

TTZ

Vereniging zonder Winstoogaerk.

AKTUEEL

TWEEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT

September - Oktober

Jaargang : 3

Nummer : 16

Lidgeld : 450 BF Los Nummer : 100 BF



T.T.Z.-aktueel

Tweemaandelijks tijdschrift

wordt gratis bedeed aan alle T.T.Z.-leden

lidmaatschapsbijdrage : 450 F/jaar
los nummer : 100 BF

Redactie :

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

Medewerkers :

R. Ceunen, R. Huysman, D. Moens, E. Castermans

Hoofredactie / verantwoordelijk uitgever :

J. Casier, Radiostraat 19, 3700 Tongeren

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

Dit nummer werd op 15 augustus redaktioneel afgesloten en verschijnt begin september. Het volgende nummer wordt op 10 oktober afgesloten en verschijnt begin november.

Inhoud :

NMBS-aktueel :	16. 3
- exploitatie	16.14
Fototips	16.15
TTZ-krant	16.17
Musea	16.20
Modelbouw	16.21
- Nieuwe Belgische modellen :	16.22
- Treinsamenstellingen :	16.24
Exploitatie :	16.25
Historische bladzijde	16.28
- Lokomotieflijsten :	16.32
Er was eens ... de stelplaats Mol	16.35
Het rijtuig van de maand	16.37
De wagen van de maand :	16.38
Industrie	16.40
Métallurgie d'Olen	16.41
Agenda	16.43
Vragenhoek	16.45
Boekenplank	16.48

N.M.B.S. -

AKTUEEL

1. Statistiek :

a. Leveringen :

430	Bn Brugge	- Oostende	06 06 1985
431	Bn Brugge	- Oostende	21 06 1985
432	Bn Brugge	- Oostende	27 06 1985
433	Bn Brugge	- Oostende	02 07 1985
434	Bn Brugge	- Oostende	05 07 1985
435	Bn Brugge	- Oostende	16 07 1985
2124	Bn Nivelles	- Brussel-zuid	12 06 1985
2125	Bn Nivelles	- Brussel-zuid	24 06 1985
2126	Bn Nivelles	- Brussel-zuid	12 07 1985
2127	Bn Nivelles	- Brussel-zuid	11 07 1985
2130	Bn Nivelles	- Brussel-zuid	26 07 1985

b. stelplaatswijzigingen :

geen

c. Schrapingen :

6080	van Merelbeke	PV 121 van FAZ van 20 06 1985	uit geschriften op 01 08 85
6114	van Merelbeke	PV 118 van FAZ van 10 05 1985	01 07 85
6115	van Merelbeke	PV 122 van FAZ van 20 06 1985	01 08 85
7203	van Antwerpen-dam	PV 119 van FAZ van 10 05 1985	01 07 85

2. Aktuele berichten :

03 : Bij het verschijnen van deze aktueel, zal de aflevering van deze stellen afgelopen zijn en zullen ze de 4 geplande inzetlijnen volledig bevolken. Eind maart was de transfert naar Kinkempois uitgevoerd en vanaf begin april werden de stellen ook ingezet op de verbinding Gent-Namur, waarbij de "Breaks" te Oostende blijven. Er werd echter nog geen wijziging in de beurtregeling doorgevoerd.

Vanaf eind september zal een verdere uitbreiding volgen : op dat ogenblik rijden de stellen door tot in Maastricht, doch de huidige wachttijd te Visé is uitgebreid genoeg, zodat geen bijkomende stellen nodig zijn.

Begin september wordt ook de 311" afgeleverd, dit ter aanvulling van het te Aalter verongelukte stel.

Nochtans krijgen deze stellen het hard te verduren, daar zowel te Brugge als te Brussel-zuid, stellen van deze reeks bij ongevallen betrokken waren.

08 : Als eerste kwam nu het stel 806 in de nieuwe IC-IR kleuren op de sporen. Na een eentest rit tussen Mechelen-Leuven-Hasselt-Liège, ging het stel terug naar de CW voor enkele verdere regelingen, doch begin augustus werd de herstelling afgesloten.

Sinds deze periode rijdt men in de gewone reeks, nog ten minste 4 verdere stellen dienen dit jaar een grote herstelling te ondergaan en krijgen dan de nieuwe livrei.

11 : nu de eerste schijf van de reeks 21 afgeleverd is, is de bouw van de lokomotieven 11 (en ook 12) te Nivelles aangevat en de eerste lokomotief verschijnt begin oktober op de sporen. Praktisch identiek aan de 21-ers, zijn er toch enkele kleinere wijzigingen in de livrei : nl. het aanbrengen van het B- monogram op de zijflanken (in de gele band), enkele wijzigingen in de dakopbouw. In tegenstelling met vorige gegevens, zal de nummering 1181 tot 1192 worden, dit om de Nederlandse nummering te ontwijken. De NS heeft immers lokomotieven 1101 tot 1160.

Op de volgende blz vindt men de officiële technische fiche van deze loks.

12 : de levering van de eerste machines van deze reeks is nu voorzien voor maart 1986. Vier loks zijn voorzien voor de dienst Antwerpen-Lille die in juni 1986 in dienst gaat. Voor de overige machines is voorlopig nog geen inzet bekend, dit door het feit dat de verbinding Tournai-Lille nog niet onder draad is. Vermoedelijk zullen enkele machines ingezet worden tussen Brussel-Paris en Liège-Paris, doch in de latere toekomst wordt deze inzet opnieuw beperkt.

15 : de toekomst van deze machines ziet er zeer duister uit : veelvuldige defekten leiden tot langdurige afstellingen. Gemiddeld zijn er slechts 2 machines in dienst, de overige wachten op herstelling, gewoonlijk van het elektronisch gedeelte. Er wordt met de afstelling gerekend na de levering van de machines reeks 12.

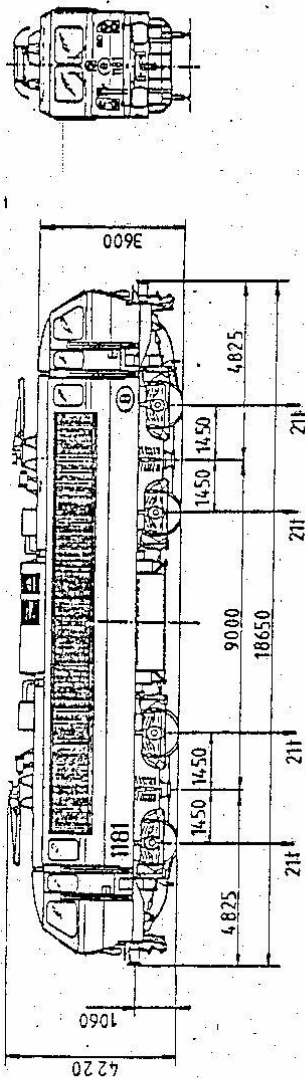
16 : Ook bij deze machines treden er nu regelmatig storingen op iets wat hun (internationale) inzet sterk bemoeilijkt. Verder is er een onevenwicht in de afstanden afgelegd door B-machines in Duitsland en omgekeerd. Hierdoor vragen de DB een beperking van de ritten naar Duitsland. Een definitieve beslissing werd echter nog niet genomen.

21 : Door de aflevering van deze machines, kan hun inzet nu volledig gedekt worden en ziet men ze overal in het land opduiken. Doch voor goederentreinen verkiest men echter nog de sterkere reeks 27. Anderzijds komen ze ook regelmatig tot inzet in de programma's van de reeksen 22 en 23.

Op te merken valt dat volgend jaar een deel van de diensten verloren gaat ten gunste van de reeks 12 (treinen Antwerpen-Moeskroen) en dat de lokomotieven vanaf deze periode naar Merelbeke overgeheveld worden.

22 : de overheveling van de lokomotieven reeks 22 naar St-Ghis-

Lokomotief reeks 11



ALGEMEENEDEN

Effectief : 12
Die : BoBo
Veelzijdige massa : ton 84
Nummering : 1181 tot 1192
Doelwendend vermogen : kW 120
Dienstspanningen : kV 1,5
Maxi-aansnelheid : km/h 160/120
Maximale massa per as : ton 21
Maximale kracht bij het starten : kW 224
Minimale draagvermogen : m 100
Diameter der wielen : mm 1250

Bezitwoordt aan onbegrensdingsprofiel
 UIC

MECHANISCH GEDEELTE

Bouwer : S.A. La Brugeoise et Nivelles
 te Nivelles.
Jaartal van de bouw : 1985/86
Remming : Autom. rem bij dienst en rechtstr. rem bij rangering, noodrem werkend op de automatische leiding. Elektrische rtdostatische hulprem. De automatische rem bevat het regime "goederen-reizigers" en het regime "hoge druk" (2 druk-trappen).
De machinstektraan van de automatische rem is van het type Wecco Westinghouse (FEL2) met elektrische bediening.
De lokomotief is voorzien van een anti-sliprem, 2 compressors "Wecco" type 242 VB 79, die 4 reservoirs voeden met totaal inhoud van 1 000 l.
In elke stuurkabine is een schroefrem voorzien, die aangesloten op de vier remeenheden van een draaistel.
Draaistel :
 De lokomotief is uitgerust met BR-ACEC draaistellen met (- primair : Wintorthur ophangsing (-secondair : Flexicoil ophangsing).
Verwarming der stuurkabinen is met elektrische verwarmingbatterij met luchtblazer.

ELEKTRISCH GEDEELTE

Traktieuitrusting :
Bouwer : ACEC Charleroi
Type : Anzeturusting met thyristoren, elektronisch gestuurd.
Traktiemotoren : Type LE 622 S met serie-bekrachtiging.
Aantal : 4
Bénuurvermogen : 828 kW *
Doorlopend vermogen : 782 kW
Ophangsing : Elastisch op 3 punten.
Elektrische overbrenging :
 - Transmissie BEC - Federantrieb
Tandwielverbinding : 116/31 - 3,742
Elektrische remuitrusting :
Bouwer : ACEC Charleroi
Type : Rtdostatisch, met beperkt vermogen.
Omschakeling : Voorzien van ATH om op NS-net te rijden.

Hulpstellen :

2 statische omvormers : 3 kV/1,5 kV - 2 x 55 kW met uitgangen 440 V - en 110 V
 2 x (2 ventilatoren op 1 motoras) voor de traktiemotoren 440 V - 18,6 kW - type ACEC 2 600 tr/min., debiet 125 m³/min. *
 2 x motor-ventilator : voor spoelen 440 V - 4,5 kW - type ACEC - 1 600 tr/min. debiet 120 m³/min. *
 12 x motor-ventilator : voor hakkers Asynchroonmotoren 110 V in de ventilator ingewerkt.
 2 x motor-compressor :
 - motor 440 V - 11 kW - type ACEC 1 650 tr/min.
 - compressor Wecco-Westinghouse type 242 VB 79 met 2 druktrappen en 4 cilinders.
 1 batterij : Permanent geladen door de 2 statische omvormers in //
 Batterijen NIFE type M88 75 Ah met 75 elementen 100 V - landspanning 115 V.
 * Berekende waarde.

Twee testritten op één blz :



De 806 in nieuwe kleuren bij het binnenrijden van Tongeren ...



- 22 : lain, bracht slechts geringe wijzigingen in de inzet met zich mee : deze lokomotieven rijden vooral in de piekuriendienst naar o.m. Brussel en op de verbinding Charleroi-Namur. Doch ook voor goederentreinen maken ze zich gedienschtig vooral op de verbinding naar Quévy en Braine-le-Comte - Schaarbeek. Ook te Monceau en Leuven ze deze machines regelmatig te gast.
- 23 : Door de inzet van de reeks 27 op de verbinding Ronet-Stockem zijn de 23-ers sterk vermindert op deze verbinding en rijden ze diverse goederendiensten doorheen het ganse land. Hierbij ook vele diensten, die ze overnamen van diesellokomotieven, vooral op de verbindingen Montzen-Kinkempois-Jeumont en Montzen-Antwerpen.
- 26 : Nog slechts twee lokomotieven rijden nu nog in de oorspronkelijke groene livrei, dit na de herschildering van de 2603 tijdens een grote herstelling.
- 27 : Zoals reeds vermeld in de vakantiegid, kregen diverse 27-ers nieuwe inzetgebieden. Hoofdrede hiervan is de aflevering van de 21-ers en de reorganisatie van de goederendienst. In goederendienst ligt de hoofdzinzet tussen Stockem-Namur-Schaarbeek-Antwerpen. Meestal rijden deze treinen in treinshakeling met twee lokomotieven. De 16 ingezette lokomotieven rijden verder ook door naar Essen en Leuven. Opmerkelijk ook twee dubbel trakties resp. met de reeks 23 en 20, spijzig genoeg tijdens de nacht.
- 29 : Door de opendeurdagen van Kinkempois werd de 2920 volledig herschilderd en te Kinkempois tentoongesteld. De overige machines staan nog steeds te Ronet afgesteld.
- 40 : Het lot van deze reeks begint zich stilaan duidelijk af te tekenen : de 4001 werd verkocht aan de CFV3V en rijdt daar o.m. de nieuwe diensten naar Chimay, de 4006 staat te Haine-St-Pierre voor eventuele opname in het museumpatrimonium, de overige stellen staan te Mechelen, hier worden de tussenrijtuigen omgebouwd tot normale rijtuigen, de motorwagens en koprijtuigen zullen dit jaar nog gesloopt worden.
- 49 : Nieuwe feiten bij deze reeks : daar waar de 4906 verkocht werd aan twee Brusselse bestuurders voor gebruik bij de CFV3V, kreeg de 4903 de opdracht op het spoorwegfestival van de TTZ op te fleuren en hiendoor kwam dit stel nogmaals naar Limburg.
- 52/53 : Door de sluiting van het grenspunt Ecouvies, werd de inzet lichtjes gewijzigd en worden er meer treinen naar Athus gesleept en is Virton in feite gedegradeerd tot doorgangstation. Anderzijds is het aantal diensten beperkt en staan verschillende machines voorlopig afgesteld. Het lot van dit overschot is nog niet bekend. Ook te Ronet werd de inzet in goederendienst beperkt, dit door de overname door elektrische machines.
- 54 : Opmerkelijk is de herschildering van de 5403, die nu een tweede lijn bijkreeg en nu de oorspronkelijke livrei terugkreeg. Deze herschildering gebeurde voor de opendeurdagen te Kinkempois.



Ook de 26-ers werden grotendeels van de lijn 162 verbannen en rijden nu diensten o.a. op de Samber-Maas-lijn (Couillet, juli 1985)



De nieuwe livrei van de 5403 (Ronet, juli 1985)

60 : Zeer sterke teruggang in deze diensten :

te Hasselt bleven de diensten ongewijzigd ; te Merelbeke en St-Ghislain gingen diverse diensten over naar de reeks 2 en rijden hier nog slechts ondergeschikte diensten, te Merelbeke voor in de kanaalzone, vooral naar Zelzate en Sas-lan-Gent; te St-Ghislain vooral naar Quévy en Blaton.

te kinkempois zijn praktisch alle lokomotieven afgevoerd en verrichten o.m. diensten te Ronet, Jemelle, Stockem en zelfs Latour, vooral voor baantreinen.

Ondertussen verlieten 3 machines het strijdperk :

210.080 - 6080

Levering : 24/09/1965
 Bouwers : Cockerill - Salzannes
 Fabrieksnummer : 4111

Stelplaatsen : Ronet 24/09/1965 03/06/1984
 Kinkempois 03/06/1984 01/11/1984
 Merelbeke 01/11/1984 01/08/1985

Buiten dienst : PV 121 van 20/06/1985
 Uit geschriften : 01/08/1985

210.224 - 6114

Levering : 27/06/1966
 Bouwer : Cockerill - Salzannes
 Fabrieksnummer : 4135

Stelplaatsen : Merelbeke 27/06/1966 01/07/1985

Buiten dienst : PV 118 van 18/05/1985
 Uit geschriften : 01/07/1985

210.215 - 6115

Levering : 19/07/1966
 Bouwer : Cockerill - Salzannes
 Fabrieksnummer : 4135

Stelplaatsen : Merelbeke 19/07/1966 01/08/1985

Buiten dienst : PV 122 van 20/06/1985
 Uit geschriften : 01/08/1985

62 : Slechts enkele opmerkelijke wijzigingen zijn er in de inzet van deze machines op te tekenen : vooral in goederendienst is de inzet sterk uitgebreid en rijden ze nu diverse diensten van de 60-ers. Doch grosso modo bleven de inzetplaatsen dezelfde.

Anderzijds kon men een botsing optekenen tussen de 6332 van Monceau en een traktor van de dienst baan te Loddelinsart. Hierbij werd het chassis verbogen en mag men rekenen met de schrapping van deze lokomotief.



De 6050 van Kinkempois voor een baantrein voor de elektrifikatie van de lijn 154 in de buurt van Yvoir ...



... en de 6014 van Hasselt (pas overgekomen vanuit Merelbeke) gaat ten kolentrein ophalen te Eisdén-mijnen.

72 : Nog slechts twee lokomotieven zijn er nog in het bestand van de NMBS, dit na de afstelling van de 7203, die trouwens al enkele maanden afgesteld stond. De beide overgebleven machines worden echter nog regelmatig ingezet, vooral als afduwer in Antwerpen-noord, maar ook nog als sleper in de Antwerpse haven. Nochtans is het zeer de vraag of deze machines 1986 nog halen.

Anderzijds is er een vraag om de afstelsporen te Antwerpen-Dam te ontlasten en de daar afgestelde loks naar Salzannes over te brengen. Doch de opgelegde maximale snelheid van 20 km/h vormt een probleem voor dit transport over de hoofdlijnen.

Als levensloop voor de 7203 hebben we :

272.003	--	7203
Levering :		06/03/1956
Bouwers :		Ateliers Mét. de Nivelles - SEM
Stelplaats : Antwerpen-dam		06/03/1956 01/07/1985
Buiten dienst :		PV 119 van 10/05/1985
Uit geschriften :		01/07/1985

73 Grote wijzigingen werden opgetekend bij de stationering van deze reeks : met ingang van 6 mei 1985 werd het effectief van Haine-St-Pierre volledig afgebouwd en deze machines gingen over naar Monceau. Tergelijker tijd gaf deze stelplaats vijf 73-ers van de tweede schijf af aan Hasselt om hier de 84-ers te vervangen.

Daar waar de 7356, 7357, 7366 en 7373 dadelijk naar de Limburgse hoofdplaats kwamen, onderging de 7336 eerst nog een grote herstelling te Salzannes en kwam dan op ons spoorwegfestival dadelijk voor het grote publiek.

Naast Hasselt (waar de 73-ers nu ook de rangeerdiensten in het vormingsstation voor hun rekening nemen), worden deze machines ook ingezet vanuit Leuven. De rol van de 84-ers is sterk verminderd en beperkt zich tot de rangeerdiensten in de stelplaats, de wagenwerkplaats en te Mol.

Reden van deze transferts - die nog verdergezet zullen worden - is de noodzaak van Antwerpen aan verdere rangeermachines voor de nieuwe haven en de centralisatie van welbepaalde reeksen in één stelplaats.

76 : Er wordt thans een studie uitgewerkt voor nieuwe rangeerlokomotieven, die tegen 1990 de verouderde loks reeksen 80, 83 en 84 (eerste reeks) te vervangen. Men zou opteren voor een vierassige machine - zoals de reeks 71 - die ook geschikt is voor het slepen van lokale goederentreinen. Over het aantal en de nummering werd nog geen beslissing genomen.

84 : Niet minder dan 6 loks reeks 84 verlieten Hasselt begin mei drie machines gingen naar Haine-St-Pierre om er de vrijgekomen 73-ers te vervangen. Drie machines (van Leuven) gingen naar Antwerpen-Dam, dit noodzakelijk geworden door het feit dat de nieuwe stocatra geleidelijk in dienst komt.

60 : Ter aanvulling van de gegevens verschenen in de TTZ-vakantiegids nog de loopbaan van de drie 60-ers uit deze periode:

210.013 -- 6013

Levering : 08/07/1964
 Bouwer : Cockerill - Salzannes
 Fabrieksnummer : 4021

Stelplaatsen :

Kinkempois	08/07/1964	17/11/1972
Merelbeke	17/11/1912	02/06/1980
Monceau	02/06/1980	03/06/1984
Kinkempois	03/06/1984	01/11/1984
Merelbeke	01/11/1984	01/05/1985

Buiten dienst : PV 115 van 11/04/1985
 Uit geschriften : 01/05/1985

210.065 -- 6065

Levering : 11/06/1965
 Bouwer : Cockerill - Salzannes
 Fabrieksnummer : 4095

Stelplaatsen :

St-Ghislain	11/06/1965	02/05/1978
Kinkempois	02/05/1978	01/06/1985

Buiten dienst : PV 117 van 03/05/1985
 Uit geschriften : 01/06/21985

210.210 -- 6110

Levering : 08/03/1966
 Bouwer : Cockerill - Salzannes
 Fabrieksnummer : 4131

Stelplaatsen :

Merelbeke	08/03/1966	01/05/1985
-----------	------------	------------

Buiten dienst : PV 116 van 11/06/1985
 Uit geschriften : 01/05/1985

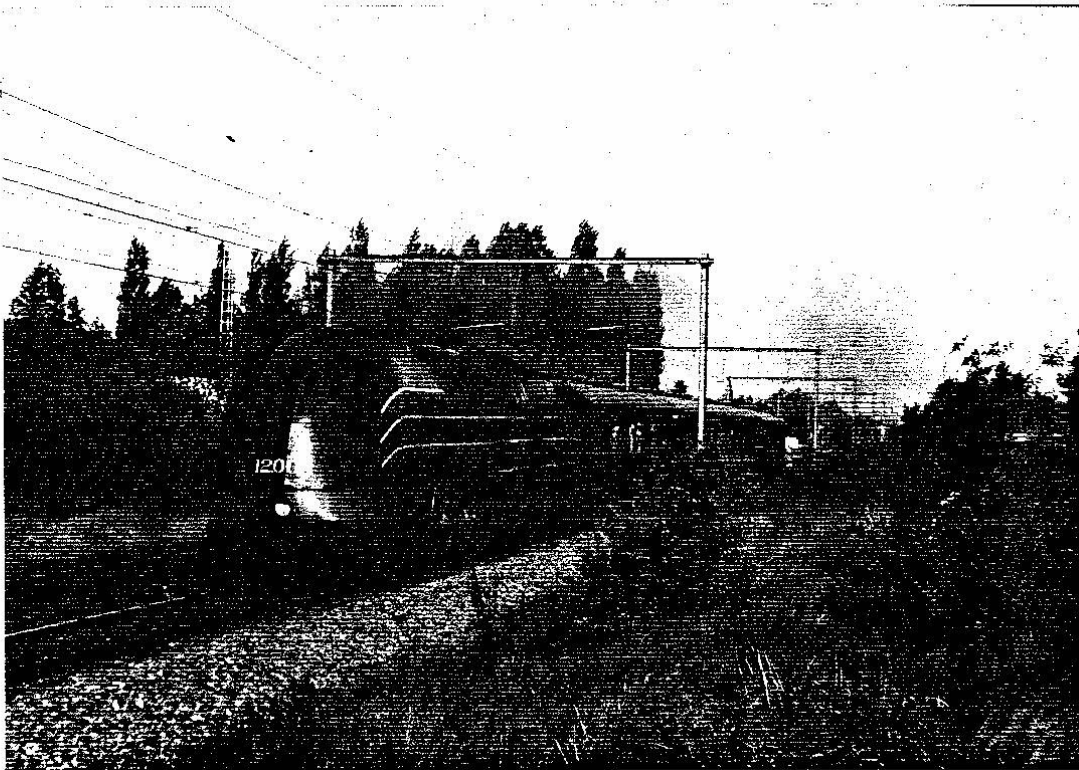
Museumexploitatie :

Zoals iedereen wel zelf al gezien heeft, verlopen de meeste geplande ritten zonder al te veel problemen en trekken ze de belangstelling van het publiek. Doch in het raam van deze ritten zijn er toch tal van nevenverschijnselen, die duiden op een groeiend bewustzijn bij de NMBS, zowel bij de directie als bij de stelplaatsen zelf.

In eerste plaats is er het plan om tegen volgend jaar het type 1 rijvaardig te restaureren. Of deze beslissing doorgaat hangt af van het onderzoek van de toestand van deze lokomotief en ook de belangstelling die het publiek voor dergelijke ritten betoont.

Anderzijds is ook het feit dat de stelplaatsen zelf initiatieven nemen om (oudere) lokomotieven tentoon te stellen en zelfs in een oudere livrei herschilderen. Is het misschien niet de tijd om elke stelplaats - die interesse betoont - een eigen museumlokomotief te geven, die ze rijvaardig kunnen houden en eventueel bij speciale gelegenheden inzetten.

Derde feit is ook de belangstelling van de museumverenigingen voor Belgisch materieel : de CFV3V heeft de baan geëffend door de aankoop van de stellen 4001 en 4906 en hopelijk worden ze daar gerestaureerd in de oorspronkelijke uitvoering. De T.T.Z. zelf heeft een optie genomen op een stel reeks 46 (of op de 4903 als deze niet naar het museumpatrimonium gaat). Ondanks het feit dat de samenwerking met de NMBS ongelooflijk goed verloopt, is zo'n aankoop financieel steeds moeilijk en daarom doen we een oproep om onze vereniging (maar ook de andere museumlijnen) zoveel mogelijk te steunen. Een rit met de ingelegde NMBS stoomtreinen of op een museumlijn of een gift zal iedereen helpen het spoorwegverleden degelijk uit te bouwen.



De 12.004 bij het doorrijden te Kuringen (juni 1985).

* Statistiek :

* Buiten dienst :

38	Chênée - Battice	
52	Puurs - Dendermonde	K.B. van 23/04/85 (overdracht aan de vzw SDP museumexploitatie)
86	Leuze - Basècles	nota van 26/04/85

* Aktuele berichten :

Lijn 20 : Voorlopig (?) werd de optie voor een verbinding Antwerpen - Hasselt - Maastricht - Köln afgevoerd, dit ondanks het feit dat de NS en de DB principieel akkoord waren. Er worden wel verwoede pogingen gedaan om deze verbinding nog te redden, doch de hogere overheid houdt vooralnóg het been stijf.

Anderzijds werd het grenspunt Lanaken (samen met Har-
mont) gesloten voor individuele wagens en kunnen nog
slechts volledige treinen deze grenspunten gebruiken.
Stukgoedzendingen gaan nu over Essen of Visé.

Lijn 21 : Ook het doortrekken van de lijn naar Maasmechelen werd
nu definitief geschrapt en zodoende blijft Genk eind-
punt. Anderzijds kwam de lichtsignalisatie in dienst
tussen Winterslag en Waterschei en verdwenen de armsei-
nen. De palen (zonder seinarmen) staan er echter nog.

De bediening werd gecentraliseerd te Winterslag.

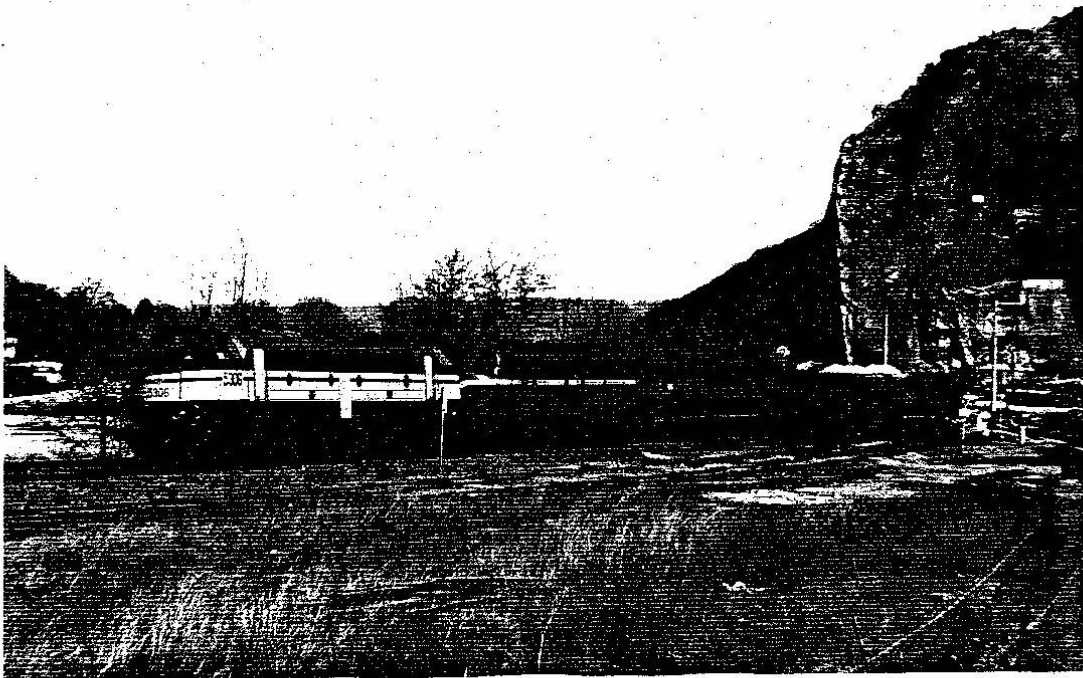
Lijn 22 : Door het opgeven van de spoorbediening van de suiker-
fabrieken te Tienen, wordt ook het overgavestation nog
slechts éénmaal bediend en zal de lijn Tienen-Grinde
binnenkort gesloten worden.

Lijn 38 : Het verkeer op de lijn wordt binnenkort opgeheven :
op dit ogenblik werd de aansluiting te Wérister afge-
voerd en wordt nog slechts Battice bediend, dit met
een lokomotief reeks 55. In september zal waarschijn-
lijk ook deze bediening wegvallen.

Lijn 40 : Op 29 september 1985 wordt de elektrische lijn Visé-
Maastricht geopend worden en hierbij zullen de Belgi-
sche stellen doorrijden tot in Maastricht en verdwij-
nen de tweeledige NS-stellen uit Visé. Op dit ogenblik
is de opleiding van NS-personeel op de breaks afgeslo-
ten zodat ze van 29/09 een deel van de treinen tot in
Liège kunnen rijden.

In goederendienst zal er niet zoveel veranderen, voor-
lopig zullen de NS-diesels nog frekwent te Visé komen,
vanaf 1986 worden de meeste treinen echter elektrisch
gereden. Ook de beide internationale treinen blijven
voorlopig dieselveslept.

[FOTOTIPS]



Taifer : (lijn 154)

te bereiken :

moelijk per trein (kortbijgelegen stopplaats Lustin). Met de auto vanuit Namur richting Dinant, aan de Citadel de Maas oversteken richting Jambes en dan rechtoever volgen tot aan vroegere stopplaats Taifer (Roche de Taifer en steengroeve).

Onderwerp :

Maasoever met hoge verticale rotsen.

Gunstigste tijdstip : voormiddag tot ca. 14.00

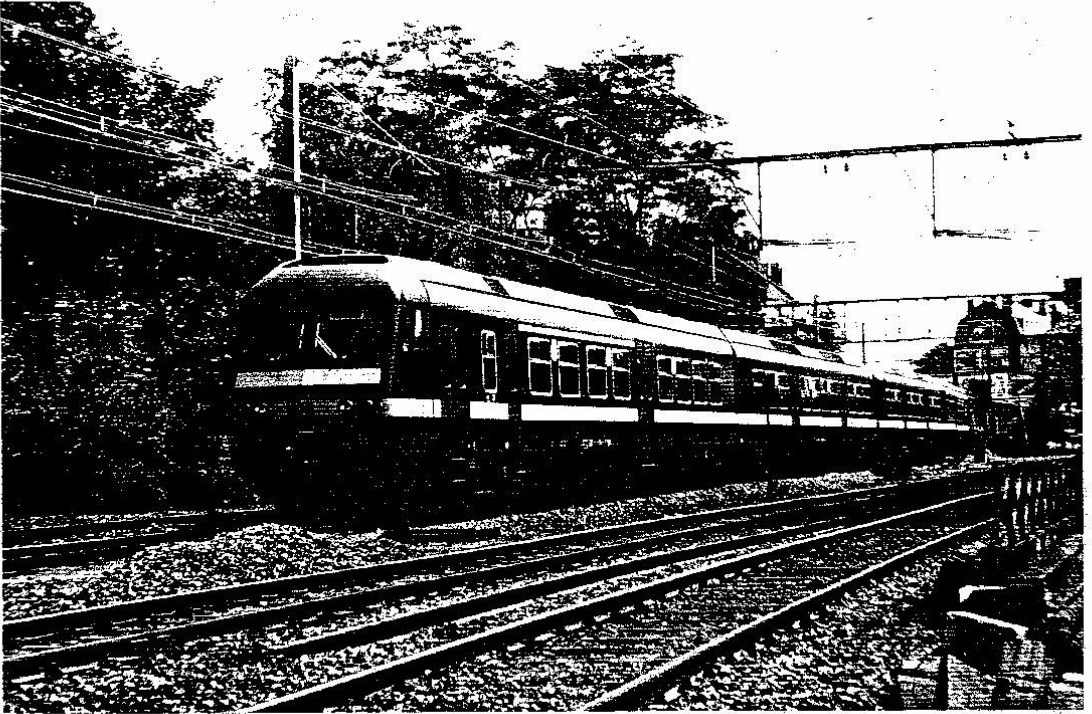
Treinen : - reizigersdienst : reeks 52
- goederendienst : reeksen 52, 53, 54
- lokaaldienst : baantreinen met reeks 80

Benodigde lenzen : normaallens, lichte telelens.

Opmerkingen :

als men de weg ca. 3 km volgt heeft men de tunnel van Godinne, waarvan het uitzijden van de treinen zeer mooi in beeld gebracht kan worden.

op deze lijn heeft men ook de proefritten van pas te Salzinnes herstelde dieselloks.



Namur : (Lijn 125)

Te bereiken : Vanuit station Namur, richting Charleroi en voor de Samber rechtsaf en dan rivier volgen tot aan de spoordam.

Onderwerp : Vanop de spoordam heeft men een goed beeld van de in- en uitrijdende treinen naar Namur.

Gunstigste tijdstip : meeste verkeer : voormiddag
voor de zon : praktisch ganse dag (mits veranderen van standpunt)

Treinen : - reizigersdienst : reeksen 00, 03, 06, 15, 18
- goederendienst : reeksen 20, 23, 26, 52, 53, 54, 55.
- lokaaldienst : reeksen 84 en 91

Benodigde lenzen : normaallens, lichte groothoeklens.

Opmerkingen : best kan men de trip combineren met een zicht op Salzinnes (richting Charleroi en voorbij de Samber rechtsaf en straat volgen) en Ronet (vanaf standplaats onder smalle brug door, naar rechts en weg ca. 4 km volgen).



KRANT

Aktuele berichten :

Voornaamste verwezenlijking tijdens de laatste weken voor het spoorwegfestival, is het oprichten van het nieuwe buffet te Genebos. Dit 22 m lange en 6 m brede gebouw werd in niet minder dan een week door een ploeg TTZ-leden gemonteerd en hiervoor nogmaals dank voor deze opmerkelijke prestatie. Opmerkelijk hierbij was ook dat het "oude" buffet overbouwd werd en dat men een korte periode kon spreken van een buffet in een buffet.

Het nieuwe buffet is voor het spoorwegfestival voorlopig in dienst gesteld en zal na het seizoen afgewerkt worden. Naast een drankgelegenheid zal het ook een tentoonstelling herbergen.

Restauraties :

Trekker 5.11 : Kort na zijn aankomst werd gestart met de opknapping van deze trekker en werd o.m. de dakbedekking en sommige bekledingsplaten vervangen. De werkelijke in dienststelling is voor 1986 voorzien.

L-rijtuigen : De beide derde-klasserijtuigen werden in juli herschilderd en teruggebracht in hun oorspronkelijke uitvoering met zilveren dak en oude nummering en vormen zo een eenheid met het eerder gerestaureerde CD-rijtuig.

Tentoonstellingsrijtuig : In de laatste week van juli werd de dakbedekking volledig vernieuwd en werd de buitenbeplating al gedeeltelijk vernieuwd. De afwerking zal kort na het ritseizoen gebeuren.

Deelname aan de TTB-dag op 6 oktober.

Zoals reeds aangekondigd zal de TTZ deelnemen aan de Trein-trambusdag en zal - aansluitend op de treinen komend vanuit Antwerpen-Mol drie treinparen organiseren. De rittijden van deze treinen zijn :

Zolder-mijn TTZ	12.00	14.00	16.00	
Genebos	12.25	14.25	16.25	
Genebos	12.45	14.45	16.45	
Zolder-mijn TTZ	13.30	15.30	17.30	(met doorrit mijn)

Elke trein heeft opnieuw met de NMBS-trein een kruising.

- SPOORWEGFESTIVAL 1985 -

Het is weer voorbij ..., vier dagen hard werken, veel volk - vooral op de beide zondagen -, typisch Belgisch weer.

Over het algemeen is het festival vlekkeloos verlopen : onze beide stoomlokomotieven volbrachten hun taken zonder echte problemen, "Magda" blijft ons verder verwonderen met haar mogelijkheden, de machinisten hebben bewezen dat ze hun taak gemakkelijk aankunnen en zelfs kunnen rijden als de rem plots uitvalt en men de roosterstaven moet zoeken tussen de gaten.

De rondrit doorheen de mijn en de geleide wandeling hadden de nodige belangstelling van het publiek, doch bereidden de bestuurders meer problemen : kleine defekten aan de diesellokomotief leidden tot grotere gebreken, maar ook hier werd bewezen dat onze mensen in de voormiddag konden herstellen en in de namiddag toch weer paraat waren om alle ritten uit te voeren en hierbij soms meer dan 12 uur klopten. Maar ook dat is museumexploitatie. En dan die speciaal ingezette fotorit naar het stört ... de zon liet soms verstek gaan en toen na de terugrit werd vastgesteld dat bij ongetekende de film was vastgelopen, was ook hier de dag verknoeid.

En dan natuurlijk de blikvangers : ook de NMBS kent zijn problemen met zijn machines, daar de reeks 60 kort voor de overbrenging defekt viel, stuurden ze prompt een vervanglok in de vorm van de 6331, die er naast de 5181 en de pas gereviseerde 7336 tentoongesteld werd. Maar de 4903 werd de blikvanger van het festival en de "Gust" beloofde plechtig dat hij nog eens zou terugkomen, we hebben het genoteerd.

Ook de vernieuwde tentoonstelling met soms onuitgegeven foto's, de mijnbouwexpositie brachten de (spoorweg)toerist nieuwe gezichtspunten bij. In de uitgebreide boekenstand wilde men - welbespraakt - onschuldige toeristen tot TTZ-leden omdopen (wat soms ook lukte) kende men problemen met de omzetting van de gulden (natuurlijk in ons voordeel) maar de primeur voor België en de ganse wereld, nl. het nieuwe fotoboek over de NMBS had geen woorden nodig verkocht te worden. Wat zullen sommige enthousiasten nu als uitvlucht moeten verzinnen om hun lege portefeuille te verklaren.

En verder de "Stille Kracht" - een in bedrijf zijnde lokomotief - bleek zijn naam geen eer aan te doen en trok sissend en fluitend talrijke bezoekers aan. In Genebos daarentegen brachten een reeks kunstfoto's een eigen kijk op de T.T.Z.

En dan beide buffetten ... de drank vloeide rijkelijk, de broodjes vlogen de deur uit, de tafels bleken steeds bezet, maar iets moet gezegd : de echte sfeer kwam pas na de ritdag op het ogenblik dat onze leden de liters verloren zweet trachten te vervangen door iets smakelijker vocht. En dat er sfeer kan zijn, werd vrijdagavond (of was het nacht) duidelijk geïllustreerd met o.m. een nachtelijke groet aan de vlag (of gebeunde er nog iets meer).

En elke bezoeker heeft gezien dat Lummen een attractie bij heeft nl. de treinvijver van Genebos. Dit plekje zal waarschijnlijk uitgroeien tot de bedevaartplaats van alle vrouwen van spoorwegfans, dit als men weet dat deze vijver gevuld wordt met echt ketelwater van de lokomotieven en een afdoend geneesmiddel vormt tegen hoge stoomtreinkoorts : nu nog gratis mee te nemen (flesjes zelf meebrengen) maar in de toekomst als souvenir verkocht. Iedereen is dus nu gewaarschuwd.

En dan de speciale effecten : T.T.Z.-leden zijn niet meer veilig te Zolder, daar ze bij aankomst soms een ontvangerstas aangemeten krijgen en dadelijk voor de leeuwen (sorry ... treinfanaten) geworpen worden. En zijn er toevallig geen leden in de buurt worden ook argeloze bezoekers met dit attribuut bestookt en worden dadelijk - zonder opleiding - in de wagens gepompt..

Pas verliefd ... geen probleem omdat ook "lieven" hun taak kunnen krijgen en dadelijk T.T.Z. medewerkers worden en 's avonds wordt de gemiste kans dan toch ingehaald.

Ook het aantrekken van nieuwe klanten van het buffet wordt niet nagelaten : sommige wachters van de mijn worden - met aanlokkelijke voorstellen - waterachtig gemaakt, en als de aangeboden goederen niet verschijnen, wordt er een extra ronde ingelegd en de klandisie is verzekerd. Maar anderzijds vormen deze mensen echte wekkers daar ze reeds voor dag en dauw de gevraagde stukken afleveren en zelf hun eigen loods niet binnenkunnen.

En dan hebben we nog een nieuwe inkomstenbron gevonden : een artikel ging buitengewoon goed van de hand nl. tomaten. Daarom werd reeds geopperd om naast de boekenstand tegen volgend jaar een nieuwe attractie bij te voegen, met name een groentekraam, misschien wel te proberen.

En dan het medisch probleem ... als "Magda" zich eens wreekt op zijn machinist voor een voorafgaande ondeskundige behandeling, geen problemen : een argeloze bezoeker wordt terug verpleegster en haar inzetbereik is vanaf nu uitgebreid tot in Zolder.

Maar nu terug ernstig na deze rubriek voor insiders, graag wil ik hierbij iedereen danken dit meegewerkt heeft om dit spoorwegfestival mogelijk te maken : eerst en vooral de mijn van Zolder zelf, de V.O.K.Z. (opzichters) voor de rondleidingen en al de mensen die ons de technische bijstand boden, anderzijds ook de N.M.B.S. voor de tentoongestelde lokomotieven en het personeel. Maar laatst en ook belangrijkste alle medewerkers, die zich gedurende dagen uitsloofden om dit gebeuren te laten slagen.

J.C.

MUSEA

* SDP : stoomtrein Dendermonde - Puurs

Eindelijk is de kogel door de kerk en werd de lijn Dendermonde-Puurs vrijgegeven voor museumexploitatie en werd er een vereniging opgericht voor de exploitatie. Nog dit jaar (mogelijk op 14 september) hoopt men te starten met een beperkte exploitatie, de eigenlijke opening zal in 1986 plaatsvinden. Hiervoor dient nog veel werk verzet te worden : oprichten van een loods, aanleg van omloopsporen, opknappen en aanpassen van de stationsgebouwen. Voor de exploitatie staat er een (bedrijfsklare) stoomlokomotief met verticale ketel en 5 G.C.I.-rijtuigen ter beschikking.

* MSTB : museumstoomtrein der twee bruggen.

Deze vereniging kon drie werklozen tewerk stellen en zodoende is het verder bestaan op korte termijn opgelost. Met de officiële 150-jaar viering had deze vereniging één van haar beste dagen van hun bestaan met ca. 800 reizigers.

CFV3V :

Voornaamste nieuwigheid bij deze vereniging, is de (beperkte) dienst op de verbinding Mariembourg-Chimay : gedurende vier dagen (21/07, 15/08, 21-22/09) zal men drie treinparen rijden, dit met het pas aangekochte NMBS-stel 4001. Hierdoor is voor het eerst ook een gemengde exploitatie (NMBS-museumspoorlijn) toegestaan, daar dit stel een gedeelte over NMBS-trajekt rijdt. Wel is een NMBS-bestuurder vereist.

Verder werd ook het stel 4906 verworven en na een opknapbeurt zal dit stel waarschijnlijk nog dit seizoen in dienst komen. Hierdoor bezit de CFV3V nu een internationaal park aan dieselstellen.

Verder is ook de uurregeling van de stoomgesleepte reizigers-trein (29.013) Charleroi-Mariembourg bekend (22/09).

11.00	Charleroi-sud	18.50
11.25	° Walcourt	18.27
11.35		° 18.25
12.10	° Mariembourg	17.55

Andere nieuwigheden zijn de inrichting van een nieuw buffet te Mariembourg, een nieuw kolenpark, het opknappen van de lokomotiefloods en de plannen voor een spoorwegmuseum te Treignes.

MODELBOUW

Spoorbreedte Ho

* Lokomotieven :

DB	Diesellokomotief reeks v 200	Roco	43522
DRB	Stoomlokomotief reeks 75	Lilliput	7503
DB	Diesielstel reeks VT613	Lima	14 9808
Würtemb	Stoomlokomotief reeks T 3	Märklin	8312
DB	Elektrisch stel reeks 491	Roco	43525
SBB	Elektrische lokomotief reeks Ae 6/6 (groene uitvoering)	Roco	43535
SBB	Elektrische lokomotief reeks Ae 6/6 (rode uitvoering)	Roco	43536
DB	Elektrische lokomotief reeks 120	Lima	20 8143
FS	Diesellokomotief reeks 345	Roco	43445
DRB	Stoomlokomotief reeks 85	Märklin	3308

* Rijtuigen :

OBB	Restauratierijtuig reeks WRmoz	Roco	54238A
OBB	Rijtuig voor binnenlands verkeer (2de klasse)	Roco	444840
OBB	Eurofimarijtuig (1ste klasse) (lengte 1/87")	Roco	54236A
OBB	Eurofimarijtuig (2de klasse) (lengte 1/87")	Roco	54237A
SNCF	Ligrijtuig B 9c9	Roco	44250C
SBB	Bagagerijtuig IID (groen)	Roco	44333
SBB	Bagagerijtuig IID (grijs-groen)	Roco	44334
FNM	Rijtuig van privé-maatschappij (2de klasse)	Roco	44563
FNM	Rijtuig van privé-maatschappij (1ste klasse)	Roco	44564
SNCF	Sneltreinrijtuig (1/2 de klasse)	Roco	44566
SNCF	Sneltreinrijtuig (2de klasse)	Roco	44567
SNCF	Bagagerijtuig	Roco	44568

* Wagens :

DB	Zwenkdakwagen Tdgs	Roco	44341A
SBB	Wagen voor het vervoer van fietsen	Roco	46282
CFL	Gesloten goederenwagens voor coils	Roco	46291
OBB	Open goederenwagens op draaistellen Eaos	Lilliput	244 15
DR	Gesloten goederenwagens "Oppeln"	Lilliput	253 07
DB	Gesloten goederenwagens "Oppeln" (DB-versie)	Lilliput	253 09
DRB	Ketelwagens D.A.P.G.	Märklin	8474
DRB	Bierwagens "Engl. Garten Stuttgart"	Märklin	8477
DRB	Bierwagens "Aktien Brauerei Wulle"	Märklin	8478
DRB	Gesloten goederenwagens	Märklin	8485
FS	Gesloten goederenwagens type Gs	Roco	46274
DB	Platte goederenwagens voor containers	Märklin	4481

Spoorbreedte N

Bayer	Elektrische lokomotief reeks EP 3/6	Trix	2910
SBB	Elektrische lokomotief reeks RE 4/4 IV	Roco	23 251
OBB	Schuifwandwagens "Hero"	Roco	25 072
OBB	Gesloten goederenwagens	Roco	25 055
Bayer	Ketelwagens	Trix	3217
Bayer	Gesloten goederenwagens "Persil"	Trix	3212

Opnieuw kondigt Europa Trading een aantal nieuwe modellen aan, die slechts in beperkte oplage ter beschikking zullen staan. Daar deze modellen nog niet in de handel zijn, moeten we ons beperken tot een beschrijving.

Bagagewagens voor elektrifikatiewerken

De firma Abay - die onder meer instaat voor elektrifikatiewerken - heeft een aantal ex NMBS-wagens overgenomen en omgebouwd. Naast de gesloten goederenwagens, heeft men ook enkele metalen pakwagens, omgebouwd met loopbrug voor werken aan de bovenleiding. ET brengt twee modellen uit, die samen een set vormen : de eerste is een gele versie met loopbrug en pantograaf om de bovenleiding te aarden, de tweede is volledig bruin. De set bestaat uit twee rijklare modellen - plastic kast, messing loopbrug - en is volledig beschrift. Alleen de prijs is weer tamelijk hoog.

Zelflossers "Cockerill-Sambre"

Sinds de fusie tussen Cockerill en Couillet-Sambre, hebben sommige ertswagens al de nieuwe aanduiding van de firma, namelijk de nieuwe naam op blauwe achtergrond. ET brengt nu twee dergelijke wagens in één set, waarbij de rijklare wagens zowel in uitvoering als beschrifting verschillen. Dezelfde kenmerken als de voorheen beschreven ertswagens.

Open goederenwagen Eaos met oprolbaar dak

Laatste set bestaat uit twee vierassige goederenwagens met oprolbaar dak : hoewel deze wagens op een Lima-basis opgebouwd werden zijn er tal van wijzigingen aangebracht, o.a. kortkoppeling. Ook de beschrifting werd aangepast.

D25/99 4012/14	: metalen pakwagens van de firma Abay	2 650 BF
D25/99 1000/071	: ertswagens van de firma Cockerill-Sambre	2 650 BF
D25/99 1456	stortwagens met oprolbaar dak	2 650 BF

Rijtuigen type M1

Twee firma's - nl. Jocadis te Edingen en Hobby 2000 te Aywaille - kondigen modellen aan van het Belgische rijtuigen type M1. Bij de laatste firma zou het B-rijtuig reeds uitgekomen zijn. Doch bij het afsluiten van deze aktueel werden deze rijtuigen nog niet getest. De beschrijving volgt dan ook in het volgend nummer.

Opvallend is echter dat twee firma een identiek model brengen wie is hierbij gebaat : de liefhebber of de konstrukteur !!

Onderdelen voor Belgische lokomotieven :Baanruimers voor reeks 27/21

Jocadis

Alhoewel de elektrische lokomotief reeks 27/21 van Lima goed nagebootst werd, ontbrak er één detail aan, nl. de karakteristieke baanruimers van de lokomotief. Dit werd verholpen door Jocadis, die een set met twee baanruimers uitbrengt. De montage hiervan is zonder problemen en kan aangepast worden om zowel bochten met een straal van 36 cm als 90 cm (aanbrengen van versterkingssteunen) te kunnen doorlopen.

Decals voor elektr. loks reeks 21/27

Jocadis

Anderzijds is ook de levering van de lokomotieven reeks 21 - die slechts in een dakdetail van de 27-ers verschillen - de aanleiding om deze lok na te bouwen. Hiervoor bracht Jocadis een decal uit waardoor het mogelijk om de niet genummerde lokomotieven van Lima een eigen nummer te geven. Hierbij is het mogelijk om zowel een andere 27-er na de bootsen, alsook dit model als reeks 21 te laten rijden.

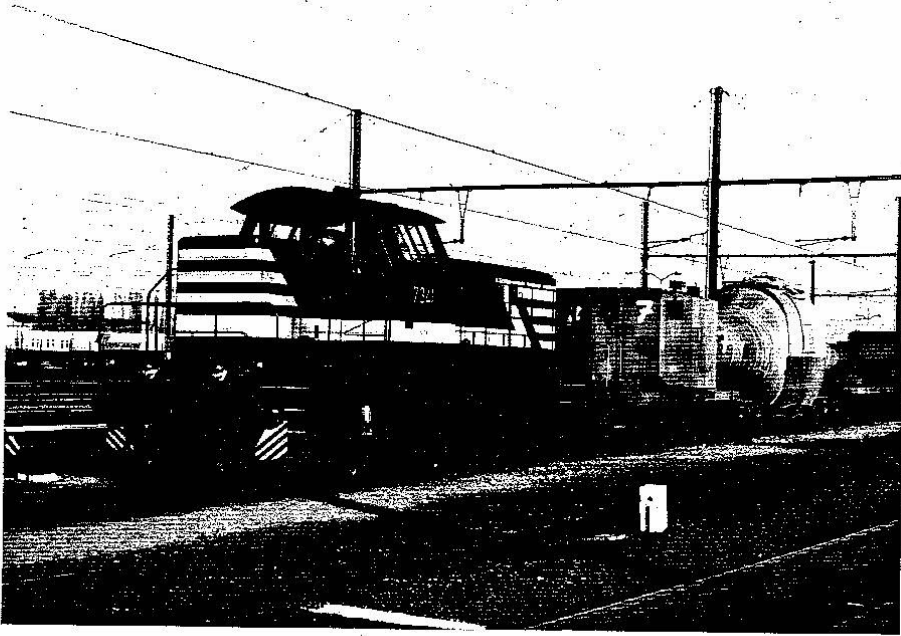
Toebehoren voor stoomlokomotieven

Europa Trading

Naar aanleiding van het uitbrengen van de superuitvoering van het type 64, moest Europa Trading talrijke Belgische onderdelen in wit metaal te ontwerpen. Deze onderdelen voor stoomlokomotieven zijn ook voor andere modellen te gebruiken en worden daarom afzonderlijk in de handel gebracht. Hierna de lijst van de beschikbare onderdelen :

D25/101	Schouw met kroon
D25/102	Stoomdam
D25/103	Zandbak
D25/104	Dynamo
D25/105	A.C.F.I. uitrusting (pomp en mengreservoir)
D25/106	Set aftapkranen
D25/107	Ketelvoedingskranen
D25/108	Spoelkleppen
D25/109	Stoomfluiten
D25/110	Elektrische lantaarns
D25/111	Petroleumlantaarns voor stoomlokomotieven
D25/112	Veiligheidskleppen
D25/113	Luchtpomp (enkelvoudig werkend)
D25/501	Ladder voor ketelkontrolle
D25/502	Rookdemper voor schoorsteen
D25/115	Toebehoren voor tender
D 265/504	Toebehoren voor goederenwagens

**** Treinsamenstellingen ****



Daar binnenkort de mengewagens van Europa-Trading op de markt komen, misschien enkele woorden over de treinsamenstelling waarin deze wagens rijden, en hier beperken we ons tot de verbinding Chertal (te Herstal) en Ougrée. Voor deze verbinding, die in de zestiger jaren in dienst kwam, werden de drie lokomotieven type 222 (later reeks 66 en nu 71) gebruikt, die hiervoor te Kinkempois gestationeerd werden. Doch deze inzet was slechts van korte duur en daar ze hier niet voldeden werden ze al in 1965 naar Hasselt getransfereerd.

Vanaf dit ogenblik werden voor diesellokomotieven type 210 (later reeks 60) ingezet, maar hierbij kwamen er ook regelmatig typen 205 (reeks 55) en type 260/262 (reeks 80/82) voor de treinen.

Tegen het eind der zeventiger jaren was het nu de beurt aan de rangeerdiesels reeks 73 die de dienst uitmaken en die thans nog ingezet worden.

Gewoonlijk bestaat er dergelijke trein uit 2 à 3 mengewagens, en hiertussen komen steeds 2 à 3 gewone open goederenwagens tot inzet, dit om de massa beter te verdelen en ervoor te zorgen dat geen twee mengewagens tergelijktijd op een brug aanwezig zijn.

In model is een dergelijke trein gemakkelijk samen te stellen, dit voor de periode 1971 - 1978) :

lokomotief :	reeks 60	Jocadis of LMS Lier
mengewagen :		Europa Trading
2 open goederenwagens :		diverse merken
mengewagen :		Europa Trading

EXPLOITATIE

Lijn 15 : Lier - Mol - Hasselt

vervolg

b. Baanvak : Mol - Hasselt.

Lengte : 43,2 km

Geschiedenis : Dit traject is in fette onder te verdelen in drie verschillende baanvakken : eerst aangelegd werd het baanvak Hasselt-Houthalen, dat een deel was van de verbinding Hasselt-Neerpelt-Achel (lijn 18). Dit baanvak werd gebouwd in opdracht van de "Chemins de Fer Liègeois-Limbourgeois" en kwam in exploitatie op 20 juli 1866. De lijn werd op 1 januari 1897 door de EB overgenomen.

Het tweede traject - nl. Heppen-Leopoldsburg-Mol maakte deel uit van de lijn Diest-Heppen-Mol en werd op 27 mei 1878 geopend.

Naarmate de Limburgse mijnen hun produktie startten was ook een verbinding tussen de mijnen van Beringen en Zolder met de EB-net nodig en hiervoor werd de verbinding Heppen-Zolder-Houthalen aangelegd en op 1 juli 1925 geopend.

Stations en stopplaatsen :

LML		Mol	km 0,0
LNE		Balen-nete	km 4,5
LBG	(LBL)	Leopoldsburg	km 13,4
MI		Beringen-mijnen	km 18,8
(LBW)		Beringen	km 21,8
(MHD)		Heudden	km 24,9
MZD		Zolder	km 28,7
MUA		Houthalen	km 31,4
		Kolveren	km 33,1
(LZH)		Zonhoven	km 35,9
FHS		Hasselt	km 43,2

Vertakkingen :

Y Leopoldsburg	km 15,3	richting Tessenderlo (lijn 17)
Y Beringen-mijnen	km 17,8	richting Tessenderlo (lijn 17)
Y Houthalen	km 31,4	richting Neerpelt)
Y Zonhoven	km 35,8	richting Genk
Y Hasselt-noord	km 41,3	richting lijn 35

Private aansluitingen :

* Leopoldsburg	(leger - kamp van Beverlo)
* Beringen-mijnen	(koolmijn)
* Zolder	(koolmijn)
* Houthalen	(koolmijn - uitgebroken)

=====

Lijn 16 : Antwerpen - Aarschot.

Lengte : 24,5 km

Geschiedenis : Net zoals het baanvak Antwerpen-Lier verkreeg de "SA des chemins de Fer du Nord de la Belgique" de koncessie tot de bouw van de verbinding Lier-Aarschot -(Hasselt). Deze lijn werd op 6 juni 1864 in goederdienst geopend, de reizigersdienst startte 4 dagen later. De koncessie werd op 1 januari 1897 overgenomen.

Stations en stopplaatsen :

FLR	Lier	
GBL	Berlaar	km 5,0
(MWC)	Melkouxen	km 8,4
GHO	Heist-op-den-Berg	km 11,6
	Heide-Lo	km 14,9
(GB)	Booischot	km 17,7
	Begijnendijk	km 20,2
FRST	Aarschot	km 24,5

Vertakkingen :

Y Nazareth	km 0,0	richting Mol
Y Aarschot-noord	km 23,7	richting Hasselt (lijn 35)
Y Aarschot-oost	km 24,5	richting Hasselt

Industriële aansluitingen :

Berlaar (km 5,7)	militaire verbinding
Heist/Berg (km 14,0)	industrieterrein

Elektrifikatie :

04/01/1981

18 Hasselt - Leopoldsburg (Bourg-Léopold) - Mol 18

km	3209	3209	3015	3015	1893	3705	3687	2693	3207
	28	28	28	28	28	28	28	28	28
Lier (Quil.) 34			7,30		17,00		17,45	20,28	
Hasselt 7	8,53	9,16	12,48	14,55		12,25	20,43	22,51	
Zonhoven	7,03	9,24	12,57	15,04		11,56	20,54	23,04	
10 Houthalen A	7,11	9,31	13,03	15,12		11,44	21,03	23,11	
16 Zolder	7,16	9,31	13,03	15,13		11,46	21,03	23,12	
18 Herfelingen	7,24	9,42	13,15	15,24		11,59	21,13	23,22	
20 Herfelingen	7,28	9,44	13,18	15,28		11,58	21,13	23,28	
28 Herfelingen (Mijnen)	7,28	9,49	13,25	15,35		11,04	21,25	23,35	
31 Leopoldsburg 7	7,44	9,57	13,33	15,45		11,18	21,32	23,40	
40 Lier-Noord	4,33	7,46	10,50	13,50	16,10	18,10	21,31	23,40	
42 Mol 7	4,48	7,56	10,11	13,47	15,31	17,44	20,24	23,52	
45 Antwerpen C. 115. A	5,54	8,29	10,18	13,54	15,37	17,11	20,21	24,50	26,58

(1) Zaterdag - Samedi, (2) Zondag - Dimanche A 7,50, (3) Zondag - Dimanche A 14,12.

16 Antwerpen (Anvers) - Aarschot - Leuven (Louvain) 18

km	3209	3209	3015	3015	1893	3705	3687	2693	3207
	28	28	28	28	28	28	28	28	28
0 Antwerpen (C.) 2	4,27	6,84	7,48	8,27		12,10	12,39	13,26	14,31
1 Lier 7	5,46	7,18	8,03	8,51		12,07	12,06	13,46	15,43
18 Kluusterheide	6,73	7,21	8,73	9,56		12,39	12,08	13,49	14,75
20 Berlaar	8,56	7,25	9,57	10,49	11,14	12,50	13,21	13,59	15,05
26 Melkouxen	8,68	7,28	10,07	10,51	11,66	14,04	15,10	15,90	17,03
31 Heist-op-den-Berg	6,14	7,46	10,12	10,03	13,32	14,09	15,18	16,03	17,31
31 Heide-Lo	6,19	7,50	10,17	10,06	13,37	14,14	15,21	16,10	17,38
31 Heide-Lo	6,25	7,65	10,02	10,19	13,64	14,19	15,26	16,15	17,44
37 Begijnendijk	6,31	8,01	10,35	10,26	13,49	14,30	15,37	16,26	17,55
42 Aarschot 7	6,29	8,08	10,33						
45 N. 35		8,23							
45 Leuven 7	7,03	8,46				14,50	16,25	18,26	19,25
						15,22	16,59	18,53	19,52

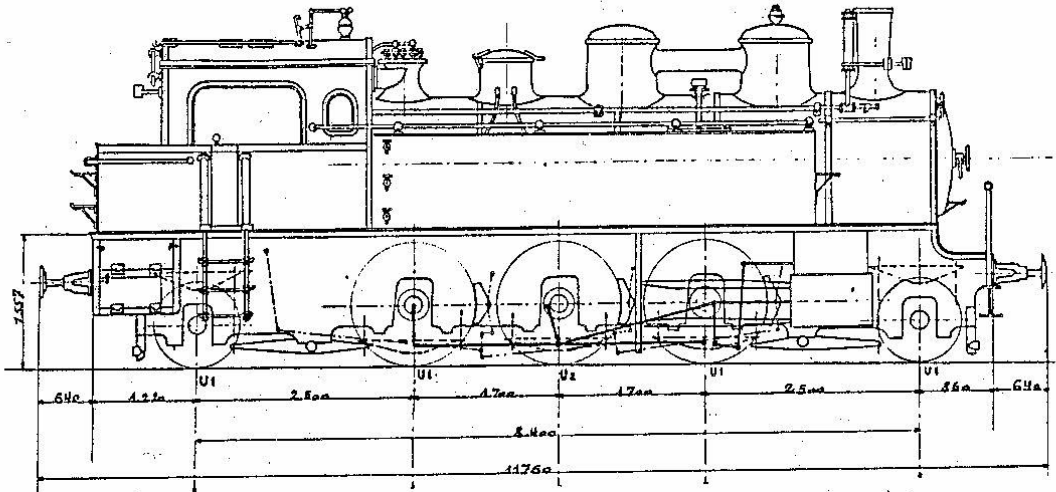
HISTORISCHE BLADZIJDE

Type 49

ex Nord-Belge

Net zoals de EB kreeg ook de Nord Belge na de eerste wereldoorlog verschillende Duitse lokomotieven toegewezen. Hierbij hoorden ook 5 ex-Badense lokomotieven van het type VI b met asindeling 1'C1't. Deze kregen bij de Nord Belge de nummers 81 tot 85. Deze krachtige tenderloks deden gedurende praktisch hun ganse Nord Belge-loopbaan dienst vanuit Kinkempois, dit zowel voor lichte goedentreinen als voor lokale reizigersdiensten.

Na de overname - tijdens de bezettingsjaren - werden ze ingezet vanuit Statte en na de bevrijding sleten ze hun laatste jaren te Visé. Bij de NMBS werden ze het type 49 (eerst 4981 tot 4985, vanaf 1946 49.001 tot 49.005). In de loop van 1948 werden ze naar de schrootbelt verwezen.



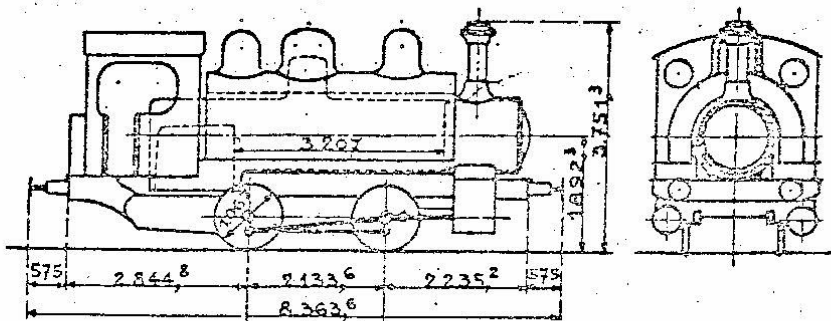
Asindeling :	1'C1't	Roosterlengte :	1 820 mm
nummering :	nb 81-85	Roosterbreedte :	1 010 mm
	nmbs 4981-4985	Roosteropp. :	1,83 m ²
	nmbs 49.001-005	Keteldruk :	13 bar
Diameter loopwielen :	980 mm	Inhoud ketel :	4,4 m ³
Diameter drijfwielen :	1 480 mm	Volume stoomkamer :	2,05 m ³
Diameter cilinders :	435 mm	Opp. stoomafgifte :	7 m ²
Zuigerslag :	630 mm	Massa (leeg) :	48 290 kg
Aantal kl. vlamp :	185	Massa (rijvaardig) :	65 150 kg
Diameter kl. vlamp :	45/50 mm	Aslast : 1ste as :	10 850 kg
Lengte vlamppijpen :	4 050 mm	2 de as :	14 150 kg
Verwarmingsopp. haard :	8 m ²	3 de as :	14 300 kg
Verwarmingsopp. pijpen :	108,25 m ²	4 de as :	14 500 kg
Totaal verwarmingsopp :	116,25 m ²	5 de as :	11 350 kg

Type 50 :

ex- R.O.D.

Om aan het grote gebrek aan lokomotieven na de eerste wereldoorlog te kunnen verhelpen, kocht de EB uit de bestaande legerstocks van de R.O.D. ook 30 kleine tenderlokomotieven op, dit vooral om de verloren gegane typen 51 te vervangen. Deze tweessige lokomotieven. Deze machines deden vooral dienst in kleinere stations en werden nog gedurende de dertiger jaren vervangen door o.m. lokomotieven type 53 en zo werd het grootste gedeelte aan de privé-nijverheid verkocht en hier verzekerden ze nog gedurende lange jaren dienst. Sommige machine deden trouwens nog dienst tijdens de 70-er jaren en één machine van Monceau-Fontaine wordt - in omgebouwde vorm - bewaard door de CFV3V.

Na de tweede wereldoorlog bleven er nog 5 lokomotieven in het bestand van de NMBS en deze deden dienst in de Centrale Werkplaatsen van Leuven, Lüttre en Gentbrugge. De laatste machine werd in 1966 buiten dienst gesteld.



Asindeling	Bt	Roosterlengte :	1 170 mm
nummering :	4766-4796	Roosterbreedte :	1 080 mm
	5000-5004	Roosteropp. :	1,26 m ²
	50.001-005	Keteldruk :	12,65 bar
Diameter drijfwielen :	1 067 mm	Inhoud ketel :	2,644 m ³
Zuigerslag :	555 mm	Volume stoomkamer :	1,050 m ³
Diameter cilinders :	355 mm	Opp. stoomafgifte :	4,38 m ²
Aantal kl. vlamp. :	127	Massa (leeg)	26 726 kg
Diameter kl. vlamp. :	46/52 mm	Massa (rijvaardig) :	30 844 kg
Lengte vlampijpen :	3 207 mm	Aslast : 1ste as :	15 422 kg
Verwarmingsopp. haard :	5,11 m ²	2 de as :	15 422 kg
Verwarmingsopp. pijpen :	58,80 m ²		
Totaal verwarmingsopp.	63,91 m ²	Inhoud waterbakken :	4,544 m ³
		Inhoud kolenbakken :	807 kg

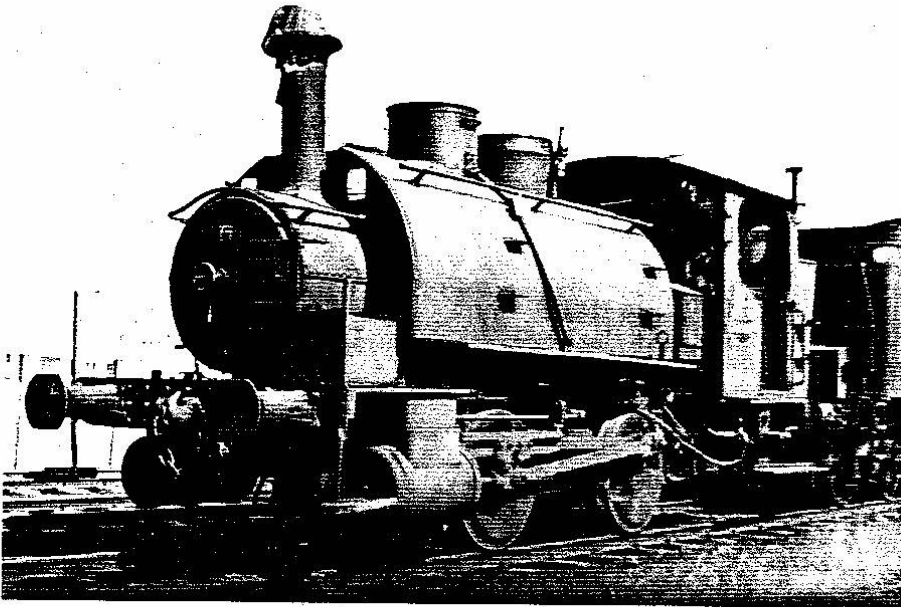


Foto M. Delie

Type 51 : van 1866

In het kader van een standardisatie ontwierp A. Belpaire vanaf 1864 enkele standaardlokomotieven voor de EB. Naast het type 1 (voor reizigers) en het type 28 (voor goederen) werd ook een lichte stationsrangeerlokomotief gebouwd. De eerste verliet in 1866 de fabriek van Couillet. De laatste werd pas in 1906 geleverd. Er werden 469 (of 470) machines gebouwd. De bouwers waren St-Léonard (155), Haine-St-Pierre (57), Tubize (54), Couillet (52), Carels (40), Boussu (29), Evrard (22), Energie (18), La Meuse (13), La Biesme (10), Lambert (9), Cockerill (4), Gilain (3), Hanrez (3), onbekend (*).

De eerste exemplaren hadden nog geen kabine, hadden ovale waterbakken en een door Walschaerts ontworpen spoorrem. In de loop van hun leveringen ontstonden nog 7 variaties.

Na een loopbaan van 95 jaar werd de laatste lokomotief in 1961 afgevoerd. Lokomotief 1152 werd in 1929 verkocht aan de Carbochimique te Tertre en later gerecupereerd en gerestaureerd voor het museum te Leuven.

Asindeling :	Ct	Roosterlengte :	1 390 mm
nummering :	niet opeenvolgend	Roosterbreedte :	1 150 mm
Diameter cilinders	380 mm	Roosteropp. :	1,45 m ²
Zuigerslag :	460 mm	Keteldruk :	8,5 bar
Diameter ketel :	1 140 mm	Inhoud ketel :	2,035 m ³
Aantal vlampijpen :	165	Volume stoom :	0,990 m ³
Diameter vlampijpen :	40/45 mm	Opp. stoomafgifte :	4,30 m ²
Lengte vlampijpen :	2 750 mm	Massa (leeg)	27 200 kg
Verwarmingsopp. pijpen :	56,13 m ²	Massa (rijvaardig) :	34 760 kg
Verwarmingsopp. haard :	5,29 m ²	Aslast : 1ste as :	10 810 kg
Totaal verwarmingsopp :	61,41 m ²	2 de as :	12 630 kg
Inhoud waterbakken :	4 m ³	3 de as :	11 320 kg
Inhoud kolenbak :	1 350 kg		

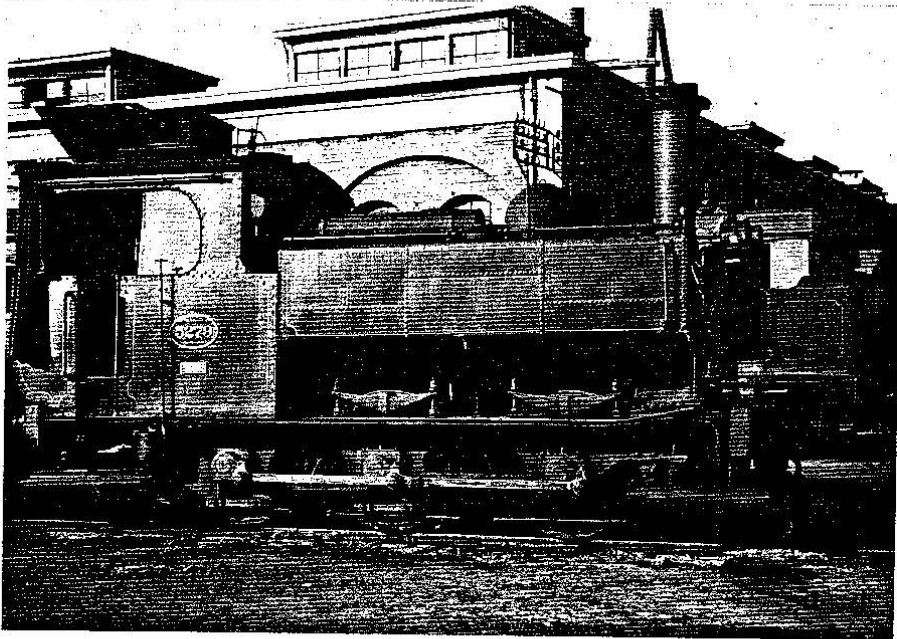
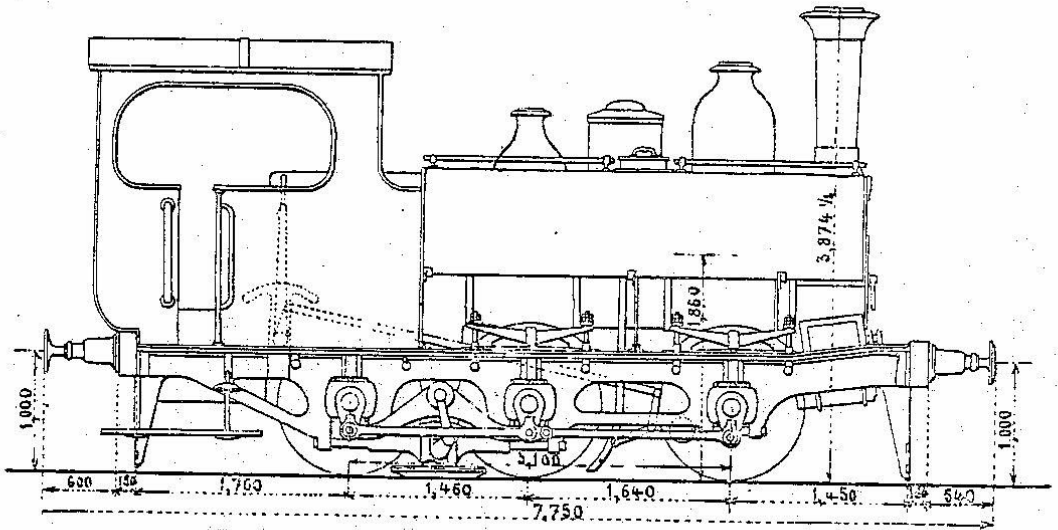


Foto. K. Harden

Nummering		Type	Bouwer	Fabr.nt	In dienst	Verbouw.	Uit dienst	Opmerkingen
WO I	1931	1946						
1693			29	St-Léonard	646	/1883	1921-25	
1694	0102		29	St-Léonard	647	/1883	1921-25	
1695	0327		29	St-Léonard	648	/1883	WO I	
1696			29	St-Léonard	649	/1883	/1931	
1697	0361		29	St-Léonard	650	/1883	WO I	
1698			29	St-Léonard	651	/1883	/1931	
1699	0124		29	St-Léonard	562	/1883	WO I	
1700	059		29	Carels	212	/1883	1926-28	
1701	0103		29	Carels	213	/1883	WO I	
1702	062		29	Carels	214	/1883	WO I	
1703	0181		29	Carels	215	/1883	WO I	
1704			29	Hanrez	1	/1883	1921-25	
1705			29	Hanrez	2	/1883	1921-25	
1706			29	Hanrez	3	/1883	1921-25	
1707	0300		29	Couillet	730	/1884	WO I	
1708			29	Couillet	731	/1884	WO I	
1709			29	Couillet	732	/1884	1926-31	
1710			29	Couillet	733	/1884	1921-25	
1711	0363		29	Couillet	734	/1884	WO I	
1712		2945	29	Tubize	574	/1884		
1713		2946	29	Tubize	575	/1884		
1714			29	Tubize	576	/1884	1921-25	
1715			29	Tubize	577	/1884	1921-25	
1716	022		29	Tubize	578	/1884	WO I	
1717			29	Haine-St-Pierre	212	/1884	1921-25	
1718			29	Haine-St-Pierre	213	/1884	1926-31	
1719		2947	29	Haine-St-Pierre	214	/1884		
1720	0301		29	Haine-St-Pierre	215	/1884	WO I	
1721	0302	(2948)	29	Haine-St-Pierre	216	/1884	/1931	
1722			29	Carels	220	/1884	1926-31	
1723			29	Carels	221	/1884	1926-31	
1724	0303		29	Carels	222	/1884	WO I	
1725			29	Carels	223	/1884	1926-31	
1726			29	Carels	224	/1884	1921-25	
1727			29	Hanrez	4	/1884	1921-25	
1728	0304		29	Hanrez	5	/1884	WO I	
1729			29	Hanrez	6	/1884	1921-25	
1730	03129		2	Cockerill	1398	/1884	WO I	
1731		229	2	Cockerill	1399	/1884		
1732		230	2	Cockerill	1400	/1884		
1733	03130		2	Cockerill	1401	/1884	WO I	
1734		(231)	2	Cockerill	1402	/1884	/1931	
1735		232	2	Cockerill	1403	/1884		
1736			2	Cockerill	1404	/1884	WO I	
1737			2	Cockerill	1405	/1884	1926-31	
1738	03138		2	Cockerill	1406	/1884	WO I	
1739	03131		2	Cockerill	1407	/1884	1926-31	
1740	03132		2	Cockerill	1408	/1884	WO I	
1741			2	Couillet	726	/1884	WO I	
1742		235	2	Couillet	727	/1884		
1743		236	2	Couillet	728	/1884		
1744		237	2	Couillet	729	/1884		
1745	03133		2	La Croÿère	487	/1884	WO I	
1746	03134		2	La Croÿère	488	/1884	WO I	
1747			2	La Croÿère	489	/1884	1921-25	T in type 29
1748			2	La Croÿère	490	/1884	WO I	
1749	03135		2	La Croÿère	491	/1884	WO I	
1750			2	La Croÿère	492	/1884	WO I	
1751		238	2	La Croÿère	493	/1884		
1752	03136		2	La Croÿère	494	/1884	WO I	
1753		5286	51	Tubize	579	/1884		
1754		5287	51	Tubize	580	/1884		
1755		5288	51	Tubize	581	/1884		
1756		239	2	Haine-St-Pierre	223	/1884		
1757			2	Tubize	585	/1884	WO I	
1758		240	2	Tubize	586	/1884		
1759			2	Tubize	587	/1884	1926-31	
1760	03139		2	Tubize	588	/1884	WO I	
1761			2	Couillet	772	/1884	1926-31	T in type 29
1762	0344		2	Couillet	773	/1884	WO I	T in type 29
1763	0364		2	Couillet	774	/1884	WO I	T in type 29
1764			2	Couillet	775	/1884	1921-25	
1765	01197		25	Cockerill	1413	/1884	WO I	
1766			25	Cockerill	1414	/1884	WO I	
1767		2510	25	Cockerill	1415	/1884		
1768			25	Cockerill	1416	/1884	WO I	
1769	(2609)		25	Cockerill	1417	/1884	/1931	
1770	2600		25	Cockerill	1418	/1884		
1771			25	Cockerill	1419	/1884	WO I	
1772		2511	25	Cockerill	1420	/1884		
1773	01028		25	Cockerill	1421	/1885	WO I	
1774	0367	2604	25	Cockerill	1422	/1885		
1775		2512	25	Cockerill	1423	/1885		
1776	01029		25	Couillet	800	/1885	1926-31	T in type 25bis
1777	01220		25	Couillet	801	/1885	1921-25	

Nummering		Type	Bouwer	Fabr.nr	In dienst	Verbouw.	Uit dienst	Opmerkingen
WO I	1931	1946						
1778		2608	25	Couillet	802	/1885		
1779		2513	25	Couillet	803	/1885		
1780			25	Couillet	804	/1885		
1781		2514	25	Couillet	805	/1885		
1782	01030		25	Couillet	806	/1885		1926-31
1783			25	Couillet	807	/1885		WO I
1784	01199		25	Hanrez	9	/1885		1926-31
1785		(2605)	25	Hanrez	10	/1885		1926-31
1786			25	St-Léonard	706	/1885		WO I
1787			25	St-Léonard	707	/1885		WO I
1788		2618	25	St-Léonard	708	/1885		
1789			25	St-Léonard	709	/1885		1926-31
1790			25	St-Léonard	710	/1885		WO I
1791		2500	25	St-Léonard	711	/1885		
1792			25	St-Léonard	712	/1885		
1793	01032		25	La Croyère.	520	/1885		1926-31-
1794	01201		25	La Croyère	521	/1885		1921-25
1795	01202		25	La Croyère	522	/1885		1926-31
1796	01033		25	La Croyère	523	/1885		WO I
1797		2515	25	la Croyère	524	/1885		1921-25
1798	01102		25	La Croyère	525	/1885		WO I
1799	01203		25	La Croyère	526	/1885		WO I
1800			25	La Croyère	527	/1885		1926-31
1801			25	Carels	240	/1885		1926-31
1802		2516	25	Carels	241	/1885		
1803	01204		25	Carels	242	/1885		1926-31
1804	01034		25	Carels	243	/1885		WO I
1805			25	Carels	244	/1885		1926-31
1806	01205		25	Haine-St-Pierre	224	/1884		WO I
1807			25	Haine-St-Pierre	225	/1884		1926-31
1808			25	Haine-St-Pierre	226	/1884		1926-31
1809			25	Haine-St-Pierre	227	/1884		1926-31
1810			25	Tubize	589	/1885		WO I
1811			25	Tubize	590	/1885		1926-31
1812			25	Tubize	591	/1885		1926-31
1813			25	Tubize	592	/1885		1921-25
1814			25	Tubize	593	/1885		WO I
1815			25	Tubize	594	/1885		1926-31
1816			25	Tubize	595	/1885		1926-31
1817			25	Tubize	596	/1885		1926-31
1818			6	Cockerill	1411	/1884		1903
1819	01003		25	Cockerill	1412	/1884		1926-31
1820	07350		51	St-Léonard	685	/1884		WO I
1821	07274		51	St-Léonard	686	/1884		WO I
1822		5289	51	St-Léonard	687	/1884		
1823			51	St-Léonard	688	/1884		WO I
1824	07275		51	St-Léonard	689	/1884		WO I
1825	01035		6	Cockerill	1456	/1886		WO I
1826	01004		25	Cockerill	1470	/1886		WO I
1827			25	Cockerill	1471	/1886		WO I
1828	01005		25	Cockerill	1472	/1886		WO I
1829	01114		25	Cockerill	1473	/1886		1926-31
1830			25	Cockerill	1474	/1886		1926-31
1831		2631	25	Cockerill	1475	/1886		
1832	01036		25	Cockerill	1476	/1886		WO I
1833	01037		25	Cockerill	1477	/1886		WO I
1834			25	Cockerill	1478	/1886		1926-31
1835			25	Cockerill	1479	/1886		WO I
1836		2517	25	Couillet	963	/1889		
1837	01209		25	Couillet	964	/1889		WO I
1838			25	Couillet	965	/1889		1926-31
1839	01038		25	Couillet	966	/1889		1926-31
1840		2518	25	Couillet	967	/1890		
1841		2607	25	Cockerill	1596	/1890		
1842			25	Cockerill	1597	/1890		1926-31
1843			25	Cockerill	1598	/1890		1926-31
1844			25	Cockerill	1599	/1890		1926-31
1845			25	Cockerill	1600	/1890		1926-31
1846		2606	25	Hanrez		/1890		
1847		2519	25	Hanrez		/1889		
1848			25	Carels	285	/1890		1921-26
1849			25	Carels	286	/1890		1926-31
1850	01039		25	Carels	287	/1890		WO I
1851	01210		25	Carels	288	/1890		WO I
1852	01243		25	Tubize	758	/1889		WO I
1853			25	Tubize	759	/1889		WO I
1854	01040		25	Tubize	760	/1889		WO I
1855	01211		25	Tubize	761	/1889		WO I
1856	01864		25	La Meuse	1166	/1889		1926-31
1857			25	Haine-St-Pierre	395	/1890		WO I
1858			25	Haine-St-Pierre	396	/1890		WO I
1859	01174		25	Haine-St-Pierre	397	/1890		1926-31

T in type 25bis

T in type 25 bis

T in type 25 bis

t in type 25bis
Prototype

T in type 25bis

T in type 25bis

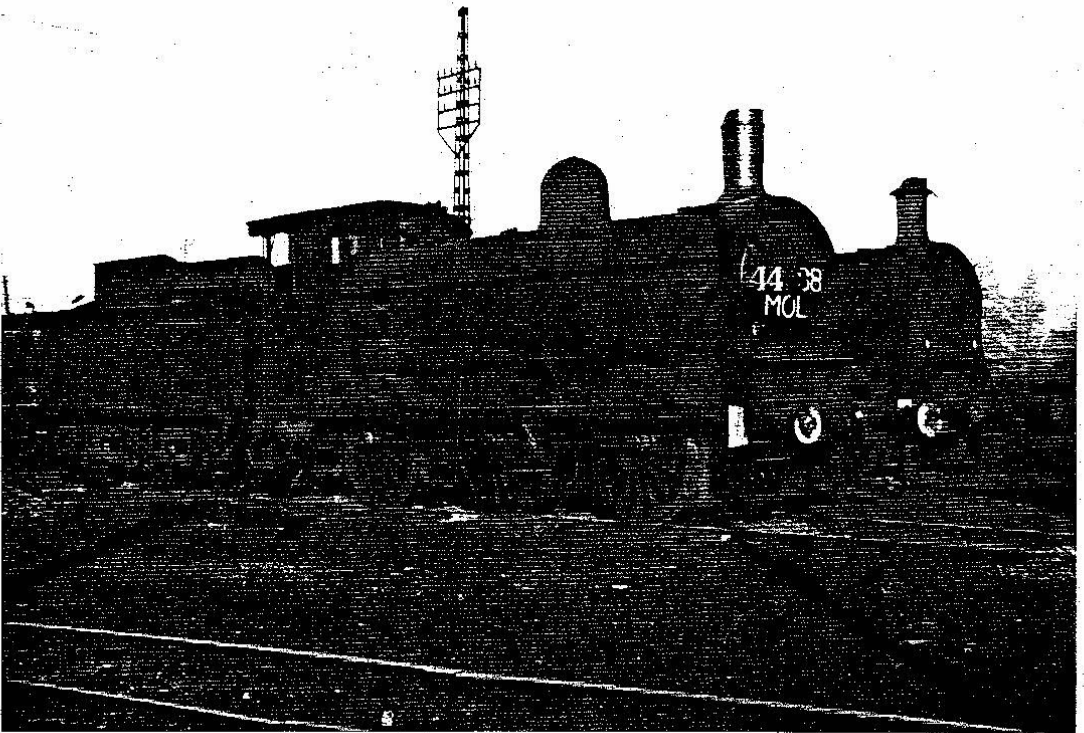
t in type 25bis

Nummering		Type	Bouwer	Fabr.nr	In dienst	Verbouw	Uit dienst	Opmerkingen
WO I	1931	1946						
1860		2620	25	Haine-St-Pierre	398	/1890		
1861			25	haine-St-Pierre	399	/1890	1926-31	
1862	02339		25	Couillet	977	/1890	1926-31	
1863			25	Couillet	978	/1890	1921-25	
1864	01115		25	Couillet	1000	/1890	WO I	"Prince Bauduin"
1865	01041	2520	25	Couillet	980	/1890		
1866		2521	25	Couillet	981	/1890		
1867			25	Couillet	982	/1890	1926-31	T in type 25bis
1868		2522	25	Couillet	983	/1890		
1869			25	Couillet	984	/1890	1921-25	
1870		2523	25	Couillet	985	/1890		
1871	01116		25	Tubize	769	/1890	WO I	
1872			25	Tubize	770	/1890	1921-25	
1873		2524	25	Tubize	771	/1890		
1874	01117		25	Tubize	772	/1890	WO I	
1875			25	Tubize	773	/1890	1926-31	
1876		2525	25	Tubize	774	/1890		
1877		2526	25	St-Léonard	843	/1890		
1878	01042		25	St-Léonard	844	/1890	WO I	
1879			25	St-Léonard	845	/1890	1926-31	
1880			25	St-Léonard	846	/1890	1921-25	
1881	01043		25	St-Léonard	847	/1890	1921-25	
1882			25	Cockerill	1603	/1890	1926-31	
1883			25	Cockerill	1604	/1890	1926-31	
1884		2527	25	Cockerill	1605	/1890		
1885		2528	25	Cockerill	1606	/1890		
1886	01207		25	Cockerill	1607	/1890	WO I	
1887			25	Cockerill	1608	/1890	1921-25	
1888			25	Cockerill	1609	/1890	1926-31	T in type 25bis
1889	01092		25	Cockerill	1610	/1890	WO I	
1890	01244		25	Hanrez	27	/1890	1926-31	
1891			25	Hanrez		/1890	WO I	
1892			25	St-Léonard	867	/1890	WO I	
1893		2529	25	St-Léonard	868	/1890		
1894			25	St-Léonard	869	/1890	1921-25	
1895	01006		25	St-Léonard	870	/1890	1926-31	
1896	(2626)		25	St-Léonard	871	/1890	/1931	
1897			25	La Croÿère	759	/1890	1926-31	
1898			25	La Croÿère	760	/1890	1926-31	
1899		2530	25	La Croÿère	761	/1890		
1900			25	La Croÿère	762	/1890	1926-31	
1901		2531	25	La Croÿère	763	/1890		
1902	01118	2602	25	Couillet	993	/1890		
1903			25	Couillet	994	/1890	1926-31	
1904			25	Couillet	995	/1890	1926-31	
1905	01007		25	Couillet	996	/1890	WO I	
1906			25	Couillet	997	/1890	1926-31	
1907			25	Couillet	998	/1890	1926-31	
1908	01044	2628	25	Cockerill	1639	/1890		
1909			25	Cockerill	1640	/1890	1926-31	
1910		2532	25	Cockerill	1641	/1890		
1911	01119		25	Cockerill	1642	/1890	WO I	
1912			25	Cockerill	1643	/1890	1921-25	
1913	01216		25	Haine-St-Pierre	401	/1890	WO I	
1914			25	Haine-St-Pierre	402	/1890	1926-31	
1915	01120		25	Haine-St-Pierre	403	/1890	1926-31	
1916			25	Haine-St-Pierre	404	/1890	1921-25	
1917			25	Haine-St-Pierre	405	/1890	1926-31	
1918	01045		25	Tubize	798	/1891	1921-25	
1919		2533	25	Tubize	799	/1891		
1920			25	Tubize	801	/1891	1921-25	
1921	01217		25	Tubize	800	/1891	WO I	
1922			25	Tubize	802	/1891	WO I	
1923	01121		25	Carels	290	/1890	WO I	
1924			25	Carels	291	/1890	1926-31	
1925		2534	25	Carels	292	/1890		
1926			25	Carels	293	/1890	1926-31	
1927		2535	25	La Meuse	1169	/1890		
1928			25	La Meuse	1170	/1890	1926-31	
1929	01008		25	Carels	294	/1891	WO I	
1930		2536	25	Carels	295	/1891		
1931	01009		25	Carels	296	/1891	WO I	
1932		2537	25	Carels	297	/1891		
1933		2538	25	Haine-St-Pierre	406	/1890		
1934	01046		25	Haine-St-Pierre	407	/1890	WO I	
1935			25	Haine-St-Pierre	408	/1890	1921-25	
1936		2614	25	La Meuse	1175	/1890		
1937			25	La Meuse	1176	/1890	1921-25	
1938	01010	2539	25	La Meuse	1177	/1890		
1939	04249		12	Cockerill	1656	/1891	WO I	
1940			12	Cockerill	1657	/1891	WO I	
1941			12	Cockerill	1658	/1891	1926-31	T in type 12bis
1942	04250		12	Cockerill	1659	/1891	WO I	
1943	04251		12	Cockerill	1660	/1891	1926-31	T in type 12bis
1944	04219		12	Cockerill	1661	/1891	1926-31	T in type 12bis

**** Er was eens ... ****

DE STELPLAATS MOL

Nu we de lijn 15 in dit nummer besproken hebben, is het waarschijnlijk ook interessant om de stelplaats Mol wat beter onder de loupe te nemen en dit vanaf het begin van de tweede wereldoorlog en het einde van de stoomtraktie. Voor deze wereldbrand had deze stelplaats 9 lokomotiefdiensten en hierbij werden twee typen ingezet : het type 18 sleepte de reizigersdiensten van Mol met bestemmingen Antwerpen, Hamont-Weert en Hasselt, voor de goederendienst werd het type 44 aangetrokken. Deze toestand bleef gedurende de ganse oorlogsperiode praktisch ongewijzigd verder bestaan, met dien verstande dat het aantal diensten verminderd en dat men nog slechts tussen de twee en vier machines inzette. In de loop van 1942 werd het bestand opgevrolijkt door de aankomst van tenminste 3 lokomotieven type 20, doch dit was slechts van korte duur, daar deze stomers al tegen de jaarwisseling uit Mol verdwenen waren.



* De 4408 van Mol, afgesteld te Hasselt.

foto K. Harder

Pas naarmate de bevrijding naderde, wijzigde zich ook het patroon van de stationering : de loks type 18 verdwenen voor korte tijd uit Mol, doch dit werd ruimschoots in evenwicht gebracht door de aankomst van verdere machines type 44, zodat in mei 1944

6 dergelijke loks hier verbleven. De eigenlijke bevrijding gaf aanleiding tot de aankomst van nog meer machines, met name de rangeerders typen 51 (met de machines 5116, 5147, 5254 en 5264) en 53 (om. de 5562 en 5564) deden er enkele maanden dienst.

Anderzijds kwamen er opnieuw machines type 18 in de stelplaats aan en ook het bestand aan typen 44 verhoogde verder : zo had Mol op 1/1/1945 de volgende machines op stal :

type 18 :	6 machines	1831, 1836, 1847, 1859, 1866, 1878
type 44 :	10 machines	4466, 4480, 4491, 4533, 4546, 4578, 4592, 4646
type 51 :	4 machines	5116, 5147, 5254, 5264 4698, 4705.

Nog tijdens hetzelfde jaar zou het bestand verder aangroeien met steeds meer machines type 44, doch daar deze machines gedoemd waren te verdwijnen, werd Mol hoofdzakelijk een afstelplaats van de typen 44 en zo kon men op een bepaald ogenblik niet minder dan 41 machines in het bestand van Mol opmerken.

Doch intussen werd ook beslist om Mol te voorzien van de zuster-machines type 41 en begin 1946 kwam de 41.009 vanuit Antwerpen-zuid over. Dit zou slechts het begin betekenen van de uitbouw van het bestand, dat immers tot in 1948 gestaag zou groeien en zo had men op 1 mei 1948 niet minder dan 57 stomers in het bestand : naast 41 loks type 44 had men anderzijds nog :

type 18 :	4 loks :	18.031, 18.036, 18.047, 18.078
type 41 :	11 loks :	41.009, 41.056, 41.059, 41.084, 41.134, 41.137, 41.138, 41.151, 41.155, 41.177, 41.195

Vanaf deze periode zouden de afgestelde typen 44 zeer snel afgevoerd worden en ook de typen 18 gingen geleidelijk richting sloper. Hierdoor werd het bestand opnieuw tot zijn normale proporties teruggebracht en had men op 1 januari 1949 nog slechts 1 type 18, 12 typen 41 (enige rijvaardige loks) en 21 typen 44. In mei van datzelfde jaar waren alle typen 18 en 44 uit het bestand geschrapt en korte tijd later ook effectief afgevoerd.

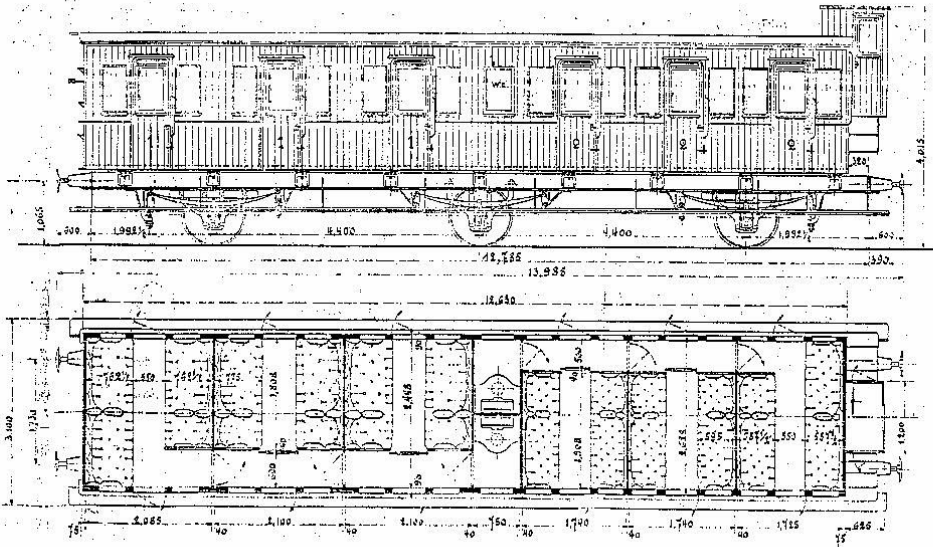
Nochtans voorzag men nog steeds een verdere uitbreiding van het bestand aan typen 41 en geleidelijk aan groeide dit effectief aan tot de volgende 23 machines op 01/01/1957 :

41.016, 41.046, 41.054, 41.073, 41.075, 41.080, 41.084, 41.094,
41.118, 41.126, 41.137, 41.138, 41.147, 41.153, 41.158, 41.165,
41.166, 41.184, 41.185, 41.195, 41.196, 41.216.

Verschillende machines waren op dat ogenblik al buiten dienst gesteld en stonden voorlopig afgesteld wachtend op hun definitieve schrapping. Zodoende kon Mol zich eens te meer verwachten aan een nieuwe organisatie en dit gebeurde na de zomerregeling van 1957 door de aankomst van de eerste sterkere machines in de Kempen, met name de typen 64, doch deze overgang zullen we in het volgend nummer uitvoeriger bespreken.

** Het rijtuig van de maand **

De voorloper van de G.C.I.



In de 90-er jaren van de vorige eeuw ontstond er een nieuw rijtuigtype : met drieassige onderstel, volledig houten kast maar nog geen overgangbruggen werd het type GC (Grande Capacité) ontworpen. Naast de typische derde en tweede-klasse-rijtuigen werd ook een gemengd 1ste/2de klasse-rijtuig gebouwd en dit type rijtuig zal kort besproken worden.

Voor eerst werd een prototype-rijtuig als nummer 6871 afgeleverd en in 1894 op de tentoonstelling van Antwerpen voorgesteld. Uitgaande van dit rijtuig werden drie bestellingen met in het totaal 32 rijtuigen geplaatst : de beide eerste reeksen - van elk 11 rijtuigen - werden nog in 1894 geleverd : de nrs 6872 tot 6882 werden door de S.A. Dyle gebouwd, de 11 volgende nummers kwamen voor rekening van S.A. la Métallurgie. De derde bouwreeks, die 10 rijtuigen omvatte, werd door S.A. Franco-Belge geleverd en verschenen in 1895 op de sporen.

Hoofdkoncept van deze rijtuigen was een verlengd chassis met drie assen met een radstand van $2 \times 4\ 400$ mm, een volledig houten kast met verhoogd remmershuisje en een verdeling van elk 3 kompartimenten 1ste en 2de klas. Beide klassen hadden een zijgang, maar waren van elkaar gescheiden door twee WC's die ruggelings tegen elkaar in het midden van de wagen aangebracht waren. De drie bouwreeksen onderscheidden zich enkel in een paar details.

Deze rijtuigen werden voor eerst gebruikt in doorgaande treinen, doch werden al vlug verdrongen naar de stoptreindienst, dit door de levering van de eigenlijke GC-rijtuigen. In de loop der tijden ondergingen deze wagens diverse verbouwingen, o.m. het verwijderen van de remmershuisjes, een verbinding tussen de beide rijtuigklassen, een verbeterde ophanging, maar inwendig werd er slechts weinig aangepast.

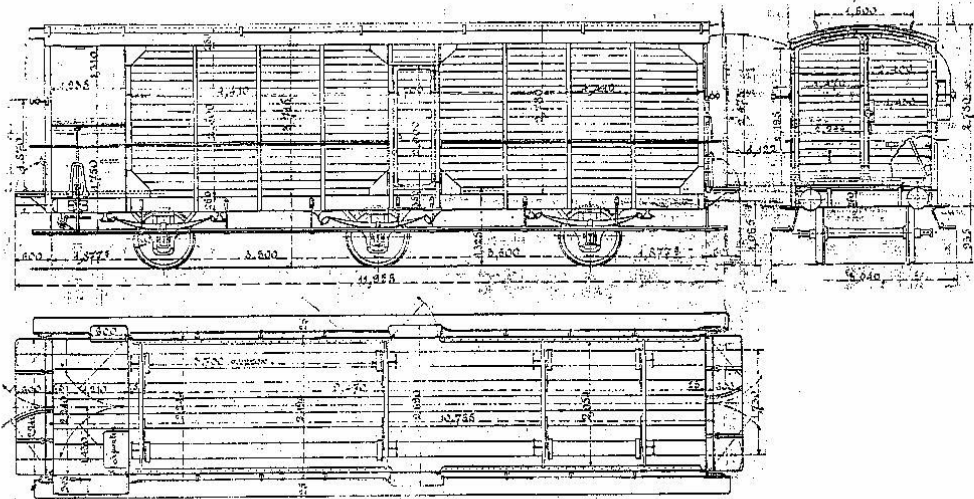
De laatste rijtuigen verdwenen kort na de tweede wereldoorlog, sommige werden nog omgebouwd tot werkwagen en overleefden zo tot in de zestiger jaren.

Kenmerken :

Nummers :	6872-6882	6883-6893	6894-6903
Bouwjaar :	1894	1894	1895
Bouwers :	S.A. de la Dyle	S.A. la Métallurgie	S.A. Franco-Belge
Aantal zitpl. :	A 19 B 25	19 25	19 25
Terra :	20 220 kg	19 260 kg	20 580 kg
Lengte kast :	12 788 mm	12 788 mm	12 788 mm
Totale lengte :	13 985 mm	13 985 mm	13 985 mm
Breedte :	3 100 mm	3 100 mm	3 100 mm
Hoogte :	4 035 mm	4 035 mm	4 035 mm
Radstand :	$2 \times 4\ 400$ mm	$2 \times 4\ 400$ mm	$2 \times 4\ 400$ mm
Verwarming :	stoom	stoom	stoom
Verlichting :	gas	gas	gas
Remming :	westinghouse	westinghouse	westinghouse

**** de wagen van de maand ****

De eerste autotransportwagen



Al bij de opkomst van de eerste automobielen in het begin van de eeuw, volgde de Etat Belge deze nieuwe trend en liet - naast verschillende wagens voor het vervoer van koetsen - ook één wagen bouwen voor het transport van auto's. Deze wagen - die het nummer 8951 zou krijgen - werd gebouwd door de centrale wagenwerkplaats van Mechelen en werd in 1902 geleverd.

Uitgaande van het chassis van de gewone wagens voor stukgoedverkeer uit deze periode, bezat deze transportwagen ook drie assen met een radstand van 2 x 3 500 mm. De bovenbouw was volledig in hout en had een smalle draaieurbank in elke zijwand en tweeledige kopdeuren voor het laden van de auto's. Aan een zijde was een open remmehuis over de ganse breedte aangebracht, waarbij opmerkelijk de remhandel volledig aan de buitenzijde aangebracht werd op de doorgang voor de auto's vrij te laten.

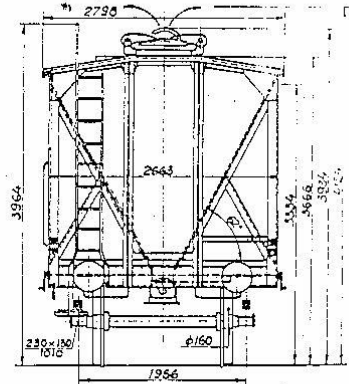
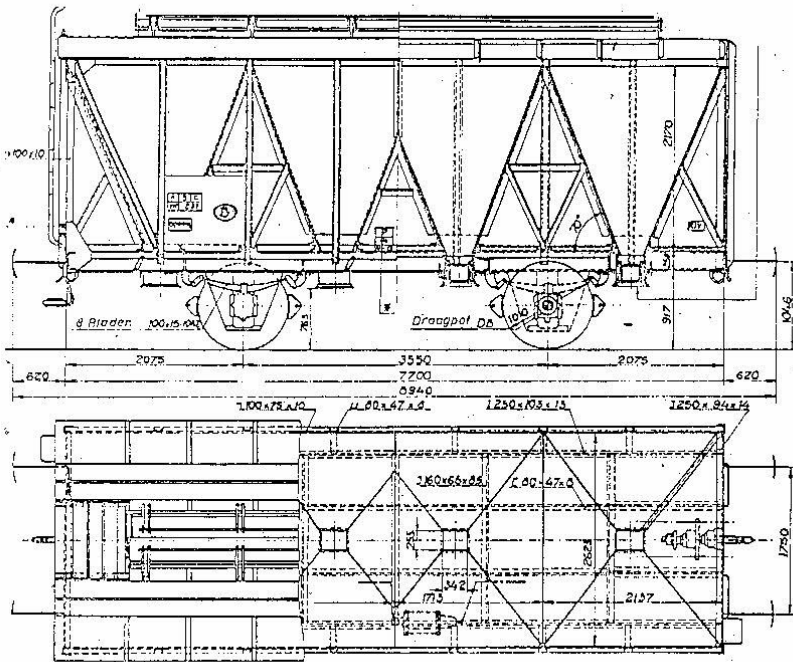
Deze 11 955 mm lange wagen bood plaats aan twee auto's. Deze werd vastgezet d.m.v. verplaatsbare houten grenselstaven met regelstuk. Door hun konstruktie konden ze in alle treinen - zelfs internationale - ingeschakeld worden, doch deden waarschijnlijk slechts zelden dienst.

Het spoor van deze wagen gaat tijdens de eerste wereldoorlog verloren, waarschijnlijk is hij toen vernield, een ombouw tot gewone goederenwagen behoort ook tot de mogelijkheden.

Verdere kenmerken :

Nummer :	8951
Bouwjaar :	1902
Bouwer :	Wagenwerkplaats Mechelen (afhankelijk van Arsenaal)
Aantal zitplaatsen :	--
Tarra :	
Leggte kast :	11 955 mm
Breedte :	3 040 mm
Hoogte :	3 715 mm
Radstand :	2 x 3 500 mm
Verwarming :	geen (loze leiding)
Verlichting :	geen (loze leiding voor gas)
Remming :	geen

Stortwagen type Ude



In de vijftiger jaren ontwikkelde er zich meer en meer een gespecialiseerde markt en kon men niet meer rondkomen met de normale goederenwagens. In van de nieuwe produkten waren de poedervormige stoffen (granen, kalk, cement). Voor deze laatste categorie had men een nieuw soort wagen nodig, namelijk een gesloten type met gemakkelijk lossing door middel van de zwaartekracht. Door de aard van het produkt, kon deze wagen dan ook niet voor andere stoffen gebruikt worden.

Vanaf 1952 werd er dan ook een wagen gebouwd met 4 tremels. De lading van deze wagens gebeurde langs boven door middel van 4 vastzetbare laadluiken. De lossing vond plaats onder de wagen door middel van draaibare loskleppen. Zoals gebruikelijk in deze periode waren deze wagens volledig uit metaal vervaardigd: het chassis en de kast bestond uit profielen. Deze steunen de tremels en het dak uit staalplaat.

In verschillende bouwreeksen werden deze wagens eerst genummerd van 68 300 tot 68 530. De eerste vernummering voorzag anderzijds drie eigen reeksen: van 1 038 300 tot 1 038 734 enkel uitgerust met een loze remleiding, de nummers 1 048 300 tot 1 048 659 met westinghouse rem en een laatste reeks 1 048 710 tot 1 048 734 met Oerlikonrem.

De inzet gebeurde zowel in volledige treinen alsook als losse wagens: voornaamste bestemmingen waren natuurlijk de belangrijke cement verwerkende nijverheden, de grote havens, maar ook de individuele klant kreeg regelmatig deze wagens op bezoek.

Ondanks het feit dat de eerste wagens al in de zestiger jaren afgesteld werden, bleef een groter aantal nog tot de eindjaren zeventig in dienst. De laatste wagens werden in de loop van 1984 te Leuven gesloopt, maar het is mogelijk dat nog enkele wagens in het land afgesteld staan.

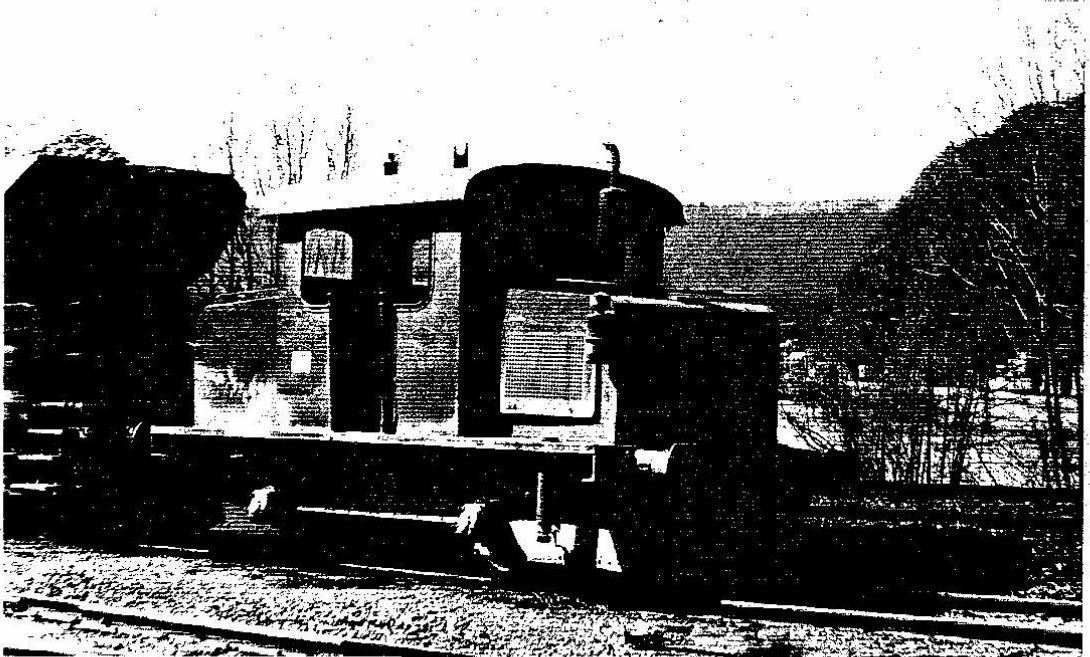
Kenmerken:	Kenletters:	Ude
	Nummering:	68 300 - 68 530 - 1 048 300 - 659/ 1 048 710 - 734/ 1 038 300 - 734
	Tarra:	12 200 kg / 13 200 kg
	Laadvermogen:	23 000 kg
	Laadinhoud:	19,50 m ³
	Lengte:	8 940 mm
	Breedte:	2 798 mm
	Hoogte:	4 154 mm
	Konstruktie:	volledig in metaal (profielen + d staalplaat)
	Radstand:	3 550 mm
	Diameter wielen:	1 010 mm

INDUSTRIE

S.A. Carrieres de Taifer :

Opmerkelijke lokomotief heeft deze steengroeve, die een van de bevoorraders is van ballast van de N.M.B.S. Deze groeve is gelegen langs de weg Namur-Yvoir (rechteroever) en heeft een aansluiting van een 400 m naar het station van Taifer, waar er drie opstelsporen ter beschikking staan. Als trekker is er een lichte traktor van de firma Moyse (Frankrijk), gebouwd in de beginjaren '50. Deze lichte lokomotief heeft een massa van 20 000 kg en wordt aangedreven door middel van een elektrische traktiemotor met kettingaandrijving. Te vermelden is nog dat ook de NMBS twee dergelijke trekkers had en die - nu eigendom van de CFVSV - afgesteld staan te Ronet.

Het is zeer fotogeniek wanneer deze industrielok met twee of drie zelflossers uit de groeve betrokken, de weg oversteekt en dan zijn wagens langs de Maas afstelt.



De NV Kolenhaven van Genk (Langerlo)

Een minder bekende dienst van de Limburgse mijnen, is de kolenhaven te Genk. Deze kolenhaven verzekert het vervoer van kolen afkomstig van de mijnen van Winterslag, Waterschei en Eisden en de overslag op schepen. Deze industriespoorweg begint aan de weg Genk-Diepenbeek en heeft een lengte van ca. 5 km, waarvan ongeveer 1 km kaaisporen.

Voor de verbinding met de NMBS, beschikt de kolenhaven over 3 Cockerill-diesels, die de treinen steeds in dubbel-tractie komen

halen in het overgavestation en voeren ze naar de eigenlijke loskaaien. Hier wordt het rangeerwerk verzekerd door een afstandsbestuurde lokomotief type Vollert (tweeassig, dieselmotor, hydrostatische overbrenging, max. snelh : 6 km/h).

Vermelden we nog dat de livree van de Cockerill diesels lichtgroen is voor de nrs 5 en 7, iets donderder groen met geel-zwarte strepen op de kabinen voor het nr 8 en geel voor de Vollert. De aanvoer vanwege de NMBS gebeurt door lokomotieven reeksen 60 of 73.

5	Cockerill	3659	1958	B	dh	motor Cummins	235 kW	
6	Cockerill	3658	1958	B	dh	motor Cummins	235 kW	afstandsbed.
7	Cockerill	3660	1958	B	dh	motor Cummins	235 kW	
8	Vollert	--	1982	B	dhs	motor Henschel		afstandsbed.



K.S. Zolder

Een opmerkelijke verschijning te Zolder zal nog volgend jaar verdwijnen : vanaf september zal er gewerkt worden aan een verbinding per transportband tussen de mijn en het steenstort en hierdoor worden de elektrische lokomotieven vanaf eind 1986 overbodig. Deze vierassige machines verzekeren nu nog deze verbinding en duwen hierbij ex-SNCF tremelwagens naar het steenstort. Deze lokomotieven - samen met de elektrische installatie - zijn overgekomen van de mijn van Houthalen en werden - samen met twee tweeassige loks - ingezet naar het stort en naar Genebos. Deze verbinding werd al vroeg opgegeven en de palen werden in 1984 verwijderd. De tweeassige loks gingen omstreeks 1973 buiten dienst en werden in 1979 gesloopt. Zoals gezegd zal 1986 ook het einde betekenen van de overblijvende elloks.

1	B°B°	Brugeoise&nivelles	ACEC	60 000 kg	10300 mm lang	°1958
2	B°B°	Brugeoise&nivelles	ACEC	60 000 kg	10300 mm lang	°1958
3	B°	Brugeoise&nivelles	ACEC	40 000 kg	7950 mm lang	°1958 +1973
4	B°	Brugeoise&nivelles	ACEC	40 000 kg	7950 mm lang	°1958 +1973

In een volgend nummer zullen we uitgebreider ingaan op deze lokomotieven. De TIZ zal ook proberen een afscheidsrit te organiseren met deze machines.

De Métallurgie d'Olen

Als onderafdeling van de Métallurgie d'Hoboken werd er in de twintiger jaren ook een bedrijfszetel opgericht te Olen als "Société Général des Métaux". Op dat ogenblik werd ook een aansluitingsspoor aangelegd tussen het bedrijf en het station van Olen. Deze normaalspoorlijn - met een lengte van ca. 5 km - werd binnen het bedrijf aangevuld door een smalspoornet met een spoorbreedte van 750 mm.

Als eerste lokomotief - die waarschijnlijk ook ingezet werd bij de bouw van het bedrijf - kwam een tweemasige Cockerill-lok (fabrieknummer 1894, gebouwd in 1924) naar Olen over. Deze lokomotief werd in de provincie Brabant ingeschreven en werd waarschijnlijk gekocht bij Fooquet. De oorspronkelijke inzet is niet bekend.

Toen het bedrijf volledig afgewerkt was, werden 4 normaalspoorlokomotieven bij de firma La Meuse besteld en alle in 1926/28 gebouwd en in de loop van 1927 in dienst gesteld. De bedrijfsnummers waren 2 tot 5. Deze tweemasige lokomotieven (fabrieknummers 3176, 3242, 3177 en 3243) waren identiek, werkten op een maximale keteldruk van 12 bar, hadden een massa van 22 000 kg (rijvaardig) en welen met een diameter van 850 mm.

Deze vier machines verzekerden hun volledige verkeer van en naar het station en de rangeringen binnen het bedrijf en hiervoor waren normaal 3 machines in dienst.

Korte tijd later werd ook het smalspoornet binnen het bedrijf zelf afgewerkt en hiervoor werden de machines 6 en 7 bij "La Meuse" besteld. Opmerkelijk hierbij was het feit dat voor deze machines identiek dezelfde ketels gebruikt werden als voor de normaalspoormachines en dat enkel de spoorbreedte aangepast werd. De eerste machine werd als fabrieknummer 3355 in 1929 gebouwd en ging op 05 juli 1929 in dienst. De tweede smalspoorlokomotief - de 3446 van 1931 - werd op 16 december 1931 officieel in dienst gesteld. In het gewone bedrijf was er slechts één lokomotief nodig, de tweede stond reserve.

In dezelfde periode vertoonde de ketel van de Cockerill-Lok enkele gebreken en voor deze lokomotief werd een reserveketel besteld bij "La Meuse" en hierbij werd geopteerd voor eenzelfde ketel als in gebruik op de overige machines. Deze ketel werd in 1935 gebouwd en in de loop van hetzelfde jaar ingebouwd op de lokomotief. Deze verbouwing was betrekkelijk uitgebreid en diverse leidingen en ook het machinistenhuis moesten aangepast worden.

Kort voor de tweede wereldoorlog werden - bij een revisie van de lokomotieven 4 en 5 - de ketels verwisseld. Gedurende deze periode - en ook nog tijdens en na de wereldoorlog - verrichtten deze machines trouw en onvermoeid hun werk.

Pas in de jaren '60 verminderde de bedrijvigheid gedeeltelijk en werd sommige transporten over de weg afgewikkeld. En zodoende werd de lokomotief 4 (het oorspronkelijke nr 5) op 21 augustus 1957 voor het laatst aan een laatste waterdrukproef onderworpen en al in 1959 definitief buiten dienst gesteld. Deze machine bleef echter nog ettelijke jaren afgesteld en diende als pluklokomotief.

In de 60-er jaren verdwenen nog drie verdere normaalspoorlokomotieven het strijdperk: in 1955 werd het nummer 5 (en nr 4) afgesteld, nadat deze machine op 31 mei 1953 zijn laatste waterdrukproef ondergaan had. Telkens met een jaar verschil werden ook de nummers 3 (in 1968) en 1 (in 1967) buiten dienst gesteld.

Een paar jaar later werd het smalspoornet geleidelijk aan ingekrompen en in 1969 werd lokomotief 7 afgesteld, dit terwijl de machine 8 het tot 1971 uithield.

Op dat ogenblik waren er nog slechts een stoomlokomotief in bedrijf, nl. de machine 2. Ondertussen was de eerste diesellokomotief aangekocht en als nr 5 (hierbij werden de volgnummers gegeven voor alle ketels samen) in 1968 in dienst gesteld. Deze diesellokomotief werd gebouwd door General Motors, heeft een motor met een vermogen van 129 kW, een diesel-hydraulische transmissie en kettingaandrijving.

In 1970 werd de tweede diesellokomotief aangekocht en een jaar later in dienst gesteld. Het betrof hier een machine gebouwd door ABR en voorzien van een dieselmotor gebouwd door Henschel (6 cilinder 4 takt) met een vermogen van 125 kW. De transmissie is weer diesel-hydraulisch met kettingen naar de beide assen.

Door deze aankoop kon ook de laatste stomer reserve gesteld worden, doch deze machine bleef nog gedurende enkele jaren reserve, maar werd toch in 1974 buiten dienst gesteld. Na enkele jaren afstelbijd, werd deze machine door het bedrijf van Van Buggenhout te Mol aangekocht en voor zijn bedrijf opgesteld. Eenmaal ging deze machine ook op reis naar de spoorwegtentoonstelling te Turnhout.

Deze machine werd in 1982 voor de T.T.Z. aangekocht en ging als "Magda" in 1984 in dienst en verzekert nog steeds een groot gedeelte van de diensten op de museumlijn. Ook de beide diesellokomotieven zijn nog steeds in dienst en verzekeren afwisselend de overgavetrein en naar het station van Olen.

Nr	Asind.	Bouwer	Fabr.nr	In dienst	Prov.nr	a	b	c	d	e	f	+
1	Bt	Cockerill	1894/1924		Brab 1796							ketel vervangen
1'	Bt	La Meuse	2457/1935	28/09/35	Antw 2233	12	35	303	400		97	1967
2	Bt	La Meuse	3176/1925	26/04/27	Antw 2003	12	35	300	400	850	83	1974 -- TTZ
3	Bt	La Meuse	3242/1926	10/05/27	Antw 2004	12	27	280	350	850	72	1966
4	Bt	La Meuse	3177/1925	10/85/27	Antw.2004	12	36	300	400	850	83	1965
5	Bt	La Meuse	3243/1926	10/05/27	Antw 2004	12	27	280	350	850	72	1959
6	Bt	La Meuse	3355/1929	05/07/29	Antw 2062	13	27	280	350	720	72	1971
7	Bt	La Meuse	3446/1931	16/12/31	Antw 2163	13	27	280	350	720	72	1969
5	B dh	General Mbtors	1968								129	
13	B dh	ABR/Henschel	1971								127	

a. keteldruk b. verwarmingopp. c. Ø cilinders d. Zuigerslag e. Ø welen f. vermogen

AGENDA

01/09	T.T.Z.	RITDAG T.T.Z.	
04/09	T.T.Z.	Sporthal Zolder	20.00
		Elektrische elokomotieven voor WO II	
		Daar waar in België de elektrische traktie nog maar in zijn kinderschoenen stond, waren er in andere landen al uitgebreide netten en de voornaamste elloks uit deze vooroorlogse periode worden getoond.	
04/09 - 14/09	nmbs	Opendeurdagen te Salzinnes (uitgezonderd op de weekends)	
04/09 - 14/09	nmbs	Tentoonstellingen i.v.m. openbaar vervoer te namur (salles des expositions)	
08/09 - 09/09	nmbs	Opendeurdagen te Brussel-zuid	
09/09	T.T.Z.	LAATSTE RITDAG TTZ	
12/09 - 14/09	nmbs	opendeurdagen in museumloods Leuven	
14/09	nmbs	Pendelritten van stel van '35 tussen Leuven en Aarschot	
15/09	nmbs	Pendelritten van stel van '35 tussen Leuven en Mechelen	
20/09 - 22/09	nmbs	Rondritten in de Antwerpse haven met stel 08	
21/09 - 22/09	CFV3V	Stoomfestival te Mariembourg.	
25/09 - 27/09	nmbs	Opendeurdagen in ES-stelplaats Etterbeek	
28/09	nmbs	Opendeurdagen in CW Gentbrugge	
28/09 - 29/09	nmbs	Pendelritten met stel van '35 tussen Gent en Mechelen	
28/09 - 29/09	nmbs	Pendelritten in stoomtraktie tussen Gent en Deinze	
29/09	nmvb	Toeristische tramrit tussen Fontaine-l'Evêque en Binche	
02/10	T.T.Z.	Sporthal Zolder	19.30
		Rangeerlokomotieven van de nmbs	
		Daar waar de lijndiesel en de elloks ruime belangstelling genieten, vormen de rangeerdiesels een minder bekend geheel. Een diareportage tracht hierin verandering te brengen.	
06/10	nmbs, nmvb, miv.	TREI TRAM BUS DAG	
06/10	T.T.Z.	Bijkomende ritdag TTZ	
12/10	nmbs	Pendelritten met stel van '35 tussen Arlon en Luxembourg	
12/10	T.T.Z.	Hasselt	7.00
		Busuitstap naar tentoonstelling 150 jaar DB te Bochum-Dahlhausen	
		zie volgende blz.	
19/10 - 20/10	nmbs	Pendelritten met stel van '35 tussen Liège en Verviers	
23/10 - 26/10	nmbs	Opendeurdagen bij de diensten van de ES te Schaarbeek	

01/11 - 03/11		Tamines	
		Modelspoortentoonstelling	
07/11	T.T.Z.	Sporthal Zolder	19.39
		Goederentreinen en goederenmaterieel	
09/11 - 10/11	MOBOV	Berchem (kultureel centrum, driekoningenstr)	
		Modelspoortentoonstelling	
04/12	T.T.Z.	Sporthal Zolder	19.30
		Oost-Duitsland in beeld	
08/01	T.T.Z.	Sporthal Zolder	19.30
		De Belgische spoorwegen in 1985	
05/02	T.T.Z.	Sporthal Zolder	19.30
		De spoorwegen in stemming	
05/03	T.T.Z.	Sporthal Zolder	19.30
		De spoorwegen in de tweede wereldoorlog	
02/04	T.T.Z.	Sporthal Zolder	19.30
		1985 : 150 jaar spoorwegen	
07/05	T.T.Z.	Sporthal Zolder	19.30
		De Maasvallei in drie landen	
04/06	T.T.Z.	Sporthal Zolder	20.00
		1985 : 100 jaar buurtspoorwegen	

=====-=====

12 oktober : Busuitstap naar Bochum Dahlhausen

Net zoals de NMBS, viert ook de DB zijn 150-jarig bestaan en na Nürnberg, wordt het grootste gedeelte van deze indrukwekkende tentoonstelling overgebracht naar Bochum, waar het rangeerstation omgevormd werd tot tentoonstellingsruimte. Ook het nabijgelegen DGEG-museum te Dahlhausen wordt hierbij betrokken.

Om dit evenement niet te missen, richt de TTZ een busuitstap in naar deze tentoonstelling en wel op zaterdag 12 oktober.

Vertrekpunt : Hasselt-station om 7.00 stipt

Verdere opstappunten : Genk (station)
Maasmechelen (oprit autosnelweg)

Deelname in de kosten : 450 BF (350 BF busvervoer, 100 F inkom)

Inschrijving : telefonisch voor 1 oktober op nr 012/23 76 61

Betaling : door overschrijving op de TTZ-rekening.
op een ritdag van de TTZ of op een TTZ-vergadering

=====-=====

[VRAGENHOEK]

In de TTZ-aktueel 14 hebben we de livrei in de beginperiode nagetrokken en zo in de jaren '70 van de vorige eeuw aangekomen. Onderstaand behandelen we de periode omstreeks de eeuwwisseling.

Met ingang van de levering van de Belpaire-lokomotieven zou een lichte wijziging ontstaan in de livrei : wel werd de donkerbruine livrei aangehouden, doch het bruin kreeg - zoals reeds behandeld - een blauwachtige glans. Deze livrei hield het uit in tegen de eeuwwisseling.

Doch op dat ogenblik zou men bij de diverse lokomotieven gaan experimenteren en zou elke type praktisch een andere schildering ontvangen. Opmerkelijk hierbij was wel dat men voor het grootste gedeelte terug naar de groene uitmonstering ging. Zo kregen sommige lokomotieven van het type 12 vanaf 1896 een (medium)groene livrei voor ketelbeplating en machinistenhuis, zwart voor rookkast en frame en blanke (of goudkleurige) ketelbanden en versieringen. Eén van deze machines - geleverd door La Meuse - was bestemd voor de tentoonstelling te Paris en kreeg een lichtgrijze bovenbouw (ketelbeplating en machinistenhuis). Deze vlakken werden afgezoomd door een donkergrijze rand, de biesjes en versieringen rond de wielkappen waren zwart en goud. Het frame en de wielen waren donkergrijs met zwarte boorden.

Deze livrei kreeg ook één type 30 van St-Léonard mee en deze machine vergezelde zijn zuster naar dezelfde tentoonstelling.

Op dat ogenblik ook het Mac Intosh tijdperk en de eerste uit Engeland overgekomen machines van het type 17 kregen de Caledonian-livrei aangemeten. Dit was een paars-blauwe schildering voor de ketel, het machinistenhuis, de wielbakken en tender, zwart voor de rookkast en het frame. De wielen waren eveneens blauw. De biesjes en afzomingen gebeurden in zwart en blank koper. De voetplaat en bufferbalk waren rood met lichtgele biesjes. Het is trouwens in deze livrei dat het type 18 gerestaureerd werd en nog steeds te Leuven te bezichtigen is. Te vermelden is echter wel dat de typen 18 deze schildering nooit bezaten.

Nog een andere schildering kregen enkele typen 6 van 1890 : hier ging men - waarschijnlijk in navolging van de typen 17 - over naar een blauwe grondkleur (beschreven als medium-blauw), afgeboord door witte en goudkleurige biesjes. Het overige deel bleef - zoals gewoon - zwart.

Vanaf 1902 kregen ook de typen 32 deze schildering, waarbij het blauw evenwel donkerder werd en nu omschreven wordt als EB-blauw. De aflijning gebeurde in vermillioen-rood en goudkleur (blank metaal ?)

Ook enkele typen 15 zouden deze schildering ontvangen, met nu een zeer uitgebreide "lining" op hun tenderbakken. Te vermelden dat vooral machines van La Meuse deze livrei ontvingen.

In 1903 experimenteerde St-Léonard daarentegen met zijn kleuren die reeds gebruikt werden bij het voorheen genoemde type 30, en

zo verschenen er enkele machines type 18 in licht parelgrijs - met donkergrijze en zwarte afboordingen - op de sporen.

Even later zou ook Hanrez zijn eigen vorm uitbrengen en zo werd (of werden) een (of meerdere) typen 35 in 1905 aan de EB afgeleverd in een licht olijfgroen kleedje met steenrode wielen en frame.

Voor de tentoonstelling van 1910, die doorging te Brussel, zouden de daar tentoongestelde machines verschijnen in praktisch extravangante kleuren :

het type 10 van Cockerill ontving een middelblauwe bovenbouw, dit met zwarte boorden en witten biesjes, de rookkast was zwart, het frame en de wielen waren steenrood.

het type 10 van Hanrez had een olijfgroene bovenzijde met zwarte randen en rode biesjes, zwarte rookkast en platform, steenrood frame en wielen met dezelfde kleur. De cilinderbekleding was olijfgroen met rode afboording. Ook de tender had dezelfde kleuren als de lokomotief.

het type 10 van St-Léonard had de klassieke livrei van deze constructeur nl. lavendelgrijs voor frame, ketel en machinistenhuis, donkergrijs voor rookkast en wielen, goudkleurige biesjes.

het type 36 van Franco-Belge had een medium-groene bovenbouw, steenrode wielen en frame, zwarte rookkast.

opmerkelijkste verschijning was de 36-er van Haine-St-Pierre (de 4405), die een volledig kanariegele bovenbouw had. De ketelbanden waren lichtbruin met rode en paarse biesjes, zwarte rookkast, karmijnrode wielen, voetplaat en frame.

het type 9 (prototype) kreeg een mosterd-bruine livrei met zwarte rookkast en zwart onderstel, rode en goudkleurige biesjes zorgden voor de versiering.

Doch al deze bijzondere schilderingen zouden deze lokomotieven verliezen bij de eerstvolgende grote herstelling en dan zouden ze de standaard-schildering ontvangen, die vanaf 1900 geleidelijk ingevoerd werd en die in ons volgend nummer uitgebreider onder de loupe zal genomen worden.

Maar vooreerst nog twee uitzonderingen op de regel :

* de eerste machines van de serieuitvoering van het type 9 ontvingen een paarse bovenbouw, die aansloot op de Rheingold-kleuren die op dat ogenblik in Duitsland op hun hoogtepunt waren en die bekend zijn van de Liliput-modellen.

* op hetzelfde ogenblik kregen enkele machines van verschillende typen een khaki-kleur (groen-bruin) met donkerbruine boorden en witte en gemsleerleurige biesjes. Deze variatie hield echter niet lang stand.

* De privé-maatschappijen :

Alhoewel hier het kleurengamma in de eerste periode zeer uiteenlopend was en vooral afhankelijk was van de constructeur, zouden deze maatschappijen toch na enige tijd een soort uiterlijk kenteken van hun lokomotieven maken en zo kwam men aan een eigen livrei. Voor de meeste oorspronkelijke maatschappijen is de livrei echter niet bekend, voor de latere periode met de grotere eenheden, kan toch een goed beeld geschetst worden :

* Grande Compagnie du Luxembourg :

net zoals de E.B. donkerbruin met zwarte randen en rode biasjes het frame was rood met zwarte boorden.

* Grand Central Belge :

net zoals de vorige maatschappij, doch verder nog afgewerkt met gemsleerleurige strepen. Enkele lokomotieven (o.m. het nr 300) was parelgrijs met donkerrood, dit terwijl de ketelbanden en andere versieringen uit blank koper waren.

* Flandre occidentale (F.O.)

Normale livrei was hier (lichter) kastanjebruin met opnieuw zwarte biasjes en randen. Frame, wielen en wielkasten waren rood met zwarte boorden. Nochtans zijn er nog andere schilderingen bekend : zo reed o.m. het nr 1 rond in groene livrei met witte aflijningen, het nr 31 was blauw met zwarte randen. Voor beide machines was het frame rood. Doch men mag ervan uitgaan dat andere machines nog afwijkende livreien hadden, doch dat bij de revisies de - eerstgenoemde - standaardlivrei aangemeten werd.

* Antwerpen - Rotterdam :

Hier overheerste het (gras)groen voor de bovenbouw en rood voor het frame.

* Liège - Maestricht :

ketelbekleding, machinistenhuis en watertenders waren lichtgroen zwarte rookkast, witte biasjes en koperen ketelbanden en versieringen, frame karmijnrood.

bij de kleinere machines werd voor de tenderbakken een cremekleur gebruikt met rood en bruine aflijning.

* Hasselt - Maeseyck :

Hier weer donkergroen voor de ketelbekleding en machinistenhuis, rood voor onderzijde.

* Liègeois - Limbourgeois :

bovenzijde van de lokomotieven was lichtgroen met zwarte en witte biasjes, frame was rood met zwarte boorden.

* Gent - Terneuzen :

ketel en machinistenhuis was (medium)groen met zwarte en witte biasjes, het frame daarentegen had een donkergroene kleur met zwarte en rode biasjes.

* Mechelen - Terneuzen :

tot 1920 : de ganze machine was zwart (met paarse glans), de randen waren grijs met gele en rode randen en afboordingen. Voordien waren de oorspronkelijke machines echter medium-groen met zwarte, bruine en witte afboordingen.

vanaf 1920 werden de machines geheel zwart met slechts sporadisch aangebrachte biasjes.

* Nord Belge :

Bij deze maatschappij had met diverse schilderingen, afhankelijk van het type machine en de te presteren diensten :

- de eerste livrei was gewoonlijk blauw voor de bovenbouw, rood voor het frame.

- in deze beginperiode hadden enkele lokomotieven (o.a. de Engerth's) volledige blanke messing ketelbekleding en was voor het overige groen.

Vanaf 1900 werden de loks ingedeeld - en geschilderd - volgens hun functie :

° reizigerslokomotieven met afzonderlijke tender waren donkerbruin (zowel bovenbouw als frame) met zwarte boorden en gele biesjes.

° tenderlokomotieven voor reizigersdiensten waren olijfgroen voor waterbakken en machinistenhuis, zwart voor de ketelbekleding, rookkast en frame.

° goederentreinloks waren donkerblauw voor machinistenhuis, tenders en waterbakken, zwart voor ketel en frame.

Vanaf 1920 werden de ketels over het algemeen zwarte geschilderd en de groene kleur werd lichter.

Te vermelden valt nog dat de beschifting gewoonlijk wit was, bij sommige loks waren er echter messing-cijfers aanwezig.

* Cie de Chimay :

Deze maatschappij volgde over het algemeen de livrei van de Nord Belge.

Voor de overige maatschappijen is de livrei niet bekend en hier reden de lokomotieven waarschijnlijk in de standaardschildering van de konstruktors rond.

=====

wordt vervolgd

() : bronnen : geschreven lijst van Saelens en gegevens uit "Onvergetelijke stomers" van P. Dambly.

B - Stoom

200 blz, 193 groot formaat zw. foto's

door M. Delie

980 BF

Eindelijk zou men zeggen ... een fotoboek over de Belgische Spoorwegen in de kwaliteit van de Duitse fotoboeken. Dit eerste boek uit de reeks geeft een goed overzicht over de stoomlokomotieven vanaf 1930 tot aan het einde. En meer nog, het grootste gedeelte van deze foto's zijn unieke dokumenten, die tot op dit ogenblik nog nooit gekend, laat staan gepubliceerd werden. Wie kent immers de lokomotieven typen 2, 13, 23, Heeft ooit iemand al een foto gezien van de 25.021 (ex DRB 44). Al deze lokomotieven worden in dit boek getoond. Ook van de meer bekende typen worden onbekende foto's gepubliceerd.

Ook de drukkwaliteit is uitstekend, wel wordt deze voor sommige foto's wat minder, doch hier maakt de exclusiviteit alles weer goed. De drie onderscheiden perioden (voor WO II, de wereldoorlog zelf en de periode 1944 - 1967) worden ruim geïllustreerd, enige kleine opmerking is de vooroorlogse periode, waar misschien een beter overzicht kon gegeven worden.

Algemeen oordeel : een boek dat nergens in een bibliotheek mag ontbreken. Wordt natuurlijk verdeeld door de T.T.Z.

Technische fiches 2 :

12 fiches in A3-formaat met foto en techn. gegevens

De mijlpaal

120 BF

Na drie jaar onderbreking, volgde nu de tweede reeks technische fiches van Belgische stoomlokomotieven in de gekende opmaak. Goede drukkwaliteit, korte inleidende tekst, technische gegevens en tekening geven een beeld van de besproken types.

Hopelijk wordt deze reeks nu regelmatig verder gedrukt, zodat de spoorwegliefhebber binnenkort een overzicht krijgt van het traktiematerieel.

Wordt verdeeld door de T.T.Z.

Effektief van het goederenmaterieel :

3 delen in A4 formaat

Vandenberghen

900 BF voor de drie delen.

Na de delen over het reizigersmaterieel, is nu ook dit over het goederenmaterieel beschikbaar. En weer komt er een verbetering in de uitvoering van het werk. De verdeling in drie delen (platte wagens, gesloten en open goederenwagens) geeft een beter overzicht van het geheel van de goederenwagens.

Elk wagentype wordt in de onderscheiden delen uitgebeeld door een plan en een tabel met de technische gegevens en de leveringsdata. Van de belangrijkste wagens is een uitgebreidere tekening aanwezig. Het naslagwerk wordt afgesloten door een tabellengedeelte met de kenmerken van alle EB-wagens en wagens van de diverse privé-maatschappijen.

Wie interesse betoont voor het goederenmaterieel, moet dit werk aanschaffen, daar het de meest uitgebreide encyclopedie vormt voor dit thema.

Pas verschenen in de T.T.Z.-reeks

Brochure 9 :

Diesellokomotieven type 211 (reeks 64)

- 160 blz A4-formaat
- volledige technische beschrijving + loopbaan
- meer dan 200 foto's

ledenprijs : 550 BF

=====

Door de TTZ verdeelde boeken en posters :

Brochure 5 : Stoomlokomotieven type 95/96

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

Brochure 6 : Diesellokomotieven type 271

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

Brochure 7 : Dieselmotorstellen type 606/608

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

Brochure 8 : Stoomlokomotieven type 38

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

Brochure nr 9 : Diesellokomotieven type 211 (reeks 64) :

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

In voorbereiding :

Brochure 1 : Stoomlokomotieven type 25 (herdruk)
Brochure 10 : Stoomlokomotieven type 7
Brochure 11 : Elektrische lokomotieven type 101 (reeks 29)
Brochure 12 : Stoomlokomotieven type 12

Belgische Stoom in Beeld :

Uitgave : Ediblancharde Auteur : M. Delie Prijs : ca. 980 BF

Spoorwegen in België

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

Elektrische traktie in België :

Deel 1 : De Belgische staatsspoorwegen Prijs : 500 BF
Deel 2 : De NMBS en de stellen van '35 (verschijnt eind 1985)
Auteur : JP-Schenkel.

Verzameling van het tweeassig reizigersmaterieel van de Etat Belge Prijs : 400 BF

Verzameling van het drieassig- en draaistelmaterieel (reizigers) Prijs : 500 BF

Bestand van het goederenmaterieel van de Etat Belge (3 boeken) Prijs : 900 BF

Uitgave : NMBS Auteur : J. Vandenberghen

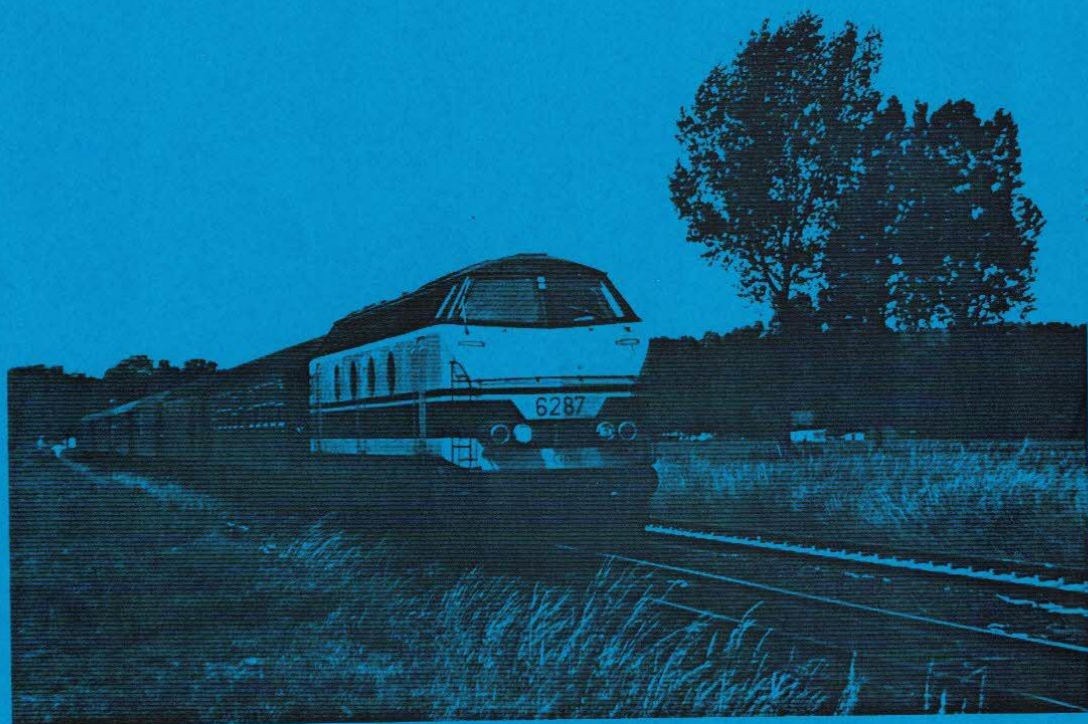
Railfoto 1, 2, 3 Prijs per deel : 160 BF
(geen portokosten)

50 jaar reizigersvervoer (verschijnt in juli)

Uitgave : GTF / ARBAC Auteurs : W. Pijpen, G. Close, M. Thity Prijs : 1990 BF

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

De boeken kunnen ook afgehaald worden tijdens onze vergaderingen in Zolder of tijdens riddagen van de TTZ in ons buffet te Genebos.



TTZ