

TTZ

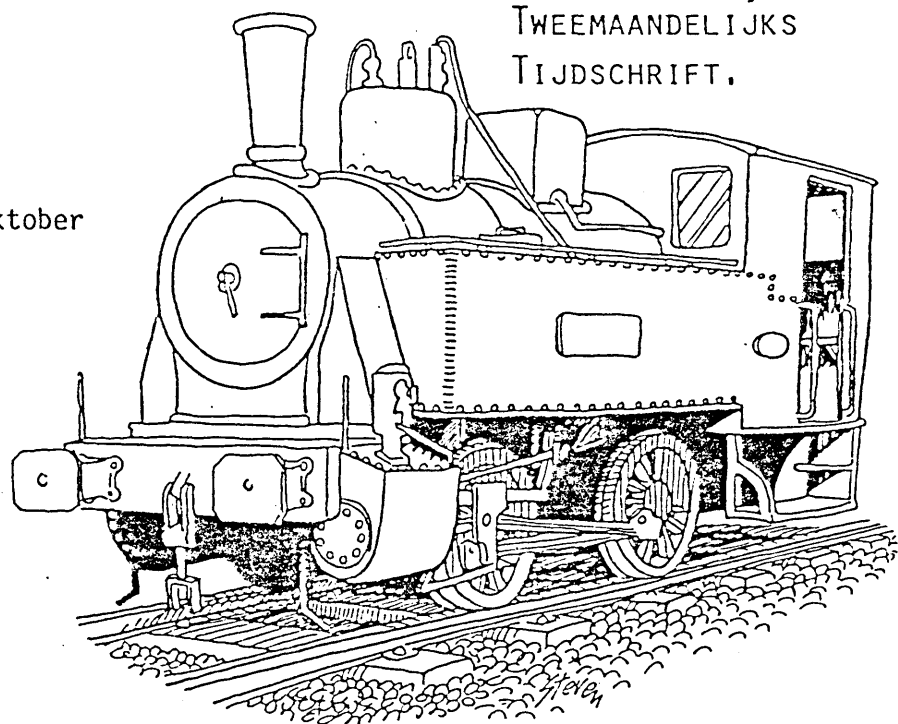
Vereeniging zonder Winstoogmerk.

AKTUEEL

Jaargang : 1

Nummer : 4

september - oktober



TWEEMAANDELIJKS
TIJDSCHRIFT.

Lidgeld : 350 BF - Los Nummer : 70 BF

-TOERISTISCHE TREIN-ZOLDER

N.M.B.S. -

AKTUEEL

1. Statistiek :

a. Leveringen :

353	BN Brugge	- Oostende	09/06/1983
354	BN Brugge	- Oostende	23/06/1983
355	BN Brugge	- Oostende	04/07/1983
356	BN Brugge	- Oostende	18/07/1983
357	BN Brugge	- Oostende	08/07/1983
2740	BN Nivelles	- Kinkempois	06/06/1983
2741	BN Nivelles	- Kinkempois	20/06/1983
2742	BN Nivelles	- Kinkempois	04/07/1983
2743	BN Nivelles	- Kinkempois	18/07/1983

B. Stelplaatswijzigingen (verbeteringen)

5214	Latour	- Ronet	01/07/1983	(officieel)
5215	Latour	- Ronet	01/07/1983	(officieel)
7502	Hasselt	- Antwerpen-dam	01/02/1983	
7503	Hasselt	- Antwerpen-dam	01/02/1983	

c. Omnummeringen :

5302	in	5215	op	01/07/1983
5307	in	5214	op	01/07/1983
6502	in	7502	op	01/02/1983
6503	in	7503	op	01/02/1983

d. Buitendienststellingen : (uit effectief)

4311	Kortrijk	01/07/1983
	PV nr 833 van CW Mechelen van	21/06/1983
4323	Montzen	01/07/1983
	PV nr 835 van CW Mechelen van	21/06/1983
4331	Bertrix	01/07/1983
	PV nr 834 van CW Mechelen van	21/06/1983
6026	Monceau	01/08/1983
	PV nr 46 van AC Salzinnes van	24/06/1983
6063	Monceau	01/08/1983
	PV nr 47 van AC Salzinnes van	24/06/1983
6076X	Kinkempois	01/08/1983
	PV nr 52 van AC Salzinnes van	24/06/1983
6072	Ronet	01/08/1983
	PV nr 53 van AC Salzinnes van	24/06/1983
6090	Ronet	01/08/1983
	PV nr 45 van AC Salzinnes van	24/06/1983

6091 Merelbeke 01/08/1983
 PV nr 44 van AC Salzannes van 28/06/1983
 6401 Hasselt 01/08/1983
 PV nr 48 van AC Salzannes van 24/06/1983
 6403 Hasselt 01/08/1983
 PV nr 49 van AC Salzannes van 24/06/1983
 6405 Hasselt 01/08/1983
 PV nr 50 van AC Salzannes van 24/06/1983
 6406 Hasselt 01/08/1983
 PV nr 51 van AC Salzannes van 24/06/1983
 7202 Antwerpen-dam 01/08/1983
 PV nr 54 van AC Salzannes van 24/06/1983

2. Aktuele berichten :

03 : Hoewel de leveringen verder gaan en ook de inzet verder vergroot (er zijn al 28 stellen of 5 groepen in dienst), heeft men nog steeds problemen met de ophanging van de draaistellen en de hiermee gepaard gaande trillingen.

Hierdoor is het nog steeds mogelijk dat de draaistellen moeten vervangen worden en is het ook waarschijnlijk dat de derde reeks met andere draaistellen zal uitgerust worden.

Tegen volgend jaar worden deze stellen op twee inzetlijnen gebruikt : nl. Knokke/Blankenberge - Brussel - Liège-Visé/Hasselt-Genk en Brussel-Luxembourg. De stationering zal gebeuren te Oostende en Kinkempois.

08 : De inzet van deze stellen blijft ongewijzigd voortduren. Vanaf volgend jaar zullen deze stellen enkel nog ingezet worden in de IR-dienst o.m. Antwerpen-Charleroi en Lokeren-Brussel-Gent.

16 : Ook hier werd er geen verandering opgetekend in de inzet en ook voor de volgende jaren zullen deze machines de relatie Oostende-Brussel-Liège-Köln. Nochtans zullen deze machines vanaf mei 1984 te Oostende gestationeerd worden.

20 : De inzet van deze lokomotieven verloopt verder zeer bevredigend en tijdens de zomermaanden werden er gemiddeld 22 machines ingezet. Naast de normale dienstregeling werden ze in grote mate gebruikt voor de vele verlofgangerstreinen van en naar Italië, Zwitserland en Frankrijk.

Ook na invoering van de IC-dienst zullen deze machines dezelfde inzet krijgen, waarbij toch meer de nadruk zal gelegd worden op de goederendienst. Een mogelijke overplaatsing naar Stockem is hiervan het gevolg.

21 : Vanaf eind van dit jaar zullen deze lokomotieven op de Belgische sporen verschijnen en na een rodageperiode - waarschijnlijk te Brussel-zuid wordt hun stelplaats Merelbeke. Hun inzet krijgen deze machines in de IR-dienst (met o.m. trek- en duwtreinen).

23 : Een opmerkelijke "face-lift" kreeg kortelings de 2302 : bij deze lokomotief werden er in het bovengelegen gedeelte van de kast nieuwe, doorgaande roosters ingebouwd. Anderzijds werden de oorspronkelijke roosters dichtgemaakt en op deze plaats werden nu 3 vensters aangebracht. Deze lokomotief kwam 5 juli jl. in blauwe livree buiten uit de CW Machelen. Reden

- 23 : van deze ombouw is het feit dat de onderliggende ventilatie-roosters nogal wat stof en - wat erger is - ook sneeuw binnenzuigen.

Na een korte testperiode, die waarschijnlijk bevredigende resultaten zal opleveren, zullen alle 23-ers die een grote herstelling ondergaan, omgebouwd worden.

Ook na de herstrukturering van het net zullen deze machines nog intensief benodigd worden. Een dertigtal lokomotief zullen nodig zijn in de reizigersdienst, vooral in navettedienst. De overige machines verzekeren de goederendienst doorheen het ganse land.

- 25 : Na de invoering van het IC-plan behouden deze machines hun tegenwoordige diensten, nl. de verbinding Antwerpen-Hasselt. Hierbij dient echter wel opgemerkt dat de diensten naar Kortrijk verdwijnen en dat de IC-lijn Antwerpen-Hasselt de enige zal zijn die niet met M4-rijtuigen (of breaks) zal uitgebaat worden. Hier blijft men rijden met trek- en duwstellen met M2-rijtuigen.

- 27 : De levering van de elektrische lokomotieven reeks 27 gaat volgens plan door en a rato van twee lokomotieven per maand moet de aflevering eind december- begin januari afgesloten zijn.

Ook de inzet blijft gunstig evolueren en steeds meer kan men deze lokomotieven buiten de normale reeks opmerken, dit vooral voor goederentreinen.

Na indiensttreden van de nieuwe beurtregeling zullen deze lokomotieven alle IC-diensten verzekeren tussen Oostende-Brussel-Liège en Eupen enerzijds en tussen Antwerpen en Moeskroen anderzijds. Deze laatste dienst wordt echter vanaf ca. 1985 overgedragen aan de lokomotieven reeks 12 die dan doorstoten tot in Lille.

De overige diensten worden verder verzekerd in goederendienst. Vanaf mei 1984 zullen deze lokomotieven verdeeld worden tussen de stelplaatsen Kinkempois en Oostende.

- 28 : Al kort na in dienst treden van de beurtregeling van mei verdwenen de 28-ers definitief uit de lijndienst en verzekeren ze enkel nog de afsteldiensten te Brussel-zuid en Oostende en de diensttreinen tussen Schaarbeek en de CW Mechelen.

- 29 : De gegevens uit de vorige TTZ-aktueel veranderen zeer snel en half juni waren 10 van de 12 lokomotieven te Ronet aanwezig en waren ze alle naast de loods van de stelplaats afgesteld. Half juni werd dan tot de definitieve buitendienststelling beslist en kort daarop werden de proces-verbalen ondertekend.

De twee ontbrekende lokomotieven bleven voorlopig te Hasselt doch korte tijd later (half juli) werd de 2912 opgevorderd voor het museum van Leuven en verliet dan de Limburgse stelplaats.

Alleen de 2913 bleef dan te Hasselt en werd afgesteld in de nieuwe wijkbundel van het station om aldaar voor de traktatieproeven te zorgen. Doch ook deze taak behoort nu tot het verleden.

Op 11 augustus werd deze machine dan terug naar de stelplaats

gesleept en hier werd de 2913 gereedgemaakt voor ons spoorfestival;

Op 13, 14 en 15 augustus was deze lok dan - naast de 6406 - de grote blikvanger van het spoorfestival.

Het toekomstig lot is nog ongewis, doch waarschijnlijk blijft deze lok nog enkele tijd te Hasselt.

40 : Het lot van deze typische stellen is bezegeld : vanaf mei 1984 worden deze motorstellen uit de aktieve dienst teruggetrokken en worden dan buiten dienst gesteld. Tot die tijd blijven ze echter in dienst op hun klassieke inzetlijnen naar Zottegem en tussen Ieper en Poperinge.

43 : Ook voor deze stellen is het einde zeer sterk genaderd : 1 juli jl. gingen niet minder dan drie stellen richting schroot nl. de 4311, de 4323 en de 4331. Opmerkelijk is hierbij de buitendienststelling van de 4323 van de stelplaats Montzen. Hierdoor is het effectief opnieuw gedaald tot één stel reeks 43 en zo moet de 4906 weer op geregelde tijdstippen bijspringen.

Reden van deze buitendienststellingen is vooral de dieselmotor die volledig op het einde van zijn krachten gekomen is.

Anderzijds dient vermeld te worden dat de voorgestelde diensten vanaf mei 1984 geen enkele inzet meer voorziet voor deze stellen : te Bertrix moeten ze op dat ogenblik volledig vervangen zijn door de stellen reeks 45, te Kortrijk zullen de stellen reeks 44 hun zusters aflossen, verder worden er te Gouvy (door het wegvallen van de dienst naar Bastogne) geen diensten meer voorzien. Enkel te Montzen (en eventueel te Brussel) zouden enkele stellen voor het personeelstransport kunnen blijven zorgen.

44 : Door de oprukkende elektrifikaties in het Gentse komen de diensten van deze stellen in Oost-Vlaanderen in het gedrang: vanaf mei 1984 wordt de hoofdzet (Gent-Eeklo) overgedragen aan trek- en duwtreinen met de reeks 62, ook de overige diensten gaan over op 62-ers van Aalst of St-Niklaas. Hierdoor is er gepland om deze 10 stellen op dat ogenblik aan Kortrijk af te staan. Hier moeten ze de diensten Kortrijk-Poperinge, Kortrijk-Zottegem en de navettetreinen (Zottegem)-Burst-Aalst voor hun rekening nemen.

45 : Ook in de streek van La Louvière wordt er een grondige herstructurering doorgevoerd. Hierdoor vallen er veel lokale treinen weg en komen de stellen reeks 45 en 46 zonder werk te zitten. Zodoende kunnen steeds meer stellen reeks 45 aan Bertrix afgestaan worden en moeten alle motorwagens tegen mei 1984 naar de Ardennen verhuizen. Hier zullen ze de omnibusdiensten Dinant-Bertrix en Bastogne-Libramont-Bertrix-Virton verzekeren.

46 : Analoog met de vorige stellen gaat het ook met deze stellen: Haine-St-Pierre geeft al zijn diensten op vanaf mei 1984, ook te Ath vallen de meeste diensten weg. Vanaf die datum zullen deze stellen enkel nog de omnibusdienst Jurbise-Ath-Geraardsbergen en enkele navettetreinen in dezelfde streek verzekeren. Hiervoor zijn er slechts 10 stellen meer nodig, de overige stellen gaan reserve of worden buiten dienst gesteld.

49 : Door de buitendienststelling van de 4323 komt de 4906 weer af en toe in dienst, de 4903 rijdt nog steeds ritten voor lijnstudie en verzekert ook nog zijn maandelijks rondrit doorheen de haven. Nochtans mag de 4903 de groep Antwerpen niet meer verlaten.

51 : Alhoewel het bestaan van deze reeks nog niet akkoot bedreigd is, beginnen er toch al tekenen op te wijzen dat ook hier de inzetjaren geteld zijn : in het lopende jaar worden deze machines nog zeer vlot ingezet, doch opmerkelijk hierbij is wel dat deze machines meer en meer uit de reizigersdienst verdrongen worden.

Even aan de hand van de beurtregelingen de inzet bekijken, geeft het volgende beeld :

Hasselt zet in drie reeksen resp. 8, 9 en 4 machines in. Deze zijn in hoofdzaak ingezet in de goederendienst en slechts enkele reizigersdiensten (o.m. naar Brussel en verder naar Ieper) zijn in het programma opgenomen.

Ook Monceau zet zijn diesels reeks 51 in een 11-dagen tellende reeks in. Ook hier praktisch enkel nog goederendiensten en de reizigersdiensten zijn tot een uiterst minimum beperkt. Bijzondere reizigersdienst is de trein 8667 Piéton-Gent-St-Pieters.

Antwerpen-dam zet zijn drie 51-ers in een gemengde reeks - samen met 59-ers - in in goederendienst.

Anders ligt het voor de stelplaatsen Tournai, Kortrijk (Oudenaarde) en Dendermonde : hier worden de 51-ers vooral in reizigersdienst ingezet en ook hier zullen deze lokomotieven na de invoering van het IC-plan ook nog ongeveer dezelfde diensten blijven verzekeren : Tournai zal vanaf mei 1984 de IC-dienst Brussel-Tournai-(Lille) blijven verzekeren, dit echter tot de elektrifikatie begin 1986.

Kortrijk (en Oudenaarde) zullen de IC-dienst G (Oostende-Kortrijk-Brussel) voor hun rekening blijven houden.

Anderzijds zal Dendermonde al zijn 51-ers begin volgend jaar vooral aan Antwerpen-Dam afstaan.

Door deze regeling zou het benodigde effectief beperkt kunnen worden tot een 75 machines en zouden de overblijvende loks buiten dienst gesteld worden, dit bij grotere defekten.

Eerste slachtoffer hiervan wordt waarschijnlijk de 5130 van Tournai die met een gebroken krukas te CW Salzannes afgesteld staat. Indien men geen reservemotor heeft, zal deze lok buiten dienst gesteld worden.

52 : Opmerkelijk is het feit dat de beslissing genomen werd om alle 53-ers uit te rusten met een verwarmingsketel, terwijl in het IC-plan geen enkele reizigersdienst meer voorzien is dit echter met uitzondering van enkele navette-treinen Namur-Bertrix.

Voor de ombouw van lokomotieven kan gezegd worden dat geen enkele 53-er te CW Salzannes aanwezig is, doch dat het altijd mogelijk is dat reeds omgebouwde 53-ers op korte termijn een verwarmingsketel ontvangen, dit hangt enkel af van het feit of men te Salzannes verwarmingsketels in reserve heeft.

54 : Nu werd de beslissing definitief om de lokomotieven reeks 54 bij grotere schade of bij het bereiken van de km-grens af te stellen.

- 55 : De toekomst van deze lokomotieven schijnt sterk bepaald te worden door het IC-plan en de elektrifikatie van de verbinding naar Montzen : konkreet blijven de 55-ers met elektrische verwarming de relatie (Maastricht)-Liège-Luxembourg bedienen, terwijl de 55-ers van Jemelle de diensten tussen Liers en Jemelle blijven verzekeren.

Doch Montzen en Kinkempois moeten voor 1987 al hun (klassieke) lokomotieven reeks 55 afstaan : vanaf mei 1984 zouden enkele 55-ers te Ronet gestationeerd worden om er de aanvoer naar de IC-dienst Gent-Namur vanuit Dinant te verzekeren. De overige vrijgekomen 55-ers zouden dan vooreerst naar Monceau gaan om er de 51-ers af te lossen.

- 59 : Hier zijn de toekomstperspektieven moeilijk na te gaan : enerzijds wordt er van uit gegaan dat ze moeilijk gemist kunnen worden en dat deze machines nog een vijftal jaren in dienst zullen blijven.

- zeker is dat Haine-St-Pierre voor mei 1984 al zijn 59-ers zullen afstaan.

- door de verdere aankomst van 51-ers en door overname van diensten door elektrische lokomotieven zullen de diensten achteruit gaan, doch deze worden dan weer gekompenseerd door de overname van de diensten van de reeks 70.

Te Merelbeke ligt de toestand nog ingewikkelder : vanaf mei 1984 verliezen de 59-ers er hun laatste reizigersdiensten terwijl ook diverse goederendiensten uit hun inzetprogramma zullen verdwijnen, doch anderzijds zullen ze dan weer een groot aantal diensten van de 60-ers overnemen. Zo kan ervan uit gegaan worden dat de 59-ers het langst te Merelbeke zullen stand houden.

- 60 : Zoals reeds enkele keren gezegd, ziet de toekomst van deze machines er zeer somber uit en - volgens planning - moeten ze midden 1984 alle buiten dienst zijn.

Door het splitsen van de reizigers- en de goederendienst in twee afzonderlijke beurtregelingen, krijgt men deze machines vanaf mei 1984 niet meer voor reizigerstreinen zien.

Anderzijds kan men uit de statistiek opmerken dat het effectief zeer vlug achteruit gaat en dat er gemiddeld een 3 tot 5 lokomotieven per maand richting sloper gaan.

De toestand per stelplaats is als volgt :

Ronet zal zijn 60-ers nog slechts korte tijd inzetten, daar er reeds verschillende 52-ers ter beschikking staan om voor aflossing te zorgen. Gemiddeld rijden er nu al twee lokomotieven van deze reeks diensten van de 60-ers.

De toestand voor St-Ghislain is wat verwarder : hier heeft men enerzijds een vermindering van het aantal diensten - een feit dat zich al gedurende enige tijd aanwezig is -, anderzijds krijgt men ook de aankomst van verdere lokomotieven (bv. de reeks 51 van Tournai na elektrifikatie van de lijn 94).

Hierdoor mag men verwachten dat de 60-ers van deze stelplaats zich het langst zullen handhaven en het definitief verdwijnen wordt voor begin 1986 verwacht. De situatie voor de prototypelokomotieven is nog ongewis.

60 : Merelbeke - die nog 31 machines bezit - is nochtans zeer ak-
kuut bedreigd : nog dit jaar zullen vele diensten overgaan
aan de lokomotieven reeks 62, terwijl tegen mei 1984 alle
reizigersdiensten wegvallen.

Verder zullen ook de zwaardere goederendiensten uit de inzet-
reeks verdwijnen en overgedragen worden aan de reeks 59.
Hierdoor staan er nu al diverse loks op non-actief en tijdens
de volgende maanden worden ten minste een zestal machines
reeks 60/61 buiten dienst gesteld.

Ook te Monceau is de inzet nog dit jaar te beëindigen : van-
af december 1983 worden alle diensten op de lijn 132 door
de reeks 62 overgenomen en in mei 1994 worden ook de reizi-
gersdiensten naar Ottignies door 62-ers (van o.a. Haine-St-
Pierre) gereden.

Ook te Hasselt worden de 60-ers al gedeeltelijk verdrongen
door vrijgekomen 62-ers van Leuven en Aarschot en de aflos-
sing van de reeks 60 wordt tegen het einde van het jaar ver-
wacht.

Te Kinkempois krijgen we weer een heel ander beeld : de enke-
le overgebleven reizigersdiensten (o.a. naar Jemelle en Gou-
vy) worden dit jaar nog door de 55-ers overgenomen, de meer
lokale goederendiensten zullen vooral door de reeks 73 en
82 gereden worden.

Bij deze stelplaats kreeg de 6035 een X en werd gedegradeerd
voor het slepen van baantreinen. Hierin verving hij de buiten
dienst gestelde 6076X.

62 : Een belangrijke taak in reizigersdienst krijgt deze reeks
vanaf mei 1984 en hierbij zullen ze praktisch alle reizigers-
treinen op de niet-geëlektrificeerde lijnen slepen.

64 : Definitief "out" voor deze reeks : met PV's 48-51 werden de
vier overgebleven machines per 1 augustus 1983 uit het NMBS-
effektief geschraapt. Daar waar de 6401, 6403 en 6405 te Sal-
zannes op sloping wachten, bleef de 6406 te Hasselt om nog
de tentoonstelling te Zolder mee te maken. Deze vertraging
in de afvoer van deze machine zal waarschijnlijk het leven
redder, daar in deze tussentijd de nodige stappen gezet wer-
den om deze machine voor het nageslacht te bewaren en naar
Leuven over te brengen.

In de loop van 1984 zal de TTZ uitvoerig - aan de hand van
een brochure - op de levensloop van deze machines terugkomen.

70 : Praktisch zeker is het nu dat deze reeks de rangeerdienst
te Stocatra van de reeks 72 overnemen (hiervoor zijn 3 machi-
nes nodig), een vierde machine blijft de dienst naar de Lin-
keroever verzekeren, de vijfde dienst voorziet een inzet voor
baantreinen.

71 : De 7102 en 7103 worden betrekkelijk regelmatig te Antwerpen-
noord ingezet en voldoen nu naar behoren. De derde machine
- de 7101 - staat nog steeds te Salzannes voor een groot on-
derhoud na zijn botsing te Antwerpen-noord.

72 : Deze reeks zal nog dit jaar van de sporen verdwijnen : in
augustus ging de 7202 buiten dienst, in september zouden nog
twee machines het strijdperk verlaten en tegen december wor-
den de overgebleven diensten overgedragen aan de reeks 70
en de 7502, die dan uit herstelling komt.



KRANT

1. Aanwinsten van de TTZ :

Al sinds het ontstaan van de TTZ, was het grootste probleem dat er voorlopig slechts één stoomlokomotief in dienst gesteld kon worden. Na het eerste seizoen werd dan ook dadelijk gestart met de restauratie van een tweede stoomlokomotieven nl. de tweede lokomotief afkomstig vanuit Tessenderlo.

Doch al van voor de restauratie kon opgemerkt worden dat deze opknapbeurt ruime tijd zou vergen en tijdens de ontmanteling van deze lokomotieven, kwamen er diverse gebreken te voorschijn dit de restauratie verder zouden vertragen : hoewel de ketel nog in betrekkelijk goede staat is, is het plaatwerk er zeer erg aan toe en moet men komen tot een volledig nieuwe konstruktie van het machinistenhuis en de watertenders.

Doch in het begin van het jaar deed er zich een gelukkig toeval voor dat de "Chemin de Fer à vapeur des 3 Vallées" - die al een aanzienlijk patrimonium opgebouwd heeft - één van haar stoomlokomotieven te koop aanbood en contact opnam met de TTZ.

Hier betrof het een drieassige lokomotief die deze vereniging in 1981 van de steenkoolmijn van Beyne-Heusay (Liège) aangekocht had en die daar voor overbrenging naar Mariembourg afgesteld stond.

Na een inspektiebeurt van o.m. de voorzitter, kon een beslissing genomen worden en kon deze lokomotief voor de TTZ aangekocht worden en al in mei 1983 was de verkoop een feit geworden.

-- Technische beschrijving :

Zoals gezegd betreft het een drieassige lokomotief die onder het fabrieksnummer 3223 in 1926 door de S.A. des ateliers de construction de La Meuse te Sclessin gebouwd werd.

Op 22 mei 1926 onderging deze machine zijn ketelkeuring en kort nadien werd de machine aan de steenkoolmijn S.A. des charbonnages de Wérister (te Beyne-Heusay) geleverd worden.

Op 11 augustus van hetzelfde jaar werd deze machine dan ingeschreven in de registers van de provincie Luik - dit onder het nummer 2317 - en op 19 augustus werd deze stomer voor de eerste maal ingezet.

Zoals gewoonlijk voor industrielokomotieven betrof het een machine met twee buitenliggende cilinders en werkend met verzadigde stoom en enkelvoudige expansie.

De ketel zelf is van het gewone type en had oorspronkelijk een koperen vuurhaard. Deze was opgebouwd uit platen met een dikte van 14 mm voor de zij- en hemelbeplating en 27 mm voor de pijpenplaat. De vuurhaard heeft een lengte van 1 587 mm en een breedte van

1 146 mm onderaan en van 1 184 mm bovenaan.

Het rooster zelf - opgebouwd uit twee rijen roosterpakketten - heeft een lengte van 1 350 mm en een breedte van 970 mm, hierdoor krijgt men een roosteroppervlakte van 1,31 m².

De eigenlijke langsketel - met een lengte van 2 890 mm, is opgebouwd uit platen met een dikte van 14 mm en bezit een diameter van 1 098 mm. De langsketel zelf bevat nu 154 vlampijpen met een diameter van 40/45 mm en door deze opstelling krijgen we een totaal verwarmingsoppervlakte van 68 m², waarvan er 5,5 m² op rekening komen van de haard.

De stoomafname gebeurt in de stoomdom, die een hoogte heeft van 670 mm en een diameter van 550 mm aanwijst. Deze stoomdom is juist achter de schouw gelegen.

Het aandrijvend gedeelte bevat twee buitenliggende cilinders met een diameter van 400 mm en een zuigerslag van 500 mm. De stoomverdeling wordt geregeld door middel van een vlakke schuif, aangedreven door de klassieke Walschaerts-systeem. Via een kruiskop met dubbele geleiding en een drijfstaang wordt de tweede as aangedreven. De wielenzelf hebben een diameter van 900 mm.

De maximale keteldruk bedraagt hier 12 bar en deze wordt gecontroleerd door een manometer. Als veiligheidstoestellen zijn er twee veiligheidskleppen type Wilson aangebracht. Verder bezat de vuurhaard oorspronkelijk twee loodstoppen.

De ketelvoeding gebeurt door middel van twee injecteurs type Rogny en het waterpeil wordt gecontroleerd door twee klassieke peilglazen.

-- de loopbaan :

Deze lokomotief was de eerste die in de mijn van Wérister in dienst kwam en hier verzekerde ze het volledige rangeerwerk op de mijn zelf en reed ook de kolentreinen naar het aangrenzende station van Beyne-Heusay.

In de loop van 1930 werden nog twee verdere machines "La Meuse" aangekocht : de eerste (met fabrieksnummer 3407) werd fabrieksnieuw aan Wérister geleverd, terwijl de tweede (La Meuse 3398) van een - niet bekende - Antwerpse firma overgenomen.

Deze beide machines werden resp. te Liège en te Antwerpen als nummers 2518 en 2172 in de provincieregisters ingeschreven.

Na een kalme bedrijfsperiode, onderging onze machine in de loop van 1934 zijn eerste grotere herstelling en hierbij werd de voorste pijpenplaat, de ganse pijpenbundel en alle steunbouten vervangen. Dit werk werd uitgevoerd in de werkhuizen van La Meuse.

Een tweede grotere herstelling onderging deze machine in 1941 en nu werd de ganse langsketel vernieuwd, inclusief de pijpenbundel. Hierdoor kon de keteldruk - die in de tussentijd verlaagd was tot 9,5 bar, opnieuw tot de oorspronkelijke waarde opgetrokken.

In 1948 werd voor een derde maal een grotere ketelherstelling doorgevoerd : opnieuw werden diverse ketelplaten vervangen (ook o.m. in de vuurhaard) en ook nu werd weer de ganse pijpenbundel vernieuwd en zodoende kon de lokomotief weer enkele jaren verder.

In de loop van 1953 werd opnieuw een lokomotief - tweedehands - overgenomen : het betrof hier een tweeassige lokomotief, gebouwd door St-Léonard en ingeschreven te Liège onder het nummer 1563.

In de loop van 1955 onderging onze lokomotief zijn laatste grote

herstelling in de werkhuizen van "La Meuse" en hierbij werd het grootste gedeelte van de ketel verbouwd : de koperen vuurhaard werd vervangen door een gans gelaste stalen haard, waarbij ook het kader onderaan de vuurkist vervangen werd; verder werden ook alle steunbouts en hemelankers vervangen. In de langsketel werd de voorste pijpenplaat vervangen en werd ook de pijpenbundel vernieuwd.

Nadien deed deze lokomotief nog verder dienst en overleefde zijn drie zusters, die in de zeventiger jaren buiten dienst gesteld werden. De laatste volledige keuring van deze machine dateert van 9 december 1976, de laatste jaarlijkse keuring gebeurde op 27 januari 1978.

Intussen had de steenkoolmijn haar aktiviteit gestopt en werden er enkel nog briketten vervaardigd en hierdoor was het verkeer op het emplacement sterk achteruitgegaan. In de beginjaren '70 werd een eerste Cockerill-diesel tweedehands aangeschaft en deze kon - samen met onze stomer - het werk aan. In 1978 werd een tweede diesellokomotief aangekocht en hierdoor kon ook de laatste stoomlokomotief reserve gesteld worden. Doch bij onderhoudsbeurten aan één van de beide diesels werd nog een beroep gedaan op deze stoomlok en zo deed hij in 1980 nog sporadisch dienst. Hierdoor is het dan ook de laatste stoomlokomotief die in België effectief in dienst was.

In de loop van 1981 werd deze machine dan aan de Chemins de fer à vapeur des 3 Vallées verkocht en zoals reeds gezegd in 1983 voor de TTZ aangekocht. Bij het verschijnen van dit blad, zal deze machine - behoudens moeilijkheden - al in Zolder aanwezig zijn.

2. Het spoorwegfestival :

Het is weer voorbij Ons Spoorwegfestival dat het hoogtepunt van ons tweede ritseizoen moest worden en het ook werd. Na een voorbereidingsperiode kon deze manifestatie vanaf vrijdag opgesteld worden en kon men een overzicht krijgen van de verschillende groepen binnen de vereniging die zich ingespannen hebben om voor het sukses te zorgen.

Het werkelijke ritprogramma werd aangepast en er werden niet minder dan 5 stoomritten en 4 dieselritten geprogrammeerd en ondanks het strakke ritschema en enkele technische problemen kon dit stipt aangehouden worden en de maximale vertraging bedroeg maar een 10-tal minuten.

Verder genoten de rondritten doorheen de mijn een groot sukses en hierdoor gesterkt zal dit ook tijdens het normale ritseizoen van volgend jaar geprogrammeerd worden.

Het eerste luik van de tentoonstelling - het modelbouwgedeelte - werd ditmaal groots opgevat en gekoördineerd door R. Van de Ven kregen de bezoekers een overzicht van het modelbouwgebeuren in onze provincie. Dit werd nog versterkt door de aanwezigheid van drie modellen werkend onder stoom : de allereerste periode werd gesymboliseerd door de Rocket van S. Timmermans, buiten zorgden de modellen op schaal 1/10 - waaronder een sublieme nabouw van het type 1 - van J. Voets en J. Puissant voor de nodige belangstelling. Verder had de rommelmarkt een goed sukses en gingen verschillende oude modellen als broodjes van de hand.

Ook de tentoonstelling over het mijnwezen in Limburg - samenge-

steld door het Provinciaal Museum van het Industrieel Erfgoed - zorgde dat de bezoekers een beeld kregen van het ingewikkelde karakter van de kolenwinning.

Doch ontegensprekelijk hoogtepunt van het festival vormde de tentoonstelling van het rollend materieel : het smalspoormaterieel van de mijn - ietwat onopvallend opgesteld - en het normaalspoormaterieel van de K.S. konden een beeld geven van het traktiepark van deze belangrijke industrie in Limburg.

Doch ook de N.M.B.S. toonde zich van hun beste kant en dit jaar was het geluk aan onze kant : hierdoor konden we - naast de reeksen 60 en 84 - twee belangrijke lokomotieven voorstellen : nl. de 2913 - pas buitendienst gesteld en - na de 2911 - de tweede lokomotief van deze reeks die onze provincie bezocht en de niet minder interessante 6406, die te Zolder een belangrijke etappe uit haar loopbaan afsloot.

En doordat ook de weermaker gunstig gezind was, konden we van ons eerste werkelijk succes spreken : meer dan 5000 man verdrongen zich tijdens de drie dagen op het domein van de mijn, om en bij de 3000 reizigers konden een plaats vinden in de museumtrein, verschillende andere moesten - ietwat ontgoocheld - te Zolder achterblijven bij gebrek aan plaats.

Ondanks het succes toch wat tegenslagen : de tweede dag - gelukkig tijdens de laatste rit - brak de aslager van een der drijfstan- gen en met de moed der wanhoop - en met de medewerking van de mijn die hun werkplaatsen ter beschikking stelden - kon door enkele leden een nieuw lager gedraaid worden en om 4 uur 's morgens was onze "Simone" weer rijklaar, bedankt voor de geleverde prestatie. Doch ook aan rijdende lokomotieven kunnen sommige mensen herstellingen uitvoeren, in vliegende vaart (of iets minder) kon een - in kortsluiting liggende - dynamo van de diesellokomotief vervangen worden en de aangeduide rit kreeg maar 10 minuten vertraging en tegen de volgende rit was deze weer ingehaald.

Daarom wil ik - namens het ganse bestuur - nogmaals mijn harte- lijke dank uitbrengen aan de directie en al de personeelsleden van de mijn van Zolder, de diensten van de NMBS, het Provinciaal museum van het industrieel erfgoed en vooral aan al onze leden die hun steentje (- of een hele rotsblok-) aan het welslagen van dit festi- val bijgedragen hebben.

MODELBOUW

2. N.M.B.S.-rijtuigen :

Daar waar er voor de Belgische lokomotieven nog enigszins rooskleurige toestanden konden opgetekend worden, is het voor de Belgische rijtuigen een ware ramp. Geen enkele fabrikant is schijnbaar geïnteresseerd om maar ook één Belgisch rijtuigtype op de markt te brengen en geen enkele importeur waagt er zich aan om hierin verandering te brengen.

De enige rijtuigen, die men op de markt kan vinden zijn - of oude ex-Pruisische - wagens die in een Belgisch kleedje gestoken werden of - bij de modernere versies - rijtuigen die ook in het buitenland rijden.

Ook in dit artikel zullen we ons voorlopig beperken tot de modellen in schaal HO, de overige schalen komen in volgende artikels ter sprake

Verder wordt er ook ingegaan op rijtuigtypes, die door middel van een ombouw (of herschildering) tot Belgische types kunnen omgevormd worden.

a. Oudere Belgische rijtuigen :

Type	Omschrijving	Firma	Beschrijving
P C	G.C.I. (zonder platformen)	Jocadis	bouwkit - plastic/Wit metaal
P C	G.C.I. (1 platform)	Jocadis	bouwkit - plastic/Wit metaal
P C	G.C.I. (2 platformen)	Jocadis	bouwkit - plastic/Wit metaal
P	G.C.I. bagagerijtuig	Jocadis	in voorbereiding
P AB	G.C.I.	Jocadis	in voorbereiding

b. Ex- Duitse rijtuigen :

C	tweeassig rijtuig nr 50774	Liliput/Dacker	gereed model - uit productie
A	Expresserijtuig 58376	Liliput/Dacker	gereed model
B	" 58204	Liliput/Dacker	gereed model
D	bagagerijtuig voor bovenstaande rijtuigen	Liliput/Dacker	gereed model - uit productie
B	coupérijtuig 88308	Liliput/Dacker	gereed model

C	coupérijtuig 57459	Liliput-Dacker	gereed model
B	metalen rijtuig nr 22803	Liliput-Dacker	gereed model
C	metalen rijtuig nr87306	Liliput/dacker	gereed model
D	metalen pakwagen nr 87405	Liliput/Dacker	gereed model
C	donderbus nr 85309	Roco - Märklin	gereed model
BC	donderbus nr 85502	Roco	gereed model
B	donderbus nr 85201	Roco	gereed model
D	pakwagen nr 85401	Roco	gereed model
C	coupérijtuig	Roco - Märklin	herschildering - ombouw
BC	coupérijtuig	Roco - Märklin	herschildering - ombouw
D	postwagen	Roco	herschildering - ombouw

c. Moderne N.M.B.S.-rijtuigen :

I1	B		Fleischmann	uit productie
I1	B	buffetrijtuig	Fleischmann	uit productie - ombouw
M2	AB		Lima	gereed model
M2	BD		Lima	gereed model
TEE	A		Lima	gereed model - omschildering
TEN	Bc	T2-rijtuig	Lima - Roco	gereed model - henummering
CIWL	R	restaurantierijtuig van Wagons-Lits	Lima	gereed model - henummering
I10	A	Eurofima-rijtuig	diverse	gereed model
I10	B	Eurofima-rijtuig	diverse	gereed model

Uit deze tabel kan men afleiden dat een reizigerstrein met stoomlokomotief nog samen te stellen is, zij het dan met ex-Duitse wagens of - voor iets gevorderde modelbouwers - met G.C.I.-rijtuigen.

Doch het uitbeelden van een moderne (diesel- of elektrisch gesleepte) reizigerstrein is praktisch onmogelijk. Een trein met M2-rijtuigen is de enige mogelijkheid, doch ook hier valt het gebrek aan kwaliteit op en tevens is er geen tweede klasse-rijtuig op de markt.

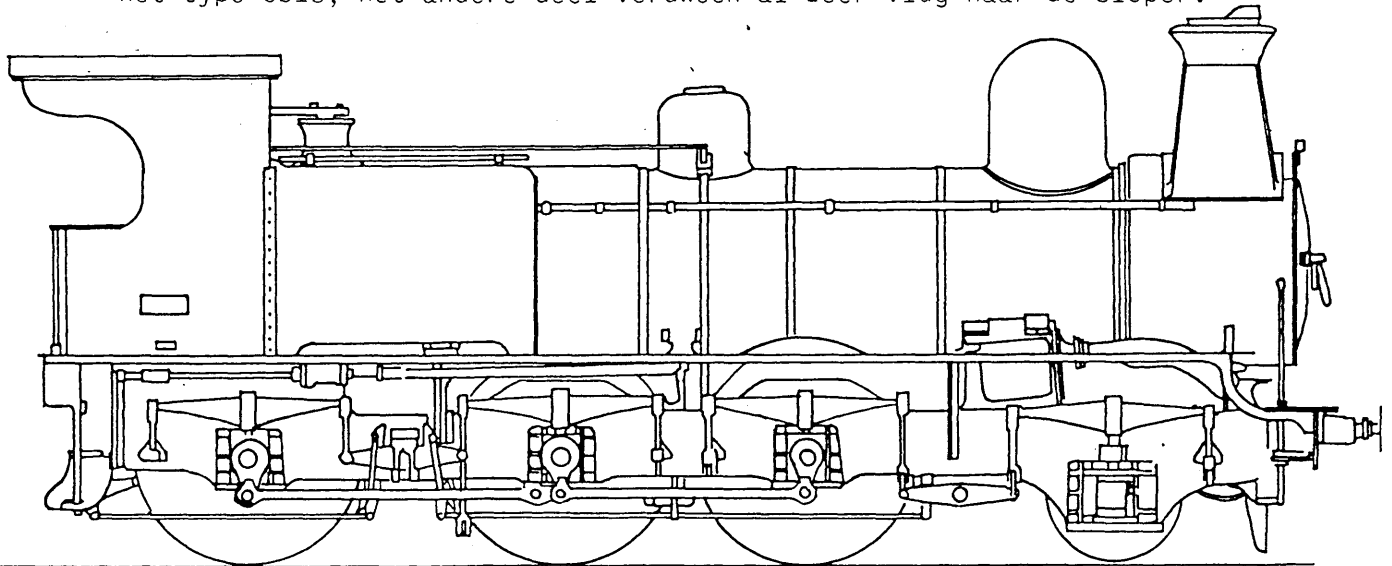
Anderzijds ontbreken alle andere modellen. Voor de periode na de tweede wereldoorlog zouden de L-rijtuigen welkom zijn, voor de treinen na 1965 komen vanzelfsprekend treinen met M1- en bv. K1-rijtuigen in interesse en waarom dan ook geen M4-rijtuigen in productie brengen. Al deze rijtuigen worden in ganse treinen ingezet en vormen hierdoor - en voor de fabrikanten - en voor de modelbouwers - een uitdaging. Maar wie van de invoerders durft hier de handschoen opnemen en bewijzen dat ook rijtuigen in België verkoopbaar zijn.

HISTORISCHE BLADZIJDE

Het type 6 (van 1885)

Het probleem van het slepen van zware reizigerstreinen op de hellingrijke lijnen van de Ardennen was nog niet opgelost, en daarom werd er het plan opgevat om zware 1'C lokomotieven te ontwerpen. Vanaf 1885 werden er drie prototypelokomotieven gebouwd. De eigenlijke serieuitvoering - die 32 machines omvatten - werd tussen 1889 en 1894 afgeleverd.

Doch door de ingewikkelde bouw enerzijds, en de onvoldoende stoomontwikkeling anderzijds, maakten dat deze machines niet aan hun specificaties voldeden en zodoende werd een deel verbouwd tot het type 6bis, het andere deel verdween al zeer vlug naar de sloper.



Asindeling :	1'C	Roosterlengte :	2080 mm
Nummering :	niet opeenvolgend	Roosterbreedte :	2750 mm
Diameter cilinders :	500 mm	Roosteroppervlakte :	5,74 m ²
Zuigerslag :	600 mm	Inhoud ketel :	
Doormeter loopwielen :	1060 mm	Keteldruk :	12,5 bar
Doormeter drijfwielen :	1700 mm	Massa (leeg) :	48700 kg
Radstand :	9800 mm	Massa (rijvaardig) :	54060 kg
Keteldoormeter :	1320 mm	Aslast : 1ste as :	11880 kg
Aantal vlampijpen :	236	2 de as :	12660 kg
Diameter vlampijpen :	45/50 mm	3 de as :	15240 kg
Lengte vlampijpen :	4050 mm	4 de as :	14280 kg
Verwarmingsoppervl. haard :	15 m ²		
'' pijpen :	131,22 m ²		
totaal verwarmingsopp. :	146,22 m ²	Tender :	type 6

Het type 6bis : (ombouw 1906)

Om de gebreken van het type 6 op te vangen, werd de beslissing genomen om een aantal lokomotieven te verbouwen en in het totaal kregen 6 machines een nieuwe ketel.

En zo konden deze machines de in hen gestelde verwachtingen volledig vervullen en deden ze - tot bij de intrede van het type 10 - goede diensten o.a. op de lijn naar Luxembourg. De laatste machine van dit dit werd even na 1921 buiten dienst gesteld.

De kenmerken zijn :

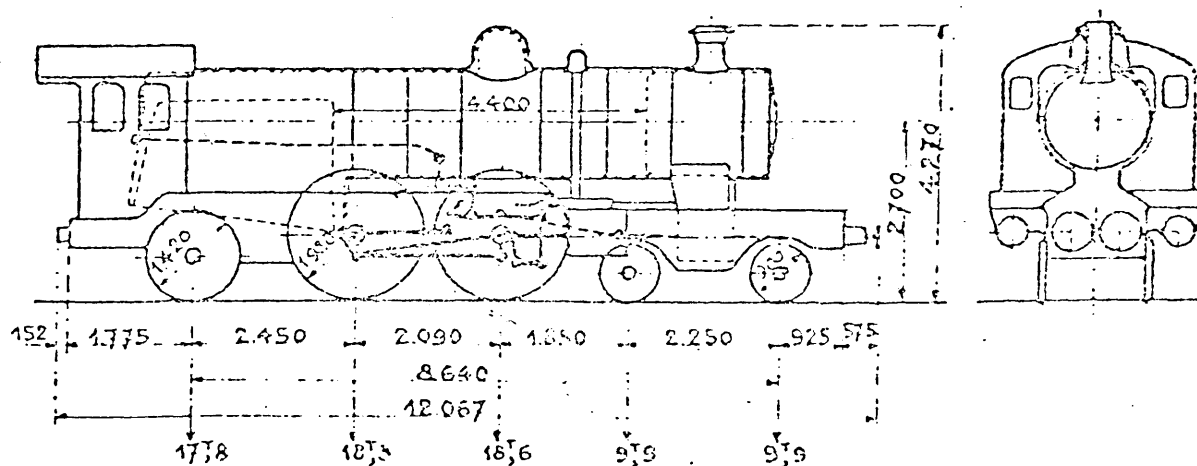
Aandeling :	1700 mm	Roosterlengte :	2416 mm
Nummering :	niet opeenvolgend	Roosterbreedte :	1066 mm
Diameter cilinders :	500 mm	Roosteroppervlakte :	2,57 m ²
Zuigerslag :	600 mm	Inhoud ketel :	
Doormeter loopwielen :	1060 mm	Keteldruk :	12,5 bar
Doormeter drijfwielen :	1700 mm	Massa (leeg)	61200 kg
Aantal vlampijpen :	247	Massa (rijvaardig) :	64000 kg
Diamet vlampijpen :	45/50 mm	Aslast : 1ste as :	12700 kg
Lengte valpijpen :	4500 mm	2 de as :	17000 kg
Verwarmingsopp. haard :	13,88 m ²	3 de as :	17800 kg
" pijpen :	157,15 m ²	4 de as :	16500 kg
Totaal verwarmingsopp.	171,03 m ²		
Radstand :	9800 mm	Tender	type 6

Het type Atlantic (later type 6) (van 1905)

Voor de hoofdlijnen vanuit Brussel naar Oostende en Antwerpen, moest men in het begin van deze eeuw een aantal snelle lokomotieven hebben om er de - vooral lichtere - expressetreinen te kunnen slepen.

Voor de bouw ging men vooral kijken in Frankrijk en hierdoor ontstonden 12 vrij slanke, sierlijke machines met 4 cilinders en compoundwerking, nochtans zonder oververhitting.

Na een succesvolle carrière werden de laatste machines pas in 1948 buiten dienst gesteld.



Asindeling :	281	Roosterlengte :	3030 mm
Nummering :	3305-3312/3372-3375	Roosterbreedte :	1019 mm
	600-608 -- 6.001-6.006	Roosteroppervlakte :	3,08 m ²
Diameter cilinders :	HD 360 mm	Inhoud ketel :	6,075 m ³
	LD 600 mm	Volume stoomruimte :	2,175 m ³
Zuigerslag :	640 mm	Oppervlak van stoomafgifte :	9,20 m ²
Diameter loopwielen voor :	900 mm	Keteldruk :	16 bar
Diameter drijfwielen :	1980 mm	Massa (leeg)	68103 kg
Diameter loopwielen achter :	1420 mm	Massa (rijvaardig)	74500 kg
Radstand :	8640 mm	Aslast : 1ste as :	9900 kg
Aantal vlampijpen :	232	2 de as :	9900 kg
Diameter vlampijpen :	45/50 mm	3 de as :	18600 kg
Lengte vlampijpen :	4400 mm	4 de as :	18400 kg
Verwarmingsoop. haard :	16,23 m ²	5 de as :	17800 kg
Verwarmingsopp. pijpen :	144,50 m ²	Tender :	type 17
Totaal verwarmingsoppervl.	160,73 m ²		

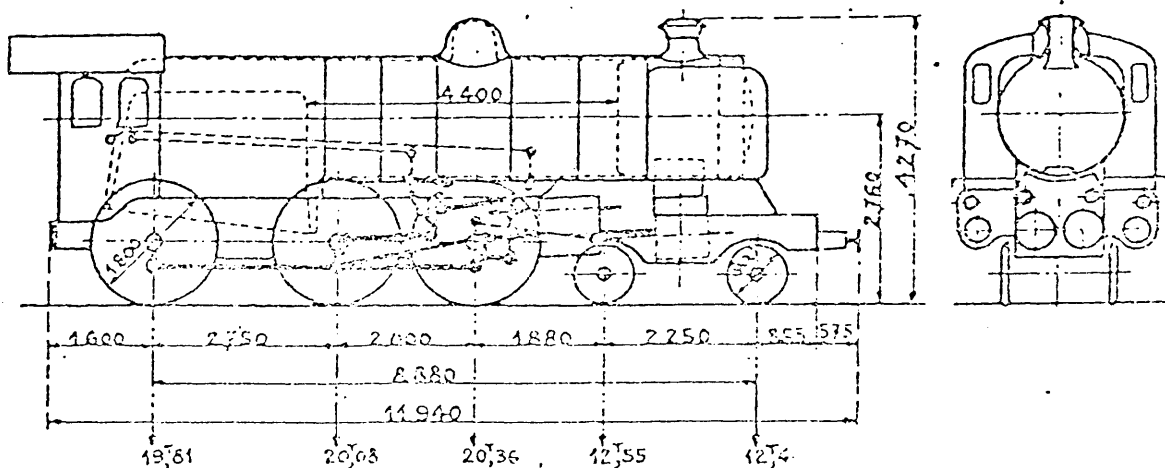
Type 7 (ex type 8bis) : (van 1921)

Om de steeds toenemende lasten te kunnen verwerken, moest men steeds sterkere machines ontwikkelen en na het type 8, besliste men nog voor de eerste wereldoorlog een sterkere versie als type 8bis te laten bouwen. Doch deze oorlog vertraagde de bouw en de eerste machines - uit een reeks van 75 - verlieten pas in de loop van 1922 de bedrijfspoornten. In 1925 werden ze type 7 en in de loop van hun carrière ondergingen ze tal van wijzigingen.

Na een succesvolle loopbaan op de voornaamste hoofdlijnen van het net, beëindigden ze in de loop van 1954 hun diensten.

Een beschrijvende boek aangaande deze machines is in voorbereiding.

De volgende tabel geven de kenmerken van de meest verspreide versie, nl. het type 7-4.



Asindeling :	2C	Roosterlengte :	3030 mm
Nummering :	4601-4675	Roosterbreedte :	1019 mm
	700-774	Roosteroppervlakte :	3,08 m ²
	7.001-7.074	Inhoud ketel :	7 m ³
Diameter cilinders :	HD 400 mm	Volume stoomruimte :	2,350 m ³
	LD 600 mm	Oppervl. van stoomafg.	9,80 m ²
Zuigerslag	640 mm	Keteldruk :	16 bar
Diameter loopwielen :	900 mm	Massa (leeg) :	76532 kg
Diameter drijfwielen :	1800 mm	Massa (rijvaardig) :	85200 kg
Radstand :	8880 mm	Aslast : 1ste as :	12400 kg
Aantal kl. vlampijpen :	122	2 de as :	12550 kg
Diameter vlampijpen :	45/50 mm	3 de as :	20360 kg

Lengte vlampijpen :	4400 mm	Aslast : 4 de as :	20080 kg
Aantal gr. vlampijpen :	35	5 de as :	19810 kg
Diameter gr. vlampijpen	125/133 mm		
Verwarmingsopp. haard :	17,40 m ²	Lengte :	11940 mm
Verwarmingsopp. pijpen : kl	76 m ²	Hoogte :	4270 mm
	gr 60.48 m ²		
Totaalverwarmingsopp.	153,88 m ²		
Oververhittingsopp.	73,5 m ²		

Type 7 : (van 1857)

Vanaf 1857 werden er door de Belgische industrie verschillende 1B-lokomotieven geleverd, die tijdens deze periode de benaming "Wilson" meekregen. Al deze machines varieerden slechts in geringe mate, doch voldeden nog niet volledig. Met het steeds zwaarder worden van de lasten, werden al deze machines door het "Arsenaal" van Mechelen voorzien van nieuwe ketels en kregen ze de typeaanduiding 7 (ketel met kleine vuurhaard) of 13 (overige machines). In het totaal omvatte het type 7 nu 34 machines en deze lokomotieven deden dienst tot even na de eeuwwisseling.

Type 8 : (van 1854)

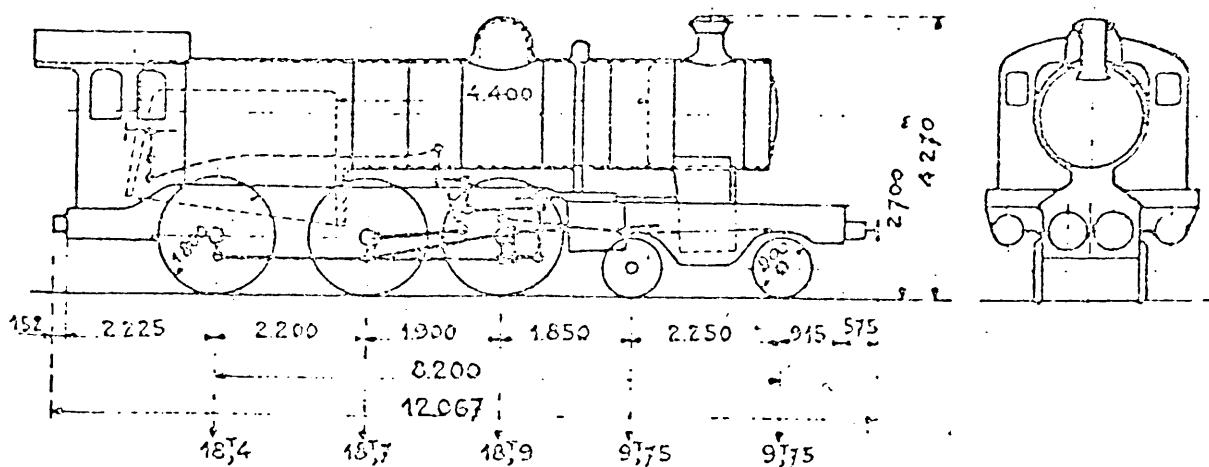
Ook de eerder geleverde machines met asindeling 1A1 voldeden vanaf 1865 niet meer, terwijl ook de oorspronkelijke ketels verouderingsverschijnselen vertoonden. Daarom besliste men een aantal van deze machines van 1867 om te bouwen en te voorzien van nieuwe ketels en zo kregen deze van 1854 gebouwde machines een nieuwe verlenging van hun loopbaan.

In het totaal werden er 16 machines omgevormd en deze lokomotieven deden tot kort na de eeuwwisseling dienst op verschillende lijnen van het net.

Type 8 : (van 1905)

Vanaf 1904 startte men een studie om te komen tot twee kategoriën van zware lokomotieven : een lokomotieftype zou de expressetreinen in het vlakke moeten slepen (dit werd het type Atlantic), een tweede type moest de zwaardere reizigerstreinen ook op de meer hellingrijke lijnen de baas kunnen. Voor deze machines koos men ook voor het Franse compound-systeem, met vier cilinders en een asindeling van 2C.

Deze lokomotieven werden vooral op de lijn naar Luxembourg ingezet, doch verzekerden ook verdere diensten doorheen de Ardennen. Na enkele stelplaatswijzigingen op het einde van hun loopbaan, werden ze in 1948 buiten dienst gesteld.



Asindeling :	2C	Roosterlengte :	3030 mm	
Nummering :	3313- 3369	Roosterbreedte :	1019 mm	
	800- 842	Roosteroppervlakte :	3,08 m ²	
	8.001-8.042	Inhoud ketel :	6,075 m ³	
Diameter cilinders : HD :	360 mm	Volume stoomruimte :	2,175 m ³	
	LD :	600 mm	Opp. van stoomafgifte :	9,20 m ²
Zuigerslag :	640 mm	Keteldruk :	16 bar	
Diameter loopwielen :	900 mm	Massa (leeg) :	69450 kg	
Diameter drijfwielen :	1800 mm	Massa (rijvaardig) :	75500 kg	
Radstand :	8200 mm	Aslast : 1ste as :	9750 kg	
Aantal kleine vlampijpen :	232	2 de as :	9750 kg	
Diameter kl. vlampijpen :	45/50 mm	3 de as :	18900 kg	
Lengte vlampijpen :	4400 mm	4 de as :	18700 kg	
Verwarmingsopp. haard :	16,23 m ²	5 de as :	18400 kg	
Verwarmingsopp. pijpen :	144,50 m ²			
Totaal verwarmingsopp. :	160,73 m ²	Lengte :	12067 mm	
		Hoogte :	4270 mm	

Type 8 bis : (1921)

zie type 7 (blz 4.19)

Type 9 : (1854)

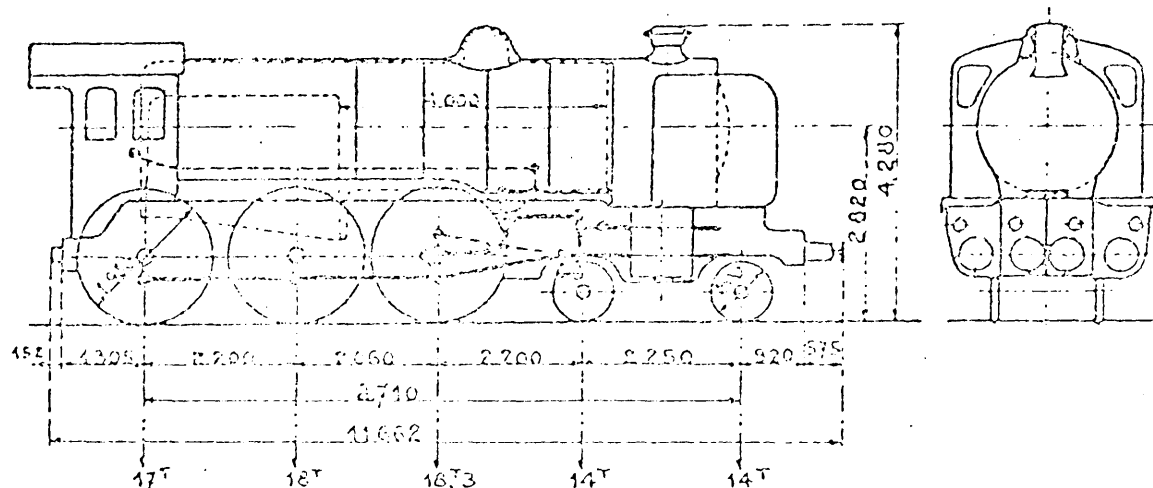
Net zoals voor het type 8 van 1854 werden ook verschillende van deze oudere lokomotieven met asindeling 1A1 omgebouwd met een nieuwe ketel met ietwat kleinere vuurhaard en 8 van deze machines vormden zo het type 9. Deze machines werden vooral ingezet vanuit Brussel en Antwerpen, doch deden ook diensten in de provincie Hainaut.

Kort na de eeuwwisseling werden al deze machines gesloopt.

Type 9 : (van 1905).

Verder gaande op de ervaringen met het type 6 en 8, besliste de EB om vier prototypelokomotieven met groter vermogen te laten bouwen door La Meuse en Cockerill. Twee machines hadden het compound-principe, al dan niet uitgerust met oververhitting, de twee andere machines werkten volgens het principe van enkelvoudige expansie en er werd ook gewerkt met verzadigde of oververhitte stoom. De beide eerste machines vormden het type 19, de beide andere machines werden ingedeeld als type 9.

Uitgaand van de machine met enkelvoudige expansie en oververhitting, liet de EB nog 64 bijkomende machines type 9 bouwen en ze werden over het ganse land gebruikt voor zware reizigersdiensten. De laatste lokomotief van dit type werd in 1951 buiten dienst gesteld.



Asindeling :	2C	Roosterlengte :	3016 mm
Nummering :	3302-3303/4001-4064	Roosterbreedte :	1038 mm
	900- 942	Roosteroppervlakte :	3,13 m ²
	9.001-9.042	Inhoud ketel /	6,300 m ³
Diameter cilinders :	445 mm	Volume stoomruimte :	1,600 m ³
Zuigerslag	640 mm	Oppervl. stoomafgifte :	8,50 m ²
Diameter loopwielen :	900 mm	Keteldruk :	14 bar
Diameter drijfwielen :	1950 mm	Massa (leeg)	74000 kg
Radstand :	8710 mm	Massa (rijvaardig) :	81300 kg
Aantal kl. vlampijpen :	152	Aslast : 1ste as :	14000 kg
Diameter kl. vlampijpen :	45/50 mm	2 de as :	14000 kg
Aantal grote vlampijpen :	28	3 de as :	18300 kg
Diameter grote vlampijpen :	125/133 mm	4 de as :	18000 kg
Lengte vlampijpen :	4000 mm	5 de as :	17000 kg
Verwarmingsopp. haard :	16,44 m ²		
Verwarmingsopp. kl. vlamp :	85,97 m ²	Lengte :	11662 mm
Verwarmingsopp. gr. vlamp.:	43,98 m ²	Hoogte :	4280 mm
Totaal verwarmingsopp. :	146,39 m ²		
Oververhittingsopp. :	37,80 m ²		

Type 10 : (van 1869)

Voor de diensten op de vlakke lijnen bestelde de EB in 1869 8 lokomotieven bij de firma England C°. Doch daar deze lokomotieven niet voldeden en door het feit dat in deze periode meerdere succesvolle lokomotieven door de Belgische nijverheid gekonstrueerd werden, was hun loopbaan sterk beperkt en al in 1885 waren alle lokomotieven van dit type van de sporen verdwenen.

Type 10 : (van 1910)

Voortgaand op de resultaten van de prototypen van het type 9/19 had de EB nog behoefte aan een nog zwaardere uitvoering van reizigerstreinlokomotief, o.m. voor de zware lijn doorheen de Ardennen. En zo besliste men om - na een aantal proeflokomotieven - een reeks Pacifics type 10 bij de verschillende Belgische konstruktors te bestellen. Voor de eerste wereldoorlog waren al de 58 lokomotieven type 10 geleverd en konden ze hun succesvolle loopbaan starten.

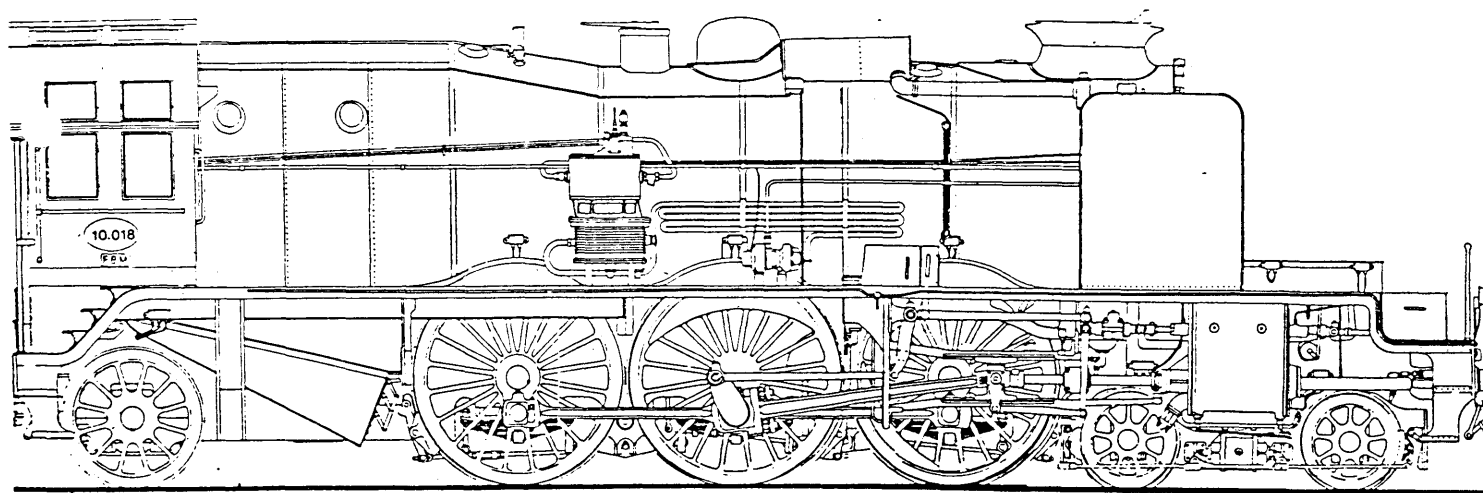
Naarmate hun leeftijd vorderde, werden er diverse verbeteringen aangebracht en zodoende konden ze hun positie gedurende jaren in stand houden en werden ze pas bij de elektrifikatie van de lijn 162 naar minder belangrijke diensten en pas in de loop van 1958 verliezen ze definitief het strijdperk.

De volledige geschiedenis van deze lokomotieven wordt behandeld in de VeBOV-brochure nr 4, die nog steeds bij de TTZ verkrijgbaar is.

De volgende tabel geeft de kenmerken van de lokomotieven na de laatste verbouwing :

Asindeling :	2C1	Roosterlengte :	2500 mm
Nummering :	4501-4558	Roosterbreedte :	1832 mm
	1000-1048	Roosteroppervlakte :	4,58 m ²
	10.001-10.049	Inhoud ketel :	8,100 m ³
Diameter cilinders :	500 mm	Volume stoomruimte :	3,250 m ³
Zuigerslag :	660 mm	Opp. stoomafgifte :	11,50 m ²
Diameter loopwielen voor :	900 mm	Keteldruk :	14 bar
Diameter drijfwielen :	1980 mm	Massa (leeg) :	101500 kg
Diameter loopwielen achter	1262	Massa (rijvaardig):	112000 kg

Radstand :	11425 mm	Aslast : 1ste as :	12500 kg
Aantal kl.vlampijpen :	190	2 de as :	12500 kg
Diameter kl. vlampijpen :	45/50 mm	3 de as :	22000 kg
Aantal grote vlampijpen :	40	4 de as :	22000 kg
Diameter gr. vlampijpen :	125/133 mm	5 de as :	22000 kg
Verwarmingsopp. haard :	19,50 m ²	6 de as :	21000 kg
Verwarmingsopp. kl. vlamp. :	134,24 m ²	Lengte :	14245 mm
Verwarmingsopp. gr. vlamp. :	78,54 m ²	Hoogte :	4280 mm
Totaal verwarmingsopp. :	232,28 m ²		
Oververhittingsopp. :	75,79 m ²		



Type 11 : (van 1866)

ex-GCL

Voor het reizigersverkeer op de lijn naar Luxembourg liet de Grande Compagnie du Luxembourg (GCL) in 1966 acht lokomotieven bij St-Léonard bouwen. Deze lokomotieven werden bij de overname van de GCL door de EB als type 11 gebruikt en deden o.a. dienst vanuit Antwerpen-zuid. Tussen 1882 en 1889 werden alle machines gesloopt.

Asindeling :	1B	Roosterlengte :	
Nummering : GCL	72- 79	Roosterbreedte :	
EB	869-876	Roosteroppervlakte :	
Diameter cilinders :	420 mm	Keteldruk :	8 bar
Zuigerslag :	600 mm	Massa (leeg) :	
Diameter loopwielen :		Massa (rijvaardig) :	32500 kg
Diameter drijfwielen :	1750 mm	Aslast : 1ste as :	10600 kg
Radstand :	4450 mm	2 de as :	11500 kg
Verwarmingsopp. haard :	8,47 m ²	3 de as :	10400 kg
Verwarmingsopp. pijpen :	93,47 m ²	Lengte :	8295 mm
Totaal verwarmingsopp. :	101,94 m ²		

Naast een beschrijving van de verschillende lokomotieftypes, is er onder de spoorwegliefhebbers ook een vraag naar een uitgebreid nummerschema aangaande alle Belgische lokomotieven.

Vanaf dit nummer is het dan ook de bedoeling om een dergelijke lijst te publiceren, uitgaande van bestaande lijsten van de EB en de N.M.B.S. Verder wil ik ook verschillende mensen danken die reeds in het verleden hielpen bij het opstellen hiervan.

Natuurlijk zullen er hierin fouten en onvolkomendheden voorkomen en daarom doe ik dan ook een oproep om dergelijke fouten dadelijk te signaleren.

Nummering		Type	Bouwer	Fabr.nr	In dienst	Verbouw.	Uit dienst	Opm.
1931	1946							
			Stephenson	88	/1835		/1859	La Flèche
		7	Cockerill		02/1860			
			Taylor	13	/1835	04/1850	/1865	L'Eléphant
		28	Léonard	245	05/1865			
			Stephenson	89	/1835		/1855	Stephenson
			Atlv Bruss.Zuid		/1855		/1871	
		20	Cockerill	736	10/1871			
			Stephenson	90	/1835		/1858	La Rapide
		43	CW Mechelen		/1860		/1895	
		51	Léonard	967	/1895			
			Stephenson	108	/1835		/1862	L'Eclair
		13	Haine-St-P	46	09/1862			
		51	Léonard					
			Cockerill	1	12/1835		/1869	Le Belge
		28	Léonard	351	10/1871		/1902	
		51	Léonard	1359	/1903			
			Cockerill	2	03/1836		/1862	L'Anversoise
		33	Tubize		09/1863		/1889	
	5100	51	Lambert	20	/1889		05/1938	
			Stephenson	122	05/1836		/1866	L'Hercule
		28	Cockerill	615	10/1867			
			Cockerill	3	06/1836		/1865	L'Escaut
		28	Couillet	175	01/1866			
			Stephenson	138	07/1836		/1865	Le Soleil
		28	Couillet	176	01/1866			
			Cockerill	5	10/1836	08/1859		Bayard
			CW Mechelen			08/1859	/1899	
	5101	51	Léonard	1143	/1899		05/1938	
			Stephenson	136	12/1836		/1868	Le Progrès
		1	Haine-St-P	71	05/1871			
			Cockerill	6	02/1837	08/1859		Rubens
			CW Mechelen			08/1859	/1895	
		51	Léonard	968	/1895			
			Cockerill	7	04/1837		/1860	Artevelde
		7	Couillet		05/1860		/1902	
	5102	51.002	Léonard	1289	/1902			
			Cockerill	4	05/1837		/1860	Godfroid de Bouillon
		13	Haine-St-P	33	06/1861		/1903	
		51	Léonard	1365	/1903			
			Cockerill	8	06/1837		/1865	La Superbe
		28	Couillet	177	09/1866			I in I 29
			Cockerill	10	08/1837		/1864	James Watt
		1	Cockerill	579	10/1864		v /1900	
	5103	51.003	Tubize	1217	/1900			

N_mmering		Type	Bouwer	Fabr.nr	In Dienst	Verbouw.	Uit Dienst	Opm
1931	1946							
18			Cockerill	11	06/1835		/1860	La Commerce
18		30	Couillet		/1861		/1881	
18		1	Carels	166	/1862			
19			Cockerill	12	08/1837		/1865	Juste Lipse
19		28	Couillet	178	/1866			
20			Cockerill	13	09/1837		/1857	Charles Quint
20		39	Léonard	115	/1857	/1885	/1901	
20		51	Léonard	1290	/1902			
21			Stephenson	165	09/1837		/1868	Marie de Bourgogne
21		1	Cockerill	741	07/1871			
22			Cockerill	14	09/1837		/1867	Les 4 Journées
22		28	Cockerill	661	/1867			
23			Stephenson	166	10/1837		/1869	Marie Thérèse
23		28	Léonard	352	/1871			
24			Stephenson	171	11/1837		/1859	Jean Van Eyck
24		43	CW Mechelen		/1860	/ ?	/1901	
24	5104	51.004	51 Léonard	1291	/1902			
25			Cockerill	16	11/1837		/1858	Robert Fulton
25		7	CW Mechelen		01/1859		/1901	
25	5105	51.005	51 Léonard	1292	/1902			
26			Stephenson	172	12/1837		/1866	St-Hubert
26		1	Cockerill		01/1867			
27			Stephenson	173	12/1837		/1858	Louvrex
27		43	CW Mechelen		/1860		/1889	
27	5106		51 St-Lambert	21	/1889		04/1939	
28			Cockerill	15	/1838	07/1854		Oudegherst
28			CW Mechelen			07/1854	/	
28	5107		51 Léonard	1293	/1902		05/1938	
29			Stephenson	176	12/1837		/1857	Vermulaens
29		39	Léonard	116	/1857		/1874	
29		28	Evrard	257	/1874			
30			Cockerill	17	/1838		/1864	Franklin
30		1	Couillet	149	09/1864			
31			Cockerill	18	/1838		/1865	Prégare de St-Vinc
31		28	Couillet	179	/1866			
32			Stephenson	177	/1838		/1866	
32		28	Cockerill	612	/1866			
33			Stephenson	174	/1838		/1860	Stockmans
33		30	Couillet		/1861		/1884	
33		2	La Croyère	506	/1884			
34			Stephenson	167	/1838		/1872	La Toisen d'Or
34		28	Evrard	258	/1874			
35			Stephenson	179	/1838		/1868	Olivier le Daine
35		20	Cockerill	737	11/1871		/1903	
35	5108	51.008	51 Léonard	1360	/1903			
36			Stephenson	168	/1838		/1858	Delveaux
36		7	CW Mechelen		01/1858			
37			Cockerill	19	/1838		/1858	La Meuse
37		7	Haine-St-Pierre		05/1859		/	
38			Cockerill	20	/1838		/1868	Pepin de Landen
38		1	Cockerill	742	06/1871			
39			Stephenson	175	/1838		/1859	Le 17 juillet 1831
39		1	Cockerill	578	/1864		/1894	
39		6	La Croyère	1000	/1894	/1910		in 6bis
40			Stephenson	169	/1838	08/1859		
40			CW Mechelen			08/1859	/1899	
40	5109	51.009	51 Tubize	1170	/1899			

5. Agenda :

27/08 - 25/09		Modelbouwtentoonstelling - Musée des beaux Arts, Rue Neuve
03 - 04/09	De lantaarn	Modelbouwtentoonstelling - Archimedesstraat 60, Oostende
04/09	TTZ	Laatste ritdag TTZ
07/09	TTZ	sporthal Zolder : 20.00 N.M.B.S. : <u>diesel locomotieven en hun stelplaatsen.</u>
10 - 11/09	De lantaarn	Modelbouwtentoonstelling
10 - 11/09	CFV3V	Mariembourg - non-stop ritten met stoomloks - tentoonstelling van de NMBS 16.042 - tentoonstelling oude landbouwmachines - aankomst van Franse RTG-trein - tentoonstelling old-timer-auto's - aankomst speciale trein vanuit Welkenr. - vertrek van Franse RTG-trein.
10/09 om 13.00		
		15.00
11/09 om 10.55		
		18.00
17 - 25/09	Blauwe Wimpel	Tentoonstelling "Railparade 3" - Sobemai, Bogaardestr. 168, Maldegem
10 - 30/09	Kredietbank	Spoorwegtentoonstelling - Havermarkt, Hasselt
30/09 - 10/10	TGT	Tentoonstelling "Rail '83" - Warande Turnhout
06/10	TTZ	sporthal Zolder : 19.30 Filmavond "Stoomtraktie bij de DDR en PKP"
29/10 - 13/11	ARBAC	Spoorwegsalon - Centraal Station Brussel
02/11	TTZ	Sporthal Zolder : 19.30 N.M.B.S. : Dieselhydraulische locomotieven : een miskende soort
/11	TTZ	St-Niklaasrit
07/12	TTZ	Sporthal Zolder : 19.30 N.M.B.S. : Rijtuigen en wagens, een wereld apart
04/01	TTZ	Sporthal Zolder : 19.30 N.M.B.S. 1983 : een bewogen jaar ligt achter ons.
01/02	TTZ	Sporthal Zolder : 19.30 Foto's uit de oude doos
07/03	TTZ	Sporthal Zolder : 19.30 N.S. : Een land van de 1000 bruggen
04/04	TTZ	Sporthal Zolder : 19.30 De museumspoorlijnen in België.

Agenda (vervolg)

22 - 23/04	TTZ	Opening derde ritseizoen van de TTZ
02/05	TTZ	Sporthal Zolder : 20.00 P.K.P. : De Poolse spoorwegen : het stoomland bij uitstek
06/06	TTZ	Sporthal Zolder : 20.00 N.M.B.S. : de Antwerpse haven en zijn spoorwegbedrijvigheid.

6. Vragenhoek :

Al vaker werd de vraag gesteld naar de oude nummering van de elektrische en diesellokomotieven en stellen. In de volgende tabel (volgende blz)gaan we wat dieper in op de verschillende henummeringen van het traktiepark.

Ten tijde van de stoomlokomotieven werden de typen 1 tot 99 gereserveerd voor de stoomlokomotieven, de verdere typeaanduidingen (6 cijfers, waarvan drie de typeaanduiding en drie het volgnummer) werden gebruikt voor de elektrische en diesellokomotieven. Dit gebeurde als volgt :

- van 100 - 199 : elektrische lokomotieven (de eerste twee cijfers duiden de maximum-snelheid aan : 12 = 120 km/h)
- van 200 - 209 : zware lijndiesellokomotieven
- van 210 - 219 : middelzware lijndiesellokomotieven
- van 220 - 229 : lichte lijndiesellokomotieven
- van 230 - 239 : lichte rangeerdieselloks (voor stationsrangeringen)
- van 250 - 259 : middelzware rangeerdieselloks (eerste generatie)
- van 260 - 269 : middelzware rangeerdieselloks (tweede generatie)
- van 270 - 279 : zware rangeerdieselloks
- van 500 - 501 : stoommotorwagens
- van 550 - 559 : lichte motorwagens (Brossels) -- vanaf 1941
- van 600 - 608 : middelzware motorwagens
- van 609 - 610 + 622 : lichte motorwagens -- tot 1941
- 630 : drieledige motorwagens (laatste generatie)
- van 650 - 659 : zware motorwagens voor gebruik op hoofdlijnen (diesel-elektrische aandrijving)
- van 670 - 679 : zware motorwagens (met dieselhydraulische aandrijving).

De elektrische stellen werden tot in 1947 met een eigen nummering voorzien, vanaf 1947 kregen ze (onbegrijpelijk) de typeaanduidingen 212, 213, 215, 217, 220, 221 en 228. Hierbij kwamen sommige typeaanduidingen dubbel voor met de diesellokomotieven.

Vanaf het einde van de stoomtraktie in 1967 wilde men de typeaan-

duidingen eenvoudiger maken en men koos voor een viercijferaanduiding : het eerste cijfer duidt de traktieaard aan, het tweede cijfer is de reeks (men spreekt nu immers van reeks i.p.v. type), de twee volgende vormen het volgnummer.

We hebben nu :

- 0... : elektrische stellen
- 1... : elektrische loks voor reizigersdiensten
- 2... : elektrische loks voor gemengde dienst
- 4... : dieselmotorstellen
- 5... : zware lijndieselloks
- 6... : middelzware dieselloks
- 7... : zware rangeerdieselloks
- 8... : middelzware rangeerdieselloks
- 9... : lichte rangeerdieselloks

Voor de volgende tabel gaan we uit van de eerste (6-cijfernummering). De eerste kolom geeft het type aan, de tweede de ingenomen nummers, de derde de eventuele nummering vanaf 1971, de vierde de thans bezette nummers, de vijfde eventuele opmerkingen.

101	101.001-101.020	2903-2913/2915-2917/2920	de overige loks al +	1949
120	120.001-120.003	2001-2003 2801-2803	vanaf 1974	1950
		2001-2025		1975
121	121.001-121.003	----	al BD in 1971	1950
		(2101-2130)	te leveren	1984
122	122.001-122.038	2201-2238		1954
	122.201-122.212	2239-2250	geschikt voor 1500 V	1954
123	123.001-123.083	2301-2382*	zie type 124	1955
124	124.001	2401 2383	ombouw uit 123.083 vanaf 1974	1957
125	125.001-125.016	2501-2516		1960
	125.101-125.106	2517-2522	ex 140.001-140.006	1961
126	126.001-126.005	2601-2605	prototypes	1964
	126.101-126.115	2606-2620	twee schijf	1969
		2621-2635	derde schijf	1971
		2701-2760		1981
140	140.001-140.006	2551-2558	wordt 125.101-106 ex 2515-2522 - ombouw	1974
150	150.001-150.003	1501-1503		1962
	150.011-150.012	1504-1505		1962
160.	160.001-160.004	1601-1604		1966
	160.021-160.024	1605-1608		1966
		1801-1806		1973
200	200.001	5001 5101	ombouw (4000 pk)	1961
	200.002-200.093	5102-5193		1961
201	201.001-201.055	5901-5903/5905-5933/ 5935-5955	201.004,034 +	1955
202	202.001-202.017	5201-5213	202.014-017 : ombouw in 1955 type 204 (005-008)	

		5214-....	ombouw uit reeks 53	1983
203	203.001-203.019	5301-5319		1955
204	204.001-204.004	5401-5404		1957
	204.005-204.008	5405-5408	ex 202.014-017	1955
205	205.001-205.042	5501-5515/5517-5542	205.016 +	1961
210	210.001-210.006	6001-6006	prototypes	1961
	210.007-210.091	6007-6091		1964
	210.201-210.215	6101-6115		1965
211	211.001-211.006	6401-6406		1964
212	212.001-212.003	6391-6393	prototypes	1961
	212.101-212.103	6201-6203	prototypes	1961
	212.104-212.233	6204-6207/6209-6258/ 6259-6333	212.008/059 +	1962
213	213.001-213.006	6501-6506		1965
		7501-7506	hernummering 1981	
(220)	(220.001-220.003)		bestelling geannuleerd	
222	222.001-222.003	6601-6603		1962
		7101-7103	hernummering	
230	230.001-230.004		ex-WD-loks /230.01-04	1946
	231.101-231.103		230.001 + vanaf	1960
230'	230.001-230.010	9001-9010		1961
		9101-9110	hernummering na ombouw	
	230.101-230.150	9111-9160		1963
231	231.001		ex-DRB-lok - ex 231.01	1946
	231.101-231.103		ex-type 230	
232	232.001-232.025	9201-9225		1960
250	250.001-250.025	8401-8425		1955
	250.101-250.135	8426-8460		1962
251	251.001-251.010		-- 252.101-110	1956
252	252.001-252.025	8501-8525		1956
	252.101-252.110		ex-251	1956
		8526-8532/8468/8534/8470		
		8461-8470	na ombouw	
253	253.001-253.025	8301-8325		1956
260	260.001-260.069	8001-8018/8020-8069	260.019 +	1960
261	261.001-261.003	8101-8103		1961
262	262.001-262.055	8201-8255		1965
		8256-8275		1973
270	270.001-270.006	7001-7006		1954
271	271.001-271.006	7101-7105	271.003 +	1956
272	272.001-272.015	7201-7215		1956
273	273.001-273.035	7301-7335		1965
		7336-7395		1973
		7401-7410		1977
		7501-7506	ex-6501-6506	

500	500.01-500.03		stoommotorwagen	1930
501	501.01		"	1933
502	502.01		"	1934
550	550.01-550.27		ex-622 (Brossel met gas-1939 motor type Brossel)	
551	551.01-551.29		wordt type 551 (551.29-55)	
	551.29-551.55		ex-622 (Brossel met gas-1939 motor type Bernard)	
			ex-type 550	
552	552.01-552.06		ex-type 609	1939
553	553.01-553.25	4901-4911		1941
	553.26-553.50		ex-type 554	
554	554.01-554.25		wordt type 553.26-50	1941
554'	554.01-554.20	4601-4620		1952
600	600.01-600.03			1930
601	601.01-601.14			1933
602	602.01			1934
602	602.01-602.06	4231-4236 4331-4336		1954
	602.07-602.12		na ombouw ombouw uit type 603 wordt terug type 603	
603	603.01			1934
603'	603.01-603.30	4301-4330	verschillende stellen als type 602	1954
604	604.01-604.05			1934
604'	604.01-604.10	4401-4410		1954
605	605.01			1935
605'	605.01-605.10	4501-4510		1955
606	606.01		wordt type 607'	1936
(606)	(606.01-606.40)		bestelling opgeschort	1956)
607	607.01			1936
607'	607.01		ex type 606	
608	608.01-608.06			1939
609	609.01-609.06		wordt type 552	1939
610	610.01-610.02		ex Chimay A1 en A2	1936
622	622.01-622.56		wordt types 550 - 551	1939
630	630.01-630.07	4001-4007		1957
650	650.01			1932
651	651.01		wordt na korte tijd 652	1934
651'	651.01		droeg korte tijd nr 652.01	1934
652	652.01		wordt na korte tijd 651'	1934
652'	652.01		droeg korte tijd nr 651.01	1934
653	653.01-653.03 653.04			1936
			ex 655.01 (tussen '39-'58)	

654	654.01-654.03		1936
655	655.01		wordt 654.04 tussen 1936 en 1958
656	656.01		wordt 652.02 in 1936 wordt terug 656.01 in 1941
653	653.11-653.16		wordt type 670 1939
670	670.01-670.06		ex type 653.1 1939
671	671.01		ex 670..03 na ombouw wordt terug 670.03 in 1961

-- Voor elektrische motorstellen :

212	212.201-212.212		tweede kl.tussenrijtuig 1935 (ex 8201-8212)
213	213.001-213.012		derde kl. koprijtuig 1935 (ex 7301-7312)
	213.201-213.216		derde kl. tussenrijtuig 1939 (ex 8325-8340)
215	215.201-215.212		tweede/derde kl. tussenr1935 (ex 8513-8524)
217	217.001-217.012		derde kl. koprijtuig 1935 + bagage (ex 7713-7724)
220	220.901-220.904	901-904	Benelux 1957
221	221.801-221.808	801-808 951-958	Poststellen 1967
228	228.001-228.008	001-008	ex 7525-32/7733-40 1939
	228.009	009	ex 7541/7742 1946
	228.010-228.034	010-034	1950
	228.035-228.049	035-049	1954
	228.050	050	werd 062 1955
	228.051-228.128	051-061/063-128	1955
	228.129-228.150	129-150	Budd 1956
	228.151-228.210	151-210	1962
	228.211-228.250	211-250	1963
	228.251-228.270	251-270	1965
	228.501	501	050' - prototype 1951
	228.502-228.539	502-525/527-539	1955
	228.601-228.640	601-640	1967
	228.641-228.664	641-664	1970
		665-676	1970
		677-730	1971
		731-782	1975
		801-844	vierledige 1975
		851-856	Sabena 1971
		595-600	
