



Vereeniging zonder Winstoogmerk.

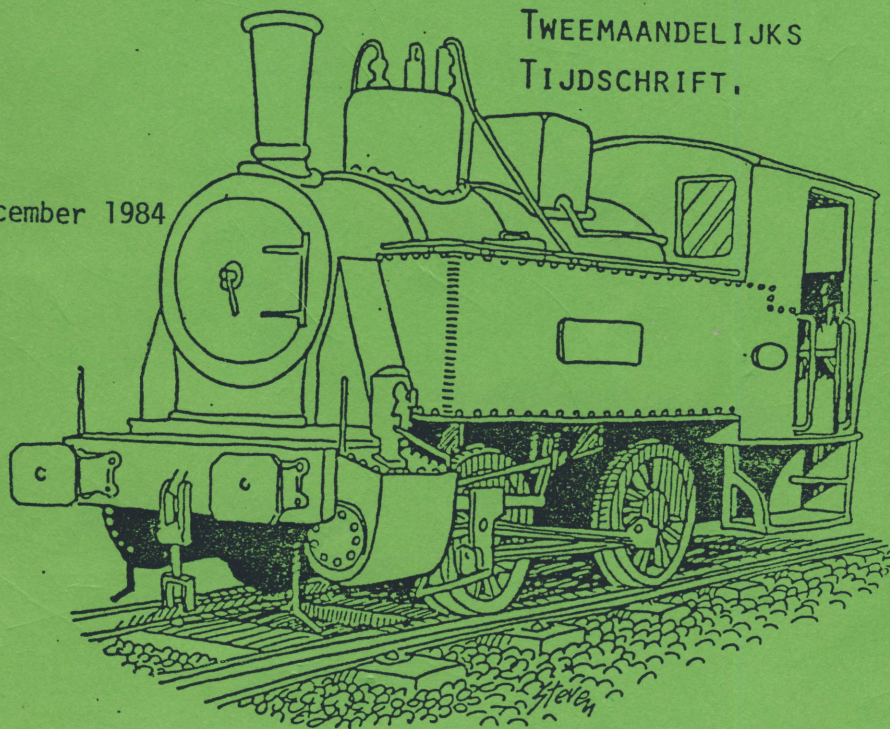
AKTUEEL

Jaargang : 2

Nummer : 11

November - December 1984

TWEEMAANDELIJKS
TIJDSCHRIFT.



Lidgeld : 350 BF - Los Nummer : 70 BF

-TOERISTISCHE TREIN-ZOLDER

TTZ-aktueelTweemaandelijks Tijdschrift

Wordt gratis bedeed aan alle TTZ-leden

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

Redactie : J. Casier NMBS + TTZ
F. Maes Modelbouw

Medewerkers :

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

Hoofredactie / 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 oktober afgesloten en verschijnt begin november. Het volgend nummer wordt op 15 december afgesloten en verschijnt begin januari.

Inhoud :

<i>N.M.B.S. - aktueel :</i>	11.3
<i>TTZ - krant :</i>	11.16
<i>Modelbouw :</i>	11.21
<i>Fototips :</i>	11.25
<i>Historische bladzijde :</i>	11.26
<i>nummerlijsten :</i>	11.32
<i>Agenda :</i>	11.36
<i>Vragenhoek :</i>	11.37
<i>Boekbespreking :</i>	11.42

Belangrijk :

Gelieve nog niet het lidmaatschap te vernieuwen, in het volgend nummer zult U een stortingsbulletin vinden voor het lidgeld 1985.

Doch door de gestegen kosten voor het drukken, kan de prijs niet meer op 350 F gehandhaafd worden en moet het lidgeld opgetrokken worden tot ca. 450 BF. We vragen dan ook begrip voor deze maatregel.

N.M.B.S. -

AKTUEEL

1. Statistiek :

Leveringen :

390	BN	-	Oostende	21/08/1984
391	BN	-	Oostende	28/08/1984
392	BN	-	Oostende	04/09/1984
393	BN	-	Oostende	07/09/1984
394	BN	-	Oostende	14/09/1984
395	BN	-	Oostende	20/09/1984
396	BN	-	Oostende	28/09/1984
397	BN	-	Oostende	04/10/1984
398	BN	-	Oostende	05/10/1984

Stelplaatswijzigingen :

051-054	Ronet	-	Hasselt	01/10/1984	
056-059	Ronet	-	Hasselt	01/10/1984	
109-114	Stockem	-	Ronet	01/10/1984	
505-506	Schaarbeek	-	Stockem	01/10/1984	
508-508	Schaarbeek	-	Stockem	01/10/1984	
336-341	Oostende	-	Kinkempois	01/10/1984	
725-728	Kinkempois	-	Schaarbeek	01/10/1984	
5112	Schaarbeek	-	Kortrijk	08/10/1984	
5171	Monceau	-	Hasselt	08/10/1984	
6013	Kinkempois	-	Merelbeke	13/09/1984	in leen
6015	Kinkempois	-	Merelbeke	13/09/1984	in leen
6020	Kinkempois	-	Merelbeke	13/09/1984	in leen
6028	St-Ghislain	-	Monceau	13/09/1984	in leen
6040	St-Ghislain	-	Monceau	13/09/1984	in leen
6068	St-Ghislain	-	Monceau	13/09/1984	in leen
6080	Kinkempois	-	Merelbeke	13/09/1984	in leen
8434	Hasselt	-	Oostende	01/09/1984	
8438	Haine-St-Pierre	-	Oostende	01/09/1984	
8469	Antwerpen-dam	-	Hasselt	01/09/1984	uit leen

Buitendienststellingen / schrappingen :

5191	Hasselt	met PV nr 88 van CW Salzannes van 24/08/1984 uit geschriften op 01/10/1984
5932	Merelbeke	met PV nr 90 van CW Salzannes van 06/09/1984 uit geschriften op 01/10/1984
6009	Merelbeke	met PV nr 82 van CW Salzannes van 09/08/1984 uit geschriften op 01/10/1984
6018	Merelbeke	met PV nr 83 van CW Salzannes van 09/08/1984 uit geschriften op 01/10/1984

6024 St-Ghislain met PV nr 89 van CW Salzannes van 06/09/1984
uit geschriften op 01/10/1984

6031 Merelbeke met PV nr 84 van CW Salzannes van 09/08/1984
uit geschriften op 01/10/1984

6064 Merelbeke met PV nr 85 van CW Salzannes van 09/08/1984
uit geschriften op 01/10/1984

6308 Hasselt met PV nr 87 van CW Salzannes van 09/08/1984
uit geschriften op 01/10/1984

Verbeteringen (ITZ-aktueel nr 10)

6207 Aalst - Kortrijk 03/06/1984 bijvoegen
6243 Tournai - Monceau (onderh GT) 03/06/1984 veranderen
6274 Aarschot - Monceau " 03/06/1984 bijvoegen

mutaties van 6317, 6330 en 6331 schrappen (al langere tijd te FHS)

2. Aktuele berichten :

00 : Wegens de verdere levering van stellen reeks 03, zijn er bij de klassieke stellen enkele verschuivingen opgetreden, zo kreeg Hasselt de stellen 051-054 en 056-059 in depot en voor deze stellen wordt een nieuwe reeks MZ met 6 plandagen opgesteld. Doch op dit ogenblik is de effectieve inzet nog niet bekend.

Ter compensatie kreeg Ronet dan weer stellen vanuit Stockem die op zijn beurt weer bevoorrad werd uit Schaarbeek.

Voor deze stellen kan men dan volgende inzet optekenen :

Stelplaats	Reeks	Aant dien.	Nummers	
Schaarbeek	MQ	32	010-011/013-020/022-027/029-049	37
Hasselt	MZ	6	051-054/056-059	8
Ronet	MU	49	055/060-114	56
Stockem	MT	36	115-150/502-506/508-509	43
Merelbeke	MM	48	151/153-206	55
Hasselt	ML	35	207-243	37
Kinkempois	MR	24	244-270	27
Schaarbeek	MW	25+3	510-525/527-532/534-539/725-728	32

Op te merken valt hierbij dat deze laatste reeks (MW) opnieuw een gemengde reeks (met stellen AM130 en AM140) is, iets wat men in juni zoveel mogelijk wou beperken.

03 : Nadat de dienst kust-Brussel-Genk/Visé volledig bediend werd door deze stellen, kon op 1 oktober ook de dienst op de IC-verbinding Liège-Namur-Charleroi-Moeskroen opgenomen worden. Hiervoor werden 6 stellen vanuit Oostende naar Kinkempois getransfereerd en dit bestand zal steeds met 6 bijkomende stellen aangevuld worden, dit naarmate er meer stellen aan Oostende afgeleverd worden. Uiteindelijke bestand zal ca. 30 stellen bedragen en deze toestand zou in de loop van januari 1985 bereikt worden.

06 : De levering van de breaks heeft tot gevolg dat deze stellen van Kinkempois in eerste instantie aan Schaarbeek afgestaan zullen worden. Tegen het einde van het jaar zullen ze ingezet worden op de nieuws geëlektrificeerde verbinding Leuven Mechelen - St-Niklaas.

09.5 : Bij deze poststellen is de toestand nogal onduidelijk : officieel rijden deze stellen vanaf begin oktober nog slechts twee verbindingen, nl. Brussel-Jemelle-Arlon, met afstelling te Stockem tijdens de dag, en een nieuwe verbinding nl. Brussel-Hasselt, dit in vervanging van de klassieke postrijtuigen.

Doch de vrachtwagens die de overige diensten moesten overnemen zijn nog niet geleverd zijn, worden de overige diensten nog verder bediend door de rode poststellen. Anderzijds is er een protest om de ambulante sorteerdiensten op te heffen, zodat de afschaffing nog niet definitief is. Volgens de beurtregeling worden er nog 6 stellen ingezet in de reeks MP.

20 : Tijdens de zomer werden deze lokomotieven druk gebruikt voor de vele vakantietreinen, vooral met bestemming Zwitserland en Italië.

Vanaf oktober is de toestand als volgt :

11 machines worden gebruikt in reizigersdienst tussen Luxembourg-Namur-Brussel en Oostende.

3 lokomotieven verzekeren regelmatige goederentreinen tussen Stockem en Ronet.

6 machines staan ter beschikking voor goederentreinen die niet in de beurtregeling opgenomen zijn en die ingelegd worden door Loc-dis Namur. Inzet vooral tussen Namur-Schaarbeek-Leuven-Antwerpen.

1 machine staat reserve (voor onderhoud).

21 : Bij het verschijnen van dit nummer zullen de eerste lokomotieven geleverd zijn, de voorziene leveringsdatum voor de 2101 is 15 oktober. Dadelijk worden dan de statische proeven doorgevoerd, eerst te Salzannes, nadien te Brussel-zuid hun stelplaats. Ongeveer een week later worden de eerste testritten op de lijn verwezenlijkt, eerst tussen Vorst en Braine-le-Comte (- Mons) en later de snelheidsritten tussen Vorst en Oostende.

Vanaf begin november worden ze dan in kommerciële dienst ingezet, vooral op de verbinding Brussel-Gent en Brussel-Denderleeuw-Zottegem, dit in de reeks van de 22-ers.

Binnen de maand wordt de levering van niet minder dan 8 machines voorzien.

23 : Belangrijke uitbreiding van de diensten kenden deze machines in de goederendienst : zowel te Kinkempois als te Ronet werden de reeksen ofwel uitgebreid, of werden er goederentreinen in de reeks bij opgenomen.

Te Kinkempois worden - naast de 4 machines in reizigersdienst - 10 lokomotieven in de regelmatige goederendienst gebruikt : hierbij is het opmerkelijk dat vooral de diensten naar Montzen uitgebreid werden en dat deze reeks vooral op de Maaslijn (tussen Montzen en Erquelinnes-Jeumont) tot inzet komt. Twee verdere loks worden gereed gehouden voor niet regelmatige goederentreinen, ook meestal op deze verbinding.

Te Ronet worden de 23-ers in drie reeksen ingezet : resp. 23 en 22 machines slepen goederentreinen - meestal in dubbele traktie - tussen Stockem-Ronet-Schaarbeek en Stocatra.

Vier verdere machines worden in een gemengde reeks (B6) met de reeks 26 ingezet voor ongeveer dezelfde diensten.

25 : Sterker ingezet als in de TTZ-aktueel 10 aangekondigd worden de trek-en duwstellen type M2 : nog steeds worden er 6 stellen gebruikt in de piekuurdienst : 3 stellen worden ingezet tussen Lokeren/St-Niklaas en Antwerpen, twee stellen pendelen naar Aarschot, 1 stel doet een dienst naar Turnhout.

Overdag staan 5 van deze stellen in de bundel Groenenhoek afgesteld, één stel staat in de bundel Berchem.

Verder rijden de 25-ers goederendiensten op de volgende verbindingen : Schaarbeek-Antwerpen, Ronet-Antwerpen, Turnhout-Antwerpen, Brussel-Liège en St-Niklaas-Merelbeke.

De volledige reeks wordt op de volgende bladzijde afgedrukt

43 : Ondertussen is de inzet vanuit Bertrix praktisch volledig opgehouden en worden deze stellen nog enkel vanuit Montzen en Stockem (eigenaarsstelplaats Bertrix) ingezet.

De reeks van Montzen wordt op de volgende bladzijde afgedrukt : deze omvat naast de diensten Welkenraedt-Aachen ook nog de personeelstreinen Montzen-Welkenraedt-Verviers.

46 : De te Haine-St-Pierre afgestelde stellen, staan nog steeds in de loods en er is geen variatie waar te nemen. Pas in de loop van november zou er een beslissing genomen worden over hun verder lot : ombouw tot bovenleidingswagen of buitendienststelling.

49 : De ES 4907 van Namur kreeg een nieuwe schildering : daar waar de livrei behouden bleef, vielen wel alle nummeraanduidingen weg en zodoende is de identifikatie moeilijk. Of deze oude stellen reeks 49 een nieuwe ES-nummer gaan krijgen is niet bekend.

51 : Ongewijzigde toestand bij de inzet van deze lokomotieven en in tabelvorm heeft men de volgende reeksen :

Stelplaats	Reeks	Aantal diensten	Effektief
Monceau	Z4	7	12
St-Ghislain (Tournai)	ZP	8	11
Antwerpen-Dam	Z8	10	13
Hasselt	Z8	10	13
Kortrijk	ZA	10	23
	ZN	8	
Schaarbeek	ZF	9	17
	Z4	3	
Totaal		65	89

Levensloop van de te Hasselt verongelukte 5191

200.091 -- 5191

Bouwer : Cockerill
 Fabr. nr. : 3915
 Levering : 31/07/1963

Stelplaatsen : Dendermonde 31/07/63 - 25/05/68
 Kortrijk 25/05/68 - 11/04/69
 Schaarbeek 11/04/69 - 09/07/74
 Kortrijk 09/07/74 - 01/02/83
 Hasselt 01/02/83 - 01/10/84

Buiten dienst : PV nr 88 van FAZ van 24/08/84
 Uit geschriften : 01/10/1984

Beurtregeling van de reeksen 25 en 43 (GMN)

Dag	Rijdt	Afstand	Uur	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
1		<u>25</u>			FSN				FLK RE	FN 3050	FLK 3251	3056		FN						FLK RE 4256	FN 4979	FLK 4979	FN 5991	FKR	FSN	
2					FSN						3052			FN						4325	FTR		FIZ	FNZG		
3					FNZG		FN	52285	FTR		3381	FN	FNZG	FNND		52790	LNC			FCV/FN	4306		FRST			
4							FRST				3306		FN							4305	FRST		53380	FNND		52412
5							GMN				42202	FRST	3345		FLV					4345	FRST			LBX	51480	FL NK
6				FHS		FRST			FN	FLK	3304	3051		FN						FN	FLK	4971	FN	4307	FRST	FIR
7					FEO						56200	FNND			FOMZ											
8					FCL	LNC					52708	FNND	FRST	3307	FN											
9				FLV		FRV	FIZ	FIR			53120	61200		51321	FLV	FM	3370	3970								
10									FDR				FM	3065	2232											
11																										
1		<u>43</u>							GMN																	
2																										

- FSN : St-Niklaas
- FTR : Turnhout
- LNC : Monceau
- FRST : Aarschot
- NK : Kinkempois
- FSR : Schaarbeek
- FM : mechelen
- GWK : Welkenraedt
- FLK : Lokeren
- FIZ : Muizen
- FOMZ : Monceau
- FES : Essen
- FDR : Dendermonde
- AH : Aachen
- FN : Antw.-centr.
- FNZG : Antw. Schijnp.
- FNND : Antw. noord
- FL : Liège-Guill.
- FEO : Ronet
- FLV : Leuven
- GV : Verviers

51 : Dit verlies te Hasselt werd goedge maakt door de aankomst van de 5171 uit Monceau.

52 : Van deze reeks worden er 5 lokomotieven ingezet in reizigersdienst tussen Namur en Dinant en verder enkele spitsuurtreinen naar Bertrix.

Een tweede reeks - ZK - worden opnieuw 5 lokomotieven reeks 52 (en 54) ingezet : hier enkel goederendiensten van Ronet naar Graide-Paliseul, Heer-Agimont, Yvoir-Dinant, Gembloux, Amay-Statte. Deze reeks wordt onderstaand afgedrukt.

Nochtans worden deze loks regelmatig ingezet voor speciale treinen :

zo sleepte de 2756 de RTBF-trein Liège-Bertrix op 8 september naar Namur, hier werd de ganse trein - incl. de 2756 - door de 5215 en 5216 aangepikt en naar Bertrix gevoerd en zodoende kreeg Bertrix een première van de reeks 27.

De beide 52-ers van Latour staan meestal reserve.

Dag	Rijdt	Afstand	Uur	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
1	N67	54/52						FEO			Graide Paliseul 66652				66653		FEO		Monstree 66520		FEO					
2	N67						FEO	45752	Heer-Ag 76552	Hastice 76553	Heer-Agim. 76553					45751	FEO	FAZ	FEO							
3	N67									FEO		Yvoir 66650	Athée 66650	Yvoir 66650	Dinant 66651				FEO							
4	N67										FEO			Monstree 66607	Gemb. 66608	Gemb. 66604				FEO						
5	N67				FEO						Amay 66476	Statte 64477			FEO	Statte 64477			NK	Huy. 64452				64440	FEO	

FEO : Ronet

FAZ : Salzinnes

NK : Kinkempois

53 : Niet minder dan 13 van de 15 te Latour gestationeerde machines worden in de reeks ZN ingezet, hierbij komen ook bestuurders van Bertrix, Ronet en Stockem op deze machines tot inzet. Opmerkelijk is ook het groter aantal treinen tussen Athus en Stockem.

54 : De 5403 kreeg weer het vliegend wiel op zijn beide neuzen geschilderd : de eerste rit in deze livrei werd afgelegd op 8 september jl. Toen nam deze lokomotief een speciale

60 : Bij deze reeks zijn er diverse grotere wijzigingen opgetreden, die men per stelplaats als volgt kan samenvatten

Hasselt : geen wijzigingen in het bestand en de inzet.

Kinkempois : zoals bij de andere stelplaatsen, zijn de 60-ers opnieuw in dienst voor reizigerstreinen, in casu piekuurtreinen. Hierbij wordt de dienst steeds in dubbel traktie uitgevoerd. Dit geldt evenzeer voor de overige depots. Te Kinkempois wordt één trein gereden, nl. trein 4421 Statte-Liers (16.18-17.32).

Anderzijds gaf de Luikse stelplaats de 6013, 6015, 6020 en 6080 aan Merelbeke in leen voor gelijkaardige diensten.

St-Ghislain : ook deze stelplaats heeft gelijkaardige opdracht gekregen en rijdt de volgende treinen :

3822 : Mons - Brussel-noord (06.20 - 07.23)

4528 : Brussel-noord - St-Ghislain : 17.13 - 18.28

4561 : Tournai - St-Ghislain : 16.09 - 16.48

Verder levert St-Ghislain ook de machines 6028, 6040, 6068 en waarschijnlijk nog enkele andere machines aan Monceau.

Anderzijds zijn 6 verdere machines - bij voorkeur de prototypemachines - ingezet in de goederenreeks. Daarenboven werd de 6024 uit het bestand afgevoerd, hieronder de levensloop :

210.024 -- 6024

Bouwer : ABR - Cockerill - Salzinnes

Fabrieksnr : 4032

Levering : 10/09/1964

Stelplaatsen : St-Ghislain : 10/09/64 - 01/06/82

Monceau : 01/06/82 - 03/06/84

St-Ghislain : 03/06/84 - 01/10/84

Buiten dienst : PV nr 89 van 06/09/84

Uit geschriften : 01/10/1984

Monceau : na een korte tijd afwezigheid, zet deze stelplaats opnieuw deze machines in, en wel voor de volgende treinen :

3750 : Erquelinnes - Charleroi : 6.18 - 6.54

3744 : Charleroi - La Louvière : 7.35 - 8.06

4706 : La Louvière - Charleroi : 16.26 - 16.54

3762 : Charleroi - Namur : 6.34 - 7.41

4731 : Namur - Charleroi : 17.08 - 18.01

Ottignies : deze stelplaats zet 2 machines van Kinkempois in voor volgende trein :

3133 : Ottignies - Namur : 7.23 - 8.03

Ronet : naast het onderhoud aan de machines van Ottignies, staan in deze stelplaats nog 4 machines reeks 60 afgesteld nl. 6072, 6083, 6085 en 6090 alle van Kinkempois.

Merelbeke : hier heeft men de grootste wijzigingen, eerst het grootst aantal gesleepte treinen, met name :

3916 : Zottegem - Brussel-zuid (Vorst) : 6.55 - 7.51

4915 : (Vorst) - Brussel-zuid - Zottegem : 16.58 - 17.27

3031 : Denderleeuw - Brussel-zuid - (Vorst) : 7.23 - 8.01

4071 : (Vorst) - Brussel-zuid - Denderleeuw : 16.07 - 16.46

60 : 3081 : Dendermonde - Brussel-zuid - (Vorst) : 6.32 - 7.20
 4991 : (Vorst) - Brussel-zuid,- Dendermonde : 16.06 - 16.55
 3084 : Dendermonde - Brussel-zuid - (Vorst) : 7.34 - 8.27
 4994 : (Vorst) - Brussel-zuid - Dendermonde : 16.51 - 17.42
 3085 : Dendermonde - Brussel-zuid - (Vorst) : 8.06 - 8.47
 4995 : (Vorst) - Brussel-zuid - Dendermonde : 17.20 - 18.10

Deze diensten worden vooral gereden door de uit Kinkempois overgekomen machines.

Verder zet Merelbeke nog 6 machines reeks 60 - hieronder ook de 6005 - in voor lokale goederentreinen, vooral in de richting Zelzate - Sas van Gent.

Ondertussen werden er 4 machines te Merelbeke op rust gesteld en binnenkort volgen dan nog de 6021, 6061 en 6111. De levensloop van de buiten dienst gestelde loks :

210.009 -- 6009

Bouwer : ABR - Cockerill - Salzannes
 Fabr.nr : 4017
 Levering : 26/06/1964
 Stelplaatsen : Hasselt : 26/06/1964 - 04/04/1972
 Merelbeke : 04/04/1972 - 01/10/1984
 Buiten dienst : PV nr 82 van 09/08/1984
 Uit de geschriften : 01/10/1984

210.018 -- 6018

Bouwer : ABR - Cockerill - Salzannes
 Fabr.nr : 4026
 Levering : 18/08/1964
 Stelplaatsen : St-Ghislain : 18/08/1964 - 12/12/1973
 Monceau : 12/12/1973 - 03/06/1984
 Merelbeke : 03/06/1984 - 01/10/1984
 Buiten dienst : PV nr 83 van 09/08/1984
 uit geschriften : 01/10/1984

210.031 -- 6031

Bouwer : ABR - Cockerill - Salzannes
 Fabr.nr. : 4039
 Levering : 20/10/1964
 Stelplaatsen : St-Ghislain 20/10/1964 - 29/09/1980
 Merelbeke 29/09/1980 - 01/10/1984
 Buiten dienst : PV nr 84 van 09/08/1984
 Uit de geschriften : 01/10/1984

210.064 -- 6064

Bouwer : ABR - Cockerill - Salzannes
 Fabr;nr : 4094
 Levering : 04/06/1965
 Stelplaatsen : Merelbeke 04/06/1965 - 01/10/1984
 Buiten dienst : PV nr 85 van 09/08/1984
 Uit geschriften : 01/10/1984

60 : Te vermelden valt echter nog dat het slepen van de reizigerstreinen slechts van korte duur is, en naarmate er lokomotieven reeks 21 bedrijfsklaar worden, deze diensten overnemen.

62 : Bij deze reeks hebben we de volgende inzet :

Stelplaats	Reeks	Aantal diensten	Effektief
Kortrijk	ZM	9	21
	Z8 (goed.)	6	
Merelbeke	ZC	14	42
	ZG	3	
	ZS	3	
	Z8 (goed.)	4	
Hasselt	ZH	7	22
	Z8 (goed.)	8	
Monceau	ZR	11	15
St-Ghislain	ZQ	11	17
Totaal		93 diensten	130 lokomotieven

Op de volgende bladzijde worden de goederenreeksen van Hasselt en Merelbeke afgedrukt, hierbij kan men opmerken dat voor de beide stelplaatsen vooral lokale diensten opgenomen werden, die echter een groot inzetgebied beslaan.

Ook de reeks van Kortrijk - waarin ook de 6215 met elektrische verwarming ingezet wordt - bevat enkel lokale diensten met als inzet naar Waregem, Lauwe, Roesel are, Moeskroen,

DAG	RITDAG	AFST	UUR 1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	
Z9		62																								
1	NGF	<u>LK</u>	LK	47357	FMC	69435	LK	69435	Roesel					69456	LK											
2	NGF							LK	69511	FMC	47321	LK	FGZH	49724	FMC	69501	LK	41320	FMC	69404	FMC					Δ LK
3	NGF											LK	Lauwe	LK	HLR				LK	Δ	Demer	FKR	FGSF		FMC	
4	NGF							LK	69502	Waregem	HLR			69503	LK			FMC	47310	Δ	LK					
5	NGF		79506	Arienen	LK	49727	FGZH		LK	69405	FMC		TCG	46843	47725	LK	FGZH				49734	FMC	Δ	LK		
6	NGF												LK	47723	FGZH			49728	FMC		LK	47729	FGZH	49736	FMC	

LK : Kortrijk
 FGZH : Gent-Zeehaven
 HLR : rangering
 FKR : Merelbeke
 FGSF : Sifferdok
 FMC : Moeskroen
 TCG : Tourcoing

Beurtregelingen : reeks 62 van Hasselt en Merelbeke

(goederen)

Dag	Rijdt	Afstand	Uur	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	
ZH		62																									
1	N67	<u>FHS</u>									FLV		St. Jans W. 73526	FLV		53360	FHS	Schaaiwing				GWT Δ	33843		FLV	FNND Δ	
2	N67			47043		FHS				MZD 73505	Leopoldsb		73574	FHS		Bevingen 73536			73539	FHS							
3	N67												Onderhoud	te		FHS											
4	N67												Reserve			FHS		Tewendelo 63527			FRST 53220	Δ			FLV		
5	N67																										
6	N67																										
7	N67																										
8	N67																										
ZF		62																									
1	N67	<u>FKR</u>																									
2	N67																										
3	N67																										
4	N67																										

- FLV : Leuven
- FNND : Antwerpen-noord
- FIZ : Muizen
- FFO : Vorst-zuid
- FKR : Merelbeke
- FGZH : Gent-Zeehaven
- LNC : Monceau
- FHS : Hasselt
- MZD : Zolder
- FTR : Turnhout
- FGSP : Gent-St-P
- FMN : Manage
- LK : Kortrijk
- GWT : Waterschei
- FRST : Aarschot
- FN : Antwerpen-Centr.
- FGND : Gent-noord
- FZT : Zottegem

62 : Anderzijds werd de te Hasselt verongelukte 6308 nu officieel uit de bestandslijsten geschrapt, hieronder de levensloop :

212.208 -- 6308

Bouwer : Brugeoise & Nivelles
 Levering : 20|06|1966

Stelplaatsen : Haine-St-Pierre 20/06/1966 - 03/06/1984
 Hasselt 03/06/1984 - 01/10/1984

Buiten dienst : PV nr 87 van 09/08/1984
 Uit de geschriften : 01/10/1984

70 : Ook de reeks 70 kreeg een uitbreiding van de diensten en hieronder de thans geldende reeks :

DAG	RITDAG	AFST.	UUR	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
1	N67	70 FNDM			FNDM	62534	Hecetals	HLA		62533	Olda	Hecetals	(aandring l 207)						FNZG		62513	FNKL			FNDM	FNDM
2									FNZG	62534	Zwynd	Kalle	Bediening	(208-209)				Zwynd	FNDM							
3					FNDM		FNDM	A	62511	FNKL	Boom	Niel	Boom	FNKL	FNDM	FNDM		Hecetals	FNKL					62507	FNDM	
4		70 of 74			FNDM		Hecetals					Turnhout			Tiden		Turnhout								Hecetals	FNDM

FNDM : Antwerpen-dam FNZG : Antw. schijnpoort
 FNKL : Antw. Kiel FNND : Antw. noord

Opmerkelijke treinen hierin zijn :

62524 : Antwerpen-schijnp. - Zwijndrecht : dubbel traktie met reeks 59 op kop

62500 : Zwijndrecht - Antw.-schijnp. : dubbel traktie met ellok achter reeks 70.

72 : Officieel is het nu zover : deze reeks is niet meer in de beurtregeling opgenomen : te Antwerpen-noord waren ze al langere tijd verdrongen door de reeks 71, de laatste sleepdienst werd overgenomen door een lokomotief reeks 75, te Stocatra moeten lokomotieven reeks 82 tot inzet komen.

De 72-ers staan nog slechts reserve en springen in als een 82-er het op Stocatra het laat afweten.

Ondertussen werden de 7204 en 7207 definitief afgesteld, zodat het inzetbestand gedaald is tot 4 machines, nl. 7201, 7203, 7209 en 7214.

73 : Geen echte wijzigingen in dit bestand, opmerkelijk is echter wel de achteruitgang van de diensten te Monceau, enerzijds te wijten aan de achteruitgang van de staalnijverheid anderzijds door de sluiting van diverse baanvakken in de streek. Nochtans worden deze machines regelmatig ingezet

73 : bij de elektrifikatiewerkzaamheden op de lijn Ottignies-Charleroi.

82 : Nieuw in de reeks van Gouvy, is het feit dat de 82-ers van deze stelplaats nu ook de bediening van Bastogne op zich nemen en hierbij ook de loskoer van Bourcy bedienen. Tot voor kort werd dit gedaan door de lokotractor reeks 91 van Libramont.

Verder zijn ook de lichterdiensten - meestal in dubbel traktie (2x 82) - tussen Gouvy-vorming en Bellain op de Luxemburgse grens.

Anderzijds verzekeren de 82-ers de lokale goederentreinen naar en de rangeringen te Trois-Ponts, Rivage, Poulseur en Aywaille.

DAG	RITDAG	AFST.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	
1	N67	82 FVY				FVY X47136 A	Bellain FVY			Bellain FVY X47130 A						Bellain FVY X47130 A			FVY	Bellain FVY X47132 A	FVY	Bourcy X47144 A		FVY		
2	N67			FVY		Bellain FVY X47136 A				Bellain FVY X47130 A						Bellain FVY X47130 A				Bellain FVY X47132 A		FVY				
3	N67									FVY	Bastogne 64620	Bourcy 6660	Bast. 64621	FVY	Bourcy FVY											
4	N67					FVY		95527	Rivage		Poulseur 74477	Rivage 74478	Rivage 74475	Aywaille 74476	Rivage 74479	Poulseur 74480	Rivage				95528				FVY	

FVY : Gouvy

84 : Voor de elektrifikatiewerken tussen Brugge en Kortrijk kreeg de stelplaats Oostende (standplaats Brugge) de machines 8434 (van Hasselt) en 8438 (van Haine-St-Pierre). Ter vervanging kwam de - te Antwerpen-Dam in leen gegeven 8469 terug naar Hasselt en wordt hier vooral ingezet voor de rangeringen in de wagenwerkplaats.

Ook de machines van Kortrijk worden zeer frekvent ingezet voor baantreinen op de verbinding naar Zottegem.

Anderzijds krijgen de machines een uitgebreider inzetgebied en rijden ze lokale goederentreinen naar Verviers, Visé en Büllingen, dit over de Vennbahn.

Tentoonstelling : 125 jaar spoorwegen te Luxembourg

Naast machines van de CFL, de SNCF en de DB was ook de NMBS hierop vertegenwoordigd met een elektrisch stel reeks O3 (de 334), een ellok reeks 27 (de 2739), de tentoonstellingstrein van Railtour en een M4-rijtuig.


 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 small horizontal line is positioned below the 'Z'.

KRANT

1. Overzicht van het seizoen 1984 :

** Het materieel :

- Na de aankomst van de lokomotief nr 6 (La Meuse/3223) vanuit de mijn van Wérister kort na het vorige seizoen, is de aanschaf van rollend materieel even stil gebleven, doch door de goede exploitatieresultaten was een verdere aangroei van het rijtuigpark dringend gewenst en kort voor het spoorwegfestival kwamen twee bijkomende rijtuigen type L te Zolder aan en deze werden tijdens het spoorwegfestival voor het eerst ingezet.

Anderzijds werden de geplande restauraties slechts ten dele uitgevoerd : voornaamste verwezenlijking was echter wel de afwerking van een tweede lokomotief, nl. de tweeassige lok afkomstig van de Métallurgie d'Olen. Deze machine werd tijdens de zomer volledig afgewerkt. Op 21 juli werd deze machine voor het eerst opgestookt, op 28 juli reed hij zijn eerste ritten in effectieve dienst, op 18 augustus werd "Magda" dan officieel in dienst gesteld.

Ook de restauraties aan de lokomotief 6 "Bebert" schieten goed op en op dit ogenblik is de loopwerk afgewerkt. Doch de afkeuring van de Crampton-buis tijdens de ketelkeuring betekende een aanzienlijke vertraging. Er wordt getracht om deze machine in de loop van volgend seizoen bedrijfsklaar te krijgen. Op dat ogenblik kan dan de restauratie aan "Nestor" (afkomstig van Tessenderlo-chemie) terug opgenomen worden.

Tijdens de winterperiode werd ook het tweede (Oostenrijks) Bi-rijtuig opgeknapt en restaureerd, tijdens het seizoen zelf kwam dan ook het CD-rijtuig type L klaar.

** De exploitatie :

Voor het begin van het seizoen konden er tal van nieuwigheden opgetekend worden : verlenging van het perron te Zolder, betere bewegwijziging aan de ingang en in de mijn, tickettenverkoop voor het vertrek van de trein.

Net zoals vorig seizoen werd er geopteerd voor een exploitatie met de beide Bi-rijtuigen en als versterking 1 of 2 R-rijtuigen. Nieuw was ook de doorrit doorheen de mijn, eerst in dieseltraktie doch bij het klaarkomen van de tweede stomer in stoomtraktie. Hierdoor was de TTZ de enige museumlijn in België die tijdens elke ritdag twee stoomloks in bedrijf had.

Tijdens de twee ritten in de voorseizoen en de drie ritten tijdens de vakantiemaanden werd er niet minder dan 1 597 km in stoomtraktie en 314 km in dieseltraktie afgelegd.

Tijdens 25 ritdagen (7 minder dan vorig jaar) werden niet minder dan 8500 reizigers vervoerd (+ 15 %), verdeeld over 4800 reizigers tijdens het seizoen (+ 37 %) en 3700 tijdens het spoorfestival (- 10 %). Er moesten 6 bijkomende ritdagen voorzien worden, dit om groepen te rijden. Opmerkelijk hierbij was de groep van 480 man van de Lions-club, die de inzet van al ons materieel noodzaakte.

Vooraf de rondritten doorheen de mijn verheugden zich in een grote belangstelling en daarom zal vooral deze dienst uitgebreid moeten worden. De ritten naar het steenstort tijdens het spoorwegfestival bewezen dit nogmaals in versterkte mate.

Anderzijds zijn er nog steeds enkele negatieve punten : daar waar de opvang van de reizigers op de mijn verbeterd werd, kon de bewegwijzering buiten de mijn nog niet verwezenlijkt worden, dit door het feit dat de T.T.Z. deze zelf zal moeten bekostigen. Verder dient er ook een verdere opvangmogelijkheid te zijn voor de mensen die geruime tijd voor vertrek van de trein aanwezig zijn (bv. tentoonstelling). Ook de akkomodatie te Genebos is - gezien het groter aantal reizigers - te klein geworden.

Nog op het gebied van de veiligheid en de betere zichtbaarheid - door de begroeiing - kon geen definitieve oplossing gevonden worden.

Verder moet ook een inspanning gedaan worden aan de opvang van groepen (vooral jeugdgroepen) en van gehandicapten.

** Medewerking :

Ondanks het feit dat tijdens de exploitatiedagen een verhoging van het aantal werkers opliep en de taak daardoor vergemakkelijkt werd, heeft de T.T.Z. nog steeds een gebrek aan vrijwilligers. Zo kunnen we wel rekenen op een 30 man die regelmatig hun diensten aanbieden en lag het inzetgemiddelde per ritdag op een 13 à 14 personen.

Doch vooral op de zaterdagen - wanneer er gerestaureerd wordt - en tijdens het voorseizoen, ontbreken nog regelmatig handen en het lijkt dat verschillende leden hun interesse in dit hoogstnoodzakelijk werk gedeeltelijk verliezen. Nochtans om vlugger tot nog betere resultaten te komen, willen we hier nogmaals om een oproep doen om - iedereen naar eigen capaciteiten - te komen helpen bij de verdere opbouw van onze vereniging.

Toch wil ik iedereen danken voor het gepresteerde werk en vooral de inzet, die men steeds kosteloos voor de T.T.Z. kon opbrengen en nog zullen opbrengen. Anderzijds wil ik hierbij oproepen om ons museumbedrijf bij vrienden en kennissen meer bekend te maken om zo de drempelvrees te verminderen.

Verder moet ik ook alle diensten het het ganse personeel van de mijn - en vooral dhr. Coulie danken voor het onthaal, voor het gebruik van de lijn en de hulp die we mochten ontvangen bij moeilijkheden of op gewone vraag. Zonder deze hulp was een verdere uitbouw trouwens niet mogelijk.

Verder is er nog de hulp en vooral de opmerkelijke samenwerking met de N.M.B.S., waardoor de aankoop en de overbrengingen van aangekocht materieel of lokomotieven voor de tentoonstellingen zo vlot afgehandeld konden worden.

Als laatste kregen we ook medewerking van de VVV-Heusden-Zolder en de PVTL, die zorgden voor de informatie aan het publiek en de steun bij de manifestaties.

** Veiligheid, technische moeilijkheden :

Met betrekking op de veiligheid, is dit gekenmerkt door een sterkere nadruk op de veiligheidsvoorschriften en werden er verdere stappen gedaan om het bedrijf zowel voor de T.T.Z.-leden, als voor de bezoekers zonder gevaren te laten verlopen. Hiervoor werden nieuwe onderrichtingen opgesteld en worden de rangeringen en radioverbindingen strikter gereguleerd. Naarmate het verkeer intenser wordt, moet er echter nog verder hameren op de absolute veiligheid, en zou het vertrek vanuit Zolder en eventueel Genebos door middel van seinen beveiligd moeten worden.

Nochtans deed zich dit seizoen het eerste - ernstiger - ongeval voor met een reiziger, waarbij echter moet gezegd worden dat deze persoon zelf volledig verantwoordelijk was voor dit ongeval.

Door de inbouw van nieuwe batterijen bij de diesellokomotief en een strikter onderhoud en nazicht bij de stoomlok(s) konden de technische moeilijkheden sterk verminderd worden en moest geen enkele rit afgelast of verdieseld worden. Geen enkel groter technisch mankement trad dit seizoen op.

** vooruitzichten voor het ritseizoen 1985 :

Uitgaande van de ervaringen van dit jaar, kon het ritschema praktisch ongewijzigd aangehouden worden. Wel wordt er nu geopteerd voor een klokvast tweeuurdienst, met als eerste vertrek om 14.00. Ook de rondritten doorheen de mijn zullen uitgebreid worden, doch dit heeft wel tot gevolg dat dit niet meer mogelijk is in het oponthoud tussen twee ritten in. Eventueel moet dit tijdens het seizoen zelf nog opgevangen worden.

Daar waar de rijtuigpark op dit ogenblik ruim voldoende is (na indienststelling van lokomotief nr 6 komt de dagcapaciteit nu op 700 à 800 reizigers te liggen, tegenover 450 man nu), stelt zich het probleem voor extra-ritten en groepsreizen. De hoge prijs schrikt de mensen soms af en hier zou een oplossing moeten komen die weinig TTZ-mensen nodig heeft en zo weinig mogelijk kost. De aankoop van een dieselstel is dan ook aangewezen, temeer er dan ook eventueel ritten op zaterdag geprogrammeerd kunnen worden.

Ander probleem dat tot een oplossing moet komen, is de opvang van de bezoekers te Zolder. Hiervoor zou geopteerd worden tot het aanpassen van de werkwagen tot permanente tentoonstelling met ticketverkoop en klein buffet. Verder moet nagegaan worden of in dit rijtuig geen modelbaan kan gebouwd worden. Hiervoor zouden ten minste twee vrijwilligers moeten gevonden worden. Anderzijds zou een tweede rijtuig aangekocht moeten worden om deze tentoonstelling verder uit te breiden.

Verder moet ook Genebos uitgebouwd worden, hier zou het terrein verder aangevuld moeten worden en zou het perron zowel verhoogd als verlengd worden. Ook het buffet heeft een vergroting nodig, meer bepaald een aanbouw van een overdakt terras voor de opvang van de reizigers bij slecht weer.

Anderzijds zou de verdere aankleding van de lijn en de vertrekplaatsen (bv. seinen, spoorattributen, ...) aangepakt moeten worden.

Verdere punten van aanpassing zijn :

- verbeteren van de opstap aan het perron te Zolder
- aanleg van een tweede perron te Zolder, waardoor de rondrit doorheen de mijn efficiënter uitgevoerd kan worden.

- verdere uitwerking van de opvang van de reizigers en aanbrengen van verdere wegwijzers en aankondigingspanelen.
- uitgave van een korte beschrijving en een uitgebreidere catalogus met beschrijving van de lijn en het materieel.

Voorgestelde ritdagen en exploitatieregeling (deze moet nog goed-gekeurd worden door de beheerraad en door de directie van de mijn)

Ritdagen :

Mei :	12, 26 en 27/05
Juni :	9, 23, 30/06
Juli :	7, 14, 21, 28/07
Augustus :	4, 11, 25/08
September :	1, 8/09
Spoorfestival :	15, 16, 17, 18 augustus

Uurregeling :

Mei - juni :

Zolder-mijn	14.00	16.00
Genebos aank.	14.30	16.30
vertr.	14.55	16.55
Zolder-mijn	15.25	17.25
Rondrit mijn	15.30	17.30

Pinksteren - Juli - Augustus - September

Zolder-mijn	14.00	15.30	16.00	17.30
Genebos	aank.	14.30	16.00	16.30
	vertr.	14.55	16.25	16.55
Zolder-mijn	15.25	16.55	17.25	18.55
Rondrit mijn	15.00	15.30	17.00	17.30

Door deze regeling hebben we :

- een gekombineerd parcours met steeds een rit naar Genebos en een doorrit doorheen de mijn.
- een overzichtelijker ritschema met vertrekken om 14.00, 15.00, 16.00 en 17.00 en een duur van 2 uur
- als enige museumlijn in België konstant twee stoomlokomotieven in dienst tijdens de vakantiemaanden met kruising te Genebos.

** De vereniging :

De groei van de vereniging vordert verder en op dit ogenblik hebben we ca. 120 leden. De klassieke vergaderingen in Zolder zijn nog steeds de trekpleister voor de leden die niet bij de museumwerking betrokken zijn.

Ook de TTZ-aktueel is nu praktisch in zijn definitieve fase getreden, verbeteringen die gepland worden is de invoeging van foto's een uitgebreider aktueel gedeelte (met o.a. ook de rijtuigen).

Dit jaar is gekenmerkt door de uitgave van een verdere brochure (type 38) en de voorbereiding van brochures over het type 211 (reeks 64), herdruk van het type 25, en het type 7.

=====



Algemene Statistiek seizoen 1984

	lok 2 Magda	lok 3 Simone	diesel	37.052	37.120	33.146	33.166	43.315	63.961	63.962	66.004	Aantal reizigers per dag	som	Brandstoffen kolen	Brandstoffen gasoil	testen
v6/05		5 km	40 km	52 km	52 km						20 km	25	25	7 ton	500 l	
06/05		40 km	24 km	20 km	20 km						20 km	45	70			
19/05		20 km	24 km	52 km	52 km						20 km	130	200			
20/05		40 km	20 km	40 km	40 km			20 km	20 km	20 km	20 km	480	680			
26/05		40 km	24 km	52 km	52 km			20 km	20 km	26 km	26 km	250	930			
03/06		40 km	24 km	20 km	20 km							-	-			
09/06		20 km	12 km	20 km	20 km							200	1 130			
10/06		40 km	12 km	52 km	52 km						20 km	250	1 380			
11/06		78 km		78 km	78 km							70	1 450			
24/06		20 km	32 km	72 km	72 km			20 km	20 km	20 km	20 km	150	1 600		350 l	
23/06		60 km		26 km	26 km							50	1 650			
30/06		26 km		72 km	72 km						20 km	320	1 970			
01/07		60 km	12 km	72 km	72 km			20 km	20 km	20 km	20 km	260	2 230			
08/07		80 km	12 km	72 km	72 km						52 km	300	2 530			
15/07	Testen	60 km	12 km	72 km	72 km							240	2 770			
21/07		72 km		72 km	72 km							370	3 140	5 ton		Testen
22/07		60 km	12 km	72 km	72 km				52 km	52 km						
28/07		20 km		72 km	72 km											
29/07		32 km	60 km	72 km	72 km				20 km	20 km		320	3 460			
04/08		20 km	20 km	20 km	20 km							50	3 510			
05/08		46 km	66 km	72 km	72 km				20 km	20 km	20 km	280	3 790			
12/08		46 km	40 km	72 km	72 km				20 km	20 km	20 km	380	4 170			
18/08		60 km	60 km	60 km	60 km	60 km	60 km	40 km	40 km	40 km	40 km	1 200	5 370		330 l	
19/08		80 km	100 km	100 km	100 km	70 km	80 km	80 km	60 km	50 km	50 km	2 500	7 870	3 ton		
26/08		72 km	46 km	80 km	80 km	20 km	20 km					370	8 240			
02/09		52 km		52 km	52 km							210	8 450			
09/09		26 km		26 km	26 km							50	8 500			
Totaal	356 km	1 241 km	314 km	1 372 km	1 372 km	150 km	120 km	140 km	120 km	242 km	288 km		8 500			

MODELBOUW

- nieuwe handelsmodellen : (periode september - oktober)

SNCF	Elektrische lokomotief reeks BB 7200	Roco	6164A
DB	Stoomlokomotief reeks 012	Märklin	3310
DB	Elektrisch treinstel reeks 430	Lima	9800

* rijtuigen :

SNCF	Ligwagen AB	Roco	44214C
SNCF	Afdelingswagen (derde klasse)	Roco	44236A
SNCF	Afdelingswagen (derde klasse)	Roco	44237A
AZD	Sneltreinrijtuig type Byg (B)	Roco	4250D
AZD	Sneltreinrijtuig type AByg (AB)	Roco	4252D
AZD	Sneltreinrijtuig type BDyg (BD)	Roco	4254D
SBB	Sneltreinrijtuig type IV (A)	Märklin	4123
SBB	Sneltreinrijtuig type IV (B)	Märklin	4124
SBB	Restauratierijtuig type IV	Märklin	4125
DB	Sneltreinrijtuig type Bye 664 (B)	Märklin	4134
DB	Salonwagen type WGM 842.0	Märklin	4175
DB	Salonwagen type WGM (Deutsche Weinstrasse)	Märklin	4176
DRB	Personenrijtuig type AB 3ü (bay)	Trix	3732
DRB	Personenrijtuig type C 3ü (pr)	Trix	3733
DRB	Pakwagen type Pw 3ü (Bay)	Trix	3734
DB	Postrijtuig	Fleischm.	5102

* wagens :

SBB	Schuifwandwagen	Roco	4341B
SNCF	Zelflosser	Roco	4386F
SNCF	Rongenwagen type Ks	Roco	44305A
SNCF	Koelwagen "Interfrigo"	Roco	44319A
OBB	Autotransportwagen type DDM	Lima	9077
DB	Koelwagen "Löwenbrau"	Fleischm.	5102
DRB	Gesloten wagen voor kleinvee	Fleischm.	5364

Schaal N :

DB	Stoomlokomotief reeks 050	Fleischmann	7179
----	---------------------------	-------------	------

* Rijtuigen :

DB	Salonwagen (B) type WGYge 831	Roco	2274F
DB	Pakwagen type Dye 975	Roco	2277D
DB	Postwagen	Fleischm.	8102

Wagens :

DB	Zelflosser type Fad	Roco	2337A
DB	Open goederenwagen Ommu	Fleischm.	8204
DB	Magazijnwagen	Fleischm.	8351
DB	Kleinveewagen	Fleischm.	8364
DB	Kraanwagen	Fleischm.	8502
DB	Schuifwandwagen "Ford"	Trix	3267

Aankondiging van nieuwigheden : . .

Roco kondigde als eerste al een groot gedeelte van de nieuwigheden voor volgend jaar aan in zijn catalogus, meer bepaald zijn de volgende lokomotieven te verwachten :

- DB : stoomlokomotief reeks 74 (T 12)
 daar deze lokomotief ook in België gereden heeft als type 96, komt deze versie hopelijk ook in model uit.
- DB : diesellokomotief reeks 220 (V 200)
- DB : elektrische stel reeks 491 (glazen trein)
- OBB : elektrische lokomotief reeks 1045
- FS : diesellokomotief reeks 345

* Belgische nieuwigheden :

Deze periode is zeer kalm geweest in verband met nieuwe Belgische modellen, doch twee zeer interessante modellen werden aangekondigd voor oktober en deze worden in ons volgend nummer uitvoerig besproken; het zijn :

de elektrische lokomotief reeks 27 (Lima), zowel genummerd als zonder nummer.

de graanwagen(s) van Dacker.

Anderzijds zijn er enkele kleinere nieuwigheden :

Kopstuk voor de ombouw van M2 -BD-rijtuig

Jocadis

Voor de diensten als trek- en duwstellen met M2-rijtuigen werden een aantal BD-rijtuigen omgebouwd tot stuurstandrijtuigen. Hierbij verkreeg men twee versies : nl. een dieselversie en een versie voor elektrische tractie.

Voor deze beide versies bracht Jocadis een volledige klare kopwand op de markt, die betrekkelijk makkelijk aan een BD-rijtuig (Lima-basis) kan gemonteerd worden. Moeilijkste werk bij de montage vormt het glad maken van de wanden en natuurlijk ook de schildering.

Verkoopprijs : 295 BF per kopstuk.

Gesloten goederenwagen "Cote d'or"

Märklin

Speciaal voor de Belgische markt brengt Märklin een omgeschilderde versie van een gesloten goederenwagen met als opschrift "Côte d'or". Zoals gewoonlijk heeft een goede rijeigenschappen en een haarscherpe opdruk, doch spijtig is hier dat een dergelijke wagen een zuiver imaginair produkt is, dat nooit in werkelijkheid bestaat heeft.

Ketelwagen "Shell"

Liliput

In dezelfde categorie heeft men een verdere versie van de klassieke tweeassige ketelwagen, nu met opdruk "Shell" op zilverkleurige ketel en oude nummering. Goed uitgevoerd, doch de modelbouwer wacht waarschijnlijk eerder op "echte" Belgische wagens.

=====

Inzetperiode van de EB/NMBS-lokomotieven.

Om een modelbaan echt te maken, is het niet alleen van belang om het landschap goed te verzorgen of de baan perfect aan te leggen, men kan ook pogen om de sfeer van een bepaalde periode te vatten: zo kan men bv. een tijd van de jaren '50 nabootsen. Nog vele stoomlokomotieven, opkomende elektrische en dieseltraktie, Maar welke lokomotieven kan men dan inzetten.

De onderstaande tabel geeft nu een overzicht van de inzetperiode van alle in de handel zijnde Belgische modellen. Wil men nu weten welke lokomotieven (of wagens) nu in een bepaald jaar aanwezig waren, trekt men een verticale lijn en wanneer deze lijn een stippellijn snijdt, dit dit zeggen dat dit type nog aanwezig was.

Type	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	Merk
1															DJH
7															Hünerbein
10															DJH
12															DJH
15															DJH (ombouw)
16															DJH
25															Fleischm.
26															Liliput
27															Piko
29															DJH
39															DJH
41															DJH (ombouw)
44															DJH
48															DJH (ombouw)
53															DLH
61															roco (ombouw)
64															Diverse
67															Rivarossi
72															DJH
81															Piko/Fleischm.
82															Piko (ombouw)
90															Roco
93															Liliput
96															Märklin
97															Roco
98															Fleischm.
99															trix
150/15															Lima
160/16															Märklin
18															Jouef/Lima
122/22															Dacker
123/23															Dacker/Lima
124/24															Dacker/Lima
125/25															Lima/Dacker
25.5															Lima/Dacker
27															Lima
101/29															Roco
200/51															LMS Lier
201/59															Roco
202/52															Diverse
203/53															Diverse
52/53 ombouw															LMS Lier
204/54															Märklin
205/55															LMS Lier
210/60 Proto															Märklin
210/60															LMS Lier
211/64															LMS Lier
213/65															LMS Lier/Jocadis

Toch moet men dan nog enkele punten in het oog houden :

- de nummering van de lokomotieven (drie verschillende nummeringen)
- de schildering van de machines (ook hier diverse uitvoeringen).

Om dit gedeelte op te vangen, staan er onder de tabel enige opmerkingen hieromtrent.

Wil men historisch exact werken en toch zoveel mogelijk lokomotieftypes inzetten, is de periode 1962-63 de beste. Wil men de periodeindeling enigszins omzeilen, en naast modern materieel ook stoomloks gebruiken, kan men bv. een spoorwegmuseum (met museumritten) over het ganse net) uitbeelden. Natuurlijk zijn bij het "model" net alle museumlokomotieven rijvaardig.

Type	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	Merk
/75															LMS Lier
260/80															Diverse
231															Märklin
230/91															Jocadis
551															Dacker
553/49															Bongé
600															Trix
08															Lima
09 (Benelux)															Lima (ombouw)
RIJTUIGEN															
GCI															Jocadis
Sneitr. 58.															liliput
Couper. 57.															Liliput
Donderbus															Roco
I1															Fleischm.
M2															Lima
I10															Roco

Voornameperiodes :

1918 - 1931 : oude nummering, voor stoomlokomotieven : bruine livree
1931 - 1940 : vier-cijfer-nummering, begin van de groene livree bij stoomloks
1940 - 1946 : oorlogsperiode en nasleep
1946 - 1967 : vijf-cijfer-nummering, tweekleurige livree bij elloks en dieselstellen, einde van de stoom
1967 - 1971 : éénkleurige schildering bij de elloks, begin van rood-gele livree bij dieselstellen
1971 - : invoering van nieuwe nummering
1976 : gele livree bij dieselloks, even later ook bij elloks
1978 : blauwe livree bij elloks, diesels blijven geel
1981 - : modernisering van het spoorwegbedrijf (reeks 03, 27)
begin van de afstelling bij dieselloks
1984 - : IC/IR-livree aangekondigd bij elektrische stellen, dieselstellen en rijtuigen.

FOTOTIPS

Poulseur (lijn 43)

- * kortstbijgelegen station : Poulseur
- * te bereiken : vanaf station hoofdweg richting Esneux volgen en na ca. 500 m rechtsaf en zo naar de spoorlijn.
- * onderwerp : brug over de Ourthe, spoorweg in Ourthe-vallei
- * gunstig tijdstip : van ca. 11.00 tot 16.00
- * treinen :
 - reizigersdienst : reeks 55 en CFL 1800
 - goederendienst : reeks 55 (regelmatig dubbel traktie) en reeks 82 (rangeringen)
- * benodigde lenzen : normaal- en groothoeklens.
- * opm : langs deze lijn zijn tal van mooie fotostandpunten (bv. Rivage - uitrit tunnel; Esneux - uitrit tunnel; Hony - vallei met kasteel op achtergrond; Tilff)

Wijgmaal (lijn 53)

- * kortstbijgelegen station : Wijgmaal
- * te bereiken : overweg aan station
- * onderwerp : stationszicht
- * gunstig tijdstip : 12.00 tot 18.00
- * treinen :
 - reizigersdienst : reeks 00 en 22 (P-treinen)
 - goederendienst : zeer uitgebreid : reeksen 23, 25, 26, 27, 51, 59

benodigde lenzen : normaallens

Liège (lijn 36)

- * kortstbijgelegen station : -----
- * te bereiken : autoweg Brussel-Liège, afrit Ans richting Roccourt. aan hoofdweg rechtsaf richting Liège en na ca. 100 m opnieuw rechtsaf (smalle, hellende straat onder de spoorweg door)
- * onderwerp : hellende vlakken van Liège
- * gunstig tijdstip : ca. 10.00 tot 17.00
- * treinen :
 - reizigersdiensten : reeksen 00, 03, 06, 16, 18, 22, 27.
 - lichterdiensten met 2383, reeksen 27 en 55
- * benodigde lenzen : normaallens

HISTORISCHE BLADZIJDE

Type 31 : (van 1900)

Naast de reeds bestelde lokomotieven in Engeland, besliste de EB om ook - ter vergelijking, enkele machines in Amerika aan te kopen en hiervoor werd een beroep gedaan op de Baldwin-fabrieken om 12 lokomotieven met een asindeling 1'C te bouwen.

Deze machines werden in 1900 geleverd en vooral in de lichte goederendienst vanuit Antwerpen en Brussel-noord ingezet. Doch - ondanks hun goede eigenschappen - konden ze niet volledig bekoren en al kort na de eerste wereldoorlog werden ze enkel nog voor reserve-diensten gebruikt en tegen het einde van de twintiger jaren waren ze al buiten dienst.

Asindeling :	1'C	Roosterlengte :	1 829 mm
Diameter cilinders :	457 mm	Roosterbreedte :	851 mm
Zuigerslag :	610 mm	Roosteropp. :	1,56 m ²
Diameter loopwielen :	838 mm	Keteldruk :	12,5 bar
Diameter drijfwielen :	1 562 mm	Massa (leeg) :	45 125 kg
Aantal kl. vlampijpen :	254	Massa (rijvaardig):	49,725 kg
Diameter kl. vlampijpen :	40/45 Mm	Aslast 1ste as :	7,625 kg
lengte vlampijpen :	3 308 mm	2 de as :	13,05 kg
Verwarmingsopp. haard :	11,13 m ²	3 de as :	14,25 kg
verwarmingsopp. pijpen :	105,69 m ²	4 de as :	14,60 kg
Verwarmingsopp (totaal) :	116,72 m ²		

Type 31 : (van 1905)

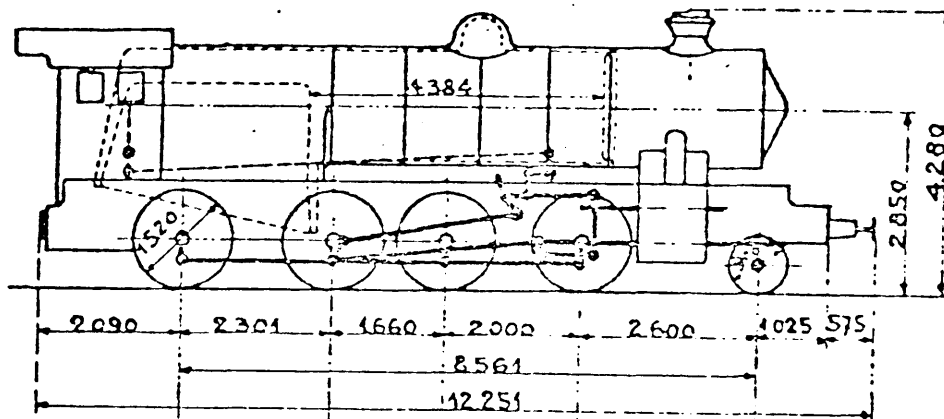
In 1925 - na de buitendienststelling van het vorige type 31 - namen de typen 32 met oververhitter (type 32S) het type 31 aan, in 1931 werden ze anderzijds type 41. Beschrijving : zie type 32S.

Type 31 : (van 1920)

Om de tijdens de eerste wereldoorlog verloren gegane machines zo vlug mogelijk te vervangen, bestelde de EB zowel in Amerika als ook in Groot-Brittannië lokomotieven. In dit laatste land kreeg Armstrong de opdracht om 200 lokomotieven te ontwikkelen, die als type 37 geleverd werden. Deze machines werden over het ganse land verdeeld en sleepten in deze eerste periode vooral reizigerstreinen, doch werden ook ingezet voor goederentreinen. Doch al gauw kwamen de gebreken naar voren en al in de jaren dertig werden vele machines afgesteld. Ondertussen kregen ze in 1931 wel de type-aanduiding 31 mee.

Vanaf 1936 werden deze machines verbouwd en aangepast en deze transformaties sleepten aan tot in 1947. Op dat ogenblik waren 172

machines die deze transformatie ondergaan hadden. Na de tweede wereldoorlog verzekerden ze nog slechts gedurende korte tijd diensten in goederen- en reizigersdienst, doch in de vijftiger jaren werden ze massaal op rust gesteld en de laatste machine verdween in 1960 van de sporen.



Asindeling :	1'0	Roosterlengte :	3 260 mm
Nummering :	5001-5200	Roosterbreedte :	1 000 mm
	3100-3200	Roosteroppervlakte :	3,26 m ²
	31.001-31.200	Keteldruk :	16 bar
Diameter cilinders :	570 mm	Inhoud ketel :	7,140 m ³
Zuigerslag :	711 mm	Volume stoomkamer :	2,700 m ³
Aantal kl. vlamp. :	122	Opp. stoomafgifte :	10,50 m ²
Diameter kl. vlamp. :	4C/45 mm	Massa (leeg) :	82 540 kg
Aantal gr. vlamp. :	35	Massa (rijvaardig) :	94 000 kg
Diameter gr. vlamp. :	125/133 mm	Aslast : 1ste as :	13 350 kg
Lengte vlampijpen :	4 384 mm	2 de as :	18 300 kg
Verwarmingsopp. haard :	18,23 m ²	3 de as :	20 000 kg
Verwarmingsopp. pijpen : kl.	75,70 m ²	4 de as :	20 600 kg
gr.	60,30 m ²	5 de as :	21 750 kg
Totaal verwarmingsopp.:	154,23 m ²		
Oververhittingsopp. :	64 m ²		

Type 32 : (van 1902)

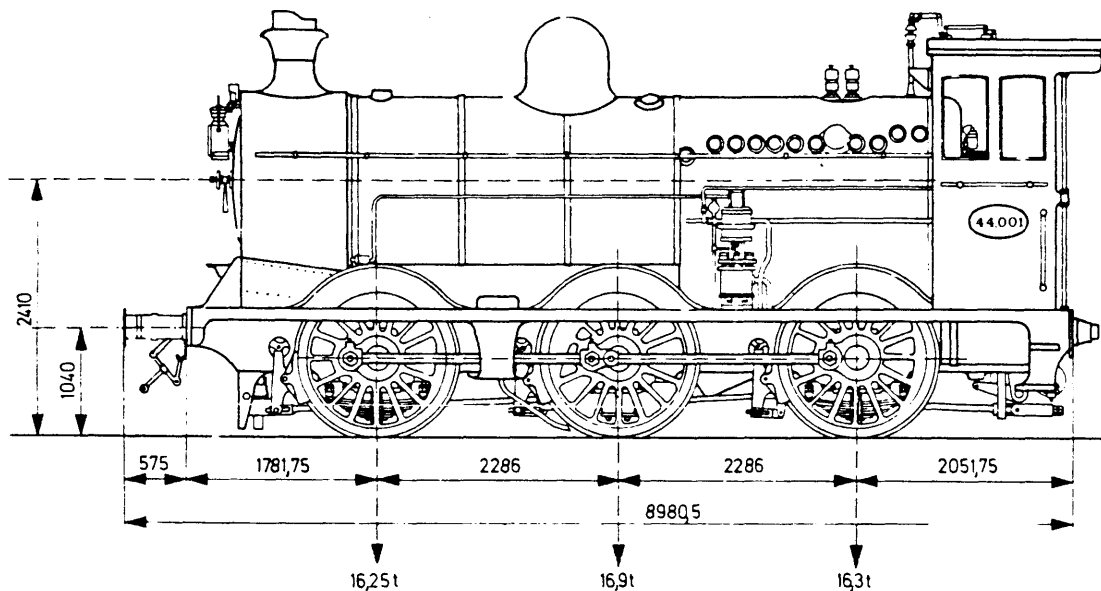
Uitgaande op de ervaringen opgedaan met het type 30, besliste men om een versterkte versie van deze lokomotief te laten bouwen, die zowat de standaardlokomotief voor de (lichtere) goederen- en reizigersdiensten zou worden. Vanaf 1902 kwam deze drieassige lokomotief tot levering en alle Belgische konstruktoren werden bij de bouw van niet minder dan 502 dergelijke machines betrokken. De levering zou tot in 1909 verder duren.

Deze machines werden over het ganse land verspreid en deden zelfs op de moeilijkste lijnen - voortreffelijk hun diensten.

Tussen de twee wereldoorlogen vormden ze de ruggegraat van het lokaaltreinet, in 1931 werden ze het type 44, doch vanaf toen begon de superioriteit van de versie met oververhitter (type 32 S -- 41) door te wegen en werden ze naar bescheidener diensten doorverwezen.

Tijdens de tweede wereldoorlog kenden ze nogmaals een opbloei,

doch na de levering van de typen 29, daalde hun effectief toch gestaag en in 1949 verlieten de laatste eenheden het bestand.



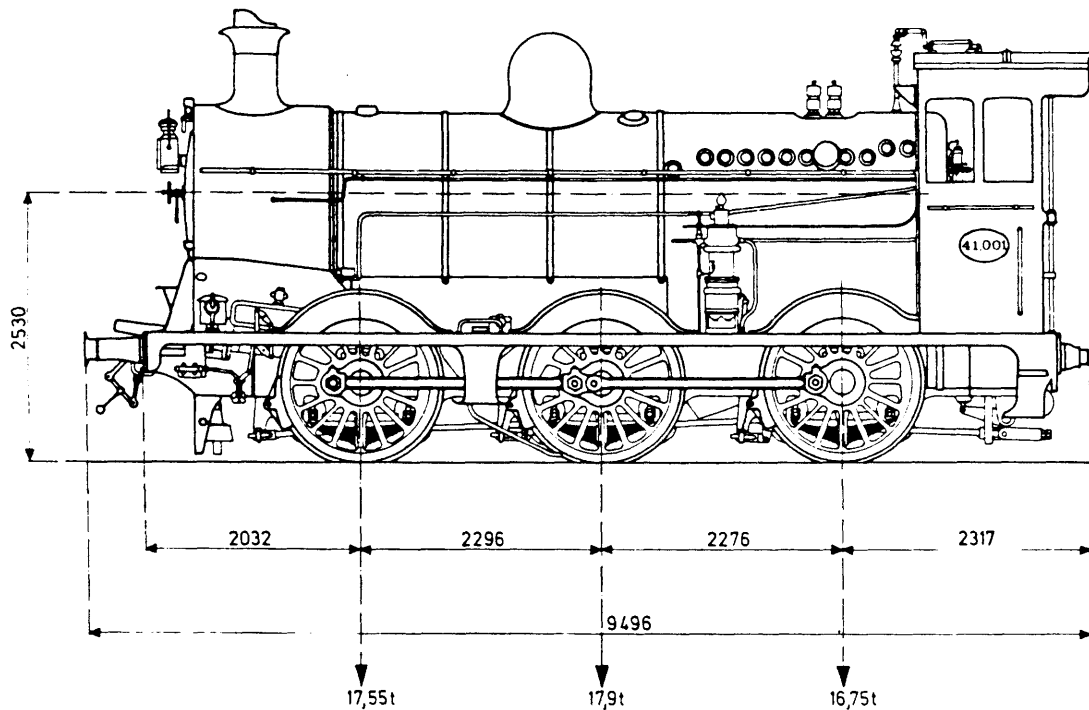
Asinueling :	C	Roosterlengte :	2 450 mm
Nummering : 1931	4400-4726	Roosterbreedte :	1 030 mm
1946	44.001-44.326	Roosteropp. :	2,520 m ²
Diameter cilinders :	470 mm	Keteldruk :	13,5 bar
Zuigerslag :	660 mm	Inhoud ketel :	2,930 m ³
Diameter drijfwielen :	1 520 mm	Inhoud stoomkamer :	1,770 m ³
Aantal kl. vlampijpen :	254	Opp. stoomafgifte :	6,5 m ²
Diameter kl. vlampijpen :	40/45 mm	Massa (leeg) :	46 100 kg
Lengte vlampijpen :	3 270 mm	Massa (rijvaardig) :	49 450 kg
Verwarmingsopp. haard :	11,02 m ²	Aslast : 1ste as :	16 250 kg
Verwarmingsopp. pijpen :	104,40 m ²	2 de as :	16 900 kg
Totaal verwarmingsopp. :	115,42 m ²	3 de as :	16 300 kg

Type 32S : (van 1905)

Na de levering van een aantal lokomotieven type 32 werden vanaf 1905 dergelijke machines uitgerust met een oververhitter, die in deze periode in zwang begon te komen. Van deze versie werden in de volgende jaren niet minder dan 307 exemplaren door praktisch alle Belgische konstruktors geleverd. Alhoewel deze machines grotere voldoening schenken dan de typen 32 werden ze in hoofdzaak voor dezelfde diensten ingezet, waarbij de zwaardere treinen bij voorkeur aan deze machines toegewezen werden. In 1931 werden ze dan het type 41 en in de dertiger jaren kwamen ze dan meer op de voorgrond dan hun zusters van het type 44.

Na de tweede wereldoorlog hielden ze langer stand, doch al in de vijftiger gingen de meeste machines dan doch richting schrootbeld. De overgebleven machines verzekerden dan nog enkele lokale goederendiensten en sommige omnibustreinen.

In 1959 werden de laatste eenheden dan buiten dienst gesteld, dit na een lange en vruchtbare carrière.



Asindeling :	C	Roosterlengte :	2 450 mm
Nummering : 1931	4100-4315	Roosterbreedte :	1 030 mm
1936	41.001-41.215	Roosteropp. :	2,52 m ²
Diameter drijwielen :	1 520 mm	Keteldruk :	13,5 bar
Diameter cilinders :	500 mm	Inhoud ketel :	3,420 m ³
Zuigerslag :	660 mm	Volume stoomkamer :	1,570 m ³
Aantal kl. vlampijpen :	154	Opp. stoomafgifte :	6,73 m ²
Diameter kl. vlampijpen :	40/45 mm	Massa (leeg) :	48 300 kg
Aantal gr. vlampijpen :	18	Massa (rijvaardig) :	52 200 kg
Diameter gr. vlampijpen :	118/127 mm	Aslast : 1ste as :	17 550 kg
Lengte vlampijpen :	3 270 mm	2 de as :	17 900 kg
Verwarmingsopp. haard :	11,03 m ²	3 de as :	16 750 kg
Verwarmingsopp. kl. vlampijpen	63,30 m ²		
Verwarmingsopp. gr. vlampijpen	21,80 m ²		
Totaal verwarmingsopp. :	96,13 m ²		
Oververhittingsopp. :	21,51 m ²		

Type 33 : (van 1861)

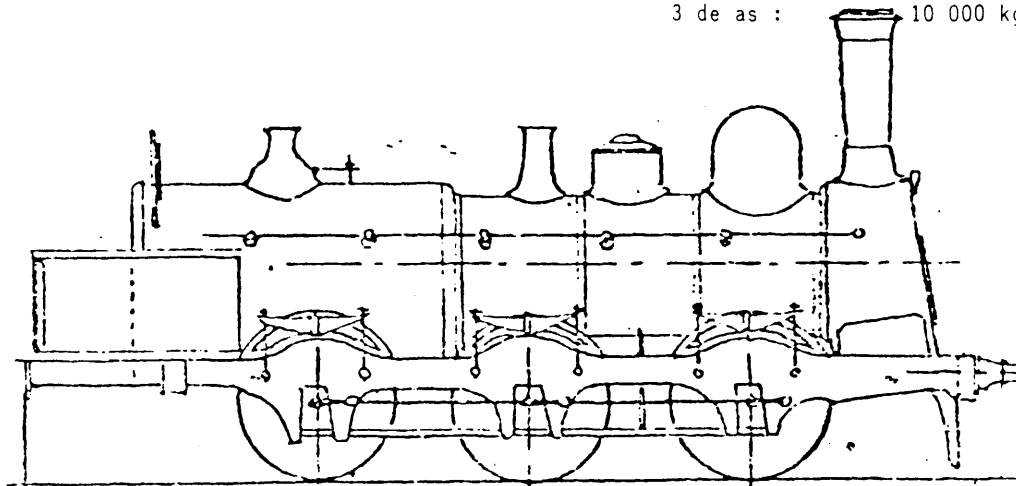
Vanaf 1861 werd een verdere variante van de toenmalige standaardlokomotief geleverd en in het totaal zouden 26 machines ontstaan van een lokomotief die later het type 33 werd. De levering van deze machines werd pas in 1864 afgesloten.

Deze stomers verzekerden dezelfde diensten van het type 28 en vanaf 1880 werden de meeste machines voorzien van een nieuwe ketel en werden ze analoog aan de typen 28 en kregen de aanduiding 28bis toegewezen.

Nog voor de eerste wereldoorlog waren alle machines van dit type richting afstelspoor gedirigeerd.

Asindeling :	C	Roosterlengte :	
Diameter drijwielen :	1 450 mm	Roosterbreedte :	
Diameter cilinders :	450 mm	Roosteropp. :	
Zuigerslag :	600 mm	Keteldruk :	8 bar
Verwarmingsopp. haard :	11,1 m ²	Massa (rijvaardig) :	34 250 kg

Verwarmingsopp. pijpen :	98,02 m ²	Aslast : 1ste as :	11 750 kg
Totaal verwarmingsopp. :	109,12 m ²	2 de as :	12 500 kg
		3 de as :	10 000 kg

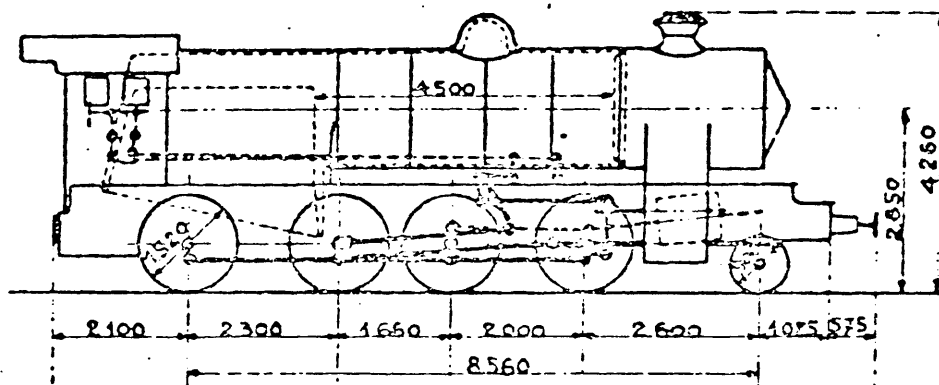


Type 33 : (van 1921)

Al voor de eerste wereldoorlog waren er plannen om - naast een reizigerstreinlokomotief met asindeling 2'C - ook een goederentreinversie te maken van het type 8. Hiervoor ging men uit van een 1'D machine met vier cilinders en compound-werking.

De oorlog verhinderde voorlopig de bouw, doch in 1921 werd dit plan hernomen en werden er 8 machines bij Tubize besteld. Vooreerst trokken ze reizigersdiensten op de lijn naar Luxembourg. Door de ingewikkelde bouw (compound) en de hoge kostprijs werd van een serielevering afgezien en werd gekozen voor de eenvoudiger versie van het type 37 (later 31) dat in Engeland werd aangekocht.

Na een betrekkelijke lange tijd van hoogwaardige diensten, werden ze in de dertiger jaren meer en meer gedegradeerd, nochtans hielden ze het nog tot na de tweede wereldoorlog uit. Maar na de levering van de typen 29, werden ze al in 1949 buiten dienst gesteld.



Asindeling :	1'D	Roosterlengte :	3 200 mm
Nummering :	3993-4000	Roosterbreedte :	1 000 mm
1931 :	3300-3307	Roosteropp. :	3,20 m ²
1946 :	33.001-33.008	Keteldruk :	16 bar
Diameter loopwielen :	900 mm	Inhoud ketel :	6,845 m ³
Diameter drijfwielen :	1 520 mm	Inhoud stoomkamer :	2,690 m ³
Diameter cilinders HD/LD	420/600 mm	Opp. stoomafgifte :	10,60 m ²
Zuigerslag :	660 mm	Massa (leeg) :	77 500 kg
Aantal kl. vlampijpen :	174	Massa (rijvaardig) :	85 000 kg
Diameter kl. vlampijpen :	45/50 mm	Aslast : 1ste as :	9 900 kg
Aantal gr. vlampijpen :	28	2 de as :	18 500 kg
Diameter gr. vlampijpen :	125/133 mm	3 de as :	18 900 kg
Lengte vlampijpen :	4 500 mm	4 de as :	19 000 kg

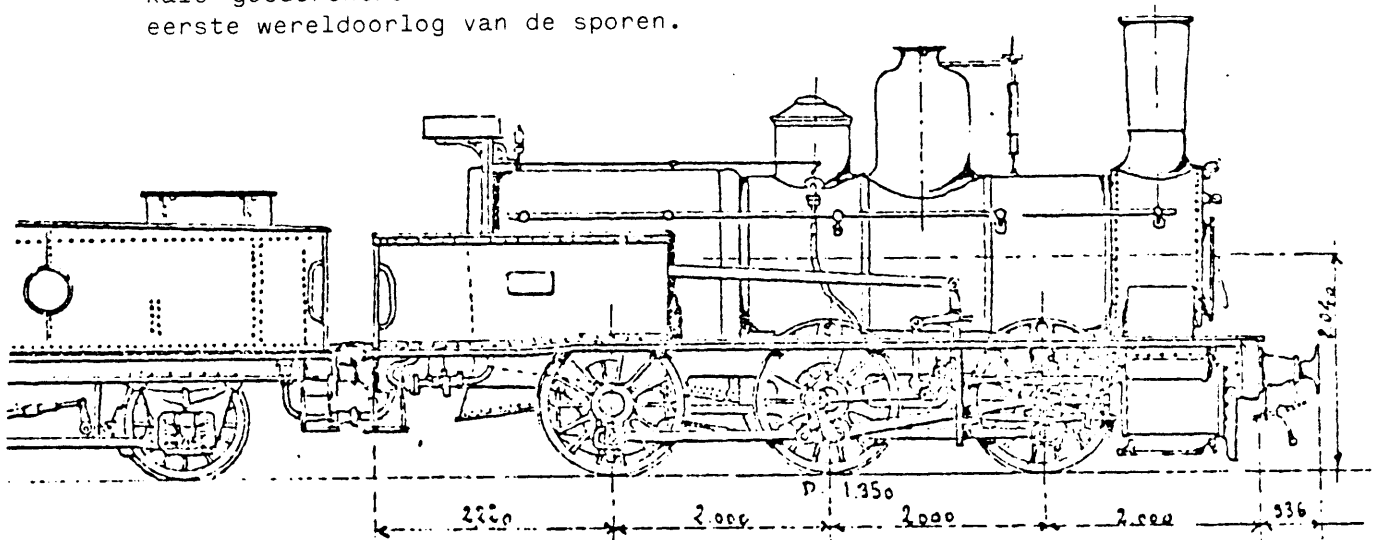
Verwarmingsopp. haard :	18,80 m ²	Aslast : 5 de as :	18 700 kg
Verwarmingsopp. kl. pijpen :	110,75 m ²		
Verwarmingsopp. gr. pijpen :	49,75 m ²		
Totaal verwarmingsopp. :	179,30 m ²		
Oververhittingsopp. :	59,50 m ²		

Type 34 : (van 1869)

ex-SGE

Voor zijn goederentreinen bestelde de S.G.E. in 1869 niet minder dan 20 lokomotieven met drie gekoppelde assen bij Tubize. nog tijdens hetzelfde jaar en in 1870 werden deze machines geleverd.

Na de overname door de EB, kregen deze machines - bekend als "Tubize à marchandises" de nummers 480-499) en de typeaanduiding 34. Ze werden nog gedurende geruime tijd gebruikt, vooral voor lokale goederentreinen en de laatste exemplaren verdwenen pas na de eerste wereldoorlog van de sporen.



Asindeling :	C	Roosterlengte :	
Nummering : EB	480-499	Roosterbreedte :	
Diameter drijfwielen :	1 350 mm	Roosteropp. :	2,2 m ²
Diameter cilinders :	460 mm	Keteldruk :	9 bar
Zuigerslag :	650 mm	Massa (leeg) :	
Verwarmingsopp. haard :	9,742 m ²	Massa (rijvaardig) :	35 500 kg
Verwarmingsopp. pijpen :	104,530 m ²	Aslast : 1ste as :	10 850 kg
Totaal verwarmingsopp. :	114,272 m ²	2 de as :	12 550 kg
		3 de as :	11 900 kg

Nummering		Type		Bouwer	fabr.nr	In dienst	verbouw.	uit dienst	opmerkingen
WO I	1931	1946							
746		5406	53.106	23	Couillet	1381	/1904		
747	07122			51	Couillet	295	11/1873		WO I
748				51	Couillet	296	11/1873		/1906
748		5648	53.348	23	St-Léonard	1460	/1906		
749				51	Couillet	297	11/1873		/1906
749	09067			23	St-Léonard	1461	/1906		WO I
750				51	Couillet	298	12/1873		/1905
750	09128			23	Carels	441	/1905		WO I
751				51	Carels	48	12/1873		/1904
751	09129	5551	53.251	23	Couillet	1382	/1904		
752				51	Carels	49	12/1873		/1928 (1)
753				51	Carels	50	12/1873		/1905
753		5453	53.153	23	Carels	442	/1905		
754		5221		51	Carels	51	12/1873		11/1941
755				51	Carels	52	01/1874		1894-1901
756				51	Carels	53	01/1874		/1904
756				23	Couillet	1383	/1904		WO I
757				51	Carels	54	02/1874		/1896
757		5222		51	Tubize	1045	/1896		05/1938
758				51	Carels	55	02/1874		/1906
758	09068			23	St-Léonard	1462	/1906		WO I
759				51	Carels	56	03/1874		WO I
760				51	Carels	57	03/1874		/1905
760	09043			23	Thiriau	59	/1905		WO I
761					Carels	47	04/1873		/1901
761	07232	5223		51	St-Léonard	1252	/1901		05/1938
762				28	Cockerill	925	05/1874		/1905
762	09028	5562	53.262	23	Thiriau	60	/1905		
763				28	Cockerill	926	05/1874		/1904
763		5663	53.363	23	Couillet	1384	/1904		
764				28	Cockerill	927	05/1874		1926-31
765				28	Cockerill	928	06/1874		WO I
766				28	Cockerill	929	06/1874		/1905
766		5566	53.266	23	Hanrez	633	/1905		
767				28	Cockerill	930	06/1874		1926-31
768				20	Tubize	206	02/1874		WO I
769				20	Couillet	301	05/1874		/1906
769		5669	53.369	23	St-Léonard	1463	/1906		
770				20	Tubize	207	02/1874		/1901
770	07061	5224		51	St-Léonard	1253	/1901		06/1938
771				20	Couillet	302	05/1874		/1905
771		5671	53.371	23	Hanrez	632	/1905		
772				20	Tubize	208	03/1874		/1906
772		5672	53.372	23	Carels	448	/1906		
773				20	Couillet	303	05/1874		1901-07
774				20	Tubize	209	04/1874		1901-07
775				20	Couillet	304	06/1874		/1901
775	07079			51	St-Léonard	1254	/1901		WO I
776				20	Tubize	210	04/1874		WO I
777				20	Couillet	305	07/1874		/1899
777					Cockerill		/1884	° /1899	1907-11
778				51	Carels	59	04/1874		/1904
778	09244			23	Couillet	1385	/1904		WO I
779				51	Carels	60	04/1874		/1896
779		5225	51.125	51	Tubize	1046	/1896		07/1949
780	07233			51	Carels	61	05/1874		WO I
781				51	Carels	62	05/1874		/1903
781				51	Biesme	7	/1903		WO I
782				51	Carels	63	05/1874		/1903
782		5226	51.126	51	Biesme	8	/1903		05/1952
783				51	Carels	64	06/1874		/1906
783	09130			23	Carels	449	/1906		WO I
784				51	Carels	65	06/1874		/1901
784	07234			51	St-Léonard	1255	/1901		WO I
785				51	Carels	66	07/1874		/1897
785	07235			51	St-Léonard	1076	/1897		WO I
786				51	Carels	67	07/1874		/1903
786		5227		51	Biesme	9	/1903		06/1938
787				51	Carels	68	08/1874		/1904
787	09081	5467	53.167	23	Couillet	1386	/1904		
788				20	Cockerill	907	01/1874		WO I
789				20	Cockerill	908	01/1874		WO I
790				20	Cockerill	909	01/1874		1901-07
791				20	Cockerill	910	01/1874		/1901
791	07098			51	St-Léonard	1256	/1901		WO I
792				20	Cockerill	911	01/1874		/1905
792		5472	53.172	23	Couillet	1405	/1905		
793				20	Cockerill	912	02/1874		/1905
793		5633	53.333	23	Boussu	155	/1955		
794				20	Cockerill	913	02/1874		1907-11
795				20	Cockerill	914	02/1874		/1904
795		5405	53.105	23	Couillet	1387	/1904		
796				20	Cockerill	915	03/1874		/1899
796					Cockerill	678	/1867	° /1899	/1905
796	09252	5636	53.336	23	Hanrez	634	/1905		ex Liège-Maastricht 6
797				20	Cockerill	916	03/1874		/1908
797		1500	15.034	15	Haine-St-Pierre	955	/1908		
798				28	Tubize	271	05/1874		WO I

(1) : verkocht aan Charbonn. de Belle Vue - Baisieux-Boussu + 1950

Nummering		type		Bouwer	Fabr.nr	In dienst	Verbouw.	Uit dienst	Opmerkingen
WO I	1931	1946							
799				28	Couillet	306	08/1874	/1906	
799	09245	5399	53.099	23	Carels	450	/1906	03/1963	
800				28	Tubize	272	06/1874	WO I	
801				28	Couillet	308	09/1874	1921-25	
802				28	Tubize	273	06/1874	1921-25	
803				28	Couillet	308	09/1874	1926-28	T in type 29
804	04			28	Tubize	274	07/1874	WO I	
805				28	Couillet	309	09/1874	1921-25	
806	0186			28	Tubize	275	07/1874	WO I	
807				28	Couillet	310	10/1874	12/1929	
808				3	Evrard	243	05/1874	/1904	
808		5621	53.321	23	Couillet	1388	/1904		
809				3	Evrard	244	05/1874	WO I	
810				3	Evrard	245	06/1874	/1901	
810	07236			51	St-Léonard	1257	/1901	WO I	
811				3	Evrard	246	06/1874	T /1880	/1901
811	07062			51	St-Léonard	1258	/1901	WO I	
812				3	Evrard	247	06/1874	/1897	
812	04242			12	CW Mechelen		/1897	WO I	
813	08016			3	Evrard	248	07/1874	WO I	
814	03248			3	Evrard	249	06/1874	WO I	
815				3	Evrard	250	07/1874		
816				3	Evrard	251	07/1874	/1901	
816	07336	5228		51	St-Léonard	1259	/1901	02/1938	
817				3	Evrard	252	07/1874	1921-25	
818				2	Evrard	270	04/1875	/1906	
818	09014	5618	53.318	23	La Meuse	1987	/1906		
819				2	Evrard	271	05/1875	/1904	
819	09131	5609	53.309	23	Couillet	1389	/1904		
820		207		2	Evrard	272	05/1875	03/1933	
821		208		2	Evrard	273	05/1875	09/1932	
822				2	Evrard	269	05/1875	1921-25	
823				2	Evrard	274	05/1875	/1907	
824				2	Couillet	313	05/1875	/1906	
824	09030	5624	53.324	23	La Meuse	1988	/1906		
825	03118			2	Couillet	314	05/1875	WO I	
826	03119			2	Couillet	315	05/1875	WO I	
827				2	Couillet	316	05/1875	WO I	
828				2	Couillet	317	05/1875	1921-25	T in type 2bis
829				2	Couillet	318	10/1875	1926-28	
830	0137			28	St-Léonard	437	12/1874	WO I	
831	0132			28	St-Léonard	438	01/1875	WO I	
832				28	St-Léonard	439	02/1875	1926-28	
833				28	St-Léonard	440	03/1875	1921-25	
834				28	St-Léonard	441	03/1875	/1904	
834		5634	53.334	23	Couillet	1390	/1904		
835				28	St-Léonard	442	04/1875	11/1929	T in type 29
836	052			28	Evrard	275	06/1875	WO I	
837				51	Haine-St-Pierre	85	06/1875	/1904	
837				23	La Meuse	1840	/1904		
838				51	Haine-St-Pierre	86	06/1875	/1904	
838				23	La Meuse	1841	/1904		
839				51	Haine-St-Pierre	87	06/1875	/1904	
839	09802			23	La Meuse	1842	/1904	WO I	
840				51	Haine-St-Pierre	88	06/1875	/1906	
840	09132	5640	53.340	23	La Meuse	2000	/1906		
841				51	Haine-St-Pierre	89	07/1875	/1896	
841	07237	5229	51.129	51	Tubize	1047	/1896	02/1952	
842				51	Haine-St-Pierre	90	07/1875	/1904	
842	09133	5642	53.342	23	La Meuse	1843	/1904		
843				51	Haine-St-Pierre	91	08/1875	/1906	
843		5443	53.143	23	La Meuse	2001	/1906		
844				51	Haine-St-Pierre	92	08/1875	/1906	
844	09031	5644	53.344	23	La Meuse	2002	/1906		
845				51	Haine-St-Pierre	93	09/1875	1907-11	
846				51	Haine-St-Pierre	94	09/1875	/1904	
846	09195	5646	53.346	23	La Meuse	1844	/1904		
847				51	Carels	69	01/1875	/1901	
847	07238			51	St-Léonard	1260	/1901	WO I	
848				20	Cockerill	940	03/1875	/1906	
848		5628	53.328	23	La Meuse	2003	/1906		
849				51	Carels	70	03/1875	1926-28	
850				51	Carels	71	03/1875	/1904	
850		5650	53.350	23	La Meuse	1845	/1904		
851	07239	5230	51.130	51	Carels	72	03/1875	06/1953	
852					St-Léonard	68	08/1854	/1889	ex GCL 1
852				25	Couillet	941	/1889	1921-26	
853					St-Léonard	69	08/1854		ex GCL 2
853	07240	5231	51.131	51					
854								/1877	ex GCL
854				29	Couillet	364	09/1877	WO I	
855								/1879	ex GCL
855		5231	51.131	51	St-Léonard	493	06/1879	10/1952	
856					St-Léonard	135	10/1857	/1880	ex GCL 15
856				25	Haine-St-Pierre	447	/1894	WO I	
857					St-Léonard	136	11/1857	/1890	ex GCL 16
857	07241	5232		51	La Crovère	709	/1890	05/1938	

Nummering		Type	Bouwer	Fabr.nr	In dienst	Verbouw	Uit dienst	Opmerkingen
WO I	1931	1946						
858			St-Léonard	137	01/1858		WO I	ex GCL 17
859			St-Léonard	121	04/1857		/1878	ex GCL 29
859			29 Carels	82	04/1878		1926-28	
860			St-Léonard	122	04/1857		/1889	ex GCL 30
860	01061		St-Léonard	802	/1889		WO I	
861			St-Léonard	123	04/1857		/1889	ex GCL 37
861			St-Léonard	803	/1889		1926-28	
862			Cockerill	497	/1861	R /1878		ex SGE 53 -- MW 7
862			Stephenson		/1860		/1881	ex GCL 31
862			St-Léonard	556	12/1881		1921-25	
863			Cockerill		08/1862		/1889	ex GCL 38
863		2502	St-Léonard	804	/1889		03/1936	
864			Cockerill		09/1862		/1883	ex GCL 39
864			Cockerill	1377	/1883		1926-28	
865			Cockerill		10/1862		/1893	ex GCL 40
865			St-Léonard	935	/1893		1921-25	
866			Cockerill		11/1862		/1889	ex GCL 41
866			St-Léonard	805	/1889		1926-28	
867			Cockerill		12/1862		/1897	ex GCL 42
867	5233	51.133	St-Léonard	1077	/1897		02/1952	
868			Cockerill		01/1863		/1889	ex GCL 43
868			Carels	277	/1889		1921-26	
869			St-Léonard	273	06/1866		/1885	ex GCL 72
869			Carels	245	/1885		1921-26	
870			St-Léonard	274	06/1866		/1884	ex GCL 73
870	07063		St-Léonard	671	/1884		WO I	
871			St-Léonard	275	07/1866		/1882	ex GCL 74
871		5234	Haine-St-Pierre	185	/1882		12/1939	
872			St-Léonard	276	08/1866		/1904	ex GCL 75
872	09070	5662	La Meuse	1846	/1904			
873			St-Léonard	277	10/1866		/1882	ex GCL 76
873	07242	5235	Haine-St-Pierre	186	/1882		05/1938	
874			St-Léonard	278	10/1866		/1889	ex GCL 77
874			Carels	278	/1889		1926-28	
875			St-Léonard	279	11/1866		/1883	
875	07243		Couillet	690	/1883		1921-26	Atelier-lok
876			St-Léonard	280	11/1866		/1884	
876	07244		St-Léonard	673	/1884		WO I	
877			St-Léonard	101	07/1856		/1883	ex GCL 9
877			Cockerill	1378	/1883		1921-26	
878			St-Léonard	102	09/1856		/1890	ex GCL 10
878			Carels	284	/1890		WO I	
879			St-Léonard	103	10/1856		/1889	ex GCL 11
879		2503	Carels	279	/1889			
880			St-Léonard	104	12/1856		/1890	ex GCL 12
880		2504	Carels	289	/1890		05/1934	
881			St-Léonard	105	02/1857		/1890	ex GCL 13
881			La Croyère	745	/1890		1926-28	
882			St-Léonard	106	04/1857		/1890	ex GCL 14
882		2505	La Croyère	746	/1890		07/1935	
883			St-Léonard	118	12/1857		/1890	ex GCL 18
883			La Croyère	747	/1890		1926-28	
884			St-Léonard	119	03/1858		/1884	ex GCL 19
884	07245	5236	St-Léonard	674	/1884		11/1955	
885			St-Léonard	120	07/1858		/1890	ex GCL 20
885			La Croyère	748	/1890		01/1929	
886			St-Léonard	124	09/1858		/1890	ex GCL 21
886			La Croyère	749	/1890		WO I	
887			St-Léonard	125	10/1858		/1889	ex GCL 22
887			Carels	280	/1889		WO I	
888			St-Léonard	126	11/1858		/1889	ex GCL 23
888		2506	La Meuse	1125	/1889		11/1935	
889			St-Léonard	127	12/1858		/1889	ex GCL 24
889			La Meuse	1126	/1889		01/1929	
890			St-Léonard	138	02/1859		/1890	ex GCL 25
890			La Croyère	750	/1890		WO I	
891			St-Léonard	139	04/1859		/1884	ex GCL 26
891			St-Léonard	675	/1884		WO I	
892			St-Léonard	143	/1860		/1881	ex GCL 27
892		5237	Tubize	398	04/1881		12/1938	
893			St-Léonard	144	12/1860		/1890	ex GCL 28
893	07246	5238	La Croyère	711	/1890		10/1952	
894			St-Léonard	146	07/1861		/1897	ex GCL 32
894			CW Mechelen		/1897		WO I	
895			St-Léonard	147	07/1861		/1901	ex GCL 33
895	07247	5239	St-Léonard	1261	/1901		06/1938	
896			St-Léonard		03/1862		/1906	ex GCL 34
896		5656	La Meuse	2004	/1906			
897			St-Léonard		04/1862		/1893	ex GCL 35
897			St-Léonard	936	/1893		1921-26	
898					05/1862		/1890	ex GCL 36
898			La Croyère	712	/1890		02/1930	(1)

(1) : verkocht aan de Charbonnage Pieu du Cœur (+ 1951)

Nummering			Type	Bouwer	Fabr.nr	In dienst	Verbouw.	Uit dienst	Opmerkingen
WO I	1931	1946							
899			36	St-Léonard		02/1863		/1889	Ex GCL 44
899	07248		51	La Croyère	710	/1889		WO I	
900			36	St-Léonard		03/1863		/1890	Ex-GCL 45
900			25	La Croyère	751	/1890		1926-28	
901			36	St-Léonard		03/1863		/1895	Ex-GCL 46
901	01001		25	Haine-St-Pierre	456	/1895			
902			36	St-Léonard		09/1862		/1893	ex-GCL 47
902	04243		12	Tubize	880	/1893		WO I	
903			36	St-Léonard		03/1863		/1884	ex GCL 48
903		5240	51	St-Léonard	677	/1884		09/1944	
904			36	St-Léonard	201	04/1863		/1895	ex GCL 49
904		2507	25	Haine-St-Pierre	487	/1895			
905			36	St-Léonard	202	05/1863		10/1912	ex GCL 50
906			36	St-Léonard	203	10/1864		/1890	ex GCL 51
906			25	La Croyère	752	/1890		WO I	
907			36	St-Léonard	166	10/1864		/1889	ex GCL 52
907			12	Cockerill	1585	/1889		WO I	
908			36	St-Léonard	204	06/1865		/1895	ex GCL 53
908			25	Haine-St-Pierre	458	/1895			
909			36	St-Léonard	205	07/1865		/1899	ex GCL 54
909	0348		29	Hanrez	67	/1899		WO I	
910			36	St-Léonard	206	08/1865		/1893	ex GCL 55
910	04201		12	Tubize	881	/1893		WO I	
911			35	Evrard	78	03/1866		/1895	ex GCL 56
911	04227		12	La Meuse	1317	/1895		WO I	
912			35	Evrard	79	03/1866		/1895	ex GCL 57
912	04237		12	La Meuse	1318	/1895		WO I	
913			35	Evrard	80	04/1866		/1904	ex GCL 58
913		5613	23	La Meuse	1847	/1904			
914		53.313	35	Evrard	81	04/1866		/1897	ex GCL 59
914			16	Couillet	1165	/1897		WO I	
915			35	Evrard	82	04/1866		/1892	ex GCL 60
915				St-Léonard	926	/1892	/1899	1921-26	ex Antwerpen-Gent
916			35	Evrard	83	05/1866		/1889	ex GCL 61
916			25	La Meuse	1164	/1889		WO I	
917			35	Evrard	88	05/1866		/1890	ex GCL 62
917			12	Cockerill	1586	/1890		WO I	
918			35	Evrard	89	05/1866		/18	ex GCL 63
918	0187		28					WO I	ex CF d'Eeklo à Bruges
919			35	Cockerill	626	04/1866		/1903	ex GCL 64 (1)
919		5619	23	Boussu	148	/1904			
920		53.319	35	Cockerill		04/1866		/1892	ex GCL 65
920				St-Léonard	927	/1892	/1899	1921-26	ex Antwerpen-Gent
921			35	Cockerill		05/1866		/1895	ex GCL 66
921	04244		12	Carels	324	/1895		WO I	
922			35	Cockerill		06/1866		/1904	ex GCL 67
922		5622	23	Boussu	149	/1904			
923		53.322	35	Cockerill		06/1866		/1899	ex GCL 68
923			29	Hanrez	68	/1899			
924			35	Cockerill		07/1866		/1898	ex GCL 69
924		2508	25	La Meuse	1165	/1898			
925			35	Cockerill		07/1866		/1904	ex GCL 70
925			23	Boussu	150	/1904		WO I	
926			35	Cockerill		07/1866		/1899	ex GCL 71
926	0188	(2909)	29	Hanrez	69	/1899		/1930	
927			35	Evrard	105	04/1867		/1899	ex GCL 80
927	092		29	Hanrez	70	/1899		WO I	
928			35	Evrard	106	04/1867		/1882	ex GCL 81
928	07249		51	Haine-St-Pierre	187	/1883		WO I	
929			35	Evrard	107	05/1867		/1903	ex GCL 82
929	06176	1501	15	Carels	405	/1903			
930		15.001	35	Evrard	108	05/1867		/1903	ex GCL 83
930	06177		15	Carels	406	/1903			
931			35	Evrard	109	05/1867		/1903	ex GCL 84
931	06152	1502	15	Carels	407	/1903			
932			35	Evrard	110	06/1867		/1898	ex GCL 85
932			25	La Croyère	1166	/1898			
933			35	Evrard	111	06/1867		/1903	ex GCL 86 (2)
933	06178	1503	15	Carels	408	/1903			
934			35	Evrard	112	06/1867		/1890	ex GCL 87
934			12	Cockerill	1587	/1890			
935			35	Evrard	113	07/1867		/1890	ex GCL 88
935	04245		12	Cockerill	1588	/1890		WO I	
936			35	Evrard	114	07/1867		/1903	ex GCL 89
936		1504	15	Carels	409	/1903			
937			35	Evrard	115	07/1867		/1891	ex GCL 90
937			25	Carels	302	/1891		WO I	
938			38	Evrard	131	08/1870		/1891	ex GCL 91
938	01196		25	Carels	303	/1891		WO I	
939			38	Evrard	132	08/1870		/1904	ex GCL 92
939		5639	23	Boussu	151	/1904			

(1) : wordt in 1903 GT 11 / devient en 1903 le GT 11
(2) : wordt in 1903 GT 8 / devient en 1903 le GT 8

AGENDA

07/11/84	TTZ	Sporthal -Zolder	19.30
		<u>De spoorwegen in grootbeeld.</u>	
		Daar waar de meeste leden in kleinbeeld fotograferen, worden tijdens deze avond grootbeelddia's geprojecteerd, dit om het verschil te laten zien.	
27/10-11/11/84	ARBAC	Centraal Station Brussel	10-18.30
		<u>Spoorwegtentoonstelling</u>	
03/11-04/11/84	RMM	Centre Socio-Culturelle te Jambes	
		Modelspoorwegtentoonstelling.	
17/11-18/11/84		Maria Hendrikaschool, Oostende	
		Modelbouwtentoonstelling door modelspoorwegclub van de kust.	
25/11/1984	MSTB	Vilvoorde	10-17 uur
		Ruilbeurs.	
05/12/1984	TTZ	Sporthal-Zolder	19.30
		<u>Stoom in Hongarije</u>	
		Ook in het Oostblok gaat de stoomtractie sterk achteruit. Deze avond een beeld van de laatste stomers in Hongarije.	
02/01/1985	TTZ	Sporthal-Zolder	19.30
		<u>N.M.B.S. 1984</u>	
		1984 ... een berucht jaar, IC/IR-plan, nieuwe lokomotieven, buitendienststellingen, veranderingen, ... Dit alles in een diareeks.	
06/02/1985	TTZ	Sporthal-Zolder	19.30
		<u>Stoom in Turkije</u>	
		Een laatste mekka van de stoomtractie vormt dit land, vele onbekende en zelfs bekende (Duitse) types in een prachtig landschap. Een avond om zeker niet te missen.	
06/03/1985	TTZ	Sporthal-Zolder	19.30
		<u>Dieselmotorstellen bij de NMBS</u>	
		Al meer dan 50 jaar aanwezig op onze sporen en toch zo weinig bekend.	

VRAGENHOEK

Deel 7 : Allerhande seinen :

Naast de reeds beschreven seinen, heeft men bij de N.M.B.S. nog een aantal seinen met specifieke aanduidingen en betekenissen. Dit laatste deel zal nu een gedeelte van deze bijzondere seinen behandelen.

a. Herhalingsseinen :

Doel : sommige stopseinen of waarschuwingsseinen kunnen soms niet van veraf gezien worden (bv. opstelling in bochten, achter bruggen, ...). Dan is het soms nodig dat de seinstanden herhaald worden, door een sein dat wel zichtbaar is en voor het echte sein opgesteld staat

* Vroeger bestond dit sein uit een lichtsein met twee boven elkaar opgestelde lampen (geel boven, groen onder).

Seinstanden :

gedoofd :	volgend sein staat op onveilig
geel licht :	volgend sein geeft dubbel-geel licht
geel + groen :	volgend sein geeft geel/groen zowel horizontaal als vertikaal
groen :	sein geeft veilig (groen)

* Thans bestaan deze seinen uit een aantal witte lampen in een zwart vierkant .



Seinstanden :

horizontale streep :	volgend sein is onveilig.
schuine streep (45 °) :	volgend sein is veilig (zowel dubbel-geel, geel/groen of groen).

b. Vertrekseinen :

Doel : deze worden bediend door de hoofdwachter en geven het vertreksein aan de desbetreffende reizigerstrein.

* Vroeger bestond dit sein uit twee lichten (geel + groen) of horizontaal, of vertikaal opgesteld.

Seinstanden :

gedoofd :	trein mag niet vertrekken
geel :	brandt gedurende 15 sec. en waarschuwt de bestuurder dat het vertreksein geactiveerd werd.
groen :	de trein mag vertrekken.

* Thans wordt het sein vervangen door de zgn. margriet (witte lampen, cirkelvormig rond een rood middelpunt).

Seinstanden :

gedoofd : trein mag niet vertrekken
 rode (middelste) lamp :
 trein mag zich gereedmaken voor het vertrek
 witte lampen : trein mag vertrekken.

c. Seinen bij rangeerheuvels :

* Doel : deze lichtseinen geven de bevelen voor het rangeren en uitsorteren van de treinen vanaf de rangeerheuvel. Meer en meer worden deze seinen vervangen door bevelen over de radio.

* Uitzicht : dit sein bestaat uit vier boven elkaar opgestelde lampen, van boven naar beneden : groen, rood, groen en geel.

* Seinstanden :

rood : stilstand
 geel : rit vanaf de rangeerheuvel naar een uitwijkspoor
 (in tegengestelde richting van het vormingsstation-sorteerbundel)
 groen (boven) : vertraagde rit over de rangeerheuvel
 dubbel groen : versnelde rit over de rangeerheuvel.

d. Aanwijzingspanelen :

* Plaat MR

* Uitzicht : witte plaat met zwarte letters MR.

* Doel : geeft het uiterste punt aan tot waar rangeerbewegingen mogen uitgevoerd worden.

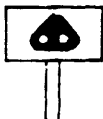
Dit sein werd vervangen door het hierna beschreven sein.



* Plaat : einde rangeerbeweging :

* Uitzicht : witte plaat waarop - in het zwart - een gesloten rangeersein afgebeeld staat.

* Doel : hetzelfde als boven beschreven sein.



* Plaat ALL

* Uitzicht : witte plaat met zwarte letters ALL

* Doel : geven het uiterste punt aan tot waar lichtlokomotieven mogen rijden (ALL = allège).



* Plaat HL

* Uitzicht : witte plaat met zwarte letters HL

* Doel : geven de plaats aan waar de lokomotieven moeten stoppen

Gebruik : inrit of uitrit van stelplaatsen, stopplaats voor de loods of voor een draaischijf.



* Plaat P

* Uitzicht : witte plaat met zwarte letter P

* Doel : duidt de plaats aan waar het bedieningspedaal ligt voor de bediening van een overweg

* Gebruik : aankondiging voor door de trein bediende overwegen.



* Plaat STOP

Uitzicht : witte plaat met zwarte tekst "STOP"

Doel : duidt de plaats aan waar de trein moet stoppen om een overweg te bedienen (bv. door wachter of rangeerder) of te laten beveiligen door een bevoegd persoon.

Gebruik : voor handbediende overwegen of overwegen aan fabrieksaansluitingen.



* Plaat FV

Uitzicht : witte plaat met zwarte letters FV

Doel : geeft de plaats aan waar de machinist of stoker het vuur mag kuisen (feu - vuur).



* Aanduidingsplaat van stopplaats of station :

Uitzicht : blauwe rechthoekige plaat met drie eerste letters van het volgende station/stopplaats

Doel : aankondiging van het betreffende station, als geheugensteuntje voor de bestuurder.

* Identifikatie plaat voor een bepaalde lijn :

Uitzicht : blauwe zeshoekige plaat met witte aanduiding van de betreffende lijn.

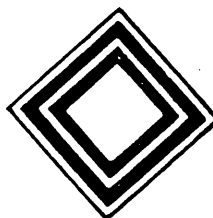
Doel : duidt de lijn aan die de trein zal bereiden (geheugensteuntje voor de bestuurders, vooral bij het buitenrijden van grotere stations en vormingsstations).

d. Seinen voor elektrische lijnen :

* Einde bovenleiding :

Uitzicht : vierkante witte plaat met twee evenwijdige, zwarte stre-

pen langs de rand.

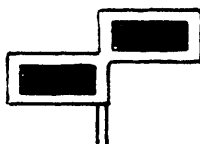


Doel : duidt het einde van een bovenleidingstrajekt aan. Dit sein kan zowel verhoogd als ook gelijkgronds opgesteld staan.

* Waarschuwingsein voor het neerlaten van de stroomafnemers :

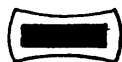
Uitzicht : twee zwarte rechthoeken met witte rand, die met één hoek aan elkaar gemaakt zijn.

Doel : verwittigen de bestuurder dat de stroomafnemers bij het volgende sein neergelaten moeten zijn (bv. bij bruggen zonder bovenleidingsdraad).



* Uitvoeringssein voor neerlaten stroomafnemers :

Uitzicht : zwarte rechthoek met gebogen zijden, horizontaal opgesteld.



Doel : bij dit sein moeten de stroomafnemers neergelaten zijn.

* Sein voor lichten van stroomafnemers :

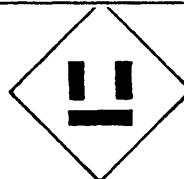
Uitzicht : hetzelfde als vorig, doch vertikaal opgesteld.



Doel : bij dit sein mogen de stroomafnemers terug gelicht worden.

* Sein voor het verbreken van de stroom :

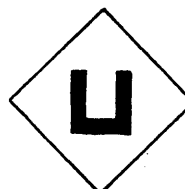
Uitzicht :



Doel : duidt het begin aan van een sectie die zonder stroomafname (uitschakelen van de hoofdschakelaar DUR) moet bereden worden.

* Sein voor einde stroomverbreking :

Uitzicht :



Doel : duidt aan dat vanaf hier de traktie terug ingeschakeld mag worden.

* Sein voor scheiding van elektriciteitssekties :

Uitzicht : afwisselend witte en zwarte banden, geschilderd op 3 opeenvolgende bovenleidingsmasten.

Doel : in deze sectie mag geen trein met geheven stroomafnemers stilstaan. Bij voorkeur moet de traktie onderbroken worden bij doorrijden.

Lijst van buiten dienst stellingen (schrappingen) van diesel- en elektrische lokomotieven

Een verdere vraag betrof de data van schrapping (+ eventuele redenen) van de elektrische en diesellokomotieven en stellen.

1. Elektrische lokomotieven

Nummers	Levering	Schrapp.	Reden
101.001	07/1949	08/1970	botsing
101.002	07/1949	08/1970	brand
101.003 2903	08/1949	04/1983	botsing te Monceau
101.004 2904	08/1949		afgesteld te Ronet
101.005 2905	08/1949		"
101.006 2906	09/1949		"
101.007 2907	09/1949		"
101.008 2908	09/1949		"
101.009 2909	09/1949		"
101.010 2910	09/1949		"
101.011 2911	10/1949	04/1983	kabelbrand
101.012 2912	10/1949		museum Leuven
101.013 2913	10/1949		afgesteld te Hasselt
101.014	10/1949	08/1970	kabelbrand
101.015 2915	10/1949	09/1972	brand te St-Martin
101.016 2916	11/1949	01/1974	
101.017 2917	11/1949	06/1973	
101.018	11/1949	08/1970	botsing
101.019	11/1949	08/1970	kabelbrand
101.020 2920	11/1949		afgesteld te Ronet
121.001	12/1949	/1967	
121.002	01/1950	/1968	
121.003	01/1950	/1968	

2. Diesellokomotieven

Nummers	Levering	Schrapp.	Reden
200.001 5001	omb 02/72	06/1980	ombouw tot 5101
200.065 5165	03/1963	03/1982	botsing te Wervik
200.076 5176	05/1963	04/1979	botsing te Kermt
200.090 5190	08/1963	07/1984	botsing te Antwerpen
200.091 5191	07/1963	10/1984	botsing te Hasselt
201.004	02/1955	01/1962	botsing te Isières
201.008 5908	02/1955	09/1981	botsing te Gouy-l-Pièton
201.015 5915	03/1955	04/1982	botsing te Merelbeke
201.032 5932	06/1955	10/1984	
201.034	06/1955	07/1969	botsing te La Louvière
201.042 5942	07/1955	11/1981	ongeval te Mol
201.055 5955	09/1955	04/1983	ongeval te Antwerpen-Nd
204.002 5402	02/1957	07/1984	botsing te Kinkempois
204.005 5405	02/1955	01/1982	botsing te Houyet
205.016	09/1964	12/1969	ongeval te Sclaigheaux
205.022 5522	10/1964	03/1984	ongeval te Veurs

wordt vervolgd

Un Demi-siècle d'autorails à Haine-St-Pierre

door A. Biaumet

* 78 blz (A4), ca. 25 foto's

200 BF

* uitgegeven door de CFC, La Louvière

Dit boek geeft een uitgebreid beeld van de bedrijfheid van tal van typen autorails van de stelplaats Haine-St-Pierre. Al in de dertiger jaren kwam dit depot in het bezit van motorwagens en dit bleef duren tot in 1984, meer dan 50 jaar. Deze brochure geeft een beschrijving van de technische gegevens van deze motorwagens, de inzet (talrijke uittreksels uit reisgidsen en beurtregelingen) en typische anektdes uit de streek. Vlot leesbaar en toch veel waardevolle gegevens zijn gebundeld, tal van foto's geven een beeld van de beschreven motorwagens.

Enig nadeel, de matige drukkwaliteit van dit werk, waardoor vooral de foto's veel van hun scherpte inboeten. Doch gezien vele onbekende gegevens over deze streek en de lage prijs, voor belangstellende in de moderne traktiewijzen een must.

Effectief van het reizigersmaterieel van de Belgische staats- en privéspoorwegen 1835-1926

* 130 blz (A4), tal van plans

J. Vandenberghen

* Uitgave N.M.B.S.

250 BF

Dit boek geeft - vooral in tabelvorm - de effectieven van het reizigersmaterieel doorheen praktisch een eeuw spoorwegen (tot aan de oprichting van de N.M.B.S.), het tweede deel geeft - in planvorm - enkele van deze rijtuigen.

Ondanks de geschiedkundige betekenis van dit boek, zijn er tal van opvallende nadelen voor de gewone spoorwegliefhebber. De effectieven worden droogweg opgesomd, zonder vergelijking en meer nog zonder bijkomende uitleg. Hierdoor vormt dit boek wel een naslagwerk voor verder opzoekwerk, doch geen leesboek en zeker niet een opzoekwerk voor bv. modelbouwers. Temeer daar de afgedrukte plans - zeer goed in druk - een weinig representatief beeld geven over het - in de tabellen opgenomen materieel en zo te zien slechts een willekeurige keuze schijnt te zijn van de bestaande plannen.

De spoorwegliefhebbers wachten eerder op een vlot leesbaar, goed gedocumenteerd boek (met foto's en tekeningen van de belangrijkste rijtuigen), dan een hoog wetenschappelijk werk voor enkele gespecialiseerden.

Dit boek is verkrijgbaar in het spoorwegmuseum te Leuven.

In deze reeks zullen weldra verkrijgbaar zijn :

- effectief van het goederenmaterieel (tot 1926) ca. 250 BF

- plan van het goederenmaterieel (tot 1926) ca. 800 BF

=====

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

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</u> (voorzitter)	Vetterstraat 28 3511 Kuringen (Hasselt)	Tel. 011/250114
<u>Casier Julien</u> (sekretaris)	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 entire logo is contained within a thick, black, horizontal bar that tapers at both ends, giving it a sense of motion or a stylized underline.