



Vereeniging zonder Winstoogaerk.

# AKTUEEL

TWEEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT

Januari - Februari

Jaargang : 5  
Nummer : 24

Lidgeld : 500 BF    Los Nummer : 100 BF



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

Lidmaatschapsbijdrage : 500 BF/jaar  
 Los nummer : 100 BF

Redaktie :

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

Medewerkers :

Castermans E, De jonckere P, Moens D, Huysman R,  
 Schenkel JP Met dan aan de NMBS-diensten

Hoofredaktie :

J. Casier, Radiostraat 19, 3700 Tongeren

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

Dit nummer werd op 20 december redaktioneel afgesloten en verschijnt begin januari, het volgende nummer wordt op 15 februari afgesloten en verschijnt begin maart.

Inhoud :

<u>NMBS-aktueel</u>		blz 24. 3
	<i>museumexploitatie NMBS</i>	24.14
	<i>rijtuigen</i>	24.15
	<i>exploitatie :</i>	24.16
<i>TTZ-krant</i>		24.17
<i>Modelbouw :</i>		24.21
	<i>stoomlokomotief type 96 :</i>	24.22
	<i>elektrische lokomotief reeks 11</i>	24.23
	<i>treinsamenstellingen :</i>	24.25
<i>Historische bladzijde</i>		24.27
	<i>nummerlijsten :</i>	24.34
	<i>er waren eens ... de Beierse loks na WO I</i>	24.40
<i>De beurtregeling van de maand</i>		
	<i>Gouvy 1950</i>	24.44
<i>Exploitatie :</i>		
	<i>De lijn 26</i>	24.46
<i>De wagen van de maand :</i>		24.48
<i>Agenda :</i>		24.49
<i>Boekbespreking :</i>		24.50

Foto kft :

*Enkele jaren geleden raasde de Zwitserse RAe in werkelijkheid door ons land, nu is dit - in zijn volledige samenstelling op de modelbaan mogelijk*

*foto M. Delie*

# N.M.B.S. -

## AKTUEEL

### 1. Statistiek :

#### 1. Leveringen :

1209	Bn nivelles	- Brussel-zuid	14/10/1986
1210	Bn nivelles	- Brussel-zuid	28/10/1986
1211	Bn nivelles	- Brussel-zuid	14/11/1986
1212	Bn nivelles	- Brussel-zuid	28/11/1986

#### 2. Stelplaatswijzigingen :

-- geen --

#### 3. Transferts naar andere directies :

4319	Latour	- dienst ES	01/12/1986
4324	Latour	- dienst ES	01/12/1986

\*\* beide met nota van 26/11/1986

6016	Merelbeke	- Schaarbeek (stelpl. dienst baan)	01/12/1986
6042	St-Ghislain	- Schaarbeek (stelpl. dienst baan)	01/12/1986
6052	St-Ghislain	- Schaarbeek (stelpl. dienst baan)	01/12/1986
6073	Merelbeke	- Schaarbeek (stelpl. dienst baan)	01/12/1986
6086	Merelbeke	- Schaarbeek (stelpl. dienst baan)	01/12/1986
6089	St-Ghislain	- Schaarbeek (stelpl. dienst baan)	01/12/1986

\*\* alle met nota van 24/11/1986

#### 4. Schrappingen :

5906	Merelbeke	PV 174 van CW Salzannes van 06/10/1986 uit geschriften op 01/12/1986
6014	St-Ghislain	PV 175 van CW Salzannes van 06/10/1986 uit geschriften op 01/12/1986
6046	St-Ghislain	PV nr 176 van CW Salzannes van 06/10/1986 uit geschriften op 01/12/1986
6075	Merelbeke	PV nr 179 van CW Salzannes van 19/11/1986 uit geschriften op 01/12/1986
6068	St-Ghislain	PV nr 177 van CW Salzannes van 06/10/1986 uit geschriften op 01/12/1986

#### 5. Vebeteringen

in ITZ-aktueel nr 22 (blz 22.3/22.4)

schrapping van lok 6033	gebeurde met PV 155 (i.p.v. 164)
6041	156 (i.p.v. 165)
6066	157 (i.p.v. 166)
6088	158 (i.p.v. 167)

-----

## 2. Overzicht 1986 :

### \*\* Leveringen :

Door vertragingen opgelopen bij de bouw, bleven de leveringen tijdens 1986 beperkt tot de afwerking van de reeks 11 (7 machines) en de indienstname van de volledige reeks 12.

Na de inlooperperiode op de verbinding Antwerpen-Moeskroen, zijn de 11-en nu definitief ingezet op de verbinding Brussel-Amsterdam. Anderzijds verscheen de reeks 12 nu op de verbinding naar Moeskroen en vanaf eind september ook verder tot in Lille. Hierdoor wordt hun eerste inzetgebied nu volledig uitgebaat.

### \*\* Stelplaatsen :

Opmerkelijk is de kalmte in de mutaties en in het inzetgebied van de diverse machines. De voornaamste wijzigingen traden in bij de elektrifikatie van de verbinding (Brussel) - Zottegem - Kortrijk - Brugge en de reorganisatie van de diensten, dit om vooral de oudere machines op een zijspoor te kunnen plaatsen.

Per stelplaats hebben we thans de volgende situatie :

**Antwerpen-dam** : deze stelplaats kreeg een aantal vrijgekomen 51-ers ter beschikking, doch deze aanwinst leidde niet tot een uitbreiding van de diensten, noch tot een verregaande afstelling van 59-ers. Bij de rangeerdienst is er vooral de aankomst van verdere machines reeks 84, dit vooral door de uitbreiding van de noorderhaven.

**Hasselt** : hier bleef de toestand praktisch ongewijzigd, te vermelden feit is de afstelling van de reeks 60, dit door de aankomst van verschillende 62-ers uit diverse stelplaatsen.

**Schaarbeek** : zonder dat de inzet drastisch wijzigde, kende men hier een sterke verandering van het bestand : hierin kunnen we een omwisseling van elektrische stellen noteren, met o.a. de afgifte van stellen reeks 06 naar Haine-St-Pierre en vooral van 51-ers naar vooral Monceau.

**Brussel-zuid** : hier zag men de aankomst van de nieuwe lokomotieven reeksen 11 en 12 doch ook de afgifte van een reeks 21 naar Merelbeke. De eigenlijke inzet wijzigde zich slechts gering.

**Merelbeke** : deze Gentse stelplaats kende een opmerkelijke wijziging van het effectief : met de overheveling van de meeste stellen 06 naar Kortrijk, kreeg men echter het onderhoud van de reeks 21 in de plaats. In dieseltraktie werden de 60-ers vervangen door de reeks 62 (vrijgekomen te Kortrijk) en de verdere aankomst van praktisch alle 59-ers van Haine-St-Pierre. In de rangeerdienst kende Merelbeke de afstelling van verschillende machines reeks 80.

**Kortrijk** : de elektrifikatie van de lijnen naar Zottegem en Brugge leidde tot de stationering van de eerste elektrische stellen in deze Westvlaamse stad, doch ook tot de afgifte van een belangrijk van het dieselpark van deze stelplaats.

**Oostende** : naast de aankomst van 20 lokomotieven reeks 27 - die trouwens hetzelfde inzetgebied blijven bedienen - kende de kuststelplaats geen enkele wijziging in bestand en inzet.

**Kinkempois** : voornaamste nieuwigheid van deze Luikse stelplaats is de aankomst van de reeks 62, dit vooral voor lokale goederendiensten. De afgifte van 20 loks reeks 27 heeft de inzet niet in het minst gewijzigd.

Te Gouvry en Montzen bleef de toestand echter volledig ongewijzigd.

**Ronet** : Naast enkele wijzigingen bij de elektrische stellen, kreeg men in het Naamse enkel de aflossing van de rangeerloks reeks 84 door 73-ers van Kinkempois. Verder kan men enkel een verminderde inzet optekenen bij de reeks 54.

**Stockem** : dit depot kende een uitbreiding van zijn bestand aan 84-ers, doch dit enkel als voorlopige uitwijkplaats voor afgestelde machines van deze reeks. Ook Latour heeft nog steeds zijn oude vertrouwde inzet van zijn machines reeksen 52/53, enkel de aankomst van de 44-ers van Kortrijk kan als opmerkelijk beschouwd worden.

**Monceau** : Charleroi kent vooral een crisis in de lokale goederendienst. Hierdoor heeft men een overschot aan rangeerdiesels, in lijndienst erfde Monceau enkele 51-ers van Schaarbeek.

**Haine-St-Pierre** : rekonversie alom in deze stelplaats : naast de aankomst van verdere stellen reeks 06 (voor de dienst Charleroi-Ottignies) heeft men hier vooral de afgifte van alle 59-ers en de afstelling van verschillende 84-ers. Het onderhoud daarentegen werd uitgebreid tot de reeks 51.

**St-Ghislain** : weinig bekend en in de laatste tijd vooral in de belangstelling als uitloopstelplaats van de reeks 60. Noch op elektrisch vlak, noch bij de dieseltraktie waren er echter grondige veranderingen op te teken. Ath daarentegen ziet het einde als onderhoudsstelplaats met rasse schreden naderen. Het onderhoud van de laatste 46-ers eindigt immers met de zomerregeling van 1987.

#### \*\* Schrappingen :

Langzaam maar zeker moet men afscheid nemen van diverse reeksen van dieselmaterieel : tijdens 1986 werd het bestand aan dieselstellen praktisch gehalveerd, terwijl anderzijds de reeks 60 voor het grootste gedeelte uit de geschriften verdween. Opmerkelijk ook de eerste afstelgolf bij de rangeermachines.

Konkreet heeft men :

reeks 00 :	089	1
reeks 43 :	4305, 4306, 4308, 4309, 4312, 4313, 4318, 4319, 4320, 4321, 4322, 4324, 4326, 4328, 4330, 4332, 4334	17
reeks 46 :	4613, 4614, 4626, 4617, 4718, 4619, 4620	7
reeks 54 :	5408	1
reeks 59 :	5906, 5911, 5943	3
reeks 60 :	6010, 6011, 6014, 6016, 6019, 6028, 6029, 6030, 6033 6036, 6041, 6042, 6044, 6050, 6052, 6055, 6057, 6066 6068, 6073, 6074, 6075, 6077, 6082, 6086, 6088, 6089	27
reeks 62 :	6280	1
reeks 80 :	8014, 8017, 8021, 8023, 8024, 8038, 8041, 8042	8
reeks 83 :	8306	1
reeks 84 :	8413, 8420	2
	TOTAAL	68

#### \*\* Vooruitzichten voor 1987 :

##### \* Leveringen :

Deze beslaan vooral de aflevering van de tweede reeks 21-ers, die - zoals alle andere nieuwe machines - voorlopig te Brussel-zuid gehuisvest zullen worden. Tegen het einde van het jaar moeten ook de eerste nieuwe omnibus-stellen (type L, nummers 901 - ...) op de sporen verschijnen. Deze zullen in eerste instantie te Schaarbeek onderdak vinden.

Als bestellingen kan men zich verwachten aan een derde reeks 21-ers, een derde reeks omnibusstellen en waarschijnlijk aan de bestelling van 20 zware rangeerdiesels.

\* Afstellingen :

Door de bovenstaande leveringen, kunnen de diesellokomotieven reeks 60 volledig afgesteld worden en dit lot gaat ook de reeks 54 te wachten staan. De elektrifikatie van de ster rond Ath laat de schrapping toe van de stellen 46. Verder verdwijnen ook de 43-ers van de NMBS-sporen.

Bij de rangeerdiesels kan men rekenen op de verdere afstelling van de 80-ers en de eerste schijf 84-ers. In het totaal zouden hier een 40-tal machines buiten strijd geplaatst moeten worden.

Bij de elektrische traktie is vooralsnog geen afstelling voorzien, pas vanaf 1988 zullen de klassieke stellen 010 - 150 geleidelijk het strijdperk verlaten.

Verder heeft men natuurlijk ook de afstelling van de "Hondekopen" reeks 09

\* Mutaties :

Deze zullen waarschijnlijk binnen redelijke grenzen blijven en enkel tot doel hebben om de reeksen 60 (te St-Ghislain te vervangen door 51-ers) en 59 (te Merelbeke te vervangen door 62-ers) af te lossen.

In reizigersdienst heeft men waarschijnlijk de transfert van de tweede reeks 21-ers na rodage (naar Hasselt ?) en het zoeken van een nieuw inzetgebied voor de reeks 25.5.

De rangeerdienst blijft grosso modo ongewijzigd, doch de stelplaatsen zullen geleidelijk aan hun bestand zien inkrimpen. Enkele transferts van 82-ers en 73-ers zijn mogelijk.

\* Elektrifikaties :

In 1987 zullen de elektrifikaties beperkt blijven tot enkele lijnen, zonder dat de dienst wezenlijk zal veranderen. Konkreet heeft men :

- |                                   |                         |
|-----------------------------------|-------------------------|
| * Kortrijk - Ieper - Poperinge    | reeks 06 van Kortrijk   |
| * Namur - Dinant                  | reeks 03 van Oostende   |
| * Ath - Geraardsbergen            | reeks 06                |
| * Ath - Jurbise - Mons            | reeks 06                |
| * Charleroi-ouest - Charleroi-sud | reeks 06 van Haine-St-P |
| * enkele havensektie te Antwerpen |                         |

=====

3. Aktuele berichten :

09 : Bij de BN Brugge werd aangevangen met de bouw van de stellen type L voor de omnibusdienst. Het eerste stel moet eind oktober 1987 op de sporen komen en wordt dan intensief getest. De serielevering begint vanaf februari 1988. Ook bij de NMBS werd alles in gereedheid gebracht : door de omnummering van de poststellen ontstond er plaats : de eerste reeks wordt genummerd vanaf 901 tot 936. De volgende reeks gaat dan van 936 tot 945. Er wordt geen onderscheid gemaakt tussen de "klassieke" stellen en deze met draaistroommotoren.

Anderzijds is het stel 151 - aanpassing voor draaistroommo-

- 00 : toren - nog steeds te Mechelen en een datum van uittrede is nog niet bekend.
- 09 : Anderzijds is het definitieve schema bekend voor de afstelling van de Benelux-stellen : thans is er nog een reeks opgesteld voor 9 van de 11 nog aanwezige stellen. Hierbij moet echter vermeld worden dat in deze reeks 3 stellen konstant reserve staan, en inspringen bij defekten aan de andere stellen of de trek-duw-kombinaties. Begin februari wordt de inzet beperkt tot 5 stellen, vanaf 6 april worden alle hondekoppen definitief op het beruchte zijspoor geplaatst. Hierna plant de NVBS nog een afscheidsrit tussen Amsterdam - Maastricht - Liège - Leuven - Antwerpen - Amsterdam.
- 11 : Vanaf 1 december zijn er al 6 lokomotieven reeks 11 nodig voor de dienst : de effectieve inzetreeks omvat 4 plandagen, met de volgende diensten :
- DAG 1 : 157 - 186 - 167 - 193  
 DAG 2 : onderhoud te Amsterdam - 173 (naar Rotterdam)  
 DAG 3 : 177 - 158 - 184 - 165  
 DAG 4 : 178 - 159 - 185 - 166 - 192
- Twee verdere lokomotieven staan voor personeelsopleiding en proeven bij de NS.
- Ondanks het feit dat de machines tussen Antwerpen en Moeskroen, slechts weinig defekten kenden, heeft men nu echter af te rekenen met diverse problemen, zowel bij de lokomotief als bij het rijtuigstel.
- Vanaf 2 februari wordt de inzet uitgebreid tot 7 plandagen en worden de diensten van de hondekoppen in de reeks ingevoegd. Op 6 april 1987 krijgt men dan de volledige dienst met 9 plandagen en de volledige Benelux-dienst.
- 12 : Eind november werd de levering van deze lokomotieven afgesloten en thans is er een inzetreeks met 5 plandagen met enkel de diensten Antwerpen - Moeskroen - Lille. Men voorziet echter vanaf het begin van het jaar ook enkele diensten voor goederentreinen tussen Kortrijk - Moeskroen en Lille-formation.
- In februari worden dan de testritten naar Paris geprogrammeerd en hiervan hangt het af of een effectieve dienst naar de Franse hoofdstad ook doorgang zal vinden.
- 25 : Op woensdag 29 oktober deed zich te Kermt opnieuw een zware botsing voor. Hierbij was de 2502 betrokken. Deze lokomotief reed los achter op trein 21496, gesleept door de 2126 en boorde zich tot aan de machinekamer in de laatste wagen van de trein. De bestuurder kwam hierbij om het leven. Na het afslepen van de zwaar beschadigde lok naar Hasselt, werd de machine terug naar Mechelen gesleept. Hier wacht de 2502 op de uitslag van de expertise, een heropbouw behoort tot de mogelijkheden.
- 25.5 : Over het lot van deze machines - na aflossing door de reeks 11 - is nog niets beslist. Er werd immers nog geen akkoord gevonden met de NS voor doorgaande goederendiensten. Hierdoor blijft een binnenlandse inzet - zeker tijdens de eerste maanden - waarschijnlijk.
- 43 : Twee facetten bepaalt thans het lot van deze stellen : na een lange tijd van ombouw is de ES 401 - omgebouwd uit de 4307 - op 17 juli uit Mechelen weggegaan en naar Kinkempois gevoerd. De volgende dag werden proefnemingen i.v.m. de stabili-

liteit te Poulseur uitgevoerd. Na deze testen ging de ES 401 naar zijn definitieve standplaats, nl. Schaarbeek.

Dit eerste stel kreeg de klassieke livrei - groen met gele zichtbaarheidsbanden.

Eind september was dan ook het tweede stel - de ES 402 (ex-4325) - omgebouwd en deze kreeg dan de nieuwe IC/IR kleur, nl. bordeaux met witte en gele sierstrepen. Dit stel is te Mons gehuisvest en wordt vooral gebruikt op de lijnen Mons-Halle en Tournai-Enghien.

Inmiddels werden twee verdere stellen uit het bestand van de dienst M geschrapt en overgegeven aan de dienst ES. De levensloop van beide stellen - de 4319 en 4324.

603.19 -- 4319

Bouwer : Ateliers Métall. de nivelles  
 Levering : 14/06/1956

Stelplaatsen : Bertrix 14/06/1956 - 01/06/1960  
 Brussel-zuid 01/06/1960 - 20/07/1960  
 Bertrix 20/07/1960 - 01/08/1985  
 Latour 01/08/1985 - 01/12/1986

Transfert : naar directie ES op 01/12/1986

-----

603.24 - 4324

Bouwer : Ateliers Métall. de nivelles  
 Levering : 24/08/1954

Stelplaatsen : Landen 24/08/1954 - 03/05/1955  
 Aarschot 03/05/1955 - 14/10/1955  
 Bertrix 14/10/1955 - 30/01/1956  
 Aarschot 30/01/1956 - 24/12/1957  
 Bertrix 24/12/1957 - 05/10/1961  
 Kinkempois 05/10/1961 - 25/03/1963  
 Herbesthal 25/03/1963 - 06/10/1966  
 Bertrix 06/10/1966 - 01/08/1985  
 Latour 01/08/1985 - 01/12/1986

Transfert : naar directie ES op 01/12/1986

-----

Vermelden we nog dat de 4319 gedurende dit jaar uitgeleend werd aan Schaarbeek, dit voor opleiding en lijnstudie van bestuurders op de nieuwe geëlektrificeerde lijnen.

Naar deze stellen staan thans nog twee stellen op de lijst voor schrapping, nl. de 4302 van Kortrijk en de 4336 van Latour. Met de 4302 verliest Kortrijk zijn laatste stel van deze reeks. Dit stel werd dit jaar vooral ingezet als personeelstrein tussen Kortrijk-station en de stelplaats/vorming.

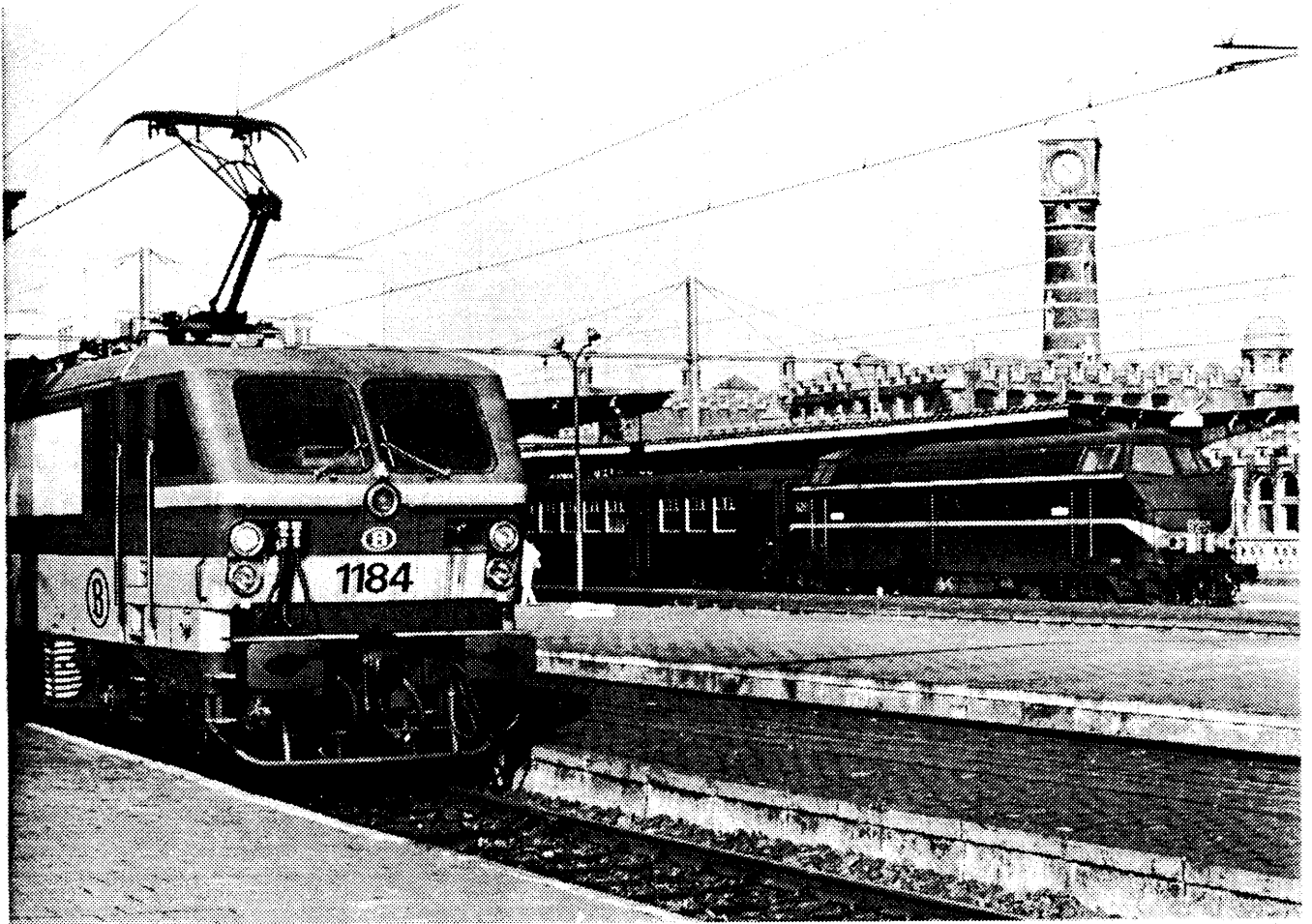
De levensloop van beide stellen :

603.02 -- 4302

Bouwer : Ateliers Métall. de nivelles  
 Levering : 22/07/1954

Stelplaatsen : Bertrix 22/07/1954 - 22/05/1956  
 Aarschot 22/05/1956 - 06/02/1962  
 Kortrijk 06/02/1962 - 01/06/1965  
 Bertrix 01/06/1965 - 15/03/1978  
 Kortrijk 15/03/1978 -





\*- kinde van diensten bij de NMBS : boven : de reeks 11 komt - na  
indienststelling van de BENE-dienst, niet meer in Gent, onder, ook  
de inzet van de reeks 15 naar Nederland wordt nog dit jaar opgeheven

603.15	602.06	vanaf 28/03/1958
	4236	vanaf 01/01/1971
	4336	vanaf 05/11/1971
Bouwer :	Ateliers Metall. de nivelles	
Levering :	16/11/1955	
Stelplaatsen :	Kortrijk	16/11/1955 - 26/01/1956
	Aarschot	26/01/1956 - 20/04/1956
	Kortrijk	20/04/1956 - 12/05/1956
	Aarschot	12/05/1956 - 23/05/1958
	Landen	23/05/1958 - 02/08/1958
	Aarschbt	02/08/1958 - 28/03/1958
	Schaarbeek	28/03/1958 - 08/07/1971
	Gouvy	08/07/1971 - 03/06/1984
	Bertrix	03/06/1984 - 01/08/1985
	Latour	01/08/1985 -

Door deze schrappingen en transferts is het bestand teruggelopen tot slechts 5 stellen :

Montzen :	4301, 4304, 4310
Latour :	4315, 4316 (beide in park)

51 : Te Kortrijk is voor het bietenseizoen weer een extra plan opgesteld, dit met drie plandagen. Meestal worden hiervoor lokomotieven reeks 51 gebruikt. De inzet voorziet :

dag 1 : dienst naar Langemark via Roeselare en de lijn 63, dit in de voormiddag.

dienst 2 en 3 : treinen vanuit Kortrijk naar Ieper en vooral Poperinge. Vanuit Kortrijk gaat het dan elektrisch verder naar Merelbeke en dan in dieseltraktie door naar Moerbeke-Waas. Naast de 51-ers komen er ook geregeld machines reeks 62 tot inzet.

52/53 : De thans geldende reeks van de stelplaats Latour omvat nog steeds 15 plandagen : naast de klassieke diensten op de Athus-Maaslijn (deze zijn echter sterk verminderd) en tussen Stockem en Athus, namen deze lokomotieven ook diverse diensten over uit het plan van Ronet. Zo rijdt men o.a. naar Rhisnes, Namêche en ook Ottignies. Vanuit deze plaats wordt in de vroege namiddag de lokale goederentrein naar Ronet gesleept (aankomst ca. 16.00). Verder heeft men nog lokale goederentreinen tussen Ronet en Heer-Agimont (in vroege namiddag), Libramont (12.40) - Beauraing (16.10) en de bediening van Lamorteau (ca. 10.00).

In deze reeks rijden ook de machines reeks 55 van Latour.

Te Ronet is nog steeds een goederenreeks met 9 inzetdagen opgesteld. Deze reeks opvat echter drie diensten als planton lokomotief. In deze reeks rijden ook de laatste machines van de reeks 54 mee.

59 : Van de voorziene machines, die voor schrapping in aanmerking kwamen, is thans enkel de 5906 definitief uit het bestand afgevoerd. De overige machines zullen waarschijnlijk kortelings hetzelfde lot ondergaan.

Voor de zomerregeling van 1987 voorziet men slechts een kleinere inkrimping van het aantal diensten, de grootscheepse afstelling zou slechts vanaf 1988 (na levering van de reeks 21") doorgang vinden.

60 : De afstelling van deze lokomotieven gaat nu aan versneld tempo : naast de in vorige aktueel aangekondigde afstellingen van de 6014, 6046 en 6068, werd nu ook de 6075 uit het bestand geschrapt.

Zes verdere machines - de 6016, 6042, 6052, 6073, 6086 en 6089 werden overgedragen aan de dienst Baan. Hier worden ze officieel ingedeeld bij de stelplaats Schaarbeek (dienst Baan), doch ze worden gebruikt bij de beide spoorvernieuwingstreinen doorheen het ganse land. Hierbij verzorgen ze deze treinen van nieuwe dwarsliggers, verwijderen ze de wagens met de oude dwarsliggers en slepen de zware ballasttreinen tussen het uitwijkstation en de eigenlijke werf. Het onderhoud en de bediening gebeurt nog steeds bij de direktie M en daarom is het dan ook mogelijk dat - bij onderhoud - andere machines van deze reeks gebruikt worden.

Het is echter niet bekend of deze lokomotieven een speciale aanduiding (vb 60..X) gaan krijgen zoals het in het verleden gebeurde.

De loopbaan van deze machines is de volgende :

210.016 -- 6016

Bouwer :	Cockerill -		
Fabrieksnummer :	4024		
Levering :	06/08/1964		
Stelplaatsen			
	St-Ghislain	06/08/1964 -	29/01/1968
	Merelbeke	29/01/1968 -	01/12/1986
	Schaarbeek (B)	01/12/1986	

Transfert dienst Baan : 01/12/1986 met nota van 24/11/1986

-----

210.042 -- 6042

Bouwer :	Cockerill		
Fabrieksnummer :	4050		
Levering :	17/12/1964		
Stelplaatsen :			
	St-Ghislain	17/12/1964 -	01/12/1986
	Schaarbeek (B)	01/12/1986	

Transfert dienst Baan : 01/12/1986 met nota van 24/11/1986

-----

210.052 -- 6052

Bouwer :	Cockerill		
Fabrieksnummer :	4060		
Levering :	12/02/1965		
Stelplaatsen :			
	St-Ghislain	12/02/1965 -	01/12/1986
	Schaarbeek (B)	01/12/1986	

Transfert dienst Baan : 01/12/1986 met nota van 24/11/1986

-----

210.073 -- 6073

Bouwer :	Cockerill		
Fabrieksnummer :	4103		
Levering :	16/07/1965		

Stelplaatsen :

Hasselt 16/07/1965 - 01/06/1986  
 Merelbeke 01/06/1986 - 01/12/1986  
 Schaarbeek (B) 01/12/1986

Transfert dienst Baan : 01/12/1986 met nota van 24/11/1986

-----

210.075 -- 6075

Bouwer : Cockerill  
 Fabrieksnummer : 4105  
 Levering : 30/08/1965  
 Stelplaatsen :

Merelbeke 30/08/1965 - 02/06/1985  
 Hasselt : 02/06/1986 - 01/06/1986  
 Merelbeke 01/06/1986 - 01/12/1986

Buiten dienst : PV 179 van CW Salzannes van 19/11/1986  
 Uit geschriften : 01/12/1986

-----

210.086 -- 6086

Bouwer : Cockerill  
 Fabrieksnummer : 4117  
 Levering : 17/11/1965  
 Stelplaatsen :

Merelbeke 17/11/1965 - 01/12/1986  
 Schaarbeek (B) 01/12/1986

Transfert dienst Baan : 01/12/1986 met nota van 24/11/1986

-----

210.089 -- 6089

Bouwer : Cockerill  
 Fabrieksnummer : 4120  
 Levering : 03/12/1965  
 Stelplaatsen :

Ronet 03/12/1965 - 03/06/1984  
 Hasselt : 03/06/1984 - 01/06/1986  
 St-Ghislain 01/06/1986 - 01/12/1986  
 Schaarbeek (B) 01/12/1986

Transfert dienst baan : 01/12/1986 met nota van 24/11/1986

-----

In het bedrijfsbestand zijn er nu nog 21 machines aanwezig  
 Te Merelbeke heeft men :

6005, 6027, 6060, 6067, 6070, 6079 6 HL

De 6005 wordt nog steeds gebruikt voor zijn dienst naar De Panne. Bij defekt of onderhoud springt hier een lokomotief van de serieuitvoering in. Verder worden gemiddeld nog 2 verdere lokomotieven ingezet, of in de reeks van de 62-ers, of voor bijzondere goederentreinen.

Te St-Ghislain is nog het grootste bestand aanwezig :

6001, 6002, 6003, 6004, 6006, 6012, 6032, 6034, 6038,  
 6039, 6040, 6045, 6047, 6048, 6069 15 HL

60 : Voor deze 60-ers is er nog een inzetreeks voorzien met 14 plandagen. De inzet gebeurt vooral voor lokale goederentreinen rondom Mons met bestemmingen Tertre (met rangeering in het bedrijf), Quévy, Quéivrain, Ath en Blaton. Opmerkelijk zijn ook de verschillende buitenlandse trips naar Valenciennes, Feignies/Aulnoye. In deze reeks rijden gemiddeld 3 à 5 lokomotieven reeks 62 mee.

Gedurende de eerste helft van 1987 zullen de diensten geleidelijk verminderen door aankomst van verdere machines reeks 51 en 62.

Het einde van de inzet wordt tegen de zomer verwacht.

80 : De zes verkochte machines van deze reeks zijn al uit ons land afgevoerd : in de nacht van 29 op 30 oktober verlieten de 8021, 8023 en 8042 in gewone goederentreinen Merelbeke met bestemming Stockem. Op 30 oktober ging de reis verder via Arlon, Luxembourg, Basel en Chiasso richting Italië. Nieuwe eigenaar is de privé firma voor het onderhoud en de aanleg van sporen Gleis Mac. De drie andere machines (8014, 8029 en 8038) zijn inmiddels ook op weg naar zonniger oorden.

84 : Bij deze reeks vielen er nog geen verdere beslissingen voor schrapping, thans staan er nog steeds 15 machines van de eerste bouwschijf in park : het zijn :

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

In de eerstvolgende periode kan men zich verwachten aan een verdere reorganisatie bij deze reeks :

Te Montzen zouden de 84-ers vervangen worden door 82-ers (of 73-ers) die vrijkomen te Kinkempois.

Te Haine-St-Pierre zouden opnieuw 73-ers tot inzet komen, deze zouden vanuit Monceau getransfereerd worden.

Te Oostende anderzijds zal het bestand verder afnemen door aankomst van verdere 82-ers (waarschijnlijk vanuit St-Ghislain).

91 : Een kleine verandering wordt tijdens de volgende maanden uitgevoerd bij deze lokotraktoren. De lokotraktor - ingezet vanuit Menen - geeft hier zijn diensten op en wordt op dat ogenblik getransfereerd naar Hasselt. De inzetplaats van deze machine wordt Tessenderlo, dit voor de stationsbediening enerzijds en voor de bediening van het industriegebied in Kwaadmechelen - Paal.

-----

**\*\* Museumexploitatie NMBS \*\***

type 1 :

De restauratie van deze machine vordert slechts traag : reden hiervan is het feit dat dringende werken en onderhoud nodig was aan de typen 12 en 29, en ook het feit dat er te weinig mensen voor het restauratiewerk ter beschikking staan.

Inmiddels zijn er al een twintigtal vragen voor inzet van dit type gedurende 1987. Nochtans heeft men hier het probleem dat het type 1 - gebouwd volgens het Belgisch dwarsprofiel - niet voldoet aan het thans gebruikte Europese profiel en dat hierdoor diverse lijnen niet bereden kunnen worden. Verder heeft men ook nog de grote ásdruk op de drijfwielen. Thans is een studie aan de gang om te zien welke lijnen in aanmerking komen voor inzet.

type 29 :

deze machine sloot het seizoen af met een rit Ath - Denderleeuw - Aalst op 20 december. Op dat ogenblik was het immers precies 20 jaar geleden dat op hetzelfde traject de stoomtraktie in België beëindigd werd.

Anderzijds is het aantal ritkilometers zodanig opgelopen dat de 29.013 een tussentijdse herziening moet ondergaan. Deze wordt tijdens de volgende maanden doorgevoerd. Dit is ook de reden dat er geen bijzondere ritten meer zijn voor april 1987.

7209 :

Op 13 november jl. werd deze museummachine vanuit Antwerpen-dam overgebracht naar Leuven, dit door een machine reeks 74. Deze lok werd afgesteld in de loods van de dieseltraktie te Leuven.



**\*\* Rijtuigen \*\*****a. Statistiek :****1. Leveringen :**

51 509	50 88 16 38 009	M5 A	Bn Brugge - Brussel-zuid	17/11/1986
51 510	50 88 16 38 010	M5 A	Bn Brugge - Brussel-zuid	17/11/1986
52 535	50 88 26 38 035	M5 B	Bn Brugge - Brussel-zuid	17/11/1986
52 536	50 88 26 38 036	M5 B	Bn Brugge - Brussel-zuid	17/11/1986
52 537	50 88 26 38 037	M5 B	Bn Brugge - Brussel-zuid	17/11/1986
52 538	50 88 26 38 038	M5 B	Bn Brugge - Brussel-zuid	17/11/1986
52 539	50 88 26 38 039	M5 B	Bn Brugge - Brussel-zuid	17/11/1986
52 541	50 88 26 38 041	M5 B	Bn Brugge - Brussel-zuid	17/11/1986

**2. Schrappingen :**

bijvoegen in ITZ-aktueel 23 (blz 23.17)

K2 B	27	bijvoegen 22 260
K1 BD	11	verander 29 007 (tweemaal vermeld) in 29 011 (beide rijtuigen werden dus geschrapt)

\*\* Het PV 3/86 dateert van 28/11/1986

734 02	Kortrijk	geschrapt met nota van M 24-21 van 20/11/1986
734 08	Merelbeke	idem
734 09	Merelbeke	idem

alle uit geschriften op 01/12/1986

=====

**b. Aktuele berichten :**

- K2 : de geschrapte rijtuigen K2 - vermeld in de vorige aktueel - werden in optie genomen door de Marokkaanse Spoorwegen en zullen begin 1987 naar dit land verscheept worden. De K1-rijtuigen daarentegen worden gesloopt, dit echter met recuperatie van de draaistellen. De meeste van deze rijtuigen staan thans nog afgesteld te Leuven (bundel Bergaf).
- M5 : Bij het verschijnen van dit nummer zullen alle rijtuigen van de eerste bouwschijf afgeleverd zijn, ondanks dit feit werd er nog geen vijfde stel ingezet. De levering van de tweede bouwschijf volgt aansluitend.
- I10 : Thans legt men bij BN Brugge de laatste hand aan het eerste prototypერიjtuig van deze nieuwe reeks. Dit zal in de eerste helft van 1987 geleverd worden en dan zal de nodige ervaring opgedaan worden in de normale dienst. De serielevering van deze rijtuigen gebeurt na de levering van alle M5-dubbeldek-45 tweede klasse rijtuigen (zonder air-continioning) en 35 rijtuigen met luchtverversing besteld werden en dat deze rijtuigen bij voorkeur ingezet worden in grensoverschrijdende treinen naar de naburige landen (o.m. naar Köln, Amsterdam en Paris).

=====

**\*\* Exploitatie \*\***Schrappingen :

\*\* geen

Opbreken van de sporen :

Lijn 17 : baanvak Tessenderlo - Heppen KB van 27/08/1986  
 Lijn 17/1 : verbindingsbocht Heppen - Leopoldsb KB van 27/08/1986  
 Lijn 18 : baanvak Houthalen-Eksel KB van 27/08/1986  
 Lijn 43 : baanvak Bomal-Marloie KB van 26/08/1986  
 - op enkelspoor brengen van dit baanvak i.v.m. de elektrifikatie  
 Lijn 136 : baanvak Y St-Lambert - Florennes KB van 21/08/1986  
 Lijn 155 : baanvak Virton - km 27.540 KB van 21/08/1986  
 (op enkelspoor brengen van baanvak)  
 km 27.540 - Lamorteau-grens KB van 21/08/1986  
 (uitbreken van beide sporen)

\*\* Aktuele berichten :Lijnen 17/18

Voor beide boven aangegeven baanvakken is nu de toelating tot het uitbreken van de sporen gegeven. Voor het deel Tessenderlo-Heppen (lijn die al langer buiten dienst was) is op dit ogenblik nog niets gebeurd, voor het baanvak Houthalen - Eksel is de ontmanteling al aan de gang. Kort na de schrapping werd de wissel te Houthalen al verwijderd, verder werden onlangs de sporen aan de overweg van de weg Hasselt-Eindhoven opgebroken.

Maar voor Limburg is de ontmanteling echter nog niet afgesloten eerst heeft men het baanvak Eksel - Neerpelt (lijn 18) dat waarschijnlijk binnen kort voor de bijl gaat. Verder is ook de lijn 21 (Winterslag - Waterschei - As - Eisden) op korte termijn bedreigd, dit door de geplande sluiting van de mijnen van Winterslag, Waterschei en Eisden).

Lijn 43 :

Zoals al langer bekend, is er nu ook de officiële toelating om het laatste stuk van het traject (Bomal - Marloie) op enkelspoor te brengen. Reden hiervan is de elektrifikatie en door deze maatregel is het mogelijk om zware kosten te vermijden bij de diverse tunnels. Door het naar het midden brengen van het resterende spoor is het ruimteprofiel voldoende om de bovenleiding - zonder afdieping van het spoor - aan te brengen.

Lijn 75 en 78.

Voor beide lijnen (Gent-Kortrijk en Herseaux-Tournai) is alles aangepast om de referentiesnelheid op te drijven tot 160 km/h. Deze snelheid zal in eerste instantie echter enkel gereden worden om vertragingen weg te werken, pas na enkele jaren zal deze mogelijkheid ook in de beurtregelingen aangepast worden.

Daar waar voor de lijn 75 geen bijkomende aanpassing van de signalisatie nodig was (de blokfstanden zijn hier voldoende om zelfs bij 160 km/h tijdig te kunnen stoppen), heeft men op de lijn 78 de seinen aangepast met een nieuw seinbeeld, nl. dubbel groen. Deze seinstand betekent dat het volgende sein op groen staat (dus groen of dubbel-groen) zodat de snelheid van 160 km/h aangehouden kan worden.





# KRANT

## 1. Aktuele Toestand :

Door de wintermaanden met zijn korte dagen, is de restauratie-activiteit verminderd tot de gedeelten die binnen kunnen uitgevoerd worden en vooral met de voorbereidingen voor de herstellingen in 1987.

### Nestor :

Gedurende enkele weken werd er gestart met de restauratie en de herstellingen aan onze vierde stoomlokomotief. Deze machine - gebouwd door FUF Haine-St-Pierre in 1911 is afkomstig van Tessen-derlo-chemie. Kort na de herstelling van Simone werd deze lokomotief te Kuringen ontmanteld en thans werden alle onderdelen van het drijfwerk te Zolder gekoncentreerd. Verschillende van deze onderdelen werden intussen al hersteld en afgewerkt zodat het terugplaatsen vlot kan gebeuren.

Grootste werk bij deze lokomotief is echter de konstruktie van nieuwe watertenders en een nieuw machinisten. Deze waren immers door de inwerking van de chemisch produkten zo aangetast dat een herstelling niet mogelijk was.

Indien de ketel bij inspektie geen ernstige mankementen vertoont - niets laat dit vermoeden - wordt de volgende planning voor de restauratie voorgesteld :

- |               |   |
|---------------|---|
| 01/87 - 04/87 | restauratie van alle (kleinere) onderdelen, schilderwerk hiervan  |
| - 04/87       | overbrenging van de lokomotief vanuit Kuringen naar Zolder  |
| 04/87 - 09/87 | restauratie van de lokomotief (zandstralen van chassis en ketel, afwerken van ketel, aanbrengen van onderdelen van drijfwerk) |
|               | - Ondertussen wordt de konstruktie van watertenders, machinistenhuis en ketelbeplating uitgegeven.                            |
| 09/87 - 11/87 | Na waterdrukproef en keuring van de ketel aanbrengen van watertenders en machinistenhuis.                                     |
| 03/88 - 06/88 | Afwerking van de machine  |

Indien er geen bijkomende problemen opduiken moet deze machine in de loop van juli 1988 officieel in dienst gesteld worden. Hoofdzak hierbij is echter ook het financiële aspekt (konstruktie van tenders o.a.) van de hele restauratie.

### Magda :

Intussen werd ook gestart met de herstelling van enkele zwakke punten bij deze machine : hierbij moet de bediening van de moderator en de afsluiting van de stoomingang vanuit de injecteurs aangepast worden.

Alle onderdelen werden al uitgebouwd en de herstelling werd al aangevangen.

#### 554.14 :

De voorgestelde werken werden reeds uitgevoerd en op dit ogenblik is het stel uiterlijk volledig in zijn oorspronkelijke toestand teruggebracht. Na het aanbrengen van de nodige lagen plamuur en roestwerende verf, wordt er nu gewacht op betere weersomstandigheden om de uiteindelijke schildering aan te brengen.

Intussen werd de opknapbeurt van het interieur verdergezet en werd ook de tweede stuurpost en de kappen van de motor van een nieuwe laag verf voorzien.

De officiële inhuldigingsrit wordt voorzien voor zondag 26 april 1987 en deze dag voorziet het programma van de uitgestelde Twee-Brossel-Rit van november jl.

trajekt :

Leuven - Aarschot - Diest - Hasselt - Zolder met de 551.48

Zolder - Genebos met het TTZ-stel 554.14 in dubbel-groene livrei

Zolder - Leopoldsburg - Mol met stel 551.48

Er wordt thans onderzocht of het mogelijk is om tijdens de terugrit te rijden over Winterslag met een rit naar As of Eisden.

\* Prijs :

\*\* 550 BF voor TTZ en MOBOV-leden

\*\* 650 BF voor niet-leden

\*\* 250 BF voor kinderen tot 12 jaar.

Opmerking : de voorkeur bij de inschrijvingen gaat naar de mensen dit al voor de vorige rit ingeschreven hadden.

INSCHRIJVINGEN :

\*\* voor 10 april 1987

\* door storting van het betreffende bedrag op rekening :

452-3018121-77 van de TTZ vzw, 3511 Kuringen

220-0336410-50 van MOBOV, te Hove

\* tijdens de vergaderingen van de T.T.Z. te Zolder.

Goederenpakwagen :

Tijdens de vorige weken kwam de uitkijk voor deze pakwagen gereed en deze wordt tijdens de volgende maanden opgebouwd

Inmiddels werden de zijwanden afgeschuurd en in de menie gezet, bij betere weersomstandigheden kan de definitieve afwerking gebeuren. Verder zal het interieur afgewerkt worden - hiervoor werd al een oorspronkelijke kachel gerecupereerd - en zal een elektrische inrichting gemonteerd worden om zo beter te kunnen werken.

Onderdelen :

Voor de tentoonstelling te Genebos worden thans verschillende onderdelen aangekocht en gerestaureerd.

Zo werden diverse oude machines van de dienst baan verworven en werden de gerecupereerde seinpaletten gerestaureerd.

Pruisische Rijtuigen :

In de loop van november werden de drie Pruisische rijtuigen afgevoerd naar de CW Mechelen en hier zullen ze - op koste van de eigenaar - volledig gerestaureerd worden. Voor deze restauratie wordt een bedrag van 1 000 000 F per rijtuig voorzien, gedeeltelijk uit te voeren met subsidies.

Dit was de enige oplossing voor deze rijtuigen, daar bij onderzoek bleef dat het houtwerk van de deurstijlen en de deuren zelf zo sterk doorgerot was dat enkel een vernieuwing van het ganse houtwerk deze "Pruisen" in stand kan houden. De restauratie zal een drietal jaar duren en dan is het de bedoeling dat deze rijtuigen in pool tussen de CFV3V en de TTZ regelmatig op beide lijnen zullen rijden. Ook werd overeengekomen met de NMBS dat ze deze unieke rijtuigen bij tentoonstellingen e.d. kunnen gebruiken.

Jaarprogramma 1987 :

Dit programma voor 1987 werd in de vorige TTZ-aktueel al kort voorgesteld, nu willen we echter wat dieper ingaan op enkele van de geplande manifestaties :

zaterdag 28 maart :

- persrit met voorstelling van het dagprogramma in samenwerking met het Hasselts Jenevermuseum en de Zoo van Olmen.

elk weekend van april tot eind september :

- dagprogramma voor groepen. Dit programma staat nu volledig op punt en omvat de volgende punten :

- \* bezoek aan Jenevermuseum te Hasselt
- \* met bus naar Zolder
- \* treinrit Zolder - Genebos, voorafgegaan door de rondrit over het mijnemplacement
- \* boottocht Genebos - Olmen (gemeente Balen)
- \* bezoek dierentuin van Olmen
- \* aansluitend circusvoorstelling in de zoo zelf.

Deze trip kan zowel in de boven genoemde volgorde alsook in omgekeerde volgorde afgelegd worden.

Prijzen :	volwassenen :	490 BF
	kinderen :	340 BF

zondag 26 april :

TWEE BROSEL RIT

zie blz 24.20

paasvakantie :

- perskomferentie door VVV-Heusden - Zolder

zondag - dinsdag 19 - 21 juli :

- spoorwegfestival

naast de klassieke ingrediënten is wel het charteren van een stoomtrein (indien mogelijk het type 1) tussen Antwerpen en Zolder.

verder mogelijk ook de afscheidsrit met de 5403 tussen Namur en Zolder (?)

tijdens het spoorfestival is het ook mogelijk om het dagprogramma - dat in feite enkel voor groepen is - individueel te ondernemen.

zaterdag - zondag 15 - 16 augustus :

- stationsfeest te Genebos. In feite zou dit gedeelte moeten bestaan uit twee onderdelen :

- \* een driehoekstocht met name :
  - § boottocht Genebos - Hasselt
  - § bezoek Hasselt bv. jenevermuseum.
  - § rit met oud treinstel (eventueel afscheidsrit met reeks 43) tussen Hasselt en Zolder
  - § stoomtreinrit Zolder - Genebos.
- \* een uitgebreide modelbouwtentoonstelling (indien mogelijk trein/boot/vliegtuig)

zondag 6 september :

- \* wandeldag met de TTZ.

gans seizoen :

- \* medewerking aan toeristische rally "naar de wortels van Flanders Technology"

in elke provincie wordt een programma voorzien waarbij de voornaamste industriële projecten van de provincie betrokken worden.

- Voor Limburg is dat een samenwerking tussen het Jenevermuseum, de TTZ, en de koolmijnen.

- Het programma kan op elke dag gedaan worden, maar er zijn echter drie aktiedagen voorzien, nl. 17 mei (naar aanleiding van Flanders Technology), en nog nader te bepalen datum (16 augustus ?) en de trein-Tram-bus dag op 4 oktober.

winterritten :

gezien het succes van 1986, worden opnieuw twee winterritten geprogrammeerd, nl. op 8 november en 15 november. In 1987 zullen deze ritten doorgaan in samenwerking met de VOKZ en mogelijk de handelaars van Heusden-Zolder.

==--==--==

# [MODELBOUW]

## \*\* Lokomotieven schaal Ho

DRB	Stoomlokomotief reeks 89-62 (C)	Fleischmann	4115
nsb	Stoomlokomotief reeks 57 (E) van noorwegen	Roco	43226
OBB	Stoomlokomotief reeks 92 (Dt)	Kleinbahn	
DRB	Driedeling dieselstel reeks VT 06	Liliput	2604

## \*\* Rijtuigen : Schaal Ho

SBB	Tussenrijtuig voor TEE reeks RAe	Lima	1005
SBB	Tussenrijtuig voor TEE reeks RAe	Lima	1006
nsb	3de klasse rijtuig (houtimitatie)	Roco	44267
nsb	2de klasse rijtuig (houtimitatie)	Roco	44268
DB	Tussenrijtuig voor ICE	Märklin	4171
OBB	Spantenwagen met 7 compartimenten (blauw-wit)	Klein	3742

## \*\* Wagen : Schaal Ho

OBB	Stukgoedwagen Gss-vx	Kleinbahn	
sncf	Zelflosser type Fad	Roco	46243
SBB	Open goederenwagen type Eaos	Märklin	4689

## \*\* Materiaal schaal Hoe

OBB	Elektrische lokomotief reeks 1099	Roco	
OBB	Gemengde 1/2de klasse-rijtuig	Roco	
OBB	2de klasse-rijtuig	Roco	
OBB	gemengd 2de klasse/Bagagerijtuig (alle modellen van Mariazeller-bahn)	Roco	
OBB	Stoomlokomotief 298.51	Liliput	71461

-----

## **\*\* Nieuwe Belgische Modellen :**

Met Sinterklaas en Kerstmis voor de deur, hadden de konstruktors een inspanning gedaan om hun aangekondigde modellen in de verkoop te krijgen en zo zijn er voor de Belgische liefhebbers toch enkele zeer mooie modellen tot levering geraakt.

### **Stoomlokomotief type 96**

Roco

Eerste model dat besproken wordt is dit van Roco, nl. de tenderlokomotief type 96 met asindeling 1'C. Over mogelijke treinsamstellingen van de personentreinlok verwijzen we naar de volgende bladzijden, maar eerst de beschrijving van het model zelf.

Al gedurende geruime tijd was immers al de Duitse versie van de reeks 74 op de markt, doch dit week op zoveel punten van de Belgische machine af, dat toch ongerust werd uitgekeken naar het aangekondigde type 96.

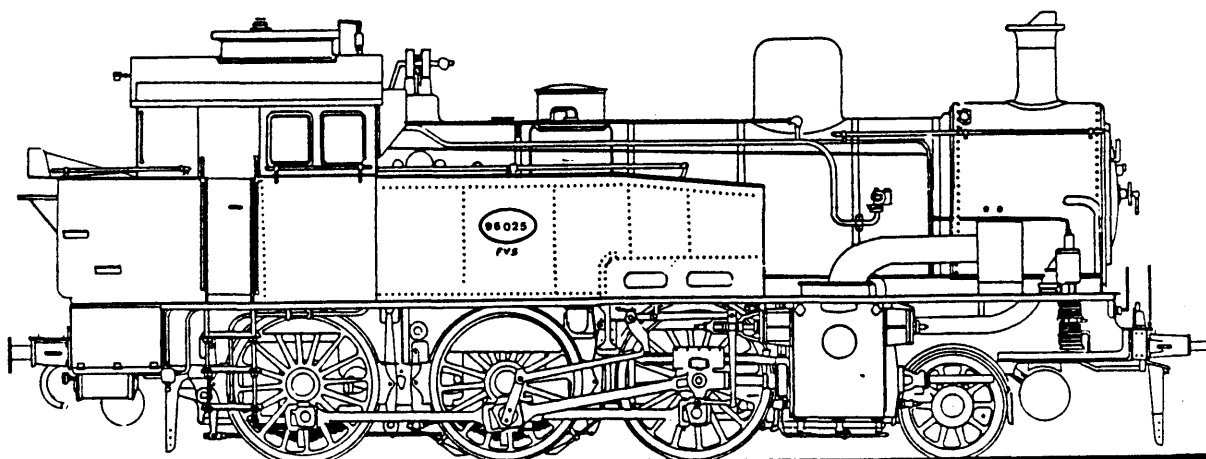
Het tentoongestelde prototype - o.a. op de tentoonstelling van de Pijl te Mechelen - kon de meeste modelbouwers al enigszins geruststellen en toen het half december effectief in de handel kwam bleek dat ook de laatste onvolkomenheden (bv. bij de schouw) weg-gewerkt waren.

Zodoende heeft Roco deze maal geen moeite gespaard om - zoveel mogelijk het Duitse model te "verbelgischen", dit bv. in tegenstelling met het type 90. Om kort te zijn kan gezegd worden dat praktisch alle ketelleidingen en handgrepen volledig aangepast werden, dan de Knorr voorverwarmer verwijderd werd, de toevoerbuizen naar de cilinders werden veranderd, ... Zodoende kan men rustig zeggen dat men één van de betere Belgische stomers heeft.

De aandrijving is klassiek voor Roco, met stroomafname op alle wielen en aandrijving op de drie drijfwielen, heeft deze lokomotief een voldoende trekkracht en loopt vlot door alle wissels. Alleen de topsnelheid ligt veel te hoog voor dit soort machine.

Opmerkelijk ook is de juiste livrei, met de enigszins afwijkende nummeraanduiding op de watertenders, doch deze is juist. Reden hiervan is dat met verder gegaan is op één van de weinige foto's om zo een inzicht te krijgen over de details. Het nummer (en de verdere aanduidingen) werden dadelijk op de kast gedrukt, zodat er geen bijkomende nummers bijgevoegd werden.

Als besluit een zeer goed uitgevoerd model dat op de meeste modelbanen tot zijn recht komt op een korte zijlijn, pendelend van station tot station.



Elektrische lokomotief reeks 11

Lima

Praktisch gelijktijdig met de werkelijke inzet in de Benelux-dienst, kwam Lima met het nieuwe Benelux-stel uit. Als lokomotief werd het nr 1186 gekozen en hierbij handelt het om een omgespoten model van de langer bekende reeks 27, echter met enkele kleinere verbeteringen.

Door dit concept, heeft men dan ook de nadelen en onjuistheden overgenomen. Voornaamste fout is de dakopbouw, die bij de reeks 11 sterk afwijkt, maar hier heeft men dat voordeel dat Joadis binnenkort uitkomt met een ombouwset, zodat het juiste dak kan nagebootst worden.

Het meest storende is echter de zijwand met de uitsparing onderaan. Dit was kenmerkend voor de lokomotieven reeks 27 en 21, doch komt bij de 11 en 12 niet meer voor. Ergens is dit wel weg te werken, doch dan wordt de beschrifting - die zeer volledig en haarscherp is - teniet gedaan. Verder zijn er enkele detailzaken die zelf gemakkelijk te verbeteren zijn, zo o.m. het verwijderen van de derde kabel voor het rijden in treinschakeling, het aanbrengen van een nauwkeuriger pantograaf (bv. Sommerfeld) en het aanbrengen van baanruimers. Dit laatste schept echter wel problemen, daar de koppeling vervangen werd door een nieuwere haak, die lager ligt maar die anderzijds een korter koppelen toelaat.

Ook de aandrijving en de stroomafname werden verbeterd t.o.v. de eerdere reeks 27, doch - zoals bekend bij Lima - nog steeds niet te vergelijken met de kwaliteiten van bv. Märklin of Roco.

Als besluit kan men vermelden dat hier een mooi model geschapen werd, dat echter nog sterk verbeterd kan worden door het zelf aanbrengen van de noodzakelijke wijzigingen.



De Rijtuigen voor de Benelux-treindienst :

Lima

Naast de lokomotief, werden ook 3 van de 4 aangekondigde rijtuigen op de markt gebracht. Het betreft :

- |  |                   |
|--|-------------------|
| - het eerste klasse-rijtuig                    | katalogus-nr 9279 |
| - het tweede klasse-rijtuig                    | nr 9280           |
| - het tweede klasse-rijtuig met bagageafdeling | nr 9281           |

Op dit ogenblik ontbreekt dus enkel het stuurstandrijtuig.

Afgeleid van de al langer beschikbare NS-intercity-rijtuigen heeft men hier dan ook slechts een aanpassing van het kleurenschema waardoor deze rijtuig een geheel ander uitzicht krijgen. Net zoals bij de lokomotief, is de schiding zeer goed en nauwkeurig uitgevoerd. Verder is de beschrijving over het algemeen goed leesbaar. Enkel de (zeer) kleine tekst onderaan de kast is minder duidelijk.

De afwerking van de delen onder de kast (batterijen, omvormer, ... is volledig en ook het interieur is fraai uitgevoerd. Enig nadeel is de geringe massa van de rijtuig, iets wat bij een dwakombinatie wel eens tot moeilijkheden zou kunnen leiden.

Opmerkelijk is ook het feit dat de rijtuigen betrekkelijk kort gekoppeld zijn, zonder dat er een echte kortkoppeling gebruikt werd. Verder is er geen genormaliseerde koppelingskop aanwezig en zijn de - betrekkelijk klein uitgevoerde koppelingshaken - vast aan het draaistel verbonden.

Als besluit een uiterst geslaagde combinatie, waarbij we al uitkijken naar het stuurstandrijtuig, doch waarbij we betreuren dat het gemengde 1ste/2de klasse-rijtuig in de serie ontbreekt.

De eerste-klasse M4-rijtuig

Lima

Ongeveer een jaar na het verschijnen van het tweede klasse rijtuig, kwam nu ook het A-rijtuig type M4 van Lima op de markt. Net zoals het vorige rijtuig heeft men een nauwkeurige nabootsing van het werkelijke model met zuiver gescheiden kleuren en haarscherpe opschriften. Een sterke verbetering is de koppeling waardoor de rijtuig veel korter gekoppeld kunnen worden, doch dit voordeel gaat duidelijk verloren bij koppeling met de (oudere) B-rijtuigen.

Alhoewel het uiterlijk zeer goed uitgevoerd is, wordt het interieur merkkelijk soberder gehouden, de lichtgrijze kleur hiervan laat dit niet tot uiting komen. Zelf schilderen in de lichtbruine kleurkombinatie zal al betere resultaten opleveren.

Toch een zeer knap rijtuig, waarbij het duidelijk is dat Lima zijn best doet om de - veeleisende - modelbouwer genoeg te doen. Hopelijk wordt nu ook nog het stuurstandrijtuig (bij voorkeur) of eventueel één van beide bagagerijtuigen in produktie gebracht om zo een volledige trein te kunnen samenstellen.

-----



**\*\* Treinsamenstellingen \*\***

**-- Elektrische lokomotief reeks 11 :**

Nu beide - voorheen beschreven - modellen op de markt (en op de modelbaan) verschenen zijn, toch ook een woordje over de treinsamenstellingen, om zo goed mogelijk de werkelijkheid te benaderen.

Voor de elektrische lokomotief reeks 11 komen in feite twee combinaties naar voren. Eerst heeft men zijn testinzet tussen Antwerpen en Moeskroen en die zeer goed na te bootsen is. In deze samenstelling reed men steeds met een aantal 2de klasse M4-rijtuigen met als slot een M4-stuurstandrijtuig (1ste klas). Zo heeft men dan ook de volgende orde :

Lokomotief :	nmbs reeks 11	Lima	8021
Rijtuigen	nmbs reeks M4 (2de klasse)	Lima	9132
	- minimum 2 rijtuigen		
	- maximaal 6 rijtuigen		
	nmbs reeks M4 (1ste kl. stuurstand)		
		ev. zelfbouw uit Lima	

Gedurende korte tijd hebben enkele treinen - voor personeelopleiding - het Benelux-stuurstandrijtuig meegevoerd en daar dit binnenkort op de markt verschijnt kan ook deze trein nagebootst worden :

Lokomotief	nmbs reeks 11	Lima	8021
Rijtuigen :	nmbs reeks M4 (2de klasse)	Lima	9132
	nmbs reeks M4 (2de klasse)	Lima	9132
	nmbs reeks M4 (1ste klasse-stuurstand) ---		
	ns reeks Bene (stuurstand)	Lima	9282

Natuurlijk heeft men ook de echte Benelux-dienst en hierbij zullen we de definitieve toestand bespreken, dus de trein met 6 rijtuigen. Doch in de testperiode en bij de officiële inhuldigingsritten hebben verschillende combinaties bestaan met 4 of 5 rijtuigen. Doch daar dit slechts een sporadische inzet was, gaan we er niet dieper op in.



Lokomotief	nmbs reeks 11	Lima	8021
Rijtuigen :	ns reeks Bene (2de klasse)	Lima	9280
	ns reeks Bene (2de klasse)	Lima	9280
	ns reeks Bene (2de klasse + bagage)	Lima	9281
	ns reeks Bene (1ste klasse)	Lima	9279
	ns reeks Bene (1ste/2de klasse)	---	
	ns reeks Bene (2de klasse stuurstand)	Lima	9282

\*\* het gemengde 1/2de klasse rijtuig kan eventueel vervangen worden door een derde 2 de klasse-rijtuig.

-- Stoomlokomotief type 96 :

*Als we de inzet van deze machines gaan bekijken, stellen we vast dat 90 % van de diensten gereden werden voor omnibustreinen. Voor Visé, stelplaats van het miniatuurmodel, reden deze lokomotieven tussen Visé en Liège-Longdoz, Montzen/Herbesthal en Flemalle. Dit zijn over het algemeen lokale lijnen waarbij de treinsamenstelling drie à vier rijtuigen omvatte. Onderstaande foto geeft zo'n typische combinatie, ditmaal met een machines van Tamines*



*Meestal bestaat een dergelijke trein uit G.C.I.-materiaal, gewoonlijk 2 3de klasse rijtuigen, een gemengd 2/3de klasse rijtuig en een gemengde 2de klasse/bagagewagen. In sommige gevallen is dit laatste rijtuig vervangen door een volledige bagagewagen.*

*Tweede mogelijk (zie Stoom in België) wordt de trein gevormd door ex-Duitse rijtuigen, waarbij frekwent Pruisische rijtuigen gebruikt werden. Misschien een idee voor Roco om deze rijtuigen in Belgische uitvoering uit te brengen.*

*Als besluit : een lokomotief die zeer goed inzetbaar is op een lokale zijlijn, maar waar weer duidelijk tot uiting komt dat vooral het (modell)rijtuigpark voor België sterk te wensen overlaat.*

# HISTORISCHE BLADZIJDE

Type 90

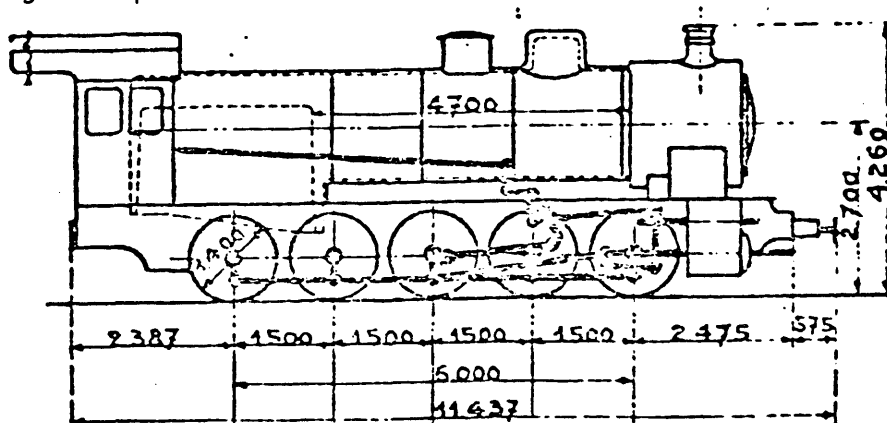
ex K.P.E.V. G 10.

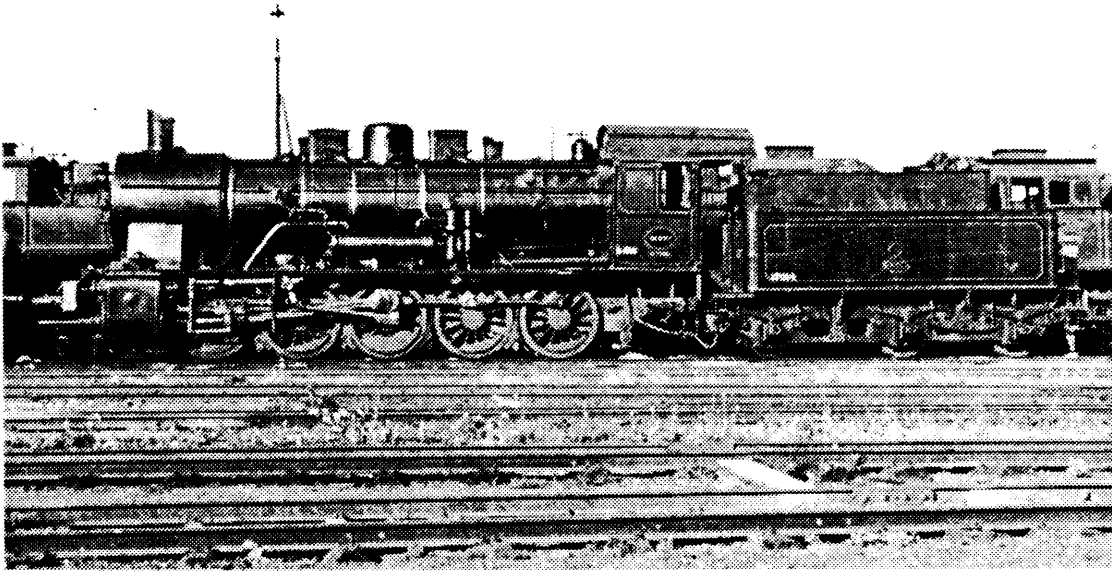
Afgeleid van het type T 16 (NMBS type 98) en met de ketel van de P 8, ontstond vanaf 1910 een nieuw type goederentreinlokomotief. Van deze machine - met vijf drijfassen en die sterk op het type 81 geleek - werden er meer dan 2 500 voor de Pruisische spoorwegen gebouwd. Na de eerste wereldoorlog kwamen er 45 machines naar ons land, doch al in 1921/22 werden er 11 machines aan de Luxemburgse Prince-Henri-bahnen verduidelijkt. De in België gebleven lokomotieven werden in eerste instantie ingezet vanuit St-Vith en Virton-St-Mard, doch vanaf 1924 - de hernummering in type 90 vond inmiddels plaats - werden deze stomers naar Antwerpen-noord overgeplaatst. Hier verzorgden ze vooral lokale diensten en enkele doorgaande goederentreinen tussen de vormingsstations onderling. Lange tijd reden ze trouwens in een gemengde reeks met de typen 81. Nadat eerst de machines van Virton overgeplaatst werden, kwamen tot in 1927 ook deze van St-Vith naar Antwerpen over.

Na de sluiting van Antwerpen-noord, gingen ze over naar de "Dam" en deze situatie bleef tot bij aanvang van de tweede wereldoorlog ongewijzigd. Tijdens de oorlog werden ze afgevoerd naar Duitsland

Bij de bevrijding kwam het grootste gedeelte van de machines terug, deels uit Duitsland, een andere gedeelte vanuit Frankrijk, nadat ze daar - in leen - enkele diensten uitgevoerd hadden. Naast de Belgische machines had men ook nog 11 Duitse machines buitemaakt. Eén hiervan ging in 1946 terug naar Frankrijk - land van herkomst. Eind 1945 waren er 25 machines in België, deze werden ingezet vanuit Schaarbeek, terwijl twee machines in de groep Mons (waarschijnlijk te Tournai - afgesteld stonden. Tijdens de volgende maanden verhoogde het bestand tot 35 machines. Deze werden vanaf 1946 terug vanuit Antwerpen-dam ingezet.

Bij de ruil in 1950, gingen de 10 ex-Duitse machines naar hun Heimat terug, terwijl 4 Belgische machines naar ons land kwamen. Doch op dat ogenblik was de inzet al sterk beperkt, in 1952 daalde het bestand tot 8 machines, in 1953 waren alle machines uit het bestand geschrapt.





Asindeling :	D	Roosterlengte :	2 600 mm
nummering :	9000-9090	Roosterbreedte :	1 010 mm
	90.001-90.041	Roosteropp. :	2,67 m <sup>2</sup>
Diameter cilinders :	630 mm	Keteldruk :	12 bar
Zuigerslag :	660 mm	Inhoud ketel :	6,100 m <sup>3</sup>
Diameter drijfwielen :	1 400 mm	Inhoud stoomruimte :	2,400 m <sup>3</sup>
Aantal kl. vlampijpen :	131	Opp. stoomafgifte :	8,90 m <sup>2</sup>
Diameter kl. vlamp. :	45/50 mm	Massa (rijvaardig)	71 490 kg
Aantal gr. vlampijpen :	26	Massa (leeg)	65 290 kg
Diameter gr. vlamp. :	125/133 mm	Aslast : 1ste as :	14 700 kg
Lengte vlampijpen :	4 700 mm	2 de as :	14 780 kg
Verwarmingsopp. haard :	14,63 m <sup>2</sup>	3 de as :	14 400 kg
Verwarmingsopp. kl. p :	86,99 m <sup>2</sup>	4 de as :	13 740 kg
Verwarmingsopp. gr. p :	48,02 m <sup>2</sup>	5 de as :	13 870 kg
Totaal verwarmingsopp. :	149,64 m <sup>2</sup>		
Oververhittingsopp. :	53,00 m <sup>2</sup>		

=====

Type 91 :

ex NB

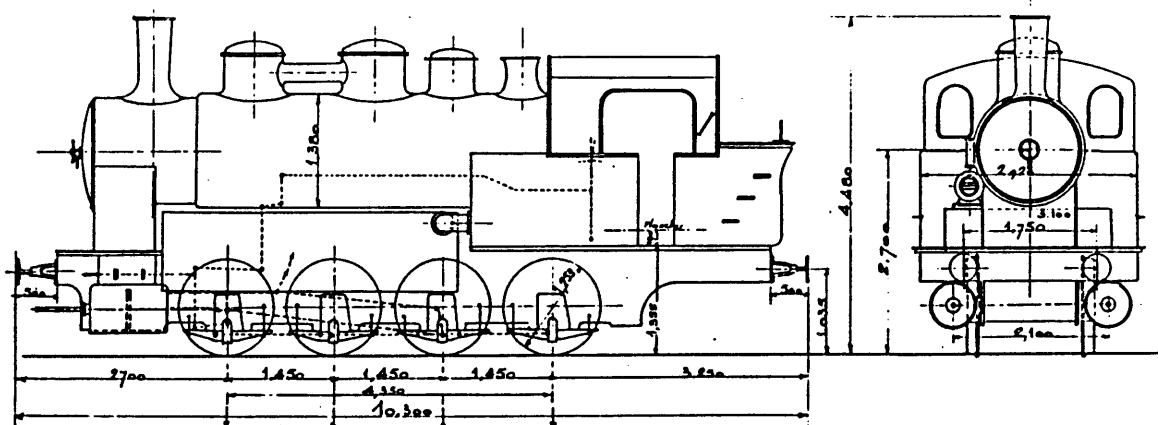
Net zoals de EB kreeg ook de Nord Belge een aantal wapenstilstandslokomotieven toegewezen. Het is echter niet bekend of deze machines rechtstreeks naar de NB kwamen, of dat ze van de EB afgekocht werden.

Onder deze machines bevonden er zich ook 6 ex Badense machines van de reeks Xb. Vanaf 1907 werden deze vierassige tenderlokomotieven door Karlsruhe en Krupp geleverd en in het totaal werden er 98 eenheden gebouwd.

Na aankomst bij de NB werden deze 6 machines genummerd als 681-686 en kwamen waarschijnlijk alle te Kinkempois tot inzet. Hier verzekerden ze de rangeringen, doch sleepten ook diverse kolentreinen vanuit de Luikse mijnen.

Bij de overname van deze machines - twee machines waren al vanaf 1935 afgesteld, doch werden opgekalefaterd - werden ze bij de NMBs het type 91 (9181 - 9186) en na een korte tijd te Kinkempois, verhuisden alle machines in maart 1943 naar St-Ghislain en even later naar Moeskroen. Anderzijds werden 3 lokomotieven ook korte tijd tijdens de winter 1942/43 te Schaarbeek gebruikt.

Na de oorlog bleven deze machines te Moeskroen. Bij de hernummering was de 9181 al geschrapt en kregen de overige machines de nummers 91.001 - 91.005. Vanaf 1946 werden ze nog slechts sporadisch gebruikt, begin 1949 werd de laatste machine - de 91.001 - uit het effectief geschrapt.



Asindeling :	Dt	Roosterlengte :	1 360 mm
nummering : nord Belge	681-686	Roosterbreedte :	1 300 mm
nmbs	9181 - 8186	Roosteropp. :	1,768 m <sup>2</sup>
	91.001-91.005	Keteldruk :	13 bar
Diameter cilinders :	480 mm	Inhoud ketel :	3,391 m <sup>3</sup>
Zuigerslag :	630 mm	Inhoud stoomruimte :	1,947 m <sup>3</sup>
Diameter drijfwielen :	1 253 mm	Opp. stoomafgifte :	6,00 m <sup>2</sup>
Aantal kl. vlampijpen :	187	Massa (rijvaardig) :	58 400 kg

Diameter kleine vlamp :	45/50 mm	Massa (leeg) :	44 000 kg
Lengte vlampijpen :	3 750 mm	Aslast 1ste as :	14 100 kg
Verwarmingsopp. haard :	9,56 m <sup>2</sup>	2 de as :	14 200 kg
Verwarmingsopp. pijpen :	100,53 m <sup>2</sup>	3 de as :	15 000 kg
Tot. verwarmingsopp. :	110,09 m <sup>2</sup>	4 de as :	15 100 kg

Type 92 :

ex K.P.E.V. G 12.

Kort voor het einde van de eerste wereldoorlog werd - afgeleid van een type G 12 dat Henschel aan Turkije geleverd had - door de 4 grootste Duitse spoorwegmaatschappijen hetzelfde lokomotieftype besteld. Het was een lokomotief met vijf drijfwielen en 3 cilinders

Van deze machines kwamen er 7 naar België, verder verschenen ook drie machines van het lot dat aan Turkije verkocht was in ons land. In 1922 waren alle machines ondergebracht te Schaarbeek en hier werden ze waarschijnlijk gebruikt op de verbinding naar Leuven en Liège. Vanaf 1923 werden alle lokomotieven naar Leuven getransfereerd en verzekerden ze gedurende een drietal jaren dezelfde dienst als te Schaarbeek. Maar in 1926 had de Prince-Henri verdere machines nodig en zo werden 7 van de inmiddels in type 92 hernummerde machines aan deze maatschappij verkocht. De overblijvende lokomotieven werden nog hetzelfde jaar uit het bestand geschrapt.

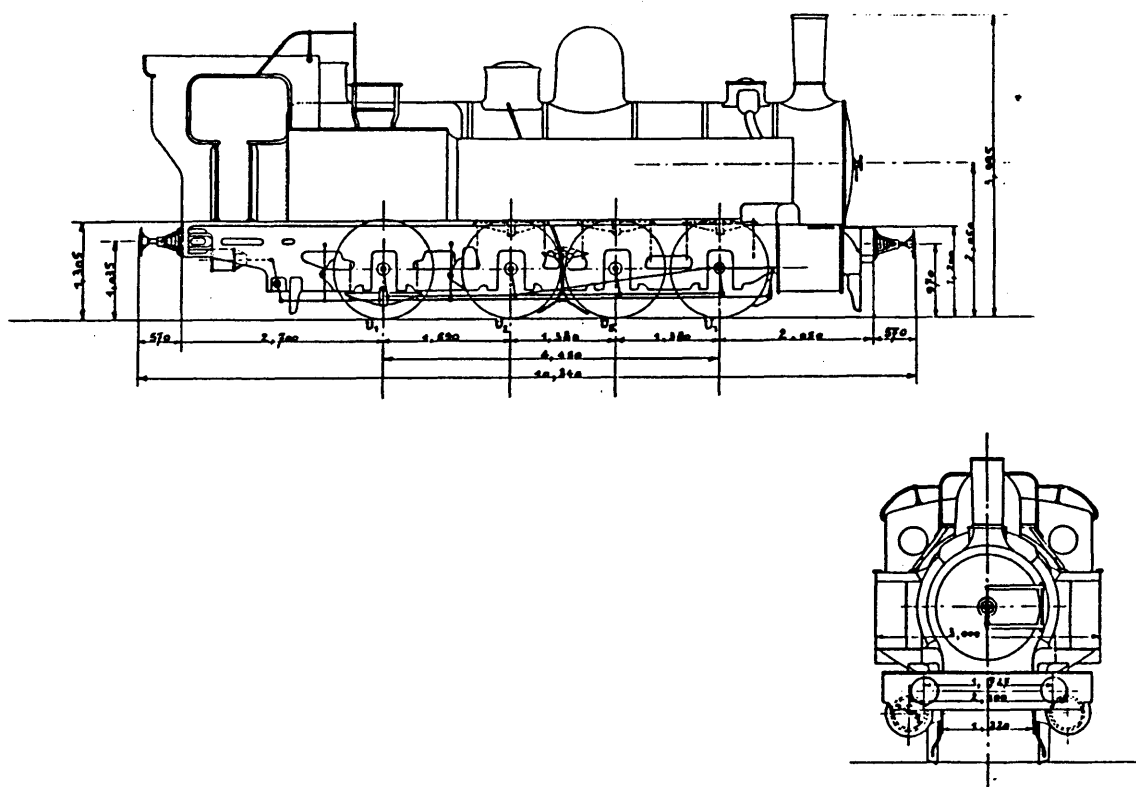
Asindeling :	1'E	Roosterlengte :	2 502 mm
nummering :	9251 - 9273	Roosterbreedte :	1 550 mm
Diameter cilinders :	570 mm	Roosteropp. :	3,88 m <sup>2</sup>
Zuigerslag :	660 mm	Keteldruk :	14 bar
Diameter loopwielen :	1 000 mm	Inhoud ketel :	8,43 m <sup>3</sup>
Diameter drijfwielen :	1 400 mm	Inhoud stoomruimte :	3,19 m <sup>3</sup>
Aantal kl. vlampijpen :	190	Opp. stoomafgifte :	10,90 m <sup>2</sup>
Diameter kl. vlamp. :	44,5/50,5 mm	Massa (rijvaardig)	95 700 kg
Aantal gr. vlamp :	34	Massa (leeg)	85 400 kg
Diameter gr. vlamp :	133/151	Aslast : 1ste as :	13 200 kg
Lengte vlampijpen :	4 800 mm	2 de as :	16 400 kg
Verwarmingsopp. haard :	15,17 m <sup>2</sup>	3 de as :	16 600 kg
verwarmingsopp. kl. p	113,17 m <sup>2</sup>	4 de as :	16 700 kg
Verwarmingsopp. gr p :	64,09 m <sup>2</sup>	5 de as :	16 400 kg
Verwarmingsopp. totaal	192,43 m <sup>2</sup>	6 de as :	16 400 kg
Oververhittingsopp :	68,42 m <sup>2</sup>		

Type 92 :

ex NB

Bij de bespreking van het type 77 (TTZ-akt 22) hebben we al vermeld dat van deze Nord-Belge lokomotieven - gebouwd in 1872 en 1880/81 - er 6 machines omgebouwd werden tot tenderlokomotief. Deze machines werden vooral vanuit Kinkempois en St-Martin ingezet in de rangeerdienst en de lokale goederendienst. Na de overname door de NMBS, werden ze het type 92 maar bleven in hun beide voornoemde stelplaatsen.

Tegen het einde van de tweede wereldoorlog werden alle 6 machines gegroepeerd te Pepinster en hier werden ze tot in 1947 in lokale dienst ingezet. De laatste machines werden in 1949 uit het bestand geschrapt, dit na een lange afstelperiode te Pepinster zelf.



Asindeling :	Dt	Roosterlengte :	2 182 mm
nummering : nord Belge	711...755	Roosterbreedte :	954 mm
nmb	9260-9265	Roosteropp. :	2,08 m <sup>2</sup>
	92.001-92.006	Keteldruk :	10 bar
Diameter cilinders :	500 mm	Inhoud ketel :	5,100 m <sup>3</sup>
Zuigerslag :	650 mm	Inhoud stoomruimte :	2,750 m <sup>3</sup>
Diameter drijwielen :	1 300 mm	Opp. stoomafgifte :	8,56 m <sup>2</sup>
Aantal vlampijpen :	197	Massa (rijvaardig)	60 400 kg
Diameter vlampijpen :	45/50 mm	Massa (leeg)	44 115 kg
Lengte vlampijpen :	4 095 mm	Aslast : 1ste as :	14 000 kg
Verwarmingsopp. haard :	10,02 m <sup>2</sup>	2 de as :	14 400 kg
Verwarmingsopp. pijpen :	115,46 m <sup>2</sup>	3 de as :	15 000 kg
Totaal verwarmingsopp. :	125,48 m <sup>2</sup>	4 de as :	17 000 kg

**TYPE 93 :**

ex K.P.E.V. T 9.3

Verder gaande op de ervaringen ingewonnen met de machines typen T9, T 9.1 en T 9.2 ontstond er rond de eeuwwisseling een vierde type met twee cilinders, verzadigde stoom en asindeling 1'Ct. In het totaal werden er meer dan 2 000 machines voor de Pruisische spoorwegen gebouwd, terwijl ook andere maatschappijen dit type bestelden.

Na de eerste wereldoorlog kwamen er 84 machines naar België. Drie hiervan werden echter al vlug uit het bestand geschrapt.

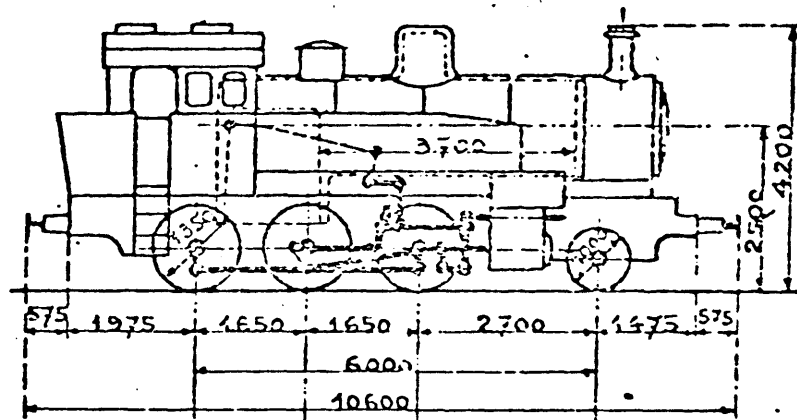
De eerste stelplaatsen waren Aarschot, Tienen, Herbesthal en Luttre. Hier verzekerden ze vooral de rangeerdienst en lokale goederentreinen. Vanaf 1923 deinde het inzetgebied zich verder uit en zo vonden deze machines onderkomen in stelplaatsen over het ganse land. Hierbij was Schaarbeek wel voor korte tijd één van de belangrijkste.

Vanaf 1927/1928 - de machines voerden inmiddels het type 93 - was de verdeling nog homogener en zo waren er lokomotieven ondergebracht te Aarschot, Tienen, Herbesthal (grootste stelplaats met 8 diensten), Brussel-zuid, Schaarbeek, Leuven, Walcourt, Aalst, Kortrijk, Ledeberg, Mariembourg, Bertrix, Jemelle, Ottignies, Braine-le-Comte, Ath, Hasselt, Landen en Pepinster.

Deze toestand bleef - met slechts enkele wijzigingen - tot bij aanvang van de tweede wereldoorlog konstant, alleen dient vermeld te worden dat eerst St-Vith en iets later ook Antwerpen-dam dergelijke machines kreeg toegewezen.

Tijdens de tweede wereldoorlog werden alle lokomotieven naar Duitsland afgevoerd, maar na de bevrijding kwamen de meeste machines naar België terug en eind 1945 was het effectief al opgelopen tot 58 typen 93. Deze werden ingezet vanuit Aarschot, Baulers, Walcourt, Eeklo, Ath maar voornamelijk Antwerpen-dam. Een jaar later werden ook Brugge, Oostende en St-Ghislain van deze typen voorzien. Eeklo daarentegen verloor zijn lokomotieven. De inzet beperkte zich hoofdzakelijk tot rangeerwerk in en om station en stelplaats. Te Antwerpen en Oostende verzekerden ze ook de rangeerdiensten in de havendokken. De machines van Antwerpen werden daarenboven ook ingezet te Essen, Lier en Turnhout. Deze van Ath ook te Lessines.

Opmerkelijk prestaties hadden echter de machines van Aarschot, daar deze de reizigersdienst tussen Zichem en Scherpenheuvel voor hun rekening namen. Deze toestand bleef gedurende een vijftal jaren praktisch ongewijzigd, doch vanaf 1950 werd de inzet sterk beperkt en verloren eerst St-Ghislain en Baulers, later ook Aarschot en Ath hun machines, nieuwe stelplaats werd Berchem. In 1954 was het effectief gedaald tot 35 machines en vanaf 1956 - door de levering van de nieuwe rangeerdiesels - eindigde de inzet te Antwerpen en Oostende. Tussen 1958 en 1960 kwamen er enkele machines te Dendermonde en St-Niklaas terecht, maar de laatste stelplaatsen waren Berchem en Brugge, die deze lokomotieven tot in 1962 gebruikte.



Asindeling :	1'Ct	Roosterlengte :	1 550 mm
nummering :	9300...9399	Roosterbreedte :	990 mm
	93.001-93.081	Roosteropp. :	1,53 m <sup>2</sup>
Diameter cilinders :	450 mm	Keteldruk :	12 bar
Zuigerslag :	630 mm	Inhoud ketel :	4,115 m <sup>3</sup>
Diameter loopwielen :	1 000 mm	Inhoud stoomruimte :	1,457 m <sup>3</sup>
Diameter drijwielen :	1 350 mm	Opp. stoomafgifte :	5,68 m <sup>2</sup>
Aantal vlampijpen :	209	Massa (rijvaardig) :	60 390 kg
Diameter vlampijpen :	41/46 mm	Massa (leeg) :	46 850 kg



Lengte vlampijpen :	3 700 mm	Aslast : 1ste as :	14 810 kg
Verwarmingsopp. haard :	7,60 m <sup>2</sup>	2 de as :	15 060 kg
Verwarmingsopp. pijpen :	99,60 m <sup>2</sup>	3 de as :	15 320 kg
Totaal verwarmingsopp. :	107,20 m <sup>2</sup>	4 de as :	15 200 kg



Verbeteringen : ITZ aktueel 23

type 80 : bij terugkeer uit Duitsland werd deze lokomotief 8032 afgesteld in de CW Mechelen en werd niet meer hersteld. Het nieuwe nummer 80.001 heeft deze machine nooit effectief gedragen.

Nummering		Type		Bouwer	Fabr.nr	In dienst	Uit dienst	Opmerkingen
WO I	1931	1946						
4087		5487	53.187	23	AC Luttre		/1927	
4088		5488	53.188	23	AC Luttre		/1927	09/1957
4089		5489	53.189	23	AC Luttre		/1927	
4090		5490	53.190	23	Ragheno	31	/1926	03/1961
4091		5491	53.191	23	Ragheno	32	/1926	05/1960
4092		5492	53.192	23	Ragheno	33	/1926	09/1966
4093		5493	53.193	23	Ragheno	34	/1926	03/1961
4094		5494		23	Ragheno	35	/1926	01/1966 (1)
4095		5495	53.195	23	?		/1914	
4096		5596	53.296	23	La Croyère	2200	/1921	05/1960
4097		5507	53.207	23	La Croyère	2201	/1921	11/1961
4098	09073			23	Couillet	1664	/1912	WO I
4099	09079			23	Couillet	1665	/1912	WO I
4100	09065	5500	53.200	23	Boussu	241	/1913	08/1963
4101	09144			23	Boussu	212	/1909	WO I
4102		5502	53.202	23	Boussu	213	/1909	
4103	09022	5503		23	Boussu	214	/1909	
4104		5504	53.204	23	Boussu	215	/1909	
4105		5505	53.205	23	Boussu	216	/1909	06/1966
4106		5506	53.206	23	Boussu	217	/1909	05/1960
4107				23	Boussu	218	/1909	WO I
4108		5508	53.208	23	Boussu	219	/1909	12/1957
4109	09074			23	Boussu	220	/1909	WO I
4110		5510	53.210	23	Haine-St-Pierre	1031	/1909	
4111	09191	5511	53.211	23	Haine-St-Pierre	1032	/1909	07/1959
4112		5512	53.212	23	Haine-St-Pierre	1033	/1909	
4113		5513	53.213	23	Haine-St-Pierre	1034	/1909	
4114	09088	5514	53.214	23	Haine-St-Pierre	1035	/1909	07/1966
4115		5515	53.215	23	Haine-St-Pierre	1036	/1909	12/1957
4116	09250	5516	53.216	23	Haine-St-Pierre	1037	/1909	06/1959
4117	09047	5517	53.217	23	Haine-St-Pierre	1038	/1909	08/1963
4118	09023	5518	53.218	23	Haine-St-Pierre	1039	/1909	07/1959
4119		5519		23	Haine-St-Pierre	1040	/1910	
4120	09169	5520		23	Haine-St-Pierre	1041	/1910	
4121	09251	5521	53.221	23	Haine-St-Pierre	1053	/1910	
4122	09145			23	Couillet	1531	/1910	WO I
4123		5523	53.223	23	Couillet	1532	/1910	07/1959
4124	09039	5524	53.224	23	Couillet	1533	/1910	12/1957
4125	09146	5525	53.225	23	Couillet	1534	/1910	11/1961
4126		5526	53.226	23	Couillet	1535	/1910	09/1958
4127		5527	53.227	23	Couillet	1536	/1910	07/1961
4128		5528	53.228	23	Couillet	1537	/1910	07/1966
4129	09147	5529	53.229	23	Couillet	1538	/1910	12/1957
4130		5530	53.230	23	Couillet	1539	/1910	03/1961
4131	09148	5531	53.231	23	Couillet	1540	/1910	12/1958
4132		5532	53.232	23	Couillet	1541	/1910	11/1956
4133		5533	53.233	23	Couillet	1542	/1910	05/1960
4134		5534	53.234	23	Couillet	1543	/1910	12/1957
4135		5535	53.235	23	Couillet	1544	/1910	05/1960
4136		5536	53.236	23	Couillet	1545	/1910	12/1957
4137	09248	5537	53.237	23	Couillet	1546	/1910	03/1966
4138		5538	53.238	23	Couillet	1547	/1910	01/1966
4139	09063	5539	53.239	23	Couillet	1548	/1910	07/1959
4140	09149	5540		23	Couillet	1549	/1910	
4141		5541	53.241	23	Couillet	1550	/1910	10/1966
4142	09207	5542	53.242	23	Couillet	1551	/1910	
4143		5543	53.243	23	Couillet	1552	/1910	12/1957
4144	09077			23	Couillet	1553	/1910	WO I
4145	09263			23	Couillet	1554	/1910	WO I
4146		5546	53.246	23	Couillet	1555	/1910	12/1958
4147		5547	53.247	23	Hanrez	677	/1909	
4148	09150	5548	53.248	23	Hanrez	678	/1909	12/1958
4149	09024	5549	53.249	23	Hanrez	679	/1909	04/1965
4150	09151	5550	53.250	23	Hanrez	680	/1909	05/1960
4151	09089			23	Hanrez	681	/1909	WO I
4152	09152	5552	53.252	23	Hanrez	682	/1909	12/1958
4153		5553	53.253	23	Hanrez	683	/1909	12/1957
4154	09153	5554	53.254	23	Hanrez	684	/1909	03/1961
4155		5555	53.255	23	Hanrez	685	/1909	07/1959
4156		5556	53.256	23	Hanrez	686	/1909	12/1957
4157	09216	5557	53.257	23	Hanrez	687	/1909	09/1958
4158	09071	5558	53.258	23	Hanrez	688	/1910	06/1961
4159	09025			23	Hanrez	689	/1910	WO I
4160		5560	53.260	23	Hanrez	690	/1910	06/1960
4161	09026			23	hanrez	691	/1910	WO I
4162	09154			23	La Croyère	1897	/1911	WO I
4163	09155	5563	53.263	23	Biesme		/1911	05/1960
4164		5564	53.264	23	Gilain	50	/1911	12/1957
4165		5565		23	Gilain	51	/1911	
4166	09156			23	Detombay	194	/1912	WO I
4167	09157	5567	53.267	23	Boussu	229	/1911	05/1960
4168	09158	5568	53.268	23	Boussu	230	/1911	07/1959
4169	09159	5569	53.269	23	Boussu	231	/1911	05/1960

(1) : in 1938 verkocht aan koolmijn "Les Liègeois" (Zwartberg)/ 1938 vendue au charb. "Les Liègeois" (Zwartberg)

Nummering		Type		Bouwer	Fabr.nr	In dienst	Uit dienst	Opmerkingen
WO I	1931	1946						
4170	09048	5570	53.270	23	Boussu	232	/1911	09/1960
4171	09064	5571	53.271	23	Boussu	233	/1911	06/1959
4172	09249	5572	53.272	23	La Meuse	2381	/1912	12/1958
4173	09192	5573	53.273	23	La Meuse	2382	/1912	07/1961
4174		5574	53.274	23	La Meuse	2383	/1912	07/1959
4175		5575	53.275	23	La Meuse	2384	/1912	12/1957
4176	09212			23	La Meuse	2385	/1912	WO I
4177		5577	53.277	23	La Meuse	2386	/1912	
4178	09066			23	Gilain	52	/1912	WO I
4179		5579	53.279	23	Gilain	53	/1912	10/1953
4180		5580	53.280	23	Biesme	67	/1912	12/1958
4181	09049	5581	53.281	23	Biesme	68	/1912	
4182	09160	5582	53.282	23	Couillet	1640	/1912	01/1965
4183		5583	53.283	23	Couillet	1641	/1912	11/1949
4184		5584	53.284	23	Couillet	1642	/1912	08/1965
4185		5585	53.285	23	Couillet	1643	/1912	
4186		5586	53.286	23	Couillet	1644	/1912	05/1960
4187		5587	53.287	23	La Meuse	2387	/1912	05/1960
4188		5588	53.288	23	La Meuse	2388	/1912	04/1967
4189		5589	53.289	23	Gilain	54	/1912	05/1960
4190	09161	5590	53.290	23	Gilain	55	/1912	08/1961
4191		5591	53.291	23	Detombay	195	/1912	
4192	09040	5592	53.292	23	Boussu	242	/1912	08/1963
4193	09027	5593	53.293	23	Boussu	243	/1913	07/1966
4194	09086	5594	53.294	23	Boussu	244	/1913	05/1960
4195	09050	5595		23	Gilain	56	/1912	
4196	09055			23	Gilain	57	/1912	WO I
4197		5597	53.297	23	Gilain	58	/1912	07/1959
4198	09078	5598	53.298	23	Gilain	59	/1912	05/1960
4199		5599	53.299	23	Detombay	196	/1913	10/1966
4200	09041	5600	53.300	23	Detombay	197	/1913	06/1964
4201	02331			32S	Thiriau	137	/1909	WO I
4202	02179			32S	Thiriau	138	/1909	WO I
4203		4203	41.103	32S	Thiriau	139	/1909	
4204	02180			32S	Thiriau	140	/1909	WO I
4205	02238	4205	41.105	32S	Thiriau	141	/1910	
4206	02181	4206	41.106	32S	Thiriau	142	/1910	
4207	02235	4207	41.107	32S	Thiriau	149	/1910	
4208	02278	4208	41.108	32S	Thiriau	150	/1910	09/1958
4209	02137	4209	41.109	32S	Thiriau	151	/1910	09/1957
4210		4210	41.110	32S	Thiriau	152	/1910	09/1958
4211		4211	41.111	32S	Thiriau	153	/1910	10/1958
4212		4212	41.112	32S	Carels	485	/1909	
4213	02138			32S	Carels	486	/1909	WO I
4214	02365	4214	41.114	32S	Carels	487	/1909	10/1957
4215		4215	41.115	32S	Carels	488	/1909	07/1959
4216		4216	41.116	32S	Carels	489	/1909	11/1958
4217	02232	4217	41.117	32S	Carels	496	/1909	
4218	02139			32S	Carels	497	/1909	WO I
4219		4219	41.119	32S	Carels	498	/1909	
4220		4220		32S	Carels	499	/1910	
4221		4221	41.121	32S	Carels	500	/1910	
4222	02140	4222	41.122	32S	Carels	501	/1910	09/1957
4223	02272			32S	Carels	502	/1910	WO I
4224		4224	41.124	32S	Carels	503	/1910	10/1957
4225				32S	Carels	504	/1910	WO I
4226				32S	Carels	505	/1910	WO I
4227	02364			32S	Carels	506	/1910	WO I
4228	02306	4228	41.128	32S	Energie	216	/1910	09/1958
4229	02141	4229	41.129	32S	Energie	217	/1910	
4230	02142	4230	41.130	32S	Energie	218	/1910	
4231	02359			32S	Energie	219	/1910	WO I
4232		4232	41.132	32S	Energie	220	/1910	11/1958
4233	02313	4233	41.133	32S	Energie	221	/1910	09/1957
4234	02183	4234	41.134	32S	Energie	222	/1910	
4235		4235	41.135	32S	Energie	223	/1910	
4236	02279	4236	41.136	32S	Energie	224	/1910	
4237		4237	41.137	32S	Energie	225	/1910	09/1957
4238	02143	4238	41.138	32S	Energie	226	/1910	09/1958
4239	02144			32S	Energie	227	/1910	WO I
4240	02225			32S	Energie	228	/1910	WO I
4241		4241	41.141	32S	Biesme	53	/1909	12/1957
4242				32S	Biesme	54	/1909	WO I
4243		4243	41.143	32S	Biesme	55	/1909	
4244	02184			32S	Biesme	56	/1909	WO I
4245		4245	41.145	32S	Biesme	57	/1909	
4246	02332	4246	41.146	32S	Biesme	58	/1909	
4247		4247	41.147	32S	Haine-St-Pierre	1001	/1909	10/1957
4248	02186	4248	41.148	32S	Haine-St-Pierre	1002	/1909	
4249		4249	41.149	32S	Haine-St-Pierre	1003	/1909	
4250		4250	41.150	32S	Haine-St-Pierre	1004	/1909	
4251	02280	4251	41.151	32S	Haine-St-Pierre	1005	/1909	07/1959
4252	02281	4252	41.152	32S	Haine-St-Pierre	1006	/1909	09/1957
4253	02317			32S	Haine-St-Pierre	1030	/1909	WO I

Nummering		Type		Bouwer	Fabr.nr	In dienst	Uit dienst	Opmerkingen
WO I	1931	1946						
4254	02360	4254	41.154	32S	La Meuse	2194	/1909	09/1957
4255	02362			32S	La Meuse	2195	/1909	
4256		4256	41.156	32S	La Meuse	2196	/1909	
4257	02188	4257	41.157	32S	La Meuse	2197	/1909	09/1958
4258	02145	4258	41.158	32S	La Meuse	2198	/1909	09/1959
4259		4259	41.159	32S	La Meuse	2199	/1909	
4260	02223	4260	41.160	32S	La Meuse	2200	/1910	
4261		4261	41.161	32S	La Meuse	2201	/1910	09/1958
4262	02361			32S	La Meuse	2202	/1910	WO I
4263		4263	41.163	32S	La Meuse	2203	/1910	
4264		4264	41.164	32S	La Meuse	2204	/1910	
4265				32S	La Meuse	2205	/1910	WO I
4266	02282	4266	41.166	32S	La Meuse	2206	/1910	09/1957
4267	02146	4267	41.167	32S	La Meuse	2207	/1910	
4268	02318	4268	41.168	32S	La Meuse	2208	/1910	
4269	02283	4269	41.169	32S	La Meuse	2209	/1910	09/1957
4270		4270	41.170	32S	La Meuse	2210	/1910	
4271		4271	41.171	32S	La Meuse	2211	/1910	
4272	02273	4272	41.172	32S	La Meuse	2212	/1910	02/1950
4273		4273	41.173	32S	La Croyère	1805	/1910	
4274	02172	4274	41.174	32S	La Croyère	1806	/1910	
4275	02147	4275	41.175	32S	La Croyère	1807	/1910	
4276	02228	4276	41.176	32S	La Croyère	1808	/1910	10/1957
4277		4277	41.177	32S	La Croyère	1809	/1910	12/1957
4278	02185	4278	41.178	32S	La Croyère	1810	/1910	
4279	02189			32S	La Croyère	1811	/1910	WO I
4280				32S	La Croyère	1812	/1910	WO I
4281	02148			32S	La Croyère	1813	/1910	WO I
4282	02333	4282	41.182	32S	La Croyère	1814	/1910	
4283	02307			32S	Detombay	190	/1910	WO I
4284	02314	4284	41.184	32S	Detombay	191	/1910	07/1959
4285	02284	4285	41.185	32S	Detombay	192	/1910	07/1959
4286	02149			32S	Gilain	36	/1909	WO I
4287		4287	41.187	32S	Gilain	37	/1909	10/1957
4288		4288	41.188	32S	Gilain	38	/1909	07/1952
4289	02150	4289	41.189	32S	Gilain	39	/1909	
4290		4290	41.190	32S	Gilain	40	/1909	10/1957
4291	02351			32S	Gilain	41	/1909	WO I
4292		4292	41.192	32S	Gilain	42	/1909	09/1952
4293	02151	4293	41.193	32S	Gilain	43	/1909	10/1952
4294		4294	41.194	32S	Gilain	44	/1910	07/1959
4295	02233	4295	41.195	32S	Gilain	45	/1910	05/1957
4296	02285			32S	Gilain	46	/1910	WO I
4297		4297	41.197	32S	Gilain	47	/1910	
4298		4298	41.198	32S	Gilly	351	/1909	
4299				32S	Gilly	352	/1909	WO I
4300	02152			32S	Gilly	353	/1909	WO I
4301	02236			32S	Gilly	354	/1909	WO I
4302	02153	4302	41.202	32S	Gilly	355	/1909	
4303	02230	4303	41.203	32S	Gilly	356	/1909	09/1958
4304		4304	41.204	32S	Gilly	357	/1909	11/1957
4305	02191			32S	Gilly	358	/1909	WO I
4306		4306	41.206	32S	Gilly	359	/1910	10/1957
4307	02363	4307	41.207	32S	Gilly	360	/1910	
4308	02316	4308		32S	Gilly	361	/1910	
4309	02193	4309	41.209	32S	Gilly	362	/1910	
4310	02201	4310	41.210	32S	Gilly	363	/1910	
4311	02154	4311	41.211	32S	Detombay	193	/1910	10/1957
4312	02155	4312	41.212	32S	St-Léonard	1807	/1913	
4313	02202	4313	41.213	32S	St-Léonard	1808	/1913	07/1959
4314		4314	41.214	32S	St-Léonard	1809	/1913	
4315	02319	4315	41.215	32S	St-Léonard	1810	/1913	
4316	02157			32S	St-Léonard	1811	/1913	WO I
4348		3648	36.048	36	Energie	325	10/1922	06/1951
4349		3649	36.049	36	Energie	326	11/1922	08/1951
4350		3650	36.050	36	Energie	327	12/1922	08/1951
4351		3651	36.051	36	Energie	328	01/1923	02/1950
4352		3652	36.052	36	Energie	329	03/1923	08/1951
4353		3653	36.053	36	Energie	330	04/1923	06/1951
4354		3654	36.054	36	Hanrez	734	12/1922	02/1950
4355		3655	36.055	36	Hanrez	735	01/1923	07/1951
4356		3656	36.056	36	Hanrez	736	01/1923	06/1951
4357		3657	36.057	36	Hanrez	737	03/1923	02/1950
4358		3658	36.058	36	Boussu	272	01/1923	07/1951
4359		3659	36.059	36	Boussu	273	01/1923	02/1950
4360		3660	36.060	36	Boussu	274	02/1923	01/1950
4361		3661	36.061	36	Gilly	451	03/1923	01/1950
4362		3662	36.062	36	Gilly	452	03/1923	06/1951
4363		3663	36.063	36	Gilly	453	04/1923	07/1951
4364		3664	36.064	36	Gilly	454	04/1923	06/1951
4365		3665	36.065	36	Gilly	430	04/1914	02/1950
4366	02701	3666	36.066	36	Gilly	431	04/1914	02/1950
4367		3667	36.067	36	Gilly	432	05/1914	02/1950
4368		3668	36.068	36	Gilly	433	05/1914	06/1951

Nummering	Type		Bouwer	Fabr.nr	In dienst	Uit dienst	Opmerkingen	
	WO I	1931						1946
4369			36	Gilly	434	06/1914	WO I	
4370			36	Gilly	435	07/1914	WO I	
4371			36	Haine-St-Pierre	1229	06/1914	WO I	
4372			36	Haine-St-Pierre	1230	07/1914	WO I	
4373			36	Haine-St-Pierre	1231	/1913	WO I	
4374		3674	36.074	36	Haine-St-Pierre	1232	/1913	08/1951
4375		3675	36.075	36	St-Léonard	1828	/1914	01/1950
4376		3676	36.076	36	St-Léonard	1829	/1914	06/1951
4377		3677	36.077	36	Energie	312	02/1914	06/1951
4378			36	Energie	313	03/1914	WO I	
4379			36	Energie	314	04/1914	WO I	
4380		3680	36.080	36	Couillet	1727	/1914	07/1951
4381			36	Couillet	1728	/1914	WO I	
4382			36	Couillet	1729	/1914	WO I	
4383		3683	36.083	36	Thiriau	234	/1914	08/1951
4384		3684	36.084	36	Thiriau	235	/1914	02/1950
4385			36	Thiriau	223	02/1914	WO I	
4386		3686	36.086	36	Gilly	424	12/1913	01/1950
4387		3687	36.087	36	Tubize	1759	10/1913	06/1951
4388		3688	36.088	36	Tubize	1760	11/1913	05/1949
4389	02736			36	Tubize	1761	11/1913	WO I
4390				36	Thiriau	224	03/1914	WO I
4391		3691	36.091	36	Thiriau	225	05/1914	01/1950
4392		3692	36.092	36	Gilly	425	10/1913	01/1950
4393				36	Gilly	426	11/1913	WO I
4394	02702			36	Gilly	427	12/1913	WO I
4395		3615	36.015	36	Gilly	428	01/1914	01/1950
4396		3616	36.016	36	Gilly	429	01/1914	08/1951
4397		3617	36.017	36	Haine-St-Pierre	1205	06/1914	06/1951
4398				36	Haine-St-Pierre	1206	06/1914	WO I
4399		3669	36.069	36	Haine-St-Pierre	1207	06/1914	02/1950
4400		3600	36.093	36	Haine-St-Pierre	1208	06/1914	06/1951
4401		3601	36.001	36	La Croyère	1849	12/1910	06/1951
4402				36	La Croyère	1849	10/1910	WO I
4403		3603	36.003	36	Couillet	1568	12/1910	06/1951
4404				36	Tubize	1700	12/1910	WO I
4405		3605	36.005	36	Haine-St-Pierre	1000	12/1910	06/1951
4406		3606	36.006	36	La Hestre	1	11/1911	06/1951
4407				36	Le Hestre	2	12/1911	WO I
4408				36	La Hestre	3	12/1911	WO I
4409				36	La Hestre	4	01/1912	WO I
4410				36	La Hestre	5	02/1912	WO I
4411		3611	36.011	36	La Hestre	6	03/1912	06/1951
4412				36	La Hestre	7	04/1912	WO I
4413				36	La Hestre	8	05/1912	WO I
4414				36	La Hestre	9	06/1912	WO I
4415				36	La Hestre	10	06/1912	WO I
4416				36	La Hestre	11	08/1912	WO I
4417				36	La Hestre	12	09/1912	WO I
4418		3618	36.018	36	Haine-St-Pierre	1100	08/1911	02/1950
4419		3619	36.019	36	Haine-St-Pierre	1101	08/1911	01/1950
4420	02727			36	Haine-St-Pierre	1102	09/1911	WO I
4421				36	Haine-St-Pierre	1103	10/1911	WO I
4422				36	Thiriau	190	03/1912	WO I
4423		3623	36.023	36	Gilly	390	11/1911	08/1951
4424		3624	36.024	36	Gilly	391	02/1912	06/1951
4425				36	Energie	247	07/1912	WO I
4426	02721			36	Energie	248	07/1912	WO I
4427		3627	36.027	36	Carels	507	09/1911	08/1951
4428				36	Carels	508	10/1911	WO I
4429		3629	36.029	36	Carels	509	12/1911	01/1950
4430		3630	36.030	36	Carels	510	01/1912	08/1951
4431		3631	36.031	36	Couillet	1595	01/1912	05/1949
4432	02703			36	Couillet	1596	02/1912	WO I
4433		3633	36.033	36	St-Léonard	1685	11/1911	01/1950
4434		3634	36.034	36	Tubize	1710	07/1911	01/1950
4435				36	Tubize	1711	08/1911	WO I
4436	02740	3636	36.036	36	Tubize	1712	09/1911	02/1950
4437		3637	36.037	36	Tubize	1713	10/1911	01/1950
4438		3638	36.038	36	Couillet	1597	02/1912	06/1951
4439		3639	36.039	36	Couillet	1598	03/1912	06/1951
4440				36	St-léonard	1683	11/1911	WO I
4441		3641	36.041	36	St-Léonard	1684	11/1911	06/1951
4442				36	Thiriau	191	05/1912	WO I
4443	02728	3643	36.043	36	Tubize	1730	11/1911	01/1950
4444		3644	36.044	36	Tubize	1731	12/1911	02/1950
4445	02704			36	Couillet	1638	04/1912	WO I
4446		3646	36.046	36	Haine-St-Pierre	1108	12/1911	06/1951
4447		3647	36.047	36	Haine-St-Pierre	1109	12/1911	01/1950
4448		3608	36.008	36	Energie	244	07/1912	07/1951
4449		3609	36.009	36	Gilly	394	11/1912	02/1950
4450		3610	36.010	36	Gilly	395	12/1912	08/1951
4451				36	Tubize	1732	12/1911	WO I
4452		3612	36.012	36	Tubize	1733	12/1911	01/1950
4453		3613	36.013	36	Couillet	1639	04/1912	06/1951

USSR type F

Nummering		Type		Bouwer	Fabr.nr	In dienst	Uit dienst	Opmerkingen	
WO I	1931	1946							
4454	02737	3604	36.004	36	Haine-St-Pierre	1110	05/1912	08/1951	
4455	02742	3625	36.025	36	Energie	245	04/1912	01/1950	
4456	02730	3626	36.026	36	Energie	246	07/1912	02/1950	
4457	02711			36	Boussu	234	05/1912	WO I	
4458		3628	36.028	36	Boussu	235	06/1912	01/1950	
4459	02705	3689	36.089	36	Energie	289	12/1912	01/1950	
4460				36	Energie	290	12/1912	WO I	
4461		3621	36.021	36	Energie	291	12/1912	02/1950	
4462		3602	36.002	36	Energie	292	12/1912	01/1950	
4463		3632	36.032	36	Energie	293	02/1913	01/1950	
4464	02712	3614	36.014	36	Energie	294	02/1913	02/1950	
4465				36	Energie	295	03/1913	WO I	
4466	02706	3640	36.040	36	Energie	296	03/1913	06/1951	
4467	02707			36	Thiriau	216	03/1913	WO I	
4468				36	Thiriau	217	04/1913	WO I	
4469				36	Thiriau	218	12/1913	WO I	
4470				36	Tubize	1684	12/1912	WO I	
4471		3671	36.071	36	Tubize	1685	12/1912	02/1950	
4472				36	Tubize	1686	02/1913	WO I	
4473		3673	36.073	36	Tubize	1687	02/1913	02/1950	
4474				36	Tubize	1688	02/1913	WO I	
4475		3635	36.035	36	La Croyère	2023	12/1912	06/1951	
4476		3642	36.042	36	La Croyère	2024	12/1912	06/1951	
4477				36	La Croyère	2025	02/1913	WO I	
4478		3678	36.078	36	La Croyère	2026	03/1913	01/1950	
4479		3679	36.079	36	La Croyère	2027	04/1913	06/1951	
4480	02722			36	Couillet	1661	01/1913	WO I	
4481				36	Couillet	1662	02/1913	WO I	
4482		3682	36.082	36	Couillet	1663	03/1913	02/1950	
4483	02726	3645	36.045	36	St-Léonard	1754	01/1913	06/1951	
4484				36	St-Léonard	1755	02/1913	WO I	
4485	02731			36	St-Léonard	1756	10/1913	WO I	
4486				36	St-Léonard	1757	12/1913	WO I	
4487		3607	36.007	36	La Hestre	21	12/1913	08/1951	
4488	02708	3670	36.070	36	La Hestre	22	12/1913	06/1951	
4489				36	La Hestre	24	02/1914	WO I	
4490		3690	36.090	36	La Hestre	25	02/1914	08/1951	
4491	02709			36	La Hestre	27	05/1914	WO I	
4492		3622	36.022	36	La Hestre	28	05/1914	06/1951	
4493		3672	36.072	36	La Hestre	29	06/1914	06/1951	
4494		3681	36.081	36	La Hestre	30	07/1914	01/1950	
4495				36	La Croyère	2078	12/1913	WO I	
4496				36	La Croyère	2079	12/1913	WO I	
4497				36	La Croyère	2080	12/1913	WO I	
4498				36	Energie	304	07/1913	WO I	
4499		3685	36.085	36	Energie	305	08/1913	06/1951	
4500		3620	36.020	36	Energie	306	08/1913	01/1951	
4501	05101	1001	10.001	10	Cockerill	2731	11/1910	12/1956	
4502		1002	10.002	10	St-Léonard	1629	01/1912	10/1956	
4503	05143	1003	10.003	10	Hanrez	692	01/1911	11/1954	
4504				10	Hanrez	693	08/1910	WO I	
4505	05151	1005	10.005	10	La Croyère	1894	10/1911	12/1956	
4506		1006	10.006	10	La Croyère	1895	10/1911	11/1955	
4507	05131			10	La Croyère	1896	01/1912	WO I	
4508	05115	1008	10.008	10	La Meuse	2345	08/1911	12/1956	
4509		1009	10.009	10	Cockerill	2788	06/1912	06/1955	
4510		1010	10.010	10	Cockerill	2789	06/1912	12/1954	
4511	05112	1011	10.011	10	Cockerill	2790	07/1912	01/1958	
4512		1012	10.012	10	Cockerill	2791	08/1912	10/1956	
4513		1013	10.013	10	La Meuse	2346	08/1911	10/1956	
4514		1014	10.014	10	Hanrez	702	10/1911	12/1956	
4515	05154			10	Hanrez	703	12/1911	WO I	
4516		1016	10.016	10	La Meuse	2347	09/1911	02/1956	
4517		1017	10.017	10	Cockerill	2818	02/1913	07/1954	
4518	05102	1018	10.018	10	Cockerill	2819	02/1913	02/1959	
4519	05144	1019	10.019	10	La Croyère	1964	05/1912	06/1955	
4520		1020	10.020	10	La Croyère	1965	05/1912	10/1955	
4521		1021	10.021	10	La Croyère	1966	08/1912	12/1956	
4522	05152	1022	10.022	10	Hanrez	706	03/1912	10/1956	
4523		1023	10.023	10	Cockerill	2820	02/1913	10/1956	
4524				10	Cockerill	2821	04/1913	WO I	
4525				10	Cockerill	2822	04/1913	WO I	
4526	05103	1026	10.026	10	La Croyère	1967	07/1912	02/1956	
4527	05133			10	La Croyère	1968	08/1912	WO I	
4528		1028	10.028	10	Hanrez	707	05/1912	10/1956	
4529		1029	10.029	10	Hanrez	711	12/1912	04/1957	
4530	05134			10	Hanrez	712	01/1913	WO I	
4531		1031	10.031	10	La Meuse	2544	12/1912	10/1956	
4532		1032	10.032	10	La Meuse	2545	12/1912	12/1956	
4533				10	La Meuse	2546	12/1912	1923-24	
4534	05135	1034	10.034	10	La Meuse	2547	01/1913	10/1955	
4535		1035	10.035	10	Haine-St-Pierre	1169	11/1912	05/1956	
4536	05141	1036	10.036	10	Haine-St-Pierre	1170	01/1913	11/1955	
4537		1037	10.037	10	Haine-St-Pierre	1171	02/1913	10/1956	
4538	05114	1038	10.038	10	Haine-St-Pierre	1172	02/1913	10/1955	

museum Leuven

Nummering	Type		Bouwer	Fabr.nr	In dienst	Uit dienst	Opmerkingen		
	WO I	1931						1946	
4539		1039	10.039	10	La Hestre	19	09/1913	07/1954	
4540	05142			10	La Hestre	20	10/1913	WO I	
4541		1041	10.041	10	La Hestre	23	12/1913	10/1956	
4542	05105	1042	10.042	10	La Hestre	26	04/1914	09/1954	
4543		1043	10.043	10	La Croyère	2075	10/1913	10/1957	
4544	05113	1044	10.044	10	La Croyère	2076	10/1913	10/1956	
4545		1045	10.045	10	La Croyère	2077	11/1913	10/1957	
4546	05111	1046	10.046	10	Tubize	1756	06/1913	03/1955	
4547	05153	1047	10.047	10	Tubize	1757	06/1913	12/1956	
4548		1048	10.048	10	Tubize	1758	07/1913	03/1955	
4549		1027	10.027	10	La Hestre	18	12/1913	10/1956	
4550		1000	10.048	10	La Croyère	2083	08/1913	02/1956	
4551		1024	10.024	10	La croyère	2099	07/1914	10/1956	
4552		1025	10.025	10	La Croyère	2100	07/1914	10/1956	
4553		1033	10.033	10	La Croyère	2101	07/1914	10/1956	
4554		1004	10.004	10	La Croyère	2102	08/1914	04/1954	
4555		1015	10.015	10	La Croyère	2103	/1914	03/1955	
4556		1040	10.040	10	Tubize	1776	01/1914	12/1956	
4557		1007	10.007	10	Tubize	1777	01/1914	12/1956	
4558		1030	10.030	10	Tubize	1778	02/1914	10/1956	
4559	WD651	5837	58.037	52	Baldwin	46349	/1917	12/1966	
4560	WD652	5800	58.038	52	Baldwin	46350	/1917	03/1961	
4561	WD656	5801	58.001	52	Baldwin	46485	/1917	12/1966	
4562	WD	5802	58.002	52	Baldwin		/1917	03/1966	
4563	WD	5803	58.003	52	Baldwin		/1917	07/1964	
4564	WD	5804	58.004	52	Baldwin		/1917	08/1964	
4565	WD	5805	58.005	52	Baldwin		/1917	12/1966	
4566	WD663	5806	58.006	52	Baldwin	46584	/1917	10/1966	
4567	WD664	5807	58.007	52	Baldwin	46585	/1917	03/1961	
4568	WD665	5808	58.008	52	Baldwin	46586	/1917	03/1961	
4569	WD666	5809	58.009	52	Baldwin	46587	/1917	06/1961	
4570	WD667	5810	58.010	52	Baldwin	46588	/1917	03/1961	
4571	WD668	5811	58.011	52	Baldwin	46589	/1917	08/1963	
4572	WD669	5812	58.012	52	Baldwin	46590	/1917	12/1966	
4573	WD670	5813	58.013	52	Baldwin	46572	/1917	08/1964	
4574	WD672	5814	58.014	52	Baldwin	46674	/1917	03/1963	
4575	WD673	5815	58.015	52	Baldwin	46675	/1917	08/1963	
4576	WD674	5816	58.016	52	Baldwin	46714	/1917	09/1962	
4577	WD676	5817	58.017	52	Baldwin	46716	/1917	03/1966	
4578	WD	5818	58.018	52	Baldwin		/1917	10/1965	
4579	WD679	5819	58.019	52	Baldwin	46796	/1917	03/1965	
4580	WD680	5820	58.020	52	Baldwin	46797	/1917	08/1963	
4581	WD681	5821	58.021	52	Baldwin	46798	/1917	10/1964	
4582	WD682	5822	58.022	52	Baldwin	46799	/1917	08/1965	
4583	WD683	5823	58.023	52	Baldwin	46875	/1917	09/1963	
4584	WD684	5824	58.024	52	Baldwin	46876	/1917	03/1961	
4585	WD	5825	58.025	52	Baldwin		/1917	05/1963	
4586	WD687	5826	58.026	52	Baldwin	46863	/1917	03/1966	
4587	WD688	5827	58.027	52	Baldwin	46880	/1917	09/1963	
4588	WD689	5828	58.028	52	Baldwin	46955	/1917	09/1963	
4589	WD692	5829	58.029	52	Baldwin	46958	/1917	03/1961	
4590	WD693	5830	58.030	52	Baldwin	46959	/1917	08/1964	
4591	WD694	5831	58.031	52	Baldwin	47068	/1917	08/1964	
4592	WD696	5832	58.032	52	Baldwin	47070	/1917	03/1961	
4593	WD697	5833	58.033	52	Baldwin	47071	/1917	03/1966	
4594	WD698	5834	58.034	52	Baldwin	47072	/1917	09/1962	
4595	WD699	5835	58.035	52	Baldwin	47223	/1917	01/1966	
4596	WD700	5836	58.036	52	Baldwin	47224	/1917	03/1966	
4601		701	7.001	8b	Cockerill	2963	04/1922	11/1958	
4602		702	7.002	8b	Cockerill	2964	05/1922	10/1961	
4603		703	7.003	8b	Cockerill	2965	05/1922	04/1962	
4604		704	7.004	8b	Cockerill	2966	05/1922	01/1962	
4605		705	7.005	8b	Cockerill	2967	06/1922	11/1958	
4606		706	7.006	8b	Cockerill	2968	06/1922	11/1958	
4607		707	7.007	8b	Cockerill	2969	07/1922	05/1960	
4608		708	7.008	8b	Cockerill	2970	09/1922	09/1959	
4609		709	7.009	8b	Cockerill	2971	09/1922	05/1960	
4610		710	7.010	8b	Cockerill	2972	10/1922	10/1961	
4611		711	7.011	8b	Cockerill	2973	10/1922	11/1958	
4612		712	7.012	8b	Cockerill	2974	10/1922	03/1961	
4613		713	7.013	8b	Cockerill	2975	12/1922	03/1962	
4614		714	7.014	8b	Cockerill	2976	12/1922	05/1962	
4615		715	7.015	8b	La Croyère	2248	06/1922	05/1960	
4616		716		8b	La Croyère	2249	07/1922	09/1944	
4617		717	7.017	8b	La Croyère	2250	07/1922	05/1960	
4618		718		8b	La Croyère	2251	07/1922	03/1945	
4619		719	7.019	8b	La Croyère	2252	07/1922	10/1961	
4620		720	7.020	8b	La Croyère	2253	08/1922	03/1961	
4621		721	7.021	8b	La Croyère	2254	09/1922	11/1958	
4622		722	7.022	8b	La Croyère	2255	10/1922	01/1963	
4623		723	7.023	8b	La Croyère	2256	11/1922	07/1961	
4624		724	7.024	8b	La Croyère	2257	11/1922	11/1958	
4625		725	7.025	8b	La Croyère	2258	11/1922	11/1958	
4626		726	7.026	8b	La Croyère	2259	12/1922	11/1958	

**\*\* Er waren eens ....**

**De Duitse lokomotieven na WO I \*\***

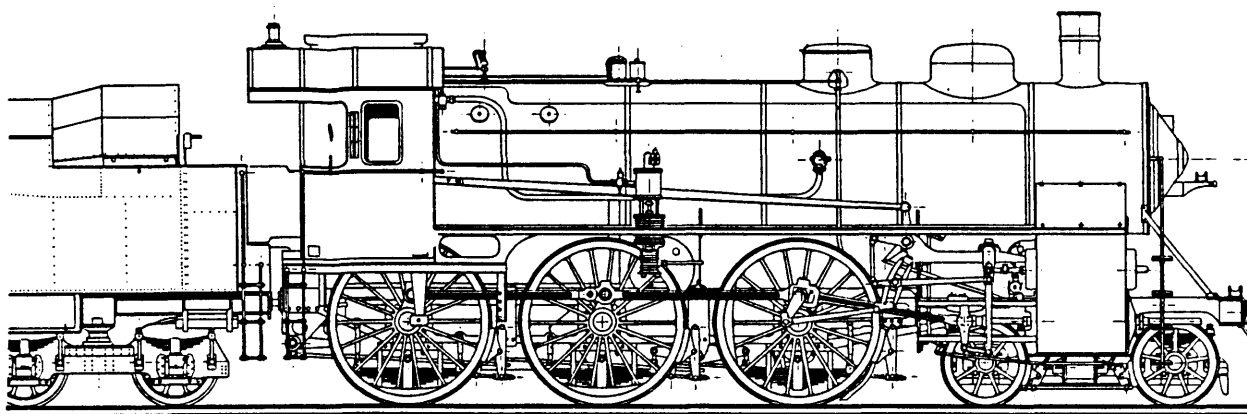
**-- De ex-Beierse machines :**

Naast de Pruisische machines - die de overgrote meerderheid vormden - zijn er ook een aantal machines van de Beierse spoorwegen naar ons land afgezakt.

**\*\* Reeks S 3/5 h :**

Voor de sneltreinen ontwikkelde Maffei een nieuw type lokomotief met drie drijfwielen, voorafgegaan door een tweeassig draaistel. Voor de aandrijving werden 4 cilinders gebruikt, werkend volgens het compound-principe. Na deze eerste versie - die tot 1907 gebouwd werd - ontstond een verbeterde vorm en van deze machines kwamen er twee naar België over.

Beide machines waren ingedeeld bij de groep Brussel-noord en reden waarschijnlijk de sneltreinen richting kust en Antwerpen. Tijdens de zomerregeling van 1923 werden de laatste machines van deze reeks gebruikt.



3349	Bayern	Maffei	3009	1908	2' C
3364	Bayern	Maffei	3086	1909	2' C

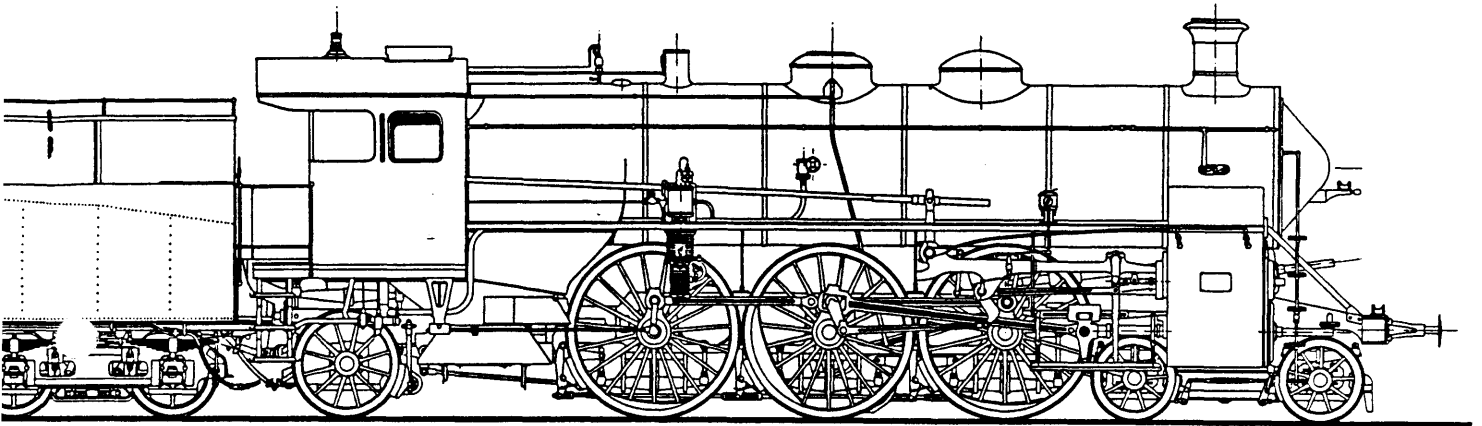
**\*\* Reeks S 3/6**

Een verdere stap in de ontwikkeling was het uitbrengen van een pacific-lokomotief, afgeleid van de vorige machines. Deze beroemde lokomotieven ontstonden in het begin van de eeuw en de eerste machines werden in 1912 geleverd. Deze lokomotieven met oververhitte stoom, vier cilinders met compound-werking zouden gedurende lange jaren de ster blijven voor de zwaarste sneltreinen in Zuid-Duitsland.

Na de oorlog kwamen ook drie machines naar ons land en deze werden in eerste instantie ingezet vanuit de groep Gent, waarschijnlijk voor treinen tussen Brussel en de kust. Eind 1922 werden ze getransfereerd naar Tournai en hier reden ze in een gemengde reeks met de S 10-2 - later type 62) tussen Brussel en Lille).



In 1923 was er geen eigen inzetreeks meer voorzien, doch eind 1923 doken ze terug op in de groep Brussel-noord. In de eerste helft van 1924 werden ze dan definitief afgevoerd, zonder dat ze effectief hernummerd werden. Ook voor de bruine kleur (op het Märklin model) bestaat geen enkel bewijs.



3620	Bayern	Maffei	3157	1911	2'C1'
3646	Bayern	Maffei	3483	1914	2'C1'
3649	Bayern	Maffei	3486	1914	2'C1'

**\*\* Reeks C II / C III**

De eerste kleine goederentreinlokomotieven stonden al van 1857 doch gedurig aan werd er gesleuteld aan het ontwerp en zo ontstond al korte tijd later een nieuw lokomotief nl. C II. Deze machines werkten met verzadigde stoom en twee cilinders van 457/660 mm.

Een tiental jaar later was een analoge machine ontstaan als reeks C III. Werkend volgens hetzelfde principe, werden de afmetingen sterk vergroot en zo kon het vermogen ook aangepast worden aan de stijgende eisen.

Na de eerste wereldoorlog kwam er één lokomotief reeks C II en 12 machines reeks C III naar ons land. In 1922 werden ze verdeeld over de groepen Brussel-zuid, Brussel-noord (inzet te Tienen), Brussel-Leopoldswijk, Liège (inzet Pepinster) en Mons. Hier werden ze vooral gebruikt voor lokale goederentreinen.

Tegen het einde van 1922 werd de dienst te Brussel-zuid afgesloten en belandden deze machines in de groep Liège met 6 diensten aldaar. Deze toestand bleef behouden tot bij de zomerregeling van 1923. Eind 1923 waren alle machines uit het bestand geschrapt.

C II

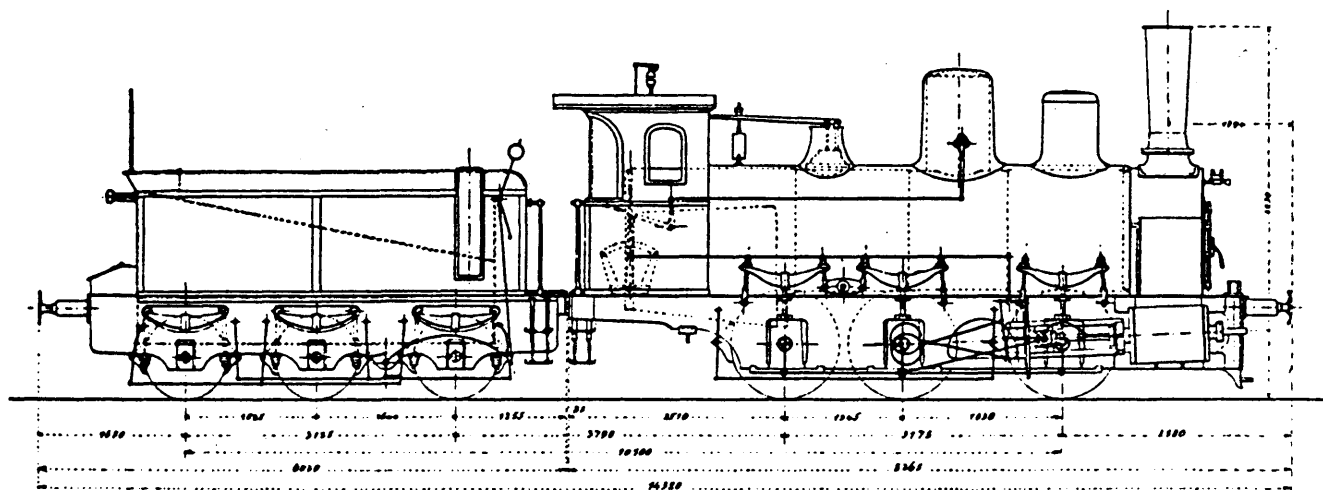
197	Bayern	Maffei	327	1858	C	"Achilles"	(7697)
-----	--------	--------	-----	------	---	------------	--------

C III

410	Bayern	Krauss	31	1869	C	"Schoningen"	(7690)
412	Bayern	Krauss	33	1869	C	"Böbingen"	(7692)
473	Bayern	Krauss	166	1871	C		(7693)
475	Bayern	Krauss	168	1871	C	"Schwarzenberg"	(7695)

481	Bayern	Maffei	814	1871	C	"Columbus" (7681)
554	Bayern	Krauss	315	1873	C	"Varra" (7654)
591	Bayern	Krauss	364	1874	C	"Johannesberg" (7691)
599	Bayern	Sigl	1826	1874	C	"Heidenheim" (7699)
686	Bayern	Krauss	501	1875	C	"Babenhausen" (7686)
799	Bayern	Maffei	1191	1879	C	"Gangkofen" (7698)
1166	Bayern	Maffei	1029	1875	C	(7666)
1168	Bayern	Maffei	1031	1875	C	(7668)

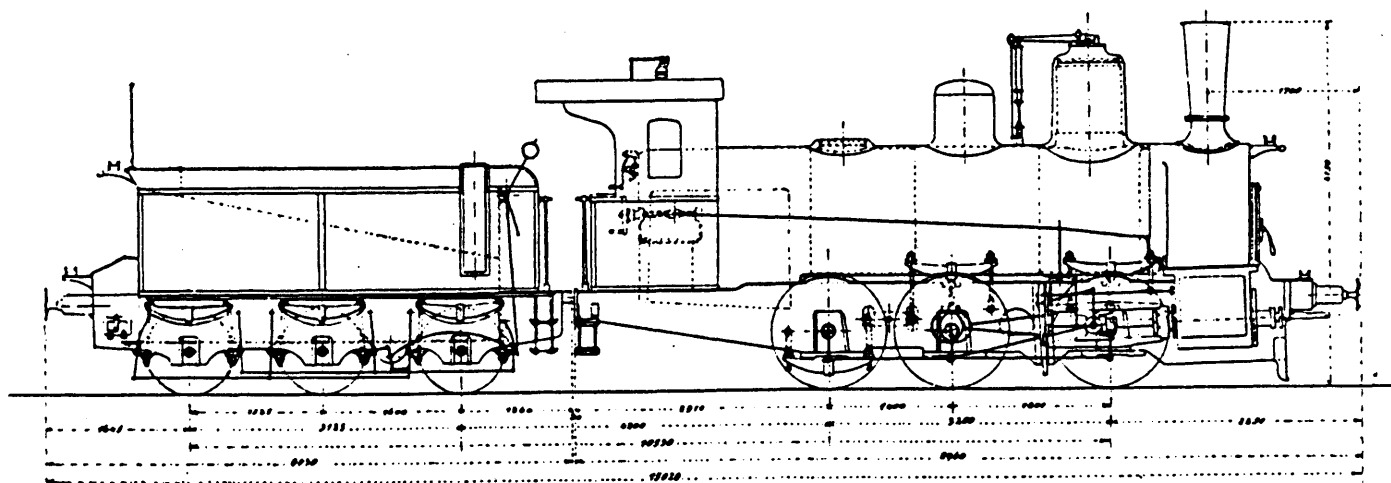
\*\* De nummers - aangeduid tussen haakjes - zijn de EB-nummers die in projekt aan deze machines toegekend werden, doch die nooit gebruikt werden.



\*\* Reeks C IV :

De volgende stap in de ontwikkeling van voornoemde machines was de toepassing van de compounding en zo kwam deze vorm vanaf 1892 op de sporen. Intussen waren wel 87 machines met enkelvoudige expansie gebouwd en geleverd.

Tot 1897 werden dan nog eens een 100-tal compound-loks besteld. Van dit laatste type kwamen 10 lokomotieven C IV naar ons land, deze werden ondergebracht in de groepen Brussel-zuid, Brussel-noord Liège en Mons en werden ingezet in gemengde reeksen met de vorige typen. Eind 1922 verhuisden de machines van Brussel-zuid naar Brussel-noord en deze toestand bleef behouden tot eind 1923, tijdstip van schrapping van deze reeks. Ook hier was er een projekt van hernummering in type 77.

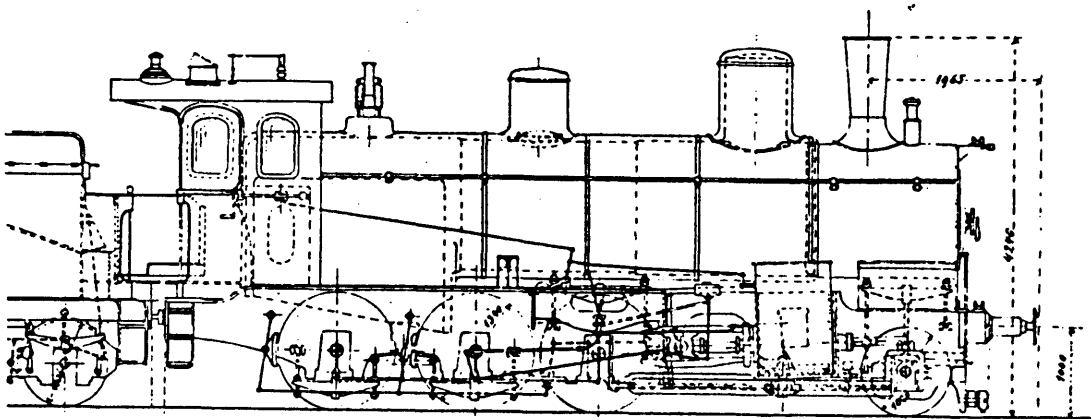


909	Bayern	Krauss	2038	1889	C	"Maxburg"	(7719)
957	Bayern	Maffei	1589	1890	C		(7757)
958	Bayern	Maffei	1590	1890	C	"Dachstein"	(7758)
1404	Bayern	Maffei	1618	1891	C		(7734)
1414	Bayern	Krauss	2498	1891	C		(7714)
1446	Bayern	Krauss	2706	1892	C		(7717)
1494	bayern	Krauss	2997	1894	C		(7794)
1495	Bayern	Krauss	2998	1894	C		(7795)
1500	Bayern	Krauss	3107	1895	C		(7700)
1525	Bayern	Krauss	3457	1897	C		(7715)

\*\* Reeks C VI :

*Bij de vorige machines werden omstreeks de eeuwwisseling een loopas vooraan bijgeplaatst en zo ontstond de reeks C VI, die trouwens zeer verwant was met de Pruisische G 5-4. Vanaf 1907 werden enkele kleinere wijzigingen ingevoerd en werden deze machines als reeks G 3/4 gevoerd. Van deze beide typen werden resp. 10 en 2 locomotieven aan België afgestaan. Hoofdmoot van deze machines kwamen tot inzet vanuit Gent (Ledeberg en Merelbeke), 2 machines waren in de groep Brussel-noord aanwezig.*

*Vanaf eind 1923 werden alle machines gegroepeerd te Gent, begin 1924 werden alle machines afgevoerd.*



C VI

1569	Bayern	Maffei	2062	1900	1'C
1581	bayern	Maffei	2074	1900	1'C
1589	Bayern	Krauss	4305	1900	1'C
1590	Bayern	Krauss	4306	1900	1'C
1591	Bayern	Krauss	4307	1900	1'C
1608	Bayern	Maffei	2266	1902	1'C
1611	Bayern	Maffei	2269	1902	1'C
1630	Bayern	Krauss	5252	1905	1'C
1632	Bayern	Krauss	5254	1905	1'C
1633	Bayern	Krauss	5255	1905	1'C

G 3/4

1638	Bayern	Krauss	5649	1907	1'C
1659	Bayern	Krauss	6016	1908	1'C

**\*\* De beurtregeling van de maand \*\***

Naar aanleiding van het verschijnen van het model van het type 96, gaan we eens kort in op de inzet van één van deze vele stelplaatsen van dit type lokomotief, nl. Gouvy. Hiervoor kozen we de regeling van mei 1950, omdat men op dat ogenblik al een eerste rekonversie in dit depot meegemaakt had.

Deze grensplaats, gelegen op de verbinding Liège-Luxembourg heeft nooit zware lijnlokomotieven voor deze internationale lijn gehad en moest zich tevreden stellen met de lokale diensten naar Bastogne, Trois-Ponts en verder Losheim. De eigenlijke dienst op de lijn 42 werd verzekerd door de stelplaatsen Liège, Kinkempois en Trois-Ponts.

In de zomer van 1950 had Gouvy de volgende inzetreeksen :

Reeks A :	type 96	2 plandagen	444 km
			222 km daggemiddelde

Deze reeks voorzag in tweeploegendienst vooral piek-urddiensten met bestemmingen Bastogne, Trois-Ponts en van hieruit verder naar Wevercé en Losheim. De rijtuigen waren waarschijnlijk GCI-rijtuigen en eventueel ook ex-Duitse rijtuigen van WO I.

Reeks B	type 551 (BROSSEL)		1365 km
		6 plandagen	208 km daggemiddelde

Deze tweeassige brossels hadden al veel diensten van de stoomtraktie overgenomen en reden de verschillende omnibusdiensten op de verbinding Gouvy - Lommersweiler, Waismes-St-Vith. Op de eigenlijke Vennbahn stootten ze door tot Soubrodt en Kalterherberg. Verder waren er ook diensten naar Vielsalm, Stavelot en vooral Bastogne.

Reeks J :	type 81	4 plandagen	382 km totaal (!!)
			95 km daggemiddelde

Deze reeks in tweeploegenstelsel (zie volgende blz) omvat de weinige (lokale) goederendiensten vanuit Gouvy. Na de eerste dag (die voorzien wordt voor was-sen van de ketel en onderhoud), gaat het de tweede dag naar Montenau (lijn 48) via St-Vith, in de namid-dag reist men naar Bastogne waar de 81-er de rangeer-diensten waarneemt.

Dag 3 wordt begonnen met een lokale dienst naar Bas-togne, in de namiddag wordt het treinpaar naar St-Vith gereden.

De vierde dag is gevulder met diensten naar Reuland of Steinebrück. De namiddag geeft een reizigersdienst naar Rivage.

Opmerkelijk ook de zondagsdienst, daar dan de ran-geerdienst te Gouvy gedaan wordt, maar ook dat de getrouwe 81-er voor een reizigerstrein helemaal tot in Liège verzeilt.

Reeks R :	type 96	1 plandag	92 km
-----------	---------	-----------	-------

Op werkdagen verzekert de 96-er hier de rangeerdien-  
sten in het station van Gouvy, dit in drieploegen-

dienst. Op zondag wordt deze dienst gereden door de 81-er van reeks J

\*\* onderstaand \*\*

Inzetreeks J (type 81)

vanaf 14/05/1950

dokument NMBS

SÉRIE J - H.T. 81							
Ps. 5.55/ @ @ Service au service 1. (52) tous les 12 jours							
1	@ @	ALTERNEMENT	-	18	REPOS	-	-
		H.R.	3-32		D.T. 1855		
	D. 44234	Young	3-32		Young	19-10-10	
	D. 44235	Young	7-22 9-45	8-58	Young	19-10-10	64
		A. par J.B.	11-11				
	L	communes S.A.					
		comm. allip. ch. 186					
	D	H.R.	6-14-		D	H.R.	14-22-
	D. 44339	Young	4-5-6-		D. 44215	Young	13-15-35
	D. 44235	Young	10-18-21		D. 44222	Young	20-10-13
		A. par J.B.	13-10-	51-68			13-10-93-59
					S	communes n. 234	
	D	ALTERNEMENT			D		
					D. 44885	Young	16-15
					D. 44898	Young	17-18-196
					4498	Young	21-22-23
						H.R.	21-25
	M.T.S.		9-10-		D. 44887	Young	16-15
	44223	Young	10-10-14-15		4498	Young	17-18-196
	44225	Young	11-5 11-16 6-2-	45-48		H.R.	21-22-23
			17-2-				21-25
	K.L.V.		4-3-				
	44491	Young	5-31-35				
	44492	Young	8-5 8-25				
	A	communes	8-5 8-15				
	40610	Young	8-5 9-5				
	44492	Young	9-25 10-20				
			11-11				
	M-D	REPOS			D	REPOS	
						(1898) par J.B.	
						T.S.	55-15 25-15 38-2
						T.M.	7-3 9-5

**\*\* Exploitatie \*\*****-- Lijn 26 : oosterringlijn rond Brussel**

Geschiedenis : Daar de verschillende Brusselse stations niet met elkaar verbonden waren, ontstond er al vlug een behoefte om een ringlijn rond de hoofdstad aan te leggen. De westerring (over Laken) werd al in 1871 geopend, anderzijds werd er gebouwd aan een verbindingslijn tussen de lijnen naar namur (161) en Charleroi (124). Dit deel werd op 4 augustus 1879 geopend.

na de eerste wereldoorlog en later met de elektrifikaties in het zicht, ontstond het plan om een nieuwe goederenlijn aan te leggen tussen de Antwerpse haven en het gebied rond Charleroi. Zo werd de lijn 27 gebouwd en ontstond in delen ook een nieuwe oosterring.

Lengte : 25,1 km

Opening : Watermaal - Linkebeek 04/08/1879  
 Schaarbeek - Watermaal 19/07/1926  
 Etterbeek - Linkebeek \*15/07/1928 (aanpassing oude lijn)  
 Linkebeek - Halle : 30/01/1930

Stations :

FSR	FSR	Schaarbeek (blok 2E)	0,0 km
		Bordet	4,0
		Evere	5,3
GSJ		Schaarbeek-Josaphat)	5,7
		Meiser	6,8
		Merode	9,1
		Delta	11,0
		Boondaal	12,9
		St-Job	15,6
		Moensberg	18,2
		Beersel	20,6
		Huizingen	23,8
	FH	FH	Halle 25,1

Vertakkingen : Y Etterbeek km 11,1 vertakking lijn 161  
 Y Watermaal km 11,4 vertakking lijn 161  
 Y Boondaal km 12,0 vertakking lijn 161  
 Y Linkebeek km 17,4 vertakking lijn 124  
 Y Buizingen km 24,2 vertakking lijn 96

Industrieaansluitingen :

km 11,0 aansluiting metrostation Delta (MIVB)

Elektrifikatie :

11/03/1950

Snelheid : 90 km/h

Aard van de lijn :

dubbelsporig

**-- Lijn 26 A - 26 B : verbinding lijn 26 - Schaarbeek-vorming**

Geschiedenis : Bij de aanleg van de oosterringlijn, werden ook diverse verbindingsbochten aangelegd, zo o.m. vanuit Schaarbeek-vorming, om de vorming heen naar de nieuwe lijn. Dit werd dan de lijnen 26A en 26 B

Lengte :           26 A           1,8 km  
                   26 B           2,1 km

Opening :        19/07/1926

Stations :        FSR           FSR        Schaarbeek-vorming    km 0,0  
   Schaarbeek blok 2E    km 0,9

                  lijn 26 A                            y Halle-noord        km 1,8

                  lijn 26 B                            Y Halle-noord        km 2,1

Aard van de lijn :  
                                   dubbelsporig

Snelheid :        40 km/h

-- Lijn 26-1 : Verbinding lijn 25 - lijn 27

Geschiedenis :   om parallel verkeer toe te laten, werd er een verbindingsbocht gelegd tussen de lijn 27 (26) en de "oude" lijn 25.

Lengte :           1,8 km

Verloop :                            Y Machelen            0,0 km  
                                   FMCH                   Machelen              1,0 km  
   Y blok 4              1,8 km

-- Lijn 26-2/ 26-3/ 26-4 : Verbinding lijn 26 - lijn 161

Geschiedenis     om een verbinding mogelijk te maken tussen lijn 26 en de lijn 161 werden er te Etterbeek (ter hoogte van de oude lijn naar Tervuren) verschillende verbindingbogen gelegd, die resp. de lijn nr 26-2, 26-3 en 26-4.

Verloop : lijn 26-2                    Y Etterbeek            0,0 km  
   Etterbeek ES          0,3 km  
                                   MTB    MTB        Etterbeek              1,3 km

                  lijn 26-3                    Y Watermaal            0,0 km  
                                   FW     FW        Watermaal              0,7 km

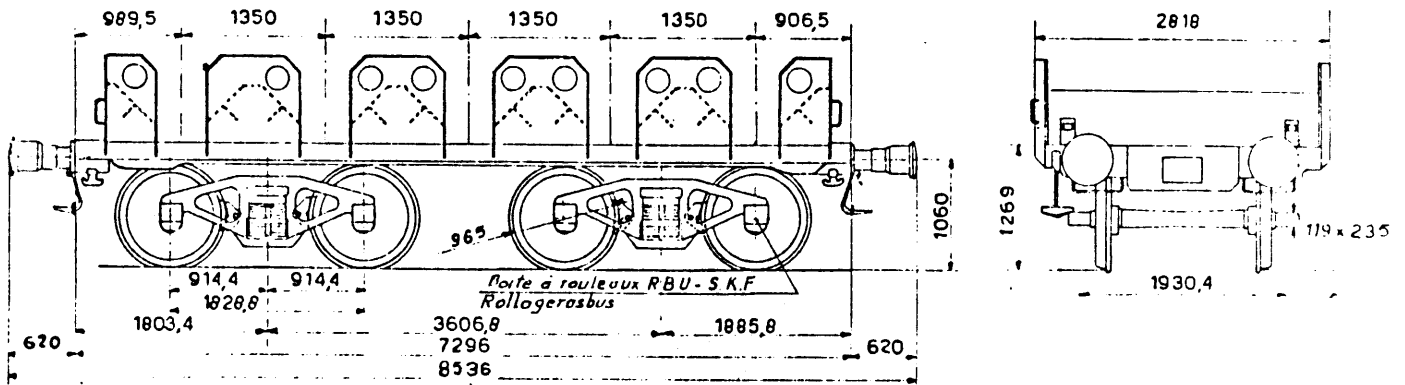
                  lijn 26-4                    Y Etterbeek            0,0 km  
   Y Boondaal            1,6 km

-- Lijn 26-5 : Verbinding lijn 26 - lijn 124

Geschiedenis :   Ook de lijn 124 kreeg een verbindingsbocht naar de lijn 26, dit werd dan de lijn 26-5

Verloop :                            Y Linkebeek            0,0 km  
                                   LKn    LKn        Linkebeek              1,1 km

## \*\* De Wagen van de maand .....

transportwagen voor staalrollen \*\*

Toen de staalnijverheid in jaren zestig nieuwe stoffen ging ontwikkelen, waren er ook speciale wagens nodig om deze te vervoeren. Een van deze ontwikkelingen - de zware staalrollen - vergden een aangepaste wagen, doch deze aanpassing was betrekkelijk gemakkelijk daar deze zich in feite beperkte tot het aanbrengen van een aantal "zadels" op een platte wagen. De grote massa vergde echter wel een (korte) vierassige wagen. Door de afstelling van de laatste stoomlokomotieven, had men een groot aantal tenders type 25 (afkomstig van de lokomotieven type 29) die voor deze opdracht geschikt waren.

en zo ontstonden in eerste instantie 70 wagens voor dit transport. Deze wagens werden opgebouwd uit twee tenders, die rug tegen rug vast gekoppeld werden en waarvan de bovenbouw verwijderd werd. Op het chassis werden 4 zadels gemonteerd. Deze wagens hadden een maximum laadvermogen van 100 ton en pendelden voornamelijk tussen Chertal en Flémalle-Haute. Tijdens de laatste jaren werden verschillende van deze wagens afgevoerd.

Korte tijd later werd - op basis van dezelfde tenders - een enkele wagen gebouwd met 5 zadels en een laadvermogen van 50 ton. In het totaal werden er 10 dergelijke wagens omgebouwd.

## Kenmerken :

nummers :	31 88 4970 000-069	31 88 4229 660-669
type	3000 G1	3000 G2
Letterkode	Saahmm	SLP -- later Sh
Lengte :	16 452 mm	8 536 mm
Breedte :	2 800 mm	2 818 mm
diameter wielen :	965 mm	965 mm
Laadvermogen	100 000 kg	50 000 kg
AAantal zadels	6	5
Bouwjaar :	1945	1945
Ombouw	1965-66	1967
AAantal	70	10

-----



# AGENDA

## Vergaderingen T.T.Z.

06/01/87	T.T.Z.	"Ons Huis" Zolder	19.30
		<u>De Belgische Spoorwegen in 1986</u>	
		* overzicht van de belangrijkste gebeurtenissen in 1986.	
03/02/87	T.T.Z.	"Ons Huis" Zolder	19.30
		<u>De Spoorwegen op het Iberisch schiereiland.</u>	
		J. Brauns	
		* veruit onbekend zijn de spoorwegen van Spanje en Portugal, een diareeks heeft een overzicht hiervan.	
03/03/87	T.T.Z.	"Ons Huis" Zolder	19.30
		<u>150 jaar Oostenrijkse Spoorwegen</u>	
		J. Casier	
		* Dit jaar vieren de OBB hun 150-jarig bestaan, om in de stemming te komen een overzicht van de huidige toestand.	

## Werkvergadering / raad van beheer T.T.Z.

Om tot betere resultaten te komen, werd de eigenlijke raad van beheer omgevormd tot een werkelijke werkvergadering waar de problemen (technische, administratie, ...) besproken worden. Om een betere verdeling te krijgen, werd er gekozen voor de tweede vrijdag van de even maand.

13/02/87	Vetterstraat 28, Kuringen	19.30
	- Toestand voor begin van seizoen	
	- Technische bespreking met o.m. restauratie Nestor en dieselstel.	
	- Planning en werkverdeling voor komende maanden	
	- Toestand kappen van lijn.	
10/04/87		19.30
	- Planning en indeling seizoen '87	
	- Propaganda + perskampagne	
	- Technisch verslag, problemen bij restauraties	
12/06/87	Buffet Genebos	19.30
	- Eerste evaluatie van seizoen '87	
	- Voorbereiding spoorwegfestival	
05/07/87	Buffet Genebos	na ritdag
	- Planning spoorwegfestival	
02/08/87	Buffet Genebos	na ritdag
09/10/87	- Werkvergadering	
11/12/87	- Algemene ledenvergadering	20.00

**\*\* Boekbespreking \*\*****\*\* Spoorwegjounaal :**

Na Rail-revue en Rail-foto ontstond er een nieuw tijdschrift dat zich bezighoudt men de Belgische (en Nederlandse) spoorwegen en modelbouw. Dit tijdschrift is afgeleid van het bekende Duitse tijdschrift Eisenbahn-Journal. Hieruit neemt het dan ook een gedeelte van de (modelbouw)artikels over.

Kenmerkend voor het tijdschrift zijn vooral de zeer mooie kleur-foto's, die het ganse blad sieren en die de belangstelling voor dit nieuwe blad moeten ondersteunen.

Het eerste nummer van het blad nalezend, ontstaat er tweeledige opinie, nl. het bekijken van de vele originele foto's, maar anderzijds ook de ontgoocheling welke kansen men hier weer heeft laten liggen : de teksten zijn summier en bieden weinig of geen informatie, de aktualiteit wordt slechts kort aangeduid, zonder diepgang.

Het modelbaangedeelte zou moeten uitgroeien tot een unicum in de Belgische literatuur, doch we vrezen dat men weer duidelijk op de Duitse toer gaat en dat men de modelbouwer weer geen aandacht zal vragen voor Belgische modellen en landschappen.

Als besluit kan men zeggen dat men hier een unieke kans heeft om een degelijk en mooi Belgisch tijdschrift aan te bieden, doch dat er daarvoor nog sterk moet geschaafd worden aan de inhoud. De lange voorbereidingstijd per nummer en de overname van artikels uit Eisenbahn-Journal hypotikeert echter het concept.

Prijs : 180 BF

Door de T.T.Z. verdeelde boeken

Brochure 5 : Stoomlokomotieven type 95/96 (laatste exemplaren)

Uitgave VeBOV                      Auteur : J. Casier                      Leden : 260 F  
niet-leden : 320 F

Brochure 6 : Diesellokomotieven type 271

Uitgave : VeBOV                      Auteur : J. Casier                      Leden : 200 F  
niet-leden : 320 F

Brochure 7 : Dieselmotorwagens type 606/608

Uitgave : T.T.Z.                      Auteur : J. Casier                      Leden : 260 F  
niet-leden : 320 F

Brochure 8 : Stoomlokomotieven type 38

Uitgave : T.T.Z.                      Auteur : J. Casier                      Leden : 550 F  
niet-leden : 630 F

Brochure 9 : Diesellokomotieven type 211 (reeks 64)

Uitgave : T.T.Z.                      Auteur : J. Casier                      Leden : 550 F  
niet-leden : 630 F

Brochure 10 : Elektrische lokomotieven type 101 (reeks 29)

Uitgave : T.T.Z.                      Auteurs : P. Jacobs/J. Casier                      in voorbereiding

Belgische Stoom in beeld

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

Belgische diesels in beeld

Uitgave : Ediblanchart                      Auteurs : M. Delie/J. Casier                      Prijs : 1750 F

Spoorwegen in België

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

Elektrische tractie in België :

Deel I : DE Belgische Staatsspoorwegen                      Prijs : 500 F

Deel II : De nmbs en de stellen van '35                      Prijs : 600 F

Auteur : JP. Schenkel

Lier 1860

Auteurs : H. DE Bot,/R. Slegers                      Prijs : 650 F

Railfoto 1, 2, 3, 4,                      Prijs per deel : 160 F

Railfoto 5, 6, 7, 8, 9, ...                      Prijs per deel : 180 F

portokosten inbegrepen

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

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

+++++

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

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

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

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

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

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

Als U, beste lezer, geboeid wordt door de nostalgie van oude stoomlokomotieven of meer belang hecht aan het hedendaagse spoorwegvervoer, of zelf als modelbouwer aan de slag bent, dan is er zeker plaats bij ons. Lid worden is gemakkelijk : gewoon 500 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 SPOURWEGVERENIGING ...

T.T.Z. , DE MUSEUMLIJN VAN VLAANDEREN

