

TTZ

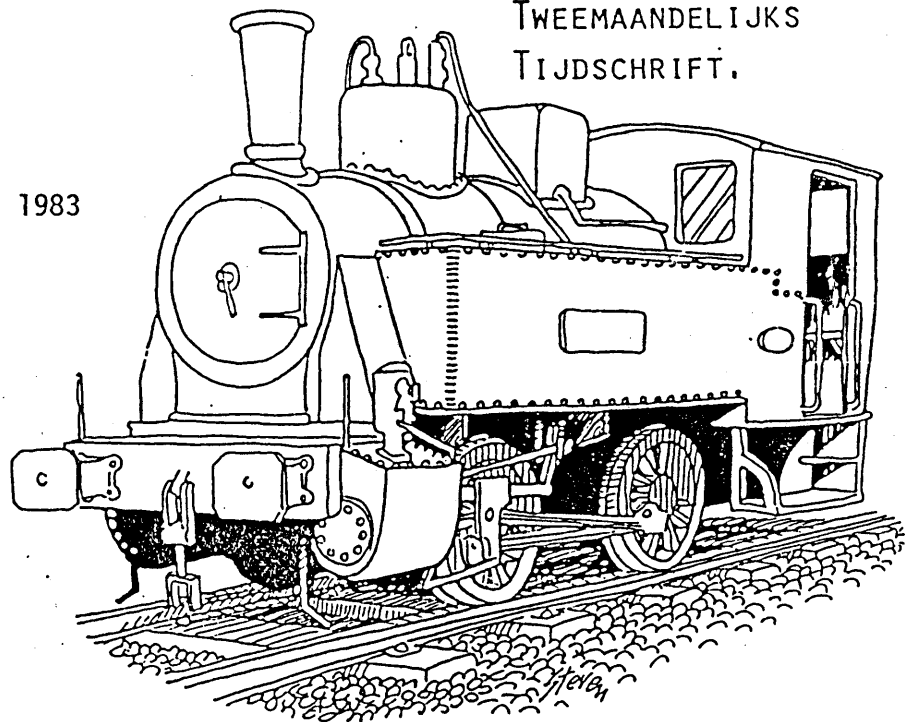
Vereeniging zonder Winstoogmerk.

AKTUEEL

Jaargang : 1

Nummer : 3

Juli- Augustus 1983



TWEEMAANDELIJKS
TIJDSCHRIFT.

Lidgeld : 350 BF - Los Nummer : 70 BF

-TOERISTISCHE TREIN-ZOLDER

N.M.B.S. -

AKTUEEL

1. Statistiek :

a. Verbeteringen in TTZ-aktueel 1 :

stelplaatswijzigingen van het elektrische materieel gingen in op
10/01/83 i.p.v. 01/01/83

b. Leveringen :

339	BN Brugge	- Oostende	04/02/1983
340	BN Brugge	- Oostende	10/02/1983
341	BN Brugge	- Oostende	14/02/1983
342	BN Brugge	- Oostende	07/04/1983
343	BN Brugge	- Oostende	07/04/1983
344	BN Brugge	- Oostende	08/04/1983
345	BN Brugge	- Oostende	07/04/1983
346	BN Brugge	- Oostende	11/04/1983
347	BN Brugge	- Oostende	11/04/1983
348	BN Brugge	- Oostende	11/04/1983
349	BN Brugge	- Oostende	28/04/1983
350	BN Brugge	- Oostende	28/04/1983
351	BN Brugge	- Oostende	09/05/1983
352	BN Brugge	- Oostende	30/05/1983
2732	BN Nivelles	- Kinkempois	02/02/1983
2733	BN Nivelles	- Kinkempois	21/02/1983
2734	BN Nivelles	- Kinkempois	07/03/1983
2735	BN Nivelles	- Kinkempois	18/03/1983
2736	BN Nivelles	- Kinkempois	13/04/1983
2737	BN Nivelles	- Kinkempois	25/04/1983
2738	BN Nivelles	- Kinkempois	24/05/1983
2739	BN Nivelles	- Kinkempois	24/05/1983

c. Stelplaatswijzigingen :

731-756	Schaarbeek	- Hasselt	29/05/83
2913	Ronet	- Hasselt	06/06/83
4318	Kortrijk	- Bertrix	01/05/83
4321	Kortrijk	- Montzen	01/05/83
4508	Haine-St-Pierre	- Bertrix	29/05/83
4611	Haine-St-Pierre	- Ath	29/05/83
4612	Haine-St-Pierre	- Ath	29/05/83
5163	Dendermonde	- Antwerpen-dam	29/05/83
5190	Hasselt	- Antwerpen-dam	17/03/83
5191	Oudenaarde	- Hasselt	17/03/83
5307	Latour	- Ronet	14/04/83
5905	Haine-St-Pierre	- Antwerpen-dam	29/05/83
6010	Hasselt	- Kinkempois	29/05/83
6045	Kinkempois	- Monceau	01/05/83
6054	St-Ghislain	- Hasselt	01/02/83
6060	St-Ghislain	- Hasselt	01/02/83
6085	Merebeke	- Ronet	29/05/83

6271	Leuven	- Monceau	29/05/83	3.4
6320	Haine-St-Pierre	- Hasselt	29/05/83	
7502	Hasselt	- Antwerpen-dam	01/03/83	
7503	Hasselt	- Antwerpen-dam	01/03/83	
8253	Tournai	- Kinkempois	01/04/83	
8254	Kinkempois	- Tournai	01/04/83	
8461	Antwerpen-dam	- Hasselt	28/02/83	
8463	Antwerpen-dam	- Hasselt	28/02/83	

d. Omnummeringen :

7502	(ex- 6502)	01/03/1983
7503	(ex- 6503)	01/03/1983

e. Buitendienststellingen :

4317	Montzen	01/03/1983	
	(PV nr 831 van 08/03/1983 door CW Mechelen)		
5955	Antwerpen-dam	01/04/1983	
	(PV nr 37 van 25/02/1983 door CW Salzinnes)		
6017	Merelbeke	01/04/1983	
	(PV nr 38 van 21/03/1983 door CW Salzinnes)		
6051	Monceau	01/06/1983	
	(PV nr 43 van 04/05/1983 door CW Salzinnes)		
6081X	Hasselt	01/03/1983	
	(PV nr 36 van 10/02/1983 door CW Salzinnes)		
6107	Merelbeke	01/06/1983	
	(PV nr 40 van 19/04/1983 door CW Salzinnes)		
6112X	Merelbeke	01/03/1983	
	(PV nr 35 van 10/02/1983 door CW Salzinnes)		
7206	Antwerpen-dam	01/02/1983	
	(PV nr 31 van 04/01/1983 door CW Salzinnes)		
7215	Antwerpen-dam	01/03/1983	
	(PV nr 34 van 10/02/1983 door CW Salzinnes)		

f. Afstellingen :

2903-2913, 2920	Ronet	29/05/1983
*6401, 6403, 6405, 6406	Hasselt	29/05/1983

03 : Nadat vanaf februari jl. weer tal van moeilijkheden optraden bij deze stellen (o.m. het vastlopen van de traktiemotoren en scheurtjes in de bouten), is dit euvel in de tussentijd opgelost. Hierdoor kunnen er weer gemiddeld 25 stellen ingezet worden op de verbinding tussen de kust en Luxembourg. De overige stellen staan, of reserve, of zijn defekt afgesteld te Schaarbeek (18 stellen begin juni).

Men voorziet dat deze moeilijkheden in de loop van de zomer opgelost zijn. Dan zal het ook mogelijk zijn om de tweede inzetlijn (Mons-Brussel-Genk/Liège) te verzekeren.

08 : Wegens het grotere gevaar voor ontsporen bij het aanrijden van voorwerpen, die zich op het spoor bevinden, worden alle stellen reeks 08 uitgerust met een baanruimer. Reeds verschillende stellen werden dusdanig aangepast.

- 08 : Aan de inzet van deze stellen is er geen wijziging opgetreden.
- 20 : Nadat de moeilijkheden met de transmissie bij deze lokomotieven opgelost werden, kon opnieuw een uitgebreidere reeks opgesteld worden. Men voorziet diensten voor 15 lokomotieven, met als voornaamste inzet nog steeds de zware reizigers- en goederendiensten tussen Luxembourg-Stockem-Ronet-Ottignies-Brussel-Leuven.

Nieuw in deze dienst zijn ook enkele diensten naar Antwerpen. In reizigersdienst worden de treinen 655/2528 van en naar Antwerpen-centraal gesleept, in goederendienst komen ze omstreeks 14 uur naar Antwerpen-noord (trein 47986/47929).

Verder zijn er ook nog vele dubbele traktie voorzien met lokomotieven reeks 23 en 26.

- 22 : Bij deze reeks is er een uitgebreide reorganisatie van de diensten uitgewerkt en de inzet van deze machines gebeurt als volgt :

Brussel-zuid zet in één reeks 19 machines in : hoofdtaak in deze reeks zijn de reizigerstreinen tussen Liers-Liège en Moeskroen. Verdere reizigersdiensten worden verzekerd tussen Mons en Liège (lijnen 96/36) en tussen Brussel en Binche (spitsuurtreinen).

De sporadische goederendiensten worden verzekerd naar Liège, St-Ghislain en Charleroi

In deze reeks rijden er bestuurders van Mons, St-Ghislain, Liège, Namur, Tournai en Charleroi.

Merelbeke heeft twee reeksen voor zijn lokomotieven reeks 22 de eerste - met 20 machines - omvat vooral reizigersdiensten vanuit Gent naar Brussel-Leuven en op de lijnen 60 (Dendermonde - Brussel) en 89 (Brussel - Zottegem). Verder nemen deze lokomotieven ook enkele omnibustreinen tussen Hasselt en Leuven voor hun rekening. In deze reeks komen de beide losse ritten van 4 lokomotieven tussen Zottegem en Aalst nog steeds voor.

In goederendienst rijden deze machines o.m. naar Zeebrugge, Antwerpen en zelfs Hasselt.

de tweede reeks - met drie lokomotieven - is overgenomen van de reeks 28 en omvat de omnibusdiensten tussen Brussel en Gent

- 23 : Bij deze reeks traden er minder wijzigingen op bij de inzet. Vanaf 29/05/83 hebben we de volgende toestand :

Ronet zet 17 lokomotieven in met als hoofdtaak gelegen op de verbindingen Liers-Namur-Charleroi-Moeskroen (reizigersdienst) en naar Kinkempois, Charleroi-Jeumont, Leuven-Stocotra en Stockem in goederendienst. De meeste diensten die voorheen verzekerd werden door de reeks 29 zijn nu in deze beurtregeling opgenomen.

Brussel-zuid gebruikt 18 lokomotieven die meestal in goederendienst aan te treffen zijn. Uiterste punten in hun inzet zijn vooral Antwerpen, Charleroi en Ronet. In reizigersdienst verzekeren ze nog enkele treinen tussen Oostende-Brussel en Welkenraedt-Aachen.

In deze reeks hebben we opnieuw - net zoals enkele jaren geleden - een losse rit van 3 lokomotieven tussen Schaarbeek en Voorst-zuid (omstreeks 15.00)

- 23 : Antwerpen-Schijnpoort heeft twee reeksen met resp. 12 en 2 lokomotieven, waarbij meer dan 90 % van de diensten in de goederendienst naar Ronet en Charleroi verzekerd worden. De reizigersdiensten worden vanuit Antwerpen-centraal gereden naar Charleroi en naar Aarschot.

Laatste stelplaats, waar men de machines reeks 23 inzet, is Stockem. Hier rijden de 26 lokomotieven praktisch enkel goederendiensten tussen Stockem en Ronet-Brussel.

Ondanks het feit dat de goederendienst nog steeds achteruit gaat, is het echter opmerkelijk dat er zeer weinig dieselsleepte goederentreinen overgegaan zijn op de elektrische lokomotieven. Oorzaak hiervan is het buiten dienst stellen van de reeks 29 en het feit dat men voor de IC-plan duidelijk meer lokomotieven nodig heeft. Zodoende wilde men verhinderen dat volgend jaar opnieuw diverse goederentreinen verdieseld moesten worden.

- 25 : Nieuwe taken waren er weggelegd voor deze lokomotieven, daar ze een deel van de omnibustreinen tussen Hasselt en Leuven te verwerken kregen. Hierdoor moesten deze machines enkele diensten Brussel-Roosendaal afstaan aan de reeks 22 van Brussel. Dagelijks worden er 12 lokomotieven gebruikt, waarbij er vier dagen voorzien zijn voor treinen in trek- en duwdienst uiterste punten blijven hierbij Hasselt(-Genk) en Kortrijk.

- 26 : Door het feit dat de reeks 20 verschillende treinen van de reeks 26 overnamen, moest men noodgedwongen het inzetgebied van deze machines veranderen.

Slechts 19 van de 35 machines worden door Ronet ingezet in een uitgebreid dienstenpakket : in reizigersdienst verzekeren ze diverse treinen tussen Brussel en Hasselt-Genk en naar Gent in goederendienst verzekeren ze nog een uitgebreider inzetgebied en kan men ze tegenkomen over het ganse net.

De overige machines worden bij voorkeur ingezet voor verlossangerstreinen naar Luxembourg en in de reeks van de loks 23.

- 27 : De levering van deze reeks gaat zeer goed vooruit en eind oktober moet de laatste lokomotief geleverd zijn. Ook de inzet verloopt betrekkelijk vlot, enkel de loop gebeurt nog onrustig. Om sleet aan het spoor te vermijden werd de maximale snelheid voorlopig verlaagd tot 120 km/h en zullen er extra trillingsdempers in de draaistellen aangebracht worden.

De reeks kon verder uitgebreid worden tot 24 + 2 machines met het gekende inzetgebied : hoofdinzet gebeurt nog steeds op de verbinding Oostende-Brussel-Liège-Aachen waar praktisch alle diensten (uitgezonderd Oostende-Köln) gereden worden. Verdere diensten voeren de lokomotieven naar Kortrijk, Zeebrugge, Antwerpen en Ronet.

Bijzonder hierin is de reizigersdienst Antwerpen-Luttre (2576) en Charleroi-Antwerpen (618).

De tweede reeks omvat de lichterdiensten te Liège-Guillemins. Nog tijdens de zomer zal de reeks verder uitgebreid worden tot ca. 35 plandagen en vermeerderde diensten tussen Antwerpen en Ronet/Charleroi.

- 28 : Nu de reeks 29 buiten dienst gesteld werd, werd ook de reeks 28 gedeeltelijk uit de lijndienst weggetrokken en deze machines rijden nu de afsteldiensten te Brussel-zuid (2802) en later moeten ze ook deze dienst te Oostende overnemen. De overige machines blijven voorlopig in lijndienst.
- 29 : Alhoewel de meeste lokomotieven al vanaf april jl. afgesteld werden te Ronet, was 28 mei de officiële laatste dag van deze machines.

Doch laten we chronologisch het einde van deze machines schetsen :

- in de loop van januari had de 2911 een zware kortsluiting in de aanzetweerstand en moest dadelijk afgesteld worden.
- deze taken werden te Brussel-zuid voor korte tijd overgenomen door de 2912 en even later door de 2913
- te Ronet (Monceau) deden de lokomotieven 2904, 2905, 2906, 2908, en 2913 tot in de loop van april in beperkte mate dienst
- kort na aanvang van de nieuwe beurtregeling werden bijna alle 29-ers verzameld te Ronet en naast de loods afgesteld. Ondertussen werd alles in het werk gesteld om één lokomotief van de slopershamer te redden en dit resulteerde in het feit dat de 2913 in het museumpatrimonium zou opgenomen worden. In laatste instantie werd toch gekozen voor de nog niet gemoderniseerde 2912
- begin juni kwamen de 2912 en 2913 naar Hasselt waar ze moeten dienen voor de traktieproeven. Na enkele dagen ging de 2912 terug naar Leuven. De 2913 zal minstens tot na de volgende winterregeling te Hasselt blijven.

Anderzijds ging de 2908 voorlopig over naar Oostende, waar hij de afsteltaken overnam. De 2910 bevindt zich anderzijds te Schaarbeek.

- 40 : De nieuwe dienstregeling bracht slechts weinig veranderingen in de inzet van deze stellen met zich mee, enkel kan men vermelden dat deze reeks éénmaal per dag doorstoot tot in Zeebrugge.
- 43 : Een vermindering van de diensten te Kortrijk had tot gevolg dat twee stellen afgegeven konden worden : de 4321 verving de even voorheen afgestelde 4317 te Montzen, de 4318 ging naar Bertrix. Nog dit jaar zullen de verschillende stellen afgesteld worden.
- Inmiddels is de 4317 in de CW Mechelen aangekomen en wacht er op slooping.
- 45 : de elektrifikatie van de lijn 108 tot in Binche had tot gevolg dat de inzet te Haine-St-Pierre met twee stellen ingekort werd. Hierdoor kon de 4508 aan Bertrix afgestaan worden.
- Anderzijds werden ook enkele diensten van de stellen reeks 46 overgenomen.
- 49 : Door de buitendienststelling van de 4317 te Montzen, moest de 4906 nog regelmatig ingezet worden. Doch door de recente aankomst van de 4321 zal de inzet zeer sporadisch maken.
- Anderzijds bevindt zich de 4911 - oorspronkelijk bedoeld om omgebouwd te worden tot bovenleidingswagen - om een onbekende reden te Leuven (museum ?)

51 : De diensten van deze reeks bleven in de diverse stelplaatsen nagenoeg onveranderd verderlopen. Enkel te Dendermonde liep de inzet - door de elektrifikatie van de lijn Gent-Mechelen - licht terug. Hierdoor kon de 5163 aan Antwerpen-dam afge- staan worden. Hierdoor staan er al 3 51-ers in de metropool ter beschikking.

52/53 : Door de produktievermindering in de staalnijverheid bleef de inzet van de machines van Latour opnieuw beperkt tot slechts 12 machines. Hierdoor blijven de 5310, 5315, 5318 en 5319 netreserve en konden al twee machines - uitgerust met een verwarmingsketel en gemoderniseerd - aan Ronet afstaan worden : de 5307 werd 5214 , de 5302 werd 5215. Al de overige 53-ers worden omgebouwd en hernummerd.

52/54 : Voor deze reeks bestaat er te Ronet een reeks voor 10 lo- komotieven die vooral in goederendienst aan te treffen zijn. Maar nog voor de winterregeling moet er een tweede reeks op- gesteld worden met de reizigersdiensten naar Dinant-Givet. Hierin zullen de 52/54-ers de reeks 60 verdringen en hierin zullen de omgebouwde 53-ers ook hun dienst verzekeren.

Vermelden we nog dat de benodigde verwarmingsketels afkom- stig zullen zijn van de buiten dienst gestelde reeksen 60 en 64.

55 : Voor de stationering van deze reeks bestaat er enig misver- stand : in het vakantienummer werd de officiële stelplaats- verdeling aangegeven, doch deze klopt niet met de werkelijke toestand.

Zo zijn alle 55-ers met elektrische verwarming ondergebracht te Gouvy en ook zodanig gemerkt. Door de gewone 55-ers hebben we de volgende situatie :

Kinkempois :	5511, 5512, 5514, 5519, 5521, 5524, 5525, 5526 5528, 5530, 5533, 5535, 5536, 5538, 5539
Montzen :	5509, 5513, 5517, 5518, 5520, 5522, 5527, 5531 5532, 5534, 5537, 5541
Jemelle :	5501, 5502, 5503, 5504, 5506, 5507, 5508
Gouvy :	5505, 5510, 5515, 5523, 5529, 5540, 5542

Ondanks de verwachtingen gingen de reeksen van Kinkempois en Montzen praktisch niet achteruit : Kinkempois moest enkele diensten op de lijn 36 aan de elektrische lokomotieven af- staan en ook tussen Antwerpen en Kinkempois over Hasselt werd één treinpaar afgestaan. Anderzijds is de inzet vanuit Kin- kempois/Visé naar Montzen en zelfs Aachen-West verder uitge- breid, dit ten nadele van de lokomotieven van Montzen.

Deze laatste lokomotieven namen dan weer enkele diensten naar Antwerpen van de machines van Hasselt over.

Gouvy zet 7 lokomotieven in volgens de reeks die op de vol- gende bladzijde is afgedrukt.

59 : Bij deze reeks zijn er vooral wijzigingen in de inzet van Haine-St-Pierre op te tekenen : in deze stelplaats verloren de 59-ers alle diensten vanuit en naar Brussel/Schaarbeek en zodoende kon de reeks met twee plandagen ingekort worden.

Gevolg hiervan was de afgifte van de 5905 aan Antwerpen-dam. De diensten van deze stelplaats bleven - ondanks de aankomst van verdere 51-ers - op peil en nog steeds worden er 18 loko- motieven reeks 59 benuttigd.

DAG	RIJ
1	n
2	n
3	n
4	n
5	n
6	n

DAG	RIJ
1	
2	
3	
4	
5	

DAG	RIJ
1	
2	

-- inzetreeks van de dieselloks reeks 59 van Merelbeke

DAG	RITDAG	AFST.	UUR	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
1	n67			FKR		LK 69,35	FI 9205	LK 9277	FSR 3883		WOT FSR					91436	FFOV 3844	ZT 9647	FDW	FGRA 2R8517	FZ 8645	FGRA				
2				39741		NZ		LNC			GCR		37907			FGsf		3940	FIZ		5513		FFO		FKR	
3								32940			Ruien 3945				FKR						55930		LZE		42760	
4				LQV		FGRA		42763			LZE		69471		FKR			69404	FMC		LK 64901		FKR			
5					FKR							FGSP			PLAN ON											
6				PLAN ON				FKR			FGSF		39446		Ruien		39240			FKR			FGSF		38712	
7				GCR		37913		FGSF	FKR	FGS	FGZH	FKR	FGND	59961	5990	79407	79418/19	59963		FKR		FGSF			39765	
8				GCR	LNC		37991			FGND		FKR			69415	55924	55330				FKGF		GMN		59940	
9						LZE		FKR							R14		LRG		38990							
10				FKR		FDD		FZ1 4605		FSR	WOT FSR	FSR		3711		FDK		3763		FSR		LK		387	FSR	
11															FKR				FGSP	FKLO	FMC		FKR	FGSF	39700	
12					GCR		FLU		49972		FGSF				FKR						FGSI		3718	FDK	FGSP	FKR
13								FKR			FGSF	FKR							Ruien		39947		FGSF		FKR	
14								FKR							Ruien		39440			FKR						

60 : Te Kinkempois en te St-Ghislain blijft de inzet ongewijzigd voorlopen. Enig opvallend feit hierbij was dat St-Ghislain twee lokomotieven aan Hasselt afstond om het verlies van de reeks 64 op te vangen.

De inzet in drie andere stelplaatsen is akuter bedreigd : te Ronet groeide het effectief met een eenheid, doch nog dit jaar wordt een deel van de ritten overgenomen door de reeks 52/54.

voor Monceau werd het plan opgevat om de diensten daar te laten overnemen door de reeks 62 die te Leuven en Merelbeke

60 : vrijkomen door de elektrifikatie.

Een drastischer inkrimping van de inzet kan opgetekend worden te Merelbeke : hier bestaan nog drie reeksen met resp. 6, 6 en 9 lokomotieven. De inzet oriënteert zich vooral in West- en Oost-Vlaanderen met verder enige diensten naar Brussel.

Nochtans had deze stelplaats af te rekenen met de meeste buiten dienststellingen (6017, 6107 en 6112X). Doch ook in de nabije toekomst worden nog 7 verdere lokomotieven reeks 60 afgesteld.

Volgens de laatste prognoses zouden de machines van deze reeks (uitgezonderd de prototypeloks) tegen het eind van 1984 volledig verbannen worden. Het is enkel door moeilijkheden met de elektrische stellen reeks 03 dat de loopbaan nog enigszins verlengd kan worden.

62 : De jongste elektrifikaties hebben nog geen echte uitwerking gehad op de inzet van deze lokomotieven, doch er bestaat een duidelijke tendens voor de toekomst :

te Merelbeke nemen ze meer en meer taken over van de lokomotieven reeks 60/61 en zullen ze in de nabije toekomst uit de reizigersdienst verdringen.

te Leuven is de inzet tot 3 inzetdagen beperkt en ook Aarschot stelt opnieuw lokomotieven ter beschikking van Hasselt om ook hier de 60-ers af te lossen.

te Haine-St-Pierre daalde de inzet zo dat de 6320 aan Hasselt afgestaan kon worden. Met de opheffing van de effectief wordt tegen het einde van het jaar gerekend.

nieuwe stelplaats van deze lokomotieven is nu Monceau geworden. Hier kwam immers de 6271 vanuit Leuven aan en na een opleidingsperiode zal deze lokomotieven meerijden in de reeks van de 60-ers. Een transfert van verdere lokomotieven is gepland.

64 : Een tweede reeks die op 29 mei 1983 zijn einde zag aankomen is deze van de dieselloks reeks 64 van Hasselt. Nog tijdens de laatste week werden ze ingezet o.m. naar Leuven, doch eind mei werden de 4 overgebleven machines definitief afgesteld en werden de 6401, 6403 en 6405 door Salzannes opgevorderd.

Op 7 juni jl. werden deze drie machines gereedgemaakt voor het transport naar Salzannes en de eigenlijke overbrenging werd voor dezelfde week voorzien.

Alleen de 6406 (met enkele koplampen) blijft voorlopig te Hasselt achter en er wordt gepoogd om deze machine voor het museum te reserveren.

70 : De inzet van deze reeks bleef ongewijzigd, doch er wordt overwogen om de diensten over te dragen aan de machines reeks 59.

71 : Naast de rangeerdienst te Antwerpen-noord, wordt ook voorzien dat één lokomotief sleepdiensten zal volbrengen tussen Antwerpen-noord en de haven.

72 : Door de goede resultaten behaald met de lokomotieven reeks 75 kon de inzet van de reeks 72 sterk beperkt worden en konden opnieuw 2 lokomotieven afgeschreven worden. Volgens plan zijn er nog slechts 3 lokomotieven nodig : 2 op Stocatra en 1 lokomotief aan de Zandvlietsluis.

- 72 : Verder verzekeren ze nog dienst op het ogenblik dat een lok reeks 71 defekt is.
- 75 : Zeer goede bedrijfsresultaten kunnen opgetekend worden met deze lokomotieven. Hierdoor kan de reeks voor 4 lokomotieven gemakkelijk aangehouden worden en is de inzet van de reeks 72 als sleper praktisch onbestaande.
- 84 : Voor de spoorvernieuwingswerken tussen Herentals en Mol kreeg Hasselt de machines 8461 en 8463 vanuit Antwerpen-dam in leen. Doch deze werken zijn tot in september as. stopgezet en zodoende komen deze machines - die op 28 februari jl. overkwamen - ook in de normale dienst tot inzet.

3. Rijtuigen :

- M4 : Zowel de levering van de tweede klasse-rijtuigen als de BD-rijtuigen schiet goed op zodat deze rijtuigen op vele lijnen een dagelijkse verschijning worden.
- De aflevering van de laatste rijtuigen is voor het eerste kwartaal van 1984 voorzien.
- Anderzijds vordert ook de ombouw tot stuurstandrijtuigen in de CW Mechelen goed en de afwerking van het eerste rijtuig is voor eind augustus voorzien. De testritten worden vanaf oktober gepland.
- M5 : De band voor deze dubbeldekrijtuigen volgt dadelijk na het aflopen van de M4-rijtuigen en eind volgend jaar zullen de eerste exemplaren op de N.M.B.S.-sporen verschijnen.
- K1 : door de levering van de M4-rijtuigen kunnen vele oudere rijtuigen vervangen worden : in het eerste kwartaal van 1983 werden 6 B- en 2 BD-rijtuigen van het type K1 afgesteld worden.
- M1 : Verder werden ook 6 B-, 1 BD- en 2 AB-rijtuigen type M1 buiten dienst gesteld worden. Het einde van dit type wordt op eind 1984 verwacht.

RIC-bagagewagens :

door de levering van de AD- en BD-rijtuigen van het type M4 konden nu voldoende homogene stellen gevormd worden en hierdoor werden deze bagagewagens definitief op een zijspoor geplaatst te Herbesthal. De 17002 wordt omgevormd tot generatorwagen voor de expo-trein, de overige wagens worden of omgebouwd tot werkwagens, of gesloopt.

Oproep :

Nu de reeks 29 (elektrisch) en 64 (diesel) definitief buiten dienst gegaan zijn, plant de TTZ een beschrijvende brochure over deze beide reeksen. Wie of gegevens heeft over de loopbaan, of nog interessante foto's (oudere schildering, oude nummering, landschapsopnamen, ...) wordt gevraagd contact op te nemen met de redactie.

Bij voorbaat dank.

4. Exploitatie :

a. Het IC-plan :

Het herstruktureringplan, dat in ons eerste nummer besproken werd, is nu aan de diverse instanties voorgelegd en hier kon men zijn opmerkingen hierover kwijt.

Dit resulteerde in een groot aantal adviezen aan de N.M.B.S. en een groot gedeelte hiervan werd tijdens de raad van beheer van 3 mei jl. besproken en goedgekeurd.

Het gaat vooral om lokale verbeteringen van de dienst, zonder dat de structuur van de dienst wezenlijk veranderde.

Onmiddellijk zetten de meeste diensten van de N.M.B.S. zich aan het werk en eind mei was men al zo ver gevorderd dat de meeste IC-IR- en omnibusdiensten al volledig bepaald waren. Hieronder worden de voornaamste wijzigingen kort belicht. Hierbij wordt vertrokken vanaf de lijst van de diensten, gepubliceerd in de TTZ-aktueel nr.1 Niet vermelde verbindingen veranderen niet.

* veranderingen aan de IC-dienst :

- | | |
|----|---|
| B. | Om de twee uur wordt deze dienst vanuit Verviers doorgetrokken tot in Eupen. Op het andere uur rijden de treinen door tot Köln. |
| D. | Er wordt voorlopig een twee-uurdienst verzekerd tussen Antwerpen en Hasselt.
Te vermelden valt wel dat de verbinding Antwerpen-Köln de grootste prioriteit gekregen heeft en al in 1987 operationeel moet zijn. De werken zouden al begin volgend jaar beginnen Deze omvatten : het herinrichten van het baanvak Beverst-Lanaken-Maastricht + elektrifikatie, het aanleggen van een verbindingsocht te Visé en de aanleg van ca. 3 km lijn tussen Montzen en Aachen-sud. |
| F. | Kust - Hasselt-Genk / Liège-Maastricht : er worden maatregelen getroffen om de regelmaat te verzekeren; bijkomende halte te Bressoux. |
| H. | Dienst beperkt tot Brussel-Tournai (bijkomende IR-dienst Brussel-Tournai-Lille met ten minste 4 ritten per dag) |
| J. | Moeskroen-Liège-Liers : bijkomende halte te Herstal |
| L. | Brussel-Luxembourg : bijkomende halte te Marbehan met centrum-functie voor de N.M.V.B. |

* veranderingen aan de IR-dienst :

- | | |
|----|--|
| c. | de dienst Antwerpen-Leuven wordt doorgetrokken tot Landen met stopplaatsen Vertrijk, Ezemaal, Neerwinden en natuurlijk Tienen. |
| d. | Antwerpen-Neerpelt : doortrekken tot Weert mogelijk en gewenst |
| f. | Turnhout-Ieper wordt doorgetrokken tot Poperinge. |
| g. | Deze IR-dienst Gent-Namur-Dinant wordt een IC-dienst (doortrekken tot Givet mogelijk). |
| h. | Lokeren-Brussel-Aalst wordt doorgetrokken tot Gent |
| i. | Geraardsbergen-De Panne : doortrekken tot Duinkerken mogelijk na overleg met de S.N.C.F. |

- m. Charleroi-Liège wordt doorgetrokken tot Liers met bijkomende stopplaatsen te Herstal, Jonfosse en Jemeppe-s-Sambre.
- o. Brussel-Binche : bijkomende stopplaatsen te Ecaussinnes en Leval.
- p. Deze IR-dienst vervalt en wordt vervangen door stopdiensten.
- q. Liège-Luxembourg : bijkomende stopplaats te Remouchamps in de vakantieperiode
- r. IR-dienst valt weg door aanpassing van IC-dienst B

* Omnibusdienst :

Hier hebben we verschillende aansluitingen van omnibusdiensten waarbij er een betere verdeling bekomen wordt van de traktiemiddelen en van het personeel.

De belangrijkste wijzigingen omvatten :

- bijkomende stopdienst Brussel-Tournai met stilstanden te Leuze, Ath, Bassily (later Gilly) en Edingen.
- stopdienst Machelen Etterbeek met nieuw aan te leggen stopplaats Plankendaal.
- de stopdienst Hasselt-Mol blijft behouden (tweeurdienst op weekzater- en zondagen). Verlenging tot Lier mogelijk
- de stopdienst Hasselt-Liège wordt verlengd tot Verviers.
- bijkomende stopdienst Spa-Verviers-Eupen
- niet klokvaste stoptreindienst tussen Braine-le-Comte - Mons - Quévy.
- niet klokvaste stoptreindienst Charleroi-Mariembourg-Couvin
- stoptrein Charleroi-Ottignies wordt verlengd tot Wavre
- stoptrein Namur-Ciney
- nieuwe stoptreinen :
 - Bastogne-Libramont-Bertrix-Virton (tweeurdienst)
 - Bertrix-Dinant (tweeurdienst)

* forenzentreinen :

In deze dienst werden verschillende wijzigingen aangebracht naar aanleiding van adviezen van de gewestelijke economische raden: Hierdoor worden verschillende stopplaatsen of beter, of zelfs opnieuw bediend.

* Nieuwe studies :

Voor de volgende lijnen werd een nieuwe studie aangevraagd om de rendabiliteit te onderzoeken :

- Leuze - Ronse
- Gembloux - Tamines
- Bastogne - Gouvy
- Arlon - Athus


 The logo consists of the letters 'TTZ' in a bold, italicized, sans-serif font. The letters are contained within a thick, black, rounded rectangular border. A small horizontal line is positioned to the right of the 'Z'.

KRANT

1. Aanwinsten :

Na dat reeds eind vorig jaar vooral het rijtuigpark aanzienlijk uitgebreid werd, dit o.m. door de aankomst van het L-rijtuig en de drie R-rijtuigen, werd er tijdens het eerste gedeelte vooral gestreefd naar de uitbouw van het dienstwagenpark van de TTZ.

Al tijdens vorig jaar werd opgemerkt dat het wegrijden vanuit het vertrekpunt naar de centrale van de K.S. hoogst storend werkte, daar in deze periode alle bedrijvigheid onzichtbaar gebeurde en de al aangekomen reizigers geen enkele activiteit zagen.

Zodanig werd beslist om het water- en kolennemen naar de vertrekplaats te verplaatsen en moest er dringend een ketelwagen aangeschaft moest worden.

Een verdere moeilijkheid ondervonden de medewerkers bij het behandelen van zwaardere onderdelen, o.m. bij het aanbrengen b.v. van de perrons en bij eventuele spoorwerken. Hiervoor zou een kleine kraanwagen een zeer goede hulp bieden.

Als grootste nadeel werd het ontbreken van een geschikte plaats voor het onderbrengen van gereedschappen en materieel ondervonden terwijl ook een onderkomen voor de medewerkers dringend nodig was. Het wegbergen van dit materiaal in een afgestelde personenrijtuig was niet ideaal en het plaatsen van een vast gebouwtje was niet mogelijk.

Om deze 3 problemen op te lossen, werd er uitgekeken bij het te slopen materieel van de N.M.B.S. en hieruit werden dan vier goedereuwagens aangekocht.

a. De ketelwagen :

Bij een bezoek aan de bundel "Berg-af" naast de vorming te Leuven werd dadelijk opgemerkt dat er verschillende bruikbare ketelwagens van de N.M.B.S. voor sloping afgesteld : naast twee grotere - vierassige - wagens, kwamen twee andere modellen naar voren : eerst een omgebouwde containerwagen - type 3022 C3 -, die tijdens zijn laatste levensjaren gebruikt werd als onkruidverdelgingswagen. Deze wagen was uitgerust met drie vaten met elk een inhoud van 10 m³. Het tweede model was een gewone - tweeassige ketelwagen van het gewone type.

De keuze viel hierbij op deze laatste wagen met als nummer 30 88 941 2599-3.

Voor zover we hebben kunnen nagaan werd deze wagen even voor of even na de eerste wereldoorlog gebouwd en bezit nog een volledige geklonken ketel met een inhoud van 18 m³.

Deze wagen - die als oorspronkelijk nummer waarschijnlijk 93518 voerde (het laatste cijfer is nog ongewis) - deed gedurende praktisch zijn ganse loopbaan dienst als dienstwagen en was tijdens de laatste jaren ingezet als waterwagen voor de brandbestrijding te Ronet.

Deze ketelwagen heeft een lengte van 8 550 mm, een breedte van 2 300 mm en een totale hoogte van 4 000 mm. De eigenlijke ketel heeft een lengte van 6 500 mm en een diameter van 4 000 mm. De radstand bedraagt 4 000 m.

Deze wagen werd in de loop van 1982 door middel van Proces-Verbaal nr. 221 van 10/03/82 voor sloping vrijgegeven en naar Leuven afgevoerd.

Na de aankoop door de TTZ werd deze wagen - samen met de verder besproken kraanwagen - op 27 maart 1983 naar Zolder overgebracht en dadelijk werd met de restauratie aangevangen. Deze bestond in het zuiver maken van de ketel en het chassis en de herschildering. Verder werd er ook een motorpomp - aangedreven door een benzinemotor - op aangebracht om zodoende de stoomlokomotief van water te kunnen voorzien.

Na deze aanpassing kon de ketelwagen op 24 april jl. voor de eerste maal gebruikt worden.

b. De werkwagen :

Bij een toevallig bezoek aan de stelplaats Hasselt in de loop van 1982, viel het oog van een van onze leden op een vreemd vehikel dat sinds korte tijd afgesteld was op de sporen van de wagenwerkplaats Hasselt. Deze hooggeachte persoon - machinist van beroep en van hobby - liet zijn diesellok in de steek en perste zijn beste spurt eruit om tot inspectie over te gaan.

Na het beeindigen van zijn dagtaak liet hij er geen tijd overheen gaan en belde dadelijk zijn niets vermoedende sekretaris op en het bericht dat hij een originele "Donderbus" te Hasselt ontdekt had.

En zo begon de bal te rollen en kon de aanvraag voor aankoop beginnen en daar alle leden dit gerucht gehoord hadden, moest de stelplaats Hasselt noodgedwongen bezoektijden instellen om de stroom nieuwsgierigen naar deze ontdekking te kanaliseren.

Eind 1982 was de aankoop een feit en begin april werd deze wagen naar Zolder overgebracht. Doch nu naar de eigenlijke beschrijving van deze wagen :

Het betreft een "Donderbus" d.w.z. een ex-Beierse wagen met twee open platforms, van het lange type. Dit rijtuig werd waarschijnlijk in 1913 door de Wilhelms Hütte te Mülheim gebouwd en kwam na de tweede wereldoorlog als oorlogsbuit naar België. Dit rijtuig omvatte 7 reizigerskompartementen, in een verdeling 3-4 en gescheiden door de WC, doch werd in België enkel als pakwagen gebruikt.

Na een jarenlange inzet werd deze wagen omgebouwd tot werkwagen voor de ES groep Liège en stond gedurende lange tijd te Liège-Guillemins. Deze ombouw bestond uit het verwijderen van de interieur, het aanbrengen van rekken in het gedeelte magazijn en van het inrichten van een eetplaats (met kolenkachel) en een slaapplaats met 4 bedden. Deze wagen werd in 1981 buiten dienst gesteld en in de loop van 1982 voor sloping naar de wagenwerkplaats van Hasselt afgevoerd.

De voornaamste afmetingen van deze wagen zijn : lengte : 13 900 mm, lengte kast : 10 900 mm, Hoogte : 3 900 mm, breedte : 2 950 mm.

Met zijn 7 kompartementen bood dit rijtuig vroeger plaats aan 70 reizigers. De inwendige breedte bedraagt 2 750 mm, de lengte van één kompartement is 1 350 mm.

Deze wagen is van het lange type en heeft een radstand van niet minder dan 8 300 mm, de doormeter van de wielen is 950 mm.

Het laatste nummer van deze (werk)wagen is 30 88 947 1314-5, het vorige nummer was 30 88 947 1006-7, doch het oorspronkelijk (rijtuig)nummer is ons onbekend. Wie ons kan helpen met dit nummer of met verdere inlichtingen over dit type wagen, wordt verzocht kontakt op te nemen met de redactie of met één der werkende leden.

Bij de TTZ wordt deze wagen vooreerst gebruikt als eet- en magazijnwagen, in de toekomst is het mogelijk dat hij nog opgeknapt wordt als tentoonstellingsruimte.

De voorlopige restauratie zal dit jaar nog aangevat worden en bestaat o.m. uit het vernieuwen van de dakbedekking en het opfrissen en aanpassen van het interieur.

c. De kraanwagen en schutwagen :

Al tijdens het eerste seizoen hadden we moeilijkheden bij het behandelen van zwaardere onderdelen en hiervoor moesten we dan een beroep doen op aanvullende mankracht of eventueel op de diensten van de mijn. Hierdoor rijpte het idee tot de aankoop van een lichte kraanwagen. Doch deze vinden leek toen uitgesloten.

Doch bij een verkenning van de te slopen wagen te Leuven bleken er nog een aantal kraanwagens met handbediening afgesteld te staan. Hierdoor was een beslissing vlug genomen en werden de 6 afgestelde kraanwagens aan een onderzoek onderworpen : twee drieassige kranen vielen door hun gewicht dadelijk af. Doch de vier overblijvende kraanwagens waren van meer interesse : het waren handbediende kranen met een maximaal hefvermogen van 5 000 kg. Deze werden vroeger door de diverse groepen o.m. gebruikt voor het periodisch nazicht van de weegbruggen in de diverse stations.

Na een eerste inspectie viel op dat de kranen van Antwerpen-dam en van Hasselt nog volledig intact waren : logischerwijze viel de keuze op deze van de groep Hasselt met nummer A 362/88. De daarbij behorende schutwagen draagt het nummer 30 88 943 4868-6. Beide wagens werden door middel van PV nr 173 op 26/06/81 voor sloping vrijgegeven en te Leuven afgesteld. Bij de aankoop door de TTZ waren ze al opgenomen om verkocht te worden aan slopers en hierbij willen we de diensten van de direkties A en M nog bedanken om het werk dat ze zich getroost hebben om beide wagens alsnog aan ons te verkopen.

Eind 1982 was de aankoop een feit en beide wagens kwamen - samen met de ketelwagen - op 27 maart 1983 naar Zolder.

Daar de kraanwagen volledig intact is, kon deze dadelijk uitgetest worden en op 16 april jl. werd deze voor het eerst ingezet bij het laden van dwarsliggers voor de verlenging van ons perron te Zolder. Onder belangstelling van de passerende auto's werd dit werk ter hoogte van de steenweg Hasselt-Beringen uitgevoerd en werd de deugdelijkheid van de kraanwagen uitgetest. Verder werd ook de overbekende algehele inzetbaarheid van het NMBS-personeel getest en werd een bediende van de dienst M met gunstig gevolg - afgezien van spierpijn - tot baanwerker gepromoveerd.

2. Het spoorfestival :

Ook tijdens het tweede seizoen, zal de TTZ een spoorfestival organiseren. Dit gebeurt tijdens het weekend van 13, 14 en 15 augustus aanstaande.

Thans zijn de voorbereidingen gaande en staat het programma nog niet volledig vast, doch in grote lijnen zal dit spoorweggebeuren als volgt geprogrammeerd zijn :

- de exploitatie zelf :

er wordt getracht om tijdens de drukste uren een uurdienst te organiseren tussen Zolder-mijn en Genebos, afwisselend in stoomtractie en dieseltractie.

op bepaalde tijdstippen zal het ook mogelijk zijn om een doorrit doorheen het domein te organiseren om zo een betere kijk te krijgen op het uitgebreide domein van de K.S.

- de tentoonstelling :

deze wordt tweëerlei opgevat : de vaste tentoonstelling omvat een gedeelte aangaande de geschiedenis van de 5 mijnzetels van Limburg, het tweede gedeelte geeft een overzicht van de verschillende spoorweglijnen van Limburg, van de verschillende traktiemiddelen in onze provincie enerzijds en in België anderzijds.

Een derde deel geeft een overzicht van de miniatuurmodellen die door onze leden zelf vervaardigd werden en verder wordt er ook gepoogd om enkele live-steam modellen in werking te zien.

De tentoonstelling wordt afgerond door een kollektie spoorwegbenodigdheden (lampen, onderdelen van lokomotieven, konstruktieplaten) en verder wordt een overzicht gegeven van het IC-plan in België en vooral de gevolgen voor Limburg.

Anderzijds is er een verdere tentoonstelling van divers rollend materiaal, ook dit weer in drie delen :

de TTZ zelf stelt zijn nieuwste aanwinsten aan het publiek voor en zal ook een blik achter de schermen van een museumlijn gunnen.

anderzijds zal ook de K.S. het grootste gedeelte van zijn traktiepark - zowel op normaalspoor als op smalspoor (ondergrond) tentoonstellen : naast nog enkele oude lokomotieven van de ondergrond zullen de unieke elektrische lokomotieven en de nieuwe - afstandsbestuurde - lokomotief de blikvangers zijn.

ook de N.M.B.S. zal hoogstwaarschijnlijk enkele lokomotieven van de stelplaats Hasselt te Zolder opstellen en - onder voorbehoud van onvoorziene omstandigheden - zal de buiten dienst gestelde lokomotief reeks 64 de interesse op zich trekken.

Verder zullen er nog diverse andere raamaktiviteiten plaatsvinden, die een meer toeristisch karakter zullen hebben.

MODELBOUW

1. Belgische treinmodellen in miniatuur :

door H. Van de Ven en R. Vissers

a. Inleiding :

Van verschillende modelbouwers kregen we regelmatig vragen aangaande de modellen van Belgische lokomotieven die op de markt zijn en ook welke modellen tot Belgische lokomotieven konden omgebouwd worden.

ER wordt getracht om in dit nummer en in de volgende edities een zo volledig mogelijke lijst te publiceren betreffende het verkrijgbare en om te bouwen Belgisch treinmateriaal in miniatuur.

noewel er getracht werd om deze lijst zo volledig mogelijk samen te stellen, kunnen er natuurlijk nog steeds modellen ontbreken of kunnen bepaalde gegevens niet volledig juist zijn. De auteurs nemen dus graag alle "fouten" ter kennis en zullen deze in een volgende uitgave van het blad verbeteren of aanvullen.

In het eerste deel van de opsomming, worden enkel de lokomotieven op schaal HO behandeld. De schalen N en Z, de rijtuigen en de goederenwagens zullen in een volgende editie volgen.

Aangaande de ombouw worden er summiere gegevens gepubliceerd over de moeilijkheidsgraad van deze ombouw : * ombouw waarbij geen speciaal gereedschap nodig is, ** : ombouw met gebruikmaking van soldeerbout en/of uitgebreider gereedschap, *** : ombouw slechts uit te voeren door gevorderden (bv. met behulp van draaibank).

In de latere uitgaven zal voor deze modellen een gedetailleerde ombouw-werkwijze gegeven worden.

- afkortingen :

KIT	: bouwdoos
RM	: ready made (gebouwd model uit metaal)
SM	: seriemodel
AC	: wisselspanning
DC	: gelijkspanning

NB : er werd geen rekening gehouden met modellen die slechts door één of andere winkel gemaakt of verkocht werden en die niet overal verkrijgbaar waren.

b. Stoomlokomotieven :

Type	Asindeling	Firma	Beschrijving
1	2C1	DJH	KIT witmetaal DC
10	2C1	DJH	KIT witmetaal DC

Type	Asindeling	Merk	Opmerkingen
12	2B1	DJH	beperkte oplage van ca. 100 stuks, gemonteerd door DJH zelf (niet als KIT verkrijgbaar)
15	2B1t	DJH	KIT , witmetaal , DC (ombouw ** uit type 16)
16	2B1t	DJH	KIT , witmetaal , DC
(23) ex- Nord-Belge	2Bt "Ravachol"	Keyser	KIT , witmetaal , DC
25	1E	Fleischmann (4178)	ombouw ** + herschildering - beide versies - met en zonder windleiplaten - mogelijk.
25.021 (ex BR 44)	1E	Jouef	RM , plastic , DC model uit productie genomen maar op sommige plaatsen nog verkrijgbaar.
25.021 (ex BR 44)	1E	Roco (4128 F)	ombouw ** + herschildering
26	1E	Liliput (5290)	RM , plastic , DC model uit productie genomen, nog normaal verkrijgbaar tot einde stock.
26	1E	kleinbahn (D 52)	ombouw ** + herschildering
27	1E	Piko (190/EM23)	RM , plastic , DC hernummering, model dat moeilijk te verkrijgen is.
29	1D	DJH	KIT , witmetaal , DC levering voorzien voor 3de kwartaal van 1983
39 (persching, in dienst tot 1924)	1D	Keyser	KIT , witmetaal , DC
41	C	DJH	KIT , witmetaal , DC
44	C	DJH	KIT , witmetaal , DC ombouw ** uit type 41
48	1D	DJH	KIT , witmetaal , DC
53	Dt	Intermodell	KIT , witmetaal , DC alle gegevens omtrent deze kit ontbreken, niet gemakkelijk verkrijgbaar, ** Intermodell bracht vroeger ook het type 10 als kit via Hünenbein uit.
(59) (type heeft in dergelijke vorm niet bestaan)	2C1	Märklin	RM , metaal+plastic , AC zogezegd beperkt oplage, doch nog altijd gemakkelijk verkrijgbaar aan normale prijzen.
61	2C	Roco (4125 A)	RM , plastic , DC ombouw ** + herschildering
64	2C	Liliput (L/40 104 90)	RM , plastic , DC + AC zonder windleiplaten
64	2C	Liliput (L/40 104 91)	RM , plastic , DC + AC met windleiplaten.

Type	Asindeling	Merk	Opmerkingen
67 (reed tussen 1945 en 1950)	101	Rivarossi	hernummering
72	D	DJH	KIT , witmetaal , DC levering voorzien voor eind juni
81	D	Piko (5/6315)	RM , plastic , DC soms niet, soms wel leverbaar
81	D	Liliput (D25/81 340)	RM , plastic , DC op basis van het Piko-model bouwde Liliput ca. 100 stuks om in een verbeterde uitvoering, bijna niet meer verkrijgbaar, kollektiewaarde
82	1D	Piko+Günther	ombouw ** , plastic , DC ombouwset voor de ombouw van een type 81 met voorste loopas
83	1E	Roco (4112 B)	hernummering , plastic , DC
90	E	DJH	KIT , witmetaal , DC model bijna uitverkocht
90	E	Roco (4117 D)	herschildering , plastic , DC levering voorzien voor eind 1983
93	1Ct	Liliput (L40/9190)	RM , plastic , DC zogezegde beperkte oplage, nog normaal verkrijgbaar, uiterst mooi model.
95 ex-Nord-Belge	1Ct	Märklin (3095)	RM + herschildering , metaal , AC
96	1Ct	Märklin (3095)	RM+ herschildering + ombouw* , metaal AC
97	1D1t	Roco + DJH (4122 C)	ombouw* , plastic , DC ombouwset voorradig op basis van Roco BR 93
98	Et	Fleischmann + DJH	ombouw* , plastic , DC ombouwset voorradig op basis van Fleischmann BR 94
99	Dt	Trix 532228	herschildering + ombouw , plastic , DC

Elektrische lokomotieven :

15	BB	Lima (208027)	RM , plastic , DC
16	BB	Märklin	RM , plastic , AC werd ook in beperkte oplage uitgebracht in HAMO DC
18	CC	Lima (208121)	RM , plastic , DC
20	CC	Bongé	alleen kast op bestelling
22	BB	Dacker	KIT , witmetaal , DC rijklare motordraaistellen

Type	Asindeling	Merk	Opmerkingen
23	BB	Dacker	KIT , witmetaal , DC rijklare motordraaistellen, de kit biedt de mogelijkheid om verschillende versies te maken
24	BB	Lima	RM , plastic , DC ombouw (herschikdering) uit type 125
25 (t125)	BB	Lima	RM , plastic , DC
27	BB	Bongé	alleen de kast , op bestelling
29	BB	Roco (4192 A)	RM , plastic , DC twee uitvoeringen (2911, 2912) beschik- baar, twee verdere uitvoeringen in plan- ning
<u>Elektrische stellingen :</u>			
00 (type '62)	1A A1 1A A1	Bongé	alleen de kast , op bestelling
03 (type AM 80)	B2 + 2B	Bongé	alleen de kast , op bestelling
08	22+BB+BB+22	Lima (149747)	RM , plastic , DC het 1ste klasse-deel (nu foutief) zou toch uitgebracht worden, levering eind 1983, begin 1984, dit als het projekt realiseerbaar is
<u>Diesellokomotieven :</u>			
51	CC	Bongé	alleen de kast , op bestelling
52	CC	Fleischmann	RM , plastic , DC (AC) twee versie te verkrijgen
54 (t 204)	CC	Fleischmann	RM , metaal , DC uitlopend model (einde reeks)
54	CC	Märklin	RM , metaal , AC
55	CC	Bongé	alleen kast , op bestelling
60 protot.	BB	Bongé	alleen kast , op bestelling .
60 serie	BB	Bongé	alleen kast , op bestelling
59	BB	Roco	RM , plastic DC (AC) twee versies (groene uitvoering einde reeks)
62	BB	Bongé	alleen de kast , op bestelling
65/75	BB	Bongé	alleen de kast , op bestelling
80	C	Märklin	RM , plastic , AC
80	C	Jouef	RM , plastic , DC (model uit produktie)
t 231	C	Märklin	RM+ombouw , plastic , AC (ombouw uit BR 236)
<u>Dieselstellen :</u>			
t 551	A1	Dacker	KIT , witmetaal , DC (AC) momenteel nog verkrijgbaar
t 551	A1	Bongé	alleen de kast , op bestelling

Type	Asindeling	Merk	Opmerkingen
46	1AA1	Bongé	alleen de kast , op bestelling
49	1AA1	Bongé	alleen de kast , op bestelling
<u>Motorwagens ES :</u>			
ES 300	A1	Dacker	KIT , witmetaal , DC (AC) uitbreiding door middel van ombouwset)

(wordt vervolgd)

AGENDA (juli - september)

	TTZ	alle zondagen van juli en augustus : - ritdagen met treinen om 13.15 , 13.45 , 15.15 , 17.15
06/07	TTZ	sporthal Zolder : 20.00 - vrije projectie : N.M.B.S.
17-19/07		institut provincial d'Enseignement secondaire, Rue Collard Trouillet 48 , Seraing - modeltreinweekend
03/08	TTZ	sporthal Zolder : 20.00 - vrije projectie : buitenland museumlijnen
<u>13 - 15 augustus :</u>		
	TTZ	<u>SPOORFESTIVAL TE ZOLDER-MIJN</u>
24/07-26/09	CFC	- Maison de la culture, Rue Neuve , Mons modelbouwtentoonstelling
28/08	CFC	- Grand Large , Mons miniaturtrein "live steam" 7 1/4 "
3,4,10,11/09		- Archimedesstraat 60, Oostende de lantaarn modelbouwtentoonstelling
07/09	TTZ	- sporthal Zolder : 20.00 N.M.B.S. : <u>diesellokomotieven en hun stel- plaatsen.</u>
<u>10,11/09</u>	<u>CFV3V</u>	- Mariembourg - Treignes <u>STOOMFESTIVAL VANAF 10.00</u>
30/09-10/10	TGT	Warande te Turnhout - tentoonstelling "Rail '83"

HISTORISCHE BLADZIJDE

-- Verbeteringen te noteren in de TTZ-aktueel 1.

De heer Huysman uit Brussel stuurde ons de volgende verbeteringen voor ons eerste nummer :

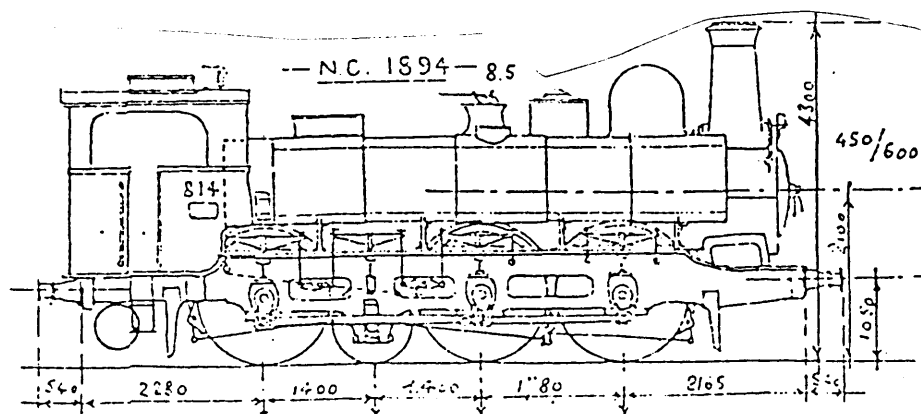
Type 1 (van 1864)

Er werden slechts 153 lokomotieven geleverd aan de EB, later werden nogmaals 5 lokomotieven van de Société Général d'Exploitation (SGE) overgenomen.

Type 2 bis (van 1882)

Er werd geen enkele lokomotief als 2bis geleverd, alle lokomotieven werden omgebouwd uit type 28 en later typen 2.

Het type 3 : (van 1874)



Voor het belangrijke omnibusverkeer op de lijn naar Luxembourg had de EB - na de overname van de GCL - dringend nood aan sterke, snelle tenderlokomotieven. Voor deze lokomotieven stond het type 2 model. Maar door het aanbrengen van de watertenders steeg het gewicht drastisch en overschreed de toegelaten aslast van 14 ton op deze lijn.

Hierdoor moest een loopas ingebouwd worden, en tegen de trents in werd deze tussen de 2de en 3de gekoppelde as aangebracht. In het totaal werden er 10 lokomotieven besteld bij de Compagnie Belge de construction de materiels de Chemins de fer.

Na enkele verbouwingen werden ze later vervangen door het type 15 en eindigden hun loopbaan op de lijnen van Henegouwen.

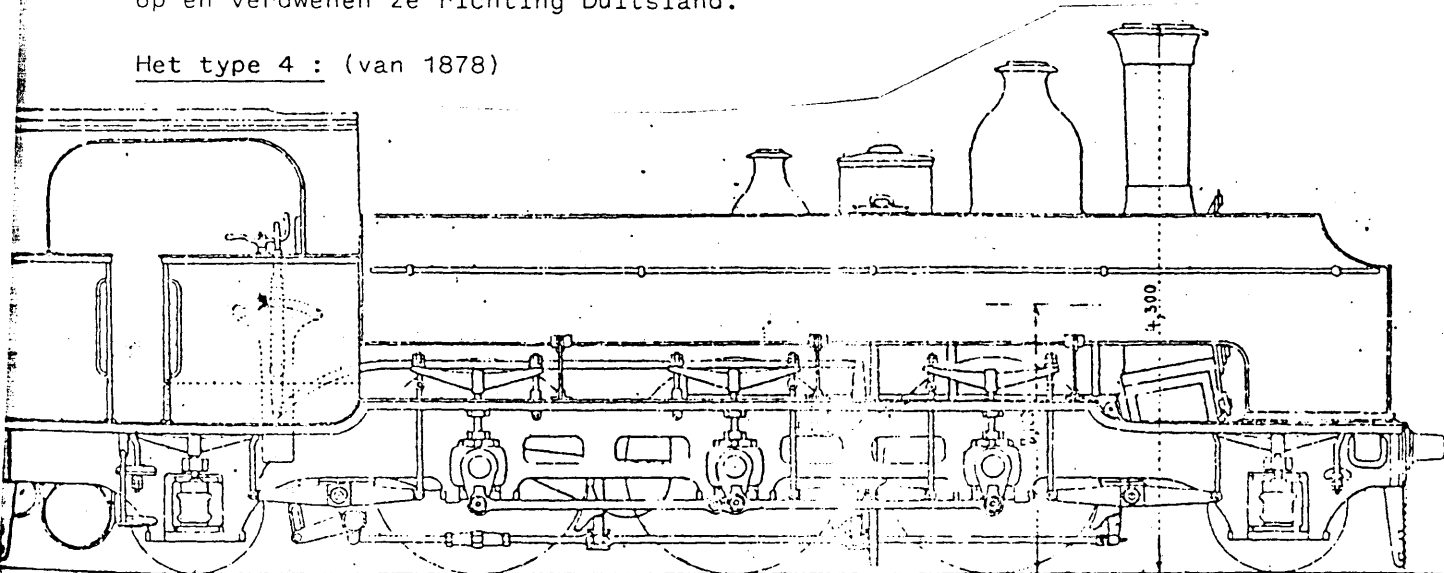
Asindeling :	B1A	Roosterlengte :	2625 mm
Nummering :	niet opeenvolgend	Roosterbreedte :	1055 mm
Diameter cilinders :	450 mm	Roosteroppervlakte :	2,767 m ²
Zuigerslag :	600 mm	Inhoud ketel :	5,58 m ³
Doormeter loopwielen :	1060 mm	Keteldruk :	8,5 - 9,5 bar
Doormeter drijfwielen :	1700 mm	Massa (leeg)	39,99 ton
Radstand :	2580 mm	Massa (rijvaardig)	47,99 ton
Keteldoormeter :	1300 mm	Aslast : 1ste as :	13,15 ton
Aantal kleine vlampijpen	226	2 de as :	13,93 ton
Diameter kleine vlampijpen	40/45 mm	3 de as :	7,68 ton
Lengte vlampijpen :	3510 mm	4 de as :	13,23 ton
Verwarmingsopp. pijpen :	98,46 m ²	Lengte :	10015 mm
Verwarmingsopp. haard :	10,92 m ²	Hoogte :	4300 mm
Totaal verwarmingsopp.	109,38 m ²	Voorraad kolen	2000 kg
		Voorraad water :	8000 l

Het type 3 : (1941)

SNCF-lokomotieven.

Na een eerste Franse lokomotieven die in december 1941 naar ons land kwamen, volgden in de loop van maart 1942 nog verdere machines. Hieronder bevonden zich ook 25 tenderlokomotieven reeks 141 TB Sud-Ouest. Deze machines werden als typen 3 aangeduid en reden tijdens de oorlogsperiode treinen vanuit Schaarbeek, Tienen, Liège, Visé en Pepinster. Korte tijd later eiste de bezetter deze lokomotieven op en verdwenen ze richting Duitsland.

Het type 4 : (van 1878)



Voortbouwend op de ervaringen met het type 3, werd een verdere versie ontworpen, waarbij in 1878 een eerste prototype gebouwd werd. Het was een driemaal gekoppelde lokomotief met dezelfde ketel als de typen 2 en 3, doch zowel vooraan als achteraan voorzien van een loopas.

Na voldoende testritten, werden er 91 lokomotieven besteld bij Tubize, Haine-St-Pierre, Carels en Cockerill. Al deze lokomotieven voor verschillende diensten ingezet : eerst in Henegouwen, later uitzwermend over het ganse net.

Hun loopbaan duurde nog verder tot na de eerste wereldoorlog en de laatste machines werden tussen 1928 en 1932 te Aalst en Kortrijk buiten dienst gesteld.

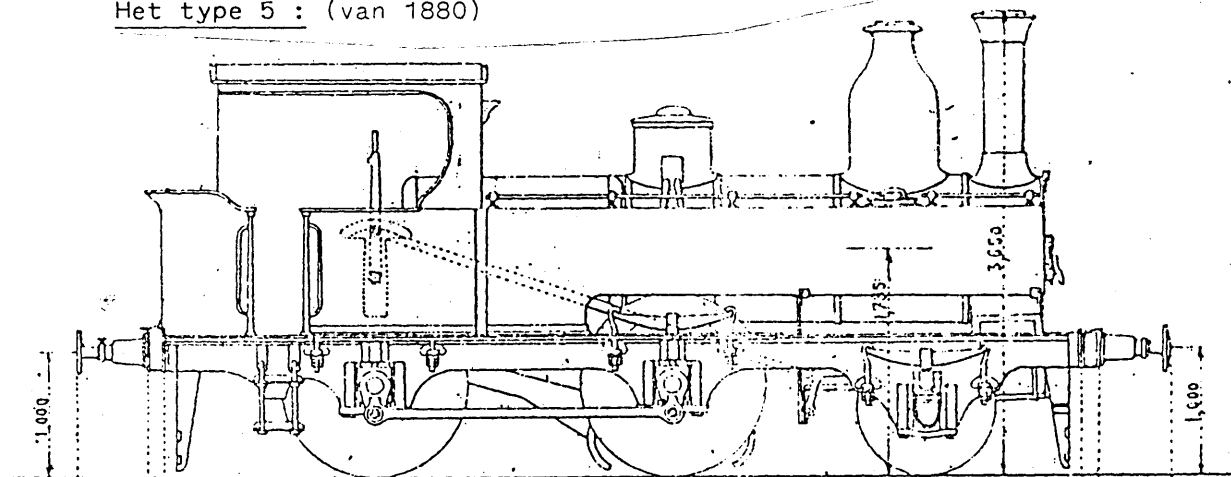
Asindeling :	1'C1'	Roosterlengte :	2625 mm
Nummering :	niet opeenvolgend	Roosterbreedte :	1055 mm
Diameter cilinders :	450 mm	Roosteroppervlakte :	2,767 m ²
Zuigerslag :	600 mm	Inhoud ketel :	5,58 m ³
Doormeter loopwielen :	1060 mm	Keteldruk :	8,5 - 9,5 bar
Doormeter drijfwielen :	1700 mm	Massa (leeg)	46,00 ton
Radstand :	8400 mm	Massa (rijvaardig)	58,95 ton
Keteldoormeter :	1300 mm	Aslast : 1ste as :	10,55 ton
Aantal kleine vlampijpen :	226	2 de as :	12,30 ton
Diameter vlampijpen	40/45 mm	3 de as :	13,30 ton
Lengte vlampijpen :	3510 mm	4 de as :	12,20 ton
Verwarmingsopp. pijpen :	98,46 m ²	5 de as :	10,60 ton
Verwarmingsopp. haard :	10,92 m ²	Lengte :	12030 mm
Totaal verwarmingsopp. :	109,38 m ²	Hoogte :	4300 mm
		Voorraad aan kolen :	3000 kg
		Voorraad aan water :	10000 kg

Het type 4 : (1941)

SNCF-lokomotieven

In december 1941 kwamen ook 15 lokomotieven reeks 140G sud-est naar België. Deze machines had ons land al gekend, daar een aantal juist na de eerste wereldoorlog het type 39 "Persching" vormden.

Deze 15 lokomotieven deden vooral dienst in het Vlaamse gedeelte van ons land en keerden al voor de bevrijding naar Frankrijk terug.

Het type 5 : (van 1880)

Naast de vorige lokomotieven voor lijnen met een uitgebreid omnibusverkeer, hadden de typische sekundaire lijnen een lichte tenderlokomotief nodig, waarvan de asdruk niet boven de 11 ton uitkwam. Dit type werd door St-Léonard ontworpen en gebouwd, terwijl ook de firma's Cie Belge (Evrard) en Hanrez bij de bouw betrokken werden. In het totaal werden er 37 machines gebouwd.

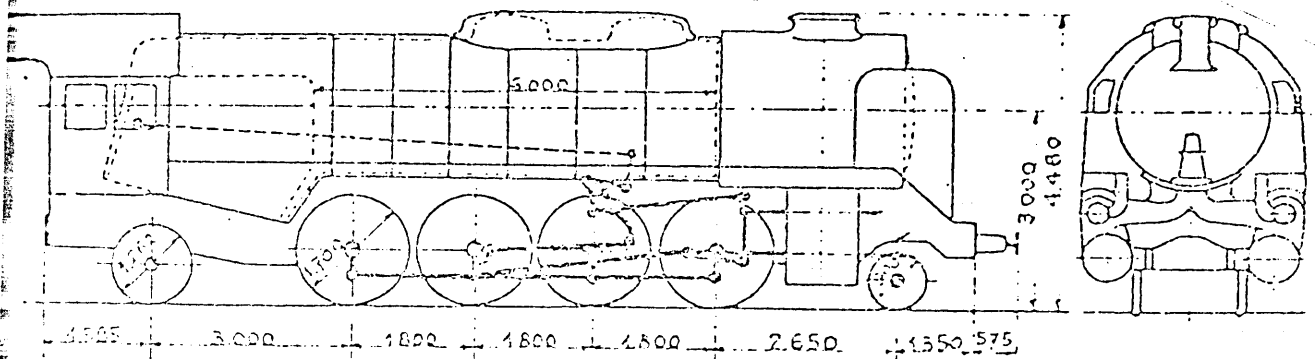
Asindeling :	1'B	Roosterlengte :	1355 mm
Nummering ;	niet opeenvolgend	Roosterbreedte :	1070 mm
Diameter cilinders :	350 mm	Roosteroppervlakte :	1,45 m ²
zuigerslag :	460 mm	Inhoud ketel :	2,827 m ³
Doormeter loopwielen :	1060 mm	keteldruk :	8,5 bar
Doormeter drijfwielen :	1450 mm	massa (leeg) :	24700 kg
Radstand :	8420 mm	Massa (rijvaardig) :	31660 kg
Keteldoormeter :	1078 mm	Aslast : 1ste as :	9520 kg
Aantal kleine vlampijpen :	145	2 de as :	11310 kg
Diameter vlampijpen :	40/45 mm	3 de as :	10830 kg
Lengte vlampijpen :	2750 mm	Lengte :	8420 mm

Verwarmingsoppervl. pijpen :	52,46 m ²	Hoogte :	3650 mm
Verwarmingsoppervl. haard :	6,21 m ²	Voorraad aan kolen :	3000 kg
Totaal verwarmingsopp. :	58,67 m ²	voorraad aan water :	10000 kg

Het type 5 : (1930)

Om het type 10 op de verbinding naar Luxemburg te vervangen vatte de N.M.B.S. het plan op om twee prototypereeksen te ontwikkelen. Een hiervan - het type 5 - werd in 1930 door Tubize in 4 exemplaren gebouwd en werden vooreerst te Jemelle gestationeerd. Na verschillende proeven, bleken deze machines toch niet volledig aan de verwachtingen te beantwoorden en verdwenen ze vooral in ondergeschikte diensten, dit zonder hun oudere zusters van het type 10 werkelijk te kunnen bedreigen.

In de beginjaren '50 werden ze buiten dienst gesteld.



Asindeling	101	Roosterlengte :	2500 mm
Nummering :	5501-5504	Roosterbreedte :	2200 mm
	500-503 - 5.001-5.004	Roosteroppervlakte :	5,5 m ²
Diameter cilinders :	720 mm	Inhoud ketel :	9,735 m ³
Zuigerslag :	720 mm	Keteldruk :	14 bar
Doormeter loopwielen :(voor)	900 mm	Massa (leeg) :	118100 kg
Doormeter drijfwielen	1700 mm	Massa (rijvaardig) :	130500 kg
Doormeter loopwielen achter	1262 mm	Aslast : 1ste as :	17300 kg
Radstand :	11050 mm	2 de as :	22600 kg
Keteldoormeter :		3 de as :	22600 kg
Aantal kl. vlampijpen :	170	4 de as :	22800 kg
Diameter vlampijpen	40/45 mm	5 de as :	22800 kg
Aantal gr. vlampijpen :	43	6 de as :	22400 kg
Diameter gr. vlampijpen :	128/137 mm	Lengte :	14540 mm
Lengte vlampijpen :	6000 mm	Hoogte :	4480 mm
Verwarmingsopp. pijpen :	263,86 m ²		
Verwarmingsopp. haard :	19,89 m ²		
Totaal verwarmingsopp.	286,05 m ²		
Oververhittingsoppervl.	112,52 m ²		

Al vaker werd de vraag gesteld om een lijst van de telegrafische afkortingen, in gebruik bij de N.M.B.S.

De volgende lijst geeft een overzicht van de nu nog bestaande afkortingen. Deze worden zowel gebruikt op sommige (rangeer)lokomotieven en vooral op de administratieve documenten (bv. beurtregelingen,...) van de NMBS.

ANS	Ans	FGU	Buizingen	FNN	Ninove	FVB	Beervelde
As	As	FGZH	Gent-Zeehaven	FNND	Antwerpen-noord	FVE	Vichte
ATH	Ath	FH	Halle	FNO	Trois-ponts	FVG	Waregem
FAD	Schoonaarde	FHA	Haaltert	FNR	Namur	FVI	Vielsalm
FAI	Hauchies	FHE	Haren-noord	FNT	Antoing	FKV	Vertrijk
FAK	Alken	FHI	Heist	FNU	Nieuwkerken	FVL	Auvelais
FAN	Ename	FHK	Hansbeke	FNVT	Nivelles	FVR	Wareme
FAO	Aiseau	FHL	Harelbeke	FNY	Hennuyères	FVS	Visé
FAT	Haacht	FHS	Hasselt	FNZD	Antwerpen-Zuid	FVST	Verviers-Est
FAZ	Anzegem	FHT	Herentals	FNZG	Antwerpen-Schijnp.	FVT	Wetteren
FAZ	CW Salzinnes)	FHZ	Herzele	FO	Vorst-zuid	FVU	Veurne
FBC	Braine-le-Comte	FI	Ieper	FOA	Oostakker	FVV	Vilvoorde
FBCL	Brussel-centraal	FID	Idegem	FOB	Boortmeerbeek	FVY	Gouvy
FBD	Braine-l'Alleud	FIE	Bilzen	FOE	Hobeken-Polder	FW	Watermaal
FBG	Brugellette	FID	Diksmuide	FOI	Komen	FWA	St-Katelijne-Waver
FBK	Blankenberge	FIU	Erbiseul	FOL	Lillois	FWB	Willebroek
FBKI	Brussel-klein-eiland	FIZ	Muizen	FOST	Vorst-Oost	FWE	Weerde
FBMZ	Brussel-zuid	FJE	Nijlen	FOVR	Vorst-rijtuigen	FWG	Wijgmaal
FBN	Brussel-noord	FJM	Jemeappes	FPG	Leupegem	FWI	Neerwinden
FBOW	Brussel-west	FJS	Jemeppe-s-Sambre	FPH	Eppegem	FWM	Wevelgem
FBR	Beveren	FJT	Jette	FPL	Péruwelz	FWO	Wondelgem
FBSC	Basécles-carr.	FJR	Jurbise	FPO	Oostkamp	FWT	Waterloo
FBSG	St-Agatha-Berchem	FKG	Genk	FPP	Poperinge	FWU	Lauwe
BY	Bassilly	FKI	Kontich	FPR	Liège-Haut-Pré	FXA	Acren
FBX	Bressoux	FKK	Knokke	FPS	Pepinster	FXH	Flexhe-l-h-Clocher
FCB	Schellebelle	FKL	Laken	FPT	De Pinte	FXS	Herseaux
CH	Chênée	FKLO	Eeklo	FQ	Quiévrain	FYB	Bouvigny
FCL	Châtelineau-Chât.	FKO	Okegem	FQN	Quenast	FYE	Beyne
CR	Charleroi-sud	FKP	Kapelle-o-d-Bos	FQR	Quaregnon-Wasmuel	FYP	Masnuy-St-Pierre
FCRO	Charleroi-ouest	FKR	Merelbeke	FR	Brugge	FZ	Zele
FCS	Ecaussines-Carr.	FKS	Essene-Lombeek	FRB	Ruisbroek	FZA	Zaventem
FCV	Berchem	FKTH	Kalmhout	FRC	Le Campinaire	FZB	Zandbergen
FCX	Micheroux	FKV	Viane-Moerbeke	FRD	St-Maria-Lierde	FZE	Ezemaal
FD	Deinze	FKW	Opwijk	FRE	Herne	FZG	Zingen
FDD	Denderleeuw	FL	Liège-Guillemins	FRL	Roeselare	FZL	Londerzeel
PDF	Duffel	FLB	Leembeek	FRMB	Ercmbodegem	FZT	Zottegem
FDG	Diegem	FLC	Lichtervelde	FRMT	Brugge-Zeehaven	FZU	Zulte
FDK	De Panne	FLD	Landen	FRN	Ronse	FZW	Zwevegem
FDN	Oudenaarde	FLE	Lede	FRP	Puurs	FZY	Mazy
FDO	Drongen	FLF	Floreffe	FRST	Aarschot	FZZ	Zelzate
FDP	Dampreny	FLGP	Liège-Palais	FRT	Torhout	GBA	Balen-Wezel
FDR	Dendermonde	FLK	Lokeren	FRU	Burst	GBL	Berlaar
FDT	Diest	FLM	Landegem	FRX	Roux	GBW	Walen-werkplaats
FEG	Grembergen	FLN	Lessen	FRZ	Trooz	GCR	Charleroi-sud-quai
FEI	Eine	FLO	Antwerpen-LO	FSB	Boussu	GDL	Dolhain
FEK	Lebbeke	FLR	Lier	FSD	Oostende	GDN	Eisden
FELS	Ertvelde	FLS	Aalst	FSDM	Oostende-zeehaven	GF	Florennes-Central
FEO	Ronet	FLT	Aalter	FSG	Soignies	GHE	Heverlee
FEQ	Clabecq	FLU	Luttre	FSK	Scheldewindeke	GHK	Heike
FES	Essen	FLV	Leuven	FSMB	St-Martens-Bodegem	GHO	Heist-o-d-Berg
FET	Herent	FLVK	Leuven-kom	FSN	St-Niklaas	GJ	Jamioulx
FFC	Farciennes	FLY	La Croyère	FSR	Schaarbeek	GLG	Ligny-Carr.
FFL	Fontaine-l'Evécq.	FLZ	Leuze	FSS	Spa	GLI	La Louvière-GI
FFR	Frasnes-l-Buissonal	FM	Mechelen	FST	St-Truiden	GLK	Lanaken
FFU	Flénu	FMB	Boom	FST	St-Truiden	GLM	Limal
FFV	Neufvilles	FMC	Moeskroen	FSU	Baulers	GLR	La Roche
FFW	Flawinne	FME	Menen	FTB	Korteberg	GMN	Montzen
FGA	Gavere	FMHT	Merchtem	FTE	Ukkel	GMO	Mortsel
FGB	Jabbeke	FMI	Marcinelle	FTG	Tongeren	GMOG	Mortsel-Oude-God
FDG	Gent-stapelplaats	FMK	Moerbeke	FTI	Bierset-Awans	GMR	Marchienne-la Prov.
FGDM	Gent-Dampoort	FML	Melle	FTIK	Etikhove	GNS	Antwerpen-oost
FGED	Balegem-dorp	FMN	Manage	FTK	Kortemark	GOL	Olen
FGH	St-Ghislain	FMR	Marchienne-au-Pont	FTM	Tamines	GON	Olne
FGL	Gosselies	FMRS	Marchienne-Est	FTN	Ternat	GPL	Philippeville
FGM	Galmaarden	FMS	Mons	FTNN	Tienen	GRT	Roctiau (Couillet)
FGN	Buggenhout	FMT	Moustier	FTQ	Le Touquet	GSJ	Schaarbeek-Josaphat
FGND	Gent-noord	FMU	Remicourt	FTR	Turnhout	GSU	Schulen
FGO	St-Genesius-Rode	FMY	Montignies	FTS	Temse	GSW	St-Joris-Weert
FGP	Gouy-lez-Piéton	FN	Antwerpen-centraal	FTT	Tielt	GT	Haine-St-Pierre
FGRA	Geraardsbergen	FNDM	Antwerpen-dam	FTU	Thulin	GTI	Tilly
FGRB	Gent-Rabot	FNDS	Antwerpen-Dok &St	FTY	Tournai	GTT	Testelt
FGS	Ghislengies	FNF	Franière	FTX	Theux	GV	Verviers-Central
FGSP	Gent-St-Pieters	FNG	Edingen	FTZ	Tubize	GVO	Verviers-Ouest
FGST	Gent-oost	FNKL	Antwerpen-kiel	FUG	Gentbrugge		
		FNM	Ingelmunster	FUH	Heule		
				FUS	Ukkel-Stal		

GVX	Voroux	LLE	Villers-la-Ville	MAE	Anhée	MRV	Rivage
GWI	Winterslag	LLS	La Sambre	MAI	Aisémont	MRX	Rixensart
GWK	Welkenraedt	LLT	Blaton	MAP	Appelterre	MS	Sterpenich
GWT	Waterschei	LMG	Mariembourg	MAS	Assesse	MSG	Signeux
GWV	Wavre	LMH	Marbehan	MBF	St-Vincent-B-F	MSM	Virton
GZC	Zichem	LKM	Maaseik	MBG	Beauraing	MTB	Etterbeek
		LML	Mol	MBL	Blamont	MTF	Tilff
LAS	Asse	LMM	Momignies	MBM	Bomal	MUA	Houthalen
LBC	Bascoup	LMZ	Morlanwelz	MBR	Bosvoorde	MVO	Vonèche
LBG	Leopoldsburg	LNC	Monceau	MBX	Bertrix	MW	Widumont
LBH	Binche	LNCU	Monceau-usines	MC	Chastre	MWL	Aywaille
LBM	Beernem	LNE	Balen-nete	MCH	Marce-en-Famenne	MWR	Warnant
LBQ	Bracquegnies	LNG	Neufchâteau	MCO	Corswarem	MZD	Zolder
LBV	Barveau	LNI	Niel	MCP	Comblain-au-pont		
LBX	Brussel-TT	LNK	Mechelen-Nekkerspoel	MCT	Comblain-la-Tour	NA	Ampsin
LBZ	Berzée	LNO	Louvain-la-Neuve	MD	St-Denis-Bouvresse	ND	Dave-nord
LC	Ciny	LNP	Neerpelt	MDL	Groenendaal	NDN	Andenne-Seilles
LCC	Courcelles-centre	LNS	Carnières	MEE	Ede	NDT	Dinant
LCCM	Courcelles-motte	LNV	Nivelles-nord	MFL	Forenville	NFG	Flémalle-Grande
LCL	Couillet-montignies	LOB	Bornem	MFR	Forrières	NG	Engis
LCN	Court-St-Etienne	LOL	Lommel	MG	Gedinne	NGD	Godinne
LCS	Cuesmes	LOT	lot	MGA	Groot-Bijgaarden	NH	Hermalle-s-Huy
LDK	Deerlijk	LPS	Paturages	MGD	Graide	NJ	Jambes-nord
LDR	Baasrode-Noord	LPT	Piéton	MGN	Gendron-Celles	NK	Kinkempois
LDS	Lodelinsart	LQ	Erquelines	MGP	Grupont	NLB	La Buissière
LDV	Dour	LQV	Quèvy	MGR	Angleur	NLS	Lobbes
LFC	Forchies	LRB	Libramont	MGV	Genval	NLT	Lustin
LFH	Flémalle-Haute	LRD	Ardoie-Koolskamp	MH	Athus	NM	Amay
LFLZ	Feluy-Zoning	LRG	Obourg	MHB	Habay	NMD	Marche-les-Dames
LFR	Fleurus	LRS	Fraternies	MHO	Hove	NMH	Namèche
LG	Geel	LS	Bastogne	MHT	Hatrival	NS	Sclaigneaux
LGB	Gembloux	LSD	Sleidinge	MHV	Haversin	NSR	Seraing
LGBG	Langerbrugge	LSL	Liers	MHY	Houyet-Ardenne	NSS	Solre-s-Sambre
LGP	Genappe	LSN	Esneux	MHZ	Halanzy	NTH	Thuin
LHA	Heer-Agimont	LSW	Sinaai-Waas	MI	Beringen-mijn	NTL	Tilleur
LHC	Hyon-Ciply	LT	Ottignies	MID	Heide	NV	Yvoir
LHD	Houdeng-Gougnies	LTD	Tessenderlo	MIM	Bissegem	NVL	Val-St-Lambert
LHG	Harmignies	LTT	Tertre	MKM	Stockem	NZ	Marchienne-zone
LHL	Molleem	LTZ	Trazegnies	ML	Terhulpen		
LHM	Hamoir	LUR	Rocourt	MLM	Lamorteau	REP	Eupen
LHP	Haine-St-Piere	LVL	Leval	MLR	Melreux-Hotton	RER	Raeren
LHR	Havrê-ville	LVR	La Louvière	MLV	Lavaux	RMB	Büllingen
LHS	Herstal	LWC	Walcourt	MLZ	Lonzée	RMJ	Monschau
LHT	Hastière	LWK	Wervik	MM	Mont-St-Guibert	RML	Lammersdorf
LHY	Statte	LWM	Wijchmaal	MMA	Mont-s-Marchienne	RMO	Losheimergraben
LIM	Grimde	LWT	Waarschoot	MML	Marloie	RMQ	Kalterherberg
LJ	Jemelle	LX	Brussel-LW	MNK	Munkzwalm	RMS	Sourbrodt
LJF	Jemeppe-Froidmont	LY	Huy	MNN	Naninne	RMT	Rötgen
LK	Kortrijk	LZD	Zwijndrecht	MNS	Anseremme	RMV	St-Vith
LKD	Liedekerke-Teralf.	LZE	Zeebrugge	MPL	Paliseul	RMW	Waismes
LKM	Hemiksem	LZG	Izegem	MPO	Pondrome	RMX	Konzen
LKN	Linkebeek	LZM	Zedelgem	MPS	Poulseur	RMY	Malmédy
LKP	Kapellen	LZR	Zeebrugge-lokaal	MPX	Poix-St-Hubert	RMZ	Weywertz
LKR	Ekeren			MRN	Rhisnes		
LL	Arlon	MAB	Aubange	MRR	Courrière		

Voor de TTZ zijn er de volgende telegrafische afkortingen :

MZDM	Zolder-mijn
MHD	Helzold
MGB	Genebos

Verder worden nog tal van verdere afkortingen gebruikt, de meest interessante zijn deze die soorten lokomotieven en de treinen aanduiden. Een korte samenvatting hiervan vind je onderstaand :

lokomotieven :

HL	: stoomlokomotief (of lokomotief in het algemeen)
HLE	: elektrische lokomotief
HLD	: diesellokomotief (meer bepaald lijndiesellok)
	- HLDE : diesel-elektrische lokomotief
	- HLDH : diesel-hydraulische lokomotief
HLDR	: rangeerdiesellokomotief
AM	: elektrisch treinstel
AR	: dieseltreinstel (in reisgids aangeduid als M, II, TA)

treinen :

E + nr : trein gesleept door elektrische lokomotief

M + nr : trein bediend door motorwagen met eerste en tweede klas (vooral reeks 40)
 TT + nr : trein bediend door motorwagen met enkel tweede klas (reeks 43-45)
 TA + nr : trein bediend door lichte motorwagen (reeksen 46 en 49)
 Z + nr : trein gesleept door diesellokomotief

lege ritten :

LE - LZ : elektrische / diesellokomotief voor trein nr ...
 EL - ZL : elektrische / diesellokomotief van trein nr ...
 LLE - LLZ : lichterlokomotief (elektr, diesel) voor trein nr ... (vroeger ALL...)
 ELL - ZLL : lichterlokomotief (elektr, diesel) van trein nr ...
 RE - RZ : (leeg) treinstel voor trein nr ... (elektr, diesel)
 ER - ZR : (leeg) treinstel afkomstig van trein nr ... (elektr, diesel)
 ME - MZ : elektrische / dieselmotorstellen voor trein nr ...
 EM - ZM : elektrische / dieselmotorstellen afkomstig van trein nr ...

ritdagen :

- de ritdagen worden aangeduid van 1-7 (maandag tot zondag)

R 1 ... 7 : rijdt op

R246 : rijdt op dinsdag, donderdag en zaterdag

N 1 ... 7 : rijdt niet op

F 1 ... 7 : van (facultatief) ingelegd worden op ...

F 1 R : (vb) rijdt facultatief op maandag, wel op andere dagen

N 1 F : (vb) rijdt niet op maandag, facultatief op andere dagen.

opm. 7 = zon- en feestdagen.

(voor overige gegevens i.v.m. de ritdagen : zie ook reisgids).

-- Een verdere vraag handelde over de aanleg, de stopplaatsen en de buiten dienst stelling van de verbinding St-Truiden - Tongeren.

Toen deze lijn ter sprake kwam in de loop van 1870, waren de meeste Limburgse spoorlijnen al aangelegd. Voor de aanleg van deze verbinding kwamen twee projekten ter sprake : eerst een verbinding Halle - Landen - Borgloon - Tongeren - Maastricht en als tweede Tienen - St-Truiden - Borgloon - Tongeren - Visé (via de Jekervallei).

Men opteerde voor de tweede mogelijkheid, daar men hier - naast de nijverheden rond St-Truiden en Borgloon (fruitnijverheid) en de markten van St-Truiden, Borgloon en St-Truiden - ook de nijverheden in de Jekervallei (mergelgroeven, strohoedenfabrieken) hierin betrokken werden. Het enige bezwaar tegen deze spoorlijn werd geopperd door de Belgische Staatsspoorwegen, daar deze lijn te kort bij de eigen lijn Brussel-Liège lag.

Ondanks dit bezwaar werd het werk in januari 1875 aanbesteed en het eerste deel - (Tienen)-Neerlinter-St-Truiden - werd op 27 mei 1878 in bedrijf genomen.

Het baanvak St-Truiden - Tongeren stuitte op onvoorziene moeilijkheden en een uitzonderlijk strenge winter 1878/79, zodat het pas op 10 september 1879 in bedrijf kwam.

De lijn heeft nooit echt doorgaand verkeer gekend en werd vooral door lokale treinen bereden. Als illustratie van het verkeer (zowel reizigers als goederen) wordt op de volgende bladzijde gegeven aan de hand van een uittreksel uit het boek van de treindienst van 03/10/37.

de en op 29 september 1957 werd de lijn volledig verbust.

Op die datum ging ook het baanvak Borgloon-Tongeren volledig dicht, St-Truiden - Borgloon werd nog open gehouden voor het schaarse goederenverkeer. Dit werd verzekerd vanuit St-Truiden, eerst met een lokomotief type 81, later met een type 29 van Hasselt. Doch ook dit verkeer daalde gestaag en in 1966 viel dit verkeer volledig weg. In 1968 werd ook het baanvak Ordingen - Borgloon buiten dienst gesteld en in 1971-72 werd de lijn tussen Ordingen en Tongeren opgebroken.

De toestand nu is als volgt :

- Tongeren (uitrit St-Truiden) : een 400 m spoor wordt nog gebruikt als rangeerspoor. Hierop bevindt zich nog een bakstenen boogbrug.
- Station Piringen : onbewoond en volledig in verval
- Station Jesseren : gebruikt als herberg, de oude, kleine goederenloods wordt gebruikt als opslagplaats door een handelaar. In de buurt nog een bakstenen boogbrug (weg op Gors-Opleeuw)
- Kerniel : geen spoor meer van de stopplaats, een brug leidt naar het klooster "Marienlof"
- Borgloon : het station werd enkele jaren geleden met de grond gelijk gemaakt, het terrein wordt gebruikt door een handelaar in bouwmaterialen
- Hoepertingen : het station wordt gebruikt als woonhuis, de goederenloods is nog aanwezig.
- Ordingen : het station viel enkele jaren geleden ten offer aan wegeniswerken.
- Baanvak St-Truiden - Melveren :

dit wordt nog gebruikt als verbinding naar het industrieterrein van St-Truiden en meer bepaald voor de Monroe. De bediening gebeurt in de voormiddag vanuit St-Truiden (R135) door een lokomotief reeks 60 van Hasselt.

De lijn kruist gelijkgronds de weg St-Truiden - Hasselt en hier staat nog een baanwachterhuisje.

=====