

TTZ

Vereniging zonder Winstoogmerk.

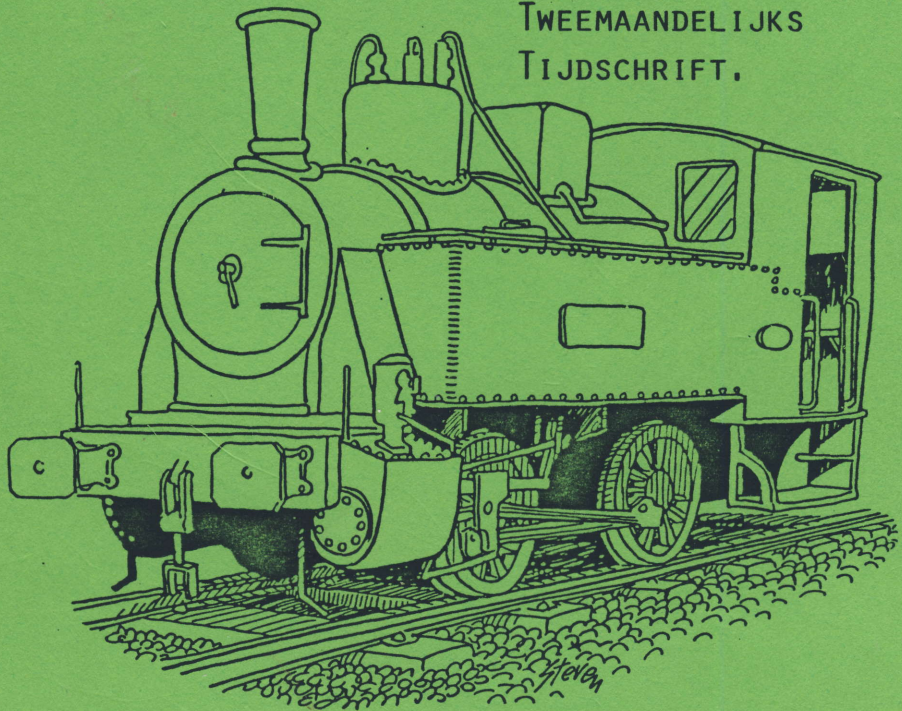
AKTUEEL

Jaargang : 2

Nummer : 10

september-
oktober

TWEEMAANDELIJKS
TIJDSCHRIFT.



Lidgeld : 350 BF - Los Nummer : 70 BF

-TOERISTISCHE TREIN-ZOLDER

TTZ.- aktueeltweemaandelijks tijdschrift

wordt gratis bedeed aan alle TTZ-leden

lidmaatschapsbijdrage + tijdschrift : 350 F/jaar
 los nummer : 70 F

Redaktie :

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

Medewerkers :

R. Ceunen, R. Huysman, H. De Bot, D. Moens, M. Van Durmen,
 J. Galoux

Informatie overgenomen uit Transfer van G.T.F., agenda van Febelrail

Hoofdredaktie / verantwoordelijk uitgever

J. Casier Radiostraat 19, 3700 Tongeren

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

Dit nummer werd op 20 augustus redaktioneel afgesloten en verschijnt begin september. Het volgend nummer wordt op 15 oktober afgesloten en verschijnt begin november.

Inhoud :

N.M.B.S.-aktueel :	10.3
TTZ - krant :	10.15
Modelbouw :	10.19
Historische bladzijde :	10.24
Nummerlijsten :	10.30
Agenda :	10.34
Boekbespreking :	10.35
Vragenhoek :	10.36

N.M.B.S. -

AKTUEEL

1. Statistiek :

a. leveringen :

378	BN	-	Oostende	20/04/1984
379	BN	-	Oostende	24/04/1984
380	BN	-	Oostende	04/05/1984
381	BN	-	Oostende	15/05/1984
382	BN	-	Oostende	18/05/1984
383	BN	-	Oostende	25/05/1984
384	BN	-	Oostende	28/05/1984
385	BN	-	Oostende	18/06/1984
386	BN	-	Oostende	26/06/1984
387	BN	-	Oostende	02/07/1984
388	BN	-	Oostende	02/07/1984
389	BN	-	Oostende	06/08/1984
2759	BN	-	Kinkempois	09/05/1984
2760	BN	-	Kinkempois	14/06/1984

b. stelplaatswijzigingen :

indien niet anders vermeld op 03/06/1984

105-108	Kinkempois	-	Ronet
109-128	Kinkempois	-	Stockem
129-150	Haine-St-Pierre	-	Stockem
151,153-184	Kinkempois	-	Merelbeke
185-206	Hasselt	-	Merelbeke
211-233	Kinkempois	-	Hasselt
234-243	Stockem	-	Hasselt
244-250	Stockem	-	Kinkempois
301-310	Oostende	-	Stockem
312-335	Oostende	-	Stockem
502-504	Oostende	-	Stockem
505-506	Oostende	-	Schaarbeek WET
508-525	Oostende	-	Schaarbeek WET
527-532	Oostende	-	Schaarbeek WET
534-539	Oostende	-	Schaarbeek WET
601-629	Stockem	-	Haine-St-Pierre
630-640	Stockem	-	Schaarbeek WET
641-655	Stockem	-	Merelbeke
657-662	Stockem	-	Merelbeke
663-664	Stockem	-	Schaarbeek WET
707-709	Kinkempois	-	Oostende
729-730	Kinkempois	-	Schaarbeek WET
731-740	Hasselt	-	Schaarbeek WET
757-782	Schaarbeek WET	-	Hasselt
2301-2338	Brussel-zuid	-	Ronet
2339-2340	Stockem	-	Ronet
2341-2368	Stockem	-	Kinkempois

2369-2383	Brussel-zuid	-	Kinkempois	
2601-2635	Ronet	-	Stockem	
4301	Bertrix	-	Montzen	
4304	Bertrix	-	Montzen	
4310	Bertrix	-	Montzen	
4321	Montzen	-	Bertrix	
4332,4334,4336	Gouvy	-	Bertrix	
4401-4410	Merelbeke	-	Kortrijk	
4501-4507	Haine-St-Pierre	-	Bertrix	
5102	Dendermonde	-	Schaarbeek	
5103	Monceau	-	Schaarbeek	(onderh. Monceau)
5104	Dendermonde	-	Schaarbeek	
5105	Monceau	-	Schaarbeek	(onderh. Monceau)
5106,5107	Tournai	-	St-Ghislain	(inzet Tournai)
5108	Monceau	-	Schaarbeek	(onderh. Monceau)
5110	Tournai	-	St-Ghislain	(inzet Tournai)
5112,5114	Dendermonde	-	Schaarbeek	
5113,5115	Tournai	-	St-Ghislain	(inzet Tournai)
5116	Monceau	-	St-Ghislain	
5117,5120,5121	Monceau	-	Schaarbeek	(onderg. Monceau)
5122	Dendermonde	-	Schaarbeek	
5123,5126	Tournai	-	St-Ghislain	(inzet Tournai)
5127,5131,5135	Monceau	-	Schaarbeek	(onderh. Monceau)
5129,5130	Tournai	-	St-Ghislain	(inzet Tournai)
5138	Monceau	-	Schaarbeek	(onderh. Monceau)
5141,5144	Dendermonde	-	Schaarbeek	
5143	Tournai	-	St-Ghislain	(inzet Tournai)
5154-5160	Hasselt	-	Antwerpen-Dam	(onderh. Hasselt)
5161,5162	Hasselt	-	Antwerpen-Dam	
5164,5167	Hasselt	-	Antwerpen-Dam	
5171,5172	Hasselt	-	Monceau	
5178,5186	Kortrijk	-	Monceau	
5206	Latour	-	Ronet	
5207	Jemelle	-	Ronet	
5209,5211,5212	Bertrix	-	Ronet	
5509	Montzen	-	Jemelle	
5514,5519	Kinkempois	-	Montzen	(onderh. Kinkempois)
5542	Gouvy	-	Kinkempois	
6013,6015,6018	Monceau	-	Kinkempois	
6020	Ronet	-	Kinkempois	
6021	Monceau	-	Merelbeke	
6022,6024,6028	Monceau	-	St-Ghislain	
6033	Ronet	-	Kinkempois	
6038,6053	Monceau	-	St-Ghislain	
6045	Monceau	-	Kinkempois	
6054	Hasselt	-	St-Ghislain	
6066,6069,6071	Ronet	-	Kinkempois	
6080,6088	Ronet	-	Kinkempois	
6089	Ronet	-	Hasselt	
6201,6203,6204,6209,6212,6213,6227,6229,6230,6232,6233,6236	Aalst	-	Merelbeke	
6280,6291,6295	Aalst	-	Merelbeke	(onderh. Kortrijk)
6210,6219,6221,6238	St-Niklaas	-	Merelbeke	
6285	St-Niklaas	-	Merelbeke	(onderh. Kortrijk)
6240,6245,6246,6251,6253,6255,6260,6261,6264,6267,6268,6274,6279,6281,6283	Aarschot	-	Hasselt	
6241,6242,6243,6244	Tournai	-	St-Ghislain	
6217,6218,6224,6231,6234,6275	Kortrijk	-	Monceau	(onderh. Haine-St-Pierre)

6247	Kortrijk	-	Merelbeke	(onderh. Kortrijk)
6248,6250,6252,6254,6257,6258,6262,6263,6266,6269,6270,6272,6273				
	Ath	-	St-Ghislain	
6249	Ath	-	Monceau	(onderh. Haine-St-Pierre)
6271	Monceau	-	Monceau	(onderh. Haine-St-Pierre)
6276,6278,6282,6286,6287,6288,6290,6292,6293				
	Kortrijk	-	Merelbeke	(onderh. Kortrijk)
6280	Aalst	-	Merelbeke	(onderh. Kortrijk)
6284,6297	Merelbeke	-	Merelbeke	(onderh. Kortrijk)
6289	Haine-St-Pierre	-	Monceau	(onderh. Haine-St-Pierre)
6300,6302,6304,6305,6307,6312,6315				
	Tournai	-	Kortrijk	
6301,	Aalst	-	Merelbeke	(onderh. Kortrijk)
6308,6321,6326	Haine-St-Pierre	-	Hasselt	
6327	Haine-St-Pierre	-	Hasselt	
6314	Ath	-	St-Ghislain	
6316,6331	Leuven	-	Hasselt	
6317,6330	Aarschot	-	Hasselt	
6323,6324,6329	Leuven	-	Monceau	(onderh. Haine-St-Pierre)
6328,6333	Merelbeke	-	Merelbeke	(onderh. Kortrijk)
6332	Kortrijk	-	Monceau	(onderh. Haine-St-Pierre)
6391	Aalst	-	Merelbeke	

c. omnummeringen :

4307	wordt	ES 4307	op	01/07/1984	standplaats	ES Mons
4906	wordt	ES 4906	op	01/07/1984	standplaats	ES Visé
4911	wordt	ES 4911	op	01/07/1984	standplaats	ES Leuven
5317	wordt	5216	op	01/07/1984	reeds sinds	28/02 omgenummerd
5318	wordt	5217	op	01/07/1984		

d. Schrappingen :

4307	van Bertrix	met PV nr 84 van CW Mechelen van
		uit geschriften op 01/07/1984
4906	van Montzen	met PV nr 84 van CW Mechelen van
		uit geschriften op 01/07/1984
5190	Antwerpen-Dam	met PV nr 72 van CW Salzinnes van 04/05/1984
		uit geschriften op 01/07/1984
5402	Ronet	met PV nr 75 van CW Salzinnes van 08/06/1984
		uit geschriften op 01/07/1984
6008	Merelbeke	met PV nr 70 van CW Salzinnes van /05/1984
		uit geschriften op 01/06/1984
6022	St-Ghislain	met PV nr 77 van CW Salzinnes van 20/06/1984
		uit geschriften op 01/08/1984
6035	Kinkempois	met PV nr 79 van CW Salzinnes van 20/06/1984
		uit geschriften op 01/08/1984
6053	St-Ghislain	met PV nr 78 van CW Salzinnes van 20/06/1984
		uit geschriften op 01/08/1984
6056	Hasselt	met PV nr 76 van CW Salzinnes van 20/06/1984
		uit geschriften op 01/08/1984
6057	Merelbeke	met PV nr 71 van CW Salzinnes van /05/1984
		uit geschriften op 01/06/1984
6058	Kinkempois	met PV nr 73 van CW Salzinnes van 10/05/1984
		uit geschriften op 01/07/1984
6062	Kinkempois	met PV nr 80 van CW Salzinnes van 20/06/1984
		uit geschriften op 01/08/1984

6083 Ronet met PV nr 74 van CW Salzannes van 10/05/1984
uit de geschriften op 01/07/1984

2. Aktuele berichten :

- 00 : Ondanks het feit dat er weinig defekten optreden bij deze klassieke stellen, heeft men nochtans één probleem : door het intensievere gebruik kunnen de periodieke schouwingen slechts met moeite doorgevoerd worden en hierdoor moeten soms stellen uit de reeks genomen worden om deze veiligheidsonderhoudsbeurten te kunnen doorvoeren. Dit brengt de inzet dan weer in de war.
- 03 : De levering van deze stellen gaat vlot verder, echter enigszins vertraagd door de vakantieperiode. De beide inzetlijnen worden volledig gereden, de derde lijn waar een inzet geprogrammeerd wordt - Liège-Charleroi-Moeskroen - wordt pas met Breaks gereden als de ganse reeks overgenomen kan worden. Dit is mogelijk bij de aflevering van ca. 110 stellen. Tot dan blijven de overtollige stellen te Oostende afgesteld.
- Enige echt probleem vormen nog steeds de draaistellen : daar deze maar één ophangingstrap bezitten vormen de trillingen op het spoor en zelfs de verdere omgeving, en de grotere kans op ontsporingen een zorgenkind. Om dit te verhelpen werd een stel uitgerust met nieuwe Wegmann-draaistellen met dubbele ophanging en met dit stel worden thans uitvoerige testen gereden. Een beslissing tot verdere ombouw werd nog niet genomen.
- 05.9 : Naast hun specifieke ritten naar de luchthaven, kregen deze stellen twee bijkomende diensten buiten reeks te verwerken : eerst vervangen ze sporadisch de rode poststellen en in deze dienst zijn er al ritten opgemerkt naar Verviers Oostende en Antwerpen.
- Verder komen ze - onregelmatig - ook tot inzet in de stopdienst vanuit Brussel en vooral diensten naar Nivelles werden al door deze ex-Sabena-stellen gereden.
- 20 : Naast de voorziene reizigersdiensten, werd deze reeks gedurende de zomer ook zeer frekvent aangetrokken voor het slepen van diverse vakantiegangerstreinen, vooral in de richting Luxembourg/Zwitserland. Hierdoor kwamen deze machines op vele plaatsen waar hun normale inzet niet voorzien was. Door deze extra-diensten moesten ze echter in goederendienst vervangen worden door machines reeks 23 of 26.
- 21 : De levering van deze reeks werd vertraagd, dit door het uitblijven van de leveringen van de traktiemotoren door ACEC. Begin augustus waren er al een zestal machines te BN afgewerkt en wachtten er enkel nog op de inbouw van deze motoren. De levering is voorzien voor half september en tegen het einde van het jaar zouden er al 10 machines op de Belgische sporen verschenen moeten zijn.
- De inzet zal in de eerste fase gebeuren in de diensten van de reeks 22 van Brussel-zuid. Op latere datum zullen ze o.a. ook de trek-duwtreinen slepen tussen Antwerpen en Moeskroen.
- 22 : Door het IC/IR plan is de inzet van deze machines sterk achteruit gegaan en vele machines slepen enkel twee piek-

- 22 : uurtreinen en staan dan gedurende de ganse periode te Schaarbeek of Vorst afgesteld. Zodoende zijn er sommige plandagen met een inzet van slechts ca. 100 km. Reden van deze situatie is het volledig scheiden van de reizigers- en goederendiensten in de beurtregeling. Gevolg van deze maatregel is het feit dat er niet genoeg machines ter beschikking staan van de goederentraktie (o.m. te wijten aan een gebrek aan vertrouwen om de afgestelde machines gedurende de dag goederendiensten te laten slepen, ze moesten maar eens voor de avondpiek niet terug zijn.)
- 23 : Een minder dramatische situatie kent men bij de machines van deze reeks, daar een groot gedeelte in goederendienst geprogrammeerd staat.
- Doch in deze diensten worden ze vooral ingezet tussen Stockem en Ronet-Schaarbeek en verder ook richting Kinkempois-Montzen.
- Nieuwigheid is ook dat de 2383 - ex 2401 - de lichterdiensten van de 2208 overgenomen heeft en hiervoor grotere buffers gekregen heeft.
- Anderzijds werd de ombouw van de 23-ers - naar model van de 2302 - niet doorgevoerd, vooral omwille van financiële moeilijkheden. Zodoende blijft deze machine een eenling bij de N.M.B.S.
- 25 : Grotendeels gedaan is de inzet als trek- en duwtrein met rijtuigen type M2. Enkel enige spitsuurtreinen vanuit Antwerpen naar o.m. Leuven en Gent en vooral de inzet voor de Ardennen tussen Antwerpen en Liège blijven in deze dienst gehandhaafd. Verdere diensten in de gewone spitsuurdienst en voor goederentreinen. De voor trek- en duwdiensten omgebouwde rijtuigen, worden versterkt in diesegelstepte trek-duwtreinen gebruikt. De stuurpostrijtuigen daarentegen staan meestal afgesteld.
- 26 : Hoofdinzetgebied van deze - te Stockem onderhouden - loks vormt de verbinding naar Luxembourg (in piekurdienst en vooral voor goederentreinen). Verder rijden ze door tot in Antwerpen, Schaarbeek en vanuit Antwerpen zelfs naar Montzen. Op de Maaslijn daarentegen is geen inzet meer geprogrammeerd.
- 27 : Vanaf juni zijn alle lokomotieven reeks 27 afgeleverd en voldoen in grote mate, enkel met uitschakelingen - vooral te wijten aan het elektronisch gedeelte - heeft men nog rekening te houden.
- De uitgebreide inzet - zie vakantiegids - kunnen ze gemakkelijk vervullen en meer en meer worden ze ook voor extra diensten aangetrokken.
- Zo reed de 2718 de ministriële trein naar aanleiding van de opening van de verbinding naar Eupen. Deze trein - een normale trein 512, versterkt met twee M4 A-rijtuigen, werd pas op 27 juni (na 23 dagen normale exploitatie) voor minister de Croo ingelegd.
- 29 : Een nieuwe plaats vonden de afgestelde lokomotieven reeks 29 te Ronet, daar ze nu naast de wagenwerkplaats opgesteld staan. Een Proces-Verbaal voor de schrapping uit het bestand werd nog steeds niet opgesteld. Vermelden we dat de 2913 zich nog steeds te Hasselt bevindt.

- 40 : Officieel werd deze reeks op 3 juni jl. park gesteld, d.w.z. afgesteld zonder onderhoud. Nochtans moesten deze stellen tijdens hun laatste dagen, en zelfs nog na de bewuste IC/IR-dag enkele speciale ritten doen : op 22 mei reed de 4006 een schoolreis vanuit Menen naar Dinant en terug, dit via Brussel en Namur.
- Wegens gebrek aan elektrische stellen, reden de 4004 en 4005 gekoppeld een dergelijke rit op 7 juni tussen Lauwe en Antwerpen-centraal.
- Vanaf deze datum hebben ze geen treinen meer verzekerd en staan ze afgesteld in de stelplaats Kortrijk.
- 43 : Nog slechts 7 stellen staan er officieel in het bedrijfsbestand van de N.M.B.S. : voor Kortrijk klopt dit, daar er enkel de 4302 nog enkele ritten - vooral voor het personeelstransport - verzekert, de overige 10 stellen staan park in de stelplaats.
- Montzen heeft 3 stellen in onderhoud en verzekert de personeelstreinen naar Welkenraedt en de diensten naar Aachen Doch door het zeer gering aantal reizigers op deze treinen zullen deze diensten waarschijnlijk al in september een zachte dood sterven.
- Voor Bertrix liggen de zaken anders : 3 stellen - de 4315, 4316 en 4319 - zijn te Stockem gestationeerd en verzekeren personeelstreinen naar Arlon en de piekuurdiensten naar Athus. Onderhoud wordt te Bertrix verzekerd.
- De overige 11 stellen (4312,4314,4318,4321,4322,4324,4327, 4330,4332,4334 en 4336) bleven ook nog in juli en augustus ijverig in dienst en verzekeren de diensten naar Dinant, Bastogne en Virton, samen met de reeks 45. Deze inzet zal echter in korte tijd sterk verminderen en de afstelling van alle stellen is voor de herfst voorzien.
- Ondertussen is ook de 4307 (ES) te Mechelen gereed gekomen en dit stel vond zijn weg naar de ES-post te Mons.
- Verder verheugen de stellen van Montzen zich meer en meer in bijzondere ritten, georganiseerd door de GTF : nadat de 4330 zijn rondrit doorheen Limburg reed, verzekerde de 43 op 18 augustus jl. opnieuw een rondrit doorheen Limburg en Brabant met als bijzonderheid dat dit stel tot in Zolder-Mijn reed.
- 44 : Op zondag 3 juni vertrokken 7 motorwagens reeks 44 uit Merelbeke, met bestemming Kortrijk om daar hun diensten aan te vangen. Deze stellen werden gesleept door de 6228 van Merelbeke. In de terugweg bracht deze lokomotief dan 7 verdere 62-ers uit Kortrijk naar de arteveldestad.
- 45 : Een gelijkaardige transfert werd een dag eerder uitgevoerd tussen Haine-St-Pierre en Bertrix : hier sleepte de 5917 5 stellen reeks 45 en 3 aanhangrijtuigen type 734 over het ganse traject en zo kwam een lokomotief reeks 59 waarschijnlijk voor het eerst in zijn loopbaan te Bertrix.
- 46 : In tegenstelling met de aanduiding in de vakantiegids, blijft Haine-St-Pierre eigenaarsstelplaats van deze reeks. In dit depot bleven immers de park gestelde 4613, 4614, 4616, 4617, 4618, 4619 en 4620 achter en wachten er op hun buiten dienst stelling.

- 46 : Intussen werd de 4612 uit Visé afgevoerd en wacht waarschijnlijk te Kinkempois op ombouw.
- 49 : Visé-Haut (ES) kreeg in vervanging wel de omgebouwde 4901 voor inzet op de verbindingen naar Tongeren, Montzen en Liège.
- 51 : De toestand van deze machines is gebleven zoals in de vakantieids aangeduid werd : enige verschil is het feit dat de 5103, 5105, 5108, 5117, 5120, 5121, 5127, 5131, 5135 en 5138 wel hun onderhoud krijgen te Monceau, doch ingezet worden vanuit Schaarbeek, samen met de uit Dendermonde vergekomen machines.
- De te St-Ghislain gestationeerde machines anderzijds worden voorlopig enkel vanuit Tournai ingezet en komen enkel voor onderhoud in hun stelplaats.
- Het inzetgebied van de 51-ers is echter moeilijk te bepalen, dit door het feit dat ze in de meeste stelplaatsen aangetrokken worden voor niet in de beurtregelingen voorkomende goederentreinen. Door het gebrek aan elektrische machines, komen ze op vele lijnen tot inzet : Monceau, Schaarbeek en ook Antwerpen-dam zet zijn loks in voor de zware ertstreinen, vanuit Antwerpen en Gent naar Monceau en Ronet. Antwerpen-dam en Hasselt bedient grotendeels de goederentreinen naar Montzen, terwijl de zinkertstrein naar Budel sinds kort gesleept wordt door 2 loks in treinschakeling. Kortrijk zet zijn machines vooral in reizigersdienst in, doch sleept ook diverse goederendiensten naar o.m. Gent en Moeskroen.
- Intussen is de 5190 uit het bestand geschrapt en ondergaat ook de 5191 binnenkort ditzelfde lot, dit na zijn botsing op 3 augustus jl. te Hasselt vorming.
- 52 : Met de ombouw van de 5318 in 5217 zou deze hernummering van 53-ers afgesloten worden, op dit ogenblik zijn er genoeg 52-ers ter beschikking om alle geplande reizigersdiensten te slepen. Ook dit jaar staat er geen verdere ombouw op het programma.
- Door het tekort aan elektrische loks komen de 52-ers van Ronet nu ook op verschillende lijnen, die tot nog toe niet bereden werden, zo zijn er diensten bekend naar Schaarbeek, Antwerpen, St-Ghislain en een vergrote inzet naar Liège-Visé.
- Anderzijds ging het tijdperk van de stationeringen van deze loks te Jemelle en Bertrix ten einde : te Jemelle werd de 5207 vervangen door de 5509, te Bertrix werden de diensten overgenomen door Ronet.
- 53 : Het ertsverkeer op de Athus-Maas-lijn bleef praktisch konstant en nog steeds worden er 12 machines van Latour benodigd om dit verkeer af te wikkelen.
- 54 : Zoals verwacht ging de 5402 nu definitief uit het bestand, wel moet anderzijds in de vakantieids de 5406 bijgevoegd worden, die nog steeds in dienst is. Deze reeks komt vooral voor lokale goederentreinen rondom Namur, vooral op de Maaslijn en naar Dinant tot inzet. In principe slepen ze geen reizigerstreinen meer.

- 55 : Geen grote wijzigingen onderging de stationering van deze reeks : alleen Jemelle kreeg de 5509 - ter vervanging van de 5207 - terwijl Montzen twee bijkomende 55-ers (de 5514 en 5519) uit Kinkempois overnam.

De stelplaatsverdeling ziet er als volgt uit :

Kinkempois : 5511,5512,5521,5524,5525,5526,5528,5530,5533,
5535,5536,5538,5539,5542

Montzen : 5513,5514,5517,5518,5519,5520,5527,5531,5532,
5534,5537,5541

Gouvy : 5505,5510,5515,5523,5529,5540

(het onderhoud van al deze machines wordt te Kinkempois gedaan en op de lok moet de aanduiding Kinkempois voorkomen).

Jemelle : 5501,5502,5503,5504,5506,5507,5508,5509
(onderhoud door Latour).

Door de elektrifikatie van de lijnen Visé-Montzen en Kinkempois-Flémalle, is de inzet sterk ingekrompen en naar mate er meer elektr. loks vrijkomen (levering van reeks 21 en invoeging van goederendiensten in de reeksen van de reizigerstreinen vanaf september) wordt deze inzet nog verder beperkt. Over een transfert naar Ronet of zelfs Monceau werd nog geen beslissing genomen.

- 59 : Officieel geen wijzigingen in de stelplaatsen, doch ongekende opbloei in de inzet : vanuit Antwerpen worden regelmatig dubbel trakties gereden naar Monceau (ertsverkeer), Haine-St-Pierre en Merelbeke zet zijn machines in op de verbinding Monceau-Gent (zeehaven), doch talloze andere goederendiensten vormen de inzet van deze schier onverwoestbare reeks. Doch ook hier : vele diensten kunnen van dag op dag terug overgenomen worden door elektr. loks, dit op het ogenblik van beschikbaarheid.

Ondanks dit kreeg de 5922 op 15 juni jl. een grote herstelling te Salzannes en het was de eerste lokomotief die zijn testrit na revisie beperkt zag te Dinant, wel wordt deze afstand nu tweemaal na elkaar afgelegd.

- 60 : Voor deze reeks bestaat er nog steeds de grootste onzekerheid in inzet en stationering, doch even diverse feiten op een rijtje :

Hasselt kreeg de 6089 uit Ronet - ter vervanging van de buiten dienst gestelde 6056 - en zet zijn machines in lokale goederendienst in naar Landen, Tongeren en in de Kempen. Deze diensten worden konstant gereden. Bij gebrek aan machines worden daarenboven doorgaande goederentreinen - in dubbele traktie - naar diverse plaatsen (Schaarbeek, Leuven, Montzen) gesleept.

Merelbeke behield grosso modo zijn bestand en verzekert ook hier de lokale goederendiensten, vooral in de Gentse kanaalzone. Maar ook hier een inzet voor doorgaande goederendiensten vooral naar Schaarbeek en Antwerpen. De 6005 staat reserve bij gebrek aan opgeleide bestuurders.

Zelfde toestand bij St-Ghislain : deze stelplaats kreeg wel 5 machines vanuit Monceau (ook de 6054 die Hasselt aan Monceau uitgeleend had) en bedient vooral lokale treinen naar Quévy, Queivrain en vooral Tertre. Verder leende deze stelplaats 2 loks uit aan Ath voor de baantreinen op de verbinding Halle-Tournai.

60 : Bij Kinkempois is de toestand het verwardst : zelf zet deze stelplaats geen machines meer in, behalve eventueel voor baantreinen. Doch dit depot heeft enkele 60-ers uitgeleend aan Ronet (baantreinen op de lijn naar Dinant) en zelfs Stockem (baantreinen). Verder staan er nog enkele 60-ers vban Kinkempois te Ronet afgesteld, waarschijnlijk voor sloping door Salzannes.

Ondertussen is de eerste - bescheiden - buitendienststellersgolf aangetreden; onderstaand de levensloop van deze machines :

210.008 -- 6008

Bouwer : A.B.R. - Cockerill - Salzannes
 Fabr.nr. : 4016
 Levering : 16/06/1964

Stelplaatsen : Hasselt : 16/06/1964 - 10/11/1967
 Merelbeke : 10/11/1967 - 05/03/1969
 Hasselt (leen) : 05/03/1969 - 11/03/1970
 Merelbeke : 11/03/1970 - 01/06/1984

Buiten dienst : 19/02/1984 (ongeval te Gent-St-Pieters
 PV nr 70

Uit grschriften : 01/06/1984

210.022 -- 6022

Bouwer : A.B.R. - Cockerill - Salzannes
 Fabr.nr : 4030
 Levering : 02/09/1964

Stelplaatsen : St-Ghislain : 02/09/1964 - 01/06/1982
 Monceau : 01/06/1982 - 03/06/1984
 St-Ghislain : 03/06/1984 - 01/08/1984

Buiten dienst : PV nr 77 van 20/06/1984

Uit geschriften : 01/08/1984

210.035 -- 6035 -- 6035X

Bouwer : A.B.R. - Cockerill - Salzannes
 Fabr.nr : 4043
 Levering : 10/11/1964

Stelplaatsen : Kinkempois : 10/11/1964 - 26/08/1969
 Hasselt (leen) : 26/08/1969 - 16/10/1969
 Kinkempois : 16/10/1969 - 01/08/1984

Buiten dienst : PV nr 79 van 20/06/1984

Uit geschriften : 01/08/1984

210.053 - 6053

Bouwer : A.B.R. - Cockerill - Salzannes
 Fabr.nr. : 4061
 Levering : 19/02/1965

Stelplaatsen : St-Ghislain : 19/02/1965 - 08/03/1982
 Monceau : 08/03/1982 - 03/06/1984
 St-Ghislain : 03/06/1984 - 01/08/1984

Buiten dienst : PV nr 78 van 20/06/1984

Uit geschriften : 01/08/1984

210.056 -- 6056

Bouwer : A.B.R. - Cockerill - Salzannes
 Fabr.nr : 4064
 Levering : 19/03/1965

Stelplaatsen : Kinkempois : 19/03/1965 - 03/06/1971
 Ronet : 03/06/1971 - 26/05/1978
 Hasselt : 26/05/1978 - 01/05/1980
 Ronet : 01/05/1980 - 04/06/1980
 Hasselt : 04/06/1980 - 01/08/1984
 Buiten dienst : PV nr 76 van 20/06/1984 (hoofdgenerator uitge-
 brand)
 Uit geschriften : 01/08/1984

 210.057 -- 6057
 Bouwer : A.B.R. - Cockerill - Salzannes
 Fabr.nr : 4065
 Levering : 26/03/1965
 Stelplaatsen : Merelbeke : 26/03/1965 - 01/06/1984
 Buiten dienst : PV nr 71 van /05/1984 (ongeval te Gent)
 Uit geschriften : 01/06/1984

 210.058 -- 6058
 Bouwer : A.B.R. - Cockerill - Salzannes
 Fabr.nr. : 4066
 Levering : 06/04/1965
 Stelplaatsen : St-Ghislain : 06/04/1965 - 15/01/1982
 Kinkempois : 15/01/1982 - 01/07/1984
 Buiten dienst : PV nr 73 van 10/05/1984
 Uit geschriften : 01/07/1984

 210.062 -- 6062
 Bouwer : A.B.R. - Cockerill - Salzannes
 Fabr.nr : 4093
 Levering : 28/05/1965
 Stelplaatsen : St-Ghislain : 28/05/1965 - 08/02/1980
 Kinkempois : 08/02/1980 - 01/08/1984
 Buiten dienst : PV nr 80 van 20/06/1984
 Uit geschriften : 01/08/1984

 210.083 -- 6083
 Bouwer : A.B.R. - Cockerill - Salzannes
 Fabr.nr. : 4114
 Levering : 15/10/1965
 Stelplaatsen : Ronet : 15/10/1965 - 01/07/1984
 Buiten dienst : PV nr 74 van 10/05/1984
 Uit geschriften : 01/07/1984

De volgende lokomotieven van deze reeks, die hetzelfde lot beschoren krijgen, zijn de machines 6009, 6018, 6031 en 6064 (alle van Merelbeke).

Anderzijds kreeg de 6004 van St-Ghislain op 25 mei jl. een bijzondere taak, daar deze machine een schoolreis verzekerde tussen Pâturages en Antwerpen-centraal.

62 : Grote wijzigingen in de stationering, doch slechts kleinere verschillen met de - in de vakantiegids opgegeven - inzet. Daarom kort de ideologie achter de stelplaatswijzigingen :

- 62 : Aarschot en Leuven verloren hun inzet en gaven daardoor hun machines aan Hasselt af, terwijl Leuven ook enkele machines aan Monceau doorgaf.
- Ook Aalst en St-Niklaas worden als stelplaats (sptm) opgeheven en hun machines gaan vooral naar Merelbeke. Doch deze stelplaats wordt anderzijds ook inzetplaats van 18 machines, die hun onderhoud te Kortrijk krijgen. Hiermee heeft Merelbeke niet minder dan 55 lokomotieven reeks 62 in haar inzetbestand.
- Kortrijk ziet zijn onderhoudsbestand o.a. aangroeien door de aankomst van 7 machines uit Tournai. De overige machines van deze stelplaats gaan naar St-Ghislain.
- Ath verliest het onderhoud van deze loks en geeft zijn 62-ers voornamelijk af aan St-Ghislain, stelplaats die nu 17 machines op stal heeft.
- De inzet vanuit Haine-St-Pierre vervalt volledig en een deel van deze machines verhuist naar Hasselt, nochtans wordt deze stelplaats onderhoudsplaats van de machines van Monceau. De 15 loks komen vooral uit Kortrijk, Leuven, Haine-St-Pierre en Ath over en bezitten alle een uitrusting voor het aansteken van de verlichting in de rijtuigen.
- Anderzijds was de 6308 - pas aangekomen uit Haine-St-Pierre - op 3 augustus jl. te Hasselt betrokken bij de frontale botsing met de 5191 en werd hierbij volledig opgestuikt. De afbraak van deze machine zal te Hasselt geschieden.
- Nieuwigheid bij deze machines, is de toepassing van nieuwe zijruiten van de stuurpost : zo is o.a. de 6233 hiermee uitgerust.
- 64 : Eind augustus stonden de 6403 en 6405 nog steeds op het kerkhof te Salzennes, de motorisatie was wel volledig uitgebouwd, doch de kast was nog praktisch volledig. De afbraak zal waarschijnlijk tijdens de volgende maanden volgen.
- 80 : Tijdens een tussentijdse revisie verloor de 8037 van Merelbeke zijn typische strepenpatroon op de bandstoftanks en is nu identiek aan de overige machines van de reeks.
- Ondertussen ondergingen alle machines een herstellingsbeurt en is er geen enkele lok meer voorzien van zijn oorspronkelijke livrei.
- 75 : Op 18 juni jl. werd de grote herstelling van de 7503 afgesloten en thans zijn al 5 van de 6 machines met de gele livrei uitgerust. Enkel de 7504 rijdt nog rond in de groene schildering.
- 85 : Ook de 8505 - met schrikstrepen - verloor gedurende de voorbije dit speciale jasje en is weer analoog met zijn zuster machines. De 8516 blijft voorlopig nog geel.

=====

Seininrichting :

Te Braine-le-Comte zijn de testen met het inductief (d.m.v. magneten) overgebrachte seininformatie afgelopen en thans kan de vervang van de "krokodillen" geleidelijk aan doorgevoerd worden.

Al geruime tijd waren twee seinen te Braine-le-Comte uitgerust met de toestellen voor dit systeem en werd het stel 735 als test omgebouwd. Dit stel - stelplaats Hasselt maar uitgeleend aan Schaarbeek deed gedurende bijna twee jaar de nodige testritten en begin dit jaar werd het nieuwe systeem goedgekeurd en kon de verdere uitvoering beginnen.

In de eerste fase werden enkele bijkomende seinen hiermee uitgerust en als eerste traktievoertuig werd de 264 van Kinkempois omgebouwd. Dit gebeurde naar aanleiding van een grote herstelling te Mechelen (afgesloten op 11 april). In de loop van mei volgden de testritten (10 ritten heen en terug Braine-le-Comte - Soignies) en deze speciale testen verliepen zonder problemen.

Op 28 mei verliet de 267 met dezelfde uitrusting de CW Mechelen en thans verzekeren beide stellen de omnibusdienst Braine-le-Comte-Jurbise.

Nog dit jaar wordt een dergelijke magnetische beveiliging geplaatst op de verbinding Oostende-Liège en worden enkele machines reeks 27 omgebouwd.

Exploitatie :

- Elektrifikaties :

Sinds 3 juni jl. worden de volgende lijnen elektrisch uitgebaat:

lijn 15 : Herentals - Turnhout
 lijn 24 : Visé-Haut - Montzen-vorming
 lijn 49 : Welkenraedt - Eupen
 lijn 125A Kinkempois - Seraing - Flémalle

- Verandering van status :

Met ingang van 13 mei 1984 wordt het baanvak Welkenraedt - Eupen hoofdlijn met een referentiesnelheid van 90 km/h.

- Nieuwe lijn :

Lijn 279 : Harelbeke (Y Keizerstraat) - industriële zone E3.

- Buiten dienst gestelde lijnen :

Lijn 45 :	Trois-Ponts - Waismes (via Malmédy)	05/03/1984
lijn 63 :	Ieper -- Langemark	05/03/1984
lijn 81 :	Blaton - Belœil	30/04/1984
lijn 108 :	Binche - Peissant	02/07/1984

- Schrapping uit het bestand :

Lijn 54 :	St-Niklaas - De Klinge (grens)	05/03/1984
Lijn 62 :	Torhout - Oostende	05/03/1984

Beide lijnen zijn derhalve vrijgegeven voor afbraak.

- Afgebroken lijnen :

Lijn 259 :	Ransart - Le Vieux Campinaire	BD 19/02/1984
Lijn 142 :	Eghezée - Frizet (baanvak van de lijn Namur-Tienen)	

Dit baanvak werd vrijgegeven voor afbraak met KB. van 20/03/84

=====


 The logo consists of the letters 'TTZ' in a bold, italicized, sans-serif font. The letters are contained within a stylized, rounded rectangular frame that has a thick, black border. The frame is slightly wider than the letters, creating a sense of enclosure.

KRANT

Aktueel :

Lokomotief 2 :

Na bijna tien jaar afsteltijd, kon de lokomotief 2 (La Meuse, ingezet in de Métallurgie d'Olen en nadien afgesteld bij Van Buggenhout te Mol) terug in dienst gesteld worden. De restauratietijd duurde ongeveer twee jaar, doch door de goede toestand van de machine moesten geen zware herstellingen uitgevoerd worden.

Op 21 juli jl. werd deze machine voor het eerst opgestookt en konden al de eerste afstellingen en testen uitgevoerd worden. Na het verhelpen van de laatste gebreken, werd de machine een week later opnieuw in bedrijf gezet. Op dat ogenblik verliepen de testen zo positief, dat op 29 juli de machine voor het eerst tijdens een ritdag gebruikt zou worden. Deze machine verzekerde toen twee doorritten door de mijn en werd de laatste rit, in samenwerking met "Simone" afgehandeld, dit zonder problemen. Tijdens de volgende weken werd de machine opnieuw in bedrijf gesteld, vooral met het oog op een personeelsopleiding en het testen van de mogelijkheden van de machine.

Tijdens het spoorfestival werd op zaterdag de officiële indienststelling geprogrammeerd en werd de stomer door de echtgenote van de directeur van de zetel Zolder als "Magda" gedoopt. Tijdens dit spoorfestival legde "Magda" 140 km af, zelfs deels met drie goed gevulde rijtuigen.

Lokomotief 3 (Simone) :

Nog steeds volbrengt "Simone" de haar opgelegde taken zonder veel problemen, zelfs met de drie (pas aangekomen) L-rijtuigen (massa van ca. 150 ton). Nochtans dringt zich een nieuwe opknapping op, dit na drie seizoenen. Tijdens de winterperiode zal de lokomotief volledig opnieuw opgeschilderd worden en zullen talrijke verbeteringswerken aan de watertanks (afschuren, opplamuren, polijsten) voorgenomen worden. Verder moeten enkelen lagers van de drijf- en koppelstangen vervangen worden.

Lokomotief 6 (Bebert) :

Ook hier zal de restauratie na het beeindigen van het ritseizoen verder gezet worden : onlangs werd de - afgekeurde - Cramptonbuis verwijderd en tijdens de volgende maanden zal dit stuk nieuw gekonstrueerd moeten worden. De restauratie van het loopwerk werd afgesloten en ook de watertanks zijn al gedeeltelijk afgewerkt. Grootste werk zal het vernieuwen van de volledige smerleidingen worden.

Tijdens de jongste spoorfestival werd de machine voor het eerst aan het publiek voorgesteld.

L-rijtuigen 32 146 en 32 166 :

Nog net op tijd voor ons spoorfestival kwamen deze beide rijtuigen te Zolder aan, een volledige beschrijving wordt hierna gegeven.

L-rijtuig 39 015 :

De restauratie van dit rijtuig werd half augustus afgesloten en hierdoor is het weer in zijn oude glorie te bewonderen. Enige werk dat nog gedaan moet worden is het aanbrengen van de beschrifting. Nochtans had dit rijtuig tijdens het spoorfestival af te rekenen met een eerste ongeval, waarbij een ruit het begaf.

Werkwagen :

Ook hier werd de restauratie langzaam aangevat, met het doel deze donderbus om te bouwen tot tentoonstellingsrijtuig. Doch deze opknopbeurt zal zeer uitgebreid zijn, daar niet alleen de dakbekleding en de wandbeplating met vervangen worden, doch ook dat een gans nieuw (aangepast) interieur moet ontworpen worden.

Spoorfestival :

Vooraf voor de spoorwegenthousiasten werd dit spoorfestival een must : niet alleen stelde de N.M.B.S. er zijn lokomotieven 5914, 7004, 7102 en 7503 tentoon, doch op zaterdag kwam de 4310 van Montzen - gecharterd door de G.T.F. - het spoorwegemplacement van de mijn binnengereden.

De mijn zelf stelde zijn drie verschillende normaalspoorloks op, hierbij valt op te merken dat de elektrische lokomotief 2 speciaal voor het festival een volledige schilderbeurt kreeg.

In het totaal werden met de twee stoomtreinen naar Genebos en de dieseltrein naar het steenstort ca. 3600 reizigers vervoerd, opmerkelijkste punten van het festival waren de inhuldiging van "Magda", het inleggen van twee bijkomende ritten naar het steenstort en het gebrek aan materieel tijdens de piekuren.

- Nieuwe aanwinsten :

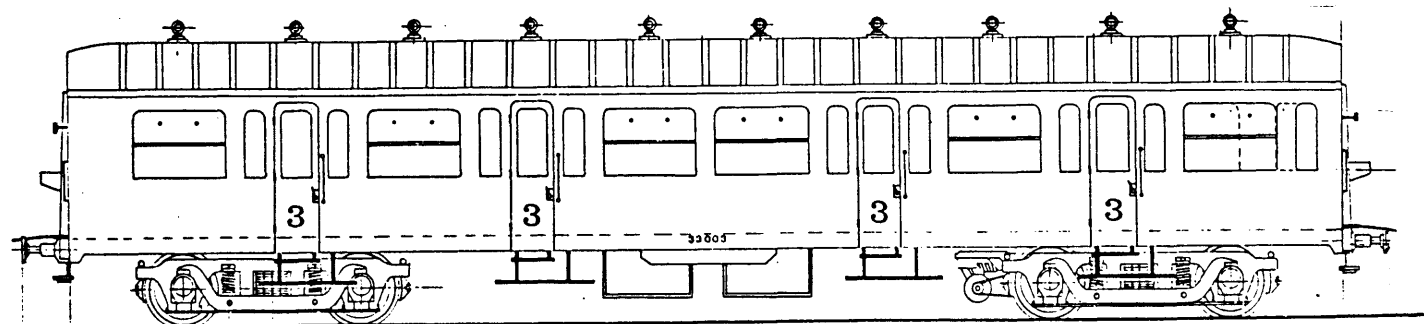
Door het groter aantal reizigers, die de T.T.Z. dit jaar bezochten, werd een tekort aan rijtuigen al vanaf het begin van het seizoen duidelijk merkbaar. Verder werd er gepoogd om een derde homogeen stel te verkrijgen, een noodzaak bij het spoorfestival en bij betrekkelijk grote groepen.

Het lag nogal voor de hand dat geopteerd moest worden voor bijkomende L-rijtuigen, daar er al een BD-rijtuig aanwezig was. Verder was het ook nodig om betrekkelijk snel te handelen, daar de N.M.B.S. in sneltreintempo deze rijtuigen sloopte. De overige rijtuigen werden anderzijds regelmatig door vandalen bezocht en zodoende sneuvelen er tal van vensters.

Bij een bezoek aan Muizen konden twee rijtuigen uitgezocht worden en hierbij viel de keuze op de nrs 32146 en 32166.

Doch nu eerst terug naar de geschiedenis van deze rijtuigen : kort na de oprichting van de N.M.B.S. bestond het idee om de talloze houten rijtuigen uit deze periode te vervangen door modernere metalen rijtuigen en in het begin der dertiger jaren werd een groot-scheepse bestelling gedaan van standaard rijtuigen voor de binnenlandse dienst. Hoofdtype hierbij vormden de rijtuigen type L, die trouwens zoveel voor sneltreinen alsook voor lokale diensten gebruikt werden.

De derde-klasse rijtuigen - waaronder de aangekochte rijtuigen vielen - boden plaats aan 97 reizigers en hadden een lengte van 19 300 mm. Typisch voor deze rijtuigen - in tegenstelling met de volgende typen - was de aanwezigheid van nog steeds vier deuren per kant. Opmerkelijk was hierbij ook dat deze rijtuigen duidelijk afgeleid werden van de Nord-Français rijtuigen die toen ook bij de Nord Belge tot inzet kwamen. De voornaamste verschillen hierbij waren een sierlijker en minder zware bouwwijze, grotere vensters en een luchtiger interieur.



Op een uit zware profielen opgebouwd chassis werden de langswanden uit lichtere profielen opgebouwd en op dit raam werden dan de buitenwanden uit staalplaat d.m.v. klinknagels bevestigd. Het interieur bestaat uit 10 compartimenten, onderverdeeld in drie afdelingen : de middelste afdeling omvat 6 rokers-kompartimenten, aan de beide wagnuiteinden zijn twee afdelingen met twee compartimenten voor de niet rokers voorzien.

De lengte van elk kompartiment was of 1 595 mm of 1 720 mm naargelang er een deur aanwezig was, de inwendige breedte bedroeg al 2 783 mm, de wanddikte was 73,5 mm.

Na de bouw van een eerste prototyperijtuig - met oorspronkelijk nr 33 001 - werden vanaf 1932 tot 1935 nog 191 bijkomende rijtuigen gebouwd, die de nummers 33 002 tot 33 192 kregen. Het prototyperijtuig week van de serieuitvoering af door het feit dat de WC in het midden van het rijtuig aangebracht werd en dat andere draaistellen gebruikt werden. Bij de serieuitvoering er nog een kleiner onderscheid : oorspronkelijk kwamen Pennsylvian-draaistellen van het gedreven type tot inbouw, bij latere leveringen werden er dan monobloc-draaistellen van hetzelfde type gebruikt.

Al voor de tweede wereldoorlog werden de L-rijtuigen al gedeeltelijk door modernere typen o.a. de K1 en M1, vervangen en tijdens de tweede wereldbrand gingen een 20-tal rijtuigen verloren.

Na 1944 kenden ze een heropbloei, doch deze was slechts van korte duur en al in het begin der vijftiger jaren werden ze voor het grootste gedeelte naar de stopdienst doorverwezen.

In 1956 werd de derde klasse afgeschaft en werden deze rijtuigen opgegardeerd en kregen toen ook nieuwe nummers (beide eerste cijfers 32) en werden de ontbrekende nummers opgevuld door rijtuigen met hogere nummers. De reeks was nu 32 001 tot 32 171 geworden.

Met de komst van de M2-rijtuigen enerzijds en door de voortschrijdende elektrifikaties werden ze meer en meer gebruikt voor reservecdiensten en in het pendelverkeer.

De eerste rijtuigen werden in de zeventiger jaren buiten dienst gesteld, doch de definitieve afstelling was pas mogelijk na de aankomst van de M4-rijtuigen.

In 1980 - hun laatste inzetjaar - werden ze nog gebruikt op de volgende plaatsen :

Namur	1 stel	naar Bertrix-Gouvy-Libramont
Haine-St-P	6 stellen	naar Charleroi/Geraardsbergen-Denderleeuw-Aalst-Gent-S-P
Gent-St-P	18 stellen	naar Ronse/Geraardsbergen/Mechelen-St-Niklaas/Eeklo/De Panne en Leuven

Na hun buitendienststelling werden ze vooral afgesteld te Muizen, Cuesmes, Schaarbeek en Haine-St-Pierre. Verschillende rijtuigen werden omgebouwd tot werkwagen.

Nog tijdens dit tussenseizoen zullen beide rijtuigen in hun oorspronkelijke uitvoering teruggebracht worden, d.w.z. in derde klasse versie en uitgerust met zilver dak.

Op te merken valt echter wel dat het rijtuig 32 146 tijdens een revisie te Mechelen uitgerust werd met een volledig nieuwe buitenbeplating, die op het draagraam gelast werd. Hierdoor verdwenen de karakteristieke klinknagels en kreeg het rijtuig een ander beeld. Reden van deze vervanging is het feit dat deze rijtuigen onderaan de kast vlug doorroestten, te wijten aan het water dat langs de vensters in de langswand binnensijpelde en bij verstopte afvoerkanalen daarin bleef staan.

=====

MODELBOUW

- nieuwe handelsmodellen : (periode mei - augustus)

DB	Stoomlokomotief reeks 044 met Witte-leiplaten	Roco	4126B
DB	Elektrische lokomotief reeks 150	Roco	4140A
DR	Elektrische lokomotief reeks E 05	Trix	2439
DB	Elektrische lokomotief reeks 194	Roco	4168A
OBB	Elektrische lokomotief reeks 1110.5	Roco	4198C
SNCF	Stoomlokomotief 050 (= BR 57)	Roco	4117D
NS	Stoomlokomotief 4800 (= BR 57)	Roco	4117F

* rijtuigen :

DB	Stuurpostrijtuig voor de reeks "Silberlinge"	Roco	44220 A
SBB	Eenheidsrijtuig type IV (2 de klasse)	Roco	44227 A
SNCF	Rijtuig van het type Est (2 de klasse)	Roco	44212 B
SBB	Ligrijtuig (2 de klasse)	Roco	54234 A
DB	Slaapwagen TEN	Roco	4260 C
Mth	Uitzichrijtuig (ex-Rheingold)	Roco	4271 F
DB	Postrijtuig	Fleischm.	5102
DB	Tentoonstellingswagen "Märklin"	Märklin	4122

* Wagens :

FS	Draagwagen voor oplegger	Roco	44311C
SBB	Draagwagen voor oplegger	Roco	44311F
DB	Koelwagen "Löwenbrau"	Fleischm.	5328
DR	Gesloten goederenwagen voor kleinvee	Fleischm.	5364
DB	Ertswagen	Roco	2337 A
SBB	Schuifwandwagen "Hero"	Roco	4341 B
SNCF	Zelflosser	Roco	4386 F
SNCF	Koelwagen "Interfrigo"	Roco	44319 A
SNCF	Rongenwagen	Roco	44305 A
DR	Bierwagen "Hackerbrau"	Trix	3646

** Schaal N :

DR	Stoomlokomotief reeks 54	Trix	2904
DB	Stoomlokomotief reeks 95	Arnold	2280

* Rijtuigen :

DB	Rijtuig "Messe-Express"	Trix	3095
----	-------------------------	------	------

* Wagens :

DR	Klapdekselwagen	Arnold	4242
DR	Bierwagen van het type G 10	Arnold	4279
DB	Koelwagen "Brauerei Hannen"	Arnold	4558
DB	Koelwagen "Apollinaris"	Arnold	4577
DB	Kontainerwagen	Trix	3095
DB	Kokeswagen	Trix	3524
OBB	Ballastwagen	Roco	2319 B
OBB	Gesloten goederenwagen	Roco	2321 G
OBB	Open goederenwagen	Roco	2325 C

Nieuwe Belgische Modellen :a. Stoomlokomotief type 29

D.J.H.

Om de zwaarste oorlogsschade zo vlug mogelijk in te halen, bestelde de N.M.B.S. kort na de oorlog 300 lokomotieven voor gemengd gebruik in Amerika en Canada. Dit lokomotieftype werd dan ook het bekendste naoorlogse type en was bij de laatste stomers die buiten dienst gesteld werden. Het was dan ook voor de hand liggend dat een dergelijk model eens op de modelmarkt zou komen.

Zoals gekend van D.J.H. bevat de bouwkit alle onderdelen voor het bouwen van de lokomotief en tender, deze delen zijn voor het grootste gedeelte in wit metaal, deels ook in geëtst koper. Alle onderdelen zijn overzichtelijk verpakt en genummerd, deze nummers komen overeen met de bijgeleverde bouwplannen. Nochtans zijn deze zeer beperkt en geven geen uitleg i.v.m. de bouw, de schildering en de inzet van de machine. Hier zou een uitgebreidere beschrijving welkom zijn.

De stukken zelf zijn passend en goed afgewerkt en bieden daarom weinig problemen bij de bouw. Anderzijds wijst het model wel diverse fouten aan. Een gedeelte hiervan is tijdens de bouw wel op te vangen en aan te passen. De voornaamste konstruktiefouten zijn :

- radstand is ca. 5 mm te groot, te wijten aan de dikte van de wielflenzen.

- de ketel helt te veel naar voor af, dit is te wijten aan het feit dat de rookkast ongeveer 0,5 mm te klein is en tevens het steunstuk te laag aangebracht is. Dit kan verholpen worden door dit stuk met ca. 1,3 mm te verhogen. De handgreep naast de ketel moet dan ook tot op de voetplaat verlengd worden.

- aan de onderzijde van de vuurhaard moeten schuine vlakken gemonteerd worden.

- op de stoomdom/zandbak moeten twee luiken geplaatst worden.

- de stoomzuiger voor de bediening van de schaar is niet voorzien

- bij de tender moet de kolenbak verlengd worden tot aan de volgende rij klinknagels (ca. 10 mm)

- het hoogtepeil voor de lading moet aangebracht worden.

- 3 proefkranen en een ladder op de tender voorzien.

Voor de beschrifting en schildering moet er wel opgemerkt worden dat er diverse varianten bij het type 29 waren (o.m. voorzien van Metcalfe, vergrendeling van de rookkastdeur, verlichting), zodoende dat men best een voorbeeldfoto ter hand neemt wanneer men het model afwerkt.

Als besluit : een goed passend model, keurig afgewerkt, waarbij echter wel enkele kleinere fouten vermeden konden worden en waar een gedetailleerde beschrijving (met o.m. aanwijzingen voor de schildering) voorzien zou moeten worden.

b. Lokotraktor reeks 91 (ex type 230)

Jocadis

Tussen 1961 en 1964 bestelde de N.M.B.S. 60 lichte dieselrangeerlokomotieven vooral voor stationsrangeringen. Eerst als type 230 gekenmerkt werden ze later reeks 90 (eerste tien loks) en reeks 91. In de jaren '70 werden enkele tractoren voorzien van een verlengde bufferbalk.

Zowel de oorspronkelijke reeks 91, als de verbouwde 91-ers kan men met de bouwkit, die Jocadis te Edingen uitbrengt, bouwen.

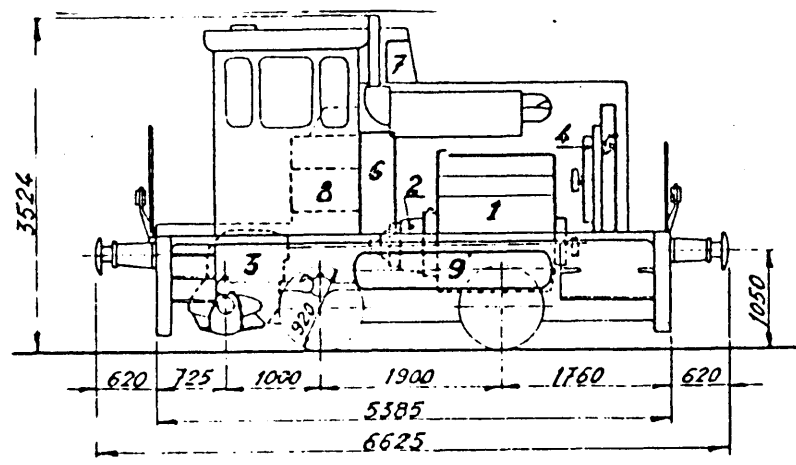
De bouwkit, gedeeltelijk uit wit metaal, gedeeltelijk uit geëtste messingplaat bevat alle onderdelen voor de bouw van deze lokotraktoeren, inclusief de aandrijving.

De detaillering van het model - ondanks de minimale afmetingen is zeer goed uitgevoerd en ook de bouw is betrekkelijk gemakkelijk voor een doorsnee modelbouwer. Het bouwen zelf gebeurt in drie delen kastgedeelte, het chassis met de motorisatie en motorkap.

Enkele aanbevelingen echter bij de bouw van dit model : door de kleine afmetingen moet er nauwkeurig gewerkt worden, de verticale delen van de motorkap moet goed haaks op het onderstel geplaatst worden.

- tussen de onderzijde en de voetplaat moet een opening van ca. 0,5 mm gelaten worden.
- de handgrepen op de voetplaat pas na schildering van het model aanbrengen.
- de voettreden pas plaatsen als het middeldeel op het chassis vast gezet is.
- voor de uitvoering met verlengde bufferbalk, eerst een tekening maken en dan pas plooiën. Pas op de voorste ballustrade is lager dan de achterste.
- bij het onderstel moeten de koppelstangen vlot draaien, ook de valse as.
- om de rijeigenschappen te verhogen moet men de motorkap en machinistenhuis zoveel mogelijk opvullen met ijzer of lood, dit om een betere trekkracht te bekomen.

Normaal kan men enkel de reeks 91 (9110-9160) nabouwen, om de eerste reeks (type 230.0 - later reeks 90 en omgebouwd tot reeks 91) moet de achterzijde van het machinistenhuis veranderd worden (deur links in plaats van het midden) en opschriften op voorkant van motorkap. Hiervoor zal binnenkort een ombouwkit aanwezig zijn.



c. stoomlokomotief type 90 :

Roco

Na diverse andere versies is nu ook de Belgische type 90 bij Roco verschenen. Het model zelf is een afgeleide vorm van het Duitse model en bezit - zoals de meeste Belgische modellen twee zandbakken en één stoomdom. In het totaal bleven er na de tweede wereldoorlog 45 machines in België, 11 machines hiervan werden aan de Luxemburgse spoorwegen doorverkocht. Oorspronkelijk ingedeeld bij de stelplaatsen St-Vith en Virton-St-Mard, gingen ze in 1927 naar Antwerpen over

Voor 1940 waren de 9030 en 9078 buiten dienst gesteld, terwijl de 9009 in 1940 vernield werd. De overige machines gingen tijdens de bezetting naar Duitsland. Eind 1944 kwamen 17 lokomotieven terug naar België en verder werden 5 in België achtergebleven Duitse machines gebruikt. In 1950 werden deze laatste machines geruild voor 4 in Duitsland achtergebleven loks. Na de oorlog deden ze dienst te Schaarbeek en vanaf eind 1945 te Antwerpen-dam. In 1953 verdwenen de laatste loks richting schroot.

Het door roco uitgebrachte model is zeer fijn gedetailleerd, bezit - zoals gewoonlijk - tenderaandrijving. Door het aanbrengen van vier anti-slipbanden is de trekkracht goed. De stroomafname van de vijf wielen van de lok geeft geen problemen. Maar voor de nabootsing van een Belgische lok is de uitvoering teleurstellend : men nam immers een bestaand model ongewijzigd over, zette dit in de Belgische kleuren maar paste het niet aan. Om een perfect model te hebben moet de modelbouwer dan ook nog diverse wijzigingen aanbrengen :

- verwijderen van deksel voor de eerste zandbak met de bijbehorende leidingen.
- verwijderen van de (stoom)dynamo voor de elektrische verlichting en de bijbehorende leidingen.
- verwijderen van de elektrische lampen en aanbrengen van een petroleumlamp op rookkastdeur.
- verwijderen van handgrepen rond de lampen en aanbrengen van nieuwe (rechthoekige) handgreep links op de bufferbalk.
- eventueel : verwijderen van voorverwarmer op linker voetplaat (nochtans hadden sommige loks - 9066 - deze inrichting nog steeds).
- aanpassen van de schouw naar Belgisch model.
- aanbrengen van nieuw nummer (het door Roco bijgeleverde nummer is zeer grof uitgevoerd en de plaat voor het machinistenhuis is te dik).
- rood schilderen van de drijf- en koppelstangen.
- zwart schilderen van voor- en achterzijde van de cilinders.
- eventueel aanbrengen van gele ketelbanden en gele sierlijntjes op machinistenhuis, cilinderbeplating en tender.
- aanbrengen van konstruktieplaten op de tender.

Als besluit, een goed gedetailleerd model met goede rijeigenschappen, doch dat gewoon overgenomen is zonder aan de Belgische eigenschappen te voldoen. Of hoe men kan denken dat de Belgische modelbouwers blij kunnen gemaakt worden met een omgespoten model.

d. diesellokomotief reeks 60 :

Jocadis

Opnieuw brengt deze handelaar een Belgisch model op de markt, nl. de reeks 60 in een originele oplossing. De kap bestaat uit een voorgeplooid - uit messing geëetst - middengedeelte en uit wit metaal bestaande koppen. Deze kast is volledig gereed geleverd en hierop moeten enkel nog details (vensters, ladders, handgrepen, ...) aangebracht worden.

Het onderstel en de draaistellen worden gevormd door een volledig gereed deel van Lima. Hierdoor is de bouw deze "kit" zeer gemakkelijk.

Doch hierbij toch twee nadelen : de rijeigenschappen zijn beperkt dit door het feit dat een Lima-onderstel gebruikt wordt en hier wordt dan ook aangeraden om twee motoren in te bouwen (aankoop van twee onderstellen).

Tweede punt vormt toch nog altijd de schildering en de beschrifting, die voor de gemiddelde modelbouwer toch nog geen sinekure is.

e. Platte wagen op draaistellen : Type Rs / 3514 B 6

Liliput

Als Belgische variante op deze platte wagen werd nu de Belgische versie uitgebracht. Doch door de al oudere produktie van dit model is de detaillering hier niet meer de huidige trent aangepast en verder hebben we - net zoals bij het type 90 - een gewoon herbeschrifte versie. Hierbij werd weer niet aan de Belgische vorm aangepast (kopwanden fout, verkeerde draaistellen). Tegen de gevraagde prijs wel enkele details die konden aangepast worden.

f. Gesloten goederenwagen : type 9572 B1

Dacker

Voor de betoneringsstrein voor de bovenleidingen van de firma Abay is een gesloten goederenwagen omgebouwd en omgeschilderd (geel) als magazijn- en opslagwagen. Het is nu deze variante die Dacker nu op de markt brengt.

Zoals bij de vorige wagens, zeer gedetailleerd en goede beschrifting tegen een aannemelijke prijs.

g. set werkwagens "groep Namur"

Dacker

Deze set bestaat uit een aangepaste versie van de gesloten goederenwagen en een bouwkit voor een metalen pakwagen. Nieuw hierbij is dat de volledige beschrifting al op de kast gedrukt is en dat de samenbouw hierdoor zeer gemakkelijk is.

=====

HISTORISCHE BLADZIJDE

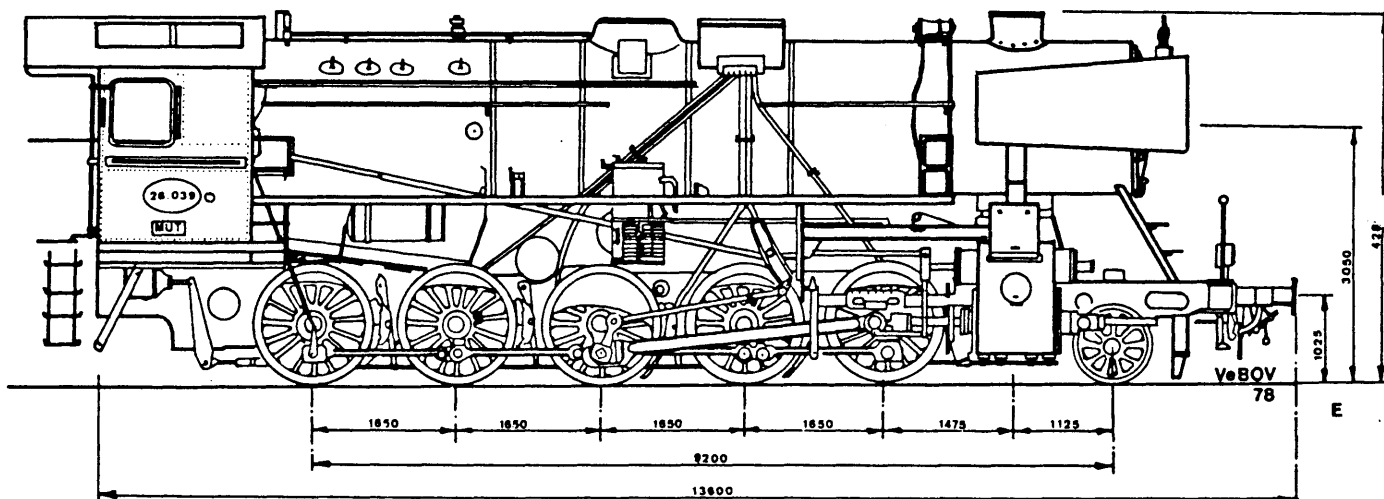
Type 26 (van 1945)

Net zoals het type 25, liet de Duitse bezetter ook de vereenvoudigde versie - de bouwreeks 52 - in België bouwen en er werden 200 machines voor onze konstruktors voorzien. Doch de bouw vertraagde zich en op het einde van de oorlog was nog geen enkele machine geleverd. In opdracht van de N.M.B.S. werden dan 100 lokomotieven geleverd en deze werden vooral in het zuiden van het land ingezet.

Nochtans gingen de eerste machines nog naar Schaarbeek, doch korte tijd later gingen ze naar Latour en Bertrix, verder ook naar Renory. Tien machines werden in 1946 aan de C.F.L. verkocht.

Na de levering van de diesellokomotieven type 202/203 werden enkele machines te Kinkempois en nadien ook te Montzen gestationeerd. Na een betrekkelijk korte loopbaan werden de laatste lokomotieven in 1963 buiten dienst gesteld.

Voor een uitgebreidere studie verwijzen we naar VeBOV-brochure 2, die in de loop van 1985 herdrukt zal worden door de TTZ.



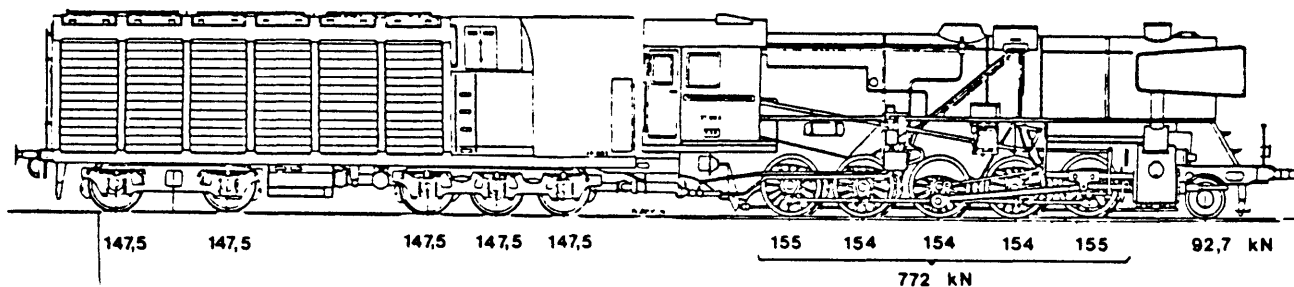
Asindeling :	1'E	Roosterlengte :	2 542 mm
Diameter cilinders :	600 mm	Roosterbreedte :	1 532 mm
Zuigerslag :	660 mm	Roosteroppervlakte :	3,9 m ²
Diameter loopwielen :	850 mm	Keteldruk :	16 bar
Diameter drijfwielen :	1 400 mm	Inhoud van de ketel :	7,75 m ³
Aantal kleine vlamp. :	113	Inhoud stoomkamer :	3 m ³
Diameter kl. vlamp. :	49/54 mm	Opp. stoomafgifte :	10,8 m ²
Aantal grote vlamp. :	35	Massa (leeg) :	79 000 kg
Diameter gr. vlamp. :	125/133 mm	Massa (rijvaardig) :	86 000 kg
Lengte vlampijpen :	5 200 mm	Aslast : 1ste as :	11 000 kg
Verwarmingsopp. haard :	15,9 m ²	2 de as :	15 000 kg
Verwarmingsopp. kl. vlamp. :	90,4 m ²	3 de as :	15 000 kg

Verwarmingsop. gr. vlamp.	71,3 m ²	Aslast : 4 de as :	15 000 kg
Totaal verwarmingsopp. :	179,27 m ²	5 de as :	15 000 kg
Oververhittingsopp :	63,6 m ²	6 de as :	15 000 kg

Type 27 : (van 1944)

ex-DR

Tijdens de laatste jaren van de tweede wereldoorlog bouwden de Duitse spoorwegen lokomotieven reeks 52 om met tenders met een kondenseerinrichting, dit om de lange lijnen in Rusland te kunnen bedrijven. Na de aftocht aan het oostfront kwamen verschillende dergelijke lokomotieven ook in België terecht en na de bevrijding bleven drie machines in ons land achter, één hiervan was echter onherstelbaar vernield. De beide rijvaardige machines werden vooreerst type 28 en reden gedurende enige tijd enkele diensten, vooral voor verlofgangerstreinen. Met de hernummering in 1946 werden deze machines het type 27. Na een afsteltijd werden de drie machines aan Duitsland teruggegeven.



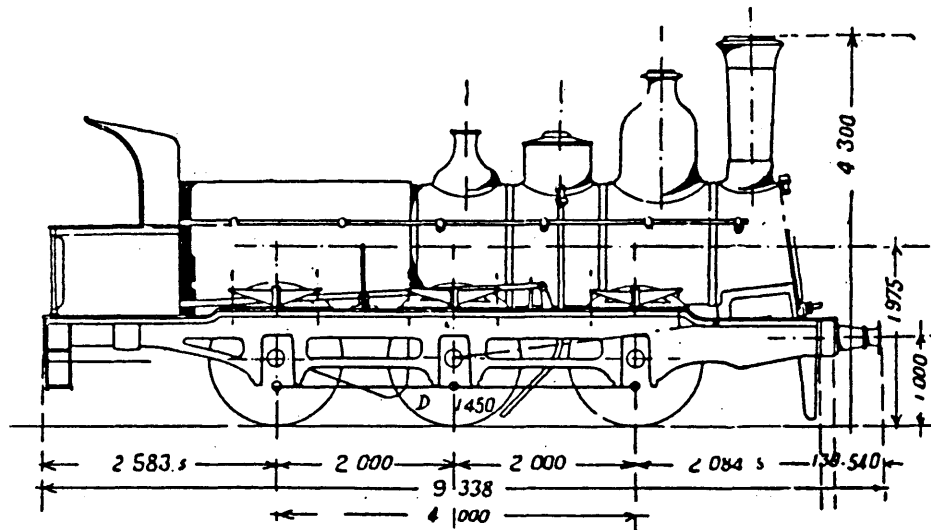
Asindeling :	1'E	Roosterlengte :	2 542 mm
Nummering :	2800-2802	Roosterbreedte :	1 532 mm
	27.001-27.003	Roosteropp. :	3,9 m ²
Diameter cilinders :	600 mm	Keteldruk :	16 bar
Zuigerslag :	660 mm	Inhoud van de ketel :	7,75 m ³
Aantal kl. vlamp.	113	Inhoud stoomkamer :	3 m ³
Diameter kl. vlamp. :	49/54 mm	Opp. stoomafgifte :	10,8 m ²
aantal gr. vlamp. :	35	Massa (leeg) :	81 200 kg
Diameter gr. vlampippen :	125/133 mm	Massa (rijvaardig) :	89 100 kg
Lengte vlampippen :	5 200 mm	Aslast : 1ste as :	9 300 kg
Verwarmingsopp haard :	15,9 m ²	2 de as :	15 600 kg
Verwarmingsopp kl. vlamp.	90,4 m ²	3 de as :	15 500 kg
Verwarmingsopp gr. vlamp.	71,3 m ²	4 de as :	15 500 kg
Totaal verwarmingsopp. :	179,27 m ²	5 de as :	15 500 kg
Oververhittingsopp. :	63,6 m ²	6 de as :	15 700 kg
Diameter loopwielen :	850 mm		
Diameter drijfwielen :	1 400 mm		

Type 28 : (van 1864)

Na een eerste periode met vele proefnemingen en diverse lokomotieftypen, werd in het begin der zestiger jaren in impuls van Bel-paire de aanstoot gegeven tot een rationalisering van het traktiepark. Hierdoor ontstond ook een drieassige lokomotief met wielen van 1 450 mm voor de reizigersdienst en lichte goederendienst. Van

1882 af werden niet minder dan 282 lokomotieven van dit type aan de EB geleverd, terwijl nog 7 verdere machines aan Privé-maatschappijen geleverd werden.

Na een eerste periode met taken in zwaardere gewesten, verspreiden ze zich over het ganze grondgebied en volbrachten er voortreffelijk hun taken. Pas in 1931 werd de laatste machine buiten dienst gesteld.



Asindeling :	C	Roosterlengte :	2 625 mm
Diameter cilinders :	450 mm	Roosterbreedte :	1 055 mm
Zuigerslag :	600 mm	Roosteroppervl. :	2,76 m ²
Diameter drijfwielen :	1 450 mm	Keteldruk :	8½ bar
Aantal kl. vlampijpen :	226	Massa (leeg) :	32 100 kg
Diameter kl. vlampijpen :	40/45 mm	Massa (rijvaardig) :	36 400 kg
Lengte vlampijpen :	3 510 mm	Aslast : 1ste as :	11 400 kg
Verwarmingsopp. haard :	10,92 m ²	2 de as :	13 000 kg
Verwarmingsopp. pijpen :	98,46 m ²	3 de as :	12 000 kg
Totaal verwarmingsopp. :	109,38 m ²		

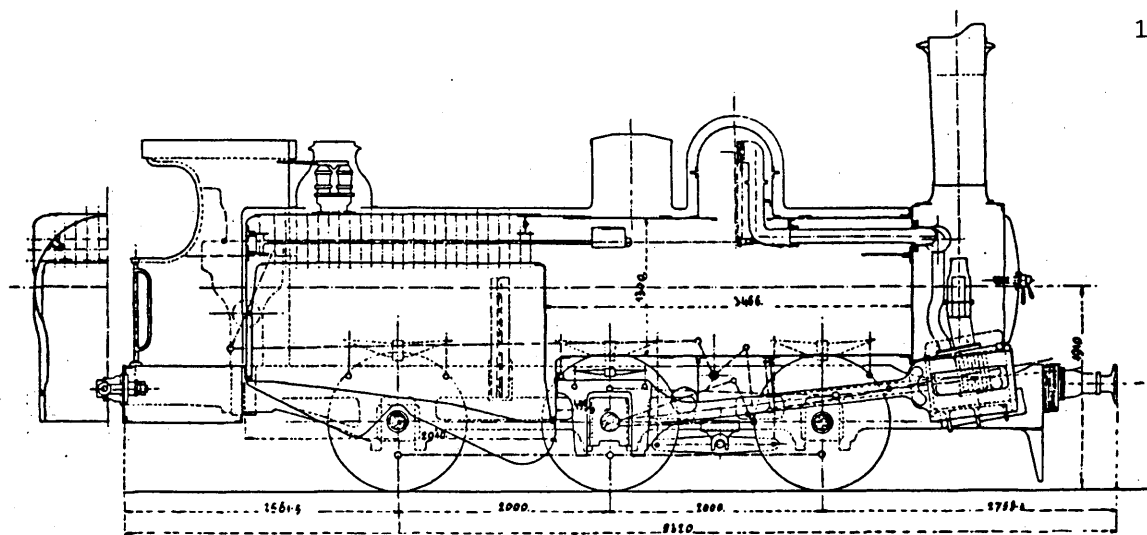
Type 28 : (van 1944)

ex DRB

Deze loks werden in 1946 omgenummerd in type 27 (zie daar).

Type 29 : (van 1875)

Na de eerste leveringen van het type 28, wilde Belpaire "zijn" lokomotief verder versterken, dit vooral voor de goederendiensten op hellingrijke lijnen. Om dit doel te bereiken, veranderde hij enkel de diameter van de drijfwielen, om zo een grotere trekkracht te verwerven. In het totaal werden 519 dergelijke machines gebouwd en deze machines reden hun diensten tot een periode kort voor de tweede wereldoorlog. Pas in 1941 werden de laatste machines officieel (na een langere afsteltijd) gesloopt.

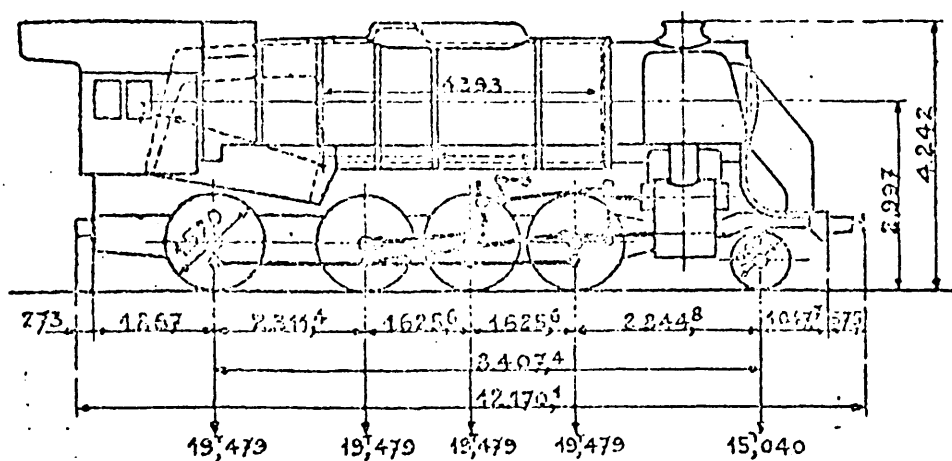


Afmetingen : zie type 28 (drijfwielen van 1 300 mm).

Type 29 : (van 1946)

Om de verlies van lokomotieven tijdens de tweede wereldoorlog te compenseren, moest men noodgedwongen bestellingen plaatsen in het buitenland, daar de belgische industrie op korte termijn geen voldoende aantal lokomotieven kon konstrueren. Daarom deed de NMBS een bestelling van 300 lokomotieven in Amerika en Canada. In 1945 werden de eerste loks al geleverd en begin 1946 begonnen ze hun diensten te Jemelle, Ottignies en Schaarbeek. Verdere machines gingen naar Ronet, Stockem, Haine-St-Pierre, Aalst en Hasselt. Naarmate de tijd verstreek kregen ook andere stelplaatsen deze machines en werden er ingezet voor alle soorten treinen.

Doch de rekonversie naar de dieseltraktie bracht een vroegtijdig einde voor vele machines en in 1967 werd het type 29 - samen met de typen 53, 64 en 81 van de sporen verbannen. Alleen de 29.013 - die de officiële laatste rit voor een reizigerstrein volbracht - bleef bewaard en wordt ingezet voor speciale treinen en zal in 1985 regelmatig tot inzet komen.



Asindeling :	1'D	Roosterlengte :	2 480 mm
Nummering :	29.001-300	Roosterbreedte :	1 780 mm
Diameter cilinders :	559 mm	Roosteropp. :	4,40 m ²
Zuigerslag :	711 mm	Keteldruk :	15,75 bar
Diameter loopwielen :	900 mm	Inhoud van de ketel :	7,850 m ³
Diameter drijfwielen :	1 520 mm	Inhoud stoomkamer :	2,800 m ³

Aantal kl. vlampijpen :	152	Opp. stoomafgifte :	10,42 m ²
Diameter kl. vlampijpen :	45/50 mm	Massa (leeg) :	84 500 kg
Aantal gr. vlampijpen /	40	Massa (rijvaardig) :	92 956 kg
Diameter gr. vlampijpen :	128/137 mm	Aslast : 1ste As :	15 040 kg
Lengte vlampijpen :	4 393 mm	2 de as :	19 479 kg
Verwarmingsopp. haard :	14,68 m ²	3 de as :	19 479 kg
Verwarmingsopp. kl. pijpen :	94,93 m ²	4 de as :	19 479 kg
Verwarmingsopp. gr. pijpen :	71,21 m ²	5 de as :	19 479 kg
Totaal verwarmingsopp. :	182,55 m ²		
Oververhittingsopp. :	73,00 m ²		

Type 29 : (van 1944)

ex DRB reeks 56

Twee lokomotieven van de Duitse reeks 56, bleven na de tweede wereldoorlog in België en werden in 1944 het type 29 (nrs 2900-2901) Doch daar dit type al voor de bestelde lokomotieven voorzien was, werden ze vanaf 1946 het type 82. Toegewezen aan de stelplaats Schaarbeek, deden ze slechts korte tijd enige diensten en werden al in de loop van 1946 afgesteld. In 1950 werden ze aan de D.B. teruggegeven.

Asindeling :	1'D	Roosterlengte :	2 600 mm
Nummering :	2900-2901	Roosterbreedte :	1 010 mm
	82.001-82.002	Roosteropp. :	2,63 m ²
Diameter cilinders :	600 mm	Keteldruk :	14 bar
Zuigerslag :	660 mm	Inhoud ketel :	9,57 m ³
Diameter loopwielen :	850 mm	Inhoud stoomruimte :	2,67 m ³
Diameter drijfwielen :	1 350 mm	Verdampingsopp. :	9,40 m ²
Aantal kl. vlampijpen :	138	Massa (leeg) :	67 900 kg
Diameter kl. vlampijpen :	46/51 mm	Massa (rijvaardig) :	74 600 kg
Aantal grote vlampijpen :	24	Aslast : 1ste as :	10 500 kg
Diameter grote vlampijpen :	125/133 mm	2 de as :	16 200 kg
Lengte vlampijpen :	4 500 mm	3 de as :	15 600 kg
Verwarmingsopp. haard :	13,89 m ²	4 de as :	16 100 kg
Verwarmingsopp. kl. vlamp.	89,74 m ²	5 de as :	16 200 kg
Verwarmingsopp. gr; vlamp	42,41 m ²		
Totaal verwarmingsopp. :	146,04 m ²		
Oververhittingsopp. :	51,88 m ²		

Type 30 : (van 1861)

Omstreeks 1861 werden de oude typen 43 te zwak bevonden voor hun diensten en werd besloten om tot een aanpassing over te gaan. Deze transformatie bestond hoofdzakelijk in het aanbrengen van nieuwe Belpaire-ketels en zo ontstond o.m. het type 30 bij St-Léonard en Couillet. Verder bouwde het arsenaal van Mechelen nog 11 machines, zodat hun totaal op 16 gebracht werd. Omstreeks 1880 ondergingen deze machines verdere verbouwingen en werden ze praktisch identiek met het type 28. Zo werden 11 loks bij deze typen (28 of 28bis) ondergebracht. De 5 niet verbouwde machines verlieten vlug de dienst.

De kenmerken van deze lokomotieven zijn slechts zeer fragmentarisch bekend.

Type 30 : (van 1901)

Onder invloed van de Engelse verwezenlijkingen, bouwde de EB tegen de eeuwwisseling diverse Engelse (Mac-Intosh) machines na, hierbij hoorden ook drieassige lokomotieven met tender voor gemengd verkeer op lokale lijnen. Met de kenmerken van het type 17 voor ogen werden er in het totaal 82 dergelijke machines geleverd.

Ze werden vooral ingedeeld bij de stelplaatsen in het vlakke gedeelte van ons land en verzekerden er diverse goederendiensten. Maar al vlug werden ze verdrongen door hun opvolgend van het type 32 en 32S en kort na de eerste wereldoorlog slonk hun aantal aanzienlijk. Vier van de overgebleven machines werden aan de Gent-Terneuzen verkocht, de overige werden in de eindjaren twintig naar de schrootbelt verwezen.

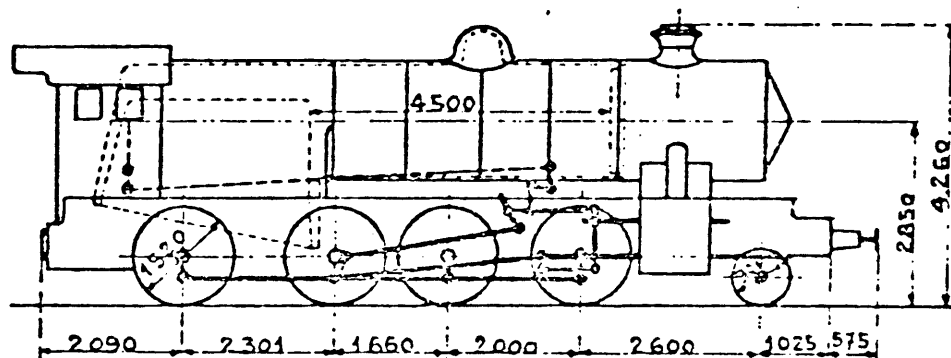
Asindeling :	C	Roosterlengte :	2 450 mm
Diameter cilinders :	457 mm	Roosterbreedte :	1 030 mm
Zuigerslag :	660 mm	Roosteropp. :	2,52 m ²
Diameter drijfwielen :	1 520 mm	Keteldruk :	12,5 bar
Aantal kl. vlampijpen :	228	Massa (leeg) :	42 300 kg
Diameter kl. vlampijpen :	40/45 mm	Massa (rijvaardig) :	46 000 kg
Lengte vlampijpen :	3 270 mm	Aslast : 1ste as :	16 000 kg
Verwarmingsopp. Haard :	10,60 m ²	2 de as :	15 000 kg
Verwarmingsopp. Pijpen :	93,68 m ²	3 de as :	15 000 kg
Totaal verwarmingsopp. :	104,29 m ²		

Type 30 : (van 1920)

ex-type 31

Bij de in 1920 geleverde machines type 31, werd er al voor de tweede wereldoorlog een transformatie gepland en bij ongeveer de helft van de machines was deze al uitgevoerd. Om nu beide onderreeksen uit elkaar te kennen besliste men om de - nog niet verbouwde lokomotieven (91 in getal) - het typenummer 30 te geven. Gedurende de volgende jaren werden nog verdere loks omgebouwd en zodoende bleven er slechts 38 machines type 30 over. Al vanaf 1948 verdwenen deze machines richting schroot.

De inzet van deze loks gebeurde in gemengde dienst, dus zowel voor reizigers- als goederentreinen, doch tegen het einde van hun carrière werden ze vooral naar de lokale goederendienst verdrongen.



Asindeling :	1'B	Roosterlengte :	3 260 mm
Diameter cilinders :	610 mm	Roosterbreedte :	1 000 mm
Zuigerslag :	711 mm	Roosteropp. :	3,26 m ²
Diameter loopwielen :	900 mm	Keteldruk :	14 bar
Diameter drijfwielen :	1 520 mm	Inhoud ketel :	7,250 m ³
Aantal kl. vlampijpen :	174	Inhoud stoomkamer :	2,750 m ³
Diameter kl. vlampijpen :	45/50 mm	Opp. stoomafgifte :	10,65 m ²
Aantal gr. vlampijpen :	28	Massa (leeg) :	82 540 kg
Diameter gr. vlampijpen :	125/133 mm	Massa (rijvaardig) :	89 700 kg
Lengte vlampijpen :	4 500 mm	Aslast : 1ste as :	11 900 kg
Verwarmingsopp. haard :	18,23 m ²	2 de as :	19 300 kg
Verwarmingsopp. kl. vlampijpen :	111,00 m ²	3 de as :	19 300 kg
Verwarmingsopp. gr. vlamp. :	49,50 m ²	4 de as :	19 600 kg
Totaal verwarmingsopp. :	178,73 m ²	5 de as :	19 600 kg

Nummering	Type	Bouwer	Fabr.nr	In dienst	Verbouw.	Uit dienst	Opmerkingen
WO I	1931	1946					
532		Grand Hornu		05/1857		/1889	ex-SGE -- GH 9
532		Couillet	941	/1889			
533		Grand Hornu		05/1857		/1889	ex SGE -- GH 10
533	01191	Tubize	731	/1889		WO I	
534						/1875	ex SGE 17
534		Haine-St-Pierre	84	05/1875		/1906	
534		La Meuse	1982	/1906			
535						/1877	ex SGE 18
535	0345	Couillet	363	08/1877		WO I	
536						/1881	ex SGE 19
536	06038	St-Léonard	554	12/1881		WO I	
537						/1880	ex SGE 20
537		Couillet	457	/1880			Atelier-lok
538						/1879	ex SGE 21
538		St-Léonard	492	05/1879		WO I	
539						/1873	ex SGE 22
539		St-Léonard	423	03/1874		/1903	
539		Energie	91	/1903		02/1929	-- (1)
540						/1878	ex SGE 23
540	0346	Evrard	277	03/1878		WO I	
541		Couillet		03/1863		/1863	ex SGE
541		Tubize	732	/1889			
542		Couillet		06/1866		/1896	ex SGE
542	07223	Tubize	1043	/1896		WO I	
543		Couillet		06/1866		/1899	ex SGE
543		La Meuse	1509	/1899		02/1938	
544		Tubize		09/1870		/1889	ex SGE
544	01112	Tubize	733	/1889		WO I	
545						/1874	ex SGE 28
545		St-Léonard	424	04/1874		WO I	
546		Haine-St-Pierre	68	09/1866		/1882	ex SGE
546		Couillet	613	/1882			Atelier-lok
547		Haine-St-Pierre	69	09/1866		/1881	ex SGE 31
547		Evrard	390	/1881		03/1956	
548		Haine-St-Pierre		06/1864		/1882	ex SGE 32
548		Haine-St-Pierre	393	/1882		WO I	
549		Tubize		10/1861		/1889	ex SGE
549		Tubize	734	/1889		1921-26	
550						/1875	ex SGE
550		Evrard	278	12/1875		1921-26	
551		Haine-St-Pierre		12/1857		/1884	ex SGE
551	03001	Haine-St-Pierre	221	/1884		WO I	T in type 2bis
552		Haine-St-Pierre		08/1862		/1886	ex SGE
552		Tubize	607	/1886			
553		Haine-St-Pierre		08/1862		/1889	ex SGE
553		Hanrez	24	/1889		WO I	
554						/1873	ex SGE 36
554	0328	St-Léonard	425	04/1874		WO I	
555						/1873	ex SGE 37
555	0332	St-Léonard	426	05/1874		1921-26	T in type 29
556						/1872	ex SGE
556		Carels	33	12/1872		/1903	
556		Boussu	133	/1903		05/1953	
557		St-Léonard		/1862		/1900	ex SGE
557		Haine-St-Pierre	664	/1900		02/1938	
558				06/1855		/1895	ex P.S.Flénu
558		St-Léonard	970	/1895		02/1950	
559				07/1855		/1895	ex P.S.Flénu
559		St-Léonard	971	/1895		07/1949	
560				07/1855		/1893	ex P.S. Flénu
560	04240	Cockerill	1743	/1893		WO I	
561				06/1858		/1895	ex P.S. Flénu
561		St-Léonard	972	/1895		11/1932	
562						/1874	ex SGE 5
562		St-Léonard	427	05/1874		1921-26	
563						/1874	ex SGE 6
563		St-Léonard	428	06/1874		1921-26	
564						/1881	ex SGE 7
564	06023	St-Léonard	555	12/1881		WO I	
565				06/1860		/1890	ex P.S. Flénu
565	01192	Carels	283	/1890		WO I	
566						/1874	ex SGE 9
566		St-Léonard	429	06/1874			
567				06/1856		/1889	ex P.S. Flénu
567	01193	Hanrez		/1889			
568		St-Léonard	430	07/1874		/1906	
568	09076	La Meuse	1983	/1906			
569		St-Léonard	431	07/1874		/1906	T in type 2bis
569		La Meuse	1984	/1906			
570		Cockerill	921	05/1874			
571		Cockerill	922	05/1874			
572				06/1857		/1899	ex SGE
572	07224	La Meuse	1510	/1899		07/1953	

(1) : verkocht aan aannemer Limère te Liège / vendue à l'entrepreneur Limère à Liège

Nummering		Type	Bouwer	Fabr.nr	In dienst	Verbouw.	Uit dienst	Opmerkingen
	WO I	1931	1946					
573	0161		28	Cockerill	923	05/1874		WO I
574			28	Cockerill	924	05/1874		
575			51	Cockerill	756	05/1874		/1900
575	07078	5209	51	Haine-St-Pierre	665	/1900		05/1938
576			51	Cockerill	757	03/1872		/1904
576		5576	53.276	23	La Croyère	1453	/1904	
577			51	Cockerill	758	03/1872		/1904
577		5407	53.107	23	La Croyère	1454	/1904	
578			51	Couillet	251	10/1871		/1907
579			51	Couillet	252	11/1871		/1906
579		5479	53.179	23	La Meuse	1985	/1906	
580			51	Couillet	253	11/1871		/1903
580		5210		51	Boussu	134	/1903	06/1938
581			51	Couillet	254	12/1871		/1903
581	07225		51	Boussu	135	/1903		WO I
582			28	Cockerill	759	12/1871		
583			28	Cockerill	760	12/1871		/1904
583		5653	53.353	23	La Croyère	1455	/1904	
584			28	Cockerill	761	01/1872		T in type 29
585			28	Cockerill	762	01/1872		T in type 29
586			28	Cockerill	763	01/1872		
587			28	Evrard	168	01/1872		WO I
588	0162		28	Evrard	169	01/1872		WO I
589			28	Evrard	170	01/1872		WO I
590		2904		28	Evrard	171	01/1872	T in type 29
591			28	Evrard	172	01/1872		T in type 29
592			28	St-Léonard	360	12/1871		1921-26
593			28	St-Léonard	361	12/1871		WO I
594		(2905)		28	St-Léonard	362	01/1872	T in type 29
595			28	St-Léonard	363	01/1872		WO I
596			28	Evrard	173	02/1872		1921-26
597	0165		28	Tubize	144	10/1871		1921-26
598			28	Tubize	145	11/1871		T in type 29
599			28	Tubize	146	12/1871		WO I
600			28	Tubize	147	01/1872		WO I
601			28	Tubize	148	01/1872		WO I
602			28	Evrard	183	10/1872		/1889
602	07059	5211		51	Haine-St-pierre	394	/1889	12/1938
603			1	Cockerill	821	07/1872		1921-24
604			1	Cockerill	822	07/1872		/1904
604		5604	53.304	23	La Croyère	1456	/1904	
605			1	Cockerill	823	08/1872		WO I
606			1	Cockerill	824	07/1872		/1906
606	09124		23	La Meuse	1986	/1906		WO I
607			28	Couillet	259	07/1872		1921-26
608	0167		28	Couillet	260	07/1872		WO I
609	0168		28	Couillet	261	08/1872		WO I
610	0371		28	Couillet	262	08/1872		WO I
611	0169		28	Couillet	263	08/1872		WO I
612			28	St-Léonard	371	04/1872		/1904
612		5402	53.102	23	La Croyère	1457	/1904	
613		2800		28	St-Léonard	372	04/1872	
614			28	St-Léonard	373	05/1872		/1900
614		5212		51	Haine-St-pierre	666	/1900	05/1938
615			28	St-Léonard	374	05/1872		/1904
615		5615	53.315	23	La Croyère	1458	/1904	
616			28	St-Léonard	375	06/1872		/1903
616		5213		51	Boussu	136	/1903	04/1933
617			28	Evrard	184	11/1872		1921-26
618			28	Evrard	185	11/1872		
619	055		28	Evrard	186	11/1872		WO I
620			28	Evrard	187	11/1872		WO I
621	0170		28	Evrard	188	11/1872		1921-26
622			28	Cockerill	825	09/1872		
623			28	Cockerill	826	09/1872		/1905
623	09009	5623	53.323	23	Couillet	1420	/1905	
624			28	Cockerill	827	10/1872		/1905
624		5614	53.314	23	Couillet	1421	/1905	
625			28	Cockerill	828	10/1872		1921-26
626			28	Cockerill	829	11/1872		
627			28			02/1872		/1903
627		5214		51	Boussu	137	/1903	12/1939
628			28	Tubize	159	05/1872		WO I
629			28	Tubize	160	06/1872		/1905
629	09214	5429	53.129	23	Couillet	1422	/1905	
630			28	Tubize	161	06/1872		1921-26
631	03		28	Evrard	189	12/1872		WO I
632		2906		28	Evrard	190	01/1873	T in type 29
633			28	Evrard	191	02/1873		WO I
634	0172		28	Couillet	264	10/1872		WO I
635	0173		28	Couillet	265	11/1872		WO I

Nummering				Type	Bouwer	Fabr.nr	In dienst	Verbouw	Uit dienst	Opmerkingen
WO I	1931	1946								
636				28	Couillet	266	12/1872		/1890	
636					Couillet	961	/1890		n /1921	Atelier-lok
637				1	Evrard	192	01/1873		WO I	
638	04041			1	Evrard	193	01/1873		WO I	
639				1	Evrard	194	01/1873		/1906	
639		5439	53.139	23	Boussu	175	/1906			
640	04042			1	Evrard	195	03/1873		WO I	
640				21	St-Léonard	253	/1865			ex GCB 150
641				1	Evrard	196	03/1873		1921-24	
641				21	St-Léonard	256	/1865			ex GCB 153
642	04043			1	Evrard	197	03/1873		WO I	
642				21	St-Léonard	258	/1865			ex GCB 155
643				1	Cockerill	855	02/1873		1921-24	
643				21	St-Léonard	261	/1865			ex GCB 158
644	04044			1	Cockerill	856	02/1873		WO I	
644				21	St-Léonard	266	/1865			ex GCB 163
645				1	Cockerill	857	03/1873		1921-24	
645				21	St-Léonard	267	/1865			ex GCB 164
646				1	Cockerill	858	02/1873		1921-24	
646				21	St-Léonard	269	/1865			ex GCB 166
647				1	Haine-St-Pierre	78	02/1873		1921-24	
647				21	St-Léonard	270	/1865			ex GCB 167
648	04045			1	Haine-St-Pierre	79	03/1873		WO I	
648				21	St-Léonard	271	/1865			ex GCB 169
649				1	Cockerill	848	01/1873		1921-24	
649				21	Couillet	231	/1871			ex GCB 172
650				1	Cockerill	849	01/1873		/1903	
650				51	Boussu	138	/1903		WO I	
651				1	Cockerill	850	01/1873		/1906	
651				23	Boussu	176	/1906			
652				1	Cockerill	851	01/1873		1921-24	
652				21	Grafenstaden		/1872			ex GCB 200
653				1	Cockerill	852	01/1873		WO I	
653				21	Grafenstaden		/1872			ex GCB 204
654				1	Cockerill	853	02/1873		1921-24	
654				21	Grafenstaden		/1872			ex GCB 209
655				1	Carels	34	02/1873		WO I	
655				21	Grafenstaden		/1872			ex GCB 210
656				1	Carels	35	03/1873		/1890	
656					Couillet	975	/1890		WO I	Atelier-lok
656				21	Grafenstaden		/1872			ex GCB 215
657	04046			1	Carels	36	05/1873		WO I	
657				21	Grafenstaden		/1872			ex GCB 223
658	04047			1	Carels	37	05/1873		WO I	
659	04048			1	Carels	38	06/1873		WO I	
660				1	Carels	39	07/1873		/1903	
660	07226	5215	51.115	51	Boussu	139	/1903		07/1949	
661				28	St-Léonard	382	07/1872		WO I	
662	0174			28	St-Léonard	383	08/1872		WO I	
663				28	St-Léonard	384	09/1872		/1905	
663	09010			23	Couillet	1423	/1905		WO I	
664				28	St-Léonard	385	09/1872		/1900	
664	07110			51	Haine-St-Pierre	667	/1900		WO I	
665				28	St-Léonard	386	09/1872		WO I	
666				28	St-Léonard	387	11/1872		/1906	
666		5666	53.366	23	Boussu	177	/1906			
667				28	St-Léonard	388	11/1872		WO I	
668				28	St-Léonard	389	11/1872		WO I	
669				28	St-Léonard	390	11/1872			
670				28	Couillet	270	12/1872		WO I	
671	0347			28	Couillet	271	01/1873		WO I	
672				28	Couillet	272	02/1873		WO I	
673				28	Couillet	273	02/1873			
674				28	Couillet	274	03/1873		1921-26	T in type 2bis -- 29
675				28	Couillet	269	12/1872		/1904	T in type 29
675		5216	51.116	51	Boussu	140	/1904		12/1959	
676		2907		28	Tubize	162	10/1872			T in type 29
677				28	Tubize	162	10/1872		1921-26	
678				28	Tubize	164	11/1872			
679				28	Tubize	165	12/1872		WO I	
680	021			28	Tubize	166	12/1872			
681				1	Carels	40	07/1873		/1905	
681		5471	53.171	23	Haine-St-Pierre	827	/1905			
682					Cockerill	844	/1872		n /1921	Atelier-lok
683	07227				Grand Hornu		11/1872		WO I	-- P.S. Flénu
684	07228				Grand Hornu		11/1872		WO I	-- P.S. Flénu
685				20	Cockerill	893	04/1873		/1900	
685				92	Couillet	1106	/1900		n /1921	Atelier-lok
686				20	Cockerill	894	04/1873		/1905	
686	09241	5626	53.326	23	Haine-St-Pierre	828	/1905			
687				20	Cockerill	895	08/1873		/1906	
687	09215			23	Thiriau	83	/1906		WO I	
688				20	Cockerill	896	08/1873		1889-1901	
689				20	Tubize	179	07/1873		WO I	
690				20	Tubize	180	08/1873		WO I	

Nummering	Type	Bouwer	Fabr.nr	In dienst	Verbouw.	uit dienst	Opmerkingen
WO I	1931	1946					
691			20	Tubize	181	08/1873	WO I
692			20	Tubize	182	08/1873	/1900
692	5217		51	Haine-St-Pierre	668	/1900	02/1938
693			51	Couillet	283	09/1873	/1905
693	5473		23	Haine-St-Pierre	829	/1905	
694			51	Couillet	284	09/1873	/1897
694	07229	5218	51.118	St-Léonard	1075	/1897	10/1952
695			51	Couillet	285	09/1873	/1904
695	09181	5475	53.175	La Croyère	1489	/1904	
696	07060		51	Couillet	286	09/1873	WO I
697			51	Couillet	287	09/1873	/1903
697	5219		51	Boussu	141	/1903	06/1938
698			51	Couillet	288	10/1873	/1903
698	07230		51	Boussu	142	/1903	WO I
699			22	Grafenstaden	543	11/1872	1907-1911
700			22	grafenstaden	544	11/1872	/1906
700			23	Thiriau	84	/1906	WO I
701			22	Grafenstaden	545	11/1872	/1905
701	09126	5601	53.301	Haine-St-Pierre	830	/1905	
702			22	Grafenstaden	546	11/1872	/1905
702	09084	5602	53.302	La Meuse	1934	/1905	
703			22	Grafenstaden	547	11/1872	WO I
704			22	Grafenstaden	548	04/1874	1901-1907
705			22	Grafenstaden	549	04/1874	/1905
705		5605	53.305	La Meuse	1935	/1905	
706			22	Grafenstaden	550	04/1874	/1905
706	09011	5606	53.306	La Meuse	1936	/1905	
707			22	Grafenstaden	551	04/1874	1901-1907
708			22	Grafenstaden	552	04/1874	/1905
708		5611	53.311	Carels	439	/1905	
709			22	Grafenstaden	553	04/1874	/1903
709			51	Boussu	143	/1903	WO I
710			22	Grafenstaden	554	04/1874	1907-1911
711			20	Tubize		10/1873	/1900
711	07072		51	Haine-St-Pierre	669	/1900	WO I
712			20	Tubize		11/1873	/1895
712	010003			CW Mechelen		/1895	WO I T in Dlt
713			20	Tubize	188	11/1873	WO I
714			20	Tubize	189	12/1873	/1896
714			51	Tubize	1044	/1896	WO I
715			20	Tubize	205	12/1873	1907-1911
716			20	Cockerill	900	06/1873	1907-1911
717			20	Cockerill	901	06/1873	/1903
717		5220	51.120	Boussu	144	/1903	08/1952
718			20	Cockerill	902	11/1873	/1899
718	0127		28	St-Léonard	928	/1872	° /1899 WO I ex Liège-Maastricht 8
719			20	Cockerill	903	11/1873	1907-1911
720			20	Cockerill	904	11/1873	1901-1907
721	0334		28	St-Léonard	412	04/1873	1921-1926
722			28	St-Léonard	413	04/1873	/1891
722	04241		12	La Meuse	1249	/1891	WO I
723	0335		28	St-Léonard	414	04/1873	WO I
724			28	St-Léonard	415	04/1873	WO I
725			28	St-Léonard	416	04/1873	WO I
726			28	St-Léonard	417	11/1873	WO I
727			28	St-Léonard	418	12/1873	/1904
727		5627	53.327	La Croyère	1460	/1904	
728			28	St-Léonard	419	12/1873	/1899
728				Cockerill	540	/1861	° /1899 1907-1911 ex Liège-Maastricht
729			28	St-Léonard	420	12/1873	/1904
729	09127		23	La Croyère	1461	/1904	WO I
730	0182		28	St-Léonard	421	12/1873	WO I T in type 29
731			28	Evrard	229	03/1874	1921-26 T in type 29
732			28	Evrard	230	03/1874	1921-26
733	0340		28	Evrard	228	03/1874	WO I
734	0374		28	Evrard	231	03/1874	WO I
735	0183		28	Evrard	232	04/1874	WO I
736		2908	28	Evrard	233	04/1874	T in type 29
737	0184		28	Evrard	234	05/1874	WO I
738			28	Evrard	235	04/1874	1907-11
739			28	Evrard	237	05/1874	1921-26
740			28	Evrard	236	05/1874	1926-31
741			28	Evrard	238	02/1874	/1905
741	09012		23	Hanrez	647	/1905	WO I
742			51	Evrard	239	02/1874	WO I
743			51	Evrard	240	02/1874	/1904
743	09013		23	La Croyère	1462	/1904	WO I
744			51	Evrard	241	02/1874	/1899
744				Cockerill	542	/1861	° /1899 /1905 ex Liège-Maastricht 4
744		5544	53.244	Carels	440	/1905	
745			51	Evrard	242	02/1874	/1899
745				Cockerill	677	/1867	° /1899 /1905 ex Liège-Maastricht 5
745		5445	53.145	Hanrez	648	/1905	
746			51	Couillet	294	11/1873	/1904

* HC : chemin de fer d'Hesbaye-Condroz

AGENDA

02/09/1984	TTZ	Laatste ritdag van het seizoen 1984
05/09/1984	TTZ	Sporthal Zolder 20.00 NMBS - werkplaatsen diesel- en elektrische traktie.
07-16/09/1984		Palais des expositions te Namur Tentoonstelling "Vervoer en verkeer ten tijde van koning Albert tot Nu" met o.a. bezoeken aan de AC Salzannes
08-09/09/1984	MOBOV	Trammuseum te Edegem 14.00-18.00 Modelbouwtentoonstelling
15-16/09/1984	CFV3V	Mariembourg : Stoomfestival
15-16/09/1984	DBW	Maldegem : Railparade 4
15-16/09/1984	LMS	Vleeshuis te Lier : 9.00-19.00 Modelspoorwegtentoonstelling
22/09/1984	TTZ	Schaarbeek 14.00 Bezoek aan de stelplaats Schaarbeek
22-23/09/1984	DBW	Maldegem : Railparade 4
22-23/09/1984	RRR	Arenbergmolen te Rebecq : Tentoonstelling "Voies Etroites, Modelles et Modules".
22/09/1984	MTUB	Brussel Rondrit met historische tram over het Brussels net.
30/09/1984	MSTB	Vilvoorde : einde-seizoen-feest van de MSTB.
03/10/1984	TTZ	Sporthal Zolder 20.00 DB - Diesel- en elektrische traktie op hun keerpunt.
06/10/1984	TTZ	Kinkempois 14.00 Bezoek aan de stelplaats Kinkempois
06-07/10/1984	De Pijl	Muizen Modelbouwtentoonstelling
06-07/10/1984	Asmoco	Zaal St-Rafaël te Aywaille Modelbouwtentoonstelling

Belangrijk :

Stelplaatsbezoeken Schaarbeek/Kinkempois.

Na een telefonische toestemming met de gevraagde bezoeken, bleef de schriftelijke bevestiging uit en werd nadien geen toestemming door de N.M.B.S. gegeven. Opgegeven reden hiervan is dat er op zaterdag niet genoeg mensen in de stelplaats aanwezig zijn om de deelnemers te begeleiden.

We betreuren dit feit en kunnen derhalve niets anders doen dan de aangekondigde bezoeken af te gelasten, en willen ons hiermee verontschuldigen met alle mensen die reeds ingeschreven hadden.

Voor volgend jaar plannen we geen bezoeken, daar - in het kader van de 150-jaar spoorwegen - alle stelplaatsen dan toch opendeurdagen inrichten.

BoekbesprekingTransfer spécial n° 2Uitgave G.T.F. Liège

120 blz, 21 x 15,5 cm kunstdrukpapier

315 BF.

Deze tweede gids van onze Waalse zustervereniging G.T.F. is volledig gewijd aan de spoorwegen tussen Samber en Maas en meer bepaald aan de lijn 132 Charleroi-Mariembourg-Couvin/Vireux

Zeer overzichtelijk, verluicht met de nodige kaarten en oude foto's wordt de geschiedenis van deze lijn zeer minitieus onder de loep genomen en wordt ook stilgestaan met de hedendaagse situatie (o.m. de heropening van het baanvak Mariembourg-Couvin). Het laatste hoofdstuk is volledig gewijd aan de CFV3V, die er hun exploitatie voorstellen en een gedetailleerde opsomming geven van het aanwezige rollend materieel.

Enige nadeel is het feit dat men wellicht iets meer oog had moeten hebben voor het traktiematerieel (enkele onvolkomendheden) en enkele anekdotes aangaande de lijn. Ook de samenhang met de overige lijnen in de streek wordt niet belicht.

Voor wie een overzicht wil hebben over een voor de spoorwegen praktisch verloren gegane streek, een uitstekend boekwerk in goede drukwaliteit en vlot leesbaar.

Te bestellen bij de G.T.F., Postbus 191, 4000 Liège 1

=====

VRAGENHOEK

- Opmerkingen :

In TTZ-akt. 8 staat voor de seinen voor verandering van spoor (normaal- op tegenspoor of omgekeerd) de keper met de punt naar boven. Doch sinds verschillende jaren wordt deze keper omgekeerd geplaatst.

Deel 6 : Snelheidsseinen :

* Doel : dit vast sein geeft de maximale snelheid aan die een trein op de aangeduide plaats mag rijden.

- Hiervoor heeft men twee seintypen :

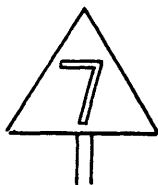
- vaste seinen met slechts één aanduiding
- seinen met lichtcijfers (op lichtseinen geplaatst) die één of meer aanduidingen kunnen geven.

* Soorten :

a. Sein dat de referentiesnelheid of de hoogste snelheid van een lijn of baanvak aangeeft :

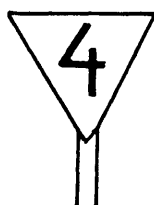
opbouw : groene driehoek met punt naar boven, waarin er zich een wit cijfer (of getal) bevindt. Dit cijfer vermenigvuldigd met 10 geeft de maximale snelheid aan.

Vroeger werd dit sein nog omboord met een witte rand.



b. Sein dat de nadering van een baanvak met lagere snelheid aangeeft
opbouw : een gele driehoek met punt naar onder en zwart cijfer. Vroeger werd dit sein nog omrand met een zwarte rand.

Dit sein geeft de maximum snelheid aan, die na een bepaalde remweg, bij de hierna beschreven oorsprongssein moet bereikt zijn.

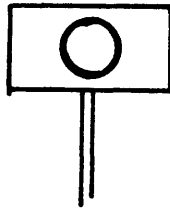


c. Oorsprongssein :

opbouw : een witte rechthoekige plaat met zwarte cirkel, in deze

cirkel staat soms het snelheidscijfer ingeschreven.

Dit sein geeft aan waar de (vooraf) aangekondigde lagere snelheid bereikt moet zijn (bv. vertakking, afbuigend spoor,...)

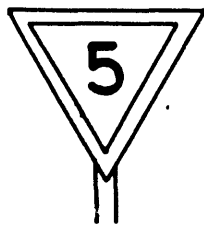


d. Hernemingssein :

Na een baanvak met snelheidsvermindering kunnen er zich twee mogelijkheden voordoen :

- de maximale snelheid van de lijn mag weer gereden worden, dan wordt het onder a. beschreven sein gebruikt.
- er mag een hogere snelheid gereden worden, doch deze is lager dan de referentiesnelheid van de lijn. Dan wordt het volgende sein opgesteld :

Opbouw : een gele driehoek met brede groene boord, de punt naar onder gericht en voorzien van een zwart (snelheids)cijfer.



e. Lichtcijfers op seinen :

Wanneer deze lichtcijfers (opgebouwd uit gloeilampen of bij de modernere versies uit led's) oplichten, moet de aangeduide snelheid vanaf deze plaats aangenomen worden. Hierdoor is het dan ook nodig dat deze seinen vooraf gegaan worden door een waarschuwingssein (bv. twee gele lampen of geel-groen horizontaal).

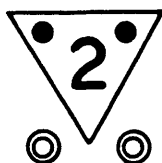
Een sein kan verschillende snelheidscijfers laten oplichten, wanneer er geen cijfer oplicht bij een veilig sein, wil dit zeggen dat de referentiesnelheid van de lijn mag gereden worden.

Wanneer een vaste snelheidsbeperking opgelegd moet worden, kan een vast sein op de seinpaal aangebracht worden.

f. Tijdelijke snelheidsseinen :

Bij sommige gelegenheden (bv. werken, verzakkingen, ...) kan tijdelijk een lagere snelheid opgelegd worden. Hiervoor worden dezelfde vaste snelheidsseinen gebruikt, doch in elk sein worden twee zwarte (of witte) punten aangebracht.

's Nachts wordt het naderingssein nog verder aangeduid door twee horizontaal opgestelde gele knipperlichten.

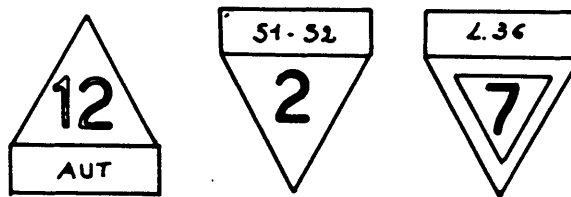


Vroeger werd het oorsprongssein regelmatig vervangen door een wit rechthoekig bord met de zwarte letters "T W" (travaux, werken).



g. snelheidsseinen met speciale aanduidingen :

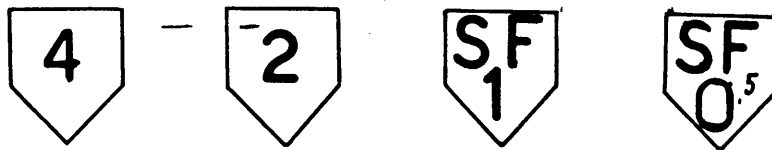
In beperkte gevallen komt boven of onder het vaste snelheidssein nog een bijkomende (geschreven) aanduiding voor. Dan heeft het sein slechts betrekking op deze aanduiding (bv. enkel voor autorail, dieselloks reeks 51-52, enkel bij het berijden van de lijn 36).



h. Snelheidsseinen voor overwegen :

Om bij te dragen tot de veiligheid van de weggebruikers van sommige overwegen, kunnen de treinen bij het naderen van de overwegen ertoe gebracht worden hun snelheid te verminderen.

Het snelheidssein (wit bord met zwarte aanduidingen), ziet er als volgt uit :



De aanduiding "S F " (siffler - fluiten) geeft de bestuurder het bevel om herhaaldelijk met lange tonen de overweg over te steken.

Deze borden staan op de volgende afstanden voor de overweg :

- aanduiding 4 : op 200 m
- aanduiding 2 : op 100 m
- aanduiding 1 of 0,5 : op 50 m

=====

Door de TTZ verdeelde boeken, posters, foto's en geluidscassettes

Brochure nr 5 : Stoomlokomotieven type 95/96

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

Brochure nr 6 : Diesellokomotieven type 271

Uitgave : VeBOV Auteur : J. Casier Ledenprijs : 200 BF
Niet-leden : 320 BF

Brochure nr 7 : Dieselmotorstellen type 606/608

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

Brochure nr 8 : Stoomlokomotieven type 38

Uitgave TTZ Auteur : J. Casier Ledenprijs : 550 BF
Niet-leden : 630 BF

In voorbereiding :

Brochure nr 1 : stoomlokomotieven type 25 (herdruk)
Brochure nr 9 : diesellokomotieven type 211 (reeks 64)
Brochure nr 10 : stoomlokomotieven type 7
Brochure nr 11 : elektrische lokomotieven type 101 (reeks 29)
Brochure nr 12 : dieselstellen type 552/553/554 (Brossel)

Images du Rail en Belgique :

Uitgave : Rail Magazine Auteur : R. Belot Prijs : 500 Bf

Geschiedenis van GENT-Terneuzen en Mechelen-Terneuzen

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

Benelux-Rail II

Uitgave : Stenvall-verlag Prijs : 595 BF

De lokomotief (deel III)

Vertaling : Delathouwer Prijs : 275 BF

Geluidscassettes :

Cassette 1 : N.M.B.S. 29.013 Prijs : 300 Bf

Cassette 2 : TTZ Simone Prijs : 300 Bf

N.M.B.S. : diverse dieselloks
Cassette 3 : B.R. Engelse dieselloks Prijs 300 Bf

Posters :

Stoomlokomotief type 12 (kleur) Uitgave TGT Prijs : 100 Bf

Stoomlokomotief type 26 (zwart-wit) Uitgave RM Prijs : 70 Bf

Stoomlokomotief type 29 Uitgave RM Prijs : 70 Bf

Stoomlokomotief type 41 Uitgave RM Prijs : 70 Bf

Stoomlokomotief type 64 Uitgave RM Prijs : 70 Bf

Postkaarten :

Stoomlokomotief "Simone" TTZ Uitgave TTZ Prijs : 25 BF

8 postkaarten N.M.B.S. Uitgave RM Prijs : 160 Bf

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

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

In mei 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. Hierbij wordt zowel voor de vorm alsook voor de inhoud van deze vroegere VeBOV-brochures overgenomen.

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

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

Voor verdere inlichtingen :

<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

The logo for TTZ is a stylized, bold, black graphic. It features the letters 'TTZ' in a very thick, blocky font. The 'T's are connected to each other and to the 'Z'. The letters are set within a thick, black, rounded rectangular border that follows the shape of the text.