

TTZ

Vereniging zonder Winstoogmerk.

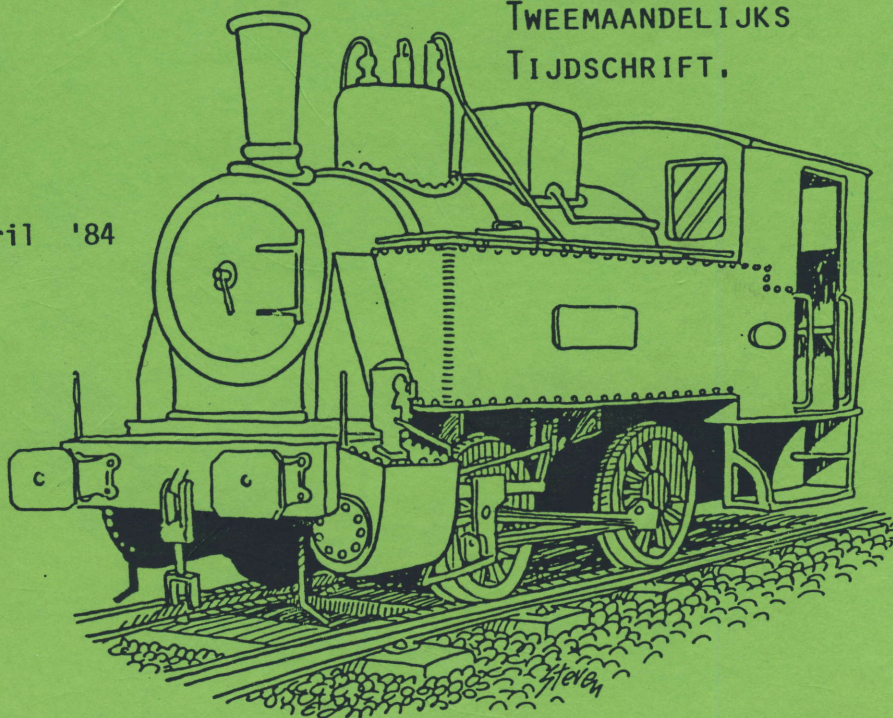
AKTUEEL

Jaargang : 2

Nummer : 7

Maart - April '84

TWEEMAANDELIJKS
TIJDSCHRIFT.



Lidgeld : 350 BF - Los Nummer : 70 BF

-TOERISTISCHE TREIN-ZOLDER

Wordt gratis bedeed aan alle TTZ-leden.

Lidmaatschapsbijdrage + tijdschrift : 350 F/jaar
Los nummer : 70 F

Redactie : J. Casier NMBS + TTZ
R. Vissers/ F.Maes Modelbouw

Medewerkers :

Ceunen R., Huysman R, De Bot H, Moens D, Van Durmen M, Van de Ven H

Hoofdredactie / verantwoordelijk uitgever :

J. Casier, Radiostraat 19, 3700 Tongeren.

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

Dit nummer werd op 15 februari redactioneel afgesloten en verschijnt begin maart. Het volgende nummer wordt op 15 april afgesloten en verschijnt begin mei.

Door de invoering van het IC-plan en de daarmee gepaard gaande verschuivingen, zal het **VAKANTIENUMMER** verschoven worden tot begin juli en zal er gepoogd worden om dan een volledig beeld te schetsen van het spoorweggebeuren.

Inhoud :

<i>N.M.B.S. - aktueel :</i>	7.3
<i>TTZ - krant :</i>	7.12
<i>Fototips</i>	7.17
<i>Modelbouw</i>	7.18
<i>Nürnbergger Spielwagenmesse</i>	7.18
<i>Nieuwe Belgische modellen</i>	7.21
<i>Historische Bladzijde :</i>	7.26
<i>Lokomotieftypen :</i>	7.26
<i>Lokomotiefljsten :</i>	7.31
<i>Agenda :</i>	7.36
<i>Vragenhoek : seinstelsels bij de NMBS</i>	7.38
<i>Boekbespreking :</i>	7.44

N.M.B.S. -

AKTUEEL

1. Statistiek :

a. Leveringen :

2751	BN Nivelles	Kinkempois	16/12/1983
2752	BN Nivelles	Kinkempois	23/12/1983
2753	BN Nivelles	Kinkempois	06/01/1984
2754	BN Nivelles	Kinkempois	06/01/1984

b. stelplaatswijzigingen :

6054	van Hasselt	naar Monceau	01/02/1984	in leen
9152	van Merelbeke	naar Schaarbeek	16/12/1983	in leen
9152	van Schaarbeek	naar Merelbeke	01/02/1984	uit leen

c. Buiten dienststellingen :

6023	van Monceau	met PV nr 62 van de CW Salzannes van 07/12/1983 uit geschriften op 01/01/1984
6104	van Merelbeke	met PV nr 63 van de CW Salzannes van 07/12/1983 uit geschriften op 01/01/1984

2. Herschilderingen :

Eind 1983 verscheen er een bericht dat een nieuwe schildering voorschrijft voor het reizigersmaterieel van de N.M.B.S. ; het omvat het volgende :

- elektrische lokomotieven en diesellokomotieven met elektrische verwarming : blauw met gele zichtbaarheidsbanden (blijft zoals nu reeds toegepast)
- lijndiesellokomotieven : geel met groene banden (zoals nu)
- rangeerdiesellokomotieven : groen met gele banden (zoals nu)
- rijtuigen, bagagewagens, elektrische motorstellen : purper-rood met lichtgrijze band, gele zichtbaarheidsstrepen (zoals de "Breaks" en de M4-rijtuigen. Of ook de dieselmotorwagens hierin betrokken worden is nog niet zeker.)
- internationale rijtuigen (behalve de slaap- en ligrijtuigen) : oranje met lichtgrijze band (Eurofima-schildering)
- vrachtwagens voor het wegvervoer van o.a. colli's : purper-rood met lichtgrijze band

Verder kan vermeld worden dat de herschildering zal gebeuren bij indienststelling van nieuw materieel of bij grote herzieningen. Bij deze gelegenheid worden de cijfers ook uitgevoerd in een nieuwe - beter leesbare - vorm.

Anderzijds moeten de IC/IR-treinen een aangepast koersbord krijgen, waarop de vermelding IC/IR op voorkomt.

3. Aktuele berichten :

03 : Bij de nieuwe IC-regeling worden deze stellen bij voorkeur ingezet op IC-lijnen H (Gent-Brussel-Namur) en IC-lijn F (Knokke/Blankenberge-Brussel-Genk/Visé) . Voor deze beide diensten worden resp. 27 en 42 stellen benodigd. Naarmate er meer stellen geleverd worden, komen ze ook in dienst op de IC-lijnen Brussel-Arlon-Luxembourg en in laatste instantie ook voor de Waalse dwarslijn Liers-Liège-Moeskroen.

Verder worden er ook enkele stellen gebruikt in de spitsuurdiensten tussen Antwerpen en Essen (2 treinen 's morgens) en tussen Antwerpen en Gent (5 treinenparen).

Bijzondere dienst voor deze stellen vormt de zomertrein naar de kust tussen Turnhout en Blankenberge.

Verder valt nog op te merken dat de aflevering van deze stellen opgeschort werd, te wijten aan de levering van de drieledige stellen voor de Marokkaanse spoorwegen. De levering van de derde schijf (vanaf 371) start einde februari.

06 : **Daar waar deze stellen vooral** gebruikt worden als IC/IR-treinen, komen ze ook tot inzet als spitsuurtreinen en zelfs als stoptreinen, dit op de verbindingen tussen Hasselt-Liège-Namur en Liège-Verviers.

09 : De laatste tijd komen er zeer frekwent defekten voor bij deze oude Benelux-stellen en hierdoor zullen ze zoveel mogelijk gespaard worden. Dit is mogelijk door een optimalere inzet van de lokomotieven reeks 25.5 enerzijds en een vergrote inzet van de lokomotieven reeks 15 op de verbinding met Amsterdam. Men poogt deze stellen definitief buiten dienst te stellen in de loop van 1985.

20 : Voor hun reizigersdiensten wordt er een reeks voor 8 machines reeks 20 opgesteld, deze verzekeren vooral het internationale verkeer naar Luxembourg, doch worden ook ingezet voor de spitsuurtreinen op de lijnen 161/162. Verder verzekert deze reeks ook een verdere navette-dienst tussen Huy en Brussel via Namur.

Een tweede reeks voor een achttal machines voorziet goederendiensten tussen Stockem en Schaarbeek/Leuven-Antwerpen. Anderzijds worden 3 machines gereserveerd voor de speciale treinen tijdens de winter- en de zomerperiode.

22 : Daar deze reeks op dit ogenblik een grote herstelling ondergaat, komen er steeds meer dergelijke machines in blauwe livree op de sporen, zodat op dit ogenblik al ca. een derde van het effectief in de nieuwe kleurencombinatie rondrijdt. Eind 1985 zouden alle groene 22-ers verdwijnen.

Te vermelden valt hier dat deze reeks een groot gedeelte van het spitsuurverkeer voor zijn rekening neemt en hierdoor praktisch over het ganse net tot inzet komt.

- 23 : Alhoewel deze reeks vooral gereserveerd wordt voor de goederendienst, komen ze nog tot inzet voor spitsuurtreinen, meer bepaald op de verbinding tussen Brussel en Liège en Liège en Namur.
- 25 : In het IC-plan komen er officieel geen diensten meer voor voor deze lokomotieven, althans niet in reizigersdienst. Nochtans blijven ze vooreerst in dienst tussen Liers en Moeskroen tot op het ogenblik dat er voldoende stellen reeks 03 geleverd zijn. Verder zullen ze ook nog dienst doen als spitsuurtreinen in vervanging van de reeks 22. Er zijn echter geen diensten met trek- en duwtreinen voorzien.
- Nadien zouden ze ingezet worden in de goederendienst tussen Merelbeke en Montzen, dit met bestuurders van Aarschot.
- 26 : Voor deze reeks voorziet men vooral de zware goederendiensten tussen Stockem/Ronet en Brussel/Antwerpen, dit in gemengde reeks met de reeks 23.
- 27 : In de eerste plaats zal deze reeks ingezet worden in de hoogwaardige reizigersdienst (IC/IR) en voor de zware spitsuurtreinen. De goederentreinen verdwijnen vooreerst praktisch volledig uit hun inzetreeks, doch worden weer opgenomen op het ogenblik dat er genoeg machines reeks 21 ter beschikking staan. Vermelden we nog dat er 10 lokomotiefdiensten voorzien zijn als trek-duweenheid met rijtuigen type M4.
- Als spitsuurtrein komen ze o.m. tweemaal per dag naar Genk en rijden ze tussen Antwerpen en Kortrijk.
- Op de nieuwe verbinding naar Eupen verzekeringen ze voorlopig 5 treinen samengesteld uit 12 rijtuigen.
- Anderzijds rijden ze voor het ogenblik een tweetal goederentreinen tussen Hasselt en Kinkempois ('s nachts).
- 28 : De toekomst van deze reeks is nog ongewis : er wordt immers gewag gemaakt om deze 3 lokomotieven deze zomer buiten dienst te stellen, doch de recente grote herziening laat anderzijds deze geruchten weer op de achtergrond drijven. In lijndienst zal men ze echter nooit meer aantreffen.
- 40 : Het lot van deze stellen is nu definitief bezegeld en bij invoering van de IC-dienst zullen ze netreserve gesteld worden en korte tijd later zal de buitendienststelling volgen.
- 43 : Voor deze stellen is de toekomst verward. Op dit ogenblik voorziet men de volgende inzet :
- één stel zal de personeelsdienst verzekeren tussen Montzen en Welkenraedt.
 - twee stellen zullen te Montzen gestationeerd worden en zullen een pendeldienst onderhouden tussen Welkenraedt en Aachen Hbf (nodig door het feit dat de treinen naar Köln niet meer in de Belgische grensplaats stoppen). Deze dienst wordt opgeheven op het ogenblik dat er genoeg elektrische stellen ter beschikking staan.
 - enkele stellen blijven reserve te Bertrix, tot op het ogenblik dat de dienst met de reeks 45 volledig in orde is.
 - de verdere stellen gaan in ombouw tot bovenleidingswagen. Half januari begon de ombouw van de 4317 en deze zal ca. eind maart beëindigd zijn. Bestemming van dit stel ES 4317 zal Visé zijn.

Het volgende stel dat de ombouw zou ondergaan, is de 4307 bestemd voor de ES-post te Mons.

- 44 : De diensten van deze reeks na 03/06/84 omvatten :
- | | |
|----------------------------------|----------------------|
| Zottegem-Oudenaarde (stopdienst) | uurdienst |
| Kortrijk-Ieper (spitsuurdienst) | twee treinen per dag |
| Aalst-Burst (navette) | 5 treinparen |
- 45 : Voor deze stellen omvat de dienst vanaf 03/06/84 de volgende treinen :
- | | |
|---------------------------------------|---------------------------------|
| Bastogne-Bertrix-Virton (stopdienst) | om de twee uur |
| Libramont-Bertrix-Dinant (stopdienst) | om de twee uur |
| Arlon-Athus (spitsuurdienst) | 2 treinen 's morgens naar Arlon |
| | 2 treinen 's avonds naar Athus |
- Te vermelden valt nog dat de stellen tussen Bertrix en Virton nog slechts stoppen te Florenville, alle andere stopplaatsen worden opgeheven.
- 46 : Voor deze stellen werd een reeks opgesteld met 8 plandagen - 5 stellen verzekeren de dienst Geraardsbergen-Ath-Jurbise-Mons. Twee stellen staan in voor de spitsuurdienst tussen Braine-le-Comte en Edingen. Eén verder stel staat reserve te Ath.
- Verder worden twee stellen voorzien voor onderhoud en herstelling. Voor de overige stellen is nog geen beslissing getroffen. Opmerkelijk is hierbij dat nog twee stellen in de CW Mechelen aanwezig zijn voor grote herstelling.
- 51 : De vergeling van deze reeks slaat zeer snel toe en op enkele weken tijd werden er niet minder 4 lokomotieven te Salzinnes aanwezig : het betreft de machines 5107, 5122, 5161 en 5184. De grote herstelling van deze reeks machines moet begin volgend jaar volledig achter de rug zijn.
- Door dit feit is de toekomst voor de meeste machines nog verzekerd tot het begin van de 90-er jaren. Tot in 1987 blijven ze nog reizigersdiensten verzekeren, zelfs in de IR-dienst.
- 52/53 : Twee lokomotieven bevinden zich op dit ogenblik te Salzinnes voor ombouw en hernummering. Het zijn de machines 5317 (Ronet) en 5318 (Latour). Deze laatste ondergaat ook een herstelling na zijn botsing te Athus.
- Deze reeks blijft nu toch nog in reizigersdienst ingezet : in de eerste plaats verzekeren ze nog de dienst tussen Namur en Dinant (stopdienst), verder slepen ze twee spitsuurtreinen tussen Namur en Bertrix.
- Nochtans zal hun inzet beperkt worden en zullen ze zo vlug mogelijk van de verbinding Montzen-Namur-Jeumont verdrongen worden. Hier komen enerzijds elektrische lokomotieven tot inzet, anderzijds gaan enkele diensten over op 55-ers van Montzen en Kinkempois.
- 54 : Door deze wijzigingen zouden er nog dit jaar twee lokomotieven reeks 54 buiten dienst gesteld worden. Deze reeks mag trouwens niet meer op de Athus-Maaslijn ingezet worden in de doorgaande goederendienst.
- 55 : Bij controle van de schade aan de 5522 (ongeval te Hindel, hierbij kreeg de 5522 het sein veilig en niet zoals gemeld de trein 47043) bleek deze zo omvangrijk te zijn dat een herstelling niet meer rendabel zou zijn (ca. 5 000 000 F kosten)

- 55 : en daarom werd beslist om deze lokomotieven buiten dienst te stellen. Zo heeft men de volgende levensloop :

<u>205.022</u>		<u>5522</u>	
- Levering :	Kinkempois	tot	01/02/1982
- Stelplaatsen :	Montzen	tot	01/02/1983
Bouwer :	mechanisch gedeelte :	BN	
	dieselmotor :	GM	
	elektrisch gedeelte :	Acec	

Vanaf 3 juni 1984 zouden verschillende goederendiensten naar Montzen elektrisch gereden worden en dit aantal stijgt nog naarmate er meer elektrische lokomotieven ter beschikking komen. Dit heeft tot gevolg dat verschillende 55-ers van Kinkempois en Montzen werkloos worden. Men voorziet dat er in eerste instantie 8 lokomotieven reeks 55 naar Ronet zullen verhuizen, ter vervanging van de reeksen 54 en 60, dit in de lokale goederendienst.

- 59 : Op dit ogenblik bevinden er zich twee lokomotieven reeks 59 te Salzannes : de 5931 en de 5922. Deze laatste lokomotief ondergaat een grote herstelling. Te vermelden hierbij valt dat deze lokomotief de voorlaatste was (samen met de 5907) die nog enkele koplampen bezat. Na de GH gaat deze machine waarschijnlijk naar Antwerpen-dam over.

Een definitieve vervanging van de reeks 59 door 51-ers te Antwerpen lijkt niet meer vast te staan en de 59-ers zullen waarschijnlijk nog verschillende jaren het beeld in de Kempen blijven uitmaken (dit enkel nog in goederendienst).

- 60 : Betrekkelijke kalmtte voor deze reeks. Tijdens de laatste maanden werden er slechts twee lokomotieven buiten dienst gesteld. De levensloop van deze machines :

210.023 -- 6023 :

Bouwer :	mechanisch gedeelte :	Cockerill - ABR - FAZ
	dieselmotor :	Cockerill / Baldwin
	elektrisch gedeelte :	Acec
Levering :		07/09/1964
Fabrieksnummer :		4031
Stelplaatsen :	Schaarbeek :	07/09/64 - 19/04/66
	Ronet :	19/04/66 - 27/05/72
	Monceau :	27/05/72 - 01/01/84
Buiten dienst :	PV 62 van	07/12/1983 (algemene toestand)
Uit geschriften :		01/01/1984

210.204 -- 6104

Bouwer :	zie boven	
Levering :		28/01/1966
Fabrieksnummer :		4125
Stelplaatsen :	Merelbeke :	28/01/66 - 01/01/84
Buiten dienst :	PV 63 van	07/12/1983 (algemene toestand)
Uit geschriften :		01/01/1984

Nog deze zomer zullen een verdere 50-tal lokomotieven bui-

- 60 : ten dienst gesteld worden. Zo zullen de bestanden van Hasselt Monceau en Ronet volledig opgeheven worden. Iets later volgt ook het effectief van Kinkempois.

Vanuit St-Ghislain verzekeren ze nog de lokale goederendiensten en vanuit deze stelplaats slepen ze nog hun laatste reizigerstrein, nl. de zondagse vakantietrein vanuit St-Ghislain naar de kust.

Te Merelbeke zal hun dienst beperkt worden tot lokale goederendiensten. Begin 1985 verdwijnen ze dan definitief van de sporen;

- 62 : Voor de versnelde opleiding van de bestuurders van Monceau moet de stelplaats Ath één lokomotief reeks 62 (nummer niet aangeduid) in leen afstaan aan Monceau. Anderzijds geeft Monceau een lokomotief reeks 51 in leen aan Ath, ook voor personeelsopleiding. Deze bestuurders komen vanaf juni as. immers tussen in de sleepdienst vanuit Charleroi naar Gent en moeten ook enkele diensten Brussel-Tournai verzekeren met 51-ers van Tournai.

Door een ongeval te Ath, werd het chassis van de 6239 van de stelplaats Ath geplooid en door het feit dat geen grotere herstellingen aan diesellokomotieven uitgevoerd worden, staat deze machine op de zwarte lijst. De levensloop geeft het volgende beeld :

212.139 -- 6239

Bouwer :	mechanisch gedeelte :	BN
	dieselmotor :	GM
	elektrisch gedeelte :	Acec
Levering :		03/04/1964
Stelplaatsen :	Jemelle	03/04/64 - 05/07/65
	Ath	05/07/65 - 16/10/79
	Kortrijk	16/10/79 - 21/12/79 (leen)
	Ath	21/12/79 - +

Ondertussen gaan de grote herstellingen (GH) aan deze reeks lokomotieven vlot vooruit en waren de 6223, 6251, 6256 en de 6281 in januari aan de beurt. Ook hier verkleint het effectief aan groene lokomotieven (vooral die met de originele schildering) zeer snel. Alleen de stelplaats Ath heeft nog geen enkele gele 62-er in zijn bestand.

- 64 : Nog steeds wachtend op zijn overbrenging naar Leuven, staat de 6406 naast de loods van Hasselt afgesteld. Anderzijds gingen de overige drie machines te Salzinnes onder de slopershamer.
- 70 : Na een lange afsteltijd te Salzinnes (wegens een zware motorschade) kwam de 7004 op 12 januari jl. terug uit revisie. Hierdoor beschikt Antwerpen-dam opnieuw over alle 6 lokomotieven van deze reeks.

Nochtans overweegt men ernstig om deze machines terug in te zetten in de Antwerpse haven, vooral voor de sleepdiensten en de rangeringen in de Noorderhaven en op de linkeroever. Doch hier stuit men op het probleem dat bestuurders rangeertraktie enkel nog de diesel-hydraulische traktie moeten kennen. Een definitief oordeel is daarom nog niet gevallen.

- 72 : Eerstvolgende machine die richting schroot zal vertrekken

- 72 : is de 7208. Hierdoor blijven er nog slechts 6 machines over, dit voor 3 diensten. Ook deze machines zullen nog dit jaar buiten dienst gesteld worden.
- 73 : Op 9 januari 1984 verzekerde een 73-er van Monceau (inzetstelpplaats Walcourt) de laatste trein tussen Momignies - Chimay en Mariembourg. Met 42 Fals wagens, 5 platte wagens met spoorwegmatirieel en een bagagewagen kwam hij vanuit Momignies en na achterlating van 5 Fals + de platte wagens + de bagagewagen te Chimay reed hij door naar Mariembourg.
- De grensovergang Momignies-Anor werd trouwens enkele dagen eerder - op 01/01/84 - voor alle verkeer gesloten.
- 91 : Door de afschaffing van diverse loskoeren en lokale verbindingen, zullen er ook wijzigingen optreden bij de inzet van deze lokotraktoren. Hierbij zouden ook andere stelplaatsen in aanmerking komen voor een stationering.
- Trouwens dit geldt ook voor al de andere rangeermachines op het ogenblik dat de reorganisatie van de goederendienst een feit is. Men rekent met een teveel van ca. 25 rangeerdiesel-lokomotieven.

Rijtuigen :

- M5 : De bestelling van deze dubbeldekrijtuigen type M5 bestaat uit 65 rijtuigen : 45 B-rijtuigen, 10 A-rijtuigen en 10 BD-rijtuigen met stuurpost. Hierdoor kunnen 10 stellen samengesteld worden. De inzet wordt gepland naar Denderleeuw/Zottegem-Gent, naar Antwerpen en naar Leuven.
- Een gelijkaardige bestelling zal in de loop van 1984 volgen, levering van deze rijtuigen omstreeks augustus 1985.
- I6/I7 : In 1984 zal ook een bestelling gedaan worden van 85 rijtuigen voor internationaal verkeer. Deze rijtuigen worden afgeleid van de Eurofima-rijtuigen, doch bezitten een middengang en een soberder interieur.
- Deze rijtuigen zullen de oudere internationale rijtuigen (I1 en I2) aflossen en zal het tekort in de piekperioden wegwerken.
- I10 : Enige tijd later zal ook de bestelling volgen voor een aantal (ca. 100) rijtuigen type I10. Deze rijtuigen, op basis van het type M4, zal een aantal trek-duwstellen vormen voor de diensten naar Lille (zowel vanuit Brussel, als vanuit Antwerpen via Gent), naar Köln (voor de verbinding Antwerpen-Hasselt-Aachen). Indienststelling van deze rijtuigen wordt voorzien voor eind 1986.
- M4 : De ombouw van de BD-rijtuigen tot stuurpostrijtuigen verloopt verder zeer vlot en op dit ogenblik zijn er een 10-tal rijtuigen klaar. Deze worden echter nog niet effectief als trek-duwtreinen ingezet, doch rijden mee in de klassieke getrokken treinen.

Verdeling van de lokomotieven over de versqchillende stelplaatsen :

De volgende tabel geeft de voorgestelde verdeling van het traktiematieel bij in voege komen van de IC-dienst (06/84) en bij de definitieve fase (05/87)

Reeks	Stelplaats	1983	1984	1987	Opmerkingen
00	Hasselt	26	--	--	
05	Kinkempois	100	28	28	
	Schaarbeek (WDT)	39	39	39	
	Schaarbeek (WET)	--	60	60	
	Ronet	54	54	64	
	Haine-St-Pierre	22	--	--	
	Merelbeke	--	56	56	
	Oostende	34	38	28	
03	Oostende	60	52	55	Verdere leveringen
	Schaarbeek (WET)	--	--	31	
	Kinkempois	--	--	24	
	Stockem	--	60	60	
05.9	Schaarbeek (WDT)	6	6	6	Sabena-stellen
06	Schaarbeek (WET)	37	70	39	
	Hasselt	26	42	73	
	Kinkempois	24	47	47	
	Merelbeke	--	22	22	
	Stockem	64	--	--	
	Oostende	30	--	--	
08	Schaarbeek (WET)	44	44	44	
09.0	(Schaarbeek)	4	4	--	Benelux-stellen
09.5	Schaarbeek (WDT)	8	8	?	Poststellen
15	Brussel-zuid	5	5	5	
16	Brussel-zuid	8	8	8	
18	Kinkempois	6	6	6	
20	Ronet	25	--	--	
	Stockem	--	25	25	
21	Brussel-zuid	--	2	30	In levering vanaf 04/84
	Merelbeke	--	--	30	
22	Brussel-zuid	25	--	--	
	St-Ghislain	--	25	25	
	Merelbeke	25	25	25	
23	Brussel-zuid	53	--	--	
	Kinkempois	--	20	20	
	Stockem	30	--	--	
	Ronet	--	40	40	
	Merelbeke	--	23	23	
25	Brussel-zuid	14	14	--	
	Merelbeke	--	--	22	Ombouw van 25.5 in reeks 25
25.5	Brussel-zuid	8	8	--	
26	Ronet	35	--	--	
	Stockem	--	35	35	
27	Kinkempois	40	30	30	
	Oostende	--	30	30	
28	Brussel-zuid	3	3	-	
	Merelbeke	-	-	3	
40	Kortrijk	7	-	-	Buiten dienst
43	Kortrijk	11	--	--	Buiten dienst
	Bertrix	14	+ 5	--	
	Gouvy	3	-	-	
	Montzen	1	3	--	
44	Merelbeke	10	--	6	4 stellen buiten dienst
	Kortrijk	--	10	--	
45	Haine-St-Pierre	7	--	--	
	Bertrix	3	10	10	
46	Ath	13	--	--	
	Haine-St-Pierre	7	--	--	
	St-Ghislain	--	10	--	10 stellen reserve of BD
51	Hasselt	27	15	--	lokomotieven buiten dienst
	Tournai	10	--	--	
	Schaarbeek	--	11	4	
	Kortrijk/Oudenaarde	25	25	--	
	Monceau	19	22	22	
	Dendermonde	7	--	--	
	Antwerpen-dam	3	--	--	
	St-Ghislain	--	15	5	vervanging door reeks 59 afkomstig van Tournai
52/53	Ronet	10	15	9	
	Latour	18	15	15	
	Jemelle	1	-	-	
	Bertrix	3	-	-	

Reeks	Stelplaats	1983	1984	1987	Opmerkingen
54	Ronet	7	7	-	buiten dienst
55	Kinkempois	15	40	32	koncentratie te Kinkempois
	Gouvy	7	--	--	
	Jemelle	7	--	--	
	Montzen	12	--	--	
	Ronet	--	--	8	
59	Antwerpen-dam	23	29	48*	samen met reeks 51 samen met reeks 51 overige loks buiten dienst
	Merelbeke	16	11	16*	
	Haine-St-Pierre	10	--	--	
60/61	Ronet	9	--	--	vervanging door reeks 62 vervanging door reeks 62
	St-Ghislain	19	+10*	--	
	Merelbeke	31	+20*	--	
	Monceau	11	--	--	
	Kinkempois	9	--	--	
	Hasselt	10	--	--	
62/63	Hasselt	4	30	24	koncentratie FRST-FLV
	Aarschot	13	--	--	
	Leuven	5	--	--	
	Kinkempois	--	7	7	
	Monceau	1	19	9	
	Ath	15	--	--	
	St-Ghislain	--	15	15	
	Haine-St-Pierre	5	--	--	
	Merelbeke	22	38	54	
	Aalst	18	--	--	
	St-Niklaas	5	--	--	
	Kortrijk	31	23	--	
	Tournai	13	--	--	
70	Antwerpen-dam	6	6	6	
71	Antwerpen-dam	3	3	3	
72	Antwerpen-dam	7	4	--	
73	Hasselt	5	5	5	
	Merelbeke	16	16	16	
	Haine-St-Pierre	5	--	--	
	Monceau	40	50	50	
	Kinkempois	29	24	24	
74	Antwerpen-dam	10	10	10	
75	Antwerpen-dam	6	6	6	
80	Merelbeke	27	27	27	
	Schaarbeek	41	41	41	
82	Antwerpen-dam	24	24	24	
	St-Ghislain	15	15	15	
	Oostende	15	15	15	
	Gouvy	5	4	4	
	Kinkempois	15	17	17	
	Tournai	1	--	--	
83	Monceau	25	25	25	
84	Antwerpen-dam	8	8	8	afkomstig van Leuven
	Hasselt	10	14	14	
	Leuven	4	--	--	
	Montzen	12	12	12	
	Ronet	6	6	6	
	Stockem	5	--	--	
	Latour	--	4	4	
	Haine-St-Pierre	10	--	--	
	St-Ghislain	--	10	10	
	Oostende	6	7	16	
	Kortrijk	9	9	--	
85	Antwerpen-Dam	25	25	25	
91	Schaarbeek	2	2	2	
	Kortrijk	10	10	--	
	Oostende/Brugge	--	--	10	
	Ronet	15	14	14	
	Stockem	9	--	--	
	Latour	--	10	10	
	St-Ghislain	18	18	18	
	Merelbeke	6	6	6	

opmerking : voor de rangeerlokomotieven werd nog geen definitieve studie gemaakt, doch ook hier kunnen door de vermindering van de diensten, diverse wijzigingen en buiten dienststellingen volgen.

Overzicht van het ingezette traktiematerieel per lijn

Onderstaand wordt een summier overzicht gegeven over het inzet van het materieel voor reizigersdiensten op de verschillende lijnen, dit zoals ze vermeld staan in het dienstboek. De reisgids zelf geeft echter een volledig aangepast beeld.

Lijn	Verbinding	IC/IR	stoptr.	navette	Opmerkingen
12	Antwerpen-Essen	08, 15/25.5	AM 130	AM 160	
15	Antwerpen-Neerpelt	62	AM 130		
15bis	Hasselt-Mol		62		
16	Antwerpen-Aarschot	AM140	AM 130	AM 130	
21	Landen-Genk	AM 160		22/27	
25	Antwerpen-Brussel	AM 08, 09 15/25.5	AM 130	AM 130/140	
26	Halle-Brussel		AM 130		
26bis	Etterbeek-Vilvoorde		AM 130		
27	Antwerpen-Brussel			AM 130/140	
29	Turnhout - Y Duffel	AM 140			
34	Hasselt-Liège		AM 140		
35	Hasselt-Leuven	AM 140	AM 130	22/27	1 navettetr r.27
36	Brussel-Liège	16/27/AM 160	AM 130/140	23/27	
36C	Brussel-luchthaven		AM 130		
37	Liège-Aachen/Eupen	16/27	AM 140	22	5 treinen naar Eupen
40	Liège-Visé	AM 160 !!			
	Visé-Maastricht		NS DE II		
42	Liège-Luxembourg	55			
43	Liège-Jemelle		55		
44	Spa-Verviers		AM 130		
50	Brussel-Oostende	16/27 AM160/AM 08	AM 130	22	
51	Brugge-Knokke/Blankenb.	AM 160			
51A	Brugge-Zeebrugge		N67 : r.62 R67 : AM 130		
52	Antwerpen-Boom		AM 130		
53	Gent-Mechelen-Leuven	AM 140	AM 130	22	
54	Mechelen-St-Niklaas		62		
58	Gent-Eeklo	62			
59	Antwerpen-Gent	AM 08	AM 130	22/27	
60	Brussel-Dendermonde	AM 140	AM 130	22	(5 treinen)
66	Kortrijk-Brugge	51	62		
69	Kortrijk-Poperinge		62	44 (tot Ieper)	
73	Gent-Adinkerke/De Panne	62			
75	Kortrijk-Gent	AM 140		22/27	
75bis	Lille-Moeskroen		SNCF		dieselstellen
78	Mons-Moeskroen	AM 160	AM 140	AM 140	
82	Aalst-Burst			44	
86	Gent-Ronse	62			
86bis	Ronse-Leuze	62			
90	Denderleeuw-Geraardsbergen	62			
89	Denderleeuw-Zottegem Zottegem-Oudenaarde-Kortrijk	} 51	AM 130	51	
			44		
90bis	Geraardsbergen-Ath		46	51/62	
94	Brussel-Tournai	51		51	
94bis	Tournai-Lille	51		SNCF M	
96	Brussel-St-Ghislain	18/AM140	AM 130	22	
97	Mons-Quéivrain		62		

Lijn	Verbinding	IC/IR	stopk.	navette	Opmerkingen
108	Brussel-Binche	AM 140	AM 130		
112	Charleroi-Mons	AM 160	AM 130	22	
118	Braine-le-Comte-Charleroi		AM 130	22	
122	Gent-Geraardsbergen	62		51	
123	Geraardsbergen-Braine-le-Comte	62		46/62	
124	Brussel-Charleroi	AM 140	AM 130	22	
125	Liège-Namur	AM 160	AM 130	20/23	
		AM 140			
130	Namur-Charleroi	AM 140/18	AM 130		
130A	Charleroi-Erquelinnes	18	AM 130	22	
132	Charleroi-Couvin		62		
139	Leuven-Ottignies	AM 130		22	
140	Ottignies-Charleroi-Ouest	62			vanuit wavre
144	Gembloux-Tamines			AM 130	
154	Namur-Dinant	52		52	
	Dinant-givet			SNCF M	"picasso"
161	Brussel-Namur	AM 160/20	AM 130	20	
161D	Ottignies-Louvain-la-Neuve		AM 130		
162	Namur-Luxembourg	AM 160/20	AM 130	20	
163	Bastogne-Virton		45		
166	Bertrix-Dinant		45	52	
167	Arlon-Athus			45	(twee treinparen)

AM 130 : elektrische stellen met max. snelheid 130 km/h

AM 140 : elektrische stellen met max. snelheid 140 km/h

AM 160 : stellen reeks 03

M : dieselstellen NS - SNCF

Exploitatie :

- Buitendienststellingen van lijnen :

130 A	: Charleroi-sud - aansluiting ACEC	03/10/1983
131	: Fleurus - Frasnes-lez-Gosselies	03/10/1983
156	: Momignies - Momignies-Grens - Anor	01/01/1984
256	: Ransart - Masse-Diarbois (oude lijn 121)	03/10/1983

- Buiten dienst gestelde loskoeren :

Bomerée (l. 132), Jamioulx (l.132), Florennes-Est (l.138A)
Frasnes-lez-Gosselies (l.131), Ransart (l.140), Dampreny (l.140)

- Buiten dienst gestelde centra voor wegvervoer :

Gembloux en Huy	30/01/1984
Roeselare en Marloie	01/04/1984

- Elektrifikaties (op 03/06/1984)

l. 24	: Visé - Montzen-vorming
l. 29	: Herentals - Turnhout
l. 49	: Welkenraedt - Eupen

Later op het jaar volgen :

l. 54	: Mechelen - Willebroek - Temse - St-Niklaas
l.140	: Ottignies - Fleurus - Charleroi


 The logo consists of the letters 'TTZ' in a bold, italicized, sans-serif font. The letters are contained within a thick, black, rounded rectangular border. A horizontal line runs through the middle of the letters, and a small dot is positioned to the right of the 'Z'.

KRANT

1. Beschrijving van de stoomlokomotief nr 2 van de TTZ

Toen de oprichting van de TTZ meer en meer vastere vormen aannam, werd er ook verder uitgekeken naar versterking van het lokomotiefpark van de toekomstige museumlijn. Op dat ogenblik had dhr Jans al drie lokomotieven voor normaalspoor in zijn bezit, doch één van de bekendere machines kon de aandacht niet ontlopen : het betrof de tweeassige machine die bij Van Buggenhout te Mol afgesteld stond en die zich o.a. te Turnhout in de kijker had gesteld.

Na diverse vragen en onderhandelingen kon deze lokomotief begin 1982 verworven worden, doch hierbij stelde zich één verder probleem, al. de nodige keuringsbewijzen ontbraken.

2. Technische beschrijving :

In de eerste helft van de eeuw, vestigde de Société Générale Métallurgique van Hokoben een onderafdeling te Olen in de Antwerpse Kempen. Deze onderneming zou zich vooral bezig houden met de non-ferro-metalen en bouwde op korte tijd een groot bedrijf uit. Dit bedrijf werd al vlug aangesloten op het net van de EB en dit gebeurde in het station van Olen d.m.v. een ca. 4 km lange industrieverbinding. Voor deze aansluiting verwierf deze firma een eerste tweeassige lokomotief bij de Ateliers de Constructions de La Meuse te Sclessin.

Doch na de eerste wereldoorlog groeide deze onderneming verder en werd er in het bedrijf een smalspoornet aangelegd doch ook het normaalspoornet groeide gestaag. Daarom was er in de twintiger jaren een tweede lokomotief nodig. Daar de lijn zelf geen echte hellingen heeft en verdergaande op de ervaringen met de eerste lokomotief, schreef men dezelfde firma aan met het doel twee gelijkaardige tweeassige lokomotieven te verwerven; één voor normaalspoor en één voor het smalspoornet. De normaalspoorlok werd als nr 2 ingeschreven.

Het betrof een lichte machine met twee buitenliggende cilinders werkend met verzadigde stoom en enkelvoudige expansie. De ketel zelf was van het Belpaire-type en halfdiepe vuurhaard. De haard zelf is uit koper opgebouwd met platen met een dikte van 14 mm, de pijpenplaat zelf heeft een dikte van 26 mm. De vuurkist zelf heeft een lengte van 1 072 mm, een breedte van 1 058 mm en een totale hoogte van 1 365 mm.

Het rooster zelf - opgebouwd uit twee rijen roosterpakketten - heeft een lengte van 895 mm en een breedte van 884 mm, dit brengt het roosteroppervlakte op een waarde van 0,792 m². Het rooster ligt 850 mm onder de hartlijn van de ketel.

De verandering van de vuurkist gebeurt met 82 steunbouten aan elke zijkant, er zijn 56 starre hemelankers aanwezig.

APPAREILS A VAPEUR

PROVINCE de Souwers

COMMUNE de Solel

DÉSIGNATION DE L'ÉTABLISSEMENT
Usines métallurgiques (Locomotive)
Société Générale Métallurgique de Belgique

Nom du propriétaire
1911

Année du placement
15 mai 1914

Dates
de l'autorisation de placement
de l'épreuve de chaudière
de l'autorisation de mise en usage
26 février 1915
26 avril 1914

I. - CHAUDIÈRE (1)

Système
Cylindrique, horizontale, à foyer intérieur et enveloppe rectangulaire, faisceau de tubes à fumée et dôme, type locomotive.

Pression maximum en kilogrammes par cm² 14

Surface de chauffe en m² 36

Nom et domicile du constructeur
St. des Ateliers de Construction de la Meuse à Beignies.

Nom et domicile des fabricants des tôles
acier: S. de Dugrie. Marchage, à Dugrie.
cuivre: F. de Terie S.C. à Bruxelles par Yvoir.
des tubes à fumée: S. de Ubiens à tubes de la Meuse à H. Malle Haute.

Noméro d'autorisation (pour chaudière mobile) 2003 - Souwers

Noméros d'ordre 4

Noméro de fabrication 3176 - 1915

DESIGNATION des diverses parties	Longueur m/m	Largeur m/m	Hauteur m/m	Diamètre m/m	Rivures	Matière et épaisseur (m/m)	Marques des tôles
Corps cylindrique	4283	-	-	950	19 doubles	acier 14	Dugrie F.H.
Plaque tubulaire N.	-	-	-	-	19 simples	id.	id.
Dôme	-	-	400	500	ent. soudure air. simple.	id.	id.
Ind. plat du dôme	-	-	-	-	-	id.	id.
Caron à feu extérieure	1070	1088	1365	-	simples.	id.	id.
Foyer intérieur haut	264	250	980	-	id.	cuivre R. 14	F. de R. C. F. N. de Terie
bas	296	224					
Plaque tubulaire foyer	-	-	-	-	id.	id.	F.R.S.C.
111 tubes à fumée (entre plaques)	2310	-	-	40	-	acier 27	-

Qualités que présentent, aux termes des déclarations du constructeur, les tôles employées à la construction de la chaudière.

NUMÉROS de la qualité et désignation des marques	CHARGES DE RUPTURE PAR TRACTION et par millimètre carré dans le sens		ALLONGEMENTS EN TANTIÈMES p. cent dont les tôles sont susceptibles dans le sens	
	du laminage kilogr.	perpendiculaire au laminage kilogr.	du laminage	perpendiculaire au laminage
Dugrie F.H.		35		28
C. F. N. de Terie } F. R. C. }		28		22

(1) Chaque feuille ne doit renseigner qu'une chaudière (à moins de chaudières identiques) et qu'une machine.
(2) S'il y a plus d'une chaudière, en indiquer le nombre.

Ambricht

Beschrijvend blad van de lokomotief "La Meuse 3176"

Soupapes de sûreté	Nombre	2, système Wilson, à ressort
	Diamètre intérieur en millimètres	63 $\phi = 33^{\text{mm}} \phi 0$
	Charge calculée sur le diamètre intérieur, augmentée de 2 millimètres	404 ^K , 40
	Longueur du petit bras du levier	
	du grand bras du levier	
	du bras du centre de gravité	
	Poids du disque	
	Poids du levier	
	Effort du levier sur la soupape	
	Poids à appliquer	
Manomètre	métallique, de la S ^o la Houze, à Sclonin	
Mode d'alimentation	2 injecteurs Prestanting	
Disposition du clapet de retenue	soupape de retenue par injecteur	
Indicateur du niveau de l'eau	3 tubes indicateurs en verre	

Ligne indiquant la limite inférieure du niveau de l'eau (1)	flèche placée sur la face avant, 0 ^{me} 10 au-dessus de la tubulure inférieure du tube indicateur	
Appareils d'alarme. Nombre et système	Boulon fusible - sifflet	

II. - MACHINE		
Désignation de l'appareil qu'elle active	Locomotive	
Système	Deux cylindres extérieurs, distribution Walschaerts, détente variable par levier	
Diamètre des cylindres	300 ^{mm}	
Course des pistons	400 ^{mm}	
Degré d'admission	46	
Contre-pression	1,023	
Nombre de coups doubles par minute (en moyenne)	200	
Puissance en kilowatts	83	
Nom et domicile du constructeur	S ^o la Houze à Sclonin, Liège	
Rem: la Houze	Fonds: 171 T à vide, 28 T en ordre de marche	
	4 roues motrices de 850 ^{mm} ϕ .	

(1); Indiquer de quelle manière elle est tracée (art. 16, § 2).		

Anderzijds vangen nog 15 verdere dwarsankers de dwarskrachten op.

De eigenlijke langsketel heeft een lengte van 2383 mm en is opgebouwd uit 2 segmenten met een diameter van 950 mm. De dikte van de gebruikte platen bedraagt 12 mm. Deze langsketel biedt plaats aan 111 vlampijpen met een diameter van 40/45 mm.

Door deze opstelling hebben we een verwarmingsoppervlakte van 3,75 m² voor de haard en 36,25 m² voor de pijpenbundel. Dit brengt een totaal verwarmingsoppervlak van 40 m² teweeg.

De stoomafname gebeurt in de dom door middel van een moderator met vlakke (horizontale) schuif en die aan de voorzijde van de stoomdom aangebracht is. Opmerkelijk hierbij is dat de bedieningsstang zowel door de eigenlijke stoomdom maar ook door de zandbak heen loopt. De stoomdom heeft een diameter van 500 mm, een hoogte van 400 mm en laat een mangat van 350 mm vrij.

De aandrijving bevat twee buitenliggende cilinders met een diameter van 300 mm en een zuigerslag van 400 mm. De stoomverdeling gebeurt met behulp van vlakke schuiven, aangedreven door het klassieke Walschaerts'-systeem. De kruiskop heeft een dubbele geleiding en via de drijfstanden wordt de tweede as aangedreven. De drijfwielen hebben een diameter van 850 mm.

De maximale keteldruk bedraagt bij deze machine 12 bar en deze wordt door een manometer met membraan. Als veiligheidstoestellen zijn er twee gekoppelde veiligheidskleppen van het type Wilson aangebracht. Verder zijn er twee peilglazen van het type Klinger aanwezig en heeft de vuurhaard een loodstop, die smelt op het ogenblik dat er geen ketelwater meer boven de hemelplaat aanwezig is. Bij smelting dooft de ontsnappende stoom het vuur en verhindert dat de platen van de vuurkist verbuigen.

De ketelvoeding gebeurt door middel van twee injecteurs van het type Rogny.

3. De loopbaan :

Deze lokomotief werd in de loop van 1924 onder het fabrieksnummer 3176 door La Meuse gebouwd, en deze ketel werd voor de eerste keer op 22 februari 1925 aan een ketelproef onderworpen. Doch pas begin 1927 werd deze machine - samen met de smalspoorversie - aan de Métallurgique de Hoboken - zetel Olen - geleverd. Op 25 april 1927 werd de afnamekeuring van de ketel doorgevoerd en kort daarna werd de inschrijving bij de provincie aangevraagd. Deze werd op 10 mei 1927 bekomen en de lokomotief werd onder het nummer 2003 in het provincieregisters van Antwerpen ingeschreven.

Tijdens haar lange loopbaan kende de lokomotief een betrekkelijk kalme en onopvallende levensgeschiedenis en samen met twee verdere machines kweet ze zich van haar taak. De nodige herstellingen werden of te Olen zelf doorgevoerd, voor grotere herstelbeurten ging de machine (of onderdelen ervan) naar de hoofdwerkplaats van de firma te Hoboken. Voor de tweede wereldoorlog zou onze machine ook enkele jaren te Antwerpen vertoefd hebben.

Door het betrekkelijk lichte werk bleven grotere herstellingen uit en hierdoor behield de machine o.m. zijn koperen haard en vooral ook zijn oorspronkelijk uiterlijk. Hierdoor werd er ook nooit een luchtrek aangebracht.

Enige belangrijke herstelling betrof het vervangen van de pijpenbundel en dit werk werd voor de laatste maal in 1965 doorgevoerd.

Zijn laatste driejaarlijkse keuring onderging de machine op 7 april 1971 en zo kan gesteld worden dat deze lokomotief tot in 1974 in dienst bleef. Doch op dat ogenblik werd zij verdrongen door enerzijds het gebruik van diesellokomotieven, anderzijds door de inkrimping van de bedrijvigheid.

Kort na de buitendienststelling werd deze machine verworven door het garagebedrijf Van Buggenhout te Mol en werd de machine oppervlakkig gerestaureerd en als blikvanger voor het uitstalraam van zijn concurrentie geplaatst.

Voor de tentoonstelling "Rail International" te Turnhout kon door deze vereniging de toelating verkregen worden om deze lokomotief als blikvanger op te stellen en voor deze gelegenheid werd de "Olen" opnieuw opgeknapt en voorzien van een nieuwe verflaag. Nadien verhuisde de machine weer naar Mol.

In de eerste helft van 1982 werd deze machine dan aangekocht voor de TTZ en per dieplader kwam zij al begin april van het zelfde jaar als eerste stoomlokomotief te Zolder aan.

Doch het ontbreken van de nodige papieren vertraagden de restauratie van deze machine aanzienlijk en pas in de loop van vorig jaar werden deze terug opgevist en zo kon - de begonnen restauratie verdergezet worden.

Op dit ogenblik is deze machine volledig ontmandeld en is ze klaar voor het doorvoeren van de ketelkeuring. Verder zijn alle onderdelen al in zoverre klaar dat de montage aangevat kan worden. Enkel voor het schilderwerk wordt er voorlopig nog op beter weer gewacht.

En zo kunnen we hopen dat deze machine nog dit seizoen rijklaar kan zijn en zodoende voor het spoorwegfestival ingezet kan worden. Een opmerkelijke aanwinst in het traktiepark zal deze kleine pitoreske lokomotief wel vormen.

=====

Naast een museumfunctie bekleedt de TTZ nog verdere taken voor de spoorwegliefhebber en geeft zelf boeken uit of verdeelt interessante boeken en publikaties over de Belgische spoorwegen.

NIEUW :

Brochure nr 7 : Dieselmotorwagens
type 606/608

BENELUX - RAIL II

De Maatschappijen Mechelen-Terneuzen
en Gent-Terneuzen.

Bestelling en prijs : zie laatste bladzijde.

FOTOTIPS

De bedoeling van deze rubriek is het vooral om de "spoorweg"-fotografen enkele interessante punten op het net aan te duiden. Hierbij wordt vooral gepoogd landschappelijk mooie punten te beschrijven, doch deze plekjes moeten een voldoende treinfrequentie hebben.

Verder wordt gepoogd om een wegbeschrijving te geven voor de mensen die met het openbaar vervoer komen, doch dit is - zeker na invoering van het IC-plan - niet altijd mogelijk.

- Trooz (lijn 37)

- * kortstbijgelegen stopplaats : Trooz (ca. 1,5 km)
- * te bereiken : weg Liège-Verviers richting Verviers volgen, voorbij station eerste weg links (na ca. 200 m) inslaan, over smalle brug en dan smalle kiezelweg volgen tot aan overweg.
- * onderwerp : uitrit van tunnel van Trooz, overschreiden van de brug over de Vesder.
- * gunstig tijdstip : van ca. 9.00 tot 16.00
- * treinen :
 - reizigersdienst : reeksen 00, 06, 16, 18, 22/23, 27
 - goederendienst : nihil
 - lokale goederendienst : reeks 73 (in de vroege namiddag)
- * benodigde lenzen : normaalens, lichte telelens (70 mm)

- Denderleeuw :

- * kortstbijgelegen stopplaats : Essene-Lombeek (lijn 50 bis)
- * te Denderleeuw richting Ninove en na ca. 2 km richting Liedekerke, hier links richting St-Katharina-Lombeek en deze weg volgen. enkele km voor de spoorwegonderdoorgang links een smalle weg volgen (moeilijk te vinden) en dan tot aan de splitsing van de lijn 50/50 bis.
 - pas op : de eerste maal is deze plek zeer moeilijk vinden
- * onderwerp : splitsing lijn 50/50 bis, landschappelijk aanvaardbaar een trein ca. om de 5 minuten
- * gunstig tijdstip : van ca. 10.00 tot 17.00
- * treinen :
 - reizigersdienst : reeksen 00, 03, 06, 09.5, 22, 23, 27, 51, 59, 60/61, 62
 - goederendienst : reeksen 22, 27 (weinig goederenverkeer)
- * benodigde lenzen : normaallens, eventueel groothoeklens
- * eventuele verdere reisdoelen : lijn 60 (bv. Asse), Denderleeuw zelf (inrit station, station).

MODELBOUW

Uitgekomen modellen (periode januari - februari)

* Schaal HO :

- Lokomotieven :

DB	Stoomlokomotief reeks G 10	Roco	4116A
SNCF	Elektrische lokomotief reeks BB 22200	Roco	4165A

- Rijtuigen :

DB	Eurofimawagen (schaallengte) 1 ste klas	Roco	54236B
OBB	Eurofimawagen (schaallengte) 1ste klas	Roco	54236A
OBB	Eurofimawagen (schaallengte) 2 de klas	Roco	54237A
KPEV	Langenschwalbacher-wagens (doos met 4 rijtuigen)	Liliput	811 00

- Goederenwagens :

DB	Dienstwagen (ex reeks B3yge 54)	Roco	44320A
DB	Dienstwagen (ex reeks AB3yge 54)	Roco	44321A
SNCF	Gesloten goederenwagen	Roco	4392B

* Schaal N :

DB	Stoomlokomotief reeks 53	Fleischmann	
OBB	Restauratiewagen reeks WRmz	Roco	2281A

-- De Nürnberger Spielwarenmesse :

Klassiek voor de eerste helft van februari is weer de speelgoedbeurs te Nürnberg en opnieuw werden hier door sommige firma's hun nieuwigheden voorgesteld. Doch andere bedrijven (o.a. Roco en Märklin) maakten hun nieuwe produkten reeks vroeger kenbaar en hierdoor is deze beurs steeds minder belangrijk. De algemene tendens is nog steeds goed, doch echte uitschieters zijn er dit jaar niet te melden. Volgende lijst geeft een indruk van de nieuwigheden die voor 1984 (en gedeeltelijk 1985) te verwachten zijn, opnieuw gegroepeerd per land.

België :

Daar Dacker niet vertegenwoordigd was, bleef hier het aanbod beperkt. Gunstig nieuws is echter wel dat Lima poogt om jaarlijks een Belgisch model op de markt te brengen, één jaar een lokomotief, het andere jaar een (reeks) rijtuig(en).

Ook DJH is opnieuw bedrijvig en biedt voor het eerst ook een elektrisch treinstel aan.

- Stoomlokomotief	type 29 (bouwkit)	DJH	
-------------------	-------------------	-----	--

- Stoomlokomotief type 90 Roco
- Stoomlokomotief type 40 (bouwkit) DJH (herfst 1984)
- Elektrisch treinstel reeks 00 (bouwkit) DJH
- Elektrische lokomotief reeks 27 lima (04/1984)
- Elektrische lokomotief reeks 16 (gele versie) Märklin
- Eurofima-rijtuig(en) Ade
- Rijtuigen type M4 (in de loop van 1985) Lima
- Enkele goederenwagens door Roco

- Duitsland :

Hier worden praktisch de laatst mogelijke modellen op de markt gebracht, waarbij teruggerepen wordt naar oudere (privé)maatschappijen enerzijds en naar elektrisch en dieseltreinstellen anderzijds.

- Stoomlokomotief reeks 62 (verbeterde versie) Liliput
- Stoomlokomotief reeks 18 (aangepaste versie) Liliput
- Tenderlokomotief reeks 75 (ex Bad Vie) Liliput
- Tenderlokomotief reeks 73 (DRG uitvoering) Trix
- Stoomlokomotief reeks 54 (DRG uitvoering) Trix ook in N
- Stoomlokomotief reeks 43 (ombouwset) Günther
- Stoomlokomotief reeks 44 (epoche III/IV) Roco
- Stoomlokomotief reeks 65 Fleischmann
- Stoomlokomotief reeks 50 (met badkuiptender) Fleischmann ook N
- Stoomlokomotief reeks 56 Fleischmann schaal N
- Stoomlokomotief reeks 012 (zowel AC als DC) Märklin/Hamo
- Stoomlokomotief reeks T5 (Württemberg) Märklin
- Elektrische lokomotief reeks E05 Trix
- reeks 175 Trix (ook N)
- reeks E 36 Minitrix (N)
- reeks E 95 (bouwset) Günther
- reeks 103 Arnold (N)
- reeks 111 (verbeterde vers.) Fleischmann (ook N)
- reeks 150 Roco
- reeks 194 Roco
- Dieseldiesellokomotief reeks V36 Minitrix (N)
- reeks V36 (gekoppeld) Märklin
- reeks V65 (265) Arnold (N)
- Loko- traktor type Köf II Brawa
- type Köf III (ombouwset) Günther
- Lijndiesellokomotief reeks 218 (IC-kleuren) Fleischmann
- reeks 220 (blauw-beige) Märklin
- Elektrisch treinstel reeks 430 (ET 30) Lima
- Dieseltreinstel reeks 612 (VT 08) Lima
- Dieselmotorwagen reeks VT 137 Liliput

- Rijtuigen :

diverse rijtuigen van de oude privé-maatschappijen (liliput en trix) de Rheingold-wagens (Ade), oudere wagens van de DRB en DB (Fleischmann en Roco) en enkele moderne rijtuigen.

- Goederenwagens :

diverse versies, waaronder ook weer verschillende van de privé-maatschappijen

- Nederland :

- stoomlokomotief v/d reeks 4800 (NS-versie van de G10) Roco
- elektrische lokomotief reeks 1100 (blauwe versie) Roco
- elektrische lokomotief reeks 1100 (geel-grijs) Roco

- elektrische lokomotief reeks 1100 (met voorzetneus) Märklin
- elektrische lokomotief reeks 1200 Märklin
- elektrisch treinstel reeks IC III Lima
- 2de klasse IC-rijtuig Märklin

Frankrijk :

- Stoomlokomotief reeks 141 TA (PO uitvoering) Jouef
- Stoomlokomotief reeks 050 X Roco
- Elektrische lokomotief reeks BB 22200 Jouef
- " " reeks BB 8100 Roco
- " " reeks BB 7200 Roco
- Elektrisch treinstel reeks Z2 Jouef
- Dieselmotorwagen reeks X2800 Roco
- enkele rijtuigen, waaronder de SNCF Donderbussen (Märklin)

Zwitserland :

- Elektrische lokomotief Re 4/4 IV Märklin/Roco

Oostenrijk :

- stoomlokomotief reeks 42 (met kabinetender) Liliput
- stoomlokomotief reeks 52 (met Giesl) Liliput
- elektrische lokomotief reeks 1020 (rood en groen) Roco
- elektrische lokomotief reeks 1110.5 Roco
- elektrische lokomotief reeks 1245 (rood en groen) Roco
- dieseldrangeerlokomotief reeks 2067 Liliput
- verschillende rijtuigen en goederenwagens

Zweden :

- elektrische lokomotief reeks Rc 5 Roco

Italië :

- stoomlokomotief reeks 473 (FS-versie van de G10) Roco

Luxemburg :

- stoomlokomotief reeks 52 (CFL-versie van de G10) Roco
- CFL- binnenlands rijtuig Roco

Verder bij Liliput : de gemotoriseerde versie van de tweeassige onderstopmachine "Plasser-Theuer.

Andere opmerkingen bij deze speelgoedbeurs zijn :

- het verder oprukken van de elektronica in de modelbouw (praktisch alle firma's bieden nu elektronische regelingen aan, sommige bedrijven voeren de micro-processor in)
- een duidelijke trend naar oudere gebouwen en bouwstijlen bij de diverse modelbouwfirma's. Verder ook een verdergaande mogelijkheid om steden na te bootsen.

Voor verdere informatie kan men steeds terecht bij de gespecialiseerde modelbouwbladen.

DIESELSTEL TYPE 600 :

ombouw uit Trix-model
van de VT 92.904

Na enkele recentere ontwikkelingen o.a. in Duitsland besliste men in 1930 bij de N.M.B.S. om twee soorten dieselmotorwaggen te proberen. Naast een diesel-elektrische versie (type 650), bestelde men bij EVA in Duitsland ook 3 diesel-mechanische stellen, die een grote gelijkenis vertoonden met de reeks VT 92.9. Oorspronkelijk ingezet vanuit Merelbeke - waar ze hun vruchtbaarste periode kenden - bleven ze ook nog na de tweede wereldoorlog in (tot in 1953) ondergeschikte diensten verzekeren.

Ze waren oorspronkelijk in blauw-beige uitvoering geschilderd, doch kregen na de tweede wereldoorlog ook de tweekleurige livree aangemeten. Zover bekend bestaat er geen foto van deze vorm.



foto N.M.B.S.

- Het model :

Alhoewel Trix gekend is om het uitbrengen van oudere uitvoeringen van lokomotieven, was het toch verrassend dat nu teruggegrepen werd naar een - niet zo bekende - motorwaggen. En zoals dit merk de laatste tijd gekend was voor zijn natuurgetrouwe weergave, kon dit model ook moeilijk ontgoochelen. Het chassis van dit model is uitgevoerd in zink-splietgietwerk en bevat de motor. Deze is zeer laag aangebracht en drijft - door middel van cardanassen en wormwielen de vier assen aan. De uiterste wielen van elk draaistel hebben anti-slipbanden. De kast van het model - uit plastic - is zeer gedetailleerd en volledig op schaal en heeft een naglijne beschrifting.

Het model heeft een volledige binneninrichting (in één kleur) en heeft zowel binnenverlichting alsook wisselende sluitlichten.

Het rijgedrag is zeer goed en ook de modelsnelheid is aangepast aan de oorspronkelijke snelheid van het stel (65 km/h). Ietwat storend is het uitwijken van het draaistel en het daarmee verbonden gedeelte van het chassis en de ingangstrappen.

Een zeer goed uitgevoerd, origineel motorstel, dat zonder veel moeilijkheden verbouwd kan worden tot een Belgisch model.

- de ombouw :

Het oorspronkelijke model heeft in grote trekken dezelfde vorm als de Belgische stellen, doch op enkele wijkt het af van deze uitvoering. In de volgende beschrijving wordt dan ook geen rekening gehouden met de volgende afwijkende delen. Nochtans geeft het omgebouwde stel een zeer goede indruk van het Belgische model.

- de kompartimentsindeling is juist, doch de beide zijwanden zijn verwisseld (de WC staat normaal links - bij het model rechts).
- andere opstelling van de batterijkasten en de kompressor
- sommige ingangsheuren draaien naar de verkeerde kant.
- sommige versterkingsribben op de zijwanden en de kopwanden ontbreken.

Als ombouw stellen we de volgende werkorde voor (ombouw in ca. 4 à 5 uur) :

1. kap verwijderen en de ruiten en de ladder verwijderen. De ruiten zijn gelijmd, doch d.m.v. een mesje zijn ze zonder beschadiging los te maken.
2. Boven op de opbouw van het dak moet : a. de verdere opbouw in het middel van het dak verwijderd worden (wegsnijden en gelijkshuren), b. de uitlaat tot ca. 2 mm boven de opbouw inkorten.
3. normaal moeten er twee aspiratoren type Schepers gemonteerd worden (niet in de handel).
4. verlenging van de treeplank op de beide kopwanden (zelfde breedte, doch verlengd tot aan de koplampen).
5. aanbrengen van vier lampenhouders aan de bovenkant van de kasthoeken (bv. rekupe-ratie van Roco-donderbussen)
6. afknippen van het (gebogen) handvat van de ladder.
7. schildering van de kast :
 - a. best worden de witte aanduidingen (DB, 2, 3) afgeschuurd opdat ze niet door de verf blijven dringen.
 - b. de onderzijde van de kast moet donkerblauw (bv. Dacker P07/0201), de raampartij wordt licht-beige (bv. Dacker P07/0202). De beide kleuren worden gescheiden door een zwarte band met de breedte van de klinknagelstip. Het dak is zilver, het chassis zwart. De handvaten op de zijwand zijn zilver, de handgrepen op de kopwanden moeten zwart geschilderd worden.
 - c. de beschrifting is eenvoudig : in het middel van het chassis stond oorspronkelijk EVA101 (of 102 of 103), doch werd na overname door de NMBS gewijzigd in 600.01 (600.02 of 600.03). Ter plaatse van de klasseaanduiding bij het oorspronkelijke model, komt er nu resp. een "3" (kleinere vensters) en "2". Oorspronkelijk waren deze cijfers in een gewone (zoals de nieuwe) uitvoering, doch na overname werden de sierlijke N.M.B.S.-cijfers gebruikt.

Na de tweede wereldoorlog werd de klassieke tweekleurige groene schildering aan-gebracht doch hiervan bestaat geen foto. In analogie met de overige stellen kan men met betrekkelijke waarschijnlijkheid het volgende kleurenpatroon toepassen :

- onderzijde kast : donkergroen, bovenzijde : middelgroen, beide kleuren gescheiden door een zwarte bies, dak zwart. Er bestaat een mogelijkheid dat de kopwanden een gele decoratie bezaten (zie o.m. de Brossels).

SLAAPRIJTUIGEN TYPE T2 :

Na een eerste reeks van 3 slaaprijtuigen van het type T2, stelde de NMBS een jaar later nogmaals 3 dergelijke rijtuigen (nu volgens de plannen van de Eurofima) in dienst onder de nummers 71 88 7570 159 tot 161.

Onlangs bracht Jouef een model van dit rijtuig onder het nummer 5298 (Franse versie) uit.

Het model kenmerkt zich door de preciese uitvoering op schaal (ook de lengte waardoor het 306 mm lang is), scherpe ragfijne beschrifting en zeer gedetailleerde draaistellen en vensterimitaties. Negatieve punten bij dit model zijn het ontbreken van een binneninrichting, het sterk schommelen van de kast en de blinkende wielen. Dit laatste punt kan echter zeer snel verholpen worden door deze bruin te schilderen.

Voor het Belgisch model hoeft er geen aanpassing aan het model zelf doorgevoerd te worden, doch de beschrifting moet voor het grootste gedeelte opnieuw aangebracht worden. De volgende aanpassingen dienen hierbij te gebeuren :

- verwijderen van de originele opschriften, dus een herschildering van het onderste gedeelte van de kast (onder de brede witte lijn).
- aanbrengen van "TEN Trans Euro Nuit" juist achter het vierde brede en het tiende smalle venster (op dezelfde manier als op het oorspronkelijke model)
- aanbrengen van het "B"-monogram ter hoogte van het midden van het laatste smal venster (te rekenen van links onder de uitsparing)
- aanbrengen van het nummer ter hoogte van het vierde venster (juist boven de smalle witte lijn)
- aanbrengen van de test " Voiture Lits Vettura Letta Schlafwagen Sleeping Car" in de witte band (naast de deur)

BESCHRIFTINGEN N.M.B.S. :

Hobby 2000

Sinds kort zijn er een reeks waterdecals op de markt, uitgebracht door "Hobby 2000" te Aywaille. Deze zeer fijn uitgevoerde decals laten een nauwkeurige beschrifting van Belgische modellen toe. Deze zijn uitgevoerd op bladen van 230 mm x 110 mm en volgende bladen zijn beschikbaar :

- UIC-nummers voor modernere lokomotieven en stellen zowel in HO en N. Deze zijn verkrijgbaar in zes kleuren (zwart, donkergroen, geel, wit, zilver en blauw) tegen 75 F per blad.
- diverse instructies (nummerovalen voor stoomlokomotieven, stelplaatsaanduidingen voor moderne traktiemiddelen, konstruktieplaten BN/ACEC, UIC-toelatingstabellen, ...) tegen 99 F per blad
- blanco blad voor het zelf maken van waterdecals (50 F per blad).

Als voorbeeld van gebruik kan men bv. het aanvullen van de modellen van de reeksen 15 of 23 van Lima vermelden.

Deze decals kunnen afgehaald worden (of besteld) bij Hobby 2000 12 avenue Fr. Cornesse, 4070 Aywaille.

EUROFIMA-RIJTUIGEN N.M.B.S. : Koco-standaardprogramma.

Na een lange tijd van aankondigingen, kwamen de schaalgetrouwe Eurofima-rijtuigen op de markt. Na al de buitenlandse versies bracht Koco nu ook de eerste en tweede klasse rijtuigen van de NMBS uit. Deze 303 mm lange modellen, blijken niet alleen op de schaallengte de ingekorte versie te overtreffen doch ook andere duidelijke verbeteringen werden aangebracht. Hierbij kunnen vooral de zwarte omrandingen van de vensters aangestipt worden en een betere uitvoering van het interieur.

Deze modellen werden in het fabriek zelf uitgerust met de kortkoppelingen, doch deze kunnen vervangen worden door de bijgeleverde koppelingen type Märklin of Fleischmann.

Naast de schaalgetrouwheid vallen ook de haarscherpe inscripties op en verder ook de uitstekende rijeigenschappen.

Enkele kleinere verbeteringen kunnen aangebracht worden aan het interieur : bv. het aanbrengen van reizigers, het schilderen van de banken (donkerrood), de vloer (bouw in de kompartementen en grijs in de gang).

54236F : Eurofima-rijtuig (1ste klasse)

54237D : Eurofima-rijtuig (2de klasse)

OMBOUWSET M2-RIJTUIGEN :

Jocadis

Om de M2-rijtuigen van Lima te verbeteren, brengt Jocadis een ombouwset uit, bestaande uit een set vensters. Deze moeten langs de buitenkant in de raamopeningen gelijmd worden en moeten gelijk met de wand aangebracht worden. Hierbij moet wel zorg gedragen worden dat niet teveel lijm aangebracht wordt. Deze zou de vensters ondoorzichtig maken. Verder moet het in reliëf aangebrachte kader zilverkleurig geschilderd worden.

Voor een aantrekkelijke prijs een set die wel geen supermodel maakt, doch die het model aanzienlijk verfraaid. Maar voor wanneer toch eens echte - schaalgetrouwe - rijtuigen voor het binnenverkeer.

Set voor AB-rijtuig

125 BF

Set voor BD-rijtuig

125 BF

OMBOUWSET HLE REEKS 23/25 :

Jocadis

Een dergelijke verbeteringsset werd nu ook uitgebracht voor een verbouwing van de elektrische lokomotieven reeks 23, 25 en 25.5. Deze set bestaat uit 8 ronde vensters voor de zijanten, 4 voorruit-ten, 4 dubbele lampen, 4 kabeldozen met 6 kabels, 2x de derde koplamp en een bliksemafleider. In een afzonderlijke set kan ook het bijkomende ventilatierooster geleverd worden.

Deze delen zijn deels uit plastic, deels uit wit-metaal, het rooster bestaat uit geëtste messing. Bij de montage moet zeer nauwkeurig gewerkt worden en vooral het wegvijlen van de oude koplampen en het symmetrisch aanbrengen van de nieuwe koplampen levert soms moeilijkheden op. Als lijm wordt hierbij cyanolit aanbevolen.

Voor de montage zou een handleiding (met bv. een foto) gewenst

zijn, dit te meer dat niet elke liefhebber de juiste plaatsing van de onderdelen bij de diverse lokomotieven kan kennen.

Ombouwset voor reeksen 23/25
Extra ventilatierooster

210 BF
65 BF

LICHTSEINEN N.M.B.S. :

TTM

Na verschillende pogingen om Belgische seinen op de markt te brengen, durfde de fitma TTM (Trein & Trammodellen, Halenstraat 15, 2008 Antwerpen) het aan om een ganse set lichtseinen uit te brengen.

Deze reeks bestaan uit drie grote families : de gewone stopseinen en de seinen voor vereenvoudigde exploitatie, de seinen van het type 2 (meest gekende seinen van de NMBS), dit zowel in oudere als nieuwe (hoekige) uitvoering en dezelfde seinen voor tegenspoor.

Al deze seinen zijn zeer fijn, in metaal uitgevoerd en de verlichting gebeurt d.m.v. LED's. Opmerkelijk is ook dat deze seinen ook de juiste (aangepaste) staanders bezitten.

Alle seinen zijn volledig gereed in de handel, waarbij vermeld moet worden dat de voorschakelweerstand (op print) onder het sein aangebracht werd. Dit heeft tot gevolg dat het vastzetten op sommige plaatsen enige moeilijkheden oplevert.

800	stopsein type I (rood-groen)	390 BF
801	vereenvoudigd stopsein (rood-geel)	310 BF
802	gelijkgronds rangeersein (paars, geel)	240 BF
803	gelijkgronds rangeersein (3 witte lampen)	320 BF
804	bord met keper voor overgang naar tegenspoor en terug	295 BF
810	820 waarschuwingssein (groen,geel,geel)	645 BF
811	821 gekombineerd sein (rood, geel-geel, groen)	675 BF
812	822 Stopsein (rood, geel-geel)	645 BF
813	823 Stopsein met rangeerlicht (rood, geel-geel, groen, wit)	830 BF
814	824 Waarschuwingssein voor tegenspoor (geel-geel, groen)	645 BF
815	825 Gekombineerd sein voor tegenspoor (rood, geel-geel, groen)	675 BF
816	826 Stopsein voor tegenspoor (rood, geel-geel)	645 BF

Opmerkingen i.v.m. lokomotieven type 72 (door dhr Huysman)

beschrijving in ITZ-akt nr 6

Geen enkele lokomotief type 72 (afkomstig van de EB/NMBS) heeft nog gereden na de bevrijding. De volgende machines kregen slechts op papier op 01/01/1946 het nieuwe nummer :

- de 26 lokomotieven die opgevorderd werd door de Duitse bezetter en die in 1945 nog vermist waren.

* drie lokomotieven (72.004, 72.005, 72.006) zijn teruggekomen doch werden niet meer hersteld.

* twee machines (de 72.007 en 72.010) worden met akkoord van de NMBS in Oostenrijk afgebroken.

* hetzelfde gebeurde met de 72.012 en 72.023 in Tsjecho-Slowakije. De overige 19 machines bleven vermist.

De Nord-Belge 4636, werd 7536 en later 72.001. Deze lok heeft nog dienst gedaan in 1945 en misschien begin 1946, dit gekoppeld met tender 23.452 (afkomstig van de HL 4852 vernield bij een bombardement. Nadien werd deze machine gebruikt als generator voor warm water voor het wassen van de ketels in de stelplaats van Liège, dit tot 1952.

HISTORISCHE BLADZIJDE

Type 19 : (van 1905)

Zoals al bij het type 9 behandeld, besliste de EB tegen de eeuwwisseling om verschillende systemen uit te testen en naast de twee lokomotieven met enkelvoudige uitzetting, werden er ook twee prototypelokomotieven met compound-werking gebouwd. Eén lokomotief werkte met verzadigde stoom, de tweede kreeg een oververhitter ingebouwd. Deze lokomotieven werden aan diverse tests onderworpen, doch men opteerde toch voor een versie met enkelvoudige expansie.

De beide compound-lokomotieven - die het type 19 werden - kwamen slechts voor korte tijd tot inzet en na de eerste wereldoorlog werden ze al buiten dienst gesteld.

Asindeling :	2'0	Roosterlengte :	2 920	mm	
Nummering :	3301; 3303	Roosterbreedte :	1 030	mm	
Diameter cilinders :	360	mm	Roosteroppervlakte :	3,01	m ²
	620	mm	Inhoud van de ketel		
Zuigerslag :	680	mm	Oppervlakte van de stoomafg.		
Diameter loopwielen:	900	mm	Keteldruk :	15	bar
Diameter drijfwielen :	1 980	mm	Massa (leeg)	76 280	kg
Aantal kl. valpijpen :	215		Massa (rijvaardig)	82 400	kg
Diameter kl. vlampijpen :	40/45	mm	Aslast : 1ste as :	15 150	kg
Lengte vlampijpen :	4 000	mm	2 de as :	15 150	kg
Verwarmingsopp. haard :	15,47	m ²	3 de as :	17 700	kg
Verwarmingsopp. pijpen :	143,61	m ²	4 de as :	17 300	kg
Totaal verwarmingsopp. :	159,08	m ²	5 de as :	17 100	kg

(kenmerken van de 3301)

Type 19 : (van 1905)

ex type 18 S

In 1925 werd het type 18 S vernummerd in het type 19 (kenmerken zie 18 S)

Type 19 bis : (van 1905)

Uitgaande van het type 19, werd er toch beslist om een klein aantal lokomotieven te bouwen volgens dit principe en in het totaal werden er 8 machines afgeleverd.

Doch door de ingewikkelde bouw en het feit dat men in België nog praktisch geen ondervinding had met de compound-werking, bleven de resultaten uit en al kort na de eerste wereldoorlog waren al deze machines al buiten dienst gesteld.

Asindeling :	Dt	Roosterlengte :	2 100 mm
Nummering :	niet opeenvolgend	Roosterbreedte :	1 800 mm
Diameter cilinders :	480 mm	Roosteropp. :	3,78 m ²
Zuigerslag :	550 mm	Inhoud van de ketel :	6,89 m ³
diameter drijfwielen :	1 050 mm	Opp. van stoomafgifte :	
aantal kl. vlampijpen :	251	Keteldruk :	9,5 bar
diameter kl. vlampijpen :	40/45 mm	Massa (leeg) :	39 700 kg
lengte van de vlampijpen :	4 000 mm	Massa (rijvaardig) :	50 800 kg
verwarmingsopp. haard :	11,29 m ²	Aslast : 1ste as :	12 100 kg
verwarmingsopp. pijpen :	124,81 m ²	2 de as :	12 650 kg
totaal verwarmingsopp. :	136,10 m ²	3 de as :	13 500 kg
		4 de sa :	12 550 kg
Inhoud kolenbakken :	1 900 kg	Lengte :	10 200 mm
Inhoud waterbakken :	6 600 m ³	Hoogte :	4 300 mm

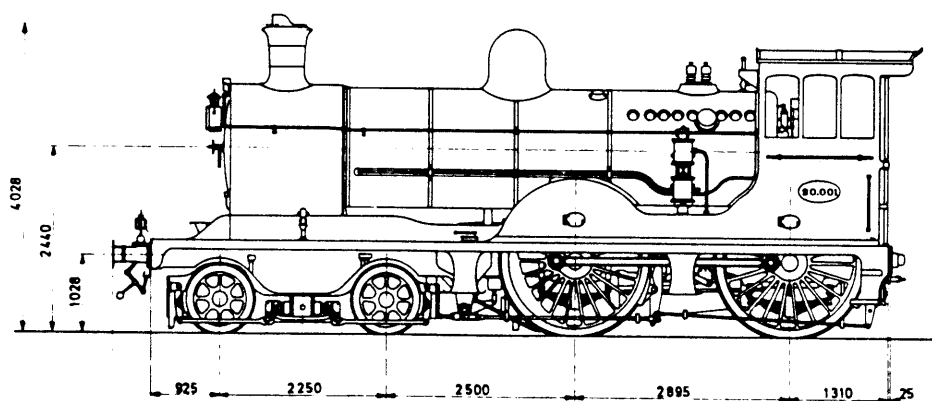
Type 20 : (van 1908)

ex- type 18 bis.

In analogie met het type 18, werden er in 1908 nog 15 verdere machines gebouwd. Deze kenmerkten zich door een vergroting van de afmetingen van de ketel en de toepassing van een smalle, diepe vuurhaard. Op de vlakke hoofdlijnen van het net namen ze de diensten over van de Atlantics. De eerste stelplaatsen waren Brussel-noord, Gent en Verviers. Doch deze diensten werden al vlug overgenomen door de typen 9 en zo verhuisden deze machines naar de verbinding met Mons.

Oorspronkelijk als type 18bis gekenmerkt, werden ze vanaf 1925 als type 20 ingeschreven.

Tussen de beide wereldoorlogen verzekerden ze nog steeds dezelfde diensten, doch kort na de twee wereldoorlog konden ze vervangen worden en de laatste eenheden werden in 1948 uit het bestand geschrapt.



Tekening "De Mijlpaal"

Asindeling :	2'B	Roosterlengte :	1 937 mm
Nummering :	3901-3915	Roosterbreedte :	1 070 mm
	2000-2010	Roosteropp. :	2,07 m ²
	20.001-20.010	Inhoud van de ketel :	4,05 m ³
Diameter cilinders :	500 mm	Inhoud van de stoomkamer :	1,1 m ³
Zuigerslag :	660 mm	Opp. van stoomafgifte :	6,2 m ²
Diameter loopwielen :	900 mm	Keteldruk :	13,5 bar
Diameter drijfwielen :	1 980 mm	Massa (leeg) :	54 000 kg
aantal kl. vlampijpen :	153	Massa (rijvaardig) :	58 900 kg
diameter kl. vlampijpen :	40/45 mm	Aslast : 1ste as :	11 000 kg
aantal gr. vlampijpen :	18	2 de as :	11 000 kg
diameter grote vlampijpen :	118/127 mm	3 de as :	18 600 kg
lengte vlampijpen :	3 765 mm	4 de as :	18 300 kg

Verwarmingsopp. haard :	12,21 m ²	Lengte :	10 664 mm
Verwarmingsopp. pijpen (kl)	72,50 m ²	Hoogte :	4 148 mm
Verwarmingsopp. pijpen (gr)	25,10 m ²		
Totaal verwarmingsopp. :	109,81 m ²		
Oververhittingsopp. :	26,85 m ²		

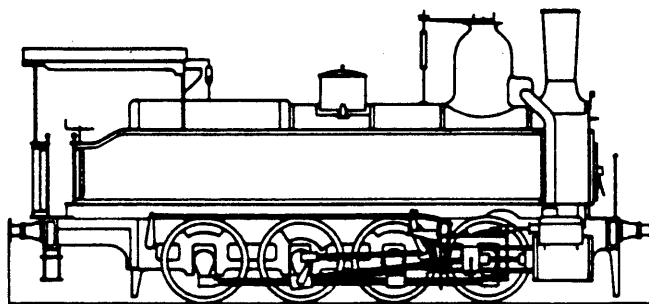
Type 21 : (van 1867)

ex- S.G.E.

Voor hun zwaardere treinen bestelde de Chemins de Fer de Binche et des Bassins Houilliers, 15 viermaal gekoppelde tenderlokomotieven. Deze werden in 1867 door St-Léonard geleverd. Na de overname door de S.G.E. werden deze machines door deze maatschappij voor hun goederendiensten gebruikt. Vanaf de overname van de S.G.E. door de Etat Belge werden ze hernummerd als 501 tot 515 en kregen hier het type 21.

In analogie met het type 20, werden ze gebruikt op de hellende vlakken van Liège en op de lijnen doorheen het land van Herve.

Al in de 90-er jaren van de vorige eeuw werden deze machines definitief buiten dienst gesteld.



Asindeling :	Dt		
Nummering :	501-515		
Diameter cilinders :	460 mm	Roosteropp. :	
Zuigerslag :	600 mm	Keteldruk :	9 bar
Diameter drijfwielen :	1 220 mm	Massa (leeg) :	
Verwarmingsopp. haard :	9,81 m ²	Massa (rijvaardig) :	47 867 kg
Verwarmingsopp. pijpen :	103,70m ²	Aslast : 1ste as :	11 085 kg
Totaal verwarmingsopp. :	113,51 m ²	2 de as :	12 230 kg
		3 de as :	12 611 kg
Lengte :	9 490 mm	4 de as :	11 943 kg

Type 21 : (diverse bouwjaren)

ex- G.C.L.

Van het grote effectief van de G.C.B. restten er bij de overname door de Etat Belge in 1897 nog een groot aantal betrekkelijk moderne lokomotieven, van verschillende bouwvormen. Doch tijdens de volgende jaren werden verschillende lokomotieven buiten dienst gesteld. Verder verdwenen er talloze machines tijdens de eerste wereldoorlog.

Na deze wereldbrand werden er nog slechts 16 lokomotieven - alle tendermachines - over en deze werden als type 21 ingeschreven.

Korte tijd later verdwenen deze lokomotieven definitief van de sporen.

Type 21 : (van 1939)

In 1939 werd aan Cockerill de opdracht gegeven tot de bouw van 4 lokomotieven met verticale ketel, bestemd voor rangeringen en lichte cabotage-diensten. Doch door verschillende fouten werden ze nooit in het bestand van de N.M.B.S. opgenomen en de tweede wereld-

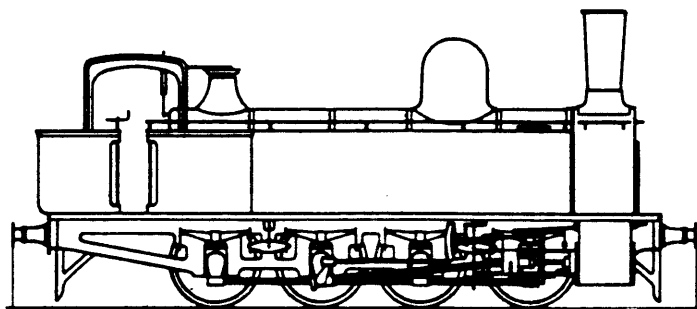
oorlog verhinderde een latere levering.

Type 22 : (van 1872)

ex- S.G.E

Na de levering van 15 tenderlokomotieven (die later het type 21 zou vormen), bestelde de S.G.E. bij de Société Alsacienne de Construction mécaniques te Grafenstaden opnieuw 12 analoge lokomotieven. Deze werden tussen 1872 en 1874 afgeleverd. Korte tijd later nam de EB deze machines over en ze kregen de nummers 699 tot 710 als type 22.

Ze onderhielden praktisch dezelfde diensten als de typen 20 en 21 en werden tot aan de eerste wereldoorlog ingezet.



Asindeling :	Dt	Roosterlengte :	
Nummering :	699-710	Roosterbreedte :	
Diameter cilinders :	490 mm	Roosteropp. :	
Zuigerslag :	600 mm	Keteldruk :	9 bar
Diameter drijfwielen :	1 326 mm	Massa (leeg) :	
Verwarmingsopp. haard :	7,31 m ²	Massa (rijvaardig) :	47 000 kg
Verwarmingsopp. pijpen :	86,59 m ²	Aslast : 1ste as :	11 000 kg
Totaal verwarmingsopp :	93,90 m ²	2 de as :	11 700 kg
Lengte :	9 615 mm	3 de as :	12 300 kg
Hoogte :	4 200 mm	4 de as :	12 000 kg

Type 22 : (van 1918)

ex- R.O.D.

Na de eerste wereldoorlog nam de Etat Belge een groot aantal ex-oorlogsmachines over en hieronder bevonden zich ook 63 1'C1' saddle tank-tenderlokomotieven. Deze werden vooreerst als type 22 ingelijfd doch werden in 1931 als type 57 gevoerd. De beschrijving wordt op dat ogenblik gegeven.

* Verbeteringen van TTZ-akt 6 *

- Type 14 (van 1900) : bezat 218 vlampijpen / nummers 1400-1432
- Type 16 (van 1905) : radstand = 8 432 mm, lengte vlampijpen = 3 122 mm
nummers : 1600-1661
- Type 18 (van 1901) : volume stoomkamer = 1 m³
- Type 18S (van 1905) : nieuw type 19 in 1925

Nummering		Type	Bouwer	Fabr.nr	In dienst	Verb.	Uit dienst	Opm.
1931	1946							
169		30	CW Mechelen		01/1864		WO I	T in type 28
170			St-Léonard	58	/1850		/1864	
170		28	Schneider	1050	09/1864		WO I	
171			Haine-St-Pierre	1	/1851		/1860	Hainaut
171		43	CW Mechelen		01/1861		/1894	T in type 52
171			St-Léonard	959	/1894		WO I	
172			Couillet		/1852		/1866	
172		1	Cockerill	650	03/1867		/1905	
172	5140	51	St-Léonard	1421	/1905		11/1953	
173			St-Léonard ?	*	/1852		/1863	* nr 60 of 61
173		33	Cockerill		03/1864		/1884	
173		2	La Croyère	508	/1884		1907-1911	
174			Renard		/1846		/1864	pas in 1852 overgenomen
174		1	Evrard	60	05/1865		WO I	
175			st-Léonard	*	/1852	/1867	/1877	* nr 60 of 61
175			St-Léonard				/1900	ex-SGE 85 overname EB 1878
175	5141	51	Tubize	1219	/1900		06/1938	
176			St-Léonard	(1)	/1853		/1864	
176		1	Evrard	61	01/1865		1921-1924	
177			St-Léonard	(1)	/1853		/1873	
177		20	Cockerill	934	03/1875		,1902	
177		51	St-Léonard	1304	/1902		WO I	
178			St-Léonard	(1)	/1853		/1873	T in HLR
178		51	Caréls	58	12/1874		/1903	
178	5142	51	Energie	93	/1903		08/1952	
179			Couillet	7	/1853		/1864	
179		28	Cockerill	657	12/1864		/1903	
179		51	St-Léonard	1339	/1903		WO I	
180			Couillet	8	/1853		/1874	
180		20	Cockerill	939	11/1874		1901-1907	
181			Couillet	15	/1854		/1874	
181		28	Evrard	255	09/1874		1926-1931	
182			Couillet	16	/1854		/1874	
182		20	Cockerill	935	11/1874		/1902	
182	5143	51	St-Léonard	1305	/1902		12/1952	
183			Couillet	17	/1854		/1874	
183		20	Cockerill	936	11/1874		1907-1911	
184			Couillet	18	/1855		/1874	
184		28	Evrard	260	09/1974		1907-1911	
185			Couillet	19	/1855		/1863	
185		33	Cockerill	573	02/1864		WO I	T in type 28
186			Couillet	20	/1855		/1874	
186?			CW Mechelen		/1875		/1890	Atelier-lok
186		6	Couillet	1011	/1891		1921-26	
187			St-Léonard	73	07/1854		/1889	T in type 9
187		51	St-Léonard	815	/1889		WO I	
188			St-Léonard	74	09/1854		n /1882	T in type 8
188?			Couillet					Atelier-lok
189			St-Léonard	75	10/1854		n /1882	T in type 8
189?								Atelier-lok
190			St-Léonard	76	11/1854		/1885	T in type 8
190		25	Tubize	604	/1885		WO I	
191			St-Léonard	77	12/1854		/1868	
191		20	Cockerill	740	11/1874		/1902	

(1) : fabrieksnummers 64, 65 en 66 in ongekende volgorde.

Nummering		Type	Bouwer	Fabr.nr	In dienst	Verb.	Uit dienst	Opm.
1931	1946							
191	5144	51.044	51	St-Léonard	1306	/1902	08/1951	
192				St-Léonard	78	02/1855		T in type 8
192?								Atelier-lok
192			12	Cockerill	1558	/1890	1926-1931	
193				Cockerill	370	/1854	/1871 /1877	T in HLR
193	2901		29	Couillet	361	08/1977	1931-1933	
194				Cockerill	371	/1854	/1871 /1878	T in HLR
194	202		2	Haine-St-Pierre	119	06/1878	1931-1933	
195				Cockerill	372	/1854	/1871 /1888	T in HLR
195			12	St-Léonard	786	/1888	/1902	ex-200
195	5145	51.045	51	St-Léonard	1307	/1902	12/1952	
196				Cockerill	373	/1854	/1871 /1888	T in HLR
196			12	Cockerill	1546	/1888	WO I	
197				cockerill	374	/1854	/1871 /1880	T in HLR
197			29	Cockerill	1107	05/1880	WO I	
198				Cockerill	375	/1855	/1871 /1876	T in HLR
198				Cockerill		/1876		Atelier-lok ?
199				CW Mechelen			/1854 /1864	verbouwd uit ?
199			28	Schneider	1051	10/1864	1926-1931	
200				Wilson		06/1855	+ /1885	
200			12	St-Léonard	786	/1885		wordt nr 195
200			11	St-Léonard	778	/1888	WO I	
201				Wilson		10/1855	/1888	
201			11	St-Léonard	781	/1888	WO I	
201A				Grafenstaden	5413	/1902		(1)
202				Sharp	894	/1855	/1872	
202			1	Haine-St-Pierre	77	12/1872	/1902	
202A				Grafenstaden	5414	/1902		(1)
202			51	St-Léonard	1422	/1905	06/1925	(2)
203				Sharp	901	/1855	/1871	
203			28	St-Léonard	356	11/1871	/1903	
203			51	St-Léonard	1340	/1903	WO I	
204				St-Léonard	92	/1855	/1871	
204			28	St-Léonard	357	12/1871	WO I	
205			43	St-Léonard	84	10/1855	/1888	T in type 52
205	1100		11	St-Léonard	357	/1888		
206			43	St-Léonard	85	11/1855	/1889	T in type 52
206	1101	11.001	11	La Meuse	1123	/1889		
207			43	St-Léonard	86	10/1855	/1897	T in type 52 en in atelier-lok (1897)
208			43	St-Léonard	87	01/1856	/1895	T in type 52
208			11	Hanrez	44	/1895	WO I	
209			43	St-Léonard	88	03/1856	/1905	T in type 52
209	5146	51.046	51	St-Léonard	1423	/1905	12/1952	
210			43	St-Léonard	89	01/1856	/1894	T in type 52
210			11	Hanrez	43	/1894	WO I	
211			43	St-Léonard	90	06/1856	/1895	T in type 52
211			11	Hanrez	45	/1895	WO I	
212			43	St-Léonard	91	08/1856	/1893	T in type 52
212			12	Cockerill	1741	/1893	1921-1926	
213			53	Couillet	41	06/1856	/1889	ex-type 44
213	5147	51.047	51	Lambert	25	/1889	11/1954	
214			53	Couillet	42	09/1856	/1884	ex-Type 44
214			51	St-Léonard	675	/1884	1921-1926	

(1) : 201A en 202A gebouwd voor de CF Péking-Hankow

(2) : pluklok bij Heine Und Hollander te Elze (Hannover) voor EB 245

Nummering		Type	Bouwer	Fabr.nr	In dienst	Verbouw.	Uit dienst	Opmerking
1931	1946							
215		53	Couillet	43	12/1856		/1888	ex-type 44
215	1102	11	St-Léonard	783	/1888			
216		53	Couillet	44	02/1856		/1884	ex-type 44
216		2	La Croyère	509	/1884		1926-1931	T in type 29
217		53	Couillet	45	06/1857		/1888	ex-type 44
217		11	St-Léonard	784	/1888		WO I	
218		53	Couillet	46	06/1857		/1882	ex-type 44
218		51	Haine-St-Pierre	181	/1883		11/1930	
219		53	Couillet	47	11/1857		/1888	ex-type 44
219	1103	11.003	11	St-Léonard	785	/1888		
220		53	Couillet	48	12/1857		/1896	ex-type 44
220		51	Tubize	1034	/1896		WO I	
221		45	Cockerill	425	10/1856		/1888	
221	1104	11.004	11	La Croyère	677	/1888		
222		45	Cockerill	426	11/1856		/1877	
222		29	Couillet	362	08/1877		WO I	
223		45	Cockerill	427	12/1856		/1874	
223		20	Cockerill	937	01/1875		1907-1911	
224		45	Cockerill	428	01/1857		/1890	
224		6	Couillet	1012	/1891		WO I	T in type 6bis
225		45	Cockerill	429	01/1857		/1888	
225	1105		11	La Croyère	678	/1888		
226		45	Cockerill	430	02/1857		/1888	
226	1106	11.006	11	La croyère	679	/1888		
227		45	Cockerill	431	02/1857		/1880	ex-SGE 86
227		5	St-Léonard	552	11/1881		1921-1926	
228		45	Cockerill	432	03/1857		/1875	
228		29	Evrard	276	12/1875		WO I	
229		45	Haine-St-Pierre		/1857		/	
229							/1880	ex SGE 49
229		5	St-Léonard	553	11/1881		1921-1926	
230		45	Haine-St-Pierre		/1856		/1888	
230		11	La Croyère	680	/1888			
231			Tubize (1)		/1857	/1869	/1889	T in HLR
231		51	St-Léonard	816	/1889		WO I	
232			Tubize (1)		/1857	/1869	/1888	T in HLR
232		11	La Croyère	681	/1888		WO I	
233		8	Tubize (1)		01/1856	/1869	/1905	T in HLR
233	5149	51.049	51	St-Léonard	1424	/1905	07/1949	
234			Railw. Foundry		01/1856	/1871	/1884	
234		2	Carels	236	/1884		1926-1931	T in type 29
235			Railw. Foundry		01/1856	/1871	/1886	
235		6	Cockerill	1480	/1886		/1903	
235	5150		51	Energie	94	/1903	11/1941	
236			Railw. Foundry		01/1856	/1871	/1900	
236		51	Tubize	1220	/1900		WO I	
237			Wilson		03/1856		/1888	
237	1107	11.007	11	Cockerill	1547	/1888		
238		7	Couillet		09/1858		/1902	
238	5151	51.051	51	St-Léonard	1341	/1903	07/1949	
239		7	Couillet		09/1858		/1902	
239		51	St-Léonard	1308	/1902		WO I	
240		7	Couillet		05/1858		/1903	

(1) : of gebouwd door Zaman

Nummering		Type	Bouwer	Fabr.nr	In dienst verb.	Uit dienst	Opmerkingen
1931	1946						
240	5152	51.052	51	Energie	95	/1903	08/1952
241			7	Couillet		02/1858	/1897
241	1108		11	Hanrez	59	/1897	
242			7	St-Léonard	131	12/1857	/1903
242	5153	51.053	51	Energie	96	/1903	04/1958
243			7	St-Léonard	132	03/1858	WO I
244			7	St-Léonard	133	04/1858	/1896
244			51	Tubize	1035	/1896	WO I
245			7	St-Léonard	134	05/1858	/1905
245	5154	51.054	51	St-Léonard	1425	/1905	02/1950
246			7	Cockerill		01/1858	/1902
246			51	St-Léonard	1309	/1902	WO I
247			7	Cockerill		03/1858	/1905
247	5155		51	Boussu	162	/1905	12/1939
248			7	Cockerill		04/1858	/1902
248			51	St-Léonard	1310	/1902	WO I
249			7	Cockerill		05/1858	WO I
250			7	Haine-St-Pierre	18	02/1858	/1903
250	5156		51	St-Léonard	1342	/1903	09/1941
251			7	Haine-St-Pierre	19	03/1858	/1902
251			51	St-Léonard	1311	/1902	WO I
252				Beyer-Peacock	54	/1858	/1893
252			11	Hanrez	39	/1893	WO I
253				St-Léonard	39	/1847	/1863 ex MM nr 1 *
253			33	Cockerill		03/1864	/1902 T in type 28
253	5157		51	St-Léonard	1312	/1902	05/1938
254				St-Léonard	40	/1847	/1859 ex MM nr 2 *
254			43	CW Mechelen		10/1860	/1888 T in type 52
254			11	Couillet	923	/1888	WO I
255				St-Léonard	43	/1849	/1860 ex MM nr 3 *
255			43	CW Mechelen		01/1861	/1896 T in type 52
255	5158		51	Tubize	1036	/1896	05/1941
256				St-Léonard	44	/1849	/1863 ex MM nr 4 *
256			33	St-Léonard	187	08/1863	/1900 T in type 28
256	5159		51	Tubize	1205	/1900	06/1938
257				St-Léonard	45	/1849	/1864 ex MM nr 5 *
257			1	Cockerill		06/1864	/1898
257	1109		11	Hanrez	61	/1898	
258				St-Léonard	46	/1849	/1878 ex MM nr 6 *
258			2	Haine-St-Pierre	120	07/1878	1921-1926
258				Tubize		/1886 v /1907	(1)
259				St-Léonard	47	/1849	/1866 ex MM nr 7 *
259			1	Cockerill		01/1867	/1882
259	5160	51.060	51	Haine-St-Pierre	182	/1883	02/1950
260				St-Léonard	48	/1849	/1865 ex MM nr 8 *
260			28	St-Léonard	247	08/1865	1921/1926
261				Cockerill		/1850	/1862 ex MM nr 9 *
261			40	CW Mechelen		07/1863	/1900
261			51	Tubize	1221	/1900	WO I
262				Cockerill		/1850	/1861 ex MM nr 10*
262			43	CW Mechelen		03/1861	/1898 T in type 52
262	5161	51.061	51	St-Léonard	1155	/1899	04/1958
263						/1850	/1862 ex MM nr 11
263			33	St-Leon of Couillet	120	/1862	/1864
263			1	Evrard	62	06/1865	1921-24

* : MM = cf de Mons à Manage

(1) : Atelier-lokomotief omgebouwd uit het stoomrijtuig VV 56

Nummering		Type	Bouwer	Fabr.nr	In dienst	verb.	uit dienst	opm.
1931	1946							
264					/1850		/1863	ex MM nr 12
264		33	St-Léon. of Couillet	120	/1863		/1871	
264		1	Haine-St-Pierre	74	09/1871	WO I		
265			Couillet	123	/1862		/1902	"Le Dragon Belge"
265		51	Boussu	117	/1902	WO I		
266		33	Cockerill	556	04/1863		/1902	T in type 28
266		51	Boussu	118	/1902	WO I		
267		33	Cockerill	557	04/1863		/1898	T in type 28
267	1110	11	Hanrez	62	/1898			
268		33	Cockerill	558	04/1863		1921-26	T in type 28
269		33	Cockerill	559	04/1863		/1884	
269	5162	51	St-Léonard	676	/1884		06/1938	
270		33	Cockerill	560	04/1863	WO I		T in type 28
271		33	Cockerill	561	06/1863	WO I		T in type 28 -- 29
272		33	Cockerill	562	06/1863		1889-1901	T in type 28
273		33	Cockerill	563	06/1863		1889-1901	T in type 28
273	5163	51	Boussu	119	/1902		01/1952	
274		33	Cockerill	564	08/1863	WO I		T in type 28
275		33	Cockerill	565	06/1863	WO I		T in type 28
276		33	Cockerill	566	08/1863		1921-1926	T in type 28
277		33	Cockerill	567	09/1863		08/1881	
277		1	Carels	168	/1882		1921-1924	
278		33	Cockerill	568	09/1863			T in type 28
278			Tubize		na /1889	v /1907		(1)
279		33	Cockerill	569	10/1863		11/1881	
279		51	Haine-St-Pierre	183	/1883		05/1929	
280		33	Cockerill	570	11/1863	v /1907		
280?						v /1907	/1913?	Atelier-lok
281		28	Cockerill	600	04/1865	WO I		
282		28	Cockerill	601	04/1865		1921-1926	
283		28	Cockerill	602	04/1865	WO I		
284		28	Cockerill	603	05/1865		/1905	
284		51	Boussu	163	/1905	WO I		
285		28	Cockerill	604	05/1865	WO I		
286		28	Cockerill	605	05/1865		/1888	
286	1111	11	Cockerill	1548	/1888			
287		28	Cockerill	606	05/1865	WO I		T in type 2bis
288		28	Cockerill	607	06/1865		1921-1926	
289		28	Cockerill	608	07/1865		1926-31	T in type 29
290		28	Cockerill	609	07/1865	WO I		
291		1	Cockerill	585	06/1865		/1899	
291	5164	51	La Meuse	1506	/1899		03/1953	
292		1	Cockerill	586	07/1865		1921-1907	
293		1	Cockerill	587	08/1865	WO I		
294		1	Cockerill	588	08/1865		/1903	
294		51	St-Léonard	1343	/1903	WO I		
295		1	Cockerill	589	08/1865		/1896	
295		51	Tubize	1037	/1896	WO I		
296			Tubize		/1865		/1896	
296		51	Tubize	1048	/1896	WO I		
297		28	Evrard	67	06/1865		/1888	
297	1112	11	Couillet	926	/1888			
298		28	Evrard	68	06/1865		1921-1926	T in type 29
299		28	Evrard	69	07/1865	WO I		
300		28	Couillet		08/1865		/1900	
300		51	St-Léonard	1235	/1900	WO I		

(1) : Atelier-lokomotief omgebouwd uit stoomrijtuig VV 60

AGENDA

07/03/1984	TTZ	<p><u>N.S. : Het land van de 1000 bruggen</u></p> <p>Bij een tocht doorheen Nederland stoot men steeds op een groot aantal bruggen, hierop een originele kijk.</p> <p>19.30 - sporthal Zolder</p>
16/03/1984	TTZ	<p>20.00 bij Jans te Kuringen</p> <p>Werkvergadering i.v.m. exploitatie 1984</p>
17/03/1984	TTZ	<p>13.30 Hal van Leuven-station</p> <p>** <u>Bezoek aan de museumloods van Leuven</u> (zie volgende bladzijde)</p>
04/04/1984	TTZ	<p>20.00 Sporthal Zolder</p> <p><u>De museumspoorlijnen in België</u></p> <p>Met de start van ons derde seizoen, zal een overzicht gegeven worden van de toestand bij de TTZ en wordt een vergelijking gemaakt met de andere verenigingen.</p>
01/04/1984	CFV3V	<p>Begin van het seizoen van deze museumlijn.</p>
28-30/04/1984	"De Pijl"	<p>10 - 19 uur : Clublokaal, Muizen</p> <p>Spoorwegexpo (clubbaan, live-steam, ...)</p>
01/05/1984	"De Pijl"	<p>zie boven</p>
02/05/1984	TTZ	<p>20.00 Sporthal Zolder</p> <p><u>P.K.P : de Poolse spoorwegen, het stoomland bij uitstek.</u></p> <p>Een diareeks geeft een indruk over de stoombedrijvigheid in het Oostblok met de nadruk op Polen.</p>
06/05/1984	TTZ	<p>Opening derde seizoen TTZ</p>
05-06/05/1984	"De Pijl"	<p>zie boven</p>
19/05/1984	DBW	<p>Daguitstap naar "Romney, Hythe & Dymchurch Railway"</p>
20/05/1984	TTZ	<p>Ritdag TTZ</p>
20/05/1984	MSTB	<p>Opening seizoen MSTB, Vilvoorde</p>
31/05/1984	CFV3V	<p>Ritdag met 2 stoomlokomotieven (dag van de fanfares)</p>

* DBW : De Blaauwe Wimpel (bij Sobemai te Maldegem)

TTZ-BEZOEK STELPLAATS LEUVEN :

Zoals men uit de agenda kan opmerken, zal de TTZ vanaf dit jaar ook enkele uitstappen organiseren. De eerste is voor zaterdag 17 maart geprogrammeerd en deze dag wordt het museumpatrimonium van de N.M.B.S. te Leuven bezocht.

Zoals de meesten wel weten, worden hier alle lokomotieven, die voor een toekomstig museum voorbehouden zijn, voorlopig afgesteld. Naast de talrijke stoomlokomotieven, worden ook verschillende diesel- en elektrische lokomotieven en stellen hier bewaard en op het buitenterrein staan diverse oude rijtuigen en wagens afgesteld.

Daar de N.M.B.S. de groep beperkt houdt tot 40 personen, moeten belangstellende uiterlijk voor 8 maart inschrijven : dit kan zowel per briefkaart aan het redactieadres of telefonisch op nummer 012/237661 (na 17.00)

Voor het bezoek wordt er verzameld in de hal van het station van Leuven, stipt om 13.30. In groep wordt dan naar de stelplaats gegaan.

Verdere goedgekeurde bezoeken zijn :

zaterdag 22 september : - bezoek aan de stelplaats Schaarbeek om 14.00

zaterdag 6 oktober : - bezoek aan de stelplaats Kinkempois om 14.00.

Nadere inlichtingen aangaande deze twee bezoeken volgen in één van de volgende nummers.

TTZ-GELUIDSCASSETTES :

Na de uitgave van brochures, geeft de TTZ ook twee cassettebandjes uit, opgenomen door twee van onze leden, nl. E. Pelckmans en R. Vissers. Deze geluidscassettes omvatten de volgende inhoud :

- geluidsband I :

geluidsopnamen van de 29.013 tijdens de verschillende ritten tussen 1976 en 1980 : zo komen geluidsscenes voor van de ritten van 25/06/76 (VeBOV-express), de ritten tussen Baardegem en Moorsel, de G.T.F.-rit naar Bastogne, bij de opname van de witte van Zichem, de BRT-fietspadenactie te Lier, de rit naar Oostende, de VeBOV-express naar Limburg en de rit met de Rheingold.

- geluidsband II : kant 1

opnamen van "Simone" van de TTZ

kant 2

geluidsopnamen van N.M.B.S.-diesel-lokomotieven reeksen 51, 55, 59, 62, 66 en 73

Deze geluidsscenes werden opgenomen en gekopieerd op Chroomdioxide-cassettes.

Deze beide cassettes kunnen verkregen worden door storting van 300 F (+35 F portokosten) per stuk op de rekening van de TTZ met vermelding "geluidscassette 1" of geluidscassette 2".

VRAGENHOEK

Verbeteringen in TTZ akt. 6 :

blz 6.35 : gewoon stopsein : gesloten stand heeft natuurlijk een rood licht

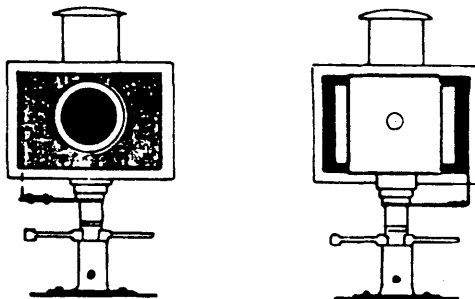
blz 6.39 : de teksten van de figuren 3 en 4 (bovenaan werden verwisseld).

Deel 3 : bijzondere seinen of seinstelsels.

* Vereenvoudigd stopsein :

a. uitvoering : dit sein bestaat uit een rechthoekige plaat die om een verticale as kan draaien.
de voorzijde van dit sein is rood met een witte rand
de achterzijde is wit met zwarte band.

b. seinstanden :



a. plaat loodrecht met het spoor geplaatst (rood licht 's nachts)
- stoppen voor het sein.

b. plaat evenwijdig met het spoor (geel licht 's nachts) :
- doorrijden toegestaan.

* opstelling : dit sein kan zowel gelijkgronds alsook verhoogd opgesteld worden. Het wordt meest gebruikt bij de uitrit van de bundels in vormingsstations en de inrit vanuit industriesporen, ...

In Limburg zijn deze seinen nog te vinden o.a. te Winterslag en Waterschei.

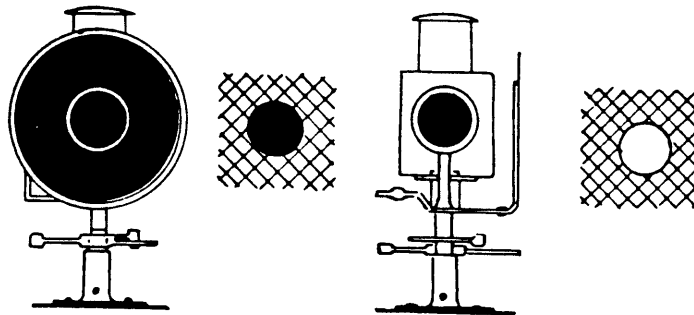
* Gelijkgronds rangeersein :

a. uitvoering : dit sein bestaat uit een ronde plaat die om een verticale as kan draaien.
de voorzijde van dit sein is paars met een witte rand, de achterzijde wit met zwarte band.

b. seinstanden :

- plaat loodrecht op het spoor geplaatst ('s nachts paars licht) : rangering verboden.

plaat evenwijdig met het spoor ('s nachts geel licht) : rangering toegestaan.



opstelling : vooral in kleinere stations (uitrit), daar waar geen rangeerarmen op een seinpaal geplaatst kunnen worden.

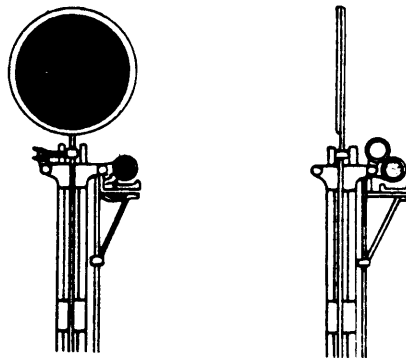
* Oude mechanische seinen van de N.M.B.S. :

opmerking : deze seinen werden vooral voor de tweede wereldoorlog vooral op sekundaire lijnen gebruikt, doch verdwenen in de 60-er jaren.

* stopsein :

- uitvoering : dit sein bestond uit een ronde schijf die om een verticale as kon draaien. De voorzijde van deze schijf was rood met witte band, de achterzijde was wit.

- seinstanden :

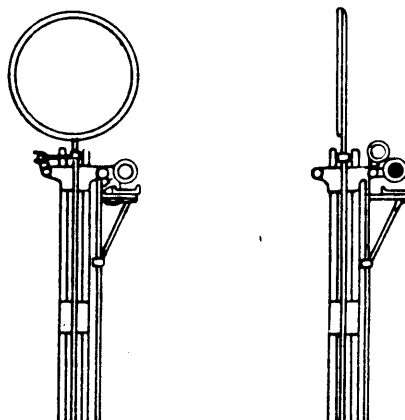


- a. plaat loodrecht op het spoor (rood licht 's nachts) : stoppen
 b. plaat evenwijdig met het spoor (groen licht 's nachts) : doorrijden.

* waarschuwingssein :

- uitvoering : zelfde uitvoering als het stopsein, doch de plaat was geel met witte rand.

- seinstanden :



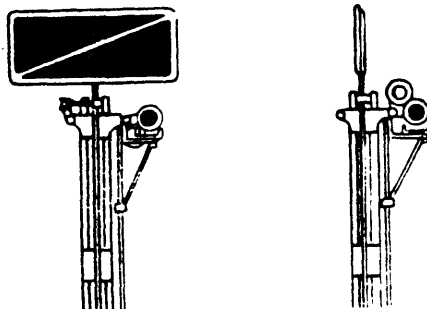
- a. de schijf loodrecht op het spoor (geel licht 's nachts) : doorrijden, doch volgende stopsein is gesloten.
- b. de schijf evenwijdig met het spoor (groen licht 's nachts): doorrijden, het volgende stopsein is open.

- plaatsing : op de minst gunstige remafstand voor het stopsein.

* afstandssein :

- uitvoering : dit sein bestond uit een rechthoekige plaat, die rond een verticale as kon draaien.
De voorkant van de plaat was rood met witte rand en witte diagonale dwarsstreep.

- seinstanden :



- a. plaat loodrecht op het spoor (rood licht 's nachts) : het volgende station mag niet binnengereden worden.
- b. plaat evenwijdig met het spoor : binnenrijden van het volgende station toegestaan.

- plaatsing en gebruik : dit sein werd 500 m voor de inrit van een station geplaatst en liet het binnenrijden (doch niet het doorrijden) toe.

* Vreemde seinen op het NMBS-net :

Sommige lijnen werden na de eerste wereldoorlog van de Duitse spoorwegen overgenomen en hierop bevonden zich dan ook de Duitse seinen en deze bleven in voege bij de EB en later bij de NMBS. Zelfs nu nog is de Vennbahn (lijn 48) uitgerust met dergelijke seinen. Doch deze zullen binnenkort ook van het toneel verdwijnen.

Deze seinen behielden hun typische Duitse betekenis. Maar het voert te ver om deze hier te behandelen.

Vermelden we wel dat vooral het station van Sourbrodt het bezoeken waard is : daar is nog een seinbrug over de sporen aanwezig en verder zijn er nog verschillende Duitse seinen, sommige zelfs uitgerust met een Belgische rangeerarm.

Tot in de jaren '60 waren enkele ex-Nord Belge lijnen uitgerust met seinen van Franse oorsprong. Doch daar het hier vooral om hoofdlijnen ging werden ze betrekkelijk vlug vervangen. Ook deze seinen zijn van minder belang en worden hier niet besproken.

Deel 4 : Lichtseinen bij de N.M.B.S.

a. Oude lichtseinen gebruikt op de lijn 25 Brussel - Antwerpen.

- Al zeer vroeg werden op deze lijn de armseinen vervangen door experimentele lichtseinen, die hieronder voorgesteld worden :

a. Gewoon stopsein :

* uitvoering :



Gesloten



Open

* seinstanden :

- rood licht (boven) : doorrijden verboden
- groen licht (onder) : doorrijden toegestaan.

b. Waarschuwingsein :

* uitvoering :



* seinstanden :

- dubbel geel (bovenste en onderste lamp) : doorrijden maar volgens stopsein is gesloten
- groen (middelste lamp) : doorrijden, het volgende stopsein is open.

c. Gekombineerd stop- en waarschuwingsein :

* uitvoering :



* seinstanden :

- rood (tweede lamp) : stoppen
- dubbel geel (1ste en 3de lamp) : doorrijden, maar volgend stopsein is gesloten.
- geel-groen (1ste en 4de lamp) : doorrijden, volgend stopsein is open, doch vermeld een snelheidsvermindering, .. (zie ook armseinen)
- groen (4de lamp) : doorrijden, het volgende stopsein is open.

Dit sein geeft dezelfde inlichtingen als het hedendaagse seinstelsel, doch werd vervangen omdat de herkenning soms moeilijk was.

b. Oude lichtseinen gebruikt op de lijn 130 Namur-Charleroi.

Hier gebruikte men een analoog, doch in vorm afwijkend seinstel-

sel, dat iets meer mogelijkheden gaf. Het wordt hieronder kort voorgesteld :

a. Gewoon stopsein :

* uitvoering .



Gesloten

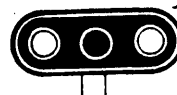
Open

seinstanden :

- rood (linker lamp) : stoppen
- groen (rechter lamp) : doorrijden

b. Afgeleid stopsein (bloksein)

* uitvoering :



Gesloten

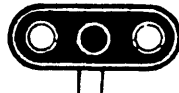
Open

* seinstanden :

- rood (middelste lamp) : stoppen
- dubbel geel (uiterste lampen) : doorrijden, doch volgende sein is altijd dicht (bv. doodspoor) of geeft een snelheidsbeperking aan.

c. Waarschuwingssein :

* uitvoering :

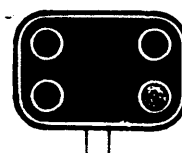
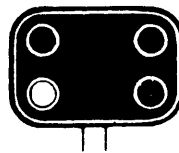
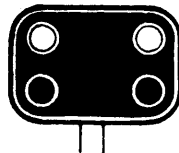


* seinstanden :

- dubbel geel (uiterste lampen) : doorrijden, maar volgend stopsein is gesloten
- groen (middelste lamp) : doorrijden, het volgende stopsein is open

d. Uitgebreid waarschuwingssein :

uitvoering :

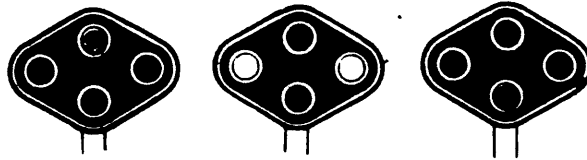


* seinstanden :

- dubbel geel (bovenste lampen) : doorrijden, maar volgend stopsein is gesloten
- geel-groen (onderste lampen) : doorrijden, het volgende stopsein is open, doch geeft een snelheidsvermindering (zie ook armseinen)
- groen (onder rechts) : doorrijden, het volgende stopsein is open.

e. Gekombineerde seinen :

* uitvoering :

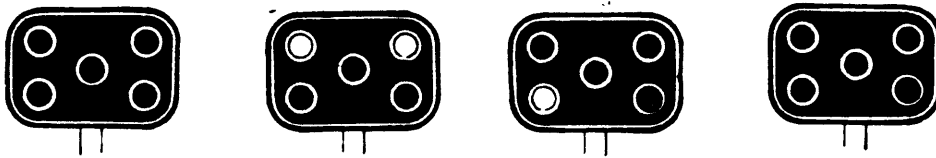


* seinstanden :

- rood (bovenste lamp) : stoppen
- dubbel geel (middelste lampen) : doorrijden maar het volgende stopsein is gesloten
- groen (onderste lamp) : doorrijden ook het volgende stopsein is open.

f. Samengesteld sein :

* uitvoering :

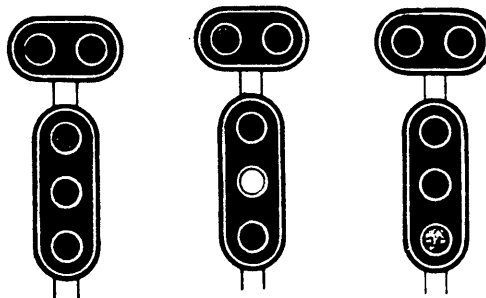


* seinstanden :

- rood (centrale lamp) : stoppen
- dubbel geel (bovenste lampen) : doorrijden maar het volgende stopsein is gesloten
- geel-groen (onderste lampen) : doorrijden, het volgende stopsein is open, maar geeft bv.'n snelheidsvermindering.
- groen (rechts onder) : doorrijden, het volgende stopsein is open.

g. Rangeerseinen .

Deze zijn vertikaal aangebracht op de seinpaal van een stopsein of een samengesteld sein. Men heeft de uitvoering met twee lampen (paars-geel of paars groen) of met drie lampen :



* seinstanden : (stopsein altijd gesloten (rood licht))

- paars (bovenste lamp) : rangering verboden.
- geel (middelste lamp) : rangering in de richting van het sein toegestaan.
- groen (onderste lamp) : rangering in de richting van het sein en daarna achterwaarts uitwijken toegestaan.

Opmerking :

Enkele seinen op deze verbinding werden op dezelfde paal herhaald door seinen met een kleinere uitstralingshoek (mistlichten) en werden aangestoken bij mist en slechte weersomstandigheden.

**1865 - 1948 : Geschiedenis der spoorlijnen
Gent-Terneuzen en Mechelen-Terneuzen.**

door H.G. Hesselink

* 240 blz (24 cm x 17 cm), talrijke foto's

965 BF

In een lijvig boek beschrijft de auteur het reilen en zeilen van twee minder bekende grensoverschrijdende privé-maatschappijen. Niet alleen het technische gedeelte (lijnen, materieel) wordt beschreven doch ook tal van anekdoten en het dagelijks leven bij deze maatschappijen komt zeer duidelijk en in een vlot leesbare schrijfwijze behandeld.

Zodoende wordt de geschiedenis van de beide spoorlijnen zeer geëtailleerd en in alle opzichten belicht, terwijl de talrijke foto's en vele uittreksels uit reisgidsen en plannen het werk verder documenteren.

Dit boek, ingebonden in een linnenband en gedrukt op geschept papier, heeft een zeer goede druk kwaliteit en alle foto's zijn zeer scherp weergegeven. Ondanks de - ietwat hoge - prijs van 965 F, mag dit uniek werk in geen enkele bibliotheek van een spoorwegamateur ontbreken.

Dit werk kan ook via de TTZ besteld worden (zie omslagblz).

Benelux-Rail II

Stenvall-verlag (Zweden)

112 blz (24 cm x 17 cm), ca. 250 foto's

595 BF

In navolging van het eerste Benelux-Rail, bracht dezelfde uitgever nu een tweede fotoboek uit, handelend over de spoorwegen in de Benelux tijdens de jaren 1980-1981. Hierin worden - aan de hand van foto's - de belangrijkste gebeurtenissen op spoorweggebied uitgebeeld en voor elk land is er een speciaal onderwerp in opgenomen. Daar waar het voor Nederland over de diverse spoorwegbruggen gaat, handelt het Belgisch gedeelte over de verschillende lokomotieven.

Het Belgisch deel bevat ca. 100 foto's die een goed overzicht brengen over de toestand bij de NMBS, de museum-lijnen en de tram-maatschappijen, doch hierbij wordt iets te veel rekening gehouden met het traktiepark en komen de lijnen hierin te kort. Van een jaarboek zou toch verwacht mogen worden, dat bv. nieuwe elektrifikaties, afgeschafte verbindingen, nieuwe stationsgebouwen, ... vermeld mochten worden.

De afgedrukte foto's zijn echter wel interessant en doorlopend van goede kwaliteit, de tekst (Nederlands-Frans) is goed opgesteld doch geeft weinig gegevens, de druk kwaliteit is goed.

Bij gebrek aan meer uitgewerkte jaarboeken, een zeer goed initiatief en vooral een interessant fotoboek met voor iedereen wat wils en tegen een aanvaardbare prijs (kartonnen kft met kleurfoto, glanzend zwaar papier).

Ook dit boek kan door de leden bij de TTZ besteld worden of tijdens de vergaderingen aangekocht worden.

Recensies : J. Casier

Door TTZ verdeelde boeken, posters en foto's

Brochure nr 5 : Stoomlokomotieven type 95/96

Uitgave : VeBOV Auteur : J. Casier Ledenprijs : 260 F
Niet-leden : 320 F

Brochure nr 6 : Diesellokomotieven type 271

Uitgave VeBOV Auteur : J. Casier Ledenprijs : 200 F
Niet-leden : 260 F

Brochure nr 7 : Dieselmotorwagens typen 606/608

Uitgave TTZ Auteur : J. Casier Ledenprijs : 260 F
Niet-leden : 320 F

In voorbereiding :

Brochure nr 8 : stoomlokomotieven type 38
Brochure nr 9 : diesellokomotieven type 211 (reeks 64)
Brochure nr 10: stoomlokomotieven type 7
Brochure nr 11: elektrische lokomotieven type 101 (reeks 29)

Images du Rail en Belgique

uitgave : Rail magazine Auteur : R. Belot Prijs : 500 F

Geschiedenis van Gent-Terneuzen en Mechelen Terneuzen

Uitgave : J. Duerinck-Krachten Auteur : Hesselink Prijs : 965 F

Rail-Benelux II

Uitgave : Stenvall-verlag Prijs : 595 F

Posters :

Stoomlokomotief type 12 (kleur)	Uitgave : TGT	Prijs : 100 F
Stoomlokomotief type 26	Uitgave : RM	10 F
Stoomlokomotief type 29 (29.013)	Uitgave : RM	70 F
Stoomlokomotief type 41	Uitgave : RM	70 F
Stoomlokomotief type 64	Uitgave : RM	70 F

Postkaarten :

Stoomlokomotief "Simone" (TTZ) Uitgave : TTZ Prijs : 25 F
8 postkaarten NMBS (2 stoom, 2 elektr., 4 diesel)
Uitgave : RM 160 F

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

Bij verzending moeten de prijzen met 35 F per boek verhoogd worden. Posters worden niet verstuurd. Deze bedragen kunnen gestort worden op rekening 452-3018121-77 van TTZ vzw, te 3511 Kuringen.

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

In mei 1982 werd deze museumlijn - met vertrekpunt in de koolmijn van Heusden-Zolder en als eindpunt de kolenhaven van Genebos aan het Albertkanaal - officieel geopend en heeft er intussen al meer dan een seizoen erop zitten. Ondertussen werden er ook al een belangrijk aantal lokomotieven, rijtuigen en wagens verworven.

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

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

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

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

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

Voor verdere inlichtingen :

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

