met enkele vragen. De redactie vraagt U deze vragen te antwoorden om U wensen beter te laten uitkomen. Gelieve daarom ook deze enquete ingevuld terug te sturen naar de Limburgse Stoom Vereniging voor 10 februari 1991. Dank bij voorbaat !

NMBS-Aktueel

1. Statistiek :

=====

a. Leveringen :

GEEN

b. Stelplaatswijzigingen :

5506	Kinkempois	Hasselt	01/01/1991
5517	Kinkempois	Hasselt	01/01/1991
5521	Kinkempois	Hasselt	01/01/1991
5521	Kinkempois	Hasselt	01/01/1991
5535	Kinkempois	Hasselt	01/01/1991
5541	Kinkempois	Hasselt	01/01/1991
6238	Hasselt	Kinkempois	01/01/1991
6251	Hasselt	Kinkempois	01/01/1991
6252	Hasselt	Kinkempois	01/01/1991
6253	Hasselt	Kinkempois	01/01/1991
6260	Hasselt	Kinkempois	01/01/1991
6264	Hasselt	Kinkempois	01/01/1991

c. Buitendienststellingen :

GEEN

2. Aktuele berichten :

=====

03 : Nadat de studies voor de ombouw van vijf dergelijke stellen met synchrone motoren afgesloten werden, werd door de technische dienst deze ombouw afgekeurd. Er waren te veel verbouwingen aan de kast en de draaistellen nodig om de verbouwing rendabel te maken. Daarom werd deze studie voorlopig terzijde gelegd en blijft de aandrijving klassiek.

09 : De levering van de eerste stellen van de tweede schijf werd voorlopig met twee maanden uitgesteld. De levering was voorzien voor december 1990, doch BN kon het schema niet aanhouden en wacht nog steeds op onderdelen. De levering zal echter nog niet dadelijk gevolgen hebben op de inzet. Slechts vanaf de zomerregeling zullen deze stellen in de inzetreeks van de reeks 00 inlopen en op dat ogenblik zullen verdere stellen reeks 00 en vooral 05 vervroegd naar de sloper gaan.

20 : Op dit ogenblik heeft praktisch de helft van het effectief de modernisering ondergaan en rijdt in blauwe livree rond. Na ongeveer 2 jaar ervaring mag men vermelden dat het aantal storingen van de vernieuwde machines gevoelig achteruit ging en dat de inzet veel betrouwbaarder geworden is.

21 : Net zoals bij de breaks, is ook bij de reeks 21 de ombouw afgewezen. Ook hier moet de lokomotief zover veranderd worden dat de ombouw praktisch meer kost dan een nieuwbouw. Daarom werd de beslissing alsnog uitgesteld.

Thans wacht men op de testen van een tweede Sybic-lokomotief van de SNCF. De Franse spoorwegen plannen immers om één van deze lokomotieven uit te rusten met dezelfde uitrusting van de toekomstige TGV-stellen. Deze lokomotief zou eerst in Frankrijk proefrijden en nog voor de zomer zou deze lokomotief ook ongeveer 14 dagen in België aan proeven onder de 3000 V onderworpen worden.

De toekomstige Belgische lokomotieven zouden dan dezelfde traktieuitrusting krijgen van deze lokomotief en zouden dan gaan rijden op de hoge-snelheidslijnen tussen Lille, Brussel en Liège. Om deze testen mogelijk te maken wordt op dit ogenblik de lijn Brussel-Gent-Brugge geschikt gemaakt voor snelheden van 220 km/h in gewone traktie en hogere snelheden bij bijzondere gelegenheden.

43 : Op dit ogenblik werd de ombouw van dergelijke stellen tot bovenleidingsrijtuigen reeks ES 400 om ongekende redenen stopgezet. Zo staat de 4320 thans nog niet omgebouwd te Hasselt.

Verder staan te Latour nog verschillende buitendienst gestelde motorwagens te wachten op een verder lot, op dit ogenblik zijn het de volgende nummers : 4312, 4314, 4316, 4321, 4322, 4327, 4330, 4332, 4334 en 4336.

44 : Na de 4509 werd de 4405 als eerste van deze reeks uitgerust met de nieuwe blauw-gele livree. Verder werden ook verschillende andere kleinere verbouwingen aan het interieur en de motorisatie doorgevoerd.

Deze stellen rijden op dit ogenblik op de verbinding Gent - Zottegem - Oudenaarde - Ronse en verzekeren ook de piekurtreinen Aalst - Burst. Vanaf de zomerregeling zullen ze ook - tijdens de weekends en tijdens de daluren ook ingezet worden tussen Gent en Eeklo.

52/53/54 : Tijdens de volgende maanden zal de stelplaats Latour volledig afgebouwd worden en zal het onderhoud aan deze lokomotieven, samen trouwens met de stellen reeksen 44/45 uitgevoerd worden te Stockem. Op dit ogenblik worden de lokomotieven trouwens vanuit Virton ingezet en deze meeste diesels staan trouwens reeds daar afgesteld.

55 : Op zondag 29 december vindt nu werkelijke transfert plaats van de 5 lokomotieven reeks 55 van Kinkempois naar Hasselt en de omgekeerde wijziging van de 62-ers naar het Luikse. De 5541 was reeds vanaf 24 september eerst te Hasselt en kort nadien te Mol aanwezig voor opleiding van al de bestuurders van Mol. Eerst voorzien voor de kleine beurtregelingwijziging, heeft men - door de afgifte van de 62-ers een nijpend tekort aan diesels en vanaf 30 december kwamen de 55-ers al geleidelijk aan in dienst op de verbinding Antwerpen - Mol - Neerpelt. Hasselt bereiken de 55-ers enkel voor onderhoud. Net zoals voor alle lokomotieven van Mol wordt de overbrenging op zaterdagvoormiddag doorgevoerd richting Hasselt. De tegentrein gaat 's zondags terug naar Mol. Doch door het beperkte effectief aan 55-ers kan hier wel regelmatig een wijziging in deze ritten plaatsvinden.

59 : Thans werd het bevel gegeven aan de stelplaatsen Merelbeke, Antwerpen en Ronet om de aangeduide 59-ers in orde te maken voor hun inzet in Frankrijk. Bij verschillende van deze lokomotieven ontbreken er diverse onderdelen. Nu moeten deze volledig in rijvaardige toestand gebracht, dit met onderdelen van buiten dienst gestelde exemplaren. Anderzijds mag geen van deze laatste lokomotieven gesloopt worden en moeten ze tot na de terugkeer van de "seizoenarbeiders" beschikbaar blijven voor herstellingen.

De verhuring van deze 10 lokomotieven gaat nu definitief in tijdens de eerste semester van 1991. Waarschijnlijk zullen de lokomotieven voorheen enkele proefritten op het NMBS-net.

Verder heeft ook de Vennbahn opnieuw een aanvraag gedaan voor de aankoop van een derde lokomotief reeks 59, doch de verkoop hangt af van de beschikbaarheid.

60 : In tegenstelling met de 59-ers, werd de sloop van de resterende lokomotieven vrijgegeven. Waarschijnlijk worden deze lokomotieven - die thans praktisch volledig gekoncentreerd werden te Gouvy, Ronet en CW Salzinnes - door de diensten van de N.M.B.S. zelf gesloopt. De laatste beide lokomotieven die verkocht werden aan een Italiaanse bouw-firma, nl de 6067 en 6070, werd in de loop van september en oktober 1990 door de stelplaats Monceau terug rijvaardig gemaakt en in een kanariegele livree aan de nieuwe eigenaars geleverd.

62 : Zoals reeds vermeld werden 6 lokomotieven reeks 62 van Hasselt in ruil aan Kinkempois afgestaan en zullen ze vanaf januari 1991 de treinen Liège - Jemelle gaan rijden. Deze

lijn is thans praktisch volledig onder draad en gedeeltelijk reeds op enkel spoor gebracht. Doch de afwerking van de elektrifikatie laat op zich wachten en de tussentijd zal nu opgevuld worden door de aankomst van deze 62-ers. Nochtans zullen - bij elke vertraging - ernstige moeilijkheden ontstaan op de enkelsporige baanvakken.

Museumexploitatie

Museumexploitatie

Type 1 : Na de opendeurdagen te Leuven, werd het type 1 reeds volledig opgestookt en werd de maximale druk zonder veel problemen bereikt. Wel waren er enkele problemen met de remmen. Na het verhelpen hiervan werd er in de vorming van Leuven met succes rondgereden. De officiële voorstelling aan de pers - voorzien voor begin december - werd voorlopig uitgesteld tot maart/april 1991 - dit door het feit dat de lokomotief nog niet voldoende rodageritten gedaan had.

LSV. - Spel

ACCU	REM
AS	RITTEN
	ROET
BAAN	ROOK
BALLAST	
BEL	SEIN
BOOR	SEINHUIS
BRUG	SPOOR
	STANG
DRAISINE	STATION
DWARSLIGGERS	STEL
	STELPLAATS
HALTE	STOOM
HOBBY	STOOTBLOK
HOND	
	TENDER
LAMP	TERMINUS
LIVREI	TICKET
LOK	TGV
LORRIE	TRAM
LSV	TREIN
	TUNNEL
METRO	TYPE
	VUUR
OVERWEG	
	WAGON
PERRONS	WIEL
PIONIERS	WISSEL
RAIL	
REEKS	

T	E	R	M	I	N	U	S	E	I	N	H	U	I	S	A	D
E	R	E	M	S	P	S	T	O	O	M	A	S	V	E	C	W
N	U	E	N	J	M	U	A	R	A	I	L	G	N	I	C	A
D	U	P	I	P	N	S	T	N	E	T	T	I	R	N	U	R
E	V	M	J	N	M	P	I	O	N	I	E	R	S	W	S	S
R	P	A	E	S	T	O	O	T	B	L	O	K	S	I	T	L
E	L	L	N	R	Y	O	N	A	N	V	J	O	O	E	A	I
N	E	M	A	E	P	R	L	M	E	T	R	O	S	L	A	G
I	S	M	A	E	E	L	P	R	B	I	R	N	E	L	G	
S	S	J	B	K	A	Y	W	M	R	N	S	C	I	P	P	E
I	I	R	J	S	J	E	B	A	U	O	N	R	K	M	L	R
A	W	O	T	P	G	S	L	B	G	H	R	N	J	E	E	S
R	P	E	R	R	O	N	S	R	O	O	B	G	N	A	T	S
D	L	T	J	I	E	R	V	I	L	H	N	L	E	B	S	N

Historische bladzijde :

45.06

Reeks 00

De elektrische traktie kende in België een groot succes en daarom moest al vlug gezocht worden voor een uitbreiding van het effectief. Naast de bestelling van de tussenrijtuigen, voorzagen men in de aankoop van 8 dubbele elektrische stellen. Deze stellen waren al in 1937 uitgetekend bij de voorstelling van een metro te Brussel, waarvan de noord-zuidverbinding een deel zou zijn.

De bijkomende stellen zouden praktisch metro-stellen worden met een beperkt aantal plaatsen, grote platformen om het in- en uitstappen te vergemakkelijken en een eenvoudiger inrichting.

Deze acht stellen werden in 1939 geleverd en werden dadelijk gebruikt in de stoptreindienst tussen Brussel en Antwerpen. Tijdens de piekuren werden ze gekoppeld aan de vierledige stellen AM '35 om de capaciteit te verhogen.

De wereldoorlog kwamen ze praktisch zonder kleerscheuren door en zowel tijdens als na de wereldoorlog bleven ze hun stamlijn trouw en werden ze verder vanuit Schaarbeek ingezet.

Ook na de indienststelling van de modernere stellen vanaf 1946 en vooral 1950 werden ze verder gebruikt in de klassieke dienst en vanaf 1949 reden ze ook naar Charleroi.

In 1952 werd de dienst gemakkelijker en werd de reeks verder uitgebreid en tot bij het einde van hun loopbaan werd er een gemengde reeks opgesteld voor de stellen 228.001 tot 228.050. De dienst verliep praktisch onopgemerkt tussen Antwerpen, Brussel en Charleroi. In 1957 was de dienst volledig : door de elektrificatie van de lijn naar Roosendaal en Nederland, werd de inzet verder uitgebreid tot deze Nederlandse grensplaats.

In de jaren '60 werd de eerste modernisering van de stellen doorgevoerd en werd vooral de overbrenging en het interieur gemoderniseerd en aan de toen geldende normen aangepast. In de jaren '70 werd een tweede, geringe aanpassing doorgevoerd en werden onder meer de vensters gemoderniseerd en kregen ze ook rood-witte sluitlichten. De grootste onhebbelijkheid bleef echter bestaan : deze stellen hadden geen mogelijkheid tot intercirkulatie en hierdoor was de controle van de reisbiljetten op de korte trajekten zeer moeilijk.

Dit nadeel zou dan ook leiden tot de vervroegde buitendienststelling van deze motorstellen.

Het eerste stel dat richting sloper ging was de inmiddels hernummerde 008, die op 26 december 1971 te Essen uitbrandde en nadien geschrapt werd. Hetzelfde lot kende ook de 003 : deze vatte op 25 oktober 1974 vuur te Antwerpen en werd niet meer hersteld.

De 007 was een derde stel dat een gewalddadig einde kende : op 27 februari 1975 was het betrokken in de botsing te Lillois en werd hier zo zwaar beschadigd dat heropbouw niet meer doorgevoerd werd. Dit stel was trouwens reeds een eerste keer bij een zware botsing betrokken, nl. op 25 februari 1957 te Courcelles-Motte en

werd op dat ogenblik opgebouwd uit het ABD rijtuig van de 001 en het eigen BC-rijtuig, terwijl de 001 de omgekeerde samenstelling kreeg.

De overige stellingen bleven tot in 1976 in dienst, doch in de loop van de zomerregeling werden ze te Schaarbeek afgesteld en na een jaar werden de vijf overgebleven stellingen op 18 november 1977 definitief uit het bestand geschrapt. Nog ongeveer 3 jaar bleven ze te Schaarbeek afgesteld, doch op 17 januari werden 4 van de 5 stellingen naar Lot afgevoerd en daar bij een plaatselijke sloper ontmanteld. Alleen de 002 bleef voor het nageslacht bewaard en wordt thans te Leuven gestationeerd, wachtend op een restauratie.

Overzicht :

CD 7733 + AB 7525	228.001	001	'39	FSR	11/77	
CD 7734 + AB 7526	228.002	002	'39	FSR	11/77	> Museum Leuven
CD 7735 + AB 7527	228.003	003	'39	FSR	10/74	uitgebrand Antwerpen
CD 7736 + AB 7528	228.004	004	'39	FSR	11/77	
CD 7737 + AB 7529	228.005	005	'39	FSR	11/77	
CD 7738 + AB 7530	228.006	006	'39	FSR	11/77	
CD 7739 + AB 7531	228.007	007	'39	FSR	03/76	botsing te Lillois
CD 7740 + AB 7532	228.008	008	'39	FSR	03/72	uitgebrand Essen

Schilderingen :

1939 - 1948 : blauw- beige
 1945 - 1958 : donkergroen- lichtgroen
 1955 - 1977 : donkergroen

005 : afwijkende schildering
 001, 003, 005 : dubbele koplampen

Binneninrichting motorrijtuig M BC

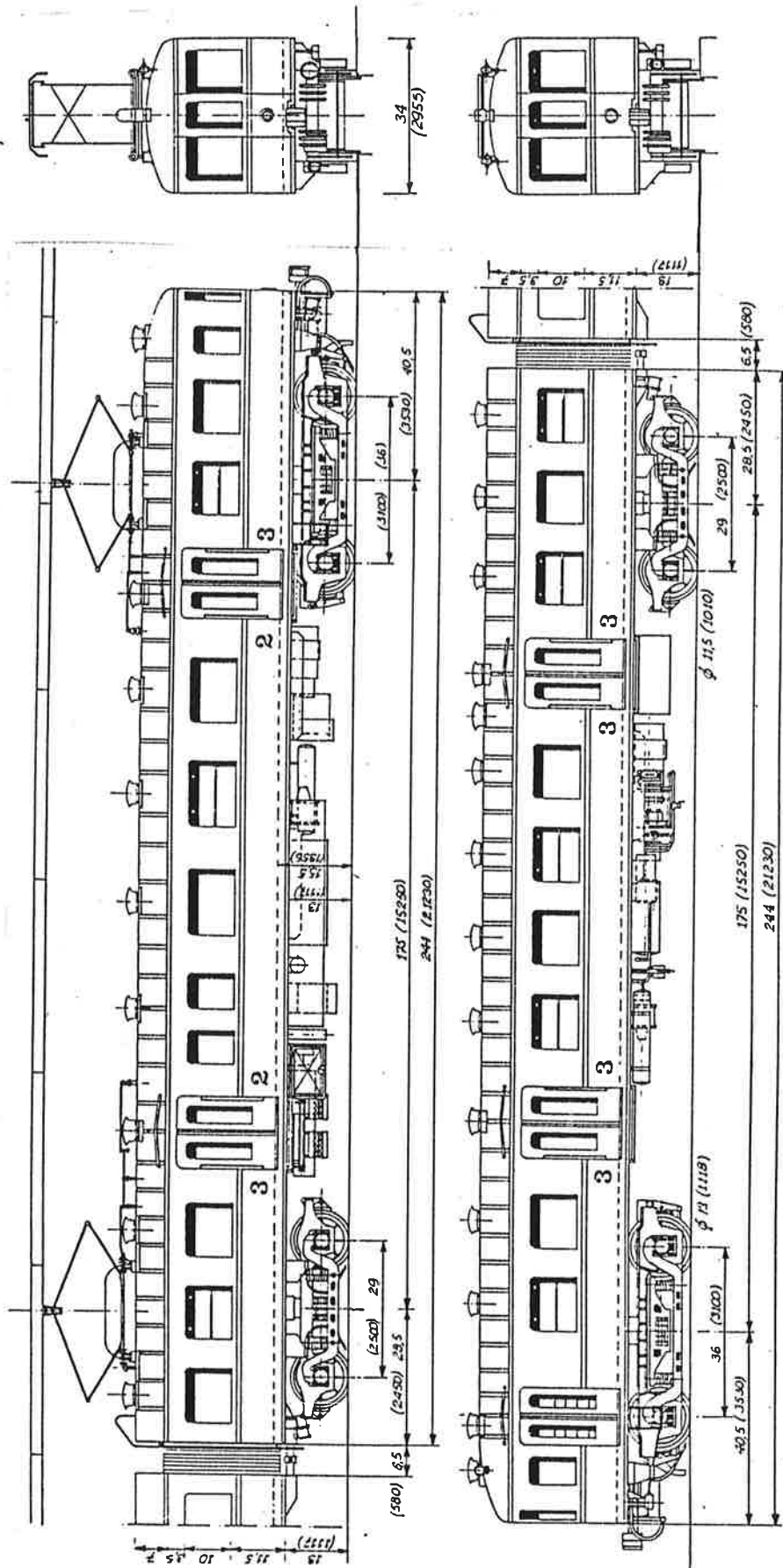


ELEKTRISCH TREINSTEL 1939

HOOFDKENMERKEN MATERIEEL 1939

Bouwers :	Ateliers Métallurgiques de Nivelles Ateliers de la Dyle	
Nummering :	288.001 - 288.008	
Jaar van indienststelling :	1939	
Asindeling :	Bo'Bo'+2'2'+2'2'+Bo'Bo'	
Lengte van de bak :	- motorrijtuig	21 230 mm
	- aanhangrijtuig	21 230 mm
Lengte buffer :	- motorrijtuig	21 730 mm
	- aanhangrijtuig	21 730 mm
	- tussenafstand	580 mm
Breedte buiten platen :		2 955 mm
Hoogte van het dak :		3 930 mm
Doormeter van de wielen :		
	- motordraaistellen :	1 118 mm
	- looppdraaistellen :	1 010 mm
Afstand middelpunt draaistellen :		
	- motorrijtuig :	15 250 mm
	- aanhangrijtuig :	15 250 mm
Radstand draaistellen :		
	- motordraaistellen :	3 100 mm
	- looppdraaistellen :	2 500 mm
Zitplaatsen :	- 1ste klasse :	30 pl.
	- 2de klasse :	113 pl.
Staanplaatsen :	- 1ste klasse :	0 pl.
	- 2de klasse :	100 pl.
Verwarming :	met elektrische radiatoren.	
Gewicht :	- ledig :	111 800 kg.
	- ledig per zitplaats	782 kg.
	- geladen :	113 800 kg.
Voedingsspanning :	3 000 V	
Motoren :	- aantal :	4
	- type :	A.C.E.C.-S.E.M. Gent Autogeventileerd
	- ophanging :	Neusophanging
	- tandwielverhouding :	3.73 of 56/15
	- Durvermogen :	4 * 250 Pk / 4 * 184 KW
	- Continuvermogen :	4 * 210 Pk. / 4 * 155 KW.
Type aandrijving :	Individuele electro-pneumatische contactoren	
Type overbrenging :	met vaste tandwielen , eenzijdig	
Maximumversnelling bij het aanzetten :	46.5 m/s ²	
Maximum dienstsnelheid :	130 km / h.	
Remming :	- rechtstreekse rem met machinistenkraan Westinghouse - zelfregelende rem met centrifugale regelaar	
Hulptoestellen :	- 1 kompressor ACEC 2 cilinders met enkel effect, 2 trappen , aangedreven door elektromotor druk : 7 kg / cm ² of 7 bar. debiet : 540 l/ min - 1 generator 72/105 V 55 A - 1 akkumulatorenbatterij Cadmium- Nikkel, 60 elementen , 120 Ah.	

ELEKTRISCH TREINSTEL 1939



Zichten : WC - zijde

2 vooraanzichten

Vervolg van L.S.V. - Tijdschrift nr. 44 :

=====

8325	213.201	'35	FSR	437	1959	Hulpwagen ongevallentrein Monceau
8326	213.202	'35	FSR	437	1959	Hulpwagen ongevallentrein Kikempois
8327	213.203	'35	FSR	437	1959	Wasplaats Oostende
8328	213.204	'35	FSR	437	1959	Hulpwagen ongevallentrein Schaarbeek
8329	213.205	'35	FSR	437	1959	Hulpwagen ongevallentrein Ronet
8330	213.206	'35	FSR	437	1959	Hulpwagen ongevallentrein Antwerpen-Dam
8331	213.207	'35	FSR	437	1959	Bioscooprijtuig
8332	213.208	'35	FSR	437	1959	Hulpwagen ongevallentrein Merelbeke
8333	213.209	'35	FSR	437	1959	Wasplaats Oostende
8334	213.210	'35	FSR	437	1959	
8335	213.211	'35	FSR	437	1959	Kleedkamer Zandvoorde
8336	213.212	'35	FSR	437	1959	Eetzaal Zandvoorde
8337	213.213	'35	FSR	372	1959	Wagen Lasttrein Schaarbeek
8338	213.214	'35	FSR	437	1959	Lokaal Zandvoorde
8339	213.215	'35	FSR	372	1959	
8340	213.216	'35	FSR	437	1959	Lokaal Zandvoorde

Nummerlijsten NMBS

45.11

STELPLAATSINDELING

NUMMER	BOUWER	LEVERING	STELPLAATSEN	UIT GES	FV	OPMERK
200 074 5174	COCK	25:04:63	FSR 20:06:65 LK 01:06:86	FNDM		G
200 075 5175	COCK	30:04:63	LNC 01:06:86	FNDM		G
200 076 5176	COCK	09:05:63	FHS 01:04:79		18:01:79	1
200 077 5177	COCK	14:05:63	FSR 20:06:65 LK 01:06:86	FNDM		G
200 078 5178	COCK	20:05:63	FSR 20:06:65 LK 03:06:84 LNC 01:06:86 FHS 31:05:87	FNDM		G
200 079 5179	COCK	24:05:63	LNC 01:07:65	FHS		G
200 080 5180	COCK	28:05:63	LNC 01:06:86 FHS 29:05:88	FNDM		G
200 081 5181	COCK	31:05:63	LNC 10:07:65 FHS 29:05:88	FNDM		G
200 082 5182	COCK	06:06:83	FHS 29:05:88	FNDM		G
200 083 5183	COCK	12-06-63	FSR 19-06-63 FHS 01-06-89	FNDM		G
200 084 5184	COCK	18-06-83	FSR 26-07-63 FHS 01-06-89	FNDM		G
200 085 5185	COCK	21:06:63	LNC 03:11:66	FHS		G
200 086 5186	COCK	26-06-63	FHS 29-07-63 LNC 23-10-63 FSR 20-06-65 LK 01-06-86 FHS 01-06-89	FNDM		G
200 087 5187	COCK	29:06:63	LNC 18:07:63	FHS		G
200 088 5188	COCK	06:07:63	FHS 01:08:87		26:06:87	188 G
200 089 5189	COCK	12-07-63	FSR 17-07-63 FHS 01-06-89	FNDM		G
200 090 5190	COCK	19:07:63	LNC 29:07:63 FHS 01:02:83 FNDM 01:07:84		04:05:84	72
200 091 5191	COCK	31:07:63	FDR 25:05:68 LK 01:02:83 FHS 01:10:84		24:08:84	88
200 092 5192	COCK	20:08:63	FDR 30:08:63 FSR 14:09:64	FHS		G
200 093 5193	COCK	29:08:63	FSR 24:09:64	FHS		G
201 001 5901	Cock	22:12:54	NK 26:06:61 FNDM 31:12:87		23:12:87	214 expo 58
201 002 5902	Cock	04:01:55	NK 06:02:62 FHS 18:01:63 GT 01:05:80 FNDM 31:12:87		23:12:87	215
201 003 5903	Cock-AMN	13:01:55	NK 29:03:55 GT 17:09:58 FKR 15:10:81 FNDM 01:12:87		17:11:87	198
201 004 ----	Cock-AMN	24:01:55	GT 09:01:62		21:12:61	
201 005 5905	Cock-AMN	29-01-55	NK 11-02-55 GT 01-06-83 FNDM 01-08-89		28-02-89	310

STELPLAATSINDELING

NUMMER	BOUWER	LEVERING	STELPLAATSEN	UIT GES	PV	OPMERK
*****	*****	*****	*****	*****	*****	*****
201 006	5906	Cock-AMN	03:02:55	NK 19:12:61 FHS 11:01:62 FRST 02:08:63 FKR 18:08:67 FNDM 26:09:67 FKR 01:12:86	06:10:86	174
201 007	5907	Cock-AMN	09:02:55	NK 22:03:55 GT 01:06:86 FKR 31:05:87 FNDM 31:12:87	23:12:87	216
201 008	5908	Cock-AMN	214:02:5	NK 25:02:55 GT 01:09:81	13:07:81	13
201 009	5909	Cock-AMN	17-02-55	NK 03-11-61 FNDM 01-08-89	28-02-89	315
201 010	5910	Cock-AMN	22-02-55	NK 11-12-61 FNDM 01-08-89	28-02-89	311 > MUSEUM
201 011	5911	Cock-AMN	26:02:55	NK 15:03:55 GT 14:05:79 FKR 01:04:86	11:03:86	147
201 012	5912	Cock-AMN	03:03:55	NK 15:02:55 GT 01:05:80 FNDM 01:12:88	11/10/88	273
201 013	5913	Cock-AMN	10:03:55	NK 27:11:61 FNDM 31:12:87	23:12:87	217
201 014	5914	Cock-AMN	11:03:55	NK 04:12:61 FNDM 31:12:87	23:12:87	218
201 015	5915	Cock-BM	17:03:55	NK 28:06:61 FKR 01:04:82	17:02:82	18
201 016	5916	Cock-AMN	22:03:55	NK 18:01:62 FHS 11:12:62 FNDM 01:12:88	11/10/88	274
201 017	5917	Cock-BM	23:03:55	NK 15:04:55 GT 01:06:86 FKR 31:05:87 FNDM 31:12:87	23:12:87	219
201 018	5918	Cock-AMN	31:03:55	NK 16:04:55 GT 07:12:57 FKR 31:12:87	23:12:87	220
201 019	5919	Cock-AMN	26:05:55	NK 15:06:55 GT 12:10:70 FKR 06:12:70 FNDM 01:12:88	11/10/88	275
201 020	5920	Cock-AMN	12:04:55	NK 20:04:55 GT 01:03:85	02:01:85	101
201 021	5921	Cock-AMN	16:04:55	NK 23:04:55 GT 24:12:59 FKR 16:11:61 FHS 29:03:63 GT 29:09:80 FNDM 31:12:87	23:12:87	221
201 022	5922	Cock-BM	20:04:55	NK 29:05:55 GT 01:06:86 FKR 31:12:87	23:12:87	222 Vennbahn

STELPLAATSINDELING

NUMMER	BOUWER	LEVERING	STELPLAATSEN	UIT GES	PV	OPMERK
*****	*****	*****	*****	*****	*****	*****
201 023 5923	Cock-AMN	22:04:55	NK 29:04:55 GT 01:06:86 FNDM 31:12:87	23:12:87	223	
201 024 5924	Cock-AMN	26:04:55	NK 22:11:61 FNDM 01:12:88	11/10/88	276	
201 025 5925	Cock-BM	29:04:55	NK 07:05:55 GT 20:06:58 FKR 12:09:61 FNDM 31:12:87	23:12:87	224	
201 026 5926	Cock-AMN	04-05-55	NK 10-05-55 FNDM 01-08-89	28-02-89	312	
201 027 5927	Cock-BM	10:05:55	NK 17:05:55 GT 01:06:86 FKR 31:12:87	23:12:87	225	SDF
201 028 5928	Cock-AMN	13:05:55	NK 24:05:55 NK 09:08:61 FNDM 04:06:74 FKR 01:05:87	27:03:87	186	
201 029 5929	Cock-BM	17:05:55	NK 27:06:55 GT 01:06:86 FKR 31:12:87	23:12:87	226	
201 030 5930	Cock-AMN	21:05:55	NK 18:12:61 FKR 31:05:87 FNDM 01:12:88	11/10/88	277	Vennbahn
201 031 5931	Cock-BM	26:05:55	NK 04:06:55 FHS 21:03:63 GT 01:06:86 FNDM 31:12:87	23:12:87	227	
201 032 5932	Cock-AMN	31:05:55	NK 09:06:55 FHS 23:02:63 FKR 01:10:84	06:09:84	90	
201 033 5933	Cock-BM	04:06:55	NK 10:09:55 FHS 04:04:63 GT 25:05:68 FKR 31:12:86	05:12:86	182	>Italië
201 034 ----	Cock-AMN	08:06:55	NK 02:09:55 FHS 25:04:63 GT 01:07:69	27:05:69		
201 035 5935	Cock-BM	13:06:55	NK 21:06:55 FHS 14:06:63 GT 01:06:86 FKR 31:05:87 FNDM 31:12:87	23:12:87	228	
201 036 5936	Cock-AMN	16-06-55	NK 20-08-55 FHS 09-02-63 FNDM 02-06-73 FKR 01-10-84 FNDM 01-08-89	28-02-89	313	
201 037 5937	Cock-BM	21:06:55	NK 13:08:55 FHS 14:05:63 FNDM 01:12:88	11/10/88	278	
201 038 5938	Cock-AMN	24:06:55	NK 26:07:55 FHS 22:05:63 FNDM 31:12:87	23:12:87	229	

STELPLAATSINDELING

NUMMER	BOUWER	LEVERING	STELPLAATSEN	UIT GES	PV	OPMERK
*****	*****	*****	*****	*****	*****	*****
201 039	5939	Cock-BM	29:06:55	NK 07:07:55	23:12:87	230
				FHS 22:03:63		
				FKR 31:12:87		
201 040	5940	Cock-AMN	05:07:55	NK 15:07:55	23:12:87	231
				FHS 28:10:55		
				FKR 31:12:87		
201 041	5941	Cock-BM	07:07:55	NK 06:10:61	11/10/88	279
				FNDM 01:12:88		
201 042	5942	Cock-AMN	12:07:55	NK 27:12:61	20:10:81	14
				FHS 11:01:62		
				FRST 18:07:63		
				FNDM 01:11:81		
201 043	5943	Cock-BM	15:07:55	NK 03:09:58	15:01:86	136
				FKR 01:03:86		
201 044	5944	Cock-BM	29:07:55	NK 03:01:62	23:12:87	233
				FRST 11:01:62		
				FHS 26:07:63		
				FKR 31:12:87		
201 045	5945	Cock-BM	04:08:55	NK 16:11:61	11/10/88	280
				FNDM 02:06:73		
				FKR 21:01:74		
				FNDM 01:12:88		
201 046	5946	Cock-BM	05-08-55	NK 12-09-61	28-02-89	314
				FKR 31-05-87		
				FNDM 01-08-89		
201 047	5947	Cock-BM	09:08:55	NK 22:10:61	23:12:87	234
				FNDM 16:11:61		
				FKR 31:12:87		
201 048	5948	Cock-BM	12:08:55	NK 24:08:55	02:01:85	102
				GT 30:09:55		
				FKR 19:11:58		
				GT 01:02:85		
201 049	5949	Cock-BM	18:08:55	NK 28:08:55	23:12:87	235
				GT 17:10:55		
				FKR 09:02:59		
				FHS 23:07:63		
				FNDM 31:12:87		
201 050	5920	Cock-BM	23:08:55	NK 20:11:61	FNDM	
201 051	5951	Cock-BM	27:08:55	NK 23:09:55	23:12:87	236
				FKR 31:12:87		
201 052	5952	Cock-BM	31:08:55	NK 15:10:56	23:12:87	232
				FKR 10:01:65		
				FNDM 31:12:87		
201 053	5953	Cock-BM	06:09:55	NK 15:10:56	23:12:87	237
				FHS 02:04:60		
				NK 19:07:61		
				FKR 31:12:87		
201 054	5954	Cock-BM	08:09:55	NK 10:01:56	23:12:87	238
				FKR 01:10:70		
				FNDM 31:12:87		
201 055	5955	Cock-BM	10:09:55	NK 06:02:62	15:02:83	37
				FHS 18:07:63		
				FRST 05:08:63		
				GT 08:11:63		
				FKR 26:06:64		
				GT 18:08:67		
				FNDM 01:04:83		

Inzet**Zomerregeling 1936**

In het jaar 1936 zijn alle lokomotieven uit de vorige eeuw richting sloper gegaan. Daar de NMBS zijn reconversie bezig was, zien we de intrede van de eerste elektrische stellingen AM35. Ook de elektrificatie van de lijn Brussel - Antwerpen is een vermelding waard. Voor het lokomotief bestand zien we de intrede van de AM 35, Type 1 en type 601.

Distrikt Antwerpen :

Type	Eff.	FRST	FNDM	FNSZ	FCV	FLV	FYZ	FSR	FTL	Tot.
1	10							8		8
6	8				8					8
7	8							4		4
9	17							9		9
10	10							1		1
11	5			1						1
14-15	26	8			5		5			10
60	16							8		8
61	3							1		1
64	28					7	8		4	19
66	24			4	1			6		11
69	13				6					6
93	11	1	1			1			4	7
97	5			3						3
25	2							1		1
29	1									0
31	103					5				5
33	1									0
36	7							3		3
38	32					10		10		20
40	10				6					6
41	54	12	5			6		9		32
44	22								11	11
71-72	84		13	4			7	5		29
79	16		6							6
81	73			5		10	10	12		37
90	32		12							12
98	12		2					1		3
51	41	1	5	2			8			16
53	143		45	5		7	4	22	2	85
57	15				2			8		10
58	38		8	5				8		21
601	7				5					5
AM 35	12							6		6
	877	22	97	29	33	46	42	116	21	406

Distrikt Charleroi :

Type	Eff.	FSU	LDS	FLU	LNC	FIL	FTM	LWC	Tot.
8	6						4		4
11	10							3	3
15	25						7	11	18
16	8	6							6
18	23						6		6
64	12					6			6
93	7			5					5
96	6								0
25	2				1				1
40	32	10				10			20
71-72	57	1	9	2	10		1		23
80	42				9				9
81	128			8	10	16	8	16	58
51	21	1			7	2			10
53	44				7	11		1	19
57	7						2	1	3
430		18	9	15	44	45	28	32	191

Distrikt Gent :

Type	Eff.	FDK	FLS	FDN	FR	FTK	FC	FDD	FCLO	FGZH	FKR	FSD	FSN	FT	FY
7	24				3						5	5			
8	4														
9	5						4								
11	23					1	1						5		3
14-15	23		6	1			8								
16	23					6					4				5
18	35														6
19	3										2				
20	11										8				
64	36		11		1						10				
66	5											3			
93	3					1					1				
25	8		1		1	1									
29	5									1	1				
38	38		4				4								10
40	18						10								
44	214	4	10	6	13		18	7	3		11	6	12	10	10
71-72	35									7	8				1
81	26	2									11				
51	63	1	4		1		2			4	2	6		2	
53	56				1		7	2		6	10	1		1	
600	3										2				
602	1										1				
605	1										1				
651	1										1				
652	1										1				
665		7	36	7	26	3	54	9	3	18	79	21	17	34	14

Distrikt Hasselt :

Type	Eff.	FHS	LML	Tot.
16	6	3		3
18	12		7	7
66	13	9		9
29	2			0
31	32	6		6
38	5	5		5
40	10	6		6
44	3		1	1
80	29	8		8
51	5			0
53	6	4		4
57	2	1		1
	125	42	8	50

Distrikt Liège :

Type	Eff.	ANS	FVY	FHR	FLD	FL	GMN	FPS	RY	RSV	LHY	FNO	FVS	Tot.
7	20			8		5								13
9	13					8								8
10	13					7								7
11	3	1												1
64	26				7	10								17
93	22			7						4	3			14
96	18					7		2				2		11
97	37			10		3		6		4				23
25	10	1									4			5
31	49													0
38	12	1							4					5
41	13							9						9
81	140	12	5	5	5		5		29	1		4		66
98	26					12	1							13
51	11				1	2								3
53	53	6		2		1	1	2	10				2	24
57	11				2	4								6
500	3					3								3
501	1					1								1
650	1					1								1
	542	21	6	32	29	64	7	19	43	9	7	11	11	259

Distrikt Mons :

Type	Eff.	ATH	FBC	FBM	GT	FMS	FBA	FTY	Tot.
1	5			4					4
7	13			8					8
8	11							6	6
9	7							5	5
10	7			1					1
14	7							4	4
16	16				11				11
62	15			10					10
64	47			11		12			23
93	27	8					10		18
97	14			9					9
25	5						5		5
38	24				14				14
41	146	13	13	10	22	13	10	6	87
71-72	39		5	3			4	9	21
79	23					4	5		9
81	54				16		15		31
98	2					1			1
51	42	2	2	1	2	3		2	12
53	43				8	2	6	3	19
57	20	3	4	7					14
601	7				6				6
603	1				1				1
604	5				4				4
	580	26	24	64	84	35	55	35	323

Distrikt Namur :

Type	Eff.	MBX	LC	LJ	MUT	LT	FEO	MkM	Tot.
5	4			2					2
7	10						7		7
8	22			8				6	14
10	19			6				5	11
16	9					7			7
18	8								0
64	19					14			14
93	11	1	1		1				3
96	3	2							2
25	6		5						5
31	16								0
33	7						4		4
35	4							3	3
36	86	5		5	10	4	5	2	31
38	39			1		6		2	9
41	8						5		5
44	28	6	5						11
72	6			2					2
81	155	7		11	16	7	10	4	55
98	8				2				2
51	8	1					4		5
53	30	1					7	5	13
57	7			2		2			4
werkpl	1								0
	514	23	11	37	29	40	42	27	209

LIJN 67 : LE TOURQUET - COMINES

Geschiedenis :

Toen de lijn 69 Comines bereikt had, werden er dadelijk plannen ontvouwen om vanuit deze grensplaats de lijn te laten afbuigen om via Le Touquet het Franse Armentières te bereiken. Deze lijn werd in 1870 in dienst genomen door de Etat Belge, doch de lijn kende steeds een lokaal verkeer en het dorgaande internationale treinverkeer bleef achterwege.

Lengte :

11,9 km tot aan de Frans-Belgische grens

Stations en stopplaatsen :

FOI	FOI	Comines	0.0	km
LPG		Pont-Rouge	6.0	km
FTQ	FTQ	Le Tourquet	9.7	km
		Grens	11.9	km
		Armentieres	15.1	km

Vertakkingen :

Geen

Industriële verbindingen :

Geen

Indienststelling :

01-11-1870

Buitendienststelling :

Reizigers : 08-10-1950

Goederen : 1987

Uitreksel uit de reisgids van 1949

67		Le Touquet - Comines									67
K	Station	TA	TA	TA	TA	TA	TA	TA	TA	TA	
		8881	8210	8957	8897	8885	8801	8869	8803	8809	
0	Lé Touquet	6.15	7.10	8.20	10.58	12.67	15.31	17.30	19.16	21.28	
4	Pont-Rouge	6.20	7.15	8.25	11.3	13.2	15.39	17.35	19.21	21.33	
6	Warneton	6.26	7.21	8.31	11.9	13.8	15.41	17.41	19.27	21.39	
7	Bas-Warneton	6.29	7.24	8.33	11.11	13.10	15.46	17.43	19.29	21.41	
9	Moi-Cornet	6.33	7.28	8.36	11.14	13.13	15.49	17.46	19.32	21.44	
10	Comines	6.38	7.33	8.41	11.19	13.18	15.51	17.51	19.37	21.49	
Kortrijk		69	7.17	8.11	9.50	12.31	14.31	16.12	17.01	20.43	

Geschiedenis :

Al vlug na het bereiken van Kortrijk, werd het de Flandre Occidentale de mogelijkheid gelaten om de lijn door te trekken naar Ieper en Poperinge en verder naar het Franse Hazebrouck.

Het eerste deel tot Poperinge kwam in verschillende fasen in 1854 klaar, het laatste, grensoverschrijdende, deel werd in 1870 gereedgemaakt.

De F.O. werd door de Société d'Exploitation overgenomen vanaf 1870 tot 1878 en in 1906 door de Etat Belge genationaliseerd.

Lengte :

48 km tot aan de Frans-Belgische grens

Stations en stopplaatsen :

FC	LK	Kortrijk West	0.0
MIM	MIM	Bissegem	1.6
FWH	FWM	Wevelgem	5.1
FME	FME	Menen	10.4
LWQ	LWK	Wervik	15.6
FOI	FOI	Comines	19.2
MUM		Houthem	22.8
		Hollebeke	24.6
		Zillebeke	28.5
FY	FI	Ieper	31.9
FMR		Vlamertinge	35.7
		Brandhoek	38.2
FPP	ERP	Poperinge	42.0
FAB		Abeele	48.0
		Godewaersvelde	51.0
		Caestre	56.0
		Hazebroeck	63.0

Vertakkingen :

Y Menen	10.4	lijn 65 richting Roeselare
Y Ieper	31.9	lijn 64 richting Roeselare
Y Ieper	31.9	lijn 63 richting Kortemarck
Y Poperinge	42.0	lijn 67 richting Adinkerke

Indienststelling :

Baanvak Kortrijk - Wervik :	14-01-1853	door de F.O.
Baanvak Wervik - Comines :	18-06-1853	door de F.O.
Baanvak Comines - Ieper :	18-03-1854	door de F.O.
Baanvak Ieper - Poperinge :	20-03-1854	door de F.O.
Baanvak Poperinge - grens :	1870	door de F.O.

Buitendienststelling :

Baanvak Poperinge - Franse grens opgebroken in 1972
Lijn buitendienst in 1950

LIJN 72 : GENT - DE PINTE - DEINZE

45.21

Geschiedenis :

Op het oogenblik dat het spoor Gent bereikte, werd ook beslist om het spoor af te leiden, eens naar Brugge en Oostende, anderzijds naar de westkust en Kortrijk, al op 21 september 1839 werd het eerste deel van deze zuidlijn tot Deinze ingehuldigd en tot op dit oogenblik bleef deze lijn één van de hoofdlijnen van het net.

Lengte :

16 km

Stations en stopplaatsen :

FGSP	FGSP	Gent-St-Pieters	0.
FPW		St.-Denijs-Westrem	4.
		Hemelrijk	5
FPT	FPT	De Pinte	7
		Broeckstraat	9
FDU		Deurle	10
		Muizenhol	12
		Beekstraat	13
LTS		Astene	14
FD	FD	Deinze	16

Vertakkingen :

Y De Pinte	7	lijn 86	richting Oudenaarde
Y Deinze	16	lijn 73	richting Lichtervelde
Y Deinze	16	lijn 75	richting Kortrijk

Indienststelling :

21-09-1839 door de Etat Belge

Elektrificatie :

1984

Uitreksel uit de reisgids van 1949

72		Gent - De Pinte - Deinze												72	
K		8701	8712	9321	8513	8721	8511	1703	1183	8721	1173	8721	1173	8721	1173
0	Gent (St-Pieters)	3.45	4.85	4.48	6.3	6.50	7.20	7.43	8.8	8.20	8.26	8.90	8.0		
4	St-Denijs-Westrem				6.10	6.56	7.26			8.28		8.36	8.40	8.36	8.36
7	De Pinte	3.63	4.44		6.14	7.1	7.30			8.30		8.36	8.40	8.40	8.40
11	Deurle				6.21		7.35					8.45			
14	Astene				6.23		7.41					8.51			
16	Deinze			5.8	6.31		7.46	7.57	8.24		8.44	8.56	9.16		
		1171	8730	0316	8830	8744	1701	2701	8835	8761	1173	8720	1173	8720	1173
	Gent (St-Pieters)	9.8	11.22	12.34	13.20	13.25	13.52	14.35	16.24	16.33	17.26	17.30	17.38	17.38	17.38
	St-Denijs-Westrem				13.32				16.31	16.40		17.37	17.46	17.46	17.46
	De Pinte			11.32	12.44	13.31	13.37	14.43	16.26	16.45		17.42	17.50	17.50	17.50
	Deurle				12.44	13.32		14.43	16.37				17.51	17.51	17.51
	Astene				12.49	13.37			16.43				17.69	17.69	17.69
	Deinze	9.22		12.59	13.47		14.6	14.51	16.53		17.40		18.24	18.24	18.24
		8827	1705	8752	1707	0371	8764	8805	8765						
	Gent (St-Pieters)	13.2	13.11	18.15	18.59	19.27	20.13	20.55	21.28						
	St-Denijs-Westrem				18.22		20.19	21.53							
	De Pinte	18.11	18.20	18.27	19.7	19.36	20.23	20.43	21.37						
	Deurle	13.13	18.22		19.8	19.38		20.43							
	Astene	13.19						20.48							
	Deinze	18.27	18.35		19.15	19.46		20.54							

LIJN 73 : ADINKERKE - DEINZE

45.22

Geschiedenis :

Eens in Deinze aangekomen werd eerst de verbinding naar Kortrijk aangelegd, pas later werden de concessies richting westkust uitgereikt. De Flandre Occidentale legt de lijn verder aan tot in Tielt en deze verbinding kwam in 1855 in dienst. Het gedeelte tot in Veurne werd aan de Chemin de fer de Lichtervelde à Furnes toegekend, doch de treinen konden nog niet rechtstreeks en moesten via Roeselare en Ingelmunster rijden. Het laatste stuk tot aan de Franse grens werd in 1870 officieel ingereden. Het ontbrekende stuk tussen Tielt en Lichtervelde werd pas na de overname van de F.O. door de Etat Belge zelf aangelegd en in 1880 geopend.

Lengte :

76.6 km

Stations en stopplaatsen :

FD	FD	Deinze	0.0
MME		Grammene	4.5
		Woutergem	6.2
FAR	FAR	Aarzele	8.3
FTT	FTT	Tielt	15.6
LPH		Pitten	20.1
LRY	LRD	Aardooie - Koolskamp	24.0
FLC	FLC	Lichtervelde	31.7
FTK	FTK	Kortemark	37.7
FZH		Handzame	40.5
		Zarren	43.7
FEE		Esen	47.9
FDX	FIK	Diksmuide	50.4
FFN	FVU	Veurne	65.5
MX		Koksiide	66.9
FDK	FDK	Adinkerke - De Panne	70.5
		Grens	73.8
		Bray-Dunes	76.6

Indienststelling :

Baanvak Tielt - Deinze :	31-12-1855	door de F.O.
Baanvak Lichtervelde - Veurne	18-05-1856	door de L.F.
Baanvak Veurne - grens :	05-02-1876	door de G.D.
Baanvak Lichtervelde - Tielt	23-03-1880	door de E.B.

Vertakkingen :

Y Tielt	15.6	lijn 73A	richting Ingelmunster
Y Lichtervelde	31.7	lijn 66	richting Kortrijk
Y Kortemark	37.7	lijn 63	richting Ieper
Y Kaaskerke		lijn 74	richting Nieuwpoort
Y Adinkerke	70.5	lijn 76	richting lijn 69

69 Hazebrouck - Ieper - Meenen - Kortrijk 69

nr	T. 11		T. 11		T. 11		T. 11		T. 11		T. 11		T. 11		T. 11		T. 11	
	DW	SW	DW	SW	DW	SW	DW	SW	DW	SW	DW	SW	DW	SW	DW	SW	DW	SW
0 Hazebrouck	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
7 Coestre																		
12 Godewaersvelde	A																	
15 Abeele	A																	
16 Peperlinge	A																	
10 Brandhoek																		
12 Vlaerlinge	A																	
16 Ieper																		
20 Zillebeke																		
24 Hollebeke																		
25 Houtem																		
29 Comines																		
31 Comines (Hosp.)																		
33 Wervik																		
37 Meenen (Koek.)	A																	
38 Meenen	A																	
39 Meenen (Brug.)																		
43 Wevelgem																		
46 Bissegem																		
48 Kortrijk (West)																		
50 Kortrijk	A																	

73 Adinkerke (De Panne) - Gent - Brussel (Bruxelles) 73

	9359		9760		9290		9342		9388		1794		9390		9365		706		1131		1182		1795		9362		9398	
	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Adinkerke	+	+																										
De Panne																												
Yverne	A																											
Avekapelle																												
Oostkerke																												
Kaaskerke																												
Diksmulde	A																											
Eessen																												
Zarren																												
Handzame																												
Kortemark	A																											
Lichtervelde																												
Kortkeer																												
Ardoole-Koalskamp																												
Pittem																												
Tielt	A																											
Aatsela																												
Wongergem																												
Grammene																												
Delnze	A																											
N. 72																												
Gent (St-Pieters)																												
N. 50																												
Brussel (Zuid)																												
Bruxelles (Midi)	A																											

73 Adinkerke (De Panne) - Gent - Brussel (Bruxelles) 73

	9359		9760		9290		9342		9388		1794		9390		9365		706		1131		1182		1795		9362		9398	
	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Adinkerke	+	+																										
De Panne																												
Yverne	A																											
Avekapelle																												
Oostkerke																												
Kaaskerke																												
Diksmulde	A																											
Eessen																												
Zarren																												
Handzame																												
Kortemark	A																											
Lichtervelde																												
Kortkeer																												
Ardoole-Koalskamp																												
Pittem																												
Tielt	A																											
Aatsela																												
Wongergem																												
Grammene																												
Delnze	A																											
N. 72																												
Gent (St-Pieters)																												
N. 50																												
Brussel (Zuid)																												
Bruxelles (Midi)	A																											

PUBLICITE DANS L'INDICATEUR DES TRAINS
 S. N. C. B. - Publicité - 17, rue de Louvain, Bruxelles - Tél. 12.30.50 - Poste 36 52
 Dépliant-tarif envoyé sur demande

Reeks L : Stoomlocomotieven type 41.

Tweeploegenstelsel Daggemiddelde : 101 km
 01 plandag Standplaats : Ieper

Dit type 41 reed een reizigerstrein naar Kortrijk laadde daar kolen, kwam terug naar Ieper en verzekerde in de namiddag een goederendienst naar Abeele en Moorslede.

Reeks M : Stoomlocomotieven type 41.

Drieploegenstelsel Daggemiddelde : 86 km.
 01 plandag

De locomotief reed los naar Comines en verzekerde daar de ganse dag de rangeerdienst.

Reeks R : Stoomlocomotieven type 53.

Drieploegenstelsel Daggemiddelde : 71 km.
 03 plandagen

De rangeerstomers verzekerden hun diensten te Kortrijk-Station en Kortrijk-vorming.

Reeks S : Stoomlocomotieven type 41.

Drieploegenstelsel Daggemiddelde : 109 km.
 01 plandag Standplaats : Roeselare

Ze verzekerden de rangeering te Roeselare en lokale goederentreinen naar Lichtervelde en Kortrijk.

Reeks Z : Aflos

Drieploegenstelsel

Drie ploegen machinisten zorgden voor het aanhouden van de stomers 's nachts en werden ingezet voor de speciale diensten.

Reeks L - HL. t. 41 - Standplaats Ieper.															
B.P. 3.10 / 2.05		⊗ ⊕ wassen alle 21 dagen d' in Kortrijk - HL vervangen. Nieklijt u. s. fr. v. v. l. d. g. l. m.													
1	SD 9206	Ieper	Kortrijk	500	607	708	700 - 60	16	a LI	1200					
	2805		Ieper	1040	1133				L. Me. V. 99210	Ieper V	Abeele	1255	1503	9-	- 41
			HLR		1100				L. Me. V. 99210	Ieper V	Ieper V	1533	1713		4
									M. d. S. 90567	Ieper V	Moorslede	1225	1376		
									M. d. S. 90589	Ieper V	Ieper V	1430	1530		
										HLR			2030		
											SSD		21-		
											S		17-		
											S HLR	dx	FCV		
D.		Reekt							D.	Reekt					
		2805	dx	A. 52											
	5 bygewoone rinsten per jaar om per august										T.S.	16.	- 101		
											P.M.	744	- 4		

Reeks 51

De reeks 51 (Jocadis)

De geschiedenis :

+++++

De rekonversie van stoom naar diesel, werd gekenmerkt door drie vermogenversies. Bij de grootste vermogens van lijndiesellokomotieven bestonden de tyoen 201, en 202/203/204 al. Voortgaande op deze lokomotieven bestelde de N.M.B.S. opnieuw twee types bij Cockerill enerzijds, en bij Brugeoise et Nivelles anderzijds. Het type 200 (latere reeks 51) werd in verschillende bouwschijven vanaf 1960 gebouwd.

De eerste lokomotieven kwamen vooreerst te Schaarbeek en verzekerden vooral de reizigersdiensten op de nog niet geëlectriceerde hoofdlijnen. Anderzijds kregen ook Kortrijk, Dendermonde, Tournai en Monceau dergelijke lokomotieven in dienst.

De laatste bouwreeks ging in zijn totaliteit naar Hasselt. Deze toestand bleef gedurende de ganse loopbaan gehandhaafd, doch met de voortschrijdende elektrifikatie kwam er in de tachtiger jaren een reorganisatie : Schaarbeek en Dendermonde verloren als eerste deze machines en samen met machines van Hasselt werd er een betrekkelijk groot effectief opgebouwd te Antwerpen-dam, dit ter vervanging van de oudere lokomotieven reeks 59. Ook Monceau verloor zijn lokomotieven ten voordele van St-Ghislain en als laatste werden de machines van Kortrijk te Merelbeke gestationeerd.

Tot op dit ogenblik bleven de afstellingen beperkt tot machines die verongelukten, of waarvan de dieselmotor zware schade leed. Voor de toekomst voorzien men nog geen echte afstellingsgolf, zodat het grootste deel van de kaap van de eeuwwisseling zal halen.

Het model :

+++++

Door zijn alomtegenwoordigheid, is het logisch dat Jocadis dit model koos om het in model uit te brengen. Zoals bij deze fabrikant gebruikelijk heeft men niet voor de gemakkelijkste oplossing gekozen, doch voor een fraai afgewerkt model (voorlopig enkel in bouwkit) volledig bestaande uit witmetaal. Het onderstel is gemaakt uit gefotografeerde messing. De ruitenwissers en de ladders zijn samengesteld uit gegoten brons.

Voor de aandrijving kan men bij dit model kiezen voor een gewone motor, die drie assen van één draaistel aandrijft of tegen meerprijs - een Faulhaber-motor.

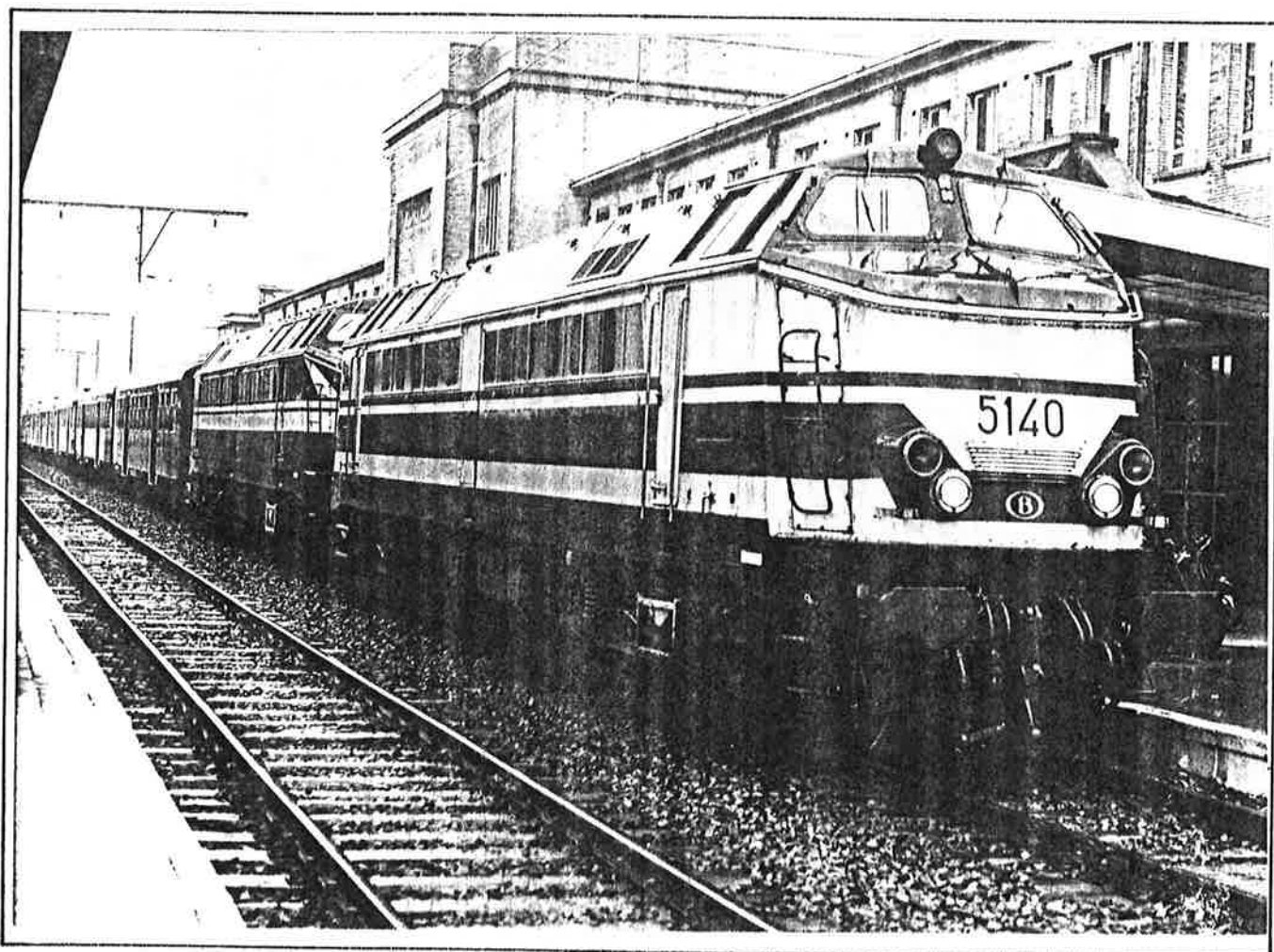
De nauwkeurigheid en modelgetrouwheid van het model zijn zeer goed en praktisch alle details zijn in model uitgevoerd. Zelfs de verschillende versies zijn voorzien, en zo heeft men o.m. twee verschillende daken (naargelang de koelgroepen Behr of Voith) en zelfs de verschillende bufferbalken zijn voorhanden.

Ondanks het feit dat alle onderdelen passend gegoten werden en dat de kast praktisch volledig gemonteerd is, blijft het samenstellen voor een gewone modelbouwer nog moeilijk en ook de schildering lijkt een probleem. Het kant en klare model heeft het grootste nadeel de hoge prijs.

De verschillende uitvoeringen :

om te weten of het nagebootste model wel werkelijk bestaan heeft, moet men weten welke uitvoeringen er bestaan hebben. Volgens de konstruktie heeft men de volgende variaties :

- de lokomotieven 200.001 tot 200.053 (5101 tot 5153) waren uitgerust met een koelgroep Behr en o.m. gestroomlijnde bufferbalken
- de lokomotieven 200.054 tot 200.093 (5154 tot 5193) hadden door de Voith-koelgroep een afwijkend dak en rechte bufferbalk. Beide versies kunnen nagebootst worden daar de nodige onderdelen aanwezig zijn in de bouwdoos.
- vanaf 1972 werden de enkele koplampen vervangen door dubbele koplampen (rood-wit), waardoor opnieuw een bijkomende versie ontstond.
- een aantal lokomotieven, kreeg een derde koplamp, dit met de oog op verbindingen naar Duitsland. Eerst werd de lamp voor op de neus bijgebouwd, later werd deze lamp boven de stuurpost vast ingebouwd.



Schilderingen :

+++++

- de oorspronkelijke versie was volledig groen, met twee smalle gele zichtbaarheidsbanden en enkele koplampen. Tot in 1971 was de oude nummering (200.xxx) aangebracht.

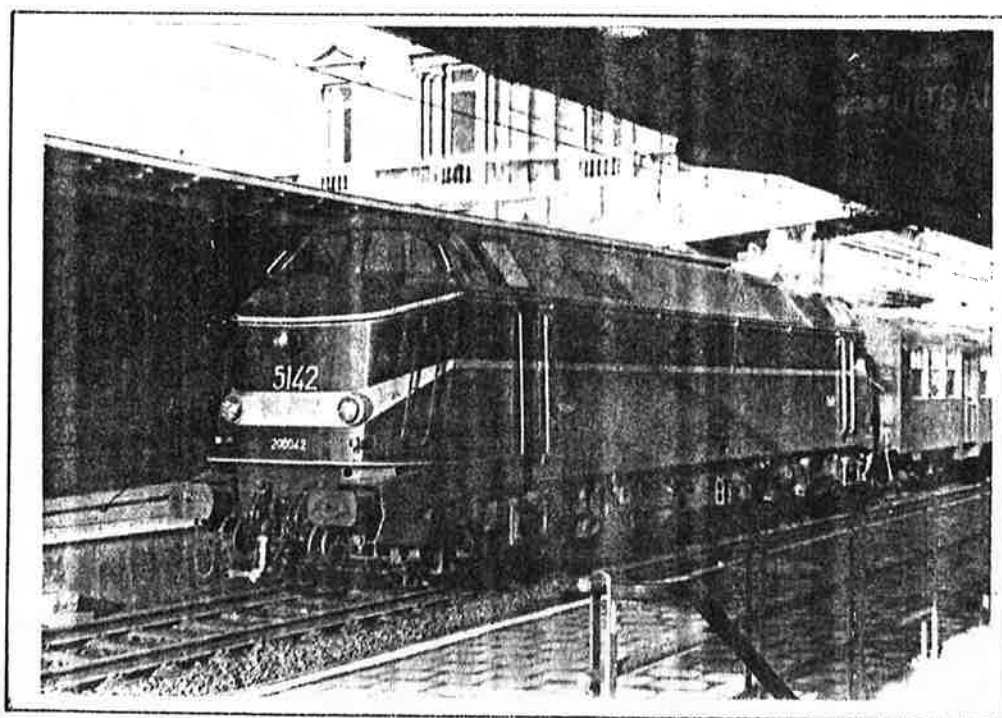
- vanaf 1970 waren er enkele lokomotieven al uitgerust met de nieuwe geel-groene standaardschildering, doch nog steeds met de oude nummering (ditmaal in het groot) aangebracht. De weinige nummers zijn niet bekend.

- vanaf 1971 werden de nieuwe nummers aangebracht, men had toen nog twee versies : volledig groene schildering (oude versie)
geel groen (enkele koplampen vb. 5172)

- vanaf 1972 werden de geel-groene schildering massaal ingevoerd en werden ook de dubbele koplampen aangebracht. Praktisch alle lokomotieven kregen deze schildering.

- vanaf 1976 werd op de 5142 een eerste proef gedaan met de gele veiligheidsschildering. Deze lokomotief kreeg hierbij een afwijkende prototypeschildering.

- na de 5142 werd de standaardschildering toegepast : de 5106 kreeg afwijkend nog een geel bovendeel van de neus, de overige lokomotieven kregen - wegens de ongewenste spiegelingen - groene neusbovendelen. Op dit ogenblik zijn alle lokomotieven in deze schildering.

**Bijzondere schilderingen :**

De 5101 (ex 200.001) werd in 1972 omgebouwd tot een prototype met een Cockerill-motor van 4 000 pk. Deze lokomotief kreeg één van de mooiste schilderingen : nl. blauw met witte zichtbaarheidsbanden en aluminium-keurige nummers 5001. Deze lokomotief werd in 1978 teruggebouwd tot de normale versie 5101 (geel).

Treinsamenstellingen :
 ++++++

In de ganse loopbaan heeft deze reeks zowat alle mogelijke treinsamenstellingen aan de haak gehad.

In reizigersdienst werden ze gebruikt met de rijtuigen typen K, M1, M2, M3 en L. Sporadisch waren er in de beginperiode ook treinen met GCI-rijtuigen. Alleen de rijtuigen M4 en M5 kunnen in feite niet in deze samenstelling.

In goederentraktie zijn alle treinsamenstellingen mogelijk, van de zwaarste ertstreinen, tot lichte lokale goederentreinen met slechts enkele wagens, en zelfs bv. mengewagentreinen zijn mogelijk.

Doch één treinsamenstelling spreekt tot de verbeelding : in de zestiger jaren en zelfs na de hernummering waren twee lokomotieven (de 5106 en 5168) uitgerust voor het slepen van de TEE-treinen tussen Brussel-zuid en Amsterdam. Deze treinsamenstelling was als volgt :

lokomotief type 200 (oude schildering) of reeks 51 (geel groen)	firma Jocardis
TEE-rijtuig (1ste klasse) SNCF	firma Lima of Jouef
TEE-rijtuig (1ste klasse) SNCF	firma Lima of Jouef
TEE-rijtuig (1ste klasse) SNCF	firma Lima of Jouef
TEE-rijtuig (1ste klasse) SNCF	firma Lima of Jouef
TEE generatorrijtuig SNCF	firma Lima of Jouef

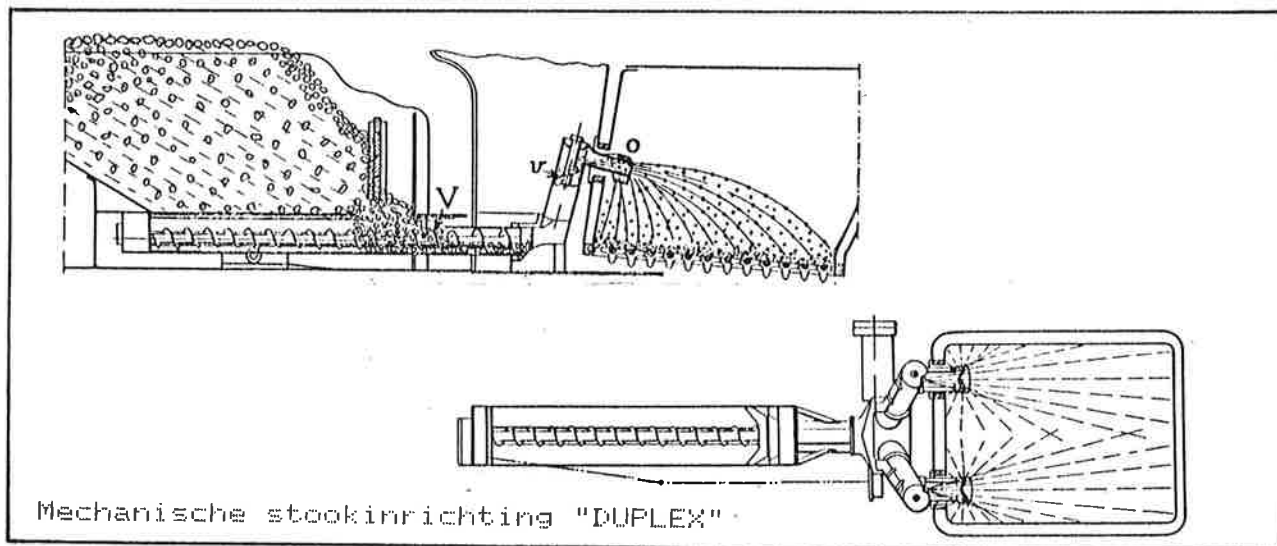
Deze trein is zeer gemakkelijk na de bootsen op elke modelbaan.



Mechanische stookinrichting :

Een goede stoker kan maximaal 2.500 kg. kolen per uur door de vuurduur de haard in gooien en dit gedurende 3 à 4 uren. Wanneer het roosteroppervlak de 5 m² overschreidt en wanneer het stooktempo redelijk hoog ligt (vb. 500 kg / m²) kan de stoker niet meer volgen. Daarom gebruikte men de mechanische stoker.

In de mechanische stookinrichting Duplex wordt de kolen via een schroef zonder einde van de tender naar een kleine zeef voor de haard gebracht. Van daaruit werd de kolen via twee , schuin en evenwijdig met de zeef opgestelde, schroeven zonder einde naar een mond gebracht. Via deze monden wordt de kolen , door de stoomdruk, op het rooster geblazen. Geleiders zorgen voor de goede verspreiding van het kolen op het rooster. De schroef zonder einde wordt door een kleine stoommotor aangedreven.



De mechanische stookinrichting eiste wel zeer droge kolen, want vochtige kon voor oestopping in de schroef zonder einde zorgen. Een ander nadeel is dat de droge kolen van redelijk hoog vallen en daardoor worden meegezogen. Daar de stoker ze nat maakte om dit te voorkomen, kunnen we rekenen dat het verbruik met 10 % steeg. Maar het had talrijke voordelen ; de kolen werd gelijkmatig en regelmatig verspreid, de haard bleef constant gesloten waardoor de hitte gelijkmatiger is.

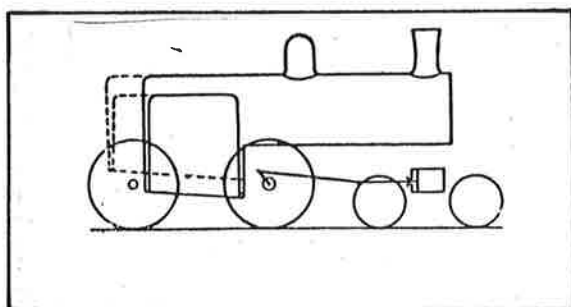
Sommige mechanische stookinrichtingen ,zoals die van Elvin, werden vervolledigd door een breekinstallatie.

In België werden ze op proef in de type 10 en 31 gebruikt maar hun resultaat viel tegen zodat er geen andere machines een mechanische stookinrichting kregen.

Plaats van de haard en de assen :

Met een goederenlokomotief was het probleem van de haard niet zo groot daar het naar genoeg kon geplaatst worden. Maar bij de reizigerslokomotieven was het anders gesteld. Want de plaatsing van de haard t.o.v. de asindeling is zeer invloedrijk op de bouwwijze van de lokomotief.

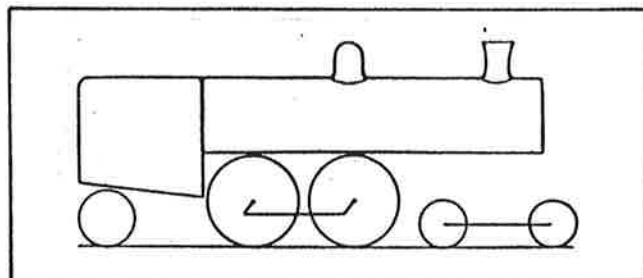
Laten we als voorbeeld de lokomotief type 18 nemen, met 4 grote gekoppelde wielen achter en een draaistel voor. De diepe haard duikt tussen de twee assen. Van daaruit is zijn lengte beperkt door de afstand tussen de twee assen, daar de afstand tussen twee assen beperkt is tot de grootste toelaatbare afstand tussen twee gekoppelde assen (en deze bedraagt ongeveer 3 m), blijkt dat de grootste lengte van een diepe haard beperkt is tot 2,40 m bij buitenliggende cilinders en 2,10 m bij binnenliggende cilinders. Anderzijds is de breedte tussen twee wielen beperkt tot 1 meter.



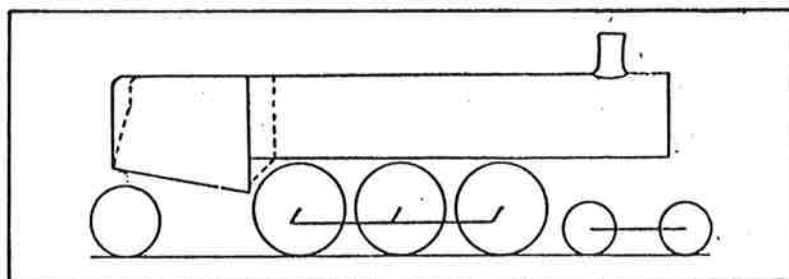
In deze omstandigheden kan het grootste roosteroppervlak $1 * 2,40 \text{ m} = 2,40 \text{ m}^2$. Als we een groter roosteroppervlak willen zijn we verplicht de haard over de as te laten uitgaan. Dit heeft als gevolg dat de haard minder diep wordt. Maar zelfs in het

geval van een half-diepe haard wordt de lengte beperkt door de grootste lengte die een rooster aankan, en die bedraagt 3 m. Daardoor wordt het roosteroppervlak weer eens beperkt tot $1 * 3 = 3 \text{ m}^2$.

Als een groter roosteroppervlak noodzakelijk is zal men verplicht zijn de haard te laten uitkomen. Dit heeft als gevolg dat de middellijn van de ketel hoger komt te liggen, en dat de totale hoogte buiten het buitenruimte profiel komt. Daardoor moeten we de haard verplaatsen naar achteren tot hij voorbij de twee gekoppelde assen komt. Vanaf dit ogenblik, om overlast op de achterste as te voorkomen, is men verplicht een loopwiel bij te plaatsen. Deze opstelling heet "Atlantic".

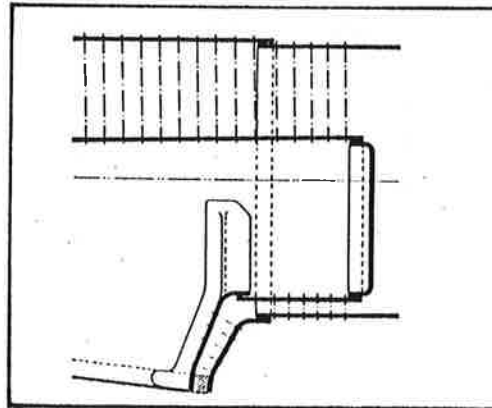


Op dezelfde wijze bekomt men de "Pacific" afgeleid van de lokomotief met drie gekoppelde assen. In dit laatste geval wordt de ketel langer dan de redelijke lengte, om deze in te korten en tegelijkertijd het zwaartepunt naar voren te halen snijdt men de haard wat in zoals aangegeven op de figuur (lokomotieven type 1 & 5 met 6 meter tussen de pijpenplaten).



Vertikale vuurbrug :

Om een volledige verbranding te verkrijgen en om de rechtstreekse benadering van de koude lucht op de pijpenplaat te voorkomen plaatst men in de modernere versies van de Amerikaanse lokomotieven een verticale vuurbrug. Buiten deze voordelen heeft het als bijkomend voordeel dat het gewicht achteraan afneemt en dat de pijpenplaat vooruit mag, en daardoor verhindert men een onnodige lenete van de vlampijpen.



Stoken met zware fuel :

De zuivere petroleum zoals hij uit de boortorens komt, wordt na eenvoudige distillatie onderverdeeld in een groot aantal produkten in opgaande volgorde rechtevenredig met de dichtheid :

- eerst de zeer ontvlambare benzines
- dan het huishoudelijk petroleum
- dan volgt het gasolie beter gekend onder de naam diesel.

Uiteindelijk volgt dan de afval, de zware fuel of fuel oil, die gebruikt wordt voor de lokomotieven.

In Roemenië, in de Kaukasus en in het zuiden van de U.S.A. worden heel veel lokomotieven uitsluitend met zware fuel gestookt daar de kaloriën per kilogram aanzienlijk hoger liggen dan bij kolen (10.300 à 10.500 kal/kg.). In het begin werd de zware fuel enkel gebruikt in de landen die zelf boortorens hadden, daar het duurder kostte dan de kolen. Maar na de tweede wereldoorlog kwam de zware fuel ook aan de dagorde in Europa. De eerste testen verliepen in Engeland, daarna deden ze hun eindexamen in België en Frankrijk. Om zware fuel te stoken moet men de haard met een vuurvaste mantel bedekken ; en een gewelf plaatsen aan de voorkant van de haard.

De temperatuur in de haard bedraagt ongeveer 1700 °C, de brander kan vooraan of achteraan in de haard geplaatst worden :

- vooraan : dan wordt de brander onder het gewelf geplaatst met de vlam gericht naar de achterkant van de haard. Daardoor moet de vlam eerst het gewelf omlopen alvorens in de pijpen te geraken.
- achteraan : dan wordt de vlam naar de onderkant van het gewelf gericht zodat ze nu ook het gewelf moet omlopen.

Aan de brander komen twee leidingen aan : een die de zware fuel vervoert en de andere de stoom, die de fuel verspreid in de haard.

Het stoomverbruik bedraagt 10 % van het geleverde. De regeling van de twee kranen (stoom en fuel) zorgen ervoor dat de vlam kan ingesteld worden van waakvlam tot op zijn volle verbruik.

De fuel wordt op voorhand verwarmd door een stoomslang om hem vloeibaar te maken.

Het aansteken gebeurt door middel van een wiek bevestigd op een ijzeren staafje. De stoker is bevrijd van alle fysische krachten maar moet ,om een goed redement te verkrijgen nauwkeurig letten op de luchttoevoer, fueltoevoer en de stoomtoevoer. Om een koude lokomotief aan te steken moet men over een externe stoombron beschikken van 5 à 6 kg om de blazer in de brander te voeden.

Behalve dat hun calorische waarde hoger ligt dan bij kolen heeft zware fuel nog andere voordelen :

- snel aansteken en vlug op druk
- gemakkelijk te besturen
- geen rook (tenminste niet bij een goede stoker)
- proper materieel
- lokomotief gemakkelijk te bevoorraden.

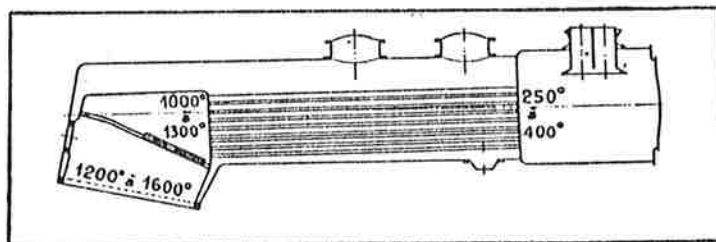
Algemene opmerkingen over het verdampen :

Het verwarmingsoppervlak bestaat uit twee delen :

- rechtstreeks : de 5 vlakken van de haard
- onrechtstreeks : dankzij de oppervlakte van de vlampijpen

De totaal geleverde warmte verdeelt zich als volgt :

- de warmte opgesloten in de brandstoffen verdeelt zich vooral door straling en dit op de platen van de haard. De hitte van de haard, gestookt met kolen, bedraagt tussen de 1.200°C en de 1.600 °C, en de temperatuur van de platen bedraagt 200 à 250 °C.



- de warmte die de gassen meevoeren en die afgestaan wordt aan de vlampijpen. De temperatuur aan de ingang van de pijpen bedraagt 1.000 à 1.300 °C en aan het einde van de vlampijpen 250 à 400 °C.

De haard neemt ongeveer 40 % van de opgenomen warmte voor zijn rekening , terwijl de vlampijpen de resterende 60 % opneemt. Het is de stookoppervlakte die de oppervlakte met rechtstreekse straling beïnvloed. De warmte in de vlampijpen neemt vlug af , dit heeft als gevolg dat hoe verder men zich van de haard verwijderd, hoe minder warmte de buizen opnemen.

Dit onderdeel komt hoe langer hoe meer tot uiting in België, daarom hebben wij besloten er enkele pagina's aan te besteden.

1. Inleiding :

Dit onderdeel kent ook verschillende vormen van beoefenen, deze zouden we allereerst willen opsommen :

- Kant - en - klaar : Dit zijn de installaties en modellen die in speelgoedzaken te verkrijgen zijn. Deze stoominstallaties kunnen variëren van enkele duizenden tot etelijke duizenden.
- Bouwpakketen : Deze zijn er in allerlei variëteiten en prijs klassen. Het assortiment omvat voor het over grote deel gietstukken, die U zelf moet bewerken (meestal met engelse maten). Deze soort vergt wel fatsoenlijk gereedschap, zoals een draai bank.
- Zelfbouw : Deze tak van de modelbouw is zeer boeiend maar vereist behalve enige fundamentele kennis van warmte, sterkteleer, materialen en ervaring met metaalbewerking als draaien, frezen, tappen, snijden, lassen en braseren ook nog veel geduld. Wel kunt U de vitale onderdelen zoals cilinders, vliegwielen, kranen, peilglazen, afsluiters e.d. kant-en-klaar aanschaffen, maar daarmee heeft men nog geen machine gebouwd.

2. Machines :

Dit hoofdstuk is in de eerste plaats bedoeld om U een inzicht te verschaffen in de opbouw en samenstelling van installaties, de diverse onderdelen en de mogelijkheden in de modelbouw.

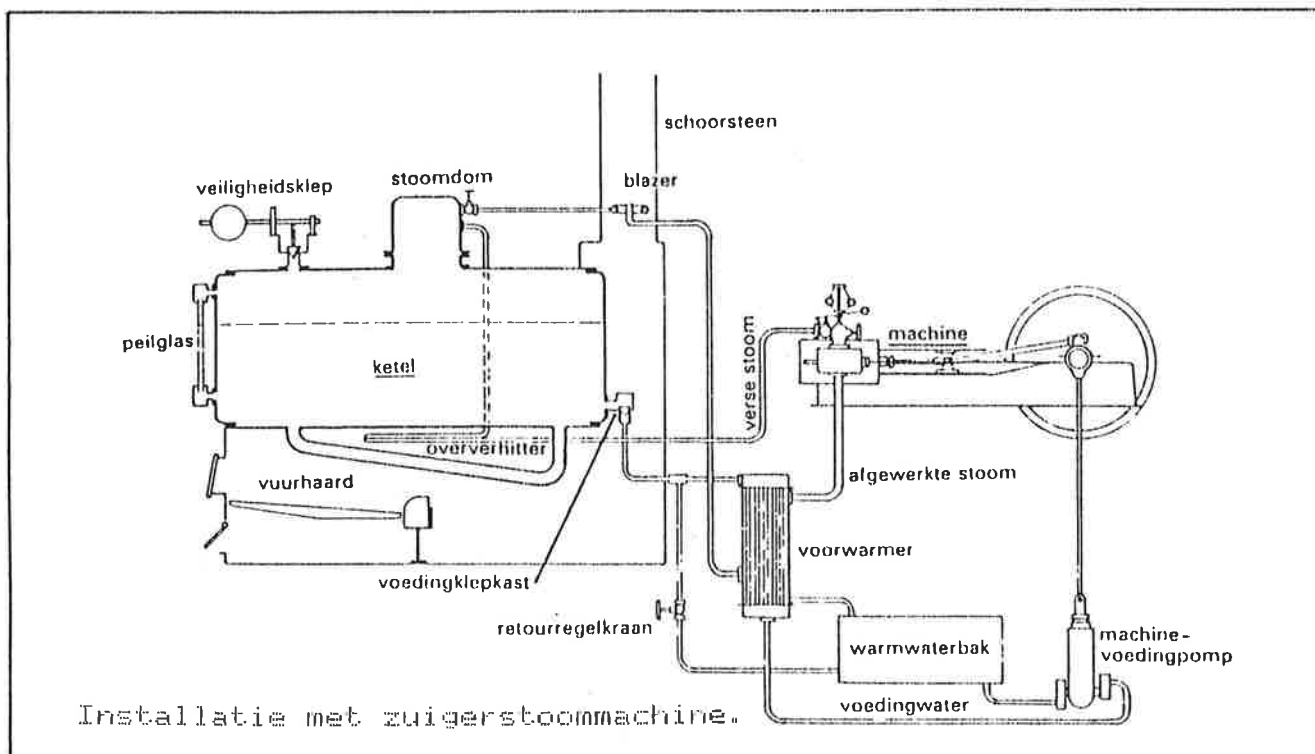
STOOMINSTALLATIE :

De stoominstallatie werkt op het principe van het verdampen. Door dit verdampen in een gesloten ruimte te laten plaats vinden ontstaat er druk. Als brandstof gebruikt men gas, olie, spiritus, esbit en enkel bij de grotere installaties steenkool.

Voor het veilig werken is de ketel, zoals beschreven wordt in het onderdeel "stoomlokomotief", voorzien van belangrijke toestellen. Dit zijn o.a. de veiligheidskleppen, het peilglas, de manometer, de hoofdstoomafsluiter en de voedingstoestellen. In zijn eenvoudigste vorm bestaat de stoominstallatie uit een verticale ketel met binnenketel en een verticale stoommachine. Om de circulatie in de ketel te verbeteren en om het verwarmt oppervlak te vergroten plaatst men de zogenaamde Galloway-buizen. Dit zijn waterpijpen die in de vuurkist aangebracht zijn.

Op de volgende bladzijde is een elementaire stoominstallatie geschets dat aangeraden is voor de beginnelingen. Daar deze

samengesteld is uit een verticale ketel en een ééncilinder stoommachine.



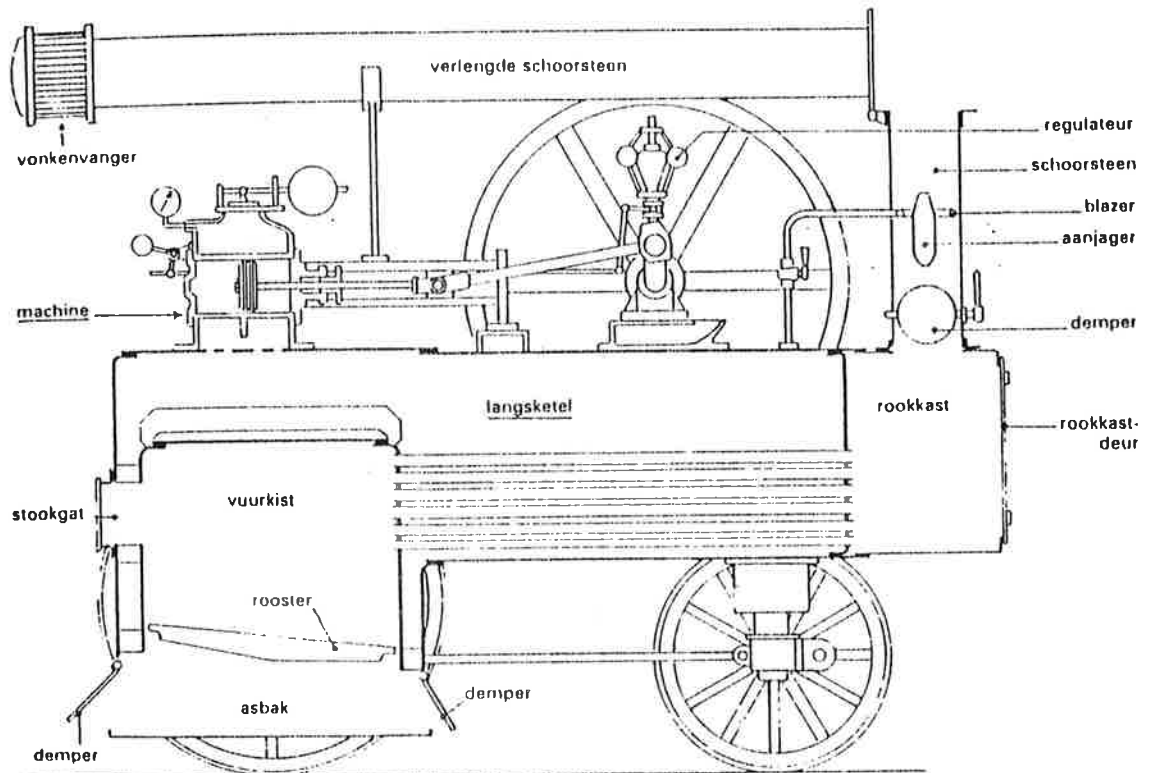
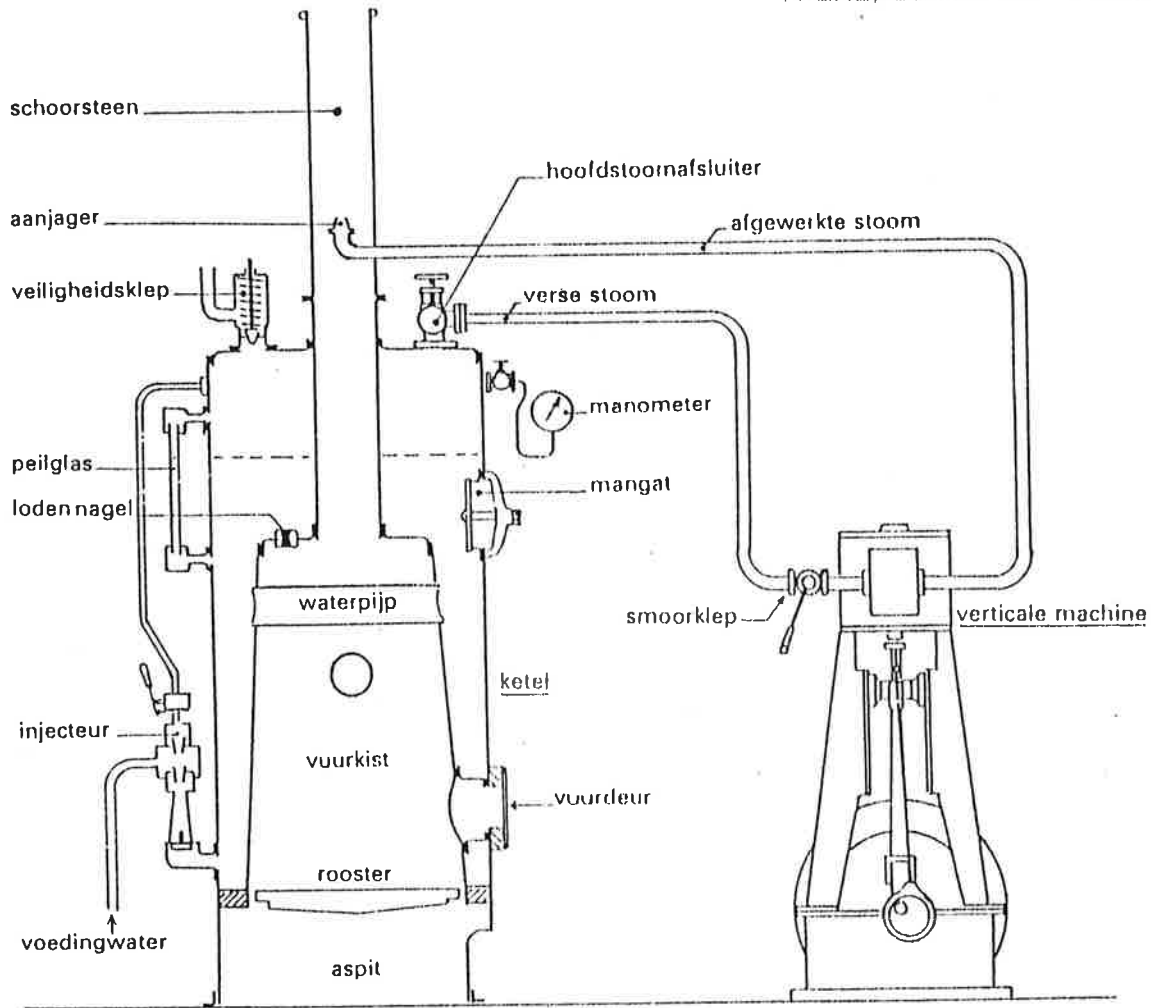
Op het schema zijn verschillende veiligheidstoestellen aangeduid, zoals de veiligheidsklep (om een te hoge druk in de ketel te vermijden), de loden nagel (vermijdt het droogstoken), de peilglazen (om het waterpeil in de ketel te controleren) en de injecteurs (om opnieuw water in de ketel te krijgen). De bouw hiervan wordt in een volgend hoofdstuk besproken. Een ander voorbeeld van een stoominstallatie is die van een lokomobiel, bestaande uit een liggende ketel en een ééncilinder stoommachine. Ook hier staan de verschillende onderdelen aangeduid om een zicht op deze installaties te verschaffen. Deze is wel moeilijker te vervaardigen dan de vorige, omdat hier het volledig aandrijfmechanisme moet vervaardigd worden.

Voor het regelen van de trek op het vuur zijn in de asbak en de schoorsteen luchtregelkleppen, de zgn. dempers, aangebracht.

De installatie met zuigerstoommachine bezit een echte modelbouwersketel, de zgn. 'Smithies-boiler'. Dit type is vrij eenvoudig en toch heel efficiënt. De vuurhaard ligt onder de ketel. Deze ketel is ook voorzien van een veiligheidsklep met indirecte gewichtsbelasting en een stoomdom. Deze laatste heeft tot doel de stoomafname zo hoog mogelijk boven het wateroppervlak te doen plaatsvinden, zodat het watergehalte in de stoom laag blijft. Men kan de verse stoom (V.S.) direct naar de machine voeren of eerst door de rookkast of de vuurhaard sturen om de stoom droger te maken of te oververhitten. Past men geen stoomdom toe dan bestaat de kans erin dat er water meegeleurd wordt naar de machine. In dat geval is een binnenstoompijp effectief. Dit is een pijp in de stoomruimte van de ketel, die aan de bovenkant voorzien is van zaagsneden waardoor de stoomafname gelijkmatig over het wateroppervlak is verdeeld. De afgewerkte stoom van de machine wordt nu niet direct naar de schoorsteen afgevoerd, maar naar de voorverwarmer van het type Mattick, waar de warmte in de stoom wordt benut voor het verwarmen van het voedingswater, de

Rest wordt naar de schoorsteen afgevoerd.

Transportabele installatie



Lokomobil

Standplaats Zolder :

=====

Daar de exploitatie te Zolder 7 oktober jl. eindigde werd in de maand november de laatste hand gelegd om het materieel tegen de aankomende winter te beveiligen.

In Genebos werd verder gewerkt aan de afbraak en het verhuis van het buffet. De gehele binneninrichting (banken, toog, ...) staan nu al te Ag.

Standplaats As :

=====

De eerste St.-Niklaasrit kende niet het gewenste succes, maar na de uitzending op de TV 1 (BRT), zaterdag 24 november, kwam er schot in de zaak. De reservaties stroomden binnen en de twee anderen St.-Niklaasritten werden een waar succes.

Tevens mocht ook "Bebert" voor het eerst naar Eisdon. Tijdens de eerste St.-Niklaasrit werd Bebert dan ook ingezet om, met de D2 de trein naar boven te trekken. Dit mislukte omdat briketten de druk niet konden leveren. Tijdens de tweede St.-Niklaasrit werd Bebert met kolen gestookt, en trok dan ook de 170 ton wegende trein, met enige moeite, naar boven. Om een kleine vergelijking te maken van het kolenverbruik ten opzichte van Zolder, verbruikte Bebert tijdens de 2de en 3de St.-Niklaasrit ongeveer 500 kg kolen.

Op de zaterdagen was iedereen dan ook druk in de weer om de laatste hand te leggen op de voorbereidingen van de zondag, zodat er aan het rollend materieel, buiten het gewone onderhoud weinig gebeurde.

Foto : - zicht achterkant station juist voor een ritdag



Rollend materieel :

=====

Ondanks dat er nog weinig tijd overschoot werd de ganse uitlaat van de D2 vervangen. Verder tracht men de elektrische installatie van de diesel na te kijken om ze in de loop van de winter te vervangen.

Bebert werd tijdens de maand december en januari in orde gebracht voor de waterdrukproef, ook verschillende buizen, stoppen, werden vervangen.

Aan de 554.14 werden ook verschillende werken uitgevoerd, de resterende pneumatische defecten werden onder handen genomen, de motor werd volledig nagekeken en ook de remleidingen werden duchtig onder handen genomen.

Voor het volgend ritseizoen zou Bebert en de 554.14 ook aan de buitenkant moeten worden verzorgd. Tijdens de volgende maanden zal de onderkant van de diesel aangepakt worden. Doordat het momenteel boven de schouwput in Winterslag staat. Ook aan de onderkant van Bebert moet gewerkt worden. De lekken aan de spuikraan moeten opgelost worden, en de drukregelaar moet tussen de remleiding geplaatst worden.

Naar mate de tijd het toelaat zou ook de buitenkant van de D2 aangepakt moeten worden.

Foto : - D2 klaar om naar Eindhoven te vertrekken.



Museumlijnen

Nu er weinig nieuws is van de Belgische museumlijnen, willen we een Nederlandse museumlijn doorlichten, nl. de Twentse Stoomtrein (vroeger MBS). Deze museumlijn werd gekozen omdat ze praktisch een analoge ingesteldheid heeft als de L.S.V. en daar regelmatig ervaringen uitgewisseld worden tussen beide museumlijnen.

De Twentse Stoomtrein (M.B.S.)

De museumlijn - gelegen in de noordnederlandse provincie Twente langs de Duitse grens - was vroeger een lokale verbinding vanuit Enschede in het zeer landelijke gebied met kleine dorpjes, volledig verstoken van de zware industrie. Na de buitendienststelling werd de lijn in de loop van 1970 als museumlijn overgenomen en vanaf 1972 uitgebaat. Doch door de aanleg van een autosnelweg werd de lijn onderbroken en kende ze geen aansluiting meer met de NS.

Daar waar tijdens de eerste jaren vooral nadruk gelegd werd op het verwerven en restaureren van rollend materieel, ging de nadruk nadien meer en meer liggen op een echte museumwerking en het aanbrengen van een eigen spoorwegsfeer.

De lijn begint in de iets grotere gemeente Haaksbergen en vanaf hier gaat de lijn noordwaarts, eerst doorheen de buitenwijken van de gemeente, nadien door het praktisch vlakke, door boomrijen afgezoomde weidelandschap. Na ca. 6 km wordt het landelijke Boekelo bereikt.

De museumwerking startte te Haaksbergen, waar het oorspronkelijke station bewaard bleef, doch in privé-bezit was. In Haaksbergen waren verschillende afstelsporen aanwezig en werd een Romny-loods als voorlopige werkplaats ingericht. Te Boekelo was enkel een omloopspoor aanwezig, en in 1984 werd hier een loods gebouwd voor het nog niet gerestaureerde materieel.

De ontwikkelingsplannen :

In de tachtiger jaren werd een 15-jaren opgesteld die een volledige ombouw van de museumlijn omvatte. Met de steun van de gemeente en de provincie kon deze delikate aanpassing geleidelijk aan uitgevoerd worden.

Eerst werd het stationsgebouw te Haaksbergen verworven en aangepast aan de exploitatie : in de benedenverdieping werd de lokettenzaal en de wachtzaal ingericht en in de oude goederenloods werd een tentoonstellingszaal gehuisvest. De bovenverdieping wordt door één van de leden bewoond.

Vanaf 1985 gingen de werken in een ijtempo verder : eerst werd het emplacement opgesmukt met een draaischijf en werden de perrons en de toegangswegen aangepast. Een nieuwe parking werd aangelegd. Een jaar later werden de bouwwerken aangevangen aan een nieuwe lokomotief- en rijtuigloods. Door een plaatselijk

voorminscentrum voor bouwvakkers werd deze loods in een historisch verantwoorde stijl opgetrokken en voorlopig werd de werkplaats hierin ondergebracht. In 1988 was deze loods zover gereed dat ze in gebruik genomen kon worden. Inmiddels was de oude werkplaats afgebroken en in een analoge stijl werd op deze plaats nu een nieuwe volledig uitgeruste - werkplaats gebouwd. Deze werken duurden ongeveer drie jaar en eind 1990 werden de sporen aangesloten en konden de bouwwerken voorlopig afgesloten worden.

Anderzijds werd de signalisatie aangepast en werd ook het eindpunt Boekelo aangepakt en voorzien van een oud baanwachtershuisje.

Het rollend materieel :

Als stoomlokomotieven bezit de Twentse Stoomtrein over 5 stomers. Hiervan zijn er 3 volledig gerestaureerd en rijvaardig. Hierbij moet vermeld worden dat de restauraties tot in de puntjes verzorgd werden en dat de lokomotieven pareltjes geworden zijn.

De drie stoomlokomotieven zijn :

De lokomotief 2 is een lok met verticale ketel, in 1926 gebouwd bij Cockerill en sindsdien ingezet bij de Zuid-Chemie te Sas-van-Gent. In 1969 kwam deze naar de museumlijn en in 1981 in een wijnrood jasje gerestaureerd en thans nog steeds gebruikt voor korte reizigerstreinen en werktreinen op de lijn.

De lokomotief 4 werd door Hanomag in 1925 gebouwd en deze drielaas was bij de Delmenhorst-Harpeddter Eisenbahn in dienst. Ze werd in 1968 overgenomen en in 1982 gerestaureerd en gebruikt in de gewone reizigersdienst op de lijn.

Achter de lokomotief 7 schuilt de oorspronkelijke Staatsspoorweglok 657 (nadien NS 8107). Na de loopbaan bij de NS ging ze naar de Suikerfabriek te Roosendaal en in 1968 naar de MBS. De restauratie begon in 1977 en duurde niet minder dan 11 jaar. In 1989 kwam de uiterst vakkundig gerestaureerde machine terug op de sporen was ook bij het 150-jarig bestaan te Utrecht aanwezig.

De lokomotieven 3 (Union, 1896, Ct), en 5 (Henschel, 1927, 1'Ot) wachten thans nog op restauratie.

Verder heeft de MBS nog 6 diesellokomotieven (meestal ex-NS rangeerdiesels) en 3 motorwagens in zijn bestand. Deze zijn echter meestal nog niet gerestaureerd. In het rijtuigenpark vindt men ook 3 Belgische GCI-rijtuigen, waarvan al één volledig gerestaureerd werd en het tweede thans in herstelling verblijft.

De volgende tabellen geven een duidelijker beeld over het rollend materieel.

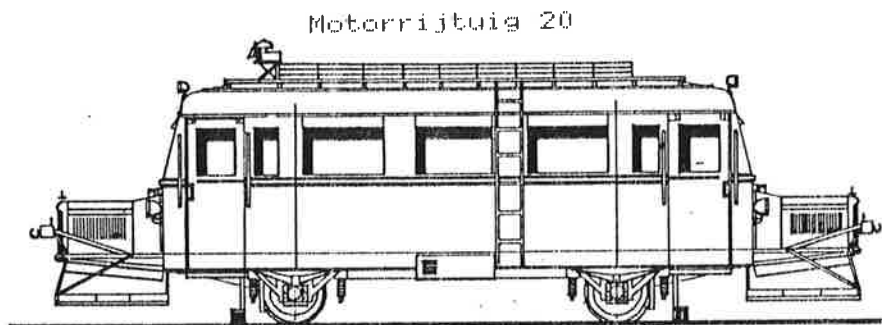
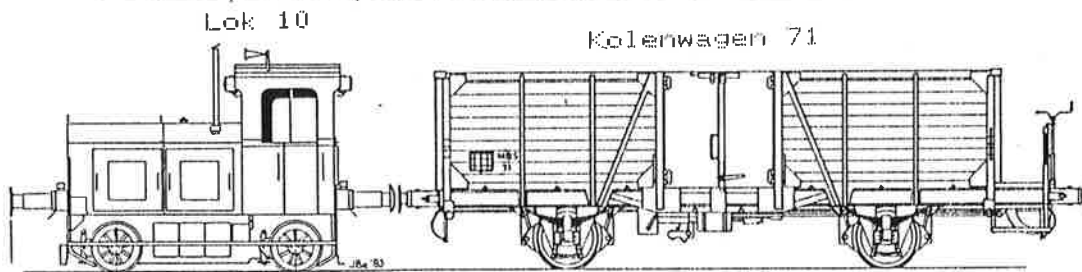
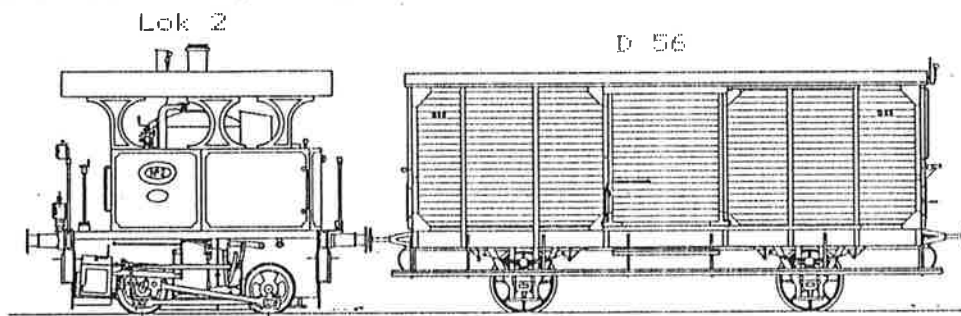
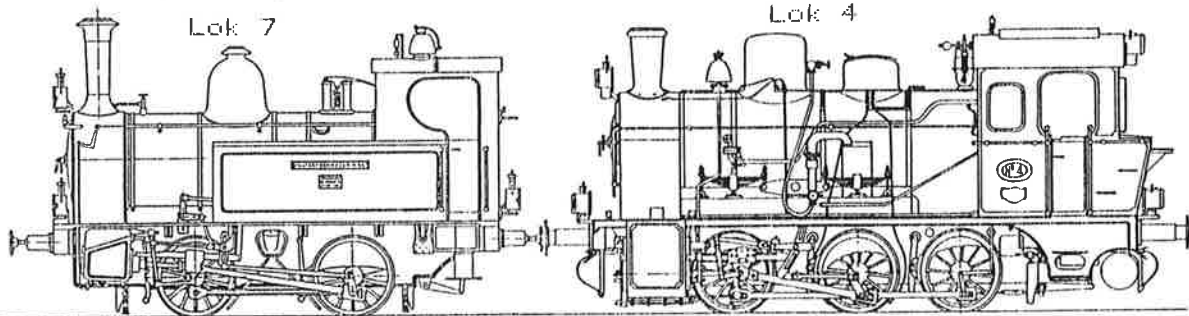
Tabel 1: Technische gegevens van de stoomlokomotieven.

Omschrijving		2	3	4	5	7
max. stoomspanning	ato	12	12	13	11	11,3
totaal verwarmd opp.	m ²	25,2	59,9	67,8	96	62,5
oververhitteropp.	m ²	-	-	-	25,7	-
roosteroppervlak	m ²	1,0	1,35	1,45	1,66	1,23
cilindermiddellijn	mm	290	350	400	450	370
slaglengte	mm	310	550	550	550	480
drijfwielmiddellijn	mm	700	1100	1100	1200	1100
stoomverdeling type*	-	W	A	W	W	W
watervoorraad	m ³	3,25	4	5	6	2,7
kolenvoorraad	ton	0,5	1	1,2	1,6	0,8
dienstvaardig gew.	ton	15,2	32	37,5	54	33,3
radstand	mm	1800	3000	3100	5300	2200
lengte over buffers	mm	4820	8590	8775	9860	7493
trekkracht	kgf	3245	5145	7280	9450	4890
max. snelheid	km/h	25	40	60	65	45
asindeling	-	B	C	C	1C	B
bouwjaar	-	1926	1896	1925	1927	1901

Verklaring *: W = Walschaerts (Heusinger), A = Allan(Trick)

Tabel 2: Technische gegevens van de diesellokomotieven.

omschrijving	10	11	12	13II	14	15
bouwer	O&K	Werkspoor	O&K	O&K	Spoorijzer	Spoorijzer
bouwjaar (oorspronkelijk)	1923	1956	1922	1954	1932	1932
fabrieksnummer	-	1042	1298	25626	145	-
middellijn aangedreven wielen mm	700	1100	625	850	800	800
radstand mm	2530	2 x 2050	1800	2500	2464/2524	2464/2524
lengte over buffers mm	5440	8900	5460	6500	6710	6710
totaal gewicht (dienstvaardig)	-	40 ton	-	24 ton	13,8 ton	13,8 ton
trekkracht kg	-	8560	-	5900	1750	1400
max. snelheid km/h	20	60	10	30	30	15
motorleverancier	O&K	Thomassen	O&K	O&K	General Motors	General Motors
motortype	diesel 4 tact 116V4	diesel 4 tact 6FE	diesel 4 tact 116V2	diesel 4 tact 116VI	diesel 2 tact 3055C)	diesel 2 tact 3055C3A
aantal cilinders	4	6	2	6	3	3
boring x slag mm	120 x 160	175 x 210	120 x 160	120 x 160	108 x 127	108 x 127
cilinderopstelling	V-vorm	lijnmotor	V-vorm	V-vorm	lijnmotor	lijnmotor
motorvermogen pk	75	330	40	140	65	59
motortoerental omw/min	1500	1100	1300	1550	1650	1200
overbrengingssysteem	mechanisch	elektrisch	mechanisch	hydraulisch/ mechanisch	mechanisch	mechanisch
aandrijving via	ketting 2 x 2 versnel.	elektromotor heermaf/westing- house	kettingen 3 versnel.	voith kast	cardan-as 2 versnellingen	kettingen 2 versnellingen
Bij MBS aanwezig sinds bedrijfsvaardigheid situatie zomer 1989	1969 bedrijfsvaardig, motor alkomstig van loc 13	1971 revisie tractiemotoren 1988/1989	1975 loc buiten dienst, motor verwijderd	1984 bedrijfsvaardig	1983 bedrijfsvaardig	1987 transmissie defect



Verbeteringen

Van Dhr. Huysman kregen we de volgende verbeteringen toegestuurd aangaande het L.S.V. - tijdschrift nr 44.

- 44.11 5101 : Geleverd : 30-11-1961
 FSR - FDR : 08/63
 Omgenummerd tot 5001 tussen 07/72 en 11/80
 5102 : FSR - FDR : 08/63
 5103 : LNC - FSR : 06/84
 5110 : FSR - FTY : 03/72
 5111 : FLS van 03/72 tot 05/74
 5112 : FSR - FDR : 08/69
 5116 : FTY - LNC : 02/72
 5153 : LNC - FDR : 01/63
 5154 : FSR 02/62 -FHS 06/84 -FNDM 06/85 -FHS 05/88-
 FNDM
 5155 : FHS 06/84 -FNDM 06/85 -FHS 05/88 -FNDM
 5156 : FSR 02/63 -FHS 06/84 -FNDM 06/85 -FHS 05/88 -
 FNDM
 5157 : FSR 12/65 -FHS 06/84 -FNDM 06/85 -FHS 05/88 -
 FNDM
 5158 : Moet zijn : FHS 08/63 - FSRT 01/64 - FLV 06/64-
 FHS 06/84 - FNDM 06/85 - FHS 05/88 - FNDM
 5160 : Na FHS komt 06/84 -FNDM 06/85 - FHS 05/88-FNDM
 5162 : FHS 06/84 - FNDM
 5163 : Moet zijn : FSR 01/81 - FDR 06/83 - FNDM
 5171 : Moet zijn : FHS 06/84 - LNC ...

HLDE 5117 (I) : Vernield tijdens de botsing van 20-01-1986 in Epegem. Zijn dieselmotor werd ingebouwd in het chassis van de HLDE 5161 die erg beschadigd werd tijdens de botsing van 22-11-1984 en uit de geschriften geschrapt op 01-03-85. Vermits het nummer 5161 niet meer bruikbaar was (door de schrapping) werd het nieuw samengesteld geheel omgedoopt tot HLDE 5117 (II).

44.20 De datum van de eerste reizigerdienst ontbreekt :
17 mei 1953

44.21 Indienststelling : 14-10-1889
 Eerste reizigersdienst : 08-10-1950

*_Uittreksels uit de reisgids dateren uit 1949

44.22 Elektrificatie : 20 mei 1986

Spoorwegen in België

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

Auteur : H. Welter

Railfoto :

4	Prijs : 160 BFr.
5, 9, 11-13	Prijs : 180 BFr.
14-23	Prijs : 200 BFr.
24-37	Prijs : 220 BFr.

DE LAATSTE EXEMPLAREN ZIJN OOK IN HET FRANS VERKRIJGBAAR !

Postkaarten :

Postkaart stoomwals	Prijs : 25 BFr
Postkaarten As (2 verschillende exemplaren)	Prijs per stuk : 25 BFr.

Posters

Posters As A4 (2 verschillende exemplaren)	Prijs per stuk : 35 BFr.
Posters As A3 (6 verschillende exemplaren)	Prijs per stuk : 50 BFr.
	Prijs v. d. 6 : 275 BFr.
Poster type 12	Prijs : 120 BFr.
Poster type 64	Prijs : 70 BFr.
Poster type 41	Prijs : 70 BFr.
Poster type 25	Prijs : 70 BFr.

```
*****
*   Reeks As : 6 verschillende posters A3   As   *
*           + 2 verschillende postkaarten As   *
*           + 1 postkaart stoomwals           *
*                                           Prijs : 325 BFr. *
*****
```

De bestellingen kunnen gebeuren door storting van het betreffende bedrag verhoogd met 80 BFr. voor de boeken duurder dan 500 BFr. en 40 BFr. voor de anderen, op het rekeningnummer : 860-0068579-79 van de L.S.V. vzw. Henisstraat 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.

** Om onnodig verplaatsen te voorkomen kunt U eerst telefoneren naar het telefoonnummer :
012 / 23 22 24 tijdens de week
011 / 65 70 06 zaterdag's

