



Vereniging zonder Winstoogmerk.

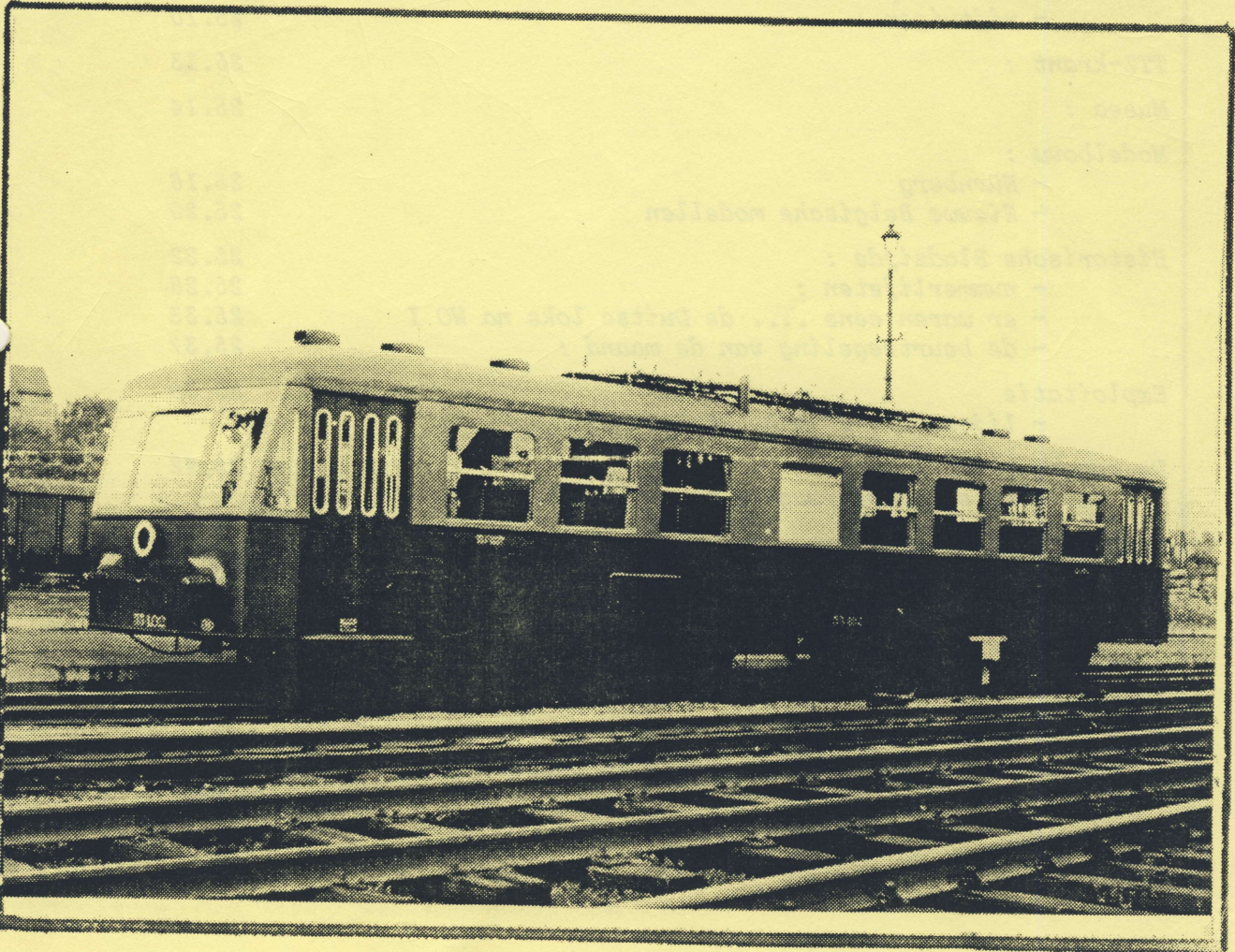
AKTUEEL

TWEEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT

MAART - APRIL

Jaargang : 5
Nummer : 25

Lidgeld : 500 BF. Los Nummer : 120 BF



TTZ-aktueel**Tweemaandelijks tijdschrift**

Wordt gratis bedeed aan alle TTZ-leden

Lidmaatschapsbijdrage : 500 BF
Los nummer 120 BF

Redactie :

J. Casier, H. De Bot, M. Delie, F. Maes

Medewerkers :

Castermans E, Huysman R, Dejonckere P, Vissers R, Moens D
met dank aan de NMBS-diensten

Hoofdredactie :

J. Casier, Radiostraat 19, 3700 Tongeren

Niets uit dit tijdschrift mag overgenomen worden, zonder voorafgaande toestemming van de redactie of het TTZ-bestuur

Dit nummer werd op 15 februari redactioneel afgesloten en verschijnt in de eerste week van maart. Het volgende nummer wordt op 20 april afgesloten en verschijnt begin mei.

Inhoud :

<i>NMBS-aktueel</i>	<i>blz 25. 3</i>
- <i>museumexploitatie :</i>	<i>25. 9</i>
- <i>rijtuigen :</i>	<i>25.10</i>
<i>TTZ-krant :</i>	<i>25.13</i>
<i>Musea :</i>	<i>25.14</i>
<i>Modelbouw :</i>	
- <i>Nürnberg</i>	<i>25.16</i>
- <i>Nieuwe Belgische modellen</i>	<i>25.20</i>
<i>Historische Bladzijde :</i>	<i>25.22</i>
- <i>nummerlijsten :</i>	<i>25.28</i>
- <i>er waren eens de Duitse loks na WO I</i>	<i>25.33</i>
- <i>de beurtregeling van de maand :</i>	<i>25.37</i>
<i>Exploitatie</i>	<i>25.39</i>
- <i>lijnen 27, 27 A/B, 28</i>	
<i>De motorstellen :</i>	<i>25.42</i>
- <i>de stoommotorwagens typen 500/501</i>	
<i>De wagen van de maand :</i>	
- <i>De mengewagen</i>	<i>25.44</i>
<i>Konstruktors in België : Biesme</i>	<i>25.48</i>
<i>Agenda :</i>	<i>25.51</i>
<i>Foto op kft :</i>	
<i>Type 554 in oorspronkelijk livree in dubbel groen</i>	

Foto NMBS

N.M.B.S. -

AKTUEEL

1. Statistiek :

1. Leveringen :

2131	Bn nivelles	Brussel-zuid	30/12/1986
2132	Bn nivelles	Brussel-zuid	30/12/1986
2133	Bn nivelles	Brussel-zuid	30/12/1986
2134	Bn nivelles	Brussel-zuid	12/01/1987
2135	Bn nivelles	Brussel-zuid	07/01/1987
2136	Bn nivelles	Brussel-zuid	12/01/1987

2. Stelplaatswijzigingen :

Geen

3. Schrappingen :

4302	Kortrijk	PV 86.03 van CW Mechelen van 20/11/1986 uit geschriften op 31/12/1986
4336	Latour	PV 86.03 van CW Mechelen van 20/11/1986 uit geschriften op 31/12/1986 (beide stellen zullen overgedragen worden aan de dienst ES)
8318	Monceau	Pv 183 van CW Salzinnes van 09/01/1987 uit geschriften op 01/02/1987

2. Aktuele berichten :

- 00 : Nog steeds werd de 151 - die uitgerust zal worden met draai-
stroommotoren - niet afgewerkt. Op dit ogenblik heeft Acec
moeilijkheden met de elektrische uitrusting en verder zijn
er diverse mechanische problemen op te lossen voordat de
ombouw van dit stel zal vorderen. Er is thans geen datum
gesteld wanneer de 151 de werkplaats zal verlaten.
- 09 : Op dit ogenblik wordt slechts één treinpaar nog met de hon-
dekoppen gereden, de overige diensten zijn grotendeels over-
op de reeks 11. De niet gebruikte stellen worden thans re-
serve gehouden voor eventuele defekten aan de overige trein-
nen en staat bij de NS afgesteld.
- 09 : Ondanks het feit dat de voorbereidende werkzaamheden bij
BN Brugge gestart zijn, is er nog geen definitief concept
voor deze nieuwe stellen, zo staat de vraag of een inter-

- 09 : konnektie tussen de stellen aangebracht moet worden centraal
Het eerste stel zal begin 1988 geleverd worden, dit na de afwerking van de I 10-rijtuigen.
- 11 : De indienststelling van de nieuwe Benelux-stellen heeft voor sprong op het geplande schema en men verwacht dat begin april reeds alle stellen in dienst zullen zijn.
Nog slechts sporadisch komen deze lokomotieven nog op de verbinding naar Kortrijk-Moeskroen tot inzet.
- 12 : Ook de behoefte aan lokomotieven op de verbinding Antwerpen-Moeskroen is volledig opgevuld door de nieuwe lokomotieven reeks 12. Deze voldoen zeer goed en er zijn geen echte zware defekten te melden.
Vanaf de zomerregeling wordt een tweede inzetlijn bereden, nl. de verbinding Schaarbeek - Tournai : hier zullen de machines reeks 12 de 51-ers aflossen en om de twee uur de treinen slepen. Hierbij zijn er geen doorgaande treinen meer naar Lille, de verbinding Lille - Tournai wordt dan door SNCF-dieselstellen gereden.
Anderzijds zou de reeks 12 eind maart ook testritten uitvoeren op de verbinding naar Paris, hiervoor zou 1 machine gedurende twee weken vanuit Tergnier getest worden, doch ook hier kunnen nog verdere (administratieve) moeilijkheden optreden.
- 15 : Ook tijdens de volgende zomerregeling zullen de machines reeks 15 nog naar Amsterdam rijden, nochtans zal de gevormde pool met de SNCF een versterkte inzet naar Frankrijk tot gevolg hebben.
- 16 : De zomerregeling zal een uitbreiding van de dienst met één plandag met zich mee brengen, dit zal dan - bij defekten en herstellingen - vaak tot moeilijkheden leiden.
- 21 : De levering van de tweede bouwschijf is gestart, de machines zullen in de rodageperiode vanuit Brussel-zuid ingezet worden, de stelplaats na deze periode is nog niet aangeduid, maar hier zou Hasselt in aanmerking komen.
In tegenstelling met de eerste reeks, hebben deze machines, net zoals de reeksen 11 en 12, een vlakke onderzijde van de kast.
De machines worden thans in diverse reeksen ingezet en slepen diverse extra-diensten. Meestal komen ze voor piekurentreinen tot inzet.
Mogelijk wordt één van deze machines (waarschijnlijk van de laatste) geleverd met draaistroommotoren om zo de nodige ervaring op te doen voor de bouw van verdere machines.
- 25.5 : Ondanks het feit dat de meeste diensten overgegaan zijn op de reeks 11, heeft men nog geen nieuwe taak gevonden voor deze machines en staan ze meestal werkloos afgesteld. Meestal worden ze ingezet voor extra-treinen met bestemming Nederland.
Verder staan ze reserve bij eventuele defekten bij de reeks 11.
- 43 : Door de schrapping van de 4302 en 4336 is het effectief gedaald tot slechts 5 stellen : drie te Montzen (4301, 4304 en 4310) en twee te Latour (4315, 4316).



Twee reeksen op het einde van hun loopbaan :

- Oplijning van 5 motorwagens reeks 46 te Ath-stelplaats
- De 6003 keert vanuit Edingen terug naar zijn stelplaats

Foto's : M. Delie/J. Casier

De loopbaan van beide stellen werd in de vorige TTZ-aktueel afgedrukt.

Beide stellen zullen overgedragen worden aan de dienst ES en zullen omgebouwd worden tot bovenleidingsrijtuig reeks ES 400.

45 : Thans is er een studie opgezet over de toekomst van de lijnen Bertrix - Virton, Libramont - Bastogne en Beauraing-Bertrix. Indien deze lijnen in 1988 verbust zouden worden ziet het duister uit voor de overblijvende stellen.

46 : Nog slechts enkele maanden zullen de stellen reeks 46 van Ath ingezet worden op hun stamlijnen, nl. Geraarsbergen - Ath en Ath - Mons. Vanaf de zomerregeling worden deze stellen dan afgesteld en uit het bestand geschrapt. Een toekomst hebben deze stellen niet meer, daar men geen ombouw tot bovenleidingswagen voorziet. Thans zijn er nog 12 stellen bij de NMBS ingezet :
4601, 4602, 4603, 4604, 4605, 4606, 4607, 4608, 4609, 4610, 4611 en 4615.

Ook de overige stellen zijn nog aanwezig :

4612 te Visé (als rijtuig bij de ES)
4613, 4617, 4618 (privé-bezit), 4619 en 4620 te Haine-St-Pierre.
554.14 (ex 4614) te Zolder
4616 te Mariembourg.

51 : Vanaf de zomerregeling zal er een verschuiving optreden bij deze lokomotieven :

Kortrijk zal een aantal machines afstaan aan Merelbeke en hier zullen ze de diensten overnemen van de reeks 59, vooral de diensten naar de elektriciteitscentrale van Ruien. Deze transfert heeft de afstelling van een vijftal 59-ers tot gevolg.

St-Ghislain daarentegen krijgt de machines van Schaarbeek en samen men enkele machines vrijgekomen te Tournai, zullen ze een deel van de diensten van de reeks 60 opslorpen. Dit zal aanleiding geven tot de afstelling van een 5-tal machines van deze laatste reeks.

De overige stelplaatsen behouden grotendeels hun bestaande reeksen, enkel te Antwerpen zal de reeks lichtjes uitgebreid worden, dit ten nadele van de reeks 59.

Vermelden we nog dat de 5117 (Monceau) - verongelukt te Epepegem en grotendeels ontmanteld - nog steeds in het effectief aanwezig is. Reden hiervan is niet bekend.

54 : door het feit dat de elektrifikatie van de lijn Namur - Dinant voor een jaar uitgesteld werd, zullen ook de lokomotieven reeks 54 nog niet afgesteld worden zoals voorzien. De 4 overgebleven machines rijden vooral in de lokale goederendienst rondom Namur en voor baantreinen.

Voor de 5403 denkt men meer en meer aan een inzet als historische lokomotief en deze lokomotief zou een eerste dergelijke inzet krijgen begin november, dit voor een speciale trein naar de Kölner Messe. Hiermee zou deze machine opnieuw op zijn oude inzetlijn verschijnen.

59 : Na jaren touwtrekken, schijnt de toekomst van deze machines op korte termijn bedreigd te worden.

- 59 : Te Merelbeke worden de 59-ers stilaan verdrongen door de aankomst van 51-ers vanuit Kortrijk en de 59-ers zullen vooreerst reserve gehouden worden voor speciale treinen en bijkomende diensten.

Te Antwerpen worden ze geleidelijk aan vervangen door 51-ers, die nu reeds reserve staan in deze stelplaats. De park gestelde machines van deze reeks (5901, 5902, 5921, 5923 en 5931) werden inmiddels al beroofd van verschillende onderdelen om de overige machines rijvaardig te houden.

Anderzijds heeft Antwerpen één van de (buiten dienst gestelde) aanhangrijtuigen type 734 gevraagd, hiermee wil men de enige posttrein verzekeren. Daar deze rijtuigen een eigen verwarming hebben, is het gebruik van een verwarmingsketel bij de 59-ers niet meer nodig en kunnen deze dan ook uitgebouwd worden.

- 60 : Ook bij deze reeks is de toestand nog niet volledig bekend: de 6 machines afgestaan aan de dienst Baan, zijn te Schaarbeek aangekomen en doen thans dienst voor de spoorvernieuwingstreinen.

De machines van Merelbeke zullen tegen de zomerregeling definitief afgesteld worden en vervangen door 59-ers, enkel de 6005 zou nog in dienst blijven.

Te St-Ghislain kan men echter - ook in de zomer - nog niet zonder de 60-ers en er zou een reeks voor een achttal lokomotieven opgesteld worden. Bij voorkeur blijven de prototypeloks in dienst. De andere diensten gaan over op de reeks 51.

- 62 : Geen wijzigingen bij de inzet van de reeks 62 : wel zullen door de elektrifikaties enkele diensten wegvallen, doch in grote trekken blijft de inzet echter behouden.

Tegen het einde van het jaar zal een eerste wijziging optreden, dit door de geplande indienststelling van het elektrische baanvak naar de nieuwe ertsoverslaghaven "Stocatra". Hier door de reeks van Leuven praktisch volledig wegvallen en deze machines over diverse stelplaatsen verdeeld worden.

Op dit ogenblik is de reeks 62 de best gebruikte diesellokotief : van de 126 nog bestaande machines, heeft men er 103 effectief nodig, 19 staan reserve voor buitengewone treinen en slechts 3 machines vormen de netreserve.

- 83 : Een tweede lokomotief werd recent uit het NMBS-bestand geschrapt, de 8318 (die al park stond) werd aangeduid als pluklokomotief en werd praktisch volledig uitgeruimd, waarbij alle nog te gebruiken delen in stock gehouden werden voor andere machines : de loopbaan van deze machine :

Bouwer :	Cockerill/ Voith
Levering :	21/06/1956
Stelplaatsen :	Haine-St-Pierre 21/06/1956 - 22/02/1963
	Monceau 22/02/1963 - 01/02/1987
Buiten dienst	PV 183 van de CW Salzannes van 09/01/1987
Uit geschriften :	01/02/1987

84 : Ook bij deze reeks zal binnenkort - in de vorm van de 8423 - een verdere lokomotief richting sloper opgaan.

De loopbaan :

Bouwer :	Baume & Merpent / ABC
Levering :	10/01/1956
nummers :	250.023 -- 8423
Stelplaatsen :	
Schaarbeek	10/01/1956 - 16/02/1961
Ronet	16/02/1961 - 27/03/1961
Latour	27/03/1961 - 05/10/1962
Stockem	05/10/1962 - 05/01/1963
Schaarbeek	05/01/1963 - 16/10/1963
Montzen	16/10/1963 - 01/03/1987

Vreemde lokomotieven in België :

SNCF : Met ingang van de zomerregeling doen zich twee veranderingen voor bij de inzet van Franse machines in België

Tussen Tournai en Lille zal de SNCF alle treinen verzekeren dit in vervanging van de NMBS-machines reeks 51. Meestal zullen tweeledige treinstellen voor deze dienst in aanmerking komen, doch ook het nieuwe Inox-materieel "Nord / Pas de Calais" zal enkele treinen in trek-duw-kombinatie verzekeren. Hierbij komen overwegend machines reeks BB 66000 tot inzet.

Op de verbinding Givet - Dinant verdwijnen de Picasso's met ingang van de zomerregeling volledig, ook hier worden ze vervangen door modernere tweeledige stellen. Deze verwisseling is trouwens al gedurende geruime tijd ingezet.

Anderzijds heeft men ook een nieuwe dienst : door de sluiting van de Ferry-bootverbinding te Zeebrugge, zullen de treinen vanuit Duinkerke naar Groot-Brittannië gevoerd. Deze wagens zullen dan over Moeskroen/Tourcoing naar Frankrijk rijden.

DB : Wegens werken in de tunnel van Gemmenich, zal deze tunnel nog slechts enkelsporig berijdbaar zijn. Hierdoor is er een omleiding voorzien vanuit Montzen over Welkenraedt, Aachen-sud naar Aachen Rote Erde. Dit heeft tot gevolg dat de inzetreeks van Montzen (reeks 55) met één dag uitgebreid zal worden en anderzijds dat ook de Duitse machines reeks 215 deze verbinding zullen berijden. Hiervoor moeten 3 machines uit de groep München naar het noorden overkomen (Bw Köln). Verder is het mogelijk dat deze machines zullen doorrijden tot Kinkempois en zelf Ford-Genk/Hasselt. Hiervoor eist de NMBS wel dat deze machines uitgerust worden met het Belgische memor-systeem.

De reden van de werken in de tunnel van Gemmenich is het op Europees ruimteprofiel brengen, zodat bijzondere vervoeren - die nu over Raeren komen - ook van deze tunnel gebruik kunnen maken. Na afwerking wordt de grensovergang Raeren - Stolberg immers gesloten.

=====

**** Museumexploitatie ****

type 1 :

wegens herstellingswerken aan het type 12, is de restauratie van het type 1 op een laag pitje gezet. Waarschijnlijk kan hierdoor de restauratie ook dit jaar nog niet afgesloten worden.

seizoen 1987 :

Voor het volgende seizoen zijn er al een 25-tal aanvragen voor het inleggen van stoomtreinen, een tiental hiervan mag men als ernstig beschouwen.

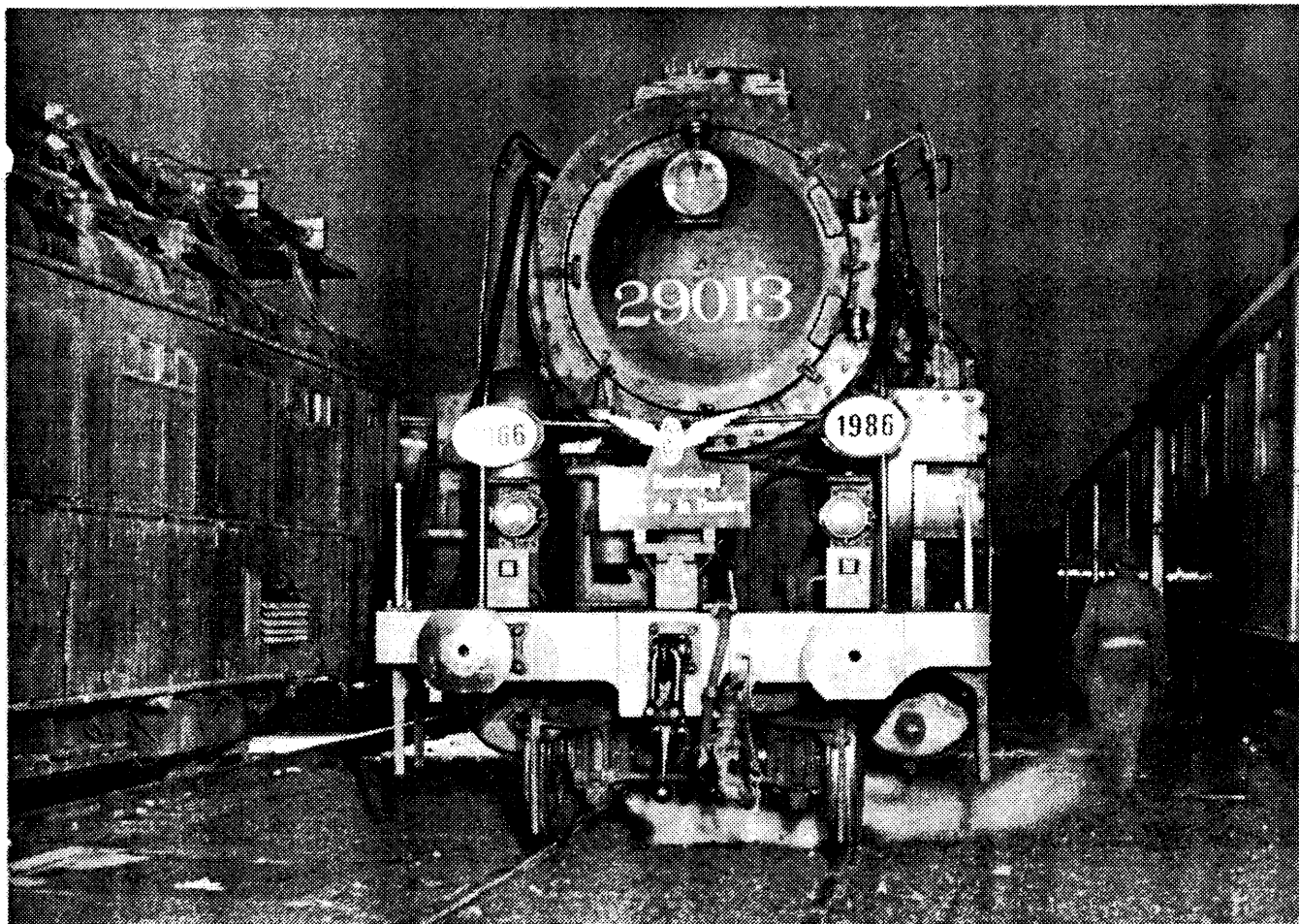
Eén van de interressantste wordt deze ingericht door Brabant rail (NL) en Stoomcentrum Maldegem op 25 april. Hierbij komt het type 12 (met 6 K1-rijtuigen) tweemaal over de grens, nl. naar Roosendaal en Weert.

Nochtans wordt ook hier gezondigd tegen de duur van het parcours, dat een ganse dag in beslag neemt. Ook de prijs van meer dan 1 000 F vormt een ernstige hinderpaal.

Op 17 mei reist de 29.013 - op aanvraag van het handelsagentschap van de NMBS te Kortrijk tussen Izegem en Oostende 7 juni pendelt de 12.004 tussen Antwerpen-oost en Kalmthout en het volgende weekend kan druk worden voor het type 29:

op zaterdag rijdt deze stomer tussen Lier en Leopoldsburg, dit waarschijnlijk met watername te Zolder te verzorgen door de TTZ, 's avonds vertrekt de 29 vanuit Lier naar Diksmuide en komt - voor een verbroederingsfeest terug naar Lier, dit over Deinze, Gent, Dendermonde en Mechelen.

Al deze ritten worden echter onder voorbehoud gegeven.



**** RIJTUIGEN ******1. Statistiek :****1. Leveringen :**

52 546	50 88 26 38	046-3	Bn Brugge	Brussel-zuid	M5 B	21/01/1987
52 547		047-1	Bn Brugge	Brussel-zuid	M5 B	27/01/1987
52 548		048-9	Bn Brugge	Brussel-zuid	M5 B	27/01/1987
52 549		049-7	Bn Brugge	Brussel-zuid	M5 B	27/01/1987
52 550		050-5	Bn Brugge	Brussel-zuid	M5 B	21/01/1987
52 551		051-3	Bn Brugge	Brussel-zuid	M5 B	21/01/1987
52 552		052-1	Bn Brugge	Brussel-zuid	M5 B	21/01/1987
52 553		053-9	Bn Brugge	Brussel-zuid	M5 B	21/01/1987
59 962	50 88 82 38	012-6	Bn Brugge	Brussel-zuid	M5 Bx	27/01/1987

2. Wijzigingen

49 284	50 88 82 48	684-0	Antwerpen	M2 BD	-- M2 BDx	(stuurstandrijtuig)
ombouw CW Mechelen, buiten op 22/12/1986						

3.

3. Schrappingen :

geen

2. Aktuele berichten :

I1 : Tijdens de volgende maanden, worden 20 van de 58 overgebleven tweede-klasse-rijtuigen uit het bestand geschrapt. Dit is mogelijk daar deze rijtuigen - die nu reeds reserve staan binnenkort vervangen worden door de nieuwe I 10-rijtuigen.

De afstelling van de volgende rijtuigen van dit type zal in 1988 afgesloten worden.

I10 : Eind december kwam het eerste rijtuig van deze nieuwe reeks op de Belgische sporen en in tussentijd werden al enkele testritten uitgevoerd, o.m. naar Brugge. Inmiddels werd ook een tweede (eerste klasse)-rijtuig geleverd, doch nog niet officieel door de NMBS overgenomen.

De schema's van deze rijtuigen vind je op volgende bladzijde. Ter herinnering kan nog vermeld worden dat de volgende rijtuigen door BN Brugge gebouwd worden :

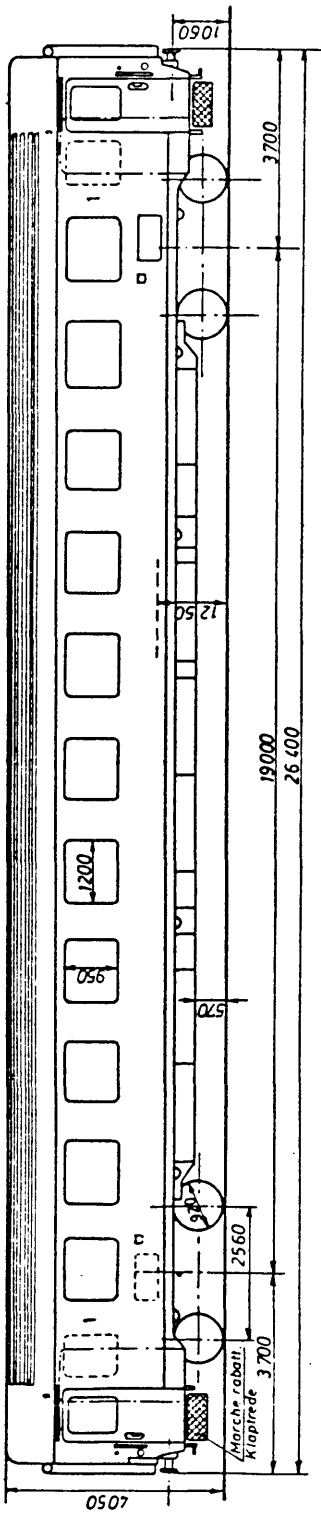
11 701 - 11 715	51 88	1170001-015	A11	66 pl.
12 701 - 12 745		2170001-045	B11	86 pl.
12 746 - 12 780		2170046-080	B11*	86 pl.

* met air-conditioning.

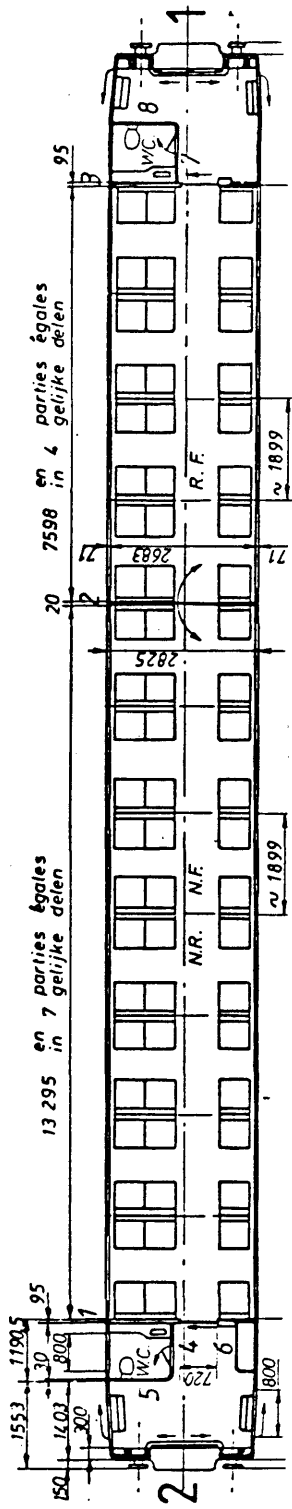
Deze rijtuigen worden vanaf de nieuwe zomerregeling ingezet op de verbinding Oostende-Köln, ter vervanging van de I6-rijtuigen. Deze zullen in de overige internationale dienst (o.m. naar Zwitserland en Italië) de rijtuigen typen I1 en I2 aflossen.

Nadien worden de rijtuigen I10 ook ingezet naar Paris en Amsterdam.

M1 : In de volgende weken worden nogmaals 64 M1-rijtuigen geschrapt, het zijn 25 B-rijtuigen, 16 AB-rijtuigen en 17 BDx-rijtuigen.

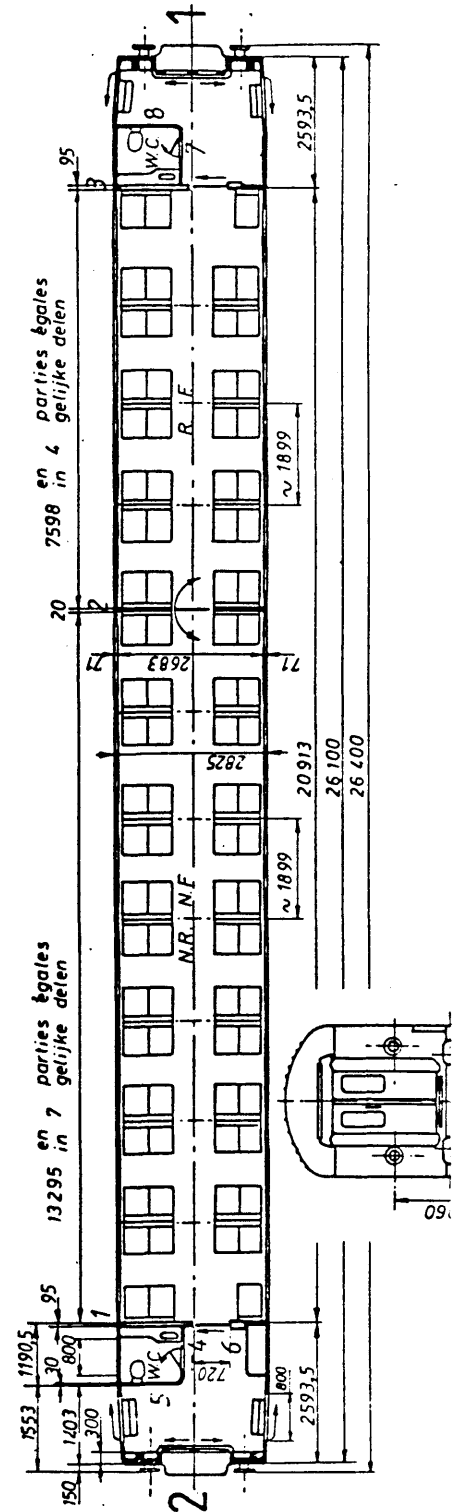
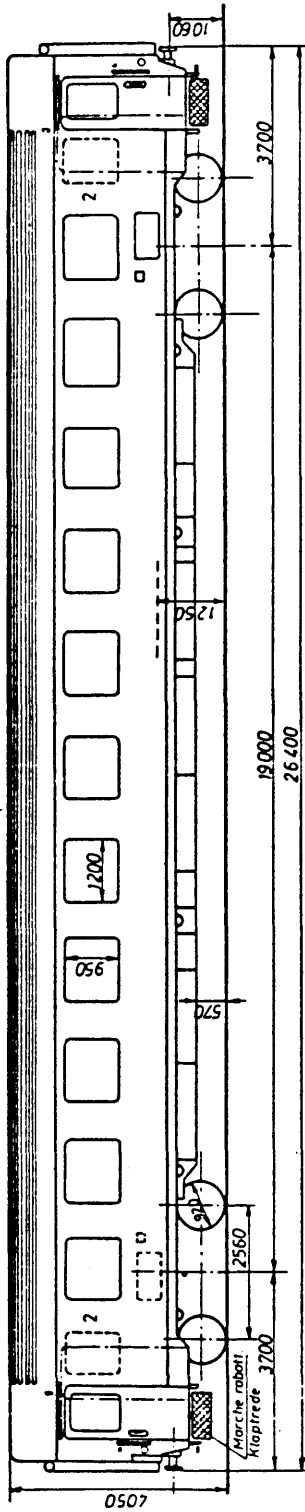


I 10-rijtuig
eerste klasse



I 10-rijtuig
tweede klasse

dokumenten NMBS



Voor deze rijtuigen betoonde Albanië ruime belangstelling en het is waarschijnlijk dat - na Marokko - ook in dit veruit onbekend land, Belgische rijtuigen hun nieuw vaderland vinden.

Verder worden nog 6 verdere BDx-rijtuigen (vrijgekomen op de verbinding Antwerpen-Neerpelt) afgevoerd en gesloopt.

M2 : Op 22 december 1986 verliet de 49 284 als eerste rijtuig M2 de CW Mechelen met stuurpost. Met zijn bordeau-witte kleur is het het eerste stuurstandrijtuig in deze livrei. Inmiddels is ook een tweede rijtuig in dienst, dit op de verbinding Antwerpen-Neerpelt. De uitvoering is identiek aan de reeds voorheen omgebouwde rijtuigen van dit type.

Naast de 49 284 worden ook de rijtuigen 49 266, 49 280, 49 292, 49 298, 49 307 en 49 316 omgebouwd.

M5 : De eerste reeks M5-rijtuigen werd thans volledig afgeleverd en de tweede bouwschijf wordt - parallel aan het type I10 door BN Brugge gebouwd. Nochtans is er nog geen vijfde stel in dienst gekomen en wacht men tot de zomerregeling om de piekurdienst te reorganiseren.

K1 : Ook bij dit type wordt het bestand verder uitgedund : in de volgende weken verlaten 7 eerste klasse en 3 BD-rijtuigen de sporen en iets later (zomerregeling ?), worden nogmaals een 20-tal K1/K2 tweede klasse rijtuigen uit het NMBS-bestand geschrapt.



KRANT

Ondanks de winterkoude en de korte (werk)dagen, werd tijdens de vorige twee maanden nog vlot gepreseed door enkele leden van de vereniging :

NESTOR

Haine-St-Pierre 1071/1911

Ondertussen werden alle onderdelen van drijfwerk, remming en ook een groot gedeelte van de ketelonderdelen volledig afgewerkt en klaargemaakt voor plaatsing. Alle kranen, de injecteurs en de peilglazen werden geroodeerd en hersteld.

Thans wordt er gewacht op de overbrenging van de lokomotief zodat deze in orde kan gemaakt worden, zodanig dat de montage nog voor de zomerperiode kan aanvangen.

MAGDA

Ook hier werd niet stilgezeten, de kranen en terugslagkleppen voor de injecteurs werden door een gespecialiseerd bedrijf terug in orde gemaakt, thans zijn de werkzaamheden voor de bediening van de moderator inhand genomen.

Verder werden de eerste opmetingen gedaan om het spel van de verschillende stangen weg te werken, hiervoor is het nodig dat alle bussen geruimd worden en dat alle bevestigingspennen opnieuw gedraaid worden. Dit werk zal gedurende het ganse seizoen voortgezet worden.

BEBERT

Bij deze lokomotief kwamen tijdens het vorige seizoen tal van kleine onvolkomendheden aan het licht en hieraan werd thans al grotendeels verholpen. Zo werd het spel op de leibanen weggewerkt, werden diverse leidingen verplaatst en opnieuw vastgezet en werd de bediening van de fluit aangepast. Ook werd de smering van het remhangwerk verbeterd. Thans is deze lokomotief volledig klaar om het seizoen opnieuw aan te vangen.

554.14

Het weer was nog niet voldoende om de afwerking van dit stel verder te zetten, wel werden nog verschillende kleinigheden verder onder handen genomen, de koplampen werden opnieuw aangesloten, sommige aansluiten van de radiatoren werden vernieuwd of aangepast

Grootste werk dat nu nog uitgevoerd moet worden is het vervangen van de (verduurde) rubberen strips rond de vensters en het aanbrengen van de buitenspiegels. Deze moeten volledig opnieuw gekonstrueerd worden.

Alhoewel de bedrijvigheid naar buiten tijdens de wintermaanden bij de museumverenigingen grotendeels stilligt, wordt er toch kortsichtig gewerkt om het nieuwe seizoen klaar te maken. Een overzicht van de werkzaamheden en plannen bij de diverse museumlijnen.

R.R.R. (Rebecq - Rognon)

Deze sympathieke museumlijn op 60 cm viert dit jaar zijn 10-jarig bestaan en geeft hiervoor een tijdschrift uit met de geschiedenis en anekdoten aangaande deze lijnen.

Verder is er op 6, 7 en 8 juni een feestprogramma voorzien, waar bij de drie lokomotieven van de vereniging "nl. Pistache, Paula en Birland" ingezet worden, verder zijn er - naast de speciale ritten en de gastronomische reizen - ook enkele vrachtwagens op stoomtraktie te bewonderen.

M.S.T.B. (Vilvoorde) :

Ook in het Brusselse gaan de werken gestaag verder : de Tubize werd winterklaar gemaakt en thans concentreren de werken zich op de St-Leonard en de "nieuwe" diesellokomotief. Bij de stomer werd het chassis gezandstraald en afgewerkt. De diesellokomotief - bouwer Deutz - werd al uiterlijk volledig afgeschuurd en in de menie geplaatst en thans werkt men aan de motorisatie.

Voor het ritseizoen wordt resoluut gekozen voor de gastronomische avondritten waar er niet minder 11 voorzien worden van april tot oktober. De eigenlijke ritdagen werden teruggebracht op 8, nl. 24/V, 14 en 28/VI, 12/VII, 09, 30/VIII en 6/IX.

C.F.V.3 V. (Mariembourg)

De grote werkzaamheden bij de CFV3V zijn vooral op te merken bij de Elna-lokomotief (afkomstig van Goes-Borsele) : hierbij wordt de ketel volledig gereviseerd te Darmstadt door de "Deutsche Museum Eisenbahn", de overige onderdelen worden in België onder handen genomen door de Luxemburgse ploeg van de CFV3V.

Andere nieuwigheid is de aankoop van de DB 064 250-4 (1'Cl't) te Konstanz. Deze lokomotief moet over de weg naar België overgebracht worden en wordt dan te La Louvière rijklaar gemaakt.

Verder zijn er natuurlijk de onderhoudswerken aan de overige machines, de uitbreiding van de installaties te Mariembourg. Verder wordt onderhandeld aangaande de overname van de lijn Mariembourg-Chimay.

Het seizoen '87 mag men klassiek noemen, met opnieuw het spoorwegfestival tijdens het laatste weekend van september.

S.D.P (Puurs - Dendermonde)

De winterperiode brengt ook hier diverse aanpassingswerken naar voren : naast het vervolledigen en aanpassen van de loods te Baasrode en de aanpassing van diverse overwegen wordt het grootste werk toch verricht aan de rijtuigen. Men hoopt, naast de L-rijtuigen, in 1987 te kunnen rijden met de typische G.C.I.-rijtuigen. De restauratie wordt hierop gekoncentreerd.

Anderzijds neemt de aankoop van een NMBS-dieselmotorstel konkretere vormen aan. Dit stel zou vooral dienen om extra-treinen te rijden en ook om rangeringen uit te voeren.

Voor 1987 werden de volgende ritdagen gepland :

19/IV, 3/V, 7/VI, 5 en 21/VII, 2 en 16/VIII, 4/X. Het spoorfestival wordt traditiegetrouw gehouden bij Puurs-kermis, dit jaar op 19/IX.

De uetrekuren te Baasrode zijn 10.45 en 15.45, op 3 mei en 5 juli wordt slechts één trein ingelegd om 14.45.

Asvi (Lobbes - Thuin)

Ook hier diverse werkzaamheden aan het materieel en de lijn. Door de herstructurering van het net rond Charleroi zijn er enkele problemen. Anderzijds viert men dit jaar ook 100 jaar tram te Charleroi. De restauraties beslaan vooral de Pcc-motorwagen aangekocht te Belgrado.

Naast de ritten tijdens elk weekend tussen Lobbes en Thuin, heeft men 5 bijkomende (grotere) manifestaties :

14 juni wordt de motorwagen 9924 ingehuldigd
 11/12 juli is het de beurt aan de Gentse motorwagen 354 die samen met de 9888 "Gentse Feesten" te Lobbes inluidt
 het tramfestival wordt gehouden op 15, 16, 22 en 23 augustus
 op 12 of 13 september komt de NMBS-stoomtrein naar Lobbes, met aansluitende tramritten.
 op 16 oktober wordt de pcc-wagen ingehuldigd in NMVB-kleuren.

Stoomcentrum Maldegem :

Naast de restauratie en aanpassingswerken in het eigenlijke museum, ligt de klemtoon toch op de aanleg van het 60 cm-trajekt vanuit Maldegem naar Donk.

Verder organiseert het Stoomcentrum twee NMBS-stoomtreinen : nl. op 25 april (zie elders in dit nummer) en op 1 augustus met als eindbestemming Eeklo en Maldegem.

Op die datum worden dan de open-deur-dagen in het museum georganiseerd.

[MODELBOUW]

De Nürnburger Messe '87

H. De Bot

Nu we persoonlijk de Nürnburger Messe meegemaakt hebben, kunnen we slechts bevestigen wat andere spoorwegliefhebber vertelden, de "Internationale Spielwarenmesse Nürnberg" is een groot feest.

Nochtans is de inventaris van de Messe '87 globaal gezien heel matig.

Echte nieuwtjes waren schaars. Niet verwonderlijk wanneer men constateert dat het gamma lokomotieven en wagens van de markttrekkers Duitsland en Zwitserland nagenoeg compleet is. De meeste fabrikanten beperken zich tot het uitbrengen van "epoche"-varianten. De meeste Europese spoorwegmaatschappijen experimenteren momenteel met een nieuw, modern design, de loks en wagens worden duchtig met de verfspuit bewerkt. In Zwitserland spuit men zelfs zijn goederenwagens met pastel rose en blauw. De modelbouwindustrie haakt hier graag op in.

Nog enkele markante feiten op een rijtje: de grote merken concurreren nu driftig met elektronische systemen. Een opvallend feit is ook de agressieve houding van Roco en Lima om de Franse markt in te palmen. Lima knipoogt naar Märklin en voorziet alle nieuwe loks met een elektronisch relais en een sleper. De kortkoppeling lijkt nu definitief doorgebroken. Zelfs Jouef belooft aan de koppeling te zullen sleutelen.

BELGIË

NMBS

Belgisch nieuws was er in eerste instantie bij Roco. Het lijkt wel of de grote Duitse merken de kaas van hun brood laten halen. Alhoewel bij Märklin schijnt er toch beweging te komen. Bij Fleischmann was er toch een zekere luisterbereidheid naar onze suggesties. Het Roco-nieuws was geen "heet-van-de-naald"-nieuws. Aan de stand kon de Belgische importeur de levertermijnen van de reeks 62 meedelen: eind 1987 komen de (gele) 6246 en 6300, in '88 de blauwe 6215. Later komen nog de groene versies, zowel in nieuwe nummering (62..) als oude nummering (212.xxx).

Verrassend was wel een handmonster te zien van een 101 in dubbel groen. Dit model is enkel voor de Belgische markt voorzien en komt in het tweede kwartaal van 1987.

In maart en mei komen nog twee nummervarianten van de 59, dit telkens met de nieuwe gele schildering met smallere groene band.

September/oktober levert Roco een Gbs met aluminium deur.

Bij Märklin toont de Belgische importeur de handmonsters van de stoomlokomotief type 25, een Eaos (open vierassige goederenwagen) en een cement-silo-wagen. In elk geval positief nieuws na alle fantasiemodellen van de vorige jaren.

Humoristen konden bij Rivarossi terecht : zij kondigen een bruine S 3/6 aan in de zogenaamde Etat-Belge livrei. Na de Märklin-grap nog niets geleerd ?

Aan de stand van Model Loco (voorheen DJH) stond een onafgewerkt type 53 (stoom) voor Jocadis. Bij Lima liet men ons verstaan dat het leest voor België voor een paar jaartjes uit is.

DUITSLAND

DB

De Duitse markt schijnt met een enorm probleem te worstelen, alle stomers, dieselloks, eloks en railbussen zijn al op de markt. Voor de fabrikanten blijven er slechts twee mogelijkheden : een herschildering in een Länderbahn-kleedje of overstappen naar het nieuw design. Een andere mogelijkheid is zich te storten op marginale lokreksen, iets wat sommigen dan ook doen.

Wat de stoomlokomotieven betreft kondigt Roco een BR 98.3 (glas-kasten), een 043 (oliestook) en de T12 in "Stadtbahn Berlin"-versie aan. Nieuws is dit nauwelijks, zij werden al eerder aangekondigd. De T12 komt als treinset uit met bijpassende, kortgekoppelde Pruisische rijtuigen uit.

De fabrikant uit Salzburg hoop tijdens het 3de kwartaal een Schienenbus reeks 798 op de sporen te zetten. Verder werden de eloks 44, 44.5, de Gläserne Zug en de dieselloks 215 aangepast en verbeterd terug op de markt gebracht.

Märklin lanceert de Württembergische C met bijbehorende wagens; de evenementen rond 750 jaar "Stadt Berlin" inspireren ook deze firma. De T18 en de bijbehorende wagens komen - zowel in Ho als J - als Stadtbahn Berlin uit. De Berlijnse konstruktoren worden vereerd met modellen in "Fotografieranstrich" (lichtgrijs) in Ho, Z en J. In Ho zijn dit de 03, 86 en E04. Aan de J-baan werden we vooral gepassioneerd door een P8 met ingebouwde videokamera. De beelden werden op schermen geprojecteerd.

Echt nieuw bij Fleischmann is de BR 39. Verder komen er varianten van de reksen 56, 01, 50 en 03. Natuurlijk komen ook de eloks 111 en 120 in de nieuwe rode livrei.

Bij Liliput hoopt men in 1988 een K.P.E.V.-Akku-Triebwagen te kunnen leveren.

Op de Piko-stand stond al de stoomlokomotief reeks 56 en een reeks 38.2-3 (ex-Saksische X99 H2).

Rivarossi levert de Bayerische S 3/6 met alle varianten qua kabine in DR- en Df-uitvoering.

De rijtuigen blijven ietwat op de achtergrond, wel mag men zich verwachten aan herschilderen van klassieke rijtuigen in hun nieuw jasje. Ook bij de wagens weinig echt nieuws, opmerkelijk zijn de sets goederenwagens voor het vervoer van het circus Krone bij Roco.

ZWITSERLAND

SBB

Zwitserland lijdt aan hetzelfde euvel als Duitsland, alle modellen bestaan al en men beperkt zich tot herschilderingen en kleinere aanpassingen. Zo kondigt Roco de krokodil in groene versie, de Re 4/4 IV in "Bahn 2000" versie, Fleischmann levert de old-timer Ae 3/6 en Märklin beperkt zich tot de herschildering van de Ae 6/6 en de Re 4/4 IV. Hobbytrain vult een gat in de markt met de aan-geereloks Ee 6/6 JJ en Am 6/6 aan te kondigen. In de Lima-folder

prijken foto's van de Ae 6/6.

Na de Rhätische bahn werpt Bemo zich op de MOB (Montreux-Berner-Oberland-Bahn). Hier komt een lokomotief met lijhorende wagens uit.

NEDERLAND NS

Na jaren verward te zijn geweest, toonden onze Nederlandse collega's zich nu Nürnberg alles behalve enthousiast: Roco verschijnt met twee geslachten goederenwagens en de NS-versie van de T 12. Bij Lima levert men een set met naar keuze een reeks 1200 of 1300 met plan E rijtuigen. Deze mallen, die al een 20 jaar oud zijn, worden voor de "allerlaatste" keer gebruikt en nadien gemiddeld. Zo komen dan de reeks 1200 en 1300 in de nieuwste huisstijl.

LUXEMBOURG CFL

Aan Luxemburg-nieuwjes schijnt geen einde te komen: Roco kondigt nu een rongenwagen en het Franse Y-rijtuig in CFL-uitvoering aan. De invoerder van Märklin toonde een handmonster van een kipwagen.

FRANKRIJK SNCF

Bij dit land dachten we vroeger in eerste instantie aan Jouef. Dit merk beheerste eens 80 % van de Franse markt, maar de onzekerheid van de laatste jaren en het niet aanpassen van het produkt aan de nieuwe kwaliteitsnormen, waren nefast voor Jouef. Roco en Lima leveren intussen een gevecht om dit marktaandeel in te pakken. Roco brengt - op het onderstel van bestaande modellen - de elektrische lokomotief reeks 300 (1ste bouwreeks) en de reeks BB 8100 in de nieuwste kleuren. Verder drie rijtuigen type Y en een schuifwandwagen met dekzeilen.

Lima programmeert aanpassingen en herschilderingen bij de reeks BE 8500 tot o.m. de reeksen BB 25500 in twee kleurpatronen. Verder ook de reeks CC 14 000 en het dieselstel reeks X 2200 (met bijwagens) in rode en blauwe uitvoering. Verder diverse rijtuigen en wagens.

OOSTENRIJK ÖBB

Het feest rond "150 jaar Spoorwegen" inspireert zowel de ÖBB als de modelbouwindustrie: Roco en Lima brengen enkele "sonderreeksen". Bij Roco een set met de reeksen 1670 en 2045 in het groen. Beide loks worden tijdens speciale ritten ingezet. Verder ook de rode versie van de 2045, een aangepaste versie van de 1044 met hooggelegen roosters, dit in gewone schildering als in de speciale livree van de 1044.100.

Lima brengt een Golden-serie-set uit met een groene 1042 en drie wagens. Ook hier dezelfde trauk als voor de NS. Vermelden we bij Liliput twee machines reeks i wone schouw, één met Giesl-uitlaat.

=====

Schaal N :

Voor deze schaal is het nieuws eerder karig. Bij Roco beperkt het zich tot het herbedrukken van de dieselloks V 200 en 290. In de nieuwsfolder van Arnold staan een vijftiental nieuwe lokomotieven. Ook hier gaat met meestal om herschilderingen. Hetzelfde geldt voor Fleischmann met de rode 111 en 120. Echt nieuw is de dieselmotorwagen reeks 628.2. Men belooft ook een eenmalige serie van de gestroomlijnde 01.10 en de "Gläserner Zug".

Een interessante firma voor de N-rijders is het sterk opkomende Hobbytrein. Deze firma richt zich vooral naar de Zwitserse markt.

Over Minitrix hebben we geen nieuws, gewoon vergeten een folder mee te grabbelen. N-rijder, sorry !



Binnenkort als nieuwigheid bij Roco : de elok type 101.

Nieuwe Belgische modellen :Elektrische lokomotief reeks 23

Lima

periode IV

Ongeveer 15 jaar na het uitbrengen van zijn eerste model, bracht Lima een verbeterd model uit van de reeks 23. Hierbij werd de kast volledig herwerkt, werden de dubbele koplampen en de kabels voor de rit in treinschakeling nauwkeurig nagebootst; de ramen staan nu in het vlak van de buitenwanden. Verder werd ook de kast naar beneden gebracht, zodat de storende indruk van de vorige modellen volledig werd weggewerkt.

De aandrijving werd niet veranderd, de draaistellen werden gewoon overgenomen.

De gele schildering en de beschrifting zijn zuiver en haarscherp afgelijnd, ook op de langs balken werden alle aanduidingen aangebracht.

Nochtans is er een zeer spijtige fout : daar men toch de kast aangepast heeft, zou ook het dak een aangepast mogen zijn, doch hier heeft men gewoon het oude dak overgenomen. Hierbij werd de hoogspanningsleiding ingegoten, waarbij de ligging niet meer overeenstemt met de huidige situatie. Een apart aangebrachte leiding zou het aspect van deze lokomotief zeker sterk ten goede komen. Verdere kleinere tekortkomingen zijn de ruitewissers (die erg rudimentair aangeduid werden) en de konstruktieplaten.

Pas ondanks dit, toch een zeer geslaagd model, tegen een aanvaardbare prijs. Hopelijk wordt nu ook de reeks 15 op deze manier aangepast.

Stoomlokomotief type 93

Liliput

periode III

Op het "oude" model van het type 93, werd een nieuwe beschrifting aangebracht : hierbij werden de gele biesjes op machinistenhuis en watertender haarfijn aangeduid en werd ook het bedrijfsnummer aangepast (nu 93.006 van Ath). Verder werd er echter niets aan het model gewijzigd.

Ondanks de goede uitwerking van deze verandering, vormt de drastische verhoging van de prijs toch niet te verantwoorden.

Open goederenwagen type Eaos

Liliput

Periode IV

Als verdere versie van deze viarassige goederenwagen, werd nu deze met remmersplatform op de markt gebracht. Zoals het stammodel is de uitvoering zeer fijn gedetailleerd, de beschrifting goed afgelijnd en aangepast aan het model, doch opnieuw wijken de langs wanden af van het Belgische model, waarbij naast de beide diagonale versterkingsbalken, ook in het middenpaneel een horizontale balk aangebracht werd.

=====

N.M.B.S.-station van Godinne

Jocadis

periode III/IV

Naast de verschillende modellen van lokomotieven en rijtuigen, ontbrak tot nog toe steeds Belgische gebouwen en onderdelen in de landschapsopbouw. Jocadis heeft aaraan iets willen veraneren en bracht zopas een bouwdoos uit van een typisch Belgische station, dit in de vorm van het stationsgebouw van Godinne. Met zijn midden-deel met verdieping en zijn beide kleine zijgebouwtjes, kan men dit type nog op verschillende plaatsen (vooral in de Ardennen) aantreffen.

Op dit ogenblik hebben we nog niet de mogelijkheid gehad om dit model te bouwen, een uitgebreidere beschrijving zal in één van de volgende nummers gebeuren. Prijs voor de kit is bepaald op 1 190 BF.

Hopelijk is deze bouwdoos de start van een hele reeks typisch Belgische gebouwen, zeker enkele seinhuisen en vooral een typische rechthoekige lokomotiefloods ontbreken nog volledig op de modelmarkt.

Elektriciteits- en telefoonpalen

Jocadis

Periode III/IV

Een tweede verwezenlijking van deze firma zijn twee sets van houten elektriciteits- en telefoonpalen. In deze sets - waarbij de palen een hoogte van 12 cm hebben - vindt men zowel de enkele als typisch dubbele palen, die men zo veelvuldig in België tegenkwam.

=====

HISTORISCHE BLADZIJDE

-- Type 94 : (van 1911)

ex- Nord Belge

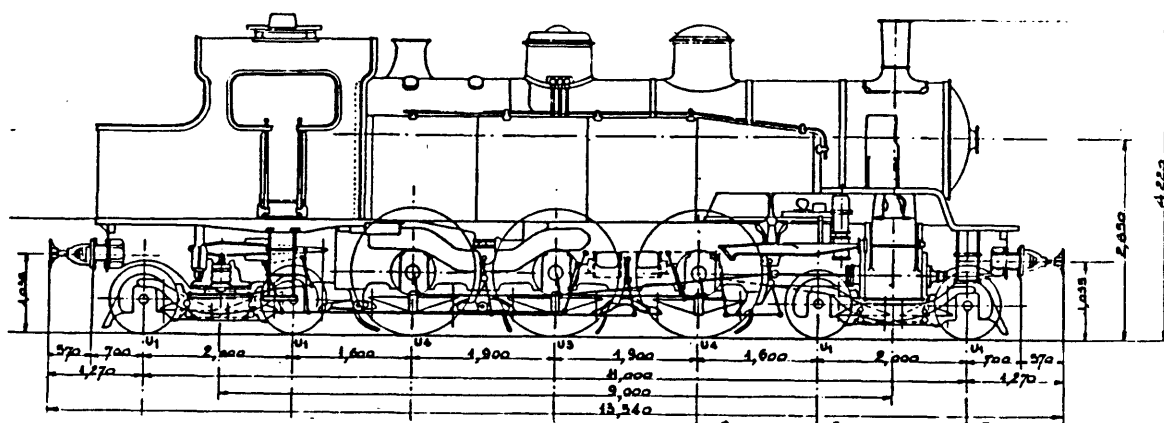
Voor de lokale reizigersdiensten, bestelde de Nord Belge kort voor de eerste wereldoorlog 6 tenderlokomotieven met asindeling 2'C2' t. Hiervoor stonden de Franse lokomotieven van de Compagnie du Nord (type 3.801 - 865), later SNCF type 232 TA.

Deze machines werden door Cockerill gebouwd en in de loop van 1911 geleverd. Bij de NB kregen ze de nummers 381- 386 en werden vooral in het voorstadsverkeer gebruikt. Voor de tweede wereldoorlog waren ze te Frameries ondergebracht, tijdens de wereldoorlog verhuisden ze naar St-Martin.

Na overname door de N.M.B.S. kregen ze de nummers 9481 - 9486 en vanaf 1946 94.001 - 94.006.

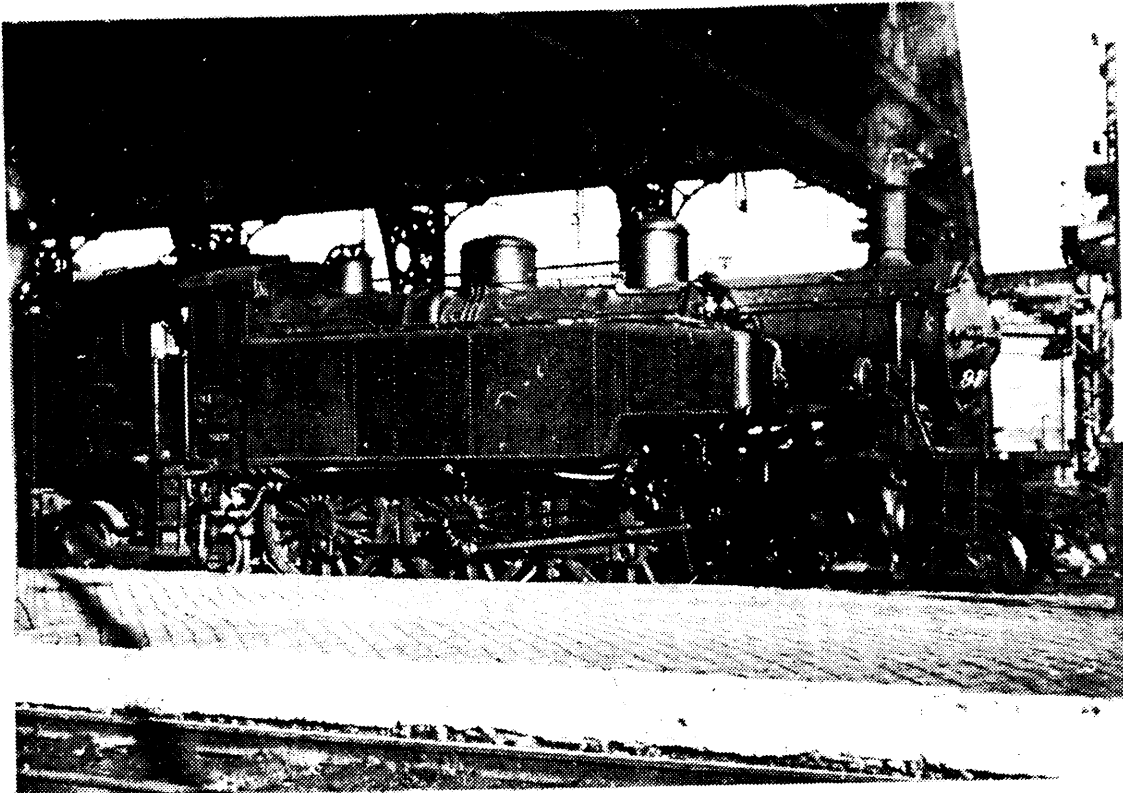
Na de bevrijding ging een deel van de machines naar Montignies doch korte tijd later waren alle machines te Aalst en werden er ingezet naar o.a. Ronse, Boom en Londerzeel. Vanaf 1947 gingen drie lokomotieven naar Muizen en hier verzekerden ze reizigersdiensten naar Leuven, Dendermonde en St-Niklaas. Vanaf 1950 werden ze hier verdrongen door het type 96. Te Aalst werden ze nog sporadisch tot in 1951 gebruikt.

Ze werden in juni en augustus 1951 uit het NMBS-bestand geschrapt.



Asindeling :	2'C2't	Roosterlengte :	2 054 mm
nummering nb	381- 386	Roosterbreedte :	1 071 mm
	nmbs	Roosteropp. :	2,20 m ²
	9461 - 9486	Keteldruk :	12 bar
	94.001 - 006	Inhoud ketel :	4,400 m ³
Diameter cilinders :	460 mm	Inhoud stoomruimte :	2,100 m ³
Zuigerslag :	600 mm		

Diameter loopwielen	900 mm	Opp. stoomafgifte :	7,62 m ²
Diameter drijfwielen :	1 664 mm	Massa (rijvaardig) :	85 165 kg
Aantal vlampijpen :	107	Massa (leeg)	67 840 kg
Diameter vlampijpen :	65/70 mm	Aslast : 1ste as :	9 555 kg
Lengte vlampijpen :	4 100 mm	2 de as :	9 555 kg
Verwarmingsopp. haard :	9,38 m ²	3 de as :	15 965 kg
Verwarmingsopp. pijpen :	165,52 m ²	4 de as :	15 890 kg
Totaal verwarmingsopp. :	174,90 m ²	5 de as :	15 850 kg
		6 de as :	9 175 kg
		7 de as :	9 175 kg



— Type 95 : (van 1906)

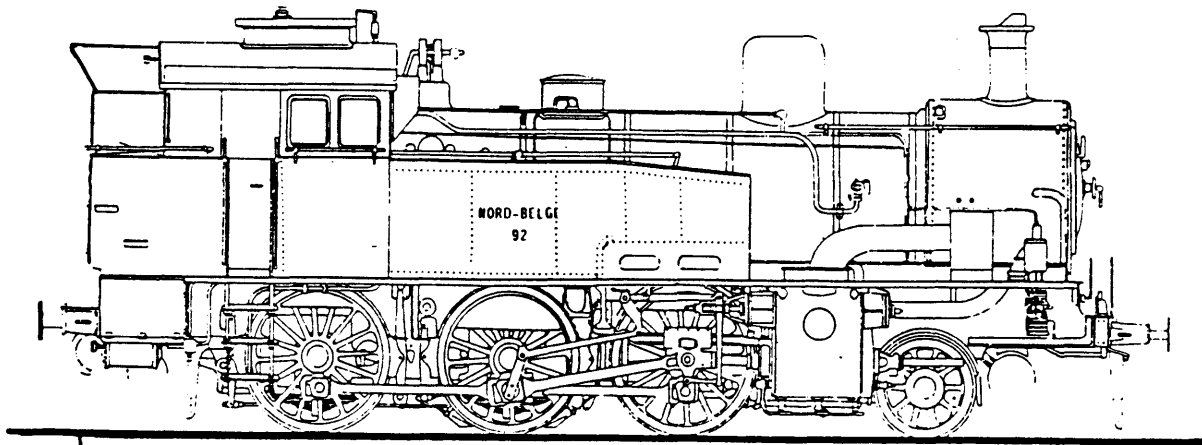
ex Nord Belge

Net zoals de E.B. verwierf de Nord Belge ook 3 ex-Pruisische lokomotieven type T 12, waarbij het waarschijnlijk is dat deze machines voor 1922 van de EB overgekocht werden. Bij de NB kregen de nummers 91 tot 93 en werden vooral in het voorstadsverkeer vanuit Kinkempois ingezet. Zo reden ze vooral treinen naar Flemalle en Statte.

Na overname door de N.M.B.S. kregen ze de bedrijfsnummers 9591 - 9593 en werden vooreerst in Montignies ingezet. Eind 1941 gingen ze naar Statte en tijdens de zomerregeling van 1942 verhuisden ze dan naar Tamines.

Tegen het einde van de oorlog zochten ze Luttre op, na een korte periode in verdeeldheid te St-Martin en Montignies, werden ze - na hun hernummering in het type 96 - samengebracht te Gouvy. Eind 1952 keerden ze terug naar Tamines, waar de eerste machine hier

afscheid van de sporen moest nemen, eindigden de overige twee machines hun loopbaan te Ciney.



Asindeling :	1'0 t	Roosterlengte :	1 750 mm
nummering : nb	91 - 93	Roosterbreedte :	990 mm
nmbs	9591 - 9593	Roosteropp. :	1,730 m ²
	96.012 - 015	Keteldruk :	12 bar
Diameter loopwielen :	1 000 mm	Inhoud ketel :	4,522 m ³
Diameter driefwielen :	1 500 mm	Inhoud stoomruimte :	1,520 m ³
Aantal kl. vlampijpen :	120	Opp. stoomafgifte :	8,64 m ²
Diameter kl. pijpen :	41/46 mm	Massa (rijvaardig) :	66 320 kg
Aanatl gr. vlampijpen :	18	Massa (leeg) :	52 000 kg
Diameter gr. pijpen :	125/133 mm	Aslast : 1ste as :	15 490 kg
Lengte vlampijpen :	4 370 mm	2 de as :	16 900 kg
Verwarmingsopp haard :	8,80 m ²	3 de as :	16 950 kg
Verwamingsopp. kl. p :	67,60 m ²	4 de as :	16 980 kg
verwramingsopp. gr. p :	30,80 m ²		
Totaal verwarmingsopp. :	107,20 m ²		
oververhittingsopp. :	32,83 m ²		

- Type 96 : (van 1905 -)

ex K.P.E.V.

Voor het voorstadsverkeer rondom de grote Duitse steden, had men rond de eeuwwisseling een handige, universeel inzetbare lokomotief nodig en na enkele testversies, ontstond de reeks T 12, hiervan werden er bijna 1 000 gebouwd, verdeeld over diverse Pruisische stelplaatsen.

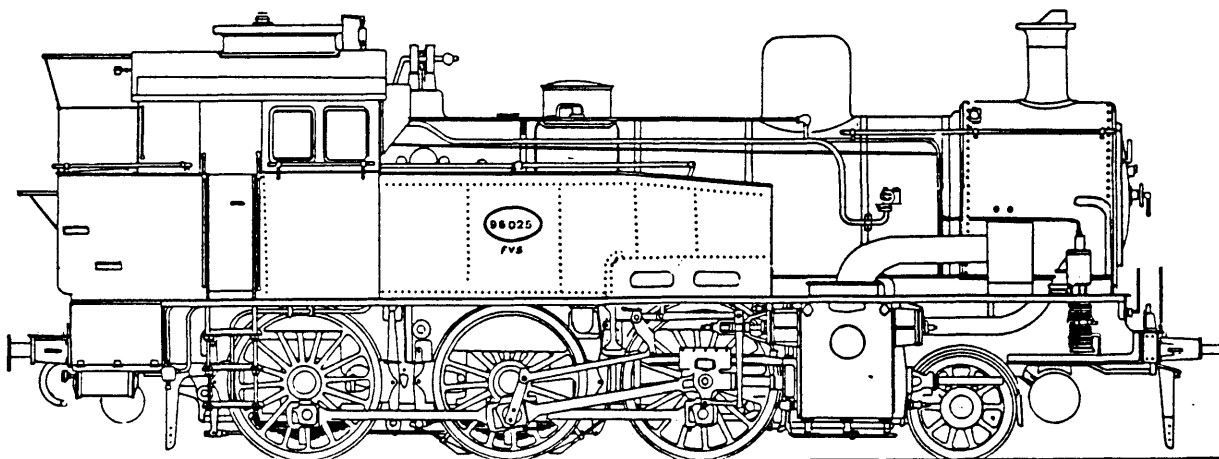
Na de eerste wereldoorlog kwamen er 30 machines van dit type naar ons land, 3 ervan werden verdergegeven aan de Nord Belge, de overige bleven bij de EB. In 1922 werden ze ondergebracht te St-Vith en Trois-Ponts en hier reden ze de lokale diensten in de hoge Venen.

Vanaf 1924 zwermden ze verder uit en zo kregen Pepinster en Montignies deze machines op stal. Deze laatste stelplaats gaf in 1927 zijn loks af aan Visé en korte tijd later doken de type 96 ook op te Bertrix.

Voor de tweede wereldoorlog werden deze tenderloks ook nog ingezet vanuit Tamines (1934 - 1936), Liège (1932 - 1940), Antwerpen-zuid (1937 - 1940) en tenslotte Leuven (1939 - 1940).

Tijdens de tweede wereldoorlog werden alle machines naar Duitsland afgevoerd, hiervan kwamen er na de bevrijding 12 typen 96 terug naar België en verder werden de 3 Nord Belge-machines in het bestand van het type 96 opgenomen. Eerste naoorlogse stelplaatsen waren St-Martin, Ath en Kortrijk. Maar vanaf 1946 kwam men tot een vastere stelplaatsverdeling met typen 96 te Visé, Eeklo en Gouvy.

In 1948 werd het bestand van Eeklo opgedoekt en kwamen er loks naar Aalst en Muizen. Door de teruggave van 6 verdere machines uit Duitsland in de loop van 1950, kregen ook Antwerpen-zuid, Tamines en later ook Ciney dergelijke stomers op stal. Doch vanaf 1952 begon het bestand af te slanken, eind 1954 waren er nog slechts 12 typen 96 en een jaar later was dit gedaald tot 3 eenheden. Deze werden alleen nog gedurende korte tijd vanuit Ciney ingezet.



Asindeling :	1'Ct	Roosterlengte :	1 750 mm
nummering :	9600 .. 9679	Roosterbreedte :	990 mm
	96.001-.. 030	Roosteropp. :	1,73 m ²
Diameter loopwielen :	1 000 mm	Keteldruk :	12 bar
Diameter drijfwielen :	1 500 mm	Inhoud ketel :	4,522 m ³
Aantal kl. vlampijpen	120	Inhoud stoomruimte :	1,520 m ³
Diameter kl. vlampijp.	41/46 mm	Opp. stoomafgifte :	8,64 m ²
Aantal gr. vlampijpen	18	Massa (rijvaardig) :	64 250 kg
Diameter gr. pijpen :	125/133 mm	Massa (leeg) :	51 450 kg
Lengte vlampijpen :	4 370 mm	Aslast : 1ste as :	14 780 kg
Verwarmingsopp. haard :	8,80 m ²	2 de as :	16 310 kg
Verwarmingsopp. kl. p. :	67,60 m ²	3 de as :	16 650 kg
Verwarmingsopp. gr. p. :	30,80 m ²	4 de as :	16 510 kg
Totaal verwarmingsopp. :	107,20 m ²		
Oververhittingsopp. :	32,83 m ²		

— Type 97 : (van 1913)

ex K.P.E.V.

Voor de gemengde dienst op lokaallijnen en de lichte goederendienst op de hoofdlijnen, werd een nieuw type lokomotief ontworpen met asindeling 1'D1' t, met twee cilinders en oververhitting. Vanaf 1914 werd de eerste machines van deze reeks T 14 geleverd en in het totaal werden 562 dergelijke machines geleverd, vanaf 1919 was er een versterkte versie als T 14-1 uitgekomen en hiervan werden nogmaals 729 machines geleverd.

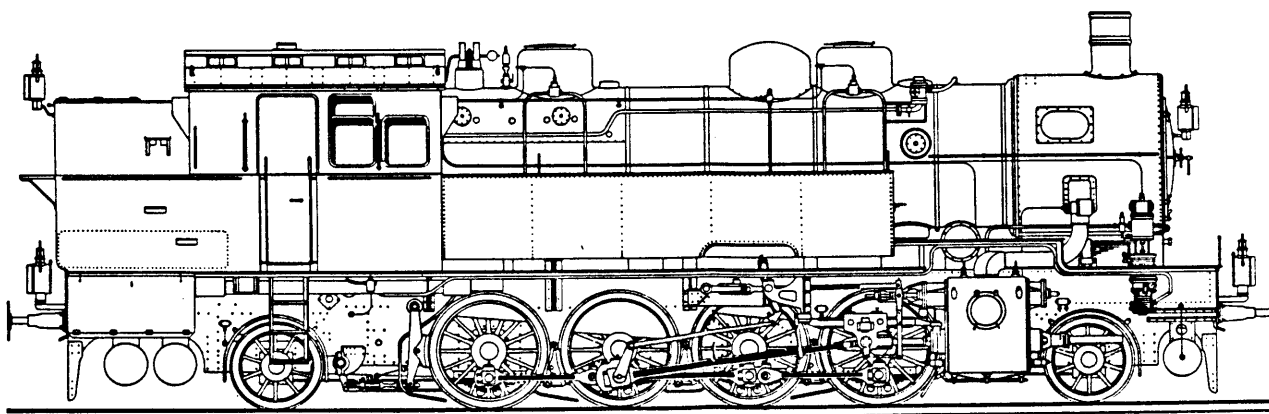
Als herstelbetaling moest Pruisen 56 dergelijke machines aan België afstaan.

In 1922 waren deze machines ingedeeld bij de stelplaatsen Herbesthal, liège, Pepinster, St-Vith en Trois-Ponts en korte tijd later werden ze ook vanuit Brussel-zuid ingezet. Hoofdinzet verichtten deze loks in de middelzware reizigersdienst en zo werden ze vooral gebruikt op de lijnen in de Ardennen. Deze toestand bleef gedurende praktisch de ganse periode tussen de beide wereldoorlogen onveranderd, alleen Antwerpen-zuid gebruikte deze typen 97 vanaf 1932 tot 1937.

Tijdens de wereldoorlog werden alle machines afgevoerd, waarbij verschillende machines ingedeeld bleven bij de geannexeerde depots in de oostkantons.

Na de tweede wereldoorlog kwamen 24 machines naar België terug, hierbij dient wel vermeld te worden dat deze teruggave slechts traag op gang kwam. Verder was er nog een Duitse machine van dit type in België achtergebleven. Vanaf 1946 werden ze terug ingezet vanuit Herbesthal, in 1947 kreeg ook Pepinster terug typen 97 in depot.

In 1950 werd de ex-Duitse machine teruggegeven, maar kwamen 11 verdere machines naar België terug en liep het bestand zo op van 25 eenheden tot 35 machines. Hierdoor kreeg ook Muizen typen 97 toegewezen, dit voor de diensten naar Leuven, Dendermonde en St-Niklaas. Tot 1955 bleef deze toestand ongewijzigd, op dat ogenblik verloor Pepinster zijn machines en in 1956 kwam ook een einde aan de inzet vanuit Muizen. Nieuwe stelplaatsen waren nu Luttre en Taminies. Het bestand was inmiddels gedaald tot 31 machines. In 1960 verhuisden de typen 97 van Luttre naar Walcourt, in 1961 verloor Herbesthal zijn lokomotieven en werd Montignies aangeduid als uitloopdepot voor deze krachtige tenderloks. In 1965 was het bestand volledig afgebouwd.



Asindeling :	1'D1't	Roosterlengte :	2 600 mm
nummering :	9702 .. 9793	Roosterbreedte :	950 mm
	97.001-97.056	Roosteropp. :	2,50 m ²
Diameter loopwielen :	1 000 mm	Keteldruk :	12 bar
Diameter drijfwielen :	1 350 mm	Inhoud ketel :	5,550 m ³
Aanatl kl. vlampijpen	114	Inhoud stoomruimte :	2,830 m ³
Diameter kl. vlampijpen	45/50 mm	Opp. stoomafgifte :	9,53 m ²
Aantal gr. vlampijpen	24	Massa (rijvaardig)	94 410 kg
Diameter gr. vlampijpen	125/133 mm	Massa (leeg) :	73 130 kg
Lengte vlampijpen :	4 700 mm	Aslast : 1ste as	15 640 kg
Verwarmingsopp. haard :	13,89 m ²	2 de as :	15 840 kg
Verwarmingsopp. k. p.	75,81 m ²	3 de as :	15 810 kg
Verwarmingsopp. g. p.	43,94 m ²	4 de as :	15 720 kg
Totalla verwarmingsopp.	133, 64 m ²	5 de as :	15 660 kg
oververhittingsopp. :	51,47 m ²	6 de as :	15 740 kg



Lok 97.009 te Ermeton-sur Biert

Foto J. Bazin

Verbeteringen in vorige IIZ-aktueel

Type 80 : Oorspronkelijk waren deze machines sterk verdeeld, de stelplaatsen waren Luttre, Walcourt, Schaarbeek, Hasselt, Renory, Visé en Welkenraedt

Type 81 : Evolutie van het effectief :

* overgenomen in 1920 :		583 HL
* geschrapt voor 1923 :	- 7	576 HL overgehouden

WO II

* afgestaan aan DR voor Oostkantons :		- 34 HL
* uitgeleend aan DR tussen 11/40 en 8/42		- 459 HL
* afgevoerd bij de aftocht in 1944		- 85 HL
(hiervan 68 die reeds uitgeleend waren)		
* afgebroken in Frankrijk		- 1 HL
* teruggekomen uit Duitsland :	voor 1947	+ 371 HL
* in 1950		+ 46 HL
* nooit afgevoerd :		+ 64 HL
* verdwenen tijdens WO II		+ 92 HL

Type 87 : nummering : 8728 - 8731

Type 88 : nummering : 601 - 623

Type 90 : oorspronkelijk stelpl.indeling : St-Vith, Virton en Arlon

Type 91 : overgang van Visé naar Schaarbeek (gedeeltelijk) : herfst 1942
 overgang naar St-Ghislain : maart 1943
 overgang naar Moeskroen : januari 1944

Type 92 : nummering 760 - 765

Nummering			Type	Bouwer	Fabr.nr	In dienst	Uit dienst	Opmerkingen
WO I	1931	1946						
4627	727	7.027	8b	St-Léonard	1913	06/1922	11/1958	
4628	728	7.028	8b	St-Léonard	1914	07/1922	03/1954	
4629	729	7.029	8b	St-Léonard	1915	08/1922	09/1959	
4630	730	7.030	8b	St-Léonard	1916	08/1922	09/1959	
4631	731	7.031	8b	st-Léonard	1917	09/1922	11/1958	
4632	732	7.032	8b	St-Léonard	1918	01/1923	05/1960	
4633	733	7.033	8b	St-Léonard	1919	01/1923	11/1961	
4634	734	7.034	8b	St-Léonard	1920	02/1923	10/1961	
4635	735	7.035	8b	St-Léonard	1921	03/1923	05/1960	
4636	736	7.036	8b	St-Léonard	1922	04/1923	10/1961	
4637	737	7.037	8b	Haine-St-Pierre	1324	07/1922	11/1961	
4638	738	7.038	8b	Haine-St-Pierre	1325	08/1922	11/1958	
4639	739	7.039	8b	haine-St-Pierre	1326	09/1922	03/1962	museum Leuven
4640	740	7.040	8b	Haine-St-Pierre	1327	10/1922	11/1958	
4641	741	7.041	8b	Haine-St-Pierre	1328	10/1922	04/1961	
4642	742	7.042	8b	Haine-St-Pierre	1329	11/1922	02/1962	
4643	743	7.043	8b	Haine-St-Pierre	1330	11/1922	05/1960	
4644	744	7.044	8b	Haine-St-Pierre	1331	01/1923	11/1958	
4645	745	7.045	8b	Haine-St-Pierre	1332	02/1923	02/1962	
4646	746	7.046	8b	Haine-St-Pierre	1333	02/1923	09/1959	
4647	747	7.047	8b	Haine-St-Pierre	1334	03/1923	10/1961	
4648	748	7.048	8b	Haine-St-Pierre	1335	03/1923	12/1958	
4649	749	7.049	8b	haine-St-Pierre	1336	04/1923	03/1961	
4650	750	7.050	8b	La Meuse	2948	07/1921	11/1958	
4651	751	7.051	8b	La Meuse	2949	07/1921	03/1961	
4652	752	7.052	8b	La Meuse	2950	09/1921	02/1962	
4653	753	7.053	8b	La Meuse	2951	10/1921	09/1959	
4654	754	7.054	8b	La Meuse	2952	11/1921	03/1962	
4655	755	7.055	8b	La Meuse	2953	12/1921	09/1959	
4656	756	7.056	8b	la Meuse	2954	01/1922	07/1960	
4657	757	7.057	8b	La Meuse	2955	01/1922	12/1958	
4658	758	7.058	8b	La Meuse	2956	02/1922	02/1962	
4659	759	7.059	8b	La Meuse	2957	03/1922	09/1959	
4660	760	7.060	8b	Gilain	82	08/1923	05/1960	
4661	761	7.061	8b	Gilain	83	09/1923	09/1959	
4662	762	7.062	8b	Gilain	84	10/1923	11/1955	
4663	763	7.063	8b	Gilain	85	04/1924	03/1962	
4664	764	7.064	8b	Gilain	86	04/1924	03/1954	
4665	765	7.065	8b	Gilain	87	04/1924	11/1958	
4666	766	7.066	8b	Thiriau	265	10/1922	12/1958	
4667	767	7.067	8b	Thiriau	266	11/1922	02/1962	
4668	768	7.068	8b	Thiriau	267	11/1922	09/1959	
4669	769	7.069	8b	Thiriau	268	12/1922	09/1959	
4670	770	7.070	8b	Thiriau	269	01/1923	12/1958	
4671	771	7.071	8b	Thiriau	270	01/1923	05/1960	
4672	772	7.072	8b	Tubize	1915	/1923	10/1961	
4673	773	7.073	8b	Tubize	1916	/1923	03/1962	
4674	774	7.074	8b	tubize	1917	/1923	03/1962	
4675	700	7.016	8b	Tubize	1918	06/1923	12/1954	
4701	010006		13	Tubize	1763	/1913		
4702			13	Tubize	1764	/1913		
4703	WD1501	5703	22	Baldwin	45552	/1917		
4704	WD1502	5704	22	Baldwin	45553	/1917	02/1958	
4705	WD1503	5705	22	Baldwin	45554	/1917	04/1957	
4706	WD1504	5706	22	Baldwin	45555	/1917		
4707	WD1506	5707	22	Baldwin	45557	/1917		
4708	WD1507	5708	22	Baldwin	45558	/1917	12/1957	
4709	WD	5709	22	Baldwin		/1917		
4710	WD	5710	22	Baldwin		/1917	09/1959	
4711	WD1511	5711	22	Baldwin	45562	/1917		
4712	WD	5712	22	Baldwin		/1917		
4713	WD1514	5713	22	Baldwin	45565	/1917		
4714	WD1512	5714	22	Baldwin	45563	/1917		
4715	WD1513	5715	22	Baldwin	45564	/1917		
4716	WD	5716	22	Baldwin		/1917		
4717	WD1517	5717	22	Baldwin	45568	/1917	11/1949	
4718	WD1518	5718	22	Baldwin	45569	/1917	04/1957	
4719	WD1520	5719	22	Baldwin	45571	/1917		
4720	WD1521	5720	22	Baldwin	45716	/1917	07/1960	
4721	WD1522	5721	22	Baldwin	45718	/1917		
4722	WD1523	5722	22	Baldwin	45719	/1917		
4723	WD1524	5723	22	Baldwin	45720	/1917	05/1959	
4724	WD1525	5724	22	Baldwin	45721	/1917		
4725	WD1526	5725	22	Baldwin	45722	/1917		
4726	WD1527	5726	22	Baldwin	45723	/1917		
4727	WD1528	5727	22	Baldwin	45724	/1917		
4728	WD1529	5728	22	Baldwin	45725	/1917		
4729	WD1531	5729	22	Baldwin	45882	/1917	10/1957	
4730	WD1530	5730	22	Baldwin	45726	/1917		
4731	WD1532	5731	22	Baldwin	45883	/1917		
4732	WD1533	5732	22	Baldwin	45884	/1917		
4733	WD1534	5733	22	Baldwin	45885	/1917	09/1957	
4734	WD1535	5734	22	Baldwin	45886	/1917		
4735	WD1536	5735	22	Baldwin	45887	/1917	06/1960	

Nummering		Type		Bouwer	Fabr.nr	In dienst	Uit dienst	Opmerkingen
WO I	1931	1946						
4736	WD1537	5736	57.036	22	Baldwin	45888	/1917	
4737	WD1538	5737	57.037	22	Baldwin	45889	/1917	
4738	WD1539	5738	57.038	22	baldwin	45890	/1917	
4739	WD1541	5739	57.039	22	Baldwin	45892	/1917	09/1957
4740	WD1542	5740		22	Baldwin	45893	/1917	
4741	WD1543	5741	57.041	22	baldwin	45894	/1917	
4742	WD1544	5742	57.042	22	Baldwin	45895	/1917	
4743	WD1545	5743	57.043	22	Baldwin	45896	/1917	07/1959
4744	WD1546	5744	57.044	22	Baldwin	45897	/1917	
4745	WD1547	5745	57.045	22	Baldwin	45898	/1917	02/1959
4746	WD1548	5746	57.046	22	Baldwin	45899	/1917	
4747	WD1549	5747	57.047	22	Baldwin	45900	/1917	
4748	WD1550	5748	57.048	22	Baldwin	45901	/1917	
4749	WD	5749	57.049	22	Baldwin		/1917	
4750	WD	5750	57.050	22	Baldwin		/1917	
4751	WD	5751	57.051	22	Baldwin		/1917	
4752	WD	5752	57.052	22	Baldwin		/1917	
4753	WD	5753	57.053	22	Baldwin		/1917	
4754	WD1558	5754	57.054	22	Baldwin	46026	/1917	10/1957
4755	WD1560	5755	57.055	22	Baldwin	46028	/1917	10/1957
4756	WD	5756	57.056	22	Baldwin		/1917	
4757	WD1563	5757	57.057	22	Baldwin	46031	/1917	05/1959
4758	WD1564	5758	57.058	22	Baldwin	46032	/1917	
4759	WD1566	5759	57.059	22	Baldwin	46034	/1917	11/1958
4760	WD1567	5760	57.060	22	Baldwin	46035	/1917	
4761	WD1568	5761	57.061	22	Baldwin	46043	/1917	04/1958
4762	WD1569	5762	57.062	22	Baldwin	46037	/1917	
4763	WD1573	5700	57.040	22	Baldwin	46041	/1917	
4764	WD1574	5701	57.001	22	Baldwin	46042	/1917	11/1959
4765	WD1575	5702	57.002	22	Baldwin	46025	/1917	
4766	ROD			50	Baldwin		/1917	
4767	ROD			50	baldwin		/1917	
4768	ROD			50	Baldwin		/1917	
4769	ROD			50	Baldwin		/1917	
4770	ROD			50	Baldwin		/1917	
4771	ROD			50	Baldwin		/1917	
4772	ROD			50	Baldwin		/1917	
4773	ROD			50	Baldwin		/1917	
4774	ROD			50	Baldwin		/1917	
4775	ROD			50	Baldwin		/1917	
4776	ROD			50	Baldwin		/1917	
4777	ROD47	5000	50.005	50	Baldwin	44885	/1916	
4778	ROD			50	Baldwin		/1916	
4779	ROD			50	Baldwin		/1916	
4780	ROD			50	Baldwin		/1916	
4781	ROD			50	Baldwin		/1916	
4782	ROD58	5001	50.001	50	Baldwin	45060	/1916	
4783	ROD64	5002	50.002	50	Baldwin	45066	/1916	
4784	ROD66			50	Baldwin	45089	/1916	
4785	ROD			50	Baldwin		/1916	
4786	ROD			50	Baldwin		/1916	
4787	ROD			50	Baldwin		/1916	
4788	ROD			50	Baldwin		/1916	
4789	ROD72	5003	50.003	50	Baldwin	45126	/1916	
4790	ROD75	5004	50.004	50	Baldwin	45129	/1916	
4791	ROD			50	Baldwin		/1916	
4792	ROD			50	Baldwin		/1916	
4793	ROD			50	Baldwin		/1916	
4794	ROD			50	Baldwin		/1916	
4895	ROD			50	Baldwin		/1916	
4796		5496	53.196	23	Energie	320	/1920	
4797		5497	53.197	23	Energie	321	/1920	
4798		5498	53.198	23	Energie	322	/1920	
4799		5499	53.199	23	Energie	323	/1920	
4800		5300	53.028	23	Energie	324	/1921	
4801	09163			23	Couillet	1673	/1913	WO I
4801		5301	53.001	23	Ragheno	36	/1926	04/1967
4802	09164	5302	53.002	23	Couillet	1674	/1913	05/1960
4803	09194	5303	53.003	23	Couillet	1675	/1913	
4804	09208	5304	53.004	23	Couillet	1676	/1913	
4805		5305	53.005	23	Couillet	1677	/1913	10/1966
4806		5306	53.006	23	Couillet	1678	/1913	07/1966
4807	09042			23	Couillet	1679	/1913	WO I
4807		5307	53.007	23	Ragheno	37	/1926	
4808		5308	53.008	23	Couillet	1680	/1913	12/1958
4809		5309	53.009	23	Couillet	1681	/1913	02/1961
4810	09056	5310	53.010	23	Hanrez	716	/1913	12/1964
4811		5311	53.011	23	Hanrez	717	/1913	03/1961
4812		5312	53.012	23	Hanrez	718	/1913	05/1960
4813	09257			23	Hanrez	719	/1913	WO I
4813		5313	53.013	23	Ragheno	38	/1926	
4814				23	Helleputte		/1913	WO I
4814		5314	53.014	23	Ragheno	39	/1926	06/1965
4815				23	Helleputte		/1913	WO I
4815		5315	53.015	23	Ragheno	40	/1926	03/1965
4816	09057	5316	53.016	23	Boussu	245	/1913	06/1966

Nummering		Type		Bouwer	Fabr.nr	In dienst	uit dienst	Opmerkingen
WO I	1931	1946						
4817		5317	53.017	23	Boussu	246	/1913	08/1963
4818		5318	53.018	23	Boussu	247	/1913	
4819		5319	53.019	23	Boussu	248	/1913	06/1961
4820		5320	53.020	23	Boussu	249	/1913	05/1960
4821		5321	53.021	23	Detombay	198	/1913	
4822		5322	53.022	23	Detombay	199	/1913	
4823	09165	5323	53.023	23	Detombay	200	/1913	
4824	09114			23	Detombay	201	/1913	WO I
4824		5324	53.024	23	Ragheno	41	/1926	03/1965
4825		5325	53.025	23	Detombay	202	/1913	07/1957
4826		5326	53.026	23	Gilain	60	/1914	05/1960
4827		5327	53.027	23	Gilain	61	/1914	12/1958
4828	09092			23	Gilain	62	/1914	WO I
4828		5328		23	Ragheno	42	/1926	
4829	09166			23	Gilain	63	/1914	WO I
4829		5329	53.029	23	Ragheno	43	/1926	09/1966
4830		5330	53.030	23	Gilain	64	/1914	05/1960
4831		5331	53.031	23	Boussu	251	/1913	05/1960
4832		5332	53.032	23	Boussu	252	/1913	10/1960
4833	09213	5333	53.033	23	Boussu	253	/1913	12/1957
4834	09051			23	La Meuse	2644	/1913	WO I
4834		5334	53.034	23	Ragheno	44	/1926	01/1966
4835	09052	5335	53.035	23	La Meuse	2645	/1913	05/1960
4836		5336	53.036	23	La Meuse	2646	/1913	05/1960
4837	09193	5337	53.037	23	Hanrez	723	/1914	07/1960
4838	09209	5338	53.038	23	Hanrez	724	/1914	12/1957
4839		5339	53.039	23	Hanrez	725	/1914	08/1965
4840		5340	53.040	23	Hanrez	726	/1914	08/1963
4841	09167			23	Hanrez	727	/1914	WO I
4841		5341	53.041	23	Ragheno	45	/1926	04/1964
4842		5342	53.042	23	Hanrez	728	/1914	07/1959
4843		5343	53.043	23	La Meuse	2647	/1914	10/1960
4844	09168			23	La Meuse	2648	/1914	WO I
4844		5344	53.044	23	La Croyère	2396	/1925	06/1966
4845	09217	5345	53.045	23	La Meuse	2649	/1914	05/1966
4846		5346	53.046	23	Cockerill	3139	/1925	06/1964
4847		5347	53.047	23	Cockerill	3140	/1925	12/1958
4848		5348	53.048	23	Cockerill	3141	/1925	
4849		5349	53.049	23	Cockerill	3132	/1925	03/1961
4850		5350	53.050	23	St-Léonard	2027	/1925	12/1958
4851		5351	53.051	23	St-Léonard	2028	/1925	
4852		5352	53.052	23				04/1967
4853		5353	53.053	23	St-Léonard	1862	/1921	
4854		5354	53.054	23	st-Léonard	1863	/1921	05/1960
4855		5355	53.055	23	St-Léonard	1864	/1921	04/1967
4856		5356	53.056	23	St-Léonard	1865	/1921	12/1954
4857		5357	53.057	23	St-Léonard	1866	/1921	05/1960
4858		5358	53.058	23	St-Léonard	1867	/1921	
4859		5359	53.059	23	La Croyère	2202	/1919	06/1964
4860		5360	53.060	23	La Croyère	2203	/1919	06/1966
4861		5361	53.061	23	La Croyère	2204	/1919	07/1959
4862		5362	53.062	23	La Croyère	2205	/1919	03/1961
4863		5363	53.063	23	La Croyère	2206	/1919	07/1961
4864		5364	53.064	23	La croyère	2207	/1919	11/1961
4865		5365	53.065	23	La Meuse	2790	/1920	07/1959
4866		5366	53.066	23	La Meuse	2791	/1920	05/1960
4867		5367	53.067	23	La Meuse	2792	/1920	06/1966
4868		5368	53.068	23	La Meuse	2793	/1920	
4869		5369	53.069	23	La Meuse	2794	/1920	
4870		5370	53.070	23	La Meuse	2795	/1920	12/1955
4871		5371	53.071	23	Boussu	268	/1919	07/1960
4872		5372	53.072	23	Boussu	269	/1919	02/1962
4873		5373	53.073	23	Boussu	270	/1919	07/1966
4874		5374		23	Boussu	271	/1919	
4875		5375	53.075	23	Thiriau	243	/1919	04/1964
4876		5376	53.076	23	Thiriau	244	/1919	05/1960
4877		5377	53.077	23	Thiriau	245	/1920	
4878		5378	53.078	23	Thiriau	246	/1920	
4879		5379	53.079	23	Hanrez	730	/1921	06/1959
4880		5380	53.080	23	Hanrez	731	/1921	06/1964
4881		5381	53.081	23	Hanrez	732	/1921	
4882		5632		23	Hanrez	733	/1921	
4883		5403	53.103	23	La Croyère	2397	/1925	09/1966
4884		5464	53.164	23	Tubize	2013	/1925	08/1964
4885		5465	53.165	23	Tubize	2014	/1925	05/1960
4886		5645	53.345	23	Tubize	2015	/1925	09/1965
4887		5637	53.337	23	Tubize	2016	/1925	08/1967
4888		5578		23	Tubize	2017	/1925	
4889		5659	53.359	23	Tubize	2018	/1925	07/1959
4890		5630	53.330	23	Tubize	2019	/1925	03/1961
4891		5461	53.161	23	Boussu	275	/1925	06/1959
4892		5652	53.352	23	Boussu	276	/1925	04/1956
4893		5603	53.303	23	Gilain	69	/1921	05/1960
4894		5474	53.174	23	Gilain	70	/1921	03/1961
4895		5545	53.245	23	Gilain	71	/1921	
4896		5655	53.355	23	Haine-St-Pierre	1261	/1919	05/1960

Nummering	Type		Bouwer	Fabr.nr	In dienst	Uit dienst	Opmerkingen	
	WD	1931						1946
4897		5658	53.358	23	Haine-St-Pierre	1262	/1919	
4898		5661	53.361	23	Haine-St-Pierre	1263	/1919	07/1959
4899		5665	53.365	23	Haine-St-Pierre	1264	/1919	07/1959
4900		5660	53.360	23	Haine-St-Pierre	1265	/1919	06/1959
4901		5561		23	Haine-St-Pierre	1483	/1925	
4902		5670	53.370	23	Haine-St-Pierre	1484	/1925	07/1961
4903		5643	53.343	23	La hestre	48	/1925	
4904		5664	53.364	23	La Hestre	49	/1925	
4905		5625	53.325	23	Couillet	1796	/1925	
4906		5673	53.373	23	Couillet	1797	/1925	
4907					Tubize	1852	/1915	
4907		5674	53.374	23	Gilly	477	/1925	06/1965
4908					Tubize	1853	/1915	
4908		5408	53.108	23	Gilly	478	/1925	
4909	WD834	4009	40.009	40	Baldwin	47783	/1917	10/1963
4910	WD802	4010	40.010	40	Baldwin	47529	/1917	05/1960
4911	WD803	4011	40.011	40	Baldwin	47530	/1917	01/1964
4912	WD805	4012	40.012	40	Baldwin	47532	/1917	05/1960
4913	WD806	4013	40.013	40	Baldwin	47533	/1917	12/1964
4914	WD807	4014	40.014	40	Baldwin	47534	/1917	12/1964
4915	WD808	4015	40.015	40	Baldwin	47535	/1917	05/1960
4916	WD809	4016	40.016	40	Baldwin	47536	/1917	01/1964
4917	WD810	4017	40.017	40	Baldwin	47537	/1917	01/1964
4918	WD811	4018	40.018	40	Baldwin	47673	/1917	12/1964
4919	WD812	4019	40.019	40	Baldwin	47609	/1917	03/1961
4920	WD813	4020	40.020	40	Baldwin	47610	/1917	05/1960
4921	WD814	4021	40.021	40	Baldwin	47645	/1917	03/1961
4922	WD815	4022	40.022	40	Baldwin	47646	/1917	05/1960
4923	WD817	4023	40.023	40	Baldwin	47671	/1917	11/1963
4924	WD818	4024	40.024	40	Baldwin	47672	/1917	06/1961
4925	WD819	4025	40.025	40	Baldwin	47608	/1917	05/1960
4926	WD820	4026	40.026	40	Baldwin	47674	/1917	10/1963
4927	WD821	4027	40.027	40	Baldwin	47675	/1917	08/1963
4928	WD822	4028	40.028	40	Baldwin	47676	/1917	02/1964
4929	WD823	4029		40	Baldwin	47677	/1917	
4930	WD824	4030	40.030	40	Baldwin	47678	/1917	06/1961
4931	WD825	4031	40.031	40	Baldwin	47679	/1917	
4932	WD826	4032	40.032	40	Baldwin	47680	/1917	05/1960
4933	WD827	4033	40.033	40	Baldwin	47681	/1917	10/1964
4934	WD828	4034	40.034	40	Baldwin	47682	/1917	05/1960
4935	WD829	4035	40.035	40	Baldwin	47683	/1917	10/1964
4936	WD830	4036	40.036	40	Baldwin	47729	/1917	02/1964
4937	WD831	4037	40.037	40	Baldwin	47780	/1918	03/1961
4938	WD832	4038	40.038	40	Baldwin	47781	/1918	10/1964
4939	WD833	4039	40.039	40	Baldwin	47782	/1918	11/1963
4940	WD801	4040	40.040	40	Baldwin	47990	/1918	06/1963
4941	WD835	4041	40.041	40	Baldwin	47784	/1918	10/1964
4942	WD836	4042	40.042	40	Baldwin	47785	/1918	05/1960
4943	WD837	4043	40.043	40	Baldwin	47786	/1918	
4944	WD838	4044	40.044	40	Baldwin	47787	/1918	12/1964
4945	WD839	4045	40.045	40	Baldwin	47788	/1918	08/1963
4946	WD840	4046	40.046	40	Baldwin	47789	/1918	
4947	WD841	4047	40.047	40	Baldwin	47790	/1918	03/1961
4948	WD842	4048	40.048	40	Baldwin	47793	/1918	05/1960
4949	WD843	4049	40.049	40	Baldwin	47792	/1918	11/1963
4950	WD844	4050	40.050	40	Baldwin	47791	/1918	10/1964
4951	WD846	4051	40.051	40	Baldwin	47855	/1918	05/1960
4952	WD847	4052	40.052	40	Baldwin	47856	/1918	05/1960
4953	WD848	4053	40.053	40	Baldwin	47857	/1918	05/1960
4954	WD849	4054	40.054	40	Baldwin	47858	/1918	11/1963
4955	WD850	4055	40.055	40	Baldwin	47859	/1918	10/1964
4956	WD851	4056	40.056	40	Baldwin	47860	/1918	10/1961
4957	WD852	4057	40.057	40	Baldwin	47861	/1918	03/1961
4958	WD853	4058	40.058	40	Baldwin	47862	/1918	11/1963
4959	WD854	4059	40.059	40	Baldwin	47910	/1918	05/1960
4960	WD855	4060	40.060	40	Baldwin	47911	/1918	04/1961
4961	WD856	4061	40.061	40	Baldwin	47912	/1918	10/1961
4962	WD857	4062	40.062	40	Baldwin	47913	/1918	05/1960
4963	WD858	4063	40.063	40	Baldwin	47934	/1918	05/1960
4964	WD860	4064	40.064	40	Baldwin	47936	/1918	03/1961
4965	WD861	4065	40.065	40	Baldwin	47937	/1918	10/1960
4966	WD862	4066	40.066	40	Baldwin	47938	/1918	11/1963
4967	WD863	4067	40.067	40	Baldwin	47939	/1918	05/1960
4968	WD864	4068	40.068	40	Baldwin	48005	/1918	10/1963
4969	WD865	4069	40.069	40	Baldwin	48006	/1918	
4970	WD866	4000	40.029	40	Baldwin	48007	/1918	05/1960
4971	WD867	4001	40.001	40	Baldwin	48008	/1918	05/1960
4972	WD868	4002	40.002	40	Baldwin	48009	/1918	09/1961
4973	WD869	4003	40.003	40	Baldwin	48051	/1918	11/1964
4974	WD870	4004	40.004	40	Baldwin	48052	/1918	05/1960
4975	WD804	4005	40.005	40	Baldwin	47531	/1917	12/1964
4976	WD816	4006	40.006	40	Baldwin	47670	/1917	10/1963
4977	WD845	4007	40.007	40	Baldwin	47854	/1917	05/1960
4978	WD859	4008	40.008	40	Baldwin	47935	/1917	05/1960

Nummering	Type			Bouwer	Fabr.nr	in dienst	uit dienst	Opmerkingen
	1931	1941	1946					
5001	3201	3201	31.101	37	Armstrong	191	/1922	07/1959
5002	3202	3039	31.102	37	Armstrong	192	/1922	07/1959
5003	3203	3040	31.103	37	Armstrong	193	/1921	10/1957
5004	3204	3041	31.104	37	Armstrong	194	/1921	07/1957
5005	3205	3042	31.105	37	Armstrong	195	/1921	07/1957
5006	3206	3043	31.106	37	Armstrong	196	/1921	07/1959
5007	3207	3207	31.107	37	Armstrong	197	/1921	03/1956
5008	3208	3208	31.108	37	Armstrong	198	/1921	07/1957
5009	3209	3044	30.044	37	Armstrong	199	/1921	01/1960
5010	3210	3045	30.045	37	Armstrong	200	/1921	01/1960
5011	3211	3211	31.111	37	Armstrong	201	/1921	07/1959
5012	3212	3046	30.046	37	Armstrong	202	/1921	02/1950
5013	3213	3213	31.113	37	Armstrong	203	/1921	11/1958
5014	3214	3047	31.114	37	Armstrong	204	/1921	03/1956
5015	3215	3215	31.115	37	Armstrong	205	/1921	03/1956
5016	3216	3216	31.116	37	Armstrong	206	/1921	07/1959
5017	3217	3048	31.117	37	Armstrong	207	/1921	07/1959
5018	3218	3049	30.049	37	Armstrong	208	/1921	02/1950
5019	3219	3050	30.050	37	Armstrong	209	/1921	02/1950
5020	3220	3220	31.120	37	Armstrong	210	/1921	07/1957
5021	3221	3221	31.121	37	Armstrong	211	/1921	10/1957
5022	3222	3222	31.122	37	Armstrong	212	/1921	11/1958
5023	3223	3223	31.123	37	Armstrong	213	/1921	09/1958
5024	3224	3051	30.051	37	Armstrong	214	/1921	01/1950
5025	3225	3225	31.125	37	Armstrong	215	/1921	07/1957
5026	3226	3226	31.126	37	Armstrong	216	/1921	07/1959
5027	3227	3227	31.127	37	Armstrong	217	/1921	10/1957
5028	3228	3052	31.128	37	Armstrong	218	/1921	05/1954
5029	3229	3053	31.129	37	Armstrong	219	/1921	06/1959
5030	3230	3054	31.130	37	Armstrong	220	/1921	12/1957
5031	3231	3231	31.131	37	Armstrong	221	/1921	11/1956
5032	3232	3055	30.055	37	Armstrong	222	/1921	02/1950
5033	3233	3056	30.056	37	Armstrong	223	/1921	02/1950
5034	3234	3234	31.134	37	Armstrong	224	/1921	09/1958
5035	3235	3057	31.135	37	Armstrong	225	/1921	07/1957
5036	3236	3058	30.058	37	Armstrong	226	/1921	02/1950
5037	3237	3059	31.137	37	Armstrong	227	/1921	02/1957
5038	3238	3060	31.138	37	Armstrong	228	/1921	10/1957
5039	3239	3061	30.061	37	Armstrong	229	/1921	02/1950
5040	3240	3240	31.140	37	Armstrong	230	/1921	10/1957
5041	3241	3062	31.141	37	Armstrong	231	/1921	11/1958
5042	3242	3063	30.063	37	Armstrong	232	/1921	01/1950
5043	3243	3064	31.143	37	Armstrong	233	/1921	07/1959
5044	3244	3244	31.144	37	Armstrong	234	/1921	09/1958
5045	3245	3245	31.145	37	Armstrong	235	/1921	03/1957
5046	3246	3246	31.146	37	Armstrong	236	/1921	12/1957
5047	3247	3247	31.147	37	Armstrong	237	/1921	10/1957
5048	3248	3065	30.065	37	Armstrong	238	/1921	02/1950
5049	3249	3066	31.149	37	Armstrong	239	/1921	10/1957
5050	3250	3067	31.150	37	Armstrong	240	/1921	03/1956
5051	3251	3251	31.151	37	Armstrong	241	/1921	11/1958
5052	3252	3068	30.068	37	Armstrong	242	/1921	02/1950
5053	3253	3253	31.153	37	Armstrong	243	/1921	12/1957
5054	3254	3254	31.154	37	Armstrong	244	/1921	09/1958
5055	3255	3069	31.155	37	Armstrong	245	/1921	10/1955
5056	3256	3256	31.156	37	Armstrong	246	/1921	12/1957
5057	3257	3070	31.157	37	Armstrong	247	/1921	12/1958
5058	3258	3071	30.071	37	Armstrong	248	/1921	01/1950
5059	3259	3259	31.159	37	Armstrong	249	/1921	01/1957
5060	3260	3072	30.072	37	Armstrong	250	/1921	01/1950
5061	3261	3073	31.161	37	Armstrong	251	/1921	07/1957
5062	3262	3074	30.074	37	Armstrong	252	/1921	01/1950
5063	3263	3263	31.163	37	Armstrong	253	/1921	07/1959
5064	3264	3075	31.164	37	Armstrong	254	/1921	09/1958
5065	3265	3076	31.165	37	Armstrong	255	/1921	07/1959
5066	3266	3266	31.166	37	Armstrong	256	/1921	10/1959
5067	3267	3267	31.167	37	Armstrong	257	/1921	01/1957
5068	3268	3268	31.168	37	Armstrong	258	/1921	11/1958
5069	3269	3077	31.169	37	Armstrong	259	/1921	12/1957
5070	3270	3078	31.170	37	Armstrong	260	/1921	11/1955
5071	3271	3271	31.171	37	Armstrong	261	/1921	09/1958
5072	3272	3272	31.172	37	Armstrong	262	/1921	02/1960
5073	3273	3273	31.173	37	Armstrong	263	/1921	09/1958
5074	3274	3274	31.174	37	Armstrong	264	/1921	07/1959
5075	3275	3275	31.175	37	Armstrong	265	/1921	07/1959
5076	3276	3276	31.176	37	Armstrong	266	/1922	01/1957
5077	3277	3079	31.177	37	Armstrong	267	/1922	07/1957
5078	3278	3278	31.178	37	Armstrong	268	/1922	09/1958
5079	3279	3279	31.179	37	Armstrong	269	/1922	10/1959
5080	3280	3280	31.180	37	Armstrong	270	/1922	11/1958
5081	3281	3080	30.080	37	Armstrong	271	/1922	01/1950
5082	3282	3081	31.182	37	Armstrong	272	/1922	07/1959
5083	3283	3283	31.183	37	Armstrong	273	/1922	09/1958
5084	3284	3082	31.184	37	Armstrong	274	/1922	10/1959
5085	3285	3285	31.185	37	Armstrong	275	/1922	07/1959

**** Er waren eens ...**

De Duitse lokomotieven na WO I **

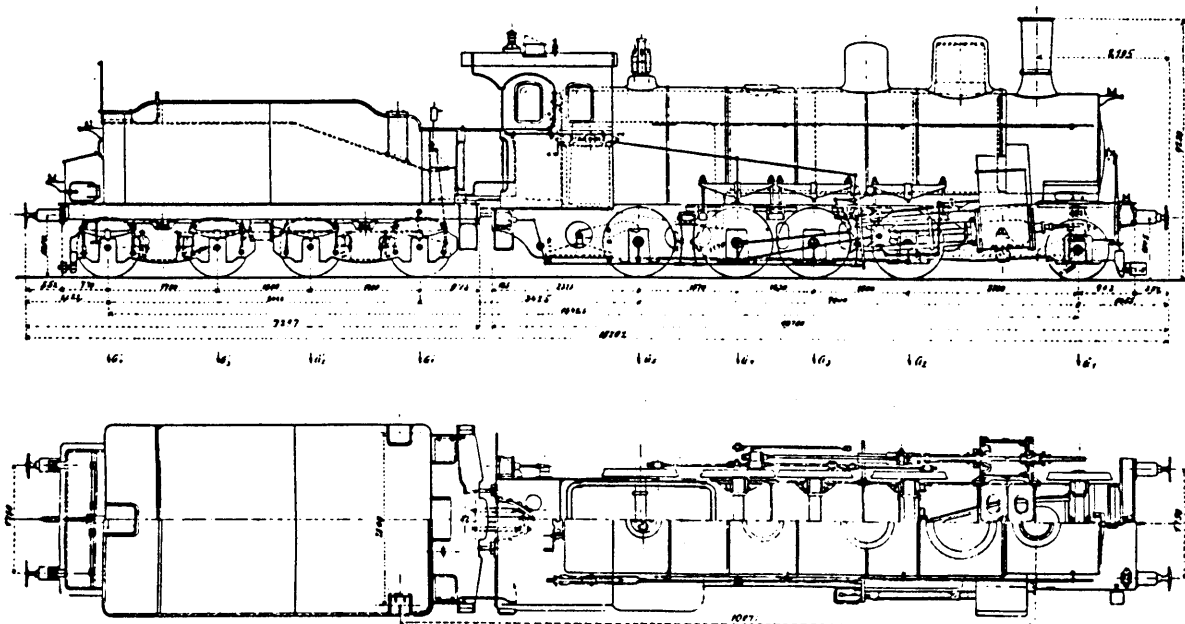
- Aanvullingen op de vorige nummers :

- type T7 : stelplaats van deze machines was Ronet
- type T 9-2 : gebruikt enkel vanuit Schaarbeek
- de beurtregelingen maakten echter geen onderscheid tussen de drie typen T 9, zodat de juiste verdeling niet teruggevonden kan worden.
- type T 11 : - werden - naast Aalst en Merelbeke ook ingezet vanuit Berchem en Visé.
- type T 18 : - werden als test ingezet vanuit Brussel-noord, en gingen vanaf 1921/22 naar Berchem.
- type S 3/5 : - hadden Brussel-noord als stelplaats, in een gemengde reeks met het type S 10, vanaf 1922/23 waren er geen diensten meer.
- type S 3/6 : - werden eerst ingezet in een gemengde reeks met het type S 10, de aankomst in de groep Gent laat vermoeden dat ze overgeplaatst werden naar Oostende.
- type C II/ CIII : ook Herbesthal, taminies en Kortrijk hadden deze lokomotieven in depot.
- type C IV : naar gegevens had Manage een homogene inzetreeks met deze machines type C IV.

-- Type E 1 :

Vanaf 1896 zou Bayern 22 lokomotieven van de bouwreeks E 1 in dienst stellen. Het waren zware goederentreinlokomotieven met asindeling 1'D, werkend met enkelvoudige expansie en twee cilinders. Anderzijds werden twee reeksen van 2 machines geleverd met compoundwerking en vier cilinders.

Van de eerste reeksen kwamen twee machines naar België en deze machines werden gedurende korte tijd vanuit Brussel-noord gebruikt. Al in 1922 werden beide machines afgevoerd.

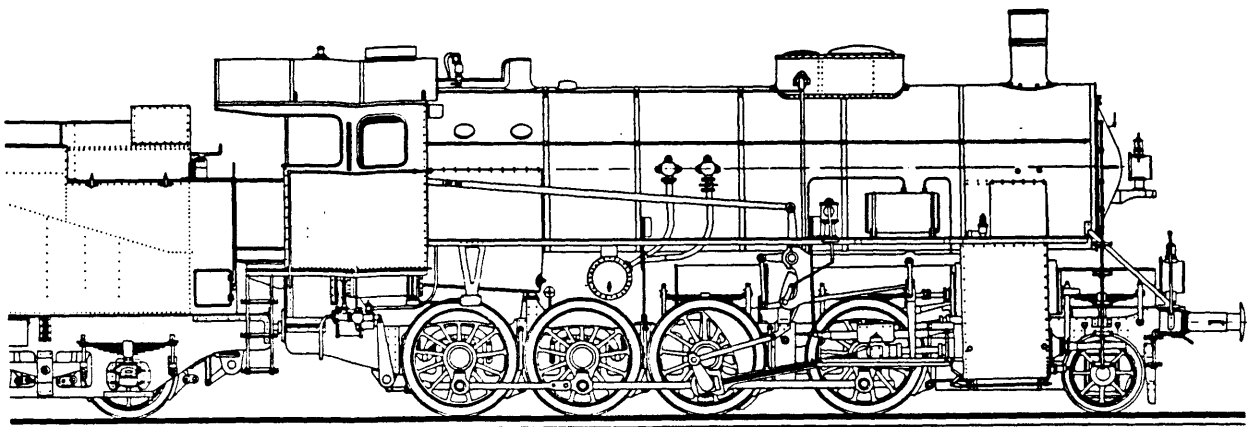


2074	Bayern	Krauss	3998	1899	1'D
2128	Bayern	Krauss	4462	1901	1'D

-- Type G 4/5h

Nog tijdens de eerste wereldoorlog ontstonden de Beierse goederentreinlokomotieven reeks G 4/5 H als verdere fase in deze reeks machines. Met hun asindeling 1'D, hun vier cilinders en compound-werking waren het van de sterkste machines in Europa. Na de eerste wereldoorlog kwamen er in het totaal 14 machines naar België en deze werden in de groep Namur gestationeerd en waarschijnlijk ingezet op de verbinding naar Luxembourg, samen met de Belgische machines type 36.

In 1923 werd de eerste machine uit het bestand geschrapt en het jaar later volgden de overige machines van dit type.



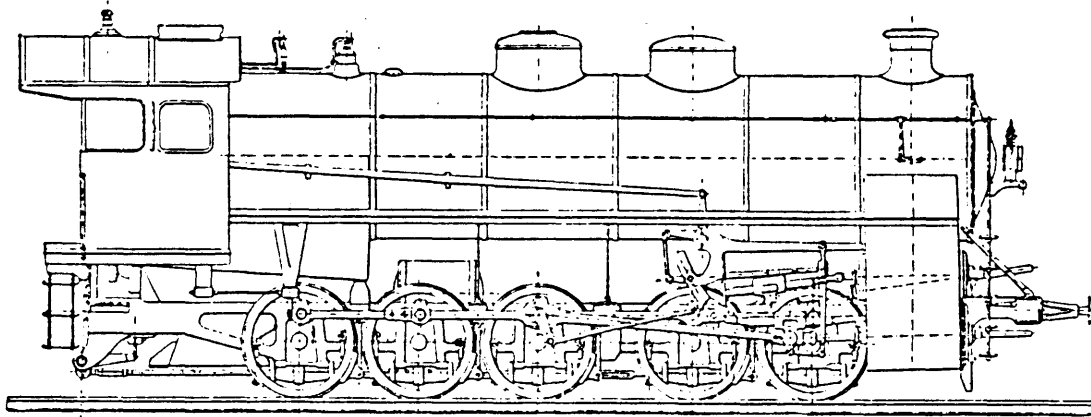
5154	Bayern	Maffei	4777	1916	1'D
5522	Bayern	Maffei	4573	1916	1'D
5532	Bayern	Maffei	4583	1916	1'D
5563	Bayern	Maffei	4647	1916	1'D
5570	Bayern	Maffei	4654	1916	1'D
5604	Bayern	Maffei	4798	1917	1'D
5615	Bayern	Maffei	4809	1918	1'D
5653	Bayern	Maffei	4940	1918	1'D
5676	Bayern	Maffei	4963	1918	1'D
5677	Bayern	Maffei	4964	1918	1'D
5680	Bayern	Maffei	4967	1918	1'D
5682	Bayern	Maffei	4969	1918	1'D
5683	Bayern	Maffei	4970	1918	1'D
5687	Bayern	Maffei	4974	1918	1'D

-- Type G 5/5 :

Enkele jaren vroeger ontstonden zware goederentreinlokomotieven met 5 gekoppelde assen en werkend volgens het compound-type met 4 cilinders. Deze 15 machines - die voor de eerste wereldoorlog gebouwd werden - kwamen tot inzet op de hellingrijke lijnen in de Alpen. Na de oorlog werden nogmaals 80 dergelijke machines nabouwd.

In het totaal kwamen er 5 machines van dit type naar België en ook deze machines werden op de lijn naar Luxembourg gebruikt.

Ook hier was de inzet van korte duur en werden de machines vlug vervangen door o.a. de nieuw geleverde typen 36. Begin 1924 waren alle machines uit het bestand geschrapt.



5803	Bayern	Maffei	3237	1911	E
5805	Bayern	Maffei	3239	1911	E
5811	Bayern	Maffei	3245	1911	E
5814	Bayern	Maffei	3248	1911	E

— Badense lokomotieven :

Naast Pruisen en Beieren, zou ook de (kleinere) Badense Spoorwegmaatschappij enkele van haar lokomotieven aan België moeten afstaan. Ook hier had men machines van diverse typen en pluimage, gewoonlijk slechts in kleine reeksen.

— Type S IV e :

Net zoals de K.P.E.V., had Baden een universele lokomotief nodig en deze kwam er in de vorm van het type IV, waarvan er diverse onderreeksen ontstonden. Eén hiervan was de IC e, gebouwd vanaf 1894 met asindeling 2'C. Deze machines werden vooral in sneltreindienst op de bekende "Schwarzwaldbahn" ingezet. Van de 83 geleverde machines kwamen er 2 naar België en deze werden in de groep Brussel-Leopoldswijk ingedeeld en waarschijnlijk vanuit Namur ingezet op o.a. de lijn naar Luxemburg en Brussel. Eind 1923 waren beide machines nog aanwezig, het volgende jaar werden ze uit het bestand geschrapt

— Type T VI :

Voor de lokale diensten en de lichte stoptreinen ontwikkelde men een tenderlokomotief met asindeling 1'C1' t met twee cilinders. Hieruit ontstonden verschillende varianten : vanaf 1894 werd de oervorm geleverd als type VI a en hiervan kwamen twee machines na WO I naar België. Beter vertegenwoordigd was het type VI c. Van de 135 gebouwde machines, kwamen er 13 lokomotieven naar België.

Alle machines kwamen te Brussel-zuid terecht en werden in het lokale verkeer gebruikt. De beide machines type VI a werden al in 1922 uit het bestand geschrapt. De 13 machines type VI c werden in de loop van 1923 aan de Luxemburgse Prince-Henri maatschappij verkocht.

Type VI a

18	Baden	Grafenstaden	4701	1895	1'C1't
676	Baden	Karlsruhe	1556	1900	1'C1't

Type VI c

909	Baden	Karlsruhe	1892	1914	1'C1't	PH L 251	CFL 3501	+ 1960
916	Baden	Karlsruhe	1982	1917	1'C1't	PH L 252	CFL 3502	+ 1958
920	Baden	Karlsruhe	1986	1917	1'C1't	PH L 253	CFL 3503	+ 1961
941	Baden	Jung	2524	1917	1'C1't	PH L 257	CFL 3507	+ 1961
948	Baden	Jung	2531	1917	1'C1't	PH L 258	CFL 3508	+ 1958
950	Baden	Karlsruhe	2007	1917	1'C1't	PH L 254	CFL 3504	+ 1959
951	Baden	Karlsruhe	2008	1917	1'C1't	PH L 255	CFL 3505	+ 1961
953	Baden	Karlsruhe	2010	1917	1'C1't	PH L 256	--	-- OBB
959	Baden	Jung	2750	1918	1'C1't	PH L 259	--	-- DR
963	Baden	Jung	2754	1918	1'C1't	PH L 260	CFL 3610	+ 1957
964	Baden	Jung	2755	1918	1'C1't	PH L 261	CFL 3611	+ 1961
965	Baden	Jung	2756	1918	1'C1't	PH L 262	CFL 3612	+ 1960
966	Baden	Jung	2757	1918	1'C1't	PH L 263	CFL 3613	+ 1963

- Type G VIII c :

Voor de hellingrijke en vooral bochtrijke lijnen in het Zwarte Woud, ontwikkelde Baden ook een aantal Mallet-lokomotieven, één hiervan was het type G VIII c, dat vooral ingezet werd voor zware doorgaande goederentreinen op hoofd- en zijlijnen. Een lokomotief van dit type verzeilde na de eerste wereldoorlog in België en werd ondergebracht in de stelplaats Liège. Hier werd deze machine waarschijnlijk gebruikt als lichterlokomotief op de hellende vlakken.

Deze machine bleef tot eind 1923 in dienst, op dat ogenblik werd deze karakteristieke lokomotief uit het bestand afgevoerd.

546	Baden	Karlsruhe	1391	1895	C'C't
-----	-------	-----------	------	------	-------

**** De beurtregeling van de maand ****

-- Stelplaats Brussel-zuid (autorails). --

Naast de stelplaats van Brussel-zuid voor de stoomtraktie, bestond er gedurende lange tijd een tweede stelplaats, waar de dieselmotortreinen gehuisvest waren. Deze stelplaats was gelegen langs de Fonsnylaan, op de plaats van de huidige dienst Baan.

De glorieperiode kende deze stelplaats in de naoorlogse jaren met de - vanuit Brussel vertrekkende elektrifikaties - verloor Brussel-zuid AR veel van zijn betekenis. Maar laten we de toestand voor de winterregeling van 1958 eens nagaan.

- Reeks A : driedledige stellen typen 653, 654, 670 en 671
 tweeploegenstelsel daggem. : 438 km
 6 plandagen
 De dienst omvatte vooral lange afstandstreinen vanuit Brussel naar Adinkerke, Kortrijk, Oostende, St-Niklaas, Tournai, Binche en Mons. Opmerkelijk hierbij is het feit dat drie dagen meer dan 700 km per dag afgelegd werden. Plandag 5 spant de kroon met 779 km, behaald door een dienst naar Binche (1606/1613), naar Adinkerke (1787/1788), naar Tournai (1733/1730) en dan nog tweemaal naar Mons/Frameries.
- Reeks B : tweeledige stellen type 620
 drieploegenstelsel daggem. 559 km
 6 plandagen
 Dit type stellen bestreek praktisch het ganse land, naast de boven aangehaalde eindpunten, reden de typen 620 ook naar Charleroi, Geraardsbergen en Ath. De vroegere diensten naar Hasselt en Antwerpen/Essen waren inmiddels wel weggevallen. Bijna elke dienst haalde een daginzet van meer dan 600 km.
- Reeks C : driedledig stel 630.
 vierploegenstelsel daggem. 653 km
 1 plandag.
 Dit driedledig stel was pas in de CW Mechelen afgewerkt en reed zijn eerste ritten vanuit Brussel-zuid ondermeer naar Adinkerke. Deze reeks wordt op de volgende bladzijde afgedrukt.
- Reeks D : eenledige motorwagens type 608
 drieploegenstel daggem. 358 km
 6 plandagen
 Deze zware motorwagens kwamen vooral in de stoptreindienst tot inzet en verzekerden diensten naar Landen, Denderleeuw/Gent, Zottegem, Kortrijk, Geraardsbergen, en Mechelen. Deze loopbaan van deze stellen wordt trouwens uitgebreid beschreven in brochure 7
- Reeks R : rangeerdiesel type 231 (ex- V 36)
 Rangeringen in de stelplaats van 8.00 tot 15.30

**** EXPLOITATIE ******** Lijn 27 : Schaarbeek - Antwerpen-noord**

Geschiedenis : naarmate het goederenverkeer zich uitbreidde, ontstond er een noodzaak om de lijn 25 te verdubbelen en twee sporen voor te behouden voor het goederenverkeer. Dit was al gedeeltelijk gerealiseerd door de verbinding Brussel- Wilrijk - Antwerpen-zuid en een gedeelte van deze lijn - opengesteld op 15/05/1908 - werd in de "nieuwe" lijn begrepen. Het baanvak Weerde - Mechelen werd omstreeks 1926 viersporig, Mechelen - Kontich in 1930/1931 en vervolgens Kontich - Berchem (groenenhoek) in 1933/1934. In dezelfde periode volgden ook de baanvakken tot Antwerpen-oost en verder tot Antwerpen-noord.

Lengte : 45,4 km

Stations :

Fbn	Fbn	Brussel-noord	0,0 km
Fsr	Fsr	Schaarbeek	2,6 km
Fmch		Machelen (Brabant)	7,4 km
Fvv	Fvv	Vilvoorde	9,6 km
Fph	Fpp	Eppegem	13,8 km
Fwe	Fwe	Weerde	16,2 km
Fm	Fm	Mechelen	20,8 km
Lnk	Lnk	Mechelen-nekkerspoel	22,4 km
Fwa	Fwa	St-Katelijne-Waver	26,9 km
Fdf	Fdf	Duffel	29,3 km
Fct	Fki	Kontich-Kazernen	34,2 km
Mho		Hove	36,7 km
		Mortsel (Liersestwg)	38,4 km
Gmo	Gmo	Mortsel	41,0 km
Fcv	Fcv	Berchem	43,3 km

verder lijn 27 A

Vertakkingen :

Y Haren-noord	7,0 km	aftakking lijn 36
Y Machelen	8,1 km	aftakking lijn 36
Y Weerde	15,9 km	aftakking richting Muizen
Y Otterbeek	25,1 km	richting lijn 25 spoor A
Y St-Katelijne-Waver	26,8 km	richting lijn 25 spoor B
Y Duffel	32,8 km	
Y Liersesteenweg	38,7 km	richting Mortsel
Y Drabstraat	39,8 km	richting Lier
Y Berchem (Stadion)	42,4 km	
Y noord Groenenhoek	42,9 km	
Y zuid Berchem	43,5 km	richting Antwerpen-oost
Y Antwerpen-oost	44,1 km	richting Berchem

verder zie lijn 27A

Industrieaansluitingen :

Schaarbeek	3,1 km	CFI
Duffel	29,3 km	papierbedrijf (+)

Elektrifikatie : 11/03/1950

Snelheid : 120 km/h

Aard van de lijn : 2 x dubbelsporig (met lijn 25)

Lijn 27 A : Berchem - Antwerpen-noord

Geschiedenis : naast de effectieve lijn, werd ook het baanvak tot aan de antwerpse noorderhaven en vooral naar het vormingsstation Antwerpen-noord ontdebeld. Dit lijngedeelte ontving, samen met diverse lijnsektie naar de dokken de lijn 27 A vormen.

Lengte : Y Liersesteenweg - Antwerpen Stocatra : 23,5 km
- Antwerpen-noord : 18,7 km

Stations :

Fcv	Fcv	Berchem	km	4,4
Gns	Gns	Antwerpen-oost		5,6
Fnzg	Fnzg	Antwerpen-schijnpoort		7,6
Fndm	Fndm	Antwerpen-dam		9,1
	Lb	Luchtbal		11,6
		Antwerpen-noorderd.		12,4
Lkr	Lkr	Ekeren (brug)		15,5
		Ekeren (leugenberg)		16,9

Vertakkingen

Y Liersesteenweg	km	0,0	
Y Krijgsbaan	km	0,8	
Y Zuid Groenenhoek	km	3,7	richting Antw.-centraal
Y Zuid Berchem	km	4,6	richting Antw.-centraal
Y Antwerpen-oost	km	5,2	richting Antw.-centraal
Y Holland	km	8,2	richting Antw.-dam (stelpl)
Y Driehoekstraat	km	16,1	aftakking lijn 12
Y Schijn	km	17,2	aftakking Antw.-noord
Y Blok 4	km	18,1	aftakking omloopspoor
Y Ekerse dijk	km	19,1	aftakking (oude) stocatra
Y noorderlaan	km	20,9	aftakking Antw. DS

Elektrifikatie : 11/03/1950

Snelheid : - Berchem - Antwerpen-noord : 90 km /h
- Antwerpen-noord + omloopsporen 40 km/h

Aard van de lijn : dubbelsporig

Lijn 27 B : Antwerpen-centraal - Antwerpen-oost

Geschiedenis : Deze verbindingsbocht laat toe om vanuit Antwerpen-centraal dadelijk Antwerpen-oost en lijn 12 te bereiken

Lengte : 0,6 km

Lijnen 27/1, 27/2, 27/3

Geschiedenis : dit baanvak is de verbindingsbocht tussen de lijn 27 en het vormingsstation Muizen

Lengte : 4,4 km / 5,7 km

Station : Hofstade (strand) km 2,5

Vertakkingen :

Y Weerde	km	0,0	aftakking lijn 27
Y Prinsenhoek	km	4,4	aftakking lijn 53
Y Hever	km	5,7	aftakking lijn 53 (lijn 27/3)

Lijn 28 : Westerringlijn rond Brussel

Geschiedenis : om het verwisselen van lokomotieven en treinen tussen de beide grote Brusselse stations mogelijk te maken, werd al vlug een westerringspoor gepland en het eerste deel - Schaarbeek - Laken - Brussel-zuid - werd op 1 juni 1871 ingehuldigd. Twee jaar later kwam ook de aansluiting naar Vorst-zuid klaar. De opening gebeurde op 24/11/1873.

Omstreeks 1932 werd de verbinding Vorst - Kuregem verplaatst.

Lengte : 12,1 km

<u>Stations :</u>	Fsr	Fsr	Schaarbeek	km	2,4
	Fkl	Fkl	Laken		4,4
	Fbno	Fbph	Brussel-pannenhuis		5,9
	Fbo	Fbow	Brussel-west		8,0
			Kuregem		10,1
	Fbm	Fbmz	Brussel-zuid		12,1
	Fbpi	Fbpi	Brussel-kl. eiland		11,3

Vertakkingen :

Y Zennebrug	km	3,7	vertakking naar Brussel-noord
Y Pannenhuis	km	5,1	vertakking naar Brussel-II
Y Kuregem	km	10,7	vertakking Vorst/Brussel-zuid

Elektrifiactie :

<u>Snelheid :</u>	- hoofdlijn :	90 km/h
	- vertakkingen :	40 km/h

Aard van de lijn : dubbelsporig

verbeteringen in vorige ITZ-aktueel

lijn 25 : oorspronkelijke naam van Antwerpen-centraal was Borgerhout

lijn 25 A : deze lijn werd ook gevoerd als lijn 27B

lijn 26 : elektrifikaties :
 Linkebeek - Schaarbeek - Muizen : 16/01/1950
 Y Linkebeek - Halle : 06/01/1963

nu de beschrijvingen van de stoomlokomotieven naar de laatste typen gaan, beginnen we in dit nummer met een nieuwe beschrijving, nl. de motorrijtuigen. Deze keuze werd gemaakt daar deze motorwagens slechts weinig bekend zijn en dat er zoveel verschillende typen geweest zijn dat men vlug de draad verliest. Telkens zal de beschrijving bestaan uit een 2 à 3 blz en wordt dus uitvoeriger ingegaan op de loopbaan en kenmerken van deze typische voertuigen.

a. De stoommotorwagen type 500 :

In de dertiger jaren stelde zich het probleem voor de vele lokaallijnen zich akkaut en zo besloot men om zeer lichte treinen op deze verbindingen in te zetten. Hiervoor kwamen vooral de machines type 11 tot inzet. Doch nog een strengere vereenvoudiging was hierbij nodig en zo ging men te rade in het buitenland en zo werd besloten om twee systemen uit te testen : nl. de dieseltraktie en de stoommotorwagens.

Voor deze laatste keek men naar Engeland en hier bestelde de nmbs bij Sentinel te Shrewsbury 3 dergelijke machines. De ketel was er één met verticale vlampijpen type Field, de overbrenging op de assen werd verzekerd door kardanassen en tandwielen, voor de stoomverdeling werd een klepmechanisme gebruikt. Met een snelheid van 80 km/h waren ze uitermate geschikt voor het lokale verkeer, zelfs op de hoofdlijnen.

De levering gebeurde te Zeebrugge, waarbij ze overkwamen per ferry-boot. Oorspronkelijke nummering was S1 tot S3.

Dadelijk werden ze ingezet vanuit Liège en verzekerden diensten naar Visé, Esneux, Verviers en Spa. In 1933 kregen ze de nummers 500.01 tot 500.03 en in de loop v 1938 verhuisden deze machines naar de stelplaats Visé en hier reden ze o.m. naar Liège-Longdoz, Herbesthal (via Montzen) en Tongeren. In 1939 waren deze drie stellen nog steeds te Visé en werden er gebruikt in een reeks met twee plandagen. Inmiddels waren ze herschilderd in de blauw-beige livrei.

Tijdens de wereldoorlog verzeilden twee motorwagen in de CW Mechelen en hier werden beide stellen tijdens het bombardement van 19 april 1944 volledig vernield.

Het derde stel - de 500.03 - werd tijdens de aftocht door de Duitsers meegevoerd en kwam op 27 oktober 1945 - buiten dienst - terug naar België. Hier werd het niet meer hersteld en werd in juni 1946 uit het effectief geschrapt.

We konden de volledige technische kenmerken niet meer terugvinden, doch hier volgen de teruggevonden waarden :

Asindeling :	1A'2'	Keteldruk :	10 bar
nummering :	S1 - S3	Vermogen :	109 pk
	500.01-03	Motor :	6-cilinder
Massa :	42 310 kg	Boring cilinders	152 mm
Voorraad kolen :	1 700 kg	Zuigerslag :	178 mm
Voorraad water :	2 000 l	Aantal omwentelingen	500 omw/min
Lengte :	19 100 mm	Aantal plaatsen :	62 zitplaatsen 40 staanplaatsen
Stelplaatsen : Liège	1930-1938		
Visé	1938-1944?		



De S2 (later 500.02) afgesteld te Liège

dokument ARBAC

b. De stoommotorwagen type 501 :

Ondanks het feit dat de dieselmotorwagens beduidend betere resultaten opleverden besloot men toch tot de bestelling van een tweede type stoommotorwagens. Ditmaal bestelde men één motorwagen bij de Birmingham Railway Carriage te Groot-Brittannië en dit stel werd als 501.01 in 1933 geleverd. De ketel had dezelfde eigenschappen als de voorgaande stellen, doch de transmissie gebeurde d.m.v. drijfstangen op twee assen van één draaistel. De motor had drie gelijke, afzonderlijke cilinders en de stoomverdeling gebeurde opnieuw door kleppen.

Het stel werd ook te Liège ondergebracht en verzekerde dezelfde diensten als de voorgaande stellen. In tegenstelling met het type 500, bleef de 501 gedurende de ganse loopbaan te Liège en tijdens de laatste jaren voor de wereldoorlog reed het vooral naar Visé en Esneux.

Over de inzet tijdens de wereldoorlog is niets bekend, in de loop van 1944 werd het te Liège gebombardeerd en in februari 1945 uit het bestand geschrapt.

De technische kenmerken :

Asindeling :	B'2'	Keteldruk :	10 bar
nummering	501.01	Vermogen :	175 pk
Massa :	54 570 kg	Motor :	3-cilinder
Voorraad kolen :	2 000 kg	Boring cilinders :	146 mm
Voorraad water :	2 000 l	Zuigerslag :	203 mm
Lengte :	20 904 mm		
		Aantal plaatsen :	21 zitplaatsen B
Stelplaatsen :	Liège		65 zitplaatsen C
			50 staanplaatsen
		Lading bagageruimte	500 kg

** De wagen van de maand ...de mengewagen **a. Inleiding :

We schrijven de eindjaren '50 : de conjunctuur heft zich stilaan naar het hoogtepunt van de "Golden Sixties" en het verbruik stijgt zienderogen. Hierbij had men ook een verhoogde vraag naar staalprodukten, dit ondanks de opkomst van alle soorten Plastics.

Bij de zware metaalnijverheid moest men vooral hoogwaardige staalsoorten ontwikkelen en deze speciale procédés noodzaakten een sterke uitbreiding van de bedrijven. Meer nog, de Amerikaanse en later de Japanse concurrentie lieten de eerste schaduw over de staalsektor rondwalen. De oude, nauwelijks gemoderniseerde bedrijven konden niet meer wedijveren en de specialisatie drong zich op.

Voor de Belgisch staalnijverheid was er maar één mogelijkheid, nl. het moderniseren van de installaties. Dit heeft men resoluut ter hand genomen en zo kreeg men o.m. de oprichting van Sidmar, ideaal gelegen i.v.m. het vervoer van de erts. Maar in het Waalse bekken kreeg men meer problemen : de hoogovenkapaciteit voldeed ruimschoots, doch een "nieuw" verwerkend bedrijf opbouwen in de omgeving van de hoogovens was niet mogelijk. Daarom moest er een nieuwe oplossing gevonden worden. En deze bestond in het vervoer van vloeibaar ijzer van het ene bedrijf naar het andere.

b. De ontwikkeling :

Dit vervoer van vloeibaar ijzer binnen het bedrijf bestond al geruime tijd en hiervoor had men open wagens waarin het ijzer in een vuurvaste bak gegoten werd en zo van de ene afdeling naar de andere getransporteerd werd. Dit was binnen het bedrijf mogelijk, daar de tijd beperkt bleef. Hierdoor zou het ijzer wel met een 50-tal °C dalen, maar het bleef vloeibaar. Het andere probleem was het open reservoir. Dit zo nooit toegestaan worden op nmbs-lijnen bij doortocht door stations.

Maar in het buitenland bestonden er talrijke gesloten wagens voor het vervoer van ijzer. Deze mengewagens of torpedowagens bestonden meestal uit een gesloten vat dat draaibaar opgesteld was op twee draaistellen. De binnenkant was steeds bekleed met verschillende lagen vuurvaste steen, dit enerzijds om de buitenwand te isoleren, anderzijds om de temperatuur van het ijzer te garanderen. Omwille van de grote massa was men genoodzaakt om het aantal assen op te drijven.

De eerste wagens van dit type werden door Hainaut-Sambre in dienst genomen en tussen de bedrijven in Charleroi ingezet. Daar men hier goede resultaten kon optekenen, was de beslissing om een nieuw staalbedrijf in het Luikse op te richten snel genomen.

Hiervoor werd een grondstuk ten noorden van Liège, tussen Maas en Albertkanaal aangeduid en werd begonnen met de bouw van Esperance Longdoz op dit grondstuk te Chertal. Dit bedrijf zou echter geen erts verwerken en zou zijn (vloeibaar) ijzer betrekken uit de Cockerill-hoogovens te Seraing. Dit bracht een transport met zich mee vanuit Seraing over Kinkempois, Bressoux naar Chertal.

c. De Levering :

Voor deze wagens begon de studie al in de loop van 1958, hierbij werden vertegenwoordigers van Cockerill, Demag (de bouwer van de wagens) en natuurlijk de nmbs betrokken. Vanaf 1961 begon de bouw bij de Duitse firma Demag in de vestiging te Junkerath.

En op dinsdag 19 februari 1963 was het dan zover : onder grote belangstelling kwam de eerste wagen in het station van Liège-Longdoz aan. Na een korte plechtigheid, werd deze indrukwekkende wagen in de oude loods van Longdoz afgesteld en kon de afwerking vervolledigd worden. En indrukwekkend was deze wagen wel : met zijn 31 680 mm wellicht het langste voertuig in België, en ook zijn massa van 170 000kg sprak boekdelen.

Deze wagens waren opgebouwd op 4 draaistellen met elk 4 assen. Beide eerste draaistellen vormen een onderstel voor het tussenchassis. Hierop zijn aan weerszijden de beide lagers voor het eigenlijke mengervat aangebracht.

Het reservoir voor het vloeibaar gietijzer heeft een lengte van ca. 5 000 mm en de ovale vorm is zo gekozen dat zoveel mogelijk van het vrije ruimteprofiel ingenomen. Dit vat is op de lagers aangebracht d.m.v. 2 konische ophangdelen. Deze delen lijken sterk op torpedo's, iets waardoor deze wagen ook aan zijn typische naam komt. De afstand tussen de lagers bedraagt 17 500 mm.

Het ganse geheel van het vat en het ophangstelsel is omzins draaibaar en laat hierdoor het uitgieten van het ijzer mogelijk. Dit draaien van het vat wordt uitgevoerd d.m.v. een elektrische motor van 10 kW. Deze motor, samen met zijn bediening, is ondergebracht in een bedieningspost op één uiteinde van het gietvat.

De specificatie voorzag een lading van 150 000 kg gietijzer, dat op een temperatuur van 1 350 °C geladen wordt. Dit gietijzer mag slechts een 10-tal °C per uur afkoelen. Hierdoor moeten afstanden tot 1 000 km mogelijk blijven. Om aan deze specificaties te voldoen, moeten speciale voorzieningen getroffen worden. Deze bestaan er om in het vat zelf drie lagen vuurvaste stenen te metselen. Wegens de speciale vorm moeten niet minder dan 320 vormen van stenen aanwezig zijn. De massa van deze stenen bedraagt 52 000 kg.

Daar ook door stations moet gereden worden, wordt verder nog voorzien dat de temperatuur van de buitenbeplating niet hoger mag zijn dan 80 °C. Hiervoor werden bij sommige wagens nog een extra beschermingsplaat aangebracht.

na deze bijkomende werken konden nog 1963 de eerste effectieve ritten uitgevoerd worden. Doch hiervoor werden al de nodige maatregelen getroffen, zo werd een eigen reisweg opgesteld moest verder nog een bijkomende weg voorzien worden bij werken of ongevallen op de hoofdreisweg. Verder waren er ook bijzondere voorschriften voor de bestuurders en rangeerders en werd ook een akkoord gesloten met de vakbonden om ook steeds een lossing te voorzien bij stakingen of ongevallen.

Voor deze speciale inzet waren ook bijzondere machines voorzien en het is juist hiervoor dat de diesels type 222 (later reeks 66) gekozen werden.

d. De testritten :

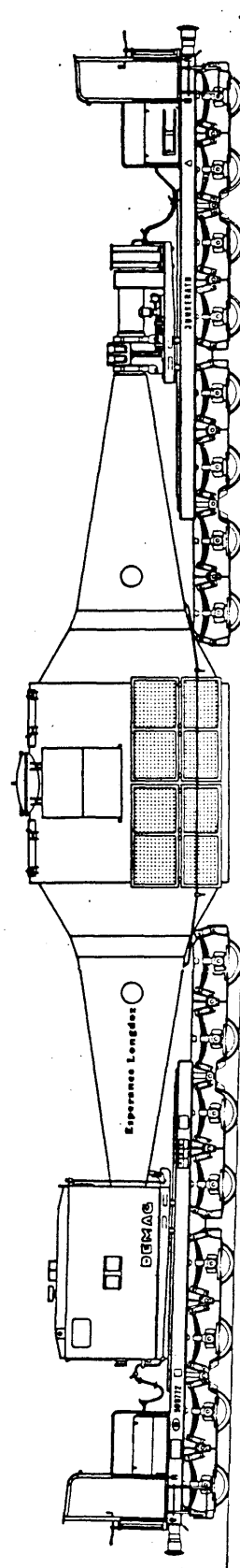
** Chertal - Charleroi

26 juli 1964

De meest voor de hand liggende testrit, was deze tussen de beide Waalse staalbekkens, nl. Charleroi en Liège. Doel hiervan was nagaan of een bevoorrading van Chertal vanuit Charleroi mogelijk zou zijn. Deze test ging door op 26 juli 1964. Het stel bestond uit een open goederenwagen type E035 DB, de mengerwagen 7 (500 777) en een metalen pakwagen.

Voor de rit werd de torpedowagen te Seraing opgewarmd en om 9.20 werd de trein afgehaald door een machine type 212. Kort na de middag kwam de trein te Charleroi-sud en werd op het aansluitspoor van Hainaut-Sambre geduwd.

na het vullen ging de terugtocht om 21.00 van start. na aankomst te Liège mat men dat de temperatuur gedaald was van 1 260 °C tot 1 215 °C



Chertal - Esch-sur-Alzette

15 november 1964

Aangemoedigd door de eerste tests, wilde men ook verdere uitvoeren en als tweede keuze waren de hoogovens van ARBED te Esch-sur-Alzette. De test ging door op 15 november 1964. Al in de vroege morgen werd torpedowagen 4 (500 774) voorverwarmd. Te Bressoux werd het stel geformeerd : het bestond uit een 1ste klasse rijtuig type I2, de mengerwagen 4 en een metalen pakwagen. De sleepdienst gebeurde door een lok type 203 van Latour en de rit ging via Rivage, Jemelle, Libramont naar Athus. Hier werd de trein overgenomen door 2 CFL-loks reeks 850. Kort voor de middag werd 100 ton gietijzer geladen ($T = 1\ 334\ ^\circ\text{C}$), de terugtocht werd aangevat om 14.27 met de twee CFL-diesels tot Athus en hier werd de trein overgenomen door een type 205. Via Arlon, Jemelle en namur ging het terug naar Chertal. De temperatuur was na de 248 km gedaald tot $1\ 227\ ^\circ\text{C}$.

Chertal - Hagondange

19-20 december 1964

Slechts een maand later werd de derde testrit doorgevoerd naar Frankrijk over een afstand van 303 km. De Soc. Mosellane de Sidérurgie te Hagondange zorgde voor de lading. De heenrit gebeurde op 19/12/64 met een lok type 205, het rijtuig I2, de mengerwagen 5 (500 775) en een metalen pakwagen. Via Jemelle, Bertrix en Virton ging het naar Ecouvieux. Hier nam een CC 14 100 de trein over. De terugrit ging over namur en de Maaslijn. na een trip van 303 km, 12 uur was de temperatuur gedaald van $1\ 435\ ^\circ\text{C}$ tot $1\ 291\ ^\circ\text{C}$.

Chertal - Oberhausen

15-16 april 1965

De laatste testrit zou veruit de spektakulaairste worden : daar waar bij de vorige ritten slechts gereden werd met 1 mengerwagen, zou nu 360 ton ijzer vervoerd worden in 3 wagens. Eindbestemming was Phoenix-Rheinrohr AG te Oberhausen. De heenrit gebeurde met een lok type 205, het I2-rijtuig, de torpedowagen 2 (500 772), 6 (500 776) en 8 (500 778) en de bagagewagen. Tussen de mengerwagens waren elke keer twee platte wagens aangebracht. a een oponthoud van 24 uur te Oberhausen ging men terug van start. Trekkracht was een stoomlok reeks 50, op sommige delen van het traject werd een tweede 50-er als lichterlok gebruikt.

Te Montzen werd de trein overgenomen door een type 205.

e. De inzet te Liège :

We hebben al gezien dat de eerste gietvatwagens midden februari 1963 te Liège geleverd aankwam en de volgende wagens werden met tussenpoos van ca. 1 maand afgeleverd. na het aanbrengen van de vuurvaste stenen konden de eerste ritten omstreeks begin mei 1963 starten.

na de levering van de benodigde wagens voorzag men 8 treinparen per dag. Hiervoor zouden twee lokomotieven nodig zijn die elke vier treinparen voor hun rekening zouden nemen. Voor deze dienst werden de in bouw zijnde lokomotieven type 222 voorzien. Doch toen de 222.001 op 24 mei 1962 afgeleverd werd, was de reeks nog niet uitgewerkt en werd deze machine voorlopig te Hasselt gestationeerd. naarmate de effectieve ritten naderden werd deze machine op 16 april 1963 naar Kinkempois gestransfereerd en werd eerst gebruikt voor personeelsopleiding.

De tweede en derde lokomotief - de 222.002 en 222.003 - werden resp. op 7 juni en 30 augustus 1963 dadelijk aan de stelplaats Kinkempois afgeleverd.

De ritten werden in deze periode gestart en telkens bestond de trein uit twee of drie gietvatwagens, waarbij tussen deze wagens steeds een open goederenwagen gekoppeld werd. De nms-machines voerden ook de rangeringen binnen het bedrijf uit, wachtten de lading af en reden via Kinkempois-vorming, Bressoux naar Chertal. Hierbij takte een enkelspoorlijn af, die de Maas oversteekt en dan via de Luikse binnehaven (Ile de Monsin) het staalbedrijf bereikt.

De inzet van de machines type 222 duurde slechts enkele jaren, reden hiervan waren de vele defekten en zodoende werde vanaf de winterregeling van 1965 toevertrouwd aan de machines type 210 van Kinkempois. Op dat ogenblik verhuisden de typen 222 terug naar Hasselt.

De inzet van de 60-ers duurde verder tot ca. 1975. Wel dient vermeld dat ook regelmatig lokomotieven type 205 (reeks 55) of 273 (reeks 73) tot inzet kwamen. Doch vanaf 1975 ging de dienst eerst onregelmatig, nadien volledig over op de rangeermachines reeks 73 en deze vorm van tractie bestaat thans nog steeds. Doch daar deze mengewagens slechts voorzien waren een levensduur van ca. 20 jaar, bestelde - het inmiddels gefusioneerde Cockerill - Espérance, in het begin van de 80-er jaren nieuwe mengewagens bij ABT (Braine-le-Comte) en bij Krupp en konden de "oudere" wagens aan het karolingische bekken afgestaan worden. De afstelling van deze mengewagens wordt tegen 1990 voorzien.

f. De inzet tussen Charleroi en Liège :

Tijdens de zomer van 1978 plande men de stillegging van hoogoven nr 6 te Seraing voor onderhoudswerken en hierdoor zou Chertal niet meer voldoende gietijzer meer kunnen vervangen vanuit Seraing. Daarom werd de vraag bij de nmbs ingediend om het nodige ijzer te betrekken vanuit de hoogovens van Marchienne-au-Pont. Na de nodige studies en goedkeuringen, kon de effectieve dienst op 1 augustus 1978 starten. Deze trein werd ingelegd elke maandag, dinsdag, donder, vrijdag en zaterdag en bestond steeds uit drie torpedowagens. De beurtregeling werd zo uitgewerkt dat een wagenomloop van juist 1 dag bekomen werd : om 15, 18 en 21 uur werden de drie mengewagens geladen, na een rit over een afstand van 111 km - gesleept door een reeks 55 - werden de wagens dadelijk gelost. In de vroege voormiddag ging het dan terug richting Charleroi.

Deze effectieve dienst duurde tot midden september en tijdens deze zes weken werd 13 500 ton vloeibaar ijzer vervoerd en reden de drie wagens 3 663 km in geladen toestand.

Deze dienst werd opgeheven na het opnieuw aansteken van de betreffende hoogoven te Seraing.

g. De inzet vanuit Charleroi :

Met de aankomst van de nieuwe mengewagens te Liège, konden 4 "oudere" zusters de kleinere gietvastwagens in het bekken rond Charleroi gaan vervangen. Deze dienst startte tegen het einde van de '70-er jaren. Gedurende de ganse inzet van deze mengewagens werd de tractie verzekerd door rangeerlokomotieven reeks 73 van Monceau. In tegenstelling met Liège heeft men te Charleroi niet één maar 4 trajekten. Voor deze dienst worden twee rangeerloks in drieploegenstelsel gebruikt. Het eerste traject loopt tussen La Providence en Marcinelle. Hierbij bestaat de trein uit een lok reeks 73, één of twee mengewagens omgeven door open goederenwagens en een tweede lok op het einde van de trein. Dit parkoers verloopt via de lijn 260 en Charleroi-Ouest naar de sporenbundel van Marcinelle.

Het tweede traject verloopt vanuit Marcinelle naar St-Martin via de lijn 130. Te St-Martin wordt dan kop gemaakt en zo wordt het bedrijf van Goffart bereikt.

Het spektakulairste traject verloopt vanuit Marcinelle naar het bedrijf van Couillet en hierbij wordt het station van Charleroi-sud via spoor 1 doorreden.

Het vierde traject is het kortste en verloopt tussen Marcinelle naar het bedrijf van Montignies, een bedrijf dat slechts een tweetal km verwijderd is van de startplaats.

=====

**** De konstruktors van België ****

Vanaf dit nummer starten we nog een een verder onderwerp, namelijk de Belgische konstruktors en hun bedrioven. Als eerste zullen we de firma Biesme onder de loepe nemen. Opnieuw doen we echter een beroep op de lezers om de - ontbrekende gegevens eventueel door te sturen om zo een juister beeld te krijgen over deze tak van onze Belgische bedriovigheid.

-- De ateliers de Construction de la Biesme

De oorsprong van het bedriov situeert zich in de 18de eeuw, toen een metaalverwerkend bedriov ontstond aan de beek de "Biesme". De eigenlijke Ateliers de Construction werden gesticht op 25 september 1880, meer bepaald als gevolg van de oprichting van de gekonsioneerde maatschappij Châtelineau-Morialmé. Deze firma (Ateliers de Constr. de Bouffioulx) werd zeer snel opgeslorpt en in 1883 ontstond dan de S.A. Ateliers de Contr. de la Biesme. Met een looptijd van 30 jaar, hield men zich vooreerst bezig met de bouw van werktuigmachines, onderdelen voor ophaalmachines voor de steenkoolmijnen in de streek. Een eerste kontakt met de spoorwegen kreeg de firma door de bouw van een aantal vertikale ketels voor de Luikse firma Tilkin-Mention. Dit gebeurde in de loop van 1871.

In 1890 werd de firma omgevormd tot de "Aciéries, Forges en Ateliers de la Biesme". In 1895 werd de firma overgenomen door de Chantiers navals, Ateliers et Fonderies de icolaiëff. Deze firma had vooral kontakten in de scheepvaart en leverde de uitrusting voor de scheepswerven bij St-Petersburg te Rusland. Voor deze werven bouwde Biesme waarschijnlijk zijn eerste lokomotieven in de loop van 1902. Vanaf 1903 kreeg Biesme ook zijn eerste order van de Etat Belge en zo bouwde men 6 lokomotieven type 51, deze werden in 1903 en 1904 geleverd. In hetzelfde jaar werden nog 3 tramlokomotieven type 4 aan de buurtspoorwegen geleverd. Anderzijds had men ook de bouw van 5 lokomotieven type 32 (nrs 3082, 3083, 3084, 3142 en 3148) en 2 machines type 18 (nrs 3280 en 3281).

Ondertussen was de firma opnieuw gesplitst en nam men vanaf 29 oktober 1906 de oude naam "Atel. de Constr. de la Biesme" terug aan. Hoofddoel was nu de konstruktie van zwaardere lokomotieven voor de Etat Belge en diverse industriebedrioven.

Dit lukte wel voor de Etat Belge en in de volgende jaren werden nog een aantal lokomotieven type 32S geleverd, terwijl ook nog 8 lokomotieven type 4 aan de buurtspoorwegen kwamen.

De nijverheidsmarkt bleef echter grotendeels gesloten voor Biesme en deze firma kon tot 1911 geen enkele industrielokomotief aan de man brengen.

naast de lokomotiefbouw leverde Biesme echter ook nog machineonderdelen, kranen en hield zich bezig met het maken van onderdelen voor ketels. Vanaf 1910 werden de installaties gemoderniseerd, dit door uitgifte van aandelen ter waarde van 1 miljoen F. Doch op dat ogenblik stortte de lokomotiefmarkt voor Biesme in elkaar. Zo kon in 1910 enkel nog de bouw van 3 machines type 15S (nrs 3956, 3957 en 3958) in de wacht gesleept worden en het jaar later werd slechts één enkele machine type 9 voor de Etat Belge gebouwd. Anderzijds werden in deze periode nogmaals 3 lokomotieven type 23 gebouwd.

Voor de industrie leverde Biesme 2 lokomotieven met vertiakale ketel en verder nog 3 gewone industriële machines.

In 1912 stopte men de lokomotiefbouw en op dat ogenblik had men in het totaal 71 stoomlokomotieven gebouwd. Men reorganiseerde zich grondig en ging de weg op naar de bouw van stoomkranen - hiervan werden er een 400-tal geleverd, ook aan de Etat Belge - , naar heftoestellen en ook verdere machines van algemeen gebruik. Voor deze werkzaamheden werd wel de uitgebreide ketelafdeling van het bedriov be-

houden.

In 1926 werden de Ateliers de la Biesme overgenomen door de "nouvelles Usines Bollinckx" te Buizingen.

Overzicht :

Benaming : S.A. Ateliers de Construction de la Biesme
Stichting : 1883
 door overname van de S.A. des Ateliers de Construction de Bouffoulx
Ligging : Châtelet (bij Charleroi)
 in het zuiden van de gemeente

Aantal lokomotieven 71

Begin lokomotiefbouw 1902/1903
 Einde lokomotiefbouw 1912/1913
 Aantal loks Etat Belge 48
 typen : 9,,15S, 18, 32, 32S, 51, 53 (=23)
 Aantal loks Buurtsp. : 11
 typen : 4
 Aantal ind.loks binnenland 5
 buitenland 6 ?
 Einde activiteiten : 1926
 overgenomen door : nouvelles Usines Bollinckx te Buizingen
 Huidige toestand : einde gebouwen bestaan nog steeds als schroothandel

** nummerlijst :

1	Rusland ?				1903
2	Rusland ?				1903
3	Rusland ?				1903
4	Rusland ?				1903
5	Frankrijk			600 mm	1903
6	Frankrijk			600 mm	1903
7	Etat Belge	781"	type 51	1 435 mm	1903
8	Etat Belge	782"	type 51	1 435 mm	1903
9	Etat Belge	786"	type 51	1 435 mm	1903
10	Etat Belge	397"	type 51	1 435 mm	1904
11	Etat Belge	404"	type 51	1 435 mm	1904
12	Etat Belge	409"	type 51	1 435 mm	1904
13	Buurtspoorwegen	349	type 4	1 000 mm	1904
14	Buurtspoorwegen	350	type 4	1 000 mm	1904
15	Buurtspoorwegen	351	Type 4	1 000 mm	1904
16	Etat Belge	3082	Type 32	1 435 mm	1904
17	Etat Belge	3083	Type 32	1 435 mm	1904
18	Etat Belge	3084	Type 32	1 435 mm	1904
19	Etat Belge	3142	Type 32	1 435 mm	1905
20	Etat Belge	3280	Type 18	1 435 mm	1905
21	Etat Belge	3281	Type 18	1 435 mm	1905
22	Etat Belge	3148	Type 32	1 435 mm	1905
23	Etat Belge	482"	Type 51	1 435 mm	1905
24	Etat Belge	489"	Type 51	1 435 mm	1905
25	Etat Belge	490"	Type 51	1 435 mm	1905
26	Etat Belge	494"	Type 51	1 435 mm	1905
27	Etat Belge	3470	Type 32	1 435 mm	1906
28	Etat Belge	3471	Type 32	1 435 mm	1906
29	Etat Belge	3472	Type 32	1 435 mm	1906
30	Etat Belge	3473	Type 32	1 435 mm	1906
31	Etat Belge	3436	Type 32S	1 435 mm	1906

32	Buurtspoorwegen	456	Type 4	1 000 mm	1907	
33	Buurtspoorwegen	780	Type 4	1 000 mm	1907	
34	Buurtspoorwegen	458	Type 4	1 000 mm	1907	
35	Buurtspoorwegen	459	Type 4	1 000 mm	1907	
36	Etat Belge	3491	Type 32S	1 435 mm	1907	
37	Etat Belge	3492	Type 32S	1 435 mm	1907	
38	Etat Belge	3493	Type 32S	1 435 mm	1907	
39	Etat Belge	3494	Type 32S	1 435 mm	1907	
40	Etat Belge	3495	Type 32S	1 435 mm	1907	
41	Etat Belge	3496	Type 32S	1 435 mm	1907	
42	Etat Belge	3793	Type 32S	1 435 mm	1908	
43	Etat Belge	3794	Type 32S	1 435 mm	1908	
44	Etat Belge	3795	Type 32S	1 435 mm	1908	
45	Etat Belge	3796	Type 32S	1 435 mm	1908	
46	Etat Belge	3797	Type 32S	1 435 mm	1908	
47	Etat Belge	3798	Type 32S	1 435 mm	1908	
48	Etat Belge	3799	Type 32S	1 435 mm	1908	
49	Buurtspoorwegen	555	Type 4	1 000 mm	1909	
50	Buurtspoorwegen	556	Type 4	1 000 mm	1909	
51	Buurtspoorwegen	557	Type 4	1 000 mm	1909	
52	Buurtspoorwegen	558	Type 4	1 000 mm	1909	
53	Etat Belge	4241	Type 32S	1 435 mm	1909	
54	Etat Belge	4242	Type 32S	1 435 mm	1909	
55	Etat Belge	4243	Type 32S	1 435 mm	1909	
56	Etat Belge	4244	Type 32S	1 435 mm	1909	
57	Etat Belge	4245	Type 32S	1 435 mm	1909	
58	Etat Belge	4246	Type 32S	1 435 mm	1909	
59	Etat Belge	3956	Type 15S	1 435 mm	1910	
60	Etat Belge	3957	Type 15S	1 435 mm	1910	
61	Etat Belge	3958	Type 15S	1 435 mm	1910	
62	Etat Belge	4044	Type 9	1 435 mm	1911	
63						
64						
65						
66						
67	Etat Belge	4180	Type 23	1 435 mm	1912	
68	Etat Belge	4181	Type 23	1 435 mm	1912	
69	SA de Mater. d'Entrepr. te Herentals			1 435 mm	1912	V-ketel
70						
71						

Opmerkingen :

verdere lokomotieven van Biesme (onbekende fabrieksnrs) :

- EB 4163 (type 23) van 1911
- 2 verdere industriële lokomotieven met V-ketel (70 en 71)?
- 3 verdere industriële lokomotieven (nrs 63 - 65?)

AGENDA

03 maart	T.T.Z.	Zaal ons Huis 19.30 0BB - 150 jaar oud net zoals België viert de 0BB (Oostenrijk) zijn 150-jarig bestaan. Een diareeks geeft een overzicht van de Oostenrijkse spoorwegen.
15 maart		Hoeselt (Cultureel Centrum) 9.00 - 13.00 ruilbeurs voor modeltreinen en toebehoren
28 maart	G.T.F.	rit met de 551.48 vaait Chimay over de lijnen 132/134/156 (onder voorbehoud)
28 maart	T.T.Z.	persrit met voorstelling van dagprogramma - trein + boot -
7 april	T.T.Z.	Zaal ons Huis 20.00 De BLS - een unieke spoorweg in Zwitserland Ondanks het feit dat er talrijke privé-spoorwegen bestaan in Zwitserland, bekleed de BLS een bevoorrechte plaats. C. Hertogs brengt een beeldverslag
8 april	ARBAC	Bezoek aan de stelplaats Kortrijk
25 april	nmbs	Stoomtreinrit met 12.004 Leuven - Antwerpen - Roosendaal - Berchem - Mol - Weert - Mol - Hasselt - Leuven
26 april	T.T.Z.	Twee-Brossel-rit Leuven - Hasselt - Mol - (Winterslag - Eisden) - Hasselt - Leuven (met 551.48) Zolder - Genebos met 554.14 - inlichtingen zie volgende blz.
11-12-18-19-20 april	MMSL	Mechelen (speelgoedmuseum) Modelbouwtentoonstelling
24 april tot 31 mei		Musée Communal te Herstal (place de la Licourt) Modelbouwtentoonstelling : La Locomotive Allemande
5 mei	T.T.Z.	Zaal ons Huis 20.00 De Spoorwegen in en om Gent
9 mei	I.F.C.	Afscheid aan de "Picasso's" met rit tussen Charleville en namur met stel X 3800
17 mei	T.T.Z.	Ritdag T.T.Z.
17 mei	nmbs	Stoomtreinrit met 29.013 Izegem - Oostende
28 mei	T.T.Z.	Ritdag T.T.Z.
31 mei	T.T.Z.	Ritdag T.T.Z.

2 juni	T.T.Z.	Zaal ons Huis	20.00
		Belpaire lokomotieven bij de EB	
6 - 7 - 8 juni	R.R.R.	Rebecq - Rognon	
		Spoorweghappening met drie stoomloks in dienst	
14 juni	Asvi	Lobbés-Thuin	
		inhuldigingsrit met de 9924	
13 juni	nmbs	Stoomtreinrit met 29.013 ?)	
		Lier - Aarschot - Diest - Leopoldsburg - Mol - Lier (watername te Zolder)	
14 juni	nmbs	Stoomtreinrit met 29.013	
		Diksmuide - Deinze - Gent - Mechelen - Lier	
21 juni	T.T.Z.	Ritdag T.T.Z.	
28 juni	T.T.Z.	Ritdag T.T.Z.	

TWEE - BROSSEL - RIT

zondag 26 april

Zoals reeds gemeld zal de T.T.Z. een bijzondere rit organiseren waarbij zowel het stel 551.48 als de gerestaureerde 554.14 tot inzet komen.

Het parcours voorziet het volgende :

- Leuven - Aarschot - Hasselt - Zolder met 551.48
- Zolder - Genebos en terug met 554.14
- Zolder - Winterslag (- Eisden) - Hasselt - Leuven met 551.48

Rittijden :

vertrek Leuven :	ca. 8.30
vertrek Aarschot	9.15 (aansluiting IR 1606)
vertrek Hasselt	10.00
terugkeer Hasselt	ca. 18.00
Aarschot	ca. 19.00

Inschrijvingen :

door storting van :

550 BF voor TTZ- en MOBOV-leden
650 BF voor niet-leden
250 BF voor kinderen tot 12 jaar

rekening 452-3018121-77 van TTZ vzw. te 3511 Kuringen
(voor 10 april '87)

N.M.B.S.-rit

De NMBS overweegt een rit tussen Brussel - Liège - Köln in de loop van november 1987, dit voor het bezoek aan de modelbaantentoonstelling in de Kölner Messe. De tractie wordt onder voorbehoud verzekerd met de 1.002 en/of de 5403. De prijs bedraagt ongeveer 800 BF. Deze rit kan enkel doorgaan indien er voldoende interesse is en daarom vraagt de NMBS geïnteresseerden zich kenbaar te maken - ofwel rechtstreeks ofwel via de clubs - om zo een inzicht te krijgen over het aantal deelnemers.

Door de T.T.Z. verdeelde boeken

Brochure 5 : Stoomlokomotieven type 95/96 (laatste exemplaren)

Uitgave VeBOV Auteur : J. Casier Leden : 260 F
niet-leden : 320 F

Brochure 6 : Diesellokomotieven type 271

Uitgave : VeBOV Auteur : J. Casier Leden : 200 F
niet-leden : 320 F

Brochure 7 : Dieselmotorwagens type 606/608

Uitgave : T.T.Z. Auteur : J. Casier Leden : 260 F
niet-leden : 320 F

Brochure 8 : Stoomlokomotieven type 38

Uitgave : T.T.Z. Auteur : J. Casier Leden : 550 F
niet-leden : 630 F

Brochure 9 : Diesellokomotieven type 211 (reeks 64)

Uitgave : T.T.Z. Auteur : J. Casier Leden : 550 F
niet-leden : 630 F

Brochure 10 : Elektrische lokomotieven type 101 (reeks 29)

Uitgave : T.T.Z. Auteurs : P. Jacobs/J. Casier in voorbereiding

Belgische Stoom in beeld

Uitgave : Ediblanchart Auteur : M. Delie Prijs : 1180 F

Belgische diesels in beeld

Uitgave : Ediblanchart Auteurs : M. Delie/J. Casier Prijs : 1750 F

Spoorwegen in België

Uitgave : V.V.I.A. Auteur : De Laveleye (herdruk) Prijs : 475 F

Elektrische tractie in België :

Deel I : DE Belgische Staatsspoorwegen Prijs : 500 F

Deel II : De nmbs en de stellen van '35 Prijs : 600 F

Auteur : JP. Schenkel

Lier 1860

Auteurs : H. DE Bot,/R. Slegers Prijs : 650 F

Railfoto 1, 2, 3, 4, Prijs per deel : 160 F

Railfoto 5, 6, 7, 8, 9, ... Prijs per deel : 180 F
portokosten inbegrepen

De bestelling kan gebeuren door storting van het betreffende bedrag verhoogd met 40 F portokosten per boek, op rekening 452-3018121-77 van de TTZ vzw, 3511 Kuringen. Duidelijk vermelden welk(e) boek(en) men wenst.

De boeken, maar ook postkaarten en posters kunnen afgehaald worden tijdens onze vergaderingen te Zolder of tijdens de ritdagen van de T.T.Z. in ons buffet te Genesbos.

+---+---+---+---+

De T.T.Z. als vereniging is in feite ontstaan uit een samenwerking tussen dhr Jans en de VeBOV-afdeling Limburg-Kempen met het doel een museumspoorlijn uit te baten in Limburg.

In mei 1982 werd deze museumlijn - met vetrekpunt in de steenkoolmijn van Heusden-Zolder en als eindpunt de kolenhaven van Genébos aan het Albertkanaal - officieel geopend en thans zijn we aan ons vijfde seizoen begonnen. Ondertussen zijn er al 3 stoomlokomotieven rijvaardig en konden diverse verdere lokomotieven, rijtuigen en wagens verworven worden.

Zowel de exploitatie alsook de belangrijke restauraties aan al dit materieel wordt trouwens 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 T.T.Z. maandelijks in de zaal "Ons Huis" te Zolder een bijeenkomst waar aan de hand van een dia- of filmvertoning de geschiedenis of de aktualiteit bij de spoorwegen behandeld worden.

Verder zorgt de T.T.Z. ook voor de uitgave of de verspreiding van een reeks brochures of boeken aangaande de Belgische spoorwegen

Vanaf 1983 geeft de T.T.Z. een tweemaandelijks tijdschrift uit. Dit wordt gratis aan de leden bedeed.

Als U, beste lezer, geboeid wordt door de nostalgie van oude stoomlokomotieven of meer belang hecht aan het hedendaagse spoorwegvervoer, of zelf als modelbouwer aan de slag bent, dan is er zeker plaats bij ons. Lid worden is gemakkelijk : gewoon 500 BF storten op onze bankrekening 452-3018121-77 van TTZ vzw, 3511 Kuringen.

Voor verdere inlichtingen :

Désiré Jans (voorzitter)	Vetterstraat 28	Tel. 011/250114
	3511 Kuringen (Hasselt)	
Julien Casier (sekretaris)	Radiostraat 19	Tel. 012/237661
	3700 Tongeren.	

T.T.Z. , DE MEEST UITGEBREIDE SPOURWEGVERENIGING ...

T.T.Z. , DE MUSEUMLIJN VAN VLAANDEREN

