



Vereniging zonder Winstoogmerk.

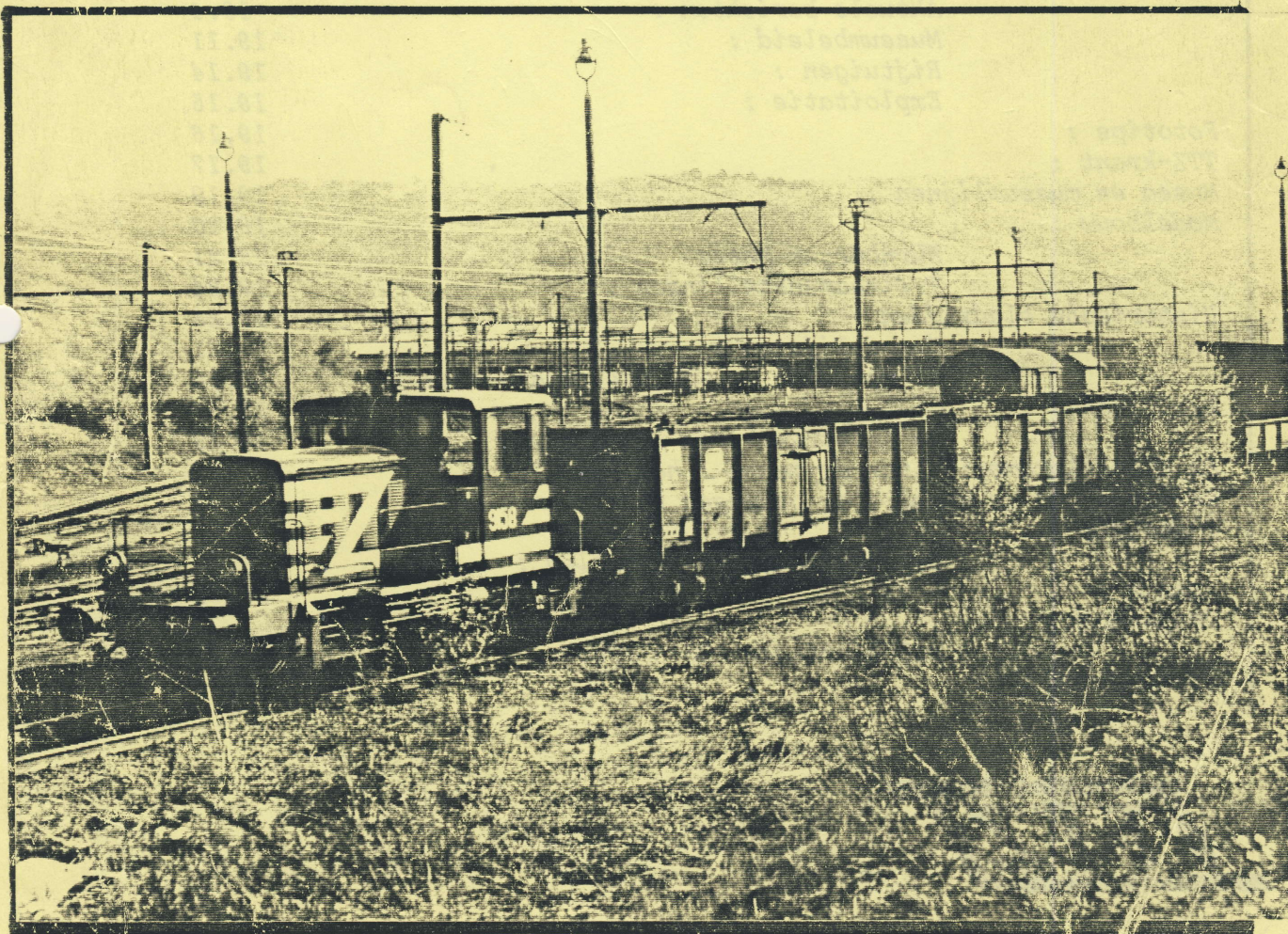
AKTUEEL

TWEEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT

Maart - april

Jaargang : 4
Nummer : 19

Lidgeld : 450 BF Los Nummer : 100 BF



TTZ-aktueeltweemaandelijks tijdschrift

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, Huysman R, Moens D, 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 15 februari redactioneel afgesloten en verschijnt begin maart, het volgende nummer wordt op 15 april afgesloten en verschijnt begin mei.

Inhoud :

<i>N.M.B.S.-aktueel :</i>	19.3
<i>Statistiek :</i>	19.3
<i>Aktuele berichten :</i>	19.4
<i>Museumbeleid :</i>	19.11
<i>Rijtuigen :</i>	19.14
<i>Exploitatie :</i>	19.15
<i>Fototips :</i>	19.16
<i>TTZ-krant :</i>	19.17
<i>Musea en museumlijnen :</i>	19.19
<i>Modelbouw :</i>	19.20
<i>Nürnberg Messe</i>	19.21
<i>Treinsamenstellingen :</i>	19.24
<i>Historische bladzijden :</i>	19.25
<i>Nummerlijsten :</i>	19.31
<i>Er was eens ... de stelplaats Maaseik</i>	19.35
<i>Exploitatie :</i>	19.36
<i>De inzetreeks van de maand :</i>	19.39
<i>De diesellokomotief van de maand : het type 261 :</i>	19.41
<i>De wagen van de maand : de pakwagen type Flamme</i>	19.43
<i>Industrie :</i>	19.44
<i>De steenkoolmijn Houthalen :</i>	19.45
<i>Agenda :</i>	19.46
<i>Vragenhoek :</i>	
<i>schilderingen 1931- 1946 :</i>	19.47
<i>Boekenplank :</i>	19.50



N.M.B.S. -

AKTUEEL

1. Statistiek

a. Leveringen :

311"	Bn Brugge	- Oostende	31/10/1985
1182	Bn nivelles	- Brussel-zuid	09/12/1985
1183	Bn nivelles	- Brussel-zuid	12/12/1985
1184	Bn nivelles	- Brussel-zuid	30/12/1985
1185	Bn nivelles	- Brussel-zuid	30/12/1985
1186	Bn nivelles	- Brussel-zuid	13/01/1986
1187	Bn nivelles	- Brussel-zuid	29/01/1986

2. Stelplaatswijzigingen :

641	Merelbeke	- Kortrijk	05/01/1986
642	Merelbeke	- Kortrijk	05/01/1986
643	Merelbeke	- Kortrijk	05/01/1986
644	Merelbeke	- Kortrijk	05/01/1986
645	Merelbeke	- Kortrijk	05/01/1986
646	Merelbeke	- Kortrijk	05/01/1986
647	Merelbeke	- Kortrijk	05/01/1986
648	Merelbeke	- Kortrijk	05/01/1986
649	Merelbeke	- Kortrijk	05/01/1986
650	Merelbeke	- Kortrijk	05/01/1986
651	Merelbeke	- Kortrijk	05/01/1986
652	Merelbeke	- Kortrijk	05/01/1986
653	Merelbeke	- Kortrijk	05/01/1986
654	Merelbeke	- Kortrijk	05/01/1986
655	Merelbeke	- Kortrijk	05/01/1986
657	Merelbeke	- Kortrijk	05/01/1986
658	Merelbeke	- Kortrijk	05/01/1986
659	Merelbeke	- Kortrijk	05/01/1986
660	Merelbeke	- Kortrijk	05/01/1986
661	Merelbeke	- Kortrijk	05/01/1986
662	Merelbeke	- Kortrijk	05/01/1986
2501-	Brussel-zuid	- Merelbeke	05/01/1986
2514			
4407	Kortrijk	- Latour	05/01/1986
4408	Kortrijk	- Latour	05/01/1986
4409	Kortrijk	- Latour	05/01/1986
4410	Kortrijk	- Latour	05/01/1986
6294	Kortrijk	- Merelbeke	05/01/1986
6296	Kortrijk	- Merelbeke	05/01/1986
6298	Kortrijk	- Merelbeke	05/01/1986
6299	Kortrijk	- Merelbeke	05/01/1986

3. Omnummeringen :

7214	in 7201	Antwerpen-dam	15/11/1985
------	---------	---------------	------------

4. Schrapingen :

089	Ronet	PV nr 480 / 86.01 van 14/01/1986 van de CW Mechelen uit de geschriften op 01/02/1986
5943	Merelbeke	PV nr 136 van 15/01/1986 van CW Salzannes uit de geschriften op 01/02/1986
8413	Stockem	PV nr 137 van 15/01/1986 van CW Salzannes uit de geschriften op 01/02/1986

2. Aktuele berichten :

00 : Vanaf 1986 krijgen de klassieke stellen reeksen 00 en 05 slechts in beperkte mate nog grote herstellingen en bij zwaardere defekten worden deze stellen buiten dienst gesteld. Een van de laatste stellen die gemoderniseerd werd was de 037. Anderzijds kreeg de 055 een tussentijdse herstelling met herschildering van de koppen.

Door deze maatregel heeft men dan ook de schrapping van de 089, verongelukt te Halle.

De levensloop is als volgt :

Bouwers :	La Brugeoise +
Levering :	/ /1954
Stelplaatsen :	Kinkempois / /54 - 22/05/66
	Schaarbeek 22/05/66 - 27/09/70
	Kinkempois 27/09/70 - 01/01/72
	Oostende 01/01/72 - 01/01/73
	Kinkempois 01/01/73 - 17/03/80
	Oostende 17/03/80 - 01/09/80
	Kinkempois 01/09/80 - 10/01/83
	Ronet 10/01/83 - 01/02/86
Schrapping :	PV 460 (86.01) van CW Mechelen van 14/01/1986
Uit geschriften :	01/02/1986

Na zijn botsing werd het stel - waarvan het BD-gedeelte zwaar doorgeknikt was en waarvan de stuurpost ingedrukt werd - op 20 november 1985 van de ongevalsplaats afgevoerd door de 5105 en thans staat het te CW Mechelen. Waar het BD-gedeelte gesloopt wordt, blijft het AB-gedeelte nog een tijd behouden, zodat het eventueel bij een nieuw ongeval opnieuw gebruikt kan worden.

03 : De ombouw van de draaistellen werd inmiddels afgesloten, doch deze stellen worden nu aangetrokken bij de test van de nieuwe, lichte Brechnell-Willis stroomafnemers. Zo werd o.a. de 437 met dergelijke pantografen uitgerust en nadien werden uitgebreide testritten ondernomen.

06 : Nog steeds zijn er slechts 2 tweeledige stellen uitgerust met de nieuwe IC/IR-kleuren, reden hiervan is de beperkte capaciteit van de CW Mechelen (dit door de ombouw van de breaks) en het feit dat de meeste stellen 06 reeds hun grote herstelling achter de rug hebben.

Met de indienststelling van de nieuwe elektrische lijn Zottegem - Kortrijk, is de verwachte mutatie van de stellen 641 - 655 en 657 - 662 een feit geworden en kreeg Kortrijk voor het eerst elektrisch materieel in onderhoud. Hierdoor

- 06 : lijkt het behoud van deze werkplaats toch verzekerd.
- 09 : Door de belangrijke vertragng in de levering van de nieuwe Benelux-rijtuigen, lijkt het voortbestaan van deze hondkoppen wat gerokken te zijn. Deze stellen zouden nu tot in mei 1987 in dienst blijven. Wel zou een eerste stel vanaf september in de reeks van de stellen meerijden, doch een definitieve overschakeling gebeurt met ingang van de zomerregeling van 1987.



** Laatste volledig jaar voor deze stellen. Luchtbal 08/85

M. Delie

- 11 : De levering van deze lokomotieven gaat zeer vlot door en ook de indienststelling verloopt voorspoedig. Na zijn gewone testritten in België startten de proefritten bij de NS op 16 december. Op dat ogenblik werd de 1181 naar Roosendaal gevoerd en na inbouw van de meettoestellen werden de proeven voor de ATB op 17 en 18/12 te Amersfoort doorgevoerd.

Tweede testperiode werd aangevangen op 17 januari, na zijn overbrenging naar Den Haag en de inbouw van de meettoestellen, voldeed de 1181 zijn nachtelijke testritten tussen Leiden en Schiphol tussen 20 en 24 januari. De 1181 kwam op 27 januari terug.

Dezelfde dag werd de 1182 naar Amersfoort gebracht en gedurende de volgende dagen werd de ATB uitgetest. Ook de 1183 reed zijn overnamerit voor de 1500 V.

Op 19 en 20 februari onderneemt de 1181 dan zijn testritten tussen Roosendaal en Vlissingen.

Intussen werden deze lokomotieven in de dienst Antwerpen-Moeskroon ingevoerd. Op 21 januari ging de 1182 naar Ant-

- 11 : werpen voor personeelsopleiding. De theoretische lessen worden in principe in de voormiddag gegeven, tegen de middag (trein van 11.58 te FN) neemt deze lokomotief twee treinparen voor zijn rekening.

Vanaf 5 februari ging een reeks 11 naar Kortrijk en ook hier wordt op dezelfde wijze gehandeld, theorie in de voormiddag, twee treinparen in de namiddag. Natuurlijk kunnen deze ritten echter steeds uitvallen wegens allerhande testritten met deze machines.

- 12 : Op dit ogenblik wordt de eerste lokomotief van deze reeks te BN Nivelles geassembleerd. De uitrit van deze machine wordt begin mei gepland. Verder komt er 1 lokomotief om de drie weken.

Anderzijds wordt de dienst Antwerpen-Moeskroen vanaf de winterregeling verlengd tot Lille en zodoende moeten er in september al 4 lokomotieven reeks 12 inzetbaar zijn. De livrie van deze machines is niet gekend, waarschijnlijk komen deze machines echter in de klassieke blauwe schildering

- 15 : Vanaf juni 1986 zal de reeks opnieuw uitgebreid worden, opnieuw wordt de inzet naar Amsterdam uitgebreid. In tegenstelling met vorige geruchten, blijven deze machines vol in onderhoud en zullen de internationale treinen tussen Brussel en Amsterdam blijven slepen.

- 21 : De inzetreeks van deze lokomotieven werd met 4 dagen uitgebreid en voorziet de IC-treinen Brussel-Denderleeuw-Kortrijk. Sommige goederendiensten die in de inzetreeks opgenomen werden, gaan over aan de reeks 27.

- 43 : Met ingang van 5 januari 1986 werden de stellen 4302, 4305 (Kortrijk), 4315, 4316, 4319, 4324 en 4336 (Latour) in park gesteld. Hierdoor blijven enkel de 4301, 4304 en 4310 voorlopig in dienst te Montzen. De overige stellen zullen in de volgende maanden geschraapt worden.

Op dat ogenblik zouden ze overgaan naar de ES, om omgebouwd te worden tot bovenleidingswagens reeks ES 400. Doch dit staat nog niet vast, omwille van de moeilijkheden die ontstaan zijn bij de ombouw van de ES 401. Dit rijtuig bevindt zich nog steeds in de CW Mecelen en wacht nog op onderdelen voor de afwerking.

Anderzijds werd de stelplaats Bertrix op 1 augustus 1985 officieel opgeheven en op die datum gingen alle stellen over naar de stelplaats Latour, konkreet betekende dit de volgende mutaties :

4315, 4316, 4319, 4324, 4336 : Bertrix - Latour
 4312, 4318, 4321, 4322, 4330, 4332, 4334 (park) : Bertrix - Latour.
 4501 - 4510 : Bertrix - Latour (alle op 01/08/85)

- 44 : De afstelling van de reeks 43 van Latour was mogelijk door de mutatie van de stel 4407, 4408, 4409 en 4410 van Kortrijk naar Latour. Dit was mogelijk door het wegvallen van de L-diensten tussen Kortrijk-Oudenaarde-Zottegem op 5 januari jl. Te vermelden valt wel nog dat de 4409 nog steeds te Mechelen staat en waarschijnlijk niet meer hersteld zal worden.



Het stel 089 in betere tijden te Liège-Guillemins



Een lokale goederentrein met de 9134 tussen Croix-Rouge en Marbehan

- 49 : Voor de 4903 werd nogmaals een schrapping aangevraagd, zodat dit stel binnenkort uit het bestand zal verdwijnen. Wel zou het dan in het museumpatrimonium overgaan en rijvaardig gehouden worden voor eventuele bijzondere ritten.
- 51 : De elektrifikatie van de verbinding Kortrijk-Zottegem heeft tot gevolg dat 5 lokomotieven reeks 51 van deze verbinding vrijkwamen. Nochtans volgde er nog geen mutatie en blijven ze voorlopig te Kortrijk. Hier nemen ze gewoonlijk goederendiensten uit de inzetreeks van de 62-ers over. Wel mag men in de volgende maanden rekenen op een transfert van enkele machines naar Antwerpen-dam ter vervanging van de 59-ers.

Eind januari verongelukte de 5117 van Monceau zwaar te Epepegem. Deze machine reed achteraan op een goederentrein gesleept door de 2355, boorde zich in de laatste wagen en kantelde op het perron van Epepegem. Hierbij werd de bufferbalk omgeplooid en de voorste beschermingsneus afgerukt.

De lokomotief werd ter plaatse gedeelte ontmanteld en op hulpdraaistellen naar Salzannes afgevoerd. Er wordt niet gedacht aan een herstelling van deze machine.

- 59 : Volgende 59-er die er de brui aan gaf, is de 5943 van Merelbeke. Reden van de buiten dienst stelling was een zware motorschade. De levensloop is :

201.043 -- 5943

Bouwer :	Cockerill		
Fabrieksnummer :	3448		
Levering :	15/07/1955		
Stelplaatsen :	Kinkempois	15/07/55	- 03/09/58
	Merelbeke	03/09/58	- 01/02/86
Schrapping :	PV nr 136 van	15/01/1986	van CW Salzannes
Uit geschriften :	01/03/1986		

- 60 : Bij de reeks 60 is de achteruitgang zeer duidelijk : door de mutatie van de vier 62-ers van Kortrijk naar Merelbeke, werd de inzet in het Gentse praktisch volledig afgesloten. Slechts sporadisch komen de 60-ers nog in dienst, enkel de 6005 wordt nog regelmatig ingezet.

Ook te St-Ghislain vermindert de inzet van de 60-ers, hier worden de diensten vooral overgenomen door de vrijgekomen 51-ers.

Alleen te Hasselt zijn de 60-ers nog erg actief. Oorzaak hiervan zijn de defekten bij de reeks 62, dit na de overname van de goederendiensten te Antwerpen. Naast de bekende (lokale) goederendiensten in de Kempen, naar Landen en Tongeren, worden ze ook regelmatig gebruikt voor zwaardere goederentreinen. Anderzijds komen ze ook sporadisch tot inzet voor de L-treinen Hasselt-Mol.

- 62 : De mutatie van 4 lokomotieven reeks 62 naar Merelbeke verzacht de krappe toestand van het Gentse effectief drastisch. Deze toestand was ontstaan door de schrapping van de 61-ers. In theorie kunnen de 62-ers nu alle diensten reeks 60 overnemen, maar door de schrapping van de 5943 komen de 62-ers ook regelmatig tot inzet in deze reeks.

De afstelling van de laatste 60-ers van Merelbeke wordt voorzien voor juni 1986.



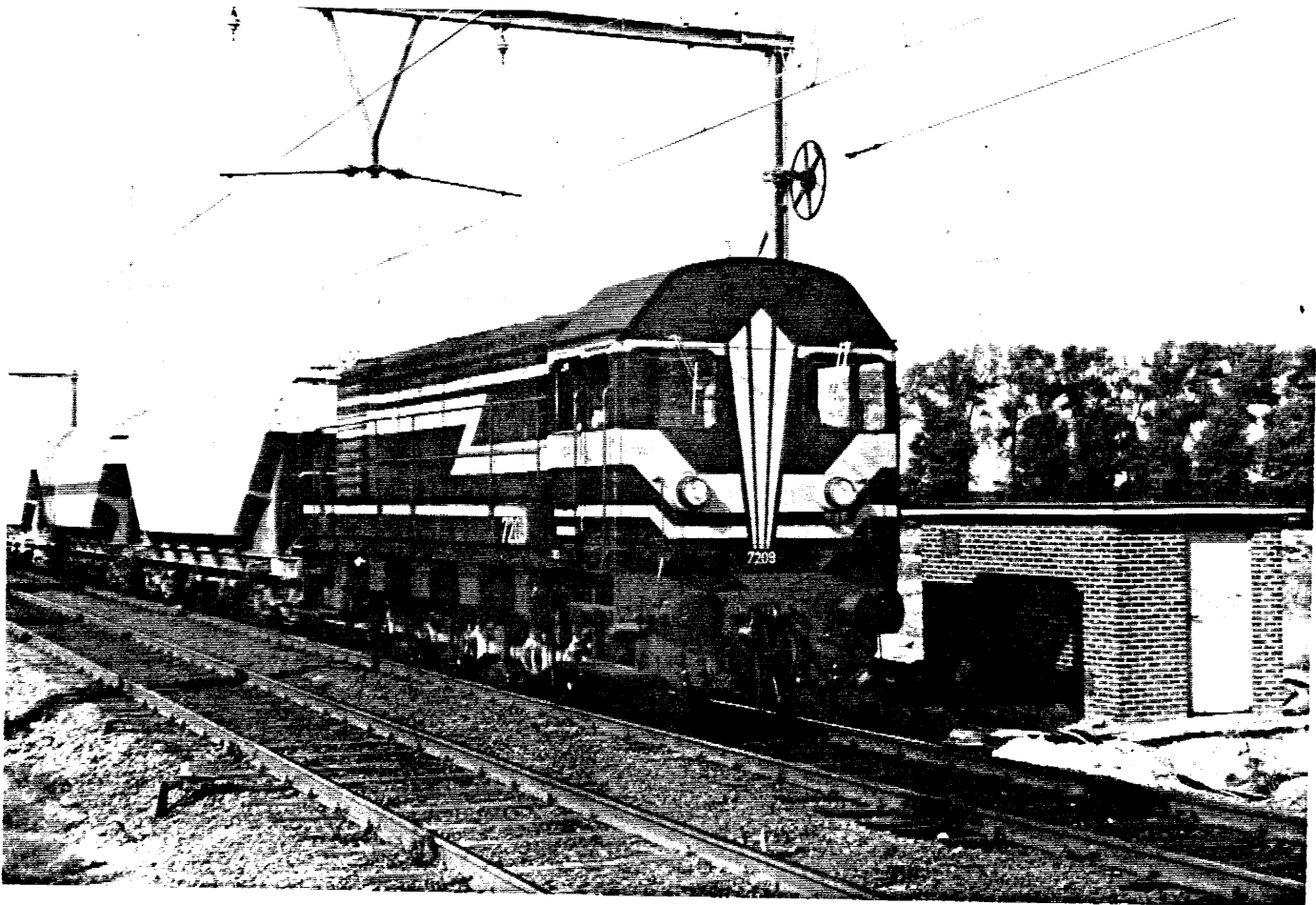
Tweemaal de reeks 51 :

- boven de 5149 voor een ertstrein te Gent-Sifferdok
- onder : de 5142 verloor niet alleen zijn stamlijn, maar ook zijn prototypeschildering. Hier te Denderleeuw voor een trein Kortrijk-Brussel

72 : Het einde van de 72-ers van Antwerpen-dam is vrij snel doorgevoerd. Op zondag 2 februari (om 2.00 's nachts) werden 6 lokomotieven van deze reeks nl. de 7202, 7203, 7204, 7207, 7212 en 7214 naar Aarschot overgebracht voor slooping. Deze staan thans op de koer van de vroegere stelplaats en half februari was de opbouw van 3 lokomotieven al verwijderd door een plaatselijk sloper. De totale afbraak moet eind maart een feit zijn.

Anderzijds kreeg de 7214 de motor van de 7201 ingebouwd tijdens de laatste dagen van zijn loopbaan en hierbij werd de machine - tegen de gewoonte van de NMBS in - nog hernummerd. Deze machine reed slechts enkele dagen met zijn "nieuw" nummer.

Verder werd de 7209 uitgekozen om opgenomen te worden in het museumpatrimonium. De keuze viel op deze machine omdat de 7209 nog steeds praktisch in zijn oorspronkelijke uitvoering rondreed en verstoken bleef van de verbouwingen die de andere lokomotieven ondergingen. Deze machine is nog altijd in Antwerpen-dam aanwezig, trouwens samen met de 7201. Er wordt immers aan gedacht om de 7209 niet naar Leuven over te brengen (te weinig plaats daar) en te Antwerpen-dam als eigen museumlokomotief te behouden.



** De toekomstige museumlokomotief, hier nog in dienst als sleper te Antwerpen (Ekerse dam)

73 : Door de diverse mutaties en uitleningen naar Hasselt, zijn hier verschillende misverstanden ontstaan. Hiervoor dan ook

73 : de officiële lijst van 73-ers te Hasselt :

7336, 7354, 7356, 7357, 7365, 7366, 7371, 7372, 7373, 7374,
7375, 7387, 7392, 7393, 7394, 7395 (definitief)

7355 : in leen vanuit Kinkempois.

De inzet van deze machines gaat van de rangeringen te Hasselt, Mol en Leuven tot lokale goederentreinen in de Limburgse Kempen. Doch deze laatste diensten worden wel zoveel mogelijk door lijndiesellokomotieven gereden.

84 : Op 1 februari jl. werd de eerste lokomotief van deze reeks uit het NMBS-bestand geschrapt. Het betreft de 8413 van Stockem (onderhoud Latour) die beschadigd werd tijdens een botsing. De juiste gegevens hieromtrent konden niet teruggevonden worden.

De levensloop :

250.013 -- 8413

Bouwer : Baume & Marpent

Levering : 23/11/1955

Stelplaatsen :

Schaarbeek 23/11/1955 - 28/07/1966

Stockem 28/07/1966 - 01/02/1986

Schrapping : PV nr 137 van 15/01/1986 van CW Salzannes

Uit de geschriften : 01/02/1986

=====

In dit verband kan gezegd worden dat bij grotere defekten of bij botsingen de rangeerlokomotieven van de volgende reeksen niet meer hersteld zullen worden :

reeksen 70, 80, 83, 84 (eerste schijf).

MUSEUMBELEID :

Ook in 1986 zullen er stoomlokomotieven rijden. Naast de gecharterde treinen, zal de NMBS zelf twee stoomtreinen inleggen, één in het Vlaamse landsgedeelte, één in Wallonië. Op deze treinen komen we uitgebreid terug.

Opmerkelijk hierbij is het feit dat de NMBS een beroep doet op de spoorwegverenigingen om te komen tot een samenwerking in de organisatie ervan. Naast de biljettenverkoop, werken de verenigingen ook samen bij de begeleiding en het organisatie van de reis zelf. Hierdoor is het mogelijk om tijdens de rit een aantal fotostops, zelfs met schijnvertrekken te voorzien. Hierdoor is het elke spoorwegenthousiast mogelijk om de stoomtrein zelf te nemen.

Omwille van de hoge kostprijs van dergelijke stoomritten en de inspanningen die de NMBS zich getroost, is het dan ook gewenst dat de liefhebbers zoveel mogelijk aan de rit(ten) deelnemen. Zoals altijd blijven de fotografen, die de trein per auto volgen, parasiteren op de kosten van anderen en brengen zelfs het voortbestaan van stoomtreinritten in het gedrang. Ook wordt gewezen op de veiligheid tijdens dergelijke ritten en vooral bij de fotostops.

Maar nu de reeds voorziene ritten :

Zondag 29 juni 1986 :

12.004 + 6 rijtuigen L

Op deze datum organiseert de NMBS een stoomtrein onder de naam "Kempenland".

Deze trein vertrekt omstreeks 8.30 te Leuven en rijdt dan via Vilvoorde en Mechelen naar Antwerpen. Doorheen de Kempen gaat het dan via Lier, Herentals en Mol naar Zolder.

Hier is een oponthoud voorzien van ca. 3 uur, waarbij een rit kan gemaakt worden met de T.T.Z. We zullen immers een raamprogramma opstellen, waarbij op deze dag zo mogelijk de drie stoomlokomotieven van de T.T.Z. in bedrijf zullen zijn.

Omstreeks 16.00 gaat de rit verder via Winterslag, Hasselt en Landen naar Leuven.

Kostprijs : 450 BF voor volwassenen (rit NMBS + TTZ)
 250 BF voor kinderen tot 12 jaar (rit NMBS + TTZ)
 50 % vermindering op treinen naar Leuven.

Nota : om de vervolggers per auto zoveel mogelijk te weren, wordt de exakte uurregeling en de fotostops niet bekend gemaakt.

Voor verkoop van ticketten : zie TTZ-krant (blz 19.20)

Zondag 28 september 1986

29.013 + 6 rijtuigen L

De tweede trein van het seizoen wordt gereden onder de naam "Viroinvalexpress".

Deze trein vertrekt omstreeks 9.00 te Brussel-zuid en rijdt via Manage en Charleroi naar Mariembourg. Daar kan men deelnemen aan de stoomfestival van de CFV3V. In de vooravond gaat het dan terug via Charleroi en Gembloux naar Brussel-zuid.

Te Mariembourg is er een oponthoud van ca. 4 uur, waarbij een traject tot in Treignes kan afgelegd worden. Dit traject is in de prijs inbegrepen.

Kostprijs : nog niet bekend (ca. 550 BF)

Anderzijds zijn er al een aantal verdere treinen gecharterd of lopen er thans onderhandelingen met de NMBS. De volgende data worden dan ook onder voorbehoud gegeven.

Dinsdag 18 maart

12.004 + Orient Express

Een fabrikant van champagne wil zijn produkt promoten aan boord van een stoomtrein en een typisch station. Daarom gaat de rit van Brussel-zuid naar Kontich. Hiervoor zouden ook 9 rijtuigen van de Orient Express afgehuurd worden. Deze trein vertrekt in de vroege vooravond te Brussel en via de ringlijn gaat het dan - in volle spitsuur - naar Kontich. Hier wordt de voorstelling besloten in het station van Kontich.

De trein rijdt dan terug naar Brussel-noord.

Zaterdag 9 en zondag 10 augustus

12.004 en 29.013

Voor de stoomdagen rond de bakkersmolen te Wildert/essen wordt tijdens een weekend de trein gecharterd. Deze rijdt vanuit Brussel zuid naar Antwerpen en pendelt dan enkele keren tussen Antwerpen-centraal en Essen. Beide lokomotieven komen hierbij tot inzet.

Naast deze treinen zijn er nog een viertal bijkomende ritten gepland, doch de data zijn nog niet gekend daar de onderhandelingen met de organisatoren nog niet afgesloten werden.

Een Britse groep plant (waarschijnlijk eind augustus) een vierdaagse trip doorheen België, waarbij zowel de 12.004 als de 29.013 en mogelijk ook het type 1 ingeschakeld wordt. Het voorlopige programma voorziet :

dag 1 : een rit Oostende - Gent	12.004
dag 2 : een rit Gent-Leuven met bezoek aan de museumloods verderzetten van de reis met bestemming Welkenraedt en terugkeer naar Liège	12.004 29.013
dag 3 : een rondrit doorheen de Ardennen via Gouvy-Bastogne- Libramont-Namur. Vanuit Namur in dubbel traktie naar Leuven.	29.013

Dag 4 : terugrit Leuven - Oostende

De data werden voorzien voor 23 tot 27 augustus

De universiteit van Liège voorziet een trein met vertrek te Leuven naar Liège en vandaar via Namur, Charleroi, Mons en Tournai naar Lille.

De universiteit wil niet onderdoen en voorziet een rit tussen Etterbeek en Brugge.

Nieuwe aanwinsten van het museumpatrimonium :

Zoals al aangehaald wordt de rangeerdiesellokomotief 7209 (ex 272.009) voorzien voor behoud. Doch daar er geen plaats meer is in de museumloods te Leuven, zou deze lokomotief te Antwerpen-dam zelf bewaard blijven.

Anderzijds werd de 2913 (ex 101.013) op 6 november 1985 vanuit Ronet overgebracht naar de CW Mechelen en daar zal deze machine een onderdak vinden in het plaatselijke spoorwegmuseum, opgericht door het personeel van de CW. Hiermee blijft - naast de niet gemoderniseerde 2912 te Leuven - ook een gemoderniseerde versie van deze reeks behouden. Te vermelden valt nog dat deze lokomotief volledig herschilderd werd voor de opendeurdagen te Kinkempois vorig jaar.

=====

- 21 : Eisdien in zijn oorspronkelijke staat terug opbouwen en omvormen tot café/buurthuis.
- 38 : Ook de lijn Chenée - Battice ging met ingang van 5 januari onherroepelijk dicht, eind december reden er de laatste diensttreinen die de laatste achtergebleven wagons wegsleepen en het nog bruikbare materiaal meenamen.
- 51 : Tussen 18 en 20 december was een gedeelte van de lijn in gebruik voor de remtesten met de nieuwe M5-rijtuigen. Eén spoor was voor het verkeer afgesloten en hier werden deze proeven op uitgevoerd. De 2357 versnelde een M5-rijtuig tot verschillende snelheden (zelfs tot 130 km/h) en haakte dan af, zodat het rijtuig op eigen kracht moest remmen. Bij enkele van de testen werd het spoor besmeurd met bruine zeep om zo ongunstige omstandigheden na te bootsen.
- 40 : In de nacht van 21 op 22 november 1985 werd de rijrichting tussen Visé en Maastricht omgewisseld, op dat ogenblik gingen de trein links rijden volgens het Belgische systeem. Op dat tijdstip werd ook de nieuwe signalisatie van dit baanvak in dienst gesteld.

Statistiek :

* Lijnen buiten dienst voor de nmbs :

18 :	Houthalen - neerpelt		06/01/86
38 :	Chênée - Battice		06/01/86
58A :	Y Kanaal Gent-Terneuzen - Gen Rabot	nota van	20/12/85
106 :	Ecaussines-nord - Ecaussines-Carrières	nota van	20/12/85

* Schrappingen van lijnen :

48 :	Waismes - St-Vith	nota van	20/12/85
81 :	Blaton - Belœil		20/12/85
98C :	Flénu (section) - St-Ghislain		20/12/85
109 :	Harmingnies - Vellereille-le-Sec en Donstienne - Strée		20/12/85
111 :	Thy-le-Château - Gourdinne		20/12/85
115 :	Clabecq - Sart-Moulin		20/12/85
131 :	Frasnes lez Gosselies - Fleurus		20/12/85
136 :	Florennes-central - Merlemont		20/12/85
138 :	Acoz - Gerpennes		20/12/85
141 :	Baulers - Genappe		20/12/85
204/1 :	Y Boma - Gent-Rodenhuizen		22/11/85
213 :	Ans-plateau - St-nicolas		20/12/85
254 :	Bascoup - aansluiting Glaverbel		20/12/85
268 :	Monceau usines - aansluiting Tilmétal		20/12/85

=====

FOTOTIPS



De Pinte :

Te bereiken : vanaf het station De Pinte richting centrum, hier linksaf richting Gent en deze hoofdweg ca. 2 km volgen. Voor de spoorwegbrug linksaf en deze weg volgt het spoor.

Onderwerp : hoofdlijn in het vlakke Vlaamse (weide)laandschap.

Gunstigste tijdstip : ganse dag, vooral de treinen komende van Gent zijn goed te fotograferen.

Treinen :

** reizigersdienst :* reeksen 00 en 06, reeksen 21, 22 en 27, ook de reeks 11 (en nadien de reeks 12) komt hier voorbij.
dieseltraktie : reeks 62

** goederendienst :* reeksen 51, 59 en 62, lokale goederendienst met reeksen 73 of 80.

Benodigde lenzen : normaallens, lichte groothoek

Opmerkingen : in de buurt zijn diverse mooie plaatsen waar deze lijn(en) gefotografeerd kunnen worden.

=====



KRANT

Aktualiteit :

Bebert :

In januari werd het dak van deze lokomotief vernieuwd en de heropbouw verder doorgevoerd.

Als de weersomstandigheden beter worden, kan ook gestart worden met de schilderwerken.

Tentoonstellingswag en :

Tijdens de gure wintermaanden, werd de herinrichting van de tentoonstellingswag en afgesloten. Het tweede gedeelte werd volledig verbouwd, een gedeelte van de vloer werd vervangen en de tentoonstelling i.v.m. de Limburgse spoorlijnen werd opgesteld.

Verder werd verschillende konstruktieplaten gerecupereerd en als tentoonstellingsobjekten opgesteld.

Anderzijds werd ook de buitenbeplating opnieuw aangebracht en tijdens de volgende maanden kan de afwerking doorgevoerd worden.

Pruisisch rijtuig :

Ook de restauratie van het eerste Pruisisch rijtuig werd hernomen en geleidelijk aan wordt het interieur van de oude verflagen verlost en krijgt het een volledig opknapbeurt.

Anderzijds is de nieuwe buitenbeplating geleverd en kan deze tijdens de volgende maanden aangebracht worden. Grootste werk wordt echter de vernieuwen van het verrotte houtwerk en de vasthechting van de deuren. Tevens moeten diverse houten balken vervangen worden.

Buffet Genebos :

Op zaterdag 18 januari is het M1-rijtuig 42 196 (50 88 26672) aangekomen en hieruit werden de banken gerecupereerd. Deze zullen dienen voor de inrichting van het buffet te Genebos. De verdere inrichting van dit buffet zal gedurende de volgende maanden doorgevoerd worden.

=====

Vooruitzichten :Inrichting Genebos :

Voor deze inrichting kon de inrichting van twee seinhuizen te Winterslag en Waterschei verworven worden. Telkens zal één gestel opgebouwd worden, deze geven de beide mechanische systemen van de NMBS weer, nl. een Saxby en een Siemens gestel.

De afbraak van deze gestellen zal begin maart moeten doorgevoerd worden. Verder zijn er onderhandelingen met de aanne-mer die de armseinen op de lijn 21 uitbreken om enkele hiervan te verkrijgen

Anderzijds zal nog dit jaar gepoogd worden om een gedeelte smalspoor van de K.S. uit te bouwen. Hiervoor moeten in eerste instantie twee smalspoorloko-motieven aangekocht worden, nl. een Ruhrthaler en een Moës.

Er moet nagegaan worden of het mogelijk is een (ondergrondse galerij te Genebos na te bootsen.

V.V.V.-Zolder : gesprekken met de VVV-Zolder, wijzen uit dat de VVV een boot op het oog heeft om een boottrip te organiseren tussen Genebos, Bovy en Hasselt. Op dit ogenblik wordt nagegaan of deze verbinding rendabel geëxploiteerd kan worden.

Stoomtreinrit op 29/06/1986

Zoals al aangehaald bij de museumaktualiteit van de NMBS, organiseren de spoorwegen, in samenwerking met de T.T.Z. een rondrit met de 12.004 doorheen de Kempen. Dit gebeurt op zondag 29 juni met vertrek te Leuven omstreeks 8.30.

De reiskaartjes worden in eerste instantie verkocht door de spoorwegverenigingen, pas 14 dagen voor het vertrek worden de overblijvende ticketten door de NMBS zelf verkocht.

Wie deze stoomhappening wil meemaken, kan nu al zijn reiskaartjes bestellen.

De kostprijs bedraagt :

450 BF per volwassene
250 BF voor kinderen tussen 6 en 12 jaar
gratis voor kinderen - 6 jaar.

Deze reiskaartjes kunnen besteld worden door overmaking van het overeenstemmende bedrag op rekening 452-3018121-77 van de TTZ vzw. met vermelding "stoomtrein 29/06, ... volwassenen, ... kinderen".

De reiskaartjes zullen ongeveer 14 dagen voor de trip opgestuurd worden. De kostprijs houdt de ritprijs in bij de NMBS en bij de TTZ.

MUSEA

SDP

Stoomtrein Dendermonde-Puurs

Op 7 december jl. kon een eerste stap afgelegd worden in de op-richting van deze museumlijn. Op die dag werden de 5 GCI-rijtuigen van deze vereniging van Muizen naar Dendermonde afgevoerd en samen met de reeds aangekomen 5 L-rijtuigen en het GCI-rijtuig afkomstig uit Gistel ging de reis dan verder naar Baasrode. De sleepdienst werd verzekerd door een lokomotief reeks 60 van Merelbeke, dit om dat de voorziene rangeerlokomotief reeks 80 defekt viel tijdens het transport.

Samen met de rijtuigen werden ook 25 platte rijtuigen en één gesloten goederenwagen naar Baasrode gevoerd. De platte wagens wa-ren beladen met rails en wissels. Deze zijn nodig voor de aanleg van omloopsporen te Puurs en Dendermonde.

Om deze transfert mogelijk te maken, moest de spoorverbinding voorlopig hersteld worden. Volgens kontrakt moet de NMBS tweemaal per jaar een dergelijk transport mogelijk maken.

Anderzijds werd het station van Baasrode-noord al in zoverre opgeknapt dat de BVS-boekenshop er thans in gevestigd kon worden. Op dezelfde plaats wordt ook een voorlopige loods opgericht.

Verder gaan de restauratiewerken aan de tweede stoomlokomotief van de klub - nl. een zadeltank-lokomotief afkomstig uit Groot-Brittannië - verder en wordt o.a. de rookkast vervangen. De derde lokomotief - gebouwd door Tubize - zal voorlopig uiterlijk geres-taureerd worden.

CFV3V

Mariembourg.

Het seizoen werd afgesloten, waarbij er niet minder dan 13 441 km afgelegd werd (6 020 km in stoomtraktie). Hierbij werden niet minder dan 61 000 reizigers vervoerd. Tijdens het tussenseizoen werkt men op drie fronten : te Stockem wordt de "Elna" onder handen genomen, te Haine-St-Pierre krijgen de machines AD 09 (ex André-Dumont) en SA 01 (ex-Safea) een onderhoudsbeurt en verder krijgt er de Mak-railbus een nieuwe dieselmotor ingebouwd. Een derde ploeg zorgt in dezelfde stelplaats voor de restauratie van de 4906. Naast een opknapbeurt van het interieur, is er nogal wat werk aan de bui-tenbeplating, die sterk doorgeroest was.

Anderzijds is het programma voor 1986 gekend, men begint te rij-den op 29 maart, bijzondere dagen in de exploitatie zijn 8 en 18 mei, 1 juni, 21 juli en 15 augustus wanneer er twee stoomloks in bedrijf zijn, het spoorwegfestival gaat door op 27 en 28 september.

=====

MODELBOUW

1. Nieuwe modellen op de markt :

** Schaal Ho

a. Lokomotieven :

KPEV	Stoomlokomotief reeks T 12 (+ vier rijtuigen)	Roco	43025
DB	Stoomlokomotief reeks 74	Roco	43271
DB	Stoomlokomotief reeks 038 (P8) met wannentender	Fleischm	4162
OBB	Elektrische lokomotief reeks 1045	Roco	43530
OBB	Elektrisch S-bahn-stel reeks 4020	Klein	
Bay	Elektrische lokomotief reeks EP 3/6	Trix	522419

b. Rijtuigen :

ns	IC-rijtuig (tweede klasse)	Roco	44287
sncf	Werkwagen	Roco	46336
DB	Sneltrainwagen (eerste klasse)	Fleischm	5164
OBB	Binnenlands rijtuig type BDpo	Roco	44485
CIWL	Slaapwagen (Orient express)	Trix	523790
CIWL	Restauratiewagen (Orient express)	Trix	523791
CIWL	Bagagewagen (Orient express)	Trix	523792
OBB	Set van 4 tweeeassige rijtuigen type Be en Ce	Liliput	872

c. Wagens :

OBB	zelfflosser met zwenkdak type Tds	Roco	46422
ns	zelfflosser met zwenkdak type Tds (bruin)	Roco	46418
ns	zelfflosser met zwenkdak type Tds (blauw)	Roco	46419
KPEV	koelwagen "Gilden Kölsch"	Liliput	21503
KPEV	koelwagen "Pilsener"	Liliput	21502
KPEV	koelwagen "Schlösser Alt"	Liliput	21505
KPEV	koelwagen "Auf Brauerei"	Liliput	21508
sncf	Platte wagen voor vervoer van opleggers	Roco	46357
OBB	Platte wagen voor vervoer van opleggers	Roco	46359

** Schaal Hoe

OBB	diesellokomotief reeks 2095 (Mariazellerbahn) + 3 tweeeassige rijtuigen	Liliput	
-----	--	---------	--

** Schaal n

DB	Stoomlokomotief reeks 81 (Dt)	Fleischm	7035
KPEV/DRB	Elektrisch stel reeks ET 87	Trix	512994
OBB	Sneltrain-bagagewagen type Pw4üh	Roco	24261
nsb	Sneltrain-bagagewagen	Roco	24263
Bay	Sneltrainwagen (eerste/tweede klasse)	Trix	513184
Bay	Sneltrainwagen (derde klasse)	Trix	513185
Bay	Sneltrain-bagagewagen	Trix	513186

=====

b. Nürnburger Messe :

Het eerste weekend van februari is - zoals gewoonlijk - ingeruimd voor de speelgoedbeurs te Nürnberg. Zoals te verwachten vormt de modelbouwmarkt een kleine gedeelte van deze beurs en - zoals te verwachten - kwam de malaise op deze markt duidelijk tot uiting.

Hiervoor zijn verschillende redenen aan te halen : eerst en vooral heeft men het feit dat dergelijke beurzen nu in verschillende landen gehouden worden en dat de fabrikanten zich verplicht voelen om ook in deze landen primeurs voor te stellen. Anderzijds is er ook de gewoonte gegroeid om de nieuwigheden al voor de "Messe" uitvoerig te belichten zodat de eigenlijke interesse duidelijk verminderd.

Doch negatiefste punt is in feite dat de creativiteit uit de (Duitse) fabrikanten verdwenen is. Hier is het succes van Roco en Lima duidelijk de oorzaak. De Duitse merken durven geen nieuwe modellen meer in produktie brengen en houden hun naam "hoog" met beperkte reeksen voor verzamelaars (afzet verzekerd) en vooral herschilderingen.

Laten we eens de aangekondigde produkties per land onder de loep nemen.

- België -

Zoals vooruit te zien blijven de grote konstruktors duidelijk op de vlakte. Märklin en Fleischmann doen of hun neus bloedt, Roco doet een kleine inspanning door de Duitse lokomotief reeks 74 aan te bieden in Belgische versie type 96, waarbij ditmaal wel aanpassingen aangekondigd worden. Het mindere belang voor Roco valt duidelijk op door het feit dat men nog niet de moeite neemt om een omgevormd model op het nieuwighedenblad af te drukken. Verder brengt Roco ook het (omgeschilderde) model van een gesloten goederenwagen Gbs.

Gelukkig gaat men bij Lima door op zijn elan en kondigt niet minder dan drie Belgische modellen aan : al vroeger bekend was de 1ste klasse versie van het M4 rijtuig, verder wordt het model van de elektrische lokomotief reeks 23 aangepast met een volledig nieuwe kast en nieuwe motor.

Als laatste nieuwigheid is het nieuwe Benelux-stel met de lokomotief reeks 11 en de nieuwe NS-trek-duw-rijtuigen. Hopelijk wordt ook hier de kast nieuw gemaakt en gaat men niet uit van een herschildering van de reeks 27.

Verder werd ook bekend dat Joadis de bedoeling heeft om een dieselstel reeks 46 uit te brengen. Verdere Belgische nieuwigheden zijn niet bekend.

Lima :	Reeks 23	elektrische lokomotief
Lima :	Reeks 11	elektrische lokomotief (+ benelux-stel)
Roco :	Type 96	stoomlokomotief (1Ct)
Lima :	A-rijtuig	type M4
Roco :	Gesloten goederenwagen	type Gbs.

- Duitsland -

Voor Duitsland heeft men nog het feit dat praktisch alle (heden-daagse) lokomotieven al in model nagebootst werden en dit brengt de konstruktors soms tot interessante ontwikkelingen.

Bij de stoomlokomotieven bracht dit in 1986 enkele mooie modellen op, zo o.a. de reeks 56 (ex G 8-2) bij Fleischmann en vooral de Würtemb. reeks C (2'C 1') bij Roco. Anderzijds krijgen we een nieuwe (lokomotief)bouwer in de vorm van Brawa. Deze firma, vooral bekend om zijn seinen en (straat)lampen kondigt de kleine lokaalstoomlokomotief reeks 89-3 (Glaskasten) aan in zowel de Beierse, de DRB als de DB-uitvoering. Verder heeft men enkel nog een T3 met tender bij Fleischmann, aanpassingen aan de reeksen 05 en de S 3/6 bij Liliput.

Bij de elektrische lokomotieven is het armoede troef : Märklin kondigt de 111 aan in S-baan versie en verder twee lokomotieven reeks 111 in de proefschildering. Deze machines werden door de DB voor enkele dagen in een opmerkelijke livrei geschilderd en Märklin is er met de kippen bij om deze probeersels ook op de modelmarkt te brengen. Verder krijgt men bij Märklin ook nog de reeks 191 (C+C), gekend door het model van Roco.

Fleischmann kondigt het model aan van de serielevering van de reeks 120, doch daar de definitieve vorm nog niet bekend is, kon dit model niet voorgesteld worden.

Bij de dieseltraktie moet men het stellen van de uitvoering van de kleinste Köf, nl. de reeks 311, bij Brawa.

Bij de rijtuigen heeft men vooral oudere modellen, met als belangrijkste reeks de Henschel-Wegmann-zug bij Liliput. Verder heeft men de S-baan rijtuigen van het Rhein-Ruhr-verband bij Märklin en Roco.

Anderzijds krijgt men bij Roco een exakte uitvoering van de doorgangsrijtuigen met centrale deur. Nieuw zijn ook de aangekondigde rijtuigen van de Koning Ludwigs-bahn, als eerste in de periode I bij Brawa.

Bij de goederenwagens enkel sommige oudere KPEV en DRB-wagens, geen echte bijzondere nieuwigheden.

- Frankrijk -

Opmerkelijk is de opgang van de Franse markt in modeltreinen en de meeste merken haasten zich om zich op dit land te storten. Zo krijgen we bij Märklin een model van de reeks 7200, doch Roco spant hier de kroon : zo heeft men hier een herschildering van de rangeerdiesellokomotief reeks BB 63000 in de aktuele kleuren, het uitbrengen van de nieuwste experimentele draaistroomlokomotieven reeks BB 20 000 (Sybic). Verder heeft men ook de Franse versie van T 12 als reeks 130 TC. Werkelijke nieuwigheid is het model van de oude elektrische lokomotief reeks BB 4600.

Bij de rijtuigen heeft men modellen van de typen Y (2de klasse en ligrijtuig) van de SNCF. Deze rijtuigen zijn in grote mate analoog met de Belgische ligrijtuigen.

- Luxembourg -

Voor de CFL brengt Roco twee herschilderingen, nl. de Luxemburgse versie van de G 10 (als reeks 5200) en van de diesellokomotief reeks SNCF BB 63000 (= CFL reeks 800).

- Nederland -

Afgezien van enkele goederenwagens, brengt 1986 niets voor de Nederlandse modelmarkt.

Zwitserland -

Dit land is weer in de belangstelling, te meer daar de nieuwe (rode) livrei aan de fabrikanten grote mogelijkheden laat. Hierdoor kunnen gemakkelijk nieuwe modellen geschapen worden, die dan ook nog aantrekkelijk zijn. Dit is het geval voor Fleischmann die zijn model van de Re 4/4" in rode livrei uitbrengt.

Roco brengt ook een bestseller : na Märklin brengt het Oostenrijkse merk nu het model van de Zwitserse krokodil in de bruine livrei. Daar voor de museumversie gekozen werd, kan men het model zowel in tijdperk II als IV gebruiken.

Liliput anderzijds zoekt de minst gemakkelijke weg en kondigt de nieuwe elektrische pendeltrein reeks RBDe 4/4 aan. Dit stel rijdt thans rond in 4 prototypeschilderingen en Liliput kondigt al deze versies aan.

Op het gebied van de rijtuigen heeft men het nieuwe restauratierijtuig (type IV), een slaaprijtuig TEN en een oude ombouwwagen van de Zwitserse spoorwegen.

- Oostenrijk -

Duidelijk een land waarvan de modelmarkt in de lift zit. Op normaalspoorbreedte is het aanbod dit jaar vrij beperkt en omvat slechts enkele minder bekende rijtuigen en enkele (oudere) wagens, doch dit jaar komt het smalspoornet duidelijk op de voorgrond : Roco brengt de elektrische lokomotieven reeks 1099 van de Mariazellerbahn uit, samen met de nodige rijtuigen, zowel in oude als nieuwe uitvoering, Liliput kondigt een nieuwe versie van de smalspoorlokomotief reeks 2095 aan, brengt daarenboven enkele verdere varianten van de smalspoorstomers, o.m. de 298.25 van de OBB en de U 40 van de StLB. Verder diverse twee- en vierassige rijtuigen van verschillende smalspoormaatschappijen.

=====

Schaal N

Alhoewel minder goed vertegenwoordigd, kent deze schaal enkele mooie modellen. Vooral de Duitse markt schijnt zich sterk uit te breiden. Op stoomlokgebied heeft men modellen van de 39 (P 10), als diesellokomotieven heeft men modellen van de reeksen 220 (V 200) en 290 bij Roco en de reeks 218 bij Fleischmann. Dit laatste merk kondigt ook de serieversie van de reeks 120 aan.

Roco heeft dan nog het model van de nieuwste Re 4/4 van de SBB, een restauratierijtuig type IV en verder het ganse gamma van de platte wagens voor het vervoer van opleggers. Hierin ook het enige Belgische model bij de schaal N.

=====

Bij de toebehoren komt een verdere uitbouw van de elektronische systemen, maar vooral de trend naar een nieuwe (kort)koppeling komt bij de meeste merken duidelijk naar voren. Opvallend is ook het gebruik van de NEM-normen i.v.m. de koppelinghouder.

=====

**** De Huckepacktreinen ****



Nu de Huckepacktrein nog steeds in zijn interessantste - en voor modelbouwers beste manier om na te bootsen - vorm rondrijdt, hebben we deze maal deze speciale goederentrein uitgekozen.

We bekijken thans de verbinding Neuss (Duitsland) - Neerpelt - Antwerpen-schijnpoort - Zeebrugge. De Huckepacktrein wordt doorheen Nederland tot in Neerpelt gesleept door een DB-lokomotief reeks 211 of 215 van de stelplaats Krefeld. Hier wordt hij overgedragen aan een diesellokomotief reeks 59 van Antwerpen-dam, die de trein verder voert tot op Schijnpoort. Op dat ogenblik wordt hij gesplitst, een deel blijft te Antwerpen en wordt er uitgerangeerd door een lokomotief reeks 84 of 85, het tweede gedeelte, met bestemming Zeebrugge, wordt op sleeptouw genomen door een elektrische lokomotief reeks 21 of 27. Het is typisch dat - voor eenmaal de ganse rit perfect in model nagebootst kan worden. Verder hebben we bovenstaande foto gekozen om te laten zien, dat ook een beperkte trein - met één wagen - mogelijk is. Nochtans is de trein thans gewoonlijk zeer uitgebreid, doch het aantal wagens en vooral ook de opleggers kan men gemakkelijk kiezen.

Het model :

De lokomotieven : neuss-neerpelt : DB 211 of 215 : modellen van Roco, Märklin of
 fleischmaan
 neerpelt-Antwerpen : nmbs 59 : model van Roco (zowel groen
 als geel)
 Antwerpen-Zeebrugge : nmbs 27 : model van Lima

Wagens : de speciale wagens worden in model gebracht door Roco (verschillende versies)
 nochtans rijden er ook regelmatig gewone platte wagens mee voor container vervoer, ook deze worden door diverse fabrikanten gemaakt.

HISTORISCHE

BLADZIJDE

Type 66 (van 1906)

ex K.P.E.V.

Voor de lichte sneltreindienst, ontwikkelde de K.P.E.V. vanaf 1904 nieuwe lokomotieven met twee cilinders en een asindeling 2'B. Na de eerste wereldoorlog bleven er 42 lokomotieven van dit type in België en ook hier werden ze ingezet in de lichte sneltreindienst. Eerste inzet gebeurde vanuit Brussel-noord, vooral voor de treinen naar Antwerpen en Gent. Vanaf 1924 doken deze machines ook te Berchem op en ook hier werden ze vooral gebruikt in de diensten naar Brussel en in de Kempen.

Bij de hernummering van de Duitse machines in 1924 werden deze machines reeks S6, het type 66.

Vanaf 1930 kwamen een aantal machines ook te Merelebeke in depot en hier verzekerden ze vooral de treinen naar Brussel, Mechelen en Antwerpen-zuid.

Met het verminderen van de diensten op de verbinding Brussel-Antwerpen, werd Antwerpen-zuid in 1931 aangeduid als nieuwe stelplaats voor een deel van het effectief en hier reden ze o.m. de treinen naar Dendermonde en Gent, ondertussen verdwenen deze machines uit Merelbeke.

Tot bij het uitbreken van de tweede wereldoorlog bleef de stationering en het dienstenpakket konstant, wel verhuisden de machines van Brussel-noord naar Schaarbeek.

Juist voor het uitbreken van de oorlog gingen enkele machines over in het bestand van Landen en tijdens de eerste maanden van de wereldbrand, waren er machines te Brugge, Adinkerke, Oudenaarde en Kortemark aanwezig. Doch na de stabilisatie van de toestand werden de machines ingedeeld te Leuven, Merelbeke en Oudenaarde. In een later stadium kwamen ze opnieuw naar Landen.

In de naoorlogse periode werden de machines ingezet vanuit Merelbeke (o.a. voor treinen naar Adinkerke) en te Latour (treinen naar Bertrix en Arlon). In 1947 eindigde de officiële dienst en de laatste machine werd in de loop van 1949 uit het NMBS-bestand geschraapt.

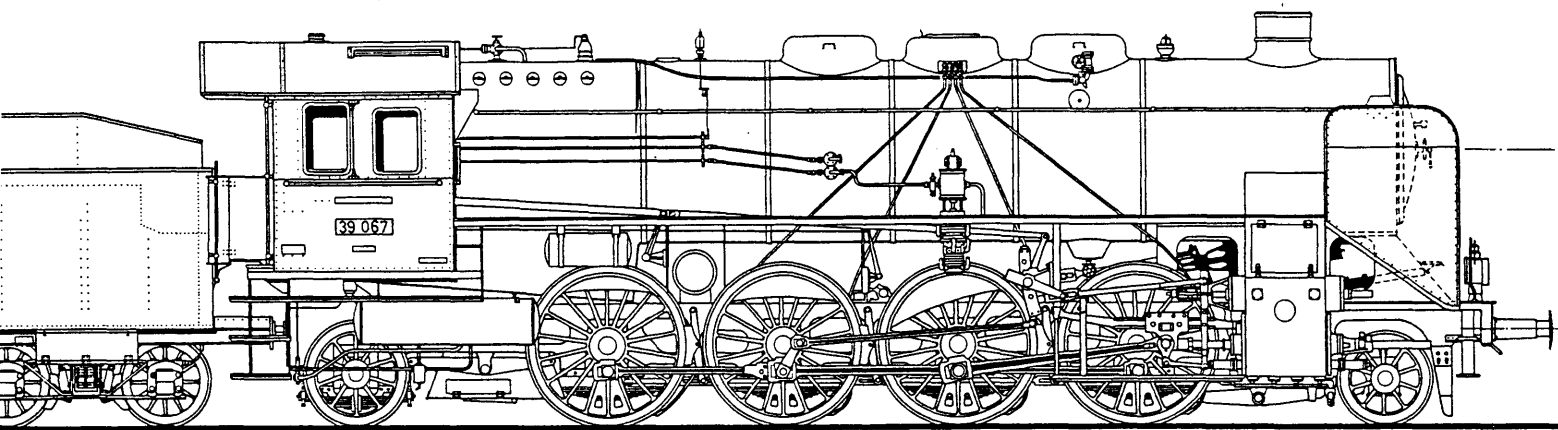
Asindeling :	2'B	Roosterlengte :	2 290 mm
nummering :	6600...6676	Roosterbreedte :	1 000 mm
	66.001-66.037	Roosteropp. :	2,29 m ²
Diameter cilinders :	550 mm	Keteldruk :	12 bar
Zuigerslag :	630 mm	Inhoud ketel	5,630 m ³
Diameter loopwielen :	1 000 mm	Volume stoomruimte :	2,560 m ³
Diameter drijfwielen :	2 100 mm	Opp. stoomafgifte :	7,60 m ²

Type 67 (van 1924)

ex DRB

Tussen de lokomotieven, die na de tweede wereldoorlog in België achtergebleven waren, bevond zich ook een lokomotief reeks P10, nr 39 133, gebouwd door Henschel (20184/1924). Deze machine werd vooreerst door de USTC onder het nummer 1004 "General Ross Raider" gebruikt. Stelplaats was toen Herbesthal, de inzet gebeurde vooral voor verlofgangerstreinen.

Op 20 oktober 1945 werd deze machine - na zijn overdracht - als 6700 in het NMBS-bestand ingeschreven, bij de hernummering kreeg deze machine het nummer 67.001. Hij werd gestationeerd in de stelplaats Liège en tot in 1946 reed deze machine in de inzetreeks van het type 64 mee. Eind 1946 werd de 67.001 afgesteld en in juni 1950 werd de machine aan de DB teruggegeven.

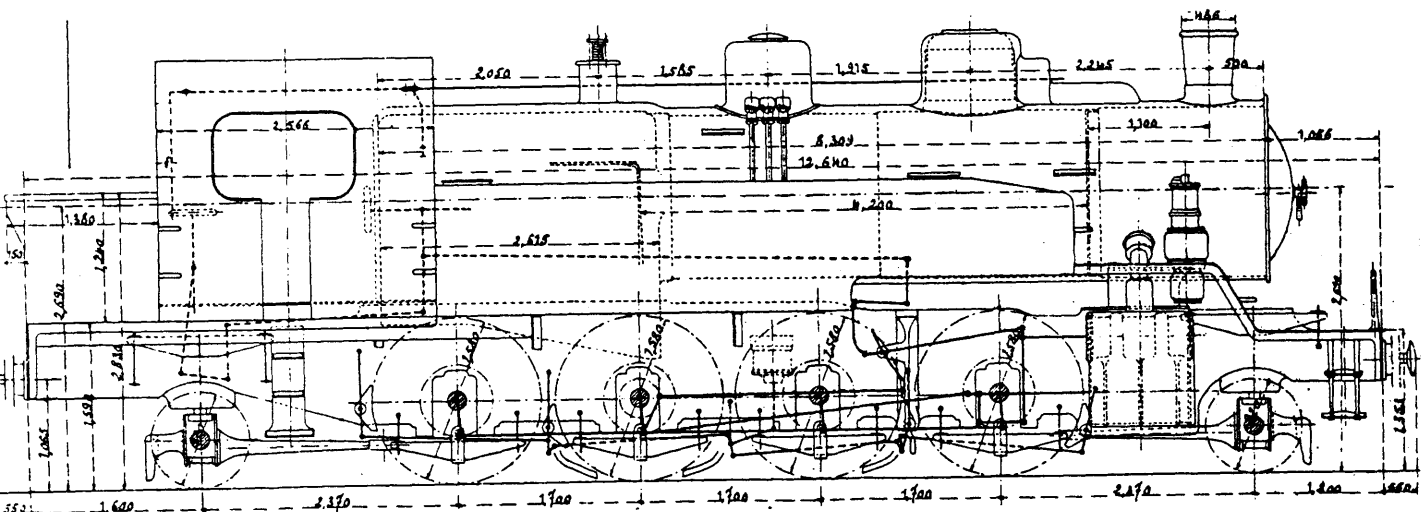


Asindeling :	1'D1'	Roosterlengte :	2 978 mm
nummering	6700 - 67.001	Roosterbreedte :	968/1 744 mm
Diameter cilinders :	3x 520 mm	Roosteropp. :	17,51 m ²
Zuigerslag :	660 mm	Keteldruk :	14 bar
Diameter loopwielen :	voor 1 000 mm	Inhoud ketel :	8,87 m ³
Diameter drijwielen :	1 750 mm	Inhoud stoomruimte :	4,75 m ³
Diameter loopwielen achter	1 100 mm	Opp. stoomafgifte :	15,0 m ²
Aantal grote vlampijpen :	34	Massa (rijvaardig)	110 400 kg
Aantal kleine vlampijpen	138	Massa (leeg)	100 400 kg
Diameter gr. vlampijpen	133/137	Aslast : 1ste as :	17 400 kg
Diameter kl. vlampijpen	54/59	2 de as :	19 200 kg
Lengte vlampijpen :	5 800 mm	3 de as :	19 400 kg
Verwarmingsopp. haard :	17,51 m ²	4 de as :	18 400 kg
Verwarmingsopp. gr. vlamp :	123,21 m ²	5 de as :	18 700 kg
Verwarmingsopp kl. vlamp :	77,44 m ²	6 de as :	17 300 kg
Totaal verwarmingsopp. :	218,16 m ²		
Oververhittingsopp. :	82,00 m ²		

Type 68 (van 1922)

ex SNCF

In volle oorlogstijd moest de SNCF ook 25 tenderlokomotieven reeks 141 TB (Sud-Ouest) aan de NMBS afstaan en deze machines werden vanaf maart 1942 in de stelplaatsen Pepinster, Visé, Liège, Tienen en Schaarbeek als type 68 gebruikt. De inzet werd vooral opgetekend voor de zware omnibustreinen en diverse goederentreinen. Vanaf juli 1942 werden deze machines al verder gevoerd naar Duitsland, waar ze gedurende de rest van het conflict bleven.



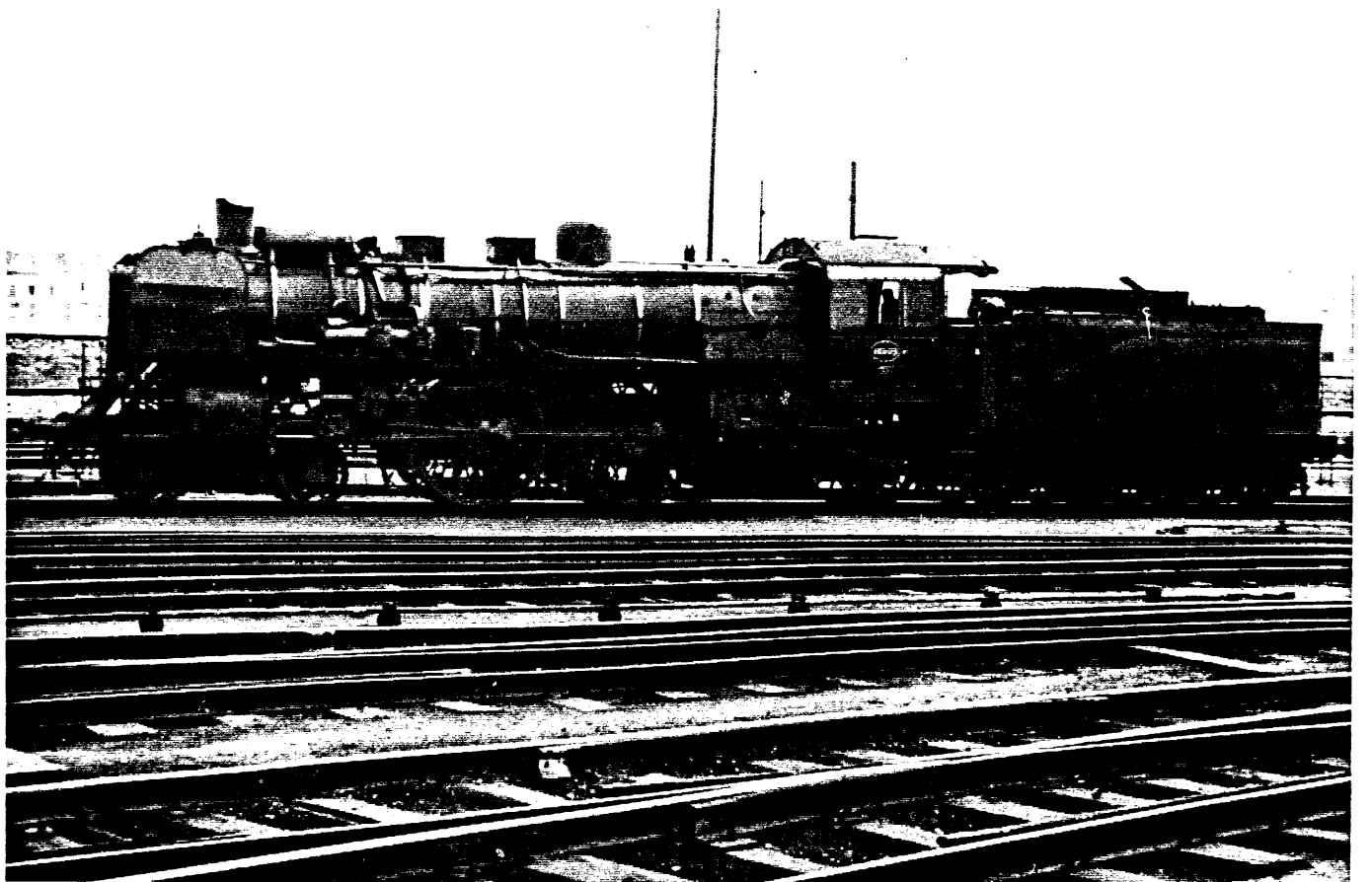
Asindeling :	1'D1't	Roosterlengte :	
nummering	6800-6824	Roosterbreedte :	
Diameter cilinders :	550 mm	Roosteropp. :	2,42 m ²
Zuigerslag :	660 mm	Keteldruk :	14 bar
Diameter loopwielen :	940 mm	Massa (rijvaardig)	87 590 kg
Diameter drijfwielen :	1 580 mm	Massa (leeg) :	71 090 kg
Verwarmingsopp. haard :	11,87 m ²	Aslast : 1ste as :	14 250 kg
Verwarmingsopp. pijpen :	115,28 m ²	2 de as :	14 580 kg
Totaal verwarmingsopp. :	127,15 m ²	3 de as :	14 590 kg
Oververhittingsopp. :	36,51 m ²	4 de as :	14 690 kg
		5 de as :	14 690 kg
		6 de as :	14 790 kg

Type 69 (van 1907)

ex K.P.E.V.

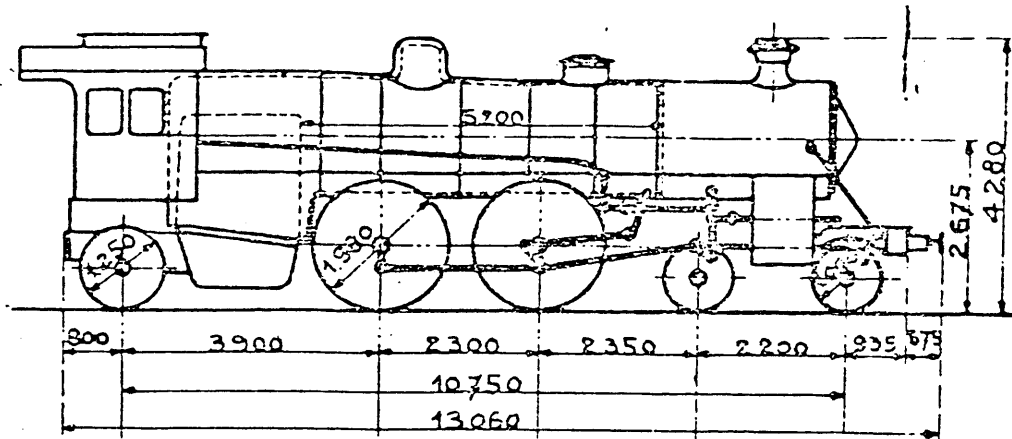
Met als uitgangspunt de S6 voor ogen, ontwierp men praktisch getijdig een nieuwe lokomotief met als asindeling 2'B1' (Atlantic) en uitgerust met vier cilinders met compoundwerking. Van deze machines werden er 17 toegewezen aan de Etat Belge en in eerste instantie werden ze gestationeerd te Oostende voor het slepen van de snelle treinen naar Brussel. Doch met de terugkeer van de typen 10 op deze verbinding en de levering van de typen 8 bis, verhuisden de machines vanaf 1926 naar Brussel-noord. Ook hier werden ze in de sneltreindienst ingezet.

In 1933 verhuisden ze voor de laatste maal in hun loopbaan en ditmaal kwamen ze te Berchem op stal. Hier werden ze o.a. gebruikt voor de internationale treinen tussen Brussel en Nederland, voor



Foto's Hardèr, verzameling TTZ

de bloktreinen en ook voor de treinen naar Hasselt en Weert. Ook tijdens de tweede wereldoorlog bleven in deze Antwerpse stelplaats en na de vijandelijkheden, werden ze nog tot in 1946 gebruikt, meestal voor minder belangrijke diensten. In 1949 werden ze - na een afstelling van 2 jaar - uit het NMBS-bestand geschrapt.



Asindeling :	2'B1'	Roosterlengte :	1 950 mm
nummering	6904...6947	Roosterbreedte :	2 050 mm
	69.001-69.013	Roosteropp. :	4 m ²
Diameter cilinders (HD)	380 mm	Keteldruk :	14 bar
Diameter cilinders (LD)	580 mm	Inhoud ketel :	8 m ³
Zuigerslag :	600 mm	Inhoud stoomruimte :	2,7 m ³
Diameter loopwielen voor	800 mm	Opp. stoomafgifte :	10 m ²
Diameter drijfwielen :	1 980 mm	Massa (rijvaardig)	74 500 kg
Aantal kl. vlampijpen :	264	Massa (leeg)	68 400 kg
Diameter kl. vlampijpen :	50/55 mm	Aslast : 1ste as :	12 500 kg
Lengte vlampijpen :	5 200 mm	2 de as :	12 500 kg
Verwarmingsopp. haard :	14,04 m ²	3 de as :	16 500 kg
Verwarmingsopp. pijpen :	215,67 m ²	4 de as :	16 500 kg
Totaal verwarmingsopp. :	229,71 m ²	5 de as :	16 500 kg

Verbeteringen in ITZ aktueel 18 :

type 60 : de concentratie van dit type te Brussel-zuid gebeurde pas in januari 1942

type 64 : eerste stelplaatsverdeling van deze typen : Brussel-noord, Brussel-zuid Charleroi-sud, Herbesthal, Liège, Mons, Arlon, Jemelle, namur, Kortrijk en Tournai.

In het totaal kwamen er 14 machines type 64 niet terug uit Duitsland nl. 6400, 6404, 6405, 6407, 6426, 6448, 6452, 6460, 6468, 6491, 6542, 6554 6555, 6557..

Nummering		Type		Bouwer	Fabr.nr	In dienst	Uit dienst	Opmerkingen
WO I	1931	1946						
2539	06210	1429	14.029	14	La Meuse	1639	/1901	07/1948
2540	06190			14	La Meuse	1640	/1901	WO I
2541	06163	1411	14.011	14	La Meuse	1641	/1901	06/1948
2542		1412	14.012	14	La Meuse	1642	/1901	06/1948
2543		1413		14	La Meuse	1643	/1901	
2544		1414	14.014	14	La Meuse	1644	/1901	
2545		1407	14.007	14	La Meuse	1645	/1901	06/1948
2546				14	La Meuse	1646	/1901	WO I
2547	06145			14	La Meuse	1647	/1901	WO I
2548	06102			14	La Meuse	1648	/1901	WO I
2549	06191	1419	14.019	14	St-Léonard	1262	/1900	06/1948
2550	06118	1420	14.020	14	St-Léonard	1263	/1900	06/1948
2551	06192			14	St-Léonard	1264	/1900	WO I
2552		1422	14.022	14	St-Léonard	1265	/1900	06/1948
2553	06193	1423		14	Haine-St-Pierre	674	/1900	
2554	06103			14	Haine-St-Pierre	675	/1901	WO I
2555		1425	14.025	14	Haine-St-Pierre	676	/1901	06/1948
2556	06104	1426	14.026	14	Haine-St-Pierre	677	/1901	07/1948
2557		1427	14.027	14	Haine-St-Pierre	678	/1901	06/1948
2558		1428	14.028	14	Haine-St-Pierre	679	/1901	07/1948
2559	06105			14	La Croyère	1340	/1901	WO I
2560		1410	14.010	14	La Croyère	1341	/1901	
2561	06121	1421	14.021	14	La Croyère	1342	/1901	06/1948
2562	06116	1424	14.024	14	La Croyère	1343	/1901	
2563	06159			14	La Croyère	1344	/1901	WO I
2564	06194			14	La Croyère	1345	/1901	WO I
2565	06195	1400	14.013	14	La Croyère	1346	/1901	06/1948
2566		1409	14.009	14	La Croyère	1347	/1901	07/1948
2567	06196			15	Thiriau	13	/1901	WO I
2568	06106	1511	15.011	15	Thiriau	14	/1901	09/1958
2569	06197	1512	15.012	15	Thiriau	15	/1901	
2570	06122			15	thiriau	16	/1901	WO I
2571		1513	15.013	15	Thiriau	17	/1901	
2572		1514	15.014	15	Carels	386	/1901	
2573	06198			15	Carels	387	/1901	WO I
2574	06156			15	Carels	388	/1901	WO I
2575	06157	1515	15.015	15	Carels	389	/1901	
2576	06199	1516	15.016	15	La Meuse	1690	/1902	
2577		1517	15.017	15	La Meuse	1691	/1902	11/1959
2578	06146			15	La meuse	1692	/1902	WO I
2579		1518	15.018	15	La Meuse	1693	/1902	
2580		1519	15.019	15	Hanrez	586	/1902	06/1959
2581		1520	15.020	15	Hanrez	587	/1902	07/1959
2582	06200			15	Hanrez	588	/1902	WO I
2583				15	Hanrez	589	/1902	WO I
2584	06158	1521	15.021	15	Boussu	113	/1902	10/1959
2585	06107			15	Boussu	114	/1902	WO I
2586		1522	15.022	15	Boussu	115	/1902	
2587	06208			15	Boussu	116	/1902	WO I
2588	06108	1523	15.023	15	Couillet	1331	/1902	12/1952
2589		1524	15.024	15	Couillet	1332	/1902	
2590	06211			15	Couillet	1333	/1902	WO I
2591		1525	15.025	15	Couillet	1334	/1902	
2592		1526	15.026	15	La Croyère	1360	/1902	09/1958
2593	06120			15	La Croyère	1361	/1902	WO I
2594		1527	15.027	15	La Croyère	1362	/1902	12/1957
2595		1528	15.028	15	La Croyère	1363	/1902	
2596	06109			15	La Croyère	1364	/1902	WO I
2597	06164			15	La Croyère	1365	/1902	WO I
2598	06151	1529	15.029	15	Carels	411	/1902	
2599		1530	15.030	15	Carels	412	/1902	
2600	06147	1531	15.031	15	Carels	413	/1902	
2601		1532	15.032	15	Carels	414	/1902	
2602	06165			15	Hanrez	597	/1903	WO I
2603		1533	15.033	15	Hanrez	598	/1903	
2604		1534		15	Hanrez	599	/1903	
2605	06209	1535		15	Hanrez	600	/1903	
2606	06201			15	Hanrez	601	/1903	WO I
2607		1536	15.036	15	Hanrez	602	/1903	
2608	06202	1537	15.037	15	Hanrez	603	/1903	
2609		1538	15.038	15	Hanrez	604	/1903	
2610		1539	15.039	15	Hanrez	605	/1903	
2611	06203	1540	15.040	15	Hanrez	606	/1903	
2612	06160			15	Haine-St-Pierre	744	/1902	WO I
2613		1541	15.041	15	Haine-St-Pierre	745	/1902	
2614	06204	1542	15.042	15	Haine-St-Pierre	746	/1902	
2615	06161	1543	15.043	15	Haine-St-Pierre	747	/1902	
2616	06205			15	Haine-St-Pierre	748	/1902	WO I
2617		1544	15.044	15	Haine-St-Pierre	749	/1902	
2618	06206			15	Haine-St-Pierre	750	/1902	WO I
2619		1545	15.045	15	Haine-St-Pierre	751	/1902	
2620	06207	1546	15.046	15	Haine-St-Pierre	752	/1902	12/1952
2621		1547	15.047	15	Haine-St-Pierre	753	/1902	
2622		1704		17	Haine-St-Pierre	655	/1900	
2623		1705		17	Haine-St-Pierre	656	/1900	

Nummering		Type	BOUWER	Fabr.nr	In dienst	uit dienst	opmerkingen
WO I	1931	1946					
2624	04457		17	Haine-St-Pierre	657	/1900	1926-31
2625			17	Haine-St-Pierre	658	/1900	1926-31
		1705	17	La Croyère	1284	/1900	
2627	04405		17	La Croyère	1285	/1900	WO I
2628	04421		17	La Croyère	1286	/1900	1926-31
2629	04438	1707	17	La Croyère	1287	/1900	
2630	04422		17	La Croyère	1288	/1900	1926-31
2631	04418		17	Carels	364	/1900	1926-31
2632	04423		17	Carels	365	/1900	1926-31
2633	04555		17	Carels	366	/1900	WO I
2634			17	Carels	367	/1900	1926-31
2635	04556		17	Carels	368	/1900	WO I
2636	04557		17	Couillet	1287	/1900	WO I
2637	04424		17	Couillet	1288	/1900	WO I
2638	04439		17	Couillet	1289	/1900	WO I
2639	04578		17	Couillet	1290	/1900	WO I
2640	04406		17	Cockerill	2263	/1901	WO I
2641	04407		17	Cockerill	2264	/1901	WO I
2642			17	Cockerill	2265	/1901	1926-31
2643	04487		17	Cockerill	2266	/1901	WO I
2644	04508		17	Cockerill	2267	/1901	WO I
2645	04408		17	Cockerill	2268	/1901	WO I
2646	04582	1708	17	Cockerill	2269	/1901	
2647	04558		17	Cockerill	2302	/1901	WO I
2648	04440		17	Cockerill	2303	/1901	1926-31
2649	04532		17	Cockerill	2304	/1901	WO I
2650			17	Cockerill	2305	/1901	1926-31
2651		1709	17	Cockerill	2306	/1901	
2652	04559		17	Cockerill	2307	/1901	WO I
2653	04560		17	Cockerill	2308	/1901	WO I
2654	04459		17	Cockerill	2309	/1901	WO I
2655	04540		17	Cockerill	2310	/1901	WO I
2656	04509		17	Cockerill	2311	/1901	WO I
2657	04561		17	Hanrez	577	/1901	WO I
2658			17	Hanrez	578	/1901	1926-31
2659	04533		17	Hanrez	579	/1901	1926-31
2660	04483		17	Hanrez	580	/1901	WO I
2661		(1710)	17	Hanrez	581	/1901	
2662	04441		17	Boussu	108	/1901	WO I
2663	04482		17	Boussu	109	/1901	WO I
2664	04510		17	Boussu	110	/1901	WO I
2665	04409		17	Boussu	111	/1901	WO I
2666	04562	1711	17	Boussu	112	/1901	
2667	04484		17	Carels	375	/1901	WO I
2668	04501		17	Carels	376	/1901	WO I
2669	04442		17	Carels	377	/1901	WO I
2670			17	Carels	378	/1901	1926-31
2671	04564		17	Carels	379	/1901	WO I
2672		1872	18	Cockerill	2357	/1902	06/1948
2673		1873	18	Cockerill	2358	/1902	
2674	04565	1874	18	Cockerill	2359	/1902	
2675	04425		18	Cockerill	2360	/1902	WO I
2676	04566	1876	18	Cockerill	2361	/1902	
2677	04410		18	Cockerill	2362	/1902	WO I
2678	04443		18	Cockerill	2363	/1902	WO I
2679	04576		18	Cockerill	2364	/1902	1926-28
2680		1810	18	Cockerill	2365	/1902	
2681		1811	18	Cockerill	2366	/1902	
2682	04541	1822	18	Cockerill	2367	/1902	
2683	04474		18	Cockerill	2368	/1902	1926-28
2684	04415		18	Cockerill	2369	/1902	WO I
2685		1865	18	Hanrez	590	/1902	
2686	04426		18	Hanrez	591	/1902	WO I
2687	04451		18	Hanrez	592	/1902	WO I
2688		1808	18	Hanrez	593	/1902	05/1948
2689		1819	18	Hanrez	594	/1902	
2690	04511	1840	18	Hanrez	595	/1902	
2691	04452	1831	18	Hanrez	596	/1902	06/1948
2692	04475	1832	18	Carels	401	/1903	
2693			18	carels	402	/1903	1907-11
2694	04411	1804	18	Carels	403	/1903	
2695	04412	1805	18	Carels	404	/1903	
2696	04472	1866	18	Haine-St-Pierre	738	/1902	06/1948
2697	04471	1807	18	Haine-St-Pierre	739	/1902	
2698	04427		18	Haine-St-Pierre	740	/1902	WO I
2699			18	Haine-St-Pierre	741	/1902	WO I
2700	04490	1800	18	Haine-St-Pierre	742	/1902	
2701			18	Haine-St-Pierre	743	/1902	WO I
2702		1802	18	Cockerill	2396	/1903	
2703	04567	1803	18	Cockerill	2397	/1903	
2704	04583		18	Cockerill	2398	/1903	WO I
2705	04491		18	Cockerill	2399	/1903	WO I
2706		1806	18	Cockerill	2400	/1903	
2707	04413	18.006	18	Cockerill	2401	/1903	WO I

Nummering		Type	Bouwer	Fabr.nr	In dienst	Uit dienst	Opmerkingen
WO I	1931	1946					
2708			18	Cockerill	2402	/1903	WO I
2709	04512	1809	18	Cockerill	2403	/1903	
2710			18	Cockerill	2404	/1903	WO I
2711	04534		18	Cockerill	2405	/1903	WO I
2712		1812	18	Tubize	1324	/1902	
2713		1813	18	Tubize	1325	/1902	
2714	04568	1814	18	tubize	1326	/1902	
2715	04535	1815	18	Tubize	1327	/1902	
2716		1816	18	Tubize	1328	/1902	
2717		1817	18	Tubize	1329	/1902	
2718		1818	18.018	St-Léonard	1323	/1903	07/1948
2719	04485		18	St-Léonard	1324	/1903	WO I
2720		1820	18	St-Léonard	1325	/1903	
2721	04480		18	St-Léonard	1326	/1903	
2722			18	Haine-St-Pierre	773	/1903	WO I
2723		1823	18	Haine-St-Pierre	774	/1903	
2724	04536	1824	18	Haine-St-Pierre	775	/1903	
2725	04476	1825	18	Haine-St-Pierre	776	/1903	
2726	04458	1826	18	Haine-St-Pierre	777	/1903	
2727	04527		18	Haine-St-Pierre	778	/1903	WO I
2728	04569		18	Haine-St-Pierre	779	/1903	WO I
2729	04570		18	Haine-St-Pierre	780	/1903	1921-26
2730	04513	1830	18	Haine-St-Pierre	781	/1903	
2731			18	Carels	415	/1904	WO I
2732	04428		18	Carels	416	/1904	WO I
2733			18	Carels	417	/1904	1926-31
2734		1834	18	Carels	418	/1904	
2735	04537	1835	18	Carels	419	/1904	
2736			18	Carels	420	/1904	WO I
2737		1837	18	Carels	421	/1904	
2738	04429		18	Tubize	1355	/1903	WO I
2739		1839	18	Tubize	1356	/1903	
2740	04414		18	Tubize	1357	/1903	WO I
2741		1841	18.041	Tubize	1358	/1903	06/1948
2742	04430	1842	18	Tubize	1359	/1903	
2743		1843	18.043	Tubize	1360	/1903	06/1948
2744	04444		18	Tubize	1361	/1903	WO I
2745	04431	1845	18	Tubize	1362	/1903	
2746		1846	18.046	Tubize	1363	/1903	06/1948
2747		1847	18.047	Cockerill	2440	/1904	04/1949
2748		1848	18	Cockerill	2441	/1904	
2749	04432		18	Cockerill	2442	/1904	WO I
2750			18	Cockerill	2443	/1904	1907-11
2751			29	Wiener lokfabrik,	2870	/1900	1926-31
2752		2964	29	Wiener lokfabrik	2871	/1900	
2753			29	Wiener lokfabrik	2872	/1900	1926-31
2754	018		29	Wiener lokfabrik	2873	/1900	WO I
2755			29	Wiener-lokfabrik	2874	/1900	1926-31
2756		2965	29	Wiener lokfabrik	2875	/1900	
2757		(2966)	29	Wiener-lokfabrik	2876	/1900	
2758	0316		29	Wiener lokfabrik	2877	/1900	WO I
2759			29	Wiener lokfabrik	2878	/1900	WO I
2760	0109		29	Wiener lokfabrik	2879	/1900	WO I
2761		2967	29	Wiener lokfabrik	2880	/1900	
2762			29	Wiener lokfabrik	2881	/1900	1926-31
2763			29	Wiener lokfabrik	2882	/1900	1926-31
2764		(2968)	29	Wiener lokfabrik	2883	/1900	
2765			29	Wiener lokfabrik	2884	/1900	1926-31
2766	0317		29	Wiener lokfabrik	2885	/1900	WO I
2767		2969	29	Wiener lokfabrik	2886	/1900	
2768			29	Wiener lokfabrik	2887	/1900	1921-26
2769			29	Wiener lokfabrik	2888	/1900	1926-31
2770			29	Wiener lokfabrik	2889	/1900	/1926
2771			29	Cockerill	2287	/1901	1926-31
2772		2971	29	Cockerill	2288	/1901	
2773	0318		29	Cockerill	2289	/1901	WO I
2774		(2972)	29	Cockerill	2290	/1901	
2775	0110		29	Cockerill	2291	/1901	1926-31
2776	0319		29	Cockerill	2292	/1901	WO I
2777	0339		29	Cockerill	2293	/1901	1926-31
2778	0111		29	Cockerill	2294	/1901	1926-31
2779			29	Tubize	1238	/1900	1926-31
2780		(2975)	29	Tubize	1239	/1900	
2781		2976	29	Tubize	1240	/1900	
2782		2977	29	Tubize	1241	/1900	
2783	0320		29	Tubize	1242	/1900	/1926
2784		(2878)	29	Tubize	1243	/1900	
2785			29	Tubize	1244	/1900	1921-26
2786			29	Tubize	1245	/1900	WO I
2787			29	Tubize	1246	/1900	1926-31
2788			29	Tubize	1247	/1900	1926-31
2789	057		29	Tubize	1248	/1900	WO I
2790	0112		29	Couillet	1293	/1900	WO I
2791			29	Couillet	1294	/1900	1926-31
2792		(2979)	29	Couillet	1295	/1900	

Vanaf 1926 -- GT nr 7

Vanaf 1926 -- GT nr 1

Nummering			Type	Bouwer	Fabr.nr	In dienst	Uit dienst	Opmerkingen
WO I	1931	1946						
2793			29	Couillet	1296	/1900	1926-31	
2794			29	Couillet	1297	/1900	1926-31	
2795	0321		29	Couillet	1298	/1900	WO I	
2796		(2980)	29	La Croyère	1314	/1901		
2797		2981	29	La Croyère	1315	/1901		
2798	0113		29	La Croyère	1316	/1901	WO I	
2799	023		29	La Croyère	1318	/1901	1926-31	
2800			29	La Croyère	1317	/1901	1926-31	
2801			29	La Croyère	1318	/1901	1926-31	
2802			29	La Meuse	1622	/1900	1926-31	
2803	0139		29	La Meuse	1623	/1900	WO I	
2804	0114		29	La Meuse	1624	/1900	WO I	1908: Brotan-ketel
2805			29	Carels	369	/1901	1926-31	
2806		2982	29	Carels	370	/1901		
2807		2983	29	Carels	371	/1901		
2808	0322		29	Carels	372	/1901	1926-31	
2809		2900	29	Carels	373	/1901		
2810	0166		29	Carels	374	/1901	WO I	
2811	02508		31	Baldwin	17942	/1900	WO I	
2812	02509		31	Baldwin	17920	/1900	WO I	
2813	02506		31	Baldwin	17921	/1900	WO I	
2814	02511		31	Baldwin	17922	/1900	WO I	
2815	02510		31	Baldwin	17923	/1900	WO I	
2816			31	Baldwin	17919	/1900	WO I	
2817			31	Baldwin	18099	/1900	WO I	
2818	02507		31	Baldwin	18100	/1900	WO I	
2819			31	Baldwin	18108	/1900	WO I	
2820	02501		31	Baldwin	18109	/1900	WO I	
2821	02502		31	Baldwin	18110	/1900	WO I	
2822			31	Baldwin	18111	/1900	WO I	
2823			30	St-Léonard	1270	/1901	1926-31	
2824	01858		30	St-Léonard	1271	/1901	1921-26	
2825			30	St-Léonard	1272	/1901	1921-26	
2826	01821		30	St-Léonard	1273	/1901	1926-31	
2827	01860		30	St-Léonard	1274	/1901	1926-31	
2828			30	St-Léonard	1275	/1901	1926-31	
2829	01579		30	St-Léonard	1276	/1901	1926-31	
2830	01616		30	St-Léonard	1277	/1901	1926-31	
2831	01826		30	Haine-St-Pierre	690	/1901	WO I	
2832			30	Haine-St-Pierre	691	/1901	1926-31	
2833			30	Haine-St-Pierre	692	/1901	1926-31	
2834	01851		30	Haine-St-Pierre	693	/1901	1926-31	
2835			30	Haine-St-Pierre	694	/1901	1926-31	
2836		3005	30	Haine-St-Pierre	695	/1901		
2837	01708		30	Haine-St-Pierre	696	/1901	1926-31	
2838		3006	30	Haine-St-Pierre	697	/1901		
2839			30	Haine-St-Pierre	698	/1901	1926-31	
2840	01617	(3007)	30	Carels	380	/1901		
2841	01677		30	Carels	381	/1901	WO I	
2842			30	Carels	382	/1901	/1927	1928 - GT nr 19
2843			30	Carels	383	/1901	1926-31	
2844			30	Carels	384	/1901	1926-31	
2845			30	Carels	385	/1901	1926-31	
2846	01580		30	Hanrez	582	/1901	WO I	
2847	01704		30	Hanrez	583	/1901	WO I	
2848	01852		30	Hanrez	584	/1901	1926-31	
2849	01581		30	Hanrez	585	/1901	WO I	
2850		(3009)	30	Couillet	1320	/1901		
2851	01819		30	Couillet	1321	/1901	1926-31	
2852			30	Couillet	1322	/1901	1926-31	
2853	01697		30	Couillet	1323	/1901	WO I	
2854	01683		30	Couillet	1324	/1901	WO I	
2855		3010	30	Couillet	1325	/1901		
2856	01820	(3011)	30	Couillet	1326	/1901		
2857	01507		30	Couillet	1327	/1901	1926-31	
2858			30	Tubize	1275	/1901	1926-31	
2859	01508		30	Tubize	1276	/1901	1926-31	
2860	01509		30	Tubize	1277	/1901	WO I	
2861			30	Tubize	1278	/1901	/1927	1928 - GT nr 21
2862			30	Tubize	1279	/1901	1926-31	
2863	01582		30	Tubize	1280	/1901	WO I	
2864	01665		30	Tubize	1281	/1901	WO I	
2865			30	Tubize	1282	/1901	WO I	
2866	01510		30	Tubize	1283	/1901	WO I	
2867	01511		30	La Croyère	1349	/1901	WO I	
2868		3013	30	La Croyère	1350	/1901		
2869			30	La Croyère	1351	/1901	1926-31	
2870	01696		30	La Croyère	1352	/1901	1926-31	
2871			30	La Croyère	1353	/1901	1926-31	
2872		(3014)	30	La Croyère	1354	/1901	1926-31	
2873			30	La Croyère	1355	/1901	1926-31	
2874		3016	30	La Croyère	1356	/1901		
2875			30	La Croyère	1357	/1901	WO I	
2876	01681		30	La Croyère	1358	/1901	1926-31	
2877			30	Cockerill	2322	/1901	1926-31	

**** Er Was eens**

De stelplaats Maaseik **

In dit nummer wordt de lijn 21, met als noordelijkste uitloper Maaseik, besproken en het dan ook normaal dat we even blijven stilstaan bij deze plaats, vooral voor de periode tussen de beide wereldoorlogen.

Maaseik - als kantonhoofdplaats - kwam slechts in 1874 in contact met de spoorweg en hiervoor was dan ook de oprichting van een eigen maatschappij, nl. de "Chemin de Fer de Hasselt à Maeseyck" nodig. Deze maatschappij beschikte over slechts 6 lokomotieven gebouwd door Evrard en voor een gedeelte van het effectief werd er een stelplaats en bijhorende werkplaats gebouwd te Maaseik. Toen de Etat Belge de "Cf de Hasselt à Maeseyck" overkocht, bleven de vroegere machines waarschijnlijk aan de Maas.

Voor de naoorlogse periode vinden we de eerste sporen terug in de dienstregeling van 1 februari 1925. Vooraf was de provincie Limburg ingedeeld bij de groep Liège en in deze lijsten komt enkel de stelplaats Hasselt naar voren. Het is wel waarschijnlijk dat Maaseik een ondergeschikte werkplaats was van Hasselt.

Vanaf februari 1925 wordt Maaseik genoemd als volwaardige stelplaats en er werden twee treindiensten voorzien voor lokomotieven type 29. Dit wijst erop dat er gemiddeld 3 à 4 machines van dit type aanwezig waren.

De stelplaats zelf bestond in deze periode uit een dubbele loods met plaats voor twee machines, er was een draaischijf met een diameter van 17,1 m aanwezig en de watertoren had een capaciteit van 60 m³, waarbij hij 15 m³ water per uur kon leveren.

De inzet van de machines was beperkt tot de lijn Maaseik-Genk-Hasselt en hier namen ze waarschijnlijk drie treinparen voor hun rekening. Verder verzekerden ze ook de lokale goederentrein met bestemmingen Rotem en As.

Vanaf oktober 1926 werd de dienst ingekort tot slechts één plandag en vielen de meeste reizigersdiensten weg. Eind 1926 verlieten de lokomotieven type 29 de stelplaats en ze werden vervangen door de tenderlokomotieven type 4 (1'C1't) en voor deze machines - er waren er steeds twee te Maaseik in depot - werd een reeks met één plandag opgesteld. Ze werden vooral gebruikt voor de rangeringen te Maaseik en de lokale goederentrein op de verbinding naar Waterschei. In dit nieuwe vormingsstation gingen ze hun goederentreinen oppikken en bedienden de tussenliggende stations en industrieverbindingen.

Deze toestand bleef duren tot bij de dienstregeling van 15 mei 1929, doch na deze uurregeling werd de onafhankelijke stelplaats Maaseik opgeheven en werd een inzetstelplaats bij Hasselt. Op dat ogenblik verlieten de typen 4 de dienst en Maaseik kreeg weer ter beschikking over machines typen 2 en 29.

Vanaf 1931 werden de typen 29 geleidelijk aan vervangen door een lokomotief type 15, die nu zowel de reizigersdienst al een gedeelte van de goederendienst voor zijn rekening nam.

Tijdens de laatste beurtregeling waarbij Maaseik opgenomen werd, kwamen de lokomotieven type 44 voor het eerst op de lijn tot inzet, doch vanaf 15 mei 1934 verdween Maaseik uit de statistieken van de groep Hasselt en alle verkeer werd nu vanuit Hasselt geregeld en uitgevoerd.

[EXPLOITATIE]

Lijn 21 : Landen - Hasselt .

Geschiedenis :

Deze lijn bezit een lange en ingewikkelde geschiedenis. De Staat had op 6 oktober 1839 de verbinding Landen-St-Truiden geopend. Hiermee was Hasselt de laatste provinciehoofdplaats zonder spoorwegverbinding. Nadat de Staat beslist had geen lijnen meer aan te leggen, zadelde zij de "S.A. des chemins de fer de Tournai à Jurbise et de Landen à Hasselt" met deze verbinding op. Deze maatschappij moest eerst St-Truiden - Hasselt bouwen eer zij van het voordeel van de winstgevende verbinding Tournai - Jurbise kon profiteren. De maatschappij "Tournai-Jurbise et Landen - Hasselt" liet bij de opening van de lijn op 1 oktober 1856 de exploitatie over aan de maatschappij "Chemins de fer d'Aix la Chapelle - Maestricht". Deze laatste maatschappij bracht op haar beurt op 1 augustus 1867 de exploitatie in bij de Grand Central Belge. De overname door de EB gebeurde op 1 januari 1897.

Lengte : 28,9 km

Stations en stopplaatsen :

FLD	Landen	km	0,0
(MAO)	Attenhoven	km	1,9
(GVM)	Velm	km	6,1
	Halmaal	km	8,2
FST	St-Truiden	km	11,3
	Cortenbosch (Kortebos)	km	15,1
	Hendrikstraat	km	19,1
FAK	Alken	km	22,6
	St-Lambrechts-Herk	km	24,7
FHS	Hasselt	km	28,9

Vertakkingen : geen (wel aftakkingen te St-Truiden (lijn naar Tongeren en Drieslinter))

Industrieaansluitingen :

te St-Truiden : in het station takt een spoor af voor aansluiting van Flam en impermo (thans buiten dienst)
 verder aan uitrit St-Truiden (kant Landen) was er vroeger een aansluitingsspoor voor suikerfabriek Mellaerts

Afschaffen van lokaal reizigersverkeer :

29 september 1957

Elektrifikatie :

28 mei 1960

21		Hasselt - Landen										21	
2276	2244	2299	2253	2266	K		2241	2270	2243	2257	2275	21	A
0.38	7.47	15.37	15.48	17.27	0	Hasselt	4.01	4.21	6.33	12.13	20.18		
0.16	7.54	15.43	15.55	17.34	5	St-Lambrechts-Herk	3.57	4.14	6.25	12.06	20.11		
0.31	7.59	15.48	15.59	17.39	7	Alken	3.82	4.10	6.20	12.01	20.05		
0.55	8.03	15.51	16.02	17.42	8	Hendrikstr.	3.47	4.06	6.16	11.57	20.02		
1.03	8.11	15.59	16.09	17.50	12	Cortenbosch	3.40	3.59	6.09	11.50	19.55		
1.11	8.19	16.07	16.17	17.58	18	St-Truiden	3.30	3.50	6.00	11.41	19.46		
1.12	8.22	16.18	16.28	17.59	18	St-Truiden	3.28		5.58	11.37	19.43		
1.20	8.31	16.26	16.36	18.08	21	Halmaal		Mol 18	5.51	11.30	19.36		
1.25	8.36	16.31	16.41	18.13	23	Velm	3.21		5.45	11.24	19.30		
1.29	8.40	16.35	16.45	18.17	29	Landen	3.10		5.40	11.20	19.25		

2276 Ausser montags und am 4, 15-VI und 2-XI; niet Maandags noch op 4, 15-VI en 2-XI; ne circulo pas le lundi ni les 4, 15-VI et 2-XI.

21		Landen - Hasselt - Maaseik										21	
21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21
Brussel (N.) 36													
Liège (Guill.) 36													
Landen	3.42												
Attenhoven	3.49												
Velm	3.56												
St-Truiden	4.01												
Kortebos	4.15												
Hendrikstraat	4.20												
Alken	4.24												
St-Lambrechts-Herk	4.28												
Hasselt	4.35												
Winterslag	4.40												
Zwartberg	5.07												
Waterschel	5.15												
Maaseik	5.22												

Uittreksels uit de reisgidsen van :
 05/43 (boven)

10/53 (rechts)

Lijn 21 : Hasselt - Maaseik .

Geschiedenis :

De ingewikkeldheid van deze lijn in de Kempen is vooral te wijten aan de oprichting van de diverse steenkoolmijnen in de streek. Hoofdstam van deze lijn was het baanvak Hasselt-Maaseik via Genk-centrum. Maaseik was wel de laatste arrondissementshoofdplaats van het land die verstoken bleef van een spoorwegverbinding. De private maatschappij "Chemin de fer de Hasselt à Maaseyk" verwierf de concessie voor de aanleg van deze lijn en de spoorwegverkeer werd op 3 maart 1874 ingehuldigd. De EB nam deze maatschappij over in 1912.

Al voor de eerste wereldoorlog bestonden de plannen op de zetel van de mijnen van Winterslag, Zwartberg, Waterschei en Eisden op deze lijn aan te sluiten. De mijnen zelf legden al voor deze oorlog de verbindingssporen aan (o.m. van Zwartberg naar As en Winterslag-Bokrijk). Deze private aansluitingen werden door de EB overgenomen en op 1 juli 1925 werd de doorgaande lijn Bokrijk-Waterschei-As ingereeden. In de dertiger jaren werd het spoorverkeer via Genk-centrum stilgelegd en na de tweede wereldoorlog werd dit baanvak opgebroken.

Op 2 juni 1957 werd het reizigersverkeer tussen As en Maaseik verbust, in mei 1982 verdween het reizigersverkeer tussen Winterslag en As/Eisden. Tenslotte werd de omnibusdienst tussen Hasselt en Genk op 3 juni 1984 afgeschaft.

Intussentide was wel een nieuwe lijn aangelegd tussen Winterslag-bocht en Genk-centrum en deze elektrische lijn kwam in 1979 in dienst.

Lengte : Hasselt - Maaseik : 37,7 km (van Y Zonhoven)
Hasselt - Genk : 15,8 km

Stations en stopplaatsen :

FHS	Hasselt	
(FHY)	(Hasselt-)Kiewit	1,7 km
	Bokrijk	5,9 km
	Boxbergerheide	10,4 km
EKG	Genk-centrum	12,3 km
GWI	Winterslag	11,4 km
(MZW)	Zwartberg	16,0 km
GWT	Waterschei	18,3 km
FHC	AS	21,3 km
(FO)	Opoeteren-Dilsen	26,2 km
(MRH)	Rotem	30,3 km
(FEN)	Elen	32,9 km
(LMK)	Maaseik	37,7 km

Vertakkingen : Y Zonhoven km 0,0 vertakking lijn 15 km (begin lijn 21A)
Y Boxbergerheide km 10,6 vertakking Genk-centrum

Fabrieksaansluitingen :

Hasselt-noord	km 1,7	Hasselt-noord (Philips)
Hasselt-Kiewit	km 2,0	G.P.C. Vroonen
Winterslag	km 12,7	steenkoolmijn Winterslag
Waterschei-zwartberg	km 16,9	steenkoolmijn Les Liègeois (Zwartberg)
Winterslag	km 14,6	Hörmann
Waterschei	km 17,3	steenkoolmijn André-Dumont (Waterschei)
Rotem	km 29,3	metaalbedrijf Rotem

Stelplaatsen : Hasselt
Winterslag
Maaseik

Afschaffing reizigersdiensten : As - Maaseik 2 juni 1957
(Hasselt)-Winterslag-As mei 1982
Hasselt-Genk 3 juni 1984 (stopdienst)

Buiten dienst stellen van lijnen : Winterslag - Genk - As 193.
As - Maaseik 1980

Afbreken van de lijnen : Winterslag - Genk - As ca. 1948

Elektrifikatie : Hasselt - Y Zonhoven : 25 april 1979
Y Zonhoven - Genk-centrum 23 mei 1979

Lijn 21 : As - Eisden-mijnen

Historie :

Geschiedenis : Naarmate de indienststelling van de mijn Limburg-Maas te Eisden naar voren kwam, moest ook gedacht worden aan een verbindinglijn. Daarvoor besliste men om te As af te takken en zo via de Mechelse heide door te stoten tot Eisden-mijn, doch de lijn werd verder doorgetrokken tot in Maasmechelen (brug).

Op 20 juli 1926 werd de lijn officieel geopend en naast de mijnwerkerstreinen, werd deze verbinding vooral gebruikt door de kolentreinen. Pas in mei 1982 werd de reizigersdienst, die praktisch tot nul gedaald was opgeheven.

Nochtans is er sprake van geweest om de lijn te Genk door te trekken en via As tot in Maasmechelen-centrum te rijden, doch deze plannen werden weer opgeborgen.

Lengte : 5,9 km (tot Eisden-mijnen)
8,9 km (tot eindpunt Maasmechelen-kanaal)

Stations :

FHC	AS	As	km 0,0
GDN	GDN	Eisden-mijnen	km 5,9

Vertakkingen : geen

Fabrieksaansluitingen :

Limburgse Bouwstoffen	km 3,0	
Steenkoolmijn van Eisden	km 6,5	Eisden-vorming
St-Barbara (scheepswerf)	km 8,9	Maasmechelen

Afschaffing reizigersdienst : mei 1982

Buiten dienst stellen van lijnen

Eisden-vorming - Maasmechelen : ca. 1973

Afbreken van de lijnen

Eisden-vorming - Maasmechelen-kanaal ca. 1980

Nota : Vanuit de steenkoolmijn wordt het industrieterrein van Lanklaar-Dilsen bediend.

Lijn 21 : Winterslag-vorming - Bilzen

Geschiedenis : Om het Kempens bekken goed te kunnen uitbaten, was er ook een verbinding nodig om de treinen rechtstreeks te kunnen rijden tussen Winterslag en het Luikse (staal)bekken. Anderzijds moest er ook een verbinding gelegd worden tussen de Limburgse (Genkse) mijnen en het Albertkanaal. Daarom werd er ook een nieuwe verbinding ontworpen tussen Winterslag en de lijn 34 te Bilzen en deze lijn werd 15 juli 1932 ingereken. Op deze lijn is er echter nooit reizigersverkeer geweest en bevinden er zich dus geen stations of stopplaatsen.

Met de modernisering van de lijn 21 te Genk, is er een verbindingsocht aangelegd die de verbinding mogelijk maakt tussen Hasselt en vb. de Ford-fabrieken.

Lengte : 13,6 km

Vertakkingen : Y Termien km 4,9

Fabrieksaansluitingen :

Genk	km 4,0	Genk-kolenhaven (deze verbinding bedient ook het metaalbedrijf A.Longdoz en schroothandelaars Stevens)
Genk-zuid	km 4,8	Elektriciteitscentrale EBES
Genk-zuid	km 4,9	Industriegebied Genk-zuid (met o.a. Bauknecht)
Genk-zuid	km 7,2	Ford-autobedrijf
Genk-zuid	km 7,6	Hooker-Agglo
Genk	km 8,3	Broux-werke (in aanleg)

Elektrifikatie : voorzien voor 1991

**** De inzetreeks van de maand ****Stoomlokomotieven type 64 : **HASSELT inzetreeks B**18/05/1952

Van deze nieuwe rubriek is het de bedoeling om de inzetreeks van een bepaald type lokomotief te bespreken. Hier gaat het dus niet om in een stelplaats aanwezige lokomotieven, met nummers, mutaties e.d., maar meer om voor de verschillende typen lokomotieven een inzicht te krijgen in hun gebruik.

Tevens zal ingegaan worden op eigenheden van de inzet. Verder wordt gepoogd aan te sluiten op de lijnen die in het deel "exploitatie" besproken werden.

Voor de eerste maal viel de keuze op het type 64 van Hasselt. Deze machines keerden kort na de tweede wereldoorlog terug naar Hasselt en vanaf oktober 1946 werd er een reeks opgesteld met 6 plandagen en in deze eerste periode bracht de inzet hen naar Maaseik/Eisden, Lanaken/Maastricht, Hamont en Herentals. Deze inzet veranderde slechts weinig gedurende de volgende jaren.

Voor de zomerregeling werd een reeks met 6 plandagen opgesteld, waarin in het totaal 1 277 km gereden werden in drieploegenstelsel. Dit betekende dat per lokomotieven drie ploegen aanwezig waren om met deze bepaalde lokomotief te rijden en natuurlijk ook te onderhouden. In deze reeks bedroeg het daggemiddelde 213 km.

In deze periode was het inzetgebied het uitgebreidste, de typen 64 werden vooral in reizigersdienst gebruikt, maar ook enkele goederendiensten kwamen in de reeks voor.

Zoals bij de meeste reeksen, voorzag de eerste dag onderhoud en vooral het wasen van de ketel. Dit bestond erin dat de ketel geledigd werd en dat het bezinksel (kalksteen, roest, ...) met stoom of heet water onder druk weggespoeld werden. nadien werd de lokomotief - na vulling - aangestoken en terug onder druk gebracht door het werkplaatspersoneel. De machinisten en stokers hadden die dag rust.

De tweede inzetdag bracht de machine voor een lokale goederentrein tot in Lanaken en na de rangeringen ging de trip verder naar Maastricht. De terugrit gebeurde tot Lanaken voor een goederentrein en dan pikte de 64 reizigerstrein 3789 aan en brengt naar Hasselt. De tweede ploeg rijdt met een reizigerstrein naar Hamont en keert 's avonds terug naar Hasselt. Hier neemt de derde ploeg de trein aan en voert dan de laatste trein naar Tongeren. Daar de terugrit pas met de eerste morgentrein aanvat, heeft de ploeg de opdracht de eigen lokomotief, en een lokomotief van Tienen te Tongeren te bewaken.

De tweede effectieve inzetdag begint met rangeringen te Hasselt en brengt de ploeg dan heen en terug Landen. In de namiddag staat dan de langste trip op het programma : met de 3623 gaat het dan naar Antwerpen-centraal en in de vooravond komt dezelfde ploeg vanuit Antwerpen terug.

Inzetdag 4 brengt eerst een rit naar Aarschot en na de terugrit gaat het dan vanuit Hasselt naar Tienen. In de vooravond wordt het lege stel naar Landen gevoerd en dan gaat de reis verder als 3888 naar Hasselt. nadien sleept het type 64 de laatavondtrein naar Hamont, hier heeft men hetzelfde geval als in Tongeren, doch de machinist en de stoker bewaakt de trein, waarbij de tweede man steeds twee uur vrij heeft om een uiltje te vangen.

De voorlaatste inzetdag brengt de 64-er eerst in Maastricht, nadien te Mol en na een tweede treinpaaar naar Maastricht, wordt de laatste trein naar Herentals op sleeptouw genomen.

De laatste dag omvat enkel inzetdiensten op de lijn 21 : om 6.47 wordt reizigerstrein 3846 naar Maaseik gevoerd en na aankomst wordt de lokale goederentrein 30 515 samengesteld en om 8.53 verlaat de 64-er - met tender vooruit - Maaseik richting As en bedient hierbij de diverse tussenstations. Kort tegen de middag gaat de rit dan terug naar Maaseik.

Om 14.00 eindigt de dienst van ploeg I en hlp (d.w.z. als reiziger gaat men te-

rug naar zijn standplaats, in dit geval Hasselt.

Intussen is ploeg II op dezelfde wijze te Maaseik aangekomen en lost de eerste ploeg in het station af. Op dat ogenblik staan er twee uren rangeerwerk op het programma en wordt de goederentrein met bestemming Hasselt samengesteld.

De eigen terugtocht naar Hasselt verloopt echter voor reizigerstrein 3873.

Deze inzet hebben we - in tegenstelling met de geplogenheden van die periode - grafisch uitgedrukt, om zo een inzicht te krijgen van de dienst. In een volgend nummer zullen we dan een echte inzetreeks afdrucken.

REEKS B**HL type 64 van Hasselt**

Wassen van de lokomotief op dienst 1 (SD). Op zaterdag op dienst 6 (HL vervangen)
drieploegenstelsel

Dag	Rijdt	Afstand	Uur	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
1	sd	0																								
2	sd	203																								
3	sd	255																								
3	sd	345																								
5	sd	344																								
6	sd	130																								
TOTAAL		1277 km																								

FHS : Hasselt

GHA : Hamont

Fn : Antwerpen-centraal

LML : Mol

FHC : As

GLK : Lanaken

FTG : Tongeren

FRST : Aarschot

FHT : Herentals

MT : Maastricht

FLD : Landen

FTL : Tienen

LMK : Maaseik

=====

**** De diesellokomotief van de maand ****

*** De prototypereeks type 261 .**

In de jaren '50 had de verandering vooral toegeslagen bij de dieselmotortreinen en op de rangeerterreinen. Vanaf 1955 was de aflevering begonnen en kwamen - naast de eerste lijndiesellokomotieven - ook de eerste schijf van het type 250 en was men begonnen met de sterkere versie in de vorm van de typen 270 en 271. Een jaar later volgde de 272 en Anderzijds werden de type 253 en 252 afgeleverd.

Ondertussen ontwikkelde zich het idee tot de bouw van een Europese standaard-rangeerdiesel en Eurofima ontwikkelde hier de V 60 van de DB. Deze lokomotief werd ook in België geïntroduceerd.

Maar Cockerill, die niet betrokken werd bij de bouw van het type 260, ontwikkelde op hetzelfde ogenblik een analoge diesellokomotief met eigen dieselmotor. Deze motor - met 12 cilinders in V-vorm - kon een vermogen van 675 pk ontwikkelen. Voor de transmissie koos men de zekere weg en hiervoor werd Voith aangezocht.

In afspraak met de NMBS bouwde Cockerill 3 prototypelokomotieven en stelde deze machines voor de duur van één jaar ter beschikking van de NMBS voor de nodige testen. Om de machines zo kort mogelijk voor eigen deur te hebben, werden ze in eerste instantie gestationeerd te Kinkempois. De eerste machine werd in april 1961 geleverd en als 261.001 in het NMBS-bestand ingeschreven. Een half jaar later kwam de tweede machine op de sporen, de derde machine verliet het Cockerill-bedrijf pas in juli 1962.

Te Kinkempois verzekerden ze vooral rangeringen te Liège-Guillemins en in de stelplaats van Kinkempois zelf.

Doch in 1962 werd er beslist om de machines vanuit Monceau in te zetten en in juli 1962 gingen de 261.001 en 261.002 naar Monceau. De 261.003 volgde een maand later, dit nadat hij zijn rodageritten te Kinkempois afgehandeld had.

Te Monceau werden deze machines uitgebreider ingezet en als standplaats voor deze machines werd Marchiennezone uitgekozen. Voornaamste inzet van de rangeerdienst in dit vormingsstation, doch anderzijds stonden er ook verschillende lokale goederentreinen op het programma en zo bereikten deze machines Nivelles, Braine-l'Alleud en Walcourt.

Maar enkele maanden later kwamen de typen 260 te Monceau opdagen en geleidelijk aan verdrongen ze te Monceau te typen 261, die eigenlijk nog enkel reservediensten uitvoerden. Ondertussen werden de drie machines toch door de NMBS-aangekocht, maar de inzet te Monceau werd in de loop van november 1964 afgebroken en gingen de drie machines terug naar Kinkempois. Hier verzekerden ze ondergeschikte rangeerdiensten, eerst te Liège-Guillemins, in latere instantie in de stelplaats Kinkempois zelf.

Andere dienst die regelmatig gereden werd, was de rangeerbedrijvigheid in de binnenhaven aan de Maas, bij de brug van Renory.

Op 1 januari 1971 werden de machines hernummerd in de reeks 81, doch in deze periode werd er beslist dat de drie machines, waarvan de dieselmotor toch geregeld voor moeilijkheden zorgde, geen grote herstelling mochten ondergaan en zo werd de 8101 al in augustus 1972 uit het bestand geschrapt. De 8103 volgde een klein jaar later. Enkel de 8102 bleef nog enkele jaren verdueren, doch vanaf 1975 werd deze machine te Salzinnes afgesteld.

Pas in 1980 werd deze laatste machine definitief uit het NMBS-bestand afgevoerd en kort daarna te salzinnes gesloopt.

De levensloop van deze machines :

261.001 -- 8101	Bouwer :	Cockerill	
	Fabrieksnummer :	3772	
	Levering :	03/04/1961	
	Stelplaatsen :	Kinkempois	03/04/61 - 18/07/62
		Monceau	18/07/62 - 27/11/64
		Kinkempois	27/11/64 - 15/08/72
	Schrapping :	PV 281 van 05/07/72 van CW Salzinnes	
	Uit geschriften :	15/08/72	
261.002 -- 8102	Bouwer :	Cockerill	
	Fabrieksnummer :	3773	
	Levering :	16/10/1961	
	Stelplaatsen :	Kinkempois	16/10/1961 - 18/07/62
		Monceau	18/07/1962 - 27/11/64
		Kinkempois	27/11/1964 - 30/09/80
	Destandardisatie :	27/06/1980	
	Schrapping :	PV 4 van 31/07/80 van CW Salzinnes	
	Uit geschriften :	30/09/80	
261.003 -- 8103	Bouwer :	Cockerill	
	Fabrieksnummer :	3774	
	Levering :	06/07/1962	
	Stelplaatsen :	Kinkempois	06/07/62 - 10/08/62
		Monceau	10/08/62 - 17/11/64
		Kinkempois	17/11/64 - 22/05/73
	Schrapping :	PV 140 van 24/04/73 van CW Salzinnes	
	Uit geschriften :	22/05/1973	
Livrei :	ganse loopbaan :	lichtgroen - lichtgrijs	
		chassis zwart	
		beschrifting : lichtgeel	

=====

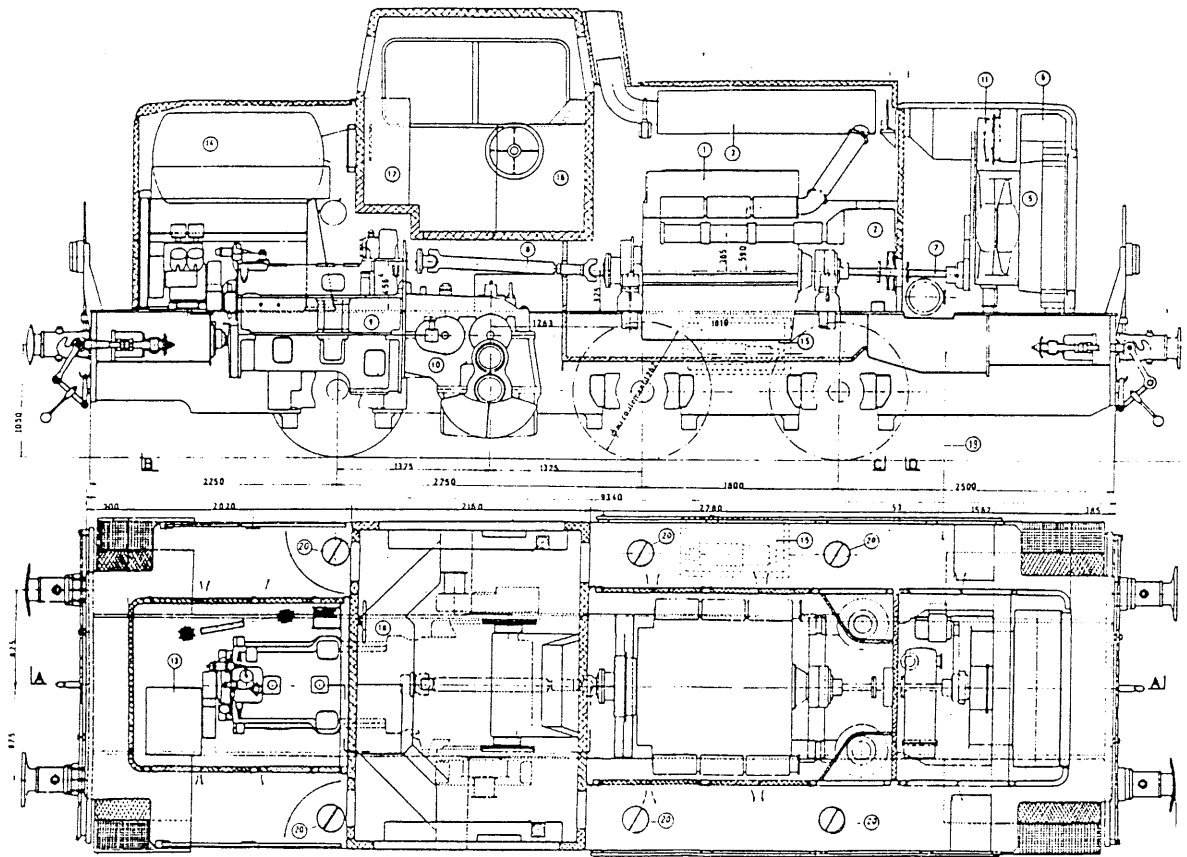
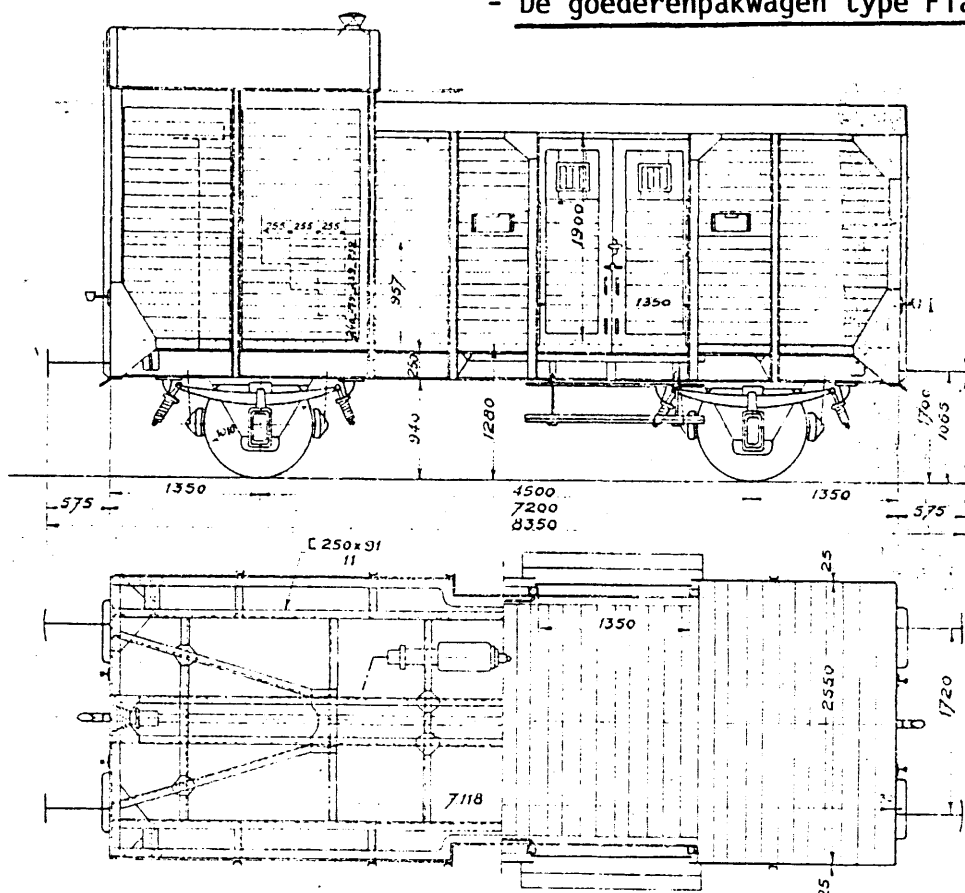


Foto NMBS

**** De wagen van de Maand ******- De goederenpakwagen type Flamme**

Na de begeleidingswagens van het type "Ballon" ontstond er omstreeks de jaren 1910 een nieuw type pakwagen voor goederentreinen. Dit type werd ontworpen door Ir Flamme en kreeg dan ook zijn naam mee. In tegenstelling tot het vorige type, koos men voor een eenvoudiger, rechte constructie en hiervoor ging men kijken bij de DRB. Zo ontstond er een wagen met groot bagagekompartment en aan een zijde een verhoogd gedeelte voor de treinwachter. Deze beschikte voor het eerst over een uitkijk boven het dak, zodat een controle van de trein beter kon verlopen.

De eerste aanbesteding werd eind 1910 uitgevoerd en omvatte 30 wagens, genummerd van 11 334 tot 11 363, nadien werden nog twee bestellingen doorgegeven met in het totaal 98 wagens.

Vanaf de bestellingen van 1913 werden de wagens gerieflijker ingericht, het compartiment voor de wachter werd uitgebreid, waardoor de schrijfruimte groter werd, in het bagagekompartment werd een "urinoir" met lavabo ingebouwd en de wagens kregen een afsluitbaar compartiment voor waardezakken.

In het totaal werden van dit tweede type 48 wagens gebouwd. Vanaf de bestellingen van 1913, werden deze extra's weer verwijderd, enkel het compartiment voor de wachter bleef wel vergroot. Voor de eerste wereldoorlog werden nog 341 besteld en geleverd, na de oorlog - in 1925 - werden nogmaals 200 dergelijke wagens geleverd.

Vanaf de eerste leveringen werden deze wagens gebruikt als begeleidingswagens in de diverse goederentreinen, soms kwam hij ook tot inzet als bijkomende bagagewagen in reizigerstreinen. Dit gebruik duurde verder tot na de tweede wereldoorlog, doch op dat ogenblik werden ze vervangen door de nieuwe metalen bagagewagens.

Op dat ogenblik werden ze massaal buiten dienst gesteld, enkele wagens werden verbouwd tot werkwagen.

Thans zijn er nog - zover we kunnen nagaan - twee dergelijke wagens overgebleven. Een wagen bevindt zich in het station van Namur en wordt gebruikt als werkwagen van de dienst ES. Een tweede wagen bevindt zich in het museumpatrimonium van de NMBS te Leuven. Deze wagen werd afgestaan aan het leger en kreeg er het nummer ABL 355. Na zijn buitendienststelling werd deze wagen terug aan de NMBS overgedragen.

Kenmerken

Nummering	11 334-411	11 412-451	11 452-862	11 863-12 062
Typeaanduiding NMBS	4010 B1	4010 B1	4010 B1	4010 B1
Bouwjaar	1910-1912	1913	1914	1925
Aantal	78	40	301	200
Tarra	20 440 kg	20 440 kg	20 444 kg	20 444 kg
Lengte :	8 350 mm	8 350 mm	8 350 mm	8 350 mm
Radstand	4 500 mm	4 500 mm	4 500 mm	4 500 mm
Breedte :	2 550 mm	2 550 mm	2 550 mm	2 550 mm
Hoogte dak :	3 475 mm	3 475 mm	3 475 mm	3 475 mm
Totale hoogte :	4 150 mm	4 150 mm	4 150 mm	4 150 mm
Diameter wielen :	1 010 mm	1 010 mm	1 010 mm	1 010 mm
Verwarming	kolenkachel	kolenkachel	kolenkachel	kolenkachel
Soort deuren	klapdeuren	klapdeuren	klapdeuren	schuifdeuren

□ INDUSTRIE □

C.C.B. te Havinnes

Deze steengroeve, gelegen langs de lijn Brussel-Tournai, heeft een interessant park aan industrielokomotieven. Eerst heeft men een tweeassige Cockerill-diesel (fabrieksnr 4202), die de firma in de loop van 1982 overgekocht heeft van de Cimescaut te Antoing.

Doch de twee verdere machines vormen een belangwekkender deel: het betreft twee machines type KML 1, gebouwd voor de Duitse Wehrmacht. Ze zijn van het type WR 360 C 14. Beide machines werden in 1957 door de firma aangekocht en kregen (of behielden) hun nummer 215 en 216.

Beide machines - die een witte schildering met lichtblauw dak hebben - kregen pas recent een nieuwe motor ingebouwd.



De diesellokomotief van de mijn van Houthalen in 1972.

De Stoomlokomotieven van de steenkoolmijn van Houthalen.

In ons vorig nummer hebben we de elektrische lokomotieven van de steenkoolmijn van Houthalen besproken, maar ook de "stoom"-geschiedenis van deze zetel is zeer interessant. In tegenstelling met de overige Limburgse mijnen was Houthalen zowel qua oppervlakte als qua spoorlengte de minst uitgebreide. Daarenboven komt dan nog dat de voornaamste werkzaamheden pas in de dertiger jaren starten en dat de effectieve ontginning pas in 1938 een aanvang neemt. Daarenboven was er slechts een beperkt bovengronds net van 60 cm.

Zodoende kon het bovengronds verkeer in de eerste jaren gemakkelijk afgehandeld kon worden door één enkele stoomlokomotief. Voor deze diensten kocht men pas in 1930 een kleine tweeassige stomer bij de Ateliers de La Meuse. Deze machine - gebouwd onder fabrieksnummer 3422 - kreeg op 21 december 1930 zijn gebruiksvergunning en kon dan ook effectief aan de slag. Deze machine hielp voorbij bij de opbouw van de zetel en bij de aanvoer van de materialen voor de ondergrondse ontginning.

Als in de loop van 1937 werd de effectieve ontginning een feit en zodoende moest men uitzien naar verdere machines : voor het normaalspoor deed men een beroep op de firma Focquet te Vilvoorde en hier stonden de laatste machines ex-EB type 50 die deze firma in 1929/1930 van de NMBS-gekocht had. Hier viel de keuze op de machine die in 1916 door Baldwin onder fabrieksnummer 43118 gebouwd werd. Het EB-nummer van deze machine is echter niet gekend. De effectieven gebruiksvergunning werd op 10 juli 1937 afgeleverd, de laatste ketelkeuring dateerde al van 1930.

Bij de tweede aankoop ging het om een tweede smalspoorlokomotief : het betrof een machine die door Orenstein & Koppel in 1930 gebouwd was voor de SA Ciments Portland te Harmignies. Deze firma zette deze smalspoorlokomotief in vanuit zijn bedrijf te Leval. De mijn van Houthalen kocht deze stomer aan in 1937, en na enkele verbouwingen werd de gebruiksvergunning op 8 oktober 1937 hernieuwd.

Met deze drie machines werd het volledige verkeer afgehandeld, hierbij dient echter wel vermeld te worden dat bij onderhoudswerken aan de normaalspoorlokomotief, regelmatig machines van de NMBS afgehuurd werden, het betrof gewoonlijk een machine type 53 van de stelplaats Hasselt, die dan gedurende enkele dagen te Houthalen ingezet werd.

Enkele jaren later drong zich de aankoop van een tweede normaalspoorstomer zich op, en ditmaal ging men rechtstreeks te rade bij de NMBS. Hier had men immers verschillende rangeerstomers afgesteld en ter verkoop aangeboden. Hieronder bevonden zich een groter aantal lokomotieven type 51 en zo kon Houthalen beslag leggen op de 5106. Deze machine was in 1899 door Lambert onder fabrieksnummer 21 gebouwd en werd in april 1939 uit het NMBS-bestand afgevoerd. Na de nodige ketelkeuringen en vergunning kon deze machine op 18 juni 1940 zijn dienst aanvangen.

In 1942 werd de O & K buiten dienst gesteld en omgebouwd tot vaste stoomketel. Deze toestand bleef tot in 1948 duren.

Zowel tijdens als na de tweede wereldoorlog bleef het lokomotiefpark ongewijzigd : slechts twee machines waren er nodig voor de dienst : één normaalspoorlok verzekerde zowel de rangeringen binnen het bedrijf als de verkeer naar Houthalen-station, één smalspoorstomer reed de weinige smalspoordiensten op de bovengrond.

Doch in de beginjaren '50 waren de stomers al tot een zekere ouderdom gekomen en drong zich een vervanging op en zo keek men uit naar een nieuwe traktiewijze. Zoals reeds behandeld viel de keuze op elektrische machines en zo werd de Lambert (ex - 5106) al in 1955 afgesteld. In de loop van 1958 werd het smalspoornet verdieseld en ging ook de "La Meuse" buiten dienst. Daar ook het elektrische net in deze periode in dienst genomen werd, werd de Baldwin (ex- type 50) reserve gesteld en slechts opgestookt bij eventuele moeilijkheden of uitval van de elektrische traktie. Deze machines werd dan nog slechts sporadisch gebruikt en sleet zijn dagen vooral in algehele rust (of roest ?)

In de '60-jaren was de toestand zover gevorderd dat er grotere herstellingen aan de ketel moesten doorgevoerd worden, opdat de ketelkeuring nog een positief resultaat kon opleveren. Zodoende besliste men tot de aankoop van een Cockerill-diesellokomotief en deze machine kwam in 1963 in dienst en verzekerde vanaf dat ogenblik de reservediensten. In 1964 was het stoomtijdperk te Houthalen dan ook definitief ten einde. Bij de fusie van Houthalen en Zolder gingen de elektrische lokomotieven naar Zolder, de diesel verhuisde waarschijnlijk naar Beringen. De stoomlokomotieven, die er toen nog afgesteld stonden, werden ter plaatse gesloopt, samen met een gedeelte van de gebouwen.

Te vermelden valt nog dat de livrei van de stoomlokomotieven steeds groen-zwart was, de bufferbalken waren uitgerust met zwart-gele schrikstrepen. De diesellokomotief was eenvormig geel, geen van de machines droeg een volgnummer.

Nr	Asind.	Bouwer	Fabr.nr	Gebrvergunning	a	b	c	d	e	f	opm.
-	Bt	La Meuse	3422/1930	21/12/1930	12	15					
-	Bt	Orenstein & Koppel	12156/1930	31/12/1930	12	17	210	300	580	50	tr.8/10/37 + 1948
-	Bt	Baldwin	43118/1916	10/07/1930	12	64	356	560	1067	229	ex EB + 1964
-	Ct	Lambert	21/1899	18/06/1940	8,5	63	380	460	1200	44	ex EB 5106 + 1955

a. keteldruk
d. zuigerslag

b. verwarmingsopp.
e. Ø drijfwielen

c. Ø cilinders
f. vermogen (in kW)

AGENDA

01/03	nmbs	Brussel-zuid 13.30 - 17.30 Voorstelling van lokomotief reeks 11 en M5-rijtuigen
01/03 - 02/03	Kuringse Treinclub	10.00 - 19.00 Modelbouwtentoonstelling (o.m. met schaal 0 baan) in parochiezaal te Kuringen-Heide
02/03	MSTB	Zaal Star (Vilvoorde) Ruilbeurs voor modelspoorwegen en postkaarten
04/03	TTZ	Zaal "Ons Huis" 19.30 De spoorwegen tijdens de tweede wereldoorlog Dhr Harder - zelf spoorwegliefhebber - was hier tijdens de 2de wereldoorlog verantwoordelijk voor de Belgische Spoorwegen en fotografeerde hier talrijke lokomotieven.
08/03 - 09/03	BMSC	Clubhuis (neerstalse stwg 327, Vorst) Opendeurdagen met o.a. live steam en ruilbeurs.
28/03 - 20/04		Halle aux Draps (Grote Markt, Tournai) Spoorwegtentoonstelling
01/04	TTZ	Zaal "Ons Huis" 19.30 1985 : 150 jaar Belgische Spoorwegen Aan de hand van een diareeks en films wordt een overzicht gegeven van de manifestaties van de nmbs in 1985
12/04 - 13/04	Hoeseltse Treinclub	14.00 - 20.00 zaal gelegen St-Jozefstr. 1, Hoeselt. Modelbouwtentoonstelling
09/04	ARBAC	Bezoek aan stelplaats Schaarbeek
23/04	ARBAC	Bezoek aan stelplaats Brussel-zuid
30/04	ARBAC	Bezoek aan stelplaats Merelbeke.
06/05	TTZ	Zaal "Ons Huis" 19.30 De Maasvallei in drie landen.
18/05	TTZ	Eerste ritdag TTZ
19/05	TTZ	Ritdag TTZ
01/06	TTZ	Ritdag TTZ
03/06	TTZ	Zaal "Ons Huis" 20.00 1985 : 100 jaar buurtspoorwegen.

=====

[VRAGENHOEK]

In de vorige nummers hebben we in feite de Etat Belge kleuren behandeld, doch thans komen we korter bij de hedendaagse periode, en tevens komen nu ook de kleurenschikkingen voor de rijtuigen naar voren, terwijl in deze periode ook de eerste dieselmotorwagens en even later ook de elektrische treinstellen geleverd worden.

Vanaf 1931 zou de jonge NMBS een eigen livrei invoeren en voor de stoomlokomotieven was deze aanpassing vrij eenvoudig : van de "oude" schildering werden alle elementen behouden, doch de (chocolade)-bruine tint werd vanaf deze periode vervangen door de gekende donkergroene kleur en voor het overige bleef de livrei grotendeels behouden.

Wel zou tijdens de dertiger jaren het patroon duidelijk vereenvoudigd, en zo zouden geleidelijk aan de diverse randen en biesjes vervangen worden door één enkele "lining" waarbij zowel lichtbeige als gemsleerkleur gebruikt werden.

De nieuwste lokomotieven - nl de typen 1 en 12 - kenden een doorgevoerde eenvoud en hier werden alle versieringen weggelaten en de groene vlakken werden niet meer afgeboord. Om de aero-dynamica beter te laten uitkomen kreeg het type 12 wel de gekende horizontale lijnen. Deze waren oorspronkelijk gemsleerkleurig.

De "moderne" dieselstellen moesten - ook al in die tijd - een indruk geven van de vooruitstrevende blik van de NMBS en daarom werd hiervoor een duidelijke, in het oog springende livrei geschapen. Deze kleurenschikking is duidelijk gekend van het stel van '35, zodat we hier kort kunnen zijn met de beschrijving :

- chassis, draaistellen, onderste voettreden, bakken onder de kast
- zwart
- onderste deel van kast, deuren en deurlijsten :
- blauw
- bovendeel van kast :
- greche (beige-grijs)
- dak, panto's, dakopbouw :
- zwart
- beschrifting :
- lichtbeige

Hierbij dient opgemerkt dat de kleuren van het stel van '35 het best overeenkomen met de oorspronkelijke kleuren. Deze kleuren werden immers wetenschappelijk nagebootst aan de hand van oude kleurbeschrijving. Wel is het zo dat deze kleuren vlug verouderden en daardoor donkerder en matter werden. Het kleuren van de tweeassige brossel zijn te licht en te hel.

Deze kleurschakering werd gebruikt tussen ca. 1932 en 1941. In 1946 waren waarschijnlijk alle stellen al herschilderd in het groen. De volgende typen hadden deze livrei :

- elektrische stellen :
- stellen van '35 en '39.
- motortreinen :
typen 600, 601/602, 603/604, 605, 606, 607, 608.
typen 651, 652, 653, 654, 655, 656, 670
twee en vierassige brossels.

Voor de eerste periode (tot 1933) is de toestand verward :

- voor het type 650 is het zo dat het geleverd werd in een volledig groene livrei. Het is niet gekend of dit stel de standaardlivrei gedragen heeft.

- op foto's van de NMBS voor de stellen 601/602, 603/604 en 652 verschijnen deze stellen in een volledig lichte livrei. Voor het laatste (tweeledige) stel zijn de deuren daarenboven donker. Beide kleuren (onder de vensters en de eigenlijke vensterpartij) worden gescheiden door een donkere streep en de opschriften (klasseaanduiding, rookers/niet rookers) zijn ook donker. De juiste kleuren zijn hier niet gekend.



** Tweeassige brossel 622.19 droeg zijn (standaard)-livrei nog in de loop van 1941.

foto Harder.

— Rijtuigen :

Vanaf 1931 kan men ook de livrei van de (nieuwe) rijtuigen aan de hand officiële onderrichtingen nagaan. Alhoewel de livrei voorheen ook overwegend groen was, krijgt men nu voor de meeste nieuwe rijtuigen de tweekleurige schildering, die hierna besproken wordt. Te vermelden valt nog dat deze livrei vooral pas vanaf 1933 ingevoerd werd.

** Kleurenschikking :

kast :

* rijtuigen voorzien van een band onder de vensters (meeste nieuwe rijtuigen behalve het type L).

- donkergroen (NMBS-groen) voor het gedeelte van de onderkant van de kast tot aan de band. Verder zijn ook de deuren en kopwanden donkergroen.

- middengroen : gedeelte tussen centrale band en het dak.

- zwart : zowel de centrale (smalle) band en de band onderaan de kast.

* rijtuigen zonder afscheiding tussen de boven- en onderzijde. (vooral oude rijtuigen en L-rijtuigen).

- volledig donkergroen.

chassis, buffers, voettreden, batterijkasten : zwart

dak, verluchtingstoestellen : oorspronkelijk zilver voor de rijtuigen met een metalen dak, deze kleur werd zeer snel vervangen door de zwarte kleur, dit omdat het zilver bij de stoomtraktie sterk verontreinigde.

beschrifting : - lichtbeige
- oorspronkelijk werden de rijtuigen voor internationale dienst voorzien van de aanduiding CFB - BSM, dit werd pas tegen het einde van de dertiger jaren vervangen door het "B"-monogram.

interieurs :

Over het algemeen werden er vier kleuren gebruikt voor de interieurs.

- grijsachtig beige : voor de kompartimenten (wanden, kaders rond de vensters, bovenlichten van de wagens, ...)

- grijsachtig bruin : voor de onderzijde van de wanden, de verwarmingselementen, de bevestigingsdelen voor de banken.

- bruin : voor de platformen en sommige onderdelen van de banken.

- gebroken wit : voor de plafonds en de wanden/plafond van de WC's.

- de banken zelf waren gewoonlijk gevernist, zoals bij sommige wagens ook de wanden van de kompartimenten en de toegangsdeuren. Bij de oudere wagens waren de banken daarentegen donkerbruin geverfd.

- de bagagekompartimenten van de bagagewagens waren lichtgrijs geschilderd, de ruimte voor de hoofdwachter werd in dezelfde kleuren gehouden als de rijtuigen.

- vermelden we nog dat de vloeren (zowel de plankenvloeren als de betonvloeren) een donkergrijze verflaag kregen.

Nochtans zouden er bij diverse rijtuigen andere kleuren aangehouden worden, vooral de internationale rijtuigen, de rijtuigen voor speciaal gebruik en de eerste slaapwagens, waren veel luxueuzer uitgevoerd en de afwerking van de kompartimenten werd dan regelmatig gedaan in exotische (Kongolese) houtsoorten, die slechts gevernist werden.

Ook de Pullman-rijtuigen hadden een geheel eigen stijl, zowel voor het interieur als voor de livrei van de wagenkasten.

=====

De spoorlijn Tongeren-Aken in oorlogstijd aangelegd

J. Nyssen

106 blz (21 cm x 15 cm), ca. 40 zw.w foto's

125 BF

Opmerkelijk verschijning is het boek geschreven over de aanleg van de "Duitse" spoorweg tussen Tongeren en Aken (lijn 24). In tegenstelling met de meeste spoorwegboeken, is dit niet geschreven door een spoorwegliefhebber maar een historicus-heemkundige. Hierdoor krijgt men een andere kijk op de aanleg van deze lijn : niet noodzakelijk de technische en spoorwegkundige kanten maar meer de bouwkundige en sociale aspecten. Dit punt is zeer gedetailleerd uitgewerkt en de opgesomde geraadpleegde dokumenten wijzen op een lange en intense voorbereidingstijd. Enige nadeel is in feite dat er niet ingegaan wordt op de voorgeschiedenis van de lijn, reeds beschreven in het boek van JP Schenkel (Elektrische Traktie). Hierdoor komt niet tot uiting dat de Duitsers in feite Belgische plannen uitvoerden. Ook de nageschiedenis van de lijn kon iets uitgebreider behandeld worden. Nochtans zijn dit slechts details, die niet opwegen tegen de voordelen. Verder vormt de prijs van 125 BF (+ 20 BF porto) een aangename verrassing t.o.v. veel duurdere werken die de kwaliteit van dit boekwerk niet halen.

Verkrijgbaar bij de T.T.Z.

50 jaar reizigersvervoer (deel 2)

J. Close

462 blz (29,5 cm x 21 cm), ca 500 zw/w foto's

Gtf

Na de aankondiging begin vorig jaar, is het tweede deel van dit standaardwerk thans verschenen. In een duidelijke opmaak geeft dit deel de statistiek weer van het metalen reizigersmaterieel van de NMBS vanaf 1930 tot heden.

Dit boekwerk is onderverdeeld in drie delen, het eerste deel geeft de inleiding en beschrijft de aanduidingen op de diverse rijtuigen. Het tweede deel omvat de tabellen met de voornaamste kenmerken en vooral de volledige tabellen met de levering, de hernummeringen en verbouwingen en de schrappingen van alle rijtuigen.

Het derde deel omvat de diverse draaistellen van de rijtuigen.

Algemeen kan men zeggen dat dit werk zeer uitvoerig en gedetailleerd de levensloop van alle rijtuigen bevat, om het tabeldeel niet te saai te maken, is het verlucht van talrijke foto's en plannen van de diverse rijtuigen. De spoorwegstatistiek kan er urenlang zijn hart aan ophalen. Voor de beschrijvingen van de konstruktiekenmerken en loopbaan wachten we met ongeduld op het eerste deel.

Enige kleine detailpunten zijn de plannen (overname van de summier NMBS-tekeningen) en het feit dat de verbouwing tot werkwagen van bv. de M1, I1 of L-rijtuigen niet vermeld werd.

Prijs : 2750 BF voor de twee delen, de intekenaars bij de TTZ hebben reeds nieuws ontvangen.

Deze boeken kunnen dadelijk bij de GTF besteld worden, ze zijn - in beperkte mate - beschikbaar op de TTZ-vergaderingen.

Door de TTZ verdeelde boeken en posters :

Brochure 5 : Stoomlokomotieven type 95/96

Uitgave VeBOV Auteur : J. Casier

Ledenprijs : 260 BF
Niet-leden : 320 BF

Brochure 6 : Diesellokomotieven type 271

Uitgave VeBOV Auteur : J. Casier

Ledenprijs : 200 BF
Niet-leden : 320 BF

Brochure 7 : Dieselmotorstellen type 606/608

Uitgave : TTZ Auteur : J. Casier

Ledenprijs : 260 BF
Niet-leden : 320 BF

Brochure 8 : Stoomlokomotieven type 38

Uitgave : TTZ Auteur : J. Casier

Ledenprijs : 550 BF
Niet-leden : 630 BF

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

Uitgave : TTZ Auteur : J. Casier

Ledenprijs : 550 BF
Niet-leden : 630 BF

In voorbereiding :

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

Belgische Stoom in Beeld :

Uitgave : Ediblanchard Auteur : M. Delie

Prijs : 1180 BF

Spoorwegen in België

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

Prijs : 475 BF

Elektrische traktie in België :

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

Prijs : 500 BF

Verzameling van het tweemaal 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.

De T.T.Z. als vereniging is in feite ontstaan uit een samenwerking tussen dhr Jans en de VeBOV-afdeling Limburg-Kempen met het doel een museumspoorlijn uit te baten in Limburg.

In mei 1982 werd deze museumlijn - met vetrekpunt in de steenkoolmijn van Heusden-Zolder en als eindpunt de kolenhaven van Genebos aan het Albertkanaal - officieel geopend en thans zijn we aan ons vijfde seizoen begonnen. Ondertussen zijn er al 3 stoomlokomotieven rijvaardig en konden diverse verdere lokomotieven, rijtuigen en wagens verworven worden.

Zowel de exploitatie alsook de belangrijke restauraties aan al dit materieel wordt trouwens kosteloos door verschillende leden van de vereniging opgeknapt. Wie ook voor dit werk interesse heeft, kan steeds contact opnemen met de sekretaris of één van de werkende leden.

Anderzijds houdt de T.T.Z. maandelijks in de zaal "Ons Huis" te Zolder een bijeenkomst waar aan de hand van een dia- of filmvertoning de geschiedenis of de aktualiteit bij de spoorwegen behandeld worden.

Verder zorgt de T.T.Z. ook voor de uitgave of de verspreiding van een reeks brochures of boeken aangaande de Belgische spoorwegen

Vanaf 1983 geeft de T.T.Z. een tweemaandelijks tijdschrift uit. Dit wordt gratis aan de leden bedeed.

Als U, beste lezer, geboeid wordt door de nostalgie van oude stoomlokomotieven of meer belang hecht aan het hedendaagse spoorwegvervoer, of zelf als modelbouwer aan de slag bent, dan is er zeker plaats bij ons. Lid worden is gemakkelijk : gewoon 450 BF storten op onze bankrekening 452-3018121-77 van TTZ vzw, 3511 Kuringen.

Voor verdere inlichtingen :

Désiré Jans (voorzitter) Vetterstraat 28 Tel. 011/250114
3511 Kuringen (Hasselt)

Julien Casier (sekretaris) Radiostraat 19 Tel. 012/237661
3700 Tongeren.

T.T.Z. , DE MEEST UITGEBREIDE SPOORWEGVERENIGING ...

T.T.Z. , DE MUSEUMLIJN VAN VLAANDEREN

