

L.S.V. Tijdschrift

VERENIGING ZONDER WINSTOOGMERK

TWEEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT
MAART - APRIL

JAARGANG : 9

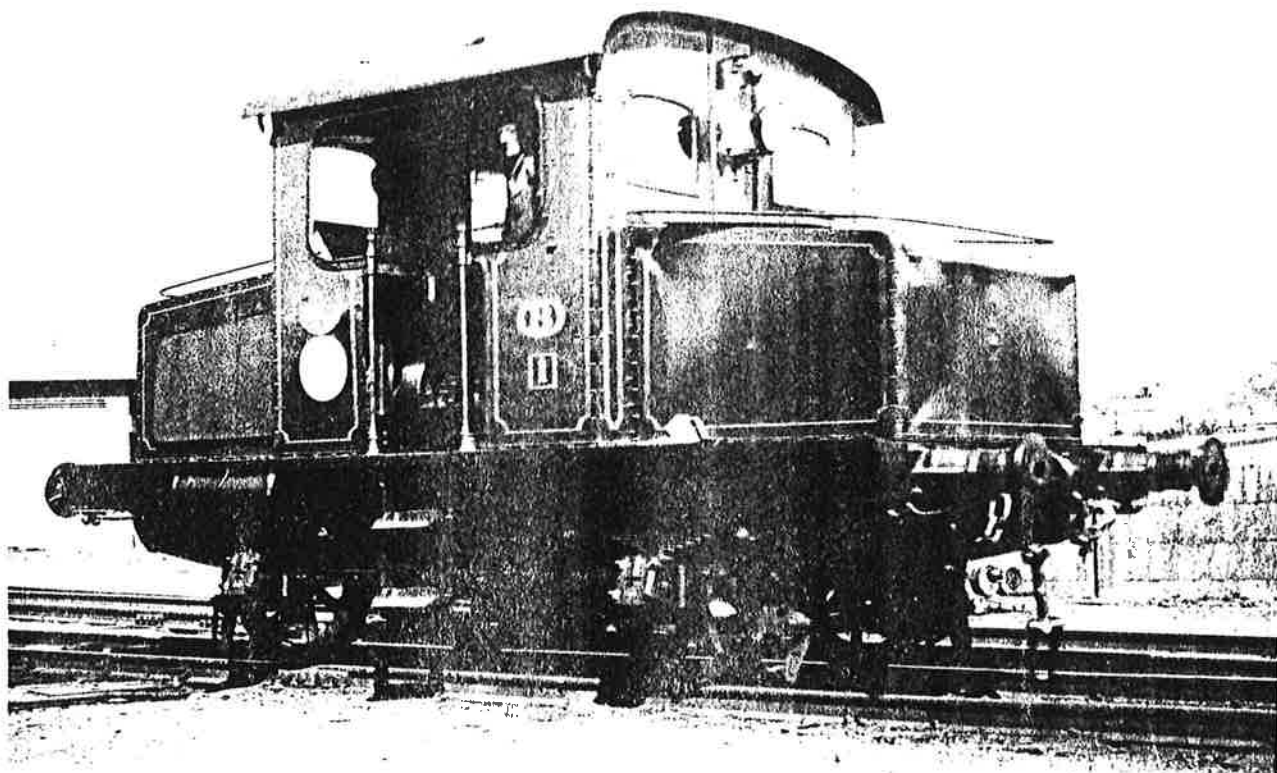
NUMMER : 46

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER : J. CASIER

HEMISSTRAAT 71

3700 TONGEREN

UITGIFTE KANTOOR : 3700 TONGEREN (



Limburgse Stoom Vereniging

Editoriaal

Rode band : Ook dit jaar besloten we alle vergeetachtigen te verwittigen met een RODE BAND onder hun adreslabel. Al degenen die dit hebben, zijn verséten hun lidmaatschapsbijdrage te storten, of was ons tot op deze dag nog niet tegengekomen.

Nieuwe beheerraad : Zoals het om de drie jaar nodig is, werd vanaf 01-01-1991 een nieuwe raad van beheer gekozen, waarbij elk lid een eigen taak toegewezen kreeg, dit om een goede werking te bekomen.

J. Casier : voorzitter en verantw. exploitatie
MJ Arckens : sekretaris
E. Peickmans : penningmeester
E. Dewalmeys : public relations
F. Nelissen : verantw. materieel
M. Willems : verantw. emplacement * gebouwen
S. Willems : verantw. materieel

Rekeningnummer : Het oud rekeningnummer van de LSV (TTZ) werd GESCHORST gelieve oah ook alle bedragen over te maken op het rekeningnummer 860-0068579-79

Redactie : Hoofdredactie : J. Casier (Tel: 012 / 23 22 24)
Ongevallen & Stations : H. De Bot

| | | | | |
|----------|----------------|-------|---------------|-------|
| Inhoud : | Editoriaal | 46.01 | Inzet | 46.27 |
| | NMBS-Aktueel | 46.02 | Nummerlijsten | 46.30 |
| | Rijtuigen | 46.04 | Museumlijnen | 46.34 |
| | Stations | 46.05 | LSV-materieel | 46.37 |
| | Ongevallen | 46.08 | Modelbouw | 46.40 |
| | Agenda | 46.09 | Live-Steam | 46.43 |
| | LSV-spel | 46.11 | Stoomlok. | 46.45 |
| | Historische b. | 46.12 | LSV-aktueel | 46.48 |
| | Jaaroverzicht | 46.18 | Verbeteringen | 46.50 |
| | Exploitatie | 46.22 | | |

NMBS-Aktueel

Statistiek :

1. Leveringen :

936 BN Brugge Schaarbeek
937 BN Brugge Schaarbeek

2. Steatplaatswijzigingen :

5501 Kinkempois Hasselt 10-02-1991
6240 Hasselt Kinkempois 12-02-1991

3. Schrappingen : geen

Aktuele berichten :

00 : Op dit ogenblik is de proefperiode van de 050 afgesloten. Dit stel werd uitgerust met asynchrone (draaistroom)-motoren en de proeven verliepen gunstig. Toch is er geen vervolg op deze proef. Thans is dit stel terug in de CW Mechelen en wordt het terug omgebouwd tot een klassiek stel. Bij het uitkomen krijgt het zijn oorspronkelijk nummer - 151-terug.

09 : De levering van de tweede bouwschijf is gestart, doch deze stellen worden nog niet effectief ingezet; reden hiervan is het feit dat tijdens de winterperiode een nieuw gebrek naar voren kwam. De anti-slipinrichting is zo goed geregeld dat op gladde of vettige sporen deze konstant werkt zodat de stellen niet meer van plaats komen. Nu moeten alle stellen opnieuw afgeregeld worden, zodat de slip-koëfficiënt groter gezet wordt. Vooral op de lijn naar Boom hebben de stellen last van dit verschijnsel.

Door deze moeilijkheden is de inzetreeks nog niet uitgebreid zodat ook de schrappingen van de stellen 00 (051 - 128) en 05 verder vertraagd werd. Pas tegen het einde van het jaar zullen nu de eerste klassieke stellen richting sloper gaan.

21/27 : De moeilijkheden met de ventilatoren worden binnenkort opgelost. Daar het spanning niet volledig afgevlakt was, had men regelmatig problemen met de aandrijfmotoren. Deze worden nu definitief vervangen.

44 : Op dit ogenblik is de 4404 in de CW Mechelen zal in de nieuwe blauw-witte schildering de werkplaats verlaten.

52/53/54 : Voor dit jaar is er slechts één ombouw van deze lokomotieven voorzien. Hierdoor zal het waarschijnlijk tot begin 1993 duren eer alle "ronde" neuzen verdwenen zijn.

55 : Daar het bestand aan lokomotieven reeks 55 te krap was, werd de 5501 half februari naar Hasselt getransfereerd.

59 : De eerste 59-er is terug opgeknapt. Op donderdag 28 februari reed de 5941 een proefrit tussen Ronet en Bertrix en terug. Deze lokomotief was in orde gemaakt door Ronet. Na de test moesten nog verschillende fouten hersteld worden en dan gaat de lokomotief naar Merelbeke. Hier zal deze lokomotief dan voor rodageritten ingezet worden tussen Merelbeke en Zelzate in de lokale goederendienst. Begin mei moet deze lokomotief voor personeelsopleiding - eerst te Tournai, nadien in Frankrijk. De overige lokomotieven van Ronet en Merelbeke worden tijdens de volgende weken heropgeknapt en volgen hetzelfde testschema. De lokomotieven van Antwerpen worden hier hersteld en gaan dan hun rodageritten in de Antwerpse haven doen, doch dit stond nog niet volledig vast.

Al deze lokomotieven gaan in de loop van september naar Frankrijk en beginnen in oktober met hun effectieve taken. Het onderhoud wordt door de N.M.B.S. gedaan.

74 : Op dit ogenblik ondergaan de 7402 en 7403 een ombouw te Salzinnes : omdat de nieuwe rangeerheuvel te Antwerpen-noord hoger is, voldoen de 71-ers niet meer. Deze taak zal overgenomen worden door twee 74-ers in treinschakeling. Nieuw is ook dat deze loks vanuit het seinhuis bediend worden. Om dit mogelijk te maken worden de eenheden vast gekoppeld in Master-Slave eenheid. Verder worden de lokomotieven uitgerust met een radio-besturing, met drie standen : normaal, dus bestuurd door een bestuurder, semi-automatisch waarbij de bestuurder zelf een vaste snelheid voor het heuvelen kan instellen en automatisch, bediend door het seinhuis. Op dit ogenblik zullen enkel de beide eerste mogelijkheden gebruikt worden. In elk geval zal de bestuurder op de lokomotief blijven en het ophalen van een nieuw rangeerdeel blijft volledig manueel.

In het totaal heeft men 8 lokomotieven (4 duo's) nodig en op het ogenblik dat er voldoende machines omgebouwd werden, zullen de drie 71-ers in de sleepdienst gaan.

73 - 82 : op dit ogenblik is er een studie om al deze lokomotieven uit te rusten met een volledige radiobesturing. Hierdoor zou de rangeerder met een buikradio de lokomotief zelf bedienen en tevens voor de rangeringen zorgen. In eerste instantie zouden de lokomotieven te Antwerpen (haven), Merelbeke (Gentse haven), Zeebrugge, Kinkempois en Monceau hiermee uitgerust worden. Doch dit houdt dan ook in dat er een nieuwe reorganisatie van de rangeerdiensten nodig is. Op dat ogenblik zouden de reeksen 84 en 85 uit de Antwerpse haven verdwijnen, terwijl ook de 83-ers veel van hun taken zullen verliezen.

Indien het financieel mogelijk is zal de ombouw vrij snel kunnen gebeuren, daar de uitrusting reeds in het buitenland hun sporen verdiend heeft.

Vreemde lokomotieven :

In mei komt de BB 30004 - die onlangs met de motoren van de toekomstige TGV-stellen uitgerust werd - een aantal testen onder de 3 000 V ondergaan. Deze proeven zullen doorgaan op de lijn 94 tussen Tournai en Brussel en geven uitkomst over het gedrag van de motorisatie op gelijkspanning.

Anderzijds kenden de proeven met de Franse Sybic tussen Kapellen en Essen geen gunstig gevolg, zodat een eventuele nabouw van deze lokomotieven niet in aanmerking komt.

Een nieuwe kanshebber op een kontrakt is nu Siemens. Thans bouwt deze Duitse firma een aantal lokomotieven voor 3 000 V voor de Spaanse spoorwegen. Uitgerust met normaalspoordraaistellen zal één lokomotief proeven komen afleggen in België. Deze zal vanuit Stockem ingezet worden voor zware goederentreinen en zelfs reizigerstreinen tussen Arlon/Luxembourg en Ronet/Namur. Het hangt van deze proeven af of deze lokomotief in aanmerking komt voor de toekomstige elektrische lok van de N.M.B.S.

Museumexploitatie :

De restauratie van het type 1 is volledig afgesloten : vanaf half maart zullen de eerste rodageritten georganiseerd worden

eerst tussen Leuven en Aarschot, later verder naar Hasselt en Terug via Landen. Als deze gunstig verlopen, komt er een bestrit op volle vermogen en tegen 140 km/h tussen Oostende en Brussel. Tijdens het weekend van 4 en 5 mei wordt de lokomotief voorgesteld tijdens ritten tussen Brussel en Tournai.

Wagens

Statistiek :

Leveringen : geen

Schrappingen :

met PV 01/91 van 4 februari 1991

| | | | | | | | | | | | | | |
|--------|----|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|--------|
| K3 B | 22 | 22 405, | 22 409, | 22 415, | 22 416, | 22 417, | 22 422, | 22 428, | 22 431, | 22 437, | 22 448, | 22 449, | 22 452 |
| | | 22 453, | 22 457, | 22 464, | 22 465, | 22 467, | 22 481 | 22 485, | 22 486, | 22 487, | 22 489 | | |
| K1 AD | 5 | 28 105, | 28 115, | 28 117, | 28 119, | 28 120 | | | | | | | |
| K1 ADR | 1 | 28 909 | | | | | | | | | | | |
| M3 B | 6 | 42 807, | 42 816, | 42 817, | 42 822, | 42 827, | 42 836 | | | | | | |

Aktuele berichten :

M4 : Met de nieuwe beurtregeling zullen de M4-rijtuigen opduiden op de verbinding Liège - Luxembourg. Hiervoor worden de 55-ers met elektr. treinverwarming voorzien en deze rijtuigen zullen alle treinen verzekeren en zodoende de M2-rijtuigen en ook de CFL-wegmann rijtuigen vervangen.

K1 : Door de schrapping van verdere rijtuigen, is het bestand verder afgezwakt tot 13 rijtuigen 1ste klasse, 1 AB-rijtuig, 7 AD-rijtuigen en 12 ADR-rijtuigen. Al deze rijtuigen worden nog slechts gebruikt voor speciale treinen en versterking van gewone treinen op piekdagen.

K3 : Van dit type bestaan er nog 62 B-rijtuigen, met dezelfde taken als de K1-rijtuigen, die trouwens gezamenlijk gebruikt worden.

M3 : Het is vooral deze reeks die thans zware klappen krijgt : met de afstelling van 6 bijkomende rijtuigen is het bestand nu verder gedaald tot 25 eenheden (5 ABD-rijtuigen en 20 B-rijtuigen). Deze rijtuigen worden enkel nog in de reserve-dienst gebruikt. In het volgende nummer worden verder ingegaan op dit type rijtuig, dat nooit een voortvarende loopbaan bij de N.M.B.S. gekend heeft.

De Stations van de Grand Central Belge

Grand Central Belge Type I

In 1862 verleende de Belgische staat een concessie aan de "Société Anonyme des chemins de fer du Nord de la Belgique" voor een spoorweg van Antwerpen naar Hasselt. Met deze verbinding kon een kortere weg van Antwerpen naar Duitsland worden gerealiseerd. Op 6 en 10 juli 1864 werd het baanvak Antwerpen - Aarschot voor respectievelijk de goederen- en reizigersdienst geopend. Op 1 februari 1865 volgde Aarschot - Diest en op 1 juli 1865 werd Hasselt bereikt. De "Nord de la Belgique" liet de exploitatie over aan de Grand Central Belge.

In 1865 verleende de Staat een concessie voor de spoorlijn Turnhout - Tilburg aan eveneens de "Nord de la Belgique". Op 1 oktober 1867 werd deze spoorweg in gebruik genomen. De concessie-maatschappij liet ook hier de exploitatie over aan de Grand Central Belge. In 1898 kocht de Belgische Staat de lijnen van de Grand Central Belge terug.

Voor beide concessies ontwierp de "Nord de la Belgique" een klein, eenvoudig, maar toch esthetisch stationsgebouw. Langs de spoorlijn Antwerpen - Hasselt werd het gebouw opgericht te Boechout, Berlaar, Heist-op-den-Berg, Booischot, Testelt, Zichem, Zelem, Schulen en Kermt. Voor de spoorlijn Turnhout - Tilburg werd een dergelijk station opgericht te Alphen (NL) en Riel (NL). Uit kadastrononderzoek te Heist-op-den-Berg, Booischot en Boechout bleek dat daar de gebouwen in 1866-67 werden opgericht. Momenteel ontsnapten alleen Boechout en Zichem aan de slopershamer.

Het hoofdgebouw, met verdieping, stond haaks op de sporen. Dit gebouw werd geflankeerd door een laag gebouw met drie deuren. In de loop van de tijd werd hier en daar een deur vervangen door een venster. Beide vleugels waren voorzien van een licht hellend zinken zadeldak. Het gedeelte met verdieping diende als woning voor de stationschef. De lokketten werden ook ondergebracht in het gelijkvloers van het hoofdgebouw. De lage vleugel fungeerde als wachtzaal. De toiletten en de lampisterie bevonden zich in een separaat gebouwtje. Ook daarvoor had de GCB een standaardontwerp. Om te voldoen aan de behoefte van de dienst werden diverse stations vergroot.

Boechout: de lage vleugel werd met drie vensters verlengd. Aan de andere zijde werd een gebouwtje met plat dak gemetseld om de woonruimte voor de chef te vergroten. Het is niet bekend of dit gebeurde door de GCB of door de Belgische Staat.

Berlaar: bleef in zijn oorspronkelijke staat tot het midden van de jaren vijftig gesloopt werd. Als station was het reeds buiten

gebruik na de oprichting in 1902 van een nieuw gebouw aan de overzijde van de sporen.

Heist-op-den-Berg: hoogstwaarschijnlijk werd reeds in de GCB-periode het aantal vensters van de lage vleugel tot zeven verlengd. Langs de zijde richting Aarschot werd door de Belgische Staat een geheel nieuwe woning voor de chef aangebouwd. In 1972 werd het station gesloopt om plaats te maken voor een banale constructie van glas en beton.

Boolschot: bleef in zijn oorspronkelijke toestand tot het in 1973 werd gesloopt.

Testelt: de lage vleugel werd uitgebreid tot vijf vensters. Ook hier werd de woning van de chef vergroot. Dit gebeurde waarschijnlijk na de terugkoop van de GCB. Begin van de jaren tachtig werd het gesloopt.

Zichem: langs beide zijden werd het gebouw geflankeerd door een lage vleugel met zeven vensters. Het is niet bekend in welke periode dit gebeurde.

Zelem: net als te Heist-op-den-Berg en Testelt werd er een woning voor de stationschef aangebouwd. Gesloopt 1968.

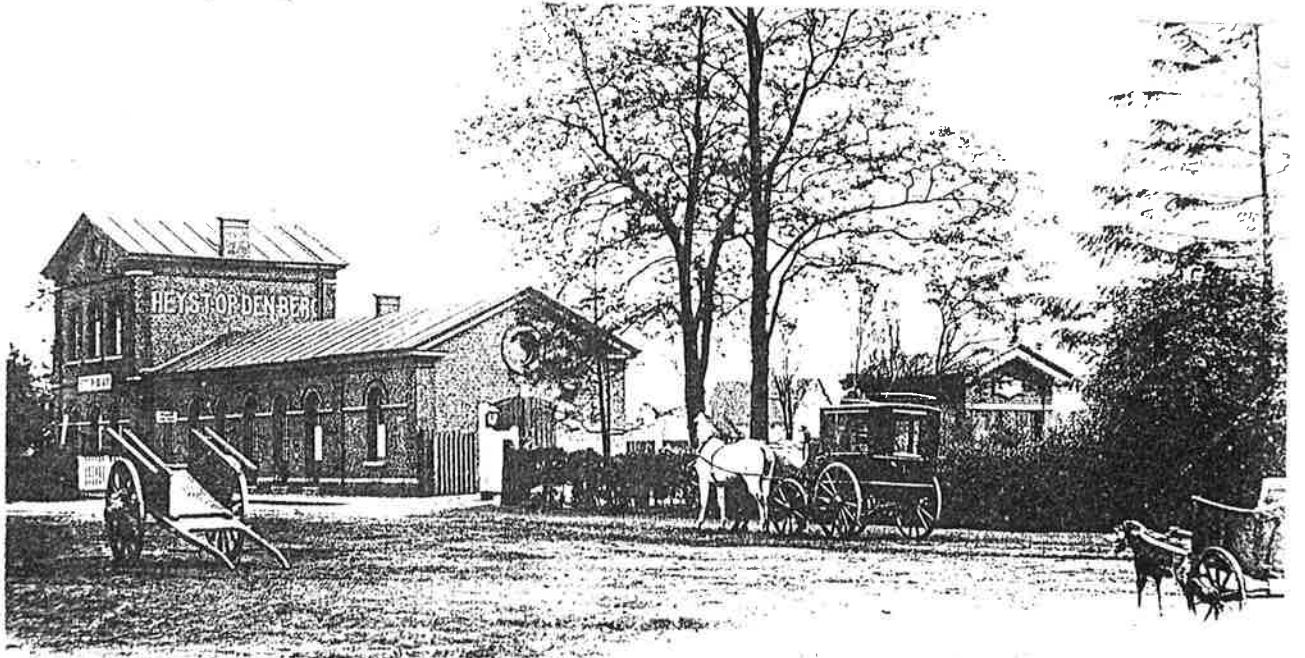
Schulen: de lage vleugel werd tot zes vensters uitgebreid. Gesloopt 1972.

Kermt: bleef tot de slooping in 1968 nagenoeg ongewijzigd. Naast de lage vleugel werd volgens de foto's een klein magazijntje gebouwd.

Alphen: mogelijk week de Nederlandse variant af van het Belgische concept. Misschien had de lage vleugel oorspronkelijk vier vensters. De lage vleugel werd uitgebreid met een magazijnruimte.

Riel: idem als Alphen.



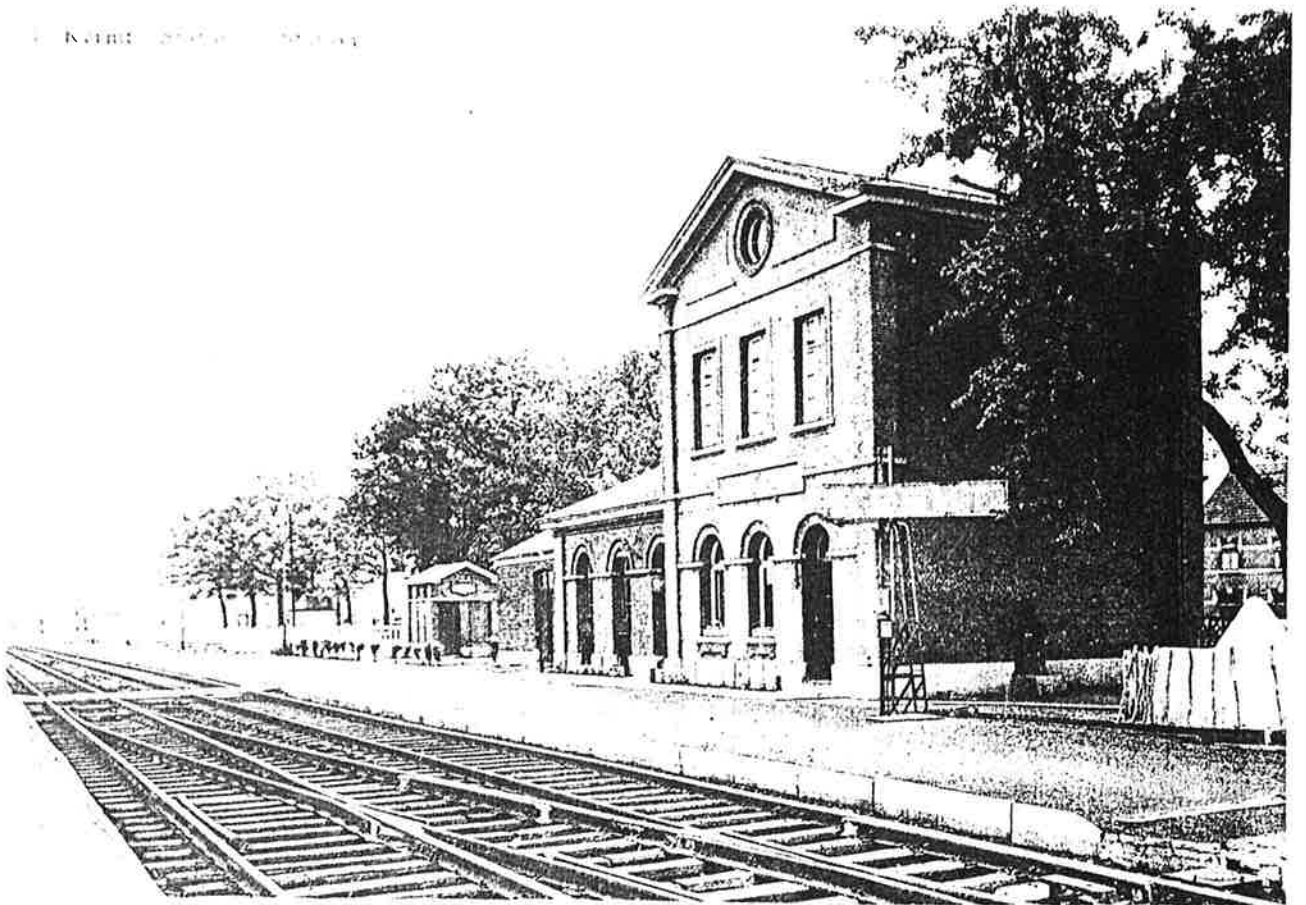


Bien chère Martha, je serais aussi excessivement contente de te revoir.

Paris

H.

1. K. 1871 25. 1. 1871



Ongevallen

Theux, 30 september 1883.

Zaterdag morgend is op den ijzeren weg nabij Theux een ongeluk gebeurd dat menschenlevens gekost heeft. Ziehier wat wij desaan gaande in de "Union de Verviers" aantreffen:

Zaterdag morgend, eenige minuten voor 8 ure, werd de stationoverste van Reid onderricht per telegraaf, dat koopwaren waggons losgeraakt waren van eene manoeuvreerende lokomotief en dat die waggons met groote snelheid de helling afkwamen van Spa naar Theux.

En inderdaad, weinige oogenblikken daarna zag men zeven waggons in volle vaart aangereden komen, geladen met zeventig ton steenkolen en gazkolen; men poogde de vaart der waggons te bedwingen door een veertigtal mutsaarden op de riggels te werpen, doch de zware massa vermorzelde de hinderpaal, bonsde, doch kwam op de riggels om met evenveel snelheid voort te rollen.

De waggons zetten met bliksemsnelheid hunnen weg voort en nu werd met recht gevreesd dat hij den reizigerstrein zou inhalen, die ten 8 ure 18 uit Verviers vertrekt; de statieoverste van Theux, om die ramp te voorkomen, deed de naald werken waardoor de ontsnapte waggons op de wisselbaan liepen.

Op het uiteinde der wisselbaan staat een sterkgebouwde stopheuvel of buttoir, waartegen reeds twee rijtuigen geplaatst waren. De riggels van die baan werden in allerhaast met zware stukken hout bezaaid.

Doch te vergeefs! de zware waggons sneden de stukken hout door, verbrijzelden de twee rijtuigen, wierpen de buttoirs omverre, zette hunne dolle vaart voort langs de baan van Theux; aan de overgang van dier baan liepen de waggons van de riggels en terecht op het huis van den baanwachter, dat tot aan de keldering in puin gelegd werd. Dit alles was in een oogwenk gebeurd.

Doch de gevolgen vandit ongeval waren verschrikkelijk. De baanwachter, die den nachtdienst had gehad, lag te bed; zijne vijf kinderen met zijne nicht bevonden zich in het huis. Allen werden onder de puinen, onder de stukken der waggons en de lading begraven.

De reddingswerken onder de leiding van den statieoverste van Theux begonnen onmiddellijk

Eerst trof men het lijk van de baanwachter, van zijne twee kinderen en van zijne nicht aan; twee andere kinderen werden ter zelfder tijd opgehaald met erge wonden aan beenen en aan het hoofd; na lange opzoekingen, ondedte men eindelijk het levensloos en bijna onkennelijk lichaam van het vijfde kind.

De vrouw van de baanwachter heeft het leven aan een toeval te danken: toen zij gerucht hoorde der waggons, dacht zij dat een trein aangestoomd kwam; zij ging naar buiten, met de vlag in de hand, om zich op haren post te plaatsen.

Jaaroverzicht spooractiviteiten 91

Datum Veren. Omschrijving

januari :

26-01 R U Modelspoorbeurs
"De eendenkooi" Boomstede 205 te Maarssen NL

februari :

09-02 Metaalhobbygroep Assen
LTS te Assen NL
09-02 VeBOV Bezoek aan de BN te Brugge
10-02 H.T. Internationale ruilbeurs
Cultureel Centrum te Hoeselt
10-02 GTF "Carnaval de Malmédy"
24-02 Ruilbeurs (College Notre-Dame de la Paix,
Erpent)

maart :

01-03/03 MTD Modelbouwtenoonstelling
Centrum Zurenborg, Dageraadplaats 4, Antwerpen
02-08/03 NMBS Tentoonstelling Koninklijke Trein
Station van Brussel-Noord
03-03 Internationale ruilbeurs
Zaal Pax , Bergerhout (Antwerpen)
09-03 Locomotion Diaavoorstelling Cultureel Centrum Berchem
10-03 GTF "Carnaval de Stavelot"
10-03 Fv. THT Internationale Ruilbeurs
Zaal Star , Vilvoorde
15-03 ? ASVI Excursie met motorwagens type 6
16-03 VeBOV Rondrit met museummaterieel rond Brussel
17-03 3de ruilbeurs te La Louvière
23-03 TSP "Tour du borinage" met de 554.18
24-03 MSCTTB Ruilbeurs miniatuurtreinen te Gentbrugge
31-03 Vennbahn begin seizoen
31-03 TSP "Brussel-Maredsous Express" met de 554.18
31-03 TTA Begin seizoen

april :

06-07/04 AMMA Tentoonstelling "alles modelbouw", Andenne
12-04 GTF Reis doorheen Schotland
13-04 TSP Excursie met de groene 20,22,23 "Brussel-
Luik-Spa".
13-14/04 NMBS Opendeurdagen te Hasselt
27-28/04 NMBS Opendeurdagen CW Mechelen
28-04 ASMOOD 20° Modelbouwbeurs
zaal: Saint-Raphaël, Aywaille

mei :

| | | |
|------------|--------|--|
| 04-05/05 ? | NMBS | Proefritten met de 1.002 |
| 09-12/05 | NMBS | 125 jaar spoorlijn 43 (Complain-au-Pont) |
| 10-05 | TSP | Rondrit met de 553 vanuit Gent-St.-Pieters |
| 18-20/05 | S.T. | Stoomdagen te Turnhout |
| 19-05 | LSV | Kulturele week As |
| 20-05 | LSV | Kulturele week As |
| 23-28/05 | NMBS | 150 jaar spoorwegen te Braine-le-Compte |
| 26-05 | Fv THT | Internationale ruilbeurs Zaal Star, Vilvoorde |

juni :

| | | |
|-------|-----|--|
| 01-06 | TSP | Rit met de 29 013 vanuit Braine-le-Compte |
| 02-06 | CFS | speciale manifestaties (Chemin de Fer de Sprimont) |
| 02-06 | | Internationale ruilbeurs Zaal Pax, Borgerhout (Antwerpen) |
| 22-06 | TSP | "Brussel - Parijs" met 204 |

juli :

| | | |
|-------|-----|---|
| 06-07 | LSV | <u>STOOMHAPPENING</u> |
| 07-07 | LSV | <u>STOOMHAPPENING</u> |
| 20-07 | TSP | "Brussel-Maredsous Express" met de reeks 46 |

augustus :

| | | |
|-------|------|---|
| 08-08 | TSP | "Brussel-Maredsous Express" met de reeks 46 |
| 15-08 | LSV | Ritdag met speciale treinen |
| 15-08 | ASVI | Festival |
| 17-08 | ASVI | Festival |
| 18-08 | ASVI | Festival |
| 24-08 | TSP | "1' Athus-Meuse" met de reeks 554.18 |

september :

| | | |
|----------|---------|--|
| 08-09 | | Internationale ruilbeurs Zaal Pax, Borgerhout (Antwerpen) |
| 14-09 | TSP | Ronde rond Brussel voor de TGV met de 4033 |
| 15-09 | LSV | Laatste ritdag |
| 21-22/09 | CFV3V | Festival de la Vapeur |
| 22-09 | Fv. THT | Internationale ruilbeurs Zaal Star, Vilvoorde |

november :

| | | |
|---------|-------|---|
| 9-11/11 | MOBOV | Modelspoortentoonstelling FC De Kern aan de Biest, Wilrijk |
| 17-11 | LSV | <u>St.-Niklaasrit</u> |
| 24-11 | LSV | <u>St.-Niklaasrit</u> |
| 24-11 | | Internationale ruilbeurs Zaal Pax, Borgerhout (Antwerpen) |

december :

| | | |
|-------|---------|--|
| 01-12 | Fv. THT | Internationale ruilbeurs Zaal Star, Vilvoorde |
| 01-12 | LSV | <u>St.-Niklaasrit</u> |

Wenst U verdere inlichtingen over deze gebeurtenissen ?

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

LSV-Spel

Zoek onderstaande woorden in dit vierkant. Ze kunnen verticaal, horizontaal of diagonaal verstopt zijn.

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

| | | | |
|--------------|----------|-----------------|------------|
| AS | FLENS | LSV | ROOKKAST |
| ASBAK | FLUIT | | ROOSTER |
| | | MACHINISTENHUIS | |
| BLAZER | HAARD | MANOMETER | SCHAAR |
| BOUT | | MANTEL | SCHOEW |
| BUFFER | KETEL | | SPUIER |
| BUS | KLEP | PEILGLAZEN | SPUIKRAAN |
| | KOLENBAK | PEN | STANG |
| CILINDER | KORF | | STOOMFLUIT |
| | KRUISKOP | RAAM | STOP |
| DOM | | REM | |
| DRIJFSTANG | LEIBAAN | REMBLOK | VEER |
| DRUK | LORRIE | REMSLANG | VLAMPIJF |
| | | | |
| VONK | WIEKEN | ZUIGER | |
| VONKENVANGER | | | |

VEEL GELUK

Prototype 228.501

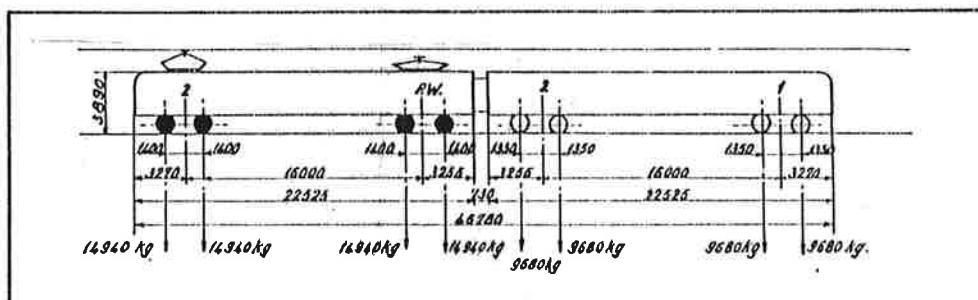
Na het eerste prototype 228.009 werd in de loop van 1948 opnieuw een opdracht gegeven voor de bouw van een nieuw prototype. Ook hier zou een nieuwe elektrische inrichting geprobeerd worden. Deze werd nu geleverd door Jeumont waarbij de servomotoren - die de nokkenas voor het uitschakelen van de aanloopweerstand aandrijft - nu op laagspanning werken. In tegenstelling met de vorige stellen, besliste men dat de CW Mechelen zelf zou zorgen voor de bouw van de kast en ditmaal ontstond een zeer mooi en modern stel, waarbij echter geen rekening gehouden werd met de mogelijkheid tot intercirkuatie. Wel was het interieur zeer verzorgd, reeds van de bouw uitgerust met kunstleren zetels en een verzorgde inrichting. Opmerkelijk was de ronde kop en de mogelijkheid om een compartiment met het vrije zicht op de baan te maken.

Door moeilijkheden bij de levering van onderdelen, kwam het stel pas in de loop van 1951 - dus net de levering van de seriestellen - op de baan. Het stel kreeg het nummer 228.501 en werd zoals de overige stellen te Schaarbeek ondergebracht. In een gemengde reeks werd gedurende de ganse loopbaan gereden op de verbinding Antwerpen - Brussel - Charleroi en kende het stel een vlakke loopbaan. Net zoals de 009 onderging de - inmiddels in 501 hernummerde - stel in de zeventiger jaren een modernisering, die echter veel minder uitgebreid was als het voorgaande stel. Daar de oorspronkelijk 050 verongelukt was, kreeg de 501 op 1 oktober 1971 het nummer 050 toegekend, zodat er een ononderbroken nummerlijst ontstond.

Ondanks het feit dat het stel p gebied van aandrijving volledig hetzelfde was als de latere stellen werd het toch in november 1977 uit het bestand afgevoerd. Na een afstelling te Schaarbeek, ging de tocht naar de CW Mechelen waar het in de loop van 1983 gesloopt werd.

Overzicht :

228.501 501 050 '51 Schaarbeek 11/77



Bouwers : NMBS / CW Mechelen
 Nummering : 228.501
 Bouwjaar : 1951
 Asindeling : Bo'Bo'Bo'Bo'+ 2'2'

Lengte van de bak : AB : 22 525 mm
 BB : 22 525 mm
 Breedte buiten platen : mm
 Hoogte van het dak : 3 890 mm
 Doormeter van de wielen : motorstel 1 010 mm
 loopstel 920 mm
 Afstand middelpunt draaistellen : AB : 16 000 mm
 BB : 16 000 mm
 Radstand draaistellen : 2 800 mm

Zitplaatsen : 1ste klasse : 42 pl.
 2de klasse : 119 pl.
 Staanplaatsen : 1ste klasse : 0 pl.
 2de klasse : 0 pl.

Verwarming : met elektrische radiatoren

Gewicht : ledig : 82 960 kg.
 ledig per zitplaats : 515 kg.
 geladen : 98 460 kg.

Voedingsspanning : 3 000 V

Motoren : aantal : 4
 type : ACEC-SEM Gent
 Autogeventileerd
 ophanging : Neusophanging
 tandwielverhouding : 3.73 of 56/15
 uurvermogen : 4*250 Pk / 4*184 KW
 doorlopend vermogen : 4*210 Pk / 4*155 KW

Type aandrijving : nokkenas aangedreven door elektrische servo-motoren (Laagspanning)

Type overbrenging : met vaste tandwielen, enkelzijdig

Maximumversnelling bij het aanzetten : 52 cm / sec²
 Maximum dienst snelheid : 130 km / h.

Minimum straal voor bocht : 125 m.

Remming : rechtstreekse rem Westinghouse
 zelfregelende rem met centrifugaal regelaar

Hulptoestellen :

- 1 kompressor ACEC 2 cilinders met enkel effect, 2 trappen, aangedreven door elektrische motor 3 000 V.
 druk : 7 bar
 debiet : 540 l/min
- 1 generator 72/105 V 55 A
- 1 akkumulatorenbatterij Cadium-Nikkel, 60 elementen, 120 A

Jaaroverzicht

Deze periode is vooral gekenmerkt door het opkomen van de motorrijtuigen in bijna alle stelpplaatsen. Deze zijn dan ook te vinden in het distrikt Liège, Antwerpen, Gent en Mons. En in mindere mate ook nog in Namur. De enige uitzonderingen hierop zijn Hasselt en Charleroi, die geen enkel motorrijtuig in hun effectief hadden staan.

8 oktober 1939

Distrikt Antwerpen :

=====

| Type | Eff. | FRST | FNDM | FNDZ | FCV | FLB | FLV | FYZ | FSR | FTL | Tot. |
|-------|------|------|------|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------|
| 1 | 12 | | | | | | | | 8 | | 8 |
| 6 | 7 | | | | 4 | | | | | | 4 |
| 7 | 2 | | | | | | | | | | - |
| 8 | - | 5 | | | | | | | | | 5 |
| 9 | 14 | | | | | | | | 6 | | 6 |
| 10 | 21 | | | | | | | | 6 | | 6 |
| 11 | 2 | | 1 | | | | | | | | 1 |
| 12 | 6 | | | | | | | | | | - |
| 14 | 13 | | | | 5 | | | 4 | | | 9 |
| 16 | 7 | 4 | | | | | | | | | 4 |
| 60 | 9 | | | | | | | | 3 | | 3 |
| 61 | 3 | | | | | | | | | | - |
| 64 | 44 | | | | | 7 | 5 | 8 | | 6 | 26 |
| 66 | 26 | | | 4 | 2 | 6 | | | 6 | | 18 |
| 69 | 13 | | | | 3 | | | | | | 3 |
| 93 | 17 | 1 | 2 | | | | | | | 5 | 8 |
| 96 | 10 | | | 4 | | | 5 | | | | 9 |
| 29 | 1 | | | | | | | | | | - |
| 31 | 93 | | | | | | 8 | | 9 | | 17 |
| 36 | 7 | | | | | | | | 4 | | 4 |
| 38 | 61 | 11 | | | | | 11 | | 12 | | 34 |
| 40 | 16 | | 5 | | 5 | | | | | | 10 |
| 41 | 51 | 2 | 2 | | | | 7 | | 9 | | 20 |
| 44 | 44 | | | | | 13 | | | | 6 | 21 |
| 71 | 13 | | 3 | 1 | | | | | 4 | | 8 |
| 81 | 97 | | 10 | 6 | | 5 | 9 | 12 | 16 | 7 | 65 |
| 90 | 32 | | 20 | | | | | | | | 20 |
| 98 | 16 | | 6 | | | | | | 2 | | 8 |
| 51 | 32 | 1 | 2 | 1 | | | | 6 | | | 10 |
| 53 | 145 | | 24 | | | | 8 | 5 | 24 | 8 | 67 |
| 57 | 22 | | | | 2 | 3 | | | 8 | | 13 |
| 58 | 38 | | 9 | 4 | | | | | 6 | | 21 |
| 601 | 5 | | | | | | | | | | - |
| 606 | 1 | | | | | | | | | | - |
| 607 | 1 | | | | | | | | | | - |
| 622 | | | | | 1 | | | | | | 1 |
| ----- | | | | | | | | | | | |
| Tot. | 881 | 24 | 83 | 24 | 22 | 34 | 53 | 35 | 125 | 29 | 429 |
| ----- | | | | | | | | | | | |

Distrikt Charleroi :

=====

| Type | Eff. | FSV | FLU | LNC | FNY | FTM | LWC | Tot. |
|-------|------|-----|------|-----|-----|-----|-----|------|
| 8 | 23 | | | | | 10 | | 10 |
| 11 | 6 | | | | | | 3 | 3 |
| 15 | 26 | | | | | 6 | 10 | 16 |
| 16 | 9 | 6 | | | | | | 6 |
| 18 | 6 | | | | | | | - |
| 64 | 12 | | | | 9 | | | 9 |
| 93 | 7 | | 4 | | | | | 4 |
| 25 | 1 | | | 1 | | | | 1 |
| 40 | 25 | 11 | | | 7 | | | 18 |
| 71 | 12 | | | 1 | 8 | | | 9 |
| 81 | 119 | | 9 | 29 | 15 | 13 | 14 | 80 |
| 51 | 21 | 1 | | 5 | 2 | | | 8 |
| 53 | 46 | | | 7 | 11 | 2 | 3 | 23 |
| ----- | | | | | | | | |
| Tot. | 313 | 18 | 1313 | 43 | 52 | 31 | 30 | 187 |
| ----- | | | | | | | | |

Distrikt Hasselt :

=====

| Type | Eff. | FHS | LML | Tot. |
|-------|------|------|-----|------|
| 14 | 6 | 4 | | 4 |
| 16 | 1 | | | - |
| 18 | 9 | | 6 | 6 |
| 19 | 3 | 2 | | 2 |
| 20 | 11 | 7 | | 7 |
| 31 | 13 | | | - |
| 38 | 21 | 1111 | | 11 |
| 40 | 10 | 6 | | 6 |
| 44 | 6 | | 3 | 3 |
| 80 | 2 | 1 | | 1 |
| 81 | 11 | 9 | | 9 |
| 53 | 9 | 3 | | 3 |
| 57 | 2 | 1 | | 1 |
| ----- | | | | |
| Tot. | 104 | 44 | 9 | 55 |
| ----- | | | | |

Afkortingen :

=====

| | | | | | |
|-------------|------|-------------|-----|-------------|------|
| Hasselt | FHS | Kortrijk | FC | Aarschot | FRST |
| Mol | LML | Merelbeke | FKR | Antwerpen-D | FNDM |
| | | Oostende | FSD | Antwerpen-Z | FNDZ |
| Aalst | FLS | Oudenaarde | FDN | Berchem | FCV |
| Adinkerke | FDK | St.-Niklaas | FSN | Landen | FLB |
| Brugge | FR | | | Leuven | FLV |
| Denderleeuw | FDD | Baulers | FSV | Muizen | FYZ |
| Dendermonde | FT | Luttre | FLU | Schaarbeek | FSR |
| Eeclo | FCLO | Monceau | LNC | Tienen | FTZ |
| Gent-zeeh. | FGHZ | Montignies | FNY | | |
| Ieper | FY | Tamines | FTM | | |
| Kortemark | FTK | Walcourt | LWC | | |

Distrikt Liège :

| Type | Eff. | ANS | FVY | FHR | FL | GMN | FPS | RYR | RSV | LH | FND | FVS |
|------|------|-----|-----|-----|----|-----|-----|-----|-----|----|-----|-----|
| 7 | 27 | | | 7 | 5 | | | | | | | |
| 9 | 12 | | | | 4 | | | | | | | |
| 10 | 12 | | | | 4 | | | | | | | |
| 11 | 3 | 1 | | | | | | | | | | |
| 64 | 16 | | | | 11 | | | | | | | |
| 93 | 19 | | 2 | 2 | | | | | 6 | 3 | | |
| 96 | 16 | | | | 4 | | 3 | | | | | 3 |
| 97 | 44 | | | 14 | 3 | | 8 | | 4 | | | |
| 25 | 2 | 1 | | | | | | | | | | |
| 31 | 16 | | | | | | | | | | | |
| 38 | 18 | 7 | | | | | | 8 | | | | |
| 41 | 11 | | | | | | 6 | | | | | |
| 44 | 31 | | | | | | | | | 3 | 7 | 4 |
| 81 | 112 | 14 | 4 | 11 | | 4 | | 38 | 1 | | 5 | |
| 98 | 21 | | | | 10 | 1 | | | | | | |
| 51 | 3 | | | 1 | 1 | | | | | | | |
| 53 | 45 | 5 | | 2 | 1 | 1 | 2 | 11 | | | | 2 |
| 57 | | | | 1 | 2 | | | | | | | |
| 500 | 3 | | | | | | | | | | | 2 |
| 501 | 1 | | | | | | | | | | | |
| 502 | 1 | | | | | | | | | | | |
| 650 | 1 | | | | | | | | | | | |
| Tot. | 420 | 28 | 6 | 38 | 45 | 6 | 19 | 57 | 11 | 6 | 12 | 11 |

Distrikt Namur :

| Type | Eff. | MBX | LC | LJ | MUT | LT | FEO | MKM | Tot. |
|------|------|-----|----|----|-----|----|-----|-----|------|
| 1 | 5 | | | | | | | 4 | 4 |
| 5 | 4 | | | | | | | 2 | 2 |
| 7 | 11 | | | | | | 8 | | 8 |
| 8 | 10 | | | 5 | | | | | 5 |
| 10 | 16 | | | 4 | | | | 2 | 6 |
| 16 | 8 | | | | | 6 | | | 6 |
| 18 | 1 | | | | | | | | - |
| 64 | 14 | | | | | 10 | | | 10 |
| 93 | 9 | 1 | 3 | | 2 | | | | 6 |
| 96 | 1 | 2 | | | | | | | 2 |
| 29 | 1 | | | | | | 1 | | 1 |
| 31 | 44 | | | 4 | | 12 | | 6 | 22 |
| 33 | 8 | | | | | | 5 | | 5 |
| 35 | 4 | | | | | | | 2 | 2 |
| 36 | 86 | 5 | | 4 | 19 | 6 | 5 | 5 | 44 |
| 41 | 14 | | | | | | 4 | 2 | 6 |
| 44 | 39 | 6 | 10 | | | | | | 16 |
| 81 | 125 | 9 | | 6 | 27 | 10 | 13 | | 65 |
| 98 | 7 | | | | 2 | | | | 2 |
| 51 | 9 | | | | | | 2 | | 2 |
| 53 | 29 | 2 | | | | | 8 | 6 | 16 |
| 57 | 7 | | | 2 | | 2 | | | 4 |
| 622 | | 7 | | | | | | | 7 |
| Tot. | 460 | 32 | 13 | 25 | 50 | 46 | 46 | 29 | 241 |

Distrikt Gent :

|||||

| Type | Eff. | FLS | FDK | FR | FDD | FT | FCLD | FGH2 | FY | FTK | FC | FKR | FSD | FDN | FSN | Tot. |
|-------|------|-----|-----|----|-----|----|------|------|----|-----|----|-----|-----|-----|-----|------|
| 1 | 7 | | | | | | | | | | | | | | | 4 |
| 7 | 19 | | | 4 | | | | | | | | 6 | 4 | | | 10 |
| 8 | 8 | | | | | | | | | | | | | 4 | | 4 |
| 9 | 8 | | | | | | | | | | | | | | | 4 |
| 11 | 18 | | | | | | | 1 | | | | | | | | 3 |
| 14 | 27 | 7 | | | | | | 6 | | | 40 | 2 | 3 | | 1 | 28 |
| 16 | 19 | | | 5 | 5 | | | | | | | | | | | 10 |
| 18 | 8 | | | 4 | | | | | | | | | | | | 4 |
| 64 | 35 | 10 | | | | | | | | | | 12 | | | | 22 |
| 66 | 16 | | | | | | | | | | | 6 | | | | 11 |
| 93 | 9 | | | | | | | | | | | 3 | | | | 7 |
| 99 | 2 | | | | | | | | | | | 1 | | | | 2 |
| 51 | 18 | 5 | | | | | | | | | | | | | | 19 |
| 59 | 25 | | | 10 | | | | | | | | 1 | 4 | | | 14 |
| 40 | 19 | | | | | | | | | | | | | | | 9 |
| 44 | 207 | 10 | | 12 | 7 | 3 | 4 | | | | | 13 | 2 | 1 | 9 | 83 |
| 71 | 23 | 1 | | 9 | | | | | | | | 5 | | | | 17 |
| 81 | 48 | | | 3 | | | | | | | | 29 | | | | 32 |
| 51 | 51 | 3 | | 1 | | | | | | | | 6 | 3 | | | 30 |
| 53 | 53 | | | 1 | 1 | 1 | | | | | | 10 | 2 | | | 37 |
| 600 | 0 | | | | | | | | | | | 3 | | | | 3 |
| 601 | 0 | | | | | | | | | | | 1 | | | | 1 |
| 604 | 0 | | | | | | | | | | | | | | | 1 |
| 605 | 1 | | | 1 | | | | | | | | | | | | 1 |
| 622 | 5 | 8 | | | | | | | | | | 2 | | | | 6 |
| 608 | - | | | 2 | | | | | | | | | | | | 2 |
| ----- | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Tot. | 646 | 42 | 8 | 29 | 9 | 30 | 4 | 10 | 12 | 6 | 49 | 94 | 63 | 9 | 15 | 349 |

Distrikt Mons :

=====

| Type | Eff. | ATH | FBC | FBNZ | GT | FMS | FGH | FTY | Tot. |
|---------|------|-----|-----|------|----|-----|-----|-----|------|
| 1 | 11 | | | 6 | | | | | 6 |
| 7 | 16 | | | 6 | | | | | 6 |
| 9 | 8 | | | | | | | 5 | 5 |
| 14 | 8 | | | | | | | 5 | 5 |
| 16 | 18 | | | | 12 | | | | 12 |
| 60 | 7 | | | 2 | | | | | 2 |
| 62 | 15 | | | 7 | | | | | 7 |
| 64 | 47 | | | 6 | | 17 | | 7 | 30 |
| 93 | 20 | 6 | | | | | 3 | | 9 |
| 97 | 12 | | | 5 | | | | | 5 |
| 31 | 16 | | | | 13 | | | | 13 |
| 38 | 25 | | | | 10 | | | | 10 |
| 41 | 145 | 16 | 18 | 5 | 16 | 6 | 10 | 10 | 81 |
| 71 | 18 | | 1 | 5 | | | 6 | | 12 |
| 81 | 64 | | | | 23 | 5 | 20 | | 48 |
| 98 | 4 | | | | | 1 | | | 1 |
| 51 | 23 | 2 | 1 | 1 | 1 | 3 | | 1 | 9 |
| 53 | 35 | | | | 9 | 4 | 7 | 4 | 24 |
| 57 | 24 | 3 | 3 | 10 | | | | | 16 |
| 601 | 6 | | | | 6 | | | | 6 |
| 602 | 1 | | | | 1 | | | | 1 |
| 603 | 1 | | | | | | | | - |
| 604 | 2 | | | | 2 | | | | 2 |
| 605 | 1 | | | | | | | | - |
| 651 | 1 | | | | 1 | | | | 1 |
| 652 | 2 | | | 5 | | | | | 5 |
| 653 | 10 | | | 6 | | | | | 6 |
| 6546543 | | | | 2 | | | | | 2 |
| 609 | 5 | | | | | | 4 | | 4 |
| 622 | 3 | | | | | | 2 | | 2 |
| 656 | 1 | | | | | | | | - |
| ----- | | | | | | | | | |
| Tot. | 552 | 27 | 23 | 66 | 94 | 36 | 52 | 32 | 330 |
| ----- | | | | | | | | | |

Afkortingenen :

=====

| | | | |
|-------------|-----|------------------|------|
| Bastogne | MBX | Ath | ATH |
| Ciney | LC | Braine-le-Compte | FBC |
| Jemelle | LJ | Bruxelles-Midi | FBNZ |
| Latour | MUT | Haine-St.-Pierre | GT |
| Ottignies | LT | Mons | FMS |
| Ronet | FEO | St-Ghislain | FGH |
| Stockem | MKM | Tournai | FTY |
| Ans | ANS | | |
| Gouvy | FVY | | |
| Herbestal | FHR | | |
| Liège | FL | | |
| Montzen | GMN | | |
| Pepinster | FPS | | |
| Renory | RY | | |
| St.-Vith | RSV | | |
| Statte | LH | | |
| Trois Ponts | FND | | |
| Visé | FVS | | |

Lijn 74 : Nieuwpoort - Diksmuide

Geschiedenis :

Nog voor de verderzetting van de hoofdlijn 73 naar Veurne en het Franse Duinkerken werd door de Etat Belge een lokale lijn aangelegd die de Yzer volgend Diksmuide met Nieuwpoort verbond. Doch de lijn bleef gedurende haar ganse loopbaan van zeer geringe betekenis en dit betekende dan ook de vroege stopzetting van de reizigersdienst. Doch het goederenvervoer bleef nog lange tijd na de stopzetting van de reizigersdienst een feit.

Lengte :

18 km

Stations en stopplaatsen :

| | | | |
|-----|-------------------|-----------|----|
| FNA | Nieuwpoort (bad) | 0 | |
| FNP | Nieuwpoort (stad) | 3 | |
| MRA | Ramskapelle | 6 | |
| FYR | Pervijze | 11 | |
| LAK | Kaaskerke | 16 | |
| FDX | FIK | Diksmuide | 18 |

Vertakkingen :

Geen

Indienststelling :

Nieuwpoort - Diksmuide : 10-02-1968 onder de Etat Belge

Buitendienststellingen :

1974

Afschaffing diensten :

Reizigers : 18-05-1952
Goederen : 1974

| 74 | | Nieuwpoort - Diksmuide | | | | | | 74 | |
|----|-------------------------|-----------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-------|----|---|
| | | 3. Klasse — 3 ^e classe | | | | | | | |
| X | | 1522 | T 2402 | T 2404 | T 2406 | T 2408 | 1500 | | |
| 0 | Nieuwpoort (Bad) | 8.00 | 10.40 | 12.20 | 15.15 | 17.10 | 19.05 | | — |
| 3 | Nieuwpoort (Stad) | 8.10 | 10.50 | 12.30 | 15.25 | 17.20 | 19.15 | | — |
| 6 | Ramskapelle | 8.21 | 11.01 | 12.41 | 15.36 | 17.30 | 19.26 | | — |
| 11 | Pervijze | 8.30 | 11.10 | 12.47 | 15.45 | 17.37 | 19.35 | | — |
| 16 | Kaaskerke | 8.40 | 11.20 | 12.55 | 15.55 | 17.45 | 19.45 | | — |
| 18 | Diksmuide | 8.46 | 11.25 | 13.01 | 16.00 | 17.51 | 19.51 | | — |

Lijn 75 : (Gent) - Deinze - Kortrijk - Tournai

Geschiedenis :

Een tweede hoofdlijn in deze streek verbond Gent via de lijn 73 met Deinze. Hier splitste de lijn zich verder in twee richtingen. De lijn 73 liep door naar Adinkerke en de lijn 75 ging naar Kortrijk. Dit baanvak werd door de Etat Belge in dienst gesteld op 22 september 1839. Vanuit Kortrijk werd de lijn verder gezet via Mouscron naar Lille eenderzijds en Tournai anderzijds. Deze laatste plaats werd op 24 oktober 1842 bereikt. Het baanvak Mouscron - Lille ging op 6 november van datzelfde jaar open. Op dit ogenblik is de lijn geëlektrificeerd en is ze nog een van de slagaders van de Belgische spoorwegen.

Lengte :

Baanvak Deinze - Tournai : 56,7 km
 Baanvak Deinze - Fr. grens : 41,5 km

Stations en stopplaatsen :

| | | | |
|------|-----|------------------|------|
| FD | FD | Deinze | 0 |
| FMCH | | Machelen | 3,8 |
| FSD | FSD | Olsene | 6,8 |
| FZU | FZU | Zulte | 9,2 |
| FVG | FVG | Waregem | 12,1 |
| FDH | | Desselgem | 16,7 |
| | | Beveren (leie) | 18,8 |
| FHE | FHE | Harelbeke | 21,0 |
| FC | LK | Kortrijk | 26,3 |
| LKC | | Marke | 29,7 |
| FWU | FWU | Lauwe | 32,4 |
| GAL | | Aalbeke | 35,5 |
| FMC | FMC | Mouscron | 38,5 |
| | | Herseaux (place) | 40,2 |
| FXS | | Herseaux | 41,9 |
| LERS | | Lers (nord) | 45,4 |
| FNH | | Néchin | 47,9 |
| FPV | | Templeuve | 51,0 |
| GFY | | Froyennes | 54,1 |
| FTY | FTY | Tournai | 56,7 |

Vertakkingen :

| | | |
|--------------------|------|--------------------------------|
| Y Deinze | 0,0 | richting Adinkerke (lijn 73) |
| Y Waregem noord | 12,1 | richting Ingelmunster (66a) |
| Y waregem zuid | 12,3 | richting Sterbeek (66a) |
| Y Zandberg | 23,5 | richting Oudenaarde (89) |
| Y Kortrijk | 26,3 | richting Ronse (83) |
| Y Mouscron | 38,8 | richting Tourcoing (75) |
| Y Herseaux (place) | 40,2 | richting Tourcoing (?) |
| Y Herseaux | 41,9 | richting Avelgem (85) |
| Y Froyennes | 54,1 | richting Lille |

Lijn 75b : Waregem - St.-Eloois-vijve

46.26

Geschiedenis :

Het baanvak Waregem - St.-Eloois-vijve met de aansluiting aldaar van de afgeschafte lijn 66a wordt thans uitgebaat als lijn 75 b.

Voor bijkomende uitleg verwijzen we naar een eerder verschenen tijdschrift.

Lijn 76 : Adinkerke - Poperinge

Geschiedenis :

Om tijdens de eerste wereldoorlog het troepen transport mogelijk te maken werd een lijn aangelegd tussen Poperinge en Adinkerke. Deze lijn werd op 30 september 1920 door de Etat Belge overgenomen en kende slechts een zeer miniem lokaal vervoer. Tijdens de tweede wereldoorlog (in 1942) werd de lijn opgebroken, zodat er geen spoor meer over te vinden is.

Lengte :

34 km

Stations en stopplaatsen :

| | | | |
|-----|-----|---------------|------|
| FDK | FDK | Adinkerke | 0 |
| | | Elsentap | 7.5 |
| | | Isenberge | 9.4 |
| | | Klein Leisele | 13.5 |
| | | Waayenburg | 18.0 |
| | | Proven | 21.0 |
| FPP | FPP | Poperinge | 34.0 |

Overname :

Overname van het Belgisch leger door de Etat Belge op 30-09-1920

Afschaffing reizigersdienst :

Waarschijnlijk gebeurde dit in 1940

Merelbeke

In Oost-Vlaanderen had Merelbeke een monopoliepositie in het bedienen van de meeste lijnen in dat gebied, en bezat daarom ook een zeer uitgebreid lokomotiefpark.

Reeks A : Stoomlokomotief type 7

=====

Tweeploegenstelsel Daggemiddelde : 177 km
9 plandagen

Deze sneltreinlokomotieven reden op dat ogenblik nog naar Oostende, Brussel Noord, Leuven (via Mechelen), Antwerpen (linker-oever), Mons - Tournai en Adinkerke.

Reeks B : Stoomlokomotief type 64 - 66

=====

Tweeploegenstelsel Daggemiddelde : 171 km
10 plandagen

Geleidelijk aan werden de lokomotieven van het type 66 vervangen door hun jongere zusters van de reeks 64. Beide reeksen hadden als bestemmingen : Eeklo, Antwerpen, Brugge, Ath, St-Niklaas, Geraardsbergen, Dendermonde en Adinkerke.

Reeks C : Stoomlokomotief type 31

=====

Tweeploegenstelsel Daggemiddelde : 189 km
10 plandagen

De eerste reeks type 31 omvatte voornamelijk reizigerstreinen met een zeer ruim inzetgebied. Vanuit Gent bereikten ze Ronse, Kortrijk-Tournai, Oostende en Brussel. Opmerkelijk waren de mijnwerkerstreinen naar Haine-Saint-Pierre en Charleroi.

In goederendienst bereikten ze Oostende, Brussel TT, Kortrijk, Roeselare en Brugge.

Reeks J : Stoomlokomotief type 31

=====

Tweeploegenstelsel Daggemiddelde : 147 km
10 plandagen

Hier hadden we veel goederendiensten. Zo waren er bedieningstreinen naar Kortrijk, Moeskroen, Oostende, Kortemark en Adinkerke. Verder ook snelgoedtreinen naar Schaarbeek en Brussel.

De zeldzame reizigerstreinen gingen naar Oudenaarde en Geraardsbergen. 's Zondags deden ze ook Oostende aan.

Reeks K : Stoomlokomotief type 81

=====

Tweeploegenstelsel Daggemiddelde : 125 km
10 plandagen

Deze reeks was opgebouwd uit bedieningstreinen naar minder grote stations zoals Ronse, Geraardsbergen, Zottegem, Tielt en

Mechelen. Verder deden deze lokomotieven ook doorgaande treinen naar Leuven en Monceau.

Reeks L : Stoomlokomotief type 81

=====

Tweeploegenstelsel
03 plandagen

Daggemiddelde : 55 km

De reeks L omvatte enkel reservediensten waarbij de typen 81 ingezet werden voor bijzondere en onregelmatige goederentreinen.

Reeks M : Zonder lokomotief

=====

Twee ploegen machinisten werden net zoals de lokomotieven in de reeks L reserve gezet om in geval van nood dienst te doen in een van de andere reeksen.

Reeks R : Stoomlokomotief type 53

=====

Drieploegenstelsel
09 plandagen

Daggemiddelde : 69 km

Rangeerdiensten te Gent-Sint-Pieters, Gent-vorming, Merelbeke-vorming en Melle.

Reeks S : Stoomlokomotief type 53

=====

Drieploegenstelsel
01 plandag

Daggemiddelde : 81 km

Rangeerdienst te Gent.

Reeks T : Stoomlokomotief type 53

=====

Drieploegenstelsel
01 plandag

Daggemiddelde : 81 km

Rangeerdienst te Merelbeke-stelplaats.

Reeks U : Stoomlokomotief type 53

=====

Tweeploegenstelsel
01 plandag

Daggemiddelde : 54 km

Rangeerdienst in de wagenwerkplaats Gentbrugge.

Reeks V : Stoomlokomotief type 51

=====

Tweeploegenstelsel
02 plandagen

Daggemiddelde : 54 km

Rangeerdienst te Gent-Sint-Pieters en enkele lokale goederentreinen naar Ledeberg en Merelbeke.

Reeks W : Stoomlokomotief type 51

=====

Tweeploegenstelsel
01 plandag

Daggemiddelde : 54 km

Met standplaats Deinze rangeert "de Geit" in dit station.

Nummerlijsten N.M.B.S.

Wegens technische problemen was het onmogelijk de laatste aanpassingen aan de lijst te doen. Daarom vermelden we ze hier even in het kort :

op 28/05/90 verhuisden :

5201, 5202, 5205, 5211 van Ronet naar Latour
5401, 5403, 5404, 5407 van Kortrijk naar Merelbeke

Wij danken U voor uw begrip.

| NUMMER | BOUWER | LEVERING | STELPLAATSEN | UIT GES | PV | OPMERK |
|--------------|--------|----------|--|---------|--------------|--------|
| ===== | ===== | ===== | ===== | ===== | ===== | ===== |
| 202 001 5201 | AFB | 31-03-55 | MUT 06-03-59 FEO 14-01-60 MUT 26-05-78 FEO 28-05-90 | MUT | | G |
| 202 002 5202 | AFB | 26-04-55 | MUT 01-04-76 MBX 26-08-78 FEO 28-05-90 | MUT | | |
| 202 003 5203 | AFB | 27-04-55 | FEO 21-05-55 MUT 04-05-55 FEO 04-01-62 MUT 23-08-62 MKM 08-12-64 MUT 21-09-67 | FEO | | > 5302 |
| 202 004 5204 | AFB | 20-04-55 | MUT 29-05-72 MKM 12-12-78 MUT 01-03-89 | | 28-02-89 301 | |
| 202 005 5205 | AFB | 09-06-55 | FEO 11-09-61 FSR 28-08-62 MKM 01-03-65 MUT 28-05-65 MBX 01-04-76 FEO 28-05-90 | MUT | | omb |
| 202 006 5206 | AFB | 04-05-55 | MUT 24-01-69 MKM 11-12-78 MUT 03-06-84 | FEO | | > 5307 |
| 202 007 5207 | AFB | 06-05-55 | MUT 12-08-74 LJ 02-06-84 | FEO | | > 5317 |
| 202 008 5208 | AFB | 17-05-55 | MUT 15-07-55 FEO 11-09-61 FSR 12-09-62 MKM 20-10-66 MUT 21-11-66 | FEO | | > 5318 |
| 202 009 5209 | AFB | 20-05-55 | MUT 15-07-55 FEO 18-05-62 MUT 24-02-64 FEO 02-05-64 MUT 28-05-65 MBX 03-06-84 FEO 18-01-89 | MUT | | |
| 202 010 5210 | AFB | 01-06-55 | MUT 06-10-55 FEO 11-10-61 FSR 22-08-62 MKM 01-11-66 | FEO | | > 5320 |

| NUMMER | BOUWER | LEVERING | STELPLAATSEN | UIT GES | PV | OPMERK |
|--------------|--------|----------|--|----------|-------|-------------|
| ===== | ===== | ===== | ===== | ===== | ===== | ===== |
| 202 011 5211 | AFB | 06-06-55 | FEO 09-06-55 MUT 26-08-55 FEO 21-08-61 FSR 17-08-62 MKM 23-08-62 MUT 06-06-64 MBX 03-06-84 FEO 28-05-90 | MUT | | expo 58 |
| 202 012 5212 | AFB | 27:05:55 | MUT 30:08:55 FEO 20:07:61 FSR 11:07:62 MKM 10:10:64 MUT 15:01:65 MBX 03:06:84 | FEO | | omb |
| 202 013 5213 | AFB | 24:06:55 | FEO 07:07:61 FSR 09:07:62 MUT 11:07:62 MKM 21:10:63 MUT 20:01:65 MKM 01:11:66 | FEO | | omb |
| 202 015 5405 | AFB | 18:02:55 | MUT 25:04:55 FEO 29:09:56 FSR 21:10:66 FEO 01:01:82 | 03:12:81 | 15 | >204 005 |
| 202 016 5406 | AFB | 16:02:55 | MUT 23:03:55 FEO 29:09:56 FSR 21:10:66 FEO 01:04:85 | 13:02:85 | 109 | >204 006 |
| 202 017 5407 | AFB | 28-02-55 | MUT 08-08-55 FEO 31-05-56 FSR 01-12-66 FEO 28-05-90 | MUT | | Gr >204 007 |
| 202 018 5408 | AFB | 07:03:55 | MUT 01:08:55 FEO 29:09:56 FSR 12:11:66 FEO 01:05:86 | 11:03:86 | 145 | >204 008 |
| 203 001 5301 | AFB | 02:07:55 | | MUT | | omb |
| 203 002 5215 | AFB | 14:07:55 | MUT 01:07:83 | FEO | | omb ex 5302 |
| 203 003 5303 | AFB | 15:07:55 | | MUT | | omb |
| 203 004 5304 | AFB | 13:09:55 | | MUT | | omb |
| 203 005 5305 | AFB | 18:07:55 | | MUT | | omb |
| 203 006 5306 | AFB | 27:07:55 | | MUT | | omb |
| 203 007 5214 | AFB | 29:07:55 | MUT 01:07:83 | FEO | | omb ex 5307 |
| 203 008 5308 | AFB | 01:08:55 | | MUT | | omb |
| 203 009 5309 | AFB | 06:08:55 | | MUT | | omb |
| 203 010 5310 | AFB | 12:08:55 | | MUT | | omb |
| 203 011 5311 | AFB | 24:08:55 | | MUT | | omb |
| 203 012 5312 | AFB | 25:08:55 | | MUT | | omb |
| 203 013 5313 | AFB | 29:08:55 | | MUT | | omb |
| 203 014 5314 | AFB | 03:09:55 | | MUT | | omb |
| 203 015 5315 | AFB | 07:09:55 | | MUT | | omb |
| 203 016 5316 | AFB | 23:09:55 | | MUT | | omb |
| 203 017 5216 | AFB | 22-09-55 | MUT 12-03-79 FEO 28-05-90 | MUT | | omb ex 5317 |
| 203 018 5217 | AFB | 30:09:55 | MUT 01:11:66 MKM 21:11:66 MUT 22:11:67 MKM 29:05:72 | MUT | | omb ex 5318 |
| 203 019 5319 | AFB | 12:07:55 | MUT 01:11:66 MKM 26:05:73 MBX 11:12:78 | MUT | | |
| 204 001 5401 | AFB | 24-01-57 | FSR 15-02-65 MKM 26-05-78 FEO 26-05-90 | MUT | | GrG |

| NUMMER | BOUWER | LEVERING | STELPLAATSEN | UIT GES | PV | OPMERK |
|-------------|--------|----------|---|----------|----|-------------|
| 04 002 5402 | AFB | 14:02:57 | FSR 02:09:64 MUT 10:10:64 MKM 10:01:69 FEO 01:07:84 | 08:06:84 | 75 | |
| 04 003 5403 | AFB | 27-02-57 | FSR 08-03-65 MKM 29-11-67 FEO 28-05-90 | MUT | | Gr > MUSEUM |
| 04 004 5404 | AFB | 13-03-57 | FSR 08-12-64 MKM 26-09-67 FEO 28-05-90 | MUT | | GrG |
| 05 001 5501 | BN | 26:05:61 | NK 22:08:61 GMN 01:06:61 NK 01:10:82 LJ 01:06:86 | MUT | | G |
| 05 002 5502 | BN | 09:06:61 | NK 04:09:61 GMN 19:01:62 NK 05:09:66 GMN 01:10:82 LJ 01:06:86 | MUT | | |
| 05 003 5503 | BN | 15:06:61 | NK 15:09:61 GMN 01:10:82 LJ 01:06:86 | MUT | | |
| 05 004 5504 | BN | 22:06:61 | NK 25:09:61 GMN 01:10:82 LJ 31:05:87 | MUT | | |
| 05 005 5505 | BN | 29:06:61 | GMN 11:05:73 NK 28:05:78 GMN 11:07:80 LJ 01:10:82 | NK | | B1 el.verw |
| 05 006 5506 | BN | 06:07:61 | FEO 27:07:66 LJ 24:04:80 NK 01:10:82 LJ 03:06:84 | NK | | |
| 05 007 5507 | BN | 13:07:61 | GMN 28:05:78 NK 01:10:82 LJ 03:06:84 | NK | | |
| 05 008 5508 | BN | 14:07:61 | FEO 19:11:66 LJ 03:08:79 NK 01:10:82 LJ 03:06:84 | NK | | |
| 05 009 5509 | BN | 07:08:61 | NK 27:09:61 GMN 03:06:84 | NK | | |
| 05 010 5510 | BN | 17:08:61 | NK 26:09:63 FVY 25:10:79 LJ 01:10:82 | NK | | B1 el.verw |
| 05 011 5511 | BN | 22:08:61 | NK 01:12:66 LJ 11:01:80 GMN 03:06:84 | NK | | |
| 05 012 5512 | BN | 30:08:61 | | NK | | |
| 05 013 5513 | BN | 30:08:61 | FEO 06:12:66 LJ 06:03:72 NK 18:01:74 GMN 03:06:84 | NK | | |
| 05 014 5514 | BN | 05:09:61 | FEO 12:12:66 LJ 25:10:79 FVY 03:06:84 | NK | | |

| NUMMER | BOUWER | LEVERING | STELPLAATSEN | UIT GES | PV | OPMERK |
|--------------|--------|----------|--|---------|--------------|------------|
| ***** | ***** | ***** | ***** | ***** | ***** | ***** |
| 205 015 5515 | BN | 14:09:61 | FEO 17:12:66 LJ 14:03:73 GMN 11:01:80 LJ 01:10:82 | NK | | B1 el.verw |
| 205 016 ---- | BN | 20:09:61 | NK 01:12:69 | | 05:11:69 395 | |
| 205 017 5517 | BN | 26:09:61 | | NK | | |
| 205 018 5518 | BN | 02:10:61 | NK 26:09:63 FVY 03:06:84 | NK | | |
| 205 019 5519 | BN | 09:10:61 | FEO 22:09:70 | NK | | |
| 205 020 5520 | BN | 16:10:61 | NK 27:05:71 FVY 06:06:74 NK : : . GMN 03:06:84 | NK | | |
| 205 021 5521 | BN | 20:10:61 | | NK | | |
| 205 022 5522 | BN | 26:10:61 | NK 01:03:84 | | 27:01:84 65 | |
| 205 023 5523 | BN | 02:11:61 | NK :08:79 LJ 01:10:82 | NK | | B1 el.verw |
| 205 024 5524 | BN | 08:11:61 | | NK | | |
| 205 025 5525 | BN | 14:11:61 | | NK | | |
| 205 026 5526 | BN | 20:11:61 | | NK | | |
| 205 027 5527 | BN | 24:11:61 | NK 26:09:63 FVY 03:06:84 | NK | | |
| 205 028 5528 | BN | 29:11:61 | NK 14:03:73 LJ 12:02:79 | NK | | |
| 205 029 5529 | BN | 07:12:61 | NK 09:10:72 FVY 25:10:73 NK 24:04:80 LJ 01:10:82 | NK | | B1 el.verw |
| 205 030 5530 | BN | 13:12:61 | NK 25:10:73 FVY 03:06:84 | NK | | |
| 205 031 5531 | BN | 20:12:61 | NK 11:05:73 GMN 03:06:84 | NK | | |
| 205 032 5532 | BN | 27:12:61 | NK 04:01:62 FEO 22:09:70 LJ 26:06:74 GMN 03:06:84 | NK | | |
| 205 033 5533 | BN | 03:01:62 | | NK | | |
| 205 034 5534 | BN | 09:01:62 | GMN 03:06:84 | NK | | |
| 205 035 5535 | BN | 15:01:62 | FEO 01:10:70 GMN 18:01:74 | NK | | |
| 205 036 5536 | BN | 19:01:62 | GMN 11:01:74 NK 12:02:79 LJ 11:07:80 GMN 03:06:84 | NK | | |
| 205 037 5537 | BN | 25:01:62 | NK 09:10:72 FVY 28:05:78 GMN 03:06:84 | NK | | |
| 205 038 5538 | BN | 31:01:62 | | NK | | |
| 205 039 5539 | BN | 20:02:62 | NK 06:06:74 FVY 03:06:84 | NK | | |
| 205 040 5540 | BN | 28:02:62 | FEO 02:01:69 NK 03:06:71 LJ 01:10:82 | NK | | B1 el.verw |

Museumlijnen :

Stoomtram Hoorn = Medemblik

Ook voor de tweede te beschrijven museumlijn viel de keuze op een Nederlandse, nl. meer bepaald de "Stoomtram Hoorn-Medemblik". Deze lijn - die het station Hoorn via het vlakke Westfriese landschap met Medemblik verbindt, is de oudste museumlijn in Nederland. In 1967 ging de museumwerking heel summier in aktie. Met een stoomlokomotief, enkele tramrijtuigen en een diesellokomotief werd de museumexploitatie ingezet. Tijdens de eerste jaren werd trouwens ook nog het goederenvervoer op deze zeer landelijke lijn voor de N.S. uitgevoerd. Doch zeer snel ontwikkelde deze vereniging zich tot één van de stevigste museumbedrijven bij onze noorderburen. Doch ook de verschillende problemen en de moeilijke positie waarop elke museumlijn wankelt ging de SHM niet voorbij.

De lijn :

Ongeveer 40 km ten noorden van Amsterdam - op de lijn naar Enkhuizen, bevindt zich het oude depot van Hoorn. Naast het N.S.-station heeft men een viersporige materieelloods met bijgebouwde werkplaats. Door de reorganisatie van de N.S. kon de stichting deze loods - die nog in zeer goede staat verkeerde - overnemen en dadelijk er al het materieel stallen. Vanaf een aangelegd perron aan de achterzijde van het station vertrok de stoomtrein, eerst doorheen de wijken van de kleine, historische stad Hoorn maar al vlug bevindt de trein zich in het ragenoeg vlakke polderlandschap. Talrijke zure weiden en beemden worden door kleine watermolens geïrrigeerd en hier en daar een boerderij vormen het - vaak eentonige - uitzicht vanuit de rijdende trein. De 20 km-lange lijn wordt in een slakkegangetje afgehandeld en hierdoor zijn de kleine tussenstations een ware afwisseling. Te Zwaag staat de tweede loods van de SHM en hierin wordt al het nog niet gerestaureerde materieel afgesteld. De overige dorpsstations onderbreken de rust van het land niet, doch - door het feit dat ze alle aan privé-personen verhuurd zijn - geven ze niet de spoorwegsfeer weer. Bij het binnenrijden van Medemblik verandert het beeld duidelijk : deze kleine gemeente aan het IJsselmeer leeft van de vissersbedrijvigheid en langs de lijn dan ook enkele oude bedrijven, een typische scheepswerf en lieflijke riviertjes. Doch het eindpunt - juist achter de hoge dijk - biedt de toerist weinig. In het station is het V.V.V.-museum gevestigd en in de gemeente heeft men een museum van stoomtuigen, doch dit wordt wel vermeld maar niet behoorlijk aangeduid. De wachttijd is lang en de gewoonlijk harde westenwind maakt het wachten gewoonlijk niet zo aangenaam.

De ontwikkelingsplannen :

Doch het unieke van de museumlijn is de organisatie : in de zeventiger jaren werd een grootscheeps plan opgezet om zowel het materieel in perfecte staat te brengen, maar ook het emplacement te Hoorn historisch weer te geven.

In eerste instantie werd een behoorlijke werkplaats uitgebouwd : achter de loods heeft men een goed uitgeruste metaalwerkplaats met alle mogelijke machines. Deze worden gerund door

betaald personeel, bijgestaan door vrijwilligers. Een smidse en een werkplaats voor kleinere herstellingen geven deze instelling een beeld van een modern bedrijf. Anderzijds heeft men geopteerd om alle lokomotieven praktisch van de grond af te herbouwen. Alle lokomotieven krijgen een nieuwe ketel en alle slechte onderdelen worden gewoon vernieuwd. Hierdoor duurt een restauratie meestal een vijftal jaar. De rijtuigen krijgen een identieke behandeling doch - zoals bij vele museumlijnen - is het onderhoud minder doorgedreven. Doch de stoomlokomotieven zijn ware pareltjes van onderhoud en netheid. Het koper blinkt in het helle zonlicht en in de tenders en de karosserie kan men zich spiegelen.

Anderzijds werd ook het emplacementen volledig afgewerkt : eerst kwam de loods aan de beurt. Het interieur is zo verzorgd dat men op alle momenten de bezoekers het niet ingezette materieel kan voorstellen. Het niet gerestaureerde materieel is voor de ogen weggeborgen en ook de stocks zijn onzichtbaar.

Dan werd het geheel uitgebouwd : eerst werd een oud seinhuis wederopgebouwd en volgens de oorspronkelijke plannen gerestaureerd. Dit seinhuis zal dan ook dienen voor de signalisatie en de dispatching op de lijn. Nieuwe perrons werden aangelegd en overal werden oude attributen opgesteld. De overwegen worden handbediend, bloembakken, ...

Als laatste verwezenlijking is een nieuw stationsgebouw volledig gebouwd volgens de oude plannen voor deze lijn. Het gebouw bestaat uit een middendeel - met loketten en twee zijvleugels als wachtzaal en als buffet. Op dit ogenblik is slechts één zijgevel gebouwd doch alles werd voorzien om het gehele station op te richten.

De exploitatie :

Gedurende jaren kende men een uitgebreide dienst, vanaf ca. 10.00 tot 18.00 en dit dagelijks gedurende het zomerseizoen. Dit programma werd versterkt met een festival, gastronomische avondritten en kerstritten. Doch in 1986 waren de kosten hiervoor zo hoog geworden dat een faillissement dreigde. Daarom heeft men nadien drastisch gesnoeid in het aantal ritten en werden de niet winstgevende activiteiten geschrapt. Samen met een algemene prijsverhoging is men thans weer gezond en is men de grootste museumlijn gebleven

Voor de exploitatie heeft men 6 bedrijfsklare stoomlokomotieven, waarvan er steeds 3 à 4 rijklaar zijn en twee in onderhoud of restauratie. Twee overige machines staan nog steeds afgesteld. Voor de rangeerdienst heeft men een aantal diesellokomotieven, waar echter geen restauratie doorgevoerd wordt en die zolang rijden tot ze een onherstelbare schade oplopen. Dan worden ze vervangen door een nieuwe aankoop.

Blikvanger voor de museumlijn is "Bello". Deze lokaalstoomlokomotief deed jarenlang dienst bij de Staatspoorwegen en de N.S., werd dan opgesteld als standbeeld. In erbarmelijke staat werd deze lokomotief opgekocht en gedurende een restauratie die meer dan 8 jaar duurde praktisch volledig nieuw gebouwd. Thans verzekert deze lok een groot gedeelte van de ritten.

Een tweede opmerkelijke lokomotief is het nummer 5 : gebouwd door La Meuse en jarenlang gebruikt door de Stikstoffabriek te Sluiskil is een zelfde lokomotief als "Bebert". Thans ondergaat deze lokomotief een volledig onderhoud met het aanbrengen van een

nieuwe ketel en een algemene behandeling van de overige delen.

Het rijtuigpark bestaat gedeeltelijk uit oude tramrijtuigen op normaalspoor (dus historische rijtuigen), anderzijds uit platformrijtuigen afkomstig van Duitse privé-maatschappijen en uit Oostenrijk. Verder heeft men nog een aantal vierassige platformrijtuigen en een restauratierijtuig van de S.B.B., afkomstig van de Seetallijn.

Lijst van het materieel :

Stoomlokomotieven :

| | | | | | | |
|------|----|------------|-------|------|------------------------|---|
| 16 | Bt | Jung | 9846 | 1943 | ex Georsmarienhutte | * |
| | Bt | Henschel | 18776 | 1921 | ex Gooische Stoomtram | * |
| | Ct | Hanomag | 9857 | 1922 | ex Limburgse Stoomtram | * |
| | Bt | Jung | 1268 | 1908 | ex Gasfabr. Rotterdam | |
| 7742 | Ct | Schwarzk. | 5249 | 1914 | ex N.S. "Bello" | * |
| | Bt | Hohenzoll. | 413 | 1887 | ex Neuhoffnungshutte | |
| | Dt | Hohenzoll. | 4289 | 1922 | ex ANNA 6 Alsdorf | |
| | Bt | Orenst. | 8319 | 1918 | ex Suikerfabr. Zevenh. | |
| | Ct | La Meuse | 3252 | 1929 | ex Stikst. Sluiskil | * |

* Rijvaardig

Diesellokomotieven :

| | | | |
|----|------------------|------|-----------------------|
| BB | Orenstein | 1938 | ex Hoogovens IJmuiden |
| BB | Baume & Mercier | 1953 | ex Hoogovens IJmuiden |
| B | Schöma | 1961 | ex Overslag Amsterdam |
| BB | Spoorijzer/Deutz | 1943 | ex Gasfabriek Haarlem |
| B | K.H.D. | 1956 | ex Demka Utrecht |

Beschrijving LSV-materieel I

Ci-rijtuig

46.37

Als eerste beschrijving van ons materieel bespreken we in het kort de technische kant van het Ci-rijtuig 1001978.

LOOPBAAN LSV :

Bij een toevallig bezoek aan de stelplaats van Hasselt werd de aandacht van een van onze leden getrokken door een vreemd rijtuig. Deze persoon liet zijn werk in de steek om tot de inspectie van de wagen over te gaan. Het ging om een originele "donderbus". Na het nodige papierenwinkelen kon men overgaan tot de aankoop van deze wagen. Op 13 januari 1983 werd de brief voor de aankoop van deze wagen ondertekend door de spoorwegen.

In de loop van april werd de wagen overgebracht naar Zolder. De restauratie van de wagen werd dusdanig aangevat dat deze kon dienen als werkwagen. Aan het einde van de maand mei van datzelfde jaar was de wagen voor dat doel ingericht. Het eerste compartiment werd voorlopig ingericht als eet- en kleedruimte, het tweede compartiment - oorspronkelijk slaapruijnte - werd gebruikt als werkplaats en stapelruimte. Het laatste compartiment werd dan opslagplaats voor bouten, klein materiaal en gereedschappen.

Verder werden er plannen gemaakt om deze wagen als tentoonstellingswagen te gebruiken, omdat er op mijn geen andere mogelijkheid was om een permanente tentoonstelling uit te bouwen. Deze zou dan op een van de afstelsporen van de K.S. geplaatst worden zodat de bezoekers hun wachttijden konden doden.

Om dat mogelijk te maken werd een metalen goederenwagen aangekocht en ingericht als magazijn. Het Ci-rijtuig kreeg vanaf 1985 een verjongingskuur over zich. Eerst werd de dakbekleding en een deel van het houten dak - volledig vervangen door een nieuwe dakbedekking in roofing, dit werk werd uitgevoerd door een privé-firma. Het interieur werd volledig verwijderd en alle wanden werden bekleed met klikplanken en ook de elektrische installatie werd volledig vernieuwd. In het eerste compartiment werd een toonbank voor de verkoop van ticketten en souvenirs ingericht en het grotere tweede compartiment werd tentoonstellingsruimte en hier zouden de Limburgse spoorwegen aan het publiek voorgesteld worden. Maar niet alleen inwendig werd de wagen aangepast. Ook de buitenbekleding werd onder de vensters volledig verwijderd en vervangen door nieuwe beplating en hierbij werden ook de diverse sierstrips vervangen. Bij deze werken kwam men uit op het feit dat één van de (houten) langsbalken van de vloer door een vroegere brand gedeeltelijk vernield was en ook deze balk werd gedeeltelijk vervangen. Hierdoor moest ook de volledige vloer binnen het rijtuig vernieuwd worden.

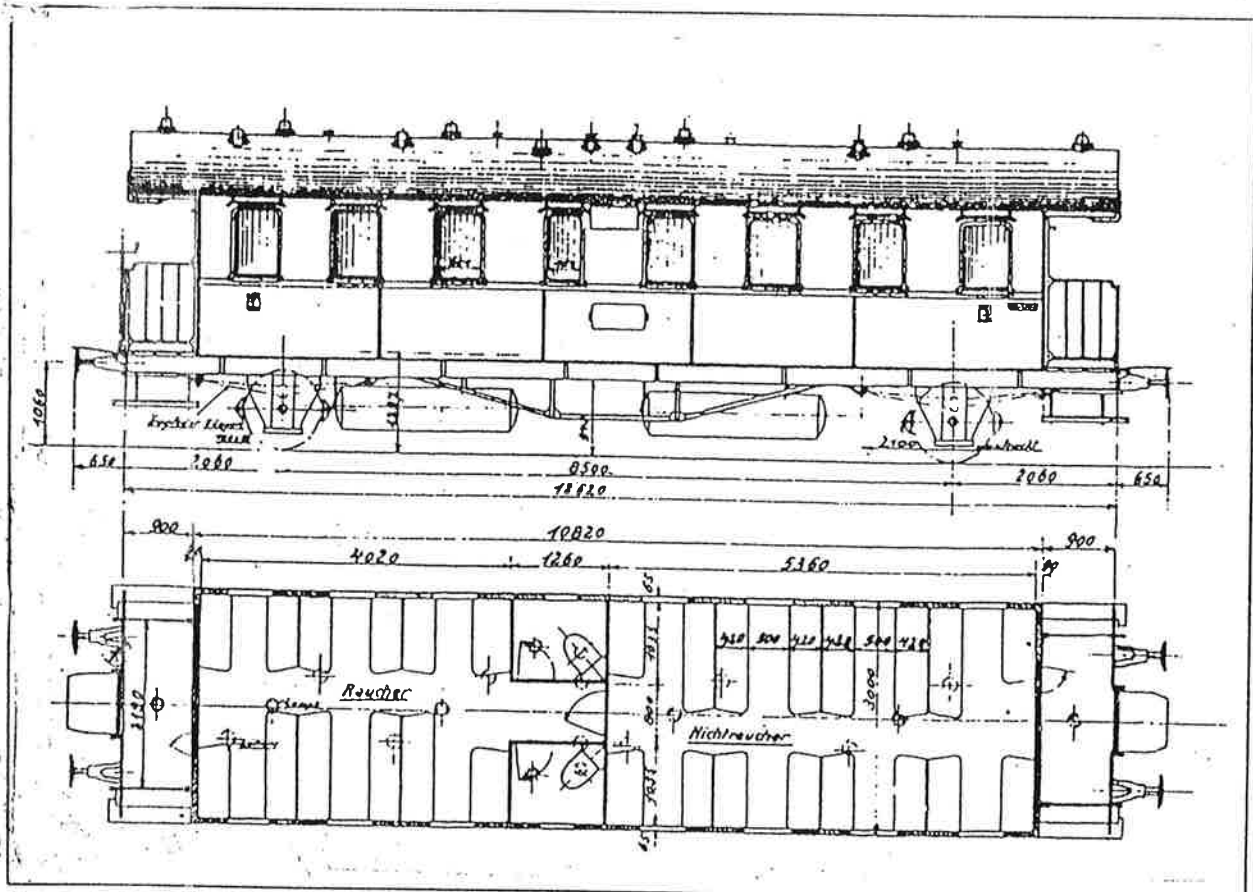
Doch de weigering van de K.S. om de reizigers nog te Zolder te laten opstappen, zette het licht op rood voor de verdere herstelling. De wagen had geen nut meer en bleef dan gedurende ca. 3 jaar afgesteld. Bij de verhuis naar As ging deze wagen op 24 juni naar zijn nieuwe inzetplaats.

Nu werd beslist om vanaf 1992 deze wagen te gebruiken als rijdend buffet vooral in de verbinding naar Waterschei, dit tussen de beide Oostenrijkse Bi-rijtuigen. Om dit te verwezenlijken werd de reeds ingebouwde tentoonstelling verwijderd en wordt deze vervangen door een aantal M1-banken gerekupereerd te Genebos en in de zomer van 1990 werd één zijde volledig herschilderd in de definitieve kleurstelling. Thans zijn er nog diverse werken uit te voeren : één zijkant moet nog afgewerkt worden, er moeten intercirculatiebruggen aangebracht worden, de platforms moeten aangepast worden en ook het interieur zal de nodige wijzigingen ondergaan.

LOOPBAAN NMBS :

Maar waar versleet dit rijtuig zijn dagen voor zijn afstelling te Hasselt ? Dit rijtuig werd waarschijnlijk in 1924 gebouwd door de Wilhelms Hütte te Mülheim. Na de tweede wereldoorlog kwam deze wagen over als oorlogsbuit. Het omvatte 7 reizigerskompartimenten, in een verdeling 3-4 en gescheiden door een W.C., doch zijn gebruik in België werd beperkt als pakkwagen.

Na een jarenlange inzet als pakkwagen werd deze wagen omgebouwd tot werkwagen van de dienst Elektrische Signalisatie en kwam terecht in de groep Liège. Tijdens haar werktijd bij de ES stond ze lange tijd te Liège-Guillemins. Deze ombouw bestond uit het verwijderen van het interieur, het aanbrengen van rekken in het gedeelte magazijn en van het in te richten eetplaats met 4 bedden. In de loop van 1981 werd de wagen buiten dienst gesteld en in 1982 afgevoerd voor sloping naar Hasselt, waar de door de TTZ werd ontdekt.



TECHNISCHE KENMERKEN Ci-rijtuig

Bouwer : Wilhelms Hütte Mühlheim
 Bouwjaar : 1924

Aantal assen : 2

Afmetingen

Totale lengte : 13 900 mm
 Lengte kast : 10 900 mm
 Lengte chassis : 12 700 mm

Totale breedte : 2 950 mm
 Breedte kast : mm

Hoogte buffers : 1 050 mm
 Hoogte vloer : 1 200 mm
 Hoogte dak : 3 900 mm
 Hoogte kroonlijst : mm

Hoogte van de eerste trede 530 mm
 Hoogte van de tweede trede 370 mm

Lengte van de compartimenten : 1 350 mm
 Breedte (inwendig) 2 750 mm

Aantal plaatsen 3de klasse 70 pl.

Massa : leeg oorspronkelijk kg
 leeg na ombouw 11 050 kg

Radstand : 8 300 mm

Diameter van de wielen : 950 mm

Maximale snelheid : 40 km / h

Herkomst :

- Afkomstig : NMBS
 werkwagen groep ES
 - Aankoop : 01-83
 - Aankomst te Zolder : 24-03-83
 - Aankomst te As : 24-06-90

Deze wagen is naar België gekomen in de loop van 1947 en gebruikt als metalen pakwagen voor goederentreinen.

Modelbouw :

Nurnburger Messe :

Overzicht :

Het jaar 1991 zal op modelbouwgebied een heel kalm en teleurstellend jaar worden, zowel in het algemeen als op Belgisch vlak. De enige tendens is dat er geen echte tendens is : door de eenmaking van de beide Duitslanden is de markt ook naar dit land uitgebreid men verschillende Duitse modellen in "Reichsbahn" uitvoering. Verder gaat men nog steeds terug naar de vroegere Länderbahnen, doch hier gaat het vooral om reeds voorheen aangekondigde modellen die nog niet geleverd werden. Opmerkelijk is ook dat zowel Roco als Fleischmann resoluut hun modellen in wisselstroomuitvoering uitbrengen.

En België ? : in feite niets. Roco heeft het uitbrengen van de reeksen 20 en 55 naar 1992 en 1993 verdaagd en bij de overige merken hebben helemaal geen Belgisch materieel. Enkel Klein kondigt de reeds uitgebrachte reeks 60 in verschillende versies aan : eerste uitvoering wordt de volledige gele versie in Italiaanse uitvoering, nadien de oorspronkelijke schildering en nieuwe nummering (eind 1991) en nadien de gele uitvoering (1992).

Anderzijds komen de M1-rijtuigen in de drie verschillende uitvoeringen en waarschijnlijk ook het stuurstandrijtuig uit, waardoor het samenstellen van een echte Belgische reizigerstrein mogelijk word. Volgens geruchten zou Klein nadien werken aan een model van de reeks 52-53-54 voor de verschillende landen, uiteraard een zeer vruchtbaar model. Märklin blijft men zijn project van een Belgische elektrische lok vrij vaag.

Voor België moet men naar de artisanale konstruktors : Mathu Models brengt een reeks 26 in verschillende versies maar tegen een hoge prijs. Jocadis kondigt de stoomlokomotieven type 5 en 36 aan (in bouwkit). Het rijtuig type L komt tegen de zomer uit in verschillende uitvoeringen en nadien komen de K-rijtuigen. Anderzijds ook diverse onderdelen (seinen, stations, ...) die een Belgische modelbaan mogelijk maken.

Per merk :

* Roco *

- Periode I : Mallet BBII (Beieren) + rijtuig
- Periode II : Reeks 74 met platform-rijtuigen
Reeks E32 met drieassige rijtuigen
- Periode III : Reeks E18 met ombouwrijtuigen
oude rijtuigen en wagens (platte, rongenwagen)
- Periode IV : Reeks 50 (gemakkelijk om te vormen tot NMBS
type 25)
- Periode V : Reeks 290 (rood-beige)
Reeks 23 (museumlok 23 105)
Reeks 420 (S-bahn met reclame-schildering)
Reeks 103 (rood)
Reeks iii + rijtuigen (Lufthansa)

OBB : Reeks 1044 (laatste bouwreeks) + rijtuigen
 SNCF : Reeks X 2700 (TEE), al vorig jaar aangekondigd
 FS : Reeks 345 (diesel) en 645 (elektrisch)
 NSB : Reeks E1 16 (nieuwe elektr. lok)
 SJ : Reeks Rc 5 (elektr. lok) en T 44 (diesellok)

* Märklin *

DB : Reeks 01.10 (stoomlok)
 Reeks 110 en 151 in nieuwe rode schildering
 Reeks 216 in nieuwe rode schildering
 Reeks 275 (S-bahn-stel van Berlin)
 SBB : Reeks Ae 6/6 (groen en rood)
 SNCF : Reeks BB 26 000 (Sybic) - reed bestritten in België

* Fleischmann *

DB : Reeks 111 + rijtuigen (Lufthansa uitvoering)
 Reeks 120 + rijtuigen
 Reeksen 78 en 98 in vernieuwde uitvoering
 Reeks 50 met wannetender
 Reeks 218 in oorspronkelijke schildering
 Reeks 401 (ICE-stel in serieuitvoering)

DR : Sets met reeksen 94 en 50 en oude rijtuigen.

geen enkel model van een ander Europees land

* Trix *

DRB - DB : Reeks EP 3 (E 32) in oorspronkelijke uitvoering
 Reeks 140 in rode schildering
 - enkele oudere goederenwagens, waaronder een
 handkraan

* Rivarossi *

SNCF : Reeks CC 7100 (Elektr. wereldrekordhouder)
 FS : Reeks E 454
 SBB : Reeks Ee 3/3 (elektr. rangeerlok)

* Jouef *

SNCF : Reeks BB 26 000 (Sybic)

Type 212 van Roco

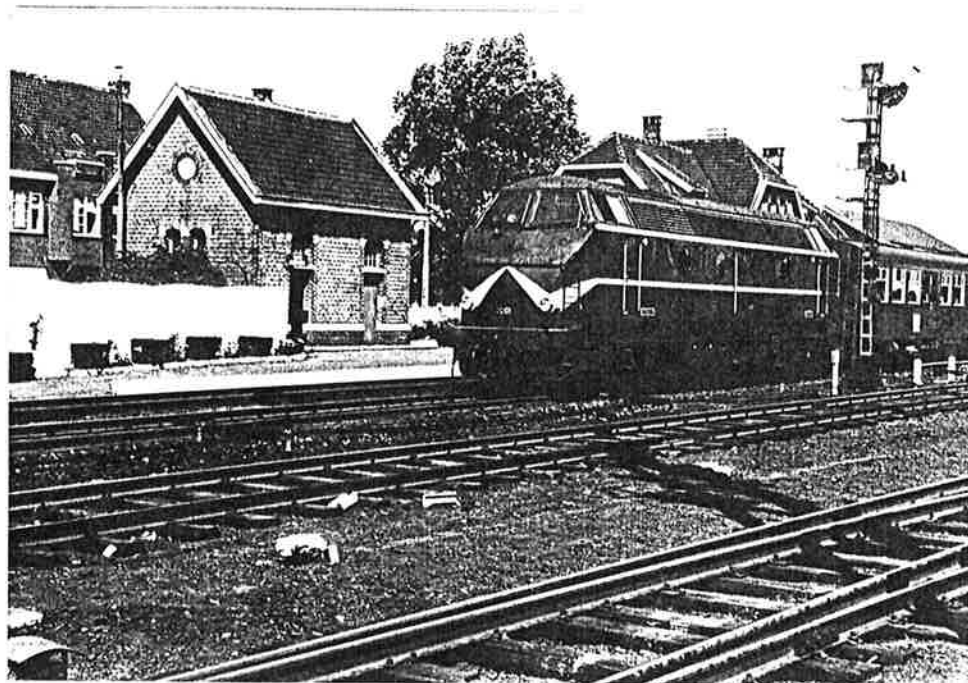
Roco :

Type 212 (oorspronkelijke versie) :

Deze firma bracht nu - in beperkte omvang - de reeks 62 in de oorspronkelijke versie uit. Er kwamen twee verschillende nummers uit, nl. de 212 183 en de 212 144. Daar waar het eerste model slechts in de periode 1960-1971 kan rondrijden, heeft men met de 212 144 een dubbele slag : deze lokomotief rijdt nu nog steeds - als museumlokomotief - rond in de uitgebrachte uitvoering.

Het technisch gedeelte bleef natuurlijk hetzelfde, de schildering is echter op het eerste zich nogal ruw. De gele banden op de zijwanden zijn te breed, doch bij het rijden op de modelbaan is de optische indruk echter wel zeer goed en de mooi gedrukte snor op de voorfronten geeft een juiste nabootsing van de modellen.

Met deze uitvoering zijn de normale schildering uitgeput zodat niet meer te verwachten valt dat Roco nog een verdere versie zal uitbrengen. Nochtans zijn er nog diverse bijkomende schilderingen die nogal afwijken van de uitgebrachte versies.



Live-steam

3. Zuigerstoommachine :

De zuigerstoommachine is het onderdeel van een stoominstallatie dat de warmte (stoom) omzet in mechanische arbeid. Deze omzetting gebeurt in een cilinder, waarin een zuiger, door de expansiewerking en het drukverschil aan weerszijden van de zuiger, heen en weer wordt bewogen. De heen-en-weergaande beweging moet worden omgezet in een draaiende beweging om o.m. een lokomotief aan te drijven. Hiervoor is een speciaal mechanisme uitgewerkt : het kruk-drijfstangmechanisme. Dit mechanisme heeft verschillende onderdelen zoals een kruk, een drijfstang en een kruiskop. De kruiskop beweegt zich tussen twee leibanen om een rechtlijnige beweging van de zuigerstang te waarborgen. De kruiskop zorgt voor een scharnierende verbinding tussen de zuigerstang en de drijfstang. De kruiskop moet ook de zijdelingse krachten opvangen, daarop zijn er ook twee boorden aan beide kanten gemaakt om het tussen de leibanen te houden.

Wanneer het om een tweecilindermachine of een driecilindermachine gaat plaatst men een hoekverdraaiing van respectievelijk 90° en 120° tussen beide drijfstangen. Want een eencilindermachine kan in haar dode stand onmogelijk vertrekken.

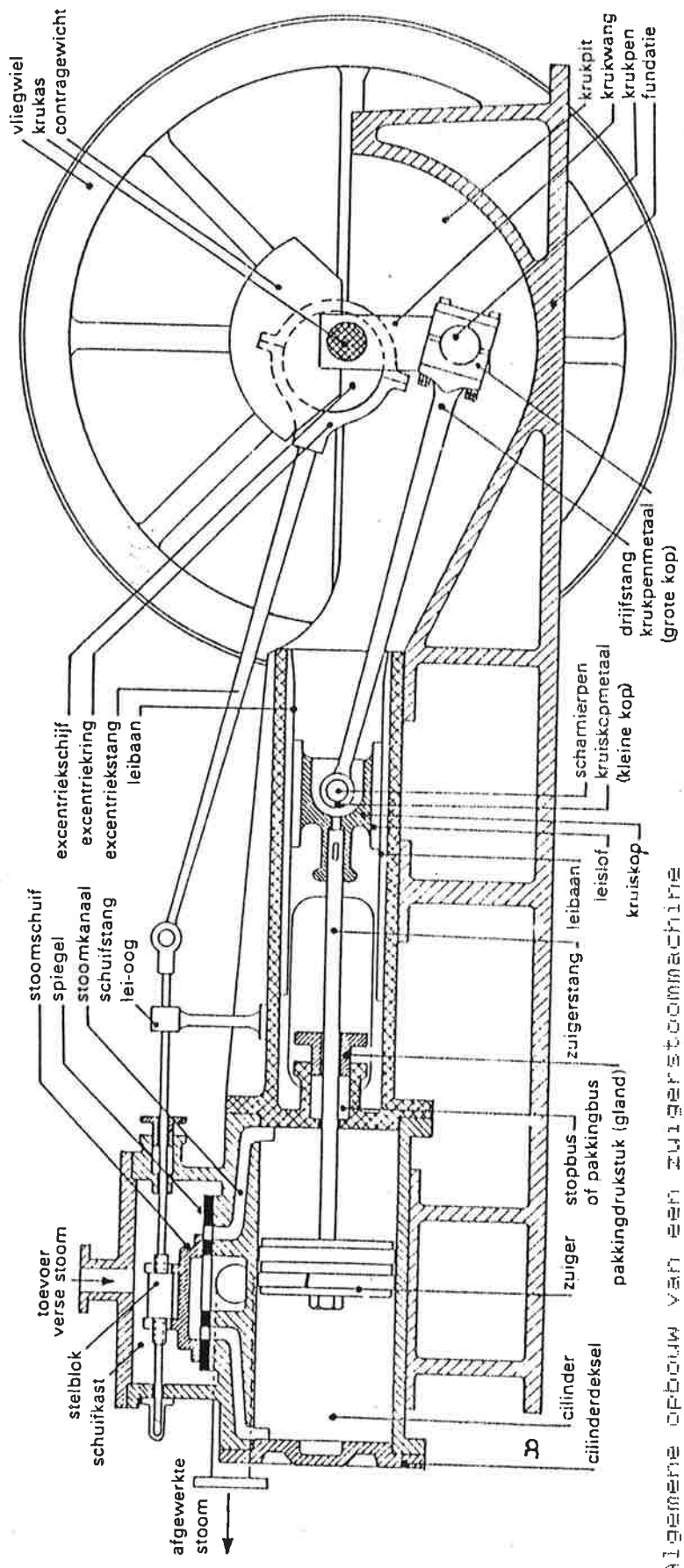
Wanneer het om kleine live-steam lokomotiefjes gaat past men wel eens het principe van de zwevende zuiger toe. Deze bestaat erin de zuigerstang rechtstreeks aan de koppelstang van de wielen te verbinden. Nu moet de zuigerstang wel een geringe hoekverdraaiing kunnen maken. Daarom mag de cilinder enkel aan de voorkant (niet de kant waar de zuigerstang uitkomt) scharnierend bevestigd worden. Dit principe is niet aan te raden op grotere schaalmodellen daar het met een groot krachtverlies gepaard gaat.

Om de kracht van een schaalmodel te laten overeenkomen met dat van zijn grote broer moet men wel de stoomverdeling laten gebeuren via een schaar en een krukas. Ook de druk in de ketel zou dan ongeveer moeten overeenkomen met die van zijn grotere broer. Want al denken de meesten dat dat toch niet kan, laat ik opmerken dat er heel grote warmteverliesen optreden door uitstraling, wat met zijn grotere broer niet het geval is.

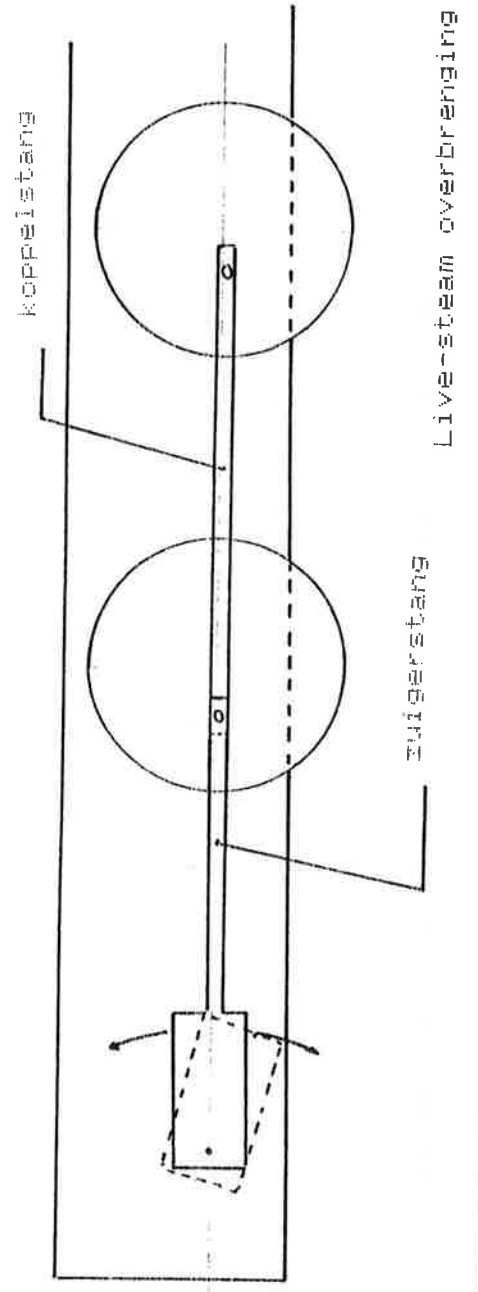
Hieronder en op de volgende bladzijde staan de schematische tekeningen van een overbrenging met een kruiskop (schema van een stoomwals of lokomobiel) en een vliegwiel. En die van de live-steam overbrenging met een zwevende zuiger.

Voor de volledige uitleg over het kruk-drijfstangmechanisme verwijs ik naar het onderdeel "STOOMLOKOMOTIEF" in het tijdschrift.

Volgende keer : Algemene opbouw van een omkeerbare machine.



Algemene opbouw van een zuigerstoommachine



Stoomlokomotief

LANGSKETEL EN VLAMPIJPEN :

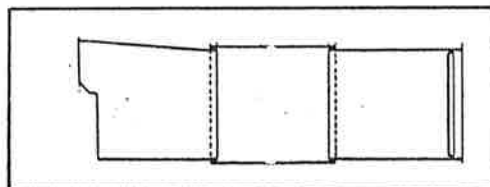
=====

1. Langsketel :

De langsketel omvat het heel vlampijpstelsel. Het water moet de haard en de vlampijpen bedekken, maar boven het wateroppervlak blijft er plaats over voor de stoom. Doordat de langsketel een ronde doorsnede heeft, blijft het zelfs met inwerking van druk cilindrisch, zonder enige hulpmiddel. De langsketel is samengesteld uit verschillende segmenten uit extra-zacht staal. Deze segmenten zijn gewoon cilindrisch. Meestal hebben ze een groeiende diameter zoals de langsketel van de type 12 en 29. Deze vorm noemt men ook wel "telescopisch".



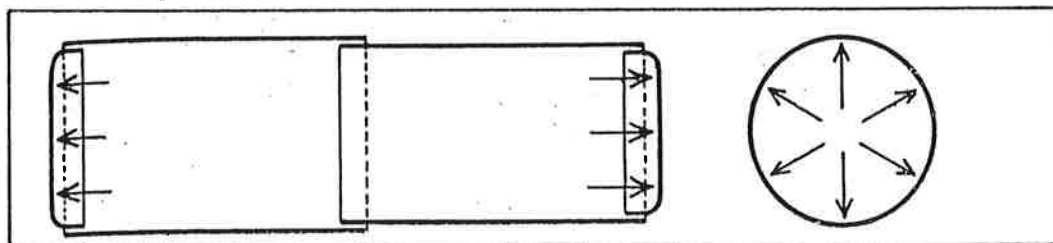
De langsketel van de type 1 bestaat uit drie segmenten, waarvan de middelste groter is dan de twee buitenste.



In een cilindrisch lichaam aan beide kanten afgesloten verdelen zich de krachten in twee richtingen.

- er ontstaat een kracht tegen de twee pijpenplaten, die de segmenten uit een probeert te rukken.

- er ontstaat op de gehele omtrek van de ketel een kracht die de segmenten probeert open te plooiën. Hier is de kracht niet overal gelijk daar de onderkant nog een bijkomende druk ondervindt namelijk die van de massa.



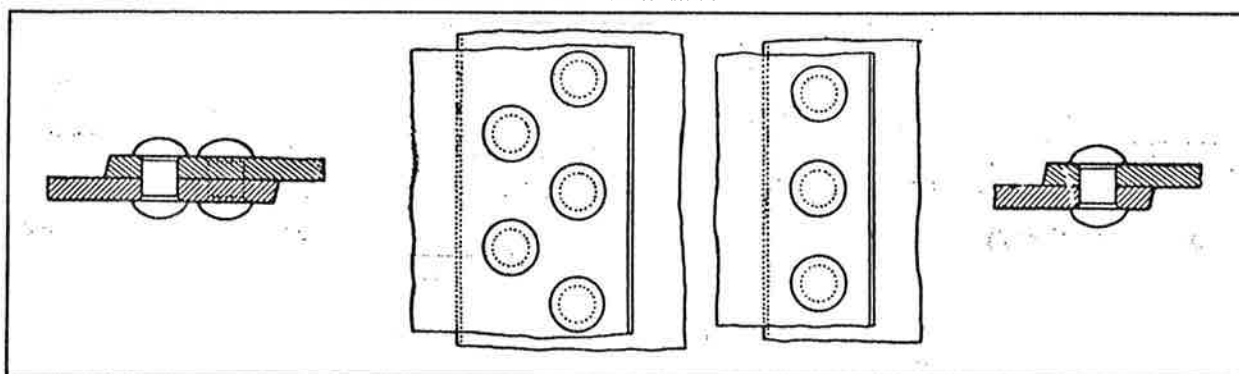
Om de platen aan elkaar te bevestigen bestaan er verschillende methodes :

1. Klinken :

Dit is wel de meest gebruikte methode, deze is onder te verdelen in drie soorten klinkverbindingen.

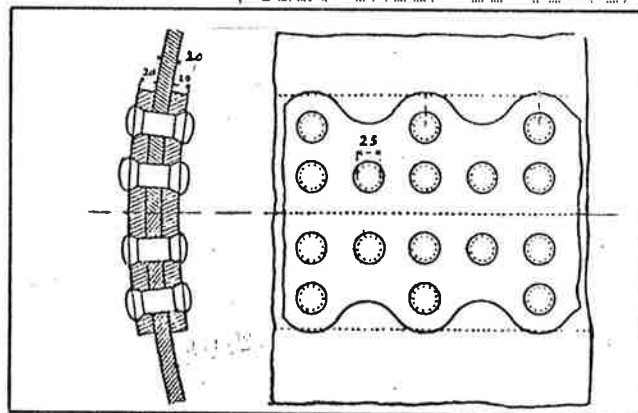
Lapverbinding: deze verbinding bestaat erin de twee uiteinden van de platen op elkaar te leggen en ze zo te klinken. Nu kunnen er één, twee of meer rijen klinknagels geplaatst worden om :

- de druk op te vangen
- de afdichting tussen de twee platen waterdicht te maken.



Enkele stripverbinding : hier gaat het om een andere soort verbinding, de twee uiteinden van de platen komen tegenover elkaar te staan, men legt er een plaat bovenop, en men klinkt de platen aan elkaar.

Dubbele stripverbinding: men gebruikt het zelfde principe als de enkele stripverbinding. Maar men legt één plaat boven en één plaat onder de te verbinden platen.



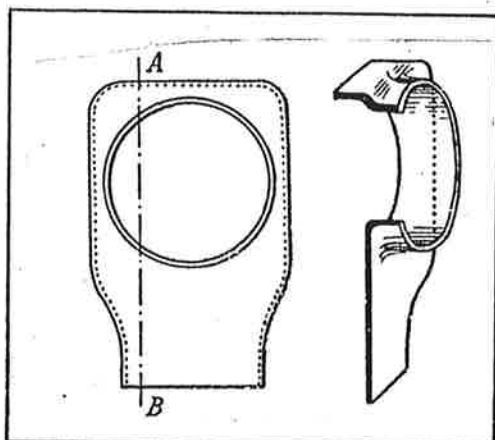
2. lassen

Deze manier van verbinden werd pas in de laatste jaren toegepast. Wel vergt deze manier van verbinden heel grote technische problemen, daar men er nog niet alles over weet.

2. Verbinding van de langsketel met de vuurkist :

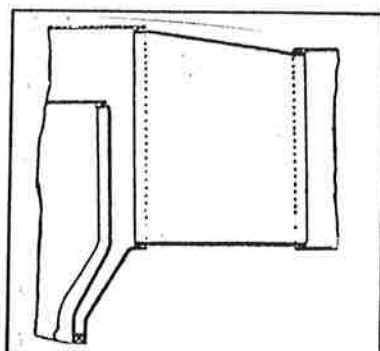
1 Belpaire vuurkist

Men plaats een zadelpaat om de verbinding tussen de rechthoekige vuurkist en de ronde langsketel mogelijk te maken. In de meeste gevallen wordt de zadelpaat uit twee delen gemaakt om het smeedwerk te vergemakkelijken. Uiteindelijk klinkt men alles aan elkaar.



2 Crampton vuurkist

De bovenste plaat van de vuurkist wordt rechtstreeks aan de langsketel geklonken. Soms wordt een conisch tussenstuk geplaatst om de diameterverschillen van beide delen op te vangen. Om de onderkant met elkaar te verbinden moet er dan weer wel een zadelplaat worden gemaakt, maar dan een die veel eenvoudiger is dan die voor een Belpaire-verbinding.



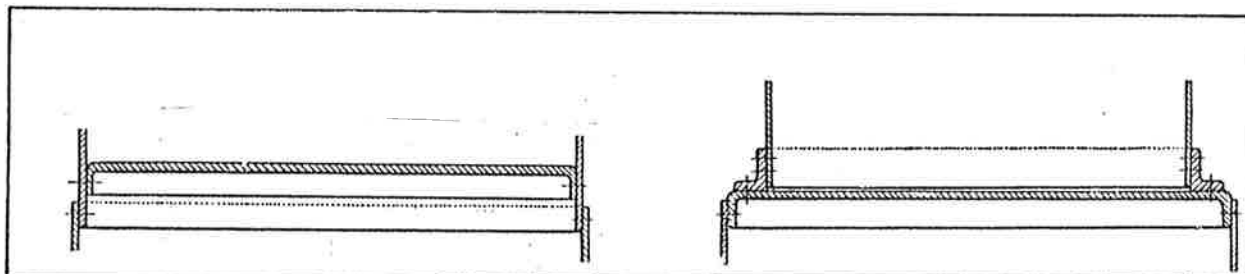
Deze verbinding werd ook in België toegepast met onder meer de typen 1, 10 en 36.

3. Verbinding van de langsketel met de rookkast :

Deze verbinding verloopt heel wat vlotter dan dat van de vuurkist, daar het hier om een rond-ronde verbinding gaat. Deze kan ook op twee verschillende manieren gebeuren.

1. Door een segment met een grotere diameter op de langsketel te klinken.

2. De tweede mogelijkheid is een grotere pijpenplaat te maken met twee boorden, waarop de rookkast vast wordt geklonken.



Aktiviteiten van de LSV

Standplaats Zolder :

Zoals reeds vermeld in het vorige aktueel werd het ritseizoen in Zolder beëindigd op 7 oktober en werden er sindsdien geen enkel onderhoudswerk meer uitgevoerd aan het materieel, buiten het wintervast maken.

Wel werden diverse onderdelen reeds verhuisd, bijna de heel onderdelen van Nestor zijn te As aangekomen, diverse tentoonstellingsstukken waren ook van de partij om de nieuwe stelplaats te verkennen. Momenteel lopen de akkoorden bij de spoorwegen om de rest van het normaalspoormateriaal naar As te verhuizen.

Ook aan de grotere onderdelen werden werkzaamheden uitgevoerd om ze verhuis-klaar te maken.

Standplaats As :

Hier gaan de werken naar steeds verder, alhoewel we het in de winterperiode met een pak minder mensen moeten stellen, werden de werken aan Bebert al voor een groot deel beëindigd. Rest nog de waterdrukproef om hem weer op te bouwen.

De werken aan het buffetrijtuig werden gepland en ook de eerste fase werd uitgevoerd, het uitbreken van de bestaande tentoonstelling en het plaatsen van de banken (afkomstig uit de M1-rijtuigen).

Beide werkwagens werden ontruimd om het materiaal afkomstig uit Zolder te stokeren.

En aan de gebouwen staan de werken ook niet stil, het buffet werd in ruwbouw afgewerkt en wacht op het dak. De metalen loods schiet ook op, nu staat er ongeveer een 15 m. onder dak.

Aan Bebert wordt nu met alle man en macht (alhoewel dit bij ons zeer gering is) gewerkt om hem voor te bereiden voor de waterdrukproef. Alle kranen van deze stoomlokomotief werden zowel inwendig als uitwendig volledig gezuiverd. Ook de volledige ketelbeplating zal aan een grote onderhoudsbeurt onderworpen worden. Dan werd er aan de onderkant een grote inspectietocht gehouden, en daardoor werden verschillende nieuwe problemen gevonden waarvan er reeds verscheidene opgelost zijn. Verder wordt er gepland deze lokomotief volledig op te knappen aan de buitenkant en hem een volledig nieuw kleedje te geven. Deze zal te zien zijn tijdens ons volgend ritseizoen, komen kijken dus !

Ook aan het overige materiaal werden er werkzaamheden uitgevoerd, aan de binnenkant van het stationsgebouw werden de gewone onderhoudswerken uitgevoerd. Aan de diesellokomotief werden ook de onderhoudswerken aangevat, de vier batterijen werden , de winter verplicht het, terug opgeladen.

Raad van Beheer :

Ook het administratieve onderging wijzigingen, zo werd tijdens de A.L.V. op 18 januari jl. een nieuwe raad van beheer gekozen om het beleid van de vereniging te voeren. Een lijst van deze mensen staat afgedrukt op "Editoriaal".

Emplacement As :

Ook aan het emplacement deden wijzigingen zich voor, dit maal niet zo zeer door onze werkende leden maar door de gemeente As. Deze heeft de volledige ingang zuiver gemaakt zodat het er weer toonbaar uitziet. Nu is het aan ons om tussen de sporen het onkruid te verdeigen en de rommel op te ruimen voor mei. Daar zullen verschillende leden wel werk aan hebben.

Lijn As-Eisden :

Ook aan het kappen van de lijn werd gedacht. Het eerste deel van de lijn zal tijdens het krukusverlof gekapt worden. Dit zal al gebeurd zijn wanneer dit tijdschrift U toekomt.

LSV-Tijdschrift :

Wij bieden onze excuses aan voor de zebfout dat, in het vorige nummer was, daar de enquête niet bij het vorige nummer maar met dit nummer is ingelast.

Vooruitzichten 1991 :

Het ligt in onze vooruitzichten tijdens het seizoen 1991 volgende zaken voor te stellen :

- 1) de opening van het buffet
- 2) de opening van een smalspoortraject (tegen 15 augustus ?)
- 3) een volledige opgeknapt reizigersmaterieel, zoals de 554.14, Bebert en de Oostenrijkse rijtuigen en normaal ook het buffet rijtuig.

Verbeteringen

Ten goede trouw ontvingen we ook deze keer de verbeteringen van Dhr. Huysman over het LSV-Tijdschrift nr. 43.

- 45.02 De lokomotief 5521 staat 2 * vermeld het moet de 5521 en 25 worden.
- 45.06 Tijdens de zestiger jaren werden de draaistellen vervangen. (motorstel : Schieren / draaistel : Squilbin)
- 45.08 Douens : AB : AM Nivelles / BD : La Oyle Leuven
Levens werden verschillende maten vervangen na de plaatsing van de draaistellen.
- 45.10 8338 en 8340 : Oostende- Zeehaven-voering
- 45.13 5926 : NK 10-61
5936 : FKR > 01-10-85 FNDM
- 45.14 201.050 : er staat 5920 het moet 5950 worden
HLDE geschrapt 01-12-1988
- 45.19 Lijn 67 : overname Etat Belge : 01-12-1988
- 45.20 Indienststelling : Poparinge-grens : 10-06-1870
Overname door de SNCF : 1949
- 45.22 Indienststelling : Veurne-grens : 05-02-1870
- 45.23 Er ontbreekt :
Reizigersdienst begin : Deinze-Veurne : 22-05-1955
Adinkerke-grens : 29-09-1958
Dienst overgegeven aan de buiitspoorwegen. Volgens
onzekere gegevens niet meer in dienst.



