



Vereniging zonder Winstoogaerk.

AKTUEEL

TWEEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT

November - December

Jaargang : 4

Nummer : 18

Lidgeld : 450 BF Los Nummer : 100 BF



Foto: Max Delie

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

Lidmaatschapsbijdrage : 450 BF/jaar
los nummer 100 BF

Redactie :

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

Medewerkers :

Ceunen R, Huysmans R, Castermans E, Moens D, Thijs W, Suys N.

Hoofdredactie/ 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 10 december redactioneel afgesloten en verschijnt begin januari 1986. Het volgende nummer wordt op 15 februari afgesloten en verschijnt begin maart.

Inhoud :

NMBS-aktueel :	18. 3
- statistiek :	18. 3
- Overzicht 1985 :	18. 4
- Vooruitzichten voor 1986 :	18. 5
- Aktuele berichten ;	18. 6
- Museumexploitatie NMBS	18.16
- Rijtuigen :	18.17
- Exploitatie :	18.18
Fototips :	18.20
TTZ-krant :	18.21
Musea en museumlijnen :	18.22
Modelbouw :	18.23
- Tijdperkindeling :	18.26
- Treinsamenstellingen :	18.28
Exploitatie :	18.29
Historische bladzijde :	18.33
- Nummerlijsten :	18.38
- Er was eens de draisine type Alfa	18.42
- Het rijtuig van de maand :	18.44
- De wagen van de maand :	18.45
Industrie :	18.46
- De elloks van de mijn van Houthalen :	18.47
Agenda :	18.50
Vragenhoek : - de schildering van 1900	18.51

** Ook voor 1986 werd de ledenprijs vastgehouden op 450 BF, dit ondanks de verhoging van het aantal blz en de verhoging van de drukkosten. Om ons te steunen kan - individueel - een hoger bedrag gestort worden zodat de inhoud nog verbeterd kan worden. Daarom werd er geen bedrag op het bijgevoegde stortingsbulletin ingevuld.

Mogen we wel vragen om de storting voor 31 januari uit te voeren, zodat de verzending van het nummer 19 zonder problemen kan doorgevoerd worden. Dank U bij voorbaat

N.M.B.S. -

AKTUEEL

1. Statistiek :

a. Leveringen :

440	Bn Brugge	- Oostende	08/10/1985
1181	Bn nivelles	- Brussel-zuid	26/11/1985
2130	Bn nivelles	- Brussel-zuid	02/10/1985

b. Stelplaatswijzigingen :

7365	Kinkempois	- Hasselt	14/11/1985
7371	Monceau	- Hasselt	01/12/1985
7372	Monceau	- Hasselt	01/11/1985
7373	Monceau	- Hasselt	01/11/1985
7374	Monceau	- Hasselt	01/11/1985
8433	Hasselt	- Montzen	01/11/1985
8456	Hasselt	- Antwerpen-dam	01/11/1985
8457	Hasselt	- Antwerpen-dam	01/11/1985
8458	Hasselt	- Antwerpen-Dam	01/11/1985
8459	Hasselt	- Antwerpen-dam	01/11/1985
8460	Hasselt	- Antwerpen-dam	01/11/1985
9101	Kortrijk	- IPV Gent	01/11/1985
9102	Kortrijk	- IPV Gent	01/11/1985
9103	Kortrijk	- IPV Gent	01/11/1985
9119	Schaarbeek	- IPV Schaarbeek	01/11/1985
9121	Schaarbeek	- IPV Schaarbeek	01/11/1985
9122	St-Ghislain	- IPV Mons	01/11/1985
9124	St-Ghislain	- IPV Mons	01/11/1985
9128	St-Ghislain	-- IPV Mons	01/11/1985
9138	Ronet	- IPV Gent	01/11/1985
9140	St-Ghislain	- CW Bascoup	01/11/1985
9141	Ronet	- IPV Charleroi	01/11/1985
9142	Ronet	- IPV namur	01/11/1985
9145	Ronet	- IPV Charleroi	01/11/1985
9154	Ronet	- IPV namur	01/11/1985
9150	Merelbeke	- creosoteerwerf Wondelg.	01/11/1985

c. Schrappingen :

6071	Kinkempois	PV 127 van CW Salzannes van 17/10/1985 uit geschriften op 01/12/1985
6101	Merelbeke	PV 133 van CW Salzannes van 13/11/1985 uit geschriften op 01/12/1985
6105	Merelbeke	PV 128 van CW Salzannes van 17/10/1985 uit geschriften op 01/12/1985
6106	Merelbeke	PV 132 van CW Salzannes van 13/11/1985 uit geschriften op 01/12/1985

6109	Merelbeke	PV 133 van CW Salzannes van 13/11/1985 uit de geschriften op 01/12/1985
7201	Antwerpen-dam	PV 131 van CW Sakzannes van 13/11/1985 uit de geschriften op 01/12/1985
7209	Antwerpen-dam	PV 132 van CW Salzannes van 13/11/1985 uit de geschriften op 01/12/1985
7214	Antwerpen-dam	PV 129 van CW Salzannes van 17/10/1985 uit de geschriften op 01/12/1985

2. Overzicht 1985

(afgesloten op 15 december)

Het jaar 1985 betekende vooral de afsluiting van de leveringen van de stellen 03 "Break" en de lokomotieven reeks 21 (eerste schijf). Met de bijkomende 29 stellen reeks 03, kan nu de vooropgestelde inzet gedekt worden.

Na de inzet op de verbinding Visé/Genk-Brussel-kust, Brussel-Luxembourg, volgden de diensten op de Waalse as en tussen Gent en Namur. De 22 lokomotieven reeks 21, die in 1985 geleverd werden, namen vooral taken van de reeks 27 over en worden zodoende vooral in reizigersdienst ingezet doorheen het ganse land. Het jaar werd afgesloten met de levering van de eerste lok reeks 11.

De bestellingen van traktievoertuigen, beperkte zich tot 35 stoptreinstellen die vanaf 1987 geleverd zullen worden.

De inzet veranderde in 1985 nauwelijks, dit nadat het verkeer een jaar vroeger geheel gereorganiseerd werd : enkel door de levering van de nieuwe lokomotieven en stellen veranderden de stationeringen gedeeltelijk.

Per stelplaats kunnen we de veranderingen als volgt uit de boeken doen :

* het Limburgse Hasselt kreeg wellicht de grootste verandering opgedrongen : daar waar de toestand bij de stellen slechts weinig wijzigde, kreeg men voor de diesellokomotieven toch een belangrijke aanpassingen : door de indienststelling van de nieuwe noorderhaven te Antwerpen, werd een gedeelte van de reeks 62 vanuit Leuven ingezet, en kregen de machines reeks 60 een opmerkelijke uitbreiding van de inzet en het ziet ernaar uit dat Hasselt de laatste en belangrijkste inzetplaats van deze reeks zal worden. Anderzijds werden de rangeerdiesels reeks 84 aan Antwerpen afgestaan en kwamen er loks reeks 73 naar Limburg.

* **Antwerpen-dam** zag zijn dieselinzet verder stijgen, dit door de uitbreiding van de haven en hierdoor kregen de 59-ers - waarschijnlijk voor de laatste maal tijdens hun loopbaan - een belangrijke uitbouw van hun inzet en werd het rangeerbestand uitgebreid door de 84-ers van Hasselt. Anderzijds kreeg Antwerpen-dam nog niet het fel gewilde elektrische bestand toegewezen, iets wat de toekomst van de stelplaats sterk hypothikeert.

* **Schaarbeek** kende een uitbreiding van zijn bestand aan elektrische stellen - te danken door verschuivingen door de levering van de Breaks - doch de inzet bleef grotendeels konstant. Te **Brussel-zuid** steeg het effectief door de levering van de reeks 21, die echter niet specifiek vanuit het Brusselse ingezet worden.

* Voor **Merelbeke** betekende 1985 een gedeeltelijke afbouw, vooral

vooral te wijten aan de afstelling van een reeks diesels reeksen 60 en 61 en de afgifte van enkele andere machines. Voor Kortrijk bleef de toestand praktisch ongewijzigd.

* **Kinkempois** zag - door de aankomst van verdere stellen reeks 03 zijn bestand gemoderniseerd, maar moest toch in het dieselonderhoud enkele verschuivingen - o.a. van de reeksen 55 en 73 - te koop nemen. Te **Montzen** en **Ronet** bleef men stipt bij de toestand van een jaar geleden.

* Grootste wijzigingen kreeg men in de streek van Charleroi : **Monceau** zag wel de aankomst van 73-ers vanuit Haine-St-Pierre, maar moest toch een groter deel aan Hasselt afstaan, zodat hier het bestand aangepast werd aan de werkelijke behoeften. Te **Haine-St-Pierre** werden de 73-ers vervangen door - uit Hasselt afkomstige - 84-ers.

* De overige Waalse stelplaatsen - St-Ghislain, Bertrix, Latour en Stockem - zagen geen merkbare wijzigingen in hun effectief optreden.

Ook voor dit jaar - en tegen de verwachtingen in - kreeg men geen algemene afstelling van machines, dit ondanks een overschot aan traktiemateriaal en de betrouwbaarheid van het moderne elektrische materiaal. Naast enkele geïsoleerde buitendienststellingen, kreeg men op de valreep wel de schrapping van twee volledige reeksen, nl de 61 en 72. Hierop komen we verder in het blad nogmaals terug.

Konkreet heeft men de volgende schrappingen :

Reeks 43 :	4325	1
Reeks 46 :	4612	1
Reeks 51 :	5161	1
Reeks 54 :	5406	1
Reeks 59 :	5920,5948	2
Reeks 60 :	6013, 6015, 6025, 6037, 6054, 6065, 6071, 6078, 6080	9
Reeks 61 :	6101, 6102, 6105, 6106, 6109, 6110, 6114, 6115	8
Reeks 62 :	6209, 6232, 6332	3
Reeks 72 :	7201, 7203, 7209, 7214	4
Reeks 91 :	9101, 9102, 9103, 9119, 9121, 9122, 9124, 9128 9138, 9140, 9141, 9142, 9145, 9150, 9154	17
	Totaal	47

3. Voorzichten voor 1986

* Leveringen :

Voor 1986 wordt de levering voorzien van de volgende 11 lokomotieven reeks 11, de 12 machines reeks 12 en het begin van de tweede schijf reeks 21. Er worden geen stellen afgeleverd.

* Afstellingen :

Door de doorgaande elektrifikatie en door het thans bestaande overschot aan diesellokomotieven en stellen, zou 1986 rampzalig moeten worden voor deze traktiewijze. Men spreekt thans over de schrapping van ca. 150 eenheden, waaronder de volledige reeksen 43, 54, 60 (behalve prototypes) en sterke verminderingen bij de reeksen 51, 59 en 62.

* Mutaties :

Door het verminderde ritme van de leveringen, zullen de mutaties rechtstreeks verband houden met de elektrifikaties : in dit verband krijgen we waarschijnlijk een onderhoud van elektr. stellen te Kortrijk (stellen van Merelbeke). Deze laatste stelplaats krijgt een verhoging van het aantal elektrische lokomotieven (reeks 21 ?).

Grootste mutatiegolf zal plaatsvinden bij de reeksen 51 (Schaarbeek, St-Ghislain en Kortrijk), en 62 (Kortrijk, St-Ghislain, Monceau naar o.a. Merelbeke en Hasselt).

Ook bij de rangeerdiesels mag zich verwachten aan een reorganisatie met slechts 1 reeks per stelplaats. Dit zal dan vooral gevolgen hebben voor Kinkempois, Monceau en Oostende.

* Elektrifikaties :

Het begonnen jaar zal zijn elektrisch net duidelijk zien uitbreiden, waarbij vooral het Kortrijkse en de streek Ath-Geraardsbergen op de voorgrond komen.

Konkreet zal er elektrisch gereden worden op de volgende lijnen

- * Zottegem - Kortrijk - Brugge (reeks 21 + M4)
- * Halle - Tournai (reeks 06)
- * Boom - Puurs (reeks 00)
- * Ottignies-Charleroi (reeks 00)
- * Ath-Geraardsbergen (reeks 00)
- * Namur-Dinant (reeks 03)
- * Antwerpen-noorderhaven/Lillo/Oorderen

4. Aktuele berichten :

Ox : Door de raad van beheer van 29 oktober jl. werd de bestelling goedgekeurd van 35 elektrische stellen voor de stopdienst - Type L . Zoals reeds in het vorig nummer aangekondigd, zal bij de tweede schijf waarschijnlijk de draaistroomtechniek in België een intrede doen, maar deze stellen zullen nog andere opmerkelijke vernieuwingen ondergaan, o.a. een polyesterkop (en mogelijk ook zijpanelen), een modulaire bouwwijze en een nieuw interieur.

De levering van de eerste stellen is voorzien voor half 1977. Deze eerste bestelling zal gevolgd worden door verdere bouw-schijven en in het totaal zouden er tussen de 150 en 200 dergelijke stellen de klassieke stellen reeksen 00 en 05 vervangen.

03 : De stelplaatswijzigingen van de stellen 346-354, 697-720 en 735-736 dient gewijzigd te worden als volgt (gedeeltelijk al aangeduid in vorige nummers) :

346-349 : 01/02/1985
 350-353 : 25/02/1985
 354 : 25/03/1985
 355 : 02/06/1985 (blijft)
 697-720 : 01/05/1985
 735-736 : 01/05/1985

Reden van deze verwarring is het feit dat deze stellen pas op 2/6 op papier in de inzetreeks opgenomen werden en dat het reeksnummer op de kast aangepast werd.

Inmiddels werd de ganse bouwreeks geleverd en kwam ook de 311 terug op de sporen, zodat de werkelijke inzetlijnen vol-

03 : ledig bediend kunnen worden.

Half december werd ook de aanpassing van de motordraaistellen van de Breaks afgesloten en werden de snelheidsbeperkingen voor deze stellen opgeheven.

06 : Eind oktober verscheen ook het eerste tweeledige stel reeks 06 in de bordeau uitvoering : het betrof hier de 674 van Schaarbeek. De livrei baseert zich volledig op de breaks, dus bordeau met witte lijn, de frontzijden worden gevormd door gele banden (slechts 2 tegen 3 bij de groene stellen) en een gele afboording van de kopdeur. Als tweede stel kwam de 671 en gemiddeld zullen een 3 stellen per 2 maanden herschilderd worden. Waarschijnlijk zullen ook de stellen reeksen 00 en 05 de nieuwe livrei krijgen.

Vanaf 6 januari verzekeren de stellen van Schaarbeek ook de stoptreindienst (Denderleeuw)-Zottegem-Kortrijk.

08 : Op 31 oktober werd de herstelling van de (bordeau) 806 afgesloten en kwam dit stel effectief in dienst. Gemiddeld zal hier vanaf begin 1986 één stel per maand een grote herstelling ondergaan en de nieuwe livrei ontvangen.

09 : De benelux-stellen krijgen nog enige respijt, dit vooral te wijten aan de vertraagde levering van de NS-rijtuigen voor de nieuwe Benelux-dienst. De werkelijke overname van de diensten zou pas vanaf september 1986 plaatsvinden.

11 : Met ongeveer 3 maand vertraging, werd de 1181 op 26 november door BN Nivelles geleverd. De machine ging dadelijk naar Brussel-zuid, waar de eerste testen en afregelingen door ACEC doorgevoerd werden.

Op 7 december werd de eerste testrit tussen Brussel en Oostende voorzien en na verdere testritten, zal half december de eerste rit naar Nederland (Roosendaal) doorgevoerd worden.

Als er zich geen problemen voordoen wordt deze eerste lokomotief vanaf eind januari 1986 tussen antwerpen en Moeskroen ingezet worden.

De definitieve indienststelling op de Benelux-lijn gebeurt in vier fasen :

op 01/10/86 worden de diensten, verzekerd door de Benelux-stellen, overgenomen worden.

op 01/12/86 worden twee diensten van de 25.5 overgenomen de tweede volgende diensten van de reeks 25.5 gaat begin februari 1987 op de reeks 11 over.

met ingang van de zomerregeling van 1987 worden ook de overige internationale treinen - nu gesleept door de reeks 15 - door de 11 getrokken.

12 : BN Nivelles startte thans al met de opbouw van de reeks 12 en de eerste machine zal in juli 1986 geleverd worden en na de eerste testen zullen de machines ingezet worden tussen Antwerpen en Moeskroen. Eind 1986 zullen ze doorrijden tot in Lille. Hiervoor zijn er 4 (+ 1 reserve) lokomotieven nodig.

21 : Met de 2130 werd op 2 oktober de levering van de eerste bouwschijf van de reeks 21 afgesloten. Op deze datum verscheen deze lokomotief effectief op de sporen. Vier lokomotieven van deze reeksen zullen vanaf 6 januari ingezet worden tussen Brussel en Kortrijk, gedeeltelijk in trek-duwdienst, ge-

- 21 deeltelijk voor gesleepte stellen type M4.
- 26 : Vanaf de 2602 werd de (blauwe) livrei gedeeltelijk aangepast, de gele trapezium op de voorfronten viel weg en de onderste gele streep werd iets breder. Het kopnummer werd geel op blauwe ondergrond. Hierdoor werd de schildering aangepast aan de reeks 20.
- 40 : De jaarlijkse uitstap van de CFV3V bracht de (eigen) 4001 op 20 oktober tot in het grensstation Momignies, via Chimay en hierdoor bereed men een buiten dienst gestelde lijn van de NMBS
- 44 : Met ingang van 6 januari wordt de inzet van deze reeks beperkt tot de diensten Aalst-Burst en één ochtendtrein Moeskroen-Lille. Op dat ogenblik worden slechts vijf van de 9 ritvaardige stellen gebruikt.

Begin 1986 startt ook de opleiding van het personeel van Montzen en Stockem op de reeksen 44 en 45. Vanaf juni zouden de diensten Montzen-Welkenraedt-Aachen en Stockem-Arlon-Athus op deze stellen overgaan en zouden hiervoor 5 44-ers resp. naar Montzen (3 AR) en Bertrix (Stockem - 2 AR) getransfereerd worden.

- 46 : Vanaf juni 1986 daalt het benodigde aantal 46-ers tot 4 stellen en worden nogmaals 5 stellen te Ath afgesteld. De definitieve schrapping is nog niet beslist, dit door het feit dat men nog niet weet of de ombouw van de 43-ers tot bovenleidingswagen goed afgesloten kan worden.
- 51 : De 5102 van Schaarbeek, kreeg tijdens een tussentijdse herstelling een nieuwe verflaag, waarbij het gebruikte geel eerder oranje schijnt, anderzijds ontving de 5142 - met prototypeschildering - tijdens zijn grote herstelling te Salzinnes de gewone (gele) livrei.

Thans rijdt enkel nog de 5109 met een afwijkend kleurenpatroon rond: hierbij is het bovenvlak van de neus nog steeds geel.

- 55 : Vanaf 1 augustus 1985 worden de lokomotieven 5511, 5512, 5513 5514 en 5517 van Kinkempois te Latour onderhouden. De inzet blijft echter vanuit Kinkempois gebeuren.

Nochtans beschikt deze stelplaats over een overschot 55-ers, dit vooral door de verdere overname van goederentreinen door elektrische lokomotieven. Dit heeft dan weer voor gevolg dat verschillende lokomotieven "wild" ingezet worden en daardoor op vele - in de beurtregeling niet voorziene - plaatsen opduiken. Dit is o.m. het geval voor Antwerpen, Merelbeke en Stockem/Latour.

Zo reed de 5542 o.m. op 22 september een toeristische trein, ingelegd op vraag van de RTBF vanuit Liège tot in Komen.

- 60 : Ondanks de nakende buitendienststelling hebben de 60-ers het op dit ogenblik zeer druk in de verschillende inzetplaatsen.

Te Hasselt rijden ze nog steeds de opgelegde taken, maar anderzijds duiden ze regelmatig op voor andere - zelfs zwaardere goederentreinen. Voornaamste inzet hierbij is de dienst tussen Beringen/Zolder en de Genkse-kolenhaven, maar anderzijds komen ze ook regelmatig in dubbel-traktie tot inzet en rijden hierbij tot in Antwerpen, Schaarbeek maar zelfs naar Merelbeke en Montzen.

Type 210.2 - reeks 61

Op het ogenblik dat al een groter aantal lokomotieven type 210 geleverd waren, vroeg Cockerill/Acec om een test te doen met één van deze lokomotieven en er een elektronische vermogensregeling in te bouwen en ook de elektrische inrichting op lage spanning en elektronisch uit te voeren. Voor deze testen werd de 210.067 uitgekozen, omdat deze lokomotief omstreeks dat tijdstip van de band liep. Op 6 mei 1965 verscheen deze afwijkende lokomotief op de sporen en werd uitgebreid getest en van zijn kinderziekten afgeholpen.

Doch ondertussen werd het "normale" type 210 verdergeleverd, maar anderzijds besliste men toch om nog 14 lokomotieven in de gewijzigde vorm te bouwen en als type 210.2xx uit te brengen. De 210.067 werd inmiddels omgenummerd in 210.201 en vanaf eind augustus 1965 werden de volgende machines geleverd.

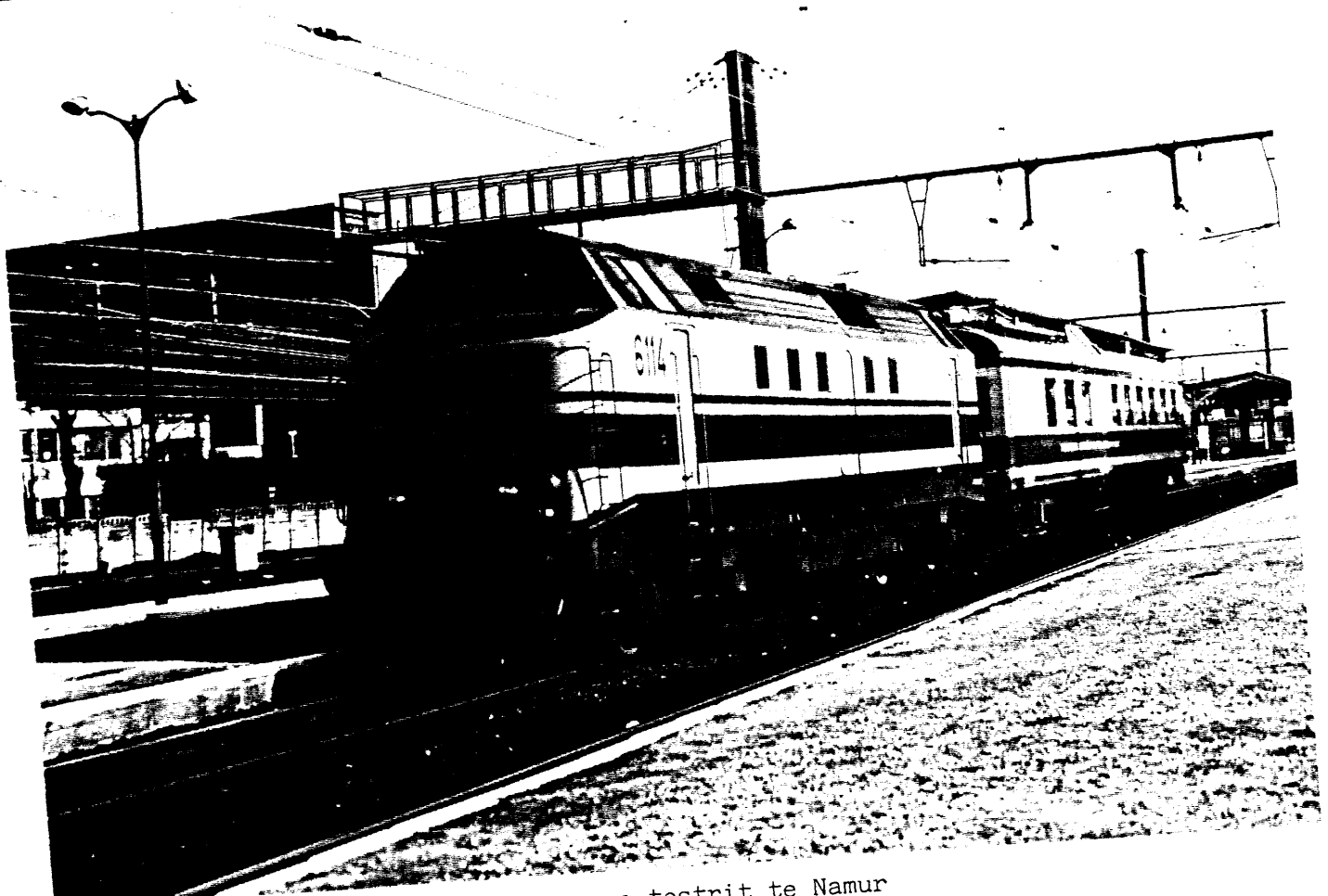
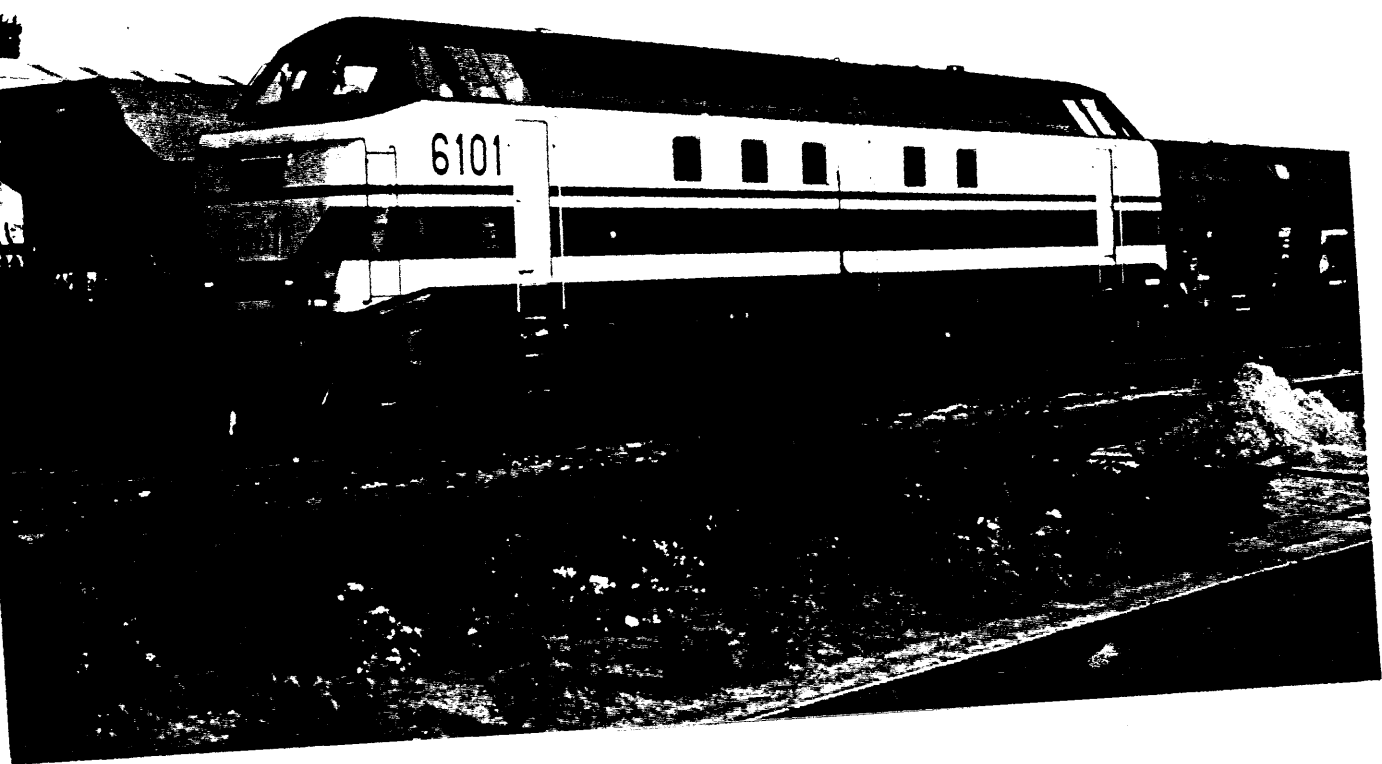
Eerste stelplaatsen waren Merelbeke - waar ook de testen uitgevoerd werden - en Ronet. Hier werden ze vooral in reizigersdienst ingezet en de naamse machines reden vooral naar Dinant en tussen Ottignies en Charleroi. Vanuit Merelbeke werden ze ingezet met bestemmingen Brussel, Mechelen, Antwerpen, Kortrijk en De Panne.

Doch deze uitvoering rendeerde niet steeds en het type 210.2 had beduidend meer defekten als het klassieke loks type 210. Hierdoor werden nog verschillende aanpassingen doorgevoerd en werden ze meer en meer tot de serieuitvoering teruggebracht.

Met ingang van 1 januari 1971 werden ze de reeks 61 (6101-6115) en korte tijd later verlieten de laatste machines van Ronet deze stelplaats richting Merelbeke. Hier werden ze nu ingezet in de gemengde reeksen 60/61 van Merelbeke en reden zowel in de reizigers- als goederendienst.

Al in 1981 werden de eerste machines (de 6113 en 6108) uit het bestand geschrapt en afgebroken. De overige machines bleven in dienst, doch ondergingen geen grote herstellingen meer. In september 1985 werden de overgebleven machines gestandaardiseerd en de vier laatste lokomotieven van dit type werden op 1 december 1985 definitief uit de bestandslijsten geschrapt.





Links : de 6102 tijdens een testrit te Namur
Boven : de 6101 bij een klassieke inzet in Zelzate
Onder : 6114 met het meetrijtuig van de ES te Schaarbeek.

60 : Te Ronet wordt de baandienst versterkt en komen de 60-ers tot inzet op de te elektrificeren verbindingen Namur-Dinant en Ottignies-Charleroi.

Ook te St-Ghislain staan - naast de goederenreeks - diverse lokomotieven in dienst bij de elektrifikatie van de verbindingen Halle-Tournai, Ath-Mons, Geraardsbergen-Edingen en Geraardsbergen-Ath. Inzetpunt van deze lokomotieven is Ath - met gemiddeld 2 à 3 loks - en Lessines.

Te Merelbeke is de inzet beperkt door de afstelling van de reeks 61, doch de diensten naar Zelzate-Sas van Gent staan nog steeds op de dienstenlijst. Hier komt de 6005 praktisch dagelijks tot inzet.

Deze inzet wordt vanaf juni 1986 overgenomen door de 62-ers en worden de 60-ers afgesteld of aan Hasselt afgestaan. Het lot van de 6005 is niet bekend.

Anderzijds nog de loopbaan van de pas geschrapte loks :

210.071 -- 6071

Bouwer : Cockerill - CW Salzannes
 Fabrieksnummer : 4101
 Levering : 08/07/1965
 Stelplaatsen : St-Ghislain : van 08/07/1965 tot 02/01/1969
 Ronet 02/01/1969 03/06/1984
 Kinkempois 03/06/1984 01/12/1985

Buiten dienst : PV 127 van FAZ van 17/10/1985
 Uit de geschriften : 01/12/1985

=====

210.067 -- 210.201 -- 6101

Bouwer : Cockerill - CW Salzannes
 Fabrieksnummer : 4097
 Levering : 06/05/1965
 Stelplaatsen : Merelbeke van 06/05/1965 tot 01/12/1985

Buiten dienst : PV 133 van FAZ van 13/11/1985
 Uit de geschriften : 01/12/1985

=====

210.205 -- 6105

Bouwer : Cockerill - CW Salzannes
 Fabrieksnummer : 4126
 Levering : 19/01/1966
 Stelplaatsen : Merelbeke van 19/01/1966 tot 01/12/1985

Buiten dienst : PV 128 van FAZ van 17/10/1985
 Uit de geschriften : 01/12/1985

=====

210.206 -- 6106

Bouwer : Cockerill - CW Salzannes
 Fabrieksnummer : 4127
 Levering : 27/01/1966
 Stelplaatsen : Merelbeke van 27/01/1966 tot 01/12/1985

Buiten dienst : PV 132 van FAZ van 13/11/1985
 Uit de geschriften : 01/12/1985

=====

*Opgelet : T.T.Z. bijeenkomst : nieuwe zaal
 nieuwe dag : Dinsdag*

60 : 210.209 -- 6109

Bouwer : Cockerill - CW Salzannes
 fabrieksnummer : 4130
 Levering : 23/02/1966
 Stelplaatsen : Ronet van 23/02/1966 tot 17/09/1970
 Merelbeke van 17/09/1970 01/12/1985
 Buiten dienst : PV 133 van FAZ van 13/11/1985
 uit de geschriften : 01/12/1985

=====

62 : Intussen werd de inzet vanuit Leuven nog verder uitgebreid en worden nog verdere treinen vanuit Antwerpen gereden, terwijl ook vanuit Leuven regelmatig verdere (lokale) goederentreinen gesleept worden.

Anderzijds worden de 62-ers van Monceau, St-Ghislain en Kortrijk opgemerkt voor baantreinen bij de elektrifikaties in de buurt van deze stelplaatsen.

Nochtans leidt deze versterkte inzet tot een verhoogd aantal defekten en vooral de Antwerpse diensten vergen teveel van deze lichtere machines. Hier dringt zich dan ook een aanpassing van de diensten zich op.

72 : Ze hebben zich lang gehouden, maar het einde was onvermijdelijk : zo kan men de laatste inzet van deze reeks omschrijven. Na de destandardisatie kwam het einde vrij onverwacht en 1 december werden de overblijvende loks uit het bestand geschrapt. De loopbaan van de 3 laatste machines :

272.001 -- 7201

Bouwer : Ateliers Métall. de nivelles (amn)
 Levering : 27/01/1956
 Stelplaatsen : Antwerpen-dam van 27/01/1956 tot 01/12/1985
 Buiten dienst : PV 131 van FAZ van 13/11/1985
 Uit de geschriften : 01/12/1985

=====

272.009 -- 7209

Bouwer : Ateliers Métall. de nivelles (amn)
 Levering : 27/04/1956
 Stelplaatsen : Antwerpen-dam van 27/04/1956 tot 01/12/1985
 Buiten dienst : PV 132 van FAZ van 13/11/1985
 Uit de geschriften : 01/12/1985

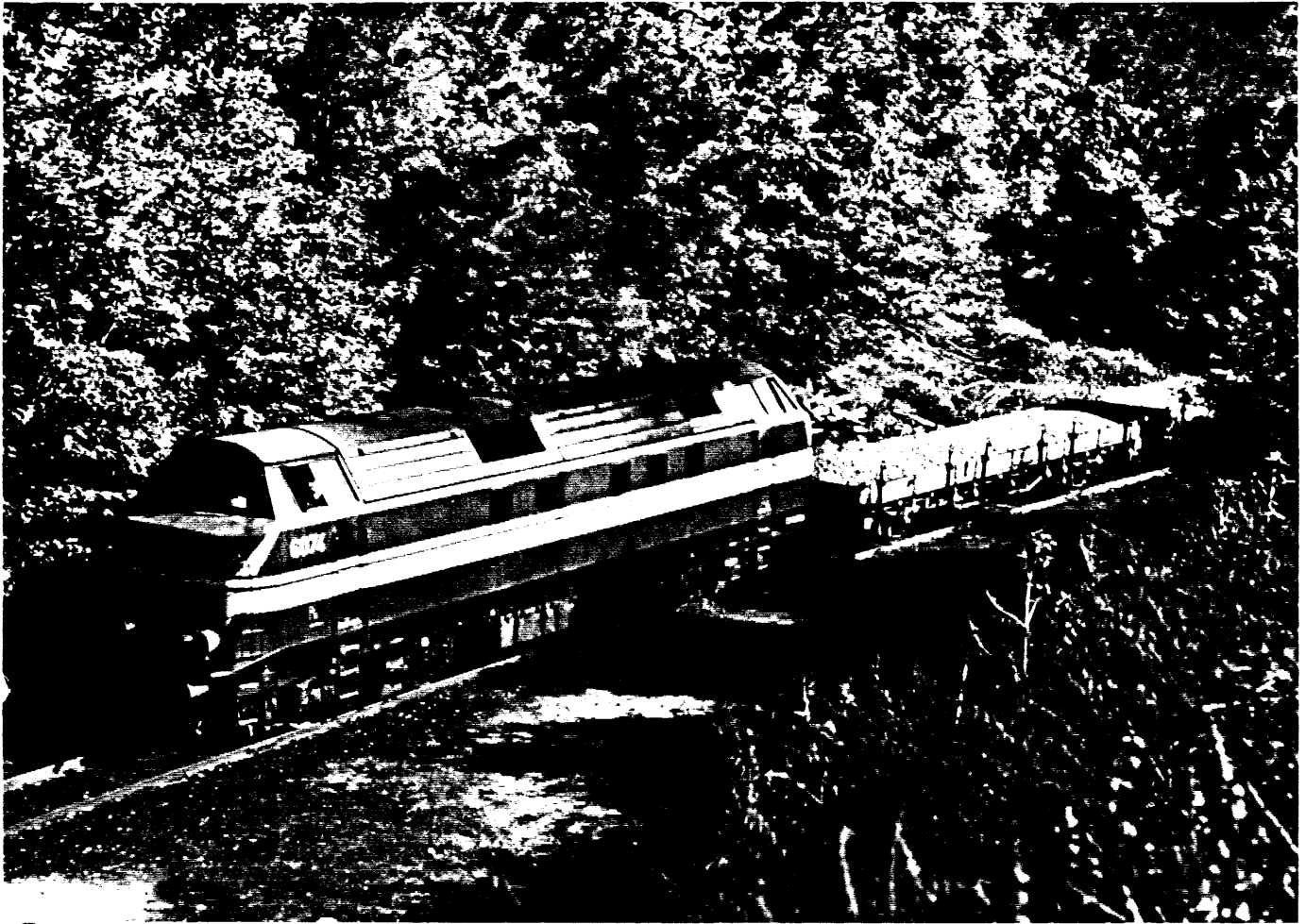
=====

272.014 -- 7214

Bouwer : Ateliers Métall. de nivelles (amn)
 Levering : 12/06/1956
 Stelplaatsen : Antwerpen-dam van 12/06/1956 tot 01/12/1985
 Buiten dienst : PV 129 van FAZ van 17/10/1985
 Uit de geschriften : 01/12/1985

=====

Verschillende lokomotieven wachten nog steeds te Antwerpen-dam op hun afvoer naar Salzannes of hun sloping te Antwerpen-zelf. Het is niet de bedoeling om een dergelijke lokomotief te behouden voor het spoorwegmuseum.



** Dagelijkse inzet van de reeks 60 van Hasselt , nl. de rangeringen te Tongeren*



** Inzet van de reeks 62/63 van FHS te Antwerpen (noorderhaven)*

Type 272 — Reeks 72

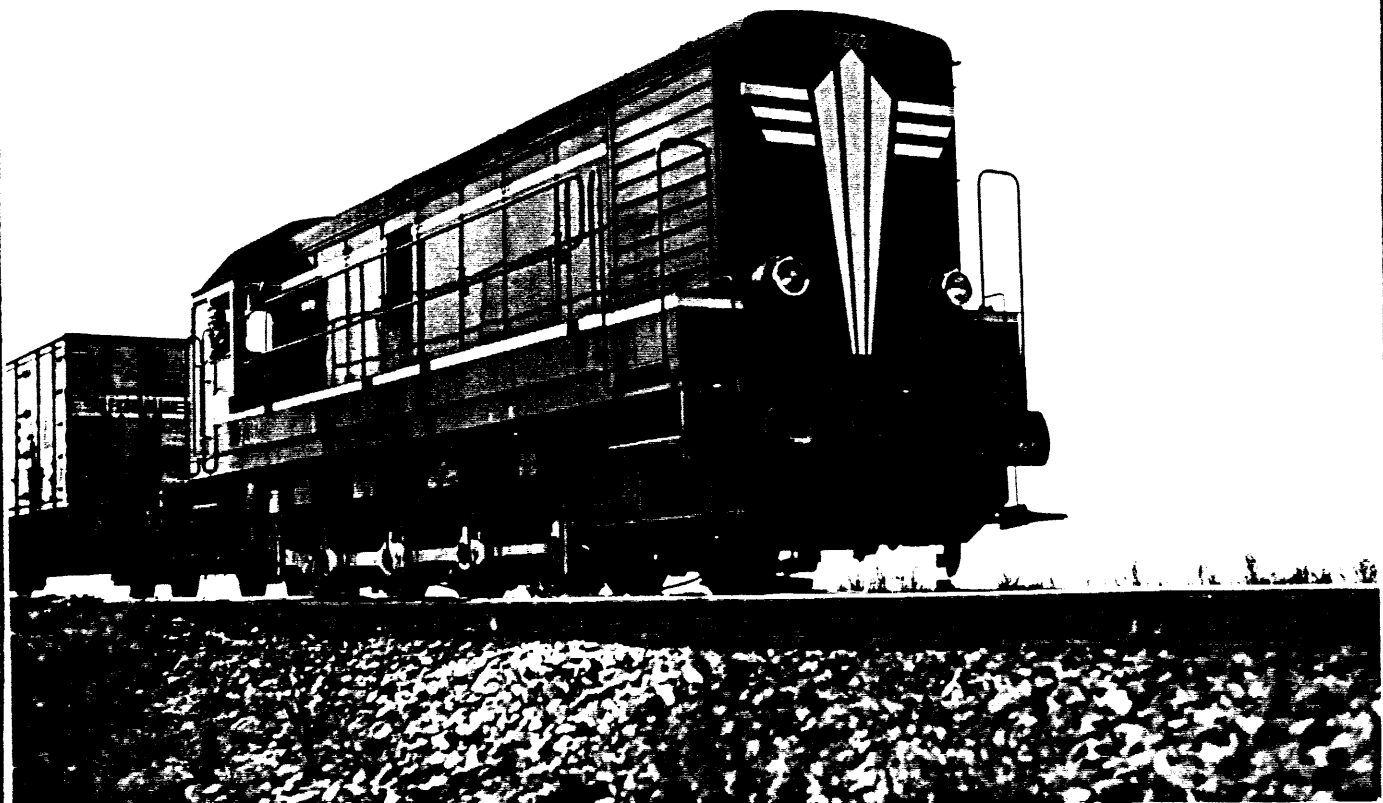
nog voor dat men de beide prototypereeksen - de typen 270 en 271 - uitvoerig uitgetest had, had men al besloten tot de bouw van 15 zware rangeerlokomotieven voor de zware diensten in de Antwerpse haven. De opdracht hiervoor werd gegeven aan de Ateliers Métallurgiques de Nivelles voor het mechanisch gedeelte. De motor werd praktisch ongewijzigd overgenomen uit het voorloper type 271 en werd gebouwd door SEM te Gent. Maar omdat men de moeilijkheden nog steeds ondervond met de dubbele hydraulische transmissie van het type 271, besloot men deze nu te bestellen bij de gespecialiseerde firma Voith.

Begin 1956 werd de eerste lokomotief afgeleverd en dadelijk naar Antwerpen-dam gestuurd, dit zou ook het geval zijn voor de overige machines type 272. Doch twee lokomotieven - de 272.007 en de 272.013 - begonnen hun loopbaan gedurende enkele maanden te Schaarbeek.

Daar het type 270 ingezet werd in de sleepdiensten in de haven, werd het type 272 vooral gebruikt voor de zware rangeringen in het vormingsstation Antwerpen-noord en in de ertsoverslaghaven Stocatra. Gedurende verschillende jaren werden ze echter ook gebruikt voor lokale goederentreinen naar Turnhout, Mol/Balen, Boom en Muizen.

In de '60-er jaren werd de lokale goederendiensten overgenomen door het type 270 en werden de 272-ers vooral gebruikt in en om de haven en verzekerden er praktisch alle sleepdiensten en rangeerden ze te Antwerpen-noord, Antwerpen-Schijnpoort en Antwerpen-Kiel. Deze toestand bleef verder lopen na hun hernoeming in 7201 tot 7215. De eerste lokomotief van deze reeks werd buiten dienst gesteld in 1973 na een ongeval.

Hun loopbaan werd echter verlengd door het feit dat geen enkele andere reeks in staat bleek om de rangeringen op "Stocatra" uit te voeren, maar na de overkomst van de reeksen 71 (ex 66) en 75 (ex 65) begon de reeks 72 overtollig te worden en vanaf 1981 verlieten ze regelmatig het strijdperk. Eind 1985 werden de laatste machines gestandaardiseerd en kort daarop uit het bestand geschrapt.



73 : De mutaties van de 73-ers van Monceau en Kinkempois naar Hasselt werd in de loop van oktober afgesloten : op dat ogenblik kwamen er nog 5 73-ers naar Limburg over : de 7365 van Kinkempois werd geruild voor de 8433, die naar Montzen ging. Deze transfert werd wel even vertraagd daar Kinkempois niet minder dan twee 73-ers te Salzennes had na een ongeval en zodoende met een tekort te kampen had.

Anderzijds bleef ook - na veel touwtrekkerij - te Hasselt zodat deze transfert wel degelijk op 15 mei behouden moet blijven. Te noteren hierbij valt dat de 73-ers naast te Hasselt, ook in Mol en Leuven gebruikt worden, doch ook dat de lokale goederendiensten zoveel mogelijk vermeden worden.

82 : Een evolutie kende het Antwerpse bestand, door de aankomst
84 : van de 84-ers uit Hasselt : het bestand bestaat thans uit 18 machines, die vooral gebruikt worden bij de rangeringen in de verschillende dokken, in Antwerpen-Kiel en op de schijnpoort. De reeks 82 wordt anderzijds nu sterker gebruikt in de sleepdienst en hierbij komen verschillende dubbel trakties voor.

91 : Uit de statistiek kan men afleiden dat een 91-ers afgestaan werden aan de dienst Baan : gedeeltelijk gaat het om een aanpassing aan een bestaande toestand (bv. voor de 9140 en 9150) Anderzijds was deze maatregel nodig om de buiten dienststelling van de trekkers van de dienst baan op te vangen en om het overschot aan lokotraktoren op te heffen. De afgestane 91-ers zullen voornamelijk gebruikt worden voor lichte baantreinen of of werven van de dienst baan.

Van de 45 overgebleven lokotraktoren worden er nog 25 gebruikt door de exploitatie en verzorgen vooral stationsrangeringen en lokale goederentreinen. Deze 91-ers worden ingezet vanuit Deinze, Kortrijk, Menen, Roeselare (91 van Kortrijk), Arlon, Virton, Libramont (91 van Stockem), Jemelle, Andenne, Marbehan, Marloie, Namur, Ottignies (91 van Ronet), Ath, Les-sines, Mons, St-Ghislain en Tournai (91 van St-Ghislain).

De overige 20 lokotraktoren worden gebruikt door de dienst M (bediening van Salzennes, stelplaatsrangeringen) of staan netreserve.

Te vermelden valt dat de overgedragen 91-ers officieel uit het bestand van de lokomotieven geschrapt werden, dit ondanks het feit dat de dienst M nog steeds voor het onderhoud (in de kortst bijgelegen stelplaats) of herstelling (in de CW Leuven) zorgt.

Dienst ES

ES 400 : De overname van de ES 401 (ex 43) is nog steeds geen feit en dit stel bevindt zich nog steeds in de CW Mechelen, wachtend op onderdelen. Dit gebrek aan gepaste onderdelen heeft de ombouw sterk vertraagd en brengt ook problemen met zich mee met de steeds verder gaande elektrifikaties.

In dit verband kan ook vermeld worden dat de beslissing genomen werd om ook te Hasselt een onderhoudspost voor de bovenleidingen te bouwen.

**** MUSEUMEXPLOITATIE NMBS ****

* De NMBS heeft vanaf eind september een monument in de vorm van een stoomlokomotief. Op 22 september werd een stomer type 41 aan het station van Charleroi-sud opgesteld en op deze datum ingehuldigd door de burgemeester van Charleroi. De doopnaam is "La Ville de Charleroi".

In de loop van de zomer werd deze machine - die tot ca. 1974 als verplaatsbare stoomketel diende - uiterlijk opgemaakt door de werkplaats Monceau. Spijtig genoeg heeft men hierbij geen oog gehad voor een historisch verantwoorde rekonstruktie : de schildering klopt hierbij niet, verschillende onderdelen ontbreken, de koppelstangen zijn zeer grof nageemaakt en - bij gebrek aan beters - werd deze machine gekoppeld aan een tender afkomstig van een type 81.

Als loopbaan heeft men voor deze lokomotief :

Bouwer :	Ateliers de Constructions Gilain te Tienen		
Bouwjaar :	1910		
Fabrieksnummer :	45		
nummers :	van 1910 - 1931	:	4295
	in WO I	:	02233
	van 1931 - 1946	:	4295
	van 1946 - 1957	:	41.195
	van 1957 - 1976	:	A 621.154 (verplaatsbare ketel)
In dienst :	20 september 1910		
Stelplaatsen :	onbekend tot 1944		
	Ath	van	tot 17/08/1946
	Ciney	van 17/08/1946	tot 29/05/1948
	Mol	van 29/05/1948	tot 09/05/1957
	Stoomketel te Oostende (1959) en Charleroi-sud		
Buiten dienst :	PV 146 van 19/04/1957		
Uit de geschriften :	09/05/1957		

=====

* Na zijn ritten voor het 150-jarig bestaan van de spoorwegen, is het vierledige stel van '35 terug te Leuven aangekomen. Door gebrek aan plaats werd het voorlopig buiten afgesteld, maar laten we hopen dat binnenkort een beschutte plaats voor dit stel gevonden wordt.

* Tijdens dit jubileumjaar stond de 12.004 gedurende 25 dagen in dienst en legde hierbij bijna 4 000 km af. De 29.013 werd 34 dagen ingezet en legde slechts - ondanks de reservediensten - een 100 km minder af dan het type 12. Geen enkele van de beide machines kreeg af te rekenen met echte defekten, de meeste onregelmatigheden waren te wijten aan een gebrek aan ervaring bij de mensen die instonden voor het rijden of het onderhoud. Hierdoor waren er vooral problemen bij de ketelvoeding en waterslag die tot het afstellen van de lokomotief leidden.

=====

**** Rijtuigen ******1. Statistiek :****** Leveringen :** geen**** Schrappingen :** geen**2. Aktuele berichten :**

M4 Deze rijtuigen werden - met het oog op een inzet tussen Antwerpen en Lille - toegelaten tot deze Noordfranse stad. Dit was mogelijk daar de perrons te Lille aangepast werden en omdat de voettreden van de M4-rijtuigen met ca. 20 mm ingekort werden. De effectieve dienst zal waarschijnlijk vanaf september 1986 geleidelijk aan ingevoerd worden.

M5 : Het eerste dubbel-dekrijtuig werd ter beschikking gesteld van de NMBS voor testen. Eerste testritten zijn voorzien tussen Brugge en Arlon, dit vooral voor afstellen en metingen aan de rem en het elektronisch gedeelte.

Vanaf begin januari wordt dit rijtuig ingezet in gewone piek-uurtreinen waarbij het gedrag in een gewone treinschakeling nagegaan wordt. Het rijtuig is echter niet toegankelijk voor het publiek.

Vanaf februari worden deze rijtuigen dan doorheen het ganse land voorgesteld in een tentoonstellingstrein. De reisweg is nog niet bekend, daarom is het best dat men de (regionale) kranten hiervoor raadpleegt.

Vanaf juni 1986 komt dan het eerste stel in kommerciële dienst en tegen februari 1988 moeten alle 14 stellen de vooropgestelde diensten verzekeren.

Op dit ogenblik voorziet men diensten op de volgende lijnen:

lijn 36-35 : Brussel-Hasselt (2 treinparen)

lijn 89 : Brussel-Zottegem (2 treinparen)

lijn 94 : Schaarbeek-Geraardsbergen/Lessines (2 treinparen)

Lijn 96 : Brussel-Quèvy/St-Ghislain (2 treinparen)

lijn 25/124 : Mechelen-Brussel-Nivelles-Charleroi (2 treinparen)

lijn 161 : Brussel-Namur-Huy (2 treinparen)

Het is wel zo dat op elke verbinding deze twee treinparen steeds 3 piek-uurtreinparen vervangen, dus dat er steeds één piek-uurtrein minder zal rijden.

Opmerkelijk hierbij is ook dat er geen treinen voorzien zijn tot in Antwerpen-centraal, maar ook niet bv. op de verbindingen naar Gent of Dendermonde.

Te vermelden valt hierbij dat alle treinen - samengesteld uit 8, 9 of 10 M5-rijtuigen - steeds in trek-duwdienst rijden, verzekerd met machines reeksen 21 of 27. Praktisch alle stellen staan gedurende de ganse dag te Vorst of Schaarbeek uitgeweken en er worden enkel piek-uurdiensten verzekerd. Hierbij komt dan ook de vraag of het niet opportuun zou zijn om deze rijtuigen in de zomerweekends diensten naar de kust te laten rijden.

**** EXPLOITATIE ******A. Statistiek :****** nieuwe lijnnummers :**

lijn 278 : Y Heibeek (aftakking lijn 27B) - St-Katelijne-Waver vanaf 29/09/85
 lijn 287 : Ath - Ghislenghien vanaf 30/09/85
 (ex spoor A van de "oude" lijn 94)

**** Schrappingen van lijnen :**

lijn 63 : Ieper - Langemark 29/09/1985
 Lijn 142 : namur - Frizet 29/09/1985

**** Uitbreken van de sporen :**

lijn 75B : Waregem - St-Eloois-Vijve RvB 29/10/1985
 Lijn 94 : Marcq - Ghislenghien (beide sporen) 29/10/1985
 Ghislenghien-Ath (spoor B) 29/10/1985
 Lijn 268 : Monceau - Y Ruau 29/10/1985
 Lijn 268A : Monceau - Puits n° 2 29/10/1985

**** Sluitingen van loskoeren :**

Liège-Hautpré RvB van 01/10/1985 overgebracht naar Ans
 Ecaussinnes-nord 01/10/1985 overgebracht naar Ecausines-Carr.

B. Aktuele gegevens :

40 : *Na de elektrifikatie van deze lijn werden ook de goederentreinen zeer vlug overgenomen door elektrische lokomotieven. Vooral machines van de reeksen 21 en 27 worden ingezet. Maar ook de reeksen 22 en 25 mogen ingezet worden.*

63 : *Op 16 september kende de lijn tussen Kortemark en Poelkappelle een opmerkelijk gebeurtenis. Toen was de 29.013 er te gast om er een (Franse) TV-reeks op te nemen. Hiervoor trok de 29.013 een goederentrein met een tiental gesloten goederenwagens.*

De volgende dag werd een reizigerstrein - gevormd door een diesellok reeks 62 en 5 L-rijtuigen - op film vastgelegd.

Anderzijds werd op 29 sept. beslist om het baanvak Ieper-Langemark uit het bestand te schrappen, zodat deze lijn niet meer over de ganse lengte te berijden is.

89 : *De elektrifikatie tot Kortrijk is een feit en dit heeft tot gevolg dat de IC-dienst Oostende-Kortrijk-Brussel gesplitst wordt : de verbinding Brussel-Kortrijk wordt elektrisch gesleept en komen rijtuigen M4 tot inzet. De reeks 51 wordt tot Kortrijk beperkt. Hier moet de reiziger overstappen, dit gebeurt op hetzelfde perron.*

Pas vanaf juni 1986 zal de effectieve dienst op deze verbinding ingelegd worden, met o.a. aanpassing met de stoptreinen.

* Antwerpse (noorderhaven)

De uitbreiding van de Antwerpse haven richting Zandvliet en de aanleg van de nieuwe dokken, noopte de NMBS tot de aanleg van nieuwe verbindingssporen en rangeerbundels. Opmerkelijkste verwezenlijking is de nieuwe ertsoverslaghaven te Zandvliet. Hier is een geheel nieuw complex ontstaan met een aanzienlijke vormingsbundel en diverse opstelssporen. In tegenstelling met de oude overslagplaats, werden hier zowel korte bochten als zware hellingen vermeden. De rangeringen in deze bundel worden uitgevoerd d.m.v. machines reeks 74.

Anderzijds zijn ook de elektrificeringen in de haven sterk uitgebreid en thans zijn deze aan de gang in de bundels Lillo en Oorderen en diverse verbindingssporen. Ook de verbinding naar de nieuwe Stocatra is al voor een deel onder draad. De elektrificatie van Zandvliet zelf wordt voor begin 1987 voorzien, zodat op dat ogenblik alle ertstreinen opnieuw elektrisch gesleept kunnen worden.

* Verbinding Antwerpen-Hasselt-Köln.

Hier zijn opnieuw vorderingen op te tekenen : zo zijn de gesprekken tussen de NMBS, NS en DB terug opgenomen en kunnen de laatste moeilijkheden aangepakt worden. De NS stelt zelfs om de lijn over haar grondgebied verder te leiden als de Waalse gewestregering verder tegenkantingen opwerpt.

* TGV-lijn :

Ook hier zijn de besprekingen verder gevorderd en zijn verschillende tracés voorgesteld : meest voor de hand liggend is de verbinding over Lille, die ten zuiden van Tournai aansluit op de autosnelweg naar Enghien-Halle. Het snelspoor zou hier parallel met deze weg gevoerd worden om te Halle op de lijn 96 aan te sluiten (de aanpassingen in het station Halle voorzien nu reeds deze aansluiting).

Te Brussel zou dan gestopt worden te Brussel-zuid en eventueel te Brussel-noord en wordt te oude lijn gevolgd tot aan de spitsing naar de luchthaven, waar de TGV-lijn zuidelijk afbuigt en naast de autosnelweg komt te liggen. Te Waremmes wordt dan een verbinding voorzien met de lijn 36, doch de TGV-lijn volgt nog steeds de autosnelweg tot Crisnée, buigt hier naar het noorden af en gaat via Juprelle, Oupeye naar Hermalle waar men de Maasvallei op een viadukt oversteeft en zo via Dalhem en Aubel ten zuiden van Aachen op de lijn naar Köln uitkomt.

Een tweede variëte voorziet echter een noordelijker traject, dat via Bonheiden, Heist-od-Berg richting Herentals gaat. Hier sluit een tweede lijn komend vanuit Rotterdam en Antwerpen op de TGV-lijn aan. Vanuit Herentals volgt men de E39 tot Beringen en vanaf hier met een verbindingsbocht naar Zolder (geen overstap op de TTZ voorzien, verder naast de autosnelweg naar Beek (Maastricht-Airport) verder naar Aachen.

Te vermelden valt ook nog dat te Lille een verbinding naar de Kanaaltunnel en London voorzien wordt.

FOTOTIPS



Molenstede (lijn 35)

- Te bereiken :* *vanaf het station Diest de spoorweg richting Aarschot volgen, voorbij de (afgeschafte) overweg de weg langs het spoor ca. 2 km verder blijven volgen.*
- Onderwerp :* *de hoofdlijn verloopt hier langs een beboste helling, met de Demer in de voorgrond.*
- Gunstigste tijdstip :* *ganse dag, de lijn verloopt in een bocht en men kan zijn standpunt goed aanpassen aan de zonnestand.*
- Treinen :*
 ** reizigerstreinen :* *reeks 00, 06, piekuurdienst met reeksen 21, 22 en 27*
- * goederentr. :* *reeksen 21, 22, 23, 25, 26 en 27 in elektrische dienst, reeksen 51, 55 (sporadisch), 59, 62 en soms ook 60.*
 Verder ook nog de poststellen tussen Has-selt en Leuven.
- Benodigde lenzen :* *normaallens, lichte groothoeklens.*

=====



KRANT

1. PROGRAMMA van de T.T.Z. voor 1986

In het vorig nummer werd kort ingegaan op het ritseizoen 1986. Hierna zullen iets verder de verschillende speciale onderdelen bespreken.

zondag 22 juni : DAG van de SPOORWEGLIEFHEBBER

rotorit om 14.00

net zoals vorig jaar een uitgebreide rit door de mijn en een rit naar Genebos met een kruising met de nmbs. Verder diverse fotostops en schijnvertrekken.

Mogelijk is er een dubbeltraktie met onze derde stoomlok dit in deze periode - zonder verdere moeilijkheden - zijn testritten moet uitvoeren

zondag 20 juli : Officiële inhuldiging van onze derde stoomlokomotief "BEBERT"

gedurende dit weekend wordt er met drie stoomlokomotieven gereden, gedeeltelijk in dubbel traktie.

De inhuldigingstrein vetrekt te Zolder om 14.30

weekend 15-16-17 augustus : SPOORWEGFESTIVAL

Gekende manifestatie met in 1986 de nadruk op de smalspoortraktie van de steenkoolmijnen.

Officiële opening van de vaste tentoonstelling te Genebos.

zondag 7 september : Wandeldag met de T.T.Z.

- vanuit Genebos wordt het seizoen afgesloten met een geleide wandeling door de VVV-Heusden-Zolder naast het Albertkanaal en naar Bovy
- huifkartochten mogelijk tussen Genebos en Bovy

zondag : ... oktober : Trein-Tram-Bus-dag

- medewerking aan het initiatief van de openbaar-voervoermaatschappijen met aansluiting op de nmbs-treinen vanuit Hasselt (3 ritten)

zondag 30 november : Winterritten van de T.T.Z.

nieuw voor 1986 zijn de eerste winterritten van de T.T.Z., dit met vertrek om 14.00 en 16.00

2. Vergaderingen voor de actieve leden van de T.T.Z.

vrijdag 7 februari :	raad van beheer :	algemene organisatie voorbereiding ritseizoen kontakten VVV - PVTL	20.00
vrijdag 4 april :	raad van beheer :	subsidiemogelijkheden inrichting tentoonstellingen public relations/perskampagne	20.00
zondag 20 april :	ondergronds bezoek	aan mijn van Zolder	8.30
vrijdag 6 juni :	raad van beheer	technisch deel restauraties organisatie zondag 29 juni opvang van groepen/reizigers	20.00
vrijdag 1 augustus :	raad van beheer	organisatie Spoorwegfestival	
vrijdag 3 oktober :	raad van beheer	organisatie/planning op lange termijn gekombineerde organisaties	
vrijdag 5 december :	algemene ledenvergadering		

MUSEA

Stoomcentrum Maldegem (SCM)

Voorheen gekend als de Blauwe Wimpel, werd deze vereniging uitgebreid en werd contact gelegd met de toeristische dienst van Maldegem en de firma Sobemai. Zo ontstond een uitgebreidere organisatie: hierbij wil men naast het (statische) spoorwegmuseum in één van de gebouwen van Sobemai ook komen tot een museumexploitatie. Daarom wordt thans een smalspoorlijn van ca. 5 km gelegd op de bedding van de lijn naar Brugge met als uiterste punt Donk. Men hoopt vanaf volgend seizoen dit deel officieel in dienst te stellen.

CFV3V (Mariembourg)

Na de opsmuk van de loods te Mariembourg, heeft de Waalse executieve een som van 12 000 000 BF uitgetrokken voor de bouw van een "spoorwegmuseum" te Treignes: deze zou bestaan uit een loods met een lengte van ca. 100 m waarin 5 sporen een onderdak vinden. Hierbij zou het verspreide materieel van de CFV3V - samen met een uitgebouwde tentoonstelling - onderdak vinden en kunnen ook diverse restauraties uitgevoerd worden.

Anderzijds werd ook gestart met de restauratie van de "Elna"-lokomotief, afkomstig van de stoomtram Goes-Borsele en nu afgesteld te Stockem. De indienststelling wordt in 1987 verwacht.

MSTB (Vilvoorde)

Van de aankoop van een diesellokomotief - die al afgesteld stond bij de firma Renault te Vilvoorde werd afgezien, reden hiervoor is dat men opteert voor een exploitatie volledig in stoomtraktie. Hiervoor worden de restauratiewerkzaamheden aan de St-Léonard verdergezet en werd o.a. het chassis gezandstraald en de verbogen drijfassen hersteld.

SDP (Puurs-Dendermonde)

Thans worden de werkzaamheden aangevangen te Baasrode-noord waar het terrein aangepast moet worden en waar ook een loods gebouwd moet worden. Men hoopt hierbij op een opening van deze museumlijn in de loop van 1986.

Asvi (Lobbes-Thuin)

De aankoop van een ex-PCC rijtuig van de NMVB is een feit en de Asvi kon de 10409 aanschaffen. Nog voor de winter wordt dit rijtuig vanuit Belgrado (Joegoslavië) naar België overgebracht en daar het rijvaardig is, kan het al volgend seizoen de museumexploitatie aanvatten.

=====

=====

MODELBOUW

** Schaal H0 **

** lokomotieven :

FS	Diesellokomotief reeks 345	Roco	43 445
DRB	Stoomlokomotief reeks 75 (1'C1't)	Liliput	75 04
SBB	Elektrische lokomotief reeks Ae 6/6 (C°C°)	Märklin	3350
ns	Elektrische lokomotief reeks 1600 (B°B°)	Märklin	3326

** rijtuigen :

Würt.	Set met 3 Würtemb. rijtuigen	Roco	44 006
Tegernsee	Drieassige ombouwwagen van de private maatsch.	Roco	44 007

** Wagens :

--

** SCHAAL n **

** lokomotieven :

DB	Stoomlokomotief reeks 74 (1'Ct)	Arnold	2285
DB	Lokotraktor reeks 323 (Köf)	Arnold	2065

** Rijtuigen :

DB	tweede/derde klasse rijtuig type BC 4ymgb (periode III)	Arnold	3270
DB	derde klasse-rijtuig type C4ymgb (periode III)	Arnold	3271
DB	werkwagen (drieassige)	Roco	25143
DB	sneltreinrijtuig	Fleischm	8164

** wagens :

--

** Schaal H0e **

Zillertal	smalspoorstoomlok type U (zillertal n° 1)	Liliput	711 11
	stoomrijtuig (tweede/derde klasse)	Jouef/Egger	815 000
	stoomlokomotief 5 + personenwagens)	Jouef/Egger	711 300
	"Steatite"-stoomlokomotief + zomerrijtuigen	Jouef/Egger	711 100

=====

b. Nieuwe Belgische modellen :

* Railbus van de CFV3V

** Periode IV **

Märklin

Voor zijn museumexploitatie, kocht de CFV3V twee DB-schienenbussen van de reeks 795 met bijhorende aanhangrijtuigen. Tegen de echte museumtraditie in, schilderde men ze in Belgische kleuren en kende men een imaginair Belgisch nummer toe. Märklin, die dit model reeds in zijn programma had, besliste dan ook om deze versie uit te brengen.

In eerste oogopslag kan men zeggen dat de CFV3V-uitvoering goed gelukt is : zuivere en nauwkeurige beschrifting, goed verzorgd uiterlijk. Maar bij nader toekijken kan men niet ontkennen dat men hier te maken heeft met een oud model, dat in feite niet meer voldoet aan de hedendaagse eisen : dikwandige uitvoering van de wanden, verzonken vensters, gebrek aan details (bv. ruitenwissers,...) niet wegwerken van de bovenlichtvensters.

En dan de inzet : men kan wel een museumlijn nabootsen, doch aangepaste stoomlokomotieven bestaan hiervoor niet, een inzet op zogenaamde "NMBS"-sporen kan niet.

Als besluit : een exotisch model, niet meer van deze tijd en praktisch niet bruikbaar, maar dat zal vele "model"-bouwers een zorg zijn.

* B-rijtuig type M4 :

** Periode IVb **

Lima

Wanneer het reeds lang aangekondigde model kort na het verschijnen van ons vorig nummer in de winkel verscheen, kon men moeilijk zijn ogen geloven : Lima had zich weer eens overgetroffen en aangetoond dat ook Belgische modellen mogelijk zijn. Het model zelf is uiterst fijn uitgevoerd, op juiste schaalengte en in praktisch alle details voorbeeldgetrouw. En nadere bezichting vallen nog meer details op : een loepscherpe en exakte beschrifting met zelfs de aanduidingen op de kopwanden, een fraai (eenkleurig) interieur, de vensters gelijk met de wanden.

Nochtans zijn er ook enkele feitjes, die gemakkelijk verholpen konden worden : de massa is betrekkelijk licht. Dit is geen nadeel wanneer men slechts met Lima-materieel rijdt, doch bij gebruik van zwaarder materieel in één trein kunnen de rijtuigen kantelen in scherpe bochten. Verder ook de koppeling, die betrekkelijk zwaar uitgevoerd werd en die een te grote ruimte openlaat tussen de rijtuigen. Anderzijds ontbreekt de standaard koppelingskop. Dit nadeel kan gedeeltelijk opgelost worden door het aanbrengen van vaste Ribukoppelingen, maar dit heeft tot gevolg dat deze rijtuigen niet meer ontkoppeld kunnen worden.

Als besluit een heerlijk rijtuig, getuigend van een hedendaagse techniek en voor een ongelooflijk lage prijs. Een pluim voor Lima die de weg wijst aan de overige konstruktors. Maar nu de daad aan de modelbouwers om deze verwezenlijking te waarderen.

*** Diesellokomotief type 231.0**

** Periode IIIa/IIIb **

Jocadis

Deze firma brengt een herschilderde en aangepaste versie uit van de ex-V 36, die na de tweede wereldoorlog in België bleef en hier als nummer 231.001 ingezet werd. Als model werd door Jocadis geopteerd voor de Trix-versie, die volledig herschilderd werd en voorzien werd van de Belgische beschrifting. Beide facetten werden zuiver uitgevoerd, doch het grootste nadeel hierbij geldt het model zelf : Trix heeft dit model al lang in zijn programma en qua detaillering voldoet het niet meer aan de huidige normen. Vele details herinneren aan een produktietijd van de jaren '70 (aangepoten handgrepen, dikwandige bovenbouw, zeer grote lampen, ...).

Voor de prijs die ervoor gevraagd wordt, kon men gemakkelijk komen tot een echt verbeterde versie en hopelijk zal bij de aangekondigde versie op basis van het Märklin model vele van deze fouten vermeden worden.

*** Wagen met oprolbaar dak :**

** periode IV

Jocadis

Al enkele tijd voert Lima een model in zijn bestand van de vier-assige wagen met oprolbaar dak type Taehs. Na Europa Trading, past ook Jocadis deze wagen aan met Belgische beschrifting. Doch de verbetering gaat verder door de aanbrenging van nieuwe (Roco-)assen, en de typische Belgische buffers. Anderzijds zijn er 5 wagens voorzien met elk andere nummering.

Als besluit : goed in detail en een haarscherpe afwerking, maar voor wanneer een afspraak tussen de konstruktors zodat dubbele produkties verminderd kunnen worden.

c. Aangekondigde Belgische modellen :**** Lima :**

Na het tweede klasse-model van de M4-rijtuigen, kondigt deze firma ook de beide andere versies aan : in 1986 verschijnt het eerste klasse-model M4, een jaar later verschijnt dan ook het stuurrijtuig, zodat op dat ogenblik een volledig trein kan nagebootst worden.

Verder staat voor 1986 een verbeterde versie op het programma van de elektrische lokomotief reeks 23/25 : hierbij zou dit model praktisch een volledige nieuwbouw zijn, aangepast aan de hedendaagse evolutie van de modelmarkt.

Voor 1987 zou dan het nieuwe Benelux-treinstel (lok reeks 11 en rijtuigen) in produktie genomen worden.

**** Roco**

Nog niet opgenomen in de nieuwigheden maar praktisch zeker, is het feit dat het model van de reeks 74 als Belgisch type 96 op de markt zal komen : hier zou het handelen om een aangepaste versie, waarop de Belgische eigenheden zoveel mogelijk verwerkt worden.

D. Tijdperkindeling bij de Belgische Spoorwegen :

Net zoals in Duitsland of Oostenrijk, werd er nu ook een tijdperkindeling voor België uitgevoerd en voorgesteld. Deze indeling vind men onderstaand en in de toekomst zullen we deze zoveel mogelijk aanhouden.

Tijdperk I 1835 - 1926		
Periode Ia	1835 - 1853	Tot 1844 wordt enkel de staatsspoorweg EB uitgebouwd, in 1842 wordt de eerste concessie toegekend. Toepassing van het bloksysteem te Brussel (1846) Toepassing van Walschaerts-schuifbeweging (1848)
Periode Ib :	1853 - 1870	Oprichting van voornaamste private spoorwegmaatschappijen en invoering van eenvormig lastenboek voor al deze maatschappijen (1866)
Periode Ic :	1870 - 1898	Oprichting van de laatste concessie, opslorping van de eerste privé-maatschappijen door de EB Ontstaan van de Wagons-lits (1872) Invoering van een eerste typeindeling (1876) Invoering van een uitgebreide stopdienst. Eerste rijtuigen op draaistellen (1893)
Periode Id :	1898 - 1914	Sterke uitbreiding van het spoorverkeer Bouw van een groot aantal nieuwe lokomotieven, o.m. typen 10, 36, 32, 15, ... Invoering van de bruine livrei
Periode Ie :	1914 - 1926	Eerste wereldoorlog, wederopbouw. Invoeren van verschillende vreemde lokomotieven Invoeren van seinstelsel met 3 standen (1919-1922)
Tijdperk II : 1926 -1946		
Periode IIa	1926 - 1931	Oprichting van nMBS (aanduiding BSM-CFB) In dienst neming van eerste dieselstellen (1930) Levering van grote aantallen metalen rijtuigen (1931)
Periode IIb	1931-1940	Hernummering van het traktiematerieel (4 cijfers) Invoering van groene livrei (vanaf 1932) Eerste elektrische spoorlijn (1935) Verschijnen van monogram B (1936) nieuwe benaming n.m.b.s. / s.n.c.b.
Periode IIc	1940 - 1946	tweede wereldoorlog
Tijdperk III 1946 - 1971		
Periode IIIa	1946 - 1956	Hernummering van het materieel (1946) Indienststelling van laatste stomers (type 25/26/29) Overname van laatste privé-maatschappijen Eerste elektrische lokomotieven (101/120/121 - 1949) Eerste rangeer- (1954) en lijndiesels (1955)
Periode IIIb	1956 - 1964	Rekonversie stoom-diesel/elektrisch Tweekleurige livrei (lichtgroen-donkergroen) Herschikking van goederenmaterieel in het roodbruin Afschaffing van 3de klasse (1956)
Periode IIIc	1964 - 1971	Invoering van UIC-nummering voor het gesleepte mater. Einde van de stoomtraktie (1967) Invoering van eenkleurige livrei bij elloks

Tijdperk IV	1971 -	
Periode IVa	1971 - 1981	nieuwe nummering met 4 cijfers (1971) herschildering van dieselstellen (geel-rood - 1968) aanpassing traktiemateriaal (dubb. kopl. 1973) proefperiode voor de livreien (1976 - 1977) gele veiligheidsschildering (1977)
Periode IVb	1981	Verdere elektrifikaties Rekonversie (diesel - elektr.) nieuwe (blauwe) livrei voor elloks en dieselloks (1979) nieuwe UIC-normen voor goederenwagens (vanaf 1980) herstructurering van het net IC-IR (1984) invoeren van nieuwe livrei (bordeau-wit 1981) opkomst en groei van museumverenigingen (1976 -) uitbouw van nmbs-museumpatrimonium (in te zetten op hoofdlijnen - 1985) eerste afstellingen bij het elektr. materieel (1980 - 1990) Invoering van snellijnen (TGV --)



Na de lokale diensten vorige keer, opnieuw een internationale dienst met modern materiaal. Bij de nabootsing van dergelijke treinen zijn er in feite twee problemen voor de modelbouwers :

- de betrekkelijke lengte van deze soort treinen
- de afwezigheid van Belgisch internationaal materieel op de modelmarkt.

De keuze viel hier op de Nord-Express (trein 232) in zijn hedendaagse samenstelling, volledig bestaande uit SNCF-materieel. Deze samenstelling kan gemakkelijk afleid worden uit bovenstaande foto.

Lokomotief	nmb	reeks 18	Lima 208 121	(nieuwe livrei)
Tweede klasse-rijtuig	sncf	type Y Bc9	Roco 44602	
Tweede klasse-rijtuig	sncf	type B 10t	Roco 44416	(corail) *
Tweede klasse-rijtuig	sncf	type B 10t	Roco 44416	(corail) *
1ste/2de klasse-rijtuig	sncf	type A4B5t	Jouef 5362	(corail) *
Tweede klasse-rijtuig	sncf	type B 10t	Roco 44416	(corail) *
Eerste klasse-rijtuig	sncf	type A 9	Roco 44654	(eurofima) **

* ook te vervangen door Jouef 5365, de Jouef-rijtuigen hebben een lengteschaal 1/87)

** niet in de handel : Roco maakt het 1ste klasse Eurofima rijtuig in Corail-kleuren in een schaalverhouding 1/87 en 1/100

=====

[EXPLOITATIE]

Lijn 19 : Mol - Neerpelt - Weert

Lengte : 33,0 km (tot aan de grens)

Geschiedenis : Al in 1869 kreeg de "S.A. des chemins de fer du Nord de la Belgique" een concessie voor de lijn Antwerpen - Mönchen-Gladbach. Eerst op 5 juni 1879 kwam het baanvak Mol - Roermond klaar. De andere baanvakken Herentals-Mol en Roermond - Mönchen-Gladbach waren al eerder in gebruik.

De "Nord de la Belgique" liet de exploitatie over aan de "Grand Central Belge". Deze laatste maatschappij werd op 1 januari 1897 voor de EB overgenomen.

Op 4 oktober 1953 en 2 juni 1957 werd het treinverkeer (reizigers) afgeschaft en volledig verbust, op 27 mei 1978 werd het reizigersverkeer hervat tot in Neerpelt.

Stations en stopplaatsen :

LML	Mol	km	0,0
	Mol-Gompel	km	3,1
GBA	Balen-Wezel	km	5,0
(GNU)	GBW Balen-Werkplaats	km	9,9
(LUL)	Lommel-werkplaats	km	12,8
LOL	Lommel	km	14,2
(GOU)	Overpelt-werkplaats	km	19,7
	Overpelt-dorp	km	21,6
LNP	Neerpelt	km	23,3
(GLH)	St-Huibrechts-Lille	km	27,4
GHA	Hamont	km	32,2
	grens NS	km	33,0

Vertakkingen :

geen

Private aansluitingen :

* Mol-Gompel	Glasbedrijf (nog in dienst)	km	3,1
* Balen-werkplaats	Metaalbedrijf (nog in dienst)		9,9
* Balen	P.R.B. (nog in dienst)		10,6
* Lommel-werkplaats	NV Emgo		12,8
* Overpelt-werkplaats	Metaalbedrijf (nog in dienst)		19,7

Afschaffing reizigersdiensten :

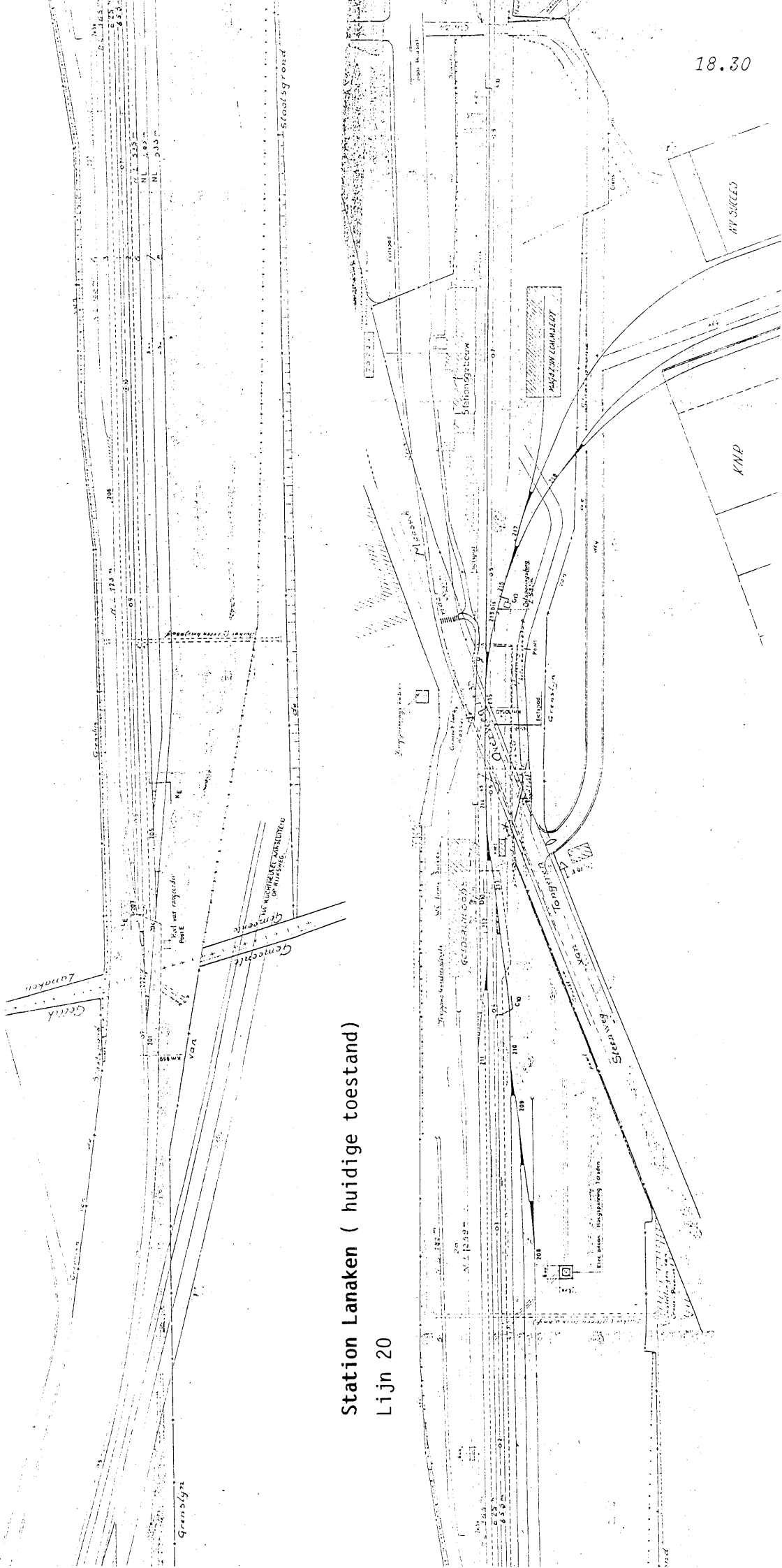
4 oktober 1953 : Neerpelt - Weert
2 juni 1957 : Mol - Neerpelt

Heropening reizigersdienst :

27 mei 1978 : Mol - Neerpelt

Elektrifikatie :

voorzien voor 1992 (tot Neerpelt).



Station Lanaken (huidige toestand)

Lijn 20

Lijn 20 : (Hasselt) - Y Beverst - Lanaken - Maastricht

Lengte : 12,7 (tot aan de grens)

Geschiedenis : Deze lijn maakte deel uit van de lijn Hasselt-Maastricht. Hierdoor kon de maatschappij "Chemin de fer de Aix-la-Chapelle à Maastricht" een kortere verbinding met Antwerpen tot stand brengen. De Staatslijn via Liège was immers langer.

Op 1 oktober 1856 werd de verbinding Hasselt-Maastricht geopend en op 1 augustus 1867 trad de Aken-Maastricht toe tot de "Grand-Central-Belge".

De overname door de EB kwam op 1 januari 1897 tot stand.

Op 4 april 1954 werd het reizigersverkeer verbust.

Stations en stopplaatsen :

	Y Beverst	km 0,0
(GMU)	Munsterbilzen	km 3,2
(GEY)	Eigenbilzen	km 7,4
	Gellik	km 8,9
GLK	Lanaken	km 10,7
	grens NS	km 12,7
	Maastricht	km 16,6

Vertakkingen :

Y Beverst km 0,0 aftakking lijn 34

Private aansluitingen :

* Lanaken Amcel-Europ km 12,0

Afschaffing reizigersdiensten :

4 april 1954 volledige lijn

Elektrifikatie

voorzien voor 1989 (lijn Antwerpen-Maastricht-Aachen-Köln)

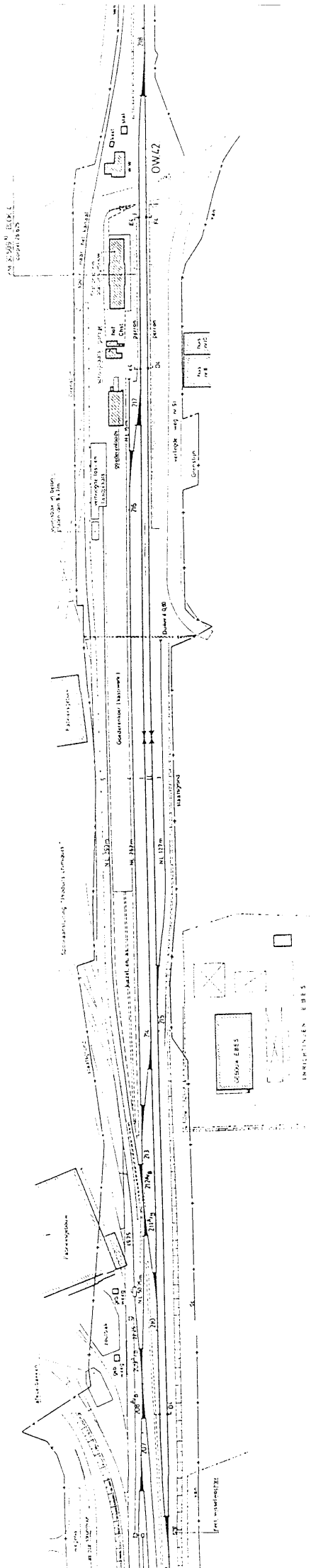
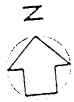
15 Antwerpen - Herentals - Turnhout		Mol-Weert		15											
K		3006	3163	3018	3310	3318	3319	3400	3321	3310	3022	1019	3258	3316	
0	Antwerpen (C.)			6,14			7,43		9,44	11,8				13,5	13,31
15	Lier			6,36			8,14		9,58	11,22				13,32	13,53
19	Kessel			6,45			8,16		9,59	11,23				13,26	13,55
23	Nijlen			6,50			8,23		10,4					13,40	14,0
28	Bowvel			6,56			8,30		10,9					13,47	14,6
34	Herentals			7,11			8,48		10,16					13,56	14,13
0	Lichtaart			5,31			7,15		9,71					14,8	
6	Tielen			5,42			7,26		9,18					14,17	
18	Turnhout			5,47			7,31		9,22					14,24	
34	Herentals			5,4			7,48		9,23					14,3	
34	Herentals	3,48	5,43		7,25	9,2		10,25	11,45	11,54	Zalm dorp			14,23	
36	Oelen	3,56	5,51		7,33	9,11		10,33	12,2	12,2	Zalm dorp			14,31	
40	Larum	4,1	5,56		7,38	9,17		10,38	12,7	12,7	Zalm dorp			14,36	
43	Geel	4,7	6,2		7,46	9,23		10,43	12,13	12,13	Zalm dorp			14,32	
43	Millegem	4,14	6,3	3,06	7,53	9,32	3,11	10,50	12,20	12,20	Zalm dorp			14,49	
52	Mol	4,20	6,15		7,59	9,38		10,56	12,26	12,26	Zalm dorp			14,55	
55	Gompel		5,35		6,22			9,51	11,2	11,2					
57	Balen-Wazel		5,46		6,27			9,58	11,6	11,6					
60	Balen (Werkpl.)		5,55		6,31			10,4	11,10	11,10					
66	Lomme		6,3		6,45			10,13	11,21	11,21					
71	Overpelt (Werkpl.)		6,5		6,51			10,24	11,27	11,27					
74	Overpelt (Dorp)		6,11		6,56			10,29	11,32	11,32					
75	Maerpeelt		6,15		7,0			10,33	11,35	11,35					
79	Sint-Huibrechts-Lillo		6,20		7,4			10,34	11,36	11,36					
84	Hamont		6,27	2,03	7,14			10,41	11,47	11,47					
0	Budel		6,34		7,21			10,48	11,53	11,53					
12	Weert				6,50	7,35			12,50						
					6,55	7,40			12,55						
					7,22	8,13			13,25						

Boven : reisgids van 15/05/49
 Rechts boven : gids van 04/05/1941
 Rechts : gids van 04/10/1953

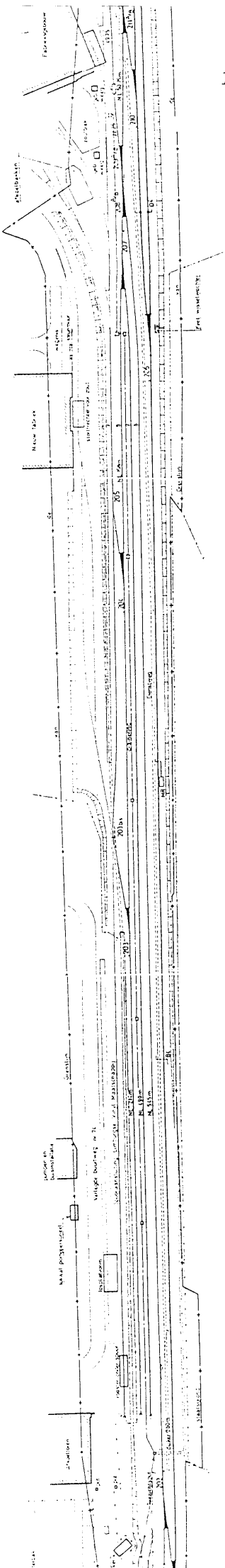
20 Hasselt - Lanaken		20							
K		2574	2587	2595	2597	2577	2707	2603	2605
0	Hasselt	4,00	6,40	8,43	10,78	12,9	14,30	17,16	20,25
7	Diepenbeek	4,50	6,10	8,53	10,38	13,0	15,00	17,26	20,35
11	Beverst	4,59	6,58	8,59	10,44	13,06	15,06	17,32	20,44
15	Munsterbilzen	5,5	7,05	9,07	11,52	13,14	15,14	17,40	20,50
19	Eigenbilzen	5,15	7,15	9,16	11,01	13,3	15,23	17,49	21,00
23	Gellik	5,20	7,20	9,20	11,05	13,27	15,27	17,53	21,05
24	Lanaken	5,26	7,26	9,26	11,11	13,39	15,39	17,59	21,11
		2592	2594	2596	2598	2599	2602	2604	2606
	Lanaken	5,44	7,35	9,35	11,16	13,41	15,12	18,22	21,22
	Gellik	5,51	7,41	9,41	11,22	13,47	15,18	18,28	21,28
	Eigenbilzen	5,06	7,06	9,06	11,05	13,51	15,22	18,32	21,32
	Munsterbilzen	6,03	8,11	11,52	13,57	16,28	18,58	21,28	
	Beverst	6,12	8,22	10,00	11,40	14,65	16,7	18,47	21,47
	Diepenbeek	6,19	8,29	10,07	11,45	14,13	16,44	18,54	21,54
	Hasselt	6,30	8,23	10,18	11,57	14,24	16,55	19,05	22,05

20 Hasselt - Lanaken - Maastricht		20											
T		3758	3776	3776	3780	3788	3792	3796	3771	3779	3781	3791	3795
6,44	7,20	8,15	9,21	10,17	11,00	11,50	12,41	13,34	14,24	15,11	16,00	16,50	17,40
7,37	8,23	9,29	10,17	11,00	11,50	12,41	13,34	14,24	15,11	16,00	16,50	17,40	
7,43	8,29	9,35	10,17	11,00	11,50	12,41	13,34	14,24	15,11	16,00	16,50	17,40	
7,51	8,37	9,43	10,29	11,04	11,50	12,41	13,34	14,24	15,11	16,00	16,50	17,40	
7,58	8,44	9,50	10,35	11,12	12,00	12,50	13,41	14,34	15,21	16,10	17,00	17,50	
8,06	8,52	9,58	10,43	11,19	12,00	12,50	13,41	14,34	15,21	16,10	17,00	17,50	
8,12	8,58	9,51	10,37	11,14	12,00	12,50	13,41	14,34	15,21	16,10	17,00	17,50	
8,150	9,02	10,11	11,03	11,83	12,21	12,50	13,41	14,34	15,21	16,10	17,00	17,50	
8,319	9,18	10,27	11,19	12,00	12,50	13,41	14,34	15,21	16,10	17,00	17,50	18,40	

TA 3787 Neemt geen reizigers op bij vertrek uit Beverst en Diepenbeek. - Neemt op Maandagen, geen weekdoorden op.
 TA 3787 Ne prend pas de voyageurs au départ de Beverst et Diepenbeek. - Ne prend pas, le lundi, les abonnés à la semaine.



Lijn 17 (zie ITZ-akt. 17) : Station Tesselderlo (huidige toestand)



HISTORISCHE BLADZIJDE

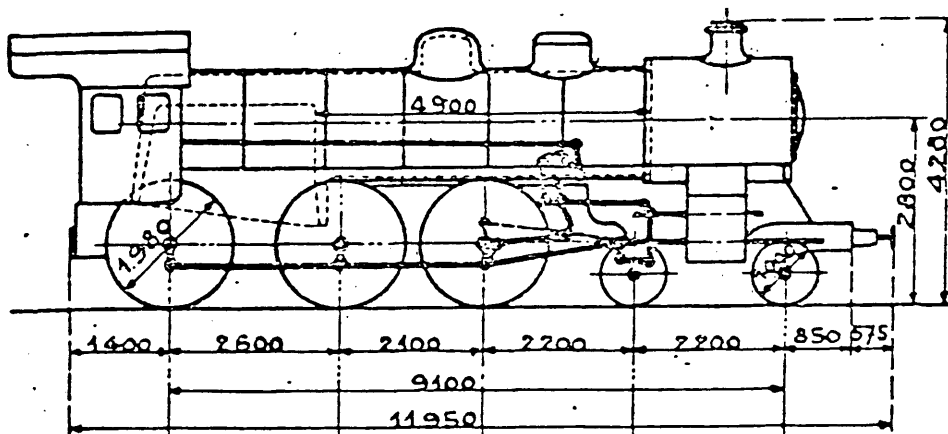
Type 60 (van 1910)

ex - K.P.E.V.

In de beginjaren van deze eeuw heerste er in Pruisen een gebrek aan sneltreinlokomotieven en hierdoor ontworpen men - op basis van de P 8 - een nieuwe sneltreinlokomotief met 4 cilinders. Van de in het totaal 202 geleverde machines, kwamen er 16 na de eerste wereldoorlog naar België en werden hier ingezet in de sneltreindienst, vooral vanuit Brussel. Voor de tweede wereldoorlog werden de machines vanuit Schaarbeek en Brussel-zuid ingezet.

In tegenstelling met de overige ex-Duitse machines - die terug naar Duitsland afgevoerd werden - bleef het type 60 in België en in hun naoorlogse loopbaan, werden ze vanuit Brussel-zuid ingezet.

De elektrifikaties van de jaren '50 verkleinden hun inzetgebied en vanaf 1954 begon de buitendienststelling. De laatste machine verliet in 1959 het NMBS-bestand.



Asindeling :	2'C	Roosterlengte :	2 800 mm
nummering :	6002...6043	Roosterbreedte :	1 010 mm
	60.001-60.016	Roosteropp. :	1,980 m ²
Diameter cilinders :	430 mm	Inhoud van de ketel :	7,100 m ³
Zuigerslag :	630 mm	Volume van de stoomkamer :	3,180 m ³
Diameter loopwielen :	1 000 mm	Opp. van de stoomafgifte :	8,71 m ²
Diameter drijfwielen :	1 980 mm	Massa (rijvaardig) :	79 550 kg
Diameter grote vlamp. :	125/133 mm	Massa (leeg) :	73 272 kg
Diameter kleine vlamp :	45/50 mm	Aslasr : 1ste aa :	13 840 kg
Aantal grote vlamp :	26	2 de as :	13 980 kg
Aantal kl. vlamp. :	129	3 de as :	17 200 kg
Lengte vlampijpen :	4 900 mm	4 de as :	17 100 kg
Verwarmingsopp. haard :	14,17 m ²	5 de as :	17 430 kg
Verwarmingsopp. kl. vlamp :	89,27 kg		
Verwarmingsopp. gr. vlamp :	49,65 m ²		
Totaal verwarmingsopp. :	153,09 m ²	Oververhittingsopp. :	61,50 m ²

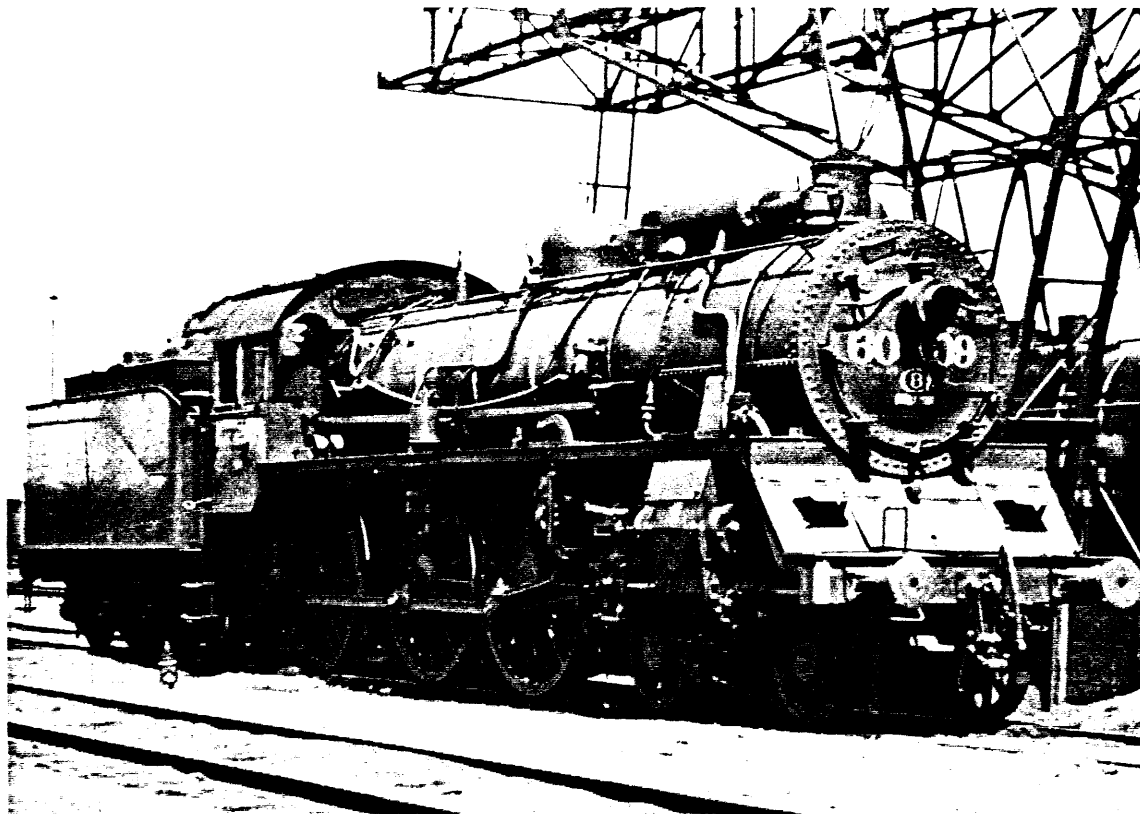


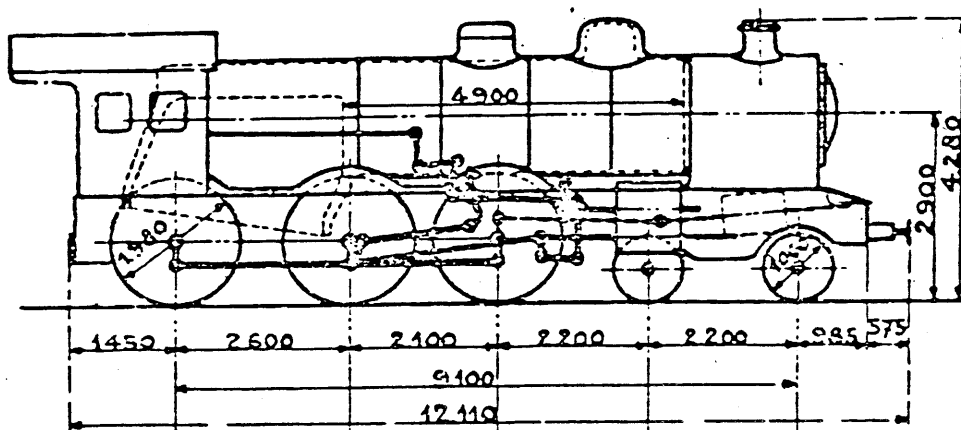
Foto Harder

Type 61 : (van 1911)

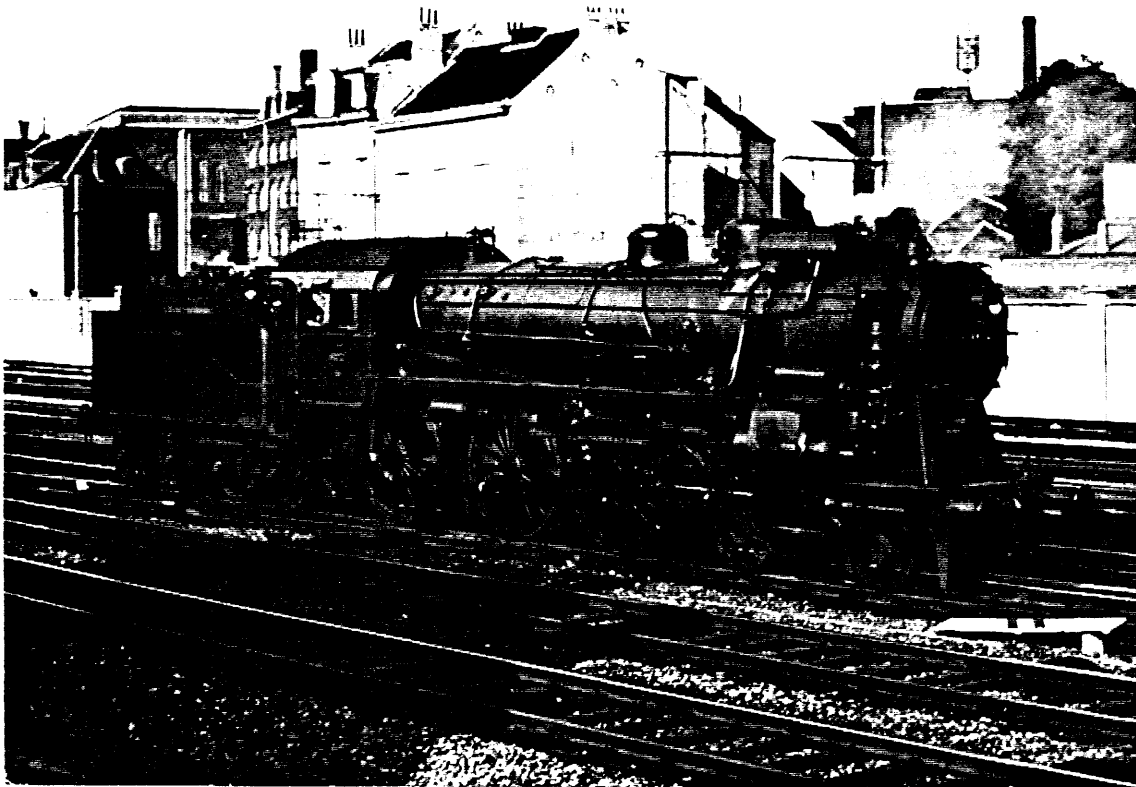
ex- K.P.E.V.

Korte tijd na het verschijnen van de voorheen beschreven S 10, werd er een compound-versie van deze lokomotief als S10-1 besteld en in 281 exemplaren geleverd aan de Pruisische spoorwegen en aan de spoorwegen van Elzas-Lotharingen. Na de eerste wereldoorlog kwamen er ook drie machines van deze bouwreeks naar België en werden als type 61 gebruikt. Net zoals de vorige machines werden ze vooral vanuit de Brusselse stelplaatsen ingezet en bij het uitbreken van de tweede wereldoorlog, waren deze 3 loks te Schaarbeek ondergebracht.

De drie machines werden tijdens de oorlog opgevorderd, afgevoerd en kwamen na de tweede wereldoorlog niet meer naar ons land terug.



Asindeling :	2'C	Roosterlengte :	3 000 mm
nummering :	6110,6117,6127 (61.001-61.003)	Roosterbreedte :	1 040 mm
Diameter cilinders (HD)	400 mm	Roosteropp. :	3,12 m ²
Diameter cilinders (LD)	610 mm	Inhoud van de ketel :	7,150 m ³
Zuigerslag :	660 mm	Volume van de stoomkamer :	2,110 m ³
Diameter loopwielen :	1 000 mm	Opp. van stoomafgifte :	10,22 m ²
Diameter drijfwielen :	1 980 mm	Keteldruk :	15 bar
Diameter gr. vlampijpen :	125/133 mm	Massa (rijvaardig) :	84 170 kg
Diameter kl. vlampijpen :	45/50 mm	Massa (leeg) :	77 650 kg
aantal gr. vlampijpen:	26	Aslast : 1ste as :	16 200 kg
aantal kl. vlampijpen	141	2 de as :	15 980 kg
Lengte vlampijpen	4 900 mm	3 de as :	17 360 kg
Verwarmingsopp. haard :	17,59 m ²	4 de as :	17 320 kg
Verwarm.opp.kl. pijpen :	97,62 m ²	5 de as :	17 310 kg
Verwarm.opp.gr. pijpen	49,47 m ²		
Totaal verwarmingsopp. :	164,68 m ²		
Oververhittingsopp. :	58,50 m ²		

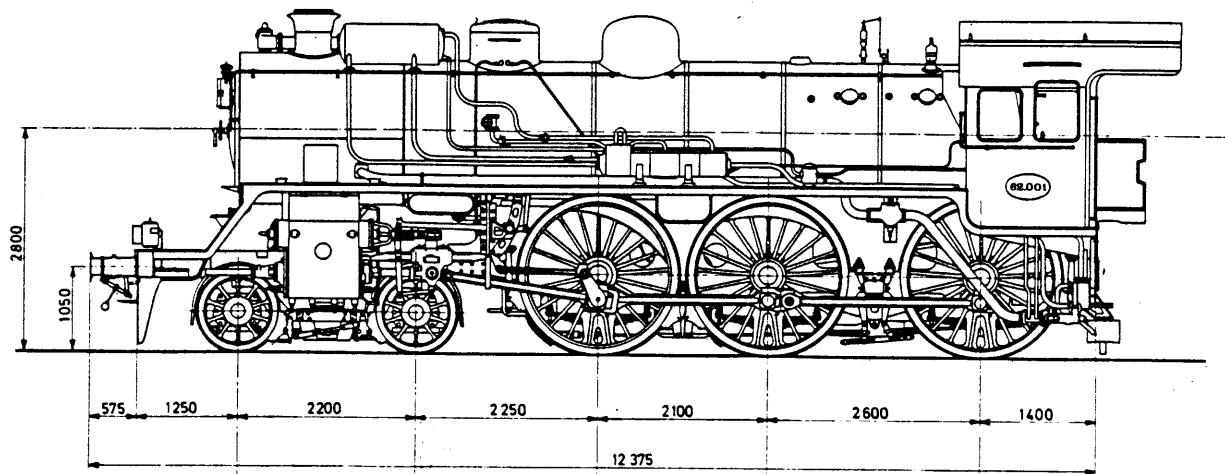


Type 62 : (van 1914)

ex K.P.E.V.

De eerste opmerking bij het type S 10, was vooral de ingewikkeldheid van het drijfwerk en daarom ontworpen Vulcan een driecilinderversie, waarbij dezelfde ketel gebruikt werd : deze nieuwe locomotief kreeg de aanduiding S 10-2 en in het totaal werden er 134 machines gebouwd, terwijl er ook nog enkele viercilinders omgebouwd tot driecilinder.

Na 1918 kwamen er 15 locomotieven naar België en werden hier het type 62. Net zoals de vorige machines, werden ze vooral vanuit de Brusselse stelplaatsen ingezet. Tijdens de tweede wereldoorlog werden alle machines naar Duitsland teruggevoerd, slechts 7 machines kwamen na de vijandelikheden naar België terug. De meeste locomotieven werden in 1954 en 1955 afgevoerd, maar twee machines hielden het een vijftal jaar langer uit.



Asindeling :	2'C	Roosterlengte :	2 800 mm
nummering :	6201...6217	Roosterbreedte :	1 010 mm
	62.001-62.015	Roosteropp. :	2,82 m ²
Diameter cilinders :	500 mm	Keteldruk :	14 bar
Zuigerslag :	630 mm	Inhoud van de ketel :	7,400 m ³
Diameter loopwielen :	900 mm	Volume van de stoomkamer :	3,180 m ³
Diameter drijfwielen :	1 980 mm	Opp. stoomafgifte :	8,71 m ²
Diameter gr. vlampijpen :	125/133 mm	Massa(rijvaardig) :	79 990 kg
Diameter kl. vlampijpen :	45/50 mm	Massa (leeg) :	73 780 kg
Aantal gr. vlampijpen :	26	Aslast : 1ste as :	14 360 kg
Aantal kl. vlampijpen :	129	2 de as :	14 260 kg
Lengte vlampijpen :	4 900 mm	3 de as :	17 120 kg
Verwarmingsopp. haard :	14,17 m ²	4 de as :	17 140 kg
Verwarmingsopp. gr. vlamp	49,65 m ²	5 de as :	17 110 kg
Verwarmingsopp. kl. vlamp	85,27 m ²		
Totaal verwarmingsopp. :	153,09 m ²		
Oververhittingsopp. :	61,50 m ²		

Type 64 : (van 1906)

ex. K.P.E.V.

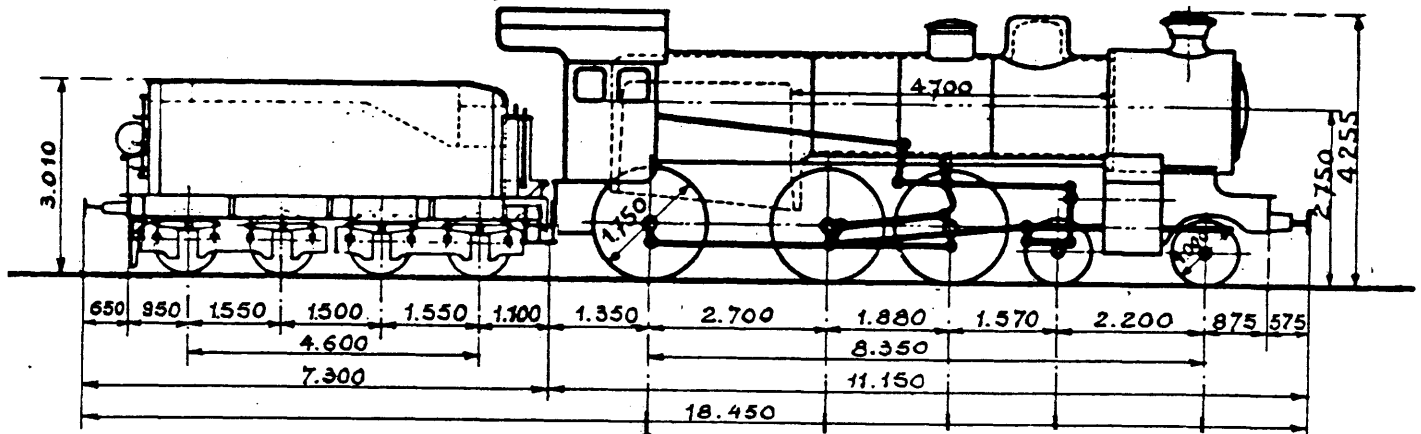
Ir Garbe van de Pruisische spoorwegen zette nieuwe mijlpalen in de lokomotiefbouw door tot een sterke rationalisatie te komen. Hieruit ontstond ook een lichte reizigerstreinlokomotief, die aangetrokken kon worden voor vele taken - lichte sneltrein, stoptreinen en zelfs lichte goederentreinen. Deze machine kreeg de typeaanduiding P8.

Na de eerste wereldoorlog bleven er 168 machines van dit type in ons land. Deze machines begonnen hun loopbaan in de stelplaatsen Liège, Mons en Tournai. Maar al vlug werden ze over het ganse land verdeeld en kwamen tot inzet van Tienen, Aalst, Brugge, Gent (eerst Ledeberg, daarna Merelbeke), Landen en even later ook Ottignies.

Vanaf 1924 ingedeeld als type 64 deden ze vooral dienst in de reizigersdienst waarbij ze in de dertiger jaren ook vanuit Charleroi gebruikt werden.

Tijdens de tweede wereldoorlog werden alle machines naar Duitsland afgevoerd, na de oorlog bleven er 12 lokomotieven achter, een andere lokomotief - die in België buitgemaakt werd, kon tot in 1950 gebruikt worden. Eerste inzetstelplaatsen waren Berchem, Haine-St-Pierre en Ottignies, doch in 1947 werden ze al vanuit 9 stelplaatsen ingezet.

De laatste lokomotieven van dit type werden - bij het einde van de stoom - in 1967 buiten dienst gesteld. Een lokomotief van dit type wordt bewaard voor het spoorwegmuseum.



Asindeling :	2'0	Roosterlengte :	2 600 mm
nummering :	6400...6568	Roosterbreedte :	1 010 mm
	64.001-64.158	Roosteropp. :	2,62 m ²
Diameter cilinders :	575 mm	Keteldruk :	12 bar
Zuigerslag :	630 mm	Inhoud van de ketel	6,500 m ³
Diameter loopwielen :	1 065 mm	Inhoud van stoomruimte :	2,440 m ³
Diameter driefwielen :	1 750 mm	Opp. stoomafgifte:	9,50 m ²
Diameter gr. vlampijpen :	125/133 mm	Massa (rijvaardig)	75 280 kg
Diameter kl. vlampijpen :	45/50 mm	Massa (leeg):	69 180 kg
aantal gr. vlampijpen :	26	Aslast : 1ste as :	12 660 kg
Aantal kl. vlampijpen :	131	2 de as :	12 340 kg
Lengte vlampijpen :	4 700 mm	3 de as :	16 300 kg
Verwarmingsopp. haard :	14,35 m ²	4 de as :	16 990 kg
Verwarmingsopp. gr. pijpen	47,59 m ²		
Verwarmingsopp. kl. pijpen	87,42 m ²		
Totaal verwarmingsopp. :	149,36 m ²	Oververhittingsopp. :	58,90 m ²



Nummering		Type	Bouwer	Fabr.nr	In dienst	Uit dienst	Opmerkingen	
WO I	1931	1946						
2199	01014		25	La Croyère	1093	/1896	1926-31	
2200			25	Couillet	1153	/1896	1926-31	
2201			25	Couillet	1154	/1896	WO I	
2202		2561	25	Couillet	1155	/1896		
2203		2562	25	Couillet	1156	/1896		
2204		2563	25	Couillet	1157	/1896		
2205		2564	25	Couillet	1158	/1896		
2206			25	Couillet	1159	/1896	1926-31	
2207		2565	25	Cockerill	1953	/1896		
2208			25	Cockerill	1954	/1896	1926-31	
2209	01162		25	Cockerill	1955	/1896	1926-31	
2210			25	Cockerill	1956	/1896	WO I	
2211	01057		25	Cockerill	1957	/1896	WO I	gekoppeld met 2388
2212		2566	25	Cockerill	1958	/1896		
2213	01227		25	Cockerill	1959	/1896	1921-26	
2214		1143	11	St-Léonard	1057	/1897	05/1948	
2215			11	St-Léonard	1058	/1897	WO I	
2216		1144	11	St-Léonard	1059	/1897		
2217		1145	11	St-Léonard	1060	/1897		
2218			11	St-Léonard	1061	/1897	WO I	
2219		1146	11	St-Léonard	1062	/1897	04/1949	
2220	04282		12	Haine-St-Pierre	529	/1897	WO I	T in type 12bis
2221	04288		12	Haine-St-Pierre	530	/1897	WO I	
2222	04231		12	Haine-St-Pierre	531	/1897	WO I	
2223			12	La Meuse	1367	/1897	1921-26	
2224	04283		12	La Meuse	1368	/1897	WO I	
2225			12	La Meuse	1369	/1897	1921-26	T in type 12bis
2226	04284		12	Cockerill	1993	/1897	WO I	
2227	04285		12	Cockerill	1994	/1897	WO I	T in type 12bis
2228			12	Cockerill	1995	/1897	1921-26	
2229			12	Cockerill	1996	/1897	1921-26	
2230	03203		16	Couillet	1168	/1897	WO I	T in type 16bis
2231			16	Couillet	1169	/1897	v /1909	T in type 16bis
2232	03204		16	Couillet	1170	/1897	v /1909	T in type 16bis
2233	03205		16	Couillet	1171	/1897	WO I	
2234			16	Couillet	1172	/1897	WO I	
2235			16	La Croyère	1099	/1897	1921-26	T in type 16bis
2236			16	La Croyère	1101	/1897	1921-26	
2237	03206		16	La Croyère	1100	/1897	v /1909	T in type 16bis
2238	03207		16	La Croyère	1102	/1897	WO I	T in type 16bis
2239	03208		16	La Croyère	1103	/1897	WO I	T in type 16bis
2240			16	Tubize	1105	/1897	1921-26	T in type 16bis
2241	03209		16	Tubize	1106	/1897	WO I	T in type 16bis
2242			16	Tubize	1107	/1897	WO I	
2243			16	Tubize	1108	/1897	WO I	
2244			16	Tubize	1109	/1897	1921-26	T in type 16bis
2245	01228		25	Cockerill	2008	/1897	WO I	
2246	01015		25	Cockerill	2009	/1897	1921-26	
2247			25	Cockerill	2010	/1897	1921-26	
2248			25	Cockerill	2011	/1897	1926-31	
2249		2567	25	Cockerill	2012	/1897		
2250			25	St-Léonard	1070	/1897		
2251			25	St-Léonard	1071	/1897	1926-31	
2252	01125		25	St-Léonard	1072	/1897	WO I	
2253		2568	25	Haine-St-Pierre	545	/1897		
2254	01093		25	Haine-St-Pierre	546	/1897	1921-26	
2255		2569	25	Carels	333	/1897		
2256			25	Carels	334	/1897	1926-31	
2257			25	Carels	335	/1897	1926-31	
2258	01248		25	Carels	336	/1897	WO I	
2259			25	Carels	337	/1897	1921-26	
2260		2570	25	Carels	329	/1897		
2261		2571	25	Carels	330	/1897		
2262			25	Carels	331	/1897	1926-31	
2263			25	Cockerill	2006	/1897	WO I	
2264	01159		25	Cockerill	2007	/1897	1926-31	
2265			25	La Croyère	1109	/1897	1926-31	
2266	01171		25	La Croyère	1104	/1897	1926-31	T in type 25bis
2267		2572	25	La Croyère	1105	/1897		
2268	01104		25	La Croyère	1106	/1897	WO I	
2269		2573	25	La Croyère	1107	/1897		
2270	01017		25	Tubize	1111	/1897	WO I	
2271			25	Tubize	1112	/1897	1926-31	
2272		2574	25	Tubize	1113	/1897		
2273		2575	25	La Croyère	1108	/1897		
2274		2576	25	La Croyère	1110	/1897		
2275			25	Carels	332	/1897	1926-31	
2276	01094		25	Haine-St-Pierre	543	/1897	WO I	T in type 25b -- 26
2277			25	Haine-St-Pierre	544	/1897	1921-26	
2278			25	La Meuse	1379	/1897	WO I	
2279	01229	2577	25	La Meuse	1380	/1897		
2280			25	La Meuse	1381	/1897	1926-31	
2281	01050		25	La Meuse	1382	/1897	WO I	
2282	01249		25	Couillet	1177	/1897	WO I	
2283	01126		25	Couillet	1178	/1897	WO I	
2284	01058		25	Couillet	1179	/1897	WO I	

Nummering		Type	Bouwer	Fabr.nr	In dienst	Uit dienst	Opmerkingen
WO I	1931	1946					
2285		2578	25	Couillet	1180	/1897	
2286			25	Boussu	71	/1897	WO I
2287	01231		25	Boussu	72	/1897	WO I
2288			25	Boussu	73	/1897	1921-26
2289			25	Boussu	74	/1897	1926-31
2290	01051		25	Cockerill	2045	/1898	WO I
2291		2579	25	Cockerill	2046	/1898	
2292			25	Cockerill	2047	/1898	1926-31
2293			25	Cockerill	2048	/1898	1921-26
2294			25	Cockerill	2049	/1898	1921-26
2295			25	Cockerill	2050	/1898	1921-26
2296			25	Cockerill	2051	/1898	1926-31
2297	01232		25	Cockerill	2052	/1898	1926-31
2298		2580	25	Cockerill	2053	/1898	
2299		2581	25	Cockerill	2054	/1898	
2300		2582	25	Cockerill	2055	/1898	
2301			25	Cockerill	2056	/1898	1926-31
2302	01019		25	Cockerill	2057	/1898	WO I
2303			25	Cockerill	2058	/1898	1926-31
2304			25	Cockerill	2059	/1898	1926-31
2305	01020		25	Carels	338	/1898	WO I
2306	01021		25	Carels	339	/1898	1926-31
2307		2583	25	Carels	340	/1898	
2308			25	Carels	341	/1898	1926-31
2309	01059		25	Carels	342	/1898	1926-31
2310			25	Carels	343	/1898	1926-31
2311		2632	25	Carels	344	/1898	
2312	01022		25	Carels	345	/1898	WO I
2313	01233		25	Carels	346	/1898	WO I
2314		2584	25	Carels	347	/1898	
2315	01127		25	La Croyère	1126	/1898	WO I
2316		2585	25	La Croyère	1127	/1898	
2317		2586	25	La Croyère	1128	/1898	
2318			25	La Croyère	1145	/1898	WO I
2319	01052		25	La Croyère	1146	/1898	WO I
2320			25	La Croyère	1147	/1898	1926-31
2321	01053	2587	25	La Croyère	1148	/1898	
2322		2588	25	La Croyère	1149	/1898	
2323			25	Tubize	1121	/1898	1926-31
2324			25	Tubize	1122	/1898	1926-31
2325			25	Tubize	1123	/1898	1926-31
2326	01023		25	Tubize	1124	/1898	1926-31
2327	01095		25	Tubize	1125	/1898	1926-31
2328	01234	2589	25	Tubize	1126	/1898	T in type 25bis
2329			25	Tubize	1127	/1898	1921-26
2330		2630	25	Tubize	1128	/1898	
2331			25	Tubize	1129	/1898	1926-31
2332		2590	25	Tubize	1130	/1898	
2333	01235		25	Tubize	1131	/1898	WO I
2334	01128		25	Tubize	1132	/1898	WO I
2335			25	Tubize	1133	/1898	WO I
2336	01054		25	St-Léonard	1090	/1898	WO I
2337	01103		25	St-Léonard	1091	/1898	WO I
2338			25	St-Léonard	1092	/1898	1926-31
2339		2591	25	St-Léonard	1093	/1898	
2340		2592	25	St-Léonard	1094	/1898	
2341	01129		25	St-Léonard	1095	/1898	WO I
2342			25	St-Léonard	1096	/1898	
2343		2603	25	St-Léonard	1097	/1898	
2344		2593	25	St-Léonard	1098	/1898	
2345			25	St-Léonard	1099	/1898	WO I
2346		2615	25	La Meuse	1401	/1898	
2347		2594	25	La Meuse	1402	/1898	
2348		2595	25	La Meuse	1403	/1898	
2349		2633	25	La Meuse	1404	/1898	
2350			25	La Meuse	1405	/1898	1926-31
2351			25	La Meuse	1406	/1898	WO I
2352		2612	25	La Meuse	1407	/1898	
2353	01237	2596	25	La Meuse	1408	/1898	
2354	01166	2597	25	La Meuse	1409	/1898	
2355			25	La Meuse	1410	/1898	1926-31
2356			25	Couillet	1190	/1898	1926-31
2357			25	Couillet	1191	/1898	1926-31
2358	01238		25	Couillet	1192	/1898	WO I
2359			25	Couillet	1193	/1898	WO I
2360			25	Couillet	1194	/1898	1926-31
2361			25	Couillet	1195	/1898	1926-31
2362	01100		25	Haine-St-Pierre	556	/1898	WO I
2363			25	Haine-St-Pierre	557	/1898	1926-31
2364	01240		25	Haine-St-Pierre	558	/1898	WO I
2365	01024	2635	25	Haine-St-Pierre	559	/1898	
2366			25	Haine-St-Pierre	560	/1898	WO I
2367			25	Haine-St-Pierre	570	/1898	1926-31
2368			25	Haine-St-Pierre	571	/1898	1926-31

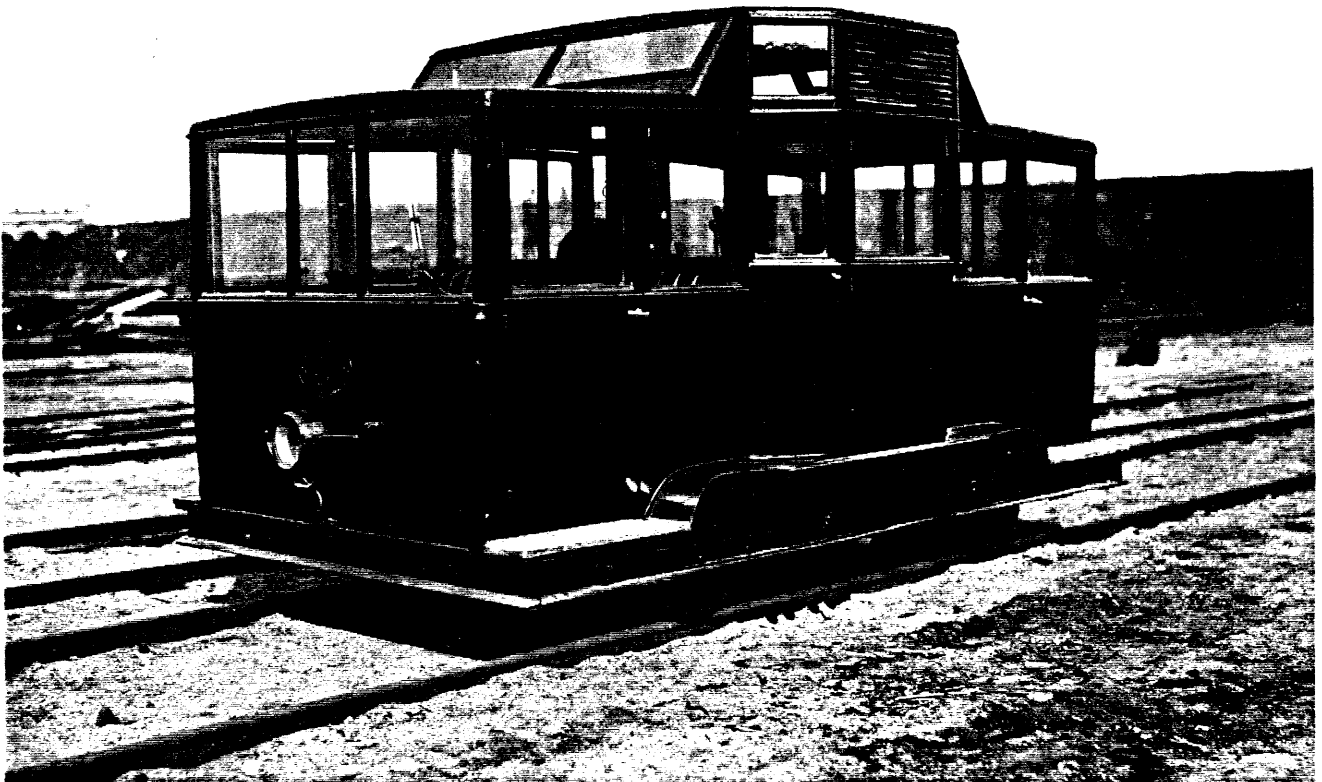
Nummering		Type	Bouwer	Fabr.nr	In dienst	Uit dienst	Opmerkingen	
WO I	1931	1946						
2369		(2634)	25	Haine-St-Pierre	572	/1898	/1931	
2370	01241		25	Haine-St-Pierre	573	/1898	WO I	
2371			25	Haine-St-Pierre	574	/1898	1926-31	
2372			25	Haine-St-Pierre	575	/1898	WO I	
2373			25	Boussu	75	/1898	1921-26	
2374			25	Boussu	76	/1898	1921-26	
2375	01025	2622	25	Boussu	77	/1898		
2376			25	Boussu	78	/1898	WO I	
2377			16	Couillet	1196	/1898	1921-26	
2378			16	Couillet	1197	/1898	T /1910	T in type 16bis
2379	03254		16	Couillet	1198	/1898	T /1910	T in type 16bis
2380	03210		16	Couillet	1199	/1898	T /1910	T in type 16bis
2381	03211		16	Couillet	1200	/1898	T /1910	T in type 16bis
2382			16	La Croyère	1121	/1898	WO I	
2383			16	La Croyère	1122	/1898	1921-26	T in type 16bis
2384	03246		16	La Croyère	1123	/1898	WO I	
2385			16	La Croyère	1124	/1898	WO I	
2386	03255		16	La Croyère	1125	/1898	WO I	T in type 16bis
2387			25	Tubize	1139	/1898	1926-31	
2388	01130		25	Tubize	1140	/1898	WO I	gekoppeld met 2211
2389	01050		25	Tubize	1141	/1898	1921-26	
2390	01026		25	Couillet	1215	/1898	WO I	
2391	01206		25	Couillet	1216	/1898	1921-26	
2392	01131		25	Couillet	1217	/1898	WO I	
2393		2598	25	Carels	348	/1898		
2394	01250		25	Carels	349	/1898	WO I	
2395	01060		25	Carels	350	/1898	WO I	
2396	01027	2599	25	St-Léonard	1123	/1898		
2397	01132		25	St-Léonard	1124	/1898	1921-26	
2398	01164		25	Haine-St-Pierre	576	/1898	WO I	
2399			25	Haine-St-Pierre	577	/1898	1926-31	
2400			25	La Meuse	1443	/1898	1921-26	
2401	04401		25	La Meuse	1444	/1898	WO I	
2402			29	La Croyère	1206	/1899	/1931	
2403			29	La Croyère	1207	/1899	1926-31	
2404			29	La Croyère	1208	/1899	1926-31	
2405	016		29	La Croyère	1209	/1899	WO I	
2406	054		29	La Croyère	1210	/1899	WO I	
2407			29	La Croyère	1211	/1899	1926-31	
2408			29	La Meuse	1476	/1899	1926-31	
2409	0104		29	La Meuse	1477	/1899	WO I	
2410			29	La Meuse	1478	/1899	1926-31	
2411	04546		17	Neilson/Glasgow	5403	/1898	WO I	
2412			17	Neilson	5404	/1898	WO I	
2413			17	Neilson	5405	/1898	1926-31	
2414			17	Neilson	5406	/1898	1926-31	
2415	04547		17	Neilson	5407	/1898	WO I	
2416			29	Tubize	1155	/1899	1926-31	
2417			29	Tubize	1156	/1899	/1931	
2418			29	Tubize	1157	/1899	/1931	
2419	0105		29	Tubize	1158	/1899	WO I	
2420			29	Tubize	1159	/1899	1926-31	
2421	0135	2953	29	St-Léonard	1140	/1898		
2422			29	St-Léonard	1141	/1898	1926-31	
2423	0305	(2954)	29	St-Léonard	1142	/1898	/1931	
2424	0306	2955	29	Boussu	86	/1899		
2425		2956	29	Cockerill	2129	/1899		
2426	0307		29	Cockerill	2130	/1899	WO I	
2427	0308		29	Cockerill	2131	/1899	WO I	
2428			29	Cockerill	2132	/1899	1921-26	
2429		(2957)	29	Cockerill	2133	/1899	/1931	
2430			29	Cockerill	2134	/1899	1926-31	
2431	0373		29	Cockerill	2135	/1899	WO I	
2432		2958	29	Boussu	87	/1899		
2433	0309		29	Boussu	88	/1899	WO I	
2434	0164		29	Boussu	89	/1899	WO I	
2435			29	Boussu	90	/1899		vanaf 1926 - GT nr 12
2436	0310		29	Couillet	1236	/1899	1926-31	
2437			29	Couillet	1237	/1899	1926-31	
2438	0365		29	Couillet	1238	/1899	WO I	
2439			29	Couillet	1239	/1899		vanaf 1925 -- GT nr 17
2440	0311	2959	29	Haine-St-Pierre	606	/1899		
2441	0106		29	Haine-St-Pierre	607	/1899	WO I	
2442			29	Haine-St-Pierre	608	/1899	1926-31	
2443			29	Carels	354	/1899	1926-31	
2444	0107		29	Carels	355	/1899	WO I	
2445	0312		29	Carels	356	/1899	WO I	
2446	0313		29	Carels	357	/1899	WO I	
2447			29	Tubize	1152	/1899	1921-26	
2448	0108		29	Tubize	1153	/1899	WO I	
2449		(2960)	29	Tubize	1154	/1899	/1931	
2450			29	Carels	351	/1899	WO I	
2451			29	Carels	352	/1899	WO I	
2452	017		29	Carels	353	/1899	WO I	
2453		2961	29	La Croyère	1203	/1899		

Nummering			type	Bouwer	Fabr.nr	In dienst	uit dienst	Opmerkingen
WO I	1931	1946						
2454			29	La Croyère	1204	/1899	1926-31	
2455	0314		29	La Croyère	1205	/1899	WO I	
2456		(2962)	29	Cockerill	2136	/1899	/1931	
2457		2963	29	Cockerill	2137	/1899		
2458	0315		29	Cockerill	2138	/1899	WO I	
2459	0125		29	Haine-St-Pierre	609	/1899	WO I	
2460			29	Haine-ST-Pierre	610	/1899	1926-31	
2461			29	Couillet	1234	/1899	1926-31	
2462	0366		29	Couillet	1235	/1899	WO I	
2463	04447		17	Tubize	1190	/1900	WO I	
2464	04483		17	Tubize	1191	/1900	1926-31	
2465			17	Tubize	1192	/1900	1926-31	
2466	04548		17	Tubize	1193	/1900	WO I	
2467	04448		17	Tubize	1194	/1900	WO I	
2468	04477	1700	17	Couillet	1260	/1900		
2469			17	Couillet	1261	/1900	1926-31	
2470			17	Couillet	1262	/1900	1926-31	
2471	04506		17	Couillet	1263	/1900	WO I	
2472			17	Couillet	1264	/1900	1926-31	
2473	04549		17	Couillet	1265	/1900	1926-31	
2474	04550		17	Couillet	1266	/1900	1926-31	
2475			17	Couillet	1267	/1900	WO I	
2476	04402		17	Couillet	1268	/1900	WO I	
2477	04539		17	La Croyère	1263	/1900	WO I	
2478	04526		17	La Croyère	1264	/1900	WO I	
2479	04449		17	La Croyère	1265	/1900	1926-31	
2480			17	La Croyère	1266	/1900	1926-31	
2481	04529		17	La Croyère	1267	/1900	WO I	
2482	04486		17	La Croyère	1268	/1900	WO I	
2483	04563		17	La Croyère	1269	/1900	WO I	
2484	04489		17	La Croyère	1270	/1900	WO I	
2485			17	La Meuse	1548	/1900	1926-31	
2486	04450	1702	17	La Meuse	1549	/1900		
2487	04551		17	La Meuse	1550	/1900	WO I	
2488			17	La Meuse	1551	/1900	1926-31	
2489	04552		17	Carels	358	/1900	1926-31	
2490	04403		17	Carels	359	/1900	WO I	
2491			17	Carels	360	/1900	1926-31	
2492	04530		17	Carels	361	/1900	1926-31	
2493			17	Carels	362	/1900	1926-31	
2494			17	Carels	363	/1900	1926-31	
2495			17	Hanrez	72	/1899	1926-31	
2496	04479		17	Hanrez	73	/1899	WO I	
2497	04553		17	Hanrez	74	/1899	WO I	
2498	04437		17	hanrez	75	/1899	WO I	
2499	04507		17	Boussu	96	/1900	WO I	
2500	04404		17	Boussu	97	/1900	WO I	
2501	04575		17	Boussu	98	/1900	WO I	
2502		1703	17	Boussu	99	/1900		
2503		(3000)	30	St-Léonard	1190	/1900	/1931	
2504	01577		30	St-Léonard	1191	/1900	WO I	
2505	01501	3001	30	St-Léonard	1192	/1900		
2506	01502		30	St-Léonard	1193	/1900	WO I	
2507			30	Haine-St-Pierre	638	/1900	1926-31	
2508			30	Haine-St-Pierre	639	/1900	1926-31	
2509	01503		30	Haine-St-Pierre	640	/1900	WO I	
2510	01504		30	Haine-St-Pierre	641	/1900	WO I	
2511	01843		30	Haine-St-Pierre	642	/1900	WO I	
2512	01578		30	Haine-St-Pierre	643	/1900	1926-31	
2513	01505		30	Haine-St-Pierre	644	/1900	1926-31	
2514	01711		30	St-Léonard	1194	/1900	1926-31	
2515	06184		14	La Meuse	1539	/1900	WO I	
2516		1510	15	La Croyère	1271	/1900		
2517	06162		14	La Meuse	1605	/1900	WO I	
2518		1408	14	La Meuse	1606	/1900	06/1948	
2519	06142		14	La Meuse	1607	/1900	WO I	
2520	06185		15	La Meuse	1608	/1900	WO I	
2521	06143		15	La Meuse	1609	/1900	WO I	
2522		1402	14	Tubize	1255	/1901	06/1948	
2523	06101	1403	14	Tubize	1256	/1901	06/1948	
2524	06186		14	Tubize	1257	/1901	WO I	
2525	06155	1405	14	Tubize	1258	/1901	06/1948	
2526	06117	1406	14	Tubize	1259	/1901	06/1948	
2527			14	Tubize	1260	/1901	WO I	
2528	06188		14	Tubize	1261	/1901	WO I	
2529	06187		14	Couillet	1308	/1901	WO I	
2530		1430	14	Couillet	1309	/1901	06/1948	
2531	06144	1431	14	Couillet	1310	/1901	07/1948	
2532	06115	1432	14	Couillet	1311	/1901	07/1948	
2533		1401	14	Couillet	1312	/1901	06/1948	
2534	06136	1404	14	Couillet	1313	/1901	06/1948	
2535		1415	14	Couillet	1314	/1901		
2536		1416	14	Couillet	1315	/1901	07/1948	
2537	06189	1417	14	Couillet	1316	/1901	06/1948	
2538		1418	14	Couillet	1317	/1901	06/1948	

Expo Paris

**** Er was eens**

de draisine type ALFA **



In het begin van de jaren '30 begonnen de dieselmotoren hun degelijkheid te bewijzen en naast dieselstellen besloten men bij de NMBS om ook het dienstmaterieel van de dienst Baan aan te passen. En zo kreeg men rond deze periode ook een groot aantal lichte traktoren, voornamelijk gebruikt om zowel het personeel alsook de gereedschappen ter plaatse te brengen.

Maar naast dit werk, had men ook nog de inspektieritten van de baanmeesters, dit over de vele nog bestaande lijnen : het doel was hier tweeledig : in de eerste plaats moest de toestand van de lijn konstant nagekeken worden, doch anderzijds moest de baanmeester ook het werk zelf voortdurend controleren en bijsturen.

Om dit mogelijk te maken bestelde men 40 lichte draisines type "Alfa", uitgerust met lichte benzinemotoren. Dit kon daar de massa zeer beperkt werd tot slechts 2 800 kg en dat er geen mogelijkheid voorzien werd om wagens te slepen.

Voor de motor werd gekozen voor een motor gebouwd door Austro-Daimler met een vermogen van 12 pk. Het eigenlijke karter bestond uit een gietijzeren gestel waarin de cilinders gemonteerd werden. Door middel van zijdelings aangebrachte kleppen konden de zuigers en de drijfstangen verwijderd worden. De cilinders hadden een boring van 80 mm en lieten een zuigerslag toe van 115 mm.

De zuigers waren vervaardigd uit een aluminiumlegeringen en hadden inkepingen voor 3 dichtings- en 1 olieschraapring. De drijfstangen - uit getemperd staal waren vlottend in de zuiger bevestigd en dreeven de enkele krukas aan. Deze motoren waren slechts voorzien van één in- en één uitlaatklep per cilinder en deze werden aangedreven door een zijdelings aangebrachte nokkenas. Deze laatste werd rechtstreeks door de krukas aangedreven.

De vergasser (karburator) was van het type Zenith, uitgerust met een dubbele sproeier voor het verstuiwen van de brandstof. Bij traagloop mocht het benzineverbruik niet hoger zijn dan $2\frac{1}{2}$ liter per uur.

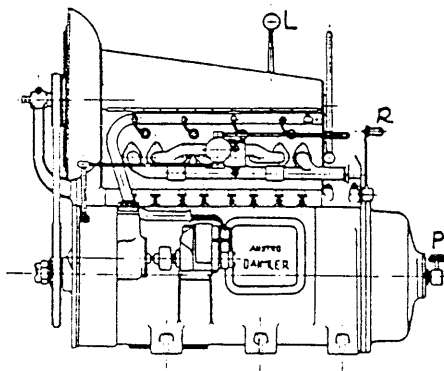
De ontsteking werd verzekerd door een magneto, geleverd door Bosch en bestaande uit een vaste magneet en een draaiend anker voor de vonkopwekking.

De motor is uitgerust met luchtkoeling en heeft als voordeel dat deze motor snel zijn werkingstemperatuur bereikt en niet onderhevig

is aan vorst.

De transmissie is volledig mechanisch, d.w.z. met droge plaatkoppeling en een transmissie met rechte tandwielen. Bij de koppeling bestaat slechts uit één enkele verplaatsbare koppelschijf, bekleed met ferodo-wrijvingsmateriaal. Het sekundair gedeelte is vast verbonden met de transmissie.

De versnellingsbak zelf is opgebouwd uit een primaire as, die meedraait met de motor en die drie verschillende tandwielen vast opgebouwd heeft. Door middel van de transmissiekruk kan men één van deze tandwielen laten ingrijpen op de tandwielen van de sekundaire as. De versnellingen zijn echter niet gesynchroniseerd.



In tegenstelling met auto's, moesten deze draisines in beide richtingen tegen dezelfde snelheid kunnen rijden en om dit mogelijk te maken, werd er een keerkoppeling ingebouwd : deze bestond uit een aantal vaste tandwielen en de omkering van de rijrichting gebeurde door het inschakelen van een bijkomend tandwiel waarbij men dus resp. een even of oneven aantal tandwielen had.

De eigenlijke aandrijving gebeurde door middel van kettingen op beide assen van de draisine.

De eigenlijke wielstellen hadden, naast het aandrijftandwiel, wielen met een diameter van 500 mm, de slijtagrens bedroeg hier 490 mm. Voor de remming was er enkel een mechanische rem voorzien met remblokken op de vier wielen : op één as worden deze remblokken aangesloten door een pedaal dat door de bestuurder ingedrukt moet worden, de remblokken van de andere as worden bediend door een handel met grotere lengte, waardoor de remkracht ook vergroot wordt. Deze handel kon ook ingeklikt worden en diende zodoende ook als handrem bij het afstellen van de draisine.

De verdere uitrusting was eerder spartaans : een snelheidsmeter en een amperemeter waren de enige aanduidingen op het stuurbord. Ook het mechanisch deel was zeer sober uitgevoerd : het chassis bestond enkel uit een raam van profielen, waarop een houten kast aangebracht werd. De ganse draisine werd van een beplating voorzien. De stuurpost was centraal en lichtjes verhoogd aangebracht en de motor bevond zich in de stuurpost. Deze kabine was bereikbaar d.m.v. een centrale deur. Aan weerszijden was er dan een inspektiekompartment, uitgerust met drie zitplaatsen : hier keek men minder op de sobere uitrusting en stelde men drie afzonderlijke zetels op, uitgevoerd in kunstleer. Om het uitzicht zo groot mogelijk te houden werd het geheel volledig beglaasd, ook de afscheiding tussen de eindkompartimenten en de stuurpost werd gevormd door een glazen wand.

De livree was volledig groen met gele biesjes op de deuren en de diverse panelen. De nummering bestond uit de aanduiding Alfa nrs 1 tot 40.

- Gebruik - inzet :

Over het gebruik van deze draisines is slechts weinig bekend : wel mag aangenomen worden dat elke groep van de dienst Baan enkele van deze draisines toegewezen kreeg en ze gebruikte voor het beoogde doel. Bij het begin van de tweede wereldoorlog waren alle draisines nog aanwezig.

Na de tweede wereldoorlog daalde het aantal snel en in de vijftiger jaren was al bijna de helft van deze voertuigen buiten dienst gesteld. Een ander gedeelte was omgebouwd (o.m. houten banken en geel-zwarte schrikstrepen op de voorfronten) en werden ingezet om arbeiders naar de eigenlijke werkplaatsen te vervoeren. Tegen het eind van de zestiger-jaren verdwenen de laatste draisines van de sporen : alleen de Charleroi en Mons bleven ze iets langer in dienst en de laatste draisine werd in 1973 afgesteld.

Tenminste twee draisines hielden het langer vol : te Mons (uitrit station kant Quévy), werd een dergelijk voertuig gedurende enige tijd als "Monument" voor de werkplaats dienst Baan opgesteld, een tweede draisine werd aangekocht door de CFV3V bij de dienst baan te Charleroi, doch werd nadien zwaar beschadigd en staat nu - verkommerd - in de loods te Mariembourg. Hopelijk kan deze draisine nog hersteld worden om zo de glans van deze weinig opgemerkte toestellen hoog te houden.

=====

Verbeteringen in TTZ-aktueel 17 :

blz 17.36 : Type 52 : er waren hier exakt 28 lokomotieven.

blz 17.38 : Type 54 : de overname van de SGE gebeurde in verschillende fasen. Er werden in het totaal 156 loks overgenomen.

blz 17.43 : Stelplaats Mol :

bij de lokomotieven type 64 moet de HL 64.150 bijgevoegd worden, die in september 1963 vanuit Montignies overkwam en die tot aan de overname in 09/1963

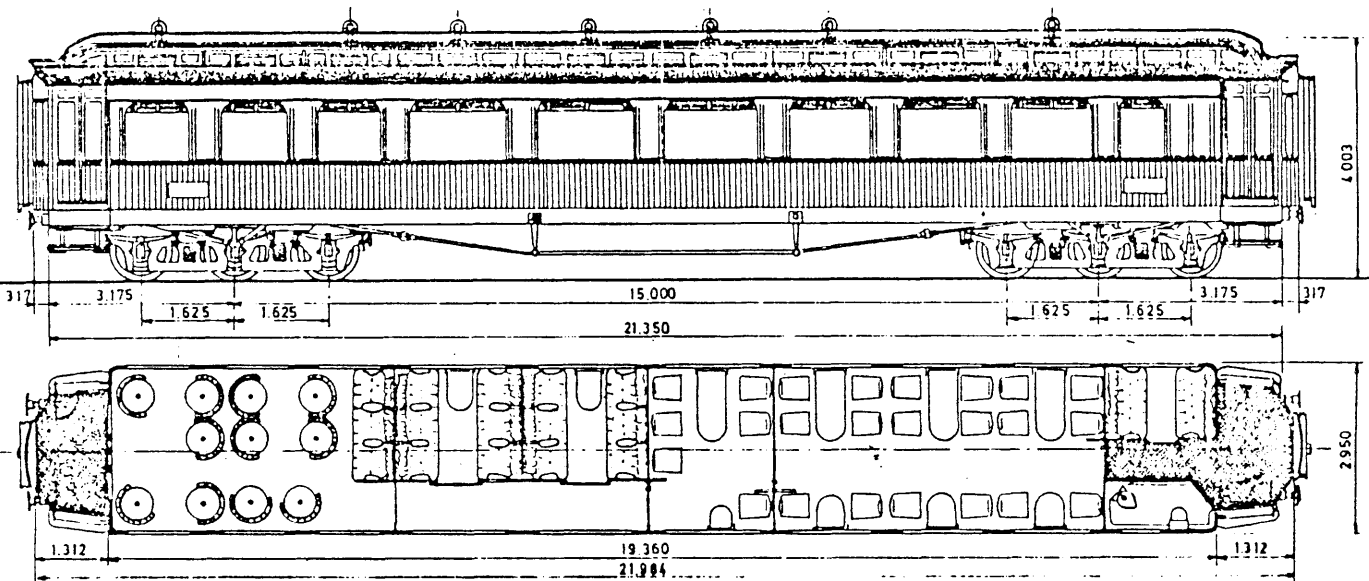
Verder was ook de 64.088 van 03/58 tot 09/58 te Mol.

Op 28/09/63 werden de lokomotiefdiensten van Mol overgenomen door Hasselt.

Te vermelden valt ook nog dat de diensten van het type 81 vanaf 08/1965 overgenomen werden door de lokomotieven type 222 (later reeks 66), die pas vanuit Kinkempois naar Hasselt gekomen waren.

** Het rijtuig van de maand

de voorbehouden rijtuigen van de bloktreinen **



Kort na de eeuwwisseling ontstond het idee om een stelsel van snelle, komfortabele treinen vanuit Brussel in te zetten. Eerste lijn die in aanmerking kwam was Brussel-Antwerpen, doch later zouden nog verschillende verdere hoofdlijnen volgen.

Voor deze treinen bestelde de EB talrijke nieuwe rijtuigen die vanaf 1906 moesten geleverd worden, doch de afwerking vertraagde en zodoende werden de meeste rijtuigen pas van 1908/1909 ingezet. Onder deze rijtuigen waren er ook twee zesassige rijtuigen 1ste klas met een ongemeen luxe uitvoering. Beide rijtuigen werden gebouwd door Baume & Mercier en het eerste rijtuig deed zijn acte de presence op de tentoonstelling van Liège van 1905. De nummering van deze rijtuigen was 16 001 en 16 002.

In principe waren het rijtuigen gebouwd op een stalen chassis met een volledig houten opbouw en een teakhouten buitenafwerking. In tegenstelling met de overige salonrijtuigen, was de inrichting van beide rijtuigen nog beter verzorgd. Deze bestond uit een salon met 11 "divans", twee gesloten compartiment, een klein en een groot salon met eet- of wertafels.

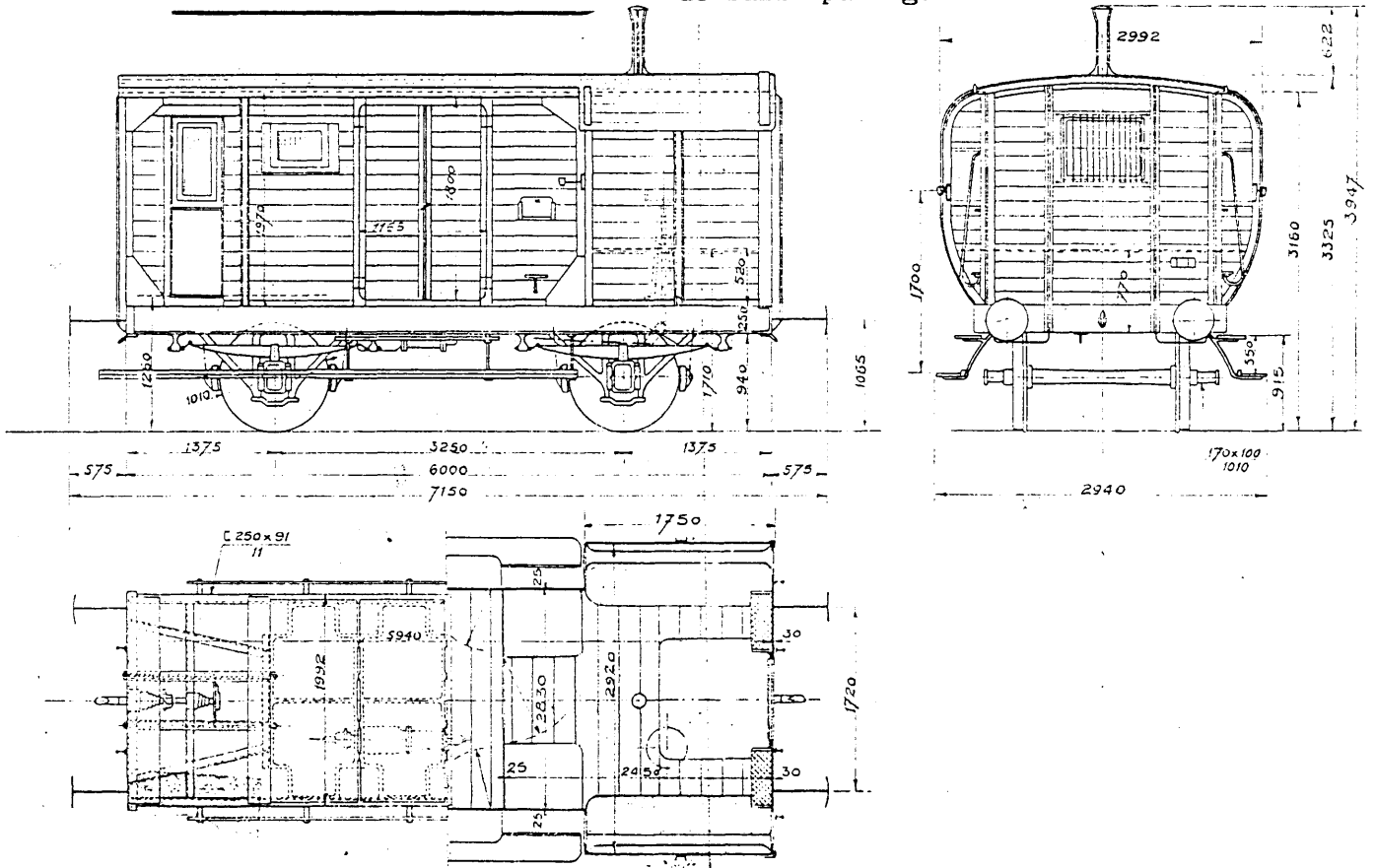
Deze beide rijtuigen liepen niet mee in de normale dienstregeling maar konden voorbehouden worden voor "invloedrijke" families.

Het eerste rijtuig werd al kort na zijn aflevering omgebouwd tot het rijtuig BB 7 van de Koninklijke trein van Leopold II. De 16.002 bleef in dienst - eerst in de bloktreinen, later als "huurrijtuig" voor speciale treinen of trajecten.

na de buitendienststelling werd dit rijtuig omgebouwd tot slaaprijtuig van de werktrein nr 2 van de dienst baan Schaarbeek en deed er dienst van 1954 tot in 1981. Het rijtuig - dat nu het nummer 30 88 9432542-9 droeg - werd met PV 133 van februari 1981 voor sloping vrijgegeven, tijdig opgemerkt. In desolate toestand ging het dan in juni 1981 over in het museumpatrimonium van Leuven.

=====

** De wagen van de maand : de ballonpakwagen **



Als begeleidingswagen voor de diverse goederentreinen, werd vanaf 1871 een nieuw type pakwagen ingevoerd, die gedurende enkele decennia een grote getale gebouwd werden. Het betrof een tweeassige wagen met houten kast en onderverdeeld in drie kompartimenten. In de eerste afdeling was er plaats voorzien voor postzakken en andere waardevolle voorwerpen en deze afdeling was met een eigen deur langs buiten uit te laden en te lossen. Het bagagekompartment was centraal ingericht en bij de eerste versie was de lading mogelijk doorheen een dubbele draaideur, waarbij opmerkelijk de ene deurhelft naar buiten, de andere naar binnen draait. De derde afdeling is deze voor de wachter : deze heeft twee zijdelings geplaatste houten banken, twee schrijftafels, een centrale tafel waar ook de schroefrem bediend kan worden. In tegenstelling met de overige pakwagens met een verhoogde uitkijk, heeft men hier een sterk gekromde zijwand en t.o.v. de wanden van het bagagekompartment uitsteken en aan beide kopvlakken uitgerust zijn met smalle vensters.

Van deze eerste reeks werden er 453 exemplaren tussen 1871 en 1881 geleverd, waarbij er - vooral bij de laatste reeksen verschillende variaties aangebracht werden. Al deze pakwagens werden in de goederentreinen meegevoerd en ze werden pas - door de indienstname van de metalen pakwagens na de tweede wereldoorlog - massaal buiten dienst gesteld. Enkele van deze wagens werden omgebouwd tot werkwagens en van deze wagens - de 10 036 - werd door de nmbs gered en bevindt zich in het museumspatrimonium van de maatschappij.

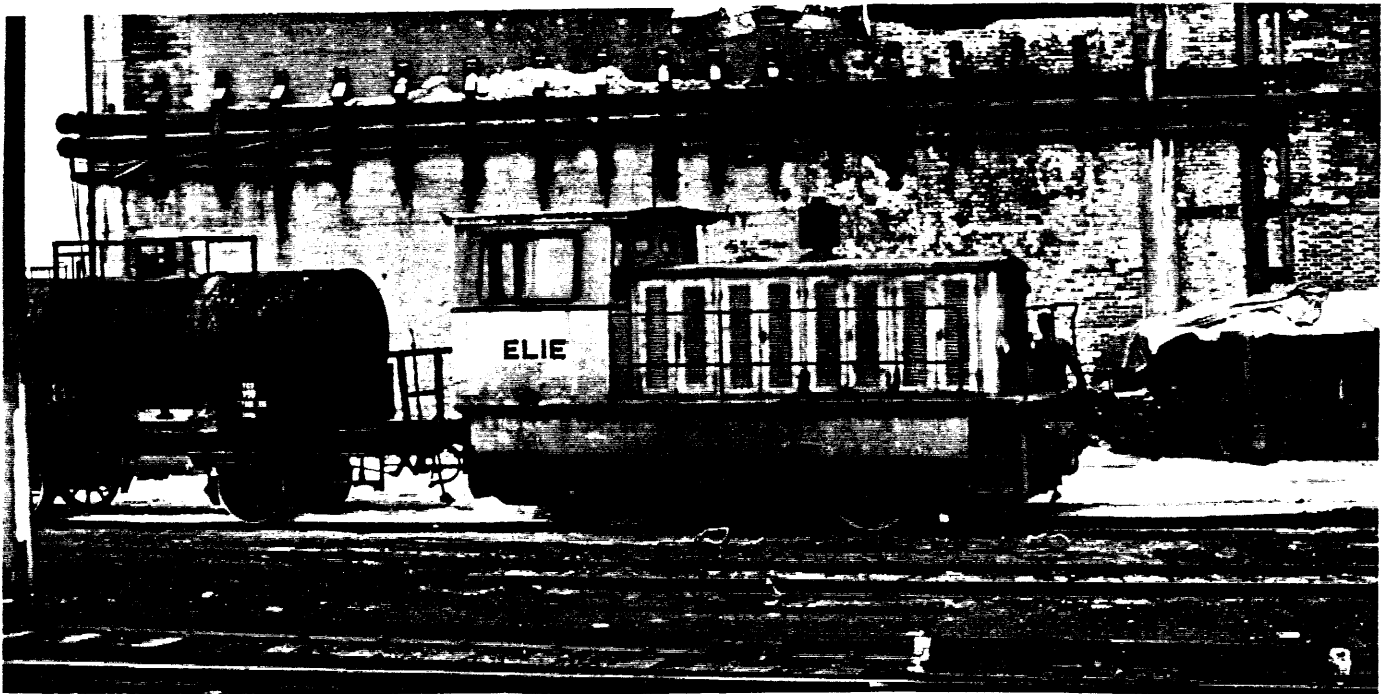
Kenmerken :	nummering :	9704-9813, 9853-10 053, 10 097-10 126, 10 137-10 246
	typeaanduiding :	4010 A1
	Tarra :	11 320 kg (11 975 kg voor 9853 prototype)
	Lengte :	7 150 mm
	Radstand :	3 250 mm
	Breedte :	2 940 mm
	Hoogte :	3 947 mm
	Diameter wielen :	1 010 mm
	Bouwjaar :	1871 - 1881

INDUSTRIE

Tessenderlo-Chemie :

Vanaf 1962 werd de verdieseling van het bedrijf ingezet met de aankoop van een eerste diesel bij de Franse firma Fauvet-Girel, die onder de naam "Elie" in dienst kwam.

Enkele jaren later werd een identieke machine als "Henri" aangekocht en beide loks - uitgerust met een Poyaud-motor - bedienden vooral de verbinding met Kwaadmechelen, terwijl het rangeerwerk binnen het bedrijf afgehandeld werd door de beide overgebleven stoomlokomotieven. In 1973 werd bij Cockerill de derde diesellokomotief aangekocht en deze verdreef de stomers naar het afstelspoor en verdrong de beide oude diesels van de lijndiensten. Thans rijdt "Theo" vooral op de verbinding naar de tweede zetel te Kwaadmechelen en verzorgt er soms ook het rangeerwerk in het industrieterrein, terwijl één van beide Franse machines de diensten naar de NMBS-vorming en de inwendige rangeringen voor hun rekening nemen.



ASED - Marly (te Vilvoorde)

Dit bedrijf zet een Cockerill diesel (3830/1961) in voor de inwendige rangeerdienst en de overgave aan de C.F.I. Een diesellokomotief gebouwd door La Meuse (3462/1932) staat afgesteld in het bedrijf.

Suikerfabriek Tienen

Op 16 november werd één van de beide dieselloks van dit bedrijf afgevoerd in een gewone goederentrein. Bestemming onbekend.

George & Cie te Marcienne-Au-Pont.

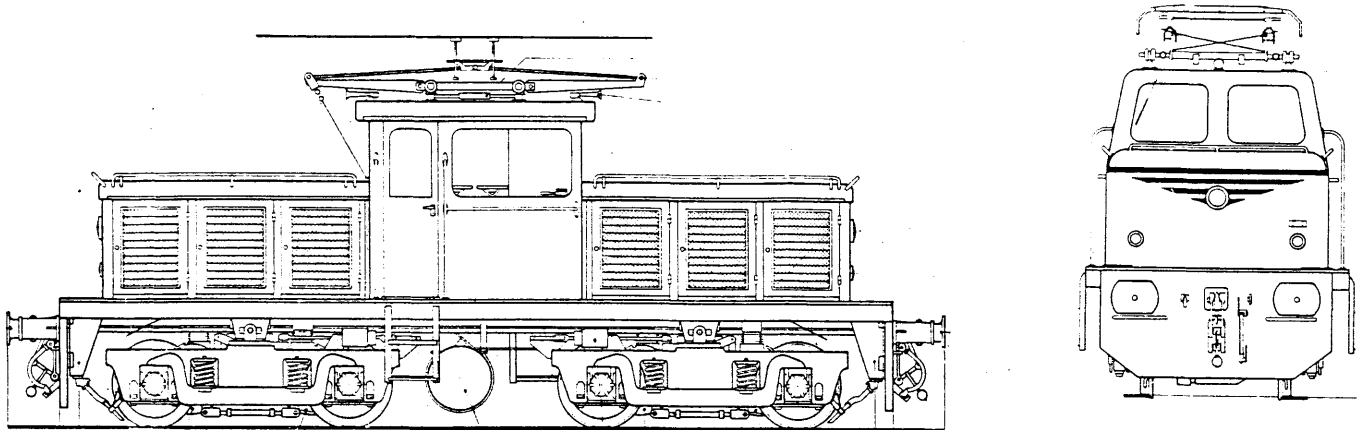
Deze firma zet een drieassige lokomotief van de Britse firma Hudswell-Clark in. Deze lok werd overgekocht van de Maldegemse firma Sobemai.

**** De elektrische industrielokomotieven van Houthalen ****

Om de oudere stoomlokomotieven te vervangen, beslisten men tegen het einde van de jaren '50 in de steenkoolmijn van Houthalen om een experiment te wagen er de exploitatie volledig om te schakelen op elektrische tractie. Het emplacement van deze betekkelijk kleine mijn bestond uit ca. 10 km spoor op de mijn zelf, een verbindingsspoor van ca. 1 km tot op de NMBS-vorming te Houthalen. Verder moesten dan nog een 6 km NMBS-spoor geëlektrificeerd worden. De opdracht voor dit werk werd uitgegeven aan ACEC voor de elektrische uitrusting (zowel lokomotieven als eigenlijke bovenleiding en traktiestation). Voor het mechanische gedeelte van de lokomotieven werd BN aangetrokken.

Vanaf 1956 werden de werken aangevat, zowel ter plaatse, als in de werkhuizen te Nivelles. Voor de lokomotieven opteerde men voor twee soorten : twee tweekassige lokomotieven met een massa van 40 ton, 2 vierassige machines op draaistellen van 60 ton. Alle hoofdonderdelen van beide soorten machines moesten identiek zijn, zodat men de onderdelen steeds kon omwisselen :

1. De lokomotieven van 60 ton : nummers 1 en 2



De draaistellen zijn van het type Pennsylvania, opgebouwd uit staalplaat met een grote dikte. De ophanging gebeurt door middel van 4 zware spiraalveren per draaistel. De aandrijving gebeurt d.m.v. van traktiemotoren, die in neusophanging in het draaistel bevestigd zijn. De wielstellen - opgebouwd uit smeedstaal, bevinden zich in asbussen van de firma SKF met rollagers. De draaistellen hebben een radstand van 2 134 mm.

De opbouw bestaat uit een centrale stuurcabine en twee lage motorkappen. Het chassis zelf is gevormd door een zware plaat met de nodige uitsparingen voor de diverse toestellen. De stuurcabine is uitgerust met twee stuurstanden, de motorkappen herbergen de aanzetweerstand, de compressoren, de pneumatische inrichting en de ventilatoren voor de traktiemotoren.

De lengte van de lokomotief bedraagt 10 300 mm, de lengte van het chassis is 9 150 mm. Verder heeft men een afstand tussen de draaitappen van 4 880 mm, een hoogte dak van 3 500 mm en een totale hoogte van 4 225 mm. Vermelden we nog dat de lokomotieven oorspronkelijk uitgerust waren met gewone stroomafnemers type ACEC met dubbel sleepstuk.

Voor de aandrijving werden 4 traktiemotoren type Acce 971 A ingebouwd met elk een vermogen van 205 pk, een toerental van 600 omw/min en een stroomsterkte van 280 A bij een bedrijfsspanning van 600 V. Alle motoren werden konstant parallel geschakeld en hierdoor kreeg men een trekkracht van 2 750 kg bij een snelheid van 20 km/h. Daar de motoren korte tijd onder een overbelasting van 100 % konden werken, had men een trekkracht bij start van 22000 kg en een continue kracht van 11000 kg.

De snelheid - en dus ook de stroom - werd geregeld door een schakelwals, geplaatst in de stuurcabine zelf, die door toedoen van contactoren steeds verdere aanzetweerstand in- of uitschakelen. De koeling van de weerstanden gebeurt versterkt, d.m.v. eigen ventilatoren. De weerstanden zelf bestaan uit uitgesneden staven, vervaardigd uit onroestbaar chroom-nikkel-staal.

2. De lokomotieven van 40 ton : nummers 3 en 4

Hier heeft men geen draaistellen, doch een star frame, gevormd door twee zware, uitgesneden langsliggers, waarop een uitgesneden staalplaat rust. De machine is uitgerust met een eindstuurcabine en één enkele lage motorkap.

Alhoewel de uitrusting praktisch identiek is met de vierassige machines, heeft men voor de ophanging van de lokomotief gekozen voor zware bladveren, boven elke aspot.

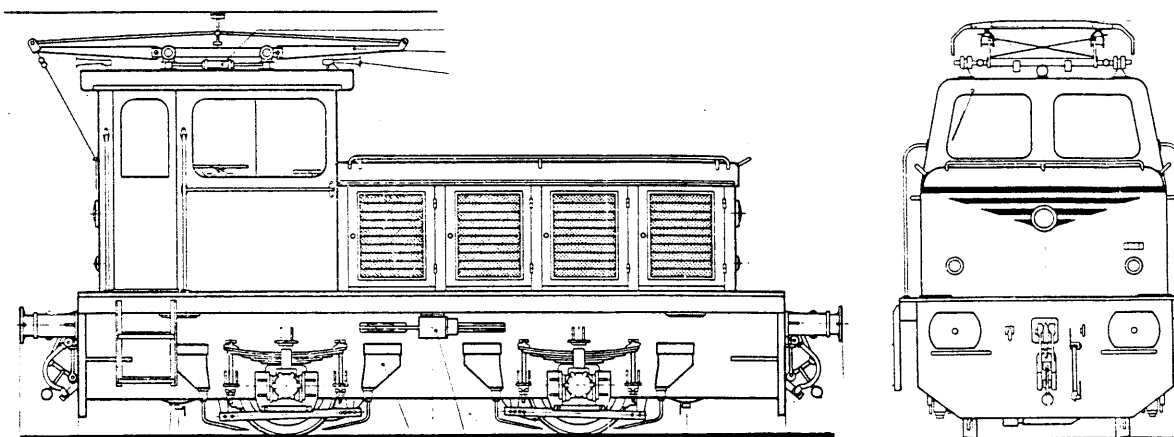
Bij deze machines heeft men een radstand van 2 800 mm, een totale lengte van 7 950 mm, een breedte van 2 850 mm, terwijl de hoogte gelijk is aan de vierassige machines.

3. Indienstelling en gebruik te Houthalen :

Eind 1959 werden de werkzaamheden afgesloten en konden de machines ingezet worden : daar waar de tweekassige machines vooral ingezet werden binnen de zetel : deze bestond uit een vormingsstation, een sekte onder de lading van de wagens en enkele opstel- en bedieningssporen. Dit emplacement was onderverdeeld in drie afzonderlijke sekties, waarin twee machines ingezet werden.

De vierassige machines kwamen vooral tot inzet tussen het eigen vormingsstation endit van de NMBS, dit over een lijn met betrekkelijke helling en voortdurend in bocht : volgens het lastenboek moest hier een trein van 1 800 ton gesleept kunnen worden. Hierbij mocht de stroom nooit hoger komen dan 600 A.

Deze diensten werden verder verzekerd tot aan de sluiting van de bovengrondse installatie van de mijn in 1967 en toen drong de beslissing zich op tot hergebruik van deze nog jonge en moderne lokomotieven en daar de zetel



opgeslorpt werd door de zetel Zolder, besliste men om ook de elektrische installatie naar hier over te brengen.

4. Gebruik te Zolder :

Vanaf 1966 werd de uitrusting te Houthalen ontmanteld en er werd overeengekomen om zowel de lijn naar het steenstort, alsook de verbinding naar Genebos onder draad te brengen om zo de laatste stoomlokomotieven te vervangen. In eerste instantie werden de werden aangevat op de lijn naar het stort, ca. 3 km lang en voortdurend verlopend op een helling van 30 ‰. Hier zouden enkel de zware machines gebruikt worden, waarbij deze vanaf de laadbunker, de trein - bestaande uit ex-SNCF tremelwagens - zou opdrukken tot aan het steenstort.

Ook de lijn naar Genebos kwam onder draad, doch hierbij werd de kolenhaven - omwille van de aanwezigheid van portaalkranen niet geëlektrificeerd. Deze toestand stuitte dadelijk op moeilijkheden, daar er steeds een diesellokomotief te Genebos aanwezig moest zijn om de elloks terug onder de rijdraad te brengen, een toestand die niet rendabel kon zijn. De elektrifikatie naar het station - die zeker rendabeler zou zijn - stuitte op verzet van de NMBS.

Het berijden van de lijn naar Genebos kwam dan ook niet effectief tot stand en hier verzekerden de diesellokomotieven "Montmirail" verder de diensten en de tweeassige lokomotieven werden vanaf 1970 afgesteld en omstreeks 1974 ter plaatse gesloopt.

Vanaf dat ogenblik bleef enkel nog de verbinding naar het stort in bedrijf en deze lijn wordt nog steeds bediend. Kritiek punt hierbij is het doorrijden onder de laadbunker, daar hier de panto naar beneden moet gelaten worden en hier werden reeds meer stroomafnemer zwaar beschadigd en zodoende werden de machines - door dergelijke ongevallen - uitgerust door nieuw geleverde eenbenige panto's.

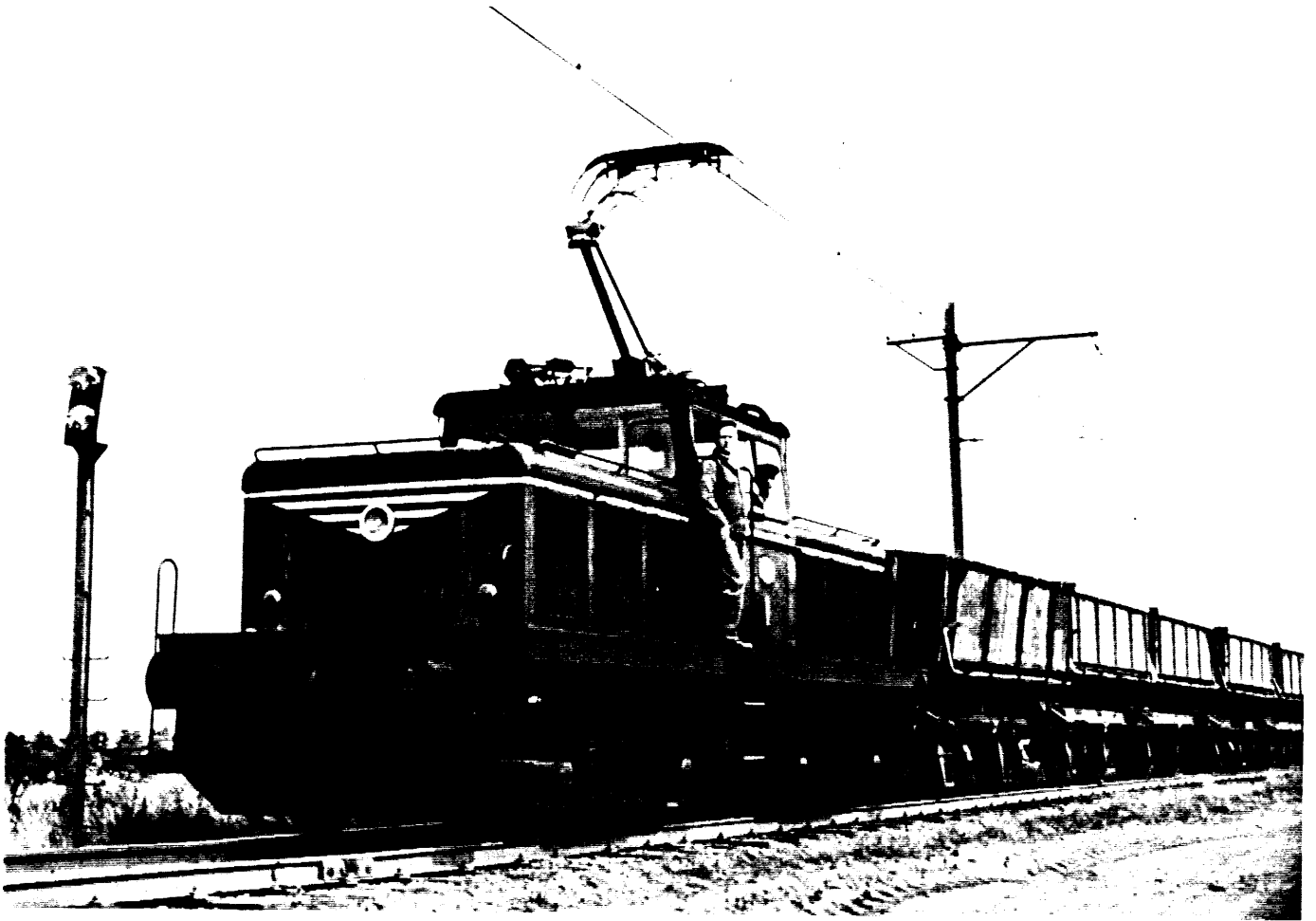
Anderzijds werd de oorspronkelijke (groene) livrie omstreeks 1975 vervangen door een gele veiligheidslivrei. De tweeassige machines bleven steeds groen.

Doch ook de loopbaan van deze machines is beperkt en binnen enkele jaren wordt de lijn vervangen door een transportband en hierbij worden de machines afgesteld. De T.T.Z. hoopt echter een dergelijke machine te behouden.

5. De bereden lijn :

De elektrische lijn vertrekt aan de noordkant van de mijn, aan de oude lading, dichtbij de afstelsporen van de T.T.Z. en na de laadbunker, die dubbelsporig uitgevoerd is, buigt de lijn noordelijk af en begint de helling naar het steenstort. Na ca. 300 m komen beide laadsporen samen en verlaat de verbinding het eigenlijk domein van de mijn en na een lichte bocht gaat het kaarsrecht noordwaarts, richting wijl "Lindeman". Hier heeft men twee overwegen, waarbij men de trein gemakkelijk kan fotograferen. Na ca. 1 km bereikt men na een bocht naar rechts het het steenstort, waar men een omloopspoor heeft aangelegd. Voorbij dit omloopspoor heeft men een losbunker met de bijhorende transportbanden.

Zoals reeds gezegd worden de wagens opgedrukt richting stort, iets wat voor het nodige gevaar zorgt bij de beide overwegen. De dienst is onregelmatig : de enige trein vertrekt als de wagens gevuld zijn en gemiddeld zijn er een 5-tal ritten per dag. De lokomotieven worden altemeer om de week ingezet waarbij de wisseling op vrijdag gebeurd. Tijdens de weekends staat één lok bij de laadbunker, de andere machine staat in de loods voor onderhoud.



** lokomotief 1 keert terug naar de mijn (08/71)*



** terwijl lokomotief 3 op de mijn afgesteld staat.*

AGENDA

07/01	T.T.Z.	Zaal "Ons Huis" 19.30 De spoorwegen in de D.D.R.
05/02	T.T.Z.	Zaal "Ons Huis" 19.30 De Spoorwegen in stemmingsbeelden Hier is het de bedoeling om eens een andere kijk te krijgen op de spoorwegen, als de technische beelden, en komen o.a. nachtopnamen, details, op de voorgrond.
02/03	M.S.T.B.	Zaal Star (Vilvoorde) Ruilbeurs
04/03	T.T.Z.	Zaal "Ons Huis" 19.30 De spoorwegen tijdens de tweede wereldoorlog. Dhr Harder - zelf spoorwegliefhebber - was hier tijdens de tweede wereldoorlog verantwoordelijk voor de Belgische spoorwegen en fotografeerde hier talrijke lokomotieven.
28/03 - 20/04		Halle aux Draps (Grote Markt, Tournai) Spoorwegtentoonstelling
01/04	T.T.Z.	Zaal "Ons Huis" 19.30 1985 : 150 jaar Belgische Spoorwegen

!!!! BELANGRIJK !!!!! Vergadering op eerste DINSDAG van de maand

Vanaf januari 1986 worden de bijeenkomsten van de T.T.Z. in een andere - ruimere - zaal gehouden, nl. in de zaal "Ons Huis" te Heusden.

Onderstaand vindt men een kaartje met de juiste ligging van deze zaal in de Pastoor-Paquay-laan. Vergaderzaal op de eerste verdieping.

Deze zaal is als volgt te bereiken :

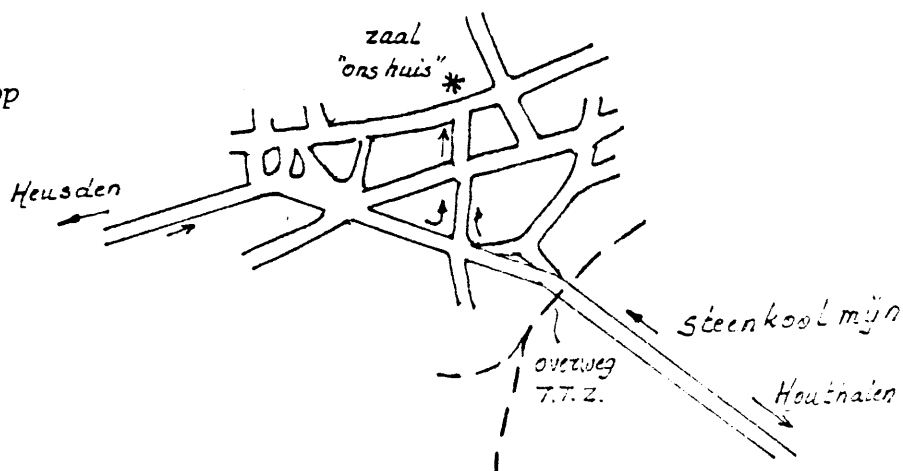
* Komende van de steenweg Hasselt-Beringen :

- aan de verkeerslichten te Heusden richting Heusden volgen
- doorheen Heusden-centrum (richting mijn)
- voor het bereiken van de mijn de aanduiding "Hospitaal" volgen (d.i. de Pater Amadeuslaan). Deze straat geeft rechtstreeks uit op de zaal.

* Komende richting Houthalen/Zolder

- voorbij de mijn en de overweg (richting Heusden)
- tweede straat na de overweg rechtsaf (Pastoor Amadeuslaan).

Vergadering op
DINSDAG



[VRAGENHOEK]

vervolg van TTZ-aktueel 16

In de vorige afleveringen is vooral de eerste periode en zijn de afwijkende schildering - bv. ter gelegenheid van tentoonstellingen - bahnadeld.

Zoals reeds aangehaald, zou vanaf de eeuwwisseling een standaardlivrei aangenomen worden en deze zou gedurende praktisch dertig jaar aangehouden worden. Deze livrei werd vanaf ca. 1903 effectief op alle machines die een grote herstelling ondergingen aangebracht en zo mogen we onderstellen dat voor de eerste wereldoorlog alle machines de nieuwe livrei droegen.

Een juist beeld van deze livrei kan men zich vormen bij de schaalmodellen in het museum te Brussel-noord, daar deze praktisch foutloos uitgevoerd werden. Anderzijds moeten we bijvoegen dat we de livrei van de stoomrijtuigen niet kennen en waarschijnlijk de kleur kregen analoog met de rijtuigen.

De volgende alinea geven - onderdeel per onderdeel de voorgescreven schildering aan :

- * **bruin** : - ref. zie modellen in spoorwegmuseum, de livrei van het type 53 van Leuven is te licht uitgevoerd.
 - ketelbekleding van de lokomotieven
 - machinistenhuis
 - watertenders van de tenderlokomotieven
 - cilinderbekleding
- * **zwart** :
 - frame van de lokomotiev, alle delen onder de voetplaat
 - wielstellen
 - rookkast (volledig)
 - voetplaten en ook de zijkanten van de voetplaten
 - de versieringen of kaders d.w.z. :
 - * afboordingen naast de ketelbanden : deze banden hebben een breedte van 40 mm aan weerszijden van ketelband
 - * kaders op machinistenhuis of waterbakken : deze hebben een breedte van 110 mm en zijn aanwezig op alle hoekpunten van deze onderdelen
 - * afboordingen op de cilinderbekleding : zelfde indeling als boven
 - * eventueel afboordingen op boven de voetplaat gelegen wielkasten, bekleding van luchtpompen, ACFI-voorverwarmer, ...
 - * kaders op analoge wijze aangebracht op de tenders.
- * **rood** :
 - enkel voorste en achterste bufferbalk (dus niet zijkanten van de voetplaten
 - biesjes ter afscheiding van bruine en zwarte vlakken. De breedte van deze biesjes bedraagt 5 mm
- * **middelgrijs** : - binnenkant van machinistenhuis (wanden en plafond
- * **blank metaal** :

- * blank metaal : messingkleur :
 - ketelbanden van de lokomotief
 - sommige hoekstukken op wielkasten, ...
- rood-koper :
 - meeste leidingen voor stoom
 - meeste smeerleidingen
 - veiligheidskleppen, stoomfluit
- staal :
 - alle stangen van het drijfwerk en de sturing (het verzonken gedeelte van de drijf- en koppelingen werd gewoonlijk rood geschilderd, alhoewel de schilderonderrichtingen dit niet vermeld.
- * beschifting :
 - voornaamste aanduidingen werden uitgevoerd met nummerplaten (ovaal) of stelplaatsplaatjes (rechthoekig)
 - in eerste instantie werd er nog geen nummer op de rookkastdeur aangebracht.
 - vanaf ca. 1928 begint deze aanduiding voor te komen, dit echter in diverse uitvoeringen en afmetingen. De kleur varieert tussen wit en geel, al dat niet met aangeduide schaduw.
 - vanaf ca. 1930 wordt er aangedrongen op een standaardvorm met lichtgele (beige) letter in het B-type.

In 1931 verscheen er een nieuwe onderrichting waarbij nu teruggegrepen werd op de groene kleur. Maar met tussenruimten van 6 tot 8 jaar tussen twee herschilderingen is het zeker dat tegen het einde van de dertiger jaren nog steeds enkele lokomotieven in bruine livree rondreden, dit vooral bij de rangeermachines en bij de oudere machines die op afstelling wachtten.

In dit kader is het ook interessant om terug te komen op de voorbereidende werken die men moest treffen bij de schildering van de lokomotieven en de verfsoorten die hiervoor gebruikt dienden te worden :

- * alle bekledingen van ketel, machinistenhuis, tender, ... :
 - * een laag bruine grondverf, met het spuitpistool aangebracht
 - * een voorbereidingslaag
 - * een algemene schuurbeurt met waterschuurpapier
 - * drie grondlagen in bruine verf
 - * laatste schuurbeurt met waterschuurpapier
 - * wegwerken van laatste oneffenheden
 - * één laag grondverf in de bruine kleur
 - * twee lagen lakverf
- * Rookkast, schouw, voorverwarmers, buffers :
 - * één laag synthetische grondverf
 - * één laag grondverf (zwart of bruin)
 - * licht schuren van de oppervlakten
 - * twee lagen lakverf (zwart) met tussentijds schuren met waterschuurpapier
- * chassis :
 - * één laag loodmenie
 - * één laag zwarte verf op basis van bitumen (speciaal voor chassis)

=====

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 tractie 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

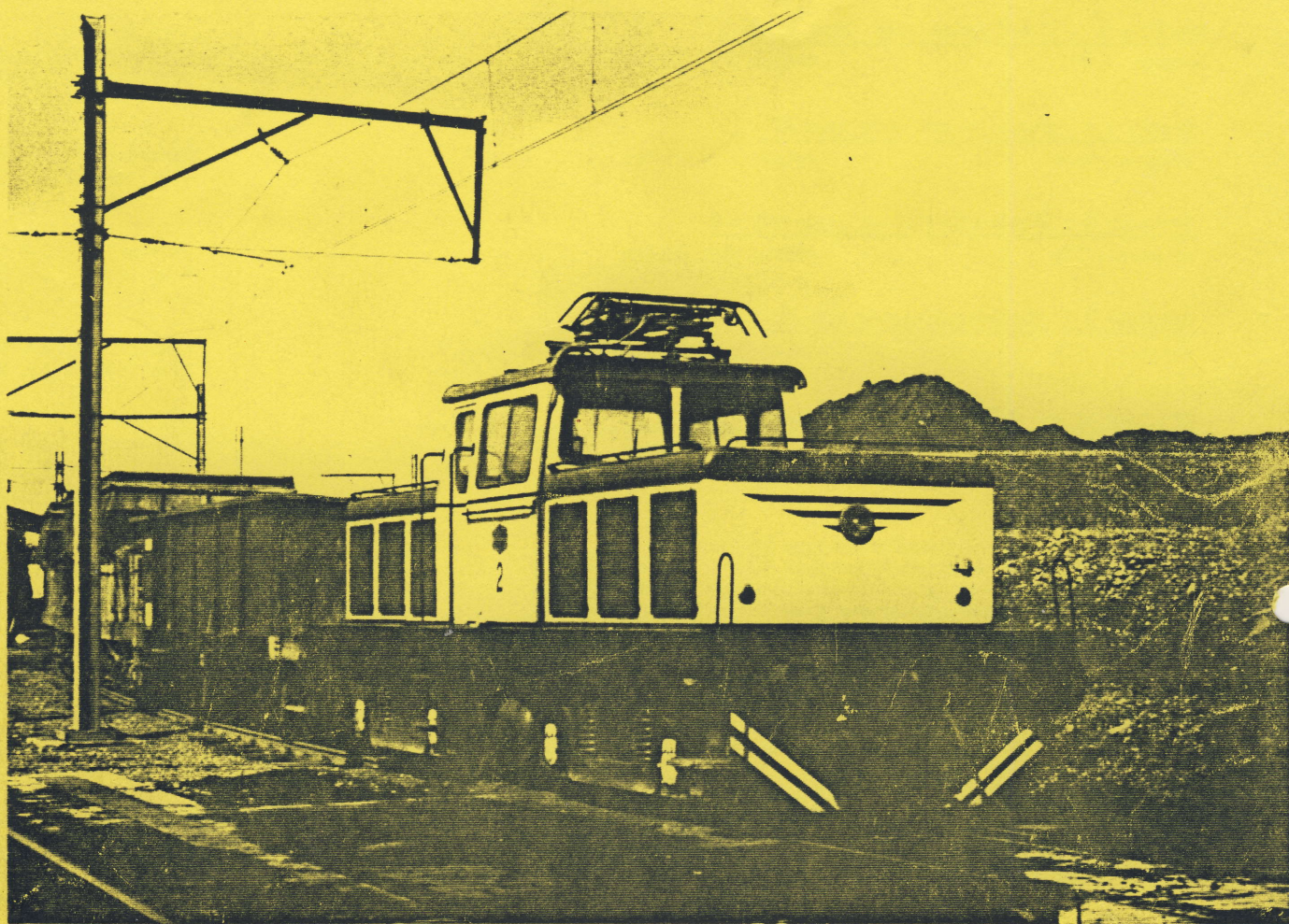
Railfoto 1, 2, 3 Prijs per deel : 160 BF
(geen portokosten)

50 jaar reizigersvervoer (verschijnt in juli)

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

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

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



TTX