

TTZ

Vereniging zonder winstoogmerk.

AKTUEEL

TWEEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT

November - December

Jaargang : 3

Nummer : 17

Lidgeld : 450 BF Los Nummer : 100 BF



Foto: Max Delie

Wordt gratis bedield aan alle T.T.Z.-leden

Lidmaatschapsbijdrage : 450 BF/jaar
Los nummer : 100 BFRedactie :

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

Medewerkers :

Ceunen R, Huysman R, Moens D, Castermans E

Hoofredactie/ verantwoordelijk uitgever :

J. Casier, Radiostraat 19, 3700 Tongeren

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

Dit nummer werd op 15 oktober redactioneel afgesloten en verschijnt begin november. Het volgende nummer wordt op 15 december afgesloten en verschijnt begin januari.

Inhoud :

<i>NMBS-aktueel</i>	17. 3
- <i>museumexploitatie :</i>	17.12
- <i>rijtuigen :</i>	17.14
- <i>exploitatie :</i>	17.16
<i>Fototips :</i>	17.17
<i>TTZ-krant :</i>	17.19
- <i>activiteitenverslag '85 :</i>	17.20
<i>Musea :</i>	17.26
<i>Exploitatie :</i>	17.27
<i>Modelbouw :</i>	17.31
- <i>Nieuwe Belgische modellen :</i>	17.32
- <i>Treinsamenstellingen :</i>	17.34
- <i>Elektriciteit op de modelbaan :</i>	17.35
<i>Historische bladzijden :</i>	17.36
- <i>nummerlijsten :</i>	17.40
- <i>Er was eens ... de stelplaats Mol (II)</i>	17.43
- <i>Het rijtuig van de maand</i>	17.45
- <i>De wagen van de maand :</i>	17.47
<i>Industrie :</i>	17.48
- <i>de industrie vroeger ...</i>	17.50
<i>Agenda :</i>	17.52
<i>Boekenplank :</i>	17.53

Foto's :

voorste kft : de 4001 (nu ingezet door de CFV3V) te Chimay op 22/09/85
achterzijde : het einde van de 46-ers te Ath is in zicht (08/85)

Foto's : J. Casier en M. Delie

N. M. B. S. -

AKTUEEL

1. Statistiek :

a. Leveringen :

436	Bn Brugge	-	Oostende	20/08/1985
437	Bn Brugge	-	Oostende	28/08/1985
438	Bn Brugge	-	Oostende	09/09/1985
439	Bn Brugge	-	Oostende	12/09/1985
2128	Bn nivelles	-	Brussel-zuid	19/08/1985
2129	Bn nivelles	-	Brussel-zuid	19/08/1985

b. Stelplaatswijzigingen :

336	van Kinkempois	naar	Stockem	op	02/06/1985
346	van Oostende	naar	Kinkempois	op	02/06/1985
347	van Oostende	naar	Kinkempois	op	02/06/1985
348	van Oostende	naar	Kinkempois	op	02/06/1985
349	van Oostende	naar	Kinkempois	op	02/06/1985
350	van Oostende	naar	Kinkempois	op	02/06/1985
351	van Oostende	naar	Kinkempois	op	02/06/1985
352	van Oostende	naar	Kinkempois	op	02/06/1985
353	van Oostende	naar	Kinkempois	op	02/06/1985
354	van Oostende	naar	Kinkempois	op	02/06/1985
355	van Oostende	naar	Kinkempois	op	02/06/1985
697 - 709					
	van Oostende	naar	Schaarbeek WET	op	02/06/1985
710 - 720					
	van Kinkempois	naar	Schaarbeek WET	op	02/06/1985
735 - 736					
	van Schaarbeek WET	naar	Hasselt	op	02/06/1985
5936	van Merelbeke	naar	Antwerpen-dam	op	01/10/1985
6059	van Merelbeke	naar	Hasselt	op	01/10/1985
6238	van Merelbeke	naar	Hasselt	op	01/10/1985
7375	van Monceau	naar	Kinkempois	op	08/08/1985 in leen

c. Schrappingen :

6015	van Merelbeke	met PV 124 van CW Salzinnes van 23/07/1985
		uit geschriften op 01/09/1985
6037	van St-Ghislain	met PV 125 van CW Salzinnes van 23/07/1985
		uit geschriften op 01/09/1985
6332	van Monceau	met PV 123 van CW Salzinnes van 23/07/1985
		uit geschriften op 01/09/1985

2. Aktuele berichten :

xx : Thans werd ook de beslissing genomen om - naast de stellen 08, ook de tweeledige stellen - die in de IC-IR dienst rijden - in het bordeau om te schilderen. Doch eerst moet de voorraad (groene) verf zoveel mogelijk opgebruikt zijn.

Anderzijds werd ook de studie aangevat tot de konstruktie van nieuwe omnibus-treinstellen. Deze stellen zouden uitgerust worden met drie of vier deuren per deel, een aangepast interieur. Een dergelijke stel werd als "Modul Suburban" op de UITP-tentoonstelling te Brussel getoond en het NMBS-model wordt hiervan afgeleid.

In de eerste fase worden 30 stellen voorzien, 20 stellen met klassieke aandrijving met gelijkstroommotoren. De 10 laatste stellen zouden eventueel met draaistroommotoren geleverd worden. Om dit te kunnen uitbrengen, zou eerst een klassiek stel uitgerust worden met draaistroommotoren, doch het nummer werd nog niet aangeduid. De nieuwe stellen zouden ook een nieuw type draaistel krijgen, dit omdat de Wegmann-draaistellen van de "Breaks" niet voldoen. Hiervoor zou een stel reeks 08 met dergelijke draaistellen uitgerust worden. De levering van de stellen is voorzien voor half 1988, de bestelling gebeurt in de loop van 1986.

00 : Voor de buitendienststelling van deze stellen werd er nu een planning opgesteld : vanaf 1988 worden de stellen type 54, 55 en 56 (nrs 051 tot 150 en 502 tot 539) massaal afgesteld worden en vervangen door nieuwe stellen type omnibus en eventueel verdere gesleepte treinen. Vanaf 1992 worden de stellen 012 tot 049 afgevoerd en vervangen door een nieuw te ontwerpen stel voor deze drukbereiden lijn.

03 : Vanaf 1 augustus werd er in de CW Mechelen een eigen band opgesteld om de vering van de draaistellen te verbeteren en gemiddeld wordt er één stel per dag aangepast.

Ondertussen werden alle "Breaks" geleverd en krijgt men de definitieve inzet : hierdoor kreeg men verschuivingen waardoor zowel Kinkempois als Oostende zijn klassieke stellen afgaven aan Schaarbeek. Hier zullen ze onder andere ingezet worden in de omnibusdiensten tussen Zottegem en Kortrijk, dit bij indienststelling van de elektrifikatie van de lijn. De personeelsopleiding te Kortrijk is reeds aangevat en waarschijnlijk krijgt Kortrijk in de nabije toekomst de stellen 641-655 en 657-662 toegewezen.

03 : Intussen werd ook de verbinding Gent-Brussel-Namur volledig door de stellen reeks 03 overgenomen en eind september werden de stellen 677 tot 696 door Oostende afgestaan. Deze laatste dienst wordt gereden door de laatste reeks stellen, nl. de nrs 407 tot 440.

08 : Nog tijdens zijn testritten, nl. op 3 augustus, had het net in het Bordeau geschilderde stel 806 een ongeval op een overweg te Opwijk en sinds deze datum staat het stel terug te Mechelen voor een herstelling.

09 : De Benelux-stellen worden vanaf juni 1986 afgesteld en kort nadien geschrapt. De NMBS bood zijn stellen aan de NS aan,

09 : doch men ging niet op het aanbod in. Hierdoor is het waarschijnlijk dat deze stellen gesloopt zullen worden.

0x : Sinds de jongste beurtregelingswisseling, werd op de zijwand van de stellen een kenletter van de inzet aangebracht. Hierdoor wordt het verwisselen van stellen tussen diverse reeksen praktisch volledig afgebouwd. Konkreet heeft men de volgende kenletters :

A	08	801-844	IC E, K, I, IR h	Schaarbeek WET
B	03	356-406	IC F	Oostende
C	03	301-336	IC L	Stockem
D	03	337-355	IC J	Kinkenpois
F	03	407-...	IC H	Oostende
		+ 677-696		
K	06	698-734	IR a en o	Schaarbeek WET
L	00	207-243	Omnibus	Hasselt
M	00	151-206	Omnibus	Merelbeke
n	09	901-904	IC A	ns (Benelux)
G	06	735-782	IC D, IR b,c,k,l	Hasselt
H	06	601-629	IR m, n	Haine-St-Pierre
I	06	641-662	IR f	Merelbeke
R	00	244-270	Omnibus	Kinkenpois
T	00	115-141	Omnibus	Ronet
U	00	055/060-114	Omnibus	Ronet
V	00	142-150/502-509	Omnibus	Stockem
Q	00	010-049	Omnibus	Schaarbeek WDT
W	00	510-539	Piekuurtr.	Schaarbeek
	06	630-640/663-676/697		
S	05	595-600	Sabena	Schaarbeek WDT
P	09	951-958	Post	Schaarbeek WDT
Z	00	051-059	Post	Hasselt

11 : Er is een lichte vertraging ontstaan bij de levering van deze reeks, de eerste lok wordt begin november op de sporen verwacht. Na zijn gebruikelijke testen, zullen deze machines eerst ingezet worden tussen Antwerpen en Moeskroen, om er voldoende afstand af te leggen, daarna zullen deze lokomotieven door de NS in binnenlandse dienst gebruikt worden om hun personeel op te leiden. De effectieve Benelux-dienst wordt pas vanaf februari gereden.

Vermelden we nog dat deze machines - zoals ook de reeks 12 - in rood-gele livree afgeleverd zal worden.

15 : Nu deze reeks praktisch niet meer naar Nederland rijdt, zet men ze meer en meer wild in. Regelmatig rijden ze diensten van de reeks 18 naar Paris, doch sporadisch slepen ze ook binnenlandse diensten.

20 : Deze reeks kreeg opnieuw een uitgebreidere reeks, waarbij ook een drietal tot in Antwerpen opgenomen werden. Intussen gaan ook de grote revisies goed door, zodat er het aantal blauwe 20-ers toeneemt.

21 : Op papier is de volledige eerste bouwschijf van de reeks 21 geleverd, doch de 2130 staat nog steeds te Nivelles. Reden hiervan is het feit dat de levering van deze lokomotief

- 21 : ook het begin van de levering van de reeks 11 kontraktueel bepaald (nl. 15 dagen nadien).

Anderzijds werden de inzetreeksen van de reeks 21 nog niet verder aangepast en worden deze machines wild ingezet, o.m. in de reeks van de 27 en voor goederendiensten. Vanaf de elektrifiactie van Zottegem-Kortrijk, worden deze machines hier in trek-duw-dienst gebruikt.

- 27 : In de zomer werden de loks reeks 27 (samen trouwens met de 21) uitgerust met Koni-lacet-schokdempers, dit om het slingeren van de machines tegen te gaan. De eerste machine die omgebouwd werd was de 2740. Alhoewel de loop sterk verbeterde, kreeg men af te rekenen met scheuren in de lassen waarmee deze schokdempers bevestigd werden en op een bepaald ogenblik stonden er een 30-tal machines buiren dienst. Intussen is dit euvel gedeeltelijk verholpen.

Anderzijds is er nog het probleem van de verwarming van de stuurposten en ook hier werd de 2740 aangepast en goed bevonden. Een kleiner probleem is het feit dat de zijvensters tijdens de rit openvallen en hiervoor is nog geen oplossing gevonden.

- 29 : Het was niet de 2920 (zie TTZ-akt. 16) doch de 2913 die tentoongesteld werd te Kinkempois. Hiervoor had deze machine trouwens een schouwing van de draaistellen en een gedeeltelijke nieuwe verflaag gekregen.

- 44 : De schrapping van de 4409 (afgesteld te Mechelen) werd voor-eerst geweigerd, zodat herstelling mogelijk wordt. Deze zal afhandelbaar zijn van de kostprijs. Anderzijds is er geen inzet meer voorzien vanaf de elektrifikatie van Kortrijk-Poperinge. Zelfs dit jaar wordt de inzet drastisch beperkt door het wegvallen van de diensten Kortrijk-Oudenaarde-Zottegem.

- 51 : Bij deze reeks zullen tijdens de volgende maanden grotere verschuivingen op te tekenen zijn : in de eerste plaats heeft men de machines van Kortrijk, die na de elektrifikatie van de lijn Brugge-Kortrijk-Zottegem een groot deel van hun inzet verliezen en gemuteerd zullen worden. Ook te Monceau zullen diensten wegvallen na elektrifikatie van Ottignies-Charleroi. Deze machines zullen dan de diensten van de reeks 59 resp. te Antwerpen-dam en Haine-St-Pierre laten vermindere. Een overplaatsing van machines naar Antwerpen is trouwens voorzien. Ook zijn er nog enkele verschuivingen te noteren tussen Hasselt en Antwerpen. Dit geldt trouwens voor de machines 5156 tot 5160 die op 2 juni 1985 officieel terug in Hasselt gestationeerd zijn (dus niet alleen onderhoud).

De 5142 is thans te Salzannes voor revisie en zal daarbij waarschijnlijk zijn prototype-schildering verliezen.

- 59 : Een belangrijke wijziging ontstond er door de verplaatsing van de ertshaven Stocatra naar Zandvliet. Hier heeft men het feit dat deze bundel nog niet geëlektrificeerd is en zodoende moeten alle ertstreinen dieselgesleept worden. Als overgavestations werd voor Vilvoorde en Leuven gekozen, dit o.m. omdat werken te Antwerpen-noord de overname daar ten zeerste bemoeilijken.

Dit feit heeft tot gevolg dat de inzetreeksen van de reeks



Noordelijkste inzetpunt van de reeks 52 : Mont-St-Guibert (lijn 161)



Verbinding Wavre-Charleroi nog steeds in dieseltraktie

59 59 uitgebreid werd van 13 tot 18 inzetdagen, waarbij de bijkomende ritdagen ingenomen worden door de voormelde diensten. Verschillende van deze ertstreinen worden in dubbeltraktie gereden. Ook nieuw in de reeks is de tweede Huckepack-trein naar Neerpelt, op dit ogenblik althans enkel op maandag en donderdag en facultatief op de overige dagen.

Ondanks deze aangroei, werd het effectief niet dusdanig uitgebreid, enkel de 5936 kwam over vanuit Merelbeke.

60/62 : Deze ertstreinen hadden ook een gevolg op de diensten van de reeksen 62 en 60. Zo werd de reeks GI van Leuven (machines reeks 62) gevoelig uitgebreid tot 9 plandagen en worden deze machines nu voor het grootste gedeelte ingezet in dit ertsverkeer, meestal in dubbeltraktie. Opmerkelijk is ook een lokomotieftrein van 4 machines tussen Schijnpoort (20.03) en Zandvliet (20.41). Uiterste punten in deze reeks zijn Vilvoorde, Muizen en Leuven zelf.

Hierdoor moest de goederenreeks van de 62-ers te Hasselt afgebouwd worden en gingen diverse diensten op of de reeks 51 of meer nog op de reeks 60 over. Zo zeg Hasselt weer 9 lokomotieven reeks 60 per dag in : naast de vroegere diensten in de Kempen, naar Tongeren en Landen, zijn er vele bijkomende lokale goederentreinen. Zo zorgen de 60-ers o.m. voor de rangeringen te Neerpelt (met bedieningstrein naar Hamont), de Leopoldsburg (in de voormiddag), te Beringen ('s namiddags) en te Winterslag (overgenomen van de reeks 73). Om deze diensten te kunnen verzekeren kreeg Hasselt enkel de 6059 van Merelbeke toegewezen, zodat het bestand met 12 machines betrekkelijk krap is. Nochtans worden deze machines ook nog aangetrokken voor verschillende andere goederentreinen, nl. o.m. de nieuwe verbinding Beringen/Zolder - Langerlo (ombouw van de centrale op kolenstook) die gereeden wordt met "Kubbelwagens" en ook nog diensten naar Tessenlo.

Totaal onverwacht onderging de 6006 van St-Ghislain een grote herstelling, de reden hiervan en het eventuele lot van de prototypereeks is niet gekend.

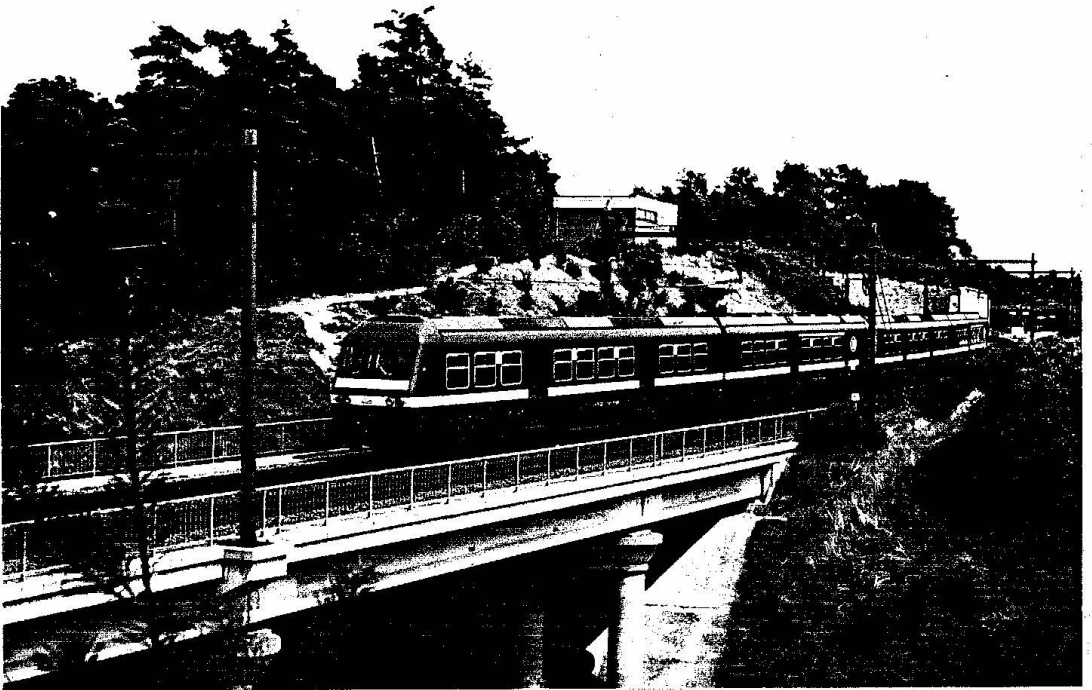
In tegenstelling hiermee staat de destandardisatie van de reeks 61 (beslissing van de raad van beheer van 03/09/85) en de schrapping van de volgende machines :

210.015 -- 6015

Levering : 17/07/1964
 Bouwer : Cockerill /
 Fabrieksnummer : 4023

Stelplaatsen :	Merelbeke	17/07/64	-	05/08/1964
	Schaarbeek	05/08/64	-	07/03/1966
	Ronet	07/03/66	-	04/03/1968
	Kinkempois	04/03/68	-	13/12/1971
	Merelbeke	13/12/71	-	01/10/1983
	Monceau	01/10/83	-	03/06/1984
	Kinkempois	03/06/84	-	01/11/1984
	Merelbeke	01/11/84	--	01/09/1985

Buiten dienst : PV 124 van FAZ van 23/07/1985
 Uit geschriften : 01/09/1985



Eindpunt van de reeks 03 te Genk (juli 1985)



Pendeltrein Namur-Salzinnes tijdens de opendeurdagen (Ronet 09/85)

210.037 -- 6037

Levering : 24/11/1964
 Bouwer : Cockerill
 Fabrieksnr : 4045
 Stelplaatsen : St-Ghislain 24/11/1964 - 01/09/1985
 Buiten dienst : PV 125 van FAZ van 23/07/1985
 Uit geschriften : 01/09/1985

Het grootste gedeelte van de buitendienst gestelde lokomotieven bevindt zich nog te Merelbeke (naast de wasinstallatie). Deze machines mogen nog niet afgebroken worden, daar men nog steeds zoekt naar een koper.

Tijdens de opendeurdagen te Salzinnes kregen de 6066 en 6050 een bijzondere opdracht : met twee M2-rijtuigen tussen de beide machines, verzekerden ze een uurdienst tussen Namurstation en de CW Salzinnes en kwamen hierdoor opnieuw in reizigersdienst tot inzet.

62 : Ook bij deze reeks zullen er in de nabije toekomst wijzigingen voordoen : over de onverwachte inzet te Leuven werd al boven gesproken.

De elektrifikaties rondom Kortrijk, zal het bestand te Kortrijk en Merelbeke aantasten en hier nemen ze vanaf eind 1985 diensten over van de reeks 60. Zodoende zou de inzet van deze laatste reeks vanaf juni 1986 tot het verleden behoren. Op dat ogenblik zou Kortrijk een tiental machines aan Merelbeke afstaan in ruil voor elektrische stellen.

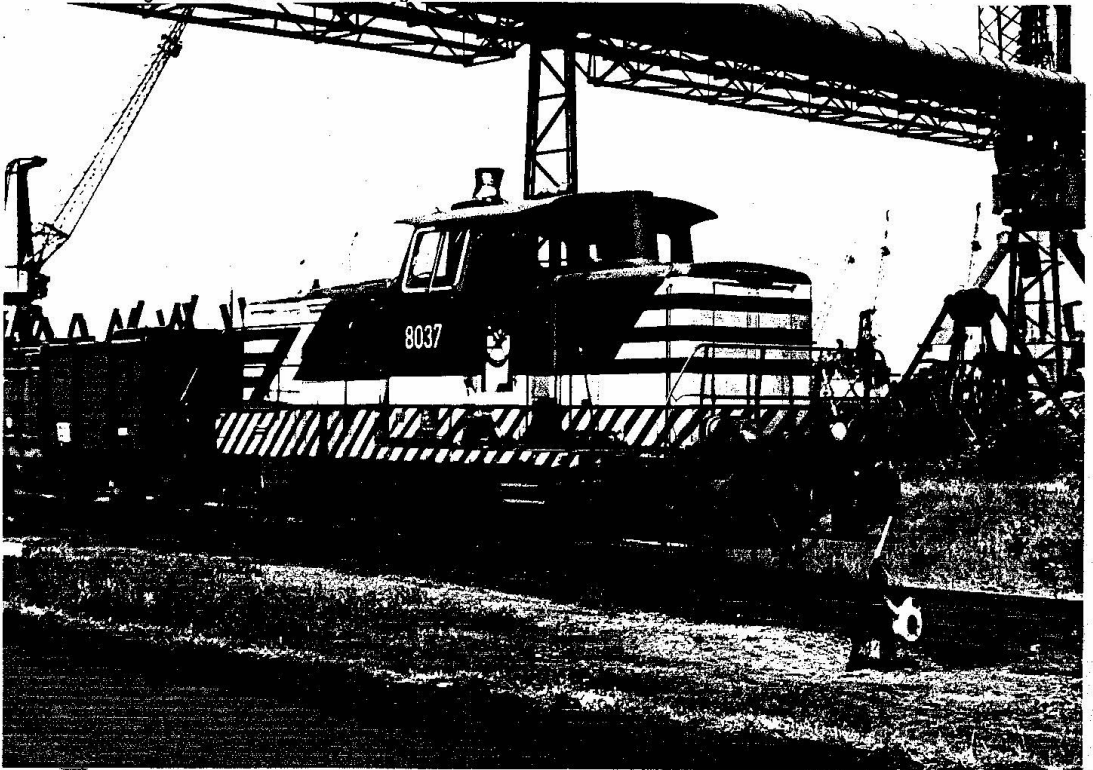
Ook te Monceau zal in deze periode de inzet gehalveerd worden door het wegvallen van de diensten Wavre-Charleroi. Deze machines verhuizen dan naar St-Ghislain om er op korte termijn de 60-ers te vervangen.

Ondanks dit ziet de toestand voor deze machines er nog gunstig uit en zijn er geen massieve schrappingen te verwachten. Alleen de draaistellen beginnen op dit ogenblik meer en meer problemen te scheppen, dit door het optreden van scheuren dwarsverbindingen, dit vooral te wijten aan een verhoogde inzet in de goederendiensten.

Ondertussen verliet de 6332 ook het strijdperk, hieronder de levensloop :

212.232 -- 6332

Levering : 23/11/1966
 Bouwer : Bn - GM
 Stelplaatsen : Kinkempois 23/11/66 - 01/03/67
 Leuven 01/03/67 - 15/01/81
 Kortrijk 15/01/81 - 03/06/84
 Monceau (GT) 03/06/84 - 01/09/85
 Buiten dienst : PV 123 van FAZ van 23/07/85
 (ongeval van 22/04/85 te Lodelinsart)
 Uit geschriften : 01/09/1985



— De 8037 te Gent-zeehaven (juli 1985)



... en de 8420 te Franière (augustus 1985)

76 : Ook bij de rangeerdiesels begint zich een duidelijke situatie te tekenen. De studie voor de nieuwe rangeerlokomotieven werd verder gevoerd en in eerste instantie zouden 15 machines besteld worden in 1987, de bouw volgt na de aflevering van de tweede bouwreeks van de reeks 21, dit vanaf 1989. Deze zouden in eerste plaats dienen om de sleepdiensten in de Antwerpse haven op zich te nemen.

Voor de overige rangeerders hebben we de volgende toestand

* lichte rangeertractoren : geen behoefte, de reeks 91 blijft, maar er komt een betere verdeling over het ganse land.

* middelzware rangeerdiesels : door de sluiting of afzwakking van de vormingsstations wordt er een teveel voorzien aan deze soort diesels. Hier wordt de afstelling voorzien van de reeksen 80, 83 en 84 (1ste reeks). Anderzijds krijgt men een concentratie van één reeks in een bepaalde stelplaats. De effectieve rangeringen in de grote vormingsstations worden de taak van de reeks 73, de lokale goederendiensten gaan over op de machines 82 en 84.

* zware rangeerdiesels : hier vormt zich het grootste tekort : deze rangeerders zouden bij voorkeur ook de lokale bedieningstreinen moeten overnemen van de lijndiesels en tevens de zware treinen binnen een agglomeratie moeten slepen. Voor deze diensten zouden een 50-tal machines moeten gebouwd worden : belangrijkste inzetpunten zouden hierbij zijn : Antwerpen (sleepdiensten), Charleroi (sleepdiensten + lokale goederentr), Hasselt (diensten in de Kempen) + Oostende (havendiensten) en Kinkempois (sleepdiensten + lokale goederentr.).

* Museumexploitatie :

De exploitatie in stoomtractie zit er voor dit jaar weer op, dit gebeurde zonder al te veel technische of exploitatieve problemen. Ook de belangstelling was behoorlijk, doch met een uitgebreidere informatiekampagne zouden de resultaten beter uitvallen. De interesse is er, maar wordt nog niet omgezet in een gebruik van de stoomtrein.

De laatste (onvoorziene) rit werd gereden op vrijdag 4 oktober, dit met de inhuldiging van het spoorwegmonument in het CCN te Brussel-noord. Hierbij reed het type 12 tussen Brussel-zuid en Brussel-noord, dit over de westerring. De 29.013 stond reserve te Schaarbeek.

De inzet van het stel van 1935 duurde een maand langer, doch hier zijn de resultaten minder goed, matige publiciteit, te hoge prijzen voerden tot weinig bezette treinen. Maar anderzijds ook nog de weinige interesse die de spoorwegliefhebbers zelf voor het stel oprachten : de politiek van de NMBS om ook het dieselelektrisch materieel te behouden wordt hier slechts met geringe mate beantwoord. De spoorweg is - gelukkig maar - meer dan alleen maar stoomtractie en dit gegeven zouden wij - spoorwegliefhebbers - in moeten inzien en ook verdedigen.

En dan het programma voor 1986 :

- opnieuw worden er ritten in stoomtraktie ter bespreking gebracht niet meer zo frekwent als dit jaar, maar waarschijnlijk even goed georganiseerd en verdeeld over het ganse land. Verder wordt de restauratie van het type 1 voorbereid, alleen de financiële klip moet nog omzeild worden.

Doch hier vormt zich het eerste probleem : door de aard van het type, zijn hier slechts ritten over langere trajekten mogelijk, iets wat ook de prijs beïnvloedt. Gaat men hiervoor genoeg publiek vinden om dit min of meer rendabel te maken.

- anderzijds werd er beslist om enkele (jongere) mensen op te leiden tot machinist, om ook na het verdwijnen van gewezen stoommachinisten de lokomotieven kunnen in te zetten.

Voor het programma van 1986 dan ook het voorstel om de stoomtraktie met de diesel- of elektrische trajekt te combineren en een rondrit te organiseren in twee (of drie) traktiewijzen met onderweg de nodige rustpauzen. Dit vereist wel het in orde houden van en restauratie van enkele diesels (bv. reeks 64 of 40) en elektrische machines (reeks 29 ?). Zo kan als voorbeeld van een dergelijke rit aangehaald worden Leuven-Diest-Hasselt in stoomtraktie, Hasselt - Landen in dieseltraktie en Landen - Leuven in elektrische traktie. Om de machines in hun uitgangspositie te krijgen kan een tweede rit in omgekeerde volgorde georganiseerd worden.

Naast de lokomotieven, heeft men ook de rijtuigen en ook hierin tracht de NMBS interessante exemplaren te behouden : na de oude rijtuigen zijn nu de K1-rijtuigen aan de beurt en zo werden al drie dergelijke rijtuigen uitgekozen voor bewaring : het betreft de nrs 21044 (1ste klasse), 29009 en 29110 (beide BD). Deze zullen in de onderhoudspost te Mons behouden worden. Hopelijk worden ook rijtuigen van andere typen (I1, M1) zo bewaard.



**** Exploitatie ****1. Statistiek :a. Leveringen :

geen

b. Schrappingen :

I1	B	3	12203, 12 215, 12 241	PV 3/85
I2	A	1	11912	PV 3/85
I2	B	1	12165	PV 2/85
K1	B	2	22084, 22098	PV 2/85
	B	1	22071	PV 3/85
K1	BD	1	29013	PV 2/85
	BD	4	29009, 29014, 29110, 29112	PV 3/85
K1	A	2	21044, 21132	PV 3/85
K1	AR	1	21904	PV 2/85
K1	AB	1	23005	PV 3/85
M1	B	2	42096, 42192	PV 3/85
M1	AB	5	43010, 43015, 43043, 43061	PV 2/85

2. Aktuele berichten :

M5 : Op 6 augustus 1985 werd de tweede reeks rijtuigen type M5 besteld. In tegenstelling met de vorige reeks, omvat de tweede bouwschijf 5 A-, 52 B- en 8 BDx-rijtuigen. Reden hiervan is het besluit om de treinsamenstelling uit te breiden tot 10 rijtuigen.

De levering van de eerste reeks zal starten begin 1986, volgens de eerste plannen zouden deze rijtuigen ingezet worden in de piekurtreinen Brussel-Leuven-Diest-Hasselt.

In de tweede fase rijden ze tussen Antwerpen en Nivelles en naar Zottegem.

I10 : Deze rijtuigen zouden in eerste instantie ingezet worden tussen Oostende en Köln en hier de I6-rijtuigen vervangen. Deze

I6 : rijtuigen vervangen dan de overblijvende I1 en I2 rijtuigen en worden verder ingezet op de verbinding Brussel-Zwitserland

3. Verkeer :

K1 : Naarmate er meer "Breaks" geleverd worden, zullen ook de K1-rijtuigen geschrapt worden. De levering van de M5-rijtuigen brengt de algehele buitendienststelling van deze reeks met zich mee. Men voorziet immers de afstelling 200 rijtuigen van de typen K1, K2 en zelfs K3. Deze keuze hangt vooral samen met de treinsamenstellingen.

Anderszijds zullen 5 rijtuigen afgesteld voor museumdoeleinden. Hiervan werden al drie rijtuigen aangeduid.

M1 : Deze laatste rijtuigen worden verdrongen door de elektrificaties : in juni 1986 verdwijnen de M1's van de lijn Charleroi - Ottignies en Mons - Geraardsbergen. Voor de verbinding Hasselt - Mol wordt de vervanging voor september 1986 voorzien.

M2 : Er wordt een volledige reorganisatie voorzien voor dit type in juni 1986. Hierop komen we in de volgende nummers uitvoer-

M2 : riger behandeld.

M4 : Met de levering van de M5-rijtuigen komen verschillende stellen M4-rijtuigen vrij. Het betreft hier voor de trek-en duweenheden die in de piekwaardienst ingezet worden. Deze stellen worden op dat ogenblik ingezet op de verbinding Brussel-Kortrijk-Brugge-Kortrijk.

4. Verbouwingen

Voor dienstdoeleinde worden verschillende buiten dienst gestelde rijtuigen verbouwd en hernummerd. Konkreet zijn dit :

* inrichting van twee opleidingstreinen voor het seinwezen :

12 011	I1 B11	wordt	60 88 8069 101
12 050	I1 B11	wordt	60 88 8069 102
12 058	I1 B11	wordt	60 88 8069 103
12 078	I1 B11	wordt	60 88 8069 104
12 079	I1 B11	wordt	60 88 8069 105
12 068	I1 B11	wordt	60 88 8069 106
?	I1 B11	wordt	60 88 8069 107/108

* verbouwing van I1-rijtuigen tot hulpwagen voor de dienst M

12 004	I1 B11	wordt	60 88 9969 051	(M-51)
12 005	I1 B11	wordt	60 88 9969 052	(M-52)
12 008	I1 B11	wordt	60 88 9969 053	(M-53)
12 009	I1 B11	wordt	60 88 9969 054	(M-54)
12 013	I1 B11	wordt	60 88 9969 055	(M-55)

5. Nieuwe schilderingen :

Vanaf september worden de rijtuigen, die te Mechelen een onderhoudsbeurt ondergaan geleidelijk aan in de IC/IR-kleuren gespoten en zo zijn er reeds een 3-tal rijtuigen M2 aan de beurt gekomen. Ze kregen hetzelfde kleurenpatroon van de M4, met als voornaamste kenmerk een (opvallend) silver dak. De eerste rijtuigen zitten in de reeksen van Schaarbeek. Gemiddeld zullen een 5-tal rijtuigen per maand herschilderd worden.

Andere opvallende blikvanger is de nieuwe livrei van een rijtuig type Wagon-Lits : dit oude rijtuig, goed gekend door zijn donkerblauwe kleur van de WL, vertoont zich nu in de Eurofima-kleuren oranje met witte band, een kleurenpatroon dat niet past op dit klassieke rijtuig.

=====

Statistiek

Lijn 18 :	neerpelt - Achel	uit geschriften	met nota van 29/05/85
Lijn 38 :	Chênée - Battice	uit geschriften	met nota van 29/05/85
Lijn 38A:	Micheroux - Les Xhawirs (aansl.)	uit geschriften	met nota van 29/05/85
Lijn 86	Leuze - Basècles	uit geschriften	met nota van 26/04/85
Lijn 119	Thiméon - Gilly	uitbreken	Raad ve beheer 03/09/85
Lijn 254	Träzegnies - Chapèlle-l-H	uitbreken	"
Lijn 261	Y Couillet - Marcinelles-Haies	uitbreken	"

Aktuele berichten :

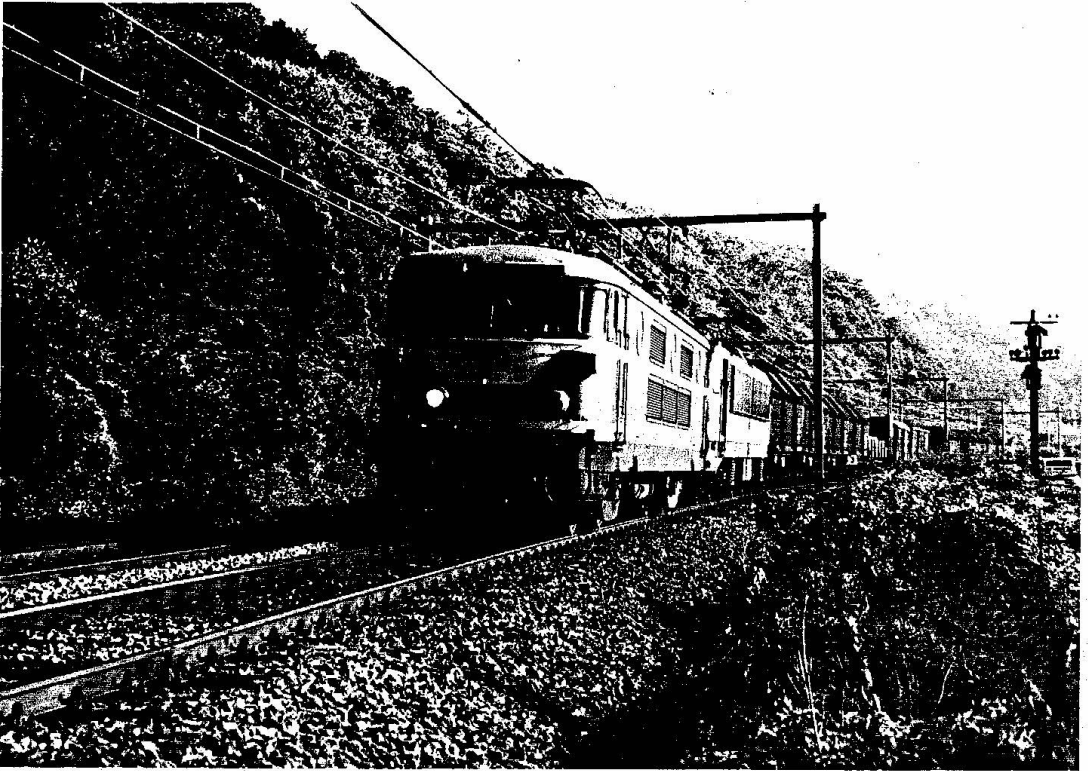
- 18 : Deze lijn (Winterslag - Houthalen - Neerpelt) wordt in tegenstelling met vroegere voornemens, behouden. Reden hiervan is enerzijds de omschakeling van de centrale van Langerlo op kolen, waardoor er 2 à 3 treinen per dag tussen Beringen of Zolder naar de Genkse Kolenhaven pendelen, anderzijds voor de ontlasting van de verbinding Mol-Neerpelt.
- 40 : Op 29 september werd de elektrische dienst opgenomen tussen Visé en Maastricht en rijden de "Breaks" de dienst. Dit ging gepaard met een opendeurdag, waarbij elke reizigers slechts 50 BF moest betalen voor het traject. De officiële opening gebeurde echter op 25 september in het bijzijn van de twee verkeersministers. Deze trein was samengesteld uit twee stellen 03, getooid met de Belgische en Nederlandse kleuren.
- 94 : Met ingang van de winterregeling werd het nieuwe baanvak tussen Marcq en Ath zelf in dienst gesteld. Hierdoor werd het station Bassilly afgeschaft en vervangen door een nieuw station Silly. Het gedeelte van de oude lijn tot Ghisenghien wordt wel opgehouden voor lokale goederentreinen naar het transportbedrijf gelegen in deze laatste plaats. Het overige gedeelte gaat buiten dienst.

Elektrifikaties :

Voor de toekomstige elektrifikaties werd het volgende tijdschema opgesteld :

- Januari 1986 :
 - * Zottegem - Kortrijk
- Juni 1986 :
 - * Boom - Puurs/Willebroek, Ottignies - Charleroi-Ouest en Kortrijk - Brugge
- September 1986 :
 - * Halle - Ath - Tournai, Denderleeuw - Geraardsbergen - Edingen.
- September 1987 :
 - * Geraardsbergen - Lessines, Namur - Dinant
 - * Bocht Charleroi-Ouest - Charleroi/sud en Marcinelle
- in 1988 :
 - * Lessines - Ath
- in 1990 :
 - * Liège - Marloie.

FOTOTIPS



Flawinne (lijn 130)

te bereiken : vanaf het station van Flawinne de industriële weg nemen en de spoorlijn volgen.

onderwerp : de hoofdlijn loopt hier langs in de Sambervallei met hoge beboste hellingen.

Gunstigste tijdstip : ganse dag, de lijn verloopt in een bocht en men kan zijn standpunt gemakkelijk wisselen.

Treinen :

- reizigersdienst : reeks 00, 03 en 06 , internationale dienst met loks reeks 15, 18 en CC 40 100

goederendienst : reeksen 20, 23, 26, diesels reeksen 51 (LNC), 52/54, 55.

lokaaldienst : een lokaaltrein op de industriële lijn met 84 (FEO), soms ook 73 (LNC).

Benodigde lenzen : normaallens, lichte groothoek

Opmerking : dit baanvak wordt zowel bereden door de goederentreinen Ronet-Jeumont maar ook de treinen komende vanuit Brussel via Jemeppe-s-S.



Zwijndrecht : (lijn 59)

te bereiken : vanaf Zwijndrecht station de lijn zoveel mogelijk volgen richting Zwijndrecht-fort. Hier verloopt een veldweg parallel met het spoor.

onderwerp : voorstadslijn in rustige, landelijke omgeving.

Treinen :

reizigersdienst : reeksen 06 en 08, loks reeks 21 en binnenkort reeks 11 (testritten).

goederentractie : sporadisch, reeksen 23, 27 en 59. Soms ook reeks 60 of 62 van FKR

lokaaldienst : reeks 70 (rangeerdienst Linkeroever) en reeks 85 (naar Beveren).

Benodigde lenzen : normaallens, lichte telelens

Opmerking : deze plaats is goed te combineren met het fotograferen van de reeks 70 op de linkeroever. In de vroege voormiddag is deze te Zwijndrecht-fort, even later op de bundel langs de expressweg Antwerpen-Zelzate.


 The logo consists of the letters 'TTZ' in a bold, italicized, sans-serif font, enclosed within a thick, stylized border that resembles a double-lined 'Z' or a similar geometric shape.

KRANT

Aktuele berichten :

TTB-dag :

Alhoewel het technisch volledig zonder problemen verliep, is deze dag niet een onverdeeld sukses geworden : daar waar de belangstelling vanuit Hasselt (komend met bussen) bevredigend was, was de koördinatie met de treinen zeer zwak. Reden hiervan was voor het grootste gedeelte de gebrekkige belangstelling van de toeristische diensten van de provincie en de samenwerking met de NMBS. In tegenstelling met andere provincie achtte de PVTL het niet nodig om zijn pakket te promoten.

Restauraties :

- Buffet Genebos :

De voor de inrichting van het buffet toegezegde banken uit M1-rijtuigen zijn toegezegd en worden binnenkort verwacht. Hierdoor kan de definitieve inrichting verdergezet worden. Deze inrichting moet ook nog aangevuld worden met de sanitaire installatie en een tentoonstelling aangaande de mijnen. Binnenkort zal ook een aanvraag gedaan worden om een gedeelte van een seinhuis te ontmantelen en over te brengen.

- Bebert :

De administratieve moeilijkheden in verband met de rekonstruktie van de Crampton-buis zijn achter de rug en zo kan de werkelijke samenbouw binnenkort plaatsvinden. Ondertussen werd de herstelling verdergezet met de heropbouw van de remleidingen en diverse toestellen. Ook het dak moet helemaal vernieuw worden.

- Tentoonstellingswagen :

Na de herstelling van het dak, kan de binneninrichting hervat worden : naast de montage van de wanden en plafond in klikplanken, wordt de tentoonstelling ingericht : deze is drieledig : eerst een overzicht van de Limburgse lijnen en stations, een gedeelte wordt voorbehouden aan klein spoorwegmateriaal (konstruktieplaten, toestellen van stoomloks, ...). Het derde deel zou moeten bestaan uit diorama's met Belgische motieven, waarop eventueel miniatuurmodellen geplaatst kunnen worden. Hiervoor zoeken we vrijwilligers om dergelijke miniaturen te maken. Er zouden er een viertal moeten komen, met als voornaamste de uitbeelding van een (kleine) NMBS-stelplaats. Vrijwilligers kunnen contact opnemen met de werkende leden.

Aktiviteitenverslag seizoen '85** Het materieel :

Daar het aankoopbeleid reeds vorig jaar voor een groot gedeelte afgesloten werd, zijn de aanwinsten beperkt gebleven tot een lichte trekker, bestemd voor het rangeerwerk te Zolder.

De tweede geplande aankoop - nl. een dieselstel - ging nog niet door, daar deze reeks 46 nog niet buiten dienst gesteld werd. Verder werden opzoekingen gedaan om een smalspoortentoonstelling in de toekomst te Genebos mogelijk te maken en naarmate de financiële toestand het toelaat, zullen enkele buitendienst gestelde smalspoorloks van de K.S. aangeschaft worden.

Ook de restauraties werden slechts gedeeltelijk uitgevoerd, dit vooral te wijten aan technische problemen (bv. bij onze derde stoomlokomotief) of door overschrijding van het vooropgestelde budget (voor de tentoonstellingswagen).

Ondertussen werd wel het tweede L-rijtuig opgeknapt en kon de herstelbeurt aan het derde rijtuig aangevat worden. Het archislechte weer zorgde hier voor spelbreker bij de schilderwerken.

Voor het komende tussenseizoen wordt geopteerd voor de verdere restauratie van onze derde machine "Bebert", de afwerking van het tentoonstellingsrijtuig, een tussentijdse herstelling van "Simone" (herschikking, nieuwe roosters) en de start van de restauratie van de vierde stomer nl. "Nestor".

** Exploitatie :

Grootste verwezenlijking hierin, was de oprichting van het nieuwe, uitgebreide buffet te Genebos, dat tijdig voor het spoorwegfestival in bedrijf kon komen, doch waarvan de afwerking nog verder gezet moet worden tijdens 1986. Hierbij wordt ook de binneninrichting (met oude banken uit M1-rijtuigen) en de installatie van een tentoonstelling tot doel gesteld.

Ook nieuw in de exploitatie was de inzet van twee stoomlokomotieven tijdens de vakantiemaanden, iets wat uniek is bij de museumlijnen in België. Ondanks deze uitbreiding van de dienst kon toch tot een besparing gekomen worden in de bedrijfskost en kon het kolvenverbruik op het peil van vorig jaar gehouden worden, terwijl het mazout-verbruik verminderde.

Andere uitbreiding van de dienst was het integreren van het bovengronds mijnbezoek in het normale ritstelsel en als bijkomend initiatief de aanpassing van de rittijden, zodat men steeds een kruising met de NMBS had.

Voor de exploitatie werd weer een beroep gedaan op de beide Bi-rijtuigen, de tweede trein reed met de L-rijtuigen. Voor de talrijke groepen met gehandicapten, werd één R-rijtuig omgebouwd om rolstoelgebruikers een volwaardige accommodatie te bieden.

Tijdens de twee ritten in het voorseizoen en de vier ritten in de beide vakantiemaanden werd 2 034 km in stoomtractie afgelegd,

d.i. 20 % dan vorig seizoen en in dieseltraktie 365 km (+ 16 %) afgelegd.

Tijdens de 28 ritdagen (3 meer dan vorig jaar) werden in het totaal 5081 reizigers vervoerd. Deze belangrijke teruggang in het reizigersaantal is vooral te wijten aan een zeer slecht voorseizoen (zeer slecht weer), het ontbreken van de reclameorganisatie van vorig jaar (Dreft) en een minder aantal reizigers tijdens het spoorfestival (keuze tussen de beide mogelijkheden - rit naar Genebos of naar steenstort in plaats van beide). Voor groepen werden 8 bijkomende ritdagen georganiseerd.

Ondanks het feit dat de opvang van de reizigers nog verder aangepast werd - o.m. door een uitbreiding van het pakket met de uitgebreidere doorrit doorheen de mijn - en de uitbreiding te Genebos, moet de opvang op de trein nog verder onder de loep genomen worden. Hier moet men opteren voor een deskundige uitleg voor het mijntraject - sonorisatie? - en een meer klantvriendelijke informatie tijdens de rit zelf. Ook te Genebos moet het dienstenpakket nu verder uitgebouwd worden door o.m. een tentoonstelling en het verwezenlijken van een wandel- of fietsroute.

Ook de opvang van de kinderen en de jeugdgroepen dient een eigen aanpak te krijgen. Verder moet er gezorgd worden voor meer raamactiviteiten op welbepaalde dagen.

** Medewerking :

De versterkte dienst vereiste een hoger aantal personeelsleden, waardoor tijdens de zomermaanden gemiddeld 15 à 16 mensen ingezet moesten worden. Dit bracht soms moeilijkheden met zich mee, dit door een nog te kleine vrijwilligersgroep. Gelukkig liep het aantal werkende leden tijdens dit seizoen nog verder op, doch de T.T.Z. heeft nog steeds een nood aan verdere medewerkers, dit om de overige leden verder te ontlasten.

Ook tijdens de restauratiedagen kan de T.T.Z. nog verdere hulp gebruiken, en bij de oprichting van het buffet werd bewezen dat een enthousiaste groep op korte tijd kan verwezenlijken. Daarom willen we nogmaals een oproep doen om vooral de weken voor de aanvang van het seizoen een extra inspanning te doen, zodat we in goede omstandigheden kunnen starten.

Ook voor het werk achter de schermen zijn nog dringend helpende handen nodig en hiervoor zou iedereen van de raad van beheer een eigen taak moeten krijgen op het vlak van public relations, reclame, administratie en vooral de mogelijkheden voor de aanvraag van subsidies en prijsofferten. Tot op dit ogenblik werden deze mensen te weinig bij de eigenlijke museumwerking betrokken.

Anderzijds is de hulp van de mijn zelf nog steeds indrukwekkend en willen we de directie en het personeel hartelijk danken voor het onthaal, het gebruik van de lijn maar vooral voor de spontane hulp bij diverse problemen. Anderzijds is de samenwerking met de VOKZ voor het eerst bij het spoorwegfestival concreet gerealiseerd door de geleide bezoeken op de mijn en hopen we dat deze samenwerking in de toekomst nog intenser zal kunnen georganiseerd worden.

Ook de opmerkelijke samenwerking van de N.M.B.S. blijft zeer gunstig evolueren en konden tal van aankopen en vragen voor tentoonstellingen vlot afgehandeld worden en ook hier zou de samenwerking op lokaal vlak tot nog meer mogelijkheden leiden.

**** Veiligheid, technische moeilijkheden :**

Ondanks het feit dat in het hoogseizoen steeds gereden werd met twee treinen, zijn hier geen moeilijkheden opgetreden en werden de veiligheidsmaatregelen goed opgevolgd. Enig negatief punt hierbij is echter wel dat de radioverbinding soms te wensen overlaet en dat hierdoor duidelijk op de uurregeling en op handseinen moet gereden worden. Nochtans zou voor 1986 duidelijk werk moeten gemaakt worden van de orde in de werkplaats en op de treinen. Hiervoor is de uitbouw van rekken voor het magazijn en een beveiligde plaats voor het gereedschap dringend nodig. Door de bouw van de loods zijn de werkomstandigheden duidelijk verbeterd, maar in dit verband moeten twee bijkomende punten nog gerealiseerd worden : eerst en vooral het aanbrengen van elektriciteit in de loods en de daarmee gepaard gaande opstelling van een adequate verlichting van de werkplaats en ook de rijtuigen. Anderzijds moet het opstoken van de lokomotieven in de loods mogelijk worden en hiervoor is een rookvang te plaatsen.

Alhoewel er zich geen ongevallen voordeden bij de reizigers, kwamen er wel enkele lichtere ongevallen voor bij de werkers. Oorzaak hierbij is onoplettendheid, het gebruik van niet de juiste gereedschappen en een ondoelmatige (beschermings)kledij.

Op technisch gebied was 1985 een jaar zonder echte problemen, enkele lichte defekten bij de stoomlokomotieven en een onvoorzienbaar defekt bij de diesellok. Wel moet verder aangedrongen worden op een grondig (maandelijks) onderzoek van alle bewegingen onderdelen van de loks, om zo gebreken voortijdig te kunnen opsporen en preventief te kunnen verhelpen.

**** vooruitzichten voor het ritseizoen 1986 :**

Door de minder gunsyige resultaten van 1985, dient in de eerste plaats de public relations en de reclame duidelijk onder handen genomen worden tegen het volgend seizoen. Hiervoor dient ten minste een persoon aangeduid worden die deze taak volledig op zijn schouder neemt. Deze persoon (of een tweede) dient ook de kontakten met de officiële toeristische diensten verder uit te breiden. Anderzijds moet vooral het Waalse landsgedeelte nu duidelijk bewerkt te worden en hiervoor is de vertaling van alle persberichten en alle beschrijvingen nodig.

Het ritschema werd algemeen goed bevonden door de reizigers en daarom wordt deze ongewijzigd overgenomen. Wel dienen verdere raamactiviteiten georganiseerd te worden en dient een duidelijke onderrichting te komen voor de opvang van de reizigers, zowel te Zolder als op de trein.

Dit probleem zal volgend jaar nochtans voor het grootste gedeelte opgelost zijn, dit door de indienstname van de tentoonstellingswagen te Zolder en door de inrichting van een tentoonstelling te Genebos.

Ander punt is de bezichtiging van het afgesteld materieel te Zolder : verschillende geïnteresseerden willen dit, doch het gebrek aan mensen te Zolder en weinig publieksvriendelijke plaats verhinderen dit. Zodoende zouden de loods en de afstelsporen toegankelijk gemaakt moeten worden voor bezoekers (opruimen, onkruidverdelging, aanleg van een dienstrap met spoorovergang, ...).

Nochtans dient voor het feit dat de TTZ in 1986 zijn lustrum viert opmerkelijker programma opgesteld te worden : eerst en vooral moet de indienstneming van de derde stoomlokomotief tijdens het volgende seizoen een feit worden. Met testritten vanaf begin juni en de officiële inhuldiging op 20/21 juli moet dit het kenmerk worden voor 1986. Verder moet ook de aankoop van het dieselstel reeks 46 een feit worden, dit punt hangt in grote mate af van het tijdstip van schrapping door de NMBS.

Anderzijds moet een eerste fase gestart worden bij de uitbouw van de tentoonstelling, met o.a. een gedeelte van een seinhuis en het eerste smalspoormaterieel van de mijn.

Anderzijds wordt ook geopteerd voor het uitvoeren van enkele raamactiviteiten, zo blijft de speciale fotorit - in aangepast vorm - in het programma, ook aan de TTZ-dag wordt weer meegedaan, nieuw zijn de winterritten op de laatste zondag van november.

Onderstaand het ritstema voor 1986 :

** Mei :	zondag	18 mei	
	maandag	19 mei	
** Juni :	zondag	1 juni	
	zondag	15 juni	
	zondag	22 juni	Fotorit om 14.00
	zondag	29 juni	
** Juli	zondag	6 juli	
	zondag	13 juli	
	zondag	20 juli	Inhuldiging derde stoomlok "Bebert" om 13.30
	maandag	21 juli	
	zondag	27 juli	
** Augustus	zondag	3 augustus	
	zondag	10 augustus	
	vrijdag	15 augustus	Spoorwegfestival
	zaterdag	16 augustus	
	zondag	17 augustus	
	zondag	24 augustus	
	zondag	31 augustus	
** September	zondag	7 september	Geleide wandeling van de TTZ om 14.00
** Oktober	zondag	5 oktober	Trein-tram-bus-dag '86
** November	zondag	30 november	St-Niklaasritten

Uurregeling

Zolder-mijn TTZ	14.00	15.00	16.00	17.00
Genebos °	14.25	15.45	16.25	17.45
Genebos	14.50	16.20	16.50	18.20
Zolder-mijn TTZ °	15.35	16.45	17.25	18.45

* : rijden enkel in juli en augustus

** De vereniging :

Zoals reeds bemerkt, is de TTz-aktueel verder uitgebreid en verbeterd : dit was mogelijk door enerzijds door de verhoging van het lidgeld, anderzijds door het groter aantal leden. Voor 1986 wordt gepoogd het peil nog verder te verbeteren, verder is de uitgave van een bijzonder nummer geprogrammeerd : dit zou een tweede vakantiegids worden, doch ditmaal gesitueerd in het verleden met de volledige stelplaatsindeling, inzet, leveringen, ... voor het gekozen jaar (voor het eerste nummer 1956). Anderzijds is de uitgave van de herdruk van brochure 1 (type 25) en de druk van brochure 10 (type 7) voorzien.

Overzichtstabel van het seizoen 1985.

	Magda	Simone	D2	37057	37120	33158	43315	63961	63692	66004	53688	Kolen mazout
v /05			20 km									5000 kg
01/05	10 km		5 km									332 l
12/05	52 km			52 km	52 km							
26/05	52 km			52 km	52 km							
27/05	52 km			52 km	52 km							
02/06	26 km			26 km	26 km				26 km			
09/06	52 km			52 km	52 km							
15/06	26 km			26 km	26 km				26 km			
23/06	52 km			52 km	52 km							
29/06	26 km	20 km	8 km	26 km	26 km					26 km		
30/06	52 km			52 km	52 km							
06/07	26 km			26 km	26 km				26 km			5000 kg
07/07	52 km	52 km		52 km	52 km				52 km			
14/07	52 km	52 km		52 km	52 km	52 km						
21/07	52 km	52 km		78 km	78 km	52 km	26 km					
27/07	26 km			26 km	26 km					26 km		
28/07	52 km	52 km		52 km	52 km	52 km	10 km					8000 kg
04/08	52 km	52 km		52 km	52 km	52 km						
11/08	26 km			26 km	26 km							
12/08	52 km	52 km		52 km	52 km	52 km	26 km					
15/08	78 km	78 km	72 km	78 km	78 km	78 km	78 km		72 km	72 km	52 km	200 l
16/08	78 km	78 km	72 km	78 km	78 km	78 km	78 km		72 km	72 km	26 km	
17/08	78 km	78 km	72 km	78 km	78 km	78 km	78 km		72 km	72 km		150 l
18/08	78 km	78 km	84 km	78 km	78 km	78 km	78 km		84 km	84 km	78 km	
25/08	52 km	52 km		52 km	52 km	26 km	26 km					
01/09	52 km			52 km	52 km							
07/09	26 km			26 km	26 km					26 km		
08/09	52 km			52 km	52 km							
14/09	26 km			26 km	26 km					26 km		
06/10	78 km		24 km	78 km	78 km	24 km	24 km					
Totaal	1338 km	696 km	349 km	1326 km	1326 km	622 km	622 km		444 km	366 km	156 km	18000 kg 682 l
	2034 km											

* Geluidskassette type 12 :

Nadat de 12.004 terug op stal gegaan is voor een lange winter, brengt te T.T.Z. een geluidskassette uit met het karakteristieke geluid van deze "Atlantic", opgenomen tijdens verschillende ritten deze zomer.

Naast verschillende vertrekschènes en doorritten is er ook een strook opgenomen vanop de lokomotief zelf. Deze kassette III kan bekomen worden door storting van 250 BF (+ 40 BF portokosten) op de T.T.Z.-rekening.



Magda tijdens het spoorwegfestival te Zolder-mijn ...



... en de 808 in dienst te Mariembourg.

MUSEA

* Spoorwegmuseum te St-Gillis-Waas

De heemkundige kring van de deelgemeente De Klinge heeft het voornemen om een openluchtmuseum op te richten in verband met de spoorwegmaatschappij Mechelen-Terneuzen. Het is de bedoeling om in het oude station De Klinge een gedeelte van het spoorwegemplacement te rekonstrueren.

* SDP (Dendermonde-Puurs).

Ondanks de ondertekening van de overname van de spoorlijn door de SDP, zijn de problemen nog niet van de baan. Aan beide zijden werd de aansluitingswissel opgebroken. Er werd wel om een aansluiting gevraagd, doch deze werd nog niet toegezegd. De GCI-rijtuigen staan dan ook nog te Muizen en Dendermonde. De lokomotief met vertikale ketel bevindt zich nog te Maldegem.

Voor de museumexploitatie wordt het station Baasrode-noord het uitgangspunt : naast het moderne station, bezit men daar nog over een omloopspoor en twee doodlopende sporen op de loskoer. Hier zou ook de loods gebouwd moeten worden.

* CFV3V (Mariembourg)

Het jaarlijkse stoomfestival werd dit jaar een succes : grote blikvanger hierbij was de pas gerestaureerde tramlokomotief 808, die met drie NMVB-normaalspoorwagens pendelde tussen Mariembourg en Olloy. Ondanks het feit dat men nog een zware tegenslag kende bij de restauratie, werd dit klusje toch op een goede 4 maanden afgehandeld. Nog voor het stoomfestival, nl. op 19 september werd deze lokomotief officieel in bedrijf gesteld en gedoopt door de gouverneur van de provincie Namur.

Anderzijds bereikte de 29.013 Mariembourg tweemaal in één week op 19 september vervoerde deze stomer de deelnemers van het MOROP-kongres, 3 dagen laten vrolijkte hij het stoomfestival op.

* Asvi (Lobbes-Thuin)

Door middel van een inzamelaktie, wil de Asvi een PCC-tramrijtuig van de NMVB terugkopen. Deze rijtuigen werden na hun buiten dienststelling verkocht aan de trammaatschappij van Belgrado (Joegoslavië) en staan er thans voor hun op ruststelling. De bedoeling is het nu om een bedrijfsklaar rijtuig - samen met reserveonderdelen - naar België terug te brengen en hier te laten rijden.

EXPLOITATIE

Lijn 17 : Diest - Tessenderlo - Heppen - Mol

Lengte : 21,9 km (tot Y Beringen)
39,5 km (ganse lijn)

Geschiedenis : Om een verbinding te krijgen tussen Brussel en de Kempen, werd deze lijn Tienen - Diest - Mol door de EB aangelegd en op 27 mei 1878 officieel geopend. Daar waar het eerste deel als Lijn 22 ingeschreven werd, kreeg de verbinding Diest - Mol het lijnnummer 15 toegewezen.

Met de opening van de doorgaande lijn Hasselt-Mol werd de lijn 17 beknot tot Heppen, terwijl het laatste deel als lijn 15 gevoerd werd. Vanaf 29 september 1957 werd het reizigersverkeer verbust.

Stations en stopplaatsen :

FDT	Diest	km 0,0
(LAF)	Schaffen	km 1,4
(LDD)	Deurne	km 3,8
LTD	Tessenderlo	km 9,7
(LOM)	Kwaadmechelen	km 12,9
LPP	Oostham	km 16,7
	Heppen	km 18,9

Vertakkingen :

Y Beringen-mijnen km 21,9 richting Beringen-Hasselt

Private aansluitingen :

- * Tessenderlo Tessenderloo-chemie km 9,7
- * Tessenderlo-industriep. o.a. BASF km 12,9
- * Kwaadmechelen Limburgchemie km 13,1

Afschaffing reizigersdiensten :

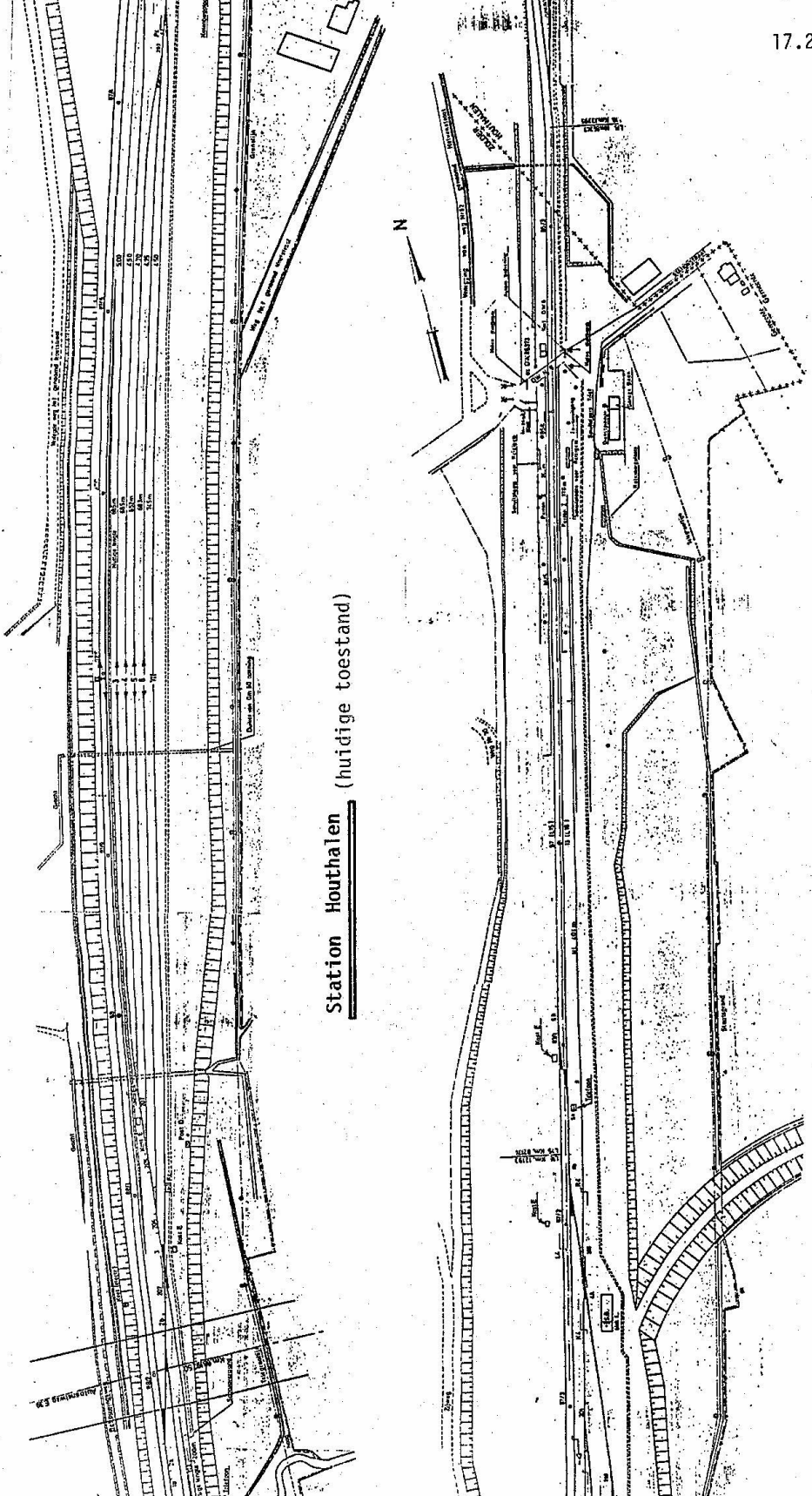
29/09/1957

Buiten dienst : Tessenderlo-Heppen : 1980
Heppen - Y Heppen 1950

17. Diest - Leopoldsburg - Mol 17										
358/355	357/354	357/354	357/354	357/354	357/354	357/354	357/354	357/354	357/354	
					Leuven 33					
4.176,37	7,37	10,41	16,47	18,35	18,35	18,35	18,35	18,35	18,35	
6.847,51	9,02	10,76	12,78	15,03	15,03	15,03	15,03	15,03	15,03	
5.974,9	9,312	10,8018	12,628	14,8	14,8	14,8	14,8	14,8	14,8	
6,48	9,3102	10,8018	12,63012	14,7	14,7	14,7	14,7	14,7	14,7	
6.026,11	9,4827187	10,80422910	12,63163041	14,6	14,6	14,6	14,6	14,6	14,6	
6.174,28	9,2412	10,710	12,5614	14,5	14,5	14,5	14,5	14,5	14,5	
6.229,27	9,2412	10,710	12,5614	14,5	14,5	14,5	14,5	14,5	14,5	
6.333,36	9,3512	10,710	12,5614	14,5	14,5	14,5	14,5	14,5	14,5	
6.333,43	9,3412	10,710	12,5614	14,5	14,5	14,5	14,5	14,5	14,5	
8,40	10,113,5817,34	20,48	27,44	34,40	34,40	34,40	34,40	34,40	34,40	
8,57	10,113,5817,46	20,58	27,54	34,50	34,50	34,50	34,50	34,50	34,50	
8,74	10,113,5817,51	21,1	27,61	34,60	34,60	34,60	34,60	34,60	34,60	

17 Diest - Leopoldsburg - Mol 17									
K	2191	2193	2551	2196	2197	2517	2199	2202	
0 Diest	3,21	3,05	—	9,19	11,23	—	16,31	19,30	—
2 Schaffen	3,26	3,03	—	9,23	11,23	—	16,35	19,30	—
7 Doune (Diest)	3,32	3,14	—	9,28	11,45	—	16,39	19,41	—
10 Tussendoolo	3,41	3,21	—	9,36	11,45	—	16,43	19,41	—
14 Kwaadmechelen	3,47	3,27	—	9,42	11,52	—	16,47	19,41	—
17 Oostham	3,56	3,32	—	9,50	12,01	—	16,51	19,41	—
21 Heppen	4,08	3,40	—	10,02	12,11	—	16,55	19,41	—
24 Leopoldsburg	4,10	3,44	—	10,04	12,15	—	16,57	19,41	—
31 Balon-Nethe	4,14	3,48	—	10,08	12,19	—	16,59	19,41	—
33 Mol	4,25	3,58	—	10,21	12,31	—	17,02	19,41	—
37 Mol	4,31	3,63	—	10,27	12,37	—	17,08	19,41	—

Station Houthalen (huidige toestand)



Lijn 18 : Winterslag - Houthalen - Neerpelt - Achel

Lengte : 35,8 km tot Neerpelt
44,3 km tot aan de Nederlandse grens

Geschiedenis : Om de Limburgse Kempen te ontsluiten, kreeg de Liègeois-Limbourgeois de concessie om een lijn aan te leggen tussen Hasselt en Eindhoven over Neerpelt. Deze lijn kwam al op 20 juli 1866 in dienst en werd vanaf 1 januari 1897 door de EB overgenomen.

Naarmate de Limburgse mijnen naar hun echte ontginning kwamen, drong zich de verbinding van het bekken zich op en werd de lijn Houthalen-Winterslag op 1 juli 1925 geopend. Alhoewel bedoeld voor goederendiensten, bereiden enkele reizigerstreinen richting Waterschei deze verbinding.

Te vermelden valt echter nog dat ook de verbinding Hasselt-Mol gedurende geruime tijd het lijnnummer 18 droeg en dat deze lijn het nummer 19 kreeg.

Stations en stopplaatsen :

FHS	Hasselt	0,0 km
	Zonhoven (Bad)	5,9 km
(LZH)	Zonhoven	7,3 km
GWI	Winterslag	0,0 km lijn 18
MUA	Houthalen	11,8/10,7 km
(LEN)	Helchteren	16,9 km
LWM	Wijchmaal	25,1 km
(LEX)	Eksel	29,0 km
LNP	Neerpelt	35,8 km
(LEL)	Achel	41,7 km
	Nederlandse grens	44,3 km

Vertakkingen :

geen

Private aansluitingen :

- * Zonhoven militaire aansluiting km 1,9
- * Houthalen koolmijn (+ 1974) km 10,7
- * Helchteren Oxhydrique Intern. km 19,1

Afschaffing reizigersdienst :

02/06/1957 (Houthalen-Achel)

Buiten dienst :

/1973 (Neerpelt - NL-grens)

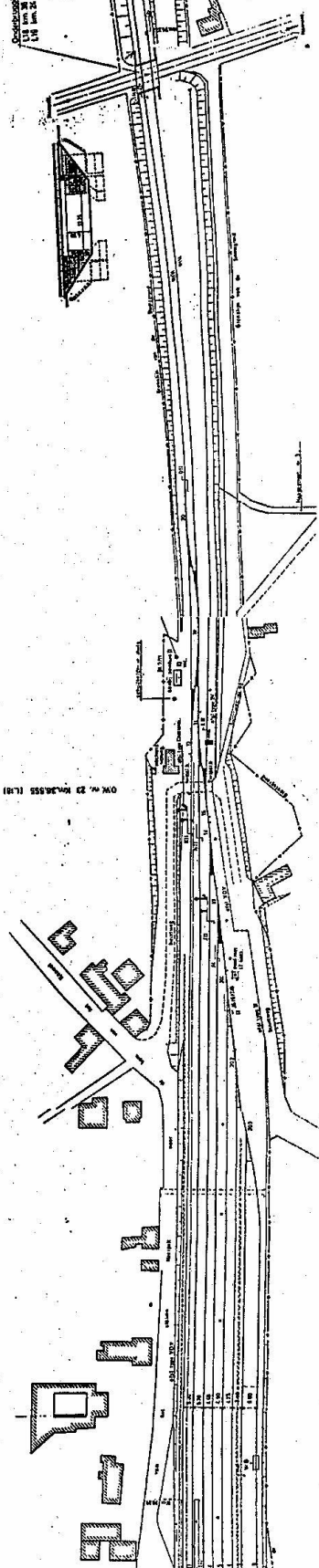
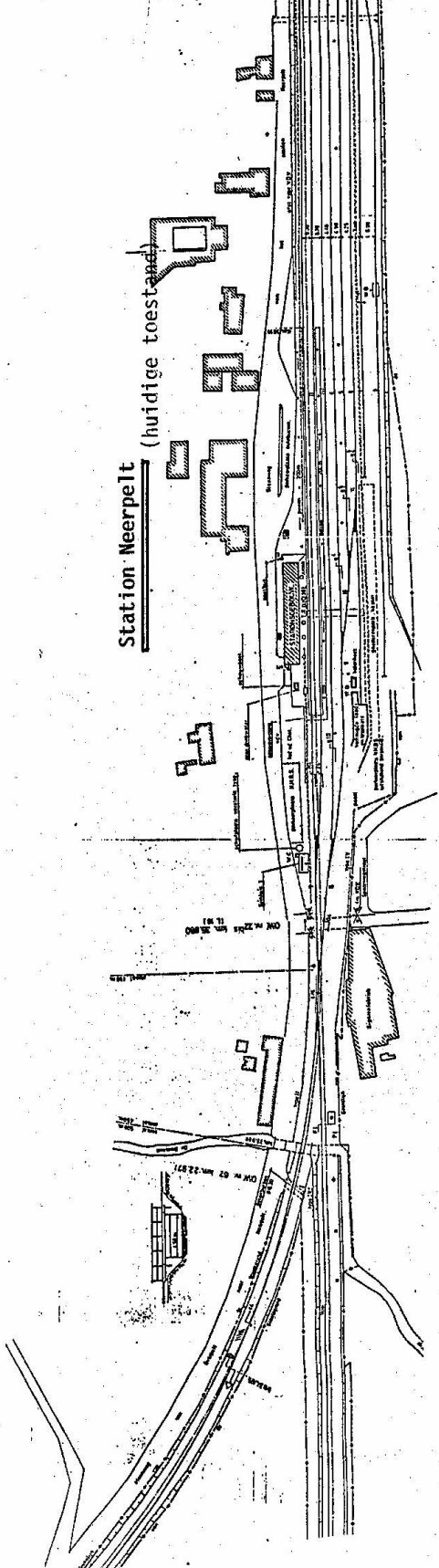
Uitbreken van de lijn :

30/10/1984 (Neerpelt - NL-grens)
beslissing Raad van beheer)

19 Hasselt - Neerpelt - Hamont 19	
K	3888 3220 2212 2824 2398 2226
01 Hasselt	6,47 9,29 12,57 14,83 19,58 20,57 22,44
08 Zonhoven	8,68 9,29 12 15 417 701 722 04
13 Houthalen	7,9 9,47 13,16 15 2117 1921 1823 21
Waterschei	6,56 14,61 14,61 22,56
Zwortberg	7,11 14,68 14,68 22,56
Houthalen	7,26 9,48 13,16 15,19 17,16 21 21 23,21
Helchteren	7,94 9,48 13,25 16 25 17 22 21 23,21
Wijchmaal-Gevoies	7,49 10 11 13,24 15 34 17 20 21 25 23,25
Eksel	7,59 10 16 18 19 21 11 21 21 25 23,43
Neerpelt	7,89 10 19 13 49 16 49 17 21 21 21 14,51
Sint-Hulbrechts-Lille	7,99 10 19 13 50 16 50 17 21 21 21 23,52
Hamont	8 6 10 20 13 20 19 57 17 59 21 18 23 59
	9,12 10,39 14, 4 16 4 18 6 22 8 0 6

19 Hasselt-Waterschei-Neerpelt-Hamont 19	
K	3888 3220 2212 2824 2398 2226
01 Hasselt	— 8,05 — — — —
08 Zonhoven (Bad)	— 1 — — — —
13 Zonhoven	— 8,21 — — 16,86 20,53 —
121 Houthalen	— 8,31 — — 17,06 21,09 —
Waterschei	6,56 14,61 14,61 22,56
Zwortberg	7,04 14,61 14,61 22,56
121 Houthalen	7,22 9,32 15,20 17,07 21,10 23,36
16 Helchteren	7,27 9,36 15,27 17,14 21,17 23,43
24 Wijchmaal-Gevoies	7,92 9,53 15 17 23 21 23 23,59
28 Eksel	7,49 9,00 15,50 17,37 21,40 23,03
25 Neerpelt	7,57 9,06 16,59 17,46 21,48 23,14
39 Sint-Hulbrechts-Lille	8,08 9,06 16,59 17,46 21,48 23,14
39 St-Hulbrechts-Lille	8,17 9,17 16,08 17,54 21,58 23,24
41 Hamont	9,24 9,24 16,16 18,01 22,05 23,31

Station Neerpelt
= (huidige toestand)



MODELBOUW

* nieuwe modellen

(periode september-oktober)

Schaal Ho

* lokomotieven

DB	Diesellokomotief reeks 218 (versie City-bahn)	Fleischmann	4239
DRB	Dieselmotorstel reeks VT 858 (DR-uitvoering)	Trix	2469
DB	Stoomlokomotief reeks 75-0	Märklin	3313
Sncf	Elektrische lokomotief reeks 2D2 9100	Jouef	
Sncf	Elektrische lokomotief reeks BB 27	Jouef	
DRB	Railbus type Wismar (in Ho, Hoe, Hom)	Bemo	
OBB	Stoomlokomotief (smalspoor) (in Hoe)	Liliput	71463

* rijtuigen :

OBB	Tweede klasse rijtuig (ex-DRB)	Roco	44569
OBB	Gemengd 1/2-klasse rijtuig (ex DRB)	Roco	44570
OBB	Bagagerijtuig (ex DRB)	Roco	44571
Sncf	Tweede klasse-rijtuig (ex-DRB)	Roco	44566
Sncf	Gemengd 1/2-klasse-rijtuig (ex-DRB)	Roco	44457
Sncf	Bagagerijtuig (ex DRB)	Roco	44458
nsb	Tweede-klasse rijtuig (ex DRB)	Roco	44565
FS	Sneltrainrijtuig (1/2 klasse)	Roco	44436

* Wagens :

DB	Schuifwandwagen "Viessmann"	Fleischmann	5386
DB	Zelflosser type Fad 159	Roco	46242
FS	Rongenwagen type Ks	Roco	46316
DSB	Rongenwagen type Ks	Roco	46318
SBB	Silowagen type Ygpps	Roco	46391
Bay	Open goederenwagen type Omk	Trix	3631
Bay	Platte wagen type H	Trix	3640
DR	Gesloten goederenwagen "Maggi"	Trix	3602
DB	Platte wagen voor opleggers type Sadkmms 690	Fleischmann	5270/71/72

Schaal n

DB	Diesellokomotief reeks 218 (versie City-bahn)	Fleischmann	7239
DB	Sneltrainwagens 1ste klasse of 2 de klasse	Trix	3150/51
DB	Bagagewagen	Trix	3152
DB	DSG-slaapwagen + DSG restauratierijtuig	Trix	3153/54
DB	City-bahn-rijtuigen (B, AB, BDx)	Fleischmann	8123/24/25

verder enkele goederenwagen (Arnold, Trix)

B. Nieuwe Belgische Modellen :

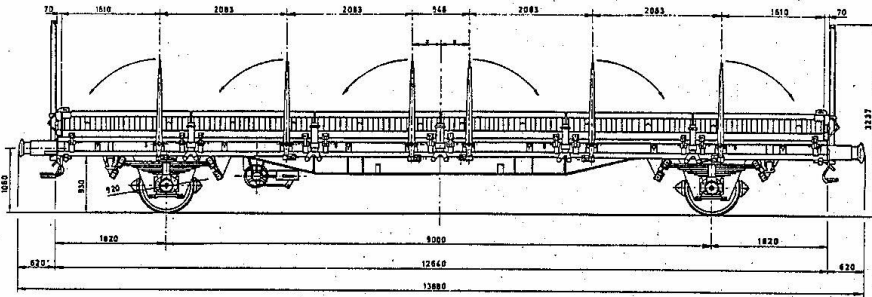
1. Platte wagen type Ks

Roco

Na de versies van de naburige landen bracht Roco nu ook de Belgische versie van deze tweeassige platte wagen uit. In het totaal werden er door de NMBS 1 250 van dergelijke wagens in dienst gesteld tussen 1972 en 1984. Deze wagens wijken in detail wel onderling af, o.m. door de aanwezigheid van een schroefrem en de hoogte van de koprongen.

Het model zelf is exakt op schaal en zeer fijn gedetailleerd, waarbij zelfs de bodem volledig afwerkt werd. Bij het model horen dan ook diverse losse onderdelen, om een verdere afwerking - o.m. de Belgische aanduidingen - mogelijk te maken. Door de zin voor detail ontstaat er wel een nadeel, nl. de lijnheid van de rongen, verplichten een voorzichtige behandeling en de kans voor krombuigen is zeer reeel.

Als besluit een zeer fijn uitgevoerd model tegen een lage prijs.



46319 Platte wagen type Ks

450 BF

2. Rijtuigen met open platforms.

Märklin.

Eindelijk doet Märklin een poging om met Belgisch materiaal uitte pakken, na de diverse modellen van niet-bestaande wagens met commerciële reclame, werd de reeks verder gezet door een aanpassing van de Duitse "Donderbussen" voor de Belgische markt. Deze aanpassing bestaat in het aanbrengen van Belgische aanduidingen op een Duitse kast, zonder verdere aanpassingen. Eerste opmerking hierbij is de kleur die al veel te licht is voor de rijtuigen. En dan de beschrijving: in de catalogus staat nog een aanduiding met gewone cijfers, doch op sommige modellen werd reeds de "echte" cijfervorm geplaatst. Doch daarbij houdt het op: de aangebrachte nummers zijn fout, het monogram "B" werd nooit aangebracht, de witte kleur heeft nooit bestaan. In één woord modellen om vlog te vergeeten en met het deken der liefde toe te dekken, maar zolang er nog "Model" bouwers zijn die alles kopen omdat Märklin het uitbrengt ... bestaat voor deze firma natuurlijk geen behoefte om tot betere kwaliteit te komen. Men krijgt in België wat men zelf wil.

4113 Gemengde 2de/3de klasse rijtuigen met open platforms

4114 2de klasse rijtuig met open platforms (moet normaal 3de klasse zijn)

4115 tweeassige pakwagen

3. Ligrijtuig type J3

Voor het toenemend internationaal verkeer bouwde België 40 ligrijtuigen type J3, met als nummers 14 001 tot 14 040. Reeds een aantal jaren geleden bracht Märklin een model van dit rijtuig op de markt en na verschillende jaren uit productie genomen te zijn, brengt men het onveranderd terug op de markt. Dit model heeft een lengteverhouding van 1/100 zodat er - zoals trouwers bij de meeste merken - compromissen moesten gesloten worden. Bij dit model kortte men het ganse model in en behield het juiste aantal compartimenten maar gevolg hiervan is dat de karakteristieke toegangsdeuren niet tot uiting komen.

Te vermelden valt nog dat men gekozen heeft voor de periode JJ, dus voor de komputernummering. Als besluit een model met de kenmerken uit de jaren '60 in verband met afwerking en detaillering, doch niet aangepast aan de huidige eisen.

4069 : Ligrijtuig type I3 (lengteschaal 1/100)

4. Ligrijtuig type J5 (railtour).

Van de J5 ligrijtuigen werden er een aantal verhuurd aan de reisorganisatie Railtour en voorzien van de karakteristieke "Regenboogschildering". Van een dergelijke rijtuig bracht Märklin een model uit, mooi voor het oog, spektakulair en ... dus goed voor de verkoop. Maar dan ... in plaats van zich enige moeite te veroorloven, wordt gewoon een Duits (!!!) rijtuig omgespoten, dit zonder aanpassingen. Hierdoor komt het dan ook dat enkel de schildering juist is en dat voor het overige men veel fantasie moet hebben om er een Belgisch model van te maken. Kortom : mooi van ver maar ver van een model.

4118 : ligrijtuig type I5 Railtour (lengteschaal 1/100)

4. Nieuwe Katalogus :

Al geruime tijd voor de Messe bracht Roco zijn nieuwe katalogus 1986/87 uit, 244 bladzijden met het ganse spoorweggamma van de firma. Naast de talrijke uitloopmodellen, ook als een blik op de nieuwigheden voor het volgende jaar. De voornaamste zijn :

- DB : stoomlokomotief reeks 41/042
 tenderlokomotief reeks 98-3 (Glaskasten)
 stoomlokomotief reeks 18-1 (in tijdperk I als Württembergische C)
 Elektrische lokomotief reeks E41 (periode III)
 Dieselstel reeks 628
 S-wagen rijtuigen Rhein-Ruhr
- SBB : ellok reeks Ce 6/8 JJ (Krokodil)
- ÖBB : smalspoorlokomotief reeks 1099 met aangepaste rijtuig (Mariazeller bahn)

=====

** Treinsamenstellingen **

- De lokale goederentrein



Foto Anbac

Een geliefd type trein om op een modelbaan na te bootsen is de lokale goederentrein, d.i. de trein die op een zijlijn (of zelfs op een hoofdlijn) de verschillende stations bedient en daar wagens uitrangeert en op de lossporen plaatst. Grootste voordelen zijn hierbij de interessante "spel"mogelijkheden van rangeren, de betrekkelijk geringe lengte van deze trein en de afwisseling van de meegesleepte wagens. In dit nummer beperken we ons tot de periode van het einde van de stoomtractie, nl. de beginjaren '60.

En daar begint de eerste moeilijkheid, nl. de nummering : slechts weinig wagens hebben de pre-komputer nummering, zodat we hier niet teveel in detail mogen gaan.

Dergelijke treinen werden gewoonlijk gesleept door machines type 81 en werden gevormd door de klassieke wagens (gesloten, open en platte wagens), doch de zelflossers kwamen reeds in bedrijf. Laten we een dergelijke trein (zoals afgebeeld op bovenstaande foto) eens analyseren :

Lokomotief	nmbs	type 81	Piko	5/6315	
Gesloten goederenwagen	sncf	type Gs 401	Roco	4377S	*
Open goederenwagen	db	type E 037	Röco	4302S	*
Open goederenwagen	db	type E	Roco	4314S	*
Zelflosser	nmbs	type Eds	Roco	4335E	
Gesloten goederenwagen	sncf	type Gs	Roco	4315A	*
Gesloten goederenwagen	db	type Gs	Roco	4310S	*
Gesloten goederenwagen	nmbs	type G	Piko	5/6445/05	*
Gesloten goederenwagen	nmbs	type Glms	Dacker	227/92	*

* uitgerust met juiste nummering periode III

gewoonlijk werden deze treinen vergezeld door een metalen pakwagen (Dacker)

** Elektriciteit op de Modelbaan **

* L.E.D.'s (Light Emitting Diodes).

* Doel : waar men vroeger voor signalisatiedoelinden nog steeds veel gloeilampjes gebruikte, zijn deze nu vervangen door LED's. Het nadeel van de lampen waren immers de grootte en vooral het stroomverbruik.

* Handelsvormen :

Naast de verschillende speciale vormen (die niet overal te verkrijgen zijn en die duurder zijn), heeft men vooral de diode met ronde kop (3 mm en 5 mm Ø) en deze met recht-hoekige kop. Vooral de eerste soort is voor de modelbouw interessant.

In verband met de kleuren heeft men rode, groene, gele (zowel lichtgeel als donkerder) en blauwig-wit. Verder bestaan er ook tweekleurige uitvoeringen.

* Vorm :

Naast de kunststof bovendeel heeft men steeds twee aansluitdraden, waarvan er één langer is. Dit is steeds de plus-klem (anode).

* Aansluiting :

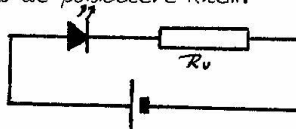
Voor spanningen hoger dan 2 à 3 V moet er steeds een weerstand in serie geschakeld worden. De beperkt de stroom door de diode tot ca. 10 mA. Om deze weerstand te berekenen gebruikt men de volgende formule :

$$\begin{aligned} \text{Weerstand} &= \text{spanning} / \text{stroom in Ampere} \\ &= \text{spanning} / 0,01 \end{aligned}$$

Konkreet betekent dit dat de weerstandswaarde ca. 100 x de aangelegde spanning moet zijn.

- op wisselspanning : geen probleem, de weerstand zelf mag nu kleiner zijn dan de berekende waarde.

- op gelijkspanning : de anode (lange aansluitdraad) aansluiten op de positieve klem.



* Uitmeter van een LED :

Dit kan gedaan worden met een weerstandsmeter of testapparaatje. In één richting moet de meter uitwijken, in de andere meetrichting mag de naald niet uitwijken.

* Lichtwisseling (bv. in loks) :



Door de polariteit te veranderen zal eens de rode LED, dan weer de gele LED oplichten.

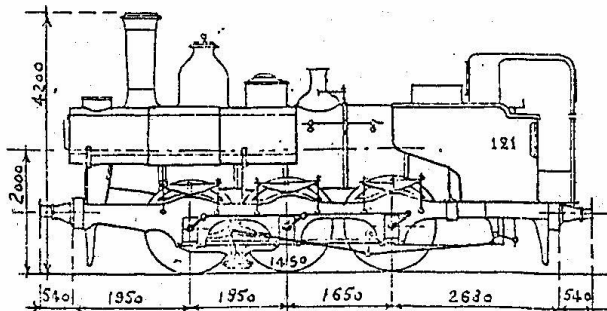
HISTORISCHE BLADZIJDE

Type 52 : (verbouwing)

ex type 43.

Naarmate de treinlasten opliepen, voldeden de oudere machines niet meer en dit was ook het geval voor de typen 43. Daarom ontstond er her plan om deze om te bouwen tot tenderlokomotieven en ze in te zetten in de lokale goederendienst. Dit werk werd toevertrouwd aan het Arsenaal van Mechelen en vanaf 1865 werden 27 of 28 machines omgebouwd. Deze machines zouden het nog een twintigtal jaren uithouden, doch voor de eeuwwisseling waren alle 52-ers buiten dienst gesteld.

Te vermelden valt echter dat de oorspronkelijke nummers behouden bleven.



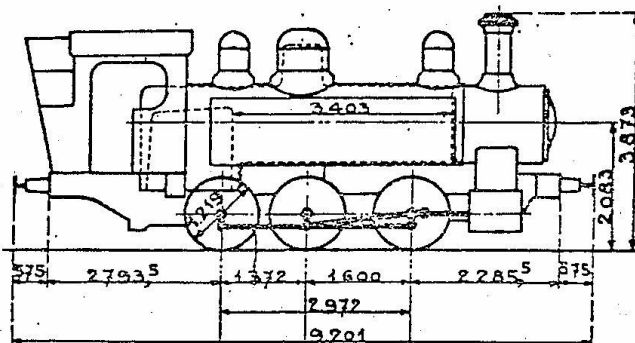
Asindeling :	Ct	Roosterlengte :	
nummering :	niet opeenvolgend	Roosterbreedte :	
Diameter drijfwielen	1450 mm	Roosteropp. :	
Diameter cilinders :	450 mm	Massa (rijvaardig) :	37 800 kg
Zuigerslag :	600 mm	Aslast : 1ste as :	12 600 kg
Verwarmingsopp. haard :	9,03 m ²	2 de as :	13 100 kg
Verwarmingsopp. pijpen :	98,58 m ²	3 de as :	12 100 kg
Totaal verwarmingsopp. :	107,61 m ²		

Type 52 : (van 1917)

ex-R.O.D.

Net zoals bij het type 50, handelt het hier om lokomotieven, die na de WO I vanuit de legeroverschotten opgekocht werden. Van deze drieassige tenderlokomotieven, gebouwd door Baldwin, werden er 38 machines aangeschaft. Ze werden vooral gebruikt in de lichte rangeerdienst en voor lokale goederentreinen. Vanaf 1931 werden ze als type 58 gevoerd. Al deze machines overleefden de tweede wereldoorlog en werden o.a. door de stelplaatsen Schaarbeek, Hasselt, Haine-St-Pierre, Merelbeke, Dendermonde, Aalst, St-Ghislain, Mon-

ceau en Antwerpen. De laatste lokomotieven werden pas in de loop van 1966 buiten dienst gesteld.

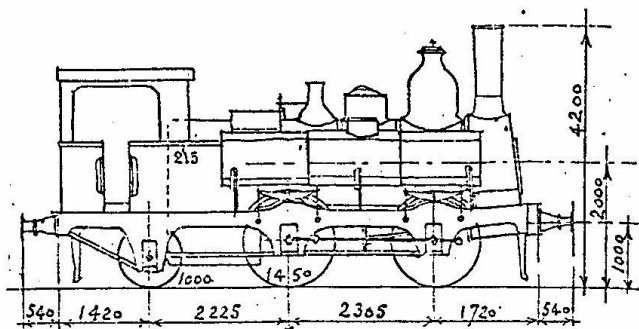


Effektief	38	Roosterlengte :	1 364 mm
nummering :	4559-4596	Roosterbreedte :	1 073 mm
	5800-5837	Roosteropp. :	1,46 m ²
	58.001-038	Keteldruk :	13,36 bar
Diameterdrijfwielen :	1 219 mm	Inhoud ketel :	2,680 m ³
Zuigerslag :	609 mm	Volume stoomkamer :	1,010 m ³
Diameter cilinders :	406 mm	Opp. stoomafgifte :	4,77 m ²
Aantal kl. vlampijpen :	135	Massa (leeg) :	29 112 kg
diameter kl. vlampijpen :	45/50 mm	Massa (rijvaardig) :	37 529 kg
Lengte vlampijpen :	3 403 mm	Aslast : 1ste as :	12 392 kg
Verwarmingsopp. haard :	6,59 m ²	2 de as :	12 963 kg
Verwarmingsopp. pijpen :	66,10 m ²	3 de as :	12 174 kg
Totaal verwarmingsopp. :	72,69 m ²	Inhoud kolenbakken :	1,524 ton
		Inhoud watertenders :	4,544 m ³

Type 53 : (verbouwing)

ex-type 44

In analogie met het type 43, ontstonden uit het type 44, dat uit 8 exemplaren bestond, na verbouwing tenderlokomotieven, die ook ingezet werden in de rangeerdienst en de lokale goederdienst. Ook hier werd het Arsenaal onder de arm genomen, die deze transformaties uitvoerde. In tegenstelling met de vorige machines werd hier de derde gekoppelde as losgekoppeld en kreeg men slechts twee aandrijfassen. Tegen het eind der 80-er jaren waren alle machines uit bedrijf genomen.



Asindeling :	Bit	Roosterlengte :	
nummering :	213-220	Roosterbreedte :	
Diameter drijfwielen :	1 450 mm	Roosteropp. :	
Diameter loopwielen :	1 000 mm	Keteldruk :	8 bar
Zuigerslag :	600 mm	Massa (rijvaardig) :	33 750 kg
Diameter cilinders :	450 mm	Aslast : 1ste as :	11 800 kg
Verwarmingsopp. haard :	7,233 m ²	2 de as :	12 250 kg
Verwarmingsopp. pijpen :	83,949 m ²	3 de as :	9 700 kg
Totaal verwarmingsopp. :	91,182 m ²		

Type 53 : (van 1904)

ex- type 23

Deze bekende rangeerlokomotief, die voor 1931 de typeaanduiding 23 had, werd reeds in TTZ-aktueel 8 behandeld.

Type 54 : (van 1870)

ex S.G.E.

In 1870 leverde Tubize 10 drieassige lokomotieven voor het slepen van zware goederentreinen aan de S.G.E. Daar ze veelvuldig tot inzet kwamen voor de kolentreinen, kregen ze de bijnaam "Charbonnières" en droegen de nummers 165 tot 174. Na de overname van de S.G.E. door de EB, werden deze machines hernummerd in 516 tot 525 en deden tot in de '80 jaren van de vorige eeuw dienst voor tal van goederentreinen. In 1889 werden de nummers definitief overgenomen door nieuw geleverde machines.

Asindeling :	C	Roosterlengte :	
nummering : SGE :	165-174	Roosterbreedte :	
EB :	516-525	Roosteropp. :	
Diameter drijfwielen :	1 100 mm	Keteldruk :	8 bar
Diameter cilinders /	445 mm	Massa (rijvaardig) :	37 750 kg
Zuigerslag :	600 mm	Aslast : 1ste as :	11 800 kg
Verwarmingsopp. haard :	5 160 m ²	2 de as :	13 250 kg
Verwarmingsopp. pijpen :	99,767 m ²	3 de as :	12 700 kg
Totaal verwarmingsopp. :	104,927 m ²		

Type 55 : (van 1872)

ex-G.C.L.

Voor de stationsrangeringen bestelde de G.C.L. zes drieassige tenderlokomotieven en deze werden door Evrard eind 1873 geleverd en kregen bij de G.C.L. de nummers 123 tot 128.

Doch enkele maanden later werden ze al door de EB overgenomen en droegen hier de nummers 972 tot 977. Ze bleven nochtans overwegend op hun stamlijn aanwezig en vier machines haalden nog de eeuwisseling. Laatst inzet werd opgetekend te Brussel-LW en Namur. In 1908 werden ze definitief uit het bestand geschrapt.

Asindeling :	Ct	Roosterlengte :	
nummering : GCL :	123-128	Roosterbreedte :	
EB :	972-977	Roosteropp. :	
Diameter drijfwielen :	1 270 mm	Keteldruk :	8 bar
Diameter cilinders :	410 mm	Massa (rijvaardig) :	32 000 kg
Zuigerslag :	600 mm	Aslast : 1ste as :	9 800 kg
Verwarmingsopp. haard :	7,023 m ²	2 de as :	11 200 kg
Verwarmingsopp. pijpen :	60,175 m ²	3 de as :	11 000 kg
Totaal verwarmingsopp. :	67,198 m ²		

Type 56 : nooit toegekend

Type 57 : (van 1917) ex type 22

Deze zware tenderlokomotieven, aangekocht na de eerste wereldoorlog, droegen eerst de typeaanduiding 22 en werden in TTZ-aktueel 8 behandeld.

Type 58 : (van 1917) ex-type 52

Dit type werd in dit nummer besproken als type 52.

Type 59 : ex- DRB

Een van de lokomotieven die na de tweede wereldoorlog in België achterbleef was een lokomotief, die door Henschel in 1913 gebouwd voor de private maatschappij Wittemberg-Perleburg en daar het nummer 106 droeg. Deze lokomotief kwam pas in 1942 naar de Deutsche Reichsbahn en werd ingedeeld bij het type T3 met als nummer 89 951.

Maar dadelijk werd deze machines uitgeleend aan een firma te Nivelles en werd bij na bevrijding te Baulers bij het NMBS-bestand ingelijfd. Dit gebeurde officieel op 7 oktober 1944. Kort nadien verhuisde deze lokomotief naar Schaarbeek en verrichte er gedurende zijn ganse Belgische periode rangeerwerk en werd ingezet voor baantreinen. Eerst genummerd als 5900, kreeg deze lok in 1946 het nummer 59.001.

In juni 1950 werd deze tenderlokomotief aan Duitsland teruggegeven.

Asindeling	Ct	Roosterlengte :	1 312 mm
nummering :	5900 -- 59.001	Roosterbreedte :	1 040 mm
Diameter drijfwielen :	1 100 mm	Roosteropp. :	1,36 m ²
Diameter cilinders :	350 mm	Keteldruk :	12 bar
Zuigerslag :	550 mm	Inhoud ketel :	2,57 m ³
Aantal vlampijpen :	132	Inhoud stoomruimte :	0,86 m ³
Diameter vlampijpen :	44,5/49,5	Verdampingsopp. :	4,33 m ²
Lengte vlampijpen :	3 240 mm	Massa (leeg) :	26 200 kg
Verwarmingsopp. haard :	5,60 m ²	Massa (rijvaardig) :	35 900 kg
Verwarmingsopp. pijpen :	50,07 m ²	Aslast : 1ste as :	12 000 kg
Totaal verwarmingsopp. :	55,67 m ²	2 de as :	11 900 kg
		3 de as :	12 000 kg

* nota : de waarden zijn benaderend, verschillende bouwversies wijken enigszins af in sommige afmetingen.

Verbeteringen TTZ-aktueel 16 :

Type 50 : vanaf 03/1931 bleven er slechts 5 lokomotieven type 50 over, de rest was op dat ogenblik verkocht.

=====

Nummering		Type	Bouwer	Fabr.nr	in dienst	Verbouw.	Uit dienst	Opmerkingen
WO I	1931	1946						
1945	04286		12	Tubize	812	/1891		WO I
1946	04252		12	Tubize	813	/1891		WO I
1947	04253		12	Tubize	814	/1891		WO I
1948			12	Tubize	815	/1891		1921-26
1949			12	Tubize	816	/1891		1921-26
1950	04254		12	Tubize	817	/1891		WO I
1951			12	St-Léonard	878	/1891		1921-26
1952			12	St-Léonard	879	/1891		1921-26
1953			12	St-Léonard	880	/1891		WO I
1954	04255		12	St-Léonard	881	/1891		1921-26
1955			12	St-Léonard	882	/1891		1921-26
1956		1134	11	Couillet	1005	/1891		
1957		1135	11	Couillet	1006	/1891		04/1949
1958	07276		11	Couillet	1007	/1891		WO I
1959	07277	1136	11	Couillet	1008	/1891		04/1949
1960		1137	11	Couillet	1009	/1891		06/1949
1961		1138	11	Couillet	1010	/1891		04/1949
1962			11	Hanrez	29	/1891		WO I
1963			11	Hanrez	30	/1891		WO I
1964		1139	11	Hanrez	31	/1891		
1965	07209		11	Hanrez	32	/1891		WO I
1966			25	Carels	298	/1891		1926-31
1967		2540	25	Carels	299	/1891		
1968	01047		25	Carels	300	/1891		WO I
1969			25	Carels	301	/1891		1921-26
1970		2617	25	Haine-St-Pierre	410	/1891		
1971			25	Haine-St-Pierre	411	/1891		1926-31
1972			25	Haine-St-Pierre	412	/1891		1926-31
1973		2541	25	Haine-St-Pierre	413	/1891		
1974			25	St-Léonard	888	/1891		1926-31
1975	01122		25	St-Léonard	889	/1891		WO I
1976	01011		25	St-Léonard	890	/1891		WO I
1977		2542	25	St-Léonard	891	/1891		
1978			25	La Croÿère	826	/1891		1926-31
1979	61200	2543	25	La Croÿère	825	/1891		
1980	01048		25	La Croÿère	827	/1891		WO I
1981	01012		25	La Croÿère	828	/1891		WO I
1982	01218		25	Cockerill	1676	/1891		WO I
1983	01219	2613	25	Cockerill	1677	/1891		
1984			25	Cockerill	1678	/1891		1926-31
1985			25	Cockerill	1679	/1891		1921-26
1986	04256		12	La Meuse	1225	/1892		WO I
1987	04257		12	La Meuse	1226	/1892		WO I
1988	04258		12	La Meuse	1227	/1892		WO I
1989			12	Cockerill	1715	/1892		1921-26
1990	04259		12	Cockerill	1716	/1892		WO I
1991	04260		12	Cockerill	1717	/1892		WO I
1992	04220		12	Cockerill	1718	/1892		1926-31 T in type 12bis
1993			12	Carels	304	/1892		1921-26
1994	04261		12	Carels	305	/1892		WO I
1995	04221		12	St-Léonard	917	/1892		WO I
1996	04262		12	St-Léonard	918	/1892		WO I
1997			12	St-Léonard	919	/1892		1921-26
1998	04213		12	Haine-St-Pierre	419	/1892		WO I
1999			12	Haine-St-Pierre	420	/1892		WO I
2000			12	Haine-St-Pierre	421	/1892		1926-31 T in type 12bis
2001				Carels	255	/1886		HL + bagageafd.
2002				Carels	256	/1886		Loco-fourgon
2003			I	Carels	257	/1886		id.
2004			I	Carels	258	/1886		WO I
2005			I	Carels	259	/1886		1905-07
2006			I	Carels	260	/1886		WO I T in Atelier-lok
2007			I	Carels	261	/1886		1907-11
2008			I	St-Léonard	736	/1886		1907-11
2009			I	St-Léonard	737	/1886		WO I
2010			I	St-Léonard	738	/1886		1907-11
2011			I	St-Léonard	739	/1886		WO I
2012			I	St-Léonard	740	/1886		n /1921
2013			I	St-Léonard	741	/1886		1905-07
2014			I	St-Léonard	742	/1886		WO I
2015			I	St-Léonard	743	/1886		WO I
2016			I	St-Léonard	744	/1886		WO I
2017			I	St-Léonard	745	/1886		1907-11
2018			I	St-Léonard	746	/1886		1907-11
2019			I	St-Léonard	747	/1886		WO I
2020			I	Haine-St-Pierre	249	/1886		1916-21
2021			I	Haine-St-Pierre	250	/1886		WO I
2022			I	Haine-St-Pierre	251	/1886		1907-11
2023	07355		I	Haine-St-Pierre	252	/1886		WO I
2024			I	Haine-St-Pierre	253	/1886		1905-07
2025	07354		I	Haine-St-Pierre	254	/1886		WO I
2026	06137		I	Haine-St-Pierre	255	/1886		WO I
2027			I	Haine-St-Pierre	256	/1886		1907-11
2028			I	Haine-St-Pierre	257	/1886		WO I
2029			I	Hanrez	13	/1886		1905-07

Nummering	Type	Bouwer	Fabr:nr	In dienst	Verbouw:	Uit dienst	Opmerkingen
WO I	1931	1946					
2030	I	Hanrez	14	/1886		WO I	
2031	I	Hanrez	15	/1886		1907-11	
2032	I	Hanrez	16	/1886		WO I	
2033	I	Tubize		/1886		WO I	
2034	I	Tubize		/1886		1905-07	
2035	I	Tubize		/1886		1907-11	
2036	I	Tubize		/1886		WO I	
2037	II	Couillet	970	/1890		1905-07	
2038	II	Couillet	971	/1890		n /1921	
2039	II	Couillet	972	/1890		WO I	
2040	II	Couillet	973	/1890		WO I	
2041	II	Couillet	974	/1890		WO I	
2042	II	Lambert	28	/1890		WO I	
2043	II	Lambert	29	/1890		n /1921	
2044	II	Lambert	30	/1890		WO I	
2045	II	Lambert	31	/1890		WO I	
2046	II	Lambert	32	/1890		WO I	
2047	07294	51 Carels	318	/1895		WO I	
2048	07278	5290	51 Carels	319	/1895	02/1938	
2049		51 Carels	320	/1895		WO I	
2050	07279	51 Carels	321	/1895		WO I	
2051		51 St-Léonard	984	/1895		WO I	
2052		5291 51.191	51 St-Léonard	985	/1895	04/1958	
2053	07280	51 Couillet	1125	/1895		WO I	
2054		51 Couillet	1126	/1895		WO I	
2055	07080	51 Haine-St-Pierre	473	/1895		WO I	
2056	07081	51 Haine-St-Pierre	474	/1895		WO I	
2057		5292	51 Haine-St-Pierre	475	/1895	06/1938	
2058	07281	51 Couillet	1122	/1895		WO I	
2059		5293	51 Couillet	1123	/1895	06/1936	(1)
2060	07282	5294	51 Couillet	1124	/1895	02/1938	
2061	07283	51 La Meuse	1300	/1894		WO I	
2062	07284	5295 51.195	51 La Meuse	1301	/1894	12/1956	
2063	07285	51 Tubize	935	/1894		WO I	
2064		5296	51 Tubize	936	/1894	06/1938	Bij de P.O. in WO I
2065		5297 51.197	51 Hanrez	47	/1895	08/1957	
2066		5148 51.048	51 Hanrez	48	/1895	07/1954	
2067		2544	25 Cockerill	1890	/1895		
2068	01214		25 Cockerill	1891	/1895	1926-31	T in type 25bis
2069	01123	2545	25 Cockerill	1892	/1895		
2070		2624	25 Cockerill	1893	/1895		
2071			25 St-Léonard	987	/1895	1926-31	
2072			25 St-Léonard	988	/1895	1926-31	
2073			25 La Croyère	1057	/1895	1921-25	
2074		2546	25 La Croyère	1058	/1895		
2075		2547	25 La Croyère	1059	/1895		
2076		2548	25 La Croyère	1060	/1895		
2077			25 La Meuse	1303	/1894	1926-31	
2078		2627	25 La Meuse	1304	/1894		
2079			25 Tubize	953	/1895	1926-31	T in type 25bis
2080		2549	25 Tubize	954	/1895		
2081			25 Haine-St-Pierre	480	/1895	1921-26	
2082	01018		25 Carels	322	/1896	WO I	
2083			25 Carels	323	/1896	1921-26	
2084			25 Hanrez	49	/1896	1921-26	
2085			25 Hanrez	50	/1896	1921-26	
2086		2550	25 Couillet	1133	/1896		
2087		2551	25 Couillet	1134	/1896		
2088			25 Tubize	980	/1896	1921-26	
2089		2552	25 Tubize	981	/1896		
2090	01049		25 La Croyère	1061	/1895	WO I	
2091	01124		25 La Croyère	1062	/1895	WO I	
2092	04222		12 Couillet	1142	/1896	WO I	
2093	04223		12 St-Léonard	1021	/1896	WO I	
2094	04289		12 St-Léonard	1022	/1896	WO I	
2095			12 Haine-St-Pierre	501	/1895	WO I	
2096	04264		12 Haine-St-Pierre	502	/1895	WO I	
2097	04265		12 Cockerill	1921	/1896	1921-26	
2098	04287		12 Cockerill	1922	/1896	WO I	
2099	04266		12 La Croyère	1064	/1896	WO I	
2100	04267		12 La Croyère	1065	/1896	WO I	
2101			6 La Croyère	861	/1892	WO I	
2102	03226		6 La Croyère	862	/1892	WO I	T in type 6bis
2103			6 La Croyère	863	/1892	1907-11	
2104			6 La Croyère	864	/1892	WO I	
2105	03251		6 La Croyère	865	/1892	WO I	T in type 6bis
2106	03252		6 Couillet	1044	/1892	WO I	
2107			6 Couillet	1045	/1892	WO I	
2108			6 Couillet	1046	/1892	1907-11	
2109			6 Couillet	1047	/1892	WO I	
2110			6 Couillet	1048	/1892	WO I	
2111	03202		6 La Croyère	876	/1893	WO I	
2112			6 La Croyère	877	/1893	WO I	
2113	03234		6 La Croyère	878	/1893	WO I	

(1) : verkocht aan meubelfabriek "De Coene" te Kortrijk.

Nummering		Type	Bouwer	Fabr.nr.	In dienst	Verbouw.	Uit dienst	Opmerkingen
WO I	1931	1946						
2114			6	La Croyère	879	/1893	WO I	
2115			11	La Meuse	1245	/1892	WO I	
2116		1140	11	La Meuse	1246	/1892		
2117	07286		11	La Meuse	1247	/1892	WO I	
2118	07331	1141	11	Tubize	869	/1892	06/1948	
2119	07082		11	Tubize	870	/1892	WO I	
2120			11	Tubize	871	/1892	1921-26	
2121	07295		11	Hanrez	33	/1893	WO I	
2122			11	Hanrez	34	/1893	WO I	
2123			11	Hanrez	35	/1893	WO I	
2124			11	Hanrez	36	/1893	WO I	
2125	07287		11	Carels	306	/1893	WO I	
2126	07288		11	Carels	307	/1893	WO I	
2127			11	Carels	308	/1893	WO I	
2128	07136		11	Carels	309	/1893	WO I	
2129		1142	11	Carels	310	/1893		
2130	04268		12	Tubize	889	/1894	WO I	
2131	04269		12	Tubize	890	/1894	WO I	
2132			12	Haine-St-Pierre	436	/1894	WO I	
2133	04214		12	Haine-St-Pierre	437	/1894	1926-31	T in type 12bis
2134	04270		12	Carels	313	/1894	WO I	
2135	04271		12	Carels	314	/1894	1926-31	T in type 12bis
2136	04272		12	St-Léonard	944	/1894	WO I	
2137			12	St-Léonard	945	/1894	WO I	
2138			12	La Meuse	1257	/1893	1921-26	
2139	04224		12	La Meuse	1258	/1893	1926-31	
2140	04273		12	La Croyère	945	/1894	WO I	
2141			12	La Croyère	962	/1894	1921-26	
2142			12	Cockerill	1798	/1894	WO I	
2143	04225		12	Cockerill	1799	/1894	WO I	
2144			12	Cockerill	1800	/1894	WO I	
2145	04274		12	Couillet	1082	/1893	WO I	T in type 12bis
2146			12	Couillet	1083	/1893	WO I	T in type 12bis
2147	04275		12	Couillet	1084	/1893	WO I	
2148			12	Couillet	1085	/1893	1921-26	
2149	04276		12	Couillet	1086	/1893	WO I	
2150	04229		12	Couillet	1088	/1893	WO I	
2151	04277		12	Couillet	1089	/1893	WO I	
2152	04278		12	Couillet	1090	/1893	WO I	
2153			12	Tubize	897	/1894	1921-26	
2154			12	Tubize	898	/1894	1921-26	
2155			12	Tubize	899	/1894	1926-31	t in type 12bis
2156	04279		12	Carels	311	/1893	WO I	
2157			12	Carels	312	/1893	1926-31	T in type 12bis
2158			12	La meuse	1264	/1893	1926-31	t in type 12bis
2159	04280		12	La Meuse	1265	/1893	WO I	
2160	04281		12	St-Léonard	946	/1893	WO I	
2161			12	Cockerill	1812	/1894	WO I	
2162	04230		12	Cockerill	1813	/1894	WO I	
2163			12	La Croyère	946	/1894	WO I	T in type 12bis
2164	01221		25	La Croyère	1013	/1894	WO I	
2165			25	La Croyère	1014	/1894	1926-31	
2166	01222		25	La Croyère	1015	/1894	WO I	
2167	01099		25	La croyère	1016	/1894	1926-31	T in type 25bis
2168			25	Couillet	1107	/1895	WO I	
2169	01170		25	Couillet	1108	/1895	WO I	
2170			25	Couillet	1109	/1895	1926-31	
2171	01056		25	Cockerill	1866	/1895	1921-26	
2172			25	Cockerill	1867	/1895	1926-31	
2173		2553	25	Cockerill	1868	/1895		
2174		2554	25	Cockerill	1869	/1895		
2175	01013		25	Tubize	922	/1894	WO I	
2176			25	Tubize	923	/1894	1921-26	
2177		2555	25	Tubize	924	/1894		
2178		2556	25	Tubize	925	/1894		
2179		2619	25	St-Léonard	1036	/1896		
2180	01223		25	St-Léonard	1037	/1896	WO I	
2181			25	La Meuse	1331	/1896	1926-31	
2182			25	La Meuse	1332	/1896	1921-26	
2183			25	La Meuse	1333	/1896	WO I	
2184		2557	25	La Meuse	1334	/1896		
2185	01224		25	Hainesb-Pierre	512	/1896	WO I	
2186	01097		25	Haine-St-Pierre	513	/1896	1926-31	T in type 25bis
2187			25	Haine-St-Pierre	514	/1896	1921-26	
2188			25	Haine-St-Pierre	515	/1896	1926-31	
2189		2558	25	haine-St-Pierre	516	/1896		
2190	01161		25	Carels	326	/1896	WO I	
2191			25	Carels	327	/1896	WO I	
2192		2559	25	Carels	328	/1896		
2193			25	La Croyère	1087	/1896	1926-31	
2194			25	La Croyère	1088	/1896	1921-26	
2195			25	La Croyère	1089	/1896	1921-26	
2196	01165		25	La Croyère	1090	/1896	WO I	
2197		2560	25	La Croyère	1091	/1896		
2198			25	La Croyère	1092	/1896	1921-26	

** Er was eens

De stelplaats MOL (deel II).

Aanvullingen en verbeteringen in ITZ-aktueel 16

- * De foto beeld de 4468 af in plaats van de 4408
- * De stationering van het type 53 is waarschijnlijk nooit effectief uitgevoerd, maar was waarschijnlijk een maatregel op papier.
- * De eerste lokomotieven type 41, die te Mol aankwamen waren de :
 - 41.072 komend van Gouvvy
 - 41.138 komend van Gouvvy
 - 41.150 komend van Statte, alle in maart 1947
- * Bestand op 01/05/1948 : bijvoegen :
 - 41.072 (vanuit Gouvvy op 03/47)
 - 41.088 (vanuit Aarschot op 08/47)
 - 41.130 (vanuit Adinkerke op 09/47)
 - 41.150 (vanuit Statte op 03/47)
 - 41.166 (vanuit Aalst op 01/48)
 - 41.210 (vanuit Kortrijk op 06/47)
 schrappen : 41.056 (bevond zich te Ciney)
- de typen 18 waren slechts op papier te Mol : de werkelijke standplaats was :
 - 18.031 : afgesteld te Leuven (voor sloping)
 - 18.036 : stoomgenerator te Tournai
 - 18.047 : afgesteld te Winterslag (voor sloping)
 - 18.078 : gebruikt voor ketelwassing te Hasselt
- * Bestand op 01/01/1957 : schrappen :
 - 41.054
 - 41.196 (slechts op papier gemuteerd na sluiting van Ciney).

Zoals in het vorige nummer al aangehaald, zou de toestand vanaf 1957 drastisch wijzigen te Mol. Vanaf eind juni van dat jaar kwamen de eerste machines type 64 in deze Kempense stelplaats aan en gedurende hetzelfde jaar zouden 10 lokomotieven type 64 het hoofdeffectief gaan uitmaken. Afkomstig uit diverse stelplaatsen, waren het toch vooral machines uit Berchem, Hasselt en Ath die naar hier afzakten.

Gelijktijdig werden anderzijds de typen 41 afgestaan of buiten dienst gesteld. De laatste machines van dit type verlieten tijdens de zomerregeling Mol, enkele 41-ers bleven echter in de geschriften en wachtten zo op hun definitieve schrapping.

Daar waar het bestand eind 1957 uit de lokomotieven 64.011, 64.014, 64.038, 64.054, 64.057, 64.058, 64.062, 64.076, 64.121, 64.125 zou dit gedurende het volgende jaar verder uitgroeien door de aankomst van de 64.064 en 64.133.

Het inzetgebied - dat grotendeels van het type 41 overgenomen werd - was vrij uitgebreid : vooral reizigersdiensten werden gereden en hier waren de uiterste stations waren Neerpelt-Hamont, Hasselt, Antwerpen-centraal maar ook Aarschot, Leuven en Turnhout. Maar ook in de goederendienst werden enkele treinen gesleept. We moeten wel opmerken dat de doorgaande treinen vooral gereden werden door diesellokomotieven type 201 en ook door de dieselstellen typen 604 en 605.

Naast het reizigersverkeer, had Mol echter ook nog een groter deel aan goederenverkeer en dit werd vooral uitgevoerd door machines type 81 van de stelplaats Hasselt en zo reden deze machines o.m. de lokale goederentreinen naar Neerpelt met bediening van Hamont en was er een tweede dag ingenomen voor de lokale goederentreinen naar Leopoldsburg en Beringen-mijnen.

Aan de toestand van het type 64 kwamen er geen wijzigingen meer, enkel de 64.103 kwam in juni 1959 vanuit Tamines naar Mol afgezakt, doch enkele maanden later verdween die machines naar Tournai, waardoor een effectieve overplaatsing onwaarschijnlijk is.

Tijdens de zomerregeling van 1959 werd de lang bestaande toestand van de inzet het type 81 omgezet in een effectieve stationering van twee machines, nl. de 81.455 en de 81.459, beide afkomstig vanuit Hasselt. Maar nog hetzelfde jaar werd de stationering van het type 81 te Mol ongedaan gemaakt en keerden beide lokomotieven terug naar hun oude stal.

In dezelfde periode werd ook de beslissing genomen om de stelplaats van Mol te sluiten en deze datum werd vastgelegd op 29 mei 1960. Voorheen, nl. in december 1959 ging de 64.058 over in het bestand van Brugge en in april 1960 verhuisde de 64.133 naar Gouvy. De overgebleven 10 machines type 64 (nl. de 64.011, 64.014, 64.038, 664.054, 64.057, 64.062, 64.064, 64.076, 64.121 en 64.125 gingen alle over in het bestand van Hasselt.

Ondanks deze sluiting bleef Mol een personeelsstelplaats en reden ze met lokomotieven van Hasselt. Naast de beide laatste typen, waarbij vooral het type 81 vanaf 1960 nog frekwente gast was te Mol, werd ook het type 29 ingezet zowel voor reizigerstreinen als goederendiensten.

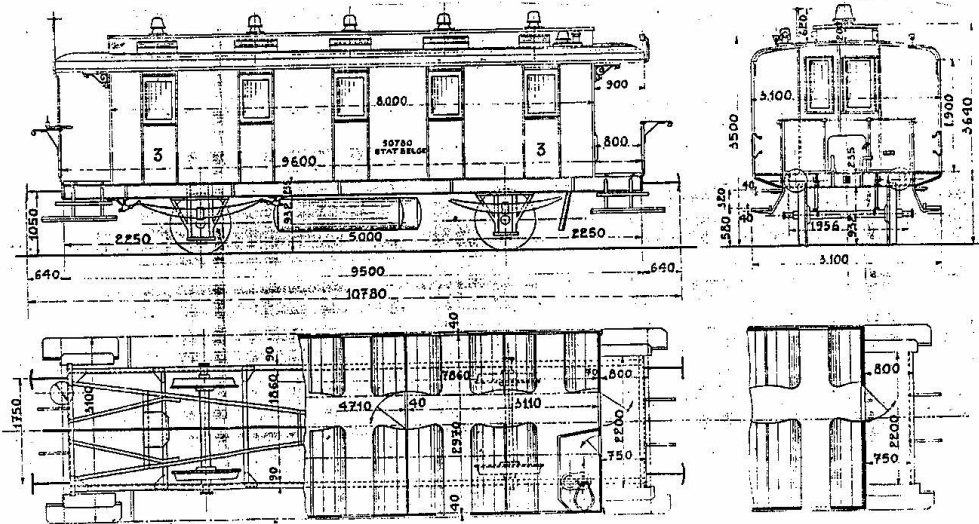
Nochtans was de verdieseling al verder doorgevoerd en naast de diesellokomotieven type 201, zou Hasselt even later kennis maken met de typen 200 en 210 (eerst de prototypen, later de serieuitvoering) en na de overplaatsing vanuit Schaarbeek zou het type 211 de stamlokomotief worden voor de Molse bestuurders, met o.a. reizigersdiensten naar Hasselt en vooral de lokale goederendiensten naar Neerpelt.

Stationeringstabel voor de stelplaats Mol :

Type	1940	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	
T 18																						
T 20																						
T 41																						
T 44																						
T 51																						
T 64																						
T 81																						

** Het rijtuig van de maand **

- Ex Duitse rijtuigen type Ci :



Vanaf het begin van de 80-er jaren van vorige eeuw ontstond er de neiging om bij de Pruisische Staatsspoorwegen (KPEV) tot standardisatie in het rijtuigpark over te gaan. Hiervoor werden eenheidsstekeningen opgesteld. Voor de lokaaltreinen koos men voor de derde-klasse wagen nog steeds voor een tweeeassig rijtuig met open kopplatformen en met 5 compartimenten. Dit rijtuig werd in de tekening I6 van 1882 voorgesteld en nadien in grote hoeveelheden geleverd.

In de loop van de tijd veranderden de objectieven, werd het rijtuig verlengd en kwam men tot 6 of 7 compartimenten.

Na de eerste wereldoorlog kwamen er een groot aantal van deze rijtuigen naar België en op 1 september 1926 werden er nog 110 rijtuigen ingenummerd met nummer gaande van 50 701 tot 50 812.

Hiertussen waren er ook tal van rijtuigen van het type dat hierboven voorgesteld wordt : volgens de plannen van de EB kunnen we zeker zijn van de nrs 50 780 en 50 787 (beide met WC) en 50 713 (zonder WC). Algemeen betroffen het lichte rijtuigen opgebouwd op een stalen chassis. De radafstand bedroeg hierbij 5 000 mm, de lengte 10 780 mm. Het kastgedeelte was volledig uit hout, bekleed met staalplaat. Zowel de inrichting als de uitrusting werd vrij eenvoudig gehouden : kleine schuifvensters, lichte houten banken met middengang, slechts twee afdelingen (2 + 3 compartimenten), weglaten van WC's.

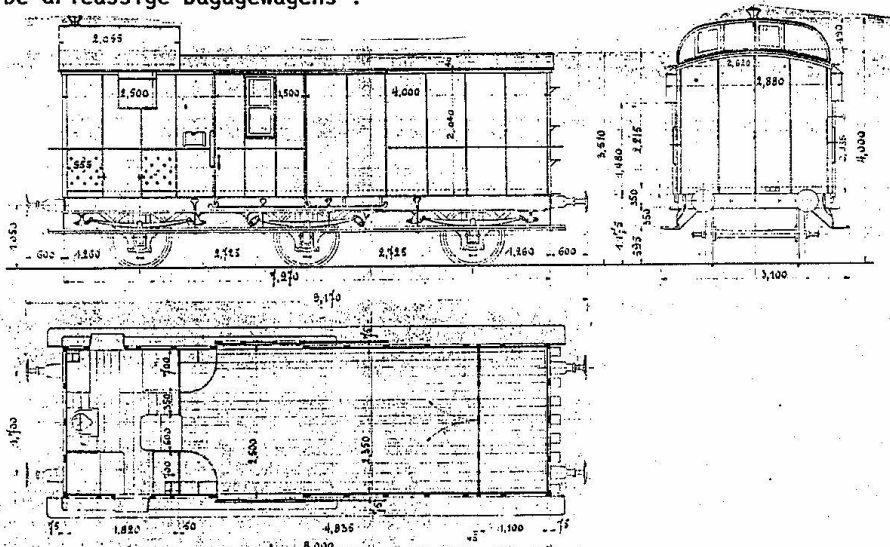
Nochtans werd er resoluut gekozen voor een overgang tussen de rijtuigen, grote ingangsuren en een verbeterde afwerking t.o.v. de vorige rijtuigen.

In België bleven deze rijtuigen vooral in dienst op de lokale lijnen, geslept door lichte tenderlokomotieven type 5, 11 of later 15/16. Wel werden er talrijke verbeteringen aangebracht, zo werd er o.a. een WC ingebouwd, werd de gasverlichting vervangen door elektrische verlichting.

De meeste rijtuigen werden in de dertiger jaren afgesteld, enkele hielden het nog uit tot kort na de tweede wereldoorlog, waarbij weer andere omgebouwd werden tot werkwagen. Het juiste lot van elk rijtuig afzonderlijk is echter niet gekend.

Kenmerken

Nummers :	o.a. 50 780/50 787	o.a. 50 713
Bouwjaar :	1882 - 1913	1882 - 1913
Herkomst :	KPEV	KPEV
Aantal zitplaatsen : C	47	50
Tarra :	12 540 kg	12 540 kg
Lengte kast :	9 600 mm	9 600 mm
Totale lengte :	10 700 mm	10 700 mm
Breedte :	3 100 mm	3 100 mm
Hoogte :	3 640 mm	3 640 mm
Radstand :	5 000 mm	5 000 mm
Verwarming :	stoom	stoom
Verlichting :	gas (systeem Pintsch)	gas (systeem Pintsch)
Remming :	Westinghouse	westinghouse



Vanaf het begin van de 80-er jaren bestond er behoefte om een nieuw type bagagewagen voor reizigerstreinen te ontwerpen, ter vervanging van de oudere tweeassige modellen. Zo werd de opdracht gegeven aan het Arsenal van Mechelen om een drieassig rijtuig te bouwen. In 1882 werd dit rijtuig als nr 7550 afgeleverd. Het was een betrekkelijk zwaar model met een stalen chassis met een korte radstand van slechts 2 x 2 725 mm en een totale lengte van 7 970 mm. De kast was zoals gewoonlijk uit hout vervaardigd, maar met een stalen beplating bekleeed. De inrichting was eerder spartaans : een grote bagageruimte van 4 835 mm lang en 2 500 mm breedte met aan een uiteinde een afsluitbaar gedeelte met een lengte van 1 100 mm. Aan de andere zijde bevond zich een verhoogde uitkijkpost voor de wachters met schrijftafel, twee zitbanken en enkele kasten, waaronder de waardekoffer. Onder die verhoog waren 4 hondehokken aangebracht. De toegang tot de bagageruimte was mogelijk door een 1 500 mm brede schuifdeur aan weerszijden.

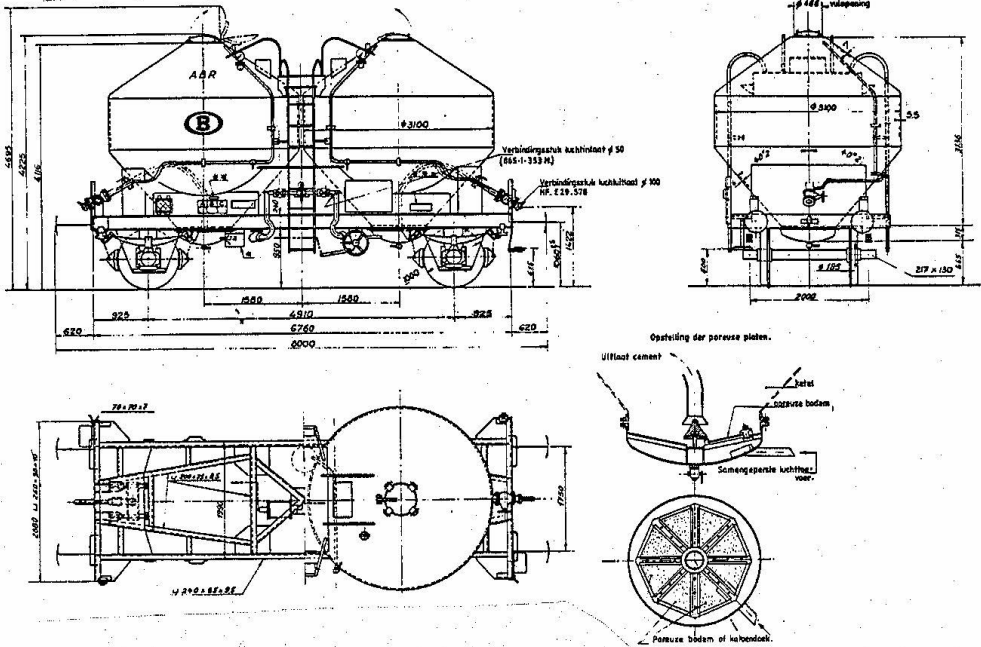
Na dit prototype werden nog 3 verdere aanbestedingen gedaan voor gelijkaardige bagagerijtuigen : In hetzelfde jaar leverde de Société Métallurgique nog 49 rijtuigen genummerd van 7551 tot 7599, de aanbesteding van 29/12/1882 werd ingerijfd door de firma Verhaeghen en geleverd als 7600 tot 7649 (50 stuks). Een jaar later werd de derde aanbesteding (ditmaal 25 rijtuigen) uitgevoerd door opnieuw de Soc. Métallurgique en de nummers waren 7650 tot 7674.

Al deze bagagerijtuigen werden ingezet voor doorgaande reizigerstreinen in het binnenverkeer en kwamen tot inzet voor diverse soorten rijtuigen. Ongeveer vijftig jaar hielden ze het uit op de Belgische sporen, doch de levering van de nieuwe rijtuigen type L en M1 in de dertiger jaren, luidde de afstelling van de laatste exemplaren in.

Kenmerken

Nummers	7550	7551-7599	7600-7649	7650-7674
Aanbesteding :	--	22/11/1882	29/11/1882	20/12/1883
Bouwer :	Arsenaal Mechelen	Soc. Métallurg.	Verhaeghen	Soc. Métall.
Bouwjaar :	1882	1882	1883	1884
Tarra :	13 225 kg	13 850 kg	14 025 kg	13 850 kg
Lengte kast :	7 270 mm	7 270 mm	7 290 mm	7 290 mm
Totale lengte :	9 170 mm	9 170 mm	9 170 mm	9 170 mm
Breedte :	3 100 mm	3 100 mm	3 100 mm	3 100 mm
Breedte kast :	2 880 mm	2 880 mm	2 880 mm	2 880 mm
Hoogte dak :	3 510 mm	3 510 mm	3 510 mm	3 510 mm
Totale hoogte :	4 000 mm	4 000 mm	4 000 mm	4 000 mm
Radstand :	2 x 2 725 mm	2 x 2 725 mm	2 x 2 725 mm	2 x 2 725 mm
Verwarming :	geen (stoomleiding)	geen (stoomleiding)	stoom/ geen	stoom/geen
Verlichting :	gas	gas	gas of olielamp	gas of olielamp
Remming :	Westinghouse	Westinghouse	Westinghouse	Westinghouse

** De silowagen Uc



De cementwagens die in de vorige TTZ-aktueel beschreven werden, hadden één groot nadeel, nl. de lossing: bij wat vochtiger weer klonterde de lading samen en werd de lossing aanzienlijk bemoeilijkt. Daarom kwam men op het lossen onder druk te laten plaatsvinden en daarom werd een nieuw type wagen ontworpen, nl. een wagen met twee luchtdichte silos. In 1960 werd een eerste reeks van 25 wagens besteld en deze kwamen een jaar later als nummers 1 049 000 tot 1 049 024 op de sporen. Deze eerste reeks had silo's met een inhoud van elk 14 m³ en een doormeter van 3 100 mm. Voor de lossing koos men voor het systeem "Polysius", waarbij de druklucht (2,5 bar) onder de silo toegevoerd wordt en daar een onderdruk veroorzaakt, die de lading afzuigt. Voor deze eerste reeks was de lading uitsluitend cement.

Deze wagens werden in eerste instantie ingezet tussen de cementproducenten en de verwerkende bedrijven en werden slechts zelden als volledige trein gebruikt.

Door de levering van de volgende reeksen - die trouwens ook in het kalkvervoer gebruikt werden - kwamen deze wagens steeds meer en meer in verdringing, doch ook de verminderde vraag leidden vaak tot een tijdelijke afstelling van deze reeks wagens.

Kenmerken :

Kenletters :	Uc
Nummering :	1 049 000 tot 1 049 024 -- 21 88 9005 000 tot 9005 024
Typeaanduiding :	2000 G1
Tarra :	12 500 kg
Laadvermogen :	28 000 l
Lengte :	8 000 mm
Radstand :	4 910 mm
Breedte :	3 100 mm
Hoogte :	4 695 mm
Konstruktie :	chassis : stalen profielen silo's : staalplaat
Bouwjaar :	1961
Diameter wielen :	1 000 mm

INDUSTRIE

Hessenatie (Antwerpen)

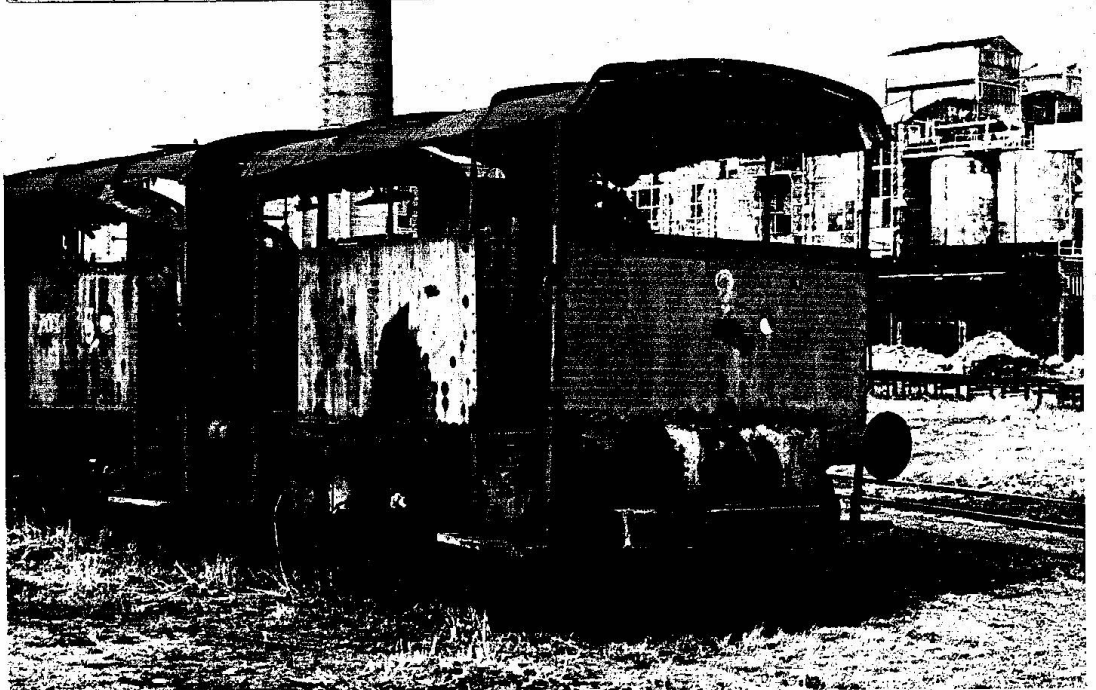
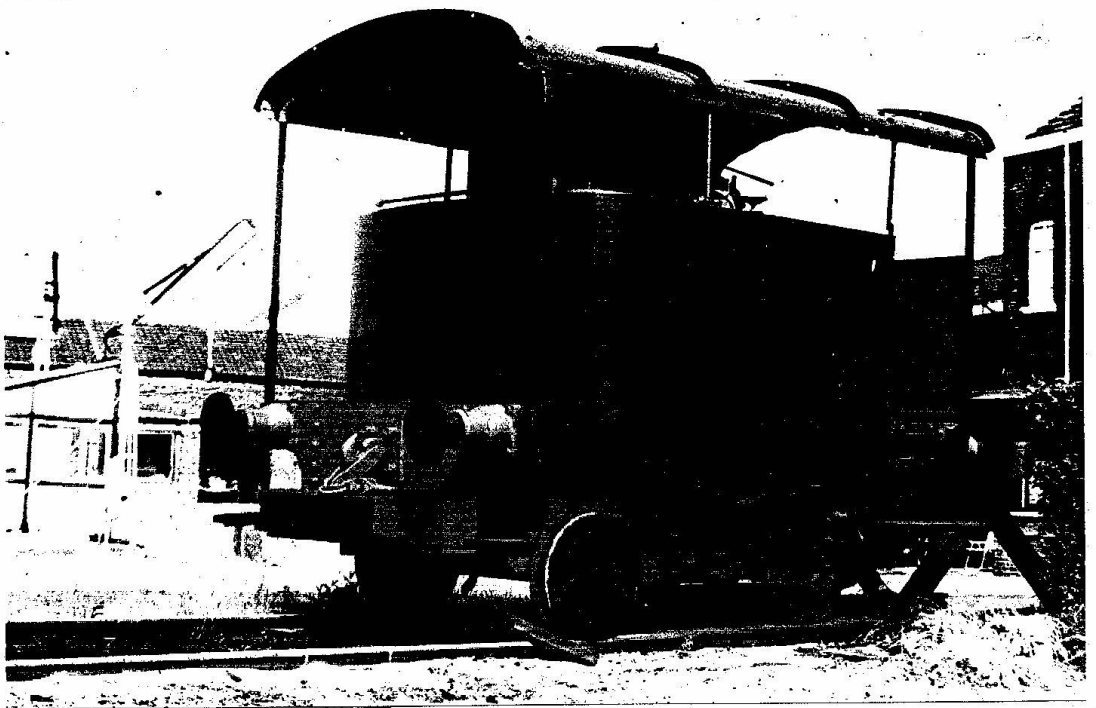
Deze belangrijke havennijverheid, heeft verschillende vervoers-taken en bestrijkt enkele sporenbundels in de middenhaven. Voor het eigen verkeer bezit deze firma twee tweessige diesellokomotieven van de Britse firma Hunslet. De livrei is hier geel, de beide lokomotieven kunnen vanop afstand bediend worden.



Steenkoolmijn "Patience et Beaujone" te Glain (Liège)

Deze oude mijn, gelegen langs de weg Liège-Montegnée-Hannut, heeft nog enige bedrijvigheid als kolenhandel en hiervoor heeft men een oude diesellokomotief in dienst. Doch dit is niet het belangrijkste : deze mijn heeft nog vijf stoomlokomotieven afgesteld staan op haar terrein. Al deze stomers hebben een verticale ketel. Drie machines staan zonder bescherming en zijn in slechte staat, een vierde is uiterlijk gerestaureerd en staat aan de ingang van het bedrijf als blikvanger voor de verloren gegane activiteit. Anderzijds werd één lokomotief door het personeel rijvaardig opge-maakt en wordt nog soms onder druk gebracht voor lichte rangeer-werken. Deze lokomotief was trouwens in actie tijdens de jongste opendeurdagen van de NMBS te Kinkempois.

De aanvoer van enkele kolenwagens per dag naar dit bedrijf wordt gedaan door een NMBS-lokomotief reeks 82 (stelplaats Kinkempois) en dit gebeurt vanuit Ans. Een bezoek aan deze mijn is dringend aan te raden daar men reeds bezig is met het slopen van de oude gebouwen van de mijn zelf.



- De stoomlokomotieven van de koolmijn te Glain :
boven : als blikvanger aan de ingang
onder : afgesteld voor verkoop en sloop.

** De industrie vroeger ...

Suikerfabriek van Hoepertingen

Haspengouw met zijn zware leemgrond was (en is) een gewest waar vooral suikerbieten geteeld worden. Het is daarom ook normaal dat tal van (vooral) kleinere op de landbouw gerichte bedrijven ontstonden, hieronder ook diverse suikerfabrieken. Een hiervan was gelegen te Hoepertingen (bij St-Truiden) en na een langere tijd dat ze vooral bevoorradt werden door de naburige telers, werden deze bedrijfjes kort na de eerste wereldoorlog aangesloten op het EB-net. Het bedrijf lag slechts een 300 m verwijderd van het station van Hoepertingen (lijn Tongeren-St-Truiden) en in 1920 werd de aansluiting aangelegd.

Door het karakter van het bedrijf, zocht men vooral naar tweedehands-machines en in deze periode waren er diverse machines in België buitgemaakt en stonden hier te wachten op een koper. De keuze viel hier op een machine gebouwd door Henschel in 1911 (Fabr.nr. 10 675) en hiervoor werd de provinciale vergunning aangevraagd en op 7 juli 1920 afgeleverd, dit na een eerste ketelkeuring op 5 mei van hetzelfde jaar. Het betrof een tweeassige lok met een betrekkelijk gering vermogen van 50 kW, een verwarmingsopp. van 48 m² en werkend op een druk van 12 bar.

Gedurende ruim 20 jaar volbracht deze machine zijn taak en bracht zijn wagen naar het station van Hoepertingen, doch tegen het einde van de dertiger jaren, verloor dit bedrijf aan interesse en zo werd de spooraansluiting afgestoten en in de loop van de zomer van 1939 werd de machine verkocht aan de nabij gelegen suikerfabriek van St-Truiden. De overdracht gebeurde op 4 oktober 1939. Het bedrijf zelf overleefde nog korte tijd, maar kort na de tweede wereldoorlog verdween het.

Nr	Asind.	Bouwer	Fabr.nr.	Indienst	Prov.nr	a	b	c	d	e	f	
--	Bt	Henschel	10675/1911	28/06/20	Limb. 174	12	48	320	500	950	50	Transfert 10/39

Suikerfabriek Mellaerts te St-Truiden.

Een analoge geschiedenis kende het suikerfabriek Mellaerts te St-Truiden. Dit bedrijf was gelegen aan de uitrit richting Tienen (dus even voorbij de splitsing van de twee lijnen) en de aansluiting werd omstreeks 1921 aangelegd. Ook hier zocht men tussen de oorlogsjaren en de keuze viel hier op een machine van Orenstein & Koppel, met een machine gebouwd in 1900 (fabrieksnr. 745). Na de aankoop werd de toelating gevraagd en na de ketelkeuring van 21 december 1921 werd de gebruiksvergunning afgeleverd op 6 juni 1922. De effectieve vergunning volgde op 15 juni.

Ook hier betrof het een tweeassige lokomotief met een verwarmingsopp. van 33 m², een vermogen van slechts 26 kW en een lage keteldruk van 9 bar. Deze lokomotief kreeg het nummer 1 toegewezen en deed gedurende 15 jaar dienst op de korte aansluiting van het bedrijf. Doch in de dertiger jaren was de toestand sterk achteruit gegaan en in 1937 werd deze lokomotief afgesteld en werd een vervanger gezocht. Hierbij kwam waarschijnlijk de (boven beschreven) lokomotief van het bedrijf van Hoepertingen ter hulp, feit is dat deze lokomotief in de loop van 1939 overgenomen werd en op 4 oktober van hetzelfde jaar officieel getransfereerd werd.

Deze "nieuwe" lokomotief kreeg hierbij het nr 2 en verrichtte het ganse verkeer. Doch in 1941 kreeg deze lokomotief af te rekenen bij een defekt en werd een nieuwe keuring aangevraagd voor de machine nr 1. Deze keuring werd uitgevoerd op 24 mei 1941, doch belangrijke sleet noopten een vernieuwde indienststelling op een maximale keteldruk van slechts 5 bar en zodoende werden de veiligheidskleppen aangepast.

In de loop van 1943 kwam de lok 2 terug in dienst en werd de vorige lokomotief afgesteld en in 1945 buiten dienst gesteld.

De lokomotief 2 bleef nog gedurende verschillende jaren het - steeds minder wordende - verkeer afhandelen en werd in de loop van 1951 buiten dienst gesteld. Over het lot van beide machines is niets gekend, een verkoop is echter onwaarschijnlijk.

Nr	Asindel.	Bouwer	Fabr.nr	In dienst	Prov.nr	a	b	c	d	e	f	+
1	Bt	Orenstein & Koppel	745 / 1900	06/06/20	Limb. 302	9	33	282	200	?	26	1945
2	Bt	Henschel	10675/1911	04/10/39	Limb. 174	12	48	320	500	950	50	1951

Gasfabriek te Berchem

Een typische stadsnijverheid is de gasnijverheid : deze bedrijven ontstonden tegen het einde van vorige eeuw en ontwikkelden zich zeer snel. Een hiervan was deze uitgebaat door de "Société du Gaz" en gelegen te Berchem, gelegen ter hoogte van Antwerpen-Oost. Dit bedrijf kreeg nogal wat wagenladingen en vroeg daarom een spooraansluiting aan : dit traject was slechts een 300 m lang. Voor dit geringe traject voldeden de door Cockerill geproduceerde machines met verticale ketel en hier viel de keuze op een type IV, gebouwd in 1895 als nr. 1761. De gebruiksvergunning werd op 14 februari 1896 afgeleverd.

Gedurende lange jaren deed deze lokomotief dienst en zelfs na de tweede wereldoorlog was deze machine nog in bedrijf. De juiste buitendienststellingsdatum is niet bekend.

Nr	Asind.	Bouwer	Fabr.nr	In dienst	Prov.nr	a	b	c	d	e	f	+
--	Bt	Cockerill	1761/1895	14/02/1896	Antw. 433	10	27	285	320	700	64	+ 195.

a. keteldruk (in Bar) b. verwarmingsopp. (in m²) c. diameter cilinder (in mm)
 d. zuigerslag (in mm) e. Ø drijfwielen (in mm) f. vermogen (in kW)

Glasbedrijf "Glaverbel" te Mol-Gompeel

Mol - bij uitstek bekend door het fijne witte zand - had ten minste twee uitgebreide nijverheden in dit verband : één hiervan is een vestiging van "Glaverbel", gelegen langs de spoorlijn Mol-Lommel-Neerpeelt. Deze uitgebreide vestiging, had een belangrijk inwendig spoorwegnet en een aansluiting op voornoemde lijn. Voor de industrielokomotieven van deze firma kunnen we teruggaan tot kort na de eerste wereldoorlog, toen men een tweeaasige lokomotief overnam van een zusterbedrijf in Henegouwen. Deze machine kreeg zijn vergunning op 26 januari 1922 zijn vergunning en werd enkele jaren jaren naar Mol overgebracht en kreeg het bedrijfsnummer 1. Noch de konstrukteur, nog verdere kenmerken zijn gekend.

In de loop van 1924 bestelde deze firma een tweede lokomotief, en wendde zich hierbij tot de FUF te Haine-St-Pierre. Deze tweeaasige lokomotief werd begin 1925 afgeleverd en kreeg op 30 april 1925 zijn bedrijfsvergunning. Beide lokomotieven zouden gedurende enkele jaren het volledige verkeer afwikkelen, maar daar lokomotief 1 niet meer voldeed werd in 1926 opnieuw bij Haine-St-Pierre een gelijkaardige lokomotief besteld en tijdens de zomer van 1928 afgeleverd en op 17 oktober in bedrijf gesteld als lokomotief 3. Doch deze nieuwe lokomotief zou niet lang te Mol blijven en werd in de loop van 1931 naar een zusterbedrijf te Mons gestuurd, de officiële transfert in de geschriften gebeurt op 8 december 1931. Dezelfde lokomotief verhuisde nog naar de Glaverbel-vestiging te Zeebrugge op 12 mei 1935 en bleef daar enkele jaren. Tijdens het begin van de tweede wereldoorlog ging deze lok naar Houdeng-Gougnies waar ze de ganse wereldbrand verbleef.

Vanaf 1935 vertoonde lokomotief 1 opmerkelijk ouderdomsverschijnselen en besloot men deze machine te vervangen door een nieuwe lokomotief 1', opnieuw aangekocht bij de FUF Haine-St-Pierre. Geleverd in de loop van november 1936, werd de gebruiksvergunning afgeleverd op 21 januari 1937. Op dat ogenblik werd de oorspronkelijke 1 buiten dienst gesteld.

Pas na de tweede wereldoorlog kwam er weer een belangrijke verandering in het effectief : in de loop van 1945 kwam de lokomotief 3 terug vanuit Houdeng-Gougnies en werd dadelijk ingezet, waarschijnlijk ter vervanging van lokomotief 2, enkele jaren later kwam nog een verdere lokomotief vanuit Henegouwen over : het betrof een recent aangekochte lokomotief, die begin 1947 geleverd werd en op 7 augustus 1947 zijn bedrijfsvergunning gekregen had.

Met deze drie lokomotieven werd nog gedurende een 15 jaar de dienst verzekerd, doch hierover zijn geen gegevens bekend. Wel werden in 1962 twee diesellokomotieven bij Cockerill besteld en nog hetzelfde jaar afgeleverd. Deze machines - fabrieksnummers 3923 en 3924 - zijn uitgerust met een Cummins-dieselmotor en hebben een vermogen van 300 pk. Beide machines zijn thans nog in dienst. Het is waarschijnlijk dat de laatste stomers bij de levering van deze diesels buiten dienst gesteld werd, temeer daar er geen gegevens gevonden werden van voorheen geleverde dieselloks.

Nr	Asind.	Bouwer	fabrieksnr	In dienst	Prov. nr	a					
1	Bt			26/01/1922	Hain. 88286	9	28			33	11/1936
1'	Bt	Haine-St-P	1753/1936	21/01/1937	Antw. 2248	12	63	400	530	1000	104 n /1962
2	Bt	Haine-St-P	1443/1924	30/04/1925	Antw. 1954	12	51	330	450	900	54 /194.
3	Bt	Haine-St-P	1526/1926	17/10/1928	Antw. 2033	12	46	400	530	1000	89 n /1962
4	Bt	Haine-St-P	1941/1946	07/08/1947	Antw. 2364	12	70	400	530	1000	100 n /1962
-	Bdh	Cockerill	3923/1962	/1962						300	id.
-	Bdh	Cockerill	3924/1962	/1962						300	id.

Papeteries Anversioses te Duffel

Bij de uitbreiding van dit bedrijf, gelegen langs de spoorlijn Brussel-Antwerpen te Duffel, vroeg men tegen het einde van de 20-er jaren ook een spoorwegaansluiting aan en wendde men zich tot Focquet te Vilvoorde voor de aankoop van een stoomlokomotief. Deze firma bood o.m. de ex-EB-lokomotieven type 50 aan en zo werd de koop afgesloten. Het betrof hierbij de lokomotief gebouwd door Baldwin onder fabrieksnr. 43205. De gebruiksvergunning voor deze lokomotief werd afgeleverd op 30 januari 1930 en begon tot dat ogenblik aan zijn tweede - langere - loopbaan bij dit bedrijf. Door het korte aansluitingspoor tot in het station van Duffel en het lichte werk, hield deze machine het uit tot de eindjaren '50. In 1960 werd deze lok uit de geschriften afgevoerd.

Nr	Asind.	Bouwer	fabr.nr	In dienst	Prov.nr	a	b	c	d	e	f	+
-	Bt	Baldwin	43205/1916	30/01/1930	Brab. 1997	12	64	355	555	1067	229	/1960 ex-EB

Société Anversiose Foncière Industrielle te Wijnegem

Voor haar hoofdzetel te Wijnegem, had deze aannemer in boringen voor de industrie een lokomotief nodig en ook nu weer werd een beroep gedaan op de Vilvoordse handelaar Focquet en hier werd een tweeaasige lokomotief van de firma Henschel aangeschaft en op 16 maart 1931 werd de bedrijfsvergunning afgeleverd. Vanaf toen deed deze machine dienst op het bedrijf zelf. De lokomotief zelf werd met fabr.nr 9706 in 1909 gebouwd en aan Grassdorf te Kassel geleverd. Ze had een spoorbreedte van 900 mm, verspreid in Duitsland, doch praktisch onbekend in België. Deze lok bleef waarschijnlijk als oorlogsbuit in België achter en werd hier opgekocht door Focquet. De inzet te Wijnegem duurde niet lang, daar deze machine in 1938 verder verkocht werd aan de S.A. pour Favoriser l'Industrie Agricole te St-Amands aan de Schelde.

Nr	Asind.	Bouwer	fabr.nr	In dienst	Prov.nr	a	b	c	d	e	f	transfert
-	Bt	Henschel	9706/1909	16/03/1931	Brab. 1873	12	33				109	08/09/38

AGENDA

01/11 - 03/11		Brugge (G. Davidstr. 10) Modelspoorwegtentoonstelling	
01/11 - 03/11	Amra	Wommelgem (Fort II) Modelbouwtentoonstelling	
01/11 - 03/11		Tamines Modelbouwtentoonstelling	
01/11 - 11/11	ALAF	Eupen (Instit. Techn) Modelbouwtentoonstelling	
07/11	TTZ	Sporthal Zolder	19.30
		Deel I : 150 jaar Duitse Spoorwegen Deel II : Goederentreinen en goederenmaterieel	
09/11 - 10/11	MOBOV	Berchem (kultureel centrum) Modelbouwtentoonstelling	
09/11 - 10/11	Amra	Wommelgem (fort II) : zie boven	
09/11 - 10/11	ARC	Cuesmes (zaal Patria) Modelbouwtentoonstelling	
09/11 - 10/11	MvdK	Oostende (L. Spilliaertstr) Modelbouwtentoonstelling	
09/11 - 11/11	De Pijl	Muizen (station) Modelbouwtentoonstelling	
11/11	VeBOV	Uitstap naar Duits Grensgebied (Dueweg, Rhein Braunkohl,...)	
15/11 - 01/12	ARBAC	Centraal Station (Brussel) Spoorwegsalon	
16/11 - 09/12		CCn Brussel-noord Spoorwegsalon/ Tentoonstelling	
25/11 - 30/11	nmvb	Charleroi (staion Beaux-Arts) Tentoonstelling	
01/12	MSTB	Vilvoorde (zaal Star) Ruilbeurs	9 - 13 uur
04/12	TTZ	Sporthal Zolder Oost-Duitsland in beeld	19.30
08/01	TTZ	Sporthal Zolder De Belgische Spoorwegen in 1985	19.30

=====

[BOEKENPLANK]

Verzameling schema's van de in dienst zijnde NMBS-wagens

Uitgave : NMBS
Formaat : A3,

1000 BF

Na de oude wagens, brengt de NMBS nu een bundel uit met de plannen van het hedendaagse materiaal : deze kft bevat eerst enkele algemene beschrijvingen, afkomstig uit nummers van "Spoorneufs", waar de diverse wagens aan de NMBS-klanten voorgesteld worden. Daarna vormen de tekeningen - met de voornaamste kenmerken per wagentype - de hoofdbrok van het boek. Deze plannen zijn voor de meesten bekend uit de A4-tekeningen uitgegeven door de NMBS, doch nu zijn ze op A3-formaat gebundeld en meestal werden de tekeningen verbeterd waardoor een duidelijke kwaliteitsverhoging plaatsvond.

Alhoewel vele plannen zeer interessant zijn voor de spoorwegliefhebber en de modelbouwer, hebben ze één groot nadeel : ze geven geen details i.v.m. met bv. plaatsing van de opschriften, details van draaistellen,

Om die redenen wachten we nog steeds op een duidelijk boek met korte beschrijvingen en vooral foto's en gedetailleerde tekeningen, zoals bv. Europa Trading (Dacker) deze maakt.

Ondanks dit toch aan te raden maar gezien de grootte wordt dit boek niet verdeeld door de TTZ. Te verkrijgen in het spoorwegmuseum te Brussel-noord.

Rij maar an-krant.

A3-formaat, 12 blz.

500 BF abonnement.

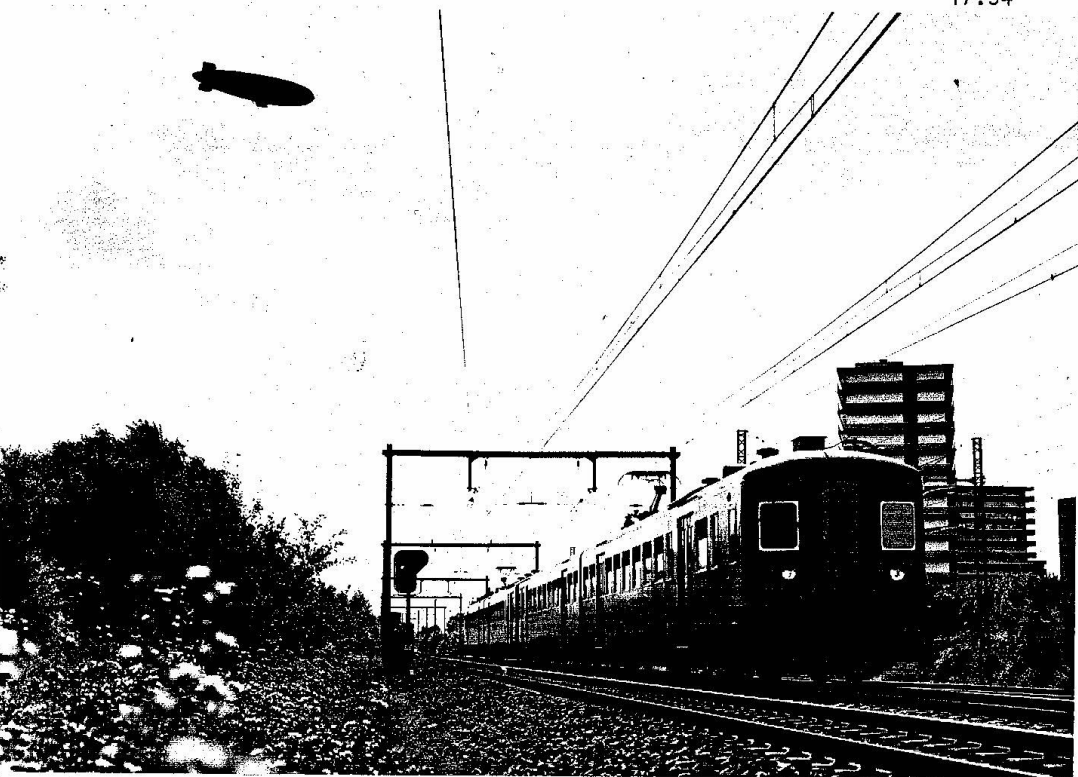
Na een onderbreking van ca. 2 jaar, verschijnt deze "krant" opnieuw, ditmaal uitgegeven door de Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers (BTTB). Het is de bedoeling van deze krant, die maandelijks verschijnt, om het openbaar vervoer te volgen, vanuit het oogpunt van de gebruiker. Dit gebeurt o.m. door kritische beoordelingen, nieuwe verwezenlijkingen, toekomstgerichte projecten, ...

Doch de eerste krant van de nieuwe reeks komt hierin maar lauw over : de helft wordt ingenomen door toeristische promotie voor de TTB-dag (hoort dit in een kritische krant ?) en slechts enkele kleinere artikelen. Om interessant te worden moet men dringend naar een nieuwe vorm, waarbij ook concrete informatie aan de lezer gegeven wordt en waar ook positieve en opbouwende kritiek (hoe te verbeteren ?) in voorkomt.

Nochtans een must voor een spoorwegliefhebber, opdat men op (lange ?) termijn een inbreng kan hebben op het vervoersbeleid. Een abonnement (10 nummers/jaar) kan men krijgen door storting van 500 BF op rekening 559-2428502-08 van "Rij maar an", Postbus 38, 2550 Kontich.

BELANGRIJK :

De prijs van het boek "Stoom in Beeld" van M. Delie is thans vastgesteld op 1 180 BF, dit na het afsluiting van de promotieperiode.



Ontmoeting van trein en ... Zeppelin te Mortsel (08/85)



De nieuwe dienst van de reeks 62 van Hasselt : hier de 6320 en de pas uit Merelbeke overgekomen 6236.

Foto's M. Delie

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 : Ediblanchard Auteur : M. Delie Prijs : 1180 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 drieassige- 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. Thyty 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 ritdagen van de TTZ in ons buffet te Genebos.



TTX