



Vereniging zonder Winstoogmerk.

AKTUEEL

TWEEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT

MEI - JUNI

Jaargang : 4
Nummer : 20

Lidgeld : 450 BF Los Nummer : 100 BF



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 :

Dejonckere P, 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 20 april redactioneel afgesloten en verschijnt begin mei, het volgende nummer (Vakantiegids) wordt op 15 juni afgesloten en verschijnt begin juli.

Inhoud :

<i>N.M.B.S.-aktueel :</i>	
<i>statistiek :</i>	20. 3
<i>aktuele berichten :</i>	20. 3
<i>rijtuigen :</i>	20.11
<i>exploitatie :</i>	20.13
<i>museumexploitatie :</i>	20.15
<i>Fototips :</i>	20.17
<i>TTZ-krant :</i>	20.20
<i>Musea :</i>	20.22
<i>Modelbouw :</i>	20.23
<i>Nieuwe Belgische modellen :</i>	20.23
<i>Aangekondigde modellen :</i>	20.24
<i>De stelplaats Hasselt ca. 1960</i>	20.25
<i>Historische Bladzijde :</i>	20.27
<i>Nummerlijsten :</i>	20.32
<i>Er waren eens de Duitse loks na WO I</i>	20.36
<i>De lokomotief van de maand : het type 230</i>	20.38
<i>Het rijtuig van de maand :</i>	20.40
<i>Exploitatie :</i>	20.41
<i>De inzetreeks van de maand :</i>	20.46
<i>Industrie :</i>	20.48
<i>Agenda :</i>	20.51
<i>Vragenhoek :</i>	20.53
<i>Boekenplank :</i>	20.54

N.M.B.S. -

AKTUEEL

1. Aktuele berichten :

a. Leveringen :

1188	Bn nivelles	-	Brussel-zuid	19/02/1986
1189	Bn nivelles	-	Brussel-zuid	07/03/1986
1190	Bn nivelles	-	Brussel-zuid	25/03/1986

b. Stelplaatswijzigingen :

geen

c. Schrappingen :

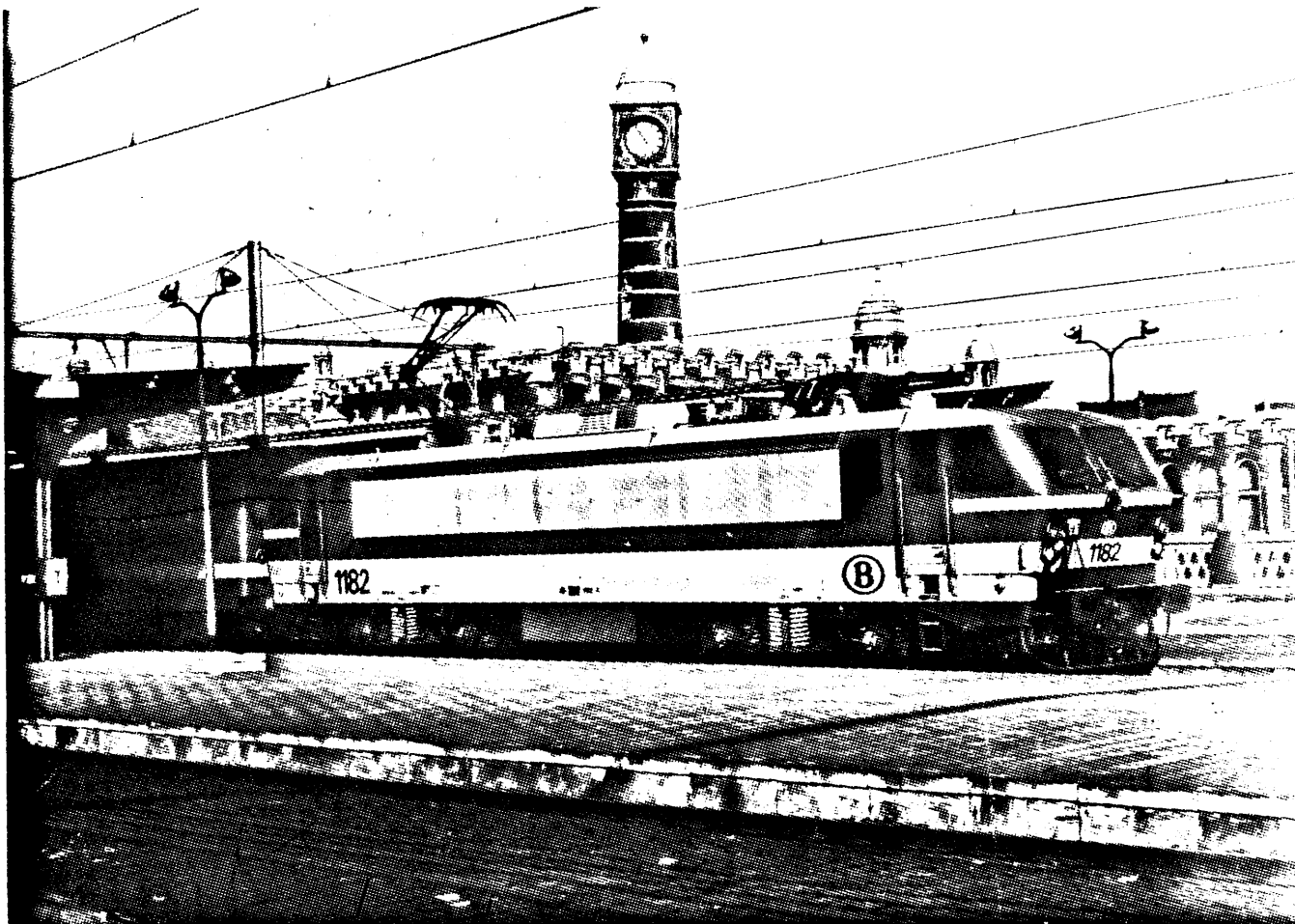
4305	van Kortrijk	PV nr 86.01 van 27/01/1986	van CW Mechelen	uit geschr. 01/03/1986
4306	van Kortrijk	idem		
4308	van Kortrijk	idem		
4309	van Kortrijk	idem		
4312	van Latour	idem		
4313	van Kortrijk	idem		
4318	van latour	idem		
4320	van Kortrijk	idem		
4321	van Latour	idem		
4322	van latour	idem		
4326	van Kortrijk	idem		
4328	van Kortrijk	idem		
4330	van latour	idem		
4332	van latour	idem		
4334	van Latour	idem		
5408	van Ronet	PV nr 145 van 11/03/1986	van CW Salzinnes	Uit geschr. 01/04/1986
6029	van Kinkempois	PV nr 144 van 19/02/1986	van CW Salzinnes	Uit geschr. 01/04/1986
6057	van Hasselt	PV nr 140 van 06/02/1986	van CW Salzinnes	Uit geschr. 01/03/1986
6280	van Merelbeke	PV nr 141 van 06/02/1986	van CW Salzinnes	Uit geschr. 01/03/1986

d. Verbeteringen :

5943 en 8413 (TTZ akt. 19) gaan uit de geschriften op 01/03/1986

11 : De levering van deze lokomotieven gaat vlot en ook in de inzet zijn er slechts weinig problemen. Zodoende worden praktisch alle treinen op de verbinding Antwerpen - Moeskroen gesleept.

- 11 : Vanaf 1 juni as. zal deze lokomotief ook één treinpaar op de verbinding Brussel-Amsterdam verzekeren.



De 1182 te Gent-St-Pieters

Foto M. Delie

- 21 : Door de bijkomende elektrifikaties, wordt het inzetgebied van deze reeks naar het westen opgeschoven en zo zullen ze bij voorkeur ingezet worden op de IC-verbinding Brussel-Kortrijk-Oostende. Bij aanvang van de levering van de tweede reeks van 30 lokomotieven, zal de eerste reeks overgeplaatst worden naar Merelbeke.

- 25.5 Na de verplaatsing uit de Benelux-dienst, zullen deze lokomotieven nog niet dadelijk teruggebouwd worden, maar zullen ze bij voorkeur in de grensoverschrijdende goederendienst naar Roosendaal gebruikt worden.

Algemeen : met ingang van 1 juni worden praktisch alle goederentreinen, die thans over de lijn 124 of 161 (Gembloux-Jemeppe-Charleroi) rijden, over de nieuw geëlektrificeerde verbinding Ottignies-Charleroi gevoerd.

- 43 : Zoals te verwachten, werden alle in park gestelde 43-ers nu uit de bestandslijsten afgevoerd en blijven er nu slechts de volgende stellen nog over :

Kortrijk : 4302 voor personeelstrein tussen Kortrijk-station en de stelplaats.

Latour (Bertrix) : 4315, 4316, 4319, 4324, 4336 staan meestal reserve, worden ingezet tussen Arlon en Athus en voor personeelstreinen naar Stockem.

Montzen : 4301, 4304, 4310 rijden de dienst Welkenraedt-

43 : Aachen-Hbf en de personeelstreinen naar Montzen.

De levensloop van de afgevoerde stellen is als volgt :

603.05 -- 4305

Bouwer : Ateliers Métallurgiques de nivelles
 Levering : 26/07/1954
 Stelplaatsen : Bertrix 26/07/1954 - 04/07/1956
 Kortrijk 04/07/1956 - 03/07/1958
 Schaarbeek 03/07/1958 - 22/01/1959
 Bertrix 22/01/1959 - 19/05/1959
 Kinkempois 19/05/1959 - 05/10/1961
 Bertrix 05/10/1961 - 14/12/1961
 Kortrijk : 14/12/1961 - 01/03/1986

Buiten dienst : PV 86.01 van CW Mechelen van 27/01/1986
 Uit geschriften : 01/03/1986

=====

603.06 -- 4306

Bouwer : Ateliers Métallurgiques de nivelles
 Levering : 16/07/1954
 Stelplaatsen : Bertrix 16/07/1954 - 04/05/1956
 Aarschot 04/06/1956 - 07/12/1961
 Kortrijk : 07/12/1961 - 01/03/1986

Buiten dienst : PV 86.01 van CW Mechelen van 27/01/1986
 Uit geschriften : 01/03/1986

=====

603.08 -- 4308

Bouwer : Ateliers Métallurgiques de nivelles
 Levering : 22/07/1954
 Stelplaatsen : Bertrix 22/07/1954 - 22/05/1956
 Aarschot 22/05/1956 - 23/06/1959
 Kinkempois 23/06/1959 - 22/09/1962
 Kortrijk : 22/09/1962 - 25/03/1975
 Bertrix 25/03/1975 - 10/12/1976 (leen)
 Kortrijk : 10/12/1976 - 01/03/1986

Buiten dienst : PV 86.01 van CW Mechelen van 27/01/1986
 Uit geschriften : 01/03/1986

=====

603.09 -- 4309

Bouwer : Ateliers Métallurgiques de nivelles
 Levering : 16/07/1954
 Stelplaatsen : Bertrix 16/07/1954 - 13/07/1956
 Kortrijk 13/07/1956 - 01/03/1986

Buiten dienst : PV 86.01 van CW Mechelen van 27/01/1986
 Uit geschriften : 01/03/1986

=====

603.12 -- 4312

Bouwer : Ateliers Métallurgiques de nivelles
 Levering : 22/07/1954
 Stelplaatsen : Aarschot 22/07/1954 - 29/03/1957
 Kortrijk 29/03/1957 - 19/06/1959
 Kinkempois 19/06/1959 - 25/05/1963
 Herbesthal 25/05/1963 - 29/09/1966

4312 Bertrix 29/09/1966 - 01/08/1985
 Latour 01/08/1985 - 01/03/1986

Buiten dienst : PV 86.01 van CW Mechelen van 27/01/1986
 Uit geschriften : 01/03/1986

====

603.13 -- 602.09 -- 603.13 -- 4313

Bouwer : Ateliers Métallurgiques de nivelles
 Levering : 24/08/1954

Ombouw in type 602 19/01/1959 -- 602.09
 Terugbouw type 603 29/09/1960

Stelplaatsen : Aarschot 24/08/1954 - 30/03/1956
 Bertrix 30/03/1956 - 19/01/1959
 Schaarbeek 19/01/1959 - 23/02/1961
 Brussel-zuid 23/02/1961 - 27/09/1961
 Schaarbeek 27/09/1961 - 30/06/1976
 Kortrijk 30/06/1976 - 01/03/1986

Buiten dienst : PV 86.01 van CW Mechelen van 27/01/1986
 Uit geschriften : 01/03/1986

====

603.18 ---- 4318

Bouwer : Ateliers Métallurgiques de nivelles
 Levering : 10/12/1954

Stelplaatsen: Aarschot 10/12/1954 - 18/06/1956
 Kortrijk 18/06/1956 - 01/05/1983
 Bertrix 01/05/1983 - 01/08/1985
 Latour 01/08/1985 - 01/03/1986

Buiten dienst : PV 86.01 van CW Mechelen van 27/01/1986
 Uit geschriften : 01/03/1986

====

603.20 -- 602.10 -- 603.20 -- 4320

Bouwer : Ateliers Métallurgiques de nivelles
 Levering : 30/03/1956

Ombouw in type 602 04/02/1959 -- 602.10
 Terugbouw type 603 10/06/1960

Stelplaatsen : Kortrijk 30/03/1956 - 15/05/1956
 Aarschot 15/05/1956 - 23/05/1956
 Landen 23/05/1956 - 02/08/1956
 Kortrijk 02/08/1956 - 04/02/1959
 Schaarbeek 04/02/1959 - 29/11/1960
 Brussel-zuid 29/11/1960 - 27/09/1961
 Schaarbeek 27/09/1961 - 30/06/1976
 Kortrijk 30/06/1976 - 01/03/1986

Buiten dienst : PV 86.01 van CW Mechelen van 27/01/1986
 Uit geschriften : 01/03/1986

====

603.21 - -- 4321

Bouwer : Ateliers Métallurgiques de nivelles
 Levering 22/04/1955

Stelplaatsen Aarschot 22/04/1955 - 06/02/1962
 Kinkempois 06/02/1962 - 25/05/1963

4321 Bertrix 29/06/1966 - 08/06/1977
 Kortrijk 08/06/1977 - 01/06/1983
 Montzen 01/06/1983 - 03/06/1984
 Bertrix 03/06/1984 - 01/08/1985
 Latour 01/08/1985 - 01/03/1986

Buiten dienst : PV 86.01 van CW Mechelen van 27/01/1986
 Uit geschriften : 01/03/1986

603.22 -- 4322

Bouwer : Ateliers Métallurgiques de nivelles
 Levering : 18/04/1956

Stelplaatsen Kortrijk 18/04/1956 - 25/05/1956
 Landen 25/05/1956 - 25/07/1956
 Brussel-zuid 25/07/1956 - 16/10/1956
 Aarschot 16/10/1956 - 06/02/1962
 Bertrix 06/02/1962 - 01/08/1985
 Latour 01/08/1985 - 01/03/1986

Buiten dienst PV 86.01 van CW Mechelen van 27/01/1986
 Uit geschriften 01/03/1986

603.26 -- 602.07 -- 603.26 -- 4326

Bouwer : Ateliers Métallurgiques de nivelles
 Levering : 30/12/1955

Ombouw in type 602 21/04/1958 -- 602.07
 Terugbouw type 603 13/05/1961

Stelplaatsen : Bertrix 30/12/1955 - 21/04/1956
 Schaarbeek 21/04/1956 - 11/07/1961
 Brussel-zuid 11/07/1961 - 27/09/1961
 Schaarbeek 27/09/1961 - 30/06/1976
 Kortrijk 30/06/1976 - 01/03/1986

Buiten dienst : PV 86.01 van CW Mechelen van 27/01/1986
 Uit geschriften : 01/03/1986

603.28 -- 4328

Bouwer : Ateliers Métallurgiques de nivelles
 Levering : 30/12/1954

Stelplaatsen : Aarschot 30/12/1954 - 22/09/1956
 Kortrijk 22/09/1956 - 01/03/1986

Buiten dienst PV 86.01 van CW Mechelen van 27/01/1986
 Uit geschriften : 01/03/1986

603.30 -- 602.11 -- 603.30 -- 4330

Bouwer : Ateliers Métallurgiques de nivelles
 Levering : 14/05/1956

Ombouw in type 602 26/02/1959 -- 602.11
 Terugbouw type 603 22/11/1960

Stelplaatsen Kortrijk 14/05/1956 - 22/05/1956
 Bertrix 22/05/1956 - 26/02/1959
 Schaarbeek 26/02/1959 - 01/06/1960
 Bertrix 01/06/1960 - 29/11/1960
 Brussel-zuid 29/11/1960 - 27/09/1961
 Schaarbeek 27/09/1961 - 06/07/1973

4330 Bertrix 06/07/1973 - 12/07/1978
 Stockem 12/07/1978 - 01/09/1980
 Bertrix 01/09/1980 - 01/08/1985
 Latour 01/08/1985 - 01/03/1986

Buiten dienst : PV 86.01 van CW Mechelen van 27/01/1986
 Uit geschriften : 01/03/1986

=====

602.02 -- 4232 -- 4332

Bouwer : Ateliers Métallurgiques de nivelles
 Levering : 11/01/1955

Terugbouw reeks 43 10/03/1976

Stelplaatsen : Landen 11/01/1955 - 02/05/1955
 Brussel-zuid 02/05/1955 - 25/03/1957
 Schaarbeek 25/03/1957 - 15/04/1971
 Stockem 15/04/1971 - 01/02/1980
 Bertrix 01/02/1980 - 08/05/1981
 Gouvy 08/05/1981 - 03/06/1984
 Bertrix 03/06/1984 - 01/08/1985
 Latour 01/08/1985 - 01/03/1986

Buiten dienst PV 86.01 van CW Mechelen van 27/01/1986
 Uit geschriften : 01/03/1986

=====

602.04 -- 4234 -- 4334

Bouwer : Ateliers Métallurgiques de nivelles
 Levering : 15/03/1955

Stelplaatsen : Brussel-zuid 15/03/1955 - 25/03/1957
 Schaarbeek 25/03/1957 - 07/05/1971
 Bertrix 07/05/1971 - 08/07/1971 (leen)
 Gouvy 08/07/1971 - 03/06/1984
 Bertrix 03/06/1984 - 01/08/1985
 Latour 01/08/1985 - 01/03/1986

Terugbouw reeks 43 29/06/1977

Buiten dienst PV 86.01 van CW Mechelen van 27/01/1986
 Uit geschriften : 01/03/1986

=====

44 : De drie stellen van latour rijden nu in de normale reeks mee met de stellen reeks 45. Hierdoor is het bestand ruim genoeg om aan alle noodwendigheden te kunnen voldoen. Deze reeks kreeg al zijn eerste bijzondere rit, daar de GTF op 5 april zijn rondrit door de zuidelijke Ardennen deed met een combinatie 44 + aanhangrijtuig + 45.

Vanaf juni 1986 verwacht men te Montzen de mutatie van twee dergelijke stellen vanuit Kortrijk om zo de diensten naar Aachen te kunnen verzekeren.

46 : Midden '86 mag men rekenen op de schrapping van 10 stellen reeks 46, het betreft de stellen die thans te Haine-St-Pierre afgesteld staan.

49 : Op 7 juni zal de 4903 nogmaals een extra-rit doen, ditmaal doorheen de Antwerpse haven, dit georganiseerd door de Mobov (zie ook bij "Agenda"). Ook de GTF heeft een anloge wens geuit om een rit doorheen de haven te rijden.

- 51 : Door de elektrifikaties van de verbindingen Brussel-Tournai en Kortrijk-Brugge, zal men een overschot aan reeksen 51 krijgen te St-Ghislain en Kortrijk.

St-Ghislain behoudt in reizigersdienst nog slechts enkele diensten voor piekuurtreinen Tournai/Lessines - Brussel en verder enkele lokale goederendiensten. Het overschot aan machines wordt voornamelijk aan Haine-St-Pierre afgestaan voor de vervanging van de reeks 59 van deze stelplaats.

Te Schaarbeek blijven de 51-ers rijden voor de doorgaande treinen Brussel-Lille. Hiervoor zijn nog slechts drie machines nodig. De overige lokomotieven worden nog gebruikt in de goederendienst.

Te Kortrijk worden verschillende 51-ers vervangen, doch deze zullen vooreerst ingezet worden in de reeksen van de 62-ers. Deze laatste zullen in ringbeurt de 60-ers te Merelbeke gaan vervangen.

Verder zal Hasselt waarschijnlijk enkele machines van Kortrijk, Monceau en Antwerpen krijgen om zijn bestand aan te vullen.

- 52 : Geen grote wijzigingen in deze dienst, wel wordt gepland om /53 enkele machines reeks 55 te Latour te stationeren en deze te laten meerijden in de inzetreeks.

- 54 : Pech achtervolgt deze reeks : nadat de 5408 recent uit het bestand geschrapt werd, kreeg ook de 5403 af te rekenen met een zware motorschade te Athus. Doch deze laatste wordt hersteld met de motor van de 5408.

De levensloop van de 5408 is als volgt :

204.008 -- 5408 (ex 202.018)

Bouwer : Anglo-Franco-Belge

Fabrieksnummer : 155

Levering : 07/03/1955

Ombouw type 204 16/04/1957

Stelplaatsen :	Latour	07/03/1955 - 01/08/1955
	Ronet	01/08/1955 - 29/09/1956
	Schaarbeek	29/09/1956 - 12/11/1966
	Ronet	12/11/1966 - 01/04/1986

Buiten dienst : PV 145 van CW Salzannes van 11/03/1986

Uit geschriften : 01/04/1986

- 59 : vanaf de nieuwe dienstregeling zullen alle 59-ers van Haine-St-Pierre overgedragen worden naar Antwerpen-dam. Hier zullen deze bijkomende machines vooral de ertstreinen overnemen van de reeks 62 en anderzijds ook enkele 51-ers vrijmaken.

Opmerkelijk hierbij zal ook de 5907 zijn, die nog steeds enkele koplampen bezit en zijn ganse loopbaan te Haine-St-Pierre doorbracht.

- 60 : Voorlopig blijft de inzet te Hasselt nog zeer uitgebreid, doch volgens de projekten is deze in tijd beperkt. Vanaf begin juni krijgt Hasselt 6 bijkomende machines reeks 73 en deze zullen de diensten in de Kempen overnemen. De diensten tussen Zolder en Genk-kolenhaven zullen daarentegen overgaan op de reeks 51.

Anderzijds hebben de 60-ers nog steeds bijzondere taken :

60 : zo sleepte de 6005 op 1 april een bedevaartstrein tussen Tielt en Leuven via Gent en Aalst. Ook de vakantietrein tussen St-Ghislain en Blankenberge (via Geraardsbergen en Gent) en Mons-Blankenberge (via Kortrijk) wordt door 60-ers (in dubbel traktie) gesleept.

Onlangs werden ook twee lokomotieven reeks 60 uit het NMBS-bestand geschrapt. De levensloop :

210.029 -- 6029

Bouwer : Cockerill
 Fabr.nummer : 4037
 Levering : 06/10/1964
 Stelplaatsen : Hasselt 06/10/1964 - 29/10/1966
 Kinkempois 29/10/1966 - 01/04/1986
 Buiten dienst : PV 144 van CW Salzannes van 19/02/1986
 Uit geschriften : 01/04/1986

=====

210.059 -- 6059

Bouwer : Cockerill
 Fabr.nr : 4089
 Levering : 16/04/1965
 Stelplaatsen : Merelbeke 16/04/1965 - 01/10/1985
 Hasselt 01/10/1985 - 01/03/1986
 Buiten dienst : PV 140 van CW Salzannes van 06/02/1986
 Uit geschriften : 01/03/1986

=====

Vanuit Merelbeke werden anderzijds de machines 6015, 6021, 6031, 6078 en 6104 naar Salzannes afgevoerd en wachten er op sloping.

62 : Vanaf de zomerregeling krijgt Kinkempois waarschijnlijk opnieuw machines reeks 62 in depot : op dat ogenblik komen 5 machines van Haine-St-Pierre (vrijgekomen op de verbinding Charleroi-Wavre) en 2 machines van Merelbeke naar Liège. Hier zouden ze de mengewagentreinen van de reeks 73 overnemen.

Ook te Kortrijk en St-Ghislain komen er nog verdere machines vrij, deze zouden dan de bestaande bestanden verder opvullen, dit om de reeks 60 af te stellen.

Door een botsing met een vrachtwagen, werd de 6280 zo zwaar beschadigd dat een schrapping onvermijdelijk werd, de loopbaan :

212.180 -- 6280

Bouwer : Brugeoise & nivelles
 Levering : 29/12/1965
 Stelplaatsen : Schaarbeek 29/12/1965 - 04/01/1969
 Merelbeke 04/01/1969 - 30/05/1970
 Kortrijk 30/05/1970 - 01/08/1970
 St-niklaas 01/08/1970 - 30/11/1973
 Aalst 30/11/1973 - 03/06/1984
 Merelbeke : 03/06/1984 - 01/03/1986
 Buiten dienst : PV 141 van CW Salzannes van 06/02/1986
 Uit geschriften : 01/03/1986

=====

73 : Grootste verandering bij deze reeks is de verdere aanvulling van het effectief van Hasselt. Hierdoor is het mogelijk om een groot deel van de diensten van de reeks 60 over te nemen.

Anderzijds heeft men ook het feit dat de K.S. Winterslag gevraagd heeft opdat de N.M.B.S. de treinen op de mijn zelf zou afhalen en er ook zou zorgen voor de lading van de wagens. Er werden al enkele testen ondernomen met lokomotieven van de reeks 73 en een uitgebreide testperiode volgt eendaags. Hierbij zal ook onderzocht worden of een lokomotief reeks 60 (of 62) deze dienst kan verzekeren. De effectieve dienst zal waarschijnlijk in de loop van de zomer starten.

84 : Het ongeval van de 8413 (zie TTZ-akt. 19) dateert van 25 september 1985. Hierbij werd de machine bij een rangeerbeweging te Athus gevat door een stel wagens en werd hierbij zwaar beschadigd.

=====

**** Rijtuigen ****

*** Statistiek ***

- leveringen :

51 502	50 88 16 38 002-8	M5 A	28/03/1986
51 503	38 003-6	M5 A	07/04/1986
52 506	50 88 26 38 006-7	M5 B	07/04/1986
52 509	38 009-1	M5 B	28/03/1986
52 510	38 010-9	M5 B	07/04/1986
52 511	38 011-7	M5 B	07/04/1986
52 512	38 012-5	M5 B	07/04/1986
52 513	38 013-3	M5 B	07/04/1986
59 951	50 88 82 38 001-9	M5 BDx	28/03/1986
59 953	38 003-5	M5 BDx	07/04/1986

- Hernummeringen :

11 201	50 88 19 80 401-5	I4 A9	in 12 301	51 88 29 70401-5	B9 Railtour Budget
13 101	50 88 39 80 401-3	I4 A486	in 12 302	51 88 29 70402-3	B9 "
11 319	50 88 19 80 420-5	I4 A9	in 12 303	51 88 29 70403-9	B9 "
11 320	50 88 19 80 421-3	I4 A9	in 12 304	51 88 29 70404-7	B9 "

- schrappingen :

geen

*** Actuele berichten ***

K1 : bij het volgende PV van schrapping, zijn er niet minder dan 89 rijtuigen betrokken. Hierbij horen ook 42 rijtuigen van het type K1 (8 rijtuigen K1 A, 5 rijtuigen K1 AB, 26 rijtuigen B, 5 rijtuigen BD). Door deze buiten dienststelling verdwijnen alle rijtuigen met houten banken van dit type en blijven enkel gemoderniseerde rijtuigen over.

M1 : De overige 47 rijtuigen die bij de schrapping betrokken zijn behoren tot het type M1 en hier heeft men de volgende verdeling :

M1	2 rijtuigen	M1 AB	
	7 rijtuigen	M1 B	
	4 rijtuigen	M1 BD	
	12 rijtuigen	M1 AB	TD
	16 rijtuigen	M1 B	TD
	6 rijtuigen	M1 BD	TD

TD = trek-duw-rijtuigen.

M4 : Voor de diensten Oostende-Liège-Welkenraedt worden nogmaals een aantal rijtuigen type M4 uitgerust met een trek-duw-inrichting. Hierbij moet wel opgemerkt worden dat de BD rijtuigen geen stuurpost krijgen. Het betreft de volgende nummers :

M4 A	51 034 - 037	50 88 19 78 034 - 037
M4 B	52 248 - 339	50 88 20 78 248 - 339
M4 BDk	59 926 - 933	50 88 87 78 026 - 033

Hierbij dient wel opgemerkt dat de rijtuigen 52 327 tot 339 reeds deze inrichting hadden, doch dat deze in de loop van 1985 uitgebouwd werd.

M5 : Thans werden de eerste rijtuigen van dit type officieel in het N.M.B.S. bestand opgenomen. Ook voor de voorstelling en opleiding van de bestuurders werd een volledig programma opgesteld. Dit wordt hieronder afgedrukt. Hierbij moet vermeld worden dat de demonstratieritten op de aangeduide dagen tegen zeer gunstige tarieven uitgevoerd worden.

17 - 20 april	opleiding en tentoonstelling te Leuven
19-20 april	demonstratieritten tussen Leuven en Aarschot
03 - 11 mei	opleiding en tentoonstelling te Antwerpen-centraal
3 en 10 mei	demonstratieritten doorheen de haven
13 - 18 mei	opleiding en tentoonstelling te Ottignies
17-18 mei	demonstratieritten tussen Ottignies en Gembloux
20 - 25 mei	opleiding en tentoonstelling te Hasselt
24-25 mei	demonstratieritten tussen Hasselt en Diest
27 mei - 1 juni	opleiding en tentoonstelling te namur
31 mei/1 juni	demonstratieritten tussen namur en Huy

op 29 en 30 mei wordt de piekuurtrein 4424 ontdubbeld met een stel M5-rijtuigen.

Voor de havenrondritten van 3 en 10 mei worden er twee stellen dubbeldek-rijtuigen voorzien. Deze vertrekken vanuit Antwerpen-centraal om 9.59, 10.23, 13.59 en 14.22. De ritten (die 20 F per persoon kosten), duren ongeveer anderhalf uur.

De werkelijke dienst van de "duo-treinen" start op 2 juni en dan worden twee piekuurtreinenparen gereden : dit zijn :

P 3331	:	Hasselt (v. 6.12) - Brussel-zuid (a. 7.31)
P 4331	:	Brussel-zuid (v. 16.04) - Hasselt (a. 17.25)
P 3422	:	Huy (v. 6.10) - namur - Brussel-zuid (a. 7.52)
P 4424	:	Brussel-zuid (v. 16.51) - namur - Huy (a. 18.26)

Naarmate er meer stellen ter beschikking gaan komen, zullen ook andere treinen door dubbel-dek-stellen overgenomen worden.

WR : De Cie des Wagons Lits heeft nog 7 restauratierijtuigen in dienst, deze rijtuigen werden tussen 1939 en 1943 gebouwd. Al deze rijtuigen ondergaan thans een volledige modernise-

WR : ring. Deze betreft een volleig nieuwe binneninrichting met moderne keuken, nieuwe Minden-Deutz-draaistellen (hierdoor zijn de rijtuigen tot 160 km/h toegelaten) en natuurlijk de nieuwe oranje livrei. Deze ombouw gebeurt in de werkhuisen van de Wagons Lits te Oostende, op dit ogenblik zijn reeds drie rijtuigen omgebouwd, een vierde is in ombouw.

* Exploitatie *

1. Statistiek :

Uitbreken van de sporen :

De raad van beheer van 6 februari 1986 besliste tot het uitbreken van de sporen en overige installaties van volgende baanvakken :

lijn 131 : Frasnes-lez-Gosselies - Fleurus
 lijn 137 : Acoz - Gougnies
 lijn 138 : Acoz - Oret
 lijn 142 : Eghezée - Frizet
 lijn 210 : Ans (plateau) - St-nicolas (Montegnée)

2. Aktuele berichten :

De elektrifikaties van juni 1986 werpen de schaduwen reeds ver vooruit en daarom een stand van zaken op de verschillende betreffende lijnen :

- 66 : hier is alles klaar, met uitzondering van het station Ingelmunster. In dit station zijn begin april enkel de putten gegraven. In februari en maart heeft men de draad getrokken tussen Lichtervelde en Brugge.
- Intussen zijn ook de opleidingsritten met het M4-materieel gestart voor de bestuurders van Oostende en Brugge.
- 69 : de werken zijn gestart op 10 maart jl. en thans zijn de palen en de dwarsstukken geplaatst tussen Menen en Wervik. Vanaf maart werkt men ook tussen Komen en Poperinge en tussen 9.00 en 16.00 zijn de treinen vervangen door bussen.
- 90 : Op de verbinding Denderleeuw-Geraardsbergen is alles klaar behalve te Ninove. Hier zijn de putten gegraven kan men eersdaags starten met het plaatsen van de palen.
- 94 : Ook hier zijn de bovenleingswerken op de meeste plaatsen afgesloten. Te Ath legt men thans de laatste hand aan de afwerking, te Edingen werden de putten begin april gegraven en is men thans de palen aan het plaatsen. Inmiddels werden de eerste meet- en rodageritten voor de bovenleiding al doorgevoerd.
- 123 : Tussen Geraardsbergen en Edingen kennen de werken een vlot verloop en na het maken van de putten, is men thans de palen aan het plaatsen en op sommige delen is de draad al uitgerold.
- 140 : Op enkele aanpassingswerken en de afwerking na, is deze job afgesloten en kunnen binnenkort de nodige rodageritten uitgevoerd worden. In tegenstelling tot nu, zal deze lijn van 1 juni af een druk verkeer kennen. Op dat ogenblik worden immers de meeste goederentreinen met bestemming Charleroi over deze lijn geleid.

- 154 : Ook hier zijn de elektrifikatiewerken in volle lijn afgesloten en werkt men enkel nog door in de tunnels. Anderzijds moet ook te Dinant nog het nodige gedaan worden. De indienstname is voorzien voor september 1986.
- 42/43 : op de Ourthe-lijn is de sektie Hamoir (station inbegrepen) en Bomal alles klaar (palen + draad) en vanaf nu wordt er ook kortachtig gewerkt op de overige baanvakken. Men mag zich vanaf de zomer verwachten aan palen op deze landschapelijk zeer mooie lijn.

*** Reorganisatie bij de NMBS ***

Na de reorganisatie in de dienstverlening (IC-IR-plan) wordt thans gewerkt aan een interne reorganisatie van de inwendige structuur van de diensten M, ES en B. De thans bestaande groepen worden vervangen door 5 nieuwe distrikten.

Zo heeft men naast het distrikt Brussel nog twee Vlaamse (noord-west - Gent/Brugge; noord-oost - Antwerpen/Hasselt) en twee Waalse (zuid-west - Charleroi/Mons ; zuid-oost - Namur/Liège) distrikten. Elk distrikt wordt geleid door een distriktsdirekteur, die samen met de algemene direktie zetelt in het direktiekomité.

Elke distriktdirekteur is verantwoordelijk voor de goede gang van zaken in zijn distrikt, dit zowel voor de exploitatie, het materieel, de baan en de seininrichting. Er is een zekere vorm van onafhankelijkheid binnen het distrikt en zo kan men - met een eigen budget - klemtonen leggen in verband met onderhoud, organisatie en zelfs het inleggen van lokale treinen naar de noden van het gewest.

Elk distrikt is onderverdeeld in twee groepen, die ongeveer dezelfde bevoegdheid houden als thans. Wel wordt de administratie zoveel mogelijk gekoncentreerd in één hoofdzetel. Ook zal er getracht worden om het aantal typen lokomotieven, maar ook hulptoestellen, enz...

Voornaamste verwezenlijking wordt een gedeeltelijke samensmelting van de direkties exploitatie (E) en materieel (M) en zo zullen de bestuurders gaan behoren tot de exploitatie en zal de M (materieel) enkel nog instaan voor het onderhoud.

Anderzijds zijn er ook grotere verschuivingen bij de algemene direktie, waar bv. de handelsdienst een ruimere armslag zal krijgen en maar een marketing-bureau zal opgericht worden.

Met deze reorganisatie hoopt men niet alleen op een vlotter inspielen op de veranderingen op spoorweggebied (dit door toedoen van het direktiekomité), doch ook op een verdere decentralisatie en een zekere vorm van concurrentie tussen de distrikten onderling. Anderzijds heeft men ook een afslanking van het aantal direktieposten en een betere koördinatie tussen de verschillende diensten onderling.

=====

*** Museumexploitatie N.M.B.S. ***

Sinds eind vorig jaar staat de verplaatsbare ketel A 621/103 te Hasselt. Hier wil men deze lokomotief type 44 opnieuw uiterlijk restaureren. Men heeft vooral voor deze machine gekozen omdat hier de astappen nog aanwezig waren en dat hij ook het best bewaard gebleven was. De ontbrekende delen kunnen gerecupereerd worden van de tweede analoge machine (A 621/11 - 44.021) die nog te Leuven aanwezig is.

De levensloop van de te restaureren machines is als volgt :

Bouwer :	Cockerill		
Bouwjaar :	1908		
Fabrieksnummer :	2663		
nummring :	3625	van 1908 tot 1915	
	01568	van 1915 tot 1918	
	3625	van 1918 tot 1931	
	4625	van 1931 tot 1946	
	44.225	van 1946 tot 1948	
	A 621/103	van 1948 tot 1975	
Stelplaatsen :	Kortrijk	van /06/40 tot 06/10/42	
	Adinkerke	van 06/10/42 tot 20/10/44	
	Brugge	van 20/10/44 tot 23/03/46	
	Oudenaarde	van 23/03/46 tot 22/07/46	
	Brugge	van 22/07/46 tot 04/06/48	
	als verplaatsbare stoomketel		
	Brussel-zuid (Frankrijkstraat)		Tot e /1956
	Liège-Guillemins		in 1959-1960
	Kinkempois		van 1964 tot 1970
	Monceau (Charleroi-sud)		van 1970 tot 1975
Schilderingen :	bruin	nr 3625	tot 1931
	bruin	nr 4625	tot ca. 1935
	groen	nr 4625	tot 1946
	groen	nr 44.225	tot 1948

=====

Om het bestand aan (stoom)kranen te rationaliseren, biedt de N.M.B.S. de oude stoomkraan van Merelbeke te koop aan. Dit is mogelijk door het feit dat te Leuven thans 5 stoomkranen aanwezig zijn die een goed beeld geven over de evolutie op dit gebied.

== . =====

In de loop van maart werd het elektrisch stel van '35 van Leuven overgebracht naar Schaarbeek en staat daar nu beschermd in de stelplaats.

Op 3 en 4 mei komt het voor de eerste maal dit jaar tot inzet tussen Mechelen en Antwerpen-centraal, dit ter gelegenheid van het feit dat Antwerpen 150 jaar geleden aan het net van de Etat Belge aangesloten werd.

=====

Bij het opstellen van deze T.T.Z.-aktueel waren de volgende stoomtreinritten in aanvraag of definitief geboekt :

09/05/1986	12.004 + L	Brussel-noord - Bokrijk (nog niet definitief vastgelegd)
01/06/1986	29.013 + L	Charleroi-sud - Mariembourg CFV3V vertrek te Charleroi om 11.00
20/06/1986	12.004 + Rheingold	Antwerpen-oost - Berchem - Mechelen - Aarschot Heist-o/d-berg - Lier - Antwerpen-oost
29/06/1986	12.004 + L	Leuven-Antwerpen-Bokrijk-Zolder (zie ook IIZ-krant)
09-10/08/86	12.004/29.013 + L	Leuven-Lier-Wildert/ Antwerpen-Wildert naar aan- leiding van de stoomdagen te Wildert (bakkersmo- len). één lokomotief per dag afwisselend
17/08/1986	29.013 + L	Brussel-noord - Bokrijk (de IIZ zal proberen deze trein te verlengen tot Zolder ter gelegenheid van het spoorfestival)
28/08/1986	12.004 + L	Etterbeek - Brugge
14/09/1986	12.004 of 29.013 + L	Oostende - Gent - Dendermonde - Mechelen (11.00 - 18.30) - Schaarbeek - Dendermonde - Gent - Oosten- de. ter gelegenheid van bloemenkorso te Mechelen
/09/1986	12.004 + 29.013 + L	Welkenraedt - Verviers - Liège - Brussel-zuid (deze rit was oorspronkelijk voorzien voor 26 a- pril doch werd verschoven)
28/09/1986	29.013 + L	Brussel-zuid - Mariembourg ter gelegenheid van stoomfestival te Mariembourg
09/11/1986	12.004 + L	Maastricht - Liège (4 treinporen)

De stoomtreinrit doorheen België, aangevraagd door World Steam Ltd werd verschoven naar mei 1987, deze vereniging wil de afwerking van het type 1 afwachten om zodoende met drie verschillende stoomlokomotieven te kunnen rijden. Verder worden ook enkele ritten in "historische" diesel- en elektrische tractie voorzien.

=====

Na Charleroi kreeg ook Namur een lokomotief-standbeeld. In dit station werd immers een industriestomer opgesteld. Deze werd te Ronet uiterlijk gerestaureerd.

De nadere gegevens volgen in de volgende TTZ-aktueel.

=====

In tegenstelling met vorige fototips, gaan we deze maal een andere richting op. Onderstaand vindt men alle dienst van de reeksen 43 van Montzen en 60 van Hasselt, dit naar aanleiding van de snelle afstelling van deze reeksen. Voor het opmaken werd uitgegaan van de beurtregeling van 5 januari 1986, die thans nog in dienst is. Wel is het zo dat deze treinen regelmatig afwijken van het model-schema.

Ritdag 1 :

60 Hasselt

treinnr

63 507	n67	Hasselt	Winterslag	4.53 - 5.17	
73 508	n67	Winterslag	Genk-kolenh	6.22 - 6.33	
73 509	n67	Genk-kolenh	Winterslag	8.13 - 8.22	rangering Wintersl tot 14.00
73 547	n67	Winterslag	Genk-kolenh	14.00 - 14.11	
33 332	n67	Genk-kolenh	Eisden	14.54 - 15.34	kubbelwagens
los	n67	Eisden	Hasselt	16.04 - 16.49	

Ritdag 2

63 508	n67	Hasselt	Genk-ford	5.56 - 6.25	daarna los naar Waterschei
73 580	n67	Waterschei	Eisden	7.32 - 7.55	rangering te Eisden tot 10.20
X33 341	n67	Eisden	Waterschei	10.20 - 11.03	dubbel traktie met 60
73 540	n67	Waterschei	Eisden	11.10 - 11.30	
73 541	n67	Eisden	Maasm.-	12.05 - 12.30	bediening stort Maasmechelen
73 542	n67	Maasmech.	Eisden	12.50 - 12.25	
73 544	n67	Eisden	Waterschei	14.00 - 14.27	
37 532	n67	Waterschei	Winterslag	14.52 - 15.00	
37 542	n67	Winterslag	Waterschei	15.47 - 15.57	
73 535	n67	Waterschei	Eisden	17.05 - 17.24	
X73 508	n67	Eisden	Waterschei	17.58 - 18.18	dubbel traktie met reeks 73
X73 548	n67	Eisden	Waterschei	19.10 - 19.35	idem
33 344	n67	Waterschei	Hasselt	22.20 - 22.48	

Ritdag 3

63524	n67	Hasselt	Waterschei	5.08 - 5.38	
33 546	n67	Waterschei	Genk-kolenh	7.32 - 7.50	
33 536	n67	Genk-kolenh	Waterschei	8.42 - 8.55	
33 547	n67	Waterschei	Genk-kolenh	9.35 - 9.55	
33 537	n67	Genk-kolenh	Waterschei	10.20 - 10.37	
33 531	n67	Waterschei	Winterslag	12.20 - 12.28	
33 545	n67	Winterslag	Waterschei	14.00 - 14.10	rangering te Waterschei tot 19.00
63 530	n67	Waterschei	Winterslag	19.18 - 19.25	rangering te Winterslag tot 22.00
los	n67	Winterslag	Hasselt	22.00 - 22.27	

Ritdag 4

63 542	n67	Hasselt	Landen	8.11 - 10.06
63 543	n67	Landen	Hasselt	11.44 - 12.15
73 531	n67	Hasselt	Tongeren	13.00 - 13.32
73 532	n67	Tongeren	Hasselt	15.05 - 15.32

Ritdag 5

63 536	n167	Hasselt	Diest	8.13 - 8.35	R 35 los naar Tessenderlo
49 562	R35	Tessenderlo	Diest	10.11 - 10.27	
63 505	n167	Diest	Hasselt	11.37 - 12.00	nadien los Diest
47 501	R24	Diest	Tessenderlo	13.15 - 13.38	nadien los Hasselt

Ritdag 6 :

los	n67	Hasselt	Waterschei	4.32 - 5.00	
33 535	n67	Waterschei	Winterslag	5.30 - 5.40	
37 540	n67	Winterslag	Waterschei	8.40 - 8.50	verder los naar Eisden
X33 344	n67	Eisden	Genk-kolenh	10.20 - 11.21	dubb.trakt. tot Wintersl.
33 538	n67	Genk-kolenh	Waterschei	12.17 - 12.34	
33 548	n67	Waterschei	Genk-kolenh	13.02 - 13.20	los naar Winterslag
37 543	n67	Winterslag	Waterschei	18.00 - 18.10	
33 542	n67	Waterschei	Winterslag	18.45 - 18.53	
63 530	n67	Winterslag	Hasselt	22.08 - 22.37	

Ritdag 7 :

95 200	n67	Hasselt	Waterschei	5.47 - 8.15	rangering te Waterschei
73 521	n67	Waterschei	Winterslag	11.31 - 11.39	
73 544	n67	Winterslag	Genk-kolenh	14.12 - 14.20	
73 545	n67	Genk-kolenh	Winterslag	15.05 - 15.15	los naar kolenhaven
73 598	n67	Genk-kolenh	Winterslag	16.10 - 16.20	los naar Ford-genk
55 936	n67	Genk-ford	Winterslag	18.26 - 18.32	los naar Hasselt

Ritdag 8

73 505	n67	Hasselt	Zolder	6.03 - 6.23	los naar leopoldsburg
73 514	n67	Leopoldsburg	Hasselt	9.42 - 10.15	
73 536	n67	Hasselt	Beringen-mijn	12.01 - 13.05	
73 539	n67	Beringen-mijn	Hasselt	15.10 - 16.15	

Ritdag 9

los	n67	Hasselt	Mol	6.15 - 7.12	
63540	n67	Mol	neerpelt	7.44 - 8.10	rangering te neerpelt
73 520	n67	neerpelt	Hamont	14.44 - 15.26	fakultatief
73 534	n67	Hamont	neerpelt	15.36 - 16.53	fakultatief
63 521	n67	neerpelt	Hasselt	17.37 - 19.30	

over het ganse parkoers zijn er diverse mooie fotostandpunten. Vooral de lijnen in de Kempen zijn specifiek. Anderzijds staan er nog armseinen te As-Eisden en Leopoldsburg-Balen.

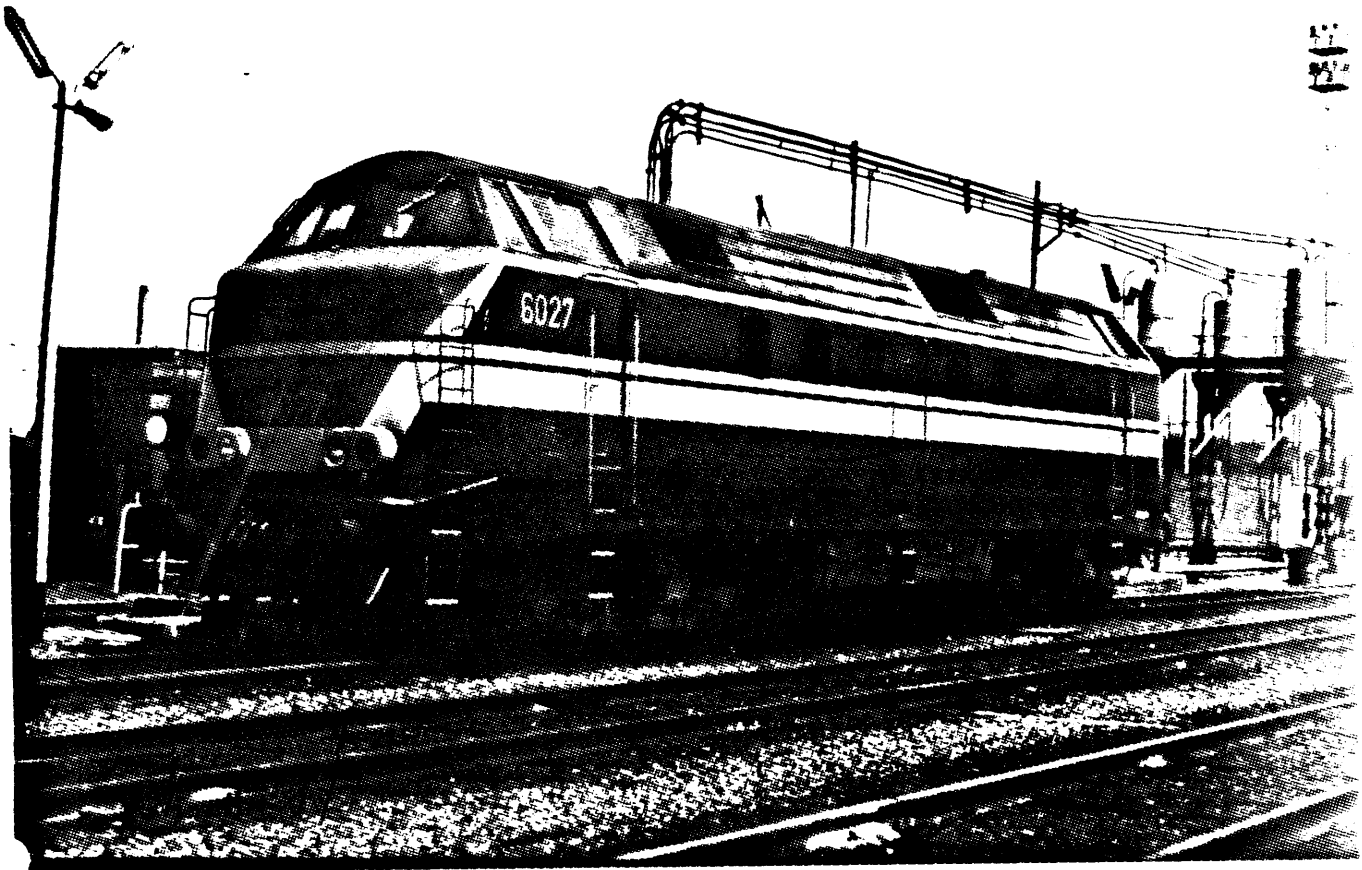
Ritdag 1**Reeks 43 Montzen**

7877		Welkenraedt	Aachen	7.25 - 7.40	
7854		Aachen	Welkenraedt	7.51 - 8.08	
7879		Welkenraedt	Aachen	8.20 - 8.34	
7856		Aachen	Welkenraedt	8.55 - 9.10	
7881		Welkenraedt	Aachen	9.20 - 9.35	
7858		Aachen	Welkenraedt	10.10 - 10.25	
7883		Welkenraedt	Aachen	11.20 - 11.35	
7860		Aachen	Welkenraedt	12.10 - 12.25	
9046		Wellenraedt	Montzen	13.40 - 13.55	
9043		Montzen	Verviers	14.10 - 14.40	los terug Welkenraedt
7887		Welkenraedt	Aachen	15.20 - 15.35	
7864		Aachen	Welkenraedt	16.10 - 16.25	
7889		Welkenraedt	Aachen	17.20 - 17.35	
7866		Aachen	Welkenraedt	18.10 - 18.25	
los		Welkenraedt	Montzen	19.30 - 19.35	

Ritdag 2 :

los		Montzen	Verviers	4.30 - 5.10	
9040		Verviers	Montzen	5.15 - 5.50	
9041		Montzen	Verviers	6.10 - 6.40	
9042	n7	Verviers	Montzen	6.50 - 7.20	R7 los Verviers-Montzen
9044	n67	Welkenraedt	Montzen	8.11 - 8.28	vooraf los GMn-GWK

9148	n67	Montzen	Welkenraedt	15.30 - 15.45	los terug naar GMn
9045	n7	Montzen	Verviers	16.05 - 16.38	los terug naar GMn
9047	n67	Montzen	Verviers	17.08 - 17.40	los terug naar GMn
los		Montzen	Welkenraedt	21.22 - 21.40	
9048		Welkenraedt	Montzen	21.30 - 21.55	R67 10' later
9049		Montzen	Verviers	22.10 - 22.41	los terug naar GMn



De 6027 staat te Hasselt-stelplaats om zijn dienst aan te vangen

Foto J. Casier

Aktuele berichten :* Bebert :

In de vorige maand werd de volledige smeerinstallatie vernieuwd en werden de oude leidingen van de luchtrems en de stoomrems vervangen. Anderzijds kon ook gestart worden met de schilderwerken en zo werd zowel het chassis als de ketel zelf al afgewerkt.

Buffet Genebos :

Op 8 maart werden de seingestellen van twee seinhuizen gedemonstreerd : het betreft de Siemens post te Winterslag (blok 13) en de Saxby-post te Waterschei (blok 15). Beide gestellen worden naar Genebos overgebracht en worden nog voor het eigenlijke ritseizoen opgesteld. Daar waar de Saxby-post (hiervan wordt een gedeelte met 12 handels en de bijhorende inklinking opgesteld) niet bedrijfsvaardig zal zijn, wordt de Siemens post (14 bedieningen) wel bedrijfsklaar opgesteld en het is de bedoeling om op langere termijn enkele seinen hiermee te bedienen.

Verder werden er twee vaste W.C.'s geplaatst in het buffetgebouw en zijn er een aantal toonkasten en een boekenstand gekonstrueerd. Als laatste punt werden de verworven banken uit het M1-rijtuig geplaatst en zo zal het buffet voor het seizoen praktisch volledig ingericht zijn.

* Seinuitrusting te Zolder :

Naast de beide bovengenoemde seingestellen, heeft de T.T.Z. nog de gestellen van Grimde (Siemens) en Waterschei (blok 16, Saxby) verworven en kunnen we ook de seinpalen op de verbinding Waterschei Winterslag rekupereren. Vooral het gestel uit Grimde is zeer interessant daar die gestel 7 bedieningen heeft en uitermate geschikt is voor een bediening van seinen te Zolder (vertreksporen).

* Loods te Zolder :

Tijdens het begin van het seizoen moet de loods te Zolder uitgebreid worden en moet er een definitieve vloerbedekking aangebracht worden om zo het werk te vergemakkelijken. Anderzijds moeten de nodige schouwen geplaatst worden opdat het mogelijk zou zijn om de stoomlokomotieven binnen op te stoken.

Als magazijn voor het gereedschap en als eet- en omkleedplaats wordt gedacht aan een gesloten goederenwagen of een container ingericht als werkplaats.

=====

Vooruitzichten :**** Fotorit op zondag 22 juni :**

Net zoals vorig jaar organiseert de T.T.Z. op zondag 22 juni een speciale fotorit. Geleerd door de onvolkomendheden van 1985, zal de tijdsduur ingekort worden en daarom start de rit zelf om 14.00 en duurt ongeveer drie uur. Hierbij worden er fotomogelijkheden geboden op de mijn zelf en op het parkoers naar Genebos. Hierbij wordt natuurlijk ook de kruising met de N.M.B.S. afgewacht.

Anderzijds is het ook mogelijk om het opstoken en de rangeringen te Zolder mee te maken en zo kunnen belangstellenden vanaf 10.30 de voorbereiding van een ritdag volgen.

De kostprijs voor deze fotonamiddag bedraagt 100 BF, het aantal plaatsen wordt beperkt tot ca. 50 personen, dit om de veiligheid niet in het gedrang te brengen.

**** N.M.B.S.-rit van 29 juni naar Zolder :**

Intussen werd de aangekondigde rit van de "Kempenland" enigszins aangepast en werd Bokrijk in het programma opgenomen. Zo rijdt de trein vanuit Leuven, Mechelen naar Antwerpen. Doch hier neemt hij de weg via Lier en Diest naar Bokrijk. Hier kunnen reizigers afstappen.

Nadien zet de 12.004 zijn weg verder via Winterslag naar Zolder en hier staat de T.T.Z. gereed om de mensen op te vangen. De reizigers hebben hier twee mogelijkheden :

a. te Zolder een korte rondrit maken over het emplacement van de mijn, met mogelijkheid tot het fotograferen van de stoomtrein en de lokomotieven van de mijn en nadien een aanvullende rit met het type 12 naar Mol, dit met enkele fotostops onderweg.

b. de grote rondrit met de T.T.Z., met name een rondrit over de mijn en een rit naar Genebos met onderweg verschillende fotostops en bezoek aan de tentoonstelling in opbouw te Genebos. Deze reizigers worden door de 12.004 terug opgepikt na terugkeer vanuit Mol.

De terugweg gaat dan via Winterslag, Bokrijk, Hasselt terug naar Leuven.

Voor de beide groepen reizigers bestaat er te Zolder een mogelijkheid om zijn middagmaal te nuttigen, er zijn broodjes beschikbaar, een frituur-restaurant ligt op 100 m van de ingang van de mijn.

Nuttige inlichtingen :

Vertrek te Leuven :	om 8.30
Terugkeer te Leuven :	om 19.00
Kostprijs :	Leuven-Bokrijk : 345 BF
	kinderen : 190 BF
	toegang bokrijk niet inbegr.
	Leuven-Zolder 450 BF
	kinderen : 250 BF
	rit met T.T.Z. inbegrepen
Ticketten :	te verkrijgen bij de spoorwegverenigingen (zie TTZ-agenda)

MUSEA

M.S.T.B.

Museumstoomtrein der twee Bruggen

Na de opknapbeurt van de Tubize, werd ook het buffetrijtuig aangepast. Het seizoen te Vilvoorde startte op 27 april en omvat 16 ritdagen. Opmerkelijke verandering is het invoeren van 5 gastronomische avondritten over het traject. Hierbij is het aantal reizigers beperkt tot 40 man.

Asvi

Lobbès - Thuin

Op 10 maart is het PCC-rijtuig van de NMVB terug in hun vaderland aangekomen, de Asvi had dit rijtuig (ex- 10409 van de NMVB) te Belgrado aangekocht en hier was dit rijtuig op 24 december 1985 vertrokken. Doch moeilijkheden met de douaneformaliteiten vertraagden de overbrenging.

Men hoopt dit rijtuig nog dit jaar te kunnen inzetten, doch enkele beschadigingen aan het draaistel kunnen voor problemen zorgen.

C.F.V.3V.

Mariembourg

De CFV3V kon te Clabecq een laatste stoomlokomotief redden voor hun toekomstig museum te Treignes. Vier andere stoomlokomotieven werden in de loop van januari 1986 ter plaatse gesloopt, dit ondanks het feit dat de TTZ belangstelling getoond had voor deze machines. Wel konden verschillende onderdelen door de CFV3V aangekocht om gebruikt te worden als reserveonderdelen of als didactisch materiaal.

Anderzijds werden te Mariembourg twee armseinen in gebruik genomen. De aandrijving ervan gebeurt door middel van een elektrische motor en een optisch bord vanuit de ex-Pruisische pakwagen.

=====

Voor verdere gegevens aangaande de ritdagen en openingsuren van de verschillende museumlijnen en musea verwijzen we naar het bijgevoegde "Retrorail"-folder van Febelrail.

=====

□ MODELBOUW □

** SCHAAL HO

- Lokomotieven :

OBB	Elektrische lokomotief reeks 1045 (rood)	Roco	43 533
MBS	Elektrische lokomotief reeks 1045 (rood-geel)	Roco	43 531
OBB	Elektrische lokomotief reeks 1063	Kleinbahn	
SBB	Elektrische rangeerlokotief reeks Ee 3/3	Roco	43 529
DRB	Elektrische lokomotief reeks EP 3/6	Trix	22 419
DB	Elektrisch ICE-treinstel reeks 410	Fleischm	4 460

- Rijtuigen :

Würt.	Sneltrainrijtuig 3de klasse type CCü	Roco	
SJ	Sneltrainrijtuig 1ste klasse type A 7	Roco	44 720
DB	City-bahn rijtuig met stuurpost type BDnrzf 784	Fleischm	5 123
DB	City-bahn rijtuig 1/2 de klasse type ABnrzb 772	Fleischm	5 124
DB	City-bahn rijtuig 2 de klasse type Bnrzb 778	Fleischm	5 125
OBB	Postrijtuig (oranje-creme)	Kleinb	

- Wagens :

OBB	VTB-ketelwagen voor zware stookolie	Roco	46 197
DB	Gesloten goederenwagen type Gbs 254	Roco	46 411
OBB	Rongenwagen type Kbmp	Kleinb	312
OBB	Ketelwagen voor stookolie "Schwechat"	Kleinb	

** Schaal n

- Lokomotieven :

DB	Elektrisch treinstel reeks ET 87	Trix	12 994
DB	Uitzichtstribwagen reeks 491 (Gläserer Zug)	Fleischm	7 410

=====

2. Nieuwe Belgische modellen :

-- Werkwagens omgebouwd uit ex DRB-rijtuigen

Liliput

Geruime tijd geleden bracht Liliput een DRB-rijtuig in Belgische versie uit. Er waren immers ten minste drie dergelijke rijtuigen na WO II in België achtergebleven (zie ook het rijtuig van de maand). Na hun loopbaan werden deze metalen rijtuigen gebruikt als dienstwagens van de directie M.

Op aanvraag van invoerder Dircken bracht Liliput nu ook deze dienstwagens in twee versies. Deze rijtuigen kenmerken zich aan een vloed van details en een modelgetrouwheid, te verwachten van Liliput. Maar ook de beschrifting werd zeer uitgebreid en zeer nauwkeurig nagebootst en is haarscherp. Ook de verschillen tot de vroegere versie werd volledig in acht genomen en zo werden enkele vensters in melkwit uitgevoerd en kreeg men ook de typisch zilveren daken.

Een opmerking valt echter op de keuze, een dienstwagen is wel gemakkelijk na te bootsen, doch (wil men de regels naleven) kan men deze rijtuigen niet in een trein invoegen. Met de wagens van Dackers heeft men precies meer modellen van dienstwagens als van wagens uit het kommerciële park en juist deze tendens komt niet ten gunste van de modelbouwers. Daarom als besluit dan ook een mooi afgewerkt model, een opmerkelijke verwezenlijking, maar wordt het niet eindelijk tijd om een "echt" rijtuigtype uit te brengen.

28 593 dienstwagen Dienst M-Zeebrugge
28 594 dienstwagen dienst MA-Schaarbeek

3. Aangekondigde modellen :

** Europa trading :

Na moeilijkheden in de firma, is de produktie terug gestart en kan men zich verwachten aan de aflevering van de al aangekondigde modellen (stoomlokomotief type 64, mengerswagens en de roldakwagens op Lima-basis). Op een later tijdstip worden ook de stellen reeks 43 gebouwd en geleverd.

Daarnaast worden de volgende modellen aangekondigd :

- * een open goederenwagen op Märklin-basis. Deze wordt uitgebracht als NMBS type E, reeks 1215
- * een cementwagen met pneumatische lossing op Lima-basis. Hiervan worden drie versies gemaakt :
 - uitgevoerd als NMBS-versie
 - uitgevoerd als versie van de firma S.V.K.
 - uitgevoerd als versie van de firma Abay in gele livree en gebruikt in de trein voor het plaatsen van de palen bij bovenleidingswerken.
- * een open goederenwagen op Roco-basis, geleverd zowel met oude als nieuwe nummering.

** Jocadis :

Opnieuw staan er hier enkele nieuwigheden op stapel. Deze zullen grotendeels nog dit jaar een definitieve vorm krijgen.

- * de dieselmotorstel reeks 46, dit als bouwkit
- * een herneming van de bouwkit voor de stoomlok type 53
- * een tweewassige motorwagen van de N.M.V.B.
- * een ombouwpakket voor de wijziging van het dak van de door Lima geleverde lokomotief reeks 11.
- * verder nog een typisch Belgisch station uit de Vlaamse, en één uit het Waalse gewest.

** Sommerfeld :

Tegen de nieuwigheden op de Nürnburger Messe in, kondigt deze firma nu de Belgische bovenleiding in model aan. De levering is voor eind '86 voorzien.

=====

De stelplaats HASSELT omstreeks 1960

Bijna iedere modelbouwer heeft op zijn baan een stelplaats nagebouwd, hoe klein ook eendergelijk depot voor stoomlokomotieven bestaat gewoonlijk uit een lokomotiefloods, een draaischijf en de behandelingssporen.

Door de Duitse gegevens en sporenplannen, is er een mis beeld ontstaan over de stelplaats in België. In tegenstelling met onze oosterburen, verschillen de Belgische depots grondig van de Duitse. Om dit te illustreren hebben we gekozen voor het sporenplan van de stelplaats Hasselt omstreeks 1960. Op dat ogenblik was er nog volop stoomtraktie in de Limburgse hoofdplaats, maar ook de dieseltraktie kende al zijn intrede.

In tegenstelling met Duitsland, kende België weinig of geen ronde lokloodsen en de draaischijf voor deloods was niet aanwezig. In Hasselt was er immers geen draaischijf en gebeurde het keren van de lokomotief over een keerdriehoek ten noorden van de rechthoekige lokloods. Daar waar de noordzijde nog steeds ingenomen werd door de stoomlokomotieven, was de zuidzijde ingepalmd door de nieuwe dieseltraktie. Alle loodssporen werden bereikt over een wisselverbinding, bediend door een eigen seinhuis. De verschillende sporen werden beveiligd door gelijkgrondse seinen.

De zuidzijde van de stelplaats werd ingenomen door de behandelingssporen en de kolenbunkers.

De behandeling van de stoomlokomotieven is voor elk land hetzelfde : na beeindigen van de dienst, komt de machine over spoor 19 naar de stelplaats, komt dan op spoor 14 of 16. Hier wordt de lokomotief van kolen voorzien door een spookraan die zich op spoor 15 beweegt. na de lading vervolgt de machine zijn weg naar de schouwput, waar de lagers en de toestellen onder het chassis gecontroleerd en bijgesmeerd worden.

na deze werkzaamheden, wordt de lokomotief naar spoor 12 gebracht. Hier wordt het vuur gereinigd en worden de watervorraden op peil gebracht. Op dat ogenblik is de machine klaar voor zijn volgende taak of kan hij afgesteld worden in of voor de lokloods. Waarschijnlijk zal de machine nog eerst gekeerd moeten worden en dit wordt bereikt door op te rukken naar het doodspoor 19 en zo via de keerdriehoek te wenden.

naargelang de noodwendigheid zal de machine de stelplaats verlaten via spoor 18 (richting station) of via doodspoor 19 naar deloods gebracht worden.

Behalve de keerdriehoek, kan deze stelplaats - in iets geringere vorm - gemakkelijke nagebouwd worden op de modelbaan en kan men komen tot een typisch Belgische situatie met zeer veel rangeermogelijkheden. naast de behandeling van stoomlokomotieven, heeft men ook de dieseltraktie, en opmerkelijk hierbij is dat de meeste lokomotieven van de stelplaats Hasselt in model verkrijgbaar zijn. Als voorbeeld voor de zomerregeling van 1960 kende Hasselt de volgende inzetreeksen :

Inzetreeks A :	type 29	10 plandagen	reizigersdienst
B :	type 29	2 plandagen	gemengde dienst
J :	type 201	8 plandagen	gemengde dienst
Jbis :	type 201	1 plandag	planton
K :	type 81	8 plandagen	goederendienst (lokaal)
L :	type 29	3 plandagen	goederen + reserve
n :	type 81	1 plandag	baantreinen
R :	type 53	2 plandagen	rangeringen vorming
T :	type 58	1 plandag	rangering groep A
U :	type 58	1 plandag	rangering kolenpark
V :	type 58	1 plandag	rangering wagenwerkplaats

Verder kwamen ook nog lokomotieven van andere stelplaatsen te Hasselt bevoorraden of keren, zo had men o.a. machines type 64 van Mol en motorwagen type 603 van Aarschot te Hasselt te gast.

=====

HISTORISCHE BLADZIJDE

Type 70 (van 1942)

Ex S.N.C.F.

Naast de overige (lijn)machines werden vanaf 1942 ook 10 tenderlokomotieven van het type O40 TB Sud-Est aan de N.M.B.S. toevertrouwd en deze machines kwamen naar Merelbeke. Hier werden ze vooral in de zware rangeerdienst, de lokale goederendienst en ook soms in de stoptreindienst ingezet. Deze machines gingen tegen het einde van de wereldoorlog naar Frankrijk terug.

Type 71 (van 1898)

ex K.P.E.V. G 7-1

Na de bouw van de 1'C lokomotieven van de bouwreeks G 5, verscheen een versterkte versie met vier gekoppelde assen en in 1893 verlieten de eerste machines van dit type G 7-1. Zoals gebruikelijk in deze periode waren het machines met twee cilinders en verzadigde stoom.

Van de ca. 1 200 lokomotieven kwamen er 156 machines na de eerste wereldoorlog in België en hier vormden ze vanaf 1925 het type 71. Deze machines werden vooral in de goederendienst ingezet en de voornaamste inzet kon men optekenen vanuit Antwerpen, Charleroi en Haine-St-Pierre. Praktisch gedurende gans hun loopbaan waren overal gemengde reeksen met het type 72.

Tegen het einde van de '20-er jaren doken ze ook op in het Gentse en even later ook te Jemelle.

In de dertiger jaren werden deze machines geleidelijk aan afgesteld, de overgebleven machines kregen gemakkelijker diensten en zo kreeg men minder uitgebreide inzetreeksen en een verdeling over praktisch het ganse net. Zo doken de typen 71 te Brussel, Mons en Tournai op.

Tijdens de tweede wereldoorlog werden deze lokomotieven teruggeroepen naar Duitsland en slechts een gedeelte kwam na de vijandelikheden naar België terug. Op dat ogenblik werden nog vier verdere machines in het NMBS-bestand opgenomen. Deze machines waren in dienst bij de Nord Belge en kregen bij de overname het type 74, dit om een afgifte aan Duitsland te vermijden. Vanaf 1946 werden ze bij het type 71 ingedeeld.

Na de tweede wereldoorlog was de inzet zeer beperkt, in 1946 waren er nog twee diensten te Luttre. Vanaf 1947 hield de effectieve dienst op. In 1949 werd de laatste lokomotief uit het effectief geschrapt.

Asindeling :	D	Roosterlengte :	2 250 mm
nummering :	7000 ... 7199	Roosterbreedte :	1 000 mm
	71.001-71.032	Roosteropp. :	2,25 m ²
Diameter cilinders :	520 mm	Keteldruk :	12 bar
Zuigerslag :	630 mm	Inhoud ketel :	5,980 m ³

Diameter drijfwielen :	1 250 mm	Inhoud stoomruimte :	2,130 m ³
Aantal kleine vlampijpen :	222	Opp. stoomafgifte :	8,57 m ²
Diameter kl. vlampijpen :	45/50 mm	Massa (rijvaardig) :	53 500 kg
Lengte vlampijpen :	4 500 mm	Massa (leeg) :	46 800 kg
Verwarmingsopp. haard :	10,75 m ²	Aslast : 1ste as :	13 300 kg
Verwarmingsopp. pijpen :	140,66 m ²	2 de as :	13 300 kg
Totaal verwarmingsopp. :	151,61 m ²	3 de as :	13 400 kg
		4 de as :	13 500 kg

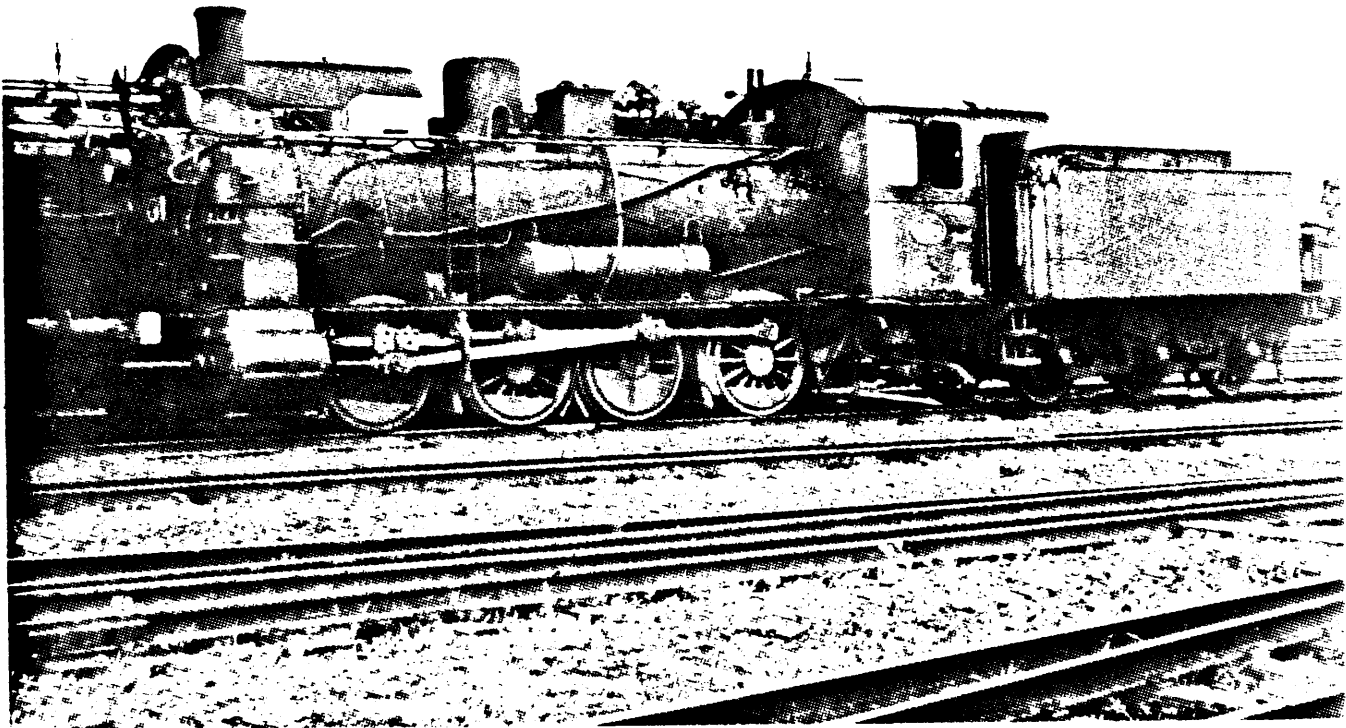


Foto K.J. Harder

Type 72 (van 1895)

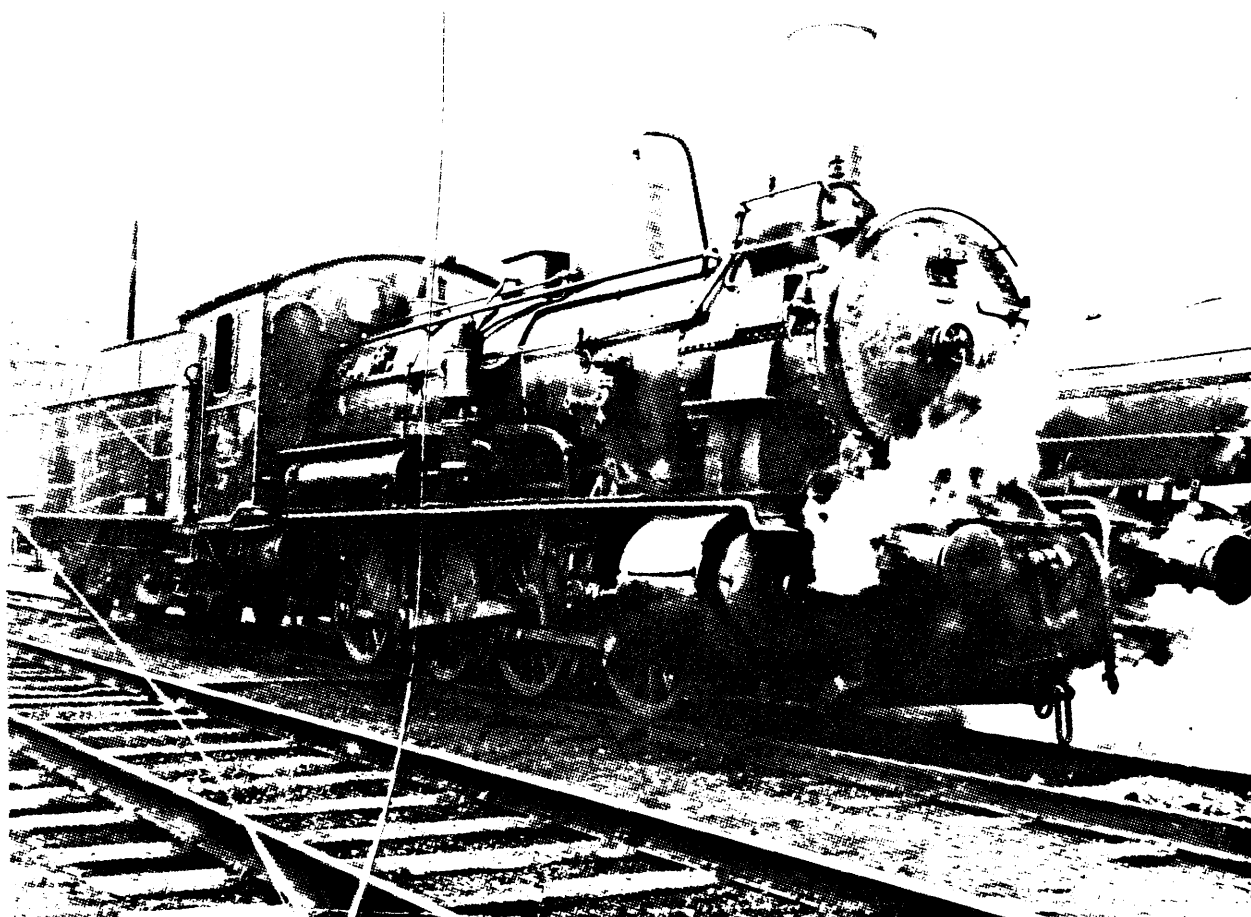
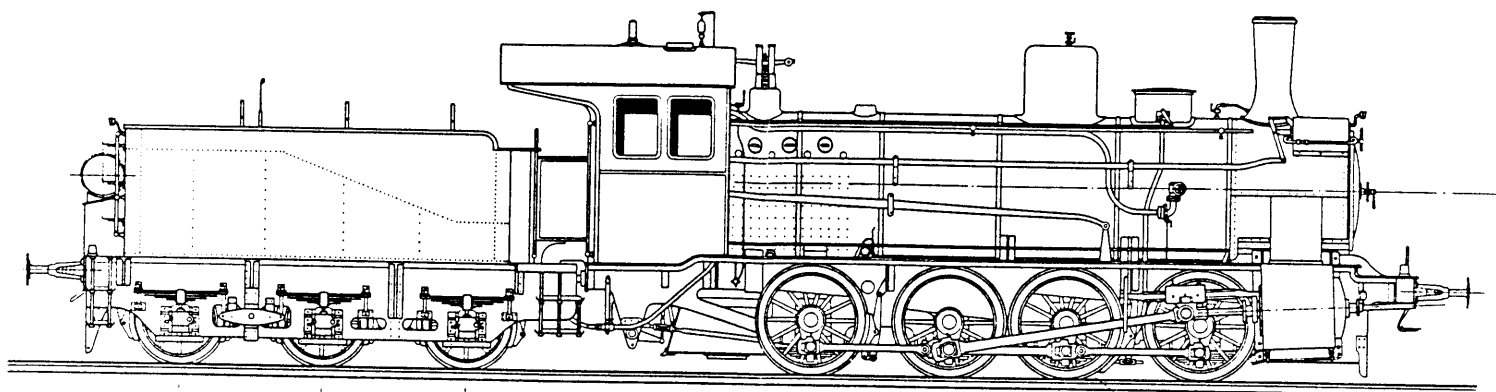
ex-K.P.E.V. G 7-2

Al twee jaar na de bouw van het type G 7-1, bouwde men een gelijkaardige lokomotief (met dezelfde ketel, chassis, maar men ging toen over tot een compound-machine, nochtans nog steeds met verzadigde stoom. Parallel met het type G 7-1 werden er meer dan 1 600 machines van dit type gebouwd. Na de eerste wereldoorlog kwamen er 141 machine in het bestand van de Etat Belge. De inzet van deze machines liep volledig parallel met het type 71, de meeste inzetreeksen voorzagen immers zowel machines type 71 als 72.

Al voor de tweede wereldoorlog werd een groter aantal machines buiten dienst gesteld. De overgebleven machines werden opgevorderd en na de oorlog werden de (nieuwe) nummers 72.002 tot 72.027 voorzien, doch slechts weinig machines hebben deze nummers gedragen 19 machines bleven vermist, 2 machines werden in Oostenrijk afgebroken, 2 machines ondergingen hetzelfde lot in Tsjecho-Slowakije.

Enkel de machines 72.004, 005 en 006 keerden naar België terug doch werden niet meer hersteld.

Anderzijds kreeg ook de Nord-Belge een lokomotief type G 7-2 en deze ontving het nummer 4636. Na overname werd deze machine het type 75 (nr 7536) en in 1946 kreeg deze lokomotief het nummer 72.001. Deze machine heeft nog sporadisch dienst gedaan in 1945 en werd nadien gebruikt als verplaatsbare ketel te Liège, dit tot in 1952.



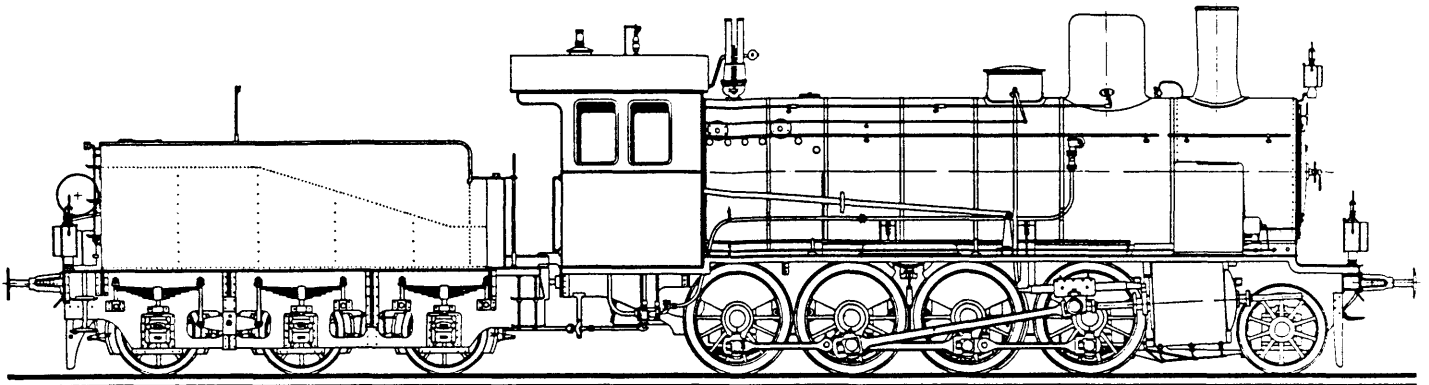
Asindeling :	D	Roosterlengte :	2 250 mm
nummering :	7201-7342	Roosterbreedte :	1 000 mm
	72.001-72.027	Roosteropp. :	2,25 m ²
Diameter drijfwielen :	1 250 mm	Keteldruk :	12 bar
Diameter cilinder (LD)	750 mm	Inhoud ketel :	4,850 m ³
Diameter cilinder (HD)	530 mm	Inhoud stoomkamer :	2,150 m ³
Zuigerslag :	630 mm	Opp. stoomafgifte :	8,20 m ²
Aantal kl. vlampijpen :	222	Massa (rijvaardig)	52 900 kg
Diameter kl. vlampijpen :	45/50 mm	Massa (leeg)	47 400 kg
Lengte vlampijpen :	4 100 mm	Aslast : 1ste as :	13 100 kg
Verwarmingsopp. haard :	10,32 m ²	2 de as :	13 200 kg
Verwarmingsopp. pijpen :	128,67 m ²	3 de as :	13 500 kg
Totaal verwarmingsopp. :	139,00 m ²	4 de as :	13 100 kg

Type 73 (van 1893)

Ex- K.P.E.V. G 7-3

Tergelijkertijd met het type G 7-2, ontstond een identieke machine, die echter uitgerust werd met een loopas vooraan. De reden hiervan was het feit dat hierdoor de asdruk verminderde en zodoende diverse zijlijnen bereiden konden worden. In de eerste periode werden er slechts 15 machines gebouwd, vanaf 1917 werden nog 70 verdere lokomotieven van dit type geleverd.

Na de eerste wereldoorlog kwamen er 17 dergelijke machines naar België en ze werden voornamelijk ingezet samen met hun zustermachines van de typen 71-72. Nog voor de hernummering van 1925 verdwenen al 6 machines de sporen, de overige machines werden het type 73, doch in 1929 waren alle machines al richting sloper afgevoerd.



Asindeling :	1'D	Roosterlengte :	2 310 mm
nummering :	7356-7380	Roosterbreedte :	1 000 mm
Diameter loopwielen :	1 000 mm	Roosteropp. :	2,31 m ²
Diameter drijfwielen :	1 250 mm	Keteldruk :	12 bar
Diameter cilinder (HD)	530 mm	Inhoud van de ketel :	5,98 m ³
Diameter cilinder (LD)	750 mm	Inhoud stoomruimte :	2,93 m ³
Zuigerslag :	630 mm	Opp. stoomafgifte :	8,32 m ²
Aantal kl. vlampijpen :	235	Massa (rijvaardig) :	56 900 kg
Diameter kl. vlampijpen :	45/50 mm	massa (leeg) :	49 700 kg
Lengte vlampijpen :	4 100 mm	Aslast : 1ste as :	6 200 kg
Verwarmingsopp. haard :	10,8 m ²	2 de as :	13 600 kg
Verwarmingsopp. pijpen :	133,2 m ²	3 de as :	12 400 kg
Totaal verwarmingsopp. :	144,0 m ²	4 de as :	12 400 kg
		5 de as :	12 300 kg

Type 74 (van 1901)

Ex K.P.E.V. G 5-4

Reeds vroeger werden bij de KPEV de typen G 5-1 tot G 5-3 geleverd, maar slechte rijeigenschappen noopten ertoe om een verbeterde versie van deze 1'C lokomotief (met twee cilinders en compound) uit te brengen. In het totaal werden 758 machines gebouwd en hiervan bleven er 112 na de eerste wereldoorlog in België. Oorspronkelijk (vanaf 1922) werden deze machines ingezet vanuit Muizen, Braine-le-Comte en Piéton, doch al vlug waaierte de inzet zich verder uit over het ganse land. De voornaamste streken waren hierbij Charleroi (met o.a. Monceau, Luttre en mariembourg), Muizen/Antwerpen-zuid, Ans en Hasselt (inzet Hamont).

Vanaf 1924 werden ze meer en meer teruggetrokken naar de vlakke lijnen en kwamen ze naar West-Vlaanderen (o.a. Brugge, Oostende en Kortemark). In 1925 werd het als type 74 aangeduid en vanaf 1927 werden de diensten gekoncentreerd in de beide Vlaanderen.

Vanaf 1930 waren Kortemark en Eeklo nog de enige stelplaatsen en hier zouden ze in 1931 definitief de sporen verlaten.

Asindeling :	1'C	Roosterlengte :	2 290 mm
nummering :	7400-7504	Roosterbreedte :	1 000 mm
Diameter loopwielen :	1 000 mm	Roosteroppervl :	2,29 m ²
Diameter driefwielen :	1 350 mm	Keteldruk :	12 bar
Diameter cilinder (HD)	500 mm	Inhoud van de ketel :	5,5 m ³
Diameter cilinder (LD)	750 mm	Inhoud van stoomruimte :	2,0 m ³
Zuigerslag :	630 mm	Opp. stoomafgifte :	8,3 m ²
Aantal kl. vlampijpen :	216	Massa (rijvaardig) :	55 100 kg
Diameter kl. vlampijpen :	45/50 mm	Massa (leeg) :	44 000 kg
Lengte vlampijpen :	4 124 mm	Aslast : 1ste as :	11 100 kg
Verwarmingsopp. haard :	10,8 m ²	2 de as :	14 600 kg
Verwarmingsopp. pijpen :	126,2 m ²	3 de as :	15 300 kg
Totaal verwarmingsopp. :	137,0 m ²	4 de as :	14 100 kg

Verbeteringen in ITZ aktueel 19 :

Type 66 : stelplaatsen zijn :

Liège (1928-31), Merelbeke (1929-WO II), Antwerpen-zuid (1931-40)
Muizen (1934-35), Oostende (1935-36), Oudenaarde (1939-WO II)

Latour (1941 - einde loopbaan), Berchem en Stockem, Merelbeke, Landen
(1942-43), Leuven en Oudenaarde

type 67 : reed nooit mee in de reeks van het type 64 (lengte te groot voor de draaischijven), doch werd gebruikt in de reeks van het type 10.

type 68 : nummering 6801 - 6825

type 69 : stelplaatsen zijn :

Brussel-noord en Oostende, nadien gekoncentreerd te Oostende.

Mons (eind 1924 - begin 1925)

Berchem (vanaf 1933-34)

de machines werden uit dienst genomen tussen 1946 en maart 1948, schrapping tussen juni 1948 en april 1949.

=====

Nummering		Type	Bouwer	Fabr.nr	In dienst	uit dienst	Opmerkingen
WO I	1931	1946					
2878			30	Cockerill	2323	/1901	1926-31
2879	01710		30	Cockerill	2324	/1901	WO I
2880			30	Cockerill	2325	/1901	1926-31
2881			30	Cockerill	2326	/1901	WO I
2882			30	Cockerill	2327	/1901	1926-31
2883			30	Cockerill	2328	/1901	1926-31
2884			30	Cockerill	2329	/1901	/1928
2885	01857		30	Energie	61	/1901	WO I
2886	01583		30	Energie	62	/1901	WO I
2887	01615		30	Energie	63	/1901	WO I
2888	(3018)		30	Energie	64	/1901	/1931
2889	01512		30	Energie	65	/1901	WO I
2890			30	Energie	66	/1901	1926-31
2891	01513		30	Energie	67	/1901	1926-31
2892	01584		30	Energie	68	/1901	WO I
2893	01736		32	Tubize	1287	/1902	WO I
2894	01514		32	Tubize	1288	/1902	WO I
2895		4695	32	Tubize	1289	/1902	04/1949
2896	01515		32	Tubize	1290	/1902	WO I
2897		4607	32	Tubize	1291	/1902	06/1948
2898		4598	32	Tubize	1292	/1902	06/1948
2899	01798		32	Tubize	1293	/1902	WO I
2900	01516	4400	32	Tubize	1294	/1902	06/1948
2901	01693	4401	32	Tubize	1295	/1902	07/1948
2902		4402	32	Tubize	1296	/1902	06/1948
2903			32	Tubize	1297	/1902	WO I
2904	01793	4404	32	Tubize	1298	/1902	06/1948
2905		4405	32	Tubize	1299	/1902	04/1949
2906		4406	32	Tubize	1300	/1902	04/1949
2907			32	Tubize	1301	/1902	WO I
2908		4408	32	Tubize	1302	/1902	06/1948
2909		4409	32	Tubize	1303	/1902	06/1948
2910		4410	32	Tubize	1304	/1902	04/1949
2911	01691	4411	32	Tubize	1305	/1902	04/1949
2912	01517		32	Couillet	1338	/1902	WO I
2913			32	Couillet	1339	/1902	WO I
2914		4414	32	Couillet	1340	/1902	04/1949
2915		4415	32	Couillet	1341	/1902	06/1948
2916	01822		32	Couillet	1342	/1902	WO I
2917		4417	32	Couillet	1343	/1902	04/1949
2918			32	Couillet	1344	/1902	WO I
2919		4419	32	Couillet	1345	/1902	11/1947
2920		4420	32	Couillet	1346	/1902	04/1949
2921		4421	32	Couillet	1347	/1902	08/1948
2922		4422	32	Couillet	1348	/1902	04/1949
2923	01674		32	Couillet	1349	/1902	WO I
2924	01518	4424	32	Couillet	1350	/1902	07/1948
2925	01519		32	Couillet	1351	/1902	WO I
2926	01520		32	Haine-St-Pierre	713	/1901	WO I
2927		4427	32	Haine-St-Pierre	714	/1901	07/1948
2928	01846	4428	32	Haine-St-Pierre	715	/1901	WO II
2929	01630	4429	32	Haine-St-Pierre	716	/1901	08/1948
2930		4430	32	Haine-St-Pierre	717	/1901	05/1948
2931		4431	32	Haine-St-Pierre	718	/1901	07/1948
2932		4432	32	Haine-St-Pierre	719	/1901	05/1949
2933		4433	32	Haine-St-Pierre	720	/1901	06/1948
2934		4434	32	Haine-St-Pierre	721	/1901	03/1949
2935		4435	32	Haine-St-Pierre	722	/1901	04/1949
2936	01705		32	Haine-St-Pierre	723	/1901	WO I
2937		4437	32	Haine-St-Pierre	724	/1901	07/1948
2938		4438	32	Haine-St-Pierre	725	/1901	04/1949
2939		4439	32	Haine-St-Pierre	726	/1901	04/1949
2940		4440	32	Haine-St-Pierre	727	/1901	07/1948
2941		4441	32	Haine-St-Pierre	728	/1901	06/1948
2942		4442	32	La Croyère	1394	/1902	07/1948
2943	01737	4443	32	La Croyère	1395	/1902	07/1948
2944	01521	4444	32	La Croyère	1396	/1902	04/1949
2945		4445	32	La croyère	1397	/1902	05/1948
2946			32	La Croyère	1398	/1902	WO I
2947		4447	32	La croyère	1399	/1902	04/1949
2948	01672		32	La croyère	1400	/1902	WO I
2949	01522		32	La croyère	1401	/1902	WO I
2950		4450	32	La croyère	1402	/1902	03/1949
2951			32	La croyère	1403	/1902	WO I
2952	01823		32	La croyère	1404	/1902	WO I
2953	01667		32	La croyère	1405	/1902	WO I
2954		4690	32	La Meuse	1723	/1902	04/1949
2955			32	La Meuse	1726	/1902	WO I
2956		4556	32	La Meuse	1727	/1902	06/1948
2957	01695		32	La Meuse	1728	/1902	WO I
2958		4658	32	La Meuse	1729	/1902	03/1949
2959			32	La Meuse	1730	/1902	WO I
2960	01523	4580	32	La Meuse	1731	/1902	04/1949
2961	01656		32	La Meuse	1732	/1902	WO I
2962		4502	32	La Meuse	1734	/1902	06/1948

1928 - GT nr 20

Nummering		type		Bouwer	Fabr.nr	in dienst	uit dienst	opmerkingen
WO I	1931	1946						
2963		4463	44.063	32	La Meuse	1734	/1902	06/1948
2964		4696	44.296	32	La Meuse	1735	10/1902	06/1948
2965	01738			32	La Meuse	1736	/1902	WO I
2966				32	La Meuse	1737	/1902	WO I
2967		4587	44.187	32	Carels	390	/1902	12/1948
2968		4668	44.268	32	Carels	391	/1902	04/1949
2969		4669	44.269	32	Carels	392	/1902	04/1949
2970		4670	44.270	32	Carels	393	/1902	04/1949
2971		4471	44.071	32	Carels	394	/1902	04/1949
2972	01524	4699	44.299	32	Carels	395	/1902	03/1949
2973	01800	4483	44.083	32	Carels	396	/1902	06/1948
2974	01585	4709	44.309	32	Carels	397	/1902	07/1948
2975		4675	44.275	32	Carels	398	/1902	03/1949
2976		4516	44.116	32	Carels	399	/1902	04/1949
2977		4710	44.310	32	Carels	400	/1902	04/1949
2978		4678	44.278	32	Energie	69	/1902	07/1948
2979		4509	44.109	32	Energie	70	/1902	08/1948
2980	01824	4680	44.280	32	Energie	71	/1902	06/1948
2981		4713	44.314	32	Energie	72	/1902	03/1949
2982	01698			32	Energie	73	/1902	WO I
2983	01525			32	Energie	74	/1902	WO I
2984	01526	4484	44.084	32	Energie	75	/1902	04/1949
2985		4485	44.085	32	Energie	76	/1902	06/1948
2986		4486	44.086	32	Energie	77	/1902	
2987	01740			32	Thiriau	19	08/1902	WO I
2988	01741			32	Thiriau	20	09/1902	WO I
2989	01840	4489	44.089	32	Thiriau	21	09/1902	07/1948
2990		4490	44.090	32	Thiriau	22	09/1902	04/1949
2991		4491	44.091	32	Thiriau	23	09/1902	07/1948
2992	01685	4492	44.092	32	Thiriau	24	09/1902	07/1948
2993		4493	44.093	32	Cockerill	2406	/1903	06/1948
2994	01694	4494	44.094	32	Cockerill	2407	/1903	07/1948
2995	01527	4495	44.095	32	Cockerill	2408	/1903	07/1948
2996		4496	44.096	32	Cockerill	2409	/1903	04/1949
2997		4497	44.097	32	Cockerill	2410	/1903	07/1948
2998		4498	44.098	32	Cockerill	2411	/1903	07/1948
2999	01802			32	Cockerill	2412	/1903	WO I
3000		4500	44.100	32	Cockerill	2413	/1903	07/1948
3001		4501	44.101	32	Cockerill	2414	/1903	04/1949
3002	01699			32	Cockerill	2415	/1903	WO I
3003	01528			32	Cockerill	2416	/1903	WO I
3004	01825			32	Cockerill	2417	/1903	WO I
3005	01803			32	Tubize	1330	/1903	WO I
3006				32	Tubize	1331	/1903	WO I
3007		4507	44.107	32	tubize	1332	/1903	04/1949
3008		4508	44.108	32	Tubize	1333	/1903	07/1948
3009	01675			32	Tubize	1334	/1903	WO I
3010				32	tubize	1335	/1903	WO I
3011	01587			32	Tubize	1336	/1903	WO I
3012				32	Tubize	1337	/1903	WO I
3013	01742			32	La Croyère	1406	/1903	WO I
3014	01706	4514	44.114	32	La Croyère	1407	/1903	04/1949
3015	01529	4515	44.115	32	La Croyère	1408	/1903	04/1949
3016				32	La Croyère	1409	/1903	WO I
3017		4517	44.117	32	La croyère	1410	/1903	06/1948
3018	01588			32	La Croyère	1411	/1903	WO I
3019		4519	44.119	32	La Croyère	1412	/1903	04/1949
3020	01733			32	La Croyère	1413	/1903	WO I
3021	01663			32	La croyère	1414	/1903	WO I
3022		4522		32	La Croyère	1415	/1903	
3023	01837			32	La Croyère	1416	/1903	WO I
3024	01530			32	La Croyère	1417	/1903	WO I
3025	01702			32	La croyère	1418	/1903	WO I
3026	01743	4526	44.126	32	La Croyère	1419	/1903	06/1948
3027	01847	4527	44.127	32	La croyère	1420	/1903	06/1948
3028		4528	44.128	32	La croyère	1421	/1903	07/1948
3029	01814	4529	44.129	32	La croyère	1422	/1903	09/1948
3030	01655	4530	44.130	32	La Croyère	1423	/1903	06/1948
3031				32	la croyère	1424	/1903	WO I
3032		4532		32	La Croyère	1425	/1903	
3033	01531	4533	44.133	32	Couillet	1354	/1903	07/1948
3034		4534	44.134	32	Couillet	1355	/1903	05/1949
3035	01618	4535	44.135	32	Couillet	1356	/1903	04/1949
3036		4536	44.136	32	Couillet	1357	/1903	06/1948
3037	01794			32	Couillet	1358	/1903	WO I
3038	01532	4538	44.138	32	Couillet	1359	/1903	07/1948
3039	01583			32	Couillet	1360	/1903	WO I
3040	01534			32	Couillet	1361	/1903	WO I
3041		4541	44.141	32	Couillet	1362	/1903	04/1949
3042		4542	44.142	32	Couillet	1363	/1903	04/1949
3043		4543		32	Couillet	1364	/1903	

Nummering	type		Bouwer	Fabr.nr	In dienst	Uit dienst	Opmerkingen	
	WO I	1931						1946
3044		4544	44.144	32	Couillet	1365	/1903	07/1948
3045	01744			32	Couillet	1366	/1903	WO I
3046		4596	44.196	32	Couillet	1367	/1903	04/1949
3047		4657	44.257	32	Couillet	1368	/1903	07/1948
3048		4448	44.048	32	Couillet	1369	/1903	06/1948
3049	01703	4449	44.049	32	Couillet	1370	/1903	03/1948
3050	01815			32	Couillet	1371	/1903	WO I
3051		4621	44.221	32	La Meuse	1768	/1903	07/1948
3052	01745			32	La Meuse	1769	/1903	WO I
3053				32	La Meuse	1770	/1903	WO I
3054		4714	44.314	32	La Meuse	1771	/1903	03/1949
3055	01804			32	La Meuse	1772	/1903	WO I
3056	01731			32	La Meuse	1773	/1903	WO I
3057	01657			32	La Meuse	1774	/1903	WO I
3058	01619	4719	44.319	32	La Meuse	1775	/1903	09/1947
3059	01795			32	La Meuse	1776	/1903	WO I
3060		4720	44.320	32	La Meuse	1777	/1903	06/1948
3061	01535	4661	44.261	32	La Meuse	1778	/1903	04/1949
3062	01536	4462		32	La Meuse	1779	/1903	
3063	01537			32	La Meuse	1780	/1903	WO I
3064		4513	44.113	32	La Meuse	1781	/1903	06/1948
3065	01707	4705	44.305	32	La Meuse	1782	/1903	04/1949
3066	01844	4666	44.266	32	La meuse	1783	/1903	08/1948
3067		4523	44.123	32	La Meuse	1784	/1903	07/1948
3068	01654	4569	44.169	32	Thiriau	31	05/1903	04/1949
3069	01816			32	Thiriau	32	06/1903	WO I
3070		4470	44.070	32	Thiriau	33	06/1903	05/1948
3071	01805			32	Thiriau	34	06/1903	WO I
3072		4512	44.112	32	Thiriau	35	06/1903	07/1948
3073	01746			32	Thiriau	36	06/1903	WO I
3074	01859	4574	44.174	32	Thiriau	37	08/1903	06/1948
3075	01687			32	Thiriau	38	08/1903	WO I
3076	01538	4676	44.276	32	Energie	81	/1903	04/1949
3077		4677	44.277	32	Energie	82	/1903	04/1949
3078	01678			32	Energie	83	/1903	WO I
3079		4679	44.279	32	Energie	84	/1903	06/1948
3080	01589			32	Energie	85	/1903	WO I
3081	01659	4681	44.281	32	Energie	86	/1903	07/1948
3082	01791			32	Biesme	16	/1904	WO I
3083	01827	4683	44.283	32	Biesme	17	/1904	04/1949
3084	01620	4684	44.284	32	Biesme	18	/1904	06/1948
3085		4685	44.285	32	La Croyère	1474	/1904	04/1949
3086		4686	44.286	32	La Croyère	1475	/1904	06/1948
3087				32	La Croyère	1476	/1904	WO I
3088		4688	44.288	32	La Croyère	1477	/1904	07/1948
3089		4689	44.289	32	La Croyère	1478	/1904	07/1948
3090	01580			32	La Croyère	1479	/1904	WO I
3091		4691	44.291	32	La Croyère	1480	/1904	03/1949
3092		4692	44.292	32	La Croyère	1481	/1904	04/1949
3093	01591	4693	44.293	32	La Croyère	1482	/1904	04/1949
3094	01660			32	La Croyère	1483	/1904	WO I
3095	01539			32	St-Léonard	1383	/1904	WO I
3096	01828			32	St-Léonard	1384	/1904	WO I
3097	01540	4697	44.297	32	St-Léonard	1385	/1904	06/1948
3098		4698	44.298	32	St-Léonard	1386	/1904	06/1948
3099	01806			32	St-Léonard	1387	/1904	WO I
3100		4700	44.300	32	St-Léonard	1388	/1904	06/1948
3101		4701	44.301	32	St-Léonard	1389	/1904	04/1949
3102		4702	44.302	32	St-Léonard	1390	/1904	04/1949
3103	01592	4703	44.303	32	St-Léonard	1391	/1904	04/1949
3104	01829	4704	44.304	32	Tubize	1392	/1904	06/1948
3105	01797			32	Tubize	1393	/1904	WO I
3106	01880	4706	44.306	32	Tubize	1394	/1904	04/1949
3107		4707	44.307	32	Tubize	1395	/1904	05/1949
3108	01541	4708	44.308	32	Tubize	1396	/1904	06/1949
3109	01593			32	Tubize	1397	/1904	WO I
3110	01542			32	Tubize	1398	/1904	WO I
3111	01506			32	Tubize	1399	/1904	WO I
3112	01543	4712	44.312	32	Tubize	1400	/1904	04/1949
3113	01652			32	Thiriau	45	09/1904	WO I
3114	01817			32	Thiriau	46	10/1904	WO I
3115		4715	44.315	32	Thiriau	47	10/1904	06/1948
3116	01853	4716	44.316	32	Thiriau	48	10/1904	04/1949
3117		4717	44.317	32	Couillet	1394	/1904	04/1949
3118		4718	44.318	32	Couillet	1395	/1904	04/1949
3119	01669			32	Couillet	1396	/1904	WO I
3120	01653			32	Couillet	1397	/1904	WO I
3121	01748	4721	44.321	32	Couillet	1398	/1904	04/1949
3122		4722	44.322	32	Couillet	1399	/1904	05/1949
3123		4723	44.323	32	Couillet	1400	/1904	07/1948
3124		4724	44.324	32	Couillet	1401	/1904	08/1948
3125	01679			32	Couillet	1402	/1904	WO I
3126	01594	4726	44.326	32	Couillet	1403	/1904	04/1949

Nummering	Type		Bouwer	Fabr.nr	In dienst	Uit dienst	Opmerkingen	
	WO I	1931						1946
3127		4583	44.183	32	Carels	422	/1904	04/1949
3128	01546			32	Carels	423	/1904	WO I
3129	01749			32	Carels	424	/1904	WO I
3130		4510	44.110	32	Carels	425	/1904	04/1949
3131	01661	4511	44.111	32	Carels	426	/1904	04/1949
3132	01547			32	Carels	427	/1904	WO I
3133		4403	44.003	32	Cockerill	2470	/1904	07/1948
3134	01548			32	Cockerill	2471	/1904	WO I
3135	01595	4425	44.025	32	Cockerill	2472	/1904	11/1948
3136	01750			32	Cockerill	2473	/1904	WO I
3137		4407	44.007	32	Cockerill	2474	/1904	07/1948
3138	01792	4518	44.118	32	Cockerill	2475	/1904	04/1948
3139		4639	44.239	32	Cockerill	2476	/1904	07/1948
3140		4640	44.240	32	Cockerill	2477	/1904	07/1948
3141				32	Cockerill	2478	/1904	WO I
3142		4412	44.012	32	Biesme	19	/1905	06/1949
3143	02101	4173	41.073	32S	St-Léonard	1398	/1905	03/1949
3144	01549	4504	44.104	32	Cockerill	2502	/1905	06/1948
3145	01550			32	Cockerill	2503	/1905	WO I
3146		4426	44.026	32	Cockerill	2504	/1905	06/1948
3147	01551	4487	44.087	32	Cockerill	2505	/1905	03/1949
3148		4418	44.018	32	Biesme	22	/1905	07/1948
3149	02102			32S	La Croyère	1510	/1905	WO I
3150		4168	41.068	32S	La Croyère	1511	/1905	07/1948
3151	02103	4151	41.051	32S	La Croyère	1512	/1905	05/1949
3152	02104	4152	41.052	32S	La Croyère	1513	/1905	03/1949
3153	02154	4153	41.053	32S	La Croyère	1514	/1905	06/1948
3154		4694	44.294	32	Haine-St-Pierre	873	/1906	04/1949
3155		4505	44.105	32	Haine-St-Pierre	874	/1906	04/1949
3156	01796			32	Haine-St-Pierre	875	/1906	WO I
3157		4557	44.157	32	Haine-St-Pierre	876	/1906	08/1948
3158		4588	44.188	32	Haine-St-Pierre	877	/1906	06/1948
3159	01818	4559	44.159	32	Haine-St-Pierre	878	/1906	04/1949
3160		4550		32	Cockerill	2543	/1906	06/1945
3161	01831			32	Cockerill	2544	/1906	WO I
3162		4482	44.082	32	Cockerill	2545	/1906	07/1948
3163	01596	4563	44.163	32	Cockerill	2546	/1906	03/1949
3164		4594	44.194	32	Cockerill	2547	/1906	07/1948
3165		4525	44.125	32	Cockerill	2548	/1906	04/1949
3166	01751	4456	44.056	32	Cockerill	2549	/1906	06/1948
3167	01832	4567	44.167	32	Cockerill	2550	/1906	04/1949
3168		4608	44.208	32	Cockerill	2566	/1906	07/1948
3169				32	Cockerill	2567	/1906	WO I
3170	01842			32	Cockerill	2568	/1906	WO I
3171		4591	44.191	32	Cockerill	2569	/1906	07/1949
3172	01752			32	Cockerill	2570	/1906	WO I
3173	01597	4423	44.023	32	Cockerill	2571	/1906	06/1948
3174	01621			32	Cockerill	2572	/1906	WO I
3175		4575	44.175	32	Cockerill	2573	/1906	07/1948
3176	01552			32	Cockerill	2574	/1906	WO I
3177				32	St-Léonard	1455	/1906	WO I
3178	01598	4599	44.199	32	St-Léonard	1456	/1906	04/1949
3179		4499	44.099	32	St-Léonard	1457	/1906	12/1946
3180	01599			32	St-Léonard	1458	/1906	WO I
3181	01553			32	St-Léonard	1459	/1906	WO I
3182	01554	4682	44.282	32	Energie	138	/1906	04/1949
3183	01753			32	Energie	139	/1906	WO I
3184		4603		32	Energie	140	/1906	
3185	01555	4645	44.245	32	Energie	141	/1906	04/1949
3186		4586	44.186	32	Energie	142	/1906	03/1949
3187		4687	44.287	32	Energie	143	/1906	07/1948
3188		4488	44.088	32	Energie	144	/1906	06/1948
3189	01622			32	Energie	145	/1906	WO I
3190	04721			18S	Haine-St-Pierre	812	/1905	WO I
3191	04571			18	Tubize	1415	/1905	WO I
3192	04416			18	Hanrez	615	/1904	WO I
3193		1801		18	Hanrez	616	/1904	
3194		1838		18	Hanrez	617	/1904	
3195	04528			18	Hanrez	618	/1904	WO I
3196	04417	1850		18	Hanrez	619	/1904	
3197	04453			18	Cockerill	2444	/1904	WO I
3198		1828		18	Cockerill	2445	/1904	
3199		1829		18	Cockerill	2446	/1904	
3200	04579			18	Cockerill	2447	/1904	WO I
3201				35S	Cockerill	2418	/1903	1921-26
3202				35S	Cockerill	2419	/1903	1921-26
3203	03416			35S	Cockerill	2420	/1903	1921-26
3204				35S	La Meuse	1877	/1904	1921-26
3205				35S	La Meuse	1878	/1904	1926-28
3206				35S	La Meuse	1879	/1904	1921-26
3207				35S	La Meuse	1880	/1904	1926-28
3208				35S	La Meuse	1881	/1905	WO I
3209	03418			35S	La Meuse	1882	/1905	1926-28
3210				35S	Energie	102	/1904	1926-28
3211				35S	Energie	103	/1904	1921-26

**** Er waren eens**

De Duitse lokomotieven na WO I **

In de historische bladzijden worden thans de ex-Duitse machines beschreven die na de eerste wereldoorlog naar België kwamen en hier een eigen typenummer kregen. Doch het verdrag van Versailles kende België een groter aantal machines toe, dan deze die hernummerd werden. Maar voor 1925 werd al een groter aantal lokomotieven, vooral deze die in kleinere reeksen toegekend waren, uit het bestand geschrapt.

Onder deze machines waren er een groter aantal machines van de Pruisische spoorwegmaatschappij (K.P.E.V.). Over het algemeen waren het grotere groepen, die dan ook meer kans hadden om bewaard te blijven. De onderstaande tabel geeft een overzicht aangaande het effectief van deze machines. Wel moet vermeld worden dat de eerste (officiële) lijst dateert van juli 1921 en dat de kans bestaat dat er nog enkele machines voor deze datum uit het bestand geschrapt werden.

EFFECTIEF BUITLOKS WO I (periode 7/1921 tot 1/2/1925)

TYPE Laderbahn	7/21	1/ 6/22	8/10/22	1/ 6/23	1/10/23	1/ 2/24	1/ 6/24	1/ 2/25	TYPE NMBS 1/ 1/25		
KPEV											
S2	1	1	1	1	---	---	---	---	---		
S5-2	9	9	9	---	---	---	---	---	---		
S6	42	44	42	38	38	42	42	42	T66		
S7	24	24	24	---	---	---	---	---	---		
S9	17	17	17	17	14	14	14	13	T69		
S10-0	17	34	34	34	34	34	34	34	T60		
S10-1	3										
S10-2	15										
P6	24	24	25	20	6	3	---	---	---		
P7	5	5	5	5	---	3	---	---	---		
P8	168	168	169	167	168	168	168	168	T64		
G3	41	41	41	114	---	---	---	---	---		
G4-1	34	131	131		28	---	---	---	---		
G4-2	86					---	6	---	---	---	
G4-3	10			---		---	---	---	---		
G5-1	26	199	189	189	138	22	17	13	T75		
G5-2	40								T75		
G5-3	24								T75		
G5-4	107								T74		
G5-5	107								107	105	T75
G7-1	156	297	319	319	302	153	137	301	T71		
G7-2	141								301	301	T72
G7-3	16								16	11	T73
G8	68	68	71	71	71	71	71	71	T80		
G8-1	581	575	581	575	575	575	575	576	T81		
G9	57	58	57	57	57	57	57	57	T79		
G10	35	35	43	43	33	32	32	32	T90		
G12	10	9	9	9	8	7	8	8	T92		
T7	1	1	1	1	---	---	---	---	---		
T9-1	7	7	7	---	2	---	---	---	---		
T9-2	9	6	6	12	---	---	---	---	---		
T9-3	81	84	88	84	86	83	83	81	T93		
T11	23	23	23	17	12	3	---	---	---		
T12	27	27	27	27	27	27	27	27	T96		
T13	18	18	18	18	18	18	18	18	T99		
T14	56	56	56	56	56	56	56	56	T97		
T15	6	6	4	4	---	---	---	---	---		
T16	53	53	53	53	53	53	53	53	T98		
T18	2	2	2	2	2	---	---	---	---		
TOT.	2040	2038	2052	1933	1728	1579	1663	1655			

naast de K.P.E.V. bezat Duitsland nog andere (lokale) maatschappijen en ook deze moesten een aantal lokomotieven aan de EB afstaan. Over het algemeen ging het echter over kleine aantallen, die al gedurende de eerste jaren uit het bestand geschrapt werden. De tabel op de volgende bladzijde geeft een overzicht van de effectieven van de Saksische, Beierse, Badense en Oldenburgse machines.

TYPE LANDERBAHN	7/21	1/ 6/22	8/10/22	1/ 6/23	1/10/23	1/ 2/24	1/ 6/24	1/ 2/25	TYPE NMBS 1/ 1/25
BAYEREN									
S 3/5h	2	2	2	2	---	---	---	---	---
S 3/6	3	3	3	3	---	2	---	---	---
C III	14	13	13	8	---	---	---	---	---
C IV	9	9	9	6	---	---	---	---	---
C VI	9	8	9	---	---	---	---	---	---
G 3/4N	2	3	3	12	11	---	---	---	---
E 1	2	1	2	---	---	---	---	---	---
G 4/5H	14	14	14	13	13	11	1	---	---
G 5/5	4	4	5	4	3	---	---	---	---
BADEN									
S IVe	2	2	2	2	2	---	---	---	---
T VIa	1	---	---	---	---	---	---	---	---
T VIc	13	15	13	13	---	---	---	---	---
G VIIIC	1	1	1	1	---	---	---	---	---
SAKSEN									
S XIIhv	1	---	1	1	---	---	---	---	---
P XIIh2	4	4	4	4	---	---	---	---	---
G Iv	2	2	2	1	---	---	---	---	---
G Vv	8	8	8	4	---	---	---	---	---
G XIv	11	11	11	11	5	---	---	---	---
T Vt	3	2	1	1	---	---	---	---	---
T XIVht	4	4	4	4	---	---	---	---	---
OLDENBU. C=G4/2 D=G7	7 9	16	16	10	---	---	---	---	---
TOT.BAYE	59	57	59	44	26	13	1	---	---
TOT.BADE	17	18	16	16	2	---	---	---	---
TOT.SAKS	33	31	31	26	5	---	---	---	---
TOT.OLDE	16	16	16	10	---	---	---	---	---
TOT.KPEV	2040	2038	2052	1933	1728	1679	1663	1655	
TOT.LAND	2165	2160	2174	2029	1761	1692	1664	1655	

Geen enkele van deze machines kreeg effectief een Belgische nummering, nochtans was voor sommige typen in het voorontwerp van hernummering een eigen type voorzien, doch de schrapping belette een effectieve beschrifting.

Zo had men de volgende typen in het voorontwerp :

Beierse C III : type 76
Beierse C IV : type 77

Ook enkele Belgische privé-maatschappijen kregen enkele "wapenstilstandslokomotieven" toegekend. Voor beide betreffende maatschappijen is het niet gekend of deze maatschappijen de lokomotieven zelf toegekend gekregen hebben, of dat ze deze machines voor 1921 van de EB overgekocht hebben.

nord belge :

Deze maatschappij kreeg 20 lokomotieven in zijn bestand, konkreet heeft men hier :

KPEV	G 7-1 :	5 stuks
KPEV	G 7-2	1 stuk
KPEV	T 12 :	3 stuks
Baden	T VI b	5 stuks
Baden	T X b	6 stuks

Mechelen - Terneuzen :

KPEV	G 5-4	1 stuk
KPEV	T 9-3	1 stuk

In een volgend nummer gaan we verder in op de diverse lokomotieven en hun standplaatsen gedurende deze periode.

** De lokomotief van de maand

De rangeerdiesels type 230 **

Al in het midden van de dertiger jaren, werden al diverse diesellokomotieven bij de Britse maatschappijen ingezet en hierbij hoorden ook de drieassige rangeermachines 7059 - 7068 die door de L.M.S. gebruikt werden. Doch door de tweede wereldoorlog werden deze machines door de War Department (WD) opgeëist en vanaf 1941 werden ze dan ook door deze dienst gebruikt. In 1942 verkocht de LMS vier machines die op dat ogenblik de nummers WD 19 - 22 kregen, twee jaar later werden de overige machines door de WD aangekocht en hernummerd als 213 - 218.

Tegen het einde van de wereldoorlog werden ze voor een tweede maal hernummerd en kregen hierbij het prefix 70... . Begin 1945 verlieten 4 machines Groot-Brittannië en ontscheeten in Frankrijk en na een korte periode in Frankrijk kwamen ze naar ons land. Twee machines (de 70213 en 70218) bleven hier, terwijl de twee overige machines (de 70 214 en 70217) door de NS afgehuurd werden om vergelijkende proeven te kunnen ondernemen met een diesel-elektrische versie van de LMS.

Deze machines werden door de NS als 521 en 522 gevoerd en reden o.a. te Maastricht, Utrecht en Amersfoort. Na de testen, besliste de NS tot het behoud van de diesel-elektrische versie en beide voornoemde machines kwamen terug naar België. Hier werden de machines - in huur - door de NMBS overgenomen en werden ingedeeld bij de stelplaats Antwerpen-zuid. Reden van deze stationering was het opkomen van de petroleumindustrie en hier zouden de diesellokomotieven duidelijk met minder gevaar ingezet kunnen worden dan de klassieke stomers.

Te Antwerpen werden twee machines gebruikt, de overige twee stonden reserve of reden baantreinen. Maar in 1951 werd een eerste lokomotief getransfereerd naar Brussel-zuid (stelplaats dieselstellen) en hier zorgde deze machine voor de interne rangeringen.

Begin 1952 werden de vier machines door de NMBS aangekocht en kregen vooreerst de nummers 230.01 tot 04, in 1954 werden ze hernummerd in 230.001 - 230.004.

Midden 1952 werden de overige drie machines naar Brussel-zuid overgebracht en werden ze gebruikt voor rangeringen te Brussel-zuid en vooral voor baantreinen bij de afwerking van de noord-zuid-verbinding.

Al in 1955 werd de 230.003 naar Ronet gebracht en zorgde er voor korte tijd voor de rangeringen in de CW Salzannes. In 1956 werden er twee nieuwe stelplaatsen aangeduid : één machine ging naar Leuven, dit voor de rangeringen in de CW Leuven, een andere machine werd te Landen gestationeerd en zorgde er voor de stationsrangeringen en voor lokale goederentreinen naar o.m. Orp.

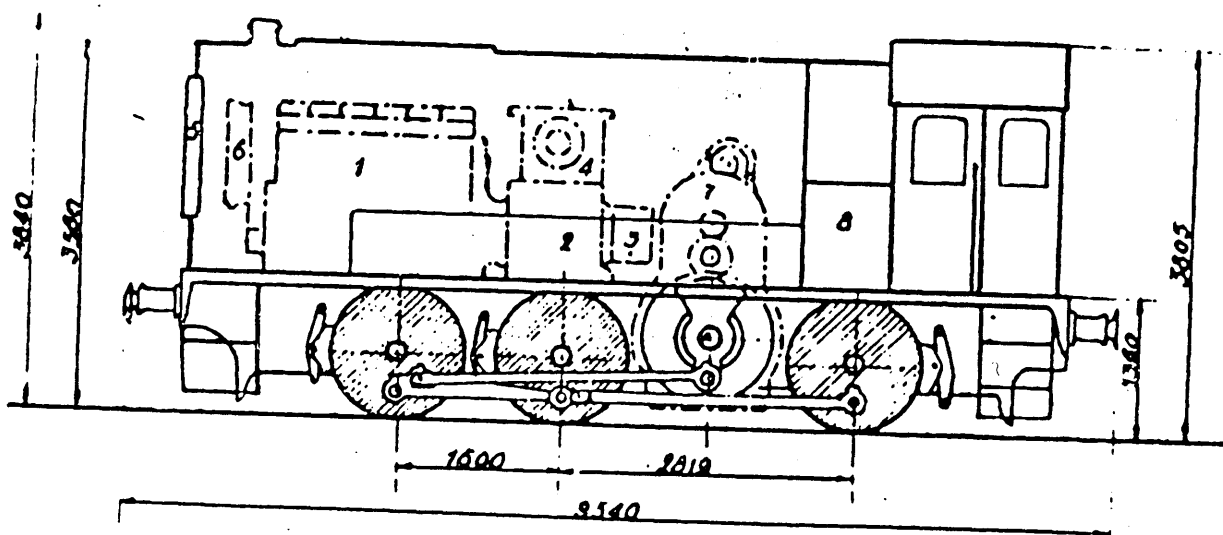
Enkel de 230.001 bleef te Brussel-zuid (AR) achter en het was ook deze machine die in maart 1958 als eerste uit het NMBS-bestand geschrapt werd. In 1960 werd de 230.002 voor korte tijd te Berchem gestationeerd en gebruikt bij rangeringen in de CW Mechelen.

In deze periode werd ook beslist om een nieuwe reeks lokotraktoren te bestellen en bouwschijf zou het type 230 worden en zodoende werden het "oude" type 230 hernummerd in 231.101 tot 231.103. De drie overgebleven machines slieden hun dagen te Leuven en Landen en de laatste machine werd in januari 1966 geschrapt.

-- Loopbaan --

LMS 7059 -- WD 213 -- WD 70 213	Bouwer :	Armstrong	
NMBS 230.01 -- 230.001	Levering :	/ /1935	
	Stelplaatsen	Antwerpen-zuid	- 16/05/52
		Brussel-zuid AR	16/05/52 - 16/03/58
	Schrapping	PV 80 ban 04/03/1958	
	Uit geschriften	16/03/1958	
LMS 7061 - WD 214 -- WD 70 214	Bouwer :	Armstrong	
NS 521	Levering :	/ /1935	
NMBS 230.02 -- 230.002 -- 231.101	Stelplaatsen	Antwerpen-zuid	- 17/09/52
		Brussel-zuid AR	17/09/52 - 31/05/57
		Landen	31/05/57 - 02/05/60
		Berchem	02/05/60 - 15/12/60
		Landen	15/12/60 - 02/02/62
		Leuven	02/02/60 - 05/03/60
		Landen	05/03/60 - 05/12/62
		Leuven	05/12/62 - 12/02/66
	Schrapping	PV 59 van 26/01/65	
	Uit geschriften :	12/02/66	
LMS 7064 -- WD 217 -- WD 70 217	Bouwer	Armstrong	
NS 522	Levering	/ /1935	
NMBS 230.03 -- 230.003 -- 231.102	Stelplaatsen	Antwerpen-zuid	- 18/04/52
		Brussel-zuid AR	18/04/52 - 31/03/55
		Ronet	31/03/55 - 01/12/55
		Landen	01/12/55 - 18/05/61
	Schrapping :	PV 131 van 26/04/1961	
	Uit geschr. :	18/05/1961	
LMS 7067 - WD 218 -- WD 70 218	Bouwer :	Armstrong	
NMBS 230.04 -- 230.004 -- 231.103	Levering	/ /1935	
	Stelplaatsen	Antwerpen-zuid	- /01/53
		Brussel-zuid AR	/01/53 - 01/08/57
		Leuven	01/08/57 - 08/09/61
		Landen	08/09/61 - 19/01/65
		Leuven	19/01/65 - 12/02/65
	Schrapping	PV 37 van /01/65	
	Uit geschr.	12/02/1965	

=====

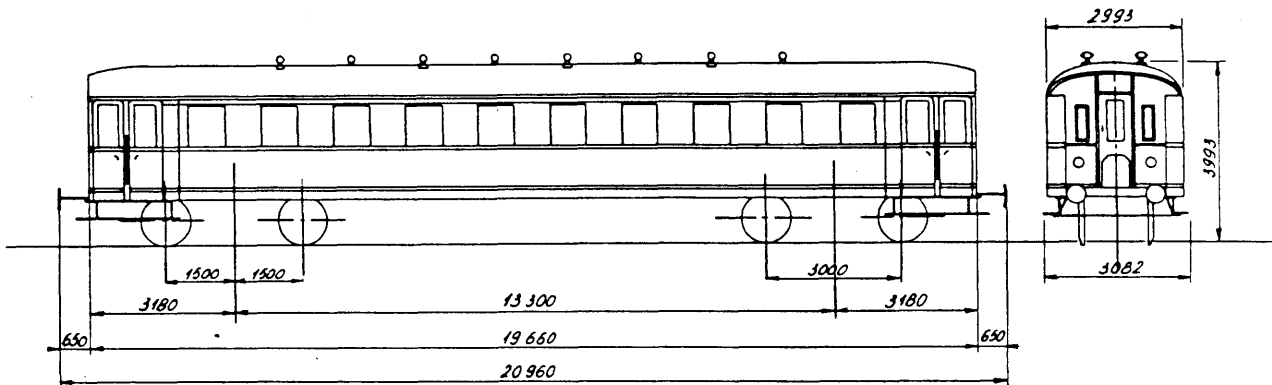


Technische kenmerken :

Algemeen :	massa :	52 000 kg
	voorraden : brandstof :	2 400 l
	motorolie :	250 l
	koelwater :	740 l
	vermogen :	350 pk
	maximale snelheid :	32 km/h
	diameter van de wielen :	1 300 mm
Kast :	bouwer :	Armstrong/1935
	remming :	rechtstreekse rem + automatische rem type Westinghouse
Dieselmotor :	Type :	6 LT D22 (licensie Sülzer)
	Werkingsprincipe :	viertakt
	injectie :	rechtstreeks
	starten :	met hoofdgenerator
	toerental :	875 omw/min
	aantal cilinders :	8 vertikaal in lijn
	boring :	220 mm
	zuigerslag :	280 mm
	massa :	4 085 kg
	injektiedruk :	250 bar
	gemiddelde snelheid van de zuigers :	8,15 m/s
Transmissie :	Bouwer :	Crampton - Parkinson
	Type :	elektrisch
	Werkingsprincipe :	weerstandregeling (automatisch)
	Aandrijving :	één traktiemotor die een valse as aandrijft. overbrenging van de kracht met drijfstan- gen.

** Het Rijtuig van de maand

De Duitse rijtuigen Type C 4i 30/34 **



Om de oude houten afdelingswagens te vervangen, bouwde de Deutsche Reichsbahn vanaf 1930 een groot aantal doorgangsrijtuigen, met kopdeuren en opgebouwd uit twee grote kompartimenten. De oorspronkelijke wagens droegen de aanduiding C 4i-30, doch deze rijtuigen werden tot aan het begin van de tweede wereldoorlog met geringe veranderingen verdergebouwd.

Na de tweede wereldoorlog bleven ten minste vier rijtuigen van dit type in België achter en deze werden voorlopig met de Duitse nummers (in de reeks 72 xxx) in dienst gesteld. Vanaf 1946 werd een Belgische nummering ingevoerd en hier werden alle Duitse metalen rijtuigen met deze kenmerken in de nummerreeks 87 3xx ingedeeld. Anderzijds was ook een analoog rijtuig van een latere bouwreeks in België achtergebleven en dit rijtuig werd in analoge wijze ingenummerd.

Al deze rijtuigen, die een zekere gelijkenis vertoonden met de Kl-rijtuigen, werden vooral in de lokaaldienst ingezet, meestal gebruikte men ze als versterkingswagen(s) voor de spitsuurtreinen. Zo waren deze rijtuigen o.m. te gast te Schaarbeek en Liège-Guill.

Bij de ruil in juni 1950 werden twee van de vijf rijtuigen met de DB omgewisseld, de drie overige bleven in België in dienst tot in de zeventiger jaren. Op dat ogenblik ontdeed men zich echter van de al te kleine reeksen maar de kast was nog in voortreffelijke staat. Hierdoor viel de beslissing om deze rijtuigen om te bouwen tot dienstwagens.

Twee van de drie wagens vertoefden lange tijd te Brussel-Leopoldswijk, de derde sleet zijn loopbaan te Schaarbeek. Sinds enkele jaren is één van deze rijtuigen opgedoken te Zeebrugge.

Loopbaan :

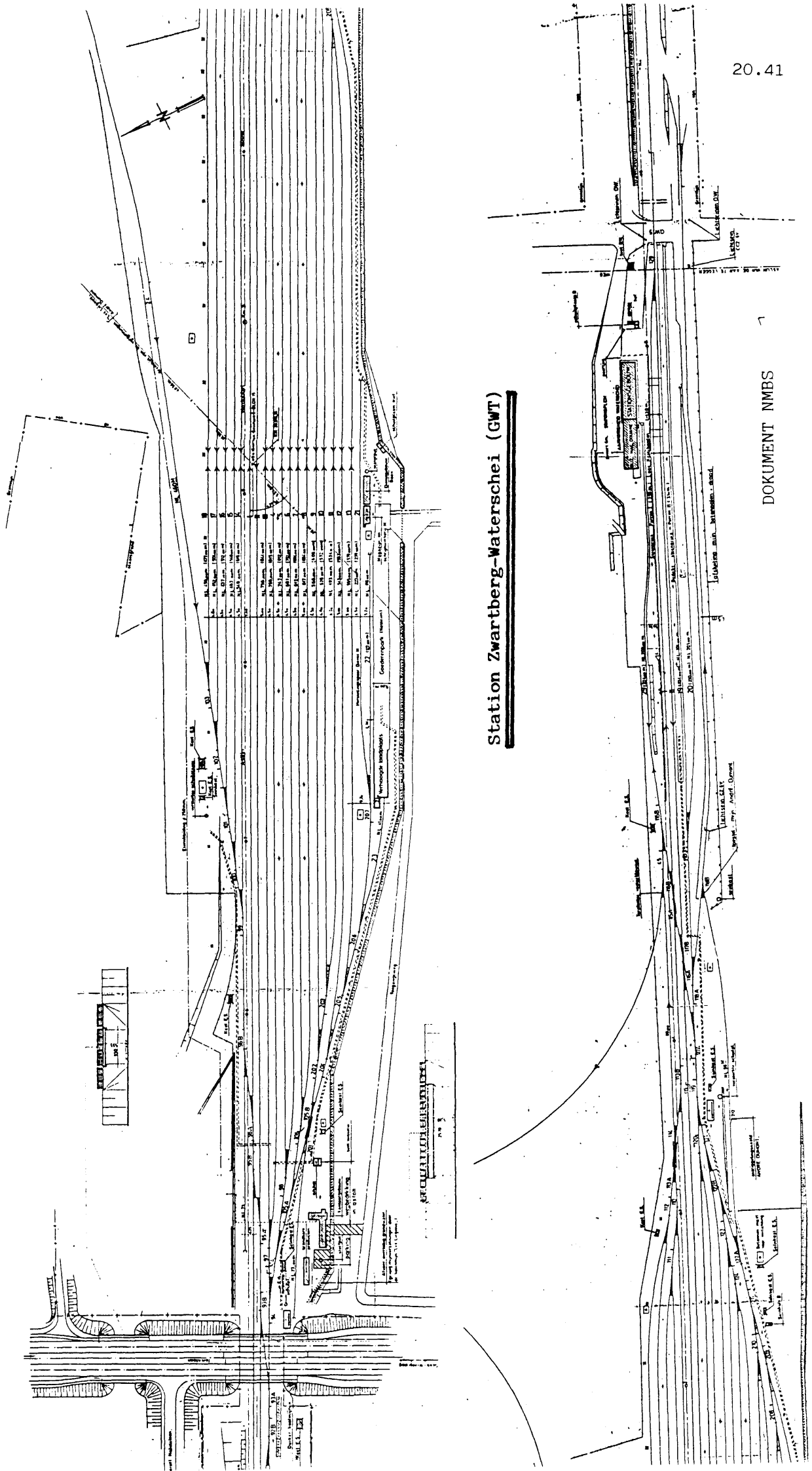
Nummering :

URB	72 745	72 404	72 475	73 333	72 111
directie	Karlsruhe	Kiga	Halle	Halle	Münster
NMBS	1945-1946 1946-1956 1956-197.	47 301 87 301	87 302	87 306 87 306	47 309 47 315 87 307
UIC	50 88 29	66 401-2		66 402-0	22 803 66 403-8
Bouwer	Linke-Hofm	Fuchs	Man	Man	Linke-Hofm.
Bouwjaar	1931	1930	1930	1934	1930
Type	C 4i-30	C 4i-30	C 4i-30	C 4i-34	C 4i-30
Terug naar DB		06/1950		06/1950	
Schrapping NMBS	14/09/72		14/06/74		14/02/73

Kenmerken :

Lengte :	20 960 mm
Breedte :	3 082 mm
Hoogte (totaal)	3 993 mm
hoogte Vloer :	1 025 mm
Afstand tussen draaistellen	13 300 mm
Radstand binnen draaistel	3 000 mm
Type draaistellen :	Görlitz
Massa :	35 100 kg
Aantal plaatsen : 3de klas	84
Aantal WC's	2
verwarming	stoom
	=====

vanaf 1956 : 2de klasse



Station Zwartberg-Waterschei (GWT)

DOKUMENT NMBS

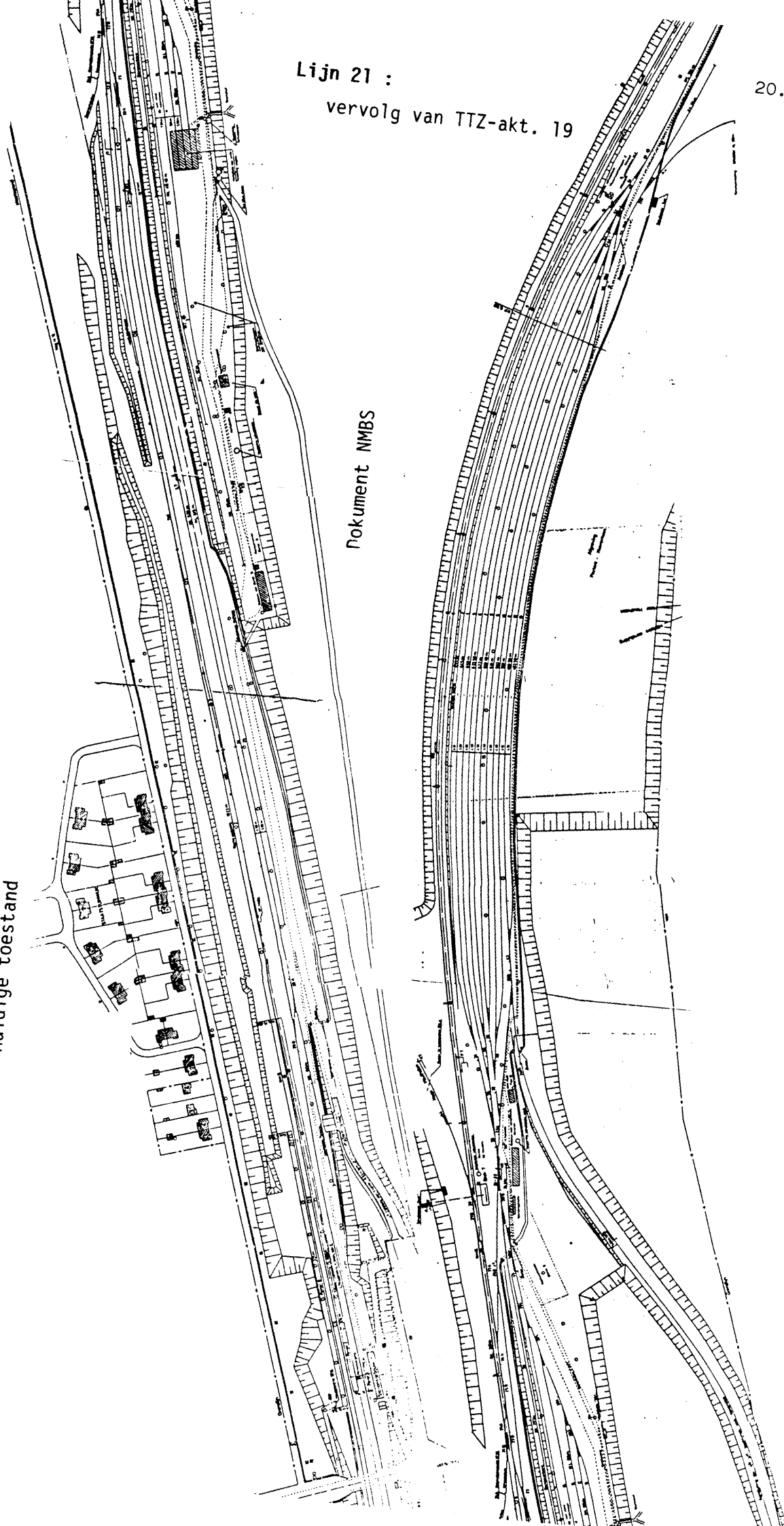
Station Winterslag

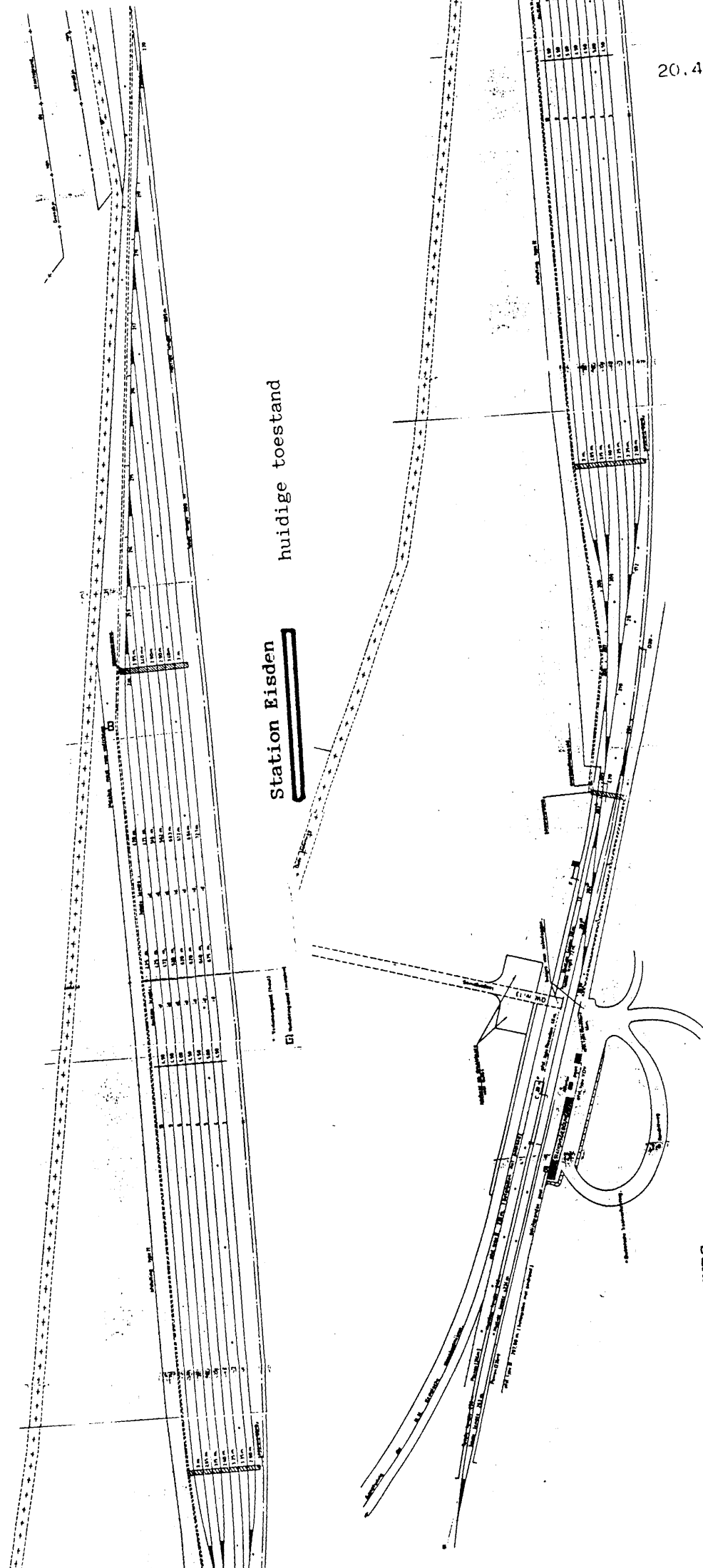
Huidige toestand

Lijn 21 :
vervolg van TTZ-akt. 19

20.42

Dokument NMBS





Station Eerden huidige toestand

document NMBS

Lijn 22 : Tienen - Drieslinter - Diest

Geschiedenis : Deze lijn maakte deel uit van de verbinding Tienen - Diest - Mol. Deze werd door de "Banque de Belgique" gebouwd in opdracht van de Etat Belge. Ze werd geopend op 27 mei 1878. Diest Leopoldsborg werd later de lijn 17, Leopoldsborg - Mol werd een deel van de lijn 15.

In 1958 werd het reizigersverkeer op deze lijn afgeschaft, in de zestiger jaren werd het grootste gedeelte van de lijn gesloten. Thans blijft enkel nog het baanvak Tienen-Grimde over.

Lengte : 33,2 km

Stations en stopplaatsen :

FTL	FTNN	Tienen	km 0,0
LIM	LIM	Grimde	km 4,3
LIE		Oplinter	km 7
LNL		Neerlinter	km 10
GDR		Drieslinter	km 12
MBD		Budingen	km 16
LGZ		Geetbets	km 19
LHE		Halen	km 25
		Zelk	km 27
		Webbekom	km 29
FDT	FDT	Diest	km 33,2

Vertakkingen : Y Neerlinter km 12,1 richting lijn 23 (Drieslinter-St-Truiden)

Industriaansluitingen :
te Grimde km 4,7 Suikerfabriek van Tienen
km 4,8 Citrique Belge NV

Afschaffen van reizigersverkeer :

1 juni 1958

Uitbreken van de lijnen

1968 Grimde - Neerlinter
1966 Neerlinter - Drieslinter - Halen
1965 Halen - Diest

22		Tienen - Drieslinter - Diest												22	
K		3603	3746	3803	3805	3753	3757	3810	3763	3814	3767	3830	3769	3834	
0	Tienen	4.18	4.37	5.13	6.32	7.39	9.27	12.49	14.13	16.50	18.27	19.46	20.0	19.46	
4	Grimde	4.23	4.42	5.18	6.37	7.44	9.32	12.41	14.16	16.55	18.33	19.52	20.0	19.52	
7	Oplinter	4.27	4.46	5.22	6.41	7.48	9.36	12.51	14.22	16.55	18.38	19.57	20.0	19.57	
10	Neerlinter	4.31	4.50	5.26	6.45	7.52	9.40	12.55	14.26	16.55	18.31	19.50	20.0	19.50	
12	Drieslinter	4.35	4.54	5.30	6.49	7.56	9.44	12.59	14.30	16.57	18.47	19.52	20.0	19.52	
16	Budingen	5.0	5.19	5.55	6.74	7.81	9.69	12.74	14.31	16.57	18.52	19.57	20.0	19.57	
19	Geetbets	5.10	5.29	5.65	6.84	7.91	9.79	12.84	14.41	16.57	18.52	19.57	20.0	19.57	
25	Halen	5.18	5.37	5.73	6.92	7.99	9.87	12.92	14.49	16.57	18.52	19.57	20.0	19.57	
33	Diest	5.29	5.48	5.84	7.03	8.10	9.98	13.03	14.51	16.57	18.52	19.57	20.0	19.57	

22		Tienen - Drieslinter - Diest												22	
K		3803	3746	3803	3805	3753	3757	3810	3763	3814	3767	3830	3769	3834	
0	Tienen	3.48	4.41	5.15	6.43	7.41	9.7	12.38	16.27	18.17	19.43	20.0	19.43	19.43	
4	Grimde	3.54	4.47	5.21	6.49	7.47	9.13	12.44	16.33	18.23	19.49	20.0	19.49	19.49	
7	Oplinter	3.59	4.51	5.25	6.53	7.51	9.17	12.48	16.38	18.27	19.53	20.0	19.53	19.53	
10	Neerlinter	4.4	4.55	5.29	6.57	7.55	9.21	12.52	16.43	18.31	19.57	20.0	19.57	19.57	
12	Drieslinter	4.4	4.59	5.33	7.1	7.59	9.25	12.56	16.47	18.35	19.61	20.0	19.61	19.61	
16	Budingen	5.0	5.6	6.34	7.11	8.0	9.40	12.57	16.50	18.37	19.63	20.0	19.63	19.63	
19	Geetbets	5.6	6.2	6.94	7.17	8.6	9.46	12.58	16.56	18.43	19.69	20.0	19.69	19.69	
25	Halen	5.15	5.75	6.47	7.26	8.15	9.55	12.59	16.6	18.52	19.7	20.0	19.7	19.7	
33	Diest	5.24	5.84	6.56	7.35	8.23	10.4	12.6	16.64	18.56	19.8	20.0	19.8	19.8	

Uittreksels van reisgids van 05/46 (links) en zomer 49 (boven)

Verbetering in TTZ-aktueel 19 :

- * opening van St-Truiden - Hasselt : op 3/12/1847 (op 1/10/1856 exploitatie overgedragen aan de A.M.)
- * afschaffing reizigersdienst Bokrijk-Genk-As (oud traject) op 10/05/1940, lijn opgebroken in 1943
- * afschaffing reizigersdienst Y Boksbegheide-As-Eisden op 29/05/1983

**** De inzetreeks van de maand**

de reeks B van Tienen van 03/06/56 **

Op de volgende bladzijde werd een originele reeks afgedrukt, nl de reeks B van de (kleine) stelplaats Tienen. Deze beurtregeling ging in op 3 juni 1956, een periode van sterke rekonversie en afschaffing van vele lokale spoorlijnen.

Voor we deze reeks iets beter gaan analyseren, is het nuttig om het ganse dienstenpakket van Tienen even door te nemen.

Reeks A : 10 lokomotieven type 31 de hoofdreeks omvat vooral reizigersdiensten tussen Tienen en Ramillies/namur, Tienen Tongeren en Tienen-Liège. Verder nog diverse lokale goederentreinen.

Reeks B : zie verder

Reeks J : 1 lokomotief type 31 : Eén reizigersdienst naar Ramillies en enkele lokale goederentreinen naar o.a. Landen, Grimde en Jeuk

Reeks D : loodsdiens loodsing van enkele treinen tussen Tienen en Tongeren.

Reeks R : 1 lokomotief type 41 : rangeerdienst te Tienen

De afgedrukte reeks omvat de diensten voor één enkele lokomotief type 41, die in drieploegenstelsel gereden wordt. Deze reeks is een afzwakking van vorige inzetreeksen, waarvoor vooral diensten tussen Tienen en Tongeren gereden werden. Deze zijn vooral op de lokomotieven type 31 overgegaan en zodoende moet het type 41 zich bezig houden met de kruimels uit de reeks A. De 41-er rijdt in deze reeks vooral reizigersdiensten en komt hierbij te St-Truiden en Diest. Op zaterdag gaat het dan vanuit Diest naar Hasselt en Landen

Vanuit Diest worden ook de bedieningsgoederentreinen naar Scherpenheuvel en Testelt gereden.

Verklaring van de tekens op de inzetreeks :

Indeling : kolom 1 : ingezette lokomotief
 kolom 2 : treinnummer en ritdag
 kolom 3 : vertrekstation
 kolom 4 : bestemming
 kolom 5/6 : vertrektijd/ aankomsttijd
 kolom 7 : dienstduur van de machinist en stoker
 kolom 9 : afgelegde afstand van de lokomotief per dienst

Afkortingen : SD : rijdt niet op zondag ; S rijdt op zaterdag ; D : rijdt op zondag ; LMV : rijdt op maandag, woensdag, vrijdag
 MaJS : rijdt op dinsdag, donderdag en zaterdag

 hlp : machinist en stoker gaan naar hun bestemming - waar hun lokomotief staat - per gewone reizigerstrein

 TR : totaal van de reeks (zowel dienstduur als afgelegde afstand)

 GP : gemiddelde prestatie (idem)

 : dienst wordt overgenomen van of door het gegeven
 bv. Blc : dienst Blc volgt

□ INDUSTRIE □

* K.S. Zolder :

Vanaf eind maart werd de elektrische traktie naar het steenstort opgedoekt en werd de bovenleiding zonder spanning geplaatst. Reden hiervan is het starten van de werkzaamheden aan de nieuwe transport band tussen de mijn en het stort. Hiervoor was het nodig een gedeelte van de bovenleiding te demonteren. Deze band moet tegen oktober in bedrijf zijn.

In deze tussenperiode wordt de traktie naar het steenstort verzekerd door diesellokomotieven. Om dit gestegen vervoer te kunnen verwerken, heeft de mijn een verdere diesellokomotief tweedehands-aangekocht. Net zoals de overige machines betreft het een machine gebouwd door *Brissoneau & Lotz* (analoog als het Franse type BB 63 000). Deze lokomotief, die op de volgende bladzijde uitvoeriger besproken wordt, draagt het nummer 14.

De beide elektrische lokomotieven staan thans te Zolder afgesteld. De T.T.Z. wil één van deze machines verwerven om deze industriële elektrische traktie voor het nageslacht te behouden.

* K.S. Winterslag :

Thans zijn er proefnemingen om de treinen in te mijn zelf te laten afhalen door N.M.B.S.-lokomotieven (zie ook NMBS-aktueel). Dit zal tot gevolg hebben dat de diesellokomotieven buiten dienst gesteld kunnen worden. De twee machines van *Brissoneau* zouden op dat ogenblik de *Cockerill* machines te Eisden vervangen. De ABR-lokomotieven anderzijds zullen te koop aangeboden worden.

* ex-Koolmijn Patience & Beaujonc te Glain

Naast de afgestelde stoomlokomotieven (reeds voorgesteld in TTZ-akt.) heeft men hier nog twee interessante diesellokomotieven in dienst. De eerste werd door Moës te Waremmé in 1962 gebouwd en staat sindsdien in bedrijf. In 1968 kocht men bij de *Charbonnage van Milmort* een tweede diesellokomotief. Opmerkelijk hierbij was het feit dat het een omgebouwde stoomlokomotief betreft. In plaats van de ketel werd een Mercedes-dieselmotor ingebouwd en deze drijft één van de drie assen. De (oude) koppelstangen zorgen voor de aandrijving van de overige assen.

Dagelijks is er één machine in dienst en deze is gemakkelijk te fotograferen langs de NMBS-spoorlijn die deze aansluiting met Ans verbindt.

*** Schroothandelaar Stevens (Genk)**

Sinds een vijftal maanden heeft dit bedrijf zijn oude diesellokomotieven (FUF Haine-St-Pierre) vervangen door een Cockerill-diesel. Deze werd aangekocht bij de Tiense suikerraffinaderij.

Anderzijds heeft deze firma 3 elektrische stellingen reeks 455 bij de DB aangekocht, dit voor sloping. Deze stellingen (455 101, 455 102 en 455 108) werden op 17 februari 1986 van Heidelberg naar Montzen gesleept. Op 17 april reden ze verder naar Genk. Sleeplokomotief was hierbij de 5518. Te Genk (Langerlo) zelf werden ze uitgerangereerd door de 6075 van Hasselt.

*** De diesel-elektrische lokomotieven van de K.S. :**

Meer en meer gaan de Limburgse mijnen over tot een eenheidslokomotief, nl. de vierassige machines, analoog aan de SNCF-machines reeks BB 63 000. Al deze lokomotieven worden door de K.S. tweedehands aangekocht, meestal bij Usinor in Frankrijk.

Al zeer vroeg waren de steenkoolmijnen overgegaan tot het verdieselen van hun bedrijf, doch elke zetel koos zijn eigen oplossing : Zolder ging over op de aankoop van 5 vierassige diesellokomotieven van Montmirail, Eisden en Beringen kozen voor Cockerill dieselloks en even later volgde ook Waterschei deze beslissing. Winterslag koos vroeger reeds voor een type gebouwd door Haine-St-Pierre.

Het was opnieuw Zolder die voor het eerst voor vervanging van zijn diesellokomotieven stond en nu viel de keuze op een aantal boventallige machines bij o.a. Usinor. Deze lokomotieven werden in grote getale gebouwd voor de Franse industrie, doch ook de SNCF betoonde belangstelling voor deze machines en liet een groot aantal machines voor de zware rangeerdienst nabouwen.

Ondanks het feit dat verschillende bedrijven bij de bouw betrokken waren, was het toch Brissonneau & Lotz die het leeuwenaandeel leverde. In tegenstelling met de andere konstruktors koos men voor de aandrijving voor een diesel-elektrische transmissie.

Het chassis is een monobloc-plaat, geplaatst op 4 zware langspromen met een hoogte van 360 mm. Op dit chassis worden dan alle onderdelen en de verhoogde bestuurderskabine ondergebracht.

De voorste motorkap herbergt voornamelijk de dieselmotor en de koelgroep. Verder is hier ook de hoofdgenerator aanwezig.

Voor de dieselmotor werd een beroep gedaan op de Société Alsacienne de Construction de Matériel de chemins de fer (SACM).

Ook hier werd gekozen voor robuustheid en gebruikte men een diesel met 6 cilinders in lijn en een vermogen van 445 kW.

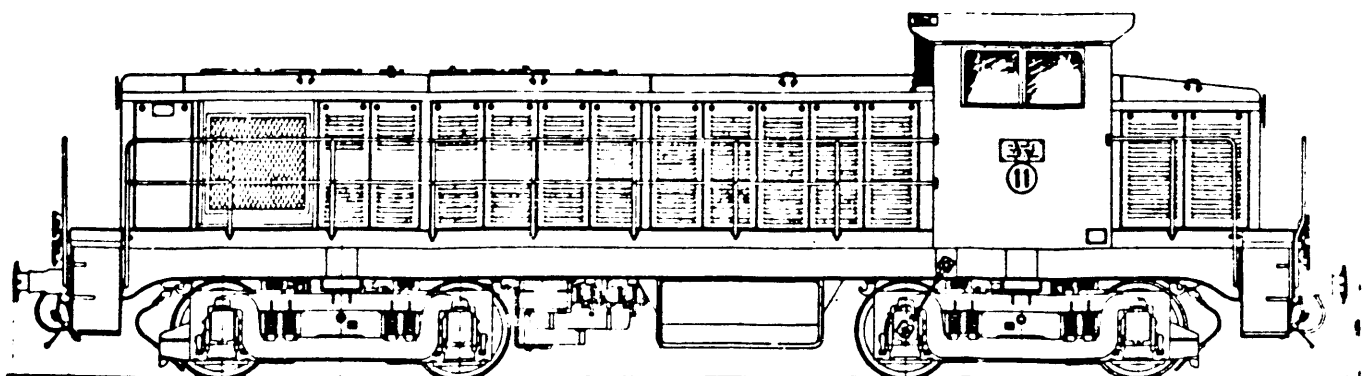
Technische kenmerken :

Asindeling :	B ⁰ B ⁰
Totale lengte :	14 680 mm
Afstand tussen de draaistellen :	7 500 mm
Radstand binnen draaistellen :	2 600 mm
Diameter van de wielen :	1 050 mm
Hoogte :	3 992 mm
Minimum boogstraal :	60 m
Maximale trekkracht (bij starten)	20 000 kg
Kontinue trekkracht aan de wielband :	12 900 kg

Maximale snelheid : 40 km/h
 Massa (rijvaardig) : 72 000 kg
 Massa (leeg) : 68 500 kg
 Massa (dieselmotor) : 18 000 kg
 Draaistel (met traktiemotoren) : 14 400 kg
 Aantal cilinders (dieselmotor) : 6 (vertikaal in lijn)
 Toerental : 950 omw/min
 Generator type : RL 880-38

Verdeling van de lokomotieven :

Te zolder :	3, 4, 5, 6, 11 en 14	(6 machines)
Te Beringen :	3, 4, 7 en 40	(4 machines)
Te Winterslag :	8, 9	(2 machines)
Te Waterschei :	7, 8, 9	(3 machines)



Lokomotief 7 te Waterschei

AGENDA

zie ook blz. 20.16 voor de stoomtreinritten nmbs

26/04 - 11/05	nmbs	tentoonstelling 150 spoorwegen te Antwerpen in station Antwerpen-centraal.	
03/05 - 04/05	nmbs	ritten met elektr. treinstel van '35 tussen Antwerpen-Mechelen	
03/05	nmbs	havenrondritten met dubbeldekstel te Antwerpen	
06/05	TTZ	zaal "Ons Huis"	20.00
		De Maasvallei in drie landen	
10/05	nmbs	havenrondritten met dubbeldekstel te Antwerpen	
18/05	TTZ	EERSTE RITDAG T.T.Z.	
19/05	TTZ	Ritdag TTZ	
24/05	TTZ	ritdag voor groepen bij de TTZ	
01/06	TTZ	Ritdag TTZ	
01/06	CFV3V	Dag van de modelbouwer : - versterkte dienst - rit met de 29.013 naar Mariembourg	
03/06	TTZ	Zaal "Ons Huis"	20.00
		1985 : 100 jaar buurtspoorwegen.	
07/06	MOBOV	Havenrondrit met stel 4903. (zie ook volgend bladzijde)	
15/06	TTZ	Ritdag TTZ	
22/06	TTZ	Fotorit met de TTZ zie ook blz 20.21	
29/06	TTZ/nmbs	Stoomtreinrit met de 12.004 tussen Leuven-Bokrijk-Zolder Aansluitende rit met de TTZ (zie ook blz 20.21)	
01/07	TTZ	Zaal "Ons Huis"	20.00
		Vrije Projectie BELGIE (aktueel)	
06/07	TTZ	Ritdag TTZ	
12/07	TTZ	Bijkomende ritdag voor jeugdgroepen te Zolder	
13/07	TTZ	Ritdag TTZ	
20/07	TTZ	Ritdag TTZ Inhuldiging van derde stoomlokomotief bij de TTZ, ritdag met 3 stoomloks in dienst	
21/07	TTZ	Ritdag TTZ 3 stoomlokomotieven in dienst	
24/07 (woensd)	TTZ	Bijkomende ritdag voor jeugdgroepen te Zolder	
27/07	TTZ	Ritdag TTZ	

Rondrit met de 4903 doorheen de Antwerpse haven :

Op 7 juni richt de MOBOV een rondrit in doorheen de Antwerpse haven met het dieselstel 4903. De T.T.Z.-leden kunnen tegen dezelfde voorwaarden inschrijven voor deze rit.

Het stel vertrekt te Antwerpen-centraal om 13.30 en volgt een parkoers doorheen de voornaamste dokken en Antwerpen-noord. Op de mooiste plaatsen zijn er fotostops voorzien.

Men is terug te Antwerpen tussen 17.00 en 17.30.

De prijzen bedragen 400 BF voor volwassenen en 200 BF voor kinderen tussen de 6 en 12 jaar. Het bedrag kan afgerekend worden tijdens de vorige vergadering van de T.T.Z. of voor 10 mei gestort worden op rekening 220-0336410-50 van het MOBOV-sekretariaat, De Oude Landen 94, 2070 Antwerpen, met vermelding "rondrit met de 4903, ... volw, ... kinderen".

nagekomen bericht :

17-18-19/05 Stoomgroep Turnhout

Stoomdagen in het park van Turnhout
live steam (7 1/4", 5", IIm, I, 0)

Boekenplank (vervolg)

Transfer : Le Rail en Gaume

door GTF

300 BF + 20 BF porto

103 blz (210 mm x 150 mm), 70 zw/w foto's

In deze reeks speciale nummers van de GTF, behandelt deze brochures de spoorwegen in de Gaume (zuid-Luxembourg). Achtereenvolgens worden de lijnen Bertrix-Muno, Virton-Lamorteau-Ecouvies, Signeulx-Gorcy, de stelplaats Latour en het station Athus beschreven.

Steeds wordt de geschiedenis kort beschreven aan de hand van originele documenten en wordt het verder opgevulld door - meestal onuitgegeven - foto's. Elk hoofdstuk is goed verzorgd, doch mogelijk kan men op sommige plaatsen iets verder ingaan op sommige punten, terwijl het afdrucken van volledige nmbs-dokumenten weinig tot de geschiedenis bijbrengt. Vooral bij de beschrijving van de stelplaats Latour - die door de tabellen goed in beeld gebracht wordt - gaat men niet dieper in op de treinenloop en opmerkelijk ook niet op de voorgeschiedenis (stelplaats Virton en overplaatsing) en op de gebouwen.

Goed uitgegeven, doch op vele punten minder diepgaand dan de vorige uitgaven.

Kan besteld worden door overmaking van 620 Bf op rekening 240-0380489-59 van de GTF, BP 191, 4000 Liège.

[VRAGENHOEK]

Vraag : de betekenis van de in de TTZ-aktueel gebruikte afkortingen i.v.m. rijtuigen en stellen :

*** Bij rijtuigen (en ook stellen) heeft men als hoofdkenmerk de indeling in verschillende klassen.*

Dit heeft vooral belang bij de treinindeling, doch hier heeft men op de dokumenten die kenmerken aangeven ook een kode aangenomen om deze klassen aan te duiden.

Naast de indeling van de rijtuigen naar bouwkenmerken (bv. I1, K2, M2, L, ...) wordt de volgende kode gehanteerd :

- tot 1956 : - 3 klassen aanwezig

*A : eerste klasse
B : tweede klasse
C : derde klasse*

Om duidelijkheid te verkrijgen aangaande de periode, gebruikt de GTF in zijn boek "50 jaar reizigersverkeer" voor de periode voor 1956 kleine letters en om nog duidelijker te zijn heeft men een getal, dat het aantal kompartimenten aangeeft :

*bv: c11 : rijtuig met 11 kompartimenten derde klasse
a2b7 : " met 2 komp. 1ste klasse en 7 komp. tweede kl.
b6p : " met 6 komp. 2de klasse + bagageafdeling*

- na 1956 - 2 klassen aanwezig :

*A : eerste klasse
B : tweede klasse
D : bagageafdeling
R : restauratie, komp. voor restauratie
x : stuurpost voor trek-duw-treinen*

*zo heeft men A5B5 : 5 eerste klasse + 5 tweede klasse
B8Dx : stuurstandrijtuig met 8x 2de klasse +
bagageafdeling
Bc10 : ligrijtuig met 10 komp. 2de klasse*

Omdat het aantal kompartimenten van de hedendaagse wagens toch gekend is (grote homogene reeksen) wordt de aanduiding van de kompartimenten gewoonlijk weggelaten en spreekt men van AB-rijtuig (1ste/ 2de klasse), Bc (2de klasse ligrijtuig) of gedeelte ABD van een stel (1ste/2 de klasse + bagage).

** Wegens plaatsgebrek wordt de reeks over de schilderingen verdergezet in het nummer van september.*

**** De Boekenplank ****

zie ook blz 2052

Lier 1860

door H. De Bot/R. Slegers

Prijs : 620 BF

176 blz (220 mm x 150 mm), ca. 60 zw/w foto's

Ter gelegenheid van Lier kermis, werd er aandacht besteed aan het 125-jarig bestaan van het Lierse station en hieromtrent werd dan ook een boek uitgegeven. Dit verhaalt de geschiedenis van het station, de privé-spoorwegmaatschappijen die Lier bedienden en de lijnen, uitgaande vanuit Lier. Vooral de eerste periode van de geschiedenis wordt zeer uitgebreid en gedetailleerd voorgesteld. De volgende perioden worden zowel geschiedkundig alsook anekdotisch beschreven. Spijtig genoeg werd het boeiende onderwerp van de G.C.B. voor een leek nogal verwarrend naar voren gebracht. Hier zou een duidelijker lijn en enkele schematische tabellen veel meer inzicht gegeven hebben. Ook de latere periode komt nogal stiefmoederlijk naar voren, ook hier kon men zonder veel meer moeite een uitgebreidere situatieschets uitbrengen.

nochtans een aan te raden boek, zeer goede druk kwaliteit en vele opmerkelijke - vrijwel onbekende details.

Dit boek wordt verdeeld door de I.I.Z.

Le rail en Tournaisis

door F. Lemaire en J. Simonet

Prijs : 800 BF

205 blz (300 mm x 210 mm), 176 zw.w foto's

Opmerkelijk verscheen in dezelfde periode een tweede boek, die een analoog thema behandelt, ditmaal de spoorwegen rondom Tournai. Opmerkelijk hierbij is echter het feit dat men hier veel minder diepgaand op deze geschiedenis ingaat. Op een drafje gaat men hier over de geschiedenis van het station en de aankomende lijnen. nergens gaat men in op de projekten en de privé-maatschappijen. Ook de latere geschiedenis wordt zeer gedeeltelijk behandeld. Het tweede deel brengt de tranwegen rondom Tournai en ook dit deel - dat iets beter uit de verf komt - lijdt aan dezelfde ziekte van oppervlakkigheid.

Ondanks de goede druk kwaliteit, kan dit boek slechts gedeeltelijk aangeraden worden. Het is slechts een beginpunt om de geschiedenis van de streek verder te bestuderen. En dit dan nog aan een te hoge prijs.

Het boek kan besteld worden door overmaking van 800 BF (+ 100 BF porto) op rekening 068-2017830-63 van de Archéologie Industr. de Tournai.

Benelux 3 :

door M. Vleugels

Prijs : 595 BF

112 blz (250 mm x 170 mm), ca. 200 zw.w foto's

na de beide eerste delen, behandelt dit boek de jaren 1982/83 bij de 3 Benelux-maatschappijen. Het concept is voldoende bekend. In elk deel worden de nieuwigheden de schrappingen, de industrie, de museumspoorlijnen en de tram behandeld. Verder zijn er twee thema's per land : voor België heeft men de spoorwegen in de Ardennen en de rangeerdieselloks. Met een zeer goede druk kwaliteit geeft men een beeld over de beide jaren, doch wel moet opgemerkt dat enkele aspecten weinig of niet aan bod komen.

Wordt verdeeld door de I.I.Z.,

Door de T.T.Z. verdeelde boeken :

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 T.T.Z. Auteur : J. Casier Ledenprijs : 260 BF
Niet-leden : 320 BF

Brochure 8 : Stoomlokomotieven type 38

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

Brochure 9 : Diesellokomotieven type 211 (reeks 64)

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

In voorbereiding :

Brochure 1 : Stoomlokomotieven type 25 (herdruk, voorzien eind 1986)
Brochure 10 : Elektrische lokomotieven type 101 (reeks 29)
Brochure 11 : Stoomlokomotieven type 7
Brochure 12 : Stoomlokomotieven type 12

Belgische stoom in Beeld

Uitgave : Ediblanchart Auteur : M. Delie Prijs : 1180 BF

In voorbereiding :

Belgische Diesels in Beeld (verschijnt augustus 1986)

Spoorwegen in België :

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

Elektrische tractie in België :

Deel 1 : De Belgische Staatsspoorwegen Prijs : 500 BF
Deel 2 : De NMBS en de stellen type '35 (verschijnt midden '86)
Auteur : J.P. Schenkel

Lier 1860

Auteur : H. De Bot/R Slegers Prijs : 650 BF

Benelux-Rail 3

Uitgave : Stenvall Auteurs : M. Vleugels/M. Dondelinger Prijs : 595 BF

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

Verzameling van het drieassige- en draaistelmaterieel van de Etat Belge (reizigers) Prijs : 500 BF

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

Uitgave : NMBS Auteur : J. Vandenberghen

Railfoto 1, 2, 3, 4

Railfoto 5, 6, 7

Prijs per deel : 160 BF
Prijs per deel : 180 BF
(geen portokosten)

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

De boeken, maar ook postkaarten en posters, kunnen ook afgehaald worden tijdens onze vergaderingen te Zolder of tijdens ritdagen van de T.T.Z. 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

