



Vereniging zonder Winstoogaerk.

AKTUEEL

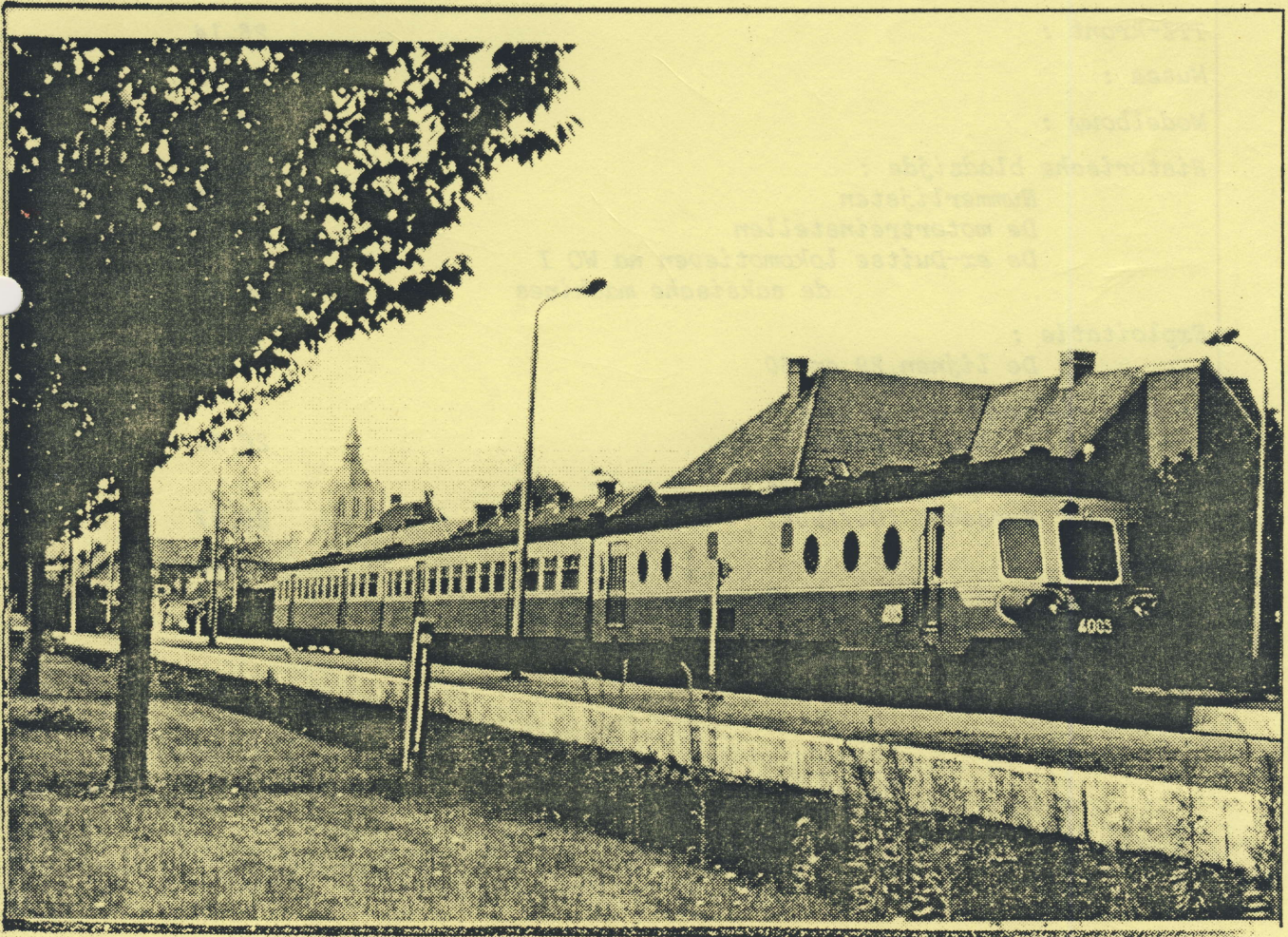
TWEEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT

MEI - JUNI

Jaargang : 5

Nummer : 26

Lidgeld : 500 BF Los Nummer : 120 BF



Wordt gratis bedeed aan alle TTZ-leden

Lidmaatschapsbijdrage : 500 BF/jaar
 Los nummer : 120 BF

Redaktie :

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

Medewerkers :

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

Hoofdredaktie :

Casier J, Radiostraat 19, 3700 Tongeren

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

Dit nummer werd op 20 april redaktioneel afgesloten en verschijnt begin mei, Het volgende nummer - de vakantiegids - wordt op 20 juni afgesloten en verschijnt begin juli.

Inhoud :

<i>NMBS-aktueel :</i>	
<i>museumexploitatie NMBS</i>	26. 3
<i>rijtuigen</i>	26. 8
<i>exploitatie</i>	26.10
	26.12
<i>TTZ-krant :</i>	26.14
<i>Musea :</i>	26.19
<i>Modelbouw :</i>	26.20
<i>Historische bladzijde :</i>	26.22
<i>Nummerlijsten</i>	26.26
<i>De motortreinstellen</i>	26.33
<i>De ex-Duitse lokomotieven na WO I</i>	
<i>de saksische machines</i>	26.37
<i>Exploitatie :</i>	
<i>De lijnen 29 en 30</i>	26.41
<i>De konstruktors van België :</i>	
<i>Gilain (Tienen)</i>	26.43
<i>De Beurting van de maand</i>	
<i>Aarschot (06/1956)</i>	26.47
<i>Agenda :</i>	26.49
<i>De boekenplank</i>	26.50

N.M.B.S. -

AKTUEEL

1. Statistiek :

1. Leveringen :

2137	Bn nivelles	- Merelbeke	09/03/1987
2138	Bn nivelles	- Merelbeke	23/03/1987
2139	Bn nivelles	- Merelbeke	23/03/1987
2140	Bn nivelles	- Merelbeke	23/03/1987
2142	Bn nivelles	- Merelbeke	23/03/1987
2145	Bn nivelles	- Merelbeke	23/03/1987
2146	Bn nivelles	- Merelbeke	23/03/1987

2. Wijzigingen in vorige TIZ-aktueel :

loks 2131 - 2136 : werden dadelijk aan Merelbeke afgeleverd i.p.v. Brussel-zuid

3. Stelplaatswijzigingen :

geen

4. Schrapingen :

4315	Latour	met PV 480/87.01 van CW Mechelen van 18/02/1987 uit geschriften op 01/05/1987 overgedragen aan IPES Liège na transformatie
4316	Latour	met PV 480/87.01 van CW Mechelen van 02/03/1987 uit geschriften op 01/05/1987 overgedragen aan IPES na transformatie
6038	St-Ghislain	met PV 185 van CW Salzennes van 24/02/1987 uit geschriften op 01/05/1987
8423	Montzen	met PV 184 van CW Salzennes van 30/01/1987 uit geschriften op 01/03/1987

2. Aktuele berichten :

00 /05 bijkomende moeilijkheden doen zich voor bij de stellen 051-127 en vooral 502-539. Vooral deze laatste stellen voldoen niet meer aan de hedendaagse eisen en worden nog zo weinig mogelijk gebruikt, voornamelijk dan nog in de piekurodienst. Het zullen dan ook deze zijn die als eerste vervangen zullen worden door de nieuwe L-stellen.

- 09 : De "Hondekoppen" zijn aan hun laatste omwentelingen van hun wielen toe.

Alhoewel er voldoende stellen aanwezig zijn, worden nog twee treinparen met deze stellen gereden, dit zou eindigen eind april. Na de afscheidsrit tussen Nederland, over Maastricht, Liège, Leuven, Brussel, Roosendaal terug naar Nederland wordt dan een punt gezet achter de actieve carrière van deze karakteristieke stellen. Over de toekomst is nog geen beslissing genomen, doch slooping in Nederland lijkt wel de meest logische afloop.

Ondertussen laten de "nieuwe" stellen reeks 09 van zich horen. Na de schilderproeven op drie 59-ers eind vorig jaar (we vermeldden dit niet door het feit dat we de gegevens - in tegenstelling met andere tijdschriften - niet hadden, sorry), is er nog geen definitieve beslissing genomen over hun toekomstig kleedje. Alle kleurschikkingen (wit met rode oranje of tweekleurige band) werden afgewezen.

Ondertussen de bouw duidelijk gestart : een aantal draagrammen werd reeds gebouwd in de BN vestiging van Manage, de draaistellen zijn in konstruktie te Nivelles, talrijke onderdelen zijn al in bouw te Brugge, of worden geleverd door onderaannemers.

De definitieve samenbouw van de stellen zou starten na het zomerverlof, het eerste stel zou nu pas in de loop van april 1988 op de sporen verschijnen, reden hiervoor is weer een laattijdige konstruktie van het elektrische deel.

- 12 : Eindelijk werden de proeven bij de SNCF uitgevoerd en met gunstig gevolg afgehandeld. In maart reed de reeks 12 twee treinparen per dag tussen Aulnoye en St-Quentin. Daar er geen invloed op de seinen te noteren was, werd de machines goedgekeurd en wacht men thans nog enkel op de officiële (administratieve) goedkeuring.

Nadien kunnen deze machines ingezet worden naar Aulnoye en zelfs Paris. Nochtans wordt de reeks niet in een inzetplan opgenomen, doch zouden enkel ingezet worden voor bijzondere treinen (verlofgangers- en bedevaarttreinen).

Voor deze laatste treinen zouden ze zo over het ganse land kunnen opduiken.

- 15 : Tegen de geruchten in, blijft de 15 ook tijdens de zomerregeling in dezelfde inzetreeks met voornamelijk diensten naar Nederland. Nadeel voor een inzet naar Frankrijk is het te krappe vermogen.

- 21 : De levering van de tweede schijf 21-ers schokte wat, door laattijdige levering van onderdelen en door een defekt aan de proefbank bij BN. Hierdoor is er een levering van 6 machines op één dag te noteren. Opmerkelijk is dat ook de nummers niet in volgorde afgeleverd werden. In tegenstelling met de gegevens in de vorige aktueel, worden de 21-ers rechtstreeks aan Merelbeke afgeleverd en worden dadelijk in diverse inzetreeksen gebruikt. Door deze levering werden de homogene reeksen van de 22-ers en 23-ers danig gestoord en kan men weer verschillende lokomotieftypen in één inzetreeks opmerken.

Ook worden de 21-ers veelvuldig ingezet voor speciale treinen en diensten.

22 Wegens de precare financiële toestand werden alle toekomende bestellingen van elektrisch en dieselmaterieel tot 1990 /23 opgeschort. Zo werd de derde reeks 21-ers afgevoerd en ook de nieuwe rangeerdiesels werden voor onbepaalde tijd uitgesteld. Zelfs bij de L-stellen is er nog geen beslissing over het geheel van de stellen.

Hierdoor is de buitendienststelling van (in de eerste plaats) de 22-ers voor onbepaalde tijd uitgesteld, zodat deze machines toch minstens nog 5 jaar op de sporen zullen blijven. Men mag zich eraan verwachten dat tot 1990-1992 geen enkele elektrische lokomotief geschraapt wordt.

25 : De verongelukte 2502 staat nog steeds in de CW Mechelen, maar er is wel de beslissing dat deze machine wel degelijk hersteld zal worden. Men wacht thans op de onderdelen om aan het werk te kunnen.

25.5 : Op dit ogenblik bevinden er zich 2 machines 25.5 te Antwerpen-schijnpoort, voor personeelopleiding. Ze rijden hierbij regelmatig (binnenlandse) goederentreinen vanuit Antwerpen. Na de scholing worden deze loks ingezet in de reeks van de 23-ers. Ook kunnen ze gebruikt worden voor de piekurtreinen die thans gesleept worden door de gewone reeks 25. Er is echter voorzien dat enkel personeel van Antwerpen en Aarschot de opleiding zal krijgen. Zodoende is de inzet vrij beperkt. Voor buitenlandse diensten werd er nog geen overeenkomst getroffen met de NS.

27 : Thans worden de draaistellen van de reeks 27 versterkt om de trillingen en slingeringen weg te werken : doel hiervan is een rustiger loop. Indien de verbouwingen afgelopen zijn, worden de 27-ers toegelaten tot een snelheid van 160 km/h, dit vooral op het baanvak Gent-Kortrijk.

43 : Opnieuw werden 2 stellen overgeheveld naar de dienst ES, zodat het bestand verder afneemt tot de drie stellen van Montzen. Over een eventuele vervanging van deze laatste stellen werd nog geen beslissing genomen.

De levensloop van beide geschrapte stellen :

602.06

603.31 transformatie door FM op 22/11/1957
4315 op 01/01/71

Levering : 13/04/1955

Bouwer : Ateliers Métall. de nivelles

Stelplaatsen :

Brussel-zuid	13/04/1955	-	25/03/1957
Schaarbeek	25/03/1957	-	22/11/1957
Bertrix	22/11/1957	-	20/08/1959
Kinkempois	20/08/1959	-	25/05/1963
Herbesthal :	25/05/1963	-	06/10/1966
Bertrix	06/10/1966	-	01/08/1985
Latour	01/08/1985	-	01/05/1987

Overgedragen :

aan ES Liège
uit geschriften dir M : 01/05/1987

603.16 --- 4316

Levering : 30/12/1955

Bouwer : Ateliers Métall. de nivelles

Stelplaatsen :

Bertrix 30/12/1955 - 01/08/1985
 Latour : 01/08/1985 - 01/05/1987

Overgedragen :

aan ES
 uit de geschriften dir M : 01/05/1987

44 : Naast de gewone inzet van deze machines, had de 4403 de eer om de speciale rit uit te voeren vanuit Oudenaarde naar Ruien dit met een bezoek aan de centrale aldaar.

46 : Ondanks het feit dat de elektrifiactie van de verbinding Geraardsbergen - Ath - Mons op 1 juni nog niet af is, is het lot van deze stellen toch bezegeld. Op 1 juni worden de laatste stellen afgesteld. Er is echter nog een kleine kans dat één stel getransfereerd wordt naar Antwerpen-dam, om hier te dienen voor eventuele havenrondritten.

Naast de inhuldigingsrit bij de TTZ van de 554.14, vindt er ook een afscheidsrit plaats met een dergelijk stel van Ath. Op woensdag 27 mei wordt een rondrit gedaan vanuit Ath, via Tournai, Kortrijk, Gent, Ronse, Leuze naar Ath. Voor verdere bijzonderheden verwijzen we naar onze rubriek agenda.

Hopelijk wordt dit nu een traditie, die - in samenwerking met de NMBS - voor elk type stel of lokomotief kan verdergezet worden.

51 : Vanaf begin maart is de 5136 van Kortrijk te Merelbeke voor personeelopleiding. Inmiddels sleepte deze machine al twee bedevaarttreinen, nl. vanuit Zottegem (12/03) en Ieper (23/3)

Reden van deze stationering is de nakende transfert van een aantal 51-ers van Kortrijk naar Merelbeke, om hier de reeksen 59 en 60 te vervangen.

Een andere transfert zal de omstationering zijn van alle 51-ers van St-Ghislain naar Monceau (of Haine-St-Pierre), dit zonder dat de inzet sterk wijzigt. St-Ghislain zal anderzijds een aantal 62-ers van Monceau krijgen om zijn bestand terug op peil te krijgen.

Anderzijds wordt de reeks 51 ook gebruikt voor het slepen van enkele P-treinen in het Kortrijkse, dit om de elektriciteitsafname in de piekuren te verminderen. Dit zal verder uitgebreid worden in andere streken, o.a. rond Gent en tussen Aalst en Geraardsbergen.

Intussen is de 5117 (ongeval te Eppegem) na herstelling terug terug op de sporen verschenen, anderzijds staat de 5188 van Hasselt nog steeds te Kinkempois, en wacht de kostenraming voor de herstelling af. De 5188 werd zwaar aangereden te Seraing, dit door een stel Fals-wagens die zelfstandig begonnen te rijden.

59 : Weinig nieuws bij deze reeks, die zowel te Merelbeke als te Antwerpen-dam stand houdt. Enkel het feit dat de 5928 binnenkort uit het bestand afgevoerd zal worden. De levensloop :

59 :

201.028 -- 5928

Levering : 13/05/1955
 Bouwer : Cockerill
 Fabr.nr : 3433
 Stelplaatsen :

Kinkempois	13/05/1955	-	24/05/1955 (rodage)
Hasselt	24/05/1955	-	?
Kinkempois	?	-	09/08/1961
Antwerpen-dam	09/08/1961	-	04/06/1974
Merelbeke	04/06/1974	-	27/11/1974
Antwerpen-dam	27/11/1974	-	03/03/1975 (leen)
Merelbeke	03/03/1975	-	

60 : Geen werkelijke wijzigingen in de toestand van de 60-ers : te Merelbeke verzekeren ze vooral diensten voor goederentreinen die niet in de beurtregelingen voorkomen, doch de inzet is vrij beperkt. Einde van de dienst door de transfert van de reeks 51 in juni as.

Te St-ghislain blijft de reeks standhouden, doch ook hier moet men rekening houden met een verhoogd aantal 62-ers (en zelfs 51-ers) in de reeks. Tegen de zomerregeling zouden de seriemachines afgesteld worden, de prototypemachines blijven voorlopig in dienst en zouden naderhand naar de dienst baan vertrekken ter vervanging van de seriemachines aldaar.

Nog altijd geen uitgebreide afstelling, enkel de 6038 werd nu definitief afgevoerd. De levensloop :

210.038 -- 6038

Levering : 30/11/1964
 Bouwer : Cockerill
 Fabr.nr : 4046
 Stelplaatsen :

St-Ghislain	30/11/1964	-	06/02/1979
Monceau	06/02/1979	-	03/06/1984
St-Ghislain	03/06/1984	-	01/05/1987

Buiten dienst : PV 185 van CW Salzinnes van 24/02/1987
 Uit de geschriften : 01/05/1987

62 : Geen grote wijzigingen met ingang van de nieuwe dienstregeling in juni 1987 : nieuwe inzetlijn wordt de verbinding Gerardsbergen - Ath - Mons. Door vertraging bij de elektrificatiewerken zullen de 62-ers (met M1-rijtuigen) de dienst overnemen van de 46-ers van Ath. Wat hiervan de zinnige reden is, mag men zich terecht afvragen, de 46-ers zijn in elk geval comfortabeler en zeker rendabeler dan een trek-duw-kombinatie met M1.

Deze toestand zou minstens een tweetal maanden van kracht blijven, de tijdsduur is afhankelijk van het ter beschikking komen van nieuwe kredieten voor de elektrificatie.

Anderzijds zou St-Ghislain een aantal 62-ers van Monceau overnemen om er de diensten van de 60-ers mee te verzekeren. In de overige stelplaatsen blijft de toestand status quo, zowel voor de diensten als het effectief.

80 : Nogmaals werd er één van de afgestelde machines reeks 80, definitief uit het bestand afgevoerd. Het betreft de 8044, waarvan de volgende levensloop :

260.044 -- 8044

Bouwer : Brugeoise & nivelles
 Levering : 07/06/1963
 Stelplaatsen : Merelbeke 07/06/1963 -

91 : Vanaf eind mei, wordt de 91 van Menen nu definitief vrij en deze lokotractor dan naar Tessenderlo overgeplaatst worden. Thans verzekert deze machine nog de rangeringen te Menen, Ieper en Poperinge in de voormiddag, Bissegem en Wevelgem 's namiddags.

** MUSEUMEXPLOITATIE **

De lijst van de bijzondere treinen is praktisch rond, en kunnen we een overzicht geven over de stoomritten tijdens de volgende zomer.

Eerst en vooral hebben we natuurlijk de trein georganiseerd door de T.T.Z. ter gelegenheid van het spoorwegfestival.

Deze trein, gesleept door het type 12, wordt ingelegd op 19 juli en vertrekt vanuit Antwerpen-centraal omstreeks 9.00.

Via Lier, Herentals en Mol wordt er gereden naar Zolder. Er zullen fotostops georganiseerd worden te Mol, Leopoldsburg en Beringen

De aankomst te Zolder wordt voorzien omstreeks 11.30, het vertrek naar Antwerpen (via Hasselt, Aarschot en Lier) omstreeks 17.00

Om iedereen de kans te geven om kennis te maken met de stoomtraktie en met de T.T.Z. werden de tarieven zo laag mogelijk gehouden en bepaald op :

350 F voor volwassenen
 200 F voor kinderen.

In deze prijzen zit naast de treinrit zelf, ook een dagkaart op de TTZ vervat. Hierdoor is het mogelijk om het even welke TTZ-trein (zowel naar Genebos als de doorrit doorheen de mijn) te nemen.

Anderzijds organiseert de NMBS, samen met de verschillende spoorwegverenigingen, twee interessante treinen.

* Op 7 juni wordt - ter gelegenheid van 120 jaar spoorwegen in Zottegem - twee trajekten uitgestippeld in Oost- en West-Vlaanderen.

- Trajekt A is een rondrit vanuit Zottegem via Kortrijk en Gent terug naar Zottegem.

- Trajekt B omvat een fotorit vanuit Zottegem op een geheim gehouden omloop. Hierbij worden verschillende fotostops en schijnvertrekken georganiseerd voor de spoorwegenthousiasten.

59 963 50 88 82 38 013-4 Bn Brugge Brussel-zuid M5 BDx 03/03/1987
 59 964
 59 965 50 88 82 38 015-9 Bn Brugge Brussel-zuid M5 BDx 26/03/1987

2. Wijzigingen :

49 280 50 88 82 48 680-8 Antwerpen M2 BD -- M2 BDx (stuurstandrijtuig)
 ombouw CW Mechelen, buiten op 18/03/1987
 49 292 50 88 82 48 692-3 idem
 ombouw CW Mechelen, buiten op 23/01/1987

3. Schrappingen :

geen

2. Aktuele berichten :

I4 : Van de (vrijgekomen) Benelux-rijtuigen, zijn al enkele rijtuigen herschilderd in de (oranje) Eurofima-kleuren en worden ingezet in diverse internationale treinen, dit ter vervanging van de oudere I1-rijtuigen.

Maar ook de nog niet herschilderde rijtuigen, rijden als versterkingsrijtuig mee in verschillende internationale diensten. Vanaf juni zullen ze definitief uit de Benelux-treindienst verwijderd worden en in een eigen plan ingezet worden.

I 10 Van deze nieuwe rijtuigen zijn al 11 eenheden geleverd, maar nog niet definitief in het NMBS-bestand opgenomen. Nochtans worden ze duchtig getest in een eigen proeftrein. Eerst heeft men de snelheidsritten (begin maart) op de lijn Gent-Kortrijk. Anderzijds heeft men de duurzaamheidsritten : om na te gaan of deze rijtuigen ook na verschillende langere parkoers nog steeds aan de eisen voldoen, rijden ze dagelijks een traject Liège-Brussel-(Brugge) en terug. Na deze testen worden ze definitief in het bestand opgenomen.

M 1 Eerst was gepland om deze rijtuigen in juni uit de effectieve dienst te schrappen, doch door de vertraging bij de elektrificaties tussen Geraardsbergen en Mons, zullen deze rijtuigen nog enkele maanden deze verbinding bedienen.

Tussen Mons en St-Ghislain en Hasselt - Mol zouden ze echter vervangen worden.

M 5 : Nu de eerste bouwschijf praktisch geleverd is, gaan de blikken naar de inzet van de 130 bestelde rijtuigen.

lijn	treinnr	huidig materieel	toekomstig materieel
36	3331	8 M5	10 M5
36	3353	8 M5	9 M5
36	3387	9 M5	9 M5
36	3455	10 M4	9 M5
36	4359	9 M5	9 M5
36	4455	10 M4	9 M5
36	4331	8 M5	9 M5
36	4386	8 M4	10 M5
94	3803	11 M2	10 M5
94	3978	9 M4	8 M5
94	4503	8 M2	10 M5
94	4967	9 M4	8 M5

Lijn	treinnr	huidig materieel	toekomstig materieel
96	3823	11 M4	10 M5
96	3825	10 M4	8 M5
96	4528	8 M2	10 M5
96	4524	10 M4	8 M5
89	3955	9 M2	10 M5
89	3907	9 M4	9 M5
89	3912	5 M2	10 M5
89	4902	10 M2	9 M5
89	4907	9 M2	10 M5
161	3422	7 M5	10 M5
161	3602	8 M5	9 M5
161	4601	9 M4	10 M5
161	4602	9 M4	9 M5

Anderzijds worden volgende treinen afgeschaft :

lijn 36	3382, 3386, 4384, 4381
lijn 94	3808, 4502
lijn 96	3824, 4529
lijn 89	3904, 3911, 4901, 4906
lijn 161	3113, 4603

Door deze inzet worden 7 treinparen naar Brussel afgeschaft, zodat de noord zuidverbinding in de piekuren minder belast wordt. Ook zou men 4 lokomotief diensten uitsparen door deze veranderingen. De dienst zou geleidelijk aan ingevoerd worden en in 1988 definitief worden.

**** EXPLOITATIE ****

Aangaande de lijnen ontvingen we enkel negatieve berichten, vooral te wijten aan de inkrimping van de budgetten.

43 : De elektrifikatie werd op de lijn Liège - Jemelle voor onbepaalde tijd stilgelegd en waarschijnlijk volledig afgevoerd. Hiervoor dienden de nodige boetes aan de aannemers betaald te worden, doch dit zou beterkoop uitkomen dan de invoering van de elektrische dienst. Wel staan er op diverse plaatsen al palen als trieste getuige van deze planning.

90 Ook hier werden de werkzaamheden vooreerst stilgelegd, dit door een gebrek aan kredieten (ca. 50 milj) die de regering weigert te betalen. Hier zijn het nog enkele kortere trajecten waar de draad nog gespannen moet worden. Hier hoopt men echter de nodige fondsen te vinden tijdens de zomer.

Reorganisatie :

Thans is de bestuurlijke reorganisatie bij de nmbs een feit en we willen hierop kort ingaan, zonder echter politiek te willen bedrijven of namen te noemen.

De nmbs wordt geleid door de raad van bestuur, het dagelijks bestuur echter door één beheerder, bijgestaan door drie comités.

De nmbs is verder onderverdeeld in drie grote delen, nl

de departementen (thans directie)
de distrikten (thans groepen)

beide diensten staan onder toezicht van de directeur generaal samen met zijn adjunkt

de algemene diensten

deze staan onder toezicht van de raad van beheer.

De departementen :

Deze zorgen in feite voor een planning van de deelgebieden en werken de nodige beslissingen en diensten uit om de nmbs dagelijks te kunnen laten werken. Zo heeft men de volgende departementen (tussen haakjes de vroegere direktie).

Transport	(= exploitatie)
Materieel	(= direktie M)
Infrastructuur	(= direktie ES + B)
Financiën	(= direktie F)
Marketing en verkoop	(= direktie H + A)

De distrikten :

Deze zorgen voor het dagelijks verloop van de dienst in het eigen distrikt en zijn samengesteld uit de verschillende delen (materieel, exploitatie, baan, ES, ...) nodig voor het verkeer. Ze zijn ontstaan uit de vroegere groepen, maar hebben een iets grotere autonomie en bevoegdheid.

Zo heeft men de volgende distrikten (tussen haakjes de vroegere groepen).

Centrum	(= groep Brussel)
noordoost	(= groepen Hasselt en Antwerpen)
noordwest	(= groepen Gent en Brugge)
zuidoost	(= groepen Liège en namur)
zuidwest	(= groepen Charleroi en Mons)

Zoals te zien vallen deze ongeveer samen met de provinciegrenzen en omvatten grotendeels twee provincies.

Hierin moet men komen tot een sterkere koördinatie en vooral grotere koncentratie van de diensten (bv. stelplaatsen, bestuurders- en wachtersdepots interne diensten, ...)

De algemene diensten :

Deze komen maar terzijde met de exploitatie in aanraking en zullen meer gebruikt worden als studiecellen voor het opmaken van een globale planning en de aanpassing van de noden. Ook hier de typische diensten voor het personeel en de externe betrekkingen.

Hier heeft men :

Koördinatie en algemene inspektie
Rechtkundige zaken
Bedrijfseconomie
Externe betrekkingen (public relations)
Personeel en sociale zaken
Onderzoek en ontwerpen voor de veiligheid
Informatica
Aankopen + studie

=====


 The logo consists of the letters 'TTZ' in a bold, stylized, italicized font, enclosed within a thick, black, rounded rectangular border.

KRANT

Aktuele berichten :

Nu het seizoen voor de deur staat en het weer gunstiger werd, wordt te bedrijvigheid te Zolder opgedreven en konden verschillende werkzaamheden verder gezet worden of zelfs afgerond worden.

In detail hebben we :

** Magda **

Tijdens de periode rond Pasen zal Magda zijn driejaarlijkse waterdrukproef moeten ondergaan. Niets wijst erop dat er moeilijkheden te verwachten zijn en zo kan tijdens de tweede helft van april deze machine opnieuw rijklaar gemaakt worden. Inmiddels zijn alle stukken voor de bediening van de moderator opnieuw gemaakt, zodat dit probleem ook verholpen kan worden.

Magda zal in het voorseizoen - afwisselend met Bebert - voor de tractie zorgen, verder zal deze lokomotief praktisch alle ritten voor groepen voor haar rekening nemen.

** Bebert **

Praktisch geen problemen leverde het opnieuw opstarten van deze lokomotief op, enkel een doorgeslagen dichting zorgde voor wat opwinding tijdens de eerste stookbeurt. Zo kon deze machine tot inzet komen tijdens de persrit van 28 maart, waarin de combinatie trein + boot officieel aan de pers voorgesteld werd. Tijdens de volgende weken moeten enkel nog wat kleinere (schilder)werkjes uitgevoerd worden om "Bebert" aan zijn tweede seizoen te laten beginnen.

** 554.14 **

Grootste werk werd geleverd aan het dieselstel, nadat dit stel reeds mechanisch afgewerkt was tijdens de wintermaanden, werd van de eerste zonnestralen gebruikt gemaakt om de schilderkwast te hanteren. Na plamuur- en afschuurwerk, werd de definitieve schildering begin april aangebracht en nogmaals kwam tot het licht dat de twee groentonen een aantrekkelijk kleedje bij de NMBS uitmaakte. De afwerking van het dieselstel gebeurde tijdens de tweede week van april en in deze periode werd ook de beschrijving aangebracht. Zodanig kan de 554.14 zich laten voorstellen tijdens de Twee-Brosselrit van 26 april.

** De Diesellokomotief D2 **

Ook hier werd gestart met de onderhoudswerken aan de kast en de motoren. De diesel werd drie jaar gelegen wel voorlopig voorzien van een nieuw kleedje en werd voor een kleiner gedeelte gerestaureerd (o.a. nieuwe beplating van de bestuurderskabine. Maar thans zal een grondiger restauratie moeten zorgen voor een beter uitzicht en vooral een deugdelijker werking.

Naast het afwerken van het uiterlijk (volledig afschuren, opplamuren, afwerking, ...) zal vooral aan de motorisatie moeten gesleuteld worden. Vooral de koude start brengt soms nogal wat problemen met zich mee en ook een gedeelte van de bedrading dient vernieuwd en aangepast te worden. Ondanks dit wordt er gepoogd om de diesellokomotief in bedrijf te houden.

** Pakwagen **

De goederenpakwagen kreeg zijn groen kleedje aangemeten en werd voor het grootste gedeelte al beschrift, tijdens de volgende weken zal de typische uitkijk (die volledig klaargemaakt werd tijdens de wintermaanden) geplaatst worden. Deze wagen wordt tijdens het spoorfestival voorgesteld.

** Rijtuigen type Bi **

Ook hier werd de opknapbeurt van het eerste rijtuig praktisch afgesloten, naast het herschildering van het interieur, wordt ook de volledige buitenzijde opgewerkt en krijgt het rijtuig en volledige schilderbeurt, zodat het weer voor een viertal jaar ingezet kan worden.

** De lijn **

Tijdens enkele weekends werd een gedeelte van de lijn van zijn overweldigend struikgewas ontdaan om zowel de reizigers als ook het materieel te ontzien van takken en twijgen.

** PERSONEEL **

Nu het seizoen opnieuw voor de deur staat, willen we nogmaals een oproep doen voor helpers bij de exploitatie : al diegenen die één of ander weekend niet weten wat gedaan, kunnen zich nuttig inzetten bij ons. Dit zowel op het technisch vlak (schilderwerk, metaalbewerking, ...) als op het vlak van de exploitatie (wachter, opvang van de reizigers, buffet, ...)

Een exploitatie van een museumlijn heeft - om het goed te doen - veel mensen nodig en waarom dan eens niet een weekend de modelbaan schaal Ho of N thuis gelaten en op "model"spoor schaal 1/1 komen werken.

** Materieellijst **

Op de volgende bladzijde vindt men de materieellijst met enkele karakteristieken van het materieel dat te Zolder aanwezig is en dat tijdens de ritdagen kan bezichtigd worden op onze afstelsporen. of in dienst is op de lijn.

MATERIAALLIJST VAN DE TTZ

toestand 01/05/1987

LOKOMOTIEVEN

=====

1	BOUWER : ST-Leonard	1363
	BOUWJAAR : 1905	
	HERKOMST : Zinkfabriek van Lommel	
	MASSA : 14 000 kg	
	AANKOOP : 1978	
	niet gerestaureerd	
2 "MAGDA"	BOUWER : Ateliers de la Meuse	3176
	BOUWJAAR : 1925	
	HERKOMST : Metallurgie d'Olen	
	MASSA : 15 000 kg	
	AANKOOP : 1982	
	in dienst sedert 1984	
3 "SIMONE"	BOUWER : La Hestre	46
	BOUWJAAR : 1924	
	HERKOMST : Tessenderlo-Chemie	
	MASSA : 23 000 kg	
	AANKOOP : 1980	
	in dienst sedert 1982	
4 "NESTOR"	BOUWER : Haine-St-Pierre	1071
	BOUWJAAR : 1911	
	HERKOMST : Tessenderlo-Chemie	
	MASSA : 25 000 kg	
	AANKOOP : 1980	
	in restauratie	
6 "BEBERT"	BOUWER : Ateliers de la Meuse	3223
	BOUWJAAR : 1926	
	HERKOMST : Charbonnage de Werister (Liege)	
	MASSA : 37 000 kg	
	AANKOOP : 1984	
	in dienst sedert 1986	

kg

DIESELLOKOMOTIEVEN

=====

D2	BOUWER : Montmirail (Frankrijk)
	BOUWJAAR : 1952
	HERKOMST : K.S. Zolder
	MASSA : 52 000 kg
	AANKOOP : 1982
	in dienst sedert 1982
554.14	BOUWER : Ragheno (Mechelen)
	BOUWJAAR : 1952
	HERKOMST : NMBS stelpl Haine-St-Pierre
DIESELSTEL	MASSA : 22 000 kg
	AANKOOP : 1986

in dienst sedert 1986

5.11 BOUWER : Alfa Klinkhamers (Liege)
 BOUWJAAR : 1948
 HERKOMST : NMBS stelp1 Namur
 MASSA : 4 000 kg
 DRAISINE AANKOOP : 1985
 in restauratie

RIJTUIGEN

=====

37 057 BOUWER : Simmerunger Wagonfabrik
 BOUWJAAR : 1924 (modernisering 1956)
 HERKOMST : Oostenrijkse spoorwegen
 MASSA : 17 000 kg
 AANT PL : 71
 AANKOOP : 1982

37 120 BOUWER : Grazer Wagonfabrik
 BOUWJAAR : 1924 (modernisering 1955)
 HERKOMST : Oostenrijkse spoorwegen
 MASSA : 17 000 kg
 AANT PL : 71
 AANKOOP : 1982

33 158 BOUWER : AFB La Croyere
 BOUWJAAR : 27/06/1933
 HERKOMST : NMBS (type L C)
 MASSA : 47 000 kg
 AANT PL : 97
 AANKOOP : 1984

33 182 BOUWER : AFB La Croyere
 BOUWJAAR : 06/02/1933
 HERKOMST : NMBS (type L C)
 MASSA : 47 000 kg
 AANT PL : 97
 AANKOOP : 1984

43 315 BOUWER : Ateliers de Godarville
 BOUWJAAR : 21/02/1934
 HERKOMST : NMBS (type L CD)
 MASSA : 47 000 kg
 AANT PL : 60
 AANKOOP : 1982

63 961 BOUWER : CW Mechelen
 BOUWJAAR : 1955
 HERKOMST : NMBS (type R C)
 MASSA : 20 000 kg
 AANT PL : 78
 AANKOOP : 1983

63 962 BOUWER : CW Mechelen
 BOUWJAAR : 1955

	HERKOMST :	NMBS (type R C)
	MASSA :	20 000 kg
	AANT PL :	78
	AANKOOP :	1983
66 004	BOUWER :	CW Mechelen
	BOUWJAAR :	1955
	HERKOMST :	NMBS (type R BD)
	MASSA :	20 000 kg
	AANT PL :	60
	AANKOOP :	1983
1 001 978	BOUWER :	?
	BOUWJAAR :	1912
	HERKOMST :	NMBS (ex-Beierse wagen)*
	DOEL :	Tentoonstellingswagen
	MASSA :	17 000 kg
	AANKOOP :	1984
WAGENS :		
=====		
93 518	BOUWER :	?
	BOUWJAAR :	1926
	HERKOMST :	NMBS stelpl Ronet
	DOEL :	waterbevoorrading stomers
	MASSA :	11 040 kg
	AANKOOP :	1983
A 362/88	BOUWER :	?
	BOUWJAAR :	18xx
	HERKOMST :	NMBS groep Hasselt
	DOEL :	Kraanwagen
	MASSA :	15 830 kg
	AANKOOP :	1983
30 88 94 34 868-6	BOUWER :	?
	BOUWJAAR :	1952
	HERKOMST :	NMBS groep Hasselt
	DOEL :	Schutwagen voor kraanwagen
	MASSA :	7 180 kg
	AANKOOP :	1983
16 214	BOUWER :	Baume et Marpent
	BOUWJAAR :	1948
	HERKOMST :	NMBS standplaats Aarschot
	DOEL :	Werkwagen/magazijnwagen
	MASSA :	16 300 kg
	AANKOOP :	1986
KS 245	BOUWER :	?
	HERKOMST :	K.S. Zolder
	DOEL :	kolenbevoorrading stomers
	MASSA :	6 000 kg
	AANKOOP :	1983

MUSEA

Stoomspoorlijn Puurs-Dendermonde :

Grote wijzigingen hebben zich voorgedaan in het materieelpark van de SDP gedurende de laatste weken voor de officiële opening. Deze vond plaats op zaterdag 11 april jl. in aanwezigheid van De Croo.

Doch intussen werden er drie nieuwe zaken aangekocht :

- eerst en vooral werd het NMBS-stel 4302 (stelplaats Kortrijk) verworven en dit stel werd op bovengenoemde dag vanuit Dendermonde naar Baasrode-noord overgebracht. Na personeelsopleiding, zal de 4302 vooral gaan pendelen tussen Baasrode-noord en Dendermonde (d.w.z. het eindpunt van de lijn van de SDP.

Het stel blijft in eerste instantie geel-rood.

- bij Ideal Standard te Houdeing werd een tweeassige diesellokomotief uit 1957 op de kop getikt. Deze lokomotief - gebouwd door Deutz - is volledig rijvaardig en wordt thans al ingezet voor rangeringen te Baasrode-noord en ook voor het omzetten van rijtuigen te Puurs.

- een tweede diesellokomotief uit 1952 werd teruggevonden bij de Gevaert-vestiging te Westerlo, deze machine - die al 15 jaar buiten dienst was - werd in maart overgebracht en wacht te Baasrode op herstelling van de transmissie.

Tijdens de seizoen wordt gereden met de Cockerill-lok (met verticale ketel) en 1 à 2 L-rijtuigen. De zadeltanklokomotief is echter te Maldegem in restauratie en wordt in de loop van volgend jaar te Baasrode verwacht.

CFV3V (Mariembourg)

Als eerste attractie bij de CFV3V is de stoomrit met de 29.013 tussen Couvin en Dinant. Hiermee zet de CFV3V zijn traditie verder om - voor de plaatselijke bevolking - originele en interessante reizen aan te bieden aan democratische prijzen. Naast de eigenlijke werking als museumlijn, ontpopt de CFV3V zich - samen met de VVV's - tot een reisorganisator. Misschien te overwegen waard voor de TTZ om zo het spoorwegtoerisme vanuit Limburg aan te moedigen.

=====

□ MODELBOUW □

Het station Godinne

firma : Jocadis

De Franse firma "Bruno Moret" bracht afgelopen jaren enkele stations op de markt van de vroegere partikuliere maatschappijen. Hierbij hoorde ook het station van de "Compagnie du Nord". Met enkele kleinere wijzigingen kon hieruit ook een station van de Nord Belge gebouwd worden. Als voorbeeld stonden de stations van Godinne Dave en Jambes-nord.

Het bouwpakket - dat Jocadis uitbrengt - bereikt niet de kwaliteit die men van de Duitse modelbouwfabrikanten gewoon is. De muren en daken werden hier uit een gipsachtig produkt vervaardigd, deuren vensters en dakgoten werden uit polyurethaan gegoten, waarbij de silikonen matrizen blijkbaar onzorgvuldig gemaakt werden. Luchtbelletjes, die overigens gemakkelijk vermeden konden worden, vormen in de gietstukken ontelbare kleine bolletjes. Deze moeten met een scherp mes één voor één van bv. de dakpannen weggesneden worden. Het geheel geeft een erg artisanale indruk.

Het samenbouwen van de kit - al moeilijk door de gebruikte stoffen - wordt nog bemoeilijkt door een erg technische Franse bouwbeschrijving. De Franse merknamen voor allerlei verven en lijmen zijn in België vrijwel onbekend. Dus experimenteren maar. Zo houdt cyanoliet vrij goed als de stukken echter vooraf bevochtigd werden en nadien - na het drogen - werden gelijmd. Ook houtlijm zou goede resultaten opleveren. Na het lijmen kan men de muren dan nog op hun juiste plaats schuiven en vervolgens met een elastiekje een nacht laten rusten. Vensters en deuren werden zonder transparant geleverd. Deze moet men zelf uitzagen. Voor de vensters moeten anderzijds ook diverse vensteropeningen op maat worden uitgevijld.

Ook het schilderen is een hele klus : de gebruiksaanwijzing beveelt gouache aan. In het Nederlands betekent dit gewoon de ons allen bekende plakkaatverf. Het gebruik van Humbrol e.d. is ook mogelijk. Toch geeft plakkaatverf het gebouw een zeer natuurgetrouw patine. We bevelen echter aan om de verf - na het mengen - nog een uurtje te laten aandikken en een kleine hoeveelheid white spirit eraan toe te voegen.

Bij de montage van de 3 à 4 mm dikke daken dook er nog een probleem op. De daken van de vleugels steunen op de luifel en verhinderen dat deze op de opstaande muren kunnen worden gelijmd. De dok reikt verder tot boven de vensterbanken in de grote zijmuur. Dit is bij het voorbeeld duidelijk niet het geval en rekening houdend met de slechte gietkwaliteit raden we aan plastieken dakplaten in de modelbouwhandel te kopen. Dit heeft dan nog het voordeel dat men de schouwen kan laten verzinken.

De opsomming van al deze negatieve punten - samen met de te hoge prijs - betekent niet dat we aanraden het station niet aan te schaffen. In tegendeel maar bezin eer je begint. Een kommercieel succes van dit station kan enkel een aansporing zijn voor de fabrikant om verder te gaan met betere modellen. Momenteel heeft Jocadis plannen om de stations van Vôneche en Maldegem uit te brengen. Nadien komt mogelijk nog een station van de Grand Central Belge.

De NMBS-bovenleiding

firma : Sommerfeld

Het verdwijnen van de diesellokomotieven op de hoofdlijnen van het net en het steeds meer op de markt brengen van elektrische lokomotieven (vb. Lima reeksen 23, 27 en 12, Roco reeks 29) door de modelbouwindustrie maakt het voor de modelspoorder nagenoeg onmogelijk om nog zonder bovenleiding te rijden.

De Belgische Sommerfeld-invoerder Van Der Perre liet speciaal voor België een modelgetrouwe bovenleiding vervaardigen. Uiteraard biedt deze Belgische bovenleiding niet dezelfde mogelijkheden als een Duitse of Zwitserse. Het programma is op dit ogenblik vrij beperkt tot een enkelvoudige mast, een dubbel portiek en een drievoudige overspanning. Verder heeft men nog de typische compound-bovenleidingsdraden met lengtes van 250 en 360 mm. Ook het draadspanmechanisme is verkrijgbaar. Hierdoor is het overspannen van dubbele en drievoudige sporen geen probleem, maar voor het ontwerpen van stationsempacements blijft toch heel veel inventiviteit en handigheid nodig. Voor het bouwen van een volledige baan zal er heel wat knip- en soldeerwerk nodig zijn. Een functionele bovenleiding met portiek stelt daarenboven zware problemen in verband met de isolatie. De ophanging van de draden kan men wel isoleren met een isolatiekousje rond de rijdraad, de isolatie van de uitlegger is echter moeilijker : volgens de handleiding moet dit gebeuren met een stukje dubbel Tesa-film maar dan bestaat het gevaar dat - bij het aandrukken van de lippen van de uitlegger rond het H-profiel, de isolatie beschadigd wordt.

Doch zoals bekend is de aanleg van een modelgetrouwe bovenleiding moeilijker en kan men met de nieuwe Sommerfeld produkten een erg modelgetrouwe Belgische bovenleiding konstrueren. Voor de afwerking kunnen de palen grijs (op sommige plaatsen meniekleur) en de draden zelf zwart geschilderd worden.

=====

HISTORISCHE BLADZIJDE

-- Type 98 --

ex - K.P.E.V.

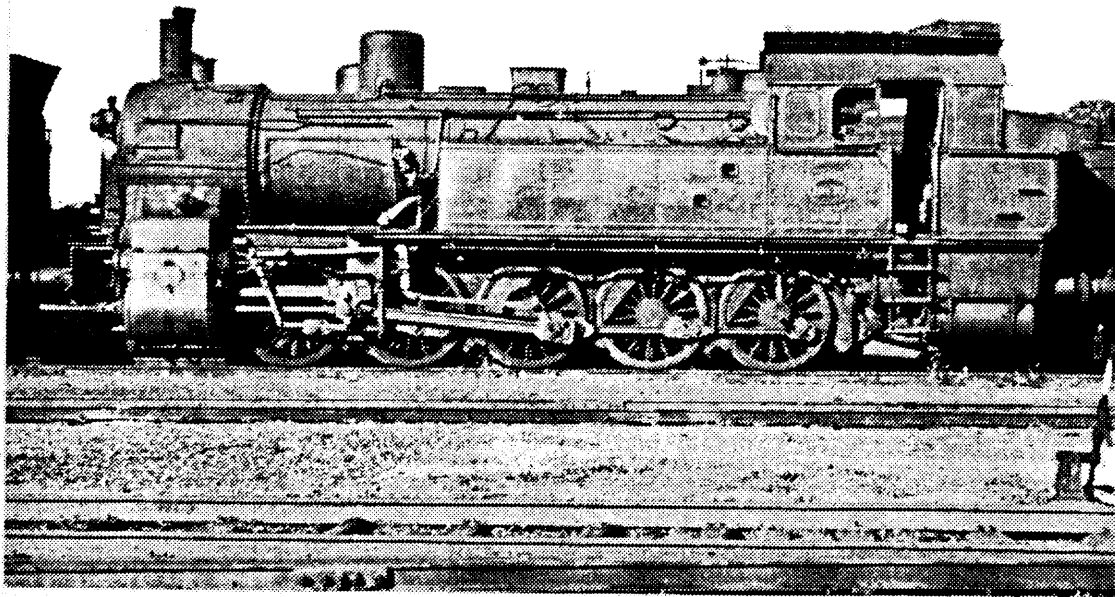
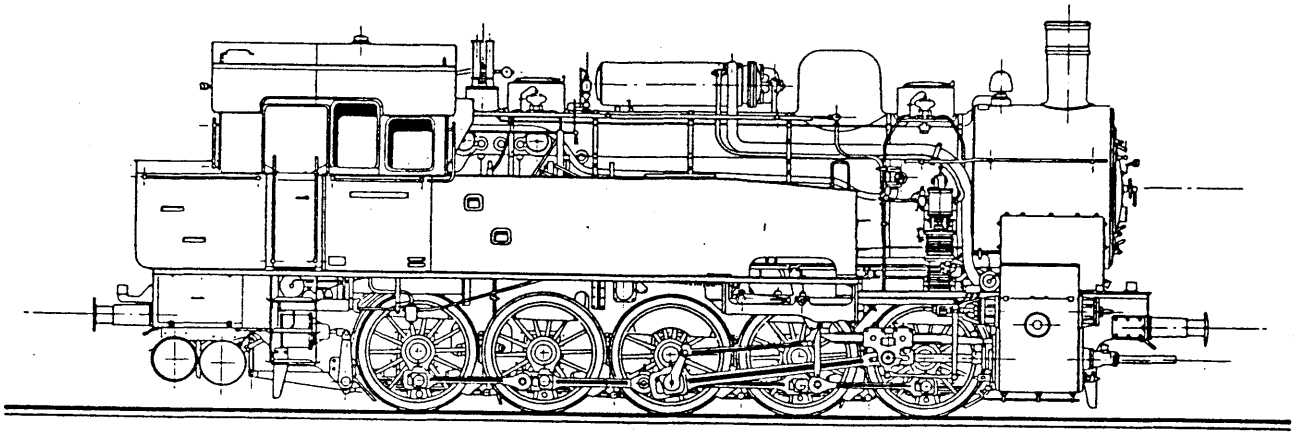
Voor het steeds zwaardere rangeerwerk, benodigde men rond de eeuwwisseling dringend zwaardere lokomotieven. Deze ontstonden - onder het reeksnummer T 16 - met 5 gekoppelde assen. De eerste machines werden geleverd in 1905. Vanaf 1914 ontstond een verbeterde versie in de vorm van de reeks T 16-1 en hiervan werden meer dan 1200 machines gebouwd.

Als gevolg van de eerste wereldoorlog werden 53 dergelijke loks aan de Etat Belge toegewezen en vanuit de Luikse stelplaatsen Liège en Renory ingezet. naast de lichterdienst, verzekerden ze ook de rangeringen in de grote vormingsstations. Vanaf 1925 werd hun inzetgebied uitgebreid tot Montzen, Herbesthal en voor korte tijd ook Liers en later Rivage. Enkele jaren later werden enkele machines zuidelijker gedirigeerd en werden gebruikt te Arlon en Virton-St-Mard. Herbesthal had intussen zijn machines afgestaan. Na een korte periode te Mariembourg, gingen enkele type 98 naar Schaarbeek en Antwerpen-dam en vanaf deze periode (1931) bleef de inzet praktisch konstant vanuit deze 7 stelplaatsen (FNDM, FSR, Latour, Stockem, Liège, Renory en Montzen). Vanaf 1936 werden ook diensten vanuit Mons gereden.

Tijdens de tweede wereldoorlog werden alle machines naar Duitsland afgevoerd, enkele loks bleven toch in België en reden rangeerdiensten in de (geannexeerde) Oostkantons.

Na de bevrijding kwamen deze zware rangeermachines slechts schoovoetend terug naar België en de eerste inzetstelplaats werd nu Antwerpen-dam. Hier werden ze vooral gebruikt te Antwerpen-noord Midden 1947 waren er 11 machines van dit type terug en met dit aantal zou de resterende periode afgewerkt moeten worden, inmiddels waren de machines ook te Liège teruggekomen en vanaf 1948 verdwenen de typen 98 uit Antwerpen. Te Liège verzekerden ze opnieuw hun klassieke vooroorlogse diensten (lichterdiensten, lokale goederentreinen en rangeerwerk). Bij de indienststelling van de nieuwe stelplaats Kinkempois, werden ze alle naar dit depot versast. Anderzijds werden ze vanaf 1950 ook te Montzen gebruikt.

De eerste afstellingsgolf kon men in 1960/61 optekenen en op dat ogenblik verdwenen 5 machines van de sporen, de laatste typen 98 verlieten in 1964 het NMBS-bestand.



Asindeling :	Et	Roosterlengte :	2 250 mm
nummering :	9801-9896	Roosterbreedte :	1 000 mm
	98.001-98.048	Roosteroppervlakte	2,25 m ²
Diameter drijfwielen :	1 350 mm	Keteldruk :	12 bar
Diameter cilinders :	610 mm	Inhoud ketel :	5,820 m ³
Zuigerslag :	660 mm	Inhoud stoomruimte :	1,780 m ³
Aantal kl. vlampijpen :	143	Opp. stoomafgifte :	8 m ²
Diameter kl. vlampijpen	41/46 mm	Massa (rijvaardig)	80 820 kg
Aantal gr. vlampijpen :	22	Massa (leeg) :	63 770 kg
Diameter gr. vlampijpen	125/133 mm	Aslast : 1ste as :	16 120 kg
Lengte valmpijpen	4 500 mm	2 de as :	16 240 kg

Verwarmingsopp haard :	11,70 m ²	Aslast : 3de as :	16 230 kg
Verwarmingsopp. kl. pijpen :	82,89 m ²	4 de as :	16 170 kg
Verwarmingsopp. gr. pijpen :	38,34 m ²	5 de as :	16 060 kg
Tot verwarmingsopp.	132,95 m ²	Inhoud watertenders :	8 m ³
Oververhittingsopp. :	45,27 m ²	Inhoud kolenbakken :	3 000 kg

Type 99 :**ex- KPEV T 13**

Omstreeks 1910 bracht de K.P.E.V. nogmaals een nieuwe vierassige lokomotief uit, werkend met verzadigde stoom, dit ondanks de goede resultaten met oververhitting. Tot 1922 werden meer dan 550 machines van dit type T 13 gebouwd en nadien werden nog enkele dergelijke machines met oververhitters geleverd als type T 13-1.

Van het eerste type, kwamen er 18 lokomotieven naar België. Deze machines werden vanuit Lodelinesart ingezet bij rangeringen in het noordelijke deel van Charleroi. Hun ganse loopbaan bleven deze (inmiddels als type 99 gevoerde) loks in deze stelplaats aanwezig, enige verandering gebeurde in de loop van 1929, daar op dat ogenblik ook Charleroi zelf enkele 99-ers in depot kreeg voor zijn stationsrangeringen. Al in de loop van 1931 werden de eerste machines uit het bestand geschrapt, en in 1934 eindigde de korte loopbaan bij de NMBS. Enkele machines werden aan de privé-industrie verkocht.

Asindeling :	Dt	Roosterlengte :	1 780 mm
nummering :	9901-9994	Roosterbreedte :	990 mm
Diameter drijfwielen :	1 250 mm	Roosteropp. :	1,76 m ²
Diameter cilinders :	500 mm	Keteldruk :	12 bar
Zuigerslag :	600 mm	Inhoud ketel :	4,400 m ³
Aantal vlampijpen :	209	Inhoud stoomruimte :	1,600 m ³
Diameter vlampijpen :	41/46 mm	Opp. stoomafgifte :	6,15 m ²
Lengte vlampijpen :	4 000 mm	Massa (rijvaardig) :	59 900 kg
Verwarmingsopp. haard :	8,70 m ²	Massa (leeg) :	46 000 kg
Verwarmingsopp. pijpen :	107,70 m ²	Aslast : 1ste as :	12 700 kg
Totaal verwarmingsopp. :	116,40 m ²	2 de as :	11 000 kg
		3 de as :	12 600 kg
		4 de as :	12 800 kg
		Inhoud watertenders :	7 m ³
		Inhoud kolenbakken :	2,5 ton

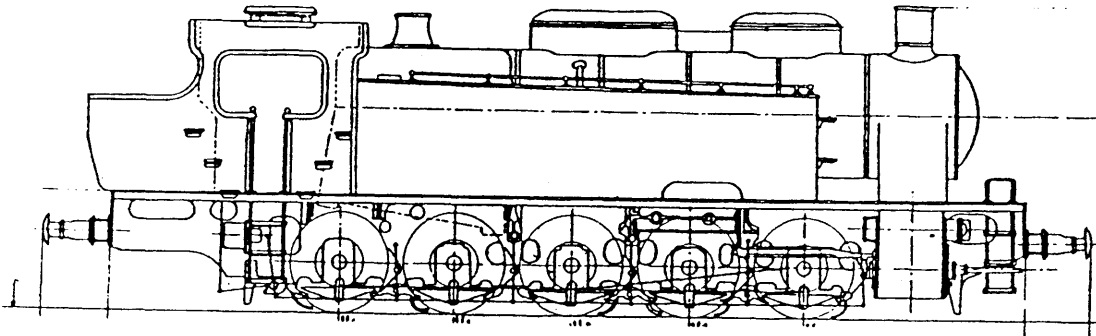
Type 99 :**ex Nord Belge**

Voor het zware rangeerwerk en ook voor lijndiensten bestelde de Nord Belge in 1930 in het totaal 20 vijfassige lokomotieven bij La Meuse en Cockerill. Deze machines waren volledig gelijk aan de Franse Nord machines type 5.600. Na levering werden ze onderverdeeld bij de stelplaatsen Kinkempois en Frameries, bij de Nord Belge droegen ze de nummers 501-520.

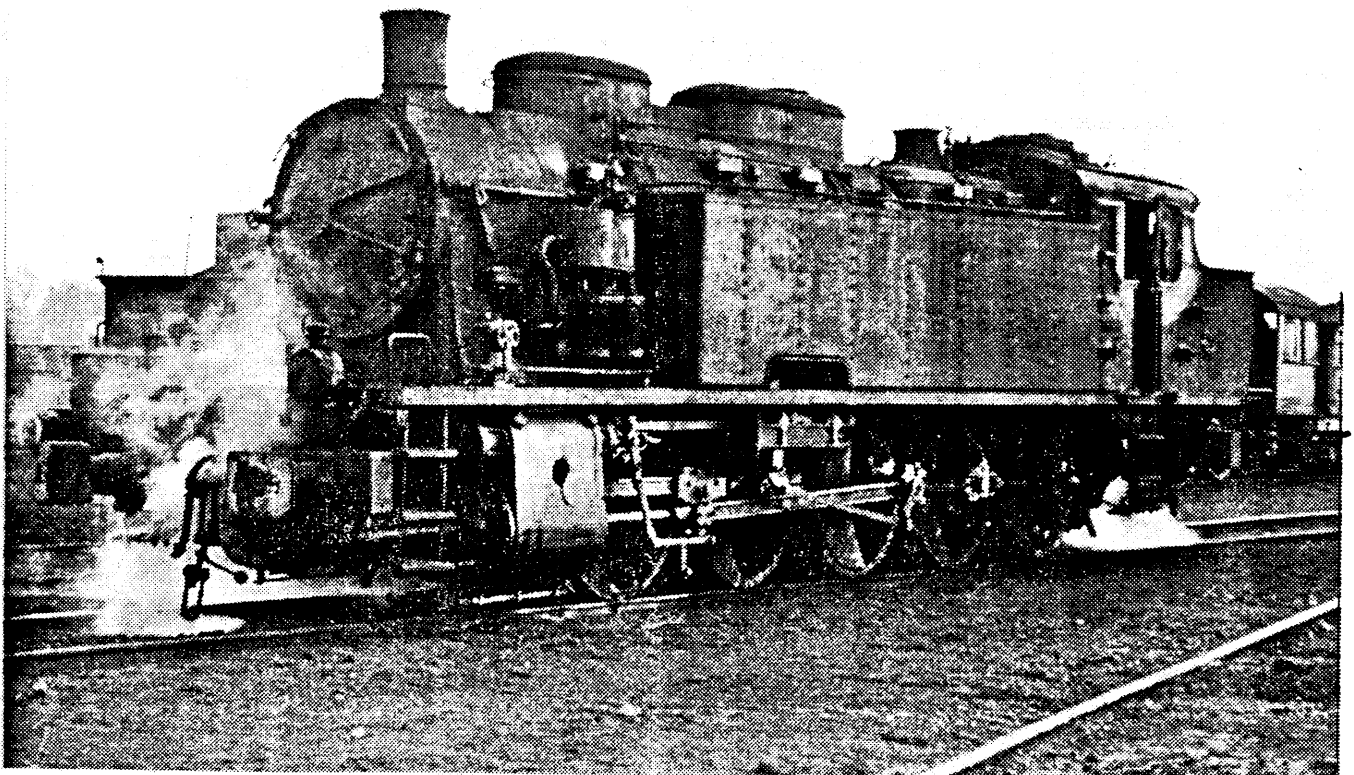
Na overname door de NMBS werden ze hier het type 99 en werden ondergebracht te Liège (lichterlokomotieven) en Latour. Ook Schaarbeek had enkele machines voor korte tijd in depot. Vanaf 1943 waren er 15 machines te Liège aanwezig, de 5 overige lokomotieven werden vanuit Visé ingezet.

Na de tweede wereldoorlog werden ze vooreerst samengebracht te Liège, nadien verhuisden een aantal lokomotieven naar antwerpen-dam.

Hier werden ze vooral gebruikt te Antwerpen-noord. Verder kreeg ook Montzen enkele machines type 99 in depot. Tussen maart 1955 en april 1957 werd alle loks uit het bestand afgevoerd.



Asindeling :	Et	Roosterlengte :	2 305 mm
nummering : nord belge	501-520	Roosterbreedte :	986 mm
nmbt	9901-9920	Roosteropp. :	2,27 m ²
'	99.001-99.020	Keteldruk :	14,3 bar
Diameter drijfwielen :	1 350 mm	Inhoud ketel :	5,628 m ³
Diameter cilinders :	610 mm	Inhoud stoomruimte :	3,155 m ³
Zuigerslag :	660 mm	Opp. stoomafgifte :	9,12 m ²
Aantal kl. vlampijpen :	190	Massa (rijvaardig) :	91 700 kg
Diameter kl. vlampijpen	50/55 mm	Massa (leeg) :	69 800 kg
Lengte vlampijpen :	4 500 mm	Aslast : 1ste as :	17 800 kg
Verwarmingsopp haard :	11,70 m ²	2 de as :	17 700 kg
Verwarmingsopp. pijpen :	135,85 m ²	3 de as :	18 200 kg
Totaal verwarmingsopp. :	147,85 m ²	4 de as :	18 800 kg
		5 de as :	19 200 kg
		Inhoud watertenders :	10 700 liter
		Inhoud kolenbakken :	4 500 kg



Nummering			Type	Bouwer	Fabr.nr	In dienst	uit dienst	Opmerkingen
1931	1941	1946						
5086	3286	3083	31.186	37	Armstrong	276	/1922	10/1957
5087	3287	3084	30.084	37	Armstrong	277	/1922	02/1950
5088	3288	3085	30.085	37	Armstrong	278	/1922	02/1950
5089	3289	3289	31.189	37	Armstrong	279	/1922	09/1958
5090	3290	3290	31.190	37	Armstrong	280	/1922	01/1957
5091	3291	3291	31.191	37	Armstrong	281	/1922	07/1959
5092	3292	3086	31.192	37	Armstrong	282	/1922	07/1957
5093	3293	3087	30.087	37	Armstrong	283	/1922	02/1950
5094	3294	3088	30.088	37	Armstrong	284	/1922	02/1950
5095	3295	3295	31.195	37	Armstrong	285	/1922	03/1956
5096	3296	3089	31.196	37	Armstrong	286	/1922	09/1958
5097	3297	3090	31.197	37	Armstrong	287	/1922	07/1959
5098	3298	3298	31.198	37	Armstrong	288	/1922	11/1955
5099	3299	3091	30.091	37	Armstrong	289	/1922	01/1950
5100	3100	3100	31.200	37	Armstrong	290	/1922	07/1957
5101	3101	3000	31.001	37	Armstrong	291	/1922	11/1955
5102	3102	3102	31.002	37	armstrong	292	/1922	02/1950
5103	3103	3103	31.003	37	Armstrong	293	/1922	04/1954
5104	3104	3104	31.004	37	Armstrong	294	/1922	03/1956
5105	3105	3105	31.005	37	Armstrong	295	/1922	07/1959
5106	3106	3106	31.006	37	Armstrong	296	/1922	03/1957
5107	3107	3001	31.007	37	Armstrong	297	/1922	07/1957
5108	3108	3108	31.008	37	Armstrong	298	/1922	12/1954
5109	3109	3002	30.002	37	Armstrong	299	/1922	12/1957
5110	3110	3003	30.003	37	armstrong	300	/1922	02/1950
5111	3111	3111	31.011	37	Armstrong	301	/1922	10/1957
5112	3112	3112	31.012	37	Armstrong	302	/1922	02/1950
5113	3113	3113	31.013	37	Armstrong	303	/1922	03/1956
5114	3114	3114	31.014	37	Armstrong	304	/1922	07/1956
5115	3115	3115	31.015	37	Armstrong	305	/1922	07/1954
5116	3116	3116	31.016	37	Armstrong	306	/1922	07/1957
5117	3117	3117	31.017	37	Armstrong	307	/1922	10/1957
5118	3118	3118	31.018	37	Armstrong	308	/1922	02/1950
5119	3119	3004	31.019	37	Armstrong	309	/1922	02/1957
5120	3120	3005	31.020	37	Armstrong	310	/1922	10/1957
5121	3121	3006	30.006	37	Armstrong	311	/1922	01/1950
5122	3122	3122	31.022	37	Armstrong	312	/1922	09/1958
5123	3123	3123	31.023	37	Armstrong	313	/1922	06/1948
5124	3124	3124	31.024	37	Armstrong	314	/1922	07/1959
5125	3125	3007	31.025	37	Armstrong	315	/1922	07/1959
5126	3126	3008	31.026	37	Armstrong	316	/1922	10/1949
5127	3127	3009	30.009	37	Armstrong	317	/1922	02/1950
5128	3128	3010	31.028	37	Armstrong	318	/1922	07/1959
5129	3129	3011	30.011	37	Armstrong	319	/1922	02/1950
5130	3130	3012	30.012	37	Armstrong	320	/1922	01/1957
5131	3131	3013	31.031	37	Armstrong	321	/1922	04/1955
5132	3132	3014	31.032	37	Armstrong	322	/1922	10/1957
5133	3133	3015	30.015	37	Armstrong	323	/1922	01/1950
5134	3134	3134	31.034	37	Armstrong	324	/1922	10/1957
5135	3135	3135	31.035	37	Armstrong	325	/1922	10/1957
5136	3136	3136	31.036	37	Armstrong	326	/1922	10/1957
5137	3137	3137	31.037	37	Armstrong	327	/1922	12/1957
5138	3138	3138	31.038	37	Armstrong	328	/1922	07/1957
5139	3139	3139	31.039	37	Armstrong	329	/1922	12/1954
5140	3140	3016	31.040	37	Armstrong	330	/1922	07/1954
5141	3141	3141	31.041	37	Armstrong	331	/1922	07/1959
5142	3142	3142	31.042	37	Armstrong	332	/1922	07/1959
5143	3143	3143	31.043	37	Armstrong	333	/1922	10/1957
5144	3144	3017	30.017	37	Armstrong	334	/1922	02/1950
5145	3145	3018	30.018	37	Armstrong	335	/1922	02/1957
5146	3146	3019	31.046	37	Armstrong	336	/1922	09/1954
5147	3147	3147	31.047	37	Armstrong	337	/1922	07/1959
5148	3148	3020	31.048	37	Armstrong	338	/1922	11/1955
5149	3149	3021	31.049	37	Armstrong	339	/1922	05/1954
5150	3150	3150	31.050	37	Armstrong	340	/1922	07/1959
5151	3151	3022	30.022	37	armstrong	341	/1922	02/1950
5152	3152	3023	31.052	37	Armstrong	342	/1922	07/1959
5153	3153	3153	31.053	37	Armstrong	343	/1922	10/1949
5154	3154	3154	31.054	37	Armstrong	344	/1922	10/1957
5155	3155	3155	31.055	37	Armstrong	345	/1922	07/1959
5156	3156	3156	31.056	37	Armstrong	346	/1922	11/1958
5157	3157	3157	31.057	37	Armstrong	347	/1922	03/1956
5158	3158	3024	31.058	37	Armstrong	348	/1922	11/1955
5159	3159	3159	31.059	37	Armstrong	349	/1922	10/1957
5160	3160	3025	30.025	37	Armstrong	350	/1922	02/1950
5161	3161	3161	31.061	37	Armstrong	351	/1922	09/1958
5162	3162	3162	31.062	37	Armstrong	352	/1922	11/1958
5163	3163	3163	31.063	37	Armstrong	353	/1922	07/1959
5164	3164	3164	41.064	37	Armstrong	354	/1922	09/1958
5165	3165	3026	30.026	37	Armstrong	355	/1922	02/1950
5166	3166	3166	31.066	37	Armstrong	356	/1922	10/1957
5167	3167	3027	31.067	37	Armstrong	357	/1922	07/1959
5168	3168	3168	31.068	37	Armstrong	358	/1922	07/1957
5169	3169	3028	31.069	37	Armstrong	359	/1922	11/1955
5170	3170	3170	31.070	37	Armstrong	360	/1922	07/1959
5171	3171	3171	31.071	37	Armstrong	361	/1922	01/1957

Nummering			Type	Bouwer	Fabr.nr	in dienst	uit dienst	opmerkingen
1931	1941	1946						
5172	3172	3172	37	Armstrong	362	/1922	12/1958	
5173	3173	3029	37	Armstrong	363	/1922	02/1950	
5174	3174	3174	37	Armstrong	364	/1922	05/1957	
5175	3175	3030	37	Armstrong	365	/1922	03/1955	
5176	3176	3031	37	Armstrong	366	/1922	11/1955	
5177	3177	3032	37	Armstrong	367	/1922	07/1959	
5178	3178	3178	37	Armstrong	368	/1922	02/1957	
5179	3179	3179	37	Armstrong	369	/1922	10/1957	
5180	3180	3180	37	Armstrong	370	/1922	02/1960	
5181	3181	3181	37	Armstrong	371	/1922	11/1958	
5182	3182	3182	37	Armstrong	372	/1922	05/1956	
5183	3183	3033	37	Armstrong	373	/1922	02/1950	
5184	3184	3034	37	Armstrong	374	/1922	07/1959	
5185	3185	3185	37	Armstrong	375	/1922	12/1957	
5186	3186	3186	37	Armstrong	376	/1922	11/1958	
5187	3187	3187	37	Armstrong	377	/1922	07/1957	
5188	3188	3188	37	Armstrong	378	/1922	11/1958	
5189	3189	3189	37	Armstrong	379	/1922	07/1957	
5190	3190	3190	37	Armstrong	380	/1922	10/1957	
5191	3191	3191	37	Armstrong	381	/1922	11/1958	
5192	3192	3192	37	Armstrong	382	/1922	07/1956	
5193	3193	3035	37	Armstrong	383	/1922	07/1959	
5194	3194	3036	37	Armstrong	384	/1922	10/1957	
5195	3195	3195	37	Armstrong	385	/1922	02/1960	
5196	3196	3037	37	Armstrong	386	/1922	02/1950	
5197	3197	3197	37	Armstrong	387	/1922	10/1957	
5198	3198	3198	37	Armstrong	388	/1922	02/1957	
5199	3199	3199	37	Armstrong	389	/1922	07/1959	
5200	3200	3038	37	Armstrong	390	/1922	01/1950	
5201	3801	38.001	38	Alco	61620	07/1920	05/1954	
5202	3802	38.002	38	Alco	61621	07/1920	06/1956	
5203	3803	38.003	38	Alco	61622	07/1920	02/1953	
5204	3804	38.004	38	Alco	61623	07/1920	12/1952	
5205	3805	38.005	38	Alco	61624	07/1920	01/1954	
5206	3806	38.006	38	Alco	61625	07/1920	03/1956	
5207	3807	38.007	38	Alco	61626	07/1920	06/1955	
5208	3808	38.008	38	Alco	61627	07/1920	10/1955	
5209	3809	38.009	38	Alco	61628	07/1920	03/1955	
5210	3810	38.010	38	Alco	61629	07/1920	12/1954	
5211	3811	38.011	38	Alco	61630	08/1920	03/1954	
5212	3812	38.012	38	Alco	61631	08/1920	12/1952	
5213	3813	38.013	38	Alco	61632	07/1920	02/1956	
5214	3814	38.014	38	Alco	61633	08/1920	12/1953	
5215	3815	38.015	38	Alco	61634	08/1920	03/1954	
5216	3816	38.016	38	Alco	61635	08/1920	03/1954	
5217	3817	38.017	38	Alco	61636	08/1920	12/1952	
5218	3818	38.018	38	Alco	61637	08/1920	10/1955	
5219	3819	38.019	38	Alco	61638	09/1920	12/1952	
5220	3820	38.020	38	Alco	61639	09/1920	01/1954	
5221	3821	38.021	38	Alco	61640	07/1920	02/1953	
5222	3822	38.022	38	Alco	61641	08/1920	07/1953	
5223	3823	38.023	38	Alco	61642	08/1920	12/1956	
5224	3824	38.024	38	Alco	61643	08/1920	03/1953	
5225	3825	38.025	38	Alco	61644	08/1920	04/1953	
5226	3826	38.026	38	Alco	61645	08/1920	10/1955	
5227	3827	38.027	38	Alco	61646	08/1920	03/1953	
5228	3828	38.028	38	Alco	61647	09/1920	10/1955	
5229	3829	38.029	38	Alco	61648	08/1920	03/1955	
5230	3830	38.030	38	Alco	61649	09/1920	03/1957	
5231	3831		38	Alco	61650	08/1920	03/1945	
5232	3832		38	Alco	61653	09/1920	10/1945	
5233	3833	38.033	38	Alco	61652	09/1920	12/1953	
5234	3834	38.034	38	Alco	61651	09/1920	10/1955	
5235	3835	38.035	38	Alco	61654	09/1920	01/1953	
5236	3836	38.036	38	Alco	61655	09/1920	04/1953	
5237	3837	38.037	38	Alco	61656	09/1920	03/1954	
5238	3838	38.038	38	Alco	61657	10/1920	01/1953	
5239	3839	38.039	38	Alco	61658	10/1920	10/1955	
5240	3840	38.040	38	Alco	61659	09/1920	12/1953	
5241	3841	38.041	38	Alco	61660	10/1920	10/1955	
5242	3842	38.042	38	Alco	61661	11/1920	12/1952	
5243	3843	38.043	38	Alco	61662	10/1920	03/1953	
5244	3844	38.044	38	Alco	61663	09/1920	08/1955	
5245	3845	38.045	38	Alco	61664	11/1920	08/1955	
5246	3846	38.046	38	Alco	61665	11/1920	03/1953	
5247	3847	38.047	38	Alco	61666	09/1920	09/1956	
5248	3848	38.048	38	Alco	61667	11/1920	02/1956	
5249	3849	38.049	38	Alco	61668	10/1920	01/1953	
5250	3850	38.050	38	Alco	61669	10/1920	12/1952	
5251	3851	38.051	38	Alco	61670	12/1920	10/1955	
5252	3852	38.052	38	Alco	61671	09/1920	12/1952	
5253	3853	38.053	38	Alco	61672	10/1920	10/1955	
5254	3854	38.054	38	Alco	61673	10/1920	04/1955	
5255	3855	38.055	38	Alco	61674	11/1920	03/1955	
5256	3856	38.056	38	Alco	61675	10/1920	06/1956	

Nummering		Type	Bouwer	Fabr.nr	In dienst	Uit dienst	Opmerkingen	
1931	1946							
5257	3857	38.057	38	Alco	61676	11/1920	10/1955	
5258	3858	38.058	38	Alco	61677	11/1920	08/1956	
5259	3859	38.059	38	Alco	61678	10/1920	12/1952	
5260	3860	38.060	38	Alco	61679	11/1920	07/1953	
5261	3861		38	Alco	61680	11/1920	09/1944	afgevoerd naar DDR
5262	3862	38.062	38	Alco	61681	12/1920	04/1955	
5263	3863	38.063	38	Alco	61682	12/1920	04/1953	
5264	3864	38.064	38	Alco	61683	11/1920	03/1953	
5265	3865	38.065	38	Alco	61684	12/1920	05/1957	
5266	3866	38.066	38	Alco	61685	12/1920	04/1955	
5267	3867	38.067	38	Alco	61686	12/1920	08/1953	
5268	3868	38.068	38	Alco	61687	12/1920	06/1957	
5269	3869	38.069	38	Alco	61688	12/1920	02/1956	
5270	3870	38.070	38	Alco	61689	12/1920	12/1952	
5271	3871	38.071	38	Alco	61690	11/1920	01/1953	
5272	3872	38.072	38	Alco	61691	12/1920	12/1952	
5273	3873	38.073	38	Alco	61692	12/1920	10/1955	
5274	3874	38.074	38	Alco	61693	12/1920	03/1954	
5275	3875	38.075	38	Alco	61694	11/1920	02/1956	
5276	3876	38.076	38	Baldwin	53005	08/1920	01/1954	
5277	3877	38.077	38	Baldwin	53009	08/1920	12/1952	
5278	3878	38.078	38	Baldwin	53030	08/1920	12/1953	
5279	3879	38.079	38	Baldwin	53031	08/1920	03/1955	
5280	3880	38.080	38	Baldwin	53032	08/1920	10/1955	
5281	3881	38.081	38	Baldwin	53033	10/1920	01/1953	
5282	3882	38.082	38	Baldwin	53070	09/1920	05/1949	
5283	3883	38.083	38	Baldwin	53071	10/1920	04/1955	
5284	3884	38.084	38	Baldwin	53072	10/1920	01/1954	
5285	3885	38.085	38	Baldwin	53073	09/1920	04/1955	
5286	3886	38.086	38	Baldwin	53074	11/1920	05/1949	
5287	3887	38.087	38	Baldwin	53083	10/1920	03/1955	
5288	3888	38.088	38	Baldwin	53084	10/1920	09/1956	
5289	3889	38.089	38	Baldwin	53085	10/1920	12/1952	
5290	3890	38.090	38	Baldwin	53086	10/1920	03/1956	
5291	3891	38.091	38	Baldwin	53087	10/1920	03/1956	
5292	3892	38.092	38	Baldwin	53088	09/1920	12/1953	
5293	3893	38.093	38	Baldwin	53089	10/1920	10/1955	
5294	3894	38.094	38	Baldwin	53090	10/1920	03/1956	
5295	3895	38.095	38	Baldwin	53109	10/1920	12/1952	
5296	3896	38.096	38	Baldwin	53110	10/1920	03/1955	
5297	3897	38.097	38	Baldwin	53170	10/1920	04/1955	
5298	3898	38.098	38	Baldwin		10/1920	10/1955	
5299	3899	38.099	38	Baldwin		10/1920	03/1955	
5300	3900	38.100	38	Baldwin	53114	09/1920	08/1953	
5301	3901	38.101	38	Baldwin		09/1920	07/1956	
5302	3902	38.102	38	Baldwin	53116	09/1920	01/1953	
5303	3903	38.103	38	Baldwin	53115	09/1920	01/1953	
5304	3904	38.104	38	Baldwin	53118	09/1920	04/1955	
5305	3905	38.105	38	Baldwin	53117	09/1920	03/1954	
5306	3906	38.106	38	Baldwin		09/1920	07/1953	
5307	3907	38.107	38	Baldwin		09/1920	08/1953	
5308	3908	38.108	38	Baldwin	53130	09/1920	02/1953	
5309	3909	38.109	38	Baldwin	53133	08/1920	12/1954	
5310	3910	38.110	38	Baldwin	53151	09/1920	03/1953	
5311	3911	38.111	38	Baldwin	53149	08/1920	02/1955	
5312	3912	38.112	38	Baldwin	53150	08/1920	02/1956	
5313	3913	38.113	38	Baldwin	53134	08/1920	03/1955	
5314	3914	38.114	38	Baldwin		08/1920	05/1954	
5315	3915	38.115	38	Baldwin	53153	09/1920	10/1955	
5316	3916	38.116	38	Baldwin	53154	09/1920	03/1954	
5317	3917	38.117	38	Baldwin	53155	09/1920	11/1955	
5318	3918	38.118	38	Baldwin	53156	10/1920	08/1953	
5319	3919	38.119	38	Baldwin	53166	10/1920	12/1952	
5320	3920	38.120	38	Baldwin	53167	10/1920	12/1952	
5321	3921	38.121	38	Baldwin	53168	10/1920	04/1953	
5322	3922	38.122	38	Baldwin	53169	11/1920	10/1955	
5323	3923	38.123	38	Baldwin		09/1920	05/1957	
5324	3924	38.124	38	Baldwin	53171	10/1920	12/1952	
5325	3925	38.125	38	Baldwin	53172	09/1920	01/1953	
5326	3926	38.126	38	Baldwin	53190	11/1920	12/1952	
5327	3927	38.127	38	Baldwin	53191	11/1920	08/1953	
5328	3928	38.128	38	Baldwin	53192	11/1920	03/1956	
5329	3929	38.129	38	Baldwin	53193	12/1920	08/1953	
5330	3930	38.130	38	Baldwin	53218	12/1920	07/1953	
5331	3931	38.131	38	Baldwin	53219	12/1920	12/1952	
5332	3932	38.132	38	Baldwin	53220	10/1920	10/1953	
5333	3933	38.133	38	Baldwin	53223	09/1920	12/1952	
5334	3934	38.134	38	Baldwin	53222	11/1920	03/1955	
5335	3935	(38.135)	38	Baldwin	53221	11/1920	09/1949	
5336	3936	38.136	38	Baldwin	53224	10/1920	12/1954	
5337	3937	38.137	38	Baldwin	53242	11/1920	10/1956	
5338	3938	38.138	38	Baldwin	53243	12/1920	12/1952	
5339	3939	38.139	38	Baldwin	53244	12/1920	04/1955	

Nummering		Type	Bouwer	Fabr.nr	In dienst	Uit dienst	Opmerkingen
1931	1946						
5340	3940	38.140	38	Baldwin	53245	12/1920	01/1956
5341	3941	38.141	38	Baldwin	53261	12/1920	06/1956
5342	3942	38.142	38	Baldwin	53262	12/1920	03/1956
5343	3943	38.143	38	Baldwin	53263	12/1920	01/1954
5344	3944	38.144	38	Baldwin	53264	12/1920	10/1956
5345	3945	38.145	38	Baldwin	53265	11/1920	04/1953
5346	3946	38.146	38	Baldwin	53273	12/1920	12/1952
5247	3947	38.147	38	Baldwin	53274	12/1920	08/1957
5248	3948	38.148	38	Baldwin	53275	12/1920	03/1954
5349	3949	38.149	38	Baldwin	53297	12/1920	01/1954
5350	3800	38.031	38	Baldwin	53298	12/1920	01/1953
5501	500	5.004	5	Tubize	2103	/1930	
5502	501	5.001	5	Tubize	2104	/1930	
5503	502	5.002	5	Tubize	2105	/1930	
5504	503	5.003	5	Tubize	2106	/1930	
5601	3500	35.004	35	Cockerill	3209	/1930	
5602	3501	35.001	35	Cockerill	3210	/1930	
5603	3502	35.002	35	Cockerill	3211	/1930	
5604	3503	35.003	35	Cockerill	3212	/1930	

Hiermee eindigen de nummerlijsten van de stoomlokomotieven van de Etat Belge, en in dit nummer en de volgende TIZ-aktueel gaan we verder met de nummerlijsten van de nmbs (na de hernummering) van 1931 en nadien met de lijsten van de ex-Duitse "wapenstilstandslokomotieven!"

Inmiddels werden de vorige lijsten volledig herwerkt en aangepast met de talrijke verbeteringen die ons door de leden aangebracht werden. Hierbij wil ik vooral dhr Huysman bedanken voor het werk dat hij verzet heeft om de laatste fouten en ontbrekende gegevens op te zoeken en door te spelen.

Voor de geïnteresseerden zullen de (herwerkte) nummerlijsten in een brochurevorm verwerkt worden en gedurende de zomer verschijnen. Dit zal in de TIZ-aktueel nog verder vermeld worden. De kostprijs zal 150 BF bedragen. Om een inzicht te hebben in het aantal belangstellenden kan men nu al het betreffende bedrag storten, de lijsten worden dan begin september verstuurd.

Nummering			Bouwer	Fabr.nr.	In dienst uit d.		opmerkingen
DRB	1931	1946					
	101	1.001	Consortium Belge I		28/02/1935	06/57	
	102	1.002	Consortium Belge I		19/03/1935	10/62	bewaard voor museum
	103	1.003	Consortium Belge I		03/04/1935	09/62	
	104	1.004	Consortium Belge I		26/03/1935	02/62	
	105	1.005	Consortium Belge I		30/03/1935	11/62	
	106	1.006	Consortium Belge I		06/04/1935	09/62	gebruikt als Hlf
	107	1.007	Consortium Belge I		15/04/1935	09/62	
	108	1.008	Consortium Belge I		18/04/1935	10/62	
	109	1.009	Consortium Belge I		20/04/1935	10/62	
	110	1.010	Consortium Belge I		26/04/1935	11/59	
	111	1.011	Consortium Belge I		30/04/1935	05/62	
	112	1.012	Consortium Belge I		07/05/1935	11/62	gebruikt als Hlf
	113	1.013	Consortium Belge I		17/05/1935	02/62	
	114	1.014	Consortium Belge I		21/06/1935	05/62	
	115	1.015	Consortium Belge I		28/06/1935	11/59	
	116	1.016	Consortium Belge II		31/03/1938	05/62	
	117	1.017	Consortium Belge II		09/04/1938	03/61	
	118	1.018	Consortium Belge II		15/04/1938	09/62	
	119	1.019	Consortium Belge II		21/04/1938	09/62	
	120	1.020	Consortium Belge II		27/04/1938	11/59	
	121	1.021	Consortium Belge II		02/05/1938	11/59	
	122	1.022	Consortium Belge II		07/05/1938	10/62	
	123	1.023	Consortium Belge II		14/05/1938	10/62	
	124	1.024	Consortium Belge II		19/05/1938	05/62	
	125	1.025	Consortium Belge II		25/05/1938	08/62	
	126	1.026	Consortium Belge II		31/05/1938	09/62	
	127	1.027	Consortium Belge II		07/06/1938	11/59	
	128	1.028	Consortium Belge II		10/06/1938	09/62	
	129		Consortium Belge II		16/06/1938	?	naar DDR
	130	1.030	Consortium Belge II		23/06/1938	08/62	
	131	1.031	Consortium Belge II		02/07/1938	09/62	
	132	1.032	Consortium Belge II		02/07/1938	05/62	
	133	1.033	Consortium Belge II		08/07/1938	05/62	
	134	1.034	Consortium Belge II		14/07/1938	10/62	
	135	1.035	Consortium Belge II		20/07/1938	05/62	
	1201	12.001	Consortium Belge II		19/04/1939	09/62	
	1202	12.002	Consortium Belge II		27/05/1939	09/62	
	1203	12.003	Consortium Belge II		24/06/1939	09/62	
	1204	12.004	Consortium Belge II		15/07/1939	09/62	bewaard voor museum
	1205	12.005	Consortium Belge II		11/07/1939	12/60	
	1206	12.006	Consortium Belge II		04/07/1939	01/58	
(50.2074)	2500	25.013	Cockerill	3334	17/11/1944	10/59	
(50.2075)	2501	25.001	Cockerill	3335	23/02/1945	11/58	
(50.2155)	2502	25.002	Anglo-Franco-Belge	2359	15/12/1944	08/59	
(50.1995)	2503	25.003	Couillet	1859	01/12/1944	02/57	
(50.2093)	2504	25.004	La Meuse	4166	21/12/1945	07/59	
(50.2094)		25.005	La Meuse	4167	27/03/1946	11/55	
(50.2095)		25.006	La Meuse	4168	05/06/1946	03/55	
(50.2096)		25.007	La Meuse	4169	24/09/1946	03/55	
(50.2097)		25.008	La Meuse	4170	05/12/1946	11/55	
(50.2098)		25.009	La Meuse	4171	06/06/1947	11/55	
(50.2099)		25.010	La Meuse	4172	09/09/1947	02/57	
(50.2100)		25.011	La Meuse	4173	13/03/1948	03/55	
(50.2101)		25.012	La Meuse	4174	20/04/1948	09/58	
50.133	2513	25.014	50.133 Borsig	14864	03/1940		06/50 terug naar DB
50.434	2514	25.015	50.434 Schichau	3396	05/1940		06/50 terug naar DB
50.1314	2515	25.016	50.1314 Henschel	11608	05/1941		06/50 terug naar DB (1)
50.1436	2516	25.017	50.1436 Henschel	26246	05/1941		06/50 terug naar DB (2)
50.1539	2517	25.018	50.1539 Henschel	26349	20/12/1941		06/50 terug naar DB
50.1774	2518	25.019	50.1774 Schichau	3475	10/05/1941		06/50 terug naar DB
50.3052	2519	25.020	50.3052 Krupp	3127	09/03/1943		06/50 terug naar DB
(44.1802)	2520	25.021	44.1471 Cail	4381	1944		06/50 naar DB (3)
50.1458	2521		50.1458 Henschel	26268	18.07/1941		11/45 terug naar DB
50.1098	2522		50.1098 Skoda	1177	21/01/1941		11/45 terug naar DB
50.1729	2523		50.1729 Krupp	2569	06/12/1941		11/45 terug naar DB
50.2700		25.022	50.2700 Henschel	26760	25/07/1942		06/50 terug naar DB
(50.2092)		25.023	La Meuse	4165	20/11/1946	08/57	
(1) :	van	05/1945 tot 10/1945	USTC 1003				
(2) :	van	05/1945 tot 10/1945	USTC 1002				
(3) :	van	05/1945 tot 10/1945	USTC 1001				
	2600	26.100	Tubize	2308	11/08/1945	04/57	
	2601	26.001	Tubize	2309	30/08/1945	12/58	
	2602	26.002	Tubize	2310	15/09/1945	12/57	
	2603	26.003	Tubize	2311	28/09/1945	12/57	
	2604	26.004	Tubize	2312	12/10/1945	04/57	
	2605	26.005	Tubize	2313	30/10/1945	09/62	
	2606	26.006	Tubize	2314	24/11/1945	12/57	
	2607	26.007	Tubize	2315	30/11/1945	11/63	

Nummering							
	1946	-- DB	Bouwer	Fabr.nr	In dienst	uit dienst	opmerkingen
	26.008		Tubize	2316	05/01/1946	12/57	
	26.009		Tubize	2317	05/01/1946	10/61	
	26.010		Tubize	2318	30/01/1946	05/60	
	26.011		Tubize	2319	01/02/1946	12/57	
	26.012		Tubize	2320	19/02/1946	05/61	
	26.013		Tubize	2321	28/02/1946	05/61	05/46 CFL 5601
	26.014		Tubize	2322	19/03/1946	05/61	05/46 CFL 5602
	26.015		Tubize	2323	03/04/1946	05/61	05/46 CFL 5603
	26.016		Tubize	2324	20/04/1946	05/61	05/46 CFL 5604
	26.017		Tubize	2325	01/05/1946	04/57	
	26.018		Tubize	2326	25/05/1946	10/61	
	26.019		Tubize	2327	01/06/1946	11/61	
	26.020		Tubize	2328	29/06/1946	12/57	
	26.021		Tubize	2329	29/06/1946	04/57	
	26.022		Tubize	2330	25/07/1946	04/57	
	26.023		Tubize	2331	31/07/1946	09/62	
	26.024		Tubize	2332	03/09/1946	08/61	
	26.025		Cockerill	3338	03/02/1946	12/57	
	26.026		Cockerill	3339	08/02/1946	05/60	
	26.027		Cockerill	3340	16/02/1946	04/57	
	26.028		Cockerill	3341	26/02/1946	05/63	
	26.029		Cockerill	3342	06/03/1946	03/61	
	26.030		Cockerill	3343	14/03/1946	12/57	
	26.031		Cockerill	3344	20/03/1946	05/60	
	26.032		Cockerill	3345	02/04/1946	12/57	
	26.033		Cockerill	3346	02/04/1946	05/60	
	26.034		Cockerill	3347	18/04/1946	07/60	
	26.035		Cockerill	3348	15/04/1946	12/58	
	26.036		Cockerill	3349	25/04/1946	09/58	
	26.037		Cockerill	3350	30/04/1946	10/61	
	26.038		Cockerill	3351	04/05/1946	11/62	
	26.039		Cockerill	3352	11/05/1946	05/63	
	26.040		Cockerill	3353	17/05/1946	03/55	
	26.041		Cockerill	3354	28/05/1946	05/60	
	26.042		Cockerill	3355	29/05/1946	05/61	06/46 CFL 5606
	26.043		Cockerill	3356	06/06/1946	05/61	10/47 CFL 5607
	26.044		Cockerill	3357	08/06/1946	05/61	06/46 CFL 5608
	(26.045)		Cockerill	3358	15/06/1946	05/61	06/46 CFL 5609
	(26.046)		Cockerill	3359	19/06/1946	05/61	06/46 CFL 5610
	26.047		Cockerill	3360	23/06/1946	08/61	
	26.048		Cockerill	3361	26/06/1946	03/55	
	26.049		Cockerill	3362	09/07/1946	03/61	
2650	26.050		Haine-St-Pierre	1914	11/09/1945	09/61	
2651	26.051		Haine-St-Pierre	1915	27/09/1945	12/57	
2652	26.052		Haine-St-Pierre	1916	12/10/1945	12/57	
2653	26.053		Haine-St-Pierre	1917	08/10/1945	12/57	
2654	26.054		Haine-St-Pierre	1918	12/10/1945	05/58	
	26.055		Haine-St-Pierre	1919	05/01/1946	03/61	
	26.056		Haine-St-Pierre	1920	12/01/1946	07/63	tot 10/63 H1f
	26.057		Haine-St-Pierre	1921	16/01/1946	11/63	
	26.058		Haine-St-Pierre	1922	16/01/1946	05/60	
	26.059		Haine-St-Pierre	1923	19/01/1946	05/60	
	26.060		Haine-St-Pierre	1924	08/03/1946	10/61	
	26.061		Haine-St-Pierre	1925	17/03/1946	10/61	
	26.062		Haine-St-Pierre	1926	30/03/1946	05/60	
	26.063		Haine-St-Pierre	1927	01/05/1946	04/57	
	26.064		Haine-St-Pierre	1928	19/04/1946	11/63	
	26.065		Haine-St-Pierre	1929	30/07/1946	12/57	
	26.066		Haine-St-Pierre	1930	12/08/1946	10/61	
	26.067		Haine-St-Pierre	1931	19/08/1946	11/63	
	26.068		Haine-St-Pierre	1932	26/08/1946	11/63	
	26.069		Haine-St-Pierre	1933	16/09/1946	12/57	
	26.070		Haine-St-Pierre	1934	30/09/1946	08/63	
	26.071		Haine-St-Pierre	1935	07/10/1946	03/55	
	26.072		Haine-St-Pierre	1936	22/10/1946	12/57	
	26.073		Haine-St-Pierre	1937	28/11/1946	12/57	
	26.074		Haine-St-Pierre	1938	07/01/1947	12/57	
	26.075		La Croyère	2623	20/03/1946	03/61	
	26.076		La Croyère	2624	31/03/1946	12/58	
	26.077		La Croyère	2625	16/04/1946	04/61	
	26.078		La Croyère	2626	28/04/1946	05/63	
	26.079		La Croyère	2627	15/05/1946	05/60	
	26.080		La Croyère	2628	14/06/1946	12/57	
	26.081		La Croyère	2629	22/06/1946	05/63	
	26.082		La Croyère	2630	19/07/1946	09/58	
	26.083		La Croyère	2631	09/08/1946	12/58	
	26.084		La Croyère	2632	21/08/1946	11/63	
	26.085		La Croyère	2633	14/09/1946	03/55	
	26.086		La Croyère	2634	11/10/1946	12/57	
	26.087		La Croyère	2635	07/11/1946	12/57	
	26.088		La Croyère	2636	06/03/1947	12/57	

Nummering		Bouwer	Fabr.nr	In dienst	Uit Dienst	Opmerkingen	
	1931	1946					
		26.089	La Croyère	2637	23/03/1947	12/57	
		26.090	La Croyère	2638	28/03/1947	12/58	
		26.091	La Croyère	2639	06/05/1947	12/57	
		26.092	La Croyère	2640	01/06/1947	12/57	
		26.093	La Croyère	2641	04/07/1947	04/57	
		26.094	La Croyère	2642	19/07/1947	12/57	
		26.095	La Croyère	2643	22/08/1947	03/55	
		26.096	La Croyère	2644	06/09/1947	04/57	
		26.097	La Croyère	2645	30/09/1947	12/58	
		26.098	La Croyère	2646	11/10/1947	09/58	
		26.099	La Croyère	2647	30/10/1947	04/57	
52.1973	2800	27.003	52.1973 Henschel	27301	/05/1944	11/51	06/50 terug naar DB
52.1977	2801	27.001	52.1977 Henschel	27305	/05/1944	11/51	06/50 terug naar DB
52.1992	2802	27.002	52.1992 Henschel	27320	/07/1944	11/51	06/50 terug naar DB
		29.001	Montreal Loc. Works	74498	29/12/1945	03/63	"Ambiorix"
		29.002	Montreal Loc. Works	74499	04/01/1946	06/65	
		29.003	Montreal Loc. Works	74500	02/01/1946	03/65	
		29.004	Montreal Loc. Works	74501	27/01/1946	05/65	
		29.005	Montreal Loc. Works	74502	12/01/1946	08/63	
		29.006	Montreal Loc. Works	74503	12/01/1946	11/63	
		29.007	Montreal Loc. Works	74504	21/01/1946	04/64	
		29.008	Montreal Loc. Works	74505	04/02/1946	09/62	
		29.009	Montreal Loc. Works	74506	12/01/1946	03/66	
		29.010	Montreal Loc. Works	74507	05/02/1946	06/65	
		29.011	Montreal Loc. Works	74508	07/02/1946	04/64	
		29.012	Montreal Loc. Works	74509	06/02/1946	08/64	
		29.013	Montreal Loc. Works	74510	08/02/1946	04/67	
		29.014	Montreal Loc. Works	74511	16/01/1946	09/65	
		29.015	Montreal Loc. Works	74512	31/01/1946	09/62	
		29.016	Montreal Loc. Works	74513	01/02/1946	06/66	
		29.017	Montreal Loc. Works	74514	19/01/1946	08/63	
		29.018	Montreal Loc. Works	74515	22/01/1946	02/67	
		29.019	Montreal Loc. Works	74516	22/01/1946	10/64	
		29.020	Montreal Loc. Works	74517	02/02/1946	01/65	
		29.021	Montreal Loc. Works	74518	04/02/1946	09/62	
		29.022	Montreal Loc. Works	74519	01/02/1946	12/65	
		29.023	Montreal Loc. Works	74520	05/02/1946	06/66	
		29.024	Montreal Loc. Works	74521	31/01/1946	02/64	
		29.025	Montreal Loc. Works	74522	06/02/1946	08/63	
		29.026	Montreal Loc. Works	74523	02/02/1946	10/63	
		29.027	Montreal Loc. Works	74524	28/02/1946	09/62	
		29.028	Montreal Loc. Works	74525	22/03/1946	11/63	
		29.029	Montreal Loc. Works	74526	01/03/1946	04/67	
		29.030	Montreal Loc. Works	74527	26/03/1946	11/63	
		29.031	Montreal Loc. Works	74528	08/03/1946	05/66	
		29.032	Montreal Loc. Works	74529	09/03/1946	09/62	
		29.033	Montreal Loc. Works	74530	11/03/1946	09/62	
		29.034	Montreal Loc. Works	74531	05/04/1946	02/67	
		29.035	Montreal Loc. Works	74532	12/03/1946	05/65	
		29.036	Montreal Loc. Works	74533	07/02/1946	09/62	
		29.037	Montreal Loc. Works	74534	06/04/1946	03/65	
		29.038	Montreal Loc. Works	74535	25/03/1946	01/66	
		29.039	Montreal Loc. Works	74536	08/04/1946	07/66	
		29.040	Montreal Loc. Works	74537	15/03/1946	12/64	
		29.041	Montreal Loc. Works	74538	03/05/1946	06/66	
		29.042	Montreal Loc. Works	74539	06/05/1946	10/64	
		29.043	Montreal Loc. Works	74540	27/03/1946	01/66	
		29.044	Montreal Loc. Works	74541	06/04/1946	05/66	
		29.045	Montreal Loc. Works	74542	28/03/1946	06/66	
		29.046	Montreal Loc. Works	74543	10/05/1946	06/66	
		29.047	Montreal Loc. Works	74544	15/05/1946	08/66	
		29.048	Montreal Loc. Works	74545	20/05/1946	11/62	
		29.049	Montreal Loc. Works	74546	04/05/1946	04/65	
		29.050	Montreal Loc. Works	74547	14/05/1946	09/66	
		29.051	Montreal Loc. Works	74548	06/05/1946	09/63	
		29.052	Montreal Loc. Works	74549	14/03/1946	04/65	
		29.053	Montreal Loc. Works	74550	11/05/1946	11/62	
		29.054	Montreal Loc. Works	74551	12/04/1946	09/62	
		29.055	Montreal Loc. Works	74552	13/05/1946	12/64	
		29.056	Montreal Loc. Works	74553	13/05/1946	12/64	
		29.057	Montreal Loc. Works	74554	20/05/1946	05/63	
		29.058	Montreal Loc. Works	74555	15/03/1946	04/65	
		29.059	Montreal Loc. Works	74556	09/04/1946	08/64	
		29.060	Montreal Loc. Works	74557	16/03/1946	10/65	
		29.061	Montreal Loc. Works	74558	18/03/1946	04/67	
		29.062	Montreal Loc. Works	74559	29/03/1946	04/66	
		29.063	Montreal Loc. Works	74560	29/04/1946	09/63	
		29.064	Montreal Loc. Works	74561	11/05/1946	09/66	
		29.065	Montreal loc. Works	74562	11/04/1946	05/63	
		29.066	Montreal Loc. Works	74563	13/05/1946	06/65	
		29.067	Montreal Loc. Works	74564	02/05/1946	11/62	
		29.068	Montreal loc. Works	74565	10/05/1946	09/62	

bewaard voor museum

**** De motortreinstellen****Deel 2 ******-- De stoommotorwagen type 502 :**

na de beide voorgaande typen stoommotorwagens, werd nog een derde type aanbe-
steed en hierbij werd een Belgische constructeur, in de vorm van de Ateliers Métal-
lurgiques de Nivelles, met dit order bedacht. Onder licentie van Sentinel werd op-
nieuw gekozen voor een verticale ketel op hoge druk. Deze drijft twee compound-mo-
toren aan. Deze zijn gelegen in de draaistellen en hebben een toerental variërend
rond de 900 omw/min en hebben elk een vermogen van 125 pk. De aandrijving van de
assen gebeurde door middel van tandwielen.

Zoals de vorige stellen, werd ook de 502.01 te Liège ondergebracht en verzekerde
dezelfde diensten, nl. naar Visé, op de Vesderlijn en op de Ourthelijn. ochtans
begon het stel zijn loopbaan op de wereldtentoonstelling van 1935 te Brussel, waar
het naast het vierledig stel type '35 en de stoomlokomotief type 1 aan het publiek
voorgesteld werd. Te vermelden valt nog dat de kast sprekend gelijkt op de M1-rij-
tuigen die tijdens deze periode geleverd werden.

Ook na de afgifte van de stellen type 500 aan Visé, bleef de 502 te Liège en
kende er hetzelfde lot als de 501. In 1944 werd het immers zwaar beschadigd tijdens
een bombardement, doch bleef voorlopig in het bestand. Men overwoog immers een her-
stelling. Maar in 1946 werd beslist om het stel te slopen. In december van hetzelf-
de jaar werd het officieel uit het bestand geschrapt.

Asindeling :	B'2'	Keteldruk :	
nummering :	502.01	Vermogen :	2x 125 pk
Massa :	57 980 kg	Motor	2x compound
Voorraad kolen :	2 000 kg		in neusophanging
Voorraad water :	2 300 l	Boring cilinders	184 mm LD
Lengte :	22 000 mm		en 108 mm HD
		Zuigerslag :	152 mm
Aantal plaatsen :	tweede klasse :	20 zitplaatsen	+ 10 staanplaatsen
	derde klasse :	51 zitplaatsen	+ 50 staanplaatsen
Bagage :	500 kg		
Stelplaatsen :	Liège	van 1934 tot	10/1946

-- De dieselmotorwagens type 550 :

Vanaf 1939 werden 56 tweeassige motorwagens type 622 (later type 551) afgeleverd
doch na het uitbreken van de tweede wereldoorlog, werd de aanvoer van dieselolie
beperkt tot de militaire voortuigen. Dit had tot oorzaak dat de meeste dieselmotor-
wagens afgesteld moesten worden. Doch dit was niet het geval voor de stellen type
622. Al deze stellen werden omgebouwd voor de aandrijving met arm gas. Hiervoor
werden twee systemen toegepast : 27 stellen kregen een uitrusting gebouwd door
Brossel, 28 stellen werden uitgerust met een vergassingsinstallatie van het type
Bernard ingebouwd. Vanaf mei 1941 werd de eerste versie hernummerd in type 550
(nrs 550.01 - 550.27). In januari 1942 waren deze stellen ingedeeld bij de stel-
plaatsen Florennes, Bertrix, Ieper en Ciney waar ze goed waren voor beperkte inzet-
reeksen. In het totaal werden 11 stellen gebruikt op lokale verbindingen rondom
de stelplaatsen. Doch sabotagedaden en de ingewikkelde constructie leidde tot een
grote uitval van deze stellen.

Kort na de oorlog werden alle stellen opnieuw omgebouwd tot de gewone versie
en ingenummerd als type 551.

Voor de kenmerken van deze stellen verwijzen we naar het type 551.

-- De dieselmotorwagens type 551 (ex type 622)

Zoals al vermeld kwamen de tweeassige "Brossels" in de loop van 1939 in dienst. Van de in het totaal 56 gebouwde stellen, zou Brossel er 6 zelf bouwen, de overige werden gebouwd door de CW Mechelen, dit echter nog steeds met de degelijke Brossel-motoren.

De als type 622 geleverde stellen werden o.a. verdeeld over de stelplaatsen Brugge, Aalst, Ieper, Kortrijk, Merelbeke, Tournai, Gouvy, Liège en Bertrix en verzekeerden overal de lokale reizigersdiensten.

Tijdens de oorlog werden ze voorzien voor het gebruik van arme gassen als motorbrandstof en werden ze omgenummerd in type 550 en 551, deze laatste uitgerust met een gasinstallatie type Bernard.

Deze laatste stellen werden ingezet vanuit Ath en Haine-St-Pierre.

na de tweede wereldoorlog werden alle stellen opnieuw omgebouwd tot het gebruik van gewone diesel en werden alle motorwagens ingedeeld bij het type 551. In 1947 werden ze door verschillende stelplaatsen gebruikt, als voornaamste kunnen we Ieper (4 diensten naar o.a. Roeselare, nieuwoort en Le Touquet), Florennes (9 diensten), en Ath (5 diensten).

Na de ombouw die tot eind 1947 voortduurde, werden steeds meer stellen gebruikt, doch de voorkeur ging toch meer en meer uit naar de analoge, vierassige Brossels.

Tijdens de volgende jaren zou de inzet verder uitdeinen over het ganse land in 1955 werden de 53 overblijvende stellen gebruikt vanuit Aarschot (o.a. naar Scherpenheuvel), Florennes, Gouvy, Kinkempois, Ath en Bertrix. Maar de levering van de nieuwe stellen 603, 604 en 605 zou al vlug het einde betekenen voor een groot deel van deze tweeassers. Ook het verbussen van een groot aantal inzetlijnen leidde tot de gedeeltelijk afstelling. In 1957 waren er wel nog 52 stellen aanwezig maar het dienstenpakket voorzag nog slechts 27 diensten, dit vanuit Walcourt, Gouvy Kinkempois, Ath en Bertrix.

Tegen de zomerregeling van 1959 was het effectief al gedaald tot 40 eenheden, de stelplaatsen bleven echter ongewijzigd. De volgende klap kreeg men in het begin van de '60-jaren te verwerken. Op dat ogenblik werden nog slechts 14 stellen gebruikt en daalde het effectief gestaag. In 1962 werden de laatste inzetreeksen opgesteld en eind 1962 was het bestand gedaald tot 11 stellen die reserve gehouden werden. Inmiddels waren wel 12 stellen overgedragen aan de dienst ES en werden daar als reeks ES 300 gebruikt.

De laatste typen 551 werden eind 1965 uit het bestand geschrapt. Enkel de 551.48 werd nog gedurende geruime tijd te Bertrix gebruikt voor rangeringen en kon zo behouden blijven voor het toekomstig spoorwegmuseum. De restauratie gebeurde in de CW Mechelen en tot in 1986 werd het stel te Leuven ongebruikt opgeborgen. Doch in dat jaar kende dit stel zijn wedergeboorte en werd gebruikt voor verschillende speciale ritten (o.a. ook voor de T.T.Z.)

De stellen van de dienst ES hielden het uit tot in de '80-jaren, doch werden meer en meer verdrongen door modernere motorwagens of door de ombouw van stellen reeksen 49, 46 en later 43. Thans worden deze stellen niet meer gebruikt.

** Kenmerken **

Bouwer :	Brossel (6 AR), CW Mechelen (50 AR)
Bouwjaar :	1939
Massa (rijvaardig) :	15 000 kg
Maximale snelheid :	56 km/h
Aantal plaatsen :	47 zitplaatsen 33 staanplaatsen

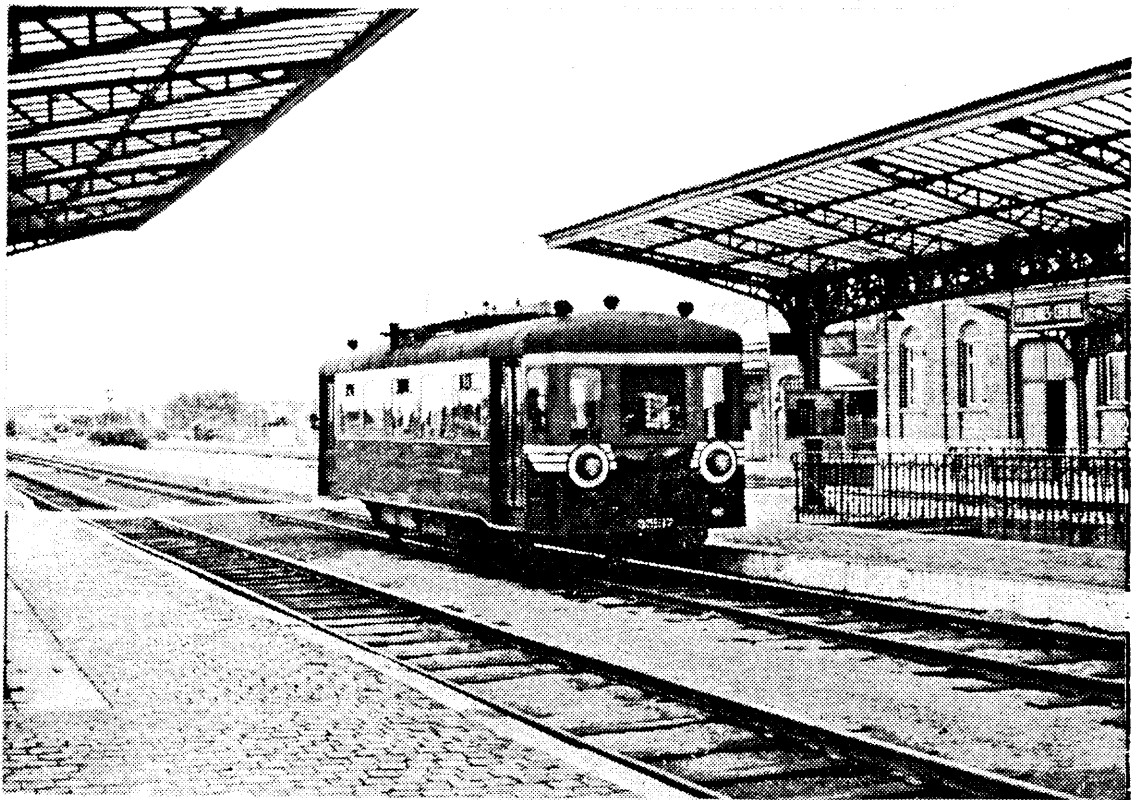
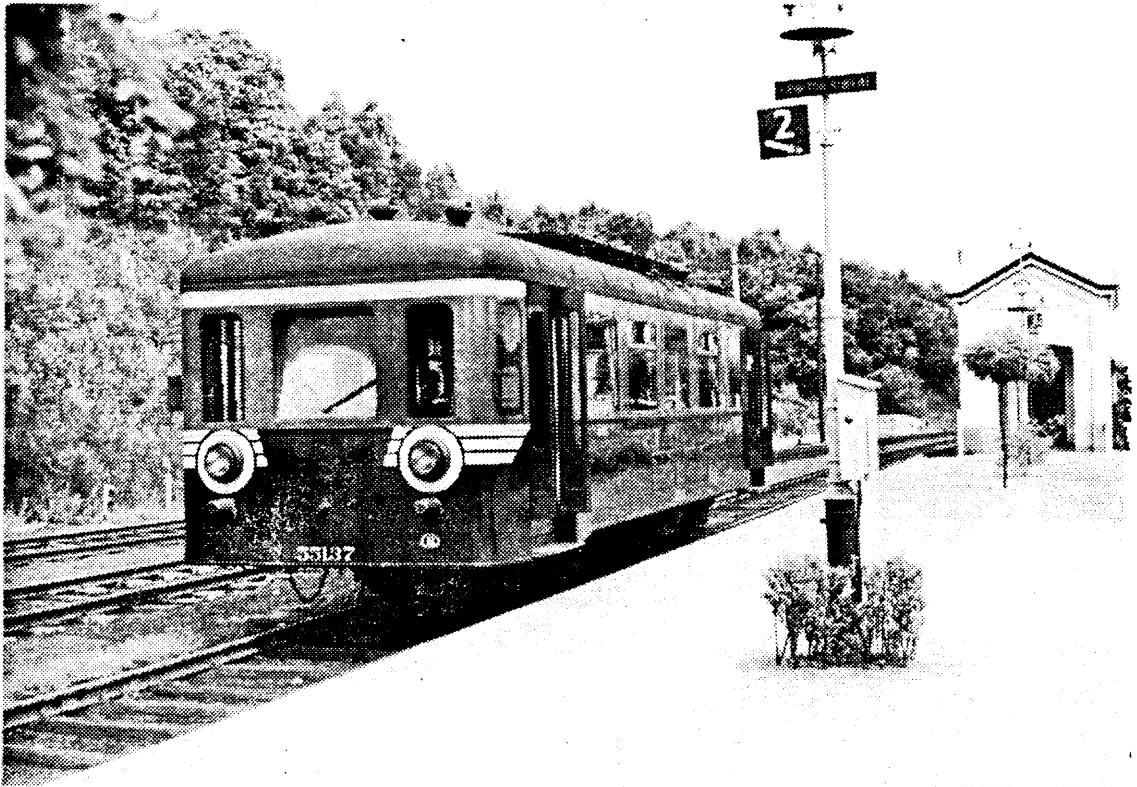
Motor :

Bouwer : Brossel (Brussel)
 Type 6 D 120 B
 Vermogen : 127 pk (93 kW)
 Omwentelingssnelheid : 1800 tr/min
 cilinders : 6 in lijn 120 mm/150 mm

nummerlijst

nummerlijst	nummering		bouwer	bouwj	uit geschriften	laatste stelpl	ES
1939	1941	1947					
622.01	551.01	551.01	Brossel	1939	11/10/1959	Walcourt	
622.02	551.02	551.02	Brossel	1939	11/10/1959	Walcourt	
622.03	550.01	551.29	Brossel	1939	01/10/1957	Walcourt	
622.04	551.03	551.03	Brossel	1939	12/10/1965	Monceau	
622.05	551.04	551.04	Brossel	1939	08/06/1962	Kinkempois	
622.06	550.02	551.30	Brossel	1939	08/06/1962	Walcourt	
622.07	551.05	551.05	CW Mechelen	1939	08/06/1962	Walcourt	
622.08	550.03	551.31	CW Mechelen	1939	08/06/1962	Bertrix	
622.09	550.04	551.32	CW Mechelen	1939	22/11/1962	Kinkempois	ES 307
622.10	551.06	551.06	CW Mechelen	1939	08/06/1962	Gouvy	
622.11	550 05	551.33	CW Mechelen	1939	12/10/1965	Bertrix	
622.12	551.07	551.07	CW Mechelen	1939	01/10/1957	Walcourt	
622.13	550.06	551.34	CW Mechelen	1939	22/04/1959	Kinkempois	ES 301
622.14	551.08	551.08	CW Mechelen	1939	08/06/1962	Bertrix	
622.15	550.07	551.35	CW Mechelen	1939	11/03/1959	Ath	
622.16	550.08	551.36	CW Mechelen	1939	10/05/1960	Kinkempois	ES 312
622.17	551.09	551.09	CW Mechelen	1939	22/10/1965	Ath	
622.18	551.10	551.10	CW Mechelen	1939	22/04/1959	Gouvy	
622.19	550.09	551.37	CW Mechelen	1939	08/06/1962	Walcourt	
622.20	550.10	551.38	CW Mechelen	1939	08/06/1962	Bertrix	
622.21	551.11	551.11	CW Mechelen	1939	12/10/1965	Gouvy	
622.22	551.12	551.12	CW Mechelen	1939	08/06/1961	Bertrix	ES 305
622.23	---	---	CW Mechelen	1939	05/1940	Ieper	
622.24	551.14	551.14	CW Mechelen	1939	08/06/1961	Bertrix	ES 304
622.25	550.11	551.39	CW Mechelen	1939	08/06/1962	Ath	
622.26	550.12	551.40	CW Mechelen	1939	14/03/1959	Gouvy	
622.27	550.13	551.41	CW Mechelen	1939	08/06/1962	Ath	ES 311
622.28	550.14	551.42	CW Mechelen	1939	13/03/1957	Bertrix	
622.29	551.15	551.15	CW Mechelen	1939	22/04/1959	Walcourt	ES 303
622.30	551.16	551.16	CW Mechelen	1939	12/10/1965	Bertrix	
622.31	551.17	551.17	CW Mechelen	1939	12/10/1965	Gouvy	
622.32	551.18	551.18	CW Mechelen	1939	11/10/1959	Walcourt	
622.33	551.19	551.19	CW Mechelen	1939	08/06/1962	Kinkempois	
622.34	551.20	---	CW Mechelen	1939	/1945	vernield in Duitsland	
622.35	550.15	551.43	CW Mechelen	1939	22/11/1962	Kinkempois	ES 306
622.36	550.16	551.44	CW Mechelen	1939	22/11/1962	Kinkempois	ES 310
622.37	550.17	551.45	CW Mechelen	1939	11/10/1959	Bertrix	
622.38	550.18	551.46	CW Mechelen	1939	08/06/1962	Ath	
622.39	551.21	551.21	CW Mechelen	1939	22/04/1959	Bertrix	
622.40	551.22	551.22	CW Mechelen	1939	08/06/1962	Kinkempois	
622.41	551.23	551.23	CW Mechelen	1939	08/06/1962	Gouvy	
622.42	550.19	551.47	CW Mechelen	1939	14/10/1959	Bertrix	
622.43	550.20	551.48	CW Mechelen	1939	08/06/1962	Kinkempois	(museum FLV)
622.44	550.21	551.49	CW Mechelen	1939	08/06/1962	Ath	
622.45	551.24	551.24	CW Mechelen	1939	08/06/1962	Bertrix	
622.46	550.22	551.50	CW Mechelen	1939	12/10/1965	Ath	
622.47	550.23	551.51	CW Mechelen	1939	22/04/1959	Walcourt	ES 302
622.48	550.24	551.52	CW Mechelen	1939	28/09/1957	Kinkempois	
622.49	551.25	551.25	CW Mechelen	1939	11/03/1959	Bertrix	
622.50	550.25	551.53	CW Mechelen	1939	08/06/1962	Walcourt	
622.51	550.26	551.54	CW Mechelen	1939	12/10/1965	Ath	
622.52	551.26	551.26	CW Mechelen	1939	08/06/1961	Gouvy	ES 308
622.53	551.27	551.27	CW Mechelen	1939	08/06/1962	Walcourt	ES 309

622.54	551.28	551.28	CW Mechelen 1939	11/03/1959	Gouvy
622.55	550.27	551.55	CW Mechelen 1939	12/10/1965	Ath
622.56	551.29	551.13	CW Mechelen 1939	11/03/1959	Ath



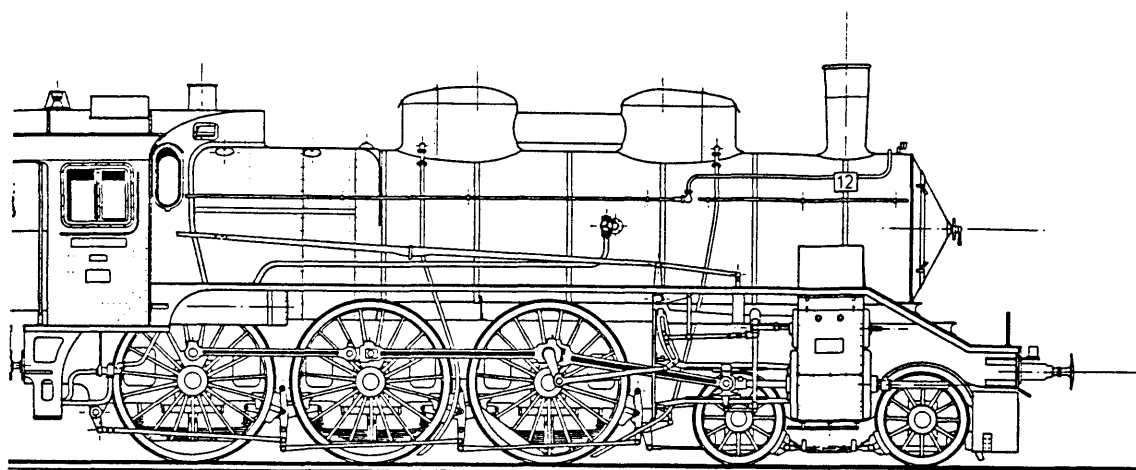
**** Er waren eens ...**

de ex-Duitse lokomotieven na WO I **

Na de grotere Duitse spoorwegmaatschappijen, kreeg men in België ook een aantal machines van kleinere maatschappijen. Eén hiervan is de saksische spoorwegmaatschappij.

Type XII HV

Voor de sneltreinen op het Saksische net, ontwierp men - voortgaande op vooral de Beierse ervaringen - een aantal grotere viercilinder compound-machines met o.a. asindeling 2'C. Na een type met vier gelijke cilinders (gebouwd vanaf 1906 als type XII H) ontstond de opvolger al een jaar later en in het totaal werden 42 dergelijke loks geleverd. Eén hiervan kwam na WO I naar België en werd vanuit Brussel-noord ingezet voor sneltreinen. Maar al in de loop van 1923 werd deze eenling al uit het bestand geschrapt.



12 Sächsische Hartmann 3170 1908 2'C

Type XII H2

Nog enkele jaren later - nl. vanaf 1909 - ontstond er een vereenvoudigde versie van het type XII HV, uitgerust met overhitting en slechts twee cilinders. Ondanks het feit dat de voorganger duidelijk sterker waren, werd dit nieuwe type - in lichtere vorm - vanaf 1910 in grotere getale verdergebouwd en zo ontstonden niet minder dan 159 dergelijke machines voor de gewone reizigersdienst.

Na WO I kwamen vier dergelijke machines naar België en werden in de groep Brussel-noord vanuit Tienen ingezet, waarschijnlijk in de doorgaande diensten naar Leuven en Liège. Maar al voor de zomerregeling van 1923 werd de inzetreeks opgedoekt en nog tegen het einde van hetzelfde jaar werden de machines uit het EB-bestand geschrapt.

3696	Sächsische	Hartmann	3923	1917	2'C
3697	Sächsische	Hartmann	3924	1917	2'C
3710	Sächsische	Hartmann	4037	1918	2'C
3716	Sächsische	Hartmann	4043	1918	2'C

Type G I v :

Daar waar in de overige direkties slechts matige resultaten bereikt werden met Mallet-machines met asindeling B'B', besliste men in Saksen tot een bouw van een dergelijk type. In het totaal werden 30 machines geleverd, doch deze voldeden niet in de dienst. Grootste probleem was de onrustige loop en het effect op de sporen. Van deze machines, verzeilden er 2 na de eerste wereldoorlog in België. In 1922 was 1 machine te Brussel-zuid, de tweede in Brussel-noord. Eind 1922 waren beide in de groep Brussel-noord aanwezig.

Al in de loop van 1923 gingen ze richting sloper.

2855	Sächsische	Hartmann	437	1870	B'B'
2906	Sächsische	Hartmann	1140	1882	B'B'

Type G V v :

Bij de invoering van de compound-werking bij de K.P.E.V., besliste men te Saksen ook tot de bouw van een groter aantal eenvoudige machines met twee cilinders, werkend met verzadigde stoom en natuurlijk compound. Vanaf 1885 werden door vooral Hartmann geleverd en in het totaal werden meer dan 160 machines gebouwd, waarbij deze sterke machines tot in 1901 afgeleverd werden.

Na WO I kwamen 8 van deze drieassige machines naar België en deze werden vooreerst gebruikt in de groepen Brussel-zuid en Brussel-noord. Ook Liège kreeg nog één van deze loks toegewezen. Eind 1922 gingen de machines van Brussel-zuid naar Brussel-noord over, in 1923 waren alle loks al uit het bestand afgevoerd.

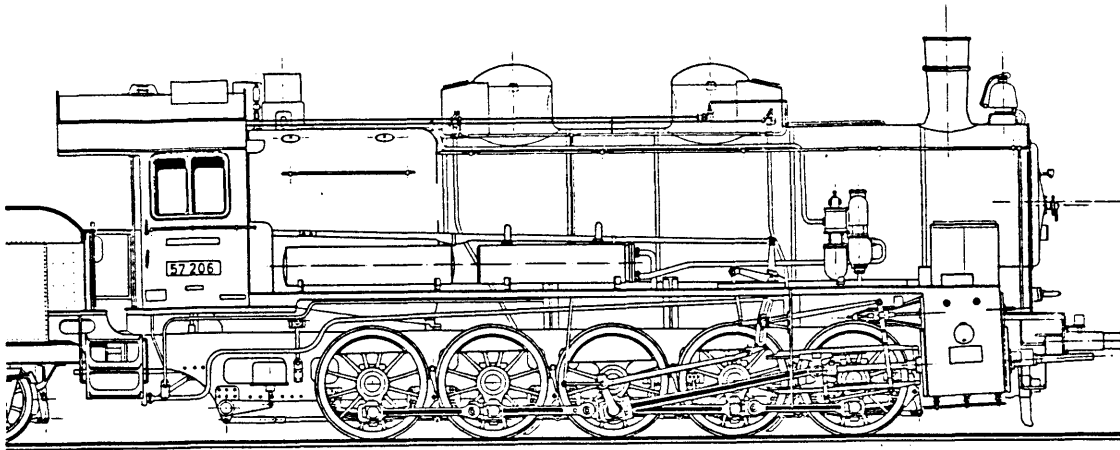
1033	Sächsische	Hartmann	1681	1890	C
1056	Sächsische	Hartmann	1877	1892	C
1077	Sächsische	Hartmann	1998	1894	C
1078	Sächsische	Hartmann	2062	1895	C
1103	Sächsische	Hartmann	2173	1896	C
1121	Sächsische	Hartmann	2303	1898	C
1126	Sächsische	Hartmann	2308	1898	C
1136	Sächsische	Hartmann	2396	1899	C

8 lokomotieven

Type G XI v en G XI HV

Na de bouw van lichtere machines, ontstonden omstreeks de eeuwwisseling een groter aantal 5-assige lokomotieven voor de zware goederendienst op de hellingrijke lijnen. Met dezelfde kenmerken werden drie lokomotieftypen gebouwd, namelijk de compound machine met verzadigde stoom en twee typen met oververhitte stoom, nl. met enkelvoudige expansie en met compound-werking. Ook hier tekende Hartmann als leverancier en vanaf 1905 werden 147 machines van de drie werkingsprincipes gebouwd.

Na WO I kwamen 10 machines van het type XI V (compound) en 1 lok van het type XI HV (oververhitting + compound) naar ons land. Alle machines werden ingedeeld bij de groep Brussel-zuid, eind 1922 waren er 5 machines van dit type in dienst te Montignies en deze dienst duurde verder in de loop van 1923. Maar tegen de winterregeling waren al 6 machines uit het bestand afgevoerd en de overige loks volgden tegen de jaarswisseling.

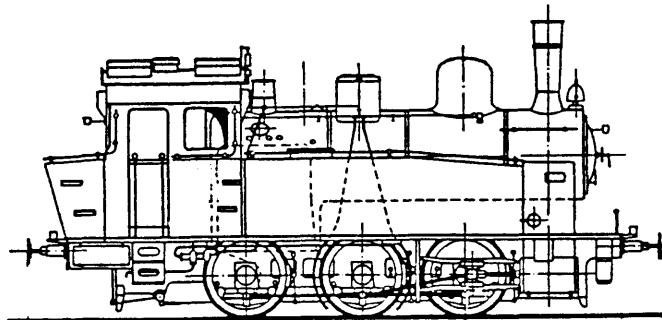


730	Sächsische	Hartmann	3273	1909	E	G XI V
737	Sächsische	Hartmann	3280	1909	E	
745	Sächsische	Hartmann	3426	1910	E	
812	Sächsische	Hartmann	3443	1910	E	
818	Sächsische	Hartmann	3500	1911	E	
820	Sächsische	Hartmann	3587	1912	E	
822	Sächsische	Hartmann	2589	1912	E	
831	Sächsische	Hartmann	3653	1913	E	
832	Sächsische	Hartmann	3654	1913	E	
838	Sächsische	Hartmann	3686	1913	E	G XI V
873	Sächsische	Hartmann	3860	1913	E	G XI HV

Type T V t :

Voor de rangeerdienst werd een groot aantal drieassige machines ontwikkeld : één type hiervan ontstond in 1895 als robuuste machine met twee cilinders en verzadigde stoom. In het totaal werden 139 locomotieven tussen 1895 en 1901 gebouwd. Vanaf 1914 ontstond een gelijkwaardig type - maar versterkt - type en deze versie werd tot in 1920 verdergebouwd en ontstonden 17 locomotieven.

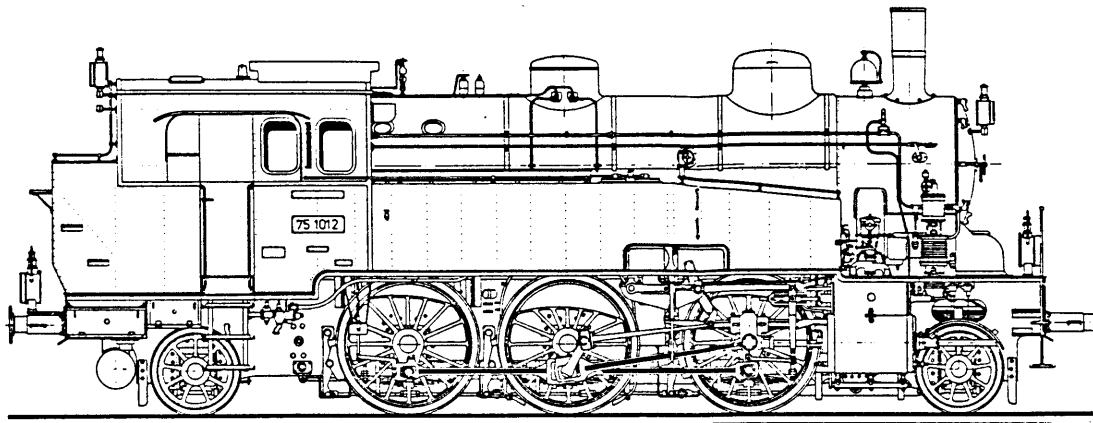
Van de eerste bouwreeks kwam er één lok naar België, de tweede bouwreeks was vertegenwoordigd door twee machines. De eerste lok werd te Liège ingezet maar verdween al in de loop van 1922. De beide andere machines werden te Namur gebruikt voor het rangeerwerk. Eind 1923 verdwenen ze uit het bestand en één lok werd verkocht aan de steenkoolmijn "Les Liègeois" te Zwartberg, waar deze lok tot in 1960 (zie TTZ-aktueel 14)



1653	Sächsische	Hartmann	2691	1901	Ct
1677	Sächsische	Hartmann	3768	1914	Ct
1680	Sächsische	Hartmann	3824	1914	Ct

Type T XIV Ht

Naast de tenderlokomotieven voor de rangeerdienst, werden er omstreeks 1910 ook een aantal tenderloks ontworpen voor de lokale reizigersdienst. Op dat ogenblik was de oververhitting goed ingeburgerd en zo werd dit type gebruikt in een tweecilinderlok met asindeling 1C1t. Tot 1921 werden deze machines van het type XIV en zo werden 106 machines gebouwd. Van deze loks kwamen er 4 naar België en deze werd ondergebracht in de groep Brussel-zuid. Tot na de zomerregeling van 1923 bleven ze in het Etat Belge-effektief, doch op dat ogenblik werden ze afgevoerd.



1850	Sachsische	Hartmann	3835	1915	1C1t
1874	Sachsische	Hartmann	3943	1917	1C1t
1876	Sachsische	Hartmann	3975	1918	1C1t
1886	Sachsische	Hartmann	4045	1918	1C1t

In het volgend nummer volgt het laatste deel, handelend over de laatste maatschappij, nl. Oldenburg, die in het totaal 16 machines van twee reeksen naar België kwamen.

**** EXPLOITATIE ******-- Lijn 29 : Aarschot - Herentals - Weelde (grens)**Geschiedenis : Baanvak Aarschot - Herentals :

De concessie werd verleend voor de verbinding Leuven - Herentals aan de "S.A. des Chemins de fer nord de la Belgique". Deze maatschappij liet de exploitatie over aan de Est de la Belgique. De opening van de lijn vond plaats op 28 februari 1863. De laatstgenoemde maatschappij bracht op 1 januari 1864 haar recente lijn in bij de Grand Central Belge. De overname door de Etat Belge gebeurde op 1 januari 1897.

Baanvak Herentals - Turnhout.

Deze lijn werd in concessie gegeven aan de maatschappij "Lier - Turnhout" en werd geopend op 23 april 1855. De maatschappij bleef zelfstandig tot op 1 maart 1882. Op deze datum werd de concessie overgenomen door de Etat Belge.

Baanvak Turnhout - Weelde-grens - Tilburg.

net zoals het eerste baanvak werd de concessie voor dit baanvak verleend aan de "nord de la Belgique", die echter de eigenlijke exploitatie overliet aan de Grand Central Belge. De opening van de lijn vond plaats op 1 oktober 1867. Zoals de overige lijnen van de Grand Central Belge, werd ook deze verbinding op 1 januari 1897 door de Etat Belge overgenomen.

Lengte : Aarschot - Herentals : 21,9 km
 Herentals - Turnhout : 17,7 km
 Turnhout - Weelde : 8,8 km

Stations en stopplaatsen :

FRST	FRST	Aarschot	
GRA		Ramsel	km 4,2
GWM		Westmeerbeek	6,8
		Hulshout	7,9
		Heultje (werkpl)	10,1
GMK		noorderwijk-Morkhoven	13,9
FHT	FHT	Herentals	21,9
FLCH		Lichtaart	27,8
FIT		Tielen	30,1
FIR	FTR	Turnhout	39,6
GWE		Weelde	48,4

Vertakkingen :

Y Aarschot-noord	km 0,0	vertakking lijn 16/35
Y Wolfstee	km 19,7	vertakking lijn 15

Industrieaansluitingen :

Heultje werkplaatsen	km 10,1	
Herentals (wofstee)	km 19,7	militaire verbinding
Tielen	km 32,9	militaire verbinding

Elektrifiactie :

Herentals - Turnhout :

02/06/1984

Afschaffing van de reizigersdiensten :

Aarschot - Herentals : 31/05/1959
 Herentals - Turnhout : 31/05/1959
 gedeeltelijk op 29/09/1957
 Turnhout - Tilburg :

Hernemen van de reizigersdienst :

Herentals - Turnhout : 27/09/1970

Schrapping van lijnen :

Turnhout Weelde :

Opbreken van de lijnen

Turnhout - Weelde : zomer 1986

29 Aarschot - Herentals 29										
	3465	3471	3469	3482	3482	3483	3485	3487	3491	
	3	3	3	3	3	3	3	3	3	
Leuven 35	4.16		7.54	9.57	10.39	14.09		19.08	18.35	(1) 19.02
0 Aarschot	4.45	6.13	9.18	10.54	11.06	14.37	16.15	19.35	19.30	
6 Ramsel	4.56	6.24	8.29	11.06	11.20	14.47	16.26	18.47	19.40	
9 Westmeerbeek	5.01	6.42	8.34	11.10	11.25	14.52	16.31	18.54	19.44	
10 Hulshout	5.04	6.45	8.37	11.13	11.28	14.55	16.34	18.57	19.47	
13 Heulte(Werkplaatsen)	5.06	6.49	8.41	11.17	11.32	14.59	16.38	19.01	19.51	
16 Noorderw.-Morkhoven	5.14	6.55	8.47	11.23	11.38	15.05	16.44	19.07	19.57	
23 Herentals	5.24	7.05	8.57	11.33	11.48	15.14	16.54	19.17	20.06	

	3484	3466	3469	3470	3484	3486	3488	3490	3498	
	3	3	3	3	3	3	3	3	3	
Herentals	6.06	7.12	8.58	12.32	16.54	17.02	17.16	18.26	20.17	
7 Noorderw.-Morkhoven	6.17	7.22	9.08	12.42	17.03	17.12	17.26	18.36	20.27	
11 Heulte(Werkplaatsen)	6.23	7.28	9.13	12.48		17.18	17.31	18.42	20.32	
13 Hulshout	6.27	7.32	9.17	12.52		17.22	17.35	18.46	20.36	
14 Westmeerbeek	6.32	7.36	9.20	12.56		17.26	17.38	18.50	20.39	
17 Ramsel	6.37	7.41	9.25	13.01		17.31	17.43	18.55	20.44	
23 Aarschot	6.47	7.51	9.35	13.11		17.41	17.53	19.05	20.54	
Leuven 35	7.15	8.12		13.47		18.52	19.52	19.32	21.20	

◆ TA 3486 Rijdt Zaterdags en op Zon- en feestdagen.
 (1) Zaterdags Leuven V. 17.52.
 ◆ TA 3486 Circule les samedi, dimanche et jours fériés.
 (1) Le samedi Louvain D. 17.52.

30 Zichem - Scherpenheuvel (Montaigu) 30										
	TA	TA	TA	TA	TA	TA	TA	TA	TA	TA
	3706	3712	3718	3710	3708	3718	3514	3718	3720	3724
	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
Leuven 35	3.86		4.16		6.27		7.36	7.54	10.39	
0 Zichem	4.55	5.21	5.50	6.49	7.16	7.45	8.34	8.34	12.00	13.05
4 Scherpenheuvel	5.05	5.30	6.00	6.58	7.25	7.55	8.44	8.43	12.10	13.15

	TA	TA	TA	TA	TA	TA	TA	TA	TA	TA
	3734	3722	3726	3729	3733	3730	3730	3736	3736	3736
	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
Leuven 35	13.09	14.00		16.45	17.52		18.31	18.35	19.02	
Zichem	14.06	14.45	16.20	18.08	18.48	18.59	19.14	19.30	19.47	
Scherpenheuvel	14.18	14.55	16.30	18.18	18.58	19.06	19.24	19.39	19.57	

	TA	TA	TA	TA	TA	TA	TA	TA	TA	TA
	3718	3707	3705	3715	3709	3711	3729	3717	3721	3733
	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
Scherpenheuvel	5.12	5.32	6.20	6.40	7.01	7.28	8.12	11.10	11.30	12.40
Zichem	5.19	5.39	6.27	6.47	7.10	7.35	8.21	11.19	11.39	12.49
Leuven 35				7.46		18.15		18.43	18.43	19.47

	TA	TA	TA	TA	TA	TA	TA	TA	TA	TA
	3533	3725	3725	3727	3731	3739	3735	3735	3735	3737
	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
Scherpenheuvel	15.43	15.56	16.06	17.25	18.31	19.00	19.14	19.30	19.30	20.07
Zichem	15.52	16.05	16.15	17.34	18.40	19.09	19.23	19.39	19.39	20.14
Leuven 35	16.34	16.59	17.04	18.52	19.32					21.20

-- Lijn 30 : Zichem - Scherpenheuvel :

Geschiedenis :

Deze korte lijn heeft een bijzondere geschiedenis : in feite maakte ze deel uit van een Buurtspoorweg-koncessie Zichem-Tienen, maar de Grand Central Belge vervulde het kapitaal. De lijn werd in normaalspoor aangelegd en op 22 januari 1894 opengesteld. a vier jaar exploitatie nam de Etat Belge op 1 juli 1898 de bediening over.

Lengte :

5 km

Stations :

GSC GZC Zichem km 0,0
 GMG Scherpenheuvel 5,2

Afschaffen van reizigersdiensten :

Schrapping : / /1974

** De Konstruktors van België **

-- De Ateliers de Construction de Gilain (Tienen)

In tegenstelling met Wallonië, kende Vlaanderen slechts een miniem aandeel in de lokomotiefbouw in België. naast Ragheno (Mechelen) en Carels (Gent), kende men nog slechts Gilain gevestigd te Tienen.

Deze firma ontstaat in feite als familiebedrijf, waarbij de S.A. op 15 december 1879 opgericht werd met 7 leden. Dit vennootschap ontstond uit de oude werkhuizen J.J.Gilain en was gevestigd in de Dietsestraat van de suikerstad. Bedoeling was de konstruktie van werktuigmachines en ketels, meestal voor de naburige suikerraffinaderij.

De lokomotiefbouw startte vrij laat en was het gevolg van de immense bestellingen in het begin van deze eeuw. Men begon de konstruktie met 4 buurtspoorweglokomotieven type 4 in 1905, maar dat jaar werden nog 2 machines type 18 en 3 typen 51 voor de EB afgeleverd.

In 1906 werden slechts 3 machines type 32S gebouwd, doch vanaf 1907 werd een jaargemiddelde van een tiental machines gehaald, meestal typen 32S en 23 voor de Etat Belge. Als grotere machines kunnen we 5 lokomotieven type 9 vermelden. Voor de eerste wereldoorlog werden nog 3 machines type 23 EB en 10 buurtspoorweglokomotieven type 18 besteld, doch enkel 3 van deze laatste machines werden tijdens de oorlog zelf geleverd. De overige loks kwamen pas na de oorlog tot aflevering. Hierbij ging één buurtspoorwegmachine als industrielok naar de suikerraffinaderij van Tienen.

na deze laatste leveringen kon Gilain enkel nog 6 lokomotieven type 8bis (later type 7) verwerven, doch in 1923 werd de lokomotiefbouw definitief afgesloten.

na deze tijd werden wel nog enkele buurtspoorwegmachines hersteld. In 1925 werd het bedrijf opgeheven en kreeg men een nieuwe vennootschap als de Ateliers de Construction Mécanique de Tirlement en deze werd in 1959 opgenomen in de samengestelde naamloze vennootschap A.B.R.

Afgezien van enkele vervangingsketels, die niet in de fabriekslijsten opgenomen werden, zorgde Gilain voor de bouw van 87 stoomlokomotieven, hiervan zijn er maar 2 aan de industrie geleverd.

Overzicht :

Benaming :	S.A. Ateliers de Construction de J.J. Gilain.
Stichting :	15 december 1879 door overname van de Ateliers J.J. Gilain stichting door 5 leden van de familie Gilain + 2 magistraten.
Ligging :	Tienen Diestsesteenweg
Aantal lokomotieven :	71
Begin lokomotiefbouw :	1905
Einde lokomotiefbouw :	1924
Aantal los EB :	64
typen :	8bis, 9, 18/18bis, 23, 32S, 51
Aantal loks Buurtsp	21
typen :	4 en 18
Aantal industrielok :	
binnenland :	2
buitenland :	0
Einde activiteiten :	1925
overgenomen door :	Ateliers de Construction Mécanique de Tirlement
Huidige toestand :	na afbouw van de A.B.R. zijn de werkhuizen nog vrijwel intact, doch sterk aan het vervallen.

1	Buurtspoorwegen	352	type 4	1 000 mm	1905
2	Buurtspoorwegen	353	Type 4	1 000 mm	1905
3	Buurtspoorwegen	354	Type 4	1 000 mm	1905
4	Buurtspoorwegen	355	Type 4	1 000 mm	1905
5	Etat Belge	3278	Type 18	1 435 mm	1905
6	Etat Belge	3279	Type 18	1 435 mm	1905
7	Etat Belge	446	Type 51	1 435 mm	1905
8	Etat Belge	447	Type 51	1 435 mm	1905
9	Etat Belge	448	Type 51	1 435 mm	1905
10	Etat Belge	3474	Type 32	1 435 mm	1906
11	Etat Belge	3475	Type 32	1 435 mm	1906
12	Etat Belge	3475	Type 32	1 435 mm	1906
13	Buurtspoorwegen	444	Type 4	1 000 mm	1907
14	Buurtspoorwegen	445	Type 4	1 000 mm	1907
15	Buurtspoorwegen	446	Type 4	1 000 mm	1907
16	Buurtspoorwegen	447	Type 4	1 000 mm	1907
17	Etat Belge	3485	Type 32S	1 435 mm	1907
18	Etat Belge	3486	Type 32S	1 435 mm	1907
19	Etat Belge	3487	Type 32S	1 435 mm	1907
20	Etat Belge	3488	Type 32S	1 435 mm	1907
21	Etat Belge	3489	Type 32S	1 435 mm	1907
22	Etat Belge	3490	Type 32S	1 435 mm	1907
23	Etat Belge	3800	Type 32S	1 435 mm	1908
24	Etat Belge	3801	Type 32S	1 435 mm	1908
25	Etat Belge	3802	Type 32S	1 435 mm	1908
26	Etat Belge	3803	Type 32S	1 435 mm	1908
27	Etat Belge	3804	Type 32S	1 435 mm	1908
28	Etat Belge	3805	Type 32S	1 435 mm	1908
29	Etat Belge	3907	Type 18B	1 435 mm	1908
30	Etat Belge	3908	Type 18B	1 435 mm	1908
31	Etat Belge	3909	Type 18B	1 435 mm	1908
32	Buurtspoorwegen	531	Type 4	1 000 mm	1909
33	Buurtspoorwegen	532	Type 4	1 000 mm	1909
34	Buurtspoorwegen	533	Type 4	1 000 mm	1909
35	Buurtspoorwegen	534	Type 4	1 000 mm	1909
36	Etat Belge	4286	Type 32S	1 435 mm	1910
37	Etat Belge	4287	Type 32S	1 435 mm	1910
38	Etat Belge	4288	Type 32S	1 435 mm	1910
39	Etat Belge	4289	Type 32S	1 435 mm	1910
40	Etat Belge	4290	Type 32S	1 435 mm	1910
41	Etat Belge	4291	Type 32S	1 435 mm	1910
42	Etat Belge	4292	Type 32S	1 435 mm	1910
43	Etat Belge	4293	Type 32S	1 435 mm	1910
44	Etat Belge	4294	Type 32S	1 435 mm	1910
45	Etat Belge	4295	Type 32S	1 435 mm	1910
46	Etat Belge	4296	Type 32S	1 435 mm	1910
47	Etat Belge	4297	Type 32S	1 435 mm	1910
48	Etat Belge	4043	Type 9	1 435 mm	1910
49	Industrie ?			1 435 mm	1910
50	Etat Belge	4164	Type 23	1 435 mm	1911
51	Etat Belge	4165	Type 23	1 435 mm	1911
52	Etat Belge	4178	Type 23	1 435 mm	1912
53	Etat Belge	4179	type 23	1 435 mm	1912
54	Etat Belge	4189	Type 23	1 435 mm	1912
55	Etat Belge	4190	Type 23	1 435 mm	1912
56	Etat Belge	4195	Type 23	1 435 mm	1912
57	Etat Belge	4196	Type 23	1 435 mm	1912
58	Etat Belge	4197	Type 23	1 435 mm	1912
59	Etat Belge	4198	Type 23	1 435 mm	1912
60	Etat Belge	4826	Type 23	1 435 mm	1914

61	Etat Belge	4827	Type 23	1 435 mm	1914
62	Etat Belge	4828	Type 23	1 435 mm	1914
63	Etat Belge	4829	Type 23	1 435 mm	1914
64	Etat Belge	4830	Type 23	1 435 mm	1914
65	Etat Belge	4057	Type 9	1 435 mm	1914
66	Etat Belge	4058	Type 9	1 435 mm	1914
67	Etat Belge	4059	Type 9	1 435 mm	1914
68	Etat Belge	4060	Type 9	1 435 mm	1914
69	Etat Belge	4893	Type 23	1 435 mm	1921
70	Etat Belge	4894	Type 23	1 435 mm	1921
71	Etat Belge	4895	Type 23	1 435 mm	1921
72	Buurtspoorwegen	683	Type 18	1 000 mm	1915
73	Buurtspoorwegen	684	Type 18	1 000 mm	1915
74	Buurtspoorwegen	685	Type 18	1 000 mm	1915
75	Suikerraffinaderij Tienen		*	1 000 mm	1915
76	Buurtspoorwegen	1039	Type 18	1 000 mm	1920
77	Buurtspoorwegen	1040	Type 18	1 000 mm	1920
78	Buurtspoorwegen	1041	Type 18	1 000 mm	1920
79	Buurtspoorwegen	1042	Type 18	1 000 mm	1920
80	Buurtspoorwegen	1043	Type 18	1 000 mm	1920
81	Buurtspoorwegen	1044	Type 18	1 000 mm	1920
82	Etat Belge	4660	Type 8B	1 435 mm	1923 (08/08)
83	Etat Belge	4661	Type 8B	1 435 mm	1923 (04/10)
84	Etat Belge	4662	Type 8B	1 435 mm	1923 (05/10)
85	Etat Belge	4663	Type 8B	1 435 mm	1924
86	Etat Belge	4664	Type 8B	1 435 mm	1924
87	Etat Belge	4665	Type 8B	1 435 mm	1924

* gelijkaardig type als Buurtspoorwegen type 18, thans bewaard door Amutra..

**** Vragen staat vrij ****

In dit nummer beginnen we met een nieuwe rubriek, voor onze leden. Indien sommigen vragen hebben of informatie willen aangaande spoorwegproblemen, kunnen ze een beroep doen op de andere leden. Het is echter niet de bedoeling dat deze vragen in de aktueel behandeld worden.

Gezocht : informatie (reisgidsen, geschiedenis, treinsamenstellingen, ...) aangaande de 85 Oudenaarde - Moeskroen.

gegevens te sturen naar Y. Lucaes, Zelzekestraat 37, 9690 Kluisbergen

Gezocht : informatie (bouwplannen, konstruktiegegevens, leveringen en inzet) aangaande vuurloze stoomlokomotieven in België.

gegevens te sturen naar J.P. Teugels, Veldstraat 67, 2508 Kessel

**** De Beurtegeling van de maand ******Aarschot 06/1956**

Daar we in dit nummer 2, vanuit Aarschot vertrekkende lijnen behandeld hebben, kozen we voor deze stelplaats, en dit in een periode van volle rekonversie.

Deze stelplaats was steeds een belangrijk inzetpunt voor de verbindingen naar Antwerpen en Leuven, zowel in reizigers- als goederendienst. Maar verder bediende men tal van lokale verbindingen in de omgeving.

Voor deze diensten had men diverse inzetreeksen :

Reeks A : stoomlokomotieven type 64
tweeploegenstelsel daggem. : 140 km
9 plandagen.

De omvangrijkste reeks van Aarschot omvatte vooral reizigersdiensten op de verbinding (Leuven)- Aarschot- Antwerpen-centraal. Hier werden praktisch alle treinen gereden. Verder waren er ook enkele treinen naar Hasselt en Leuven. Ook op de lijn 29 werden twee treinparen gereden en verder reed op zaterdag een trein vanuit Leuven naar Ottignies.

Anderzijds zijn er ook enkele lokale goederendiensten in de reeks opgenomen, o.a. tussen Lier en Aarschot.

Reeks B : motorwagen type 603
tweeploegenstel daggem. : 250 km
6 plandagen

Het inzetgebied van deze nieuwe stellen was vrij uitgebreid en zo hadden ze als uiterste inzetplaatsen Antwerpen, Leopoldsborg/Mol, Herentals (via lijn 29). Verder uitgebreid stamgebied waren de lijnen 22/23 tussen Leopoldsborg-Diest-Drieslinter-Tienen/St-Truiden.

Enkele piekuurtreinen (vooral op deze laatste lijn werden gereden in treinschakeling, meestal met aanhangrijtuig.

Reeks C : motorwagen type 551
tweeploegenstelsel daggem. : 166 km
4 plandagen

Deze reeks wordt op de volgende blz. afgedrukt. Men had twee stamlijnen, nl. Zichem-Scherpenheuvel (overgenomen van het type 93 en Lier-Kontich. Verder ook enkele diensten naar Turnhout, Tessenderlo via Diest en Herentals.

Reeks J : gemengde reeks type 31/38
tweeploegenstel daggem. : 135 km
5 plandagen

De uitgebreide reeks van het type 38 van weleer was samenschrompeld en deze maachines werden verdrongen door het type 31. De goederentreinen waren beperkt met als bestemmingen Mol, Muizen, Leuven en de Kempense mijnen. Verder ook nog enkele reizigersdiensten naar o.m. Turnhout (lijn 29) en Leuven.

Reeks K : zonder lok
1 ploeg reservepersoneel voor aflossing en vervanging.

Vooraf in goederendienst had Aarschot aal duidelijk diensten moeten afstaan, doch in de volgende jaren zou de dieseltraktie de stomers gaan verdringen. Zo zouden eerst de typen 201, later ook de typen 200 en 212 te Aarschot verschijnen. De lokaaldiensten vielen weg door de afschaffing van de verbindingen naar Herentals, Scherpenheuvel en Diest-Leopoldsborg in de eindjaren '50.

AGENDA

5 mei	T.T.Z.	Zaal "Ons Huis" 20.00 De spoorwegen in en om Gent
9 mei	I.F.C.	Afscheid van de "Picasso's" met rit tussen Charleville en namur met stel X 3800.
17 mei	T.T.Z.	Ritdag T.T.Z. - met o.a. Industr. Archeol. rally van VVIA
27 mei	---	Afscheidsrit met reeks 46 van Ath (zie onder)
28 mei	T.T.Z.	Ritdag T.T.Z. - met bezoek van D.K.W.-club
31 mei	T.T.Z.	Ritdag T.T.Z.
2 juni	T.T.Z.	Zaal "Ons Huis" 20.00 Belpaire-lokomotieven bij de Etat Belge
6 - 8 juni	R.R.R.	Rebecq-Rognon Spoorweghappening met 3 loks in dienst Voorstelling van stoomvrachtwaagens.
7 juni	nmbs	Flandrienexpress met 29.013 - Zottegem - Gent - Kortrijk - Zottegem
7 juni	nmbs	stoomtreinrit met 12.004 - Antwerpen-Kalmthout
13 juni	nmbs	stoomtreinrit "Pallieterboemel" met 29.013 - Lier - Aarschot - Leopoldsburg - Lier
14 juni	nmbs	stoomtreinrit "Looluilekkertrein" met 29.013 - Diksmuide - Gent- Mechelen - Lier
14 juni	Asvi	inhuldigingsrit op lijn Lobbes-Thuin van 9924
21 juni	T.T.Z.	ritdag T.T.Z.
28 juni	T.T.Z.	ritdag T.T.Z.

**** AFSCHIEDSRIT MET REEKS 46 van ATH :**

Op woensdag 27 mei organiseert ons lid en medewerker P. Dejonckere op eigen risico een afscheidsrit met een motorwagen reeks 46 van Ath. De reisweg omvat :

Ath - Tournai (vertrek te Ath om 9.35)
Tournai - Chercq
Tournai - Kortrijk
Kortrijk - Zwevegem
Kortrijk - Waregem
Waregem - Gaverbeek
Waregem - Gent-St-Pieters
Gent - Oudenaarde - Ronse - Leuze - Ath

Deelnameprijs : 500 BF

Som te storten op rekening 000 - 1479847 - 15

van Ph. Dejonckere, Weggevoerdenlaan 2, 8500 Kortrijk

Verdere inlichtingen : tel 056/22 13 01

[BOEKENPLANK]

Technische beschrijvingen rijtuigen.

Vanden Berghen

Opnieuw verscheen van de hand van Ir Vanden Berghen een reeks technische beschrijvingen aangaande de Belgische rijtuigen. Op dit ogenblik zijn 5 brochures beschikbaar nl; over de G.C.I., de Il, Ml, L en Kl-rijtuigen. In deze beschrijvingen van een 30-tal blz wordt dieper ingegaan op de bouwwijze en de karakteristieken van elk rijtuig, zonder in te gaan op de inzet en loopbaan. Over het algemeen zijn ze zeer volledig, doch men gaat te ver in op sommige deelaspekten (bv. opmaak van de zetels), terwijl belangrijkere zaken stiefmoederlijk behandeld worden.

Verder is het soms moeilijk te volgen hoeveel rijtuigen van elk type geleverd werden en wat de kenmerken zijn, de invoeging van enkele tabellen zou hierin verbetering brengen.

Deze brochures zijn tegen een prijs van 100 BF/stuk in het spoor wegmuseum vn Brussel-noord verkrijgbaar. Te vermelden dat alle bundels zullen smengevoegd worden in een boekwerk.

de TTZ verdeelt deze bundels niet.

BENELUX Locomotives nd Multiple Units

Garvin, Fox en Lacy

100 Blz , fotmaat A5, ca. 100 zw/w foto's, 25 kleurenfoto's

360 BF

Nadat het zakboekje van Stenval i.v.m. de Benelux-loks uitgeput is, brengt de Britse uitgeverij Bayliss een gelijkaardig boekwerk uit. Hierin vindt men alle traktiemiddelen van de drie maatschappijen samengevat in overzichtelijke tabellen. Naast de technische kenmerken en de stelplaatsen, wordt ook kort ingegaan op de inzet en de kleurenschema's en variaties in het traktiepark. De informatie is vrijwel volledig juist en up to date, de drukkwaliteit is goed.

Kortom een boekwerkje dat onmisbaar is voor reizen door de Benelux. Dit boek wordt in beperkte mate door de TTZ verdeeld.

EINDELIJK VERSCHENEN :

BELGISCHE DIESELS IN BEELD.

Standaardwerk voor de diverse diesels van de NMBS. Een korte beschrijving geeft inzicht in elk type, de foto's waarvan er 48 in kleur, geven een optische impressie van de verscheidenheid bij de dieseltraktie.

Iedenprijs : 1750 BF + 70 BF portokosten.

Door de T.T.Z. verdeelde boeken :

Brochure 5 : Stoomlokomotieven type 95/96

Uitgave VeBOV

Auteur : J. Casier

Ledenprijs : 260 BF

Niet-leden : 320 BF

Brochure 6 : Diesellokomotieven type 271

Uitgave : VeBOV

Auteur : J. Casier

Ledenprijs : 200 BF

Niet-leden : 320 BF

Brochure 7 : Dieselmotorstellen type 606/608

Uitgave T.T.Z.

Auteur : J. Casier

Ledenprijs : 260 BF

Niet-leden : 320 BF

Brochure 8 : Stoomlokomotieven type 38

Uitgave T.T.Z.

Auteur : J. Casier

Ledenprijs : 550 BF

Niet-leden : 630 BF

Brochure 9 : Diesellokomotieven type 211 (reeks 64)

Uitgave T.T.Z.

Auteur : J. Casier

Ledenprijs : 550 BF

Niet-leden : 630 BF

In voorbereiding :

Brochure 1 : Stoomlokomotieven type 25 (herdruk, voorzien eind 1986)

Brochure 10 : Elektrische lokomotieven type 101 (reeks 29)

Brochure 11 : Stoomlokomotieven type 7

Brochure 12 : Stoomlokomotieven type 12

Belgische stoom in Beeld

Uitgave : Ediblanchart

Auteur : M. Delie

Prijs : 1180 BF

In voorbereiding :

Belgische Diesels in Beeld

(verschijnt augustus 1986)

Spoorwegen in België :

Uitgave : V.V.I.A.

Auteur : De Laveleye (herdruk)

Prijs : 475 BF

Elektrische tractie in België :

Deel 1 : De Belgische Staatsspoorwegen

Deel 2 : De NMBS en de stellen type '35 (verschijnt midden '86)

Auteur : J.P. Schenkel

Prijs : 500 BF

600 BF

Lier 1860

Auteur : H. De Bot/R Slegers

Prijs : 650 BF

Benelux-Rail 3

Uitgave : Stenvall

Auteurs : M. Vleugels/M. Dondelinger

Prijs : 595 BF

Verzameling van het tweeassige reizigersmaterieel van de Etat Belge

Prijs : 400 BF

Verzameling van het drieassige- en draaistelmaterieel van de Etat Belge (reizigers)

Prijs : 500 BF

Bestand van het goederenmaterieel van de Etat Belge (3 delen)

Prijs : 900 BF

Uitgave : NMBS

Auteur : J. Vandenberghen

Railfoto 1, 2, 3, 4

Railfoto 5, 6, 7

Prijs per deel : 160 BF

Prijs per deel : 180 BF

(geen portokosten)

De bestelling kan geschieden door storting van het betreffende bedrag, verhoogd met 40 BF 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 ook afgehaald worden tijdens onze vergaderingen te Zolder of tijdens ritdagen van de T.T.Z. in ons buffet te Genebos.

=====

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 Genebos 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 450 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 SPOORWEGVERENIGING ...

T.T.Z. , DE MUSEUMLIJN VAN VLAANDEREN

