

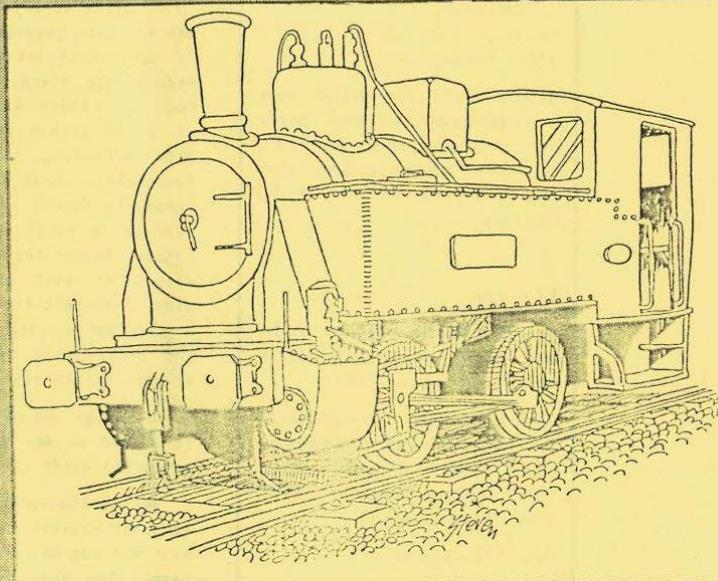


Vereniging zonder Winstoogmerk.

# AKTUEEL

Jaargang 1  
Nummer 1

Maart-april 1983  
Abonnement : 350 BF, Los nummer : 60 BF



voor aansluiting op de website

# TOERISTISCHE TREIN ZOLDER

Tweemaandelijks blad.

### TTZ-aktueel

Wordt gratis bedeed aan alle TTZ-leden.

Abonnement : 350 BF

Los nummer : 60 BF

Redactie :

J. Casier N.M.B.S. + TTZ  
R. Vissers Modelbouw

Hoofredactie en verantwoordelijk uitgever :

J. Casier  
Radiostraat 19,  
3700 Tongeren.

Niets uit dit blad mag overgenomen worden zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de redactie of het TTZ-bestuur.

### TTZ-vzw

Toeristische Trein Zol-  
der vzw. werd opgericht  
op 18 oktober 1981.

De statuten verschenen  
in het Belgisch Staats-  
blad van 24 december  
1981 onder het nr 6197  
van de bijlagen.

Het TTZ-bestuur :

D. Jans voorzitter  
J. Casier sekretaris  
E. Castermans  
penningmeester

### Limburg en het IC-plan :

Enkele weken geleden werd het IC-plan van de NMBS aan de gewestelijke ontwikkelingsmaatschappijen doorgegeven en kwam het ook in de pers.

Dit IC-plan - dat in mei 1984 in dienst moet gaan - wordt in dit nummer kort voorgesteld.

Voor onze provincie Limburg zijn er diverse verbindingen voorgesteld, doch als men het verder bekijkt vindt men toch enkele negatieve trekjes.

De beide IC-lijnen die Limburg aandoen vormen een goed gegeven : de dienst van Genk naar de kust vormt zeker een beter gegeven dan de hedendaagse dienst naar Mons. Ook het openthoud te Landen kan sterk verminderd worden na de in dienst stelling van de "Breaks" op deze verbinding. Antwerpen-Hasselt-Maastricht-Aachen-Köln vormt een aantrekkelijke en zeker rendabele dienst. Maar hier is toch de eerste kink in de kabel : zolang het baanvak Bilzen-Lanaken-Maastricht niet in orde is, komt deze dienst er niet en blijft de rechtstreekse dienst Hasselt-Antwerpen beperkt tot 3 tot 5 treinpren. Van het voorlopig doortrekken van deze dienst naar Liège over Tongeren is er geen sprake meer.

De enige IR-verbinding Antwerpen-Neerpelt is gekend en men mag hopen dat ze ooit doorgetrokken wordt tot Neerpelt.

Het omnibusverkeer is voor de verbindingen Aarschot-Hasselt en Hasselt-Liège voldoende maar men mag wel afvragen waarom de verbinding naar Liège geen betere mogelijkheden krijgt: het doortrekken van de IR-dienst Eupen-Liège-Herstal tot in Hasselt moet mogelijk zijn en ook hier kan men dan verder op het materieel besparen.

Zoals te voorzien is de verbinding met Eisden weggevallen en we kunnen hopen dat er aan de doortrekking van de IC-lijn Knokke-Genk naar Maasmechelen op korte termijn beslist wordt. Het wegvallen van de omnibusdiensten Hasselt-Genk is nu al goed gekompenseerd door de N.M.V.B.

Zwakste punt in het plan is wel het afschaffen van de omnibusdienst Hasselt-Mol en het beperken van de dienst tot enkele navette-treinen. Hierdoor is de zuid-noord verbinding in de provincie weggevallen en dreigt de lijn weg te kwijnen. Of hoopt de N.M.B.S. dat de T.I.Z. deze verbinding ooit overneemt ???

## 1. Inleiding :

Als museumvereniging bestaat de Toeristische Trein Zolder vzw. nu ongeveer twee jaar en steeds meer kregen we vragen van belangstellenden o.a. over het materieel en de werking van deze vereniging.

Verder is er door de splitsing van de VeBOV een deel van de spoorwegberichterij weggevallen. Verder ontbreekt er ook een bespreking van de Belgische miniatuurmodellen en ook de uitgaven, die handelen over de Belgische spoorwegen komen slechts moeilijk tot hun trekken.

Daarom besliste de TTZ om - naast zijn museumactiviteiten - ook een tijdschrift uit te geven, dat in 1983 vijfmaal zal verschijnen : nl. omstreeks 15 maart, 15 mei (vakantiegids), 1 juli, 15 september en 15 november.

De bedoeling is dat de klemtoon zal liggen op de aktuele berichten in verband met de Belgische spoorwegen, de museumverenigingen en verwezenlijkingen op modelbouwgebied. Daarom streven we ernaar om - per nummer - de volgende onderwerpen te behandelen :

- N.M.B.S.-aktueel : dit is een vervolg op de spoorwegs-artikels uit de VeBOV-koerier en zal de aktuele gegevens van het grootbedrijf behandelen. Het is ook daarom dat we ons baseren op hetgeen reeds in deze koerier verschenen is.

Na een inwerkperiode plannen we ook berichten over het reizigers- en goederenmaterieel en de eigenlijke exploitatie (lijnen, stations, ...).

Bij dit gedeelte zal ook zoveel mogelijk rekening gehouden worden met de wensen van de leden.

- de TTZ-krant : behandelt interessante zaken, die zich binnen onze museumvereniging afspelen. Naast de beschrijving van het aanwezige materieel en een toelichting over de exploitatie zal ook regelmatig ingegaan worden op minder bekende facetten, die een museumexploitatie met zich mee brengen.

- de andere museumbedrijven : daar de Belgische museumbedrijven geen concurrentie vormen en elkaar trachten aan te vullen, komen ook nieuwsjes van deze vernieuwingen in het blad voor.

- de historische bladzijde : hier is het de bedoeling om - aan de hand van een foto of een plan - een korte beschrijving te geven over een lokomotief of een facet van het spoorweggebeuren uit het verleden.

- de modelbouw : hierin zal er door enkele van onze leden de nieuwe Belgische modellen getest worden en een kritische bespreking zal een afronding van deze testen worden.

- de boekbespreking : nieuwe uitgaven - handelend over de Belgische spoorwegen - worden hierin voorgesteld.

- met de agenda in de hand : er wordt getracht om een zo uitgebreid mogelijk overzicht te geven van de spoorwegactiviteiten die er in België plaatsgrijpen.

- de vragenhoek : in deze rubriek willen we ingaan op de vragen van leden i.v.m. de spoorwegen in heden en verleden en i.v.m. modelbouw. Zo willen we - zover het in onze mogelijkheden ligt - tegemoetkomen aan de talrijke vragen die onze leden interesseren.

Naast dit tijdschrift, zal de TTZ ook de brochures over de Belgische lokomotieven verder uitgeven, zodat ook deze reeks kan verdergezet worden.

Naast deze activiteiten op museumgebied en i.v.m. de publikaties, worden natuurlijk ook de vergaderingen te Zolder (eerste woensdag van de maand) en te Mol (modelbouw - derde woensdag van de maand) verdergezet.

Verder moet natuurlijk ook gezegd dat we ontstaan zijn uit de Limburgse afdeling van de VeBOV, doch dat ook mensen uit de andere provincies hartelijk welkom zijn bij de TTZ. Verder dient ook vermeld dat de leden-abonnenten geen enkele verplichting hebben bij de museumactiviteiten. Net zoals in het verleden, wordt dit gedeelte van de activiteiten verder afgehandeld door de raad van beheer van de vereniging en door de werkende leden.

Voor alle duidelijkheid : de leden-abonnenten hebben geen stemrecht bij de museumactiviteiten, de werkende leden worden - volgens welbepaalde criteria - aangeduid door de raad van beheer.

Doch nu enkele technische gegevens :

lidmaatschapsprijs :

350 F/jaar

dit lidmaatschap geeft recht op het tijdschrift, op een vermindering bij de overige publikaties van de vereniging en 25 % korting bij ritten van de TTZ.

te storten : op rekening

452-3018121-77 van de vzw. ITZ te Hasselt, met vermelding lid-abonment 1983.

ontslag :

automatisch op het einde van het boekjaar. Daar we niet noodzakelijk veel leden moeten hebben, er is geen vooropzeg nodig.

verdere inlichtingen :

- museumgebied of tijdschrift.

Julien Casier, Radiostraat 19  
3700 Tongeren  
tel 012/237661

- modelbouw en bijeenkomsten

Roger Vissers, Ezaart 177  
2400 Mol  
tel 014/311545

samenstelling van het dagelijks bestuur :

- voorzitter :	D. Jans	tel 011/250114
- sekretaris :	J. Casier	tel 012/237661
- penningmeester :	E. Castermans	tel 011/252905

2. N.M.B.S. Aktueel :1. Statistiek N.M.B.S.a. Leveringen

321	BN Brugge	-	Schaarbeek	20/08/1982
322	BN Brugge	-	Schaarbeek	03/09/1982
323	BN Brugge	-	Schaarbeek	09/09/1982
324	BN Brugge	-	Schaarbeek	22/09/1982
325	BN Brugge	-	Schaarbeek	06/10/1982
326	BN Brugge	-	Schaarbeek	11/10/1982
327	BN Brugge	-	Schaarbeek	14/10/1982
328	BN Brugge	-	Schaarbeek	18/11/1982
329	BN Brugge	-	Schaarbeek	08/11/1982
330	BN Brugge	-	Schaarbeek	09/11/1982
331	BN Brugge	-	Schaarbeek	18/11/1982
332	BN Brugge	-	Schaarbeek	23/11/1982
333	BN Brugge	-	Schaarbeek	30/11/1982
334	BN Brugge	-	Schaarbeek	07/12/1982
335	BN Brugge	-	Schaarbeek	13/12/1982
336	BN Brugge	-	Schaarbeek	21/12/1982
337	BN Brugge	-	Oostende	10/01/1983
338	BN Brugge	-	Oostende	17/01/1983
2721	BN Nivelles	-	Brussel-zuid	24/08/1982
2722	BN Nivelles	-	Brussel-zuid	07/09/1982
2723	BN Nivelles	-	Brussel-zuid	17/09/1982
2724	BN Nivelles	-	Brussel-zuid	06/10/1982
2725	BN Nivelles	-	Brussel-zuid	27/10/1982
2726	BN Nivelles	-	Brussel-zuid	10/11/1982
2727	BN Nivelles	-	Brussel-zuid	06/12/1982
2728	BN Nivelles	-	Brussel-zuid	10/12/1982
2729	BN Nivelles	-	Brussel-zuid	24/12/1982
2730	BN Nivelles	-	Kinkempois	06/01/1983
2731	BN Nivelles	-	Kinkempois	18/01/1983

b. Stelplaatswijzigingen :

051 - 104	Kinkempois	-	Ronet	01/01/1983
211 - 233	Ronet	-	Kinkempois	01/01/1983
301 - 336	Schaarbeek	-	Oostende	01/01/1983
731 - 782	Oostende	-	Schaarbeek	01/01/1983
2301-2338	Ronet	-	Brussel-zuid	01/01/1983
2701-2729	Brussel-zuid	-	Kinkempois	01/01/1983
6277	Ath	-	Merelbeke	28/12/1982
9152	Leuven	-	Merelbeke	/12/1982 (uit leen)
7501	Hasselt	-	Antwerpen-dam	01/12/1982
7505	Hasselt	-	Antwerpen-dam	01/01/1983

c. Omnummeringen :

7501	(ex 6501)	01/12/1982
7505	(ex 6505)	01/01/1983

d. Buitendienststellingen :

- 6087 Ronet 01/01/1983  
PV nr 28 van Salzinnes van 26/11/1982
- 7212 Antwerpen-dam 01/01/1983  
PV nr 30 van Salzinnes van 16/11/1982

2. Het traktiematerieel :

00 : De stellen type 1950 en '53 ( 010-049 ), worden samen met andere stellen in een 41 dagen tellende reeks ingezet op de lijnen 12, 25 en 124.

De stellen 051 tot 104 gingen van Kinkempois naar Ronet en worden nu in een reeks met 43 stellen ingezet op de lijnen 26, 108, 118, 139 en 161.

Kinkempois zet zijn 124 stellen in twee afzonderlijke reeksen met resp. 71 en 37 plandagen. De eerste reeks omvat praktisch alle treinen op de verbinding St-Ghislain/Quévy - Mons - Brussel Landen - Genk/Welkenraedt, doch ze staan ook in voor de treinen van en naar Spa.

In een tweede reeks worden deze stellen - samen met de Budd's 129 - 150 van Haine-St-Pierre ingezet op de lijnen 31, 125 en 130.

De Hasseltse stellen 185 - 210 worden vooral ingezet op de verbinding Antwerpen/Leuven - Hasselt - Liège.

03 : De aflevering van de stellen verloopt verder vlot en ook de inlooperperiode gaat verder gunstig. Hierdoor hoopt men de 33 dagen tellende reeks ( met de treinen Knokke/Blankenberge - Brussel - Luxembourg ) vanaf april volledig te kunnen afhandelen. Vanaf mei zouden ze ook tot inzet komen op de verbinding Mons-Brussel - Landen - Genk/Liège - Welkenraedt.

05 : Van de zes ex-Sabena-stellen worden er dagelijks vijf gebruikt en hierbij wordt er in de vroege namiddag een omwisseling van stellen vanuit Brussel-zuid doorgevoerd. Hierbij rijdt een stel door tot Brussel-zuid, terwijl de volgende trein door het vervangingsstel uitgevoerd wordt.

15 : Nog steeds worden deze lokomotieven in een drie dagen tellende reeks ingezet : de twee eerste plandagen omvatten nog steeds de TEE-treinen Brussel-Amsterdam. De derde dag wordt gevuld door een treinpaar Liège-Paris.

Ondertussen is de 1505 als eerste in de nieuwe blauwe livree op de Belgische sporen verschenen. Deze schildercombinatie lijkt voor het grootste gedeelte op deze die bij de reeks 16 werd toegepast.

18 : Bij deze reeks zijn nu alle lokomotieven voorzien van hun nieuwe kleurenpak. Hierbij werden bij de 1802 en 1805 ook de nieuwe UIC-lamphouders ingebouwd, waardoor ze een kleine transformatie aan de voorfronten moesten ondergaan.

Ze worden in een 4 dagen tellende reeks ingezet, waarbij ze zowel diensten naar Köln als Paris verzekeren.

- 20 : Door de verder gunstig evoluerende toestand, kon de reeks opnieuw uitgebreid worden tot 13 plandagen, waarbij de inzet ongewijzigd bleef.

De overige machines worden vooral ingezet voor bijzondere treinen en ontubbellingstreinen op de verbinding naar Luxemburg.

- 22 : Grootste slachtoffer van de levering van de reeks 27 is deze reeks geworden, daar de diensten te Liège overgenomen werden door de nieuwe reeks.

Alleen te Merelbeke werd nog een eigen reeks opgesteld en hierin komen 17 lokomotieven tot inzet. Voornamelijk worden er reizigerstreinen gesleept op de verbindingen naar Leuven, Dendermonde, Zottegem en ook Mons. Tussen Oostende en Liège wordt nog één treinpaar gesleept. In goederendienst wordt Charleroi en St-Ghislain bereikt.

Opmerkelijke dienst is een losse rit van vier gekoppelde lokomotieven tussen Denderleeuw en Zottegem 's morgens (omstreeks 4 uur) en in de omgekeerde richting 's avonds ( omstreeks 19.30).

In Liège werden nog twee reeksen opgesteld : klassiek is de reeks met de 2208 als lichterlokomotief, een tweede twee dagen tellende reeks omvat enkele onderschikte diensten o.a. op de verbinding naar Moeskroen.

Verder moet nog vermeld worden dat deze reeks nu een grote herstelling ondergaat, en hierbij kwamen al ten minste 15 lokomotieven in het blauw terug op de sporen.

- 23 : Onveranderde inzet bij deze reeks, met diensten vanuit Antwerpen, Stockem en Brussel-zuid met bestuurders van Leuven, Mons, Ronet, Liège, Schaarbeek en Monceau.

Anderzijds gingen de lokomotieven 2301 tot 2338 in onderhoud te Brussel-zuid, dit ter compensatie van de afgegeven 27-ers.

- 26 : Bij deze reeks ondergingen alle lokomotieven nu een grote herstelling : hierbij hebben enkel nog de 2601, 2602 en 2603 nog de groene kleur. De 2613, 2615, 2616, 2619, 2620, 2621, 2624, 2628, 2629, 2630, 2632, 2633, 2634 en 2635 zijn blauw, de overige hebben een gele livrei.

- 27 : De levering van deze lokomotieven gaat vlot voorbij en de laatste lokomotief moet in november afgeleverd zijn. Ook de inzetgegevens vallen zeer goed mee, alhoewel wel moet gezegd worden dat de zachte winter een gunstig gevolg heeft.

Vanaf 6 december 1982 werd een reeks met 18 plandagen opgesteld. Hoofdinzet gebeurt op de verbinding Oostende-Brussel-Liège Aachen. Vanuit Antwerpen worden ze in goederendienst ingezet naar Ronet, terwijl ook de Huckepack-treinen van en naar Zeebrugge gesleept worden. In reizigersdienst wordt de 2538 vanuit de metroopool naar Brussel gereden.

Met bestuurders van Merelbeke wordt de trein 2806 vanuit Kortrijk gereden en 's avonds gaat het voor de 2891 terug naar de Westvlaamse stad.

Omdat Liège als grootste steunpunt gebruikt wordt, werden alle machines op 01/01/83 naar Kinkempois getransfereerd en door deze omstandigheid komen ze nu ook regelmatig - vooral 's nachts - voor goederentreinen naar Hasselt en zelfs Antwerpen over Visé en Tongeren.

- 27 : Tegen de zomerregeling in mei wordt opnieuw een uitbreiding voorzien. Vanaf dit ogenblik zouden ze dan ook verschillende goedertreinen over de lijnen 24 - 35 - 16 naar Antwerpen-noord voor hun rekening nemen. Ook sommige spitsuurtreinen tussen Hasselt en Leuven zouden voorzien worden.
- 28 : Opnieuw een drie dagen tellende reeks werd er voor deze lokomotieven opgesteld en op de lijn 50/50 bis slepen ze de treinen 4431, 4486, 4487, 4491, 8255 en 8916.
- 29 : De toestand van deze reeks ziet er niet rooskleurig uit en een definitieve afstelling wordt nu voorzien tegen de zomerregeling.
- Op dit ogenblik rijden ze volgens de volgende reeks met 5 plandagen :

DAG	RITDAG	AFST.	UUR 1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
1	n		LNC																						
	67		51704																						
2	n																								
	67																								
3	n																								
	67																								
4	n																								
	67																								
5	n																								
	67																								

## Verklaring :

LNC : Monceau	FNND : Antwerpen-noord
FCL : Châtelineau	FNZG : Antwerpen-schijnpoort
FLU : Luttre	Stoc : Stocatra
GCR : Charleroi-Quai	FVV : Vilvoorde
LFLZ : Feluy-zoning	FSR : Schaarbeek
FEO : Ronet	JT : Jeumont
FGH : St-Ghislain	LX : Brussel-LW

Verder bleef de inzet van de 2911 (Brussel-zuid), 2912 (Oostende) en 2920 (Schaarbeek-Mechelen) ongewijzigd.

- 43 : Nog steeds is er geen inzetgebied gevonden voor alle éénledige motortreinen op het ogenblik dat het IC-plan in voege komt. Op dat ogenblik komen alle stellen reeks 43 van Bertrix vrij en ook te Kortrijk vallen er diensten weg. Een gedeelte van deze stellen zou dan buiten dienst gesteld worden, een ander deel zou - eventueel - omgebouwd worden tot bovenleidingswagons ES.
- 44 : Voor deze stellen zou er een plan bestaan om ze om te bouwen zodat gereden zou kunnen worden met 4 gekoppelde stellen, eventueel nog te versterken met twee bijwagons. Na het IC-plan wordt een inzet tussen Eeklo en Ronse overwogen.

49 : Al in juli van vorig jaar werden de motorwagens 4901 en 4911 (ex-Montzen) overgedragen aan de nieuwe onderhoudspost van de bovenleidingen te Visé. Doch voor de werkelijke inzet moest de 4911 nog eerst voor een herstelling aan de versnellingskast naar de WDT Bertrix en nadien gaan de beide stellen voor het aanbrengen van een platform naar de CW Mechelen.  
De 4903 wordt nog steeds voor lijnstudie en opleidingsritten ingezet vanuit Antwerpen-dam, de 4906 staat afgesteld te Montzen.

51 : Voorlopig zijn er geen grote wijzigingen op te tekenen bij de inzet van deze lokomotieven, maar vanaf mei aanstaande zijn er toch enkele variaties op te tekenen :

Door de elektrifikatie van de lijn Mechelen-Gent, zal vooral de inzet vanuit Dendermonde beperkt worden en de helft van het bestand zou naar Antwerpen-dam overgaan.

Door de inzet van de reeks 27 voor goederentreinen op de verbinding naar Antwerpen, zal ook Hasselt enkele diensten reeks 51 verliezen. Eerste gevolg hiervan is de afgifte van de 5190 aan Antwerpen-dam, op dit ogenblik echter gekompenseerd door de overkomst van de uitgeleende 5191 uit Kortrijk.

52 : Voor deze reeks plant men de inbouw van verwarmingsketels in 5 lokomotieven van de reeks 53 en de hernummering in de reeks 52. Met deze lokomotieven zou men in eerste instantie vanuit Ronet de diesels reeks 60 vervangen. De nummers van de om te bouwen lokomotieven zijn nog niet gekend.

54 : De lokomotieven van deze reeks krijgen geen grote herstellingen meer en zullen bij het bereiken van de km-grens afgesteld worden. Deze afstelling kan al betrekkelijk vlug volgen daar de meeste lokomotieven tijdens de volgende jaren naar Salzinnes moesten.

55 : Vooral bij de machines van Kinkempois zou er vanaf mei een belangrijke vermindering in de inzet komen. Deze wordt een paar jaar later nog versterkt op het ogenblik dat de lijn 125b (Kinkempois-Seraing-Flémalle) elektrisch ingereden wordt.

De lokomotieven van Montzen hebben nog niet te vrezen voor een vervanging door 27-ers, doch dit wordt wel het geval op het ogenblik dat ook Visé-Montzen elektrisch wordt.

Op dit ogenblik is er nog geen planning gemaakt voor de toekomst van deze machines.

59 : Eerstvolgende buitendienststelling in deze reeks betreft de 5955, dit ten gevolge een ongeval te Antwerpen-noord. Maar toch moet men rekenen met een vermindering van de diensten te Antwerpen-dam, dit om twee redenen : de overname van diensten door de reeks 27 en de aankomst van verdere 51-ers.

Anderzijds zou de reeks te Merelbeke uitgebreid worden en zouden er diensten van de reeks 60/61 overgenomen worden.

60 : Voor deze reeks ziet de toekomst er erg somber uit : de N.M.B.S. gaf immers aan elke stelplaats een opdracht om na te gaan hoever elke lokomotief nog van de sleetgrens verwijderd was. Met deze gegevens voor ogen wordt dan een keuze gemaakt en voor mei zouden 10 à 15 loks richting schroot gaan. Voor de verdere maanden gaan er gemiddeld 2 à 3 machines per maand buiten dienst.

Voor het slopen te versnellen, zouden de afgestelde lokomotieven te koop aangeboden worden.

60 : Als volgende buiten dienst gestelde hebben we :

Nummer	6087 ex- 210.087
Bouwer :	Cockerill - A.B.R. Acec
Fabrieksnummer :	4118
Levering :	23/11/1965
Stelplaatsen :	
-- Ronet	23/11/1965 tot 01/01/1983
Buiten dienst :	PV nr 28 van FAZ van 26/11/1982
Uit geschriften :	01/01/1983

Als eerstvolgende machines die buiten dienst gesteld zullen worden, zijn de 6081x (Kinkempois) en de 6112 (Merelbeke) aangeduid.

62 : Geen wijzigingen in de dienst van deze machines en ook voor de nabije toekomst zit er weinig variatie in. Pas in de loop van 1984-85 zullen er grotere verschuivingen in dit bestand optreden.

Anderzijds is de omgebouwde 6215 effectief in dienst gekomen : stelplaats is Aalst waarbij de volgende regeling gevolgd wordt

trein 4428	Aalst - Brussel-noord	6.25 - 7.01
trein 61409	Schaarbeek - Ternat	
los	Ternat - Schaarbeek	
trein 3843	Schaarbeek - Kortrijk	17.57 - 19.20
trein RZ8922	Kortrijk - Aalst	

64 : Vanaf begin februari is het waarschijnlijk gedaan met de inzet van deze reeks, want op dat ogenblik werden de 6401, 6403 en 6406 naast de loods te Hasselt afgesteld. De 6405 reed nadien nog enkele ritten, doch ook voor deze machine is de afstelling gepland.

65 : Zoals men uit de statistiek kan opmerken werden ook de 6501 en 6505 door de WDT Hasselt omgenummerd en hier werd ook de verwarmingsketel uitgebouwd.

Volgens planning zullen ook de 6502 en 6503 in de loop van februari omgenummerd worden.

71 : Wegens de te hoge kosten werd er afgezien van een ombouw van de stuurposten en zodoende zijn alle drie lokomotieven opnieuw te Antwerpen-dam aanwezig. Inzet nog steeds als rangeerloks te Antwerpen-noord.

72 : Door de aankomst van de lokomotieven reeks 75 kon nu ook de 7212 buiten dienst gesteld. Zijn levensloop :

Nummer :	7212 ex- 272.012
Bouwer :	La Brugeoise & Nivelles SEM - Voith
Levering :	22/05/1956
Stelplaatsen :	
Antwerpen-dam	22/05/1956 tot 01/01/1983
Buiten dienst :	PV nr 30 van FAZ van 16/11/1982
Uit geschriften :	01/01/1983
Sloping :	door Salzannes

75 : Vanaf half december 1982 zijn de 75-ers goed in dienst en verzekeren de sleepdiensten tussen Antwerpen-noord en de haven.

3. Exploitatie :a. Het IC-plan :

Nu dit plan praktisch volledig op punt staat, een overzicht van de huidige toestand, met name de vorm volgens dewelke het in mei 1984 in dienst zal komen :

\* de IC-treinen :

A.	Brussel-Amsterdam	huidig materieel
B.	Oostende-Liège-Verviers (de DB weigert de M4-rijtuigen te Aachen, waardoor deze relatie ingekort werd tot Verviers.)	reeks 27 + M4
C.	Antwerpen-Moeskroen Moeskroen - Lille	reeks 25 + M2 SNCF X 4500
D.	Antwerpen-Hasselt (Dienst ingekort vanwege de overbelasting van de lijn 34-24)	reeks 25 + M2
E.	Oostende-Rosendaal	reeks 08
F.	Knokke/Blankenb - Genk/Liège Liège-Maastricht	reeks 03 NS DE 2
G.	Oostende-Kortrijk-Brussel	reeks 51 + M2
H.	Brussel-Tournai-Lille	Reeks 51 + M2
I.	Brussel-St-Ghislain	Reeks 06
J.	Moeskroen -Liège-Liers	Reeks 22/23 + M2
K.	Antwerpen-Charleroi	Reeks 08
L.	Brussel-Luxembourg	Reeks 20 + M4 Reeks 03

\* de IR-treinen :

Worden nu ook aangeduid met (kleine) letters :

a.	Antwerpen-Charleroi	Reeks 08
b.	Geraardsbergen-Halle Halle-Antwerpen (gesplitste dienst tot elektrifikatie)	Reeks 62 + M2 Elektrisch
c.	Antwerpen-Aarschot-Leuven	Reeks 06
d.	Antwerpen-Neerpelt	Reeks 62 + M2
e.	Ronse-Gent-Eeklo	Reeks 44 ?
f.	Turnhout-Kortrijk Kortrijk-Ieper-(Poperinge) (gesplitste dienst tot elektrifikatie)	Elektrisch Reeks 62 + M2
g.	Gent-Namen Namen-Dinant-(Givet)	Elektrisch Reeks 52 + M2
h.	Lokeren-Brussel-Aalst (volledig gewijzigd traject)	?
i.	De Panne-Gent-Geraardsbergen	reeks 62 + M2
j.	Mons-Brussel-Denderleeuw	?
k.	St-Niklaas - Mechelen Mechelen-Leuven (gesplitste dienst tot elektrifikatie)	reeks 62 + M2 reeks 06

l.	Leuven - Hasselt	Reeks 27 + M4
m.	Liège - Charleroi	Reeks 22-23 + M4
n.	Charleroi-Manage-Tournai (bijkomende stopplaatsen te Jemappes, Quarégnon, Antoing en Herseaux)	Reeks 22-23 + M4
o.	Brussel - Binche (nieuwe dienst, splitsing van de voorziene dienst Lokeren-Binche)	Reeks 08
p.	Liège-Gouvy-Bertrix-Namur (tweeurdienst)	Reeks 55 + M2
q.	Liège-Gouvy-Luxembourg (tweeurdienst)	Reeks 55 + M2
r.	Eupen-Liège-Herstal (nieuwe dienst)	Reeks 06

\* Omnibusdienst :

De volgende omnibusdiensten worden voorzien : (van west naar oost)

- Zeebrugge - Brugge - Kortrijk
- Brugge - Gent-St-Pieters - Gent-Dampoort
- Kortrijk - Ieper
- Gent - Oudenaarde
- Gent - Dendermonde - Mechelen
- Gent - Aalst - Denderleeuw - Geraardsbergen - Edingen
- Gent - Zottegem
- Oudenaarde - Zottegem - Denderleeuw - Jette - Brussel
- Dendermonde - Jette - Brussel
- Antwerpen - Boom - Puurs
- Antwerpen - Lokeren
- Antwerpen - Essen
- Antwerpen - Mechelen - Brussel
- Brussel - Braine-le-Comte - Manage - Luttre - Charleroi
- Brussel - Nivelles - Charleroi
- Halle - Mere - Vilvoorde - Mechelen / Leuven
- Brussel - Leuven
- Mechelen - Leuven
- Antwerpen - Aarschot
- Brussel-LW - Ottignies/Louvain-la-Neuve - Namur
- Leuven - Ottignies - Charleroi
- Charleroi - La Louvière - Mons - St-Ghislain - Quéivrain
- Charleroi - Erquelines
- Charleroi - Namur
- Antwerpen - Herentals
- Hasselt - Diest - Aarschot
- Hasselt - Tongeren - Liège
- Namur - Jemelle - Arlon
- Liège - Wareme
- Liège - Namur
- Liège - Rivage - Jemelle
- Spa (Géronstere) - Pepinster - Verviers
- Charleroi - Walcourt - Mariembourg - Couvin

\* Navettedienst :

Naast de vorige IC, IR en omnibuslijnen waarop voor het grootste gedeelte ook navettetreinen ingelegd worden tijdens de spitsuren, heeft men lijnen met enkel navettetreinen (op de spitsuren) :

- Hasselt - Leopoldsburg - Mol
- Gembloux - Tamines
- Mons - Quévy
- Aalst - Burst - (Zottegem)

\* voor reizigersverkeer gesloten lijnen of baanvakken :

Lijn 21 bis	Y Winterslag - Eisden (al in mei 1983)
Lijn 31 :	Liers - Ans
Lijn 52 :	Dendermonde - Puurs
Lijn 69 :	Ieper - Poperinge (nog niet definitief beslist)
Lijn 86 b	Ronse - Blaton
Lijn 98 :	(Mons)- Cuesmes - St-Ghislain (al in mei 1983)
Lijn 106 :	Clabecq - Ecaussines (al in mei 1983)
Lijn 112 :	Roux - Piéton
Lijn 154 :	Dinant - Givet (mogelijk nog navettetreinen)
Lijn 165 :	Bertrix - Virton
Lijn 167 :	Virton - Athus - Arlon

\* afgeschafte stopplaatsen (alfabetisch)

Aalbeke, Aarsele, Acren, Aigremont, Alleur, Ans-Est, Antwerpen-LO, Anvaing, Ardooie, As, Astene, Athus, Aubange, Autelbas, Aye

Bakenbos, Bambrugge, Baranzy, Barnich, Barry-Maulde, Bascoup, Basèscles, Basècles-Carr, Bassily, Bastogne-nord, Beert-Bellingen, Beervelde, Beez, Bellecourt, Beringen, Beveren bij Roeselare, Bierghes, Bièvre, Biststraat, Blaasveld, Blandain, Blaregnies, Bois-d'Haine, Bois-le-Luc, Bois-Noël, Boksbergheide, Bokselaar, Bomerée, Bourcy, Boussu-Route, Bouvignies, Braibant, Brandhoek, Brugelette, Burhaimont

Callonelle, Cambron-Casteau, Chanxhe, Chapelle-à-Wattines, Charleroi-Ouest, Chaudfontaine, Chênée, Chenois, Cierreux, Clabecq, Coe, Corswarem, Courcelles-Centre, Cousteumont, Cronfestu

Dampreny, Dave-Nord, Deerlijk, Dergneau, Destelbergen, Deurle

Ecaussines-nord, Eisden, Ellignies, Elsegem, Ename, Ensival, Erwetegem, Etikhove, Ezemaal

Fauquez, Flénu, Florenville, Fouches, Fraipont, Frasnes-lez-Anvaing

Gemeldorp, Gendron-celles, Genly, Gent-Muide, Ghisenghien, Gingelom, Glammont, Glons, Goffontaine, Graide, Gramene, Grand-Halleux, Grandmetz Grembergen

Haasdonk, Hachy, Halanzy, Halewijn, Hamipré, Harchies, Hastière, Hatrival, Hautrage, Havinnes, Havinnes-Vill, Hayettes, Heer-Agimont, Hellebecq, Hemelveerdegen, Hemiksem, Hemiksem-werkpl, Henne-Chevremont, Hermaelle-sous-huy, Hermeton-s-M, Herseaux-Pl, Hoboken, Hoboken-Polder, Hoeselt, Hogne, Hony, Houdrigny, Houraing, Houthalen, Houthem, Houx

Isières, Izel

Jabbeke, Jamagne, Jambes-nord, Jamoigne, Java, Jeuk-Rosoux, Jolivet

Kiewit, Korbeek-lo, Krekelenberg, Kuntich, Kurgem

La Brouck, La Cavée, La Chaussée, La Croyère, La Gleize, La Préalles, Lacuisine, Lanquesaint, Lauwe, Lavaux, Leers-nord, Lens, Lesterny, Leupegem, Leval, Liège-Haute-Pré, Liège-vivegnis, Ligne, Limmelette, Limerlé, Lochristi, Lorce-Chevron, Louette-St-Denis, Louise-Marie, Lovenjoel.

Maffle, Marbais, Marbisoux, Marcq, Marenne, Marke, Marteau, Martinrive, Maubray, Meix-dev-Virton, Mellery, Mellier, Merny, Meslin-l'Eveque,

Messancy, Mevergnies-Attre, Milmort, Mont-sur-Marchienne, Montegnée, Montigny-le-Tilleul, Morstel-Liersestwg, Musson

Neerwinden, Neuville, Neuvillers, Niel, Nimy-Maisières, Nonceveux

Offagne, Oisquerq, Oostakker, Orgeo, Oudenburg, Overboelare

Paliseul, Pannenhuis, Papignies, Paturage, Petegem, Petit-Enghien, Pin, Pipaix, Pittem, Pondrome, Poperinge

Ransart, Rebaix, Recogne, Remouchamps, Rencheux, Ressaix, Roborst, Rocourt, Rocourt-clinique, Ronquières, Roosbeek, Ruelle, Rulles

St-Lambert, St-Médart, St-Vincent-Bellefontaine, Saintes, Salm-Château, Sauheid, Sauheid, Schelle, Sibret, Signaux, St-Amands, St-Denijs-Westrem, St-Maria-Oudenhove, Sleidinge, Souverain-Pré, Stasegem, Stehoux, Sterhoof, Sterpenich, Stoumont, Straimont

Tailfer, Tavigny, Templeuve, Thumaide, Tisselt-Blaasveld, Tourpes, Trazegnies, Trooz, Turpange

Varsenare, Vaulx, Verviers-Est, Ville-Pommeroeul, Villeux-Notre-Dame, Virton, Vlamertinge, Vonêche, Vreren-Nerem

Waarschoot, Wangenies, Wasmès, Waterschei, Waulsort, Welden, Westackers Westveld, Weyler, Wideumont, Wiesme, Wilbeauroux, Winterslag, Wondelgem, Wontergem.

Zandvoorde, Zeveneken, Zwartberg

(vet gedrukt : Limburgse stopplaatsen)

b. Buiten dienst gestelde spoorlijnen of baanvakken :

Lijn 48 :	St-Vith - Waismes	Nota van 24/08/1982
Lijn 45 A :	Losheimergraben - Büllingen	24/08/1982
Lijn 57 A :	Grembergen - Hamme	28/10/1982
Lijn 73 A :	Meulebeke - Tielt	28/10/1982
Lijn 111 :	Gourdinne - Thy-le-Château	24/08/1982
Lijn 115 :	Clabecq - Sart-Moulin	24/08/1982
Lijn 126 :	Hamois - Ciney	05/06/1982
Lijn 127 :	Moha - Hannut - (Landen)	26/06/1982
Lijn 147 :	Landen - Orp-le-Grand	05/06/1982
Lijn 212 :	Y Glain - Espérance	26/06/1982
Lijn 241 :	Leval - puits St-Barbe	28/10/1982
Lijn 249 :	Trazegnies - Courcelles	08/12/1982

Ook in de nabije toekomst mag men zich verwachten aan diverse buiten dienststellingen van lijnen, voornamelijk met vereenvoudigde exploitatie. In Limburg staan hierbij de baanvakken Houthalen-Neerpelt en ook Diest-Tessenderlo in gesprek. Om dit laatste baanvak te kunnen sluiten moet wel de lijn Beringen - Kwaadmechelen opnieuw geopend worden.

### 3. De TTZ - krant :

In dit eerste nummer van ons tijdschrift vind je een vouwblaadje met de gegevens i.v.m. de exploitatie van de TTZ in 1983. Maar misschien is het ook eens boeiend te weten wat voorafgaat aan het opstellen van deze gegevens.

Eerst en vooral moest de ervaring uit het eerste seizoen geëvalueerd worden. Hieruit bleek duidelijk dat de treinen in de late voormiddag weinig succes kenden, en dat het beste tijdstip - met de meeste belangstelling - lag in de vroege namiddag tussen 13 uur en 15 uur. Zodoende moesten hier de meeste treinen ingelegd worden.

Verder bleek ook dat - bij ritten in de voormiddag - de voorbereidingstijd voor de stoomlokomotief (nl. het reinigen, klaarmaken en opstoken) zeer knap berekend was. Zo'n opstooktijd vergt immers om en bij de 3 uur.

Verder werden ook de ritten op zaterdag weggelaten en dit wel om drie redenen : eerst en vooral lag de belangstelling dan lager, verder moesten de verdere restauraties op een laag pitje geplaatst worden en ook het opheffen van soms optredende defekten werd dan ook problematisch.

Daarom werd dan ook resoluut gekozen voor een exploitatie op zondagnamiddag, waarbij vanaf Pasen tot in juni om de 14 dagen gereden wordt, terwijl in juli en augustus op een wekelijkse exploitatie overgegaan wordt.

En dan de uwnregeling : nadeel van de lijn is vooral het feit dat er geen kruisingsmogelijkheden zijn, waardoor de capaciteit van de verbinding vrij laag ligt.

Een heen- en terugrit omvatte in de eerste plaats de effectieve ritten die tweemaal 30 minuten beslaan. In Genebos moet er dan een tijd voorzien worden voor de margeringen - terug kopmaken - en natuurlijk ook voor de bevoorrading van de reizigers en ook .... de machinist en de stoker.

Eens terug in Zolder wordt het nog enger, want hier moet nu ook de lokomotief opnieuw bevoorrad worden. Tijdens de rit werden er een 200 kg kolen verbruikt, doch zijn dorst was ook navenant en zo "dronk" Simone ongeveer 750 tot 1000 liter water. En dit moet natuurlijk bijgevuld worden. Daar waar het vorig seizoen nog tot aan de achterzijde van de mijn moest gereden worden - Simone is immers kieskeurig en deze oude dame drinkt enkel zuiver - geneutraliseerd - water uit de centrale - gebeurt de bevoorrading dit seizoen aan het perron zelf vanuit een speciaal voor dit doel aangekochte ketelwagen. Hierdoor kon dit oponthoud van 50 minuten vorig seizoen teruggebracht worden op 30 minuten. Doch dit wil echter wel zeggen dat er minstens twee uur verstrijken tussen twee stoomtreinritten.

En hierdoor werd gekozen voor een vertrektijd van 13.15, 15.15 en 17.15 (in de zomer).

Tussendoor kan echter nog wel - op drukke dagen - een dieselnit voorzien worden.

Dar ten laatste echter nog een woordje over de treinsamenstelling van de treinen dit seizoen :

Vanaf dit jaar worden de drie ex-Pruisische rijtuigen volledig opgeknapt, dit echter voor zover de tijd het toelaat. De volledige restauratie zou per rijtuig zo'n negen maanden duren, waardoor deze unieke rijtuigen voor minstens twee jaar buiten dienst staan.

Zo wordt de stoomtrein in eerste instantie gevormd door de beide ex-ÖBB Bi-rijtuigen en het L-rijtuig. Dit stel heeft een massa van 93 000 kg (71 000 kg leeg) en biedt aan 202 personen zitplaats. Deze trein zal in de loop van het seizoen aangevuld worden met twee bijkomende ÖBB-rijtuigen met open platforms.

Voor de trein in dieseltraktie staan de drie hierna beschreven R-rijtuigen van de N.M.B.S. ter beschikking. Met een massa (belader) van 75 000 kg hebben deze rijtuigen gezamenlijk een capaciteit van 201 reizigers.

### Het materieel van de TTZ

Nadat het eerste seizoen gereden werd met slechts 4 rijtuigen, kwam tijdens de laatste ritdagen een BD-rijtuig van het type L te Zolder aan. Doch met het oog op een tweetreinbedrijf en de restauratie van de Pruisische rijtuigen, moest er dringend versterking komen in het rijtuigpark.

Dadelijk werd contact opgenomen met de N.M.B.S. en werd er tussen de buiten dienst gestelde rijtuigen, gezocht naar geschikte wagens. Groot nadeel hierbij is echter wel dat het park van de N.M.B.S. in twee etappen gemoderniseerd werd : de levering van de L-rijtuigen en de M1-rijtuigen in de dertiger jaren, liet het afstellen van vele oude rijtuigen toe. Verder zou de levering van de M2-rijtuigen alle oude rijtuigen uit het park laten verdwijnen.

Met de levering van de M4-rijtuigen konden weer veel reizigersmaterieel afgesteld worden.

Het grootste gedeelte werd gevormd door de L-rijtuigen, doch deze hebben twee grote nadelen : de grote massa van deze rijtuigen laat te Zolder maar een geringe treinsamenstelling toe en deze massa leidde dan ook onherroepelijke tot hogere aanschafkosten.

De afgestelde M1-rijtuigen kennen de mensen in Limburg maar al te goed, en zo zouden deze reizigers wel denken dat ze dagelijks op een museumlijn rondrijden.

Verder werden er ook een aantal K1-rijtuigen afgesteld, doch het ganse effectief werd in groep aan Marokko verkocht.

Doch het toeval wilde echter dat de N.M.B.S. ook zijn betrekkelijk recente rijtuigen type R afstelde. De reden was dat deze - oorspronkelijk als aanhangwagen voor motortreinen gebouwde - rijtuigen, de verhoging van de snelheid niet meer konden volgen. De betrekkelijk kleine wielen en het zelfdragende chassis waren hiervan de oorzaak. Ondanks het moderne uitzicht, vonden we echter dat dergelijke rijtuigen wel voor museumdoeleinden geschikt waren en ook interessant genoeg zijn om voor het nageslacht bewaard te blijven.

In de loop van de zomer van 1982 werden de eerste stappen voor de aankoop van 3 dergelijke rijtuigen gezet, en een voortreffelijke medewerking van de diensten van de N.M.B.S., was de koop al in september een feit.



Deze rijtuigen werden oorspronkelijk als 3de klasse rijtuigen in dienst gesteld en verschilden van de aanhangrijtuigen enkel door het ontbreken van een leiding voor de besturing van de motorwagens in dubbele tractie en de bijbehorende koppeldozen op de kopwanden.

Deze rijtuigen hadden een massa (leeg) van 18 000 kg en boden plaats aan 78 zittende reizigers, terwijl er nog 30 staanplaatsen waren.

Vanaf 1956 werden ze tweede klasse-rijtuigen en werden ze hernummerd in 62401 tot 62416.

Men een maximale snelheid van 90 km/h waren ze vooral geschikt voor de vele lokale lijnen en het feit dat er geen doorgang was tussen de rijtuigen onderling veroordeelde hen nog meer tot een inzet op sekundaire verbinding met een lage frekwentie en zodat werden ze ondergebracht te Gent-St-Pieters en hier reden ze o.a. naar Ronse (lijn 86), Zottegem-Geraardsbergen en zelfs Ath (lijn 122) en naar Eeklo (lijn 58).

In 1968-69 werd de nieuwe UIC-nummering ingevoerd en de rijtuigen werden hernummerd in 50 88 2726580-4 tot 2726595-2.

Na een vast onopgemerkte dienst werd het eerste rijtuig - het nummer 50 88 2726581-2 of ex 62402 - in augustus 1977 buiten dienst gesteld en gesloopt.

De overige rijtuigen werden door middel van PV nr 3/81 van 19/11/1981 buiten dienst gesteld en voor slooping vrijgegeven. De meeste rijtuigen werden voorlopig te Muizen afgesteld, doch andere waren te Schaarbeek, Soignies en Cuesmes voor rekuperatie van onderdelen en voor verdere slooping.

De TTZ kon uit de te Muizen afgestelde rijtuigen de 62411 en 62412 verwerven.

De vier laatste rijtuigen werden nu uitergerust met een bagageruimte, terwijl ook gekozen werden voor een tweede klasse afdeling met stoffen zetels.

Daar waar aan de kast weinig wijzigingen dienden doorgevoerd te worden - er moesten enkel twee vensters dichtgewerkt worden - was het voor het interieur wel anders.

In tegenstelling met de derde-klasse rijtuigen - die gevormd werden uit één enkel niet afgesloten afdeling - koos men voor nu voor twee afgesloten afdelingen.

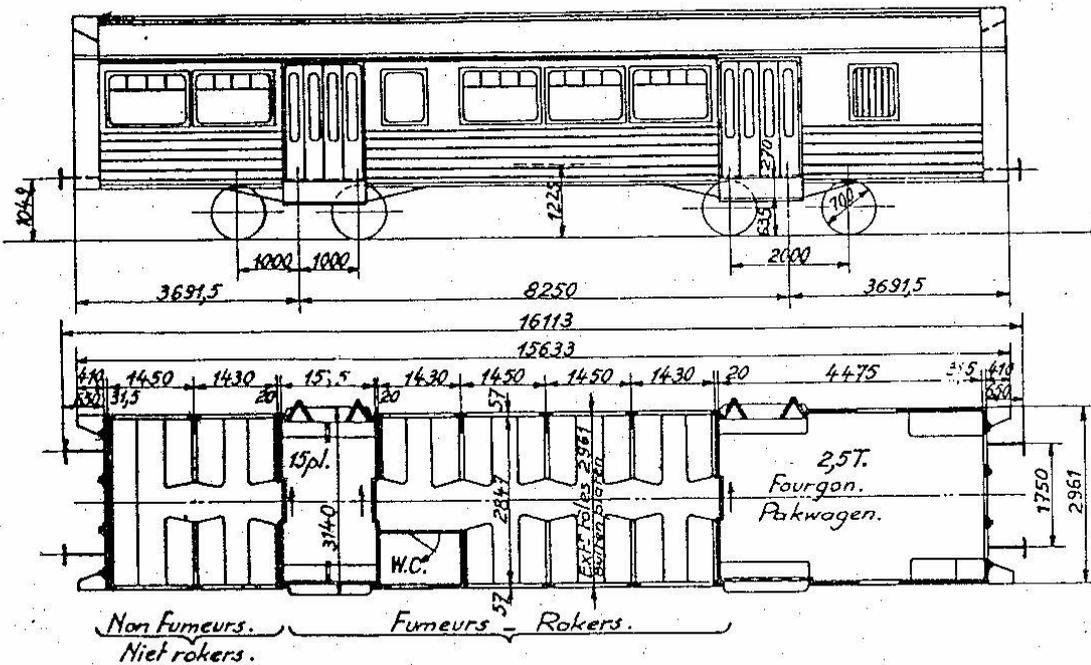
De middenafdeling - rokers - bestond uit 4 kompartementen. De niet-rokersafdeling omvatte twee kompartementen. Zodoende had men 45 zitplaatsen en 15 staanplaatsen. De bagageruimte kon een lading van 2500 kg opnemen.

Ook hier hadden we een massa van 18 000 kg leeg en 25 000 kg met reizigers en bagage.

In 1956 kregen ze de eerste-klasse aanduiding en hadden ze de nummers 68401 tot 68404.

Net zoals de B-rijtuigen werden ze ingedeeld in het bestand van Gent-St-Pieters.

De UIC-nummering voorzag de nummers 50 88 8126580-7 tot 8126583-1



Net zoals de overige rijtuigen werden ze met PV nr 3/81 buiten dienst gesteld en o.m. te Muizen, Schaarbeek en Soignies afgesteld. De TTZ kocht de 68404 aan.

In de loop van oktober 1982 werden de drie aangekochte rijtuigen naar Schaarbeek overgebracht en korte tijd later kwamen ze - alle drie afzonderlijk - in goederentreinen te Hasselt aan.

Daar het seizoen afgesloten was, werden ze voorlopig te Zolder-mijn afgesteld en deze drie rijtuigen komen op 3 april as. voor de eerste maal bij de TTZ tot inzet.

Te vermelden valt ook nog dat ook de CFV3V te Mariembourg een B- en een AD-rijtuig aangekocht hebben en dat deze beide rijtuigen voor de eerste maal tijdens het spoorfestival van 1982 tot inzet gekomen zijn.

- Modelbouw :

Door de overkoepelende spoorwegvereniging Febelrail werd er een rondvraag gestuurd aan alle modelspoorwegklubs in België, om eindelijk te weten te komen voor welke (Belgische) modellen interesse bestaat. Uit de 272 ingekomen antwoorden kon men voor de verschillende categorieën modelmaterieel de volgende rangschikking opmaken :

<u>Stoomlokomotieven :</u>	1. Type 29
	2. Type 10
	3. Type 7
Prijs : ca. 4000 F	4. Type 1
	5. Type 12
	6. Type 53
	7. Type 40
<u>Elektrische loks :</u>	1. Reeks 20
	2. Reeks 27
Prijs : ca. 3000 F	3. Reeks 29
<u>Elektrische motorrijt.</u>	1. Type AM '62 (met ook het SABENA-stel)
Prijs : ca. 3000 F	2. Type AM '80 (Break)
<u>Diesellokomotieven :</u>	1. Reeks 55 (+ CFL 1800)
	2. Reeks 51
Prijs : ca. 2500 F	3. Reeks 62/65
	4. Reeks 60
	5. Reeks 73 en 82
	6. Reeks 90/91
<u>Dieselmotorwagen :</u>	1. Reeks 42/43
Prijs : ca. 3000 F	2. Reeks 46
<u>Rijtuigen :</u>	1. Type K1
	2. Type M4
Prijs : ca. 500 F	3. Type GCI
	4. Railtour-rijtuig type Bc 15
	5. Eurofima-bagagerijtuig

Verdere vragen waren het maken van decals voor verschillende schilderingen en nummers en voor de rijtuigen de verschillende klasseindelingen, zodat een volledige trein kan samengesteld worden.

-- Nieuwigheden op de Nürnberg-Messe :

Zoals men reeks van te voren kon opmerken, zal ook het volgende jaar de modelbouwmarkt kalm zijn en de meeste fabrikanten specialiseren zich weer op één model en verschillende omschilderingen.

Voor de Belgische modelbouw zijn er slechts enkele kleine lichtpunten op te merken : de verwezenlijkingen van Dacker waren te Nürnberg niet aanwezig zodat ze niet besproken kunnen worden. Tweede fabrikant van Belgisch materiaal is DJH, die na de bouwkit van het type 90, nu twee nieuwe modellen plannen : nl. het type 10 met volledig gebouwde en gemotoriseerde Roco-tender, en later op het jaar het alom bekende type 29. Met deze beide modellen juist de beide lokomotieven die ook in de bovenstaande opniepeiling naar voren komen.

Voor het dieselmaterieel blijft het zislig gesteld, als elektrische lokomotief kunnen we enkel de al lang aangekondigde Reeks 29 van Roco melden. Deze zou in de uitvoering 2911 op de markt komen.

Voor de rijtuigen is er enkel de schaalgetrouwe versie van de Eurofima-rijtuigen van Roco.

Anderzijds kunnen weer twee stoomlokomotieven omgebouwd worden uit op de markt gebrachte modellen : de BR 94 van Fleischmann kan betrekkelijk gemakkelijk omgebouwd worden tot ons type 98; de BR 57 van Roco anderzijds is te verbouwen (en te herschilderen) in ons type 90. Opmerkelijk hierbij is wel dat dit model in niet minder dan 7 versies uitgebracht wordt (- waaronder bv. JZ en CFL-) maar niet in de NMBS-uitvoering.

In het volgende overzicht wordt land per land aangehaald wat de voornaamste nieuwigheden zijn :

- Duitsland : DB - DRB - KPEV

Voor de Duitse markt wordt het al moeilijk om nog interessante modellen te vinden, daar praktisch alles al in model uitgebracht werd. Daarom is het ook normaal dat men teruggrijpt naar oudere "Länderbahn"-uitvoeringen. Ook de motorwagens komen eindelijk eens tot hun recht. Grote blikvanger wordt wel het T.E.E.-treinstel reeks 601 (ex VT 11.5) dat vroeger ook in België reed.

Uitgebreid hebben we :

Reeks	Asind.	Fabrikant	Opmerkingen
01	2'C1'	Roco	Epoche II, herwerkt model
044	1'E	Roco	Epoche II, herwerkt model
010	2'C1'	Lima	herwerkt model
018	2'C1'	Liliput	Badense uitvoering, 5 versies
038-4	2'C	Trix	Bayerische PB (=P 3/5 H)
057	E	Roco	Goedrentreinlokomotief
60	1'B1'	Lima	Stroomlijnlok (ex Lüb-Büch-eisenb) geleverd met passende rijtuigen vroeger al in het programma
065	1'D2't	Fleischmann	
085	1'E1't	Märklin	
093	1'D1't	Roco	Epoche II, herwerkt model
094	Et	Fleischmann	Met rond dak - herwerkt model
T9-3	1'Ct	Liliput	K.P.E.V.-versie
T3	Ct	Fleischm+Lilip.	verschillende versie
103	C°'C°'	Märkl+Fleischm.	vernieuwde versie (zonder schürzen)
152	1'BB+	Märklin	
218	B'B'	Fleischmann	uitgevoerd als spoonreiniger
260	C	Märklin	verbeterd model
333	B	Roco	Köf III
VT 11.5		Roco	Reeks 601, TEE-treinstel, zeventalig
VT 25	3'2'	Liliput	stangenaandrijving, met stuurrijtuig VS145
VT 62.9	B'2'	Trix	met stangenaandrijving
ET30	B°'B°'	Lima	ook als BR 430

Voor de rijtuigen als voornaamste blikvangers : de nieuwe stuurpostrijtuigen van Silberlingen (Roco+Märklin), de Eurofimarijtuigen in ware schaalengte (Roco), een TEN-slaaprijtuig (Fleischmann + Roco). Anderzijds ook de dubbeldekrijtuigen van de ex-Lübeck-Büchner-Eisenbahn (Lima - ook in DB-versie), een verder model van de Langen Schwalbacher (Liliput) en enkele postrijtuigen.

Frankrijk : SNCF

Opmerkelijke verschijning was hier weer Jouef die een gedeelte uit zijn oud programma voorstelde (2 stomers 141P, 040T, een ellok - CC6500 - , een diesellok -CC 70000-, een dieselstel - X3500 Picasso -, het roestvrij-stalen voorstandstreinstel en een model van de TGV.)

Verder waren er de SNCF-versies van de T9-3 van Liliput en de BR 57 van Roco.

Als elektrische lokomotieven brengt Roco een vernieuwde versie van de reeksen 7200, 15000 en 22200; nieuw is het model van de reeks BB 300, de lokomotief waarvan onze reeks 29 afgeleid werd.

Märklin brengt de Franse versie van de V 36 als reeks Y 50100.

Alleen Roco brengt Franse rijtuigen op de markt, voornamelijk van de région Est (ligrijtuig, B-rijtuig en ABD-rijtuig).

Nederland : NS

Voor onze Noorderburen is er een stoomlokomotief reeks 4800 (ex DB 057) van Roco en de reeks 1100 met voorzethuizen, uitgebracht door Märklin.

Ook voor ons land interessant zijn de nieuwe IC-rijtuigen die ook door Märklin uitgebracht worden en die ook in ons land rijden : gesleept door een reeks 55 rijden ze tijdens de weekends het traject Maastricht-Liège-Luxembourg.

Luxembourg : CFL

Voor deze kleine maatschappij de aangepaste versie van de DB reeks 57 (= CFL reeks 5200) uitgebracht door Roco.

Zwitserland : SBB

Märklin kondigt voor dit jaar de groene versie van de reeds vroeger uitgebrachte Ae 3/6" aan.

Voor de modernere lokomotieven hebben we de Re 4/4' uitgebracht door Hag en de gloednieuwe reeks Re 4/4 IV uitgebracht door Roco. Voor deze laatste lokomotief komen twee kleurenversies op de markt : nl. de 10101 en 10103.

Naast de Eurofima-rijtuigen, brengt Roco ook de eenheidsrijtuigen typen II en IV op de markt. De oudere rijtuigen worden vertegenwoordigd door de reeks B van Liliput.

Oostenrijk : OBB

Ook hier weer de OBB-versie van de BR 057 (= OBB 657). Als ellokmodel komt de C<sup>o</sup>C<sup>o</sup>'-lokomotief reeks 1110 bij Roco uit.

Dezelfde fabrikant levert ook de vernieuwde Eurofima-rijtuigen en de OBB-versie van de Pruisische "abteil"-rijtuigen en van de Donderbussen (oude versie)

Denemarken : DSB

Hier enkel het model van het dieselstel reeks MR (= DB BR 627) uitgebracht door Lima.

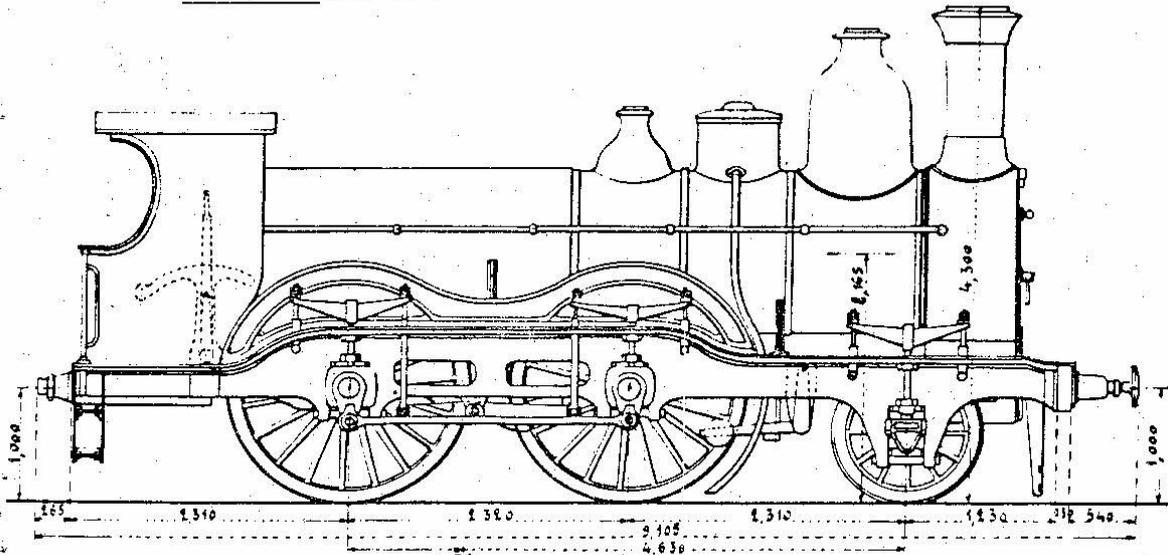
## De historische bladzijde :

In dit - en in de volgende - nummers hebben we de bedoeling om alle typen van lokomotieven van de Etat Belge en de N.M.B.S. in het kort behandeld. Hierbij wordt - naast een plan of een foto - een korte situatieschets gegeven en worden de technische kenmerken - in voor zoverre dat ze beschikbaar zijn - vermeld.

Maar eerst de typeaanduiding zelf : daar waar de eerste lokomotieven van de Etat Belge enkel een volgnummer kregen en gewoon in volgorde genummerd werden, was het pas vanaf 1876 dat deze machines in types ingedeeld werden. Deze typeaanduiding werd echter niet op de lokomotieven zelf aangeduid.

Vanaf het einde van vorige eeuw werden de geleverde types in een eigen opeenvolgende reeks genummerd, waarbij de vrijgekomen plaatsen van vroegere machines in principe niet meer ingenomen werden. Pas in 1931 werd een nieuwe - rationelere - typeindeling ingevoerd en nu werd het typenummer eindelijk op de machine zelf aangebracht. Deze indeling was even vroeger al voor de "Armistice"-lokomotieven aangenomen. In 1946 werd deze typeindeling opnieuw licht gewijzigd.

- Het type 1 (van 1864).



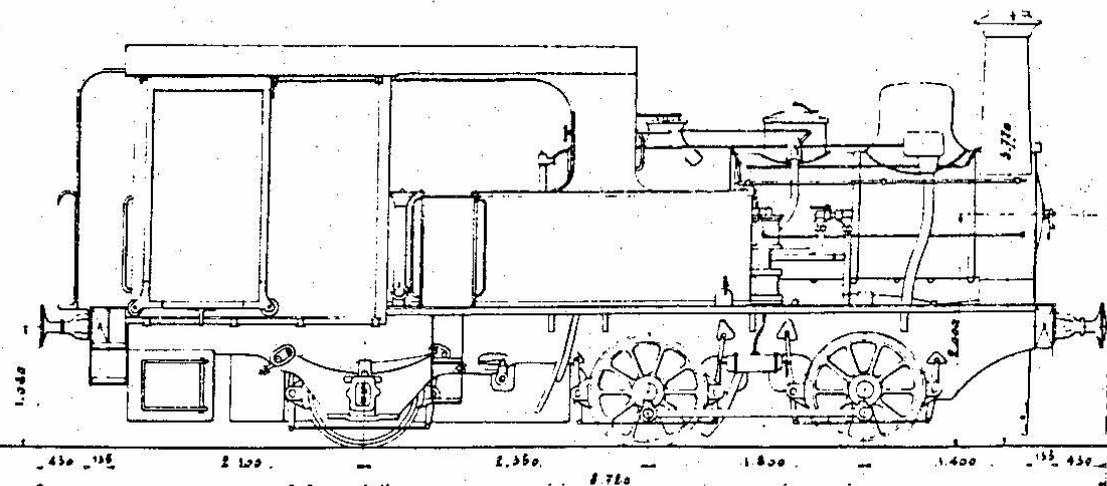
Vanaf 1864 werden er in het totaal 157 lokomotieven van deze tweemaal gekoppelde machines aan de Etat Belge afgeleverd : de eerste konstruktoren waren Cockerill (Seraing), Evnard (Brussel en Couillet. Later - tot in 1883 - leverden Schneider (Creusot), Haine-St-Pierre, Carels (Gent) en Franco-Belge (La Croyère) nog verdere machines. De laatste bouwreeksen verschillende o.m. door een gewijzigde ketel.

Voorals bestemd voor de hoofdlijnen naar Liège, Oostende, Mons en Antwerpen, verzeilden ze vanaf 1890 naar de vlakke, sekundaire lijnen in Vlaanderen en naar het gebied tussen Samber en Maas. De laatste exemplaren werden in 1922 buiten dienst gesteld.

## Kenmerken van het type 1 :

Asindeling :	1'B	Inhoud ketel :	4,77 m <sup>3</sup>
Nummers :	niet opeenvolgend	Keteldruk :	8,5 bar
Diameter cilinders :	430 mm	Massa (leeg) :	32,2 ton
Zuigerslag :	560 mm		(34,2 ton)
Doormeter loopwielen :	1200 mm	Massa (bedrijfsklaar) :	35,59 ton
Doormeter drijfwielen :	2000 mm		(37,7 ton)
Radstand :	4630 mm	Aslast : 1ste as	11,09 ton (10,0 ton)
Keteldoormeter :	1286 mm	2 de as	12,30 ton (14,1 ton)
Aantal kleine vlampijpen	208	3 de as	12,20 ton (13,6 ton)
Diameter kleine vlampijpen	40/45 mm	Lengte :	9105 mm
Lengte vlampijpen :	3100 mm	Breedte :	2570 mm
Verwarmingsopp. pijpen :	10,64 m <sup>2</sup>	Hoogte :	4300 mm
Verwarmingsopp. haard :	79,90 m <sup>2</sup>	Trekkracht :	3,4 ton
Totaal verwarmingsopp. :	90,54 m <sup>2</sup>		
Roosterlengte :	2737 mm		
Roosterbreedte :	1114 mm		
Roosteroppervlakte :	2,79 m <sup>2</sup>	( ) :	voor lokomotieven met nieuwe ketel

- Het type I (van 1886) - lokomotief met bagagekompartment



Voor het zwakke verkeer op de talrijke lokaallijnen zocht men tegen het einde van de vorige eeuw naar een oplossing en deze werd gevonden in de vorm van lichte lokomotieven met een aangebouwd bagagekompartment. Zo kon de klassieke bagagewagen wegvallen en bestond de trein gewoonlijk slechts de lokomotief en één (of twee) rijtuig(en).

De eerste reeks - met 36 lokomotieven nrs 2001-2036 - werden in 1886 door Carels, St-Léonard, Haine-St-Pierre, Zimmermann-Hanrez en Tubize geleverd en ze deden o.m. dienst op de lokaallijnen in Oost- en West-Vlaanderen, Henegouwen en de lijnen rond Verviers. Kort na de eerste

wereldoorlog werden ze buiten dienst gesteld : enkele machines werden aan de industrie verkocht, een andere werd omgebouwd tot werkplaatsmachine.

De kenmerken van het type I :

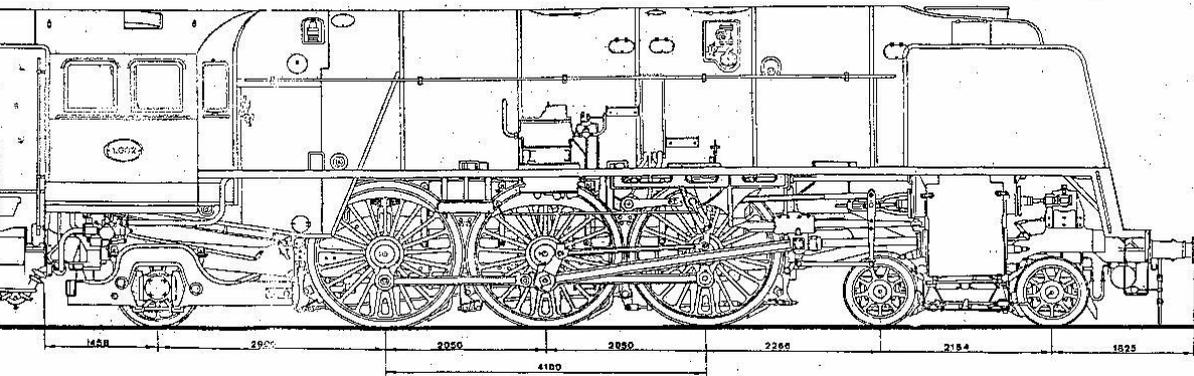
Afdeling :	Bit	Roosterlengte :	1290 mm
Nummers :	2001-2036	Roosterbreedte :	1032 mm
Diameter cilinders :	270 mm	Roosteropp. :	1,3312 m <sup>2</sup>
Zuigerslag :	350 mm	Inhoud Ketel :	1,895 m <sup>2</sup>
Doormeter loopwielen :	980 mm	Keteldruk :	12,5 bar
Doormeter drijfwielen :	980 mm	Massa (leeg)	21,1 ton
Radstand :	4150 mm	Massa (rijvaardig)	26,1 ton
Ketelboomter		Aslast : 1ste as	7,4 ton
Aantal kleine vlampijpen :	123	2 de as	9,3 ton
Diameter kleine vlampijpen :	40/45 mm	3 de as	9,4 ton
Lengte vlampijpen :	2050 mm	Lengte :	8780 mm
Verwarmingsopp. pijpen :	30,95 m <sup>2</sup>	Breedte :	3000 mm
Verwarmingsopp. haard :	4,80 m <sup>2</sup>	Hoogte :	3770 mm
Totaal verwarmingsopp.	35,75 m <sup>2</sup>	Inhoud aan water :	3350 liter
		Inhoud aan kolen :	1200 kg

### Het Type 1 (van 1935)

Pacific

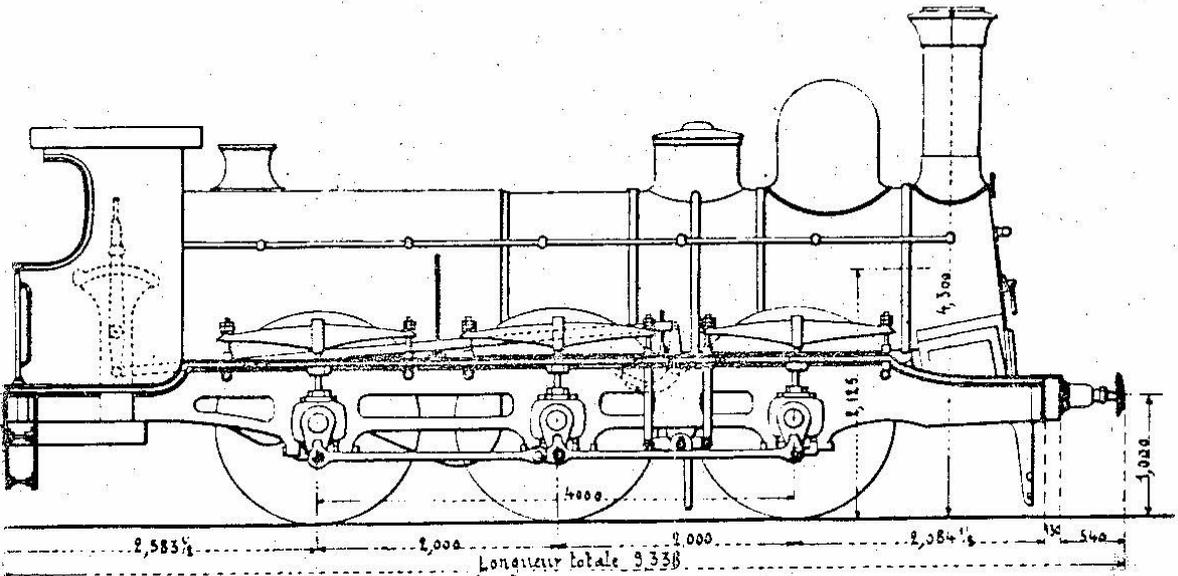
Als vervanger voor het type 10 werd er een nieuw ontwerp opgesteld voor een nog krachtiger "Pacific" en in 1935 werd de eerste reeks van 15 lokomotieven door het "Consortium des Constructeurs" aan de N.M.B.S. geleverd. Drie jaar later - in 1938 - werd een tweede reeks met 20 lokomotieven in dienst gesteld. Deze zware 2'C1' lokomotieven met 4 cilinders en enkelvoudige expansie werden gebruikt op al de hoofdlijnen van ons net, doch op de lijn naar Luxemburg konden ze de oudere typen 10 niet verdringen. Tijdens hun laatste jaren - na de elektrifikatie van de hoofdlijnen - werden ze naar enkele ondergeschikte lijnen getransfereerd en hier reden ze tot in 1962.

Deze lokomotieven worden uitgebreid behandeld in de VeBOV-brochure nr 3.



Azindeling	2'01'	Roosterlengte :	2275 mm
Nummers :	101-135	Roosterbreedte :	2200 mm
	1.001-1.035	Roosteropp. :	5 m <sup>2</sup>
Diameter cilinders :	420 mm	Inhoud ketel :	11,29 m <sup>3</sup>
Zuigerslag :	720 mm	Keteldruk :	18 bar
Doormeter loopwielen	900 mm	Massa (leeg)	114,2 ton
Doormeter drijfwielen	1980 mm	Massa (rijvaardig)	126 ton
Doorm. loopw. achter	1000 mm	Aslast : 1ste as	16,25 ton
Radstand :	11450 mm	2 de as	16,25 ton
Keteldoormeter :	1800 mm	3 de as	24 ton
Aantal kleine vlampijpen	131	4 de as	24 ton
Diameter kleine vlamp.	40/45 mm	5 de as	24 ton
Aantal grote vlampijpen	38	6 de as	21,5 ton
Diameter grote vlamp.	128/137 mm	Lengte :	14883 mm
Lengte vlampijpen :	6000 mm	Breedte :	
Verwarmingsopp. Pipen	215,06 m <sup>2</sup>	Hoogte :	4280 mm
Verwarmingsopp. Haard	17,32 m <sup>2</sup>		
Totaal verwarmingsopp. :	234,78 m <sup>2</sup>		
Oververhittingsopp. :	111,70 m <sup>2</sup>		

Het Type 2 : ( van 1875)



In de zeventiger jaren van de vorige eeuw wilde men de snelheid van de treinen verhogen en met dat doel voor ogen besliste Belpaire om een lokomotief type 28 uit te rusten met grotere drijfwielen van 1700 mm. En zo kreeg men een driemaal gekoppelde lokomotief met twee uitwendige cilinders. Na deze ombouw bleek dat deze lokomotief zeer goed voldeed en volgens deze plannen werden er nog 137 verdere machines gebouwd door Cockerill, Couillet, Carels, Haine-St-Pierre, Tubize en Evrard. Deze levering duurde verdere tot in 1885.

Bestemd voor de verbinding naazr Luxembourgen werden ze daar al snel vdrongon door zwaardere machines en reden ze later op de vlakkere

lijnen in Vlaanderen, rondom Mons en, tussen Samber en Maas. Op de lijn 163 werden ze tot op het einde ingezet door Bertrix.

Veertig lokomotieven haalden nog de henummering van 1931 en pas in 1933 werden de laatste exemplaren buiten dienst gesteld.

De kenmerken zijn :

Asindeling :	C	Roosterlengte :	2625 mm
Nummering :	niet opeenvolgend	Roosterbreedte :	1055 mm
	200-240	Roosteroppervl. :	2,76 m <sup>2</sup>
Diameter cilinders /	450 mm	Inhoud ketel :	5,58 m <sup>3</sup>
Zuigerslag :	600 mm	Keteldruk :	8,5 - 9,5 bar
Doormeter drijfwielen :	1700 mm	Massa (leeg)	35,5 ton
Radstand :	4000 mm	Massa (rijvaardig)	38,87 ton
Keteldoormeter :	1300 mm	Aslast : 1ste as :	12,63 ton
Aantal kleine vlampijpen :	226	2 de as :	13,79 ton
Diameter kleine vlam. :	40/45 mm	3 de as :	12,45 ton
Lengte vlampijpen :	3510 mm	Lengte :	9338 mm
Verwarmingsopp. pijpen :	98,46 m <sup>2</sup>	Breedte :	2670 mm
Verwarmingsopp. haard :	10,92 m <sup>2</sup>	Hoogte :	4300 mm
Totaal verwarmingsopp. :	109,38 m <sup>2</sup>		

#### Het type 2bis : (van 1882)

Gesterkt door de ervaringen met het type 2, werden er vanaf 1882 6 lokomotieven type 2B omgebouwd, waarbij wel de drijfwielen vergroot werden, maar waarbij de voorste as ontkoppeld bleef. Even later werd er ook bij 15 loks type 2 de eerste as ontkoppeld en in 1883 werden nog 9 machines gebouwd door Haine-St-Pierre (2) en Tubize (7), zodat het effectief uit 30 lokomotieven bestond.

De inzet volgde - wegens het kleinere adhesiegewicht - enkel op de vlakke lijnen in Vlaanderen en rondom Charleroi. De laatste lokomotieven verdwenen in de twintiger jaren.

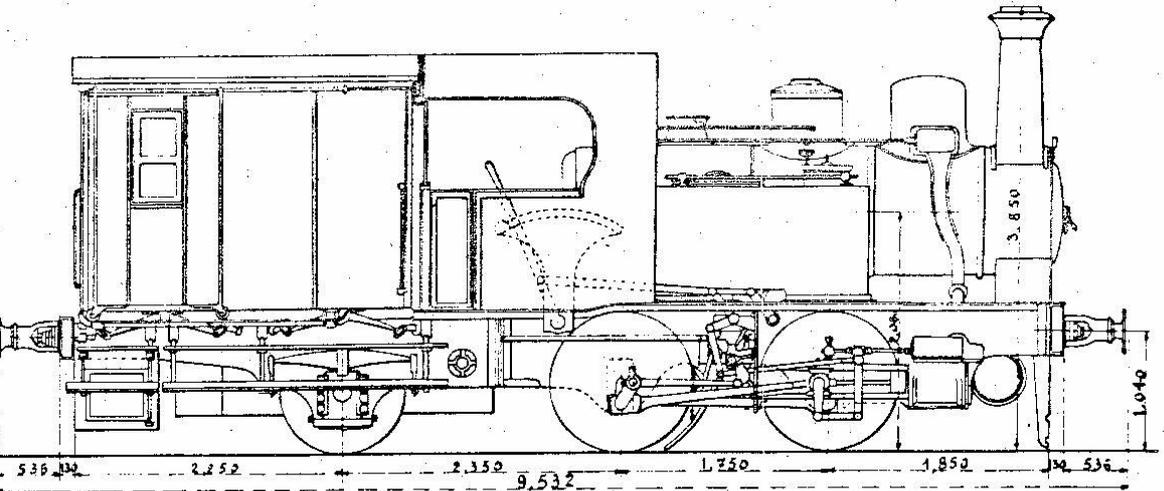
Asindeling :	1B	Roosterlengte :	2625 mm
Nummering :	niet opeenvolgend	Roosterbreedte :	1055 mm
Diameter cilinders :	450 mm	Roosteropp. :	2,76 m <sup>2</sup>
Zuigerslag :	600 mm	Inhoud ketel :	5,58 m <sup>3</sup>
Doormeter loopwielen :	1700 mm	Keteldruk :	8,5 - 9,5 bar
Doormeter drijfwielen :	1700 mm	Massa (leeg)	35,5 ton
Radstand :	4000 mm	Massa (rijvaardig)	38,87 ton
Keteldoormeter :	1300 mm	Aslast : 1ste as :	12,63 ton
Aantal kleine vlampijpen :	226	2 de as :	13,79 ton
Diameter kleine vlam. :	40/45 mm	3 de as :	12,45 ton
Lengte vlampijpen :	3510 mm	Lengte :	9338 mm
Verwarmingsopp. pijpen :	98,46 m <sup>2</sup>	Breedte :	2670 mm
Verwarmingsopp. haard :	10,92 m <sup>2</sup>	Hoogte :	4300 mm
Totaal verwarmingsopp. :	109,38 m <sup>2</sup>		

#### Het type II (van 1889)

Lokomotief met bagagekompartment

Uitgaande van de vorige reeks lokomotieven type I, besliste men bij de Etat Belge om nogmaals 10 dergelijke lokomotieven te bestellen en deze werden in 1889 door Couillet (5) en de Ateliers Lambert (Marcinelle) (5) geleverd.

Als 2037-2046 reden ze dezelfde diensten als de vorige reeks lokomotieven en ook zij werden kort na de eerste wereldoorlog buiten dienst gesteld.



De kenmerken zijn :

Asindeling :	Blt	Roosterlengte :	1310 mm
Nummers :	2037-2046	Roosterbreedte :	1030 mm
Diameter cilinders :	290 mm	Roosteroppervlakte :	1,3514 m <sup>2</sup>
Zuigerslag :	350 mm	Inhoud ketel :	1,895 m <sup>3</sup>
Doormeter drijfwielen :	980 mm	Keteldruk :	12 bar
Doormeter loopwielen :	980 mm	Massa (leeg) :	24,9 ton
Radstand :	4100 mm	Massa (rijvaardig) :	30,6 ton
Keteldoormeter :	994 mm	Aslast : 1ste as :	10,75 ton
Aantal kleine vlamp.	125	2 de as :	10,75 ton
Diameter kleine vlamp.	40/45 mm	3 de as :	9,10 ton
Lengte vlampijpen :	2048 mm	Lengte :	9532 mm
Verwarmingsopp. pijpen :	31,416 m <sup>2</sup>	Breedte :	3000 mm
Verwarmingsopp. haard :	4,7612 m <sup>2</sup>	Hoogte :	3850 mm
Totaal verwarmingsopp. :	36,1772 m <sup>2</sup>	Inhoud aan kolen :	1160 kg
		Inhoud aan water :	4750 liter

#### Het type 2 : (1941)

SNCF-lokomotieven

Vanaf 1941 - in volle wereldoorlog - werden de ex-Duitse lokomotieven door de bezetter opgeëist en naar Duitsland gezonden. Om dit gebrek aan lokomotieven op te vangen, besliste dezelfde bezetter dat de SNCF een aantal lokomotieven in leen moest geven aan de N.M.B.S. en hierbij waren er ook 88 lokomotieven van de reeks 140 B Ouest. Deze machines werden over het ganse net verdeeld, doch nog voor de bevrijding werden er in 1944 al 31 machines aan de SNCF teruggegeven. 25 verdere lokomotieven werden tijdens de laatste dagen van de bezetting naar Duitsland afgevoerd en de laatste aanwezige lokomotieven werden eind 1944 aan de SNCF teruggegeven.

Tijdens hun periode in België werden deze machines het type 2.

Met de agenda in de hand :

Datum	Vereniging	Manifestatie
Zo 03/04	TTZ	Opening tweede seizoen TTZ
Ma 04/04	TTZ	Ritdag TTZ
Zo 03/04	CFV3V	Opening seizoen
Wo 06/04	TTZ	Vergadering Zolder - Praktische fototips i.v.m. de spoorwegen  Aan de hand van een diareeks wordt duidelijk getoond hoe sommige fouten gemakkelijk vermeden kunnen worden.
02/04-04/04	Locomotion	Groepsreis naar Londen
Ma 11/04	TTZ	Werkvergadering TTZ  Evaluatie eerste weekend - voorbereiding spoorfestival
Za 16/04	ARBAC	Bezoek werkplaats dieseltraktie Kortrijk
Zo 17/04	TTZ	Ritdag TTZ
Za 23/04	ARBAC	Bezoek werkplaats el. traktie Brussel-zuid
Za 23/04	VeBOV	Daguitstap naar TALBOT-Aachen en Aachen-west
Zo 24/04	TTZ	Ritdag TTZ
Zo 01/05	TTZ	Ritdag TTZ
Wo 04/05	TTZ	Vergadering Zolder - De spoorwegen anders bekeken.  Ditmaal geen lokomotieven of wagens, doch ongewone situaties, detailopnamen, ...
Za 07/05	AMUTRA	Tramuitstap naar Köln en Bonn
Zo 15/05	TTZ	Ritdag TTZ
Zo 22/05	TTZ	Ritdag TTZ
Zo 29/05	TTZ	Ritdag TTZ
Wo 01/06	TTZ	Vergadering Zolder  De Nederlandse en Zwitserse spoorwegen.
Zo 05/06	TTZ	Ritdag TTZ
Zo 12/06	TTZ	Ritdag TTZ
Ma 13/06	TTZ	Werkvergadering TTZ  - Het spoorwegfestival en het seizoen 1984

Boekbespreking :

- IMAGES DU RAIL EN BELGIQUE

Frans

door R. Belot , uitgegeven door Editions Modernes et Illustrées 595 F

- Dit fotoboek behandelt zowel de stoomtraktie alsook de diesel- en elektrische traktie in België in de vorm van foto's in de grootte van een ganze blz (A4). J. Renaud (stoom), Th; Nicolas en R.Belot (diesel

en elektrische lokomotieven) staan borg voor interessante en vooral onuitgegeven foto's. Voortreffelijke drukwaliteit en mooie fotostandpunten garanderen dat het bekijken van dit boek een lust voor het oog wordt. Enkele negatieve punten zijn echter het ontbreken van enkele belangrijke lokomotiefuitvoeringen, de zeer zwakke diepgang bij de museumvereniging (alleen CFV3V en TTA in 3 foto's) en de onscherpte van enkele foto's. Ook de teksten mochten minder beknopt en preciezer zijn.

- DE STOOMLOKOMOTIEF (Deel II)

Nederlands

door D. De Lathouwer

51 blz.

275 BF

- Het tweede deel van de nederlandsstalige vertaling van het bekende leerboek "La Locomotive" van U. Lamalle en F. Lagein (uitgave 1948) is opnieuw een must voor al diegenen die zich willen inwerken in de werking van de oude getrouwe stomers. De tekst is een letterlijke vertaling van de Franse tekst en geeft - samen met de originele figuren - een gedetailleerd beeld van de onderdelen van de stoomlok. In dit deel werden de langsketel, de rookkast, de schouw en de voedingstoestellen belicht. Voor deze boeken werd gekozen voor het fotokopiëren, wat een goed leesbare, doch minder verzorgde lay-out zorgt. Enig nadeel is het gebruik van sommige termen, die in het spoorwagjargon niet voorkwamen en die gemakkelijk te vermijden waren door bv. het lezen van de Nederlandstalige kursussen stoomtractie van de N.M.B.S.

Te verkrijgen bij de TTZ vzw.

- LES LOCOMOTIVES A VAPEUR DE L'ETAT BELGE A LA SNCB

Frans

door A. Dagant, uitgegeven door Uitg. Veys, Tielt  
500 Blz - 503 foto's en afbeeldingen

900 BF

- Het boek - in de franse taal - behandelt chronologisch alle aan de EB of de NMBS geleverde stoomlokomotieven, waarbij ook de stoomrijtuigen en de werkplaatsmachines voor de eerste keer een plaats krijgen. Voor elk type wordt een korte historische schets gegeven.

De tekst zelf is zeer overzichtelijk onderverdeeld en geeft tal van interessante gegevens. Bij de talrijke foto's is tenminste drie kwart nog nooit gepubliceerd en geven hierdoor een uniek karakter aan dit boek. Enig nadeel is echter de vaak zwakke drukwaliteit van de foto's waardoor soms veel van de details verloren gaan. Anderzijds zijn de vele interessante plannen te klein afgedrukt, waardoor ook hier de bruikbaarheid voor bv. modelbouwers wordt afgezwakt.

Ondanks deze fouten, toch zeer sterk aanbevolen, omdat men hier eenvoudig een basisdokument i.v.m. de Belgische spoorwegen beschikbaar heeft. Voordeel hierbij is nog dat ook de leek dit boek gemakkelijk kan lezen, zonder te grote voorkennis i.v.m. de techniek of de geschiedenis van de N.M.B.S.

Te verkrijgen bij de uitgever.

Nog andere verschenen boeken :

Tous les chemins mènent à Anvers

uitgave G.T.F.  
prijs : 60 BF

Histoire des Moyens de Transport dans la vallée de l'Ourthe

uitgave G.T.F.  
prijs : 100 BF

te storten op rekening 240-0380489-59 van G.T.F., Liège

- Door de TTZ verdeelde boeken :

Brochure nr 4 : Stoomlokomotieven type 10

Uitgave : VeBOV

Auteur : J. Casier

Ledenprijs : 320 BF

Niet-leden : 370 BF

Brochure nr 5 : Stoomlokomotieven type 95/96

Uitgave VeBOV

Auteur : J. Casier

Ledenprijs : 260 BF

Niet-leden : 300 BF

Brochure nr 6 : Diesellokomotieven type 271

Uitgave VeBOV

Auteur : J. Casier

Ledenprijs : 200 BF

Niet-Leden : 240 BF

In voorbereiding :

Brochure nr 7 : Dieselmotorwagens type 606/608

Brochure nr 8 : Stoomlokomotieven type 38

Stoomlokomotieven (vertaling van La Locomotive)

Auteur : De Lathouwer

Deel I :

Prijs : 240 BF

Deel II :

Prijs : 275 BF

Al deze prijzen gelden bij afhaling tijdens de vergaderingen te Zolder of tijdens de ritdagen van de TTZ.

Bij verzending worden de prijzen met 35 BF verhoogd. Deze kunnen gestort worden op de rekening 452-3018121-77 van TTZ vzw, 3511 Kuringen

De TTZ is in feite ontstaan uit de VeBOV-afdeling Limburg-Kempen en had zich tot doel gesteld een museumspoorlijn te exploiteren in de provincie Limburg.

In mei 1981 werd deze museumlijn - met vertrekpunt in de koolmijn van Heusden-Zolder en als eindpunt de kolenhaven van Genebos aan het Albertkanaal - officieel geopend en heeft er intussen al meer dan een seizoen erop zitten. Ondertussen werden er ook al een belangrijk aantal lokomotieven, rijtuigen en wagens verworven.

Zowel de exploitatie alsook de belangrijke restauraties aan al dat materieel wordt trouwens volledig kosteloos door verschillende leden van de vereniging opgeknapt. Wie ook voor dit werk interesse heeft, kan steeds contact opnemen met de sekretaris of één van de werkende leden.

Anderzijds houdt de TTZ maandelijks in de sporthal te Zolder een bijeenkomst waar aan de hand van een dia- of filmvoorstelling de geschiedenis van de spoorwegen of de aktuele toestanden op spoorweggebied behandeld worden.

Verder neemt de TTZ vanaf dit jaar ook de uitgave en de verspreiding van een reeks brochures over de stoom-, diesel- en elektrische lokomotieven van de N.M.B.S. voor zijn rekening. Hierbij wordt zowel voor de vorm alsook voor de inhoud van deze vroegere VeBOV-brochures overgenomen.

Vanaf 1983 geeft de TTZ een tweemaandelijks tijdschrift uit. Dit wordt gratis aan de leden verdeeld. Losse nummers kunnen bekomen worden tegen een prijs van 70 F.

Als U, beste lezer, geboeid wordt door de nostalgie van oude stoomtreinen of meer belang hecht aan het hedendaagse spoorwegvervoer, of zelf als modelbouwer aan de slag bent, dan is er zeker een plaats bij ons. Lid worden is gemakkelijk : gewoon 350 BF storten op onze bankrekening 452-3018121-77

Voor verdere inlichtingen :

Désiré Jans (voorzitter)

Vetterstraat 28  
3511 Kuringen (Hasselt)

Tel. 011/250114

Casier Julien (sekretaris)

Radiostraat 19  
3700 Tongeren

Tel. 012/237661

