



Vereniging zonder Winstoogmerk.

AKTUEEL

TWEEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT

SEPTEMBER - OKTOBER

Jaargang : 4

Nummer : 22

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 :

Castermans E, Huysman R, Dejonckere P, Moens D
 Met dank aan de NMBS-diensten

Hoofredactie :

J. Casier, Radiostraat 19, Tongeren

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

Dit nummer werd op 20 augustus redactioneel afgesloten en verschijnt begin september, het volgende nummer wordt op 15 oktober afgesloten en verschijnt begin november.

Inhoud :

N.M.B.S.-aktueel :	blz 22. 3
* Rijtuigen :	22.14
* exploitatie :	22.15
* Fototips :	22.16
T.T.Z.-krant	22.17
* wandeldag / trein-tram-busdag	22.20
Musea :	22.21
Modelbouw :	22.22
* nieuwe Belgische modellen	22.23
Historische bladzijde	22.25
* nummerlijsten	22.31
* er waren eens de Duitse loks na WO I	22.36
De lokomotief van de maand : het type 121	22.39
De wagen van de maand :	22.41
Exploitatie : de lijnen 23/24	22.42
Industrie	22.44
* De normaalspoorloks van de mijn van Beringen	22.44
Agenda :	22.46
Boekenplank :	22.48

Foto kaft

De 29.013 met de Sambre-Meuse Express op 21/07 te Ham sur Heure

Foto : M. Delie

N.M.B.S. -

AKTUEEL

1. Statistiek :

a. Leveringen :

1201	Bn nivelles	-	Brussel-zuid	06/06/1986
1202	Bn nivellis	-	Brussel-zuid	23/06/1986
1203	Bn nivelles	-	Brussel-zuid	02/07/1986
1204	Bn nivelles	-	Brussel-zuid	10/07/1986
1205	bn nivelles	-	Brussel-zuid	23/07/1986
1206	Bn nivelles	-	Brussel-zuid	23/07/1986
1207	Bn nivelles	-	Brussel-zuid	05/08/1986

b. Stelplaatswijzigingen :

geen

c. Hernummeringen :

951 - 958 hernummerd in 001 - 008 met nota van 16/08/1986

d. Schrapingen :

4613, 4614, 4616, 4617, 4618, 4619, 4620 : Haine-St-Pierre

PV nr 86/02 van CW Mechelen van 06/06/1986

uit geschriften op 01/08/1986

6010	St-Ghislain	PV nr 159 van CW Salzinnes van 12/06/1986 uit geschriften op 01/08/1986
6011	Hasselt	PV nr 151 van CW Salzinnes van 12/06/1986 uit geschriften op 01/08/1986
6019	Merelbeke	PV nr 149 van CW Salzinnes van 12/06/1986 uit geschriften op 01/08/1986
6028	St-Ghislain	PV nr 160 van CW Salzinnes van 12/06/1986 uit geschriften op 01/08/1986
6030	Hasselt	PV nr 152 van CW Salzinnes van 12/06/1986 uit geschriften op 01/08/1986
6033	Kinkempois	PV nr 15 van CW Salzinnes van 12/06/1986 uit geschriften op 01/08/1986
6036	St-Ghislain	PV nr 161 van CW Salzinnes van 12/06/1986 uit geschriften op 01/08/1986
6041	Kinkempois	PV nr 15 van CW Salzinnes van 12/06/1986 uit geschriften op 01/08/1986
6044	St-Ghislain	PV nr 148 van CW salzinnes van 27/05/1986 Uit geschriften op 01/07/1986

6050	Kinkempois	PV nr 162 van CW Salzannes van 12/06/1986 Uit geschriften op 01/08/1986
6055	Merelbeke	PV nr 163 van CW Salzannes van 12/06/1986 Uit geschriften op 01/08/1986
6066	Kinkempois	PV nr 157 van CW Salzannes van 12/06/1986 Uit geschriften op 01/08/1986
6074	Hasselt	PV nr 153 van CW Salzannes van 12/06/1986 Uit geschriften op 01/08/1986
6077	Hasselt	PV nr 154 van CW Salzannes van 12/06/1986 Uit geschriften op 01/08/1986
6082	Merelbeke	PV nr 150 van CW Salzannes van 12/06/1986 Uit geschriften op 01/08/1986
6088	Kinkempois	PV nr 159 van CW Salzannes van 12/06/1986 Uit de geschriften op 01/06/1986

Aanvullingen op ITZ-aktueel 21

Stelplaatswijzigingen :		
337	Kinkempois	naar Stockem
5144	Schaarbeek	Monceau
6012, 6014, 6089	Hasselt	St-Ghislain
6045, 6047, 6069	Kinkempois	St-Ghislain
6027, 6060, 6073		
6075	Hasselt	Merelbeke
6323, 6324, 6329	Monceau	Kinkempois
8425	Ronet	Latour (Stockem) alle op 01/06/86

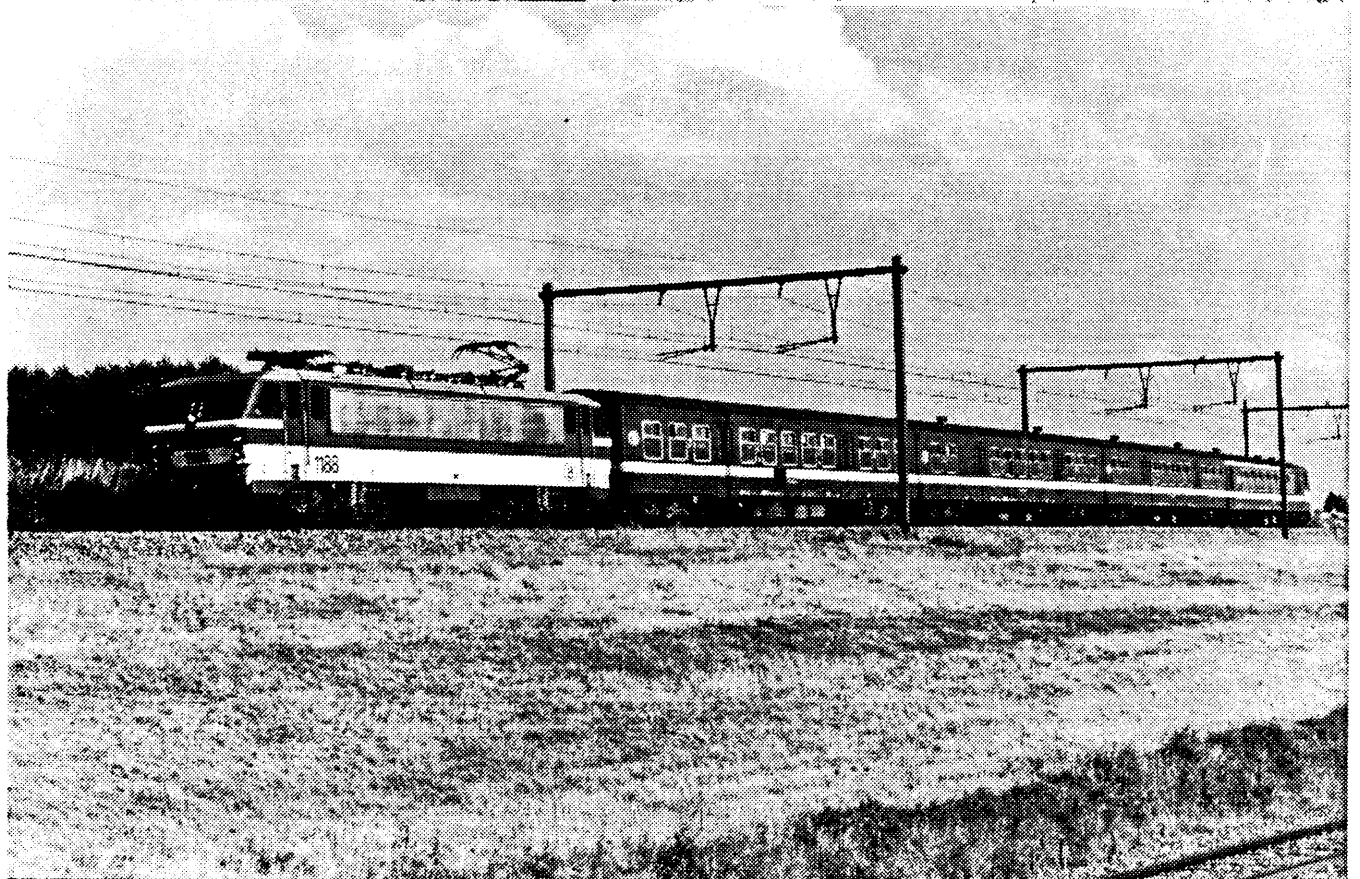
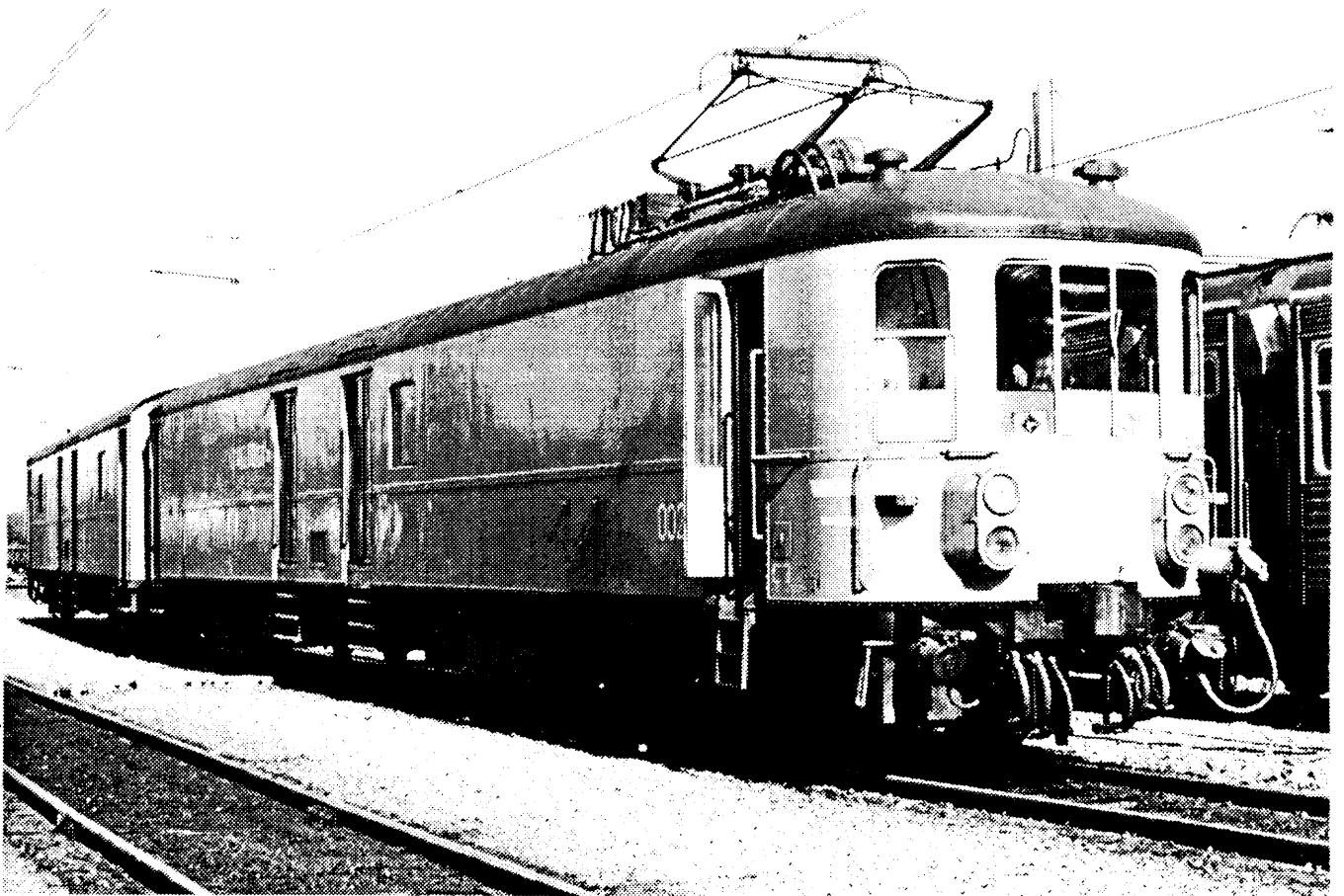
2. Aktuele berichten :

00 : Met een bericht van 16/08 werden de poststellen hernummerd tot 001 - 008. De effectieve hernummering vond in de volgende weken plaats. Reden van deze hernummering is het feit dat de bestelling van de nieuwe "L"-stellen doorgang vond en dat voor deze stellen de nummering 09 voorzien wordt.

Ander belangrijk feit is de ombouw van stel 151 : dit klassiek stel krijgt een aandrijving met draaistroommotoren en krijgt de nieuwe draaistellen ingebouwd. Deze stellen moeten ook in bedrijf komen bij de L-stellen. Omdat deze draaistellen groter zijn, moet een gedeelte van de trappen ingekort worden, zodat dit stel enkel op de lijn Charleroi-Brussel-Antwerpen kan ingezet worden en hierdoor overweegt men een hernummering in 050.

09 : De studie voor deze nieuwe stoptreinstellen is rond en de eerste reeks werd uitbesteed. De eerste reeks omvat 36 "klassieke" stellen met thyristorsturing en de normale draaistellen. De band wordt eind 1986 gestart en het eerste stel moet al in oktober 1987 op de sporen verschijnen. Vanaf de tweede reeks moet de draaistroomtechniek ingevoerd worden.

De stellen wijken praktisch volledig van de bestaande stellen af : de kopvorm werd al verschillende malen aangepast en nu heeft men gekozen voor een vlakke kop met naar voor uitspringende vensters, de langswanden bezitten drie deuren, het interieur is zeer sober en lijkt sterk op de bestaande metro-stellen.



boven : het hernummerd poststel 952 (002) op 01/08/86 te Arlon
onder : de aflopende dienst van de reeks 11 in de omgeving van
Moeskroen op 27/07/86

Foto's M.Delie

- 11 : De diensten van deze lokomotieven werden uitgebreid : naast de ritten naar Moeskroen en de reeds aangehaalde treinen Brussel-Amsterdam, worden de overige machines ingezet op het ogenblik dat er Benelux-treinstellingen of stuurpostrijtuigen uitvallen. Praktisch dagelijks rijden de treinen 157/186 met een lokomotief reeks 25.5 en 11 aan kop en staart van de trein. Een tweede trein 190/164 wordt regelmatig gereden met de reeksen 11/23, waarbij de 23 te Antwerpen achterblijft. Om dit mogelijk te maken moeten beide machines te Brussel-zuid verwisseld worden, opdat de reeks 23 de trein kan slepen naar Antwerpen.

De effectieve dienstaanvang wordt thans op begin december gehouden, reden is de vertraagde levering van de NS- tweede klasse-rijtuigen.

- 12 : De levering wordt zeer goed aangehouden en ook de testritten verlopen zonder problemen. Vanaf begin augustus ging één lokomotief naar Kortrijk, een andere naar Antwerpen voor personeelsopleiding. Kortrijk pendelt regelmatig met een M4-stuurstandrijtuig (speciaal aangepast voor de omschakeling van de spanningen) tussen Kortrijk en Tourcoing/Lille.

Vanaf half augustus zullen deze machines de reeks 11 vervangen op de dienst Antwerpen-Moeskroen. Eind september nemen 4 machines officieel de dienst op naar Lille. Over het lot van de 6 andere machines is nog niets beslist. De testen op het SNCF-net (behalve naar Lille) zullen pas in het late najaar plaatsvinden en hieruit zal de inzet naar Paris afgeleid worden.

- 15 : Deze machines werden opgenomen in een Pool met de lokomotieven reeks 18 en CC 40 100 om zo te komen tot een rationeler inzet op de verbinding naar Paris. Deze overeenkomst houdt o.m. in dat de bestuurders de 3 types van machines moeten kennen, zodat de 3 reeksen ongehinderd door elkaar kunnen ingezet worden.

Het ontbreken van de ATB-inrichting (thans bij wet verplicht bij de NS) zal de inzet naar Nederland volledig laten wegvallen.

- 20 : Vanaf begin 1987 zal er te Salzennes een band gestart worden om de lokomotieven reeks 20 te verbouwen met het oog op het standardiseren van de elektrische uitrusting. Zo zal de bekabeling volledig vernieuwd worden en zullen de machines voorzien worden van de TBL-uitrusting (magnetisch detectie van de seinstanden).

- 21 : De levering van de tweede reeks 21-ers start dadelijk na de bouw van de reeks 12 en de 2131 wordt verwacht midden september. Inmiddels wordt de bestelling van een derde reeks 21-ers in het uitzicht gesteld. Of deze machines al met draaistroommotoren voorzien worden, hangt van de technische vooruitgang en de testen van het stel 151 af.

- 26 : Bij het verschijnen van dit nummer, zal de laatste groene 26-ers - de 2601 - ook de nieuwe livrei ontvangen hebben en hiermee werd de grote herziening bij deze reeks afgesloten.

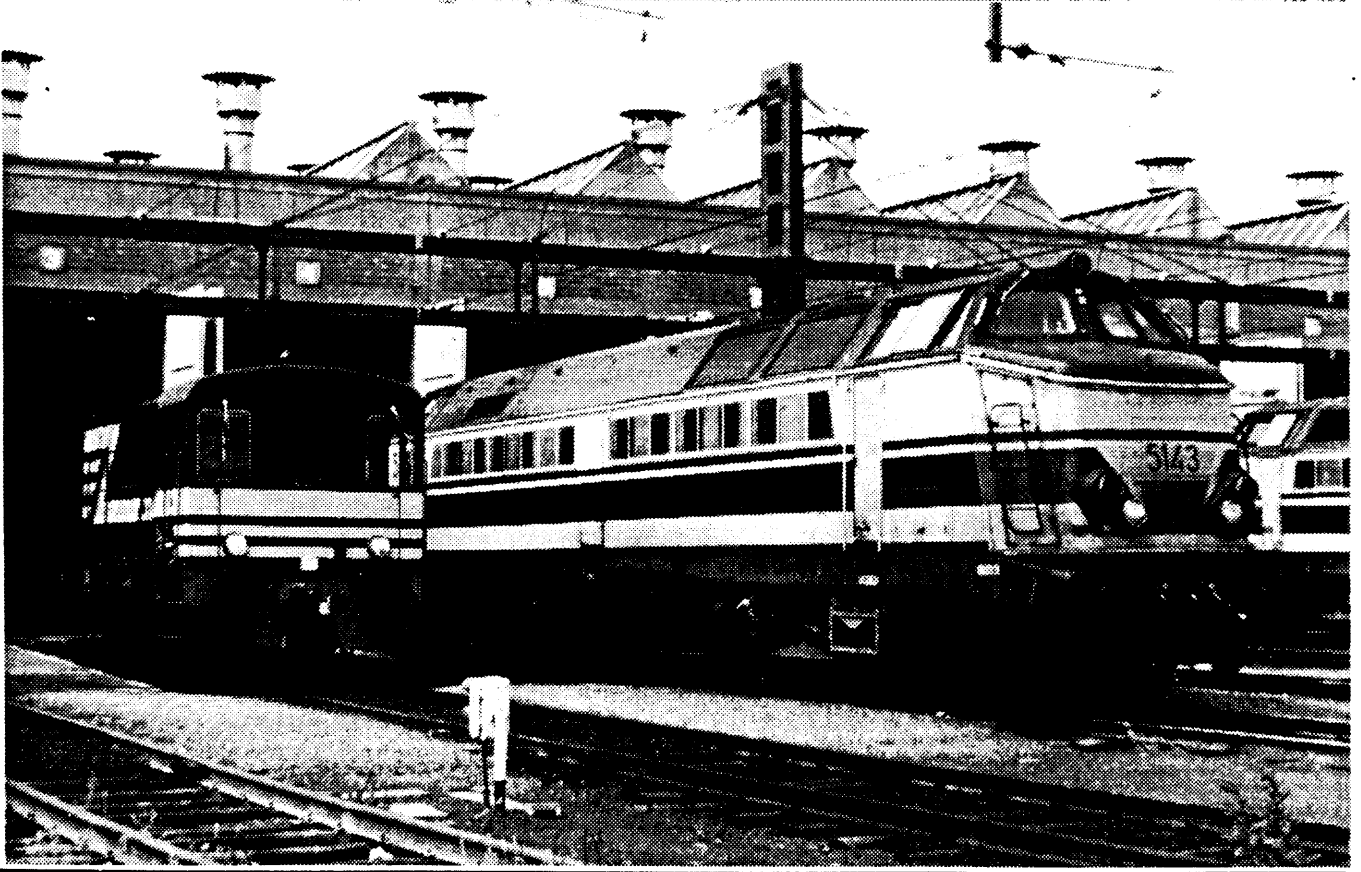
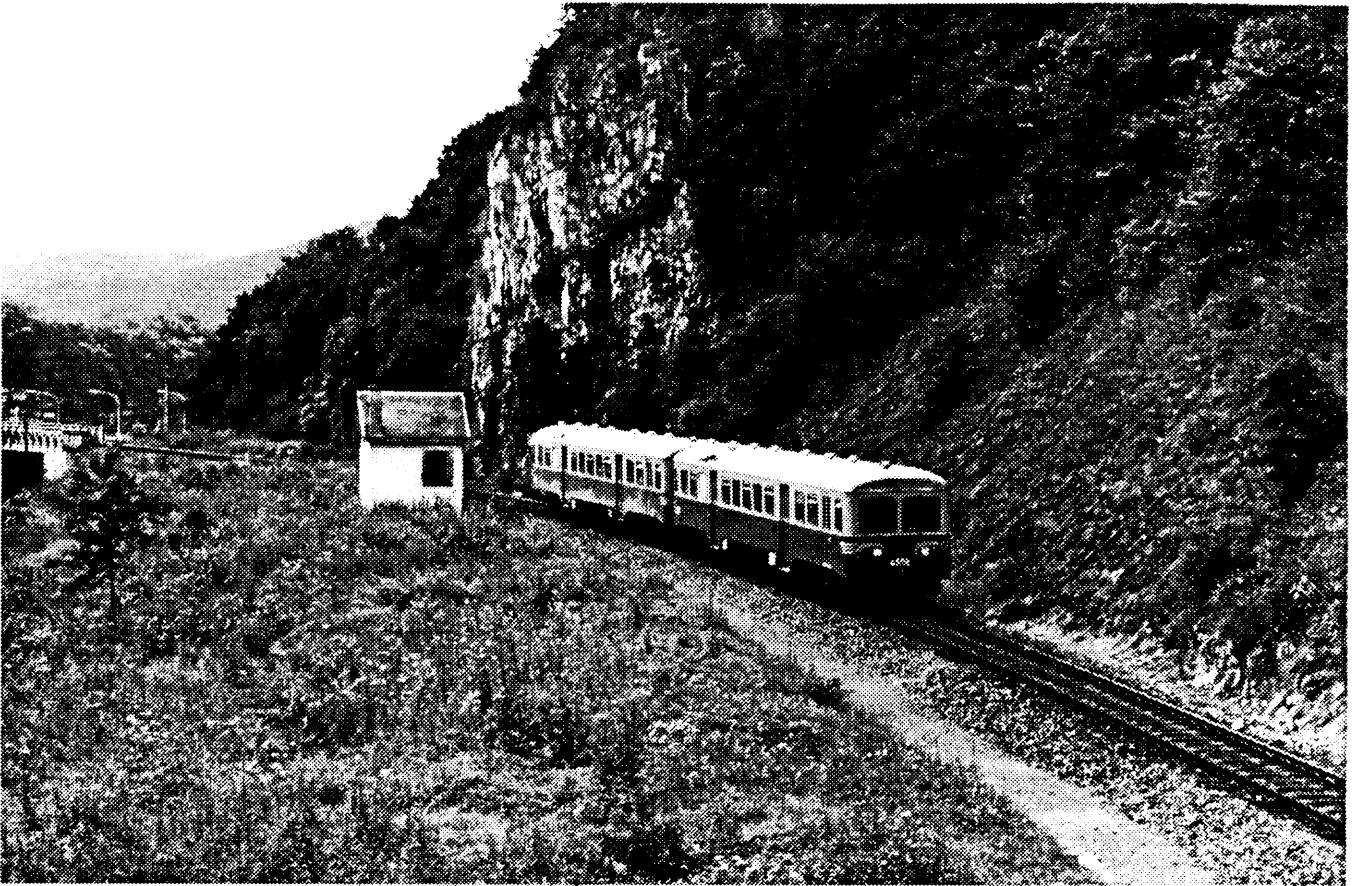
- 43 : De inzet van deze stellen bleef ongewijzigd, te Bertrix rijden de stellen nog steeds de dienst naar Athus, te Montzen de personeelstreinen naar Welkenraedt en de "internationale" treinen naar Aachen-Hbf.



boven : op 24/06/86 verlaat de 1201 Brussel-z voor een testrit
 onder : de 2722 met de M5-rijtuigen te Zolder, naar aanleiding van
 het bezoek van de Kempenland

Foto's : M.Delie/J. Casier

- 51 : Bij de transferts van de 51-ers kreeg de stelplaats Haine-St-Pierre een aantal van deze lokomotieven in onderhoud, dit in vervanging van de afgegeven 59-ers. De inzet van deze machines gebeurt vanuit Monceau. Officieel echter werden er geen nummers opgegevens, in de praktijk zijn het vooral de vanuit Schaarbeek en Kortrijk overgekomen machines die te Haine-St-Pierre onderhouden worden.
- 52 : Steeds meer en meer worden de lokomotieven van deze reeksen van Latour vervangen door 55-ers, men mag stellen dat de /53 nog niet omgebouwde machines grotendeels afgesteld staan. Te Ronet blijft de toestand praktisch ongewijzigd, naast de diensten naar Dinant, worden er ook veel baantreinen voor de elektrifikatie door 52-ers en vooral 54-ers gereden. Anderzijds werd de inzet op de lijn Jeumont-Namur-Kinkempois ingekrompen en komen ze hier voornamelijk nog voor lokale goederentreinen tot inzet. De toekomst van deze machines is vanaf mei 1987 zeer onzeker. De overgebleven 54-ers zullen op dat ogenblik uit het bestand geschrapt worden, doch ook een aantal 52-ers (en 53-ers) zal reserve gesteld worden.
- 55 : Ook deze machines krijgen zware klappen in hun inzet te verduren. Te Montzen worden ze vooral door de elektrische tractie verdrongen en hun inzet bestaat vooral uit diensten naar Aachen. Doorgaande goederentreinen worden praktisch niet meer gesleept. Te Kinkempois heeft men nog de diensten naar Jemelle en Gouvy-Luxembourg. Een aantal machines van Kinkempois rijdt regelmatig mee in de reeksen van Latour. Te Latour komen de 55-ers (zowel de eigen machines alsook machines van Kinkempois) tot inzet in de reeks van de 53-ers, dit zowel in treinschakeling van twee 55-ers, als in dubbel tractie met 53-ers.
- 59 : De transfert van de 59-ers van Heine-St-Pierre heeft geen opbloei gegeven te Merelbeke en Antwerpen-dam : in de metro-pool staan de 5901, 5902, 5921, 5923 en 5931 afgesteld. De beide uit Haine-St-Pierre overgekomen machines - de 5923 en 5931 - hebben te Antwerpen trouwens geen enkele dienst verzekerd. Vanaf september zal de inzet verder afnemen, dit door de elektrifikatie van de bundel Lillo, anderzijds door het feit dat de Huckepack Neerpelt-Antwerpen door de DB-machines reeks 215 tot in Antwerpen gesleept wordt. Dit wordt ten dele gekompenseerd door de overname van enkele diensten van de reeks 62 vanuit Zandvliet. Te Merelbeke worden de diensten overgenomen door vrijgekomen 51-ers, thans staan de 5906, 5927, 5933 en 5935 afgesteld, wachtend op schrapping. De werkelijke vermindering van de diensten wordt verwacht bij de levering van de derde reeks 21-ers.
- 60 : De inzet van de 60-ers eindigde volledig te Hasselt en Kinkempois, dit tijdens de eerste week van juni. In Hasselt staan de 4 overgebleven machines afgesteld. De 6030 kreeg zijn laatste optreden bij ons recent spoorwegfestival te Zolder. Te Merelbeke wordt enkel nog de 6005 ingezet en deze machine kreeg een eigen plandag in de reeks van de 62-ers : de ge-



boven : twee 45-ers zijn net de brug te Anseremme gepasseerd
 onder : oud en nieuw te Haine-St-Pierre, daar waar de 8445 nog enkele koplampen heeft, kreeg GT de 5143 in onderhoud

Foto's M.Delie/J.Casier

- 60 : leverde inspanning beperkt zich tot twee lokale goederentreinen : nl 69300 Merelbeke (9.55) - De Panne (12.38) en 69301 De Panne (14.00) - Merelbeke (15.48)

Anderzijds werd deze machine ook regelmatig ingezet voor bijzondere treinen (Lourdes-treinen), doch ook gewone 60-ers in dubbele traktie worden hiervoor gebruikt. Doch deze diensten worden meer en meer gereden door 51-ers.

Enkel te St-Ghislain is er nog een uitgebreidere inzet van de reeks 60, doch hier worden vooral de prototypemachines gebruikt. Vooral de treinen St-Ghislain - Tertre-Carbo zijn de gewone diensten van deze reeks. Verder ook nog baantreinen vanuit Ath. Hiervoor komen vooral de vanuit Hasselt overgekomen machines tot inzet.

De inzet te St-ghislain zal sterk verminderd worden eind september en waarschijnlijk beperkt worden tot een 5-tal diensten, vanaf mei 1987 zouden alle diensten weggevallen zijn.

- 62 : Geen merkelijke verschillen zijn er in de diensten van de 62-ers op te merken, wel heeft men in de meeste stelplaatsen een grotere reserve aan machines van deze reeks, zodat ze regelmatig voor bijzondere opdrachten (vooral verlofgangers- en bedevaarttreinen) ingezet worden.

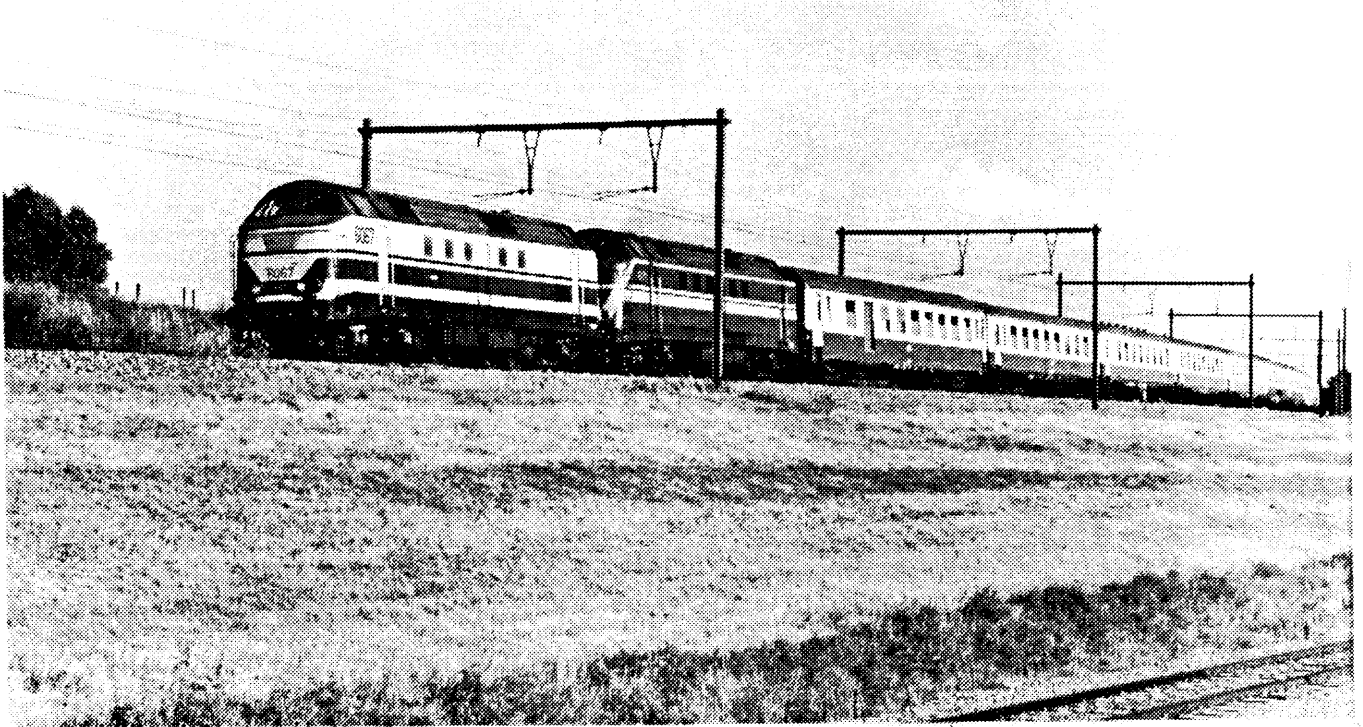
- 60 : In de loop van maart jl. werd de 6054 als eerste machine van deze reeks verkocht en op 27 maart ging deze lok van St-ghislain naar Tilleur. De firma locorem te Sclessin heeft immers de bedoeling om deze machine op te maken en te voorzien van een nieuwe motor om hem zo aan de man te brengen. Het hangt van deze ombouw af of nog meerdere machines dezelfde weg opgaan, wel is het zo dat alle buiten dienst gestelde machines afgesteld blijven, in afwachting op een eventuele verkoop.

- 71 : Bij deze reeks is er een opmerkelijke wijziging, de afduwer te Antwerpen-noord komt tegen 14.00 terug naar Antwerpen-dam voor aflossing van het personeel. Zo is het mogelijk om deze machines op de "lijn" te fotograferen.

- 72 : Nog enkel staat de 7209 te Antwerpen-dam afgesteld, wachtend op zijn verder lot. De 7201 werd - na een kort oponthoud te Salzannes - te Brussel gesloopt.

- 73 : Na de transferts van juni jl. mag men zich in de komende maanden aan verdere overplaatsingen verwachten : vooral het te grote effectief van Monceau zal de oudere machines aflossen. Verder zou ook Montzen voorzien worden van 73-ers voor zijn rangeerwerk.

- 80 : Door de reorganisatie van de rangeerdienst heeft men ca. 50 rangeerdiesels te veel en dit heeft tijdens de volgende maanden een grote weerslag op het effectief. Bij de 80-ers was het vooral Merelbeke die grote klappen kreeg : hier werden de diensten beperkt tot 6 machines. Dit gaf aanleiding tot de "in park"-stelling van de volgende machines : 8014, 8015, 8016, 8017, 8021, 8023, 8029, 8036, 8038, 8038, 8039, 8041, 8042, 8044. Voor twee van deze machines werd de schrapping al aangevraagd en op de volgende bladzijde wordt de loopbaan afgedrukt. Te Schaarbeek blijft de inzet voorlopig konstant.



boven : twee 60-ers in dubbel traktie voor een bedewaartstrein te Moeskroen
onder : M1's en armseinen kan nog te Leopoldsburg.

Foto's : M. Delie/J. Casier

80 : 260.017 -- 8017
 Bouwer : Bn nivelles / Maybach / Voith
 Levering : 04/04/1961
 Stelplaatsen : Merelbeke 04/04/1961 - / /1986

=====

260.041 -- 8041
 Bouwer : A.B.R. / Maybach / Voith
 Levering : 21/04/1961
 Stelplaatsen Merelbeke 21/04/1961 - / /1986

=====

83 : Dezelfde situatie krijgt men bij deze reeks : te Monceau verminderde de inzet tot 17 diensten en gedurende de volgende maanden wordt de inzet verder beperkt. Dit leidde vooreerst tot de afstelling van de volgende 5 machines : 8306, 8307, 8308, 8318 en 8321. Voor de 8306 werd de schrapping reeds aangevraagd en toegezegd. De levensloop :

253.006 -- 8306
 Bouwer : Cockerill / Voith
 Levering : 01/03/1956 (rodage te Kinkempois)
 Stelplaatsen : Merelbeke 07/03/1956 - 31/03/1961
 Monceau 31/03/1961 - / /1986

=====

84 : Zoals te verwachten kregen vooral de 84-ers de grote klappen In drie stelplaatsen werden er niet minder dan 16 machines van deze reeks afgesteld in afwachting van definitieve schrapping, konkreet heeft men :

Latour (Stockem) : 8401, 8402, 8403, 8418, 8420, 8425
 Montzen : 8404, 8407, 8409, 8411, 8423
 Haine-St-Pierre : 8410, 8416, 8445, 8446, 8448

Vanaf 1 juni heeft men bij de verschillende stelplaatsen de volgende inzetgegevens :

Antwerpen-dam	31 loks	(gemengd reeks 84/85)
Kortrijk	3 loks	
Oostende	4 loks	
Kinkempois (Montzen)	5 loks	
Latour (Stockem)	3 loks	
Haine-St-Pierre	10 loks	

Voor één van de afgestelde machines werd de schrapping gevraagd, zijn levensloop :

250.020 -- 8420
 Bouwer : Baume & Merpent / ABC / Voith
 Levering : 28/12/1955
 Stelplaatsen Schaarbeek 28/12/1955 - 23/02/1961
 Ronet 23/02/1961 - 01/06/1986
 Latour (Stockem) 01/06/1986 - / /1986

=====



boven : ontmoeting van twee 71-ers te Antwerpen-dam
onder : aflossing van de wacht te Ronet

Foto's : J. Casier

** Rijtuigen ****a. Statistiek :**

- leveringen :

51 504	50 88 16 38 004-4	M5 A	04/06/86
51 505	50 88 16 38 005-1	M5 A	27/06/86
51 506	50 88 16 38 006-9	M5 A	10/07/86
52 507	50 88 26 38 007-5	M5 B	06/07/86
52 513	50 88 26 38 013-3	M5 B	04/06/86
52 514	50 88 26 38 014-1	M5 B	04/06/86
52 515	50 88 26 38 015-8	M5 B	04/06/86
52 516	50 88 26 38 016-6	M5 B	04/06/86
52 521	50 88 26 38 021-6	M5 B	04/06/86
52 522	50 88 26 38 022-4	M5 B	27/06/86
52 523	50 88 26 38 023-2	M5 B	27/06/86
52 524	50 88 26 38 024-0	M5 B	27/06/86
52 525	50 88 26 38 025-7	M5 B	27/06/86
52 526	50 88 26 38 026-5	M5 B	10/07/86
52 527	50 88 26 38 027-3	M5 B	10/07/86
59 952	50 88 82 38 002-7	M5 BDx	10/07/86
59 955	50 88 82 38 005-0	M5 BDx	04/06/86
59 957	50 88 82 38 007-6	M5 BDx	27/06/86
59 958	50 88 82 38 008-4	M5 BDx	10/07/86

geleverd op 06/08 : 41

- schrappingen :

I1 B	12 239	PV 2/86 van 13/06/86
I2 B8	12 101	PV 2/86 van 13/06/86
K1 A	21 108, 21 128	PV 2/86 van 13/06/86
K1 B	22 182	PV 2/86 van 13/06/86
** verbeter in ITZ 21 : 22 012, 22 013, 22 019, 22 020, 22 026, 22 028 (K1 B) niet geschrapt met PV 2/86.		
K1 BD	29 112, 29 119	PV 2/86 van 13/06/86
** verbeter in ITZ 21 : 42 133, (M1 B) niet geschrapt met PV 2/86		

=

==-----

K1 : Opnieuw werden een groter aantal rijtuigen van dit type verkocht aan de Marokkaanse Spoorwegen, het zijn de rijtuigen 22 034, 22 036, 22 038, 22 054, 22 060, 22 062, 22 072, 22 074, 22 080, 22 097, 22 102, 22 106, 22 108, 22 110, 22 120, 22 122, 22 142, 22 145, 22 155, 22 156, 22 157, 22 161, 22 170, 22 179, 22 182 en 29 108.

K2/K3 : Ook bij deze rijtuigen zullen er verschillende eenheden nog dit jaar afgevoerd worden, reden hiervan is de indienstneming van de M5-dubbeldekkers.

M1 : Ook bij deze rijtuigen gaan er diverse naar zonniger oorden in Marokko hun oude dag leven, nl. 42 030, 42 071, 42 082, 42 117, 42 125, 42 177, 42 200, 49 004, 49 012, 49 016, 49 021, 42 036, 42 060, 42 064, 42 080, 42 109, 42 133, 42 138, 42 140, 42 153, 42 158, 42 208, 49 069, 49 087, 49 101. Bij de stuurpostrijtuigen wordt de stuurpost echter volledig uitgebouwd.

M5 : Begin augustus kwam een derde M5-stel in dienst, dit voor het treinpaar 3387/4359 tussen Brussel en Genk. Een vierde stel zal begin september de dienst aanvatten.

**** Exploitatie ******1. Statistiek :**Buiten dienststelling :

lijn 284 : Montignies - Y Trieu-Kaisin nota van 25/04/86

Schrapping van lijnen :

lijn 17 : Tessenderlo - Y Beringen
 86 : Leuze - Basècles-carrières
 75B : Waregem - St-Eloois-Vijve
 107 : Mignault - Ecaussines--Carrières
 147 : Landen - Orp
 155 : Virton - Lamorteau - Ecouvies-grens
 242 A/B : aansluiting van de noordelijke en zuidelijke oevers te Jemappes
 249 : Trazegnies - Courcelles-fosses nota van 25/04/86

Uitbreken van de sporen :

Lijn 58A : Gent-Rabot - Y-Gent-noord

Sluiting van de loskoeren :

Aywaille, Heist-od-Berg, Lauwe, Scheldewindeke, Tienen, Willebroek
 nota van 24/05/86

2. Aktuele berichten :

Vanaf 28 september 1986 wordt het elektrisch bedrijf in dienst genomen op en naar de bundel Lillo in de Antwerpse haven. Verschillende diensten worden vanaf deze datum elektrisch gereden, in vervanging van de dieseltraktie met machines 51 en 59 van Antwerpen.

In een studiegroep wordt onderzocht of de volgende lijnen (of baanvakken) buiten dienst gesteld kunnen worden :

lijn 18 : Eksel - neerpelt
 29 : Herentals (Albertkanaal) - Aarschot-noord
 58 : Eeklo - Maldegem
 63 : Kortemark - Langemark
 69A : Komen - Le Tourquet (Fr)
 87 : Lessines - Ollignies
 98 : St-Ghislain - Warquignies - Frameries
 88A : Tournai - Cherq
 109 : Lobbes - Donstiennes
 112A : Piéton - Roux
 113 : Bellecourt - Bascoup
 156 : Boussu en Fagnes - Chimay
 163 : Gouvy - Bourcy

De elektrifikatiewerken op de lijn 69 vorderen zeer goed, terwijl tussen Komen en Ieper alles gereed is, is men thans de putten aan het graven tussen Kortrijk en Menen. Voor deze diensten zijn er vooral rangeerdiesels reeks 84 in de weer.

Het baanvak Ieper - Poperinge was gesloten van 28 juli tot 22 augustus wegens spoorvernieuwing en diverse seinwerken. De elektrifikatie van deze lijn is voorzien voor mei 1987.

=====



Ekeren (uitrit Antwerpen-noord)

te bereiken : autosnelweg richting Ekeren volgen en op eindpunt rechtsaf, over spoorwegbrug. Dadelijk rechtsaf. Vanaf de nabijgelegen wijk de veldweg nemen die uitgeeft op het spoor.

Onderwerp : zwaar goederenverkeer

Treinen :

reizigersdienst : stellen 06 voor personeelvervoer

goederendienst : reeksen 20, 22, 23, 25, 26, 27, 51, 55, 59, 62

praktisch om de 5 minuten een trein.

Benodigde lenzen : normaallens
telelens

Opmerkingen :

op zaterdag worden de rangeerdiesels van de Antwerpse haven over deze lijn naar Antwerpen-dam gevoerd, dit dikwijls in lange lokomotieftreinen. .

Onregelmatig ook ritten met de 4903 voor lijnstudie in de Antwerpse haven.

Speciaal : ertstreinen met dubbeltraktie van 59-ers.



KRANT

1. Aktuele berichten :

De periode voor het spoorwegfestival was gekenmerkt door een opeenvolging van diverse feiten :

** Bebert **

Na een lange voorbereidingstijd was deze machine op 1 augustus klaar voor de waterdrukproef. In de voormiddag werd deze uitgevoerd en gedurende de ganse namiddag werd de machine verder opgebouwd en een dag later kon "Bebert" zijn eerste stookbeurt ondergaan en al zijn eerste meters afleggen.

De volgende dag - zondag 3 augustus - werd hij opnieuw opgestookt en viel zodanig mee dat het schema van de ritdag gewijzigd werd en dat "Bebert" uitgekozen werd om de rondritten op de mijn te volbrengen. Omdat ook daar geen moeilijkheden optraden, kon de laatste rit naar Genebos - Magda werd meegestuurd als hulplokomotief in het geval dat ... - door Bebert storingvrij afgelegd worden.

Het volgende weekend werd de schildering verder afgewerkt en werd gebruikt om de diverse machinisten de kans te geven om kennis te laten maken met de gedragingen van de nieuwkomer. Tijdens het spoorwegfestival was deze lok - na enkele moeilijkheden op vrijdag - de blikvanger van de dagen. Ook de officiële plechtigheid liet hij over zich heen gaan, enige gevolg was een ietwat onrustige loop ten gevolge van de champagne.

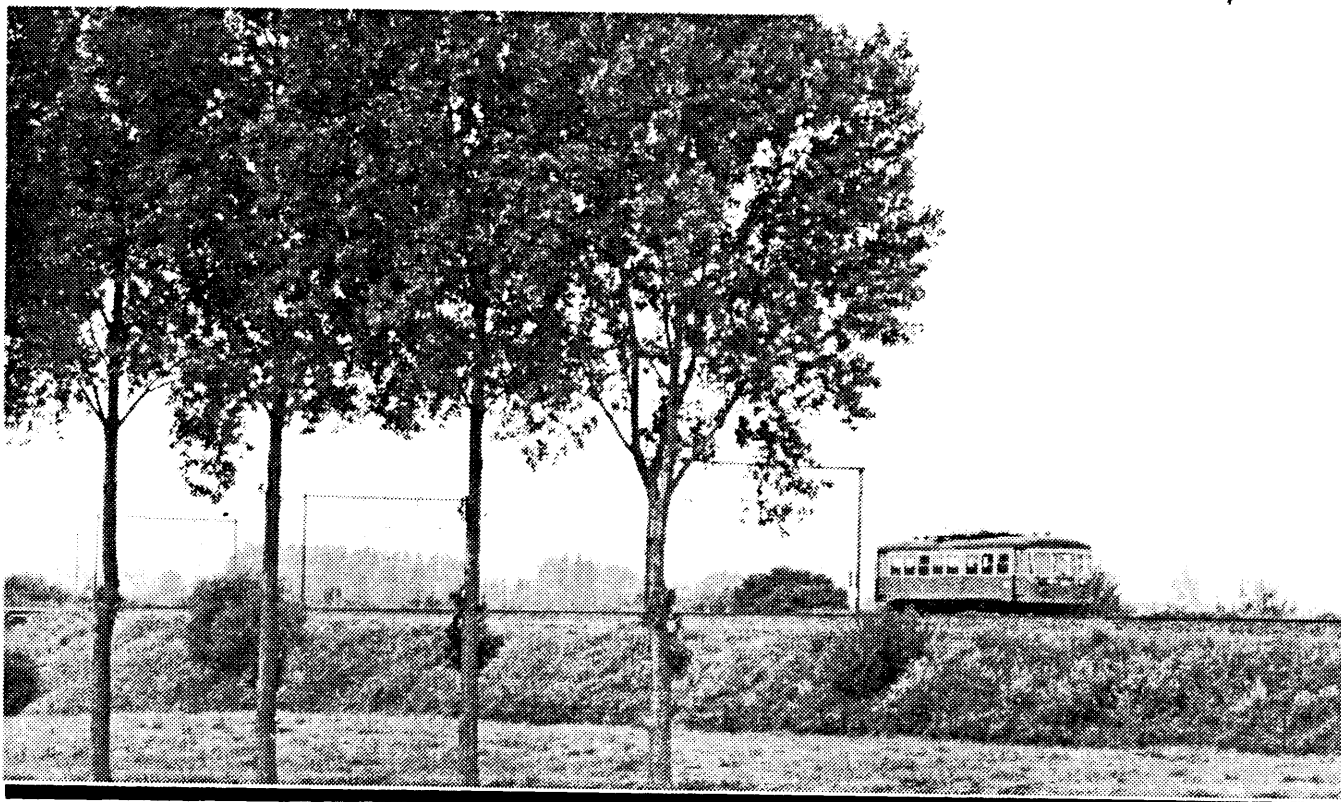
In naam van de TTZ willen we hier iedereen danken die meegewerkt heeft om onze derde stomer zover te krijgen dat hij in staat was op eigen benen te kunnen "lopen".

** Dieselstel 4614 **

Veel vlugger dan verwacht kwam ook het aangekochte dieselstel naar Zolder : aangekocht half juli, werd dit stel tijdens de eerste week van augustus door de diensten van Haine-St-Pierre gereed gemaakt voor de overbrenging. Op 4 augustus reed de 4614 opnieuw enkele meters op de koer van Haine-St-Pierre, een dag later ging de testrit richting Piéton en op dat ogenblik werd het licht op groen gezet voor de overbrenging naar Zolder.

Dit gebeurde op vrijdag 8 augustus, via Braine-le-Comte, Brussel Leuven, Landen, St-Truiden en Hasselt werd Zolder zonder problemen bereikt omstreeks 11.45, men een vertraging van ca. 25 min. op het ritschema.

De volgende dag werden de eerste proeven te Zolder ondernomen, vooral om het gedrag op de korte bochten van de mijn na te gaan. Tijdens het spoorwegfestival verzekerde dit stel de gehele dienst van en naar het steenstort. Zijn eerste optreden te Genebos is anekdotisch genoeg : deze vond plaats op zondagmorgen 17 augustus omstreeks middernacht. Reden was het feit dat Bebert op enkele plaatsen een begin van brand had veroorzaakt en zo werd de 4614 omgevormd tot brandweerstel.



De 4614 tijdens zijn overbrenging in de omgeving van Braine-le-Comte

Foto. M. Delie

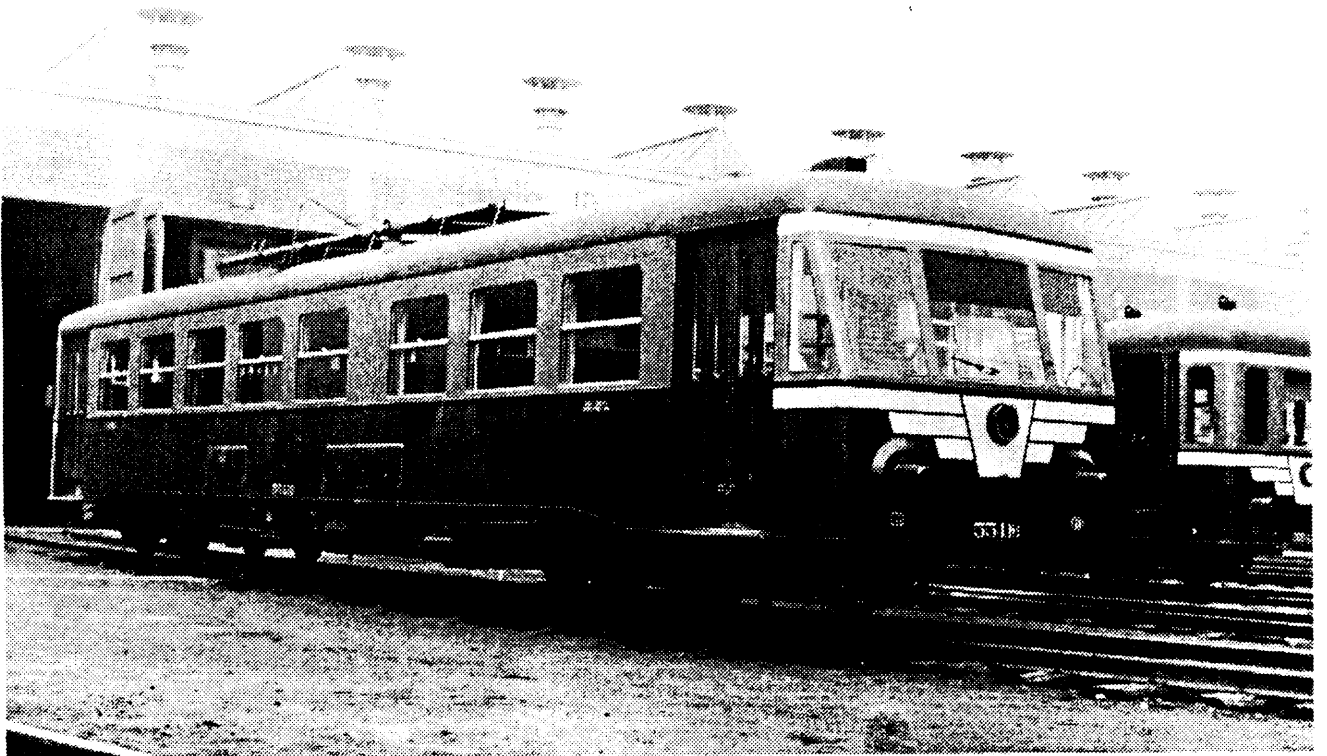
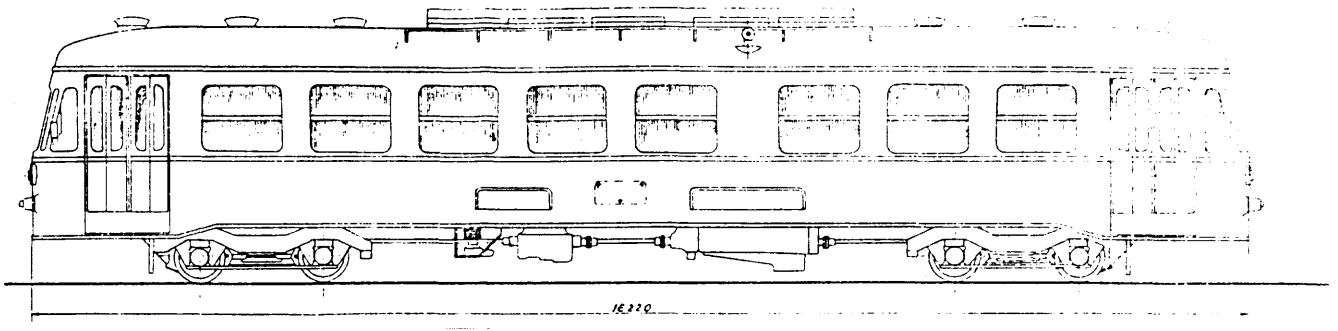
** Bagagewagen **

Gelijktijdig met het dieselstel werd ook een goederenpakwagen aangekocht en hier ging de overbrenging nog sneller. Op 29 juli - 2 dagen na de storting van het verschuldigde bedrag - was deze wagen al te Zolder aangekomen. Tijdens het volgende weekend werden de eerste werkzaamheden reeds uitgevoerd en konden de rekken voor het gereedschap en de diverse benodigdheden al aangebracht worden.

De betreffende pakwagen - laatste nummer 40 88 953 2110-2 werd in 1948 door Baume & Marpent te Morlanwelz gebouwd en werd gedurende lange jaren gebruikt als goederenpakwagen gebruikt. Zijn laatste jaren sleet hij als dienstwagen van de dienst Baan van de groep Hasselt, met als standplaats Aarschot. Na zijn buitendienststelling verzeilde de wagen - samen met diverse kollega's op de afstelsporen van de bundel Bergaf te Leuven.

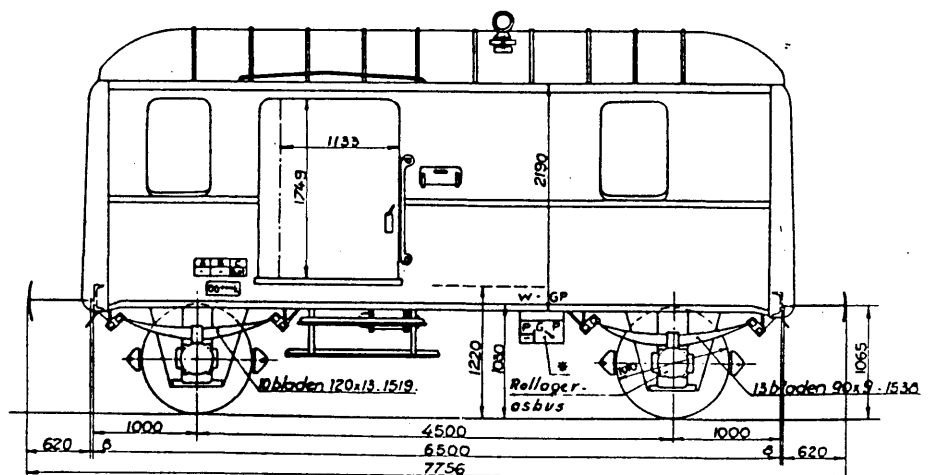
=====

De Nieuwigheden in beeld :



De 4614 wordt zoals bovenstaande foto gerestaureerd

Foto NMBS



Zondag 7 september : WANDELDAAG MET DE T.T.Z.

Op zondag 7 september sluit de TTZ zijn seizoen af met een wandeldag. Op die dag is de beperkte dienstregeling (vertrekken om 14.00 en 16.00) van kracht. Voor de mensen die de trein nemen om 14.00 worden er vanuit Genebos twee geleide natuurwandelingen uitgestippeld :

- een eerste met een duur van ca. 1 uur volgt het Albertkanaal richting Eversel
- een tweede (langere) tocht duurt ongeveer twee uur en vertrekt richting Terlaemen en Viversel. Tijdens de beide tochten is er een uitgebreide uitleg door de gidsen van de VVV.

De ritdag wordt afgesloten door een rondrit doorheen de mijn.

Zondag 5 oktober : TREIN-TRAM-BUSDAG met de T.T.Z.

Zoals jaarlijks wordt op 5 oktober opnieuw de trein-tram-busdag georganiseerd door de nmbs, de nmvb en de diverse stadsvervoersmaatschappijen. Op die dag is ook de T.T.Z. van de partij met een aangepast programma van herfstritten.

In tegenstelling tot vorig jaar zal de T.T.Z. aansluiting geven op de ritten komende van Hasselt en deze dag zullen vier uitgebreide ritten aangeboden worden.

Eerst worden de reizigers met ons dieselstel doorheen de mijn en ook voor de laatste maal naar het steenstort gevoerd, tijdens deze rit zal uitleg verstrekt worden aangaande de mijnexploitatie.

Aansluitend is er de klassieke stoomrit naar Genebos, die dag zal opnieuw Bebert ingezet worden om zo de reizigers bekendheid te geven met onze derde stoomlok.

Het ritschema ziet er als volgt uit :

Hasselt	9.53	11.53	13.53	15.53	
Zolder a	10.07	12.07	14.07	16.07	
Zolder-mijn	10.25	12.25	14.25	16.25	TA 4614
Steenstort	10.45	12.45	14.45	16.45	
Zolder-mijn a	11.05	13.05	15.05	17.05	
Zolder-mijn	11.10	13.10	15.10	17.10	stoomtraktie
Genebos a	11.40	13.40	15.40	17.40	
v	12.20	14.20	16.20	18.20	
Zolder-mijn	12.50	14.50	16.50	18.50	
Zolder	13.35	15.35	17.35	19.35	
Hasselt	13.49	15.49	17.49	19.49	

De T.T.Z. verleent 50 % korting aan de mensen in het bezit van een T.T.B-kaart.

MODELBOUW

** Schaal Ho **

* Lokomotieven :

sncf	IV	diesellokomotief reeks BB 63000 (nieuwe schildering)	Roco	43 467
cfl	IV	diesellokomotief reeks 800	Roco	43 470
öbb	IV	elektrische lokomotief 1044.100 (bijzondere livrei)	Klein	1 044
sbb	IV	elektrische lokomotief Re 4/4"	Fleisch4	342
öbb	IV	sneeuwruimer 986 106 (ex stoomlok reeks 52)	Günth	
sbb	IV	elektrische rangeerlok Ee 3/3	Roco	43 936
Bay	II	stoomlokomotief S 3/6	Lilip	1 804

* Rijtuigen :

DRB	II	bagagerijtuig (tweeassige) met postafdeling	Fleischm	5 057
DRB	II	tweeassige rijtuig type BCi Pr86	"	5 058
DRB	II	tweeassig rijtuig type Ci Pr86	"	5 059
db	IV	TEE-restauratierijtuig WRmh 132	"	5 166
öbb	IV	ste met 5 rijtuigen van de ÖBB	Liliput	886
DRB	II	afdelingsrijtuigen derde klasse	Roco	44 511
DRB	II	afdelingsrijtuig tweede klasse	Roco	44 526
DRB	II	afdelingsrijtuig derde klasse met remhuisje	Roco	44 527
Bad	II	sneltreinrijtuig van Badense spoorwegen ABBü 76	Liliput	84 601
Bad	II	sneltreinrijtuig ' " " CCü 111	Liliput	84 701
Bad	II	sneltreinrijtuig ' " " ABCCü 79	Liliput	84 801

* Goederenwagens :

DB	IV	schuifwandwagen Hbis 299 met opschrift Miele	Fleischm	5 338
DRB	II	bierwagen "Lederer Brau"	Trix	23 504

** Schaal n **

* Lokomotieven :

DB	IV	diesellokomotief reeks 218 (rood-beige)	Fleischm	7 234
DB	III/IV	diesellokomotief reeks 218 (rood)	"	7 235

* Rijtuigen :

DB	IV	restaurantewagen WRmh 132	Fleischm	8 166
----	----	---------------------------	----------	-------

* Wagens :

DB	IV	schuifwandwagen "Viessmann"	Fleischm	8 386
DB	IV	platte wagen voor vervoer van opleggers	Roco	25 150
SBB	IV	idem maar voor SBB	Roco	25 152
OBB	IV	idem voor OBB	Roco	25 155
DB	IV	schuifwandwagen Hbis met opschrift Miele	Fleischm	5 329
OBB	IV	vierassige ketelwagen Schwechat 2000	Arnold	4372
DRB	III	gesloten goederenwagen GR 20	Arnold	4409

** Schaal Hoe **

StLB	IV	smalspoor-stoomlokomotief reeks U 40	Liliput	715 40
------	----	--------------------------------------	---------	--------

**** Nieuwe Belgische Modellen ****

*** Dieselmotorwagen reeks 46 (bouwkit)**

Jocadis

Na de reeks 91, brengt Jocadis een bouwkit uit van de dieselmotorwagen reeks 46 (ex-type 554). In deze kit zijn alle onderdelen voor de bouw van dit stel, dit zowel in de oorspronkelijke uitvoering met enkele koplamp, als in de moderne versie.

Voor de motor koos men voor de Roco-aandrijving van de welbekende twee- of driedelige trams, de kast is vorgevormd en bestaat uit geëtste messing platen en gedeeltelijk uit wit metalen onderdelen. Het dakgedeelte is zeer gedetailleerd en ook de onderdelen van het chassis zijn juist weergegeven.

De bouw van de kit levert weinig problemen op, zowel de pasvorm als de afmetingen van de onderdelen kloppen.

Grootste nadeel is echter de betrekkelijk primitieve afwerking: zo ontbreekt het interieur volledig, de vensters worden gevormd door strips, bij de bouw van de oudere versie ontbreken de versterkingsprofielen op de wand en verder missen we vele kleine onderdelen zoals de achteruitkijkspiegels, ruitewissers, ...

Voor een prijs van bijna 5 000 BF is dit model in rijeigenschappen zeer goed, doch mocht men wat meer rekening houden met de detailafwerking in het algemeen.

*** Cementwagen van de firma Abay**

Europa Trading

Afgeleid van het model van Lima brengt deze firma de versie uit van de firma "Abay". Deze cementwagen rijdt mee in de trein voor het inbetonneren van de putten van de bovenleiding. Zoals het oorspronkelijke model, heeft ook dit model een zeer rudimentaire en ruwe afwerking, waarbij slechts weinig effectieve details weergegeven werden. De ladders zijn zwaar uitgevoerd, de diverse leidingen zijn opgegoten.

De beschrijving is zuiver, driekleurig uitgevoerd, doch spijtig genoeg werd een gedeelte weggelaten, zodat ook hier weer een weinig esthetische vorm bekomen wordt. Voor de gevraagde prijs van 675 BF kon toch iets meer kwaliteit verwacht worden.

*** Cementwagen van de NMBS**

Europa Trading

Uitgaand van een Lima-model kan men ook hier dezelfde fouten terugvinden als bij het bovenstaande model, doch wel moet gezegd worden dat de beschrijving hier vollediger is en dat de uitvoering sierlijker overkomt.

Met een zelfde prijs van 675 BF is deze wagen meer aan te raden, temeer daar deze wagen (tijdperk IIIb) in grotere aantallen bij de NMBS gereden heeft.

* Open goederenwagens

Europa Trading

Op basis van een open goederenwagen, brengt E.T. drie beschrijtingsvarianten uit, twee wagens dienden voor het vervoer van wit-zand vanuit Mol naar de verschillende stelplaatsen, dit voor de bevoorrading van de stoomlokomotieven. Hier werd de beschrijving gekozen voor het tijdperk III en IV. De derde versie is deze van een wagen verhuurd aan Cockerill en die dient als tussenwagen bij de mengewagentreinen. Naast de NMBS-aanduidingen kregen deze wagens ook een interne nummering bij Cockerill.

De wagens zijn zeer gedetailleerd en de aangebrachte beschrijving is volledig en juist. Bij de Cockerill-wagen werd zelfs een "veroudering" aangebracht. Typisch Belgische wagens tegen een prijs van 625 BF of 765 BF (Cockerill) horen op elke baan thuis.

* Dienstwagen dienst ES

Europa Trading

Een verdere versie van de bekende goederenpakwagen van dacker werd nu als dienstwagen van de dienst ES van de groep Mons uitgebracht. De volledige beschrifting en grijs geschilderde wagen heeft dezelfde kenmerken als de voorheen beschreven wagens van dit type. Voornaamste nadeel vormt echter de zeer hoge prijs van 1100 BF

* Gesloten goederenwagens

Roco

Nadat de verschillende vreemde versies op de markt verschenen, kwam nu ook de Belgische versie uit van deze gesloten goederenwagens type Gbis. Zoals gekend bij Roco is de detailleerd zeer uitgebreid, diverse onderdelen moeten door de modelbouwer zelf aangebracht worden.

Ook de opschriften zijn duidelijk en haarscherp afgelijnd, de kast is volledig beschrift, op het chassis ontbreken de opschriften echter.

=====

HISTORISCHE BLADZIJDE

Type 75 : (van 1892 - ...)

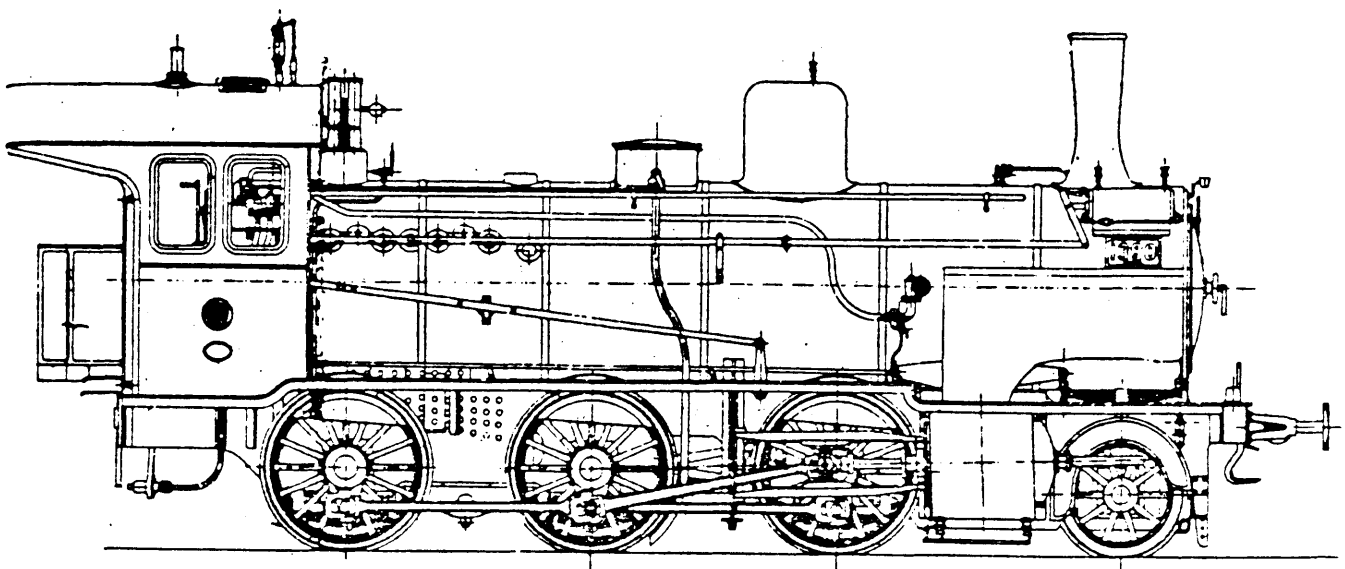
ex K.P.E.V.

Vanaf 1890 werd er een nieuwe goederentreinlokomotief ontwikkeld en in eerste instantie ging men uit van een 1'C lokomotief met twee cilinders en werkend met verzadigde stoom. Deze machines - afgeleid van de oude G4 - kreeg als typeaanduiding G 5-1 en van deze versie werden er 268 loks gebouwd. Enkele jaren later werd op deze lokomotief de compound-werking uitgetest en dit type lokomotief werd als G 5-2 op de sporen gebracht. Daar dit type betere kenmerken vertoonde werd de bouw van de G 5-1 onderbroken en van de navolger werden 499 machines voor de K.P.E.V. gebouwd, 215 verdere machines gingen naar de Elzass-Lothringen.

Vanaf de eeuwwisseling kwam er een verdere variante gebouwd, opnieuw ging men naar de eenvoudige expansie over, doch men verbeterde vooral de rijeigenschappen van de voorgaande typen en om het vermogen te vergroten, bracht men ook grotere cilinders aan.

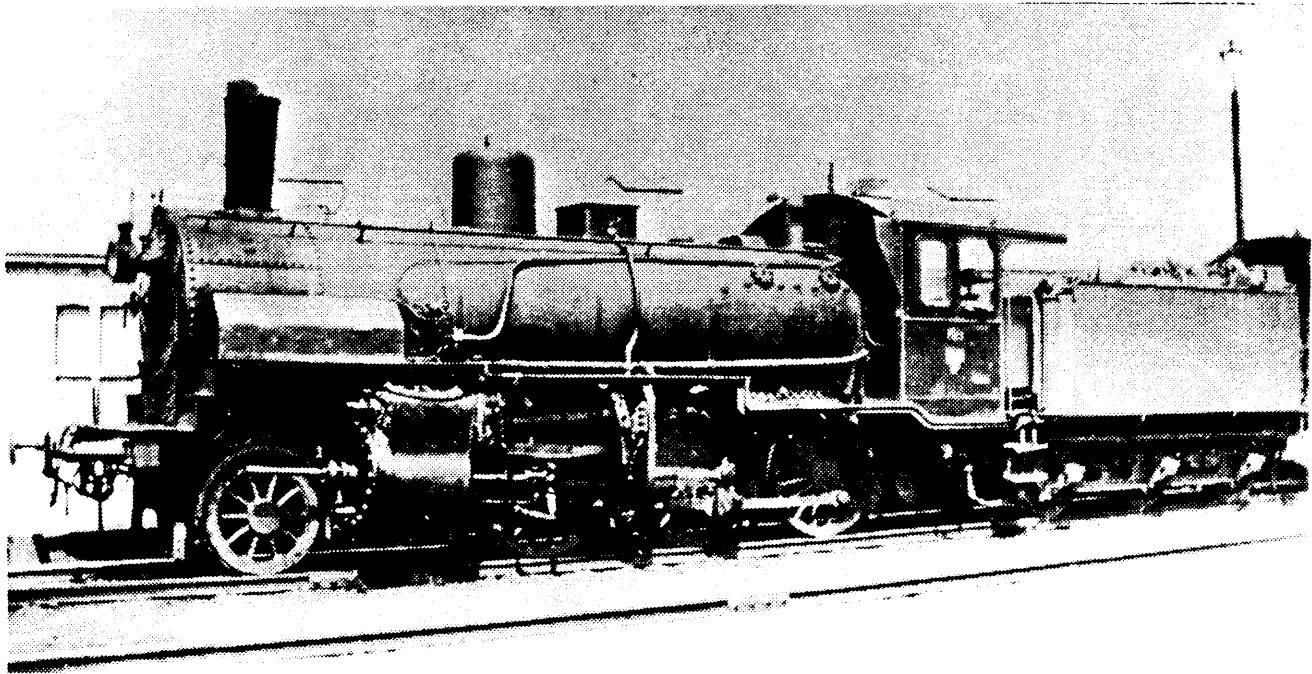
Van deze drie typen kwamen er resp. 28 (G5-1), 37 (G5-2) en 23 (G5-3) machines naar België over. Deze loks werden vooral gebruikt voor lichte goederentreinen en werden ingezet vanuit Braine-le-Comte, Piéton en Muizen. Maar al voor 1924 werd een groter aantal reserve gesteld en zo was het effectief in 1924 al geslonken tot 22 machines.

Nog slechts 14 machines kregen de nieuwe Belgische typeaanduiding, waarbij ze gegroepeerd werden als type 75. In 1925 waren alle bedrijfsklare machines te Braine-le-Comte ondergebracht, hun loopbaan sloten ze af te Leuven. In 1928 waren alle machines gesloopt.



Kenmerken

	G5-1	G5-2	G5-3
Asindeling :	1'C	1'C	1'C
nummering	7506...7518	7512...7567	7576
Diameter cilinders	450 mm	480/680 mm	490 mm
Zuigerslag :	630 mm	630 mm	630 mm
Diameter loopwielen	1000 mm	1000 mm	1000 mm
drijfwielen	1350 mm	1350 mm	1350 mm
Aantal kleine vlampijpen	216	216	216
Diameter kleine vlampijpen	45/50 mm	45/50 mm	45/50 mm
Lengte vlampijpen /	4 124 mm	4 124 mm	4 124 mm
Verwarmingsopp. haard :	10,8 m ²	10,8 m ²	10,8 m ²
Verwarmingsopp. pijpen :	126,2 m ²	126,2 m ²	126,2 m ²
Totaal verwarmingsopp. :	137,0 m ²	137,0 m ²	137,0 m ²
Roosterlengte :	2 290 mm	2 290 mm	2 290 mm
Roosterbreedte :	1 000 mm	1 000 mm	1 000 mm
Roosteropp. :	2,29 m ²	2,29 m ²	2,29 m ²
Keteldruk	10 bar	12 bar	12 bar
Inhoud ketel	5,83 m ³	5,83 m ³	5,83 m ³
Inhoud stoomruimte :	2,28 m ³	2,28 m ³	2,28 m ³
Verdampingsopp. :	7,96 m ²	7,96 m ²	7,96 m ²
Massa (rijvaardig) :	48 500 kg	51 100 kg	54 100 kg
Massa (leeg)	43 000 kg	45 200 kg	49 400 kg
Aslast : 1ste as :	6 600 kg	5 600 kg	9 700 kg
2 de as :	10 300 kg	12 100 kg	11 800 kg
3 de as :	9 900 kg	12 000 kg	10 900 kg
4 de as :	11 300 kg	11 200 kg	11 100 kg



Type 75 (van 1895)

ex Nord Belge

Bij de overname van de Nord Belge kreeg de G 7-2 machine van deze maatschappij het typenummer 7536 bij de NMBS, in 1946 werd ze ingedeeld bij het type 72, waar ze in feite thuishoorde. Dit type werd in de TTZ 20 besproken.

Type 76 : (van 1869)

ex Beierse CII/CIII

Tussen de vele Duitse machines bevonden er zich ook verschillende Beierse lokomotieven, reeksen C II (1 machine) en C III (12 machines). Alhoewel deze machines voorzien werden als type 76, droegen ze nooit effektief de aangewezen nummers. Om die reden verwijzen we naar "Er was eens ..." waar deze lokomotieven uitvoeriger belicht worden.

Type 76 : (van 1917)

ex Nord Belge

In de loop van de eerste wereldoorlog bestelde de New South Wales Government Railways 10 lokomotieven aan de North British te Glasgow, deze machines werden echter niet geleverd en in dienst gesteld bij de R.O.D. als nrs 701 tot 710. Na de oorlog werden ze verkocht aan de Nord Belge waar ze met dezelfde nummers (maar in verschillende volgorde) in de gemengde dienst reden. Vanaf 1932 werden de machines afgesteld en bij het begin van de tweede wereldoorlog was enkel nog de 708 in dienst. Na de overname werden 8 machines bij de NMBS als type 76 ingedeeld. De 709 en 710 waren al lang gesloopt.

Drie machines werden in oktober 1941 uit het bestand afgevoerd. De overige werden vanuit Montignies en St-Martin ingezet. Na de eerste oorlogsmaanden werden ze verder verdeeld en zo waren twee machines te Kinkempois en 1 te St-Ghislain.

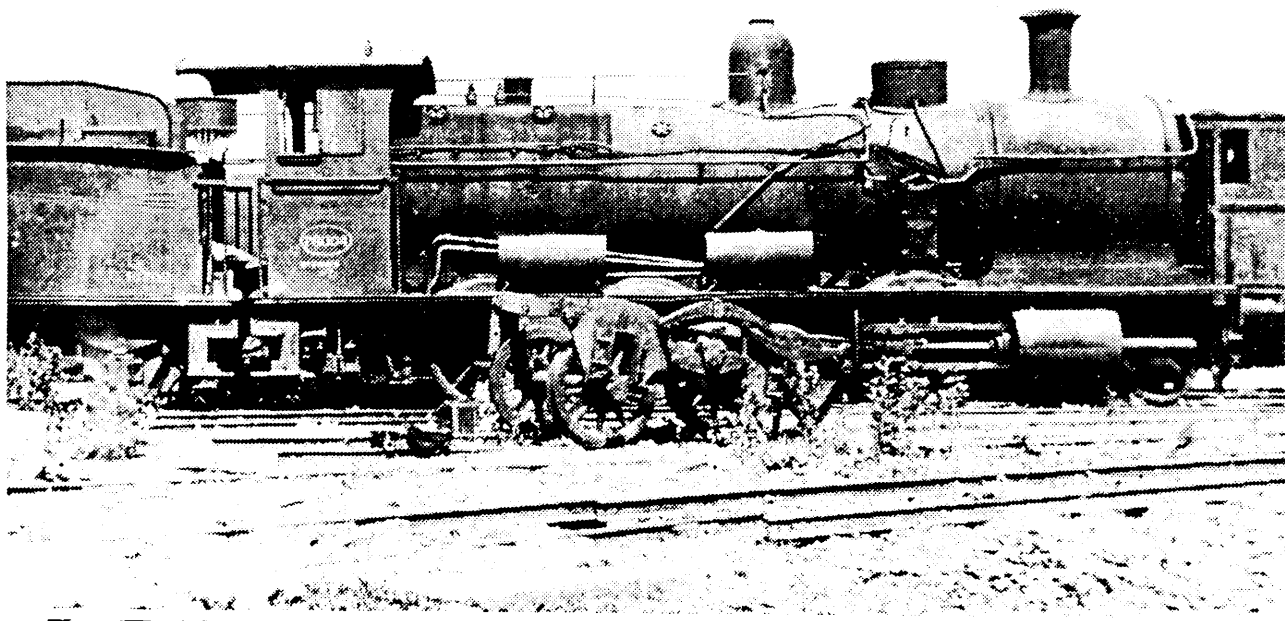


Foto nmbs

Asindeling :	1'D	Roosterlengte :	2 620 mm
nummering : nord Belge	701-710	Roosterbreedte :	1 000 mm
nmbs	7601-7608	Roosteropp. :	2,62 m ²
	76.001-005	Keteldruk :	10,5 bar
diameter cilinders :	558,8 mm	Inhoud ketel :	5,743 m ³
zuigerslag :	660,4 mm	Inhoud stoomruimte :	3,418 m ³
diameter loopwielen	957 mm	verdampingsopp :	10,04 m ²
diameter drijfwielen :	1 295 mm	Massa (rijvaardig)	68 735 kg

Aantal kl. vlampijpen	159	Massa (leeg)	61 826 kg
Diameter kl. vlampijpen	41/46 mm	Aslast 1ste as :	6 909 kg
Aantal gr. vlampijpen	24	2 de as :	15 393 kg
Diameter gr. vlampijpen	125/133 mm	3 de as :	15 139 kg
Lengte vlampijpen :	4 180 mm	4 de as :	15 850 kg
Verwarm. opp. haard :	15,93 m ²	5 de as :	15 444 kg
Verwarm. opp. kl. p :	86,0 m ²		
Verwarm. opp. gr. p :	39,50 m ²		
Totaal verwarmingsopp :	141,43 m ²		
Oververhittingsopp :	31,77 m ²		

Type 77 : (van 1884)

Ex- Beierse C IV

Naast de lokomotieven CII en CIII kwamen nog 10 verdere lokomotieven bouwreeks C IV van de Beierse spoorwegen over. Ook deze werden in het voorontwerp van hernummering opgenomen, doch kregen nooit effectief het typenummer 77 toegewezen. Ook deze lokomotieven worden samen met de overige Duitse machines in een volgend nummer verder behandeld.

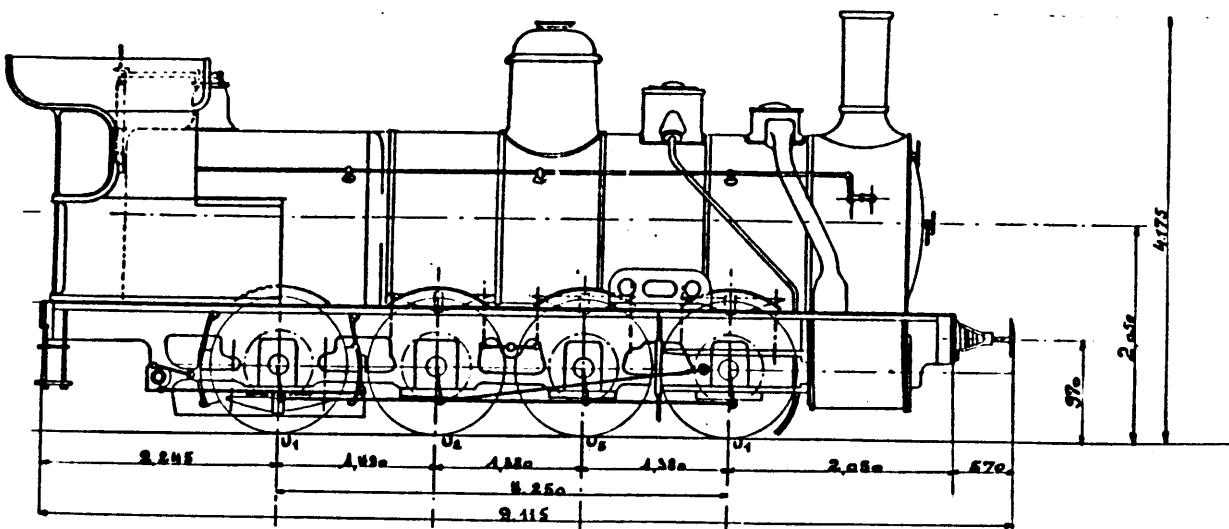
Type 77 : (van 1872 / 1880)

Ex - Nord Belge

In twee verschillende perioden (1872 en 1880/81) werden door de Nord Belge bij Cockerill 45 vierassige lokomotieven besteld. Al deze lokomotieven hadden twee cilinder en werkten met verzadigde stoom en enkelvoudige expansie. Ze werden in gemengde dienst gebruikt over het ganse net van de Nord Belge. Vanaf 1909 werden de tenders vergroot. Tussen 1910 en 1924 ondergingen 6 machines een ingrijpende wijziging, daar ze op dat ogenblik omgebouwd werden tot tenderlok.

Bij het begin van de tweede wereldoorlog waren - naast de 6 tenderloks - ook nog 4 lokomotieven met tender in dienst. Deze machines werden door de NMBS als type 77 overgenomen. Tijdens de oorlog waren ze te Kinkempois en St-Martin in depot, vanaf 1944 werden ze samengetrokken te Renory. Hier eindigde hun actieve loopbaan in de loop van 1945-46. De effectieve schrapping volgde pas in juli 1948.

De 77.001 diende nog tot bij de sluiting van Renory in oktober 1950 als stoomgenerator.



Asindeling :	D	Roosterlengte :	2 182 mm
nummering : nord Belge	711 - 755	Roosterbreedte :	954 mm
nmb	7723...7741	Roosteropp. :	2,08 m ²
	77.001-004	Keteldruk :	10 bar
Diameter cilinders :	500 mm	Inhoud ketel :	5,400 m ³
Zuigerslag :	650 mm	Inhoud stoomruimte :	2,750 m ³
Diameter drijfwielen :	1 300 mm	Verdampingsopp. :	8,56 m ²
Aantal kl. vlampijpen :	197	Massa (rijvaardig) :	45 050 kg
Diameter kl. vlampijpen	45/50 mm	Massa (leeg)	40 150 kg
Lengte vlampijpen :	4 095 mm	Aslast : 1ste as :	12 800 kg
Verwarmingsopp. haard :	10,02 m ²	2 de as :	10 700 kg
Verwarmingsopp. pijpen	115,46 m ²	3 de as :	11 700 kg
Totaal verwarmingsopp.	125,48 m ²	4 de as :	9 850 kg

Type 78 : (van 1913)

ex S.N.C.F.

Vanaf maart 1943 kwamen ook 8 lokomotieven reeks 040D van de Franse spoorwegen in België hun werk verrichten. Deze machines - ex type G 8-1 en identiek met het type 81 - werden ondergebracht als type 78. Al deze machines - met uitzondering van de 7801 werden tijdens de terugtocht naar Duitsland afgevoerd.

Een tweede reeks van dergelijke lokomotieven kwam vanaf juni 1944 naar ons land en deze werden genummerd als 7809 tot 7903. Meestal was de effectieve inzet tijdens deze laatste oorlogsmaanden zuiver theoretisch. Kort na de bevrijding waren alle machines van dit type aan de S.N.C.F. teruggegeven.

Voor de kenmerken van deze lokomotieven verwijzen we naar het type 81.

Type 79 : (van 1908)

ex K.P.E.V. G 9

Na de ontwikkeling van de G 8 (ons type 80) werd in de volgende jaren nog een verdere versie ontwikkeld. Deze onderscheidde zich vooral door een grotere ketel, waardoor het vermogen nog verder vergroot kon worden. Opnieuw was het een lokomotief met vier gekoppelde wielen, twee cilinders met verzadigde stoom en enkelvoudige expansie. Tot in 1911 werden ongeveer 200 machines van dit type gebouwd. Hiervan kwamen er 58 na de eerste wereldoorlog in België terecht.

Hun Belgische loopbaan begonnen ze te Bertrix en Virton, vanaf eind 1922 ging het grootste gedeelte van het bestand echter naar St-Ghislain.

Vanaf 1923 werden deze machines - die inmiddels type 79 werden - vanuit Jemelle en Mons ingezet, een jaar later nam het type 38 de diensten in de Ardennen over en verhuisden deze machines naar antwerpen-noord. In deze beide streken (Mons en Antwerpen) zouden ze de rest van hun carrière doorbrengen. Vanaf 1936 werden ze vervangen te Antwerpen, inmiddels had ook haine-St-Pierre kennis gemaakt met dit type. In dit jaar zouden ook de eerste machines geschrapt worden, de laatste 79-ers verdwenen pas kort voor de tweede wereldoorlog van het strijdperk.

Asindeling :	D	Roosterlengte :	2 250 mm
nummering :	7900 ... 7999	Roosterbreedte :	1 350 mm
Diameter drijfwielen :	1 250 mm	Roosteropp. :	3,05 m ²
Diameter cilinders :	550 mm	Keteldruk :	12 bar
Zuigerslag :	630 mm	Inhoud van de ketel :	7,22 m ³
Aantal kleine vlamp :	292	Inhoud stoomruimte :	2,31 m ³
Diameter kleine vlamp :	45/50 mm	Verdampingsopp. :	9,08 m ²
Lengte vlampijpen :	4 500 mm	Massa (rijvaardig) :	59 000 kg
Verwarmingsopp. haard :	11,70 m ²	Massa (leeg)	50 800 kg
Verwarmingsopp. pijpen :	185,76 m ²	Aslast : 1ste as :	12 600 kg
Totaal verwarmingsopp :	197,58 m ²	2 de as :	12 000 kg
		3 de as :	11 900 kg
		4 de as :	11 600 kg

Verbeteringen in TTZ-aktueel 20 :

- blz 20.3 : schrappingen : 6057 (FHS) moet worden 6059
- 20.12 : de betreffende restauratiewagens dateren van 1955
- 20.15 : levensloop van de 44.225 veranderen in :
 Kortrijk in 1931
 Fno - 10/41 - FLU - 01/42 - FC - 10/42 - FDK - 10/44 - FR - 09/46 -
 FHS - ? - LML - 06/48
- 20.36 : diverse aantallen worden in vraag gesteld, de tabel geeft de getallen weer die te vinden zijn in een officieel bestand van de EB (aantal diensten + effectief bij elke beurtregeling)
- 20.38 : * de machines 230 van FBM werden vooral gebruikt voor baantreinen bij werken aan de noord-zuid-verbinding
 * loopbaan
 230.02 : FLD - 02/02/62 - FLV - 05/03/62 - FLD - 05/12/62 -
 FLV - 12/02/65 - +
 230.04 : buiten dienst : PV 375 van 07/09/65
 uit geschriften : 01/01/1966
 konstruktienummers (in volgorde) D54, D56, D59 en D62
- 20.40 : rijtuig 73 333 hoorde niet tot dit type maar was een afdelingsrijtuig (dus passage schrappen)
- 20.44 : juiste kilometers zijn Grimde (3,3 km), Oplinter (6,9), neerlinter (9,2), Drieslinter (11,4), Budingen (15,4), Geetbets (18,9), Diest (32,1)
 afschaffen van reizigersdiensten : Drieslinter-Diest : 29/09/57

Nummering		Type		Bouwer	Fabr.nr	In dienst	Uit dienst	Opmerkingen	
WO I	1931	1946							
3212	03306			35	Energie	104	/1904	1921-26	
3213				35	Energie	105	/1904	WO I	
3214				35S	Boussu	152	/1904	1926-31	
3215				35S	Boussu	153	/1904	1926-31	
3216				35S	Boussu	154	/1904	1926-31	
3217				35S	Haine-St-Pierre	795	/1903	1926-31	
3218				35S	Haine-St-Pierre	796	/1903	1926-31	
3219				35S	Haine-St-Pierre	797	/1903	1921-26	
3220	03301			35S	Haine-St-Pierre	798	/1903	WO I	
3221				35S	La Croyère	1486	/1905	1926-31	Expo liège
3222	03309			35S	Energie	106	/1905	1921-26	
3223	03329			35	Boussu	156	/1905	WO I	
3224				35	Boussu	157	/1905	1926-31	T in type 35S
3225	03308			35	Boussu	158	/1905	WO I	
3226				35	Boussu	159	/1905	1926-31	T in type 35S
3227	03326			35	Boussu	160	/1905	WO I	
3228				35	Energie	108	/1905	WO I	T in type 35S
3229				35	Energie	109	/1905	1926-31	T in type 35S
3230				35	Energie	110	/1905	1921-26	T in type 35S
3231				35	Energie	111	/1905	1926-31	T in type 35S
3232	03307			35	Energie	107	/1905	WO I	
3233	03401			35	Energie	112	/1905	1926-31	
3234	03417			35S	Energie	113	/1905	WO I	
3235				35S	Energie	114	/1905	1921-26	
3237				35S	Energie	115	/1905	WO I	
3238				35S	La Meuse	1911	/1905	1926-31	
3239	03406			35S	La Meuse	1912	/1905	WO I	
3240				35S	La Meuse	1913	/1905	1926-31	
3241				35S	La Meuse	1914	/1905	1926-31	
3242				35S	La Meuse	1915	/1905	1926-31	
3243		1853		18	Couillet	1407	/1905		
3244		1864		18	Couillet	1408	/1905		
3245		1875		18	Couillet	1409	/1905		
3246	04580			18	Couillet	1410	/1905	WO I	
3247		1827	18.027	18	Couillet	1411	/1905	07/48	
3248	04538	1858	18.058	18	Couillet	1412	/1905	06/1948	
3249		1859	18.059	18	Couillet	1413	/1905	06/1948	
3250	04445			18	Couillet	1414	/1905	WO I	
3251	04473	1851	18.051	18	St-Léonard	1405	/1905	07/1948	
3252	04454	1852		18	St-Léonard	1406	/1905		
3253	04577			18	St-Léonard	1407	/1905	WO I	
3254		1854		18	St-Léonard	1408	/1905		
3255	04531	1855		18	St-Léonard	1409	/1905		
3256	04433	1856		18	St-Léonard	1410	/1905		
3257	04572	1857	18.057	18	Haine-St-Pierre	813	/1904	06/1948	
3258				18	Haine-St-Pierre	814	/1904	WO I	
3259	04481			18	Haine-St-Pierre	815	/1904	WO I	
3260	04434	1860		18	Haine-St-Pierre	816	/1904		
3261	04581	1861		18	Haine-St-Pierre	817	/1904		
3262		1862		18	Thiriau	51	/1905		
3263	04418	1863		18	Thiriau	52	/1905		
3264	04573			18	Thiriau	53	/1905	WO I	
3265				18	Thiriau	54	/1905	WO I	
3266				18	Thiriau	55	/1905	WO I	
3267		1867		18	Thiriau	56	/1905		
3268	04446			18	Thiriau	57	/1905	WO I	
3269	04514	1849		18	Thiriau	58	/1905		
3270	04574			18	Hanrez	621	/1905	WO I	
3271		1871		18	Hanrez	622	/1905		
3272	04419			18	Hanrez	623	/1905	WO I	
3273	04435			18	Hanrez	624	/1905	WO I	
3274	04455	1844		18	Hanrez	625	/1905		
3275		1868		18	Hanrez	626	/1905		
3276	04456	1877		18	Hanrez	627	/1905		
3277	04420			18	Hanrez	628	/1905	WO I	
3278		1878	18.078	18	Gilain	5	/1905	07/1948	
3279		1869		18	Gilain	6	/1905		
3280	04515			18	Biesme	20	/1905	WO I	
3281	04436			18	Biesme	21	/1905	WO I	
3282		1821		18	Carels	428	/1905		
3283	04516			18	Carels	429	/1905	WO I	
3284				18	Carels	430	/1905	WO I	
3285		1836	18.036	18	Carels	431	/1905	06/1948	
3286	04517			18	Carels	432	/1905	WO I	
3287	04518			18	Carels	433	/1905	WO I	
3288	04726	1900	19.003	18S	Carels	434	/1905	05/1948	
3289	04701			18S	Carels	435	/1905	WO I	
3290	04727	1901	19.001	18S	Carels	436	/1905	05/1949	
3291	04704	1902	19.002	18S	Carels	437	/1905	07/1948	
3292	04705			18S	Carels	438	/1905	WO I	
3293				19b	Cockerill	2506	/1905	1921-26	
3294	04916			19b	Cockerill	2507	/1905	1921-26	
3295	04921			19b	Cockerill	2508	/1905	WO I	
3296	04918			19b	Cockerill	2509	/1905	WO I	

Nummering		Type		Bouwer	Fabr.nr	In dienst	Uit dienst	Opmerkingen
WO I	1931	1946						
3297			19b	Cockerill	2510	/1905	1921-26	
3298	04947		19b	Cockerill	2511	/1905	WO I	
3299	04919		19b	Cockerill	2512	/1905	1921-26	
3300	04917		19b	Cockerill	2513	/1905	WO I	
3301	04901		19P	Cockerill	2481	/1905	WO I	
3302			9P	La Meuse	1876	05/1905	1921-26	
3303	05018		9P	La Meuse	1893	01/1906	1921-26	
3304	04902		19P	Cockerill	2482	/1905	1921-26	
3305		600	ATL	Cockerill	2655	/1908		
3306		601	ATL	Cockerill	2624	/1907		
3307	04806	602	6.002	ATL	Cockerill	2625	/1907	06/1948
3308	04801	603	6.003	ATL	Cockerill	2626	/1907	06/1948
3309		604	6.004	ATL	Cockerill	2627	/1907	06/1948
3310	04811		ATL	Cockerill	2628	/1907	WO I	
3311		605	6.005	ATL	Cockerill	2479	/1905	
3312	04807		ATL	Cockerill	2480	/1905	WO I	
3313		813	8.013	8	Tubize	1423	05/1905	05/1948
3314		814	8.014	8	Tubize	1424	05/1905	05/1948
3315		815	8.015	8	Tubize	1425	06/1905	06/1948
3316		816		8	Tubize	1426	06/1905	
3317		817	8.017	8	Tubize	1427	07/1905	06/1948
3318	04948	818	8.018	8	Tubize	1428	08/1905	07/1948
3319			8	Tubize	1429	10/1905	1926-31	
3320	04912	820		8	Tubize	1430	10/1905	
3321		821		8	Tubize	1431	11/1905	
3322		822	8.022	8	Tubize	1432	11/1905	07/1948
3323		823	8.023	8	Tubize	1433	12/1905	07/1948
3324		824		8	Tubize	1434	01/1906	
3325		825	8.025	8	Tubize	1451	12/1906	07/1948
3326	04913	826	8.026	8	Couillet	1415	08/1905	07/1948
3327		827		8	Couillet	1416	09/1905	
3328		828	8.028	8	Couillet	1417	10/1905	07/1948
3329	04903		8	Couillet	1418	12/1905	WO I	
3330	04920	830	8.030	8	Couillet	1419	01/1906	06/1948
3331		831		8	St-Léonard	1411	12/1905	
3332		832	8.032	8	St-Léonard	1412	12/1905	07/1948
3333		833	8.033	8	St-Léonard	1413	01/1906	07/1948
3334		834		8	St-Léonard	1414	07/1906	
3335		835	8.035	8	Haine-St-Pierre	821	07/1905	06/1948
3336	04941		8	haine-St-Pierre	822	08/1905	WO I	
3337	04904		8	Haine-St-Pierre	823	09/1905	WO I	
3338	04905		8	Haine-St-Pierre	824	10/1905	WO I	
3339		839		8	Haine-St-Pierre	825	10/1905	
3340		840	8.040	8	Haine-St-Pierre	826	11/1905	07/1948
3341		841	8.041	8	la croyère	1500	07/1905	06/1948
3342	04915		8	la Croyère	1501	07/1905	WO I	
3343	04908		8	La Croyère	1502	08/1905	WO I	
3344		808	8.008	8	La Croyère	1503	08/1905	07/1948
3345	04914		8	La Croyère	1504	09/1905	WO I	
3346			8	La Croyère	1505	09/1905	1926-31	
3347		803	8.003	8	La Croyère	1506	10/1905	06/1948
3348		819	8.019	8	La Croyère	1507	10/1905	07/1948
3349		829	8.029	8	La Croyère	1508	11/1905	07/1948
3350		800	8.001	8	La Croyère	1509	11/1905	
3351		801		8	La Meuse	1930	11/1905	
3352		802	8.002	8	La Meuse	1931	12/1905	06/1948
3353	04950		8	La Meuse	1932	01/1906	WO I	
3354		804	8.004	8	La Meuse	1933	01/1906	06/1948
3355		805	8.005	8	Tubize	1504	07/1907	07/1948
3356		806		8	Tubize	1505	07/1907	
3357		807	8.007	8	Tubize	1506	08/1907	05/1948
3358	04906		8	Tubize	1507	08/1907	WO I	
3359	04931		8	Tubize	1508	08/1907	WO I	
3360		810	8.010	8	Couillet	1457	05/1907	06/1948
3361	04907	811		8	Couillet	1458	06/1907	
3362		812		8	Couillet	1459	07/1907	
3363			8	Couillet	1460	08/1907	1926-31	
3364	04942	836	8.036	8	Couillet	1461	09/1907	07/1948
3365		837	8.037	8	La Croyère	1624	10/1907	07/1948
3366		838	8.038	8	La Croyère	1625	10/1907	07/1948
3367	04911		8	La Croyère	1626	10/1907		
3368		842	8.042	8	la Croyère	1627	12/1907	06/1948
3369		809		8	La Croyère	1628	12/1907	
3372			ATL	Cockerill	2656	/1908	WO I	
3373		606		ATL	Cockerill	2657	/1908	
3374		607	6.001	ATL	Cockerill	2658	/1908	08/1948
3375		608	6.008	ATL	Cockerill	2659	/1908	06/1948
3376	09137	5460	53.160	23	Hanrez	655	/1907	12/1957
3377		5667	53.367	23	Hanrez	656	/1907	
3378	09138	5635	53.335	23	Hanrez	657	/1907	04/1967
3379	09017	5629	53.329	23	Hanrez	658	/1907	06/1959
3380		5430	53.130	23	Thiriau	96	/1907	12/1960

Nummering		Type		Bouwer	Fabr.nr	In dienst	Uit dienst	Opmerkingen
WO I	1931	1946						
3381	09185		23	Thiriau	97	/1907	WO I	
3382		5382	53.082	23	Thiriau	98	/1907	12/1957
3383		5383	53.083	23	Thiriau	99	/1907	12/1957
3384		5384	53.084	23	Thiriau	100	/1907	07/1961
3385	09210	5385	53.085	23	Boussu	182	/1907	04/1964
3386		5386	53.086	23	Boussu	183	/1907	06/1959
3387	09220	5387	53.087	23	Boussu	184	/1907	01/1961
3388	09033	5388	53.088	23	Boussu	185	/1907	03/1961
3389	09053	5389	53.089	23	La Meuse	2046	/1907	03/1966
3390	09211	5390	53.090	23	La Meuse	2047	/1907	05/1966
3391		5391	53.091	23	La Meuse	2048	/1907	10/1960
3392		5392	53.092	23	La Meuse	2049	/1907	
3393	09069	5393	53.093	23	La Meuse	2050	/1907	07/1960
3394		5394	53.094	23	St-Léonard	1482	/1907	10/1966
3395	09113	5395	53.095	23	St-Léonard	1483	/1907	06/1959
3396	09091	5396	53.096	23	St-Léonard	1484	/1907	05/1960
3397		5397		23	St-Léonard	1485	/1907	
3398	09242			23	St-Léonard	1486	/1907	WO I
3399	09139			23	St-léonard	1487	/1907	WO I
3400		5400		23	St-Léonard	1488	/1907	
3401	02336			32S	Tubize	1477	/1906	WO I
3402	02157	4122	41.022	32S	Tubize	1478	/1906	
3403				32S	Tubize	1479	/1906	WO I
3404		4174	41.074	32S	Tubize	1480	/1906	12/1957
3405	02105			32S	Tubize	1481	/1906	WO I
3406	02158			32S	Tubize	1482	/1906	WO I
3407		4177	41.077	32S	Tubize	1483	/1906	07/1959
3408	02159	4128	41.028	32S	Tubize	1484	/1906	09/1958
3409	02106			32S	Tubize	1485	/1906	WO I
3410		4320	41.220	32S	Tubize	1486	/1906	
3411	02195			32S	Tubize	1487	/1906	WO I
3412	02107			32S	Tubize	1488	/1906	WO I
3413				32S	Tubize	1489	/1906	
3414		4184	41.084	32S	Tubize	1490	/1907	09/1957
3415	02160			32S	Tubize	1491	/1907	WO I
3416	02196	4316	41.216	32S	Tubize	1492	/1907	07/1959
3417	02337	4317	41.217	32S	Couillet	1443	/1906	
3418				32S	Couillet	1444	/1906	WO I
3419	02240			32S	Couillet	1445	/1906	WO I
3420	02108			32S	Couillet	1446	/1906	WO I
3421		4191	41.091	32S	Couillet	1447	/1906	07/1959
3422				32S	Couillet	1448	/1906	WO I
3423		4223	41.123	32S	Couillet	1449	/1906	07/1959
3424	02301	4178	41.078	32S	Couillet	1450	/1906	09/1957
3425				32S	La Croyère	1611	/1906	WO I
3426	02241	4226	41.126	32S	La Croyère	1612	/1906	07/1959
3427		4227	41.127	32S	La Croyère	1613	/1906	07/1959
3428				32S	La Croyère	1614	/1906	WO I
3429	02161	4169	41.069	32S	La Croyère	1615	/1906	07/1952
3430		4300	41.200	32S	La Croyère	1616	/1906	07/1959
3431	02353	4301	41.201	32S	la croyère	1617	/1906	09/1958
3432	02109	4192		32S	La Croyère	1618	/1906	11/1945
3433	02110			32S	La croyère	1619	/1906	WO I
3434		4262	41.161	32S	La croyère	1620	/1906	09/1958
3435		4225	41.125	32S	La croyère	1621	/1906	06/1959
3436		4176	41.076	32S	Biesme	31	/1906	
3437	02237	4265	41.165	32S	Haine-St-Pierre	879	/1906	10/1957
3438	02324			32S	Haine-St-Pierre	880	/1906	WO I
3439	02111	4279	41.179	32S	Haine-St-Pierre	881	/1906	
3440	02162	4240	41.140	32S	Haine-St-Pierre	882	/1906	
3441	02352	4281	41.181	32S	Haine-St-Pierre	883	/1906	
3442		4280	41.180	32S	Haine-St-Pierre	884	/1906	07/1959
3443		4213	41.113	32S	Haine-St-Pierre	885	/1906	07/1959
3444	02163	4299	41.199	32S	Haine-St-Pierre	886	/1906	07/1959
3445		4145	41.045	32S	St-Léonard	1450	/1906	
3446	02164	4196	41.096	32S	St-Léonard	1451	/1906	
3447	02165			32S	St-Léonard	1452	/1906	WO I
3448	02112			32S	St-Léonard	1453	/1906	WO I
3449		4149	41.049	32S	St-Léonard	1454	/1906	10/1952
3450	01686			32	Couillet	1432	/1906	WO I
3451		4451	44.051	32	Couillet	1433	/1906	
3452		4452	44.052	32	Couillet	1434	/1906	09/1957
3453	01690	4453	44.053	32	Couillet	1435	/1906	10/1957
3454	01556	4454	44.054	32	Couillet	1436	/1906	07/1959
3455		4455	44.055	32	Couillet	1438	/1906	
3456	01754			32	Couillet	1439	/1906	WO I
3457	01689	4457	44.057	32	Couillet	1440	/1906	11/1958
3458	-	4458	44.058	32	Couillet	1441	/1906	08/1959
3459		4459	44.059	32	La Croyère	1605	/1906	09/1958
3460		4460	44.060	32	La Croyère	1606	/1906	
3461	01664	4461	44.061	32	La Croyère	1607	/1906	
3462	01755			32	La Croyère	1608	/1906	WO I
3463				32	La Croyère	1609	/1906	WO I
3464		4464	44.064	32	La Croyère	1610	/1906	09/1957

Nummering		Type		Bouwer	Fabr.nr	In dienst	Uit dienst	Opmerkingen
WO I	1931	1946						
3465	01557	4465	44.065	32	Carels	451	/1906	
3466		4466	44.066	32	Carels	452	/1906	
3467	01600	4467	44.067	32	Carels	453	/1906	08/1959
3468	01732	4468	44.068	32	Carels	454	/1906	09/1957
3469		4469	44.069	32	Carels	455	/1906	07/1952
3470	01558			32	Biesme	27	/1906	WO I
3471				32	Biesme	28	/1906	WO I
3472		4472	44.072	32	Biesme	29	/1906	10/1957
3473		4473	44.073	32	Biesme	30	/1906	10/1957
3474		4474	44.074	32	Gilain	10	/1906	12/1957
3475		4475	44.075	32	Gilain	11	/1906	07/1959
3476	01756	4476	44.076	32	Gilain	12	/1906	
3477		4477	44.077	32	Detombay	172	/1907	07/1959
3478	01666	4478	44.078	32	Detombay	173	/1907	09/1957
3479		4479	44.079	32	Gilly	280	/1906	
3480	01807	4480	44.080	32	Gilly	281	/1906	10/1957
3481	01701	4481	44.081	32	Gilly	282	/1906	07/1959
3482	01757			32	Gilly	283	/1906	WO I
3483	01708			32	Gilly	284	/1906	WO I
3484	01808			32	Gilly	285	/1906	WO I
3485	02113	4305	41.205	32S	Gilain	17	/1907	
3486	02186	4286	41.186	32S	Gilain	18	/1907	07/1959
3487	02239	4318	41.218	32S	Gilain	19	/1907	07/1959
3488		4148	41.048	32S	Gilain	20	/1907	
3489		4159	41.059	32S	Gilain	21	/1907	09/1958
3490		4190	41.090	32S	Gilain	22	/1907	
3491	02432	4291	41.191	32S	Biesme	36	/1907	
3492	02308			32S	biesme	37	/1907	WO I
3493				32S	Biesme	38	/1907	WO I
3494	02354	4319	41.219	32S	Biesme	39	/1907	
3495		4195	41.095	32S	Biesme	40	/1907	07/1959
3496	02234	4296	41.196	32S	Biesme	41	/1907	09/1957
3497	02114			32S	Haine-St-Pierre	913	/1907	WO I
3498		4138	41.038	32S	Haine-St-Pierre	914	/1907	
3499	02157			32S	Haine-St-Pierre	915	/1907	WO I
3500	02309	4100	41.039	32S	Haine-St-Pierre	916	/1907	
3501	02338	4101	41.001	32S	haine-St-Pierre	917	/1907	09/1958
3502		4102	41.002	32S	Haine-St-Pierre	918	/1907	10/1949
3503	02115	4103	41.003	32S	Haine-St-Pierre	919	/1907	10/1957
3504	02168	4104	41.004	32S	Haine-St-Pierre	920	/1907	07/1959
3505		4105	41.005	32S	Haine-St-Pierre	921	/1907	09/1958
3506		4106	41.006	32S	Haine-St-Pierre	922	/1907	07/1959
3507	02302	4107	41.007	32S	Carels	462	/1907	
3508	02355	4108	41.008	32S	Carels	463	/1907	09/1952
3509		4109	41.009	32S	Carels	464	/1907	10/1957
3510		4110	41.010	32S	Carels	465	/1907	
3511		4111	41.011	32S	Carels	466	/1907	09/1957
3512		4112	41.012	32S	Carels	467	/1907	10/1957
3513		4113	41.013	32S	Carels	468	/1907	07/1959
3514	02182	4114	41.014	32S	Carels	469	/1907	
3515	02271	4115	41.015	32S	Energie	150	/1907	
3516		4116	41.016	32S	Energie	151	/1907	09/1957
3517		4117	41.017	32S	Energie	152	/1907	
3518	02325	4118	41.018	32S	Energie	153	/1907	11/1949
3519	02276	4119	41.019	32S	Energie	154	/1907	
3520	02315	4120	41.020	32S	Energie	155	/1907	07/1959
3521		4121	41.021	32S	Energie	156	/1907	
3522	02169			32S	La Croyère	1629	/1907	WO I
3523	02358	4123	41.023	32S	La Croyère	1630	/1907	09/1958
3524	02116	4124	41.024	32S	La Croyère	1631	/1907	
3525		4125	41.025	32S	La Croyère	1632	/1907	
3526		4126	41.026	32S	La Croyère	1633	/1907	07/1952
3527		4127	41.027	32S	La Croyère	1634	/1907	
3528	02170			32S	La Croyère	1635	/1907	WO I
3529		4129	41.029	32S	La Croyère	1636	/1907	
3530		4130	41.030	32S	La Croyère	1637	/1907	
3531	02117	4131	41.031	32S	La Croyère	1638	/1907	09/1957
3532		4132	41.032	32S	La Croyère	1639	/1907	07/1959
3533	02224	4133	41.033	32S	La Croyère	1640	/1907	
3534	02356			32S	Tubize	1509	/1907	WO I
3535	02118			32S	Tubize	1510	/1907	WO I
3536	02303	4136	41.036	32S	Tubize	1511	/1907	
3537	02119	4137	41.037	32S	Tubize	1512	/1907	
3538	02120			32S	Tubize	1513	/1907	WO I
3539		4139		32S	Tubize	1514	/1907	
3540		4140	41.040	32S	Tubize	1515	/1907	07/1959
3541	02121	4141	41.041	32S	Tubize	1516	/1907	
3542		4142		32S	Tubize	1517	/1907	
3543		4143	41.043	32S	Tubize	1518	/1907	
3544	02171	4144		32S	Tubize	1519	/1907	
3545	01833	4545	44.145	32	Detombay	174	/1907	04/1949
3546		4546	44.146	32	Detombay	175	/1907	03/1949
3547	01759			32	Detombay	176	/1907	WO I
3548		4548	44.148	32	Detombay	177	/1907	04/1949
3549	01760	4549	44.149	32	Detombay	178	/1907	06/1949

Nummering		Type		Bouwer	Fabr.nr	In dienst	Uit dienst	Opmerkingen
WO I	1931	1946						
3550	01761		32	Detombay	179	/1907	WO I	
3551	01559	4551	44.151	Gilly	299	/1907	06/1948	
3552		4552	44.152	Gilly	300	/1907	06/1948	
3553	01834	4553	44.153	Gilly	301	/1907	04/1949	
3554	01601	4554	44.154	Gilly	302	/1907	03/1949	
3555	01560	4555	44.155	Gilly	303	/1907	06/1948	
3556	01602		32	Gilly	304	/1907	WO I	
3557	01603		32	Energie	146	/1907	WO I	
3558		4558	44.158	Energie	147	/1907	06/1948	
3559	01709		32	Energie	148	/1907	WO I	
3560	01561	4560	44.160	Haine-St-Pierre	923	/1907	05/1948	
3561	01623	4561	44.161	Haine-St-Pierre	924	/1907	07/1948	
3562	01629	4562	44.162	Haine-St-Pierre	925	/1907	02/1949	
3563	01835		32	Haine-St-Pierre	926	/1907	WO I	
3564	01863	4564	44.164	Haine-St-Pierre	927	/1907	07/1948	
3565		4565	44.165	Haine-St-Pierre	928	/1907	06/1948	
3566	01604	4566	44.166	Energie	149	/1907	10/1948	
3567	01762		32	Cockerill	2612	/1907	WO I	
3568		4568	44.168	Cockerill	2613	/1907	06/1948	
3569	01605		32	Cockerill	2614	/1907	WO I	
3570		4570	44.170	Cockerill	2615	/1907	07/1948	
3571		4571	44.171	Cockerill	2616	/1907	12/1946	
3572		4572	44.172	Cockerill	2617	/1907	04/1949	
3573		4573	44.173	Cockerill	2618	/1907	04/1949	
3574	01684		32	Cockerill	2619	/1907	WO I	
3575	01624		32	Cockerill	2620	/1907	WO I	
3576		4576	44.176	Cockerill	2621	/1907	06/1948	
3577		4577	44.177	Couillet	1462	/1907	07/1948	
3578		4578	44.178	Couillet	1463	/1907	06/1948	
3579		4579	44.179	Couillet	1464	/1907	08/1948	
3580	01562		32	Couillet	1465	/1907	WO I	
3581		4581	44.181	Couillet	1466	/1907	06/1948	
3582	01606	4582	44.182	Couillet	1467	/1907	06/1948	
3583	01836		32	Couillet	1468	/1907	WO I	
3584		4584	44.184	Couillet	1469	/1907	04/1949	
3585		4585	44.185	Couillet	1470	/1907	04/1949	
3586	01607		32	Couillet	1471	/1907	WO I	
3587	01563		32	Couillet	1472	/1907	WO I	
3588	01608		32	Couillet	1473	/1907	WO I	
3589		4589	44.189	Gilly	305	/1907	04/1949	
3590		4590	44.190	St-Léonard	1489	/1907	04/1949	
3591	01763		32	St-Léonard	1490	/1907	WO I	
3592	01564	4592	44.192	St-léonard	1491	/1907	04/1949	
3593	01862	4593	44.193	St-Léonard	1492	/1907	04/1949	
3594	01764		32	St-Léonard	1493	/1907	WO I	
3595		4595	44.195	St-Léonard	1494	/1907	03/1949	
3596	01565		32	St-Léonard	1495	/1907	WO I	
3597		4597	44.197	St-Léonard	1496	/1907	07/1948	
3598	01566		32	St-Léonard	1497	/1907	WO I	
3599	01673		32	Carels	456	/1907	WO I	
3600	01809	4600	44.200	Carels	457	/1907	03/1949	
3601	01841	4601	44.201	Carels	458	/1907	07/1948	
3602		4602	44.202	Carels	459	/1907	12/1946	
3603			32	Carels	460	/1907	WO I	
3604		4604	44.204	Carels	461	/1907	06/1948	
3605		4605	44.205	St-Léonard	1533	/1908	07/1948	
3606	01765		32	St-Léonard	1534	/1908	WO I	
3607	01567		32	St-Léonard	1535	/1908	WO I	
3608	01609		32	St-léonard	1536	/1908	WO I	
3609	01625		32	St-Léonard	1537	/1908	WO I	
3610		4610	44.210	St-Léonard	1538	/1908	07/1948	
3611	01810	4611	44.211	St-Léonard	1539	/1908	03/1949	
3612	01797	4612	44.212	St-Léonard	1540	/1908	03/1949	
3613		4613	44.213	St-léonard	1541	/1908	06/1948	
3614	01626	4614	44.214	St-Léonard	1542	/1908	03/1949	
3615	01610	4615	44.215	St-Léonard	1543	/1908	04/1949	
3616		4616	44.216	St-Léonard	1544	/1908	04/1949	
3617		4617	44.217	St-Léonard	1545	/1908	08/1948	
3618			32	La Meuse	2127	/1908	WO I	
3619		4619	44.219	La Meuse	2128	/1908	03/1949	
3620	01856		32	La Meuse	2129	/1908	WO I	
3621	01766		32	La Meuse	2130	/1908	WO I	
3622		4622	44.222	Cockerill	2660	/1908	06/1948	
3623			32	Cockerill	2661	/1908	WO I	
3624	01799	4624	44.224	Cockerill	2662	/1908	06/1948	
3625	01568	4625	44.225	Cockerill	2663	/1908	06/1948	
3626	01611		32	Cockerill	2664	/1908	WO I	
3627		4627	44.227	Cockerill	2665	/1908	04/1949	
3628		4628	44.228	Cockerill	2666	/1908	04/1949	
3629	01813		32	Cockerill	2667	/1908	WO I	
3630		4630	44.230	Cockerill	2668	/1908	07/1948	
3631		4631	44.231	Cockerill	2669	/1908	04/1949	
3632	01682		32	Cockerill	2670	/1908	WO I	
3633	01569		32	Cockerill	2671	/1908	WO I	
3634		4634	44.234	Cockerill	2672	/1908	04/1949	

**** Er waren eens**

De Duitse lokomotieven na WO I (deel 2)

Nadat we in TTZ 20 een overzicht gegeven hebben van de verschillende typen Duitse lokomotieven, die na de eerste wereldoorlog in België bleven, gaan we nu dieper in op elk van deze machines. Voor de typen die een Belgisch nummer kregen verwijzen we naar de historische bladzijden.

Type S2

Al in de jaren '80 van de vorige eeuw bestond er een grote behoefte aan zwaardere sneltreinlokomotieven en daarom ontwikkelde de K.P.E.V. een 2'B lokomotief met bijna twee meter grote drijfwielen. Van dit type kwam één machine naar België. Voor de zomerregeling van 1922 verbleef deze machine in de groep Gent, waar ze waarschijnlijk lichte sneltreinen sleepte naar Oostende en De Panne. De laatste maal dat deze lokomotief vermeld wordt, is in de dienstregeling van juni 1923.

106	Cöln	Henschel	3530	bj	1892
-----	------	----------	------	----	------

Type S 5-2

Uitgaande van de typen S2 en later S3 ontwikkelde men rond de eeuwwisseling een identieke 2'B lokomotief, waarvan men echter de ketelafmetingen sterk vergrootte, om zodoende het vermogen en de snelheid te verhogen. Voor het werkingsprincipe koos men weer een lokomotief met twee cilinders en compound-werking. In het totaal werden door de K.P.E.V. 358 lokomotieven gebouwd en hiervan verzeilden er 9 machines in België.

Bij de dienstregeling van mei 1922 waren deze machines nog bij Brussel-noord aanwezig, de volgende beurtregeling bleven ze in de Brusselse stelplaats, in de loop van 1923 werden deze machines dan uit het bestand afgevoerd. Hun dienst verzekerden ze waarschijnlijk op de verbinding met Oostende.

506	dir. Bromberg	Schichau	1653	1908
508	Cassel	Schichau	1691	1908
513	Stettin	Vulcan	2380	1908
526	Hannover	Vulcan	2216	1906
528	Hamburg-Altona	Schichau	1869	1910
533	Stettin	Vulcan	2589	1910
552	Hannover	Vulcan	2553	1910
553	hannover	Vulcan	2554	1910
583	Hannover	Schichau	1916	1911

Aantal : 9

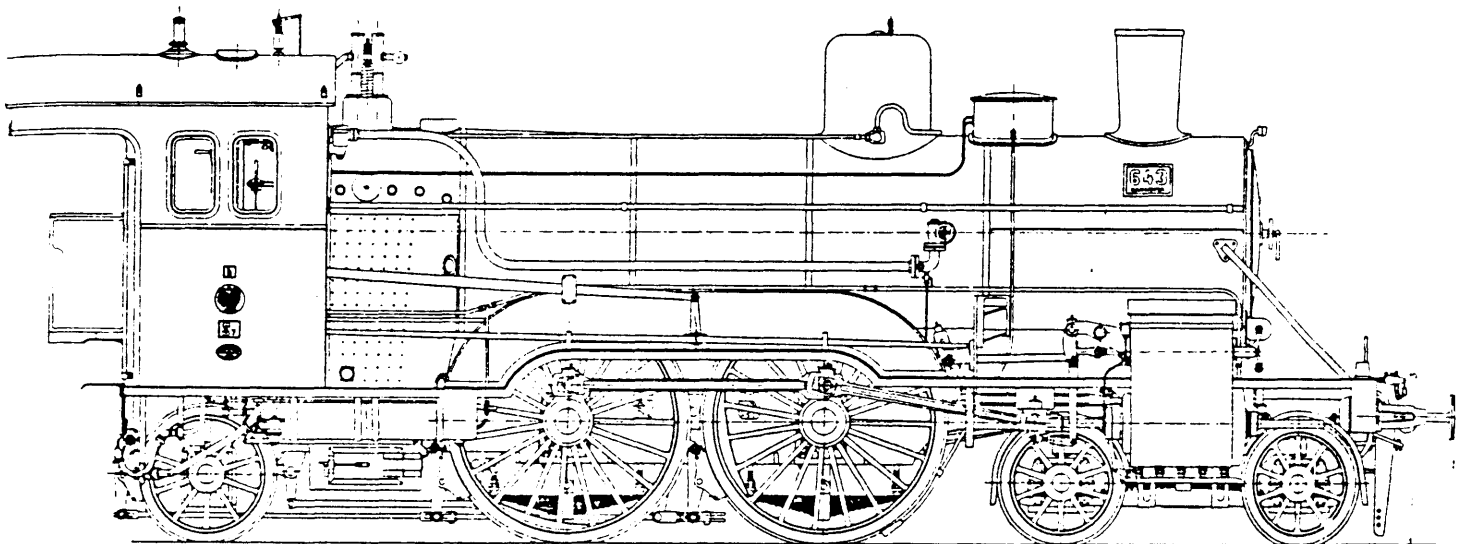
Type S 7

Na de bouw van de machines S 6 (NMBS type 66), ontstond er ook een analoog type S 7 met asindeling 2'B1', dit met ongeveer dezelfde kenmerken. Doch de S 6 overtrof zijn navolger in ruime mate en zodoende werd de S 7 al zeer vroeg in Duitsland op een zijspoor geplaatst.

van deze machines kwamen er 25 naar België en gedurende hun korte loopbaan bleven ze in de groep Gent gestationeerd. Hier sleepten ze lichte sneltreinen. Stelplaats was waarschijnlijk Oostende

waar er voor de winterregeling van 1922 een gemengde reeks S2-S7-S9 bestond. In 1923 werden de machines afgesteld en kort nadien geschraapt.

702	dir. Cöln	Grafenstaden	5270	bj 1902
702	Essen	Hanomag	4288	1905
703	Magdeburg	Linke	304	1905
704	Cöln	Henschel	6441	1903
706	Cöln	Henschel	6443	1903
706	Magdeburg	Linke	316	1905
707	Cöln	Grafenstaden	5317	1903
708	Cöln	Grafenstaden	5318	1903
708	Bromberg			
709	Cöln	Grafenstaden	5319	1903
711	Cöln	Henschel	6445	1903
714	Cöln	Grafenstaden	5376	1904
715	Cöln	Grafenstaden	5377	1904
716	Cöln	Henschel	6954	1905
717	Cöln	Henschel	6955	1905
718	Cöln	Henschel	6956	1905
719	Cöln	Henschel	6957	1905
720	Cöln	Henschel	6958	1905
721	Cöln	Grafenstaden	5515	1905
723	Cöln	Grafenstaden	5507	1905
724	Hamburg-Altona	Hanomag	4498	1906
750	Hannover	Grafenstaden	5510	1905
757	Hannover	Linke	286	1905
761	Hannover	Linke	305	1905
762	Hannover	Linke	306	1905



Type P6

Naast de ontwerpen voor typische sneltreinlokomotieven, werd er om de eeuwwisseling ook een projekt uitgewerkt tot de bouw van een lokomotief voor gemengd gebruik. Vanaf 1902 werden er in het totaal 272 machines met een asindeling 1'C gebouwd. Deze machines met oververhtting bezaten twee cilinders. Van deze machines kwamen er in het totaal 24 naar België en in 1922 waren ze verdeeld over twee groepen : Gent en Liège met resp. 10 en 14 machines. De lokomotieven van Liège werden ingezet vanuit Visé en hier werd een reeks van 6 machines opgesteld, met waarschijnlijk diensten naar Liège-Longdoz en Tongeren.

De Gentse machines werden tot in 1923 ingezet, begin 1923 was hun aantal gedaald tot 20 loks, met ingang van de winterregeling van 1923 waren er nog slechts 6 machines P 6 over, alle gestationeerd te Visé. De laatste loks werden in de loop van 1924 geschrapt

2104	dir. Essen	Schwarzkopff	3761	bj. 1907
2105	Cöln	Hohenzollern	1677	1904
2106	Hamburg-Altona	Schwarzkopff	3627	1906
2111	Hamburg-Altona	Hanomag	5098	1908
2111	Elberfeld	Schwarzkopff	3451	1905
2112	Hamburg-Altona	Hanomag	5099	1908
2114	Elberfeld	Schwarzkopff	3454	1905
2116	Elberfeld	Schwarzkopff	3586	1906
2121	Elberfeld	Schwarzkopff	3591	1906
2123	Elberfeld	Schwarzkopff	3593	1906
2125	Hamburg-Altona	Henschel	9096	1909
2127	Königsberg	Henschel	9114	1909
2128	Königsberg	Henschel	9115	1909
2130	Hamburg-Altona	Henschel	9102	1909
2131	Elberfeld	Humboldt	431	1908
2133	Königsberg	Henschel	9411	1909
2134	Elberfeld	Humboldt	434	1908
2135	Elberfeld	Humboldt	435	1908
2138	Elberfeld	Humboldt	438	1908
2147	Elberfeld	Hanomag	5496	1909
2149	Elberfeld	Henschel	9405	1909
2150	Elberfeld	Henschel	9406	1909
2151	Elberfeld	Henschel	9407	1909
2153	Elberfeld	Hanomag	5675	1910

Aantal : 24

Type P 7 :

In dezelfde periode ontstond ook het type P 7, volgens dezelfde kenmerken, doch werkend volgens het compound-principe. Deze machines kenden niet het succes van hun zusters en werden al vlug afgesteld.

Na de eerste wereldoorlog kwamen 5 dergelijke machines naar België en in 1922 stonden ze ingedeeld bij de groep Brussel-Leopoldswijk, met als stelpaats Tienen. Hier was een inzetreeks met twee machines opgesteld en reden ze waarschijnlijk op de verbinding naar St-Truiden - Tongeren en Ramillies - Namur.

Deze reeks bleef bestaan tot de zomerregeling van 1923, nadien werden ze afgesteld en korte tijd later geschrapt.

2301	dir. Cöln	Grafenstaden	5062	bj 1901
2302	Cöln	Grafenstaden	5063	1901
2303	Cöln	Grafenstaden	5064	1901
2304	Cöln	Grafenstaden	5065	1901
2303	Elberfeld	Grafenstaden	5066	1901

Aantal : 5

... wordt vervolgd ...

**** De lokomotief van de maand ...****Het type 121 *****

na de tweede wereldoorlog, en met de indienststelling van de elektrische verbinding naar Charleroi in het zicht, moest men bij de nmbs ook gaan denken aan een aantal elektrische lokomotieven. Om de tijd zo kort mogelijk te houden, werd beslist om een Frans type - de BB 300 - na te bouwen en twintig machines van dat type kwamen als 101 op de sporen. Doch voor de toekomst moest de Belgische industrie een eigen ontwerp kunnen voorstellen. Daarom werd beslist om twee prototypereeksen van elk drie machines aan de Belgische nijverheid aan te besteden. Zo kreeg Baume & Marpent de opdracht voor de bouw van het type 120 (thans reeks 28), FUF Haine-St-Pierre tekende voor het type 121.

Daar waar het eerste type praktisch volledig Belgisch was, ging men voor de 121 kijken in het buitenland en de keuze viel op Zwitserland, een land met rijke ervaring in elektrische traktie. Zo leverde Brown-Bovery de gans elektrische uitrusting van deze machines. Eind 1949 kwamen deze machines op de sporen en in de loop van 1950 werden uitgebreide testen ondernomen tussen de beide varianten om zo de toekomstige elektrische lokomotief te kunnen ontwerpen.

Eerste stelplaats was Schaarbeek en gedurende de eerste jaren sleepten ze - in een gemengde reeks met het type 120 - vooral de internationale treinen van en naar Nederland tot in Antwerpen-centraal. Verder waren er ook enkele diensten voor stukgoedtreinen naar Luttre. Voor de besturing zorgden bestuurders van Schaarbeek en Antwerpen.

In februari 1954 werden alle elektrische lokomotieven overgebracht naar Brussel-zuid, doch dit veranderde voorlopig niets aan de inzet van deze machines. De lijnen naar Gent-Oostende en later Liège waren het domein van de lokomotieven type 122. Slechts sporadisch werd de 121 ingezet voor omnibustreinen naar Gent-St-Pieters via Aalst.

Doch de eerste grote wijziging kwam er tijdens de winterregeling van 1960, op dat ogenblik werden de lokomotieven ingezet vanuit Aalst, de stelplaats bleef echter Brussel-zuid. nu reden ze - volgens de diensttabel - enkel nog treinen tussen Brussel en Aalst met enkele doorgaande treinen naar Gent-St-Pieters. Vanaf 1962 werden ze ingedeeld te Merelbeke (stelplaats Brussel-zuid), doch ook nu veranderde er niets aan de inzet. Buiten reeks ging het echter regelmatig ook tot in Oostende.

Doch op dat ogenblik begonnen er al verschillende defekten op te treden en werden de vervangstukken schaars. Op 9 juli 1964 maakte een kabelbrand een abrupt einde aan de loopbaan van de 121.001, de machine werd wel naar de CW Mechelen gevoerd, doch de herstelling werd verdaagd. Omwille van de hogere onderhoudskosten werd op 25 november 1966 besloten om de machines af te voeren. In januari 1967 werden ze uit het bestand geschrapt.

na verschillende jaren afgesteld te zijn geweest te Mechelen, werden ze in 1972 te Antwerpen gesloopt, dit na een weinig opvallende loopbaan.

Levensloop :

121.001	Bouwer :	FUF Haine-St-Pierre
		Brown-Bovery
	Levering :	/ /1949
	Stelplaatsen	Schaarbeek : / /1949 - 16/02/1954 Brussel-zuid 16/02/1952 - /01/1967
	Uit geschriften :	01/1967
121.002	Bouwer :	FUF Haine-St-Pierre
		Brown-Bovery
	Levering	/ /1949
	Stelplaatsen	Schaarbeek / /1949 - 16/02/1954 Brussel-z 16/02/1954 - /01/1967
	Uit geschriften	01/1967

121.003

Bouwer : FUF Haine-St-Pierre
 Brown-Bovery
 Levering : / /1949
 Stelplaatsen Schaarbeek / /1949 - 16/02/1954
 Brussel-zuid 16/02/1954 - /01/1967
 Uit geschriften : 01/1967

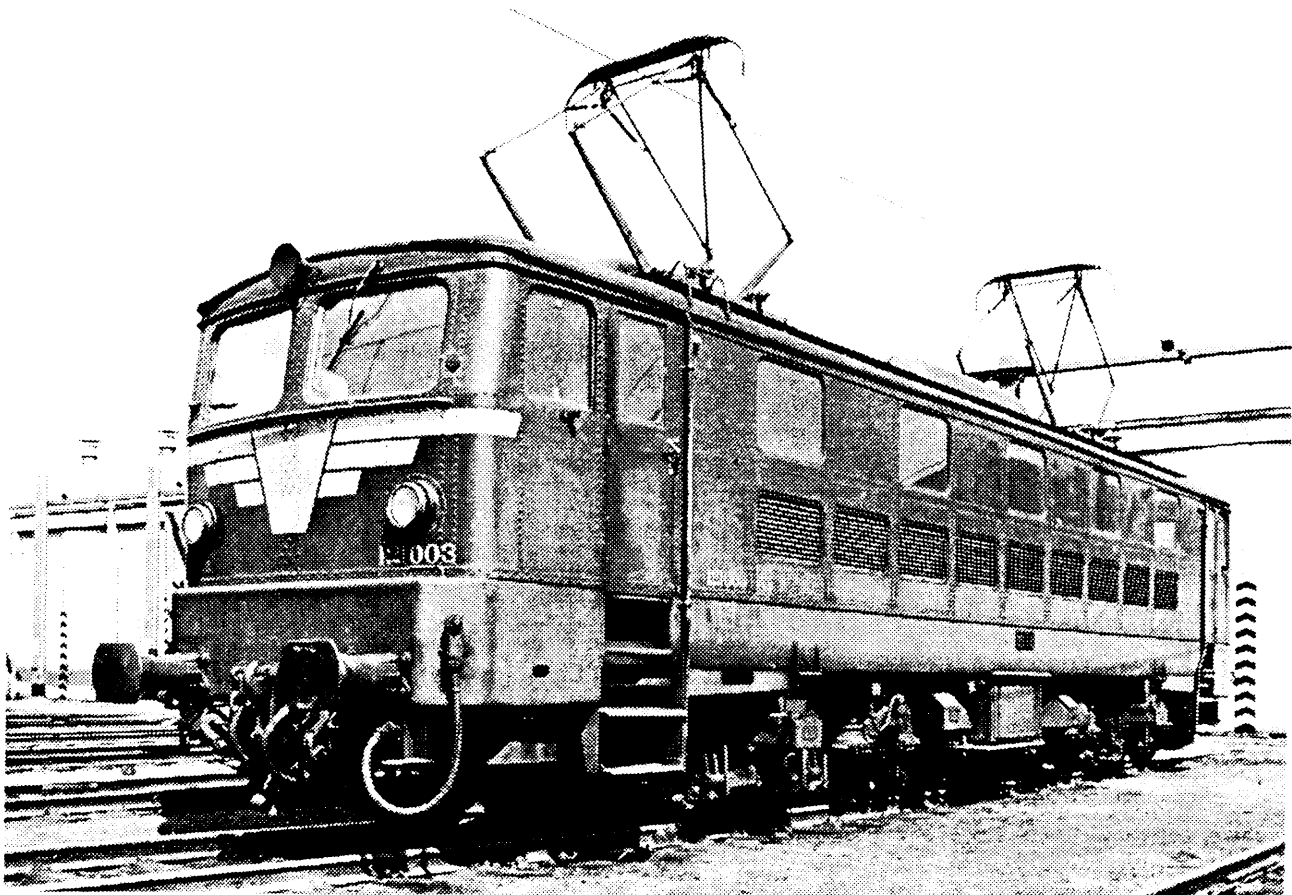
Algemene kenmerken :

Asindeling : B°B°
 Massa (rijvaardig) 81 000 kg
 Maximale snelheid : 120 km/h
 Uurvermogen : 2 800 pk
 2 060 kW
 Maximumbelasting per as : 20 250 kg

Kast : Bouwer : FUF Haine-St-Pierre
 Remming : automatische Westinghouse-rem met kraan H 7
 Draaistel : type Winterthur (SLM)

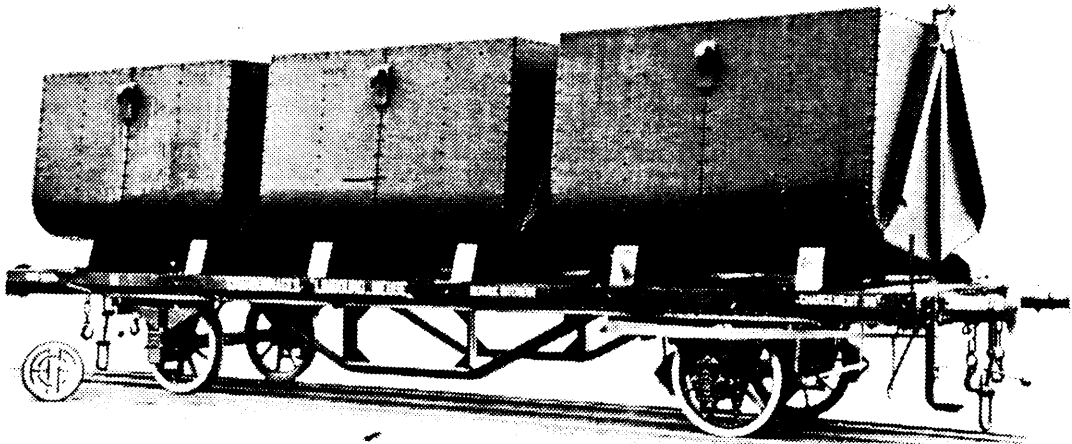
Traktieuitrusting : Bouwer : Brown Boverly
 Aandrijving nokkenas met elektr. servo-motoren
 Traktiemotoren :
 aantal 4
 vermogen 700 pk (515 kW)
 doorlopend 585 pk (430 kW)
 Overbrenging elastisch met schijven BBC

Hulptoestellen : compressoren 2-cilinder tweetraps kompressor type BBC
 3000 V / 1 500 l/min
 ventilatoren helicoïdaal type BBC
 3000 V / 150 m³/min
 generator : BBC type 300/4, 72 V / 70 A



**** De Wagen van de maand ...**

de "kubbel"wagen van de Limburgse mijnen **



Toen de steenkoolindustrie zich uitbreidde in Limburg had men voor het interne verkeer en vooral voor het vervoer van kolen naar de kolenhavens een nieuw soort wagen nodig. Door het massatransport moest deze eenvoudig gebouwd zijn en verder moest de lossing snel en rationeel kunnen gebeuren.

Zo werd de "kubbel"wagen ontwikkeld. Op een platte wagen werden twee of drie losbakken ("binnen") los op geplaatst. Deze losbakken, meestal met een inhoud van 10000 kg, konden aan de kolenhaven door een kraan afgenomen worden. Twee haken aan de zijkant laten het opentrekken en de lossing van de kolen toe.

Bij de Limburgse mijnen heeft men in feite twee soorten wagens :

- de wagens voor intern vervoer, deze worden meestal zelf door het bedrijf gebouwd en pendelen heen en weer naar de eigen kolenhaven. Deze zijn in dienst te Beringen, Zolder en in mindere mate Eisden. Bij de beide laatste mijnen hebben deze drie laadbakken, te Beringen heeft men vooral wagens met twee bakken. Deze wagens hebben een interne nummering binnen het bedrijf. Een dergelijke wagen - gebouwd door de Ateliers de Construction de Familleureux voor de mijn "Limbourg-Meuse" (Eisden) wordt op bovenstaande foto afgebeeld.

- de wagens die op de nmb's-sporen mogen komen. Al deze wagens zijn eigendom van de .V. Genkse kolenhaven en verzekeren vooral de verbinding tussen de mijn van Waterschei en de Genkse kolenhaven. Verder wordt er ook één trein per dag gereden naar de mijn van Eisden. Sinds de elektriciteitscentrale van Langerlo omgebouwd werd voor kolenstook, rijdt er ook één à twee treinen tussen Zolder en de Genkse kolenhaven via Houthalen en Winterslag.

Als typeaanduiding dragen ze bij de nmb's het kenmerk Llmp, typisch is wel dat de meeste wagens nog steeds hun oud Etat Belge nummerbord bezitten.

Vermelden we nog dat deze wagens thans gesleept worden door de reeksen 51, 62 en 73 van Hasselt, tot voor de afstelling was de reeks 60 trekpaard. In stoomtractie werden praktisch enkel de machines type 81 voor deze dienst ingezet.

Hopelijk wordt deze typische wagen ooit in model uitgebracht, zoals deze Limburgse bedrijvigheid in miniatuur kan nagebootst worden.

**** EXPLOITATIE ****

LIJN 23 : (TIENEN) - St-TRUIDEN - TONGEREN

Geschiedenis :

Gelijk met de verbinding Tienen-Mol (lijn 22) werd er voor de rekening van de Etat Belge ook de lijn Neerlinter - St-Truiden - Tongeren gebouwd. Op 27 mei 1878 werd het baanvak Neerlinter - St-Truiden geopend, een jaar later op 10 september 1879 volgde St-Truiden - Tongeren.

Op 29 september 1957 werd het ganse reizigersverkeer op deze lijn verbust en geleidelijk aan werden diverse delen uitgebroken. Thans rest er enkel nog een klein gedeelte tussen St-Truiden en de Monroe-vestiging.

Lengte :

Neerlinter - St-Truiden : 10 km
St-Truiden - Tongeren : 22 km

Stations en stopplaatsen :

FTL	FTNN	Tienen	km -	lijn 22
GDR		Drieslinter	km 0,0	
FLA		Zoutleeuw	km 4,1	
FWL		Wilderen	km 7,0	
FST	FST	St-Truiden	km 10,0	
GLV		Melveren	km 12,3	
		Bernissem	km 14,7	
FOD		Ordingen	km 16,5	
FHU		Hoepertingen	km 19,4	
		Rullingen	km 22	
FLO		Borgloon	km 23,6	
MKN		Kerniel	km 25,4	
FJN		Jesseren	km 28,5	
FPI		Piringen	km 29,8	
FTG	FTG	Tongeren	km 32	

Vertakkingen :

Y Neerlinter km 0,0 begin lijn 23/ aftakking lijn 22

Industrieaansluitingen :

voor St-Truiden : zie lijn 21
Hoepertingen km 19,4 suikerfabriek
Borgloon km 23,6 siroopfabriek

Afschaffen van reizigersvervoer :

29 september 1957

Uitbreken van de lijnen :

- 1968 Neerlinter-St-Truiden (al buiten dienst vanaf ca. 1958)
- 1968 Hoepertingen-Borgloon (buiten dienst sinds 1964-65)
- 1970 Borgloon - Tongeren
- 1972 Ordingen - Hoepertingen
- 1976 Melveren - Ordingen

23 Tienen - Drieslinter - Tongeren 23														
3807	3804	3806	3810	3814	3830	3834	K	4079	3803	3805	3811	3815	3831	3833
5.15	6.43	9.7	12.96	18.17	19.43	0	Tienen	6.21	7.3	8.48	12.1	15.38	18.37	20.14
4.8	5.33	7.1	9.25	12.56	18.36	20.5	A. Drieslinter	6.20	6.59	8.47	12.1	15.38	18.24	20.12
4.9	5.34	7.5	9.25	12.57	18.40	20.13	A. Zoutleeuw	6.14	6.53	8.41	11.56	15.30	18.18	20.6
4.16	5.40	7.12	9.30	13.3	18.47	20.20	Y Wilderen	6.8	6.47	8.36	11.52	15.27	18.12	20.0
4.21	5.45	7.18	9.34	13.6	18.52	20.25	A. St-Truiden	6.9	6.42	8.31	11.46	15.22	18.6	19.53
4.27	5.51	7.24	9.39	13.14	18.58	20.31								
4.30	7.45	9.46	13.15	19.1	20.32			6.40	8.30	11.43	15.21	18.9	21.52	
4.34	7.49	9.50	13.19	19.6	20.37	24	Melveren	6.36	8.25	11.39	15.17	17.59	19.48	
4.38	7.54	9.55	13.24	19.13	20.41	28	Ordingen	6.31	8.21	11.34	15.12	17.54	19.43	
4.45	8.1	10.1	13.31	19.21	20.52	31	Hoepertingen	6.23	8.14	11.28	15.6	17.47	19.36	
4.53	8.1	10.1	13.37	19.29	21.0	35	Borgloon	6.17	8.1	11.22	15.0	17.40	19.29	
4.87	8.19	10.12	13.42	19.36	21.7	37	Kerniel	6.11	7.59	11.18	14.59	17.34	19.20	
5.8	8.17	10.16	13.47	19.42	21.15	40	Jesseren	6.5	7.53	11.13	14.49	17.28	19.14	
5.8	8.27	10.20	13.51	19.46	21.17	41	Piringen	6.1	7.49	11.10	14.46	17.24	19.10	
6.16	8.29	10.27	13.59	19.54	21.25	46	A. Tongeren	6.55	7.43	11.1	14.40	17.17	19.3	

23 Tienen (Tirlemont) - Drieslinter - Tongeren (Tongres) 23														
3807	3804	3806	3810	3814	3830	3834	3834	3834	3834	3834	3834	3834	3834	3834
5.15	6.43	9.7	12.96	18.17	19.43	0	Brussel (N) 36	4.11	5.12	6.26	6.47	9.25	9.25	12.45
4.8	5.33	7.1	9.25	12.56	18.36	20.5	Tienen	4.29	5.30	6.44	7.05	9.43	9.43	13.03
4.9	5.34	7.5	9.25	12.57	18.40	20.13	Drieslinter	4.30	5.30	7.06	7.06	9.44	9.44	13.03
4.16	5.40	7.12	9.30	13.3	18.47	20.20	Zoutleeuw	4.36	5.36	7.17	7.17	9.50	9.50	13.09
4.21	5.45	7.18	9.34	13.6	18.52	20.25	Wilderen	4.41	5.41	7.17	7.17	9.55	9.55	13.14
4.27	5.51	7.24	9.39	13.14	18.58	20.31	St-Truiden	4.46	5.44	7.22	7.22	10.00	10.00	13.19
4.30	7.45	9.46	13.15	19.1	20.32		Blint-Truiden	4.50	5.48	7.22	7.22	10.06	10.06	13.20
4.34	7.49	9.50	13.19	19.6	20.37	24	Melveren	4.55	5.53	7.22	7.22	10.11	10.11	13.24
4.38	7.54	9.55	13.24	19.13	20.41	28	Ordingen	5.00	5.98	7.22	7.22	10.16	10.16	13.29
4.45	8.1	10.1	13.31	19.21	20.52	31	Hoepertingen	5.07	6.05	7.22	7.22	10.21	10.21	13.34
4.53	8.1	10.1	13.37	19.29	21.0	35	Borgloon	5.13	6.11	7.22	7.22	10.26	10.26	13.39
4.87	8.19	10.12	13.42	19.36	21.7	37	Kerniel	5.18	6.16	7.22	7.22	10.31	10.31	13.44
5.8	8.17	10.16	13.47	19.42	21.15	40	Jesseren	5.23	6.21	7.22	7.22	10.36	10.36	13.49
5.8	8.27	10.20	13.51	19.46	21.17	41	Piringen	5.27	6.25	7.22	7.22	10.41	10.41	13.54
6.16	8.29	10.27	13.59	19.54	21.25	46	Tongeren	5.35	6.33	7.22	7.22	10.46	10.46	14.00

23 Tienen - Tongeren 23						
2291	2293	2297	K	2292	2296	2298
3.30	6.38	18.13	0 Tienen	8.10	11.49	20.30
3.50	7.00	18.33	N 22	7.44	11.27	20.05
3.51	7.07	18.31	12 Drieslinter	7.43	11.26	20.04
3.58	7.14	18.36	16 Zoutleeuw	7.37	11.20	19.58
4.03	7.19	18.40	19 Wilderen	7.31	11.14	19.52
4.09	7.25	18.45		7.25	11.09	19.47
4.10	7.28	18.47	22 St-Truiden	7.22	11.06	19.39
4.15	7.33	18.51	24 Melveren	7.18	11.05	19.35
4.21	7.39	18.56	28 Ordingen	7.13	11.00	19.30
4.29	7.47	19.02	31 Hoepertingen	7.06	10.54	19.24
4.36	7.54	19.13	35 Borgloon	6.59	10.48	19.19
4.41	7.59	19.17	37 Kerniel	6.54	10.43	19.14
4.47	8.05	19.21	40 Jesseren	6.48	10.37	19.08
4.51	8.09	19.25	41 Piringen	6.44	10.34	19.05
4.59	8.17	19.32	46 Tongeren	6.38	10.28	18.53

Uitbreksels uit reisgidsen van 10/46 (links boven), 05/43 (links onder) en zomer '53

LIJN 24 : TONGEREN - VISE - MONTZEN - (AACHEN)

Geschiedenis : Al voor de eerste wereldoorlog werden er plannen gemaakt voor een elektrisch snelspoor Brussel - Aachen. Tijdens de eerste wereldoorlog ontwierpen de Duitsers een viersporige snellijn, waarvan uiteraard maar een dubbelsporige lijn tot stand kwam. Enkelsporig werd zij op 28 februari 1917 geopend, dubbelsporig op 6 januari 1918

Lengte : 44,7 km (tot grens DB)
46,5 km (tot Aachen-west)

Stations en stopplaatsen :

FTG	FTG	Tongeren	km 0,0
		Vreeren - Nerem	km 3,9
LGL	LGL	Glons-Haut	km 5,2
		Glons (Slins)	km 5,4
		Boirs	km 8,9
		Roclenge	km 10,3
GBG		Bassenge	km 11,3
		Wonck	km 13,9
		Visé-Haut	km 18,2
		Berneau	km 21,3
GWA	GWA	Warsage	km 23,3
GFM		St-Maartens-Voeren	km 28,1
GRM		Remersdaal	km 32,0
		Hindel-bas	km 35,7
GMN	GMN	Montzen	km 37,0
GBZ		Botselaar	km 44,1
		** grens **	km 44,7
		Aachen-West (DB)	km 46,5

Vertakkingen :

Y Glons	km 5,2	aftakking lijn 34 *
Y Berneau	km 19,9	aftakking naar Visé-bas (kant Montzen)
Y Longchamps	km --	vetakking tussen lijnen 24/2 en 24/3 **

* : deze vertakking werd pas bij de elektrifikatie aangelegd, thans wordt het baanvak Tongeren - Y Glons als lijn 34 gevoerd

** : lijn 24/1 : Visé-Bas - Y Longchamps
lijn 24/2 : Y Longchamps - Visé-haut (richting Tongeren)
lijn 24/3 : Y Longchamps - Y Berneau (richting Montzen)

Industrieaansluitingen :

Visé	km 16,2	aansluiting C.B.R.
	km 16,4	aansluiting cimenteries d'Haccourt
Warsage	km 23,3	aansluiting met NMVB voor bediening mijn van Blegny-Trembleur (buiten dienst)

Afschaffen van de reizigersdienst :

2 juni 1957

Elektrifikatie :

Tongeren - Glons	23/05/1982
Glons - Visé-haut	03/05/1982
lijnen 24/1, 24/2, 24/3	03/05/1982
Visé - Montzen	26/05/1984

24 Tongeren - Remersdaal 24									
2212	2220	2222	2224	K	2215	2221	2225		
24	24	24	24		24	24	24		
6.36	13.36	—	18.12	0 Tongeren	8.59	17.54	20.31	—	—
6.42	13.42	—	18.18	4 Vreeren-Nerem	8.53	17.48	20.27	—	—
6.47	13.47	—	18.23	6 Glons (Haut)	8.49	17.44	20.23	—	—
6.50	13.50	—	18.26	8 Glons (Slins)	8.45	17.40	20.19	—	—
6.55	13.55	—	18.31	9 Boirs	8.40	17.35	20.14	—	—
6.57	13.57	—	18.33	10 Roclenge	8.38	17.33	20.12	—	—
7.01	14.01	—	18.37	12 Bassenge	8.34	17.29	20.08	—	—
7.05	14.04	—	18.40	14 Wonck	8.30	17.25	20.04	—	—
7.14	14.13	—	18.49	19 Visé (Haut)	8.21	17.16	19.55	—	—
7.19	—	18.14	18.54	22 Berneau	8.20	17.11	19.51	—	—
7.24	—	18.19	18.59	24 Warsage	8.18	17.07	19.47	—	—
7.30	—	18.24	19.04	28 St-Maartens-Voeren	8.12	17.03	19.43	—	—
7.38	—	18.31	19.11	32 Remersdaal	8.08	16.58	19.38	—	—
7.48	—	18.39	19.19		8.00	16.53	19.33	—	—

Uittreksels van reisgids van 05/43 (boven)

en 10/46 (rechts)

24 Tongeren - Visé - Montzen 24										
4364	4368	4374	4382	4394	K	4363	4367	4373	4381	4393
24	24	24	24	24		24	24	24	24	24
—	—	—	—	—	0	Tongeren	—	—	—	—
—	—	—	—	—	4	Vreeren-Nerem	—	—	—	—
—	—	—	—	—	6	Glons (Haut)	—	—	—	—
—	—	—	—	—	8	Glons (Slins)	—	—	—	—
—	—	—	—	—	9	Boirs	—	—	—	—
—	—	—	—	—	10	Roclenge	—	—	—	—
—	—	—	—	—	12	Bassenge	—	—	—	—
—	—	—	—	—	14	Wonck	—	—	—	—
—	—	—	—	—	19	Visé (Haut)	—	—	—	—
6.15	8.56	13.04	17.20	20.49	—	Visé	5.54	8.11	12.30	16.45
6.24	9.04	13.19	17.29	20.58	22	Berneau	5.46	8.04	12.22	16.37
6.30	9.10	13.14	17.36	21.04	24	Warsage	5.41	7.59	12.18	16.33
6.36	9.16	13.21	17.43	21.12	26	St-Maartens-Voeren	5.36	7.53	12.12	16.27
6.41	9.21	13.26	17.52	21.21	32	Remersdaal	5.29	7.47	12.06	16.21
6.52	9.32	13.34	17.57	21.26	36	Hindel	5.23	7.41	12.00	16.15
6.57	9.37	13.39	18.02	21.31	38	Montzen	5.18	7.37	11.56	16.10

INDUSTRIE

**** mijnen van Winterslag en Waterschei ****

Bij de nieuwe dienstregeling in september, zullen de mijnzetels van Winterslag en Waterschei een nieuwigheid kennen : op dat ogenblik wordt de verbinding tussen beide mijn volledig door de nmbs overgenomen en zullen de lokomotieven reeks 62 (of 73 in treinschakeling) de wagens ophalen bij de lading te Winterslag en ze dadelijk tot op het domein van de mijn van Waterschei brengen voor behandeling. Sinds een paar jaar worden de bovengehaalde kolen niet meer behandeld te Winterslag en worden ze in volledige treinladingen naar Waterschei gebracht. Dit gebeurde door de machines van de mijn (zowel de Brissonneau en Lotz als de oudere A.B.R.-machines) tot in het station van Winterslag.

De nieuwe toestand laat de inkrimping van het lokomotiefpark toe : te Winterslag zijn er 4 lokomotieven overbodig, te Waterschei één.

na de beeindiging van de transportband te Zolder, zullen ook daar 2 lokomotieven overbodig worden en de - op langere termijn - besloten sluiting van de kolenhaven van Genebos zal het aantal machines nogmaals met één lok laten afnemen. Dit geeft een herverdeling van de - in ITZ 20 beschreven - diesel-elektrische lokomotieven en zo zullen de tweeassige rangeerders eind dit jaar te Waterschei en Eisdén vervangen worden.

**** Floamglas te Kwaadmechelen ****

Dit bedrijf - gelegen naast het Albertkanaal te Kwaadmechelen - bezit voor zijn (geringe) interne verkeer over een tweeassige Deutz-lokomotief met stangenaandrijving. De machine is oranje geschilderd.

Het aanbrengen van de wagens gebeurt door de nmbs, dit vanuit Tessenderlo met de bediening van de chemische nijverheid van Kwaadmechelen en het industrieterrein van Kwaadmechelen/Paal.

**** Geschiedenis ****

**** De steenkoolmijn van Beringen ****

1. De normaalspoorlokomotieven :

Al in 1911 kwam de eerste normaalspoorlokomotief naar de Beringse werf, op dat ogenblik werd een tweeassige lokomotief tweedehands aangekocht. Deze machine was ingeschreven in Hainaut onder nummer 556. Verdere gegevens aangaande deze lokomotief zijn niet bekend.

Pas na de eerste wereldoorlog werden de overige machines aangekocht. Eind 1922 kwam een drieassige lokomotief naar Beringen. Gebouwd door de UMH Couillet (1770/1914) werd deze machine uit de bestaande stock overgekocht. Op 15 september 1923 werd de gebruiksvergunning afgeleverd en als nr 326 in de Limburgse registers ingeschreven.

Een jaar later werd bij dezelfde firma een identieke machine aangekocht. Deze stomer, gebouwd onder fabr.nr 1780/1920 werd te Beringen aangeduid als nr 3 en ging op 14 mei 1924 officieel in dienst.

Toen de kolenproductie in de twintiger jaren definitief op gang kwam, had men nood aan een verdere machine en om de standardisatie niet te verstoren werd bij

UMH Couillet een derde gelijkaardige machine besteld. Gebouwd onder fabrieksnummer 1817/1929 werd de gebruiksvergunning op 20 maart 1930 afgeleverd.

Drie jaar later had men opnieuw behoefte aan een nieuwe stoomlokomotief, doch ditmaal ging men te rade bij de Ateliers de la Meuse. Deze firma had in zijn werkplaatsen een tweehands lokomotief staan waarop in 1929 een nieuwe ketel geplaatst was. De lokomotief zelf dateerde van 1915 (fabr.nr. 2410). na de aankoop werd deze machine aangeduid als nr 5 en de gebruiksvergunning werd op 20 februari 1933 afgeleverd.

Anderzijds werd bij Focquet opnieuw een gebruikte lokomotief op de kop getikt: deze firma had immers een vierassige lokomotief in zijn werkplaatsen staan. Deze was in 1915 gebouwd door Henschel (fabr.nr 3425) en had te Vilvoorde een volledige herstelling ondergaan. De gebruiksvergunning werd afgeleverd op 25/07/1934.

De laatste "warme" stoomlokomotief werd door Beringen aangekocht in 1937. Ditmaal betrof het een vierassige lokomotief gebouwd door La Meuse in 1926 en die zich nog steeds in stock bevond. Vanaf juli 1937 werd deze machine te Beringen ingezet.

Pas in 1949 werd de lokomotief nr 1 als eerste buiten dienst gesteld, de overige volgden in de '50 jaren na de aankoop van de nieuwe vuurloze stomers

**** Kenmerken ****

nummer	1	2	3	4	5	6	7
Bouwer	?	Couillet	Couillet	Couillet	La Meuse	Henschel	La Meuse
Bouwjaar		1914	1920	1929	1915	1915	1926
Fabr.nr		1770	1780	1817	2410	3425	3217
Ketelproef		22/12/22	14/09/23	05/08/29	03/12/15	03/07/34	22/02/37
Vergunning		19/10/23	23/05/24	09/05/30	04/10/33	14/03/35	12/07/37
Gebruiksverg.	10/08/11	15/09/23	14/05/24	20/03/30	20/02/33	25/07/34	01/07/37
Toelatingsnr	Br. 1165	L 326	L 336	L 393	L 425	Br 2219	L 473
Asindeling	Bt	Ct	Ct	Ct	Ct	Dt	Dt
Keteldruk (bar)	9	12	12	12	12	12	12
Verwarmingsopp	90	93	86	89	87	115	102 m2
haard (lengte)		1751	1795	1795	1539	1960	1930 mm
(breedte)		1241	1195	1195	1358	1200	1504 mm
Langsketel :							
(diameter)		1260	1240	1240	1384	1375	1442 mm
(lengte)		2977	3035	3035	2809	3950	3309 mm
Cilinders :							
diameter		430	430	430	450	502	480 mm
zuigerslag		500	500	500	600	600	500 mm
Ø drijfwielen :		1000	1000	1000	1200	1250	1000 mm
Vermogen		123	190	183	130	161	150 kW
Massa (leeg)		35	35	35	38,55	55	50 ton
Massa (rijv)		44	44	44	46,56		56 ton
Laatste ketelkeur.		30/10/57	23/03/55	22/07/52	04/05/55	13/02/57	03/09/57
Buiten dienst	/49	21/10/59	21/10/59	/02/56	/56	31/01/59	21/10/59
Verkocht (sloop)		/66	/66	/66	/66	/66	/66

=====

/ wordt vervolgd /

AGENDA

Periode : september - oktober 1986

30/08	T.T.Z.	Deelname aan putheksfestival met speciale trein om 14.00	
31/08	T.T.Z.	<u>Ritdag ITZ</u>	
06-10/09	nmbs	Opendeurdagen in museumloods te Leuven	
07/09	T.T.Z.	<u>Wandeldag met de ITZ</u>	
02/09	T.T.Z.	ons huis	20.00
		- Voorstelling van de Modelbaan van de AMRA door C. Oscinberg	
06-07/09	De Geit	Lier (Vleeshuis, grote markt)	
10/13-14/09		- modelbouwtentoonstelling "De Trein Vroeger en nu"	
12-14/09	M.S.T.B.	Vilvoorde ** Sttomtreinfeest **	
14/09		■ Stoomtrein (12.004 + L) tussen : Oostende-Mechelen-Vilvoorde-Oostende	
20-21/09		Edegem (trammuseum) Tram- en busrommelmarkt in trammuseum te Edegem	
27-28/09	CFV3V	Mariembourg Stoomfestival	
28/09	nmbs	■ Stoomtrein met 29.013 + L Brussel-Braine-le-Comte-Manage-Mariembourg en terug	
05/10	nmbs	<u>Trein-tram-busdag</u>	
	T.T.Z.	- bijzondere ritdag van de T.T.Z. (zie ITZ-krant)	
07/10	T.T.Z.	ons huis	19.30
		- De Grand Central Belge door H. De Bot	
25/10		■ stoomtrein met 12.004 + L (onder voorbehoud) Leuven-Hasselt-Mol-neerpelt-Weert-Mol-Berchem-Roosendaal-Berchem-Leuven	
25/10 - 09/11	ARBAC	Brussel (centraal station) nationaal spoorwagsalon	
01-02/11	De Pijl	Muizen (voormalig station) modelbouwtentoonstelling	
8-11/11			
04/11	T.T.Z.	ons huis	19.30
		Museumbedrijf in België M. Delie/ J. Casier	
08-09/11		Oostende (modelbouwclub van de kust) Modelbouwtentoonstelling	

=====

**** Uitstappen ******TWEE-BROSSEL-RIT**

08/11/86

Op zaterdag 8 november wil de T.T.Z. - in samenwerking met de MOBOV - een winterrit organiseren met de tweeassige Brossel 551.48.

Deze datum werd gekozen, omdat op dat ogenblik de herfstkleuren hun hoogtepunt bereikt hebben en dat zodoende unieke foto's gemaakt kunnen worden van het stel.

De trip is als volgt uitgestippeld :

trajekt :

Leuven - Aarschot - Diest - Hasselt - Zolder (met diverse foto-stops op de lijn) met stel 551.48

Zolder (TTZ) - Genebos en terug met het TTZ-stel 4614.

Zolder - Leopoldsburg - Mol (opnieuw fotorit) met stel 551.48.

Terugrit via dezelfde lijnen.

vertrek :

* te Leuven : omstreeks 9.20 (na aankomst van IR uit Antwerpen)

* te Hasselt : omstreeks 10.30

terugkeer :

* te Leuven : omstreeks 18.30

* te Hasselt : omstreeks 17.00

* prijs : ** 550 BF voor T.T.Z. of MOBOV-leden (volw.)

** 650 BF voor niet-leden

** 250 BF voor kinderen tot 12 j (slechts in beperkte mate, de kinderen hebben geen eigen zitplaats)

BELANGRIJKE OPMERKING :

Omwille van het grote risico, wordt deze rit enkel ingricht bij voldoende belangstelling. Bij te weinig belangstelling wordt de rit geannuleerd.

INSCHRIJVINGEN : ** Voor 15 oktober '86

* door storting van het betreffende bedrag op rekening

452-3018121-77 van TTZvzw, 3511 Kuringen

220-0336410-50 van MOBOV, te Hove

* op vergaderingen van T.T.Z. te Zolder of MOBOV te Antwerpen.

VIROINVAL-EXPRESS

28/09/86

Op 28 september organiseert de NMBS - in samenwerking met de verschillende spoorwegverenigingen - de VIROINVAL-EXPRESS in met bestemming Mariembourg. Deze trein vertrekt om 9.20 vanuit Brussel-zuid en rijdt via Baulers, Luttre, Charleroi naar de CFV3V. In de late namiddag gaat de tocht terug via Gembloux naar Brussel. De prijzen bedragen 545 BF voor volwassenen en 295 BF voor kinderen, hierbij is het trajekt op de CFV3V inbegrepen. Ticketten kunnen besteld worden door storting van het betreffende bedrag op rekening 068-0918460-91 van Febelrail, Postbus 44, 1040 Brussel 42.

* Boekbespreking *

ANTWERPEN op het spoor

146 bladzijden (275 mm x 225 mm), 143 foto's (vooral zwart-wit)

Uitgeverij De Vlijt -- Diverse Auteurs

Prijs 650 BF

Dit boek geeft een overzicht van het ontstaan, de wordingsgeschiedenis en diverse anekdoten omtrent de spoorwegen in en om Antwerpen. Op duidelijke wijze worden de diverse spoorlijnen en stations beschreven en zo wordt teruggegaan naar ondermeer de Grand Central Belge. Ook de verschillende plannen in verband de elektrifikaties vormen een eigen hoofdstuk. Diverse - vaak onuitgegeven foto's beelden deze geschiedenis uit.

Een bijzonder hoofdstuk vormt de bouw en konstruktie van Antwerpen-centraal, een hoofdstuk dat zeer technisch opgevat werd en uitstekende nieuwe oogpunten geeft

Doch het grootste euvel is het feit dat diverse delen uit het boek, reeds in andere boekwerken verschenen (bv. Grand Central Belge in Lier 1860 en de elektrifikatie bij Elektrische traktie in België deel I). Verder kan men zich moeilijk een historisch beeld vormen over de diverse Antwerpse spoorlijnen. Ook de drie Antwerpse stelplaatsen komen er zeer karig in voor. Een iet meer doorgedreven studie zou het boek - zonder meerkosten - zeker interessanter gemaakt hebben zowel voor de spoorweghistoricus als de leek.

DE EERSTE ELEKTRISCHE TREINEN IN BELGIE

Deel II : de invoering van de el. traktie bij de N.M.B.S.

240 bladzijden A4, 137 foto's of figuren (enkel zwart-wit)

Auteur - J.P. Schenkel

Prijs 600 BF

Het tweede deel uit deze reeks omvat de periode vanaf 1926 tot 1935, dus de periode van de nmbs. Het werk is in twee delen opgesplitst :

- deel 1 bevat de eerste elektrifikatie van het net (o.m. de ontwerpen voor de lijn Luxembourg-Ourthe-Brussel-Antwerpen, de lijn Brussel-Tervuren en de lijn 25). Dit deel is zeer uitgebreid en geeft vele onbekende feiten en plannen weer.
- het tweede gedeelte beschrijft de vierledige stellen van 1935, de wordingsgeschiedenis, de kenmerken, de loopbaan tot aan de inzet als poststellen toe. Ook hier een duidelijke en uitgebreide dokumentatie.

Doch hier schuilt ergens het probleem, beide gedeelten waren interessant genoeg om er een eigen boekwerk aan de wijden, en zo moest de auteur zich soms beperken om de omvang niet nodeloos over te belasten. Zo blijft de lezer soms met vragen en problemen, die in dit kader niet opgelost konden worden. Bv is de geschiedenis van de Brussel-Tervuren te summier weergegeven, temeer daar hierover zo goed als niets verschenen is.

Ondanks deze kleine tekortkomingen, een boek dat aan iedereen die zich interesseert aan de traktie na de stoomlokomotieven, aangeraden kan worden. Beide boeken worden verdeeld door de TTZ

De geschiedenis van het hofmaterieel

Prijs : 200 BF

Schema's van de metalen rijtuigen

Prijs : 300 BF

Beide boeken verschenen in de welbekende reeks uitgegeven door J. Vandenberghen. Beide boeken zijn te koop in het spoorwegmuseum te Brussel-noord

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 Genébos 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

