



Vereniging zonder winstoogmerk.

AKTUEEL

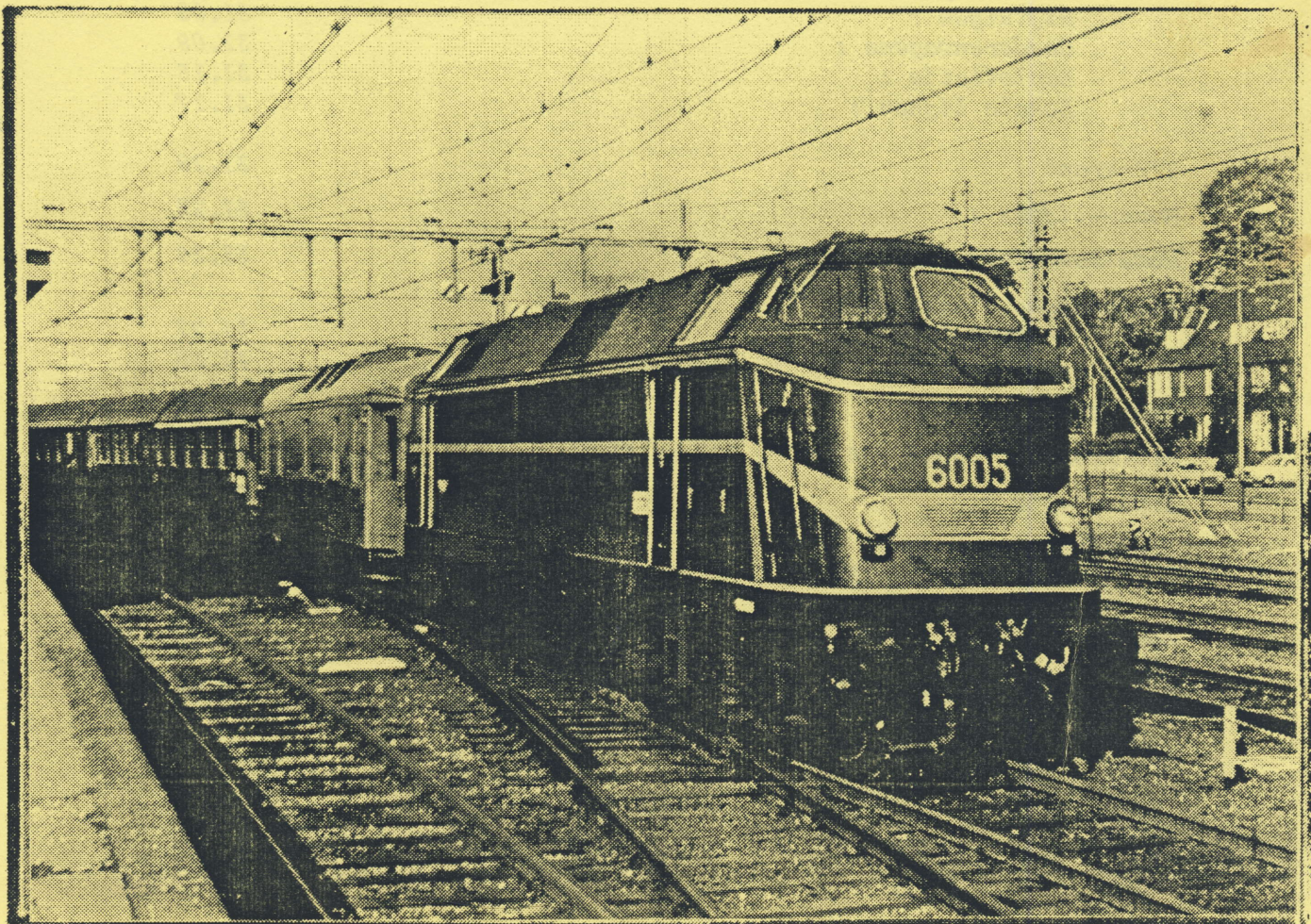
TWEEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT

Maart - April

Jaargang : 6

Nummer : 31

Lidgeld : 500 BF - Los Nummer : 120 BF



Wordt gratis verdeeld onder alle TTZ-Leden

Lidmaatschapsbijdrage : 500 BF/jaar
 Los nummer 120 BF

Redactie :

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

Medewerking :

E. Castermans, R. Huysman, P. Dejonckere, N. Suys, JP. Schenkel,
 D. Moens

Met dank aan alle NMBS-diensten

Hoofdredactie :

J. Casier, Radiostraat 19, 3700 Tongeren

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

Dit nummer werd afgesloten op 20 februari en verschijnt begin januari, het volgende nummer wordt op 20 april en verschijnt begin mei.

Inhoud :

<i>N.M.B.S. Aktueel</i>	31.03
<i>Museumexploitatie :</i>	31.08
<i>Rijtuigen :</i>	31.08
<i>Goederenwagens :</i>	31.09
<i>Exploitatie :</i>	31.16
<i>Lokale lijnen :</i>	31.17
<i>TTZ-krant :</i>	31.19
<i>Museumlijnen :</i>	31.22
<i>Modelbouw (Nirnberger Messe) :</i>	31.24
<i>Historische bladzijde :</i>	
- <i>Type 12 :</i>	31.27
- <i>Nummerlijsten :</i>	31.30
<i>Stations :</i>	31.32
<i>Motorwagens (typen 606, 607, 608 en 610)</i>	31.37
<i>Exploitatie :</i>	31.40
<i>Stelplaatsen en inzet :</i>	
<i>Herbestal 1950</i>	31.44
<i>Agenda :</i>	31.46
<i>Opschriften op EB-lokomotieven :</i>	31.48

[N.M.B.S. - AKTUEEL]

1. STATISTIEK :

a. Leveringen :

2151	20/10/1987	06/11/1987	30/11/1987	Bn nivelles- Merelbekr
2152	26/11/1987	02/12/1987	26/12/1987	Bn nivelles - Merelbeke
2153	04/12/1987	18/12/1987	04/01/1988	Bn nivelles - Merelbeke
2154	22/12/1987	28/12/1987	22/01/1988	Bn nivelles - Merelbeke
2155	30/12/1987	06/01/1988		Bn nivelles - Merelbeke
2156	19/01/1988	25/01/1988		Bn nivelles - Merelbeke
2157	02/02/1988	08/02/1988		Bn nivelles - Merelbeke

b. Stelplaatswijzigingen :

086	Kinkempois	Ronet	04/01/1988
701	Schaarbeek	Kinkempois	04/01/1988
702	Schaarbeek	Kinkempois	04/01/1988
703	Schaarbeek	Kinkempois	04/01/1988
704	Schaarbeek	Kinkempois	04/01/1988
6252	St-Ghislain	Hasselt	15/01/1988
6320	Basselt	St-Ghislain	15/01/1988
7350	Kinkempois	Merelbeke	15/01/1988
7351	Kinkempois	Merelbeke	15/01/1988
7352	Kinkempois	Merelbeke	15/01/1988
7353	Kinkempois	Merelbeke	15/01/1988
7354	Hasselt	Merelbeke	15/01/1988
7355	Kinkempois	Merelbeke	15/01/1988
7356	Hasselt	Merelbeke	15/01/1988
7364	Kinkempois	Merelbeke	15/01/1988
7372	Kinkempois	Merelbeke	15/01/1988
8002 - 8018 - 8020 - 8031 - 8032 - 8033 - 8034 - 8035 - 8037 - 8040 - 8045 - 8048			
8053 - 8064			
	Merelbeke	Schaarbeek	15/01/1988
8431	Kortrijk	Oostende	15/01/1988
8436	Oostende	Kortrijk	15/01/1988
8438	Oostende	Kortrijk	15/01/1988
8441	Kortrijk	Oostende	15/01/1988
9123	Stockem	Merelbeke	15/01/1988
9132	St-Ghislain	Merelbeke	15/01/1988

c. Hernummeringen :

Dedrie hernummeringen van stellen '54 in poststellen gaan in op 31/12/1987

d. Schrapingen :

		PV	datum PV	uit geschriften	
901	Schaarbeek	FM 87-02	24/08/87	01/11/1987	
902	Schaarbeek	FM 87-02	24/08/87	01/11/1987	
4602	Ath	FM 87-03	23/11/87	31/12/87	
4604	Ath	FM 87-03	23/11/87	31/12/1987	
4606	Ath	FM 87-03	23/11/87	31/12/1987	
4607	Ath	FM 87-03	23/11/87	31/12/1987	
4611	Ath	FM 87-03	23/11/87	31/12/1987	
4615	Ath	FM 87-03	23/11/87	31/12/1987	
5901	Antwerpen	FAZ 214	07/12/87	31/12/1987	
5902	Antwerpen	FAZ 215	07/12/87	31/12/1987	
5907	Antwerpen	FAZ 216	07/12/87	31/12/1987	-- museum
5913	Antwerpen	FAZ 217	07/12/87	31/12/1987	
5914	Antwerpen	FAZ 218	07/12/87	31/12/1987	
5917	Antwerpen	FAZ 219	07/12/87	31/12/1987	
5918	Merelbeke	FAZ 220	07/12/87	31/12/1987	
5921	Antwerpen	FAZ 221	07/12/87	31/12/1987	
5922	Merelbeke	FAZ 222	07/12/87	31/12/1987	
5923	Antwerpen	FAZ 223	07/12/1987	31/12/1987	
5925	Antwerpen	FAZ 224	07/12/87	31/12/1987	
5927	Merelbeke	FAZ 225	07/12/1987	31/12/1987	
5929	Merelbeke	FAZ 226	08/12/1987	31/12/1987	
5931	Antwerpen	FAZ 227	08/12/1987	31/12/1987	
5935	Antwerpen	FAZ 228	08/12/1987	31/12/1987	
5938	Antwerpen	FAZ 229	08/12/1987	31/12/1987	
5939	Merelbeke	FAZ 230	08/12/1987	31/12/1987	
5940	Merelbeke	FAZ 231	08/12/1987	31/12/1987	
5944	Merelbeke	FAZ 233	09/12/1987	31/12/1987	
5947	Merelbeke	FAZ 234	09/12/1987	31/12/1987	
5949	Antwerpen	FAZ 235	09/12/1987	31/12/1987	
5951	Merelbeke	FAZ 236	09/12/1987	31/12/1987	
5952	Antwerpen	FAZ 232	09/12/1987	31/12/1987	
5953	Merelbeke	FAZ 237	09/12/1987	31/12/1987	
5954	Antwerpen	FAZ 238	09/12/1987	31/12/1987	

2. Aktuele berichten :

00 : Volgens de laatste plannen blijven de stellen '54, '55 en '56 tot in 1992 in dienst, doch ze mogen geen grotere herstellingen meer ondergaan en worden bij grotere schade definitief. Het eerste stel dat deze behandeling onderging was de 087. Dit stel verongelukte als trein 7112 (Liège-Namur) op 30 november 1987 te Namêche. Dit stel botste - na een gesloten sein gepasseerd te zijn achterop de goederentrein 48120 (gesleept door de 5525). Hierbij verloren de bestuurder en de hoofdwachter het leven. De levensloop van dit stel :

228.087 - 087

Bouwjaar : 1954

Stelplaatsen :

Kinkempois / '54 - 22/05/1966

Schaarbeek 22/05/66 - 27/09/1970

Kinkempois 27/09/70 - 01/01/1972

Oostende 01/01/72 - 01/01/1973

Kinkempois 01/01/73 - 17/03/1980

Oostende 17/03/80 - 01/09/1980

Kinkempois 01/09/80 - 10/01/1983

Ronet 10/01/1983 - --

00 Vermelden we nog dat de 087 aangewezen was om omgebouwd te worden tot poststel.

De stellen 010 - 049 worden aansluitend, dus vanaf 1993 afgesteld worden.

06 : Om de verliezen van gewone klassieke stellen 00 te compenseren, kreeg Kinkempois 4 stellen reeks 06 toegewezen. Het inzetgebied blijft echter onveranderd.

09.0 : Het eerste stel is praktisch volledig afgewerkt te Brugge en ondergaat binnenkort zijn statische tests. Dit stel komt dan begin april op de sporen en ondergaat dan diverse dynamische tests. Over de verdere inzet werd nog steeds geen beslissing genomen, doch men overweegt wel om in een eerste periode deze stellen ook als "One-Man-Car", dus zonder wachter te gebruiken.

09.6 Het eerste poststel is klaar en deed al enkele testritten eind januari. Dit stel - rood met witte band en opschriften van de posterijen - werd dan op 15 februari aan de overheden van de post voorgesteld. Op 8 maart volgt dan de officiële persvoorstelling. Nochtans zijn er thans al enkele problemen opgedoken, die bij de volgende stellen al gaan veranderd worden. Zo bezit de 963 een volledig toegelaste kopdeur, bij de verdere stellen wordt hier een venster voorzien zodat loodsing gemakkelijker zal worden. Ook de vluchtweg voor de bestuurder moet nog aangepast worden. Anderzijds moeten er nog verbeteringen komen bij de verankering van de postcontainers en mogelijk worden er bredere rolluiken voorzien.

De 15 stellen moeten eind dit jaar afgewerkt zijn en vervangen vooreerst de oude poststellen. Nadien worden verdere verbindingen in het programma opgenomen. Een definitieve beurtregeling werd nog niet opgesteld.

12 : Eind oktober werd de 1211 als eerste uitgerust met een gekoputeriseerde dappannage : in de lokootief zijn een 50-tal meetpunten en drie displays (één per stuurpost en één in de machinekamer). Bij een defekt krijgt de bestuurder dadelijk een beeld van het defekt en de weg die hij moet volgen om het defekt te verhelpen. Zo kan hij bepaalde kontaktoren overbruggen of hakkers of motorengroepen afzonderen. In het totaal zullen in een eerste stadium 6 lokomotieven reeks 12 met dit door Acec uitgedokterd systeem "PERFECT" uitgerust worden.

Anderzijds rijden de loks reeks 12 - tot ca. half maart - een treinpaar tussen Brussel-zuid en Paris-nord. Het doel hiervan is te onderzoeken of het wisselspanningsgedeelte ook voor lange ritten voldoende gedimensioneerd is.

21 : De levering van deze lokomotieven loopt stilaan af en ook de hiermee gepaard gaande afbouw van de BN-vestiging van Nivelles. De laatstgeleverde lokomotieven vervangen nog steeds de 27-ers in reizigersdienst. Deze laatste reeks wordt vrij ingezet in de goederenreeksen van diverse stelplaatsen.

- 29 : De lokomotieven van deze reeks, die te Ronet afgesteld stonden, werden door de wagenwerkplaats van Ronet volledig uitgeruimd en de kasten worden binnenkort ter plaatse stukgebrand. Hiermee eindigt de jarenlange afstelling van deze loks.
- 43 : Nog steeds werd er geen toelating gegeven tot het berijden van het baanvak Welkenraedt- Aachen-Hbf en zodoende blijven de 43-ers waarschijnlijk tot juni deze dienst verzekeren.
- 46 : De 4608 was de eerste - nl. op 1 december 1987 - die te Montzen aankwam, de 4609 volgde een week later. Op 8 december werd de 4608 dan voor het eerst ingezet als personeels-trein tussen Verviers en Montzen.

De 4601 en 4603 blijven echter voorlopig te Ath, dit echter rijklaar, achter. Anderzijds blijven de 4605 en 4610 in het NMBS-bestand, maar blijven echter in park staan. Ook de uit het bestand afgevoerde 46-ers blijven voorlopig te Ath afgesteld, doch leveren anderzijds reserveonderdelen voor de nog rijvaardige stellen

- 51 : Steeds meer en meer worden de 51-ers in de reeksen van de 59-ers te Antwerpen ingezet, maar tot een verdere mutatie van Hasseltse machines is het nog niet gekomen. Voor de nieuwe beurtregeling worden er uitbreidingen voorzien te Antwerpen en Schaarbeek. Anderzijds zouden de inzetreeksen te Merelbeke en Hasselt verminderd worden, in de eerste stelplaats worden verschillende diensten elektrisch gereden in Limburg vallen enkele diensten in de mijnstreek weg.
- 54 : Definitief einde voor deze reeks wordt verwacht tegen de de nieuwe beurtregeling van juni. Om dit te herinneren wordt een afscheidsrit gereden tussen Brussel en Bertrix, dit op zaterdag 28 mei (voor verdere gegevens verwijzen we naar de agenda).

Op dit ogenblik worden de 54-ers vooral gebruikt in de lokale diensten rondom Ronet, naar o.m. Dinant, Namêche en Marche-les-Dames.

- 59 : Het afscheid van de 59-ers schijnt toch nog niet voor juni te zijn : reden is de vertraagde afwerking van de elektrificatie van de bundel Zandvliet (er moet o.a. nog een traktieonderstation afgewerkt worden). Zodoende zou nog een laatste inzetreeks opgesteld worden. Voor deze reeks zijn nog 15 loks aanwezig, nl. 5905, 5909, 5910, 5912, 5916, 5919, 5924, 5926, 5930, 5936, 5937, 5941, 5945, 5946, 5950

Hiervoor was het zelfs nodig om 4 machines (de 5912, 1619 en 41) te ontparken. Dit gebeurde met ingang van 01/12/1987.

Net zoals voor de 53-ers wordt een eerste afscheidsrit georganiseerd, dit op 16 april. Ook voor deze rit verwijzen we naar de agenda van dit nummer.

- 60 : Definitief einde voor de reeks 60 : vanaf juni wordt de inzetreeks te St-Ghislain volledig aan de reeks 62 overgedragen. Dit is mogelijk door het feit dat dan een drietal 62-ers van Hasselt naar deze stelplaats verhuizen. Nochtans

60 : rijden de 60-ers nog ijverig mee in de reeks. Thans zijn er nog 10 machines te St-Ghislain aanwezig : 6001, 6003, 6004, 6006 als prototypeloks, 6032, 6034, 6040, 6048, 6067 en 6070 als seriemachines.

Anderzijds kreeg men in de reeks een nieuwe opdracht : de 60-er (of 62-er) rijdt dagelijks een kolentrein tussen Warquignies en Ruien via Leuze en Ronse. Deze dienst wordt steeds in dubbel traktie verzekerd.

Aan de andere kant trekt de 6005 zich niets aan van deze afstellingsgolf en rijdt duchtig verder. Deze lokomotief komt vooreerst niet in aanmerking voor schrapping. Deze lok blijft in principe voorbehouden voor speciale treinen.

73 : Zoals te verwachten is de transfert van 73-ers naar Merelbeke een feit geworden, opmerkelijk is wel dat Monceau zijn slag thuis gehaald heeft en geen enkele lok moest afstaan. De 73-ers komen van Kinkempois en Hasselt.

80 : Gelijklopend werden de 80-ers van Merelbeke aan Schaarbeek afgestaan, het gaat hier om de 14 loks die richting Brussel kozen. Hierdoor werd het bestand te Brussel te groot en had tot gevolg dat de machines met de grootste afgelegde afstand in park gesteld werden. Hierbij betreft het de volgende 80-ers : 8003, 8004, 8005, 8010, 8012, 8024, 8026, 8028, 8043, 8048, 8054, 8056, 8057 en 8060. Deze maatregel ging in op 15/01/1988.

Deze laatste machines worden gebruikt voor reserveonderdelen, maar men kijkt verder uit naar kopers voor deze loks.

Te vermelden valt nog dat de 8037 (Zebra) met zijn scrikstrepen nog steeds tot inzet komt, nu echter in het Brusselsse.

82 : Deze machines worden verder uitgedund : op 15/01/1988 werden nogmaals twee machines in park gesteld. Het betreft de loks 8309 en 8324. Deze machines dienen opnieuw als plukloks, en mag verwachten dat ze binnenkort definitief uit het effectief verdwijnen.

84 : Ook hier zijn er twee nieuwe "in park"-stellingen : hier gaat het om de 8436 en 8438 van Oostende. Daar er in de kuststad geen plaats was, werden ze gemuteerd naar Kortrijk en staan nu daar afgesteld. In ruil moest Kortrijk twee andere 84-ers (de 8431 en 8441) afstaan aan Oostende (inzetplaats Brugge). Reden van de afstelling van beide bovengenoemde loks is het bereiken van de km-grens en het feit dat deze loks geen herzieningen meer ondergaan. Thans staan de volgende 84-ers afgesteld :

Stockem :	8402, 8418
Montzen :	8407, 8411
Haine-St-Pierre :	8410, 8445, 8446
Kortrijk :	8436, 8438

=====

**** MUSEUMEXPLOITATIE ****

In het museumpatrimonium te Leuven zijn er twee nieuwigheden opgedoken :

Eerst de reeds bekende verandering : op 14/01/1988 kwam de 5907 te Leuven aan. Deze lokomotief werd door de 5924 vanuit Antwerpen aangevoerd.

Een tweede aanwinst is het M1- rode kruis-rijtuig nr 42 087. Dit rijtuig behoorde tot een grotere groep die in de loop van 1940 omgebouwd werd tot het vervoer van gewonden. Hiervoor werden alle banken verwijderd en werden speciale houders gemonteerd voor draagberries. Deze rijtuigen werden zo ingericht dat ze in korte tijd omgevormd konden worden tot deze Rode-Kruis-Diensten. Na de oorlog werden alle rijtuigen opnieuw als reizigersrijtuig gebruikt, enkel de 42 087 bleef behouden voor het vervoer van gewonden en bedlegerigen. Het rijtuig werd vooral ingezet in bedevaarttreinen naar o.m. Banneux. Hierbij werd het gedurende de dag afgesteld te Trooz. Op dit ogenblik is het echter nog niet definitief uit het bestand geschrapt.

**** RIJTUIGEN ****

1. Statistiek :

a. Leveringen :

52 585	50 88 26 38	095-0	Bn Brugge	M5 B	15/02/1988
596		096-8	Bn Brugge	M5 B	21/01/1988
597		097-6	Bn Brugge	M5 B	15/12/1987
12 739	51 88 21 70	039-1	Bn Brugge	I10 B	16/01/1988
740		040-9	Bn Brugge	I10 B	16/01/1988
741		041-7	Bn Brugge	I10 B	16/01/1988
742		042-5	Bn Brugge	I10 B	16/01/1988
743		043-3	Bn Brugge	I10 ^o B	16/01/1988
744		044-1	Bn Brugge	I10 B	16/01/1988
745		045-8	Bn Brugge	I10 B	16/01/1988

b. Schrappingen :

77 021	50 88 926	6909-6	Generator-pakwagen	31/12/1987
77 022		6910-4	Generator-pakwagen	31/12/1987

M5 B : De levering van de dubbeldekkers werd volledig afgesloten, zonder dat de inzet verder aangepast werd.

I 10 : Ook hier werd de eerste levering - van de niet geklimatiseerde rijtuigen - afgesloten en thans worden de rijtuigen met klimaatregeling getest. Een overname van de eerste rijtuigen wordt na deze tests gedaan.

Anderzijds ondergaan de geleverde I10-rijtuigen om beurten

kleine verbouwingen en aanpassingen. Deze gebeuren in de CW Mechelen.

Ondertussen zijn praktisch alle Eurofima-rijtuigen van hun oorspronkelijke stamlijn Oostende - Köln verdwenen en worden ze vooral ingezet in de internationale treinen naar Zwitserland, Oostenrijk en Italië.

D : Door de inzet van machines reeks 55 met elektrische verwarming, ging de inzet van de generatorpakwagens sterk achteruit en stonden deze pakwagens praktisch voortdurend reserve. Thans werden twee pakwagens definitief uit het bestand afgevoerd.

** Goederenwagens **

Vanaf dit nummer beginnen we ook met actuele berichten over goederenwagens en vooral zal ingegaan worden op de leveringen, verbouwingen en schrappingen van deze wagens. Doch in deze eerste bijdrage vind je een lijst van alle goederenwagens op 31/12/87. Voor de kodes verwijzen we naar een eerder nummer van de TTZ-actueel waar deze uitgelegd staan.

Nochtans zijn er enkele wijzigingen in de coderingen, met name de volgende :

type H	1 : verschuifbare tussenwanden 11 : verplaatsbare en vastzetbare tussenwanden
type E, G en T	n : laadvermogen van meer dan 30 ton bij twee-assige en 60 ton bij vierassige wagens
type F, U en Z	n : idem als boven.
type I :	n : laadvermogen van meer dan 25 ton bij twee-assige en 40 ton bij vierassige wagens.

Aktuele berichten :

Leveringen :

In 1987 werden in het totaal 200 wagen geleverd van de types :

Sgss :	3714 B1	platte wagen voor containervervoer
Shimms :	3614 B2	vervoer van Coils
Res :	3514 D3	platte wagen
Shhmms :	3000 G5	vervoers van Coils (open wagen)

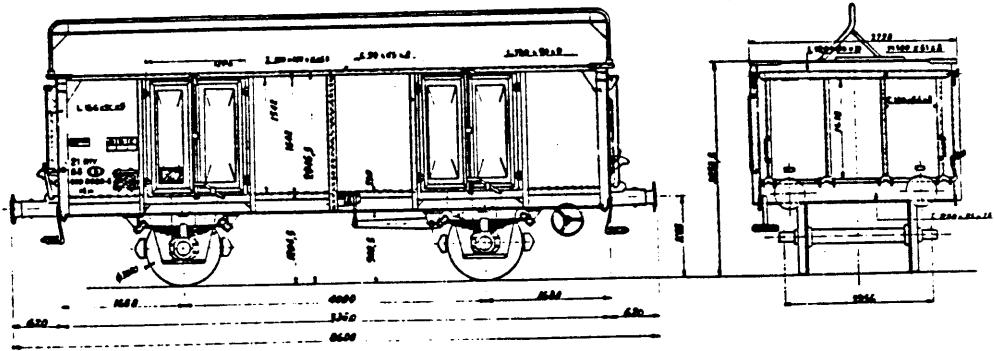
Verder had men nog enkele verbouwingen.

Schrappingen :

In 1987 werden niet minder dan 12 typen van wagens definitief uit het bestand geschrapt. Bij de meeste wagens handelt het om types die al voor of juist na W0 II gebouwd werden en de voornaamste worden op de volgende bladzijde afgebeeld.

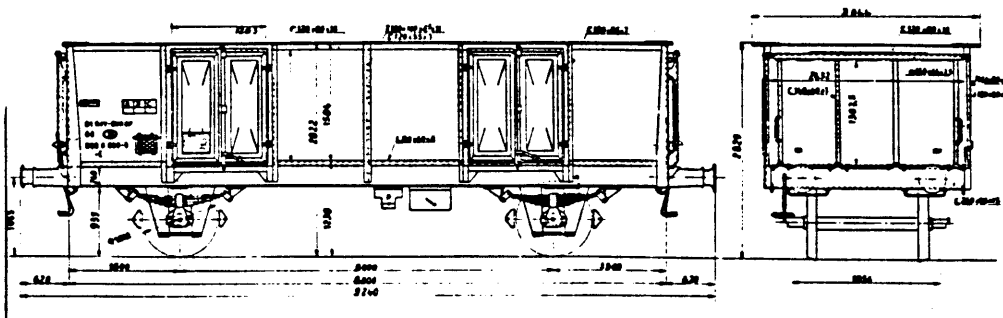
1212 G3 Em Stortwagen met nokstang.

gebouwd : 1942 Aantal : 1 500 wagens



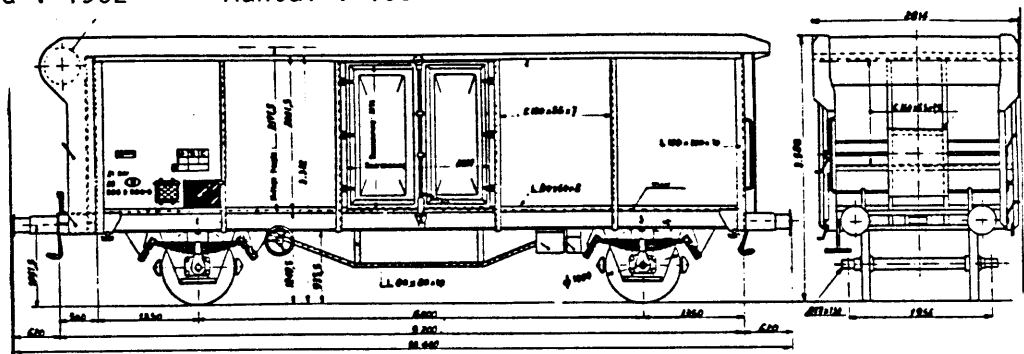
1214 B8 E Stortwagen (vervoer van wielen)

gebouwd : 1947 Aantal : 10 wagens



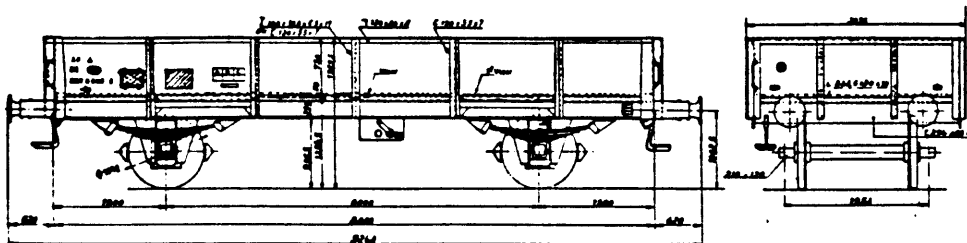
1222 B4 Tems Wagen met oprolbaar dak

gebouwd : 1962 Aantal : 100



3000 C5 LImm Platte wagen voor stenenvervoer

gebouwd : 1946 Aantal : 900 wagens

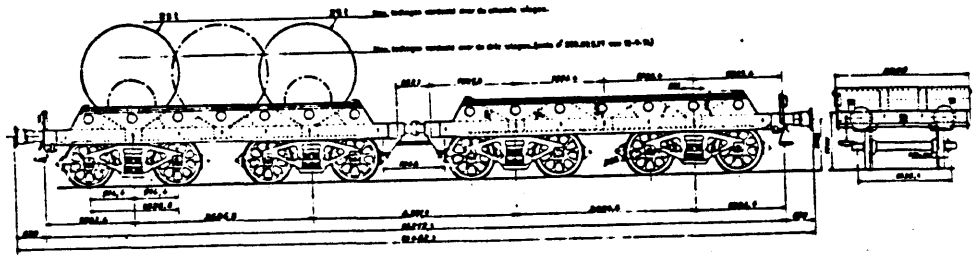


3000 G1

Saahmm

Bouwjaar : 1965

Gebouwd : 70 wagens



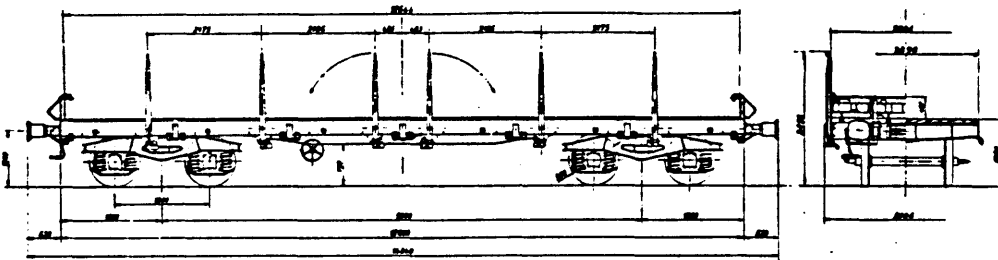
3514 C1

Rmms

Bouwjaar : 1974

Gebouwd : 50

Verkocht

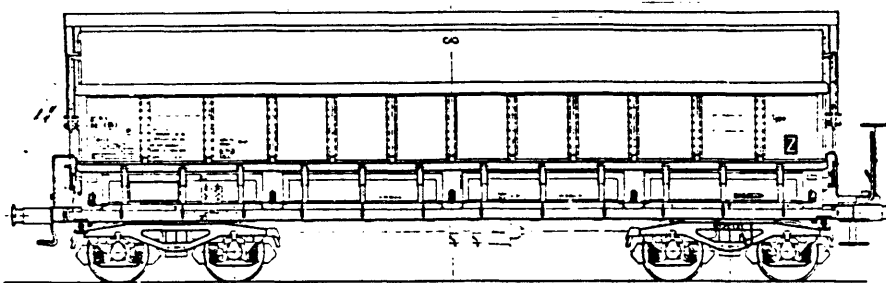


Door het wegvallen van de zouttransporten vanuit Tessenderlo, werden ook deze speciale wagens aan de SNCF verkocht, het handelt hierbij om :

1448 A1

Talls

Bouwjaar : 1977

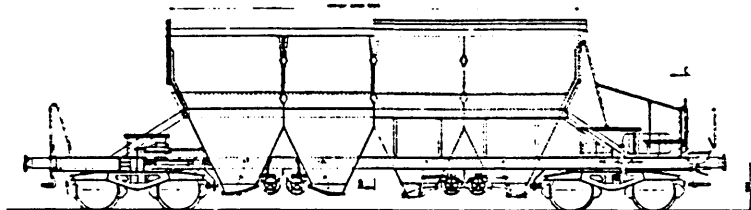


1448 A2

Taoos

Bouwjaar 1981

Gebouwd : 50 wagens



Nochtans staan nog tal van oudere wagens op de lijsten voor de definitieve afstelling : meestal gaat het om open goederenwagen (o.a. typen 1240 A1, 1212 G1, 1214 B0 en 1215 A0), gesloten goe-

derenwagens (Canadees type 2211), platte wagens (3514 B0) en wagens voor het transport van Coils.

Op de volgende bladzijden vind je een overzicht van de wagens op 31/12/87. Als totalen heeft men :

Gesloten goederenwagens	type G	4 807	
Gesloten goederenwagens	type H	1 666	
Koelwagens	type I	59	
Wagens met zwenk- of oprolbaar dak :	type T	4 444	
Open goederenwagens :	type E	5 700	
Zelflossers :	type F	3 295	
Platte wagens :	type K en R	9 424	
Speciale wagens :	type L en S	2 956	
Speciale wagens :	type U	314	
Ketelwagens :	type Z	2	
Bagagewagens :		13	
			<hr/>
Totaal :		32 680	

Door de NMBS gehuurde privé-wagens :

Fal	1000 H1	50	
Falls	1000 H0	200	
Fcs	1000 H3	68	
Habis	2213 H1	25	
Shimms	3614 H0	1	
Tds	1000 H2	30	
Zas	2000 H2	338	
Zs	2000 H3	4	
			<hr/>
			Totaal : 716

Dienstwagens :

Open goederenwagens :	533	
Gesloten goederenwagens :	1326	
Platte wagens :	1472	
Zelflossers	317	
Ketelwagens :	227	
		<hr/>
		Totaal : 3 875

=====

OVERZICHT VAN DE GOEDERENWAGENS

===== 31/12/87

Kode	Type	Aant	Bouwj	Verbouw	Assen	Lengte	Soort
Gkklms	2211 A0	5	1947		2	9 550	Gesloten
Gkklms	2211 A2	171	1947	1976	2	9 550	
Gkklms	2211 A3	2	1947	1977	2	9 550	
Gkklms	2211 A4	170	1947	1980	2	9 550	
Gkklms	2211 A5	70	1947		2	9 550	
Gbs	2216 A1	299	1971		2	14 020	Gesloten
Gbs	2216 A2	397	1972		2	14 020	
Gbs	2216 A3	697	1973		2	14 020	
Gbs	2216 A4	120	1973		2	14 020	
Gbs	2216 A5	99	1974		2	14 020	
Gbs	2216 A6	199	1975		2	14 020	
Gbs	2216 A7	297	1908	1975	2	14 020	
Gbs	2216 A8	448	1975		2	14 020	
Habbs	2216 B0	50	1972		4	28 040	
Gbs	2216 X0	50	1971		2	14 020	
Glms	2231 A0	1314	1946		2	9 520	
Glms	2231 A1	419	1946		2	9 520	
Hbis	2213 A0	85	1975		2	14 220	Schuifw.
Hbis	2213 A1	510	1976		2	14 220	
Habbis	2213 A2	25	1976		4	28 440	
Hbikks	2213 A3	500	1984		2	14 220	
Hbikks	2213 A4	250	1985		2	14 220	
Hbfkks	5030 A1	97	1961		2	13 990	
Hbfs	5030 A7	199	1973		2	14 020	
Ibdes	2000 C4	9	1963		2	11 740	Koelw.
Ibdes	2000 C5	50	1963		2	11 740	
Tds	1000 D1	99	1964		2	9 640	Schuifd.
Tds	1000 D3	97	1968		2	9 640	
Tds	1000 D4	148	1969		2	9 640	
Tds	1000 D6	150	1971		2	9 640	
Tds	1000 D7	211	1971		2	9 640	
Tds	1000 D8	130	1973		2	9 640	
Tms	1215 B3	259	1969		2	10 500	
Thms	1215 B4	12	1969		2	10 500	
Tms	1215 C1	238	1971		2	10 500	
Tms	1222 B5	1	1944	1967	2	10 440	
Tds	1238 A8	98	1963	1974	2	9 640	
Tbis	2215 A0	307	1967		2	14 000	
Tbikks	2215 A1	240	1967		2	14 000	
Tbfis	5030 D0	50	1977		2	14 020	
Tads	1004 D0	498	1976		4	17 570	
Tads	1004 D1	400	1983		4	17 570	
Taems	1416 A0	186	1972		4	14 040	
Taems	1416 B1	499	1975		4	14 040	
Taehms	1456 A1	221	1972		4	14 040	
Tahms	3614 A3	198	1969		4	12 390	
Tahms	3614 A4	200	1970		4	12 400	
Tahms	3614 A5	100	1971		4	12 400	
Tahms	3614 A7	100	1972		4	12 400	

Kode	Type	Aant	Bouwj.	Verbouw.	Assen	Lengte	Soort	
Tahms	3614 A9	2	1978		4	12 400		
Em	1204 A1	2	1907	1977	2	8 600	Open w.	
Em	1212 G1	6	1907	1953	2	8 600		
Em	1212 G2	10	1907	1953	2	8 600		
Em	1212 G8	1	1907	1953	2	8 600		
Elo	1213 B1	55	1958	1976	2	10 000		
Eo	1214 A1	1	1946		2	9 240		
E	1214 B0	8	1947		2	9 240		
E	1214 B2	4	1947		2	9 240		
E	1215 A0	24	1956		2	9 000		
Es	1215 A1	128	1975		2	10 000		
E	1215 A4	996	1956	1971	2	10 000		
E	1215 A5	794	1956	1973	2	10 000		
Elo	1215 A6	75	1956	1974	2	10 000		
E	1232 A1	575	1946		2	9 240		
Eo	1232 G0	95	1946		2	9 240		
Eo	1232 G3	5	1946	1984	2	9 240		
Eas	1415 A0	992	1972		4	14 040		
Eacs	1415 A1	670	1972		4	14 040		
Eaos	1415 A2	499	1972		4	14 040		
Eaos	1415 A3	750	1983		4	14 040		
Fcs	1000 E4	150	1968		2	9 640	Zelflosser	
Fcs	1000 E5	449	1968		2	9 640		
Fcs	1235 A1	398	1963		2	9 640		
Fbl	1245 A1	198	1944	1977	2	9 940		
Fbl	1245 A2	407	1957	1978	2	10 000		
Ffs	5030 B2	20	1971		2	10 000		
Fals	1000 F2	125	1975		4	11 040	Zelflosser	
Fals	1000 F3	100	1967		4	13 450		
Fals	1000 F4	50	1967		4	13 450		
Fals	1000 F5	348	1975		4	12 540		
Fals	1000 F6	150	1975		4	14 640		
Fals	1000 F7	300	1977		4	12 540		
Fals	1000 F8	100	1986		4	12 540		
Fals	1000 F9	500	1981		4	12 540		
Kkk	3202 A1	128	1907	1964	2	13 920		Platte w.
Kkks	3202 A2	73	1908	1966	2	13 920		
Kkks	3202 A3	151	1908	1967	2	13 920		
Ks	3212 A2	572	1961		2	13 860		
Ks	3212 A3	765	1962		2	13 860		
Ks	3212 A9	4	1962		2	13 860		
Ks	3212 B0	993	1973		2	13 880		
Ks	3212 B1	150	1974		2	13 880		
Ks	3212 B3	170	1984		2	13 880		
Kps	3212 B4	30	1984		2	13 880		
Kls	3232 A1	324	1946		2	13 710		
Kls	3232 A2	11	1946	1968	2	13 710		
Klps	3232 A3	10	1946	1968	2	13 710		
Rbps	3410 A1	125	1980		4	26 240	Vierass.w.	
Rs	3514 A0	54	1958		4	19 900		
Rs	3514 B0	79	1966		4	19 900		

Kode	Type	Aantal	Bouwj	Verbouw.	Assen	Lengte	Soort
Rs	3514 B1	218	1967		4	19 900	
Rs	3514 B2	364	1968		4	19 900	
Rs	3514 B3	245	1969		4	19 900	
Rs	3514 B4	98	1970		4	19 900	
Rs	3514 B5	214	1970		4	19 900	
Rs	3514 B6	226	1970		4	19 900	
Rgps	3514 B9	201	1968		4	19 900	
Remms	3514 C0	659	1969		4	14 040	
Remms	3514 C2	446	1970		4	14 040	
Remms	3514 C3	678	1974		4	14 040	
Remms	3514 C4	289	1974		4	14 040	
Rmms	3514 C5	40	1974		4	14 040	
Rmms	3514 C6	41	1969		4	14 040	
Rmms	3514 C9	40	1974		4	14 040	
Res	3514 D0	1487	1971		4	19 900	
Res	3514 D1	458	1972		4	19 900	
Res	3514 D3	10	1971	1987	4	19 900	
Roos	3514 E4	25	1966	1987	4	19 900	
Roos	3514 E5	45	1966	1987	4	19 900	
Rmms	3514 F0	1	1969	1987	4	14 040	
Lkklmmps	3000 B3	6	1961		2	11 040	
Llmm	3000 C5	1	1946		2	9 240	
Lkklmmps	3022 E2	2	1946		2	9 550	
Lkkms	3202 A5	64	1908	1967	2	13 920	
Lkklmps	3202 A6	55	1908	1967	2	13 920	
Lgs	3210 A0	201	1982		2	13 880	
Lklps	3232 A6	38	1946		2	13 710	
Lfs	5030 C3	98	1963		2	13 860	
Lfs	5030 C4	54	1946		2	13 710	
Sk1mmp	3000 B4	1	1943		4	20 340	
Slp	3000 B7	17	1970		4	21 440	
Slp	3000 B8	3	1970		4	21 440	
Sekqs	3000 D3	50	1970		4	26 400	
Slmmp	3000 F1	11	1943		4	14 210	
Slmmp	3000 F2	6	1943		4	10 790	
Salmmp	3000 F3	3	1943		6	13 140	
Shhmms	3000 G4	50	1971		4	10 000	
Shhmms	3000 G5	25	1969		4	14 040	
Sgs	3410 A2	25	1982		4	26 240	
Sps	3410 A3	50	1980		4	26 240	
Smms	3514 C7	82	1974		4	14 040	
Ss	3514 D2	42	1972	1977	4	19 900	
Ss	3514 E1	110	1967	1978	4	19 900	
Ss	3514 E2	50	1968		4	19 900	
Sammp	3610 A0	53	1977		6	15 740	
Sammp	3610 A1	2	1977	1987	6	15 740	
Shmms	3614 A0	1	1966		4	12 500	
Shmms	3614 A1	10	1967		4	12 040	
Shmms	3514 A2	199	1968		4	12 040	
Shmms	3614 A6	270	1971		4	12 040	
Shmms	3614 A8	350	1978		4	12 040	
Shimms	3614 B0	350	1977		4	12 040	
Shimms	3614 B1	200	1986		4	12 040	
Shimms	3614 B2	75	1987		4	12 040	
Sammps	3614 C0	1	1984		6	15 000	
Sgjs	3714 A0	235	1971		4	20 640	

Kode	Type	Aantal	Bouwj.	Verbouw.	Assen	Lengte	Soort
Sgjs	3714 A2	45	1971		4	20 640	
Slpss	3714 A3	20	1971		4	19 840	
Sgss	3714 B0	1	1982		4	19 840	
Sgss	3714 B1	100	1987		4	20 040	
Uc	2000 G1	21	1961		2	8 600	
Ucs	2000 G2	48	1963		2	8 890	
Ucs	2000 G3	93	1963		2	9 240	
Ucs	2000 G4	3	1966		2	10 240	
Ucs	2000 G5	38	1968		2	10 240	
Ucs	2000 G6	95	1970		2	10 240	
Uis	3000 S1	5	1965		2	15 640	
Uaai	3000 S1	1	1957		6	22 110	Kuilw.
Uaai	3000 S1	1	1965		6	22 110	
Uaai	3000 S1	1	1959		8	26 730	
Uais	3000 S1	5	1975		4	20 000	
Uaikk	3000 S1	3	1955		4	20 700	
Zaes	2000 K2	2	1972		4	14 690	Ketelw.
--	4012 B1	13	1948		2		Pakwagen

=====

** Exploitatie **

1. Statistiek :

- Buitendienststelling :

Lijn 31 :	Liers - Rocourt	15/12/1987
Lijn 98 :	Cuesmes - Dour	15/12/1987
Lijn 98C :	Flénu - Frameries	15/12/1987
Lijn 203 :	Wondelgem - Wondelgem (kanaal)	
Lijn 235A :	Frameries - verb Craibel :	16/11/1987

Schrapping van lijnen :

Lijn 29 :	Y Aarschot - Morkhoven	16/11/1987
-----------	------------------------	------------

2. Aktuele berichten :

Lijn 90 : De elektrifikatie van de verbinding Geraardsbergen - Ath - Jurbise werd recent afgesloten en thans worden nog kleinere werken uitgevoerd. De elektrische traktie wordt met de zomerregeling opgenomen.

Lijn 73 : Daar waar het grenspunt in goederenverkeer opgegeven werd, rijdt elke zondag in juli en augustus een reizigers-trein tussen Tourcoing - Duinkerke - Bray-Dunes en verder naar De Panne. Verder zal het ook mogelijk zijn om vanuit De Panne - na overstappen - door te rijden tot Duinkerken.

** Lokale lijnen **

Een nieuw onderwerp vanaf deze aktueel, zijn de lokale, meestal enkel nog in goederendienst bereden lijnen. Meestal handelt het verder nog om lijnen die op korte of middellange termijn voor schrapping in aanmerking komen. Wel moet vermeld worden dat de aangegeven vertrektijden meestal benaderend zijn en dat een trein - bij gebrek aan vracht - steeds kan uitvallen.

Lijn 37 : Ans - Rocourt

Nu het baanvak Rocourt - Liers uit de geschriften geschrapt werd kunnen we het overblijvende deel onder de loepe nemen : te Rocourt is - naast een kolenboer - ook nog sporadisch een oud-ijzerhandelaar te bedienen. Ook Ans Est wordt nog bediend.

Traktie : reeks 82 of 73 van Kinkempois

74420 Ans (10.15) - Rocourt (10.35)
74421 Rocourt (10.55) - Ans-Est (11.10 - 11.25) - Ans (11.30)

Lijn 210 : Ans - St-Nicolas

Op deze tweede vanuit Ans vertrekkende lijn, worden nog twee oude kolenmijnen (thans kolenhandelaars) bediend. Hiervoor zijn er twee treinporen voorzien. Het eerste wordt op deze hellingrijke lijn in treinschakeling bediend.

Traktie : reeks 82 of 73 van Kinkempois

74430 Ans (12.00) - Plateau (12.07) - Glain (12.15 - 12.30) - St-Nicolas (12.35)
74431 St-Nicolas (12.50) - Glain (13.00 - 13.15) - Plateau (13.22) - Ans (13.30)
74432 Ans (7.30) - Plateau (7.36) - Glain (7.44 - 7.59) - St-Nicolas (8.04)
74433 St-Nicolas (8.20) - Glain (8.30 - 8.46) - Plateau (8.53) - Ans (9.00)

Lijn 214 : Bressoux - Monsin

Liège heeft aan het Albertkanaal een binnenhaven op het "Ile de Monsin". Hier zijn twee bedieningstreinporen met de reeks 73 voorzien. Interessant is het fotostandpunt in de buurt van de brug over het Albertkanaal. Ook kan men een samentreffen fotograferen met de mengwagentreinen naar Chertal. In de tussentijd rangeert de 73-er immers te Monsin en bedient de dokken.

Traktie : reeks 73 van Kinkempois

74510 Bressoux (7.37) - Monsin (7.47)
74511 Monsin (13.32) - Bressoux (13.41)
74512 Bressoux (14.22) - Monsin (14.30)
74513 Monsin (16.15) - Bressoux (16.24)

Lijn 43 : Rivage - Poulseur

Op deze landschappelijk zeer mooie lijn wordt Poulseur met o.a. zijn steengroeve vanuit Rivage bediend. Dit gebeurt tweemaal per dag, dit met een 82-er of 73-er van Kinkempois. De dienstregeling voorziet :

Traktie : reeks 82 (73) van Kinkempois

74320 Rivage (10.06) - Poulseur (10.12)
 74321 Poulseur (11.26) - Rivage (11.32)
 74322 Rivage (15.30) - Poulseur (15.36)
 74323 Poulseur (16.25) - Rivage (16.31)

Verder heeft men op deze lijn natuurlijk ook de reizigerstreinen naar Gouvy (Luxembourg) en Jemelle en de goederentreinen met bestemming Luxembourg. Hier vindt men een hegemonie van de reeks 55 en de CFL 1800.

In goederendienst heeft men vier treinparen tussen Alsdorf en Belval. De uren zijn :

47230 Bressoux (4.08) - Rivage (4.37 - 5.05) - Gouvy (6.32)
 47232 Montzen (12.32) - Rivage (13.47 - 14.15) - Gouvy (15.40)
 47238 Montzen (17.58) - Rivage (19.15 - 19.54) - Gouvy (21.21)
 47240 Bressoux (1.15) - Gouvy (3.30)

49249 Gouvy (1.02) - Bressoux (2.26 - 4.17) - Montzen
 49251 Gouvy (6.08) - Montzen (10.14)
 49253 Gouvy (14.46) - Montzen (17.18)
 49261 Gouvy (23.27) - Montzen (1.55)

Nota : de treinen richting Gouvy worden in dubbel traktie gesleept.

Lijn 90 : Denderleew - Geraardsbergen

En nu naar de andere kant van het land, de bediening van Geraardsbergen. Hiervoor worden loks reeks 73 (voorheen reeks 80) van Merelbeke gebruikt. De inzetplaats is echter Aalst. Het betreffende treinpaar :

Traktie : Reeks 73 van Merelbeke (Aalst)

79064 Denderleew (12.35) - Okegem (12.42 - 13.02) - Ninove
 (13.07 - 13.45) - Geraardsbergen (14.05)
 79065 Geraardsbergen (14.52) - Denderleew (15.23)

Lijn 66 : Brugge - Zedelgem

De bediening van de Bekaertbedrijven te Zedelgem wordt tweemaal per dag uitgevoerd volgens de onderstaande dienstregeling :

Traktie : Reeks 84 (82) van Brugge

79510 Brugge (7.10) - Zedelgem (7.27)
 79511 Zedelgem (11.48) - Brugge (12.05)
 79512 Brugge (14.10) - Zedelgem (14.27)
 79513 Zedelgem (18.15) - Brugge (18.33)

=====



KRANT

== Aktuele berichten :

De zachte winter heeft gezorgd dat de restauraties verder verwezenlijkt werden dan de planning voorzag.

- SIMONE :

Bij het verschijnen van dit nummer, is de herstelling van het drijfwerk afgesloten en werden alle onderdelen opnieuw gemonteerd. Ook het cilinderblok werd volledig afgewerkt en opnieuw aangebracht

Inmiddels werd ook de reminstallatie onder handen genomen en zo gezorgd voor een grotere remkracht.

Thans worden nog enkele kleinere werkzaamheden uitgevoerd. Zo doende is deze lokomotief tegen eind maart opnieuw volledig rijvaardig en kan gaan meedraaien in het ritseizoen 1988. Wel wordt nog gewacht op zonniger en droger weer om aan de schildering te beginnen.

- MAGDA

Na de afwerking van Simone, komt nu Magda aan de beurt om aan de heropbouw te beginnen. Hier zijn geen moeilijkheden te verwachten, zodat ook deze lokomotief paraat staat bij het begin van het ritseizoen.

- NESTOR :

Ondertussen wordt nog verder gewerkt aan de restauratie van deze vierde lokomotief. Hier wordt de afbouw verder gezet en thans zijn we zover gekomen dat praktisch geen onderdelen meer te demonteren zijn. Al deze onderdelen werden al volledig afgeschuurd en roestwerend behandeld en zijn klaar voor montage. Indien het regenweer verdwijnt kan het chassis afgewerkt worden en in de loop van maart kan gestart worden met de heropbouw. Anderzijds zullen de nodige opmetingen gedaan worden om zodoende alle nodige platen en te vervangen onderdelen kunnen besteld worden. Tegen het begin van het ritseizoen kan "NESTOR" een eerste maal aan het publiek voorgesteld worden en tijdens de eerste ritdag van de maand kan men de voordeelingen van de opbouw volgen.

- ONDERDELEN :

Tijdens de vorige maanden werd onafgebroken gewerkt aan het verwerven van de nodige onderdelen voor de tentoonstelling "Spoor we-

gen". Deze tentoonstelling zal uit verschillende luiken opgebouwd worden :

- dienst Baan :

hier wordt een overzicht gegeven over de vele facetten van dit bedrijf in de N.M.B.S. Naast de handwerktuigen, die vorig jaar al gedeeltelijk gereed kwamen, worden de diverse onderdelen verworven. Hierin kunnen we vermelden: de diverse soorten dwarsliggers, soorten spoorstaven, de lasplaten en vastzetmiddelen. Al deze onderdelen werden al samengebracht en gedeeltelijk al opgeknapt voor tentoonstelling.

- dienst seinwezen :

naast de verworven seinposten, komen ook de verschillende typen seinen aan beurt. Hiervoor werden al de nodige seinarmen en lichtseinen verworven en ook diverse typen bijkomende seinen konden samengebracht worden. Grootste probleem vormen de seinpalen, die ter demontage - grotere middelen verwerven.

Maar krokodillen, pedalen en sein- en wisselstellers zullen de tentoonstelling verder uitbreiden.

- aankleding van de lijn :

hier kunnen we vooral verwijzen naar de km- en hm-palen in verschillende typen, maar ook o.m. de laadmal van Hepen die hiervoor verworven werd.

Anderzijds ook de diverse soorten overwegsignalisaties zijn thans te Zolder aanwezig en zullen opgesteld worden.

- dienst bovenleiding :

dit gedeelte zal tijdens de volgende maanden aangepakt worden en hier zullen o.a. de bovenleiding zelf als ook de onderdelen van onderstations belicht worden. Ook stroomafnemers zullen dit deel verrijken.

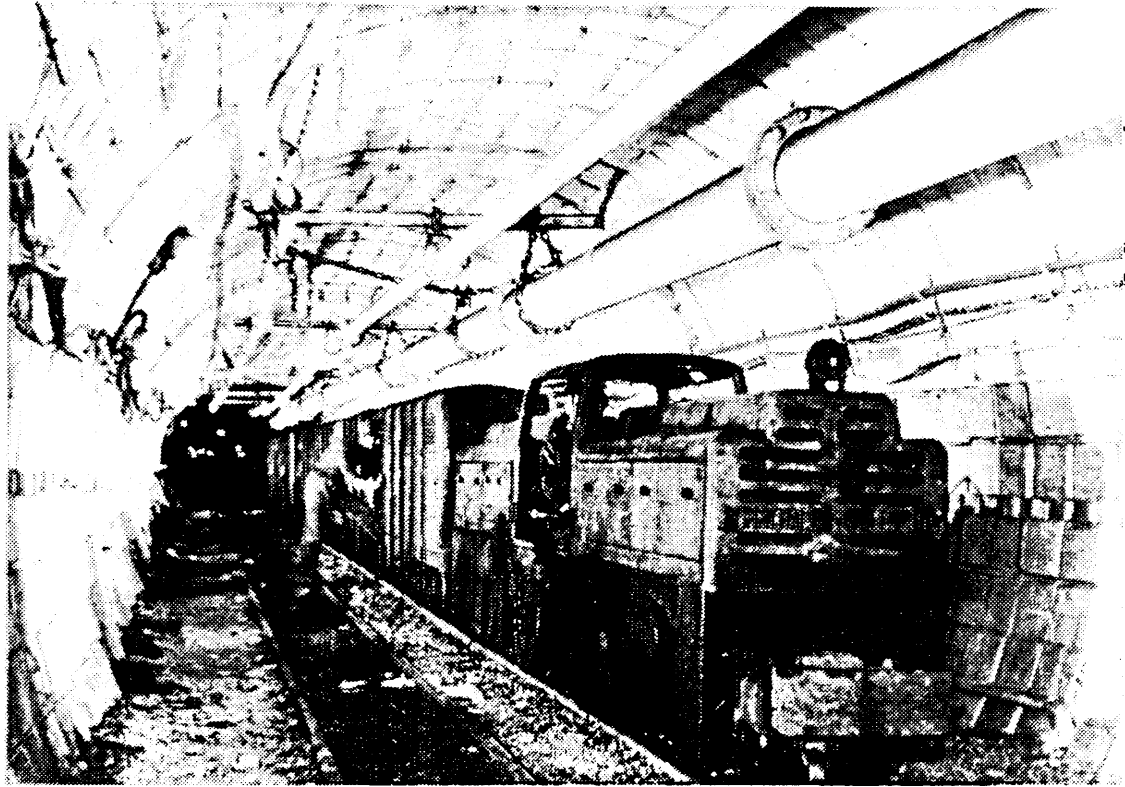
- onderdelen van lokomotieven :

dit laatste luik zal allerlei onderdelen van zowel stoom- als diesel- en elektrische lokomotieven omvatten.

Door deze vloed aan onderdelen dringt zich de bouw van een nieuwe loods of gebouwtje op en deze beslissing zal in de loop van de volgende maanden concreet genomen worden.

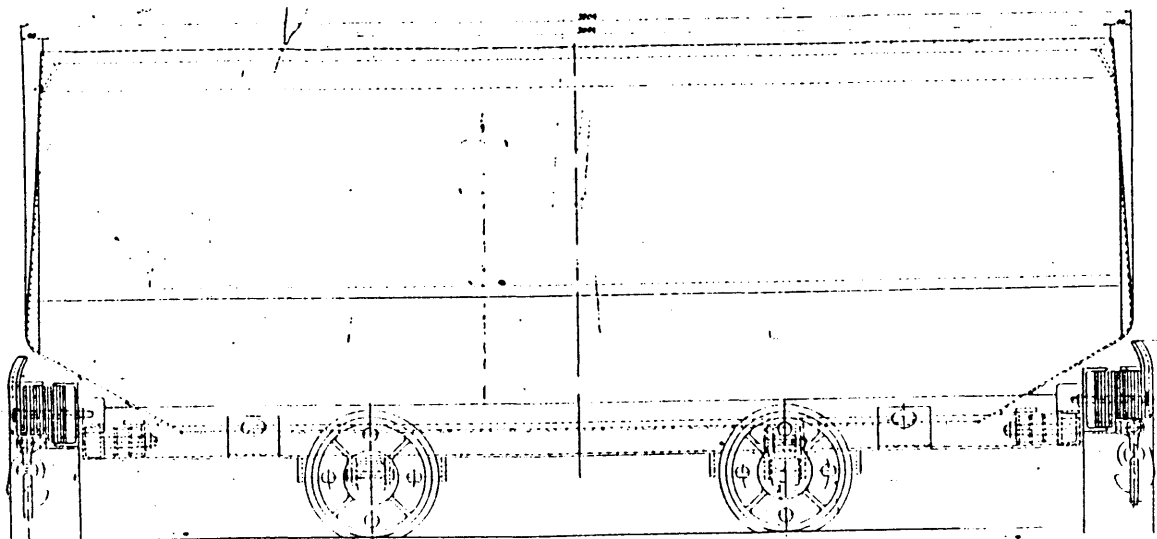
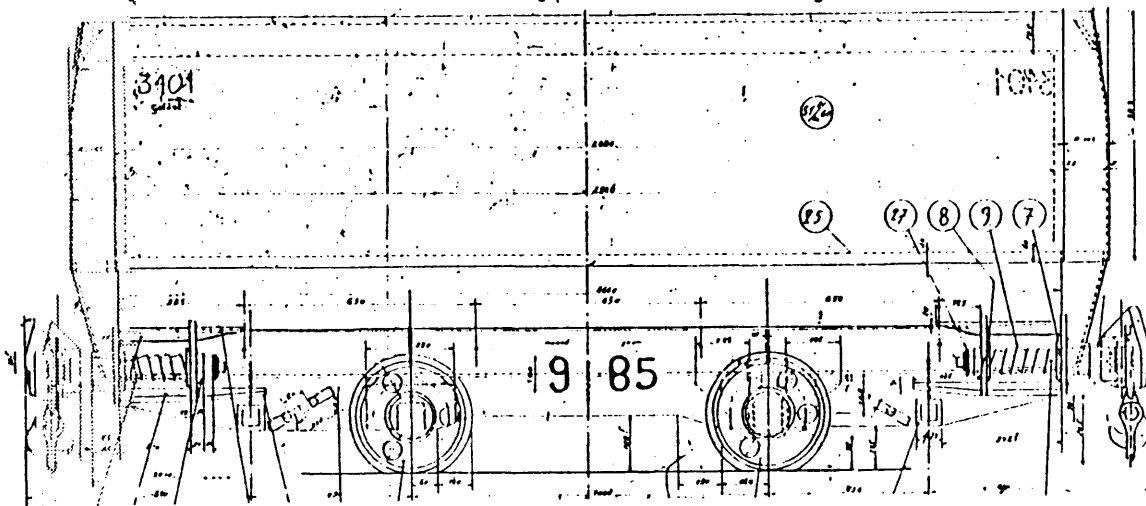
Doch anderzijds willen we ook een beroep doen op onze leden : wie nog interessante en oude objekten (seinen, delen van signalisaties, lampen, ...) weet staan, gelieve ons te verwittigen zodat we deze zaken kunnen bewaren en voor iedereen toegankelijk maken.

=====



Boven : Aktiebeeld van de aangekochte Ruhrthaler in ondergronds bedrijf.

Onder : schema's van de verworven "Berlings"
 - boven type Waterschei
 - onder type Eisden (ex mijn Maurits)



** Museumlijnen **
 =====

C.F.V. 3 V :
 ++++++

De restauraties aan de Elna en de BR 64 gaan gewoon verder en anderzijds worden de onderhoudswerken aan de overige machines en rijtuigen doorgevoerd. Zo wordt het werk aan een vierasser van Waterschei uitbesteed aan de CW Salzannes. Verder wordt de aankoop van een lijnlokomotief in Polen in het vooruitzicht gesteld.

Op het gebied van de exploitatie heeft men vanaf dit jaar de bediening van de lijn Mariembourg - Chimay - Momignies : het eerste deel wordt op topdagen met stoom geëxploiteerd, het baanvak Chimay - Momignies en ook Mariembourg - Chimay wordt gedurende alle weekends met dieselstellen bereden.

Zo heeft men elke zondag van juli en augustus een uitgebreide dienstregeling met 3 stoomtreinen en 2 dieselritten naar Treignes en 4 dieselritten naar Chimay. Twee treinen rijden verder naar Momignies. Te vermelden valt dat het jaarlijks spoorwegfestival op 24 en 25 september georganiseerd wordt.

M.S.T.B. :
 ++++++

Ook deze vereniging heeft grootse plannen : na de aankoop van de 4620, zullen nog twee verdere diesellokomotieven verworven worden. Hierdoor is het mogelijk om vanaf Pasen elke zondag te rijden, weliswaar meestal met de 4620. De normale stoomtreinritten worden beperkt tot 8 ritdagen, verder nog 6 gastronomische avondritten in stoomtraktie. Op een gewone ritdag worden twee treinparen gereden op de museumlijn.

S.D.P. :
 ++++++

De derde normaalspoorlijn heeft een bewogen tussenseizoen achter de rug : de aankoop van drie bijkomende stoomloks betekende een aanzienlijke uitbreiding van het materieel. Verder wordt ook de aankoop van een stel reeks 46 overwogen. Intussen werd ook de tweede diesellokomotief rijvaardig gemaakt.

Voor de dienstregeling kiest men resoluut voor 3 traktievoertuigen in dienst op elke ritdag : zo zijn er zowel stoomtreinritten, als ritten met het stel reeks 43 alsook met de diesellokomotief voorzien. Ritdagen zijn 3/IV, 22/V, 26/VI, 3, 10, 17, 21, 24 en 31/VII, 7, 14, 21, 28/VIII, 11/IX. Het festival gaat door op 17/IX, verder wordt ook deelgenomen aan het TTB-weekend.

** Dienstregelingen Normaalspoorlijnen :

CFV3V

* zondagen in juli & augustus

Km	TRAIN N°-TREIN Nr :	211 V	302 TT	312 TT	223 V	127 TT	304 TT	414 V	231 V	135 TT	306 TT	416 V
0	Homignies.....	-	12.15	-	-	-	14.45	-	-	-	17.10	-
6	Seloignes-Monceau...	-	12.34	-	-	-	15.04	-	-	-	17.29	-
13	Chimay.....	o	12.55	-	-	-	15.25	-	-	-	17.50	-
15	Virelles.....	D	-	13.00	-	-	-	15.45	-	-	17.55	18.40
20	Aublain.....	D	-	13.05	-	-	-	15.51	-	-	18.00	18.46
	Charleroi-Sud.....	D	9.00	-	13.00	-	-	16.02	-	15.00	18.10	18.57
		D	10.17	-	12.17	-	-	-	-	14.17	-	-
29	Marlebourg.....	o	-	13.30	-	-	-	16.20	-	-	18.25	19.15
		D	-	13.32	-	-	-	16.22	-	-	18.27	19.17
	Charleroi-Sud.....	o	-	15.42	-	-	-	17.42	-	-	19.42	21.40
		o	-	15.17	-	-	-	17.25	-	-	19.25	21.25
30	Marlebourg-Dépôt. Y.	o	-	13.35	-	-	-	16.25	-	-	18.30	19.20
32	Nismes.....	D	11.20	-	14.15	14.55	-	-	16.40	17.20	-	-
36	Olloy-sur-Viroin.....	o	11.30	-	14.25	15.00	-	-	16.50	17.25	-	-
		D	11.39	-	14.34	15.07	-	-	16.59	17.32	-	-
37	Olloy-Rolinvaux.....	SD	11.40	-	14.35	15.08	-	-	17.00	17.33	-	-
39	Vierves.....	o	11.49	-	14.44	15.15	-	-	17.09	17.40	-	-
43	Treignes.....	o	11.59	-	14.54	15.23	-	-	17.19	17.48	-	-
Km	TRAIN N°-TREIN Nr :	301 TT	311 TT	212 V	303 TT	413 V	305 TT	224 V	128 TT	415 V	232 V	136 TT
0	Treignes.....	-	-	12.40	-	-	-	15.30	16.10	-	17.55	18.40
4	Vierves.....	-	-	12.50	-	-	-	15.40	16.18	-	18.05	18.48
6	Olloy-Rolinvaux.....	SD	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7	Olloy-sur-Viroin.....	o	-	12.59	-	-	-	15.49	16.24	-	18.14	18.54
		D	-	13.00	-	-	-	15.50	16.25	-	18.15	18.55
11	Nismes.....	o	-	13.10	-	-	-	16.00	16.33	-	18.25	19.03
13	Marlebourg-Dépôt. Y.	o	-	13.19	-	-	-	16.09	16.38	-	18.34	19.08
		D	10.30	11.20	-	14.30	-	-	-	17.00	-	-
	Charleroi-Sud.....	D	9.17	9.17	-	12.17	-	-	-	14.17	-	-
		D	9.00	9.00	-	12.00	-	-	-	14.00	-	-
14	Marlebourg.....	o	10.33	11.23	-	14.33	-	-	-	17.03	-	-
		D	10.35	11.25	-	14.35	-	-	-	17.05	-	-
	Charleroi-Sud.....	o	-	15.42	-	-	-	17.42	-	-	19.42	21.40
		o	-	15.17	-	-	-	17.25	-	-	19.25	21.25
23	Aublain.....	o	10.50	11.40	-	14.58	-	-	-	17.37	-	-
28	Virelles.....	o	11.00	11.50	-	15.07	-	-	-	17.44	-	-
30	Chimay.....	o	11.05	11.55	-	15.15	-	-	-	17.50	-	-
		D	11.10	-	13.45	16.00	-	-	-	-	-	-
37	Seloignes-Monceau...	o	11.31	-	14.06	16.21	-	-	-	-	-	-
43	Homignies.....	o	11.50	-	14.25	16.40	-	-	-	-	-	-

M.S.T.B. (Vilvoorde)elke ritdag - voorseizoen : TA
- seizoen : Stoom

PLAATS	NR 1	NR2		NR 3	
TRAKTIEWIJZE	MOTORWAGEN	MOTORWAGEN		STOONTRAKTIE	
INTERCOM-PARK V	15.00	14.30	16.30	14.30	16.30
VILVOORDE V	15.08	14.38	16.38	14.46	16.40
BUDABRUG A	15.20	14.50	16.50	15.00	16.54
BUDABRUG V	15.35	15.05	17.05	15.05	17.00
VILVOORDE V	15.50	15.20	17.20	15.33	17.28
INTERCOM-PARK A	16.00	15.30	17.30	15.55	17.50

S.D.P. (Puurs- Dendermonde):

elke ritdag

Trein Nr	M 1	M 2	D 4	S 5	S 6	M 8	M 9	MF10	MF11
St-Gillis V				14.35			18.10		19.05
Baasrode A				14.50			18.25		19.20
	12.50			15.00					
St-Amands A				15.15					
	13.05			15.20					
Oppuurs A				15.35					
	13.20			15.37					
Puurs A				15.50					
Puurs V		13.40			16.50				
Oppuurs A		13.50			17.02				
					17.05				
St-Amands A					17.20				
					17.25				
Baasrode A		14.00			17.40				
		14.10							
			14.15			17.50		18.45	
St-Gillis A			14.30			18.05		19.00	

[MODELBOUW]

De Nürnberger Messe 1988

Net als vorig jaar kunnen voor de algemene tendensen kort zijn: een beurs van de middelmatigheid. Weinig echte nieuwigheden, veel epoche-, nummer- en kleurvarianten.

De elektronische systemen en de korte koppeling zijn nu definitief doorgebroken.

Grote schalen lijken goed in de markt te liggen.

Vooraf enkele items die we in onderstaand overzicht niet kunnen thuisbrengen.

-Fleischmann stapt af van zijn koppeling en brengt een koppeling uit die "compatible" is met de Roco-kortkoppeling. Over vijf jaar is de oude koppeling verdwenen.

-Lima brengt een nieuw gamma rails en wissels in nikkelzilver op de markt.

-Märklin lanceert voor de allerjongsten de "Alpha"-treinen. Het concept werd ontworpen voor en door kinderen.

-Rivarossi ontwierp een zogenaamde SDrive. Wanneer de motorkracht wegvalt gaat de lok "freewheelen".

-Sommerfeldt geeft een zeer interessante brochure uit over de aanleg van modelbovenleiding.

België

Bij Märklin onderging de 204 een facelift met vijf frontseinen en de huisstijl "1970". Wat de Benelux betreft moet men waarschijnlijk geduld oefenen tot 1990. De fervente Märklin- en Belgiëverzamelaars moeten diep in de beurs tasten want er komt ook een set met een bletentrein met vijf wagens, waarvan één Belgisch. Dit ene wagentje is niet separaat verkrijgbaar.

Bij Roco beloofde men dat de 6246,6300 en de Gbs-wagen met alu-deur einde februari in de winkel liggen. De 6215 komt rond de jaarwisseling. De stoomlok 9089 (epoche 2) moet men voor juni verwachten. Voor 1989 zijn er bij Roco plannen voor een V60 en uiteraard de reeks 80. Bij Lima komt er een groene 2371. Rivarossi brengt een Frigowagen met blauwe opschriften "Visvervoer-Transport de Poissons". De S3/6 komt voor België niet in het bruin maar in het groen. Lilliput heeft ook nog een tweede oplage van het type 26 in petto. Op de beurs hadden we ook een gesprek met André Witmeur. In het kort de Jocadis-plannen. Voor maart-april de K1 en K2 2e klas met klinknagels. Einde van het jaar volgt dan een AD-versie. Ook voor de M1- en L-rijtuigen zijn er plannen. De stations Vonèche en Maldegem voor maart-april. Volgend station is het "type Antwerpen-Hasselt" van de GCB. Bij DJH komen de typen 5 en 36 volgens het "schroef en lijm"-concept. Voor april staat nog een draisine op stapel.

Duitsland

Erg tekenend voor Duitsland vonden we een zeer humoristisch verhaal van een Nederlandse inporteur bij de vitrine van een Duits merk. "Hier ziet U alle "nouveauité's" van onze firma, spijtig genoeg is er niets nieuws." Men moet al heel goed het aanbod van de fabrikanten kennen om een nieuwe lok te ontdekken, want het wemelt in de folders van epoche-, nummer- en kleurvarianten. Neem het ons dus niet kwalijk wanneer we in ons verhaal per ongeluk iets nieuw aankondigen terwijl het al eerder in de catalogus stond of omgekeerd een lok vergeten die echt nieuw is. Wat epoche- en kleurvarianten betreft voert Roco een nieuwe politiek, want deze zijn voortaan enkel na voorbestelling verkrijgbaar. Dit is het geval met de Glaskasten, die Schöne Württenbergerin, de BR01 en het TEE-dieselstel. Zonder voorbestelling is de KöfII in beige-turkooise en enkele rijtuigen in de nieuwe DB-huisstijl verkrijgbaar. Echt nieuw is het dieselstel 628/928. Interessant vinden we de mededeling dat in 1989 een V36 komt.

Bij bijna alle DB-plaatjes in de nieuwe Lima-catalogus staat de vermelding "New 88". Sorry, maar in dit bos zien wij de bomen niet meer.

Fleischmann kondigt voor de Länderbahn-amateurs een speciale set aan met een S10 met bijhorende rijtuigen, tegen voorintekening. Uiteraard ontbreken ook hier de rode loks met slabbertje niet. Bij Märklin slaat ook de roodvonk van de nieuwe huisstijl toe. Bijzonder mooi vonden we de Rheingold-rijtuigen. In samenwerking met Trix biedt men een set aan met de Beierse EP5(E52) met bijhorende rijtuigen. Trix stelt een nieuwe Glaskastenvoor en Rivarossi beloofde de reeds vorig jaar aangekondigde BR18. Liliput brengt een BR01 met vijfassige tender op de markt. De mogelijkheid bestaat om voortaan modellen "betriebsverschmutzt" te kopen.

Zwitserland

Roco kondigt een Zwitserse versie(Am4/4) aan van de vroegere DB V200. In voorbestelling is de Seetalbahn-Triebwagenset De4/4 verkrijgbaar. Rivarossi wil het blijkbaar ook op de Zwitserse markt proberen met de rangeerdiesel Em3/3. Vorig jaar stonden in de Lima-catalogus vier bedrijfsfoto's om een Re6/6 aan te kondigen. Dit jaar staan ze er weer. Geduld oefenen dus. Een rode ex-DB V200 is nieuw. Liliput levert het komende jaar enkele kleurvarianten van net nieuwe tweedelige elektrisch motorstel. Voor de smalspooramateurs zorgt Bemo ieder jaar voor een verassing. De HGe4/4I komt zowel in Furka-Oberalp als in Brig-Visp-Zermatt versie. Deze firma heeft nu ook een tandradrail in het assortiment.

Nederland

Dat Lima de dubbeldekkers zou uitbrengen was reeds bekend. Op het verlanglijstje van iedere Nederlandse modelspoorder stond er een 3e klas plan D, die komt er nu. Meer nog volgend jaar staat de ontbrekende WRD op het programma. Het goederenwagenassortiment wordt uitgebreid met een Us-z voor het vervoer van plaatstaal, een Kbs voor papiertransport,

een Hs van de firma VTD en twee nieuwe stortwagens.

Luxemburg

Voor dit kleine landje valt ieder jaar toch wat nieuws te rapen. De Wegmann-wagen in de nieuwe huistijl bij Roco lag min of meer voor de hand. Lilliput brengt een CFL-versie van de tanktransportwagen en Märklin zorgt voor een fietsenwagentje.

Oostenrijk

Nu het feest van 150 jaar spoorwegen voorbij is, staan er niet zoveel Oostenrijkse nieuwtjes op het programma van de meeste modelspoorwegfabrikanten. Bij Roco hadden we nog een dieselrangeerloek 2045 te goed. De Eurofima's worden in de nieuwe grijs-oranje schildering gebracht. Verder nog enkele goederenwagens waarvan een Gbs de interessantste is. Het HOe assortiment breidt Roco uit met enkele goederenwagens.

Voor eigen land heeft Lilliput enkele nieuwtjes in petto, met name twee locotransporteurs. De 2060 met drie versies en de 2065 met twee versies. Verder enkele epochevarianten van de BR42, BR52 en BR91.

Twee dieselloks 2043 en 2067 worden als "New 88" aangekondigd bij Lima.

Frankrijk

Nog voor de echte TGV-Atlantique de fabriek verlaat heeft Jouef reeds een model op de sporen en kondigt Lima het stel reeds aan.

Nu Jouef terug op de markt is, wordt het voor Lima iets moeilijker. De laatste Jouef-loks zijn volgens een heel nieuw concept; zamac-chassis, NEM-koppelingsschacht, kardanaandrijving en Sommerfeldt-panto's.

Lima gaat echter verder met het uitbreiden van zijn programma; de autorail X2200 in drie versies, de nieuwe Sybic 26000 en de diesellok 67000. Bij de rijtuigen kondigt men talrijke versies van de Corails en de DEV's aan.

Bij Roco wordt het iets rustiger met een ETAT-uitvoering (in voorbestelling) van de Württembergische C, een epochevariant van de BB 300 en later op het jaar een BB 9300. Het rijtuig UIC-Y A9 biedt mogelijkheden om later een Belgische I3 uit te brengen.

Schaal N

In deze schaal ook vele varianten. Voor Nederland heeft Fleischmann de Wadloper aangekondigd. Waarom kan de Belgisch importeur niet wat zijn Nederlandse collega reeds enkele jaren kan?

De volledige historische Rheingold is een Arnold "Neuheit". Daar we niet over een Minitrix-catalogus beschikken kunnen we moeilijk achterhalen wat in de Messe-folder nieuw is. Toch kondigt men hier liefst een twintigtal nieuwe loks en wagens aan. Dus gokken we even door te stellen dat een BR01, een BR52 en de Glaskasten nieuw zijn. Voor de N-rijders is er verder bij Roco een BR288 en een E60 (in voorbestelling) in voorbereiding.

HISTORISCHE BLADZIJDE

Type 12 (1888)

Twee binnenliggende Cilinders
Enkelvoudige expansie
1B1

Vanaf de tweede helft van de tachtiger jaren, ontstond er een groot gebrek aan zware sneltreinlokomotieven. Men onderzocht wel de mogelijkheid om de type 1 te verbeteren, maar toch werd beslist om een nieuwe type te ontwerpen. Deze opdracht werd aan Cockerill gegeven. Naar de gewoonte in deze periode ontwierp deze fabrikant een imposante lokomotief met als voornaamste kenmerken twee binnenliggende cilinders, twee drijfwielen met een diameter van 2 100 mm en een zeer ingewikkelde ketel met groot roosteroppervlak. Te vermelden valt ook dat in deze periode men al streefde naar eenheidsmaten en zo werd het cilinderblok bij de typen 6 en 25 identiek uitgevoerd.

Naargelang de bouwdatum ontstonden er verschillen waarbij de schouw (rond of vierkant) het markantste verschil vormde. Naast Cockerill als hoofdleverancier, werden ook Tubize, St-Leonard, Couillet, Franco-Belge, Haine-St-Pierre, La Meuse en Carels bij de bouw betrokken. Er werden in het totaal 115 machines van dit type geleverd.

Naast de Belgische leveringen, bouwde Cockerill ook een aantal machines van de Main-Neckar-Eisenbahnen in Duitsland.

In hun eerste periode sleepten ze alle zware internationale treinen of alle hoofdlijnen van het EB-net. Maar al vlug zouden de vele fouten in de konstruktie naar voor komen : de stokers hadden het zeer moeilijk om de druk op peil te houden, de ingewikkelde konstruktie van vooral de haard leidde tot moeilijke herstellingen. Nochtans hielden de lokomotieven hun luxe-leventje tot in 1910 en in deze periode waren ze ingedeeld bij de stelplaatsen Berchem, Brugge, Ledeberg (Gent), Liege, Oostende, Tournai en Vise.

Vanaf 1910 ontvingen de typen 12 dan vervangketels, met smalle, lange en halfdiepe haarden en deze lokomotieven kregen het type 12 bis. Daar waar in 1911 nog slechts 1 machine buiten dienst gesteld was, bleven er in 1922 nog slechts 40 machines over : 22 lokomotieven type 12 en 18 verbouwde machines type 12bis. Alle typen 12 waren in deze periode ondergebracht te Ledeberg, maar de inzetreeks voorzag slechts diensten voor drie machines. Nog tegen de winterregeling vielen alle diensten weg en in juni 1923 was het effectief gedaald tot 11 eenheden. Al deze machines waren tegen het eind van het jaar uit het bestand geschrapt.

De 18 lokomotieven type 12bis waren te Berchem gestationeerd en hiervoor was een inzetreeks met 9 plandagen voorzien. Ze sleepten vooral treinen op de lijnen naar Nederland, Brussel en ook in de Kempen. Gedurende hun ganse verdere loopbaan bleven ze in deze Antwerpse stelplaats aanwezig en de volgende tabel geeft een overzicht van het aantal benodigde loks en het effectief.

	06/1922	23	24	25	26	27	28	29	30
Berchem	9	6	8	9	6	6	5	3	3
TOTAAL	18	18	18	16	16	13	9	7	4

Zoals men kan zien verminderde de inzet vanaf 1925 gestaag en eind 1930 werden alle lokomotieven uit het NMBS-bestand afgevoerd

KENMERKEN

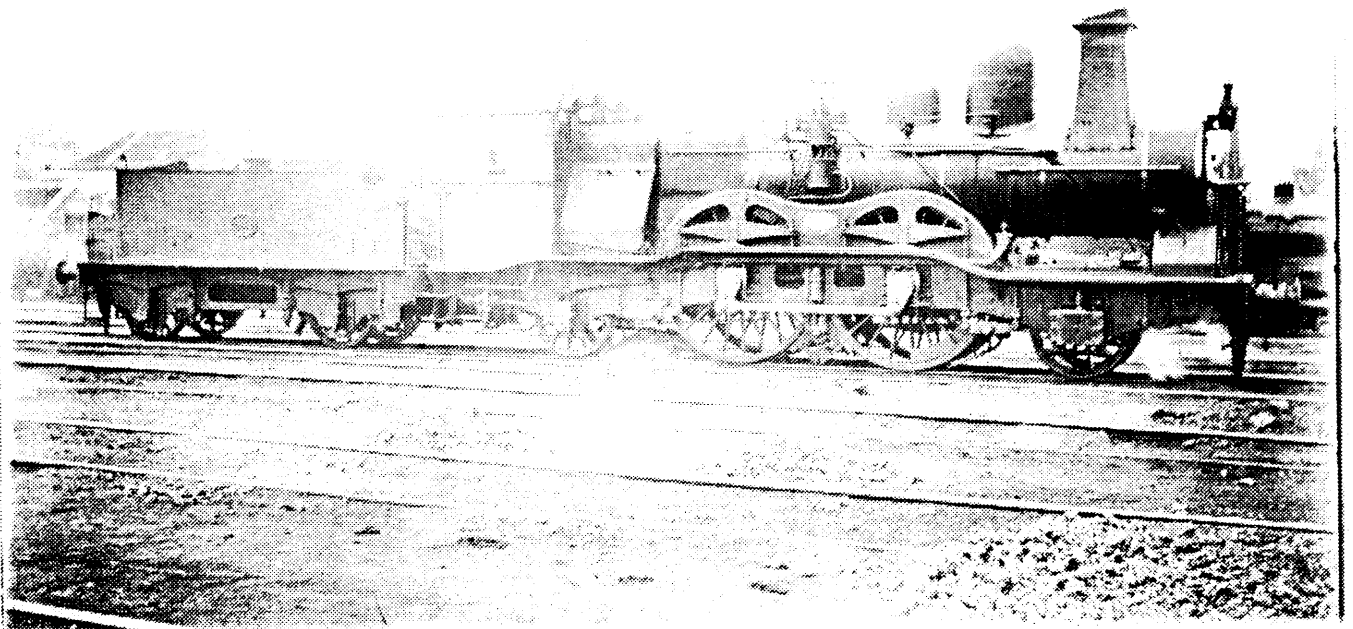
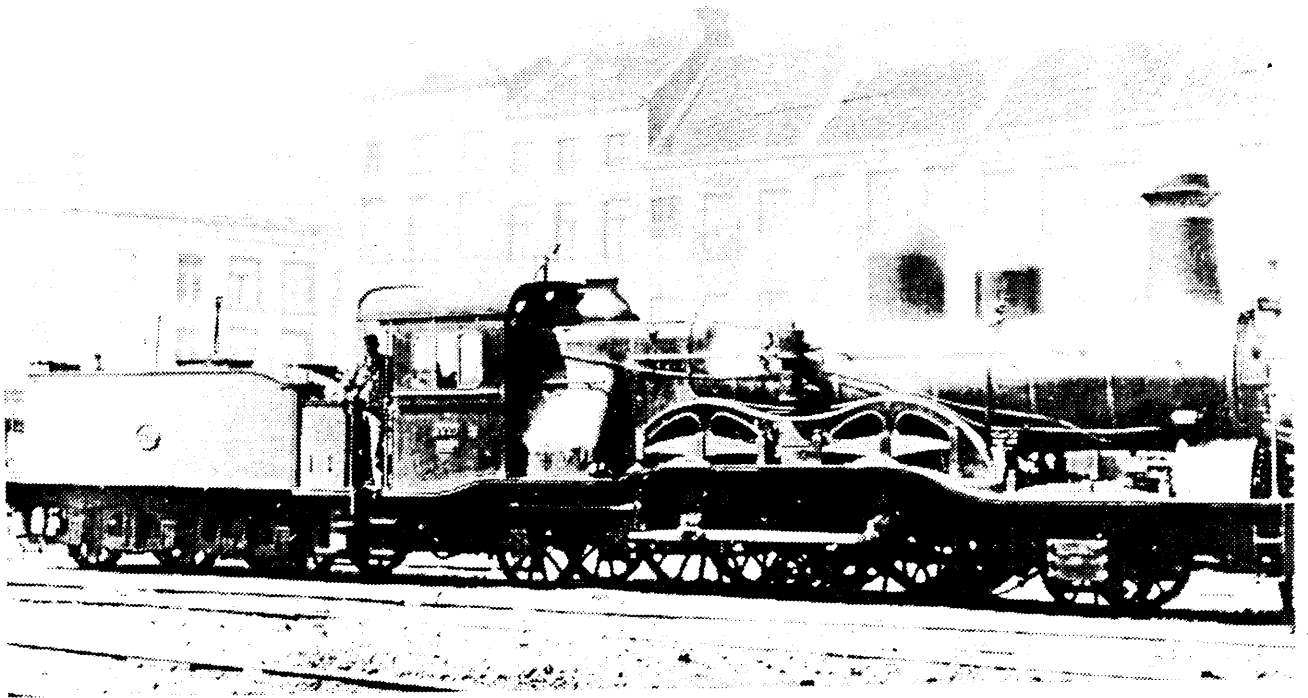
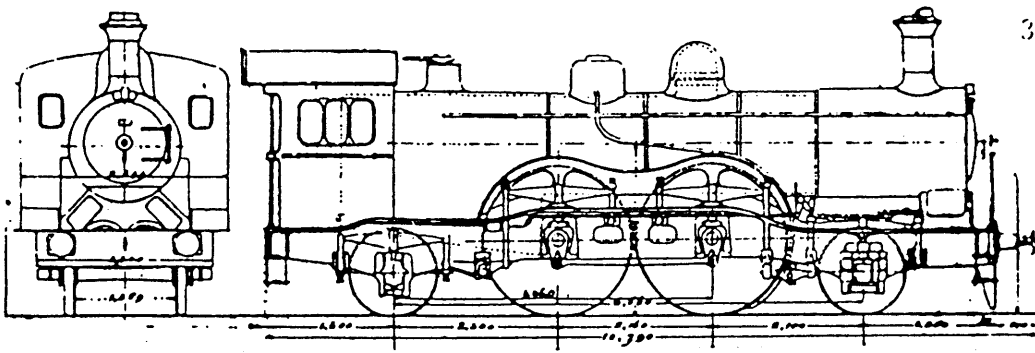
Bouwjaren : 1888 tot 1897
 Nummering : niet opeenvolgend
 Bouwers : Cockerill, Couillet, Tubize, Franco-Belge, St-Leonard, FUF Haine-St-Pierre La Meuse en Carels.
 Ontwerper : R. Zunach (Cockerill) naar richtlijnen van Belpaire en Masui.

Technische gegevens : (type 12).

Diameter cilinders :	500 mm	Keteldruk :	10,5 bar
Zuigerslag :	600 mm	Inhoud ketel :	
Aantal cilinders :	2	Inhoud stoomruimte :	
Diameter drijfwielen :	2 100 mm	Opp. stoomafgifte :	
Diameter loopwielen :	1 200 mm	Verw. opp haard :	12,50 m2
Radstand :	6 560 mm	Verw. opp pijpen :	112,17 m2
Roosterlengte :	1 542 mm	Tot. verwarmingsopp.	124,67 m2
Roosterbreedte :	2 150 mm	Oververhittingsopp :	--
Roosteropp. :	4,70 m2		
Aantal kl. vlampijpen	241	Massa (rijvaardig)	51 960 kg
Diameter kl. vlampijpen	40/45 mm	Massa (leeg)	48 000 kg
Lengte vlampijpen :	3 850 mm	Aslast : 1ste as	10 100 kg
Lengte :	10 390 mm	2 de as	15 430 kg
Breedte :		3 de as :	15 840 kg
Hoogte :	4 160 mm	4 de as :	10 590 kg

Technische gegevens : (type 12bis)

Diameter cilinders :	500 mm	Keteldruk :	12 bar
Zuigerslag :	600 mm	Inhoud ketel :	
Aantal cilinders :	2	Inhoud stoomruimte :	
Diameter drijfwielen :	2 100 mm	Opp. stoomafgifte :	
Diameter loopwielen :	1 200 mm	Verw. opp. haard :	12,90 m2
Radstand :	6 560 mm	Verw. opp. pijpen	100,50 m2
Roosterlengte :	2 631 mm	Tot. verwarmingsopp	113,40 m2
Roosterbreedte :	1,116 mm	Oververhittingsopp	--
Roosteropp. :	2,936 m2		
Aantal kl. vlampijpen	178	Massa (rijvaardig)	54 250 kg
Diameter kl. vlampijpen	40/45 mm	Massa (leeg)	51 500 kg
Lengte vlampijpen :	3 990 mm	Aslast : 1ste as	10 700 kg
Lengte :	10 390 mm	2 de as	16 100 kg
Breedte :		3 de as	16 300 kg
Hoogte :	4 160 mm	4 de as	11 150 kg



Nummering K.P.E.V.		EB	NMBS	Bouwer	In Dienst	Schrapp.	
4938	Altona	G8.1	8138	81.038	D Hanomag	8236 /1917	
4939	Elberf	G8.1	8139	81.039	D Vulcan	2891 /1913	
4940	Essen	G8.1	8140		D Henschel	11839 /1913	
4941	Altona	G8.1	8141	81.041	D Hanomag	8239 /1917	01/65
4942	Essen	G8.1	8142	81.042	D Henschel	11841 /1913	05/65
4941	Coln	G8.1	8143		D Humboldt	1100 /1915	
4945	Elberf	G8.1	8144	81.044	D Vulcan	2845 /1913	06/52
4945	Posen	G8.1	8145	81.045	D Schichau	2259 /1915	04/67
4946	Bromberg	G8.1	8146	81.046	D Schwarzsk	5917 /1916	12/65
4947	Altona	G8.1	8147	81.047	D Hanomag	8245 /1917	12/58
4948	Coln	G8.1	8148	81.048	D Humboldt	1105 /1915	05/62
4949	Coln	G8.1	8149	81.049	D Humboldt	1108 /1915	
4950	Stettin	G8.1	8150	81.050	D Vulcan	3071 /1915	05/62
4951	Altona	G8.1	8151	81.051	D Borsig	10071 /1917	03/66
4952	Altona	G8.1	8152	81.052	D Borsig	10072 /1917	01/66
4953	Altona	G8.1	8153	81.053	D Borsig	10073 /1917	09/61
4953	Essen	G8.1	8154	81.054	D Henschel	11852 /1913	12/65
4955	Essen	G8.1	8155	81.055	D Henschel	11854 /1913	05/65
4956	Stettin	G8.1	8156	81.056	D Vulcan	3077 /1915	11/52
4957	Altona	G8.1	8157	81.057	D Borsig	10077 /1917	05/65
4958	Coln	G8.1	8158	81.058	D Humboldt	1121 /1915	11/52
4959	Altona	G8.1	8159	81.059	D Borsig	10079 /1917	02/67
4960	Halle	G8.1	8160	81.060	D Scharzk.	5934 /1916	11/52
4957	Coln	G8.1	8161	81.061	D Humboldt	1120 /1915	10/65
4964	Dantzig	G8.1	8162	81.062	D Schichau	2603 /1918	
4963	Altona	G8.1	8163	81.063	D Borsig	10083 /1917	
4964	Bromberg	G8.1	8164	81.064	D Vulcan	3198 /1917	
4965	Elberf	G8.1	8165	81.065	D Jung	2105 /1914	05/57
4966	Essen	G8.1	8166	81.066	D Henschel	11865 /1913	11/52
4970	Bromberg	G8.1	8167	81.067	D Vulcan	3204 /1917	
4971	Elberf.	G8.1	8168	81.068	D Jung	2111 /1914	04/67
4969	Altona	G8.1	8169	81.069	D Borsig	10113 /1917	12/65
4970	Altona	G8.1	8170	81.070	D Borsig	10114 /1917	
4971	Dantzig	G8.1	8171	81.071	D Schichau	2691 /1918	10/61
4972	Altona	G8.1	8172	81.072	D Hanomag	8609 /1918	02/64
4973	Dantzig	G8.1	8173	81.073	D Schichau	2693 /1918	09/63
4974	Dantzig	G8.1	8174	81.074	D Schichau	2694 /1918	10/65
4973	Posen	G8.1	8175	81.075	D Schichau	2344 /1915	06/66
4976	Altona	G8.1	8176	81.076	D Hanomag	8613 /1918	11/52
4980	Altona	G8.1	8177	81.077	D Hanomag	8617 /1918	
4983	Coln	G8.1	8178	81.078	D Humboldt	1146 /1916	
4979	Elberf.	G8.1	8179	81.079	D Jung	2213 /1915	11/52
4980	Coln	G8.1	8180	81.080	D Humboldt	1143 /1916	05/64
4981	Saarbr.	G8.1	8181	81.081	D Henschel	14586 /1917	11/52
4982	Altona	G8.1	8182	81.082	D Hanomag	8619 /1918	03/63
4983	Altona	G8.1	8183	81.083	D Hanomag	8620 /1918	02/62
4984	Altona	G8.1	8184	81.084	D Vulcan	3404 /1918	11/52
4985	Altona	G8.1	8185	81.085	D Vulcan	3405 /1918	06/52
4986	Essen	G8.1	8186	81.086	D Vulcan	2847 /1913	10/66
4987	Coln	G8.1	8187	81.087	D Jung	2411 /1916	
4988	Bromberg	G8.1	8188	81.088	D Linke	1434 /1917	10/64
4989	Elberf.	G8.1	8189	81.089	D Hanomag	7410 /1914	06/52
4991	Altona	G8.1	8190	81.090	D Vulcan	3411 /1918	05/63
4991	Elberf.	G8.1	8191	81.091	D Hanomag	7412 /1914	05/66
4992	Coln	G8.1	8192	81.092	D Humboldt	1170 /1916	09/59
4993	Saarbr.	G8.1	8193	81.093	D Borsig	9893 /1917	

Nummering K.P.E.V.		EB	NMBS	Bouwer	In Dienst	Schrapp	
4992	Essen	G8.1	8194	81.094	D Vulcan	2853 /1913	06/65
4995	Elberf.	G8.1	8195	81.095	D Hanomag	7416 /1915	
4996	Elberf.	G8.1	8196	81.096	D Hanomag	7417 /1915	
4999	Elberf.	G8.1	8197	81.097	D Hanomag	7420 /1915	
4991	Stettin	G8.1	8198	81.098	D Vulcan	3255 /1917	
4999	Munster	G8.1	8199	81.099	D Hanomag	6859 /1913	12/52
5000	Elberf.	G8.1	8200	81.100	D Hanomag	7421 /1915	
4856	Halle	G8.1	8201	81.101	D Henschel	12410 /1914	06/52
4857	Altona	G8.1	8202	81.102	D Borsig	9255 /1915	02/67
4858	Dantzig	G8.1	8203	81.103	D Schichau	2303 /1915	
4859	Altona	G8.1	8204	81.104	D Borsig	9285 /1915	10/65
4859	Dantzig	G8.1	8205	81.105	D Schichau	2304 /1915	06/52
4861	Altona	G8.1	8206	81.106	D Borsig	9285 /1915	04/66
4866	Altona	G8.1	8207	81.107	D Borsig	9292 /1915	01/66
4869	Dantzig	G8.1	8208	81.108	D Schichau	2322 /1915	11/52
4871	Altona	G8.1	8209	81.109	D Borsig	9411 /1915	09/59
4874	Coln	G8.1	8210	81.110	D Humboldt	988 /1914	06/52
4876	Dantzig	G8.1	8211	81.111	D Schichau	2349 /1915	06/63
4877	Dantzig	G8.1	8212	81.112	D Schichau	2350 /1915	05/66
4880	Altona	G8.1	8213	81.113	D Borsig	9420 /1915	05/62
4884	Dantzig	G8.1	8214	81.114	D Schichau	2357 /1915	
4884	Halle	G8.1	8215	81.115	D Jung	2221 /1915	03/66
4886	Halle	G8.1	8216	81.116	D Jung	2223 /1915	05/66
4888	Coln	G8.1	8217	81.117	D Humboldt	1002 /1914	06/66
4891	Magdeb.	G8.1	8218	81.118	D Orenstein	7804 /1915	12/52
4892	Altona	G8.1	8219	81.119	D Borsig	9485 /1916	
4892	Coln	G8.1	8220	81.120	D Humboldt	1006 /1914	
4893	Coln	G8.1	8221	81.121	D Humboldt	1024 /1914	01/66
4895	Halle	G8.1	8222	81.122	D Linke	1191 /1915	03/63
4897	Coln	G8.1	8223	81.123	D Humboldt	1028 /1914	03/66
4931	Halle	G8.1	8224	81.124	D Schwarzck.	5793 /1915	11/52
4931	Saarbr.	G8.1	8225	81.125	D Borsig	9282 /1915	05/63
4936	Elberf.	G8.1	8226	81.126	D Vulcan	2888 /1913	11/52
4939	Stettin	G8.1	8227	81.127	D Vulcan	3060 /1915	08/52
4946	Coln	G8.1	8228	81.128	D Humboldt	1105 /1915	03/66
4945	Stettin	G8.1	8229	81.129	D Vulcan	3066 /1915	06/52
4947	Elberf.	G8.1	8230	81.130	D Henschel	12069 /1913	
4947	Magdeb.	G8.1	8231	81.131	D Schwarzck.	5833 /1916	
4948	Elberf.	G8.1	8232	81.132	D Henschel	12070 /1913	11/52
4949	Elberf.	G8.1	8233	81.133	D Henschel	12071 /1913	12/58
4949	Magdeb.	G8.1	8234	81.134	D Schwarzck.	5835 /1916	07/66
4951	Coln	G8.1	8235	81.135	D Humboldt	1110 /1915	06/57
4951	Stettin	G8.1	8236	81.136	D Vulcan	3072 /1915	
4952	Bromberg	G8.1	8237	81.137	D Schwarzck.	5923 /1916	11/52
4952	Coln	G8.1	8238	81.138	D Humboldt	1111 /1915	09/59
4952	Saarbr.	G8.1	8239	81.139	D Henschel	13939 /1916	09/59
4985	Elberf.	G8.1	8240	81.140	D Hanomag	7406 /1914	12/58
4985	Hannover	G8.1	8241	81.141	D Hanomag	7234 /1914	06/52
4986	Magdeb.	G8.1	8242	81.142	D Borsig	9805 /1917	06/66
4988	Coln	G8.1	8243	81.143	D Jung	2412 /1916	
4988	Elberf.	G8.1	8244	81.144	D Hanomag	7409 /1914	06/48
5245	Cassel	G8.1	8245	81.145	D Henschel	14617 /1917	09/59
5246	Coln	G8.1	8246	81.146	D Humboldt	1136 /1917	11/52
5247	Coln	G8.1	8247	81.147	D Humboldt	1137 /1917	12/58
5248	Elberf.	G8.1	8248	81.148	D Jung	2614 /1917	10/66

STATIONS

Dorpsstation EB Type 2

In onze vorige bijdrage beschreven we het in de jaren 1870-80 gebouwde station type 1. Waarschijnlijk opteerde de EB einde van de jaren '80 voor een nieuw standaardtype. Het juiste bouwjaar terugvinden van een stationsgebouw blijft altijd een moeilijke opgave. Soms vindt men een of andere datum wel eens terug in een of andere heemkundige publicatie. Hoewel ook hier soms vele fouten worden gemaakt. Meestal wordt de openingsdatum van een lijn wel eens verward met het bouwjaar van een station.

Voor Tielen vonden wij bijvoorbeeld een vrij logische datum van 1890-1891. Het station van Waarloos bevindt zich aan een lijn die eerst in 1907 geopend werd. Men vindt dit station vooral terug aan lijnen van teruggekochte concessies, zoals op de Antwerpen - Rotterdam (1880) met Kalmthout en Ekeren, op Lier - Turnhout (1882) met Bouwel en Tielen en later langs de lijnen van de GCB (1898) met o.a. Noorderwijk-Morkhoven, Heverlee, St-Joris-Weert, Cerfontaine, Olloy en Treignes. Blikbaar werd de lijn Maas- Athus in de jaren '90 gekomplementeerd met stations type 2 zoals Anseremme, Gendron-Celles, Pondrôme en Vonêche. Verder vindt men dit stationstype kris-kras over het hele land terug.

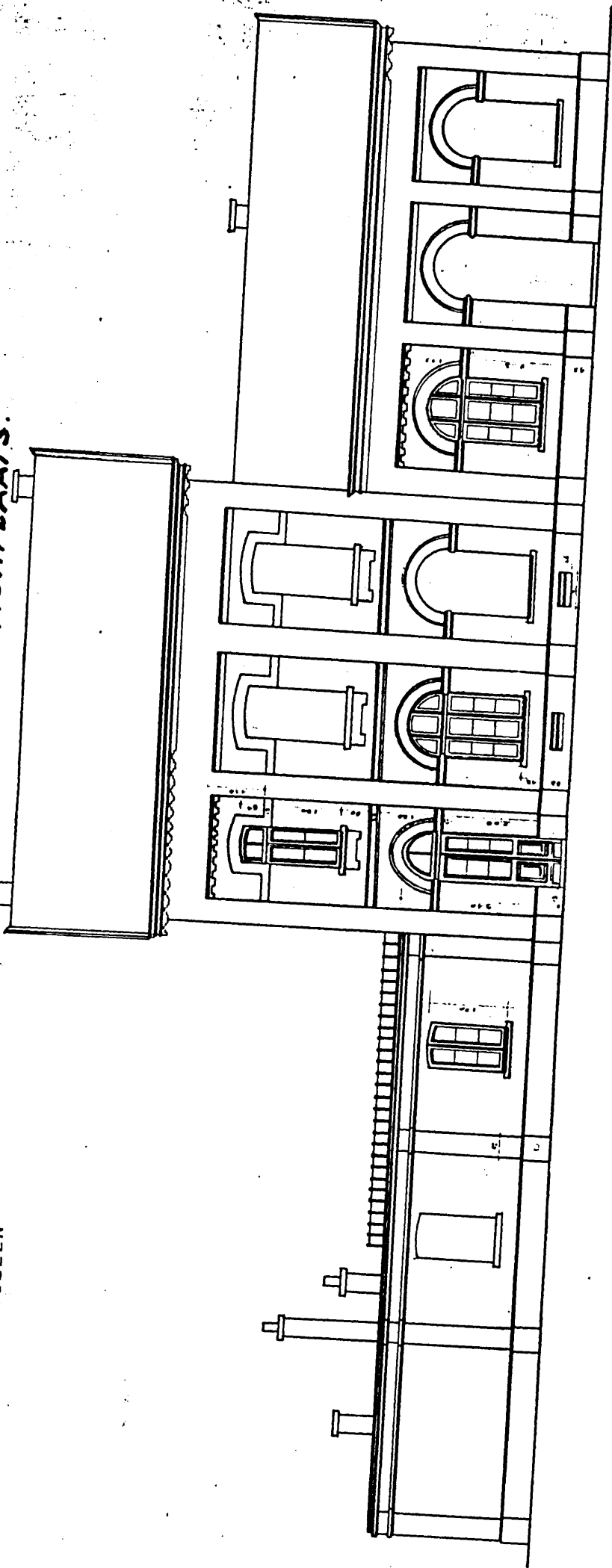
Hoofdkenmerken van dit station zijn; een hoofdgebouw met op het gelijkvloers twee boogvensters en een boogdeur. De deur kan zich zowel links, rechts als in het midden bevinden. De eerste verdieping bezit drie vensters met een lichte boog. Specifiek voor type 2 zijn de vertkale stroken halfverheven metselwerk op de hoeken en tussen de vensters. De lengte van de vleugels werd aangepast aan de behoefte van het station. De vleugels, zonder verdieping, werd uiteraard ook uitgevoerd met boogvensters en en boogdeuren. De breedte van het station wordt meestal bepaald door de ruimte tussen de sporen en de straat. In de zijgevel bevindt zich bijna altijd een rond venstertje. Het houtwerk onder de dakgoot werd meestal uitgevoerd met een zaagtandmotief.

Veel voorkomend is een uitbreiding mte een vleugel met plat dak. Of deze uitbreiding vanaf de bouw van het station gebeurde of op latere datum is ons niet bekend. Qua uitvoering zijn er onderling veel verschillen, zoals het gebruik van gekleurde sierstenen, bepleistering en schidering.

Soms wordt wel eens van het basisconcept afgeweken. Te Treignes (grensstation, nu CF3V) worden op de uiteinden van een lange lage bouw twee hoofdgebouwen met met verdieping geplaatst. Te Cerfontaine (lijn 132) werd een vleugel zonder verdieping dwars over het ingegraven spoor geplaatst en te Berlaar (lijn 16) gebruikt men een lage vleugel als goederenstation.

GEVEL KANT STATIONPLAATS.

STATION TIELEN



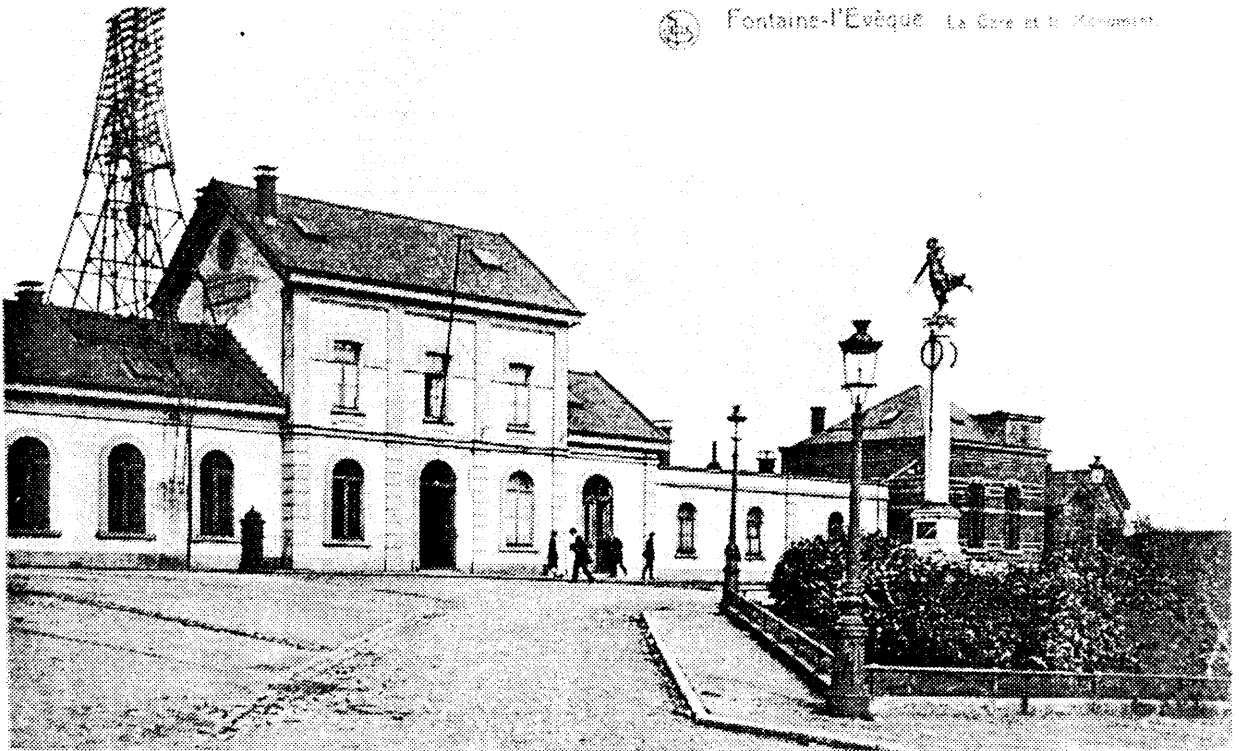
Alken	Lissewege
Anseremme	Lot
Anvaing	Machelen(Br)
Anzegem	Machelen(OV1)
Barry	Marchienne
Barse	Messency
Beernem	Mignault
Bilzen	Naninne
Bousval	Nerem
Bouwel	Nessonvaux
Bovigny	Noorderwijk-Morkhoven
Bruglette	Olloy
Carnières	Oostkerke
Cerfontaine	Orp-le-Grand
Eigenbilzen	Oudegem
Ekeren	Pondrôme
Epegem	Poulseur
Fontaine-l'Evêque	Racour
Gendron-Celles	Ressaix
Grand-Leez-Torembais	Silenrieux
Grimde	Stave
Heverlee	Stambruges
Hoegaarden	St-Denijs-Westrem
Hoeselt	St-Joris-Weert
Hombeek	Tielen
Hambourg	Treignes
Huy-St-Hilaire	Vonêche
Jabbeke	Waarloos
Jauche	Waarschoot
Jesseren	Weerde
Kalmthout	Wichelen
Kappele-o/d-Bos	Wijchmaal
La Croyère	Zétrud-Lumay
Lichtervelde	Zwijndrecht
Lincnt	
	Zwijndrecht




Oudegem Station.

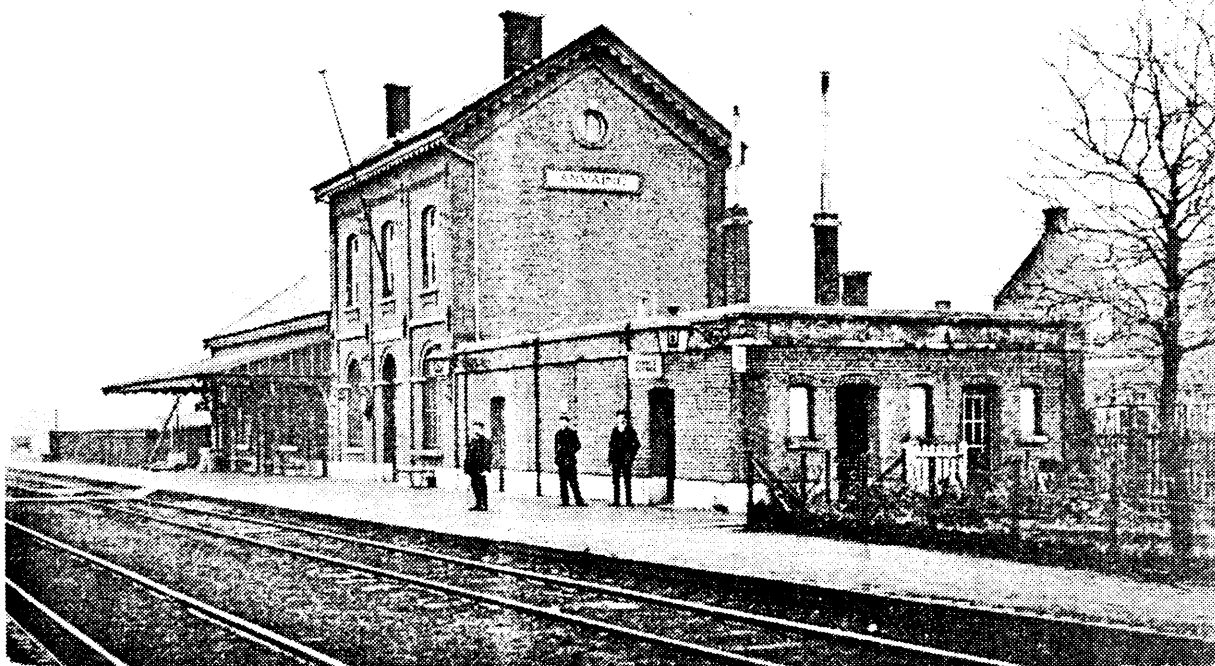



Fontaine-l'Évêque. La Gare et le Monument.

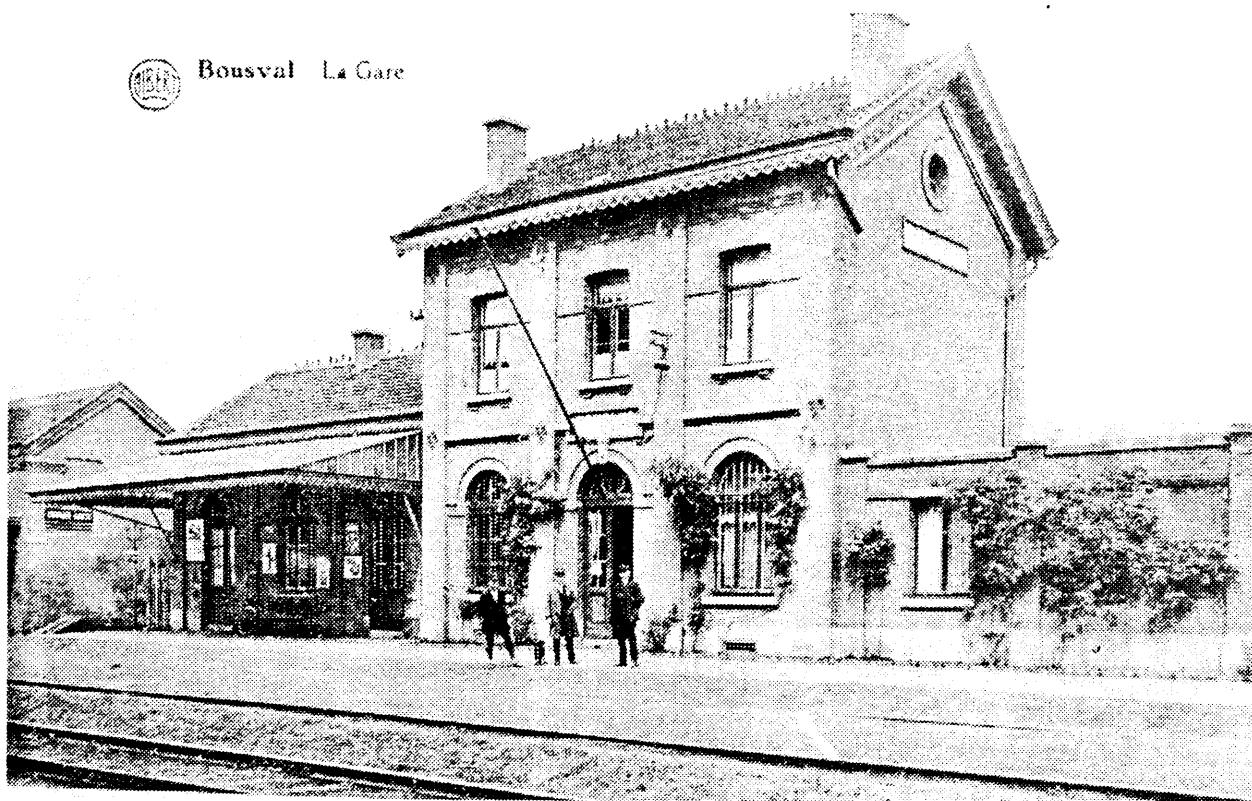


Boven : Klassiek dorpstation in oorsprongstoestand : Oudegem
 Onder : ... en een gelijkaardig station, doch met bepleistering
 van de muren : Fontaine l'Évêque

 ANVAING. ... La Gare



 Bousval La Gare



Hier ontbreekt in beide gevallen de tweede kleine vleugel en sluit de vleugel met het plat dak dadelijk aan het hoofdbouw aan.

Boven : Anvaing

Onder : Bousval

[MOTORWAGENS]

Verder gaande met de proefnemingen, werd het type 605 nog verder verbeterd en uitgerust met een nieuwe motor van de firma Ganz. Dit stel (de 606.01) werd volledig gebouwd door Baume & Marpant in 1936 werd deze éénling aan Merelbeke afgeleverd. Hier reden ze vooral lokaaldiensten rondom Gent en reden ze zo o.m. naar Brussel, Aalst, Eeklo en St-Niklaas. Kort voor de oorlog verhuisde de 606.01 naar Berchem en verzekerde de diensten tussen Lier en Kontich. Tijdens de oorlog bleef het stel afgesteld en na de bevrijding was het te Brussel-zuid aanwezig en reed o.m. diensten naar Dendermonde Aalst en Mechelen. Na verdere diensten om Brussel, verhuisde de 606.01 in 1952 naar Haine-St-Pierre en hier reed het stel -samen met de stellen typen 553 en 601 - diensten in de omgeving van de stelplaats en verzeilden hierbij tot Erquelinnes, Braine-le-Comte, Charleroi, Mons en zelfs Chimay.

In 1953 werd het stel hernummerd in 607.01 (in deze periode werden er nieuwe stellen 606 gepland). De dienst te Haine-St-Pierre duurde tot in 1958. Na een afsteltijd in de CW Mechelen en bij Cockerill werd de 607.01 in december 1962 definitief uit het NMBS-bestand geschrapt.

Kenmerken :

Bouwer	Baume & Marpant
Bouwjaar :	1936
Asindeling :	B'2'
Massa(rijvaardig	38 200 kg
Aantal plaatsen :	C : 50 staanplaatsen 50 zitplaatsen
	B : 20 zitplaatsen 10 staanplaatsen
Motor :	SEM Gent (licensie Ganz)
Vermogen :	235 kW
Omwentelingssnelheid :	1 330 tr/min
Transmissie :	SLM Winterthur hydraulisch

nummerlijst :

606.01	--	607.01	Baume & Marpant	1936	/12/62	FKR b/39	FCV	WO II
						FBMZ	m/52	GT

TYPE 607

Steunend op de ervaringen van de 606.01 werd een verder stel gebouwd, ditmaal door Carels en ook hier werd een "nieuwe" motor uitgetest, nl. een 12-cilinder V-motor van de firma Mercedes. Ook dit stel werd in 1936 afgeleverd en te Merelbeke gestationeerd. De inzet loopt parallel met de overige Gentse stellen. Zonder echt te laten opmerken, bleef het stel tot bij de WO II in dienst, doch dan afgesteld en gesaboteerd. Na de oorlog werd afgezien van een herstelling en de 607.01 werd in juni 1946 uit het bestand geschrapt.

Bouwer : FUF Haine-St-Pierre
Bouwjaar : 1936
Asindeling : B'2'
Massa (rijvaardig) : 46 500 kg
Aantal plaatsen : B : 20 zitplaatsen
10 staanplaatsen
C : 50 zitplaatsen
50 staanplaatsen
Motor : Carels (licensie Mercedes)
Type : 12-cilinder in V
Vermogen : 220 kW
Omwentelingssnelheid : 1 700 tr/min
Transmissie : SLM Winterthur
Max. snelheid : 90 km/h

nummerlijst :

607.01 FUF Haine-St-Pierre 1936 /06/1946 FKR

TYPE 608

Met al de vorige prototypes, kon men nu eindelijk denken aan een serieuitvoering en toch besloot men nogmaals een voorserie met 6 stellen te ontwikkelen. Hierbij greep men praktisch volledig terug naar de ontwerpen van het type 606, doch hierbij was er een versterkte versie van de dieselmotor ontwikkeld en deze kwam tot gebruik. In 1939 werd deze 6 stellen door FUF Haine-St-Pierre geleverd en te Brugge gestationeerd. Hier werden ze vooral ingezet op de lijn 66, met als voornaamste bestemming Roeselare. Ook Eeklo werd waarschijnlijk bereikt. De tweede wereldoorlog brachten de typen 608 op non-aktief te Brussel-zuid door en kwamen zonder al te veel kleurscheuren aan de bevrijding.

Na de oorlog bleven ze te Brussel gestationeerd en hier reden ze over een groot gebied met als uiterste inzetplaatsen Gent, Zelzate, Zottegem, Dendermonde, Antwerpen-zuid, Mechelen, Soignies, Ottignies en Landen. Gedurende deze ganse periode bleven deze diensten praktisch ongewijzigd en werd zelfs nog gedeeltelijk uitgebreid met nieuwe bestemmingen, o.a. Kortrijk, Geraardsbergen, Edingen en Braine l'Alleud. Maar de voortschrijdende elektrifikaties zouden het inzetgebied beperken en verder had men ook de nieuwe stellen typen 603. Tussen eind 1960 en half 1961 verhuisden de typen 608 naar Walcourt en werden ze vooral ingezet op de lijnen tussen Samber en Maas met als bestemmingen Charleroi, Treignes-Vireux, Chimay, Couvin en Ermeton. Ook hier bleef gedurende enkele jaren konstant. Eind 1963 werden ze te Monceau gestationeerd, maar de inzetstelplaats bleef Walcourt. In september 1965 werden ze voorlopig afgesteld en kort daarna definitief uit het bestand geschrapt. Eén motorwaggon - de 608.05 - bleef jarenlang te Walcourt bewaard, ging op 19 december 1981 naar de CW Mechelen en wacht hier nu - sinds kort ook binnen - op restauratie.

Kenmerken :

Bouwer : FUF Haine-St-Pierre
Bouwjaar : 1939
Asindeling : B'2'
Massa (rijvaardig) : 55 400 kg

Aantal plaatsen : C : 54 zitplaatsen
50 staanplaatsen
B : 10 zitplaatsen
10 staanplaatsen

Motor : Carels (Licentie Ganz)
Type : 8 cilinders in lijn
Vermogen : 270 kW
Omwentelingssnelheid : 1 330 tr/min
Transmissie : SLM Winterthur
Max. Snelheid : 100 km/h

nummerlijst :

608.01	FUF Haine-St-Pierre	08/1939	07/1966	FR WO II FBMZ 07/61 LWC 12/63 Lnc
608.02	"	09/1939	11/1966	FR WO II FBM 01/61 LWC 12/63 Lnc
608.03	"	10/1939	11/1966	BR WO II FBM 07/61 LWC 12/63 Lnc
608.04	"	11/1939	04/1967	FR WO II FBM 03/61 LWC 12/63 Lnc
608.05	"	11/1939	11/1966	FR WO II FBM 12/60 LWC 12/63 Lnc -- Fm
608.06	"	12/1939	04/1967	FR WO II FBM 03/61 LWC .12/63 Lnc

TYPE 610 (ex Nord Belge , ex 602)

Naast de NMBS, testte ook de Nord Belge met motorstellen en in 1936 werden twee 2-assige motorwagens door Ganz geleverd en deze werden vooral ingezet door de Cie de Chimay ingezet. Bij de Nord Belge droegen ze de nummers A1 en A2. Bij de overname van de "Chimay" werden ze als 602.01 - 602.02 in het NMBS-bestand ingeschreven, in 1953 werden ze hernummerd in type 610. Ze deden na overname nog enige tijd dienst, doch werden vlug reserve gesteld. Eind 1954 werden beide stellen definitief geschrapt.

Kenmerken :

Bouwer : Ganz
Bouwjaar : 1936
Aantal plaatsen : C : 60 zitplaatsen
20 staanplaatsen

Motor : Ganz
Vermogen : 175 kW
Type : 6 cilinders in lijn
Omwentelingssnelheid : 1 250 tr/min
Transmissie : mechanisch
Max. Snelheid : 80 km/h

nummer lijst :

A1	602.01	610.01	Ganz	/1936	e/1954	LCM /48	GF ?
A2	602.02	610.02	Ganz	/1936	e/1954	LCM /48	GF?

EXPLOITATIE

In de vorige aktueel werden - per ongeluk - drie zijnlijnen van de verbinding 36 weggelaten en verder kwam er ook een verbetering i.v.m. de lijnen 38/38 bis. Deze publiceren we dan ook deze maal:

LIJN 36 A : Fexhe-le-Haut-Clocher - Kinkempois

Omdat de direkte lijn een te zware helling (met name de hellende vlakken van Ans) had, moest een goederenlijn aangelegd worden naar de Luikse vormingsstation. Deze lijn kort voor de tweede wereldoorlog aangelegd en op 15 september 1939 ingereden. Vanaf Voroux-Goreux takt ze af van de lijn 36 en gaat dan via enkele viadukten (deze van Rénory is de bekendste) en enkele tunnels richting Kinkempois. Uitsluitend voor het goederenverkeer, wordt de lijn sporadisch gebruikt door reizigerstreinen, dit bij omleidingen van het verkeer. Deze lijn heeft geen enkele overweg.

Lengte : 16,1 km

Stations :

Fexhe-le-haut-Clocher	km 0
Voroux	km 2,3
Kinkempois	km 16,1

Vertakkingen :

Y Voroux	km 3,7	vertakking richting lijn 36A
----------	--------	------------------------------

Tunnels :

Tunnel de Hannut	km 6	ca. 75 m lang
Tunnel de Hollogne	km 8	ca. 700 m
Tunnel de Corbeau	km 10	ca. 375 m
Tunnel du Horloz	km 12	ca. 175 m
Tunnel d'Ougrée	km 14	ca. 350 m

Lijn 36 B : Y Voroux - Ans

Deze lijn takt van de lijn 36A af en vormt een bijkomende verbinding tussen Voroux en Ans. Via deze lijn - waar de stopplaats Bierset-Awans aanwezig is - rijden thans alle L-treinen tussen Liège en Waremme.

Lengte : 4,2 km

Stations :

Y Voroux	km 0
Bierset - Awans :	km 0,7
Ans	km 4,2

Elektrifikatie (lijn 36A en 36B)

5 december 1955

Lijn 36 C : Zaventem - Luchthaven

Met de opkomst van de luchtvaart, ontwikkelde Melsbroek zich steeds verder en zo onstond de noodzaak voor een spoorwegaansluiting. Deze werd in volle oorlogstijd - in 1943 - geopend en tot in 1958 bleef deze lijn bestaan. Doch op dat ogenblik werd de nationale luchthaven verplaatst naar Zaventem en werd de lijn verplaatst. Een derde maal werd de lijn aangepast, ditmaal gemoderniseerd, nl. bij de elektrifiactie van de lijn.

Lengte :

Y Zaventem - Luchthaven : 3,3 km

Opening :

Zaventem - Melsbroek : / /1943
Zaventem - Luchthaven : 01/06/1958

Elektrifikatie :

24/01/1971

Verbindingslijnen :

De lijn 36 heeft - naast enkele zijlijnen, ook 5 verbindingslijnen of verbindingsbochten. In sommige gevallen is het ook enkel het derde spoor van deze lijn :

Zo hebben we :

lijn 36/1	Y Diegem - Y Blok 4 (verbinding lijn 36 met vorming Schaarbeek en Vilvoorde)
Lijn 36/2	Leuven - Y Tivoli (verbinding Leuven - lijn 139)
Lijn 36/3	Y Diegem - lijn 26
Lijn 36/4	Y Diegem - Zaventem (derde spoor)
36/5	Zaventem - Y Zaventem

Ook de lijn 37 heeft twee verbindingslijnen .

lijn 37/1	Y Aguesses - Kinkempois
lijn 37/2	Verviers (Est) - Y Chic Chac

=====

Ook voor de lijn 38 kwamen er verbeteringen binnen, die kort behandeld worden :

- De eerste concessie voor een lijn Liège-Vivegnis - Jupille - Herve - Bleyberg werd op 31 mei 1862 gegeven aan de "chemins de fer des plateaux de Herve", waarin o.a. de directeur van de Vieille Montagne te Bleyberg zetelde. Omdat deze lijn in eerste instantie niet aangelegd werd, kwam er een tweede concessie op 25 februari 1869, ditmaal voor een lijn vanuit Chenée via Herve en Battice naar Verviers. De nieuwe "Cie des chemins de fer des Plateaux de Herve" legde nu deze lijn aan, maar de exploitatie werd vanaf het begin door de Etat Belge gedaan.

De officiële openingsdata zijn :

- Chênée - Micheroux	15/07/1872
- Micheroux - Herve	10/11/1873
- Herve - Battice	25/01/1875
- Herve - koolmijn Wergifosse	22/12/1877
- Battice - Dison	05/07/1879
- Dison - Verviers (Ouest)	01/12/1879

Op 7 september 1897 werd de concessie teruggekocht.

Op 16 augustus 1873 werd de mogelijkheid gegeven om verdere concessies toe te kennen en één hiervan was de lijn Battice - Bleyberg en deze concessie werd op 3 juni 1878 bij wet geregeld en pas drie jaar later - op 22 september 1881 - kwam het baanvak Battice - Aubel in dienst. Het laatste stuk (Aubel - Bleyberg) werd door de EB aangelegd en op 2 oktober 1895 officieel geopend.

LIJN 39 : Welkenraedt - Moresnet - Gemmenich - Pruisische Grens

Aansluitend op de concessies voor de vorige lijn, werd op 12 april 1869 een concessie gegeven voor een verbindingslijn tussen Welkenraedt over Moresnet en Gemmenich en aansluitend op de Pruisische Spoorwegen. Hiervoor werd de "Société du chemin de fer Junction - Belge-Prussienne" opgericht.

Al zeer vlug werd deze lijn aangelegd en de opening gebeurde in drie delen :

- Welkenraedt - Bleyberg	07/12/1870
- Moresnet - Kelmis (La Calamine)	12/03/1871
- Bleyberg - Gemmenich	29/07/1872

DE aansluiting op het Pruisische net werd uitgevoerd door de Bergisch-Märkische Eisenbahn gesellschaft. De Exploitatie van de lijn 39 werd steeds uitgevoerd door de EB, de terugkoop van deze lijn gebeurde op 10 mei 1939, echter met terugwerkende kracht tot 1 juli 1927.

Lengte :

Welkenraedt - Bleyberg	11 km
Moresnet - Kelmis (La Calamine)	2 km
Bleyberg - Gemmenich (grens)	5 km

Stations - stopplaatsen :

FHR	FHR	Herbesthal	km	0,0
GWK	GWK	Welkenraedt		1
FHH		Henri-Chapelle		3
		Montzen-Village		
GMN	GMN	Montzen		-
		Birken		6
FES		Moresnet		8
FBB		Bleyberg (Plombières)		11
LGC		Gemmenich		17
		Aachen-West		23
FES		Moresnet		0
FAC		La Calamine		3

Afschaffen van reizigersdienst :

Welkenraedt - Bleyberg	02/06/1957
Moresnet - La Calamine	18/05/1952
Bleyberg - Gemmenich	18/05/1952

Uitbreken van de lijnen :

Birken - Bleyberg	ca. 1957
Moresnet - La Calamine	ca. 1956
Bleyberg - Gemmenich	ca. 1956

Nota :

De lijn Moresnet - La Calamine wordt gewoonlijk aangeduid als lijn 39 B
 Na 1952 wordt de verbinding Visé -Montzen - Herbesthal als lijn 39 in de reisgids vermeld.

39 Aix-la-Chapelle (O.)-Plombières-Herbesthal 39													
K		4100	4201	TA 4354	4127	4102	TA 4108	TA 4110	TA 4368	4100	TA 4374	4312	4412
0	Aix-la-Chapelle (O.)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6	Gemmenich	5.19	6.5	—	—	—	8.42	—	—	—	—	—	15.57
1	Plombières	5.28	6.17	—	—	—	8.53	—	—	—	—	—	16.9
0	Plombières	5.35	6.18	—	—	—	8.7	8.53	—	—	—	—	16.10
3	Moresnet	5.40	6.24	—	7.10	8.11	8.58	8.59	—	10.57	—	14.45	16.16
6	Birken	5.45	6.29	—	7.14	8.15	9.2	9.2	—	11.7	—	14.55	16.22
	Montzen	—	—	8.50	—	—	—	—	8.42	—	—	13.38	—
	Montzen (Village)	—	—	6.53	—	—	—	—	9.46	—	—	13.41	—
8	Henri-Chapelle	5.53	6.37	7.0	7.21	8.21	9.8	9.8	9.54	11.14	13.48	15.9	16.30
1	Welkenraedt	6.0	6.43	—	7.28	8.27	9.13	9.13	9.59	11.20	13.53	15.9	16.39
2	Herbesthal	6.2	6.46	—	7.31	8.30	9.15	9.16	10.2	11.23	13.56	15.12	16.42
	Verviers (C.) 36	6.35	7.15	—	8.12	9.42	9.42	9.42	—	12.2	15.9	—	17.38

K		TA 4373	TA 4389	4410	4414	4120	4415	4304	4326
0	Aix-la-Chapelle (O.)	—	—	—	—	—	—	—	—
6	Gemmenich	—	—	18.31	—	—	21.29	—	—
1	Plombières	—	—	18.43	—	—	23.41	—	—
0	Plombières	—	—	18.44	19.7	—	20.42	—	—
3	Moresnet	—	—	18.43	19.2	20.17	20.47	—	21.34
6	Birken	—	—	18.54	19.17	20.21	20.52	—	21.39
	Montzen	17.8	18.9	—	—	—	—	—	21.27
	Montzen (Village)	17.11	18.6	—	—	—	—	—	21.30
8	Henri-Chapelle	17.10	18.14	19.2	19.25	20.27	21.0	21.37	21.47
1	Welkenraedt	17.23	18.19	19.9	19.32	21.33	21.7	21.42	21.54
2	Herbesthal	17.25	18.22	19.12	19.35	20.36	21.10	21.45	21.57
	Verviers (C.) 36	18.12	18.46	19.42	—	—	—	—	22.46

39 ^B Calamine - Moresnet 39 ^B									
K		4123	4125	4127	TA 4410	4420	4441	4443	4450
0	Calamine	5.19	6.8	6.56	8.42	15.59	18.28	19.18	20.2
3	Moresnet	6.30	6.19	7.7	8.53	16.10	18.39	19.29	20.13
	Herbesthal 39	6.2	6.46	7.31	8.16	16.42	19.12	—	20.86

INZET

Nu in dit nummer verder gegaan werd met de lijnen in en om de hoogvlakte van Herve, gaan we hier dieper in op een stelplaats, die deze lijnen bediende, nl. Herbesthal en meer bepaald de zomerregeling van 1950.

Reeks A :	Type 1 Tweeploegenstelsel 6 Plandagen	daggemiddelde : 306 km totale afstand : 1836 km
In deze periode bekleedde Herbesthal nog een rol in het sneltreindienst : 6 lokomotieven type 1 stooten door tot Brussel-noord, doch de diensten werden toch al ingekrompen.		
Reeks B	Type 29 Tweeploegenstelsel 3 Plandagen	daggemiddelde : 150 km totale afstand : 449 km
De inzet is nog vrij beperkt en slechts de tweede plandag worden effectieve diensten gereden nl. enkele diensten naar Liège en Chênée. De derde dag staat de 29-er reserve, voor goederentreinen.		
Reeks C	Type 97 Tweeploegenstelsel 8 plandagen.	daggemiddelde : 147 km totale afstand : 1175 km
De uitgebreidste reeks werd in 1950 nog door de typen 97 gereden : met name worden vooral lokaaltreinen gesleept, met als stamlijnen Herbesthal - Gemmenich, Moresnet - La Calamine en Raeren - Verviers - Spa. Verder ook enkele treinen naar Liège stonden op het programma. In goederendienst werd Eupen bereikt.		
Reeks J	Type 81 Drieploegenstelsel 3 plandagen	daggemiddelde : 114 km totale afstand : 341 km
Deze reeks wordt hierna afgedrukt : opmerkelijk hier dat het type 81 voor de helft reizigerstreinen sleept, o.a. naar Raeren en Gemminich. Maar ook een internationaal treinpaar werd tussen Aachen en Herbesthal gesleept. In goederendienst wordt Dison, Sourbrodt en Montzen bereikt.		
Reeks K	zonder lokomotief : reservepersoneel	
Reeks M	zonder lokomotief : reservepersoneel	
Reeks R :	Type 53 Drieploegenstel	1 plandag
Rangeerdienst te Herbesthal		
Reeks S	Type 53 Drieploegenstelsel	1 plandag
Rangeerdienst te Verviers-Ouest, lokaaltrein naar Pepinster. Op zaterdag komt de 53-er voor aflossing naar Herbesthal en gaat 's maandags terug naar Verviers. Gereden door personeel van Verviers.		

AGENDA

Datum	Vereniging	Omschrijving
01/03	TTZ	Zaal Ons Huis 19.30 - De Oostenrijkse Spoorwegen bestonden in 1987 150 jaar Max Delie ondernam in de loop van vorig een reis naar dit land en brengt ons vanavond een beeld van de vele festiviteiten die er plaats vonden.
16/03	ARBAC	Bezoek aan stelplaats Schaarbeek (14.00)
18/03 - 04/04	NMBS	"150 jaar lijn Tienen - Landen" - tentoonstelling van NMBS-materieel
05/04	TTZ	Ons Huis 20.00 De periode Mc Intosh - Flamme Rond de eeuwwisseling tekende zich een drukke tijd af voor de konstruktors : nieuwe technieken, nieuwe types. Al deze verwezenlijkingen worden door Hugo De Bot uit de doeken gedaan
09-10/04	Stoomcentrum Maldegem	Opendeurdagen met informatie over de werking en de restauraties.
13/04	ARBAC	Bezoek aan de CW Mechelen (14.00)
16/04		Afscheidsrit met de reeks 59 (zie verder)
03/05	TTZ	Ons Huis 20.00 Belgische Stations in beeld ... Vrije projektie
13-15/05	NMBS	"130 jaar spoorwegen in Veurne" - tentoonstelling NMBS-materieel - tentoonstelling "130 jaar spoorw."
14/05		Afscheidsrit met de reeks 54 (zie verder)
20-29/05		"150 jaar spoorwegen in Aalter" - tentoonstelling van NMBS-materieel - stoomtreinrit op 21/05
28/05		Afscheidsrit met de reeks 60 (zie verder)

18-26/06

NMBS

150 jaar spoorwegen in Liege

- diverse tentoonstellingen

- stoomtreinritten op beide weekends

** Afscheidsrit van de reeks 59 **

De zomerregeling brengt een zware vermindering in de diensten van deze interessante loks. Om het afscheid waardig te vieren, richt Ph Dejonckere op zaterdag 16 april een speciale rit in met deze reeks. Vertrekpunt is Gent, de rit gaat via Aalst - Kortrijk - Poperinge - Le Touquet - Kortrijk - Langemark - Kortemark terug naar Gent.

De prijs bedraagt 570 BF, te storten op rekening 000 1479847 15 van P. Dejonckere, Weggevoerdenlaan 2, Kortrijk. Verdere inlichtingen : 056/22 16 01.

** Afscheidsrit van de reeks 54 **

Ook van deze lokomotieven is het afscheid nemen en daarom richt P. Jacops op zaterdag 14 mei een afscheidsrit in tussen Brussel-noord en Bertrix via Namur.

De prijs bedraagt 500 BF te storten op rekening 788 5050348 82 van P. Jacops, Beatrijsstraat 71, 2580 St-Katelijne-Waver. Daarenboven wordt er nog een fotobus ingelegd om de trein op typische punten te kunnen fotograferen. De extra-prijs hiervoor is 200 BF. Voor verdere inlichtingen en inschrijvingsbulletins kan men terecht op het bovenstaande adres.

** Afscheidsrit van de reeks 60 **

De afstellingen kunnen dit jaar niet meer op : met ingang van de zomerregeling verdwijnen ook de 60-ers en P. Dejonckere bereid ook hier een rondrit voor, dit met een serieuitvoering van een reeks 60. Deze gaat door op zaterdag 28 mei. Deze rit vertrekt vanuit Mons en berijdt o.m. de lijnen Edingen - Braine-le-Comte en Ronse - Leuze. De prijs is nog niet bekend. We komen op deze rit terug in ons volgend nummer.

=====

**** De opschriften op de stoomlokomotieven van de EB.**

Al eerder publiceerden we een reeks over de schilderijen van de EB-lokomotieven en van de partikuliere maatschappijen. Nu gaan we verder in op de aanduidingen op het machinistenhuis van de stoomlokomotieven, dit zijn o.a. de naam, de letterkodes, het bedrijfsnummer, het depot en de konstruktors.

§§ De namen :

De eerste lokomotieven bezaten naast een nummeraanduiding ook een naam. Op de oudste gekende foto van een stoomlokomotief, de "Général Evers" nr 149 bemerken we dat de naam op de ketel werd aangebracht, het nummer bevindt zich op een plaatje op het hekwerk rond de machinistenstandplaats. Van een kabine was er toen immers nog geen sprake. De EB-lokomotieven werd eerst vanaf 1880 met een machinistenhuis voorzien. Ook oudere machines kregen in de periode na een herstelling kabinen.

Tot ongeveer lokomotief n° 265 "Dragon Belge" zouden de lokomotieven een naam gedragen hebben. Tot ongeveer nr 165 zijn deze namen (met kleinere hiaten) bekend en deze namen werden in de nummerlijsten opgenomen. Bij de plechtige opening van een lijn was het de gewoonte dat de aangesloten stad zelf een naam mocht kiezen voor de fabrieksnieuwe lok, die voor deze plechtige rit gebruikt werd. Enkele zijn bekend : nr 7 "L' Anversois", nr 11 "Bayard" (Dendermonde) , nr 19 "Juste Lipses" (Leuven) en nr 129 "Clovis" (Tournai). Vermelden we nog dat alle namen in het Frans op de lokomotief prijken en dat een vertaling geschiedkundig niet juist is.

§§ De letterkode (of Littéra)

Over de betekenis van deze littéra, een letter aangebracht op de zijkant van het machinistenhuis, dit onder het bedrijfsnummer, heerst enige verwarring. Volgens Ph Dambly zou deze de maximum-last van een lokomotief aanduiden, A. Dagant houdt zich min of meer op de vlakke wat de juiste betekenis van de littéra betreft. Volgens hem zouden deze in 1913 worden opgedoekt. Toevallig vonden we een artikel uit 1929 waarin de betekenis van de littéra wordt uitgelegd :

Deze zouden een eenvoudig hulpmiddeltje zijn om de snelheid van de lokomotief te berekenen. Maar eerst gaan we dieper in op de eigenlijke littéra-aanduiding voor 1873 of 1876. Naargelang de bron wordt de typeaanduiding volgens nummer ingevoerd worden in één van beide jaren. Laatstgenoemde schijnt wel de meest realistische.

Voor deze data werden de loks ingedeeld volgens een letterkode, een volledige lijst hiervan bestaat niet, hier en daar heeft men deze kunnen terugvinden ; we hebben dan ook :

A : type Wilson (en later type 7)
 B : typen 43 en later 52
 C : type 30
 D : type 13
 E : type 33
 F : vrij, voorzien voor type 28
 G : vrij, voorzien voor type 9

H : type 51
 I : vrij , voorzien voor type 39
 J : typen 22 of 53
 O : type 45
 Q : type 20

Na de overname van de "Société Générale d'Exploitation in 1857 werden deze lokomotieven in deze reeks opgenomen en kregen we volgende letterkode :

S : type 34
 T : type 21
 V : type 10
 W : type 40
 X : type 41
 Y : type 34

Echte problemen doken er op bij de overname van de "Grande Compagnie du Luxembourg" in 1871. Weer moesten enkele lokomotieftypen in het bestand worden opgenomen en verder had de Staat enkele typen (3, 4 en 5) in bestelling. Een alfabet telt echter maar 26 letters en zodoende besloot Belpaire de lokomotieven een typenummer i.p.v. een letter toe te kennen.

Later werd echter opnieuw een nieuwe letterkode toegekend. Een juiste datum is echter onbekend. Basis voor deze letter is nu de wieldiameter. De lokomotieven waren destijds niet uitgerust met een snelheidsmeter en men moest zich behelpen met hulpmiddeltjes. Met behulp van een chronometer (in de praktijk een telregeltje 21, 22, 23, ...), de aanslagen van de wielen op de rails (18 m) op volle baan en een tabel kon men de snelheid bepalen. De machinist moest enkel nog de wieldiameter kennen. Met dit doel kende men aan loks met dezelfde wieldiameter eenzelfde littéra toe. In het machinistenhuis werd deze in witte verf naast het lokomotiefnummer aangebracht. Op de zijwand van de kabine werd ze in het koper onder het loknummer bevestigd, zodoende kon ook het toezichthoudend personeel de snelheid controleren.

Volgens een dokument uit 1929 hadden alle lokomotieven - zelfs de wapenstilstandslokomotieven - een letterkode. Aan de hand van fotodokumenten kon men een lijst van deze letters samenstellen. Het type 10 is trouwens de meest recente lokomotief, waarvan schaarse foto's bestaan met de letter T.

Rond 1910 was de techniek zover gevorderd dat de eerste snelheidsmeters gebruikt werden. Verder dient wel vermeld te worden dat - door notities op oude foto's - aantonen dat de machinisten de voorkeur gaven aan een typeaanduiding volgens de letterkode (die trouwens gemakkelijk af te lezen was - in plaats van de gewone typeaanduiding. Deze was trouwens nergens op de lokomotief zelf te vinden.

Aan de hand van foto's konden alle lokomotieven van voor WO I gekenmerkt worden. Deze lijst geeft :

A :	type 20	B :	type 29, 31
C :	type 28, 33	D :	type 2, 2bis, 3, 4, 53
E :	type 1, 7 en 51	F :	type 25, 30, 32
G :	type 6	H :	type 12 en 15
I :	type 6 en 16	K :	type 15S, 17
L :	type 18	M :	type 18bis, 18S en Atlantic
N :	type 32S en 35	O :	type 8, 19, 19bis, 35

P : type 9 R : type 23
 S : type 36 T : type 10

Volledigshalve geven we ook de lijst uit 1929. De gebruikte ty-
peindeling was uiteraard de in 1929 geldende aanduiding en hier
moet er rekening gehouden worden met de veranderingen van typen
in 1926.

A	type 22	wieldiameter	1 180 mm
B en C	type 29 en 93		1 350 mm
D	type 2 en 4		1 700 mm
E	type 51		
F	type 25		1 300 mm
	type 96		1 500 mm
G	type 30, 32, 33		1 500 mm
H	type 15		1 800 mm
K	type 16 en 17		1 800 mm
L	type 18		1 980 mm
M	type 6, 20 en 69		1 980 mm
	type 66		2 100 mm
N	type 71 en 72		1 250 mm
	type 31 en 40		1 500 mm
O	type 8		1 800mm
P	type 9		1 980 mm
R	type 23 en 79		1 250 mm
	type 80 en 97		1 350 mm
S	type 36		1 450 mm
T	type 10		1 980 mm
V	type 81, 90, 98		1 350 mm
X	type 64		1 750 mm
	type 60 en 62		1 980 mm
Z	type 7		1 800 mm
	type 61		1 980 mm

Bij het intepreteren van deze lijst stuit men op tal van inkon-
sekwenties, wat betreft de indeling onder éézelfde letter (bv.
L met wielen van 1 500 en 1 980 mm) of éézelfde diameter (bv.
1 350 mm met letters B, C en V). We geloven dan ook dat deze inde-
ling in 1929 voorbijgestreefd was, maar tot voor WO I een erg nut-
tig hulpmiddel was.

=====

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 606/60E

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

Brochure 8 : Stoomlokomotieven type 3B

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 nubs 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 ITZ 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 Genesbos.

←-----→

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 Genbos 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

