

TTZ

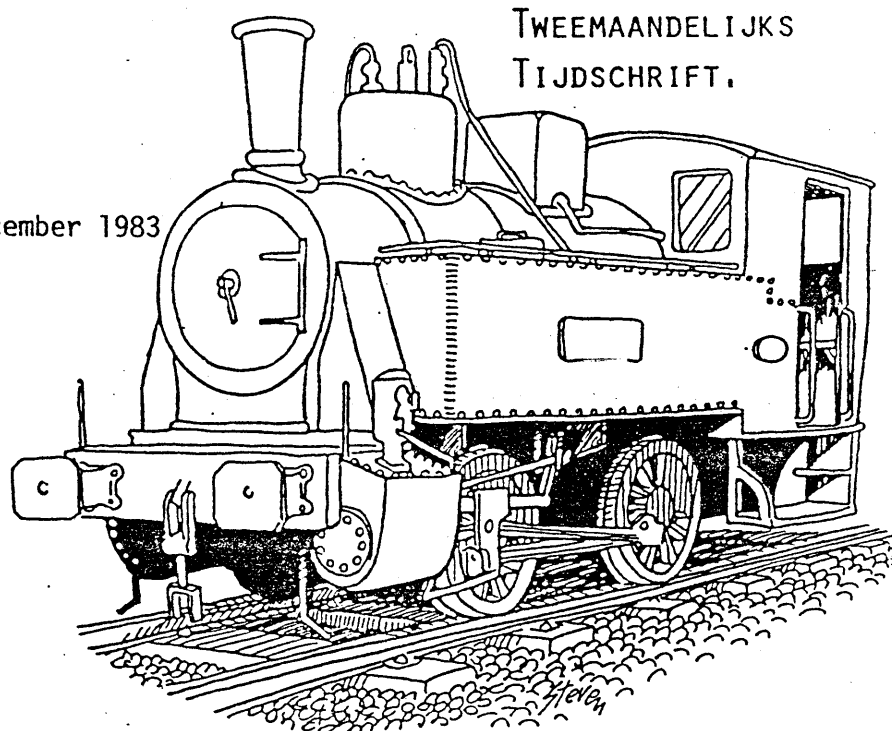
Vereniging zonder Winstoogmerk.

AKTUEEL

Jaargang : 1

Nummer : 5

November - December 1983



TWEEMAANDELIJKS
TIJDSCHRIFT.

Lidgeld : 350 BF - Los Nummer : 70 BF

-TOERISTISCHE TREIN-ZOLDER

N.M.B.S. -

AKTUEEL

1. Statistiek :

a. Leveringen :

358	BN Brugge	- Oostende	16/08/1983
359	BN Brugge	- Oostende	25/08/1983
360	BN Brugge	- Oostende	30/08/1983
361	BN Brugge	- Oostende	05/09/1983
362	BN Brugge	- Oostende	26/09/1983
363	BN Brugge	- Oostende	26/09/1983
364	BN Brugge	- Oostende	27/09/1983
365	BN Brugge	- Oostende	03/10/1983
366	BN Brugge	- Oostende	05/10/1983
2744	BN Nivelles	- Kinkempois	25/08/1983
2745	BN Nivelles	- Kinkempois	06/09/1983
2746	BN Nivelles	- Kinkempois	03/10/1983
2747	BN Nivelles	- Kinkempois	03/10/1983

b. Stelplaatswijzigingen :

6015	van Merelbeke	naar Monceau	01/10/1983
6020	van Merelbeke	naar Ronet	10/10/1983

c. Omnummeringen :

6022	in 6022 X	Monceau	29/05/1983
6035	in 6035 X	Kinkempois	29/05/1983

d. Buitendienststellingen :

311	Oostende	01/06/1983	(enkel B-gedeelte)
	PV nr 832 van CW Mechelen van 18/05/1983		
2903	Ronet	01/04/1983	
	PV nr 1 van Ronet van 25/02/1983		
2911	Ronet	01/04/1983	
	PV nr 2 van Ronet van 25/02/1983		
4303	Bertrix	01/09/1983	
	PV nr 836- van CW Mechelen van 08/07/1983		
6310	Tournai	01/10/1983	
	PV nr 55 van CW Salzennes van 31/08/1983		

2. Aktuele gegevens :

Begin september werd het vierledig stel van 1935 vanuit de museumloods van Leuven naar de CW Mechelen afgevoerd en hier wordt dit stel rijvaardig gerestaureerd.

- 03 : Het 2de klasse gedeelte van het te Aalter verongelukte stel 311 werd buiten dienst gesteld, het ABD-gedeelte werd te Mechelen hersteld en kwam op 16 augustus 1983 "buiten". Een bijkomende B-kast werd bij BN-Brugge besteld en wordt dadelijk na de levering van de seriestellen gebouwd.

- 11 : Na de bestelling van 12 dergelijke tweespanningslokomotieven werd nu ook de voorbereidingsfase tot de bouw afgesloten en kan de werkelijke bouw beginnen. De levering van deze machines gebeurt gelijktijdig met de levering van de lokomotieven reeks 21.
- 20 : De toestand van deze machines blijft nu konstant en gemiddeld komen er 17 à 18 machines tot inzet, als we rekening houden dat er gemiddeld twee machines in voorzien onderhoud zijn en dat de 2013 voor lange tijd afgesteld is, zijn er slechts een vier à vijf machines die voor diverse defekten (meestal aan de elektrische uitrusting) afgesteld staan.
- 21 : Na de aflevering van de reeks 27 - voorzien voor eind 1983 - wordt de levering van de reeks 21 dadelijk gestart en de eerste machines komen begin 1984 op de sporen en na een rodageperiode te Brussel-zuid worden ze te Merelbeke gestationeerd en zullen vooral in de inzetreeksen van de 22-ers tot inzet komen.

Ondanks de eerste gegevens, zullen er toch weer enkele wijzigingen t.o.v. de reeks 27 aangebracht worden en zal o.a. de remming aangepast worden. Uiterlijk blijven deze machines volledig op de reeks 27 lijken.

- 22 : Tijdens een tussentijdse herstelling kreeg de 2208 - de lokomotief voor de lichterdiensten te Liège-Guillemins - al laatste 22-er de dubbele koplampen aangemeten, maar kwam nog in groene livree terug op de Belgische Sporen.
- 23 : Na een testperiode heeft de 2302 - met nieuwe ventilatieroosters - de gehoopte verbeteringen aangetoond en werd het licht op groen gezet voor een verdere ombouw van alle 23-ers tijdens hun grote revisie. In de CW Mechelen werd al een bijkomende montageband uitgedokterd, het enige probleem dat een snelle uitvoering in de weg kan staan is de financiële kant van de operatie.

Aan de inzet van deze machines veranderde tijdens de zomerregeling slechts weinig, doch meer en meer worden deze machines verdrongen door de lokomotieven reeks 27, doch dit vrijkomen had echter nog niet het gevolg dat dieselgesleepte goederentreinen nu door elektrische lokomotieven overgenomen worden. Boventallige lokomotieven staan vooral te Ronet en Stockem afgesteld, waarbij echter geen enkele lokomotief in netreserve gesteld werd.

- 27 : Daar de aflevering van deze machines vrij vlot verloopt en door het feit dat het aantal defekten vermindert, kon nu een tweede inzetreeks opgesteld worden : naast de 24 dagen tellende inzetreeks met de gekende diensten op de verbinding Oostende-Brussel-Liège-Welkenraedt, werd vanaf 1 juli 1983 een tweede reeks opgesteld. Deze omvat zes inzetdagen en omvat vooral goederendiensten tussen Antwerpen-schijnpoort, Schaarbeek en Ronet/Monceau en neemt het vroegere inzetplan van de reeks 23 te Schaarbeek over. Hierbij worden de lokomotieven nu bestuurd door machinisten van Schaarbeek en Monceau
- In juli waren er gemiddeld 2 machines reeks 27 in deze reeks ingezet, doch in oktober was dit al opgelopen tot 4 à 5 machines, de overige diensten worden nog gereden door de reeks 23.

Verder dient nog vermeld dat alle lokomotieven van de tweede reeks (2731-2760) door Acec terug binnengeroepen worden om en fout in de kablering te herstellen. Deze herstelling duurt slechts een tiental dagen en eind november zouden alle lokomotieven omgebouwd zijn. Nadien moeten nog de bijkomende trillingsdempers in de draaistellen ingebouwd worden.

- 29 : Nog steeds werd er geen P.V. van sloping opgesteld voor deze machines en staan ze te Ronet naast de loods afgesteld, wachtend op afvoer naar de CW Mechelen.

Naast de museumlokomotief 2912, ontbreekt ook de 2913 nog steeds te Ronet en deze machine staat nog steeds te Hasselt en werd opnieuw afgesteld in de nieuwe reizigersbundel van het station. Na het spoorfestival te Zolder deed hij echter geen enkele dienst meer. Doch met een afvoer naar Ronet is tijdens de eerste maanden niet te rekenen.

- 40 : Geen verder nieuws van deze stellen : nog steeds verzekeren deze unieke driedelige stellen hun diensten vanuit Kortrijk en geregeld nemen ze ook taken van de reeks 43 over.

- 43 : Steeds slechter gaat het deze stellen af en steeds meer worden er defekten aan de motorisatie gemeld. Hierdoor moet men rekenen op een versnelde buiten dienststelling van deze motorwagens en - zelfs bij een tekort aan dieselstellen - eindigt hun loopbaan in juni 1984.

Aan een verdere dienst voor het vervoer van personeel of aan een ombouw tot bovenleidingswagen wordt voorlopig - omwille van hun slechte toestand - nog niet gedacht.

- 52 : Voorlopig bevinden er zich geen lokomotieven reeks 53 in ombouw te CW Salzannes en ook aan een spoedige inbouw van verwarmingsketels in reeds omgebouwde 53-ers wordt voorlopig nog niet gedacht. Enige lokomotief die thans in ombouw is is de 5211 van de stelplaats Bertrix, zodat ook dit depot binnenkort zijn eerste 52-er met vlottende kabine bezit.

Verder is de inzet van deze machines verder afgenomen en komen meer en meer lokomotieven tot inzet in de inzetreeks van de 60-ers te Ronet en anderzijds zijn er enkele verdere diensten vanuit Ronet naar Kinkempois en verder naar Montzen in het dienstenpakket opgenomen.

- 54 : Voor deze machines - waarvan de buitendienststelling bij het bereiken van de km-grens vaststaat - daalde inzet tijdens de laatste zomerperiode drastisch en stonden er gemiddeld 2 à 3 machines te Ronet afgesteld. Men voorziet een afstelling van twee machines tijdens de eerste helft van 1984.

- 55 : Vooral de lokomotieven van Montzen en Kinkempois - samen met de 52/54 van Ronet - hebben sterk af te rekenen met aantasting van de schildering door ciment-neerslag : tijdens werkzaamheden aan de tunnels van Veurs/Hindal spuit men immers vloeibare beton tegen het plafond en de wanden van deze tunnels om deze te stabiliseren en waterdoorsijpeling tegen te gaan. Doch deze nog niet geharde ciment druipt af op de passerende treinen, zodat deze zeer sterk besmeurd worden.

Om dezelfde reden - en na klachten van de autofabrikanten - zullen de treinen die auto's vervoeren voorlopig afgeleid worden via de lijnen 40 - 37 via Verviers en Welkenraedt

en vanuit dit laatste station wordt de trein dan weer naar Montzen gevoerd.

59 : Tijdens een tussentijdse herstelling (TTH) te Antwerpen-dam kreeg de 5924 een gele livrei aangemeten.

60 : Slechts kleine wijzigingen onderging deze reeks tijdens de vorige twee maanden : slechts twee lokomotieven werden afgesteld : nl de 6043 van Monceau en de 6085 van Ronet en wachten op het bevel van slooping. Om dit verlies op te vangen werden twee - netreserve gestelde - lokomotieven van merelbeke naar deze stelplaatsen gestuurd.

Door een gebrek aan werk te Salzannes, werden er wel verschillende lokomotieven reeks 60/61 afgebroken en zo stonden er slechts een viertal machines meer op het kerkhof van deze centrale werkplaats.

De definitieve afstelling van deze reeks in juni 1984 lijkt nu niet meer zo vast te staan, daar er voor de lokale goederendiensten (vooral te St-Ghislain en Merelbeke) nog steeds lokomotieven nodig zijn, doch na de levering van de reeks 21 en de elektrifikatie van o.m. de verbindingen Visé-Montzen en Flémalle-Haute - Kinkempois komen er diverse (zwaardere) diesels vrij.

62 : Tegen de volgende zomerregeling zal de inzet van deze machines op drie plaatsen sterk verminderen :

- door de elektrifikatie van de verbinding Herentals-Turnhout zal een deel van de 62-ers van Neerpelt werkloos worden en zal het bestand van Aarschot afgebouwd worden ten gunste van Hasselt en verder de inzetplaats Mol.

- een zelfde gevolg heeft de elektrifikatie van de verbinding St-Niklaas - Mechelen voor de 62-ers van St-Niklaas en op dat ogenblik verdwijnt dit depot als inzetplaats voor lijndiesellokomotieven.

- Ook Haine-St-Pierre zal in juni 1984 zijn 62-ers verliezen, dit door de openstelling van de verbinding Charleroi-La Louvière via Pièton.

Dat ook de reeks 62/63 niet veilig is voor buiten dienst stelling, geeft de afstelling van de 6310 van Tournai aan. Reden hiervan is het feit dat bij enkele machines reeks 62 veelvuldig defekten optraden en dat een regelmatige herstelling niet meer lonend is. Hierdoor mogen we de afstelling van een 5-tal lokomotieven verwachten bij het optreden van zwaardere defekten. Vermelden we nog dat de 6310 een afwijkende schildering had, waarbij de smalle gele band niet over de neus doorliep.

64 : De definitieve opname van de 6406 in het museumpatrimonium is nu een feit en zo wordt er toch een lokomotief van deze prototypereeks met diesel-hydraulische transmissie voor het nageslacht bewaard. Na zijn optreden te Zolder (spoorfestival) staat deze lokomotief nog steeds naast de loods te Hasselt afgesteld. Vermelden we nog dat deze lokomotief nog enkele koplampen heeft en dat de restauratie in de oorspronkelijke uitvoering geen zware problemen met zich mee brengt.

70 : Vanaf juli 1983 kreeg men een uitbreiding in de inzet van deze machines : naast de drie lokomotieven die ingezet worden

voor de lokale goederendiensten naar o.m. Herentals, Zwijndrecht/Linkeroever en Hemiksem/Boom, wordt een vierde lokomotief nu regelmatig ingezet naar Turnhout en verzekert daar de rangeringen gedurende de ganse dag. Een vijfde lokomotief wordt regelmatig gebruikt voor het slepen van baantreinen.

- 71 : Op 12 oktober jl. werd de herstelling van de 7101 afgesloten, doch tijdens zijn testrit begaf de transmissie het opnieuw zodat een opname te Salzannes het gevolg was. Zodoende staat er nog steeds slechts één machine - de 7102 - ter beschikking van Antwerpen-dam en moeten konstant andere machines in de dienst bijspringen.
- 72 : Met ingang van de winterregeling had men te Antwerpen-dam nog slechts drie machines reeks 72 nodig : 1 machine verzekert de rangeerdienst op Stocatra (ertshaven), een tweede lok rangeert te Zandvliet, de derde 72-er doet dienst als sleper tussen Antwerpen-noord en de haven (tussen 6 uur en 22 uur), 's nachts verzorgt ze afduwdienst te Antwerpen-noord. Op dit ogenblik worden de 7202, 7204 en 7206 te Antwerpen-Dam gesloopt.
- 74 : Deze reeks - die een wat verborgen leven leidt - wordt nog enkel in de Antwerpse haven ingezet : 8 van deze machines wordt steeds in dubbele traktie ingezet in de sleepdienst. Verder wordt nog een verdere machine bij het uitvallen van een reeks 70 in de rangeerdienst te Turnhout ingezet.
- 75 : Op 27 juli 1983 was de grote herstelling van de 7502 te Salzannes afgesloten en kon deze machine voor het eerst naar Antwerpen. Zoals verwacht werd ze in het geel uitgevoerd.
- Voor de winterdienst worden er 5 lokomotieven gebruikt in de sleepdienst van Antwerpen-noord naar de haven en verdrongen hierdoor de klassieke rangeerlokomotieven reeksen 82 en 84/85.
- 82 : Te Antwerpen-Dam worden er op dit ogenblik 18 lokomotieven van deze reeks ingezet : twee machines verzekeren de rangeerdienst te Antwerpen-centraal en te Berchem. 14 lokomotieven worden ingezet in rangeerdienst in de diverse dokken (nl. te Merksem, Far West, Oorderen (2), Lillo (2), Ijsland, Petrol (2), Stocatra, Angola, Wilmarsdonk, Stabroek, Berendrecht en te Antwerpen-noord.)
- Een stel - in dubbele traktie - wordt gebruikt langs het kanaaldok in de noorderhaven. Het is ook in deze dienst dat het "Kalf" 8275 (zonder stuunkabine) ingezet wordt. Vermelden we nog dat deze lokomotief te Salzannes een grote herstelling onderging en terug buitenkwam als dummy (dus zonder kabine).
- De stelplaats Oostende bezit nog de laatste lokomotieven van deze reeks, uitgerust met enkele koplampen. Deze machines worden vooral vanuit Zeebrugge ingezet.
- 85 : Van deze reeks worden er 20 lokomotieven door Antwerpen-dam ingezet. Deze verzekeren meestal de minder belangrijke rangeerdienst o.m. in de oude haven, te Essen en te Muizen/Mechelen. Verder rangeren ze ook in de stelplaats, de wagenwerkplaats en ook op Schijnpoort.

Voor het komende IC-plan werd een plan opgesteld voor het benodigde traktiematerieel voor de verschillende verbindingen. Hierbij werd voor het eerst ook een onderscheid gemaakt tussen de stellen die 130 km/h kunnen rijden (AM 130) en deze voor 140 km/h (AM 140, vooral stellen reeks 06). Konkreet heeft men nu :

- IC-treinen :

verbinding	1984	1987
A. Brussel-Amsterdam	AM Benelux R 25.5 + HV B/NS TD	R 11 + HV NS TD
B. Oostende -Aachen/Eupen	R 27 + M4	R 27 + M4 TD
C. Antwerpen-Kortrijk-(Lille)	R 27 + M4 TD	R 12 + M4 TD
D. Antwerpen-Hasselt-(Aachen-Köln)	AM 140	?
E. Oostende - Roosendaal	AM R 08	AM R 08
F. Knokke/Blankenb-Genk/Visé-Maastr. (Maastricht-Liège)	AM R 03 AR NS II	AM R 03 --
G. Oostende - Kortrijk-Brussel	R 51 + M2	R 27 + M4 TD
H. Gent-Brussel-Namur-Dinant (Namur- Dinant)	AM 140 --- AM R 03 R 55 + M2	AM R 03 --
I. Schaarbeek-Mons-St-Ghislain	AM R 08	AM R 08
J. Moeskroen-Charleroi-Liers	AM 140 -- AM R 03	AM R 03
K. Antwerpen-Charleroi	AM R 08	AM R 08
L. Brussel-Luxembourg	AM R 03	AM R 03
M. Schaarbeek - Tournai - Lille	R 51 + M2	R 12 + M4 TD

- IR-treinen :

a. Antwerpen-Charleroi	AM 140	AM 140
b. Antwerpen-Brussel-Geraardsbergen (Brussel-Geraardsbergen)	AM 140 R 62 + K	AM 140
c. Antwerpen-Leuven-Landen	AM 140	AM 140
d. Antwerpen-Neerpelt	R 62 + M2 TD	AM 140
e. Leuze-Ronse-Eeklo	R 62 + M3	R 62 + M3
f. Turnhout-Ieper-(Poperinge)	AM 140	AM 140
g. Schaarbeek - Tournai	R 51 + M2	AM 140
h. Aalst-Brussel-Lokeren	AM R 08	AM R 08
i. De Panne - Geraardsbergen	R 62 + M2	R 62 + M2
j. Mons - Denderleeuw	----	R 21 + M4
k. St-Niklaas - Leuven (Mechelen-Leuven)	R 62 + M2 TD AM 140	AM 140
l. Hasselt-Leuven	AM 140	AM 140
m. Liège-Namur-Charleroi	AM 140	AM 140
n. Charleroi - Tournai	AM 140	AM 140
o. Schaarbeek - Binche	AM 140	AM 140
p. Liège-Gouvy-Luxembourg	R 55 + K R 1800 CFL + RIC	R 55 + M2 R 1800 CFL + RIC

- Omnibustreinen :

verbinding	groep Vlaanderen :	1984	1987
1/2	Zeebrugge-Brugge-Kortrijk	R 62 + M2	AM 130
3.	Kortrijk - Ieper	R 62 + M2	AM 130
4.	Brugge-Gent-Dampoort	AM 130	AM 130
5.	Oudenaarde-Gent-Zottegem	R 62 + K	R 62 + K
6.	Gent-Mechelen-Leuven	AM 130	AM 130
7.	Gent-aalst	AM 130	AM 130
8/9	Denderleeuw-Zottegem-Oudenaarde	AM 130 + AR R 44	AM 130
10	Brussel-Aalst	AM 130	AM 130
11.	Brussel- lijn 28 - Denderleeuw	---	AM 130
12.	Brussel-Dendermonde	AM 130	AM 130
13.	Denderleeuw-Halle	R 62 + K	AM 130
groep Antwerpen-Limburg :			
1.	Antwerpen-Roosendaal	AM 130 (010-049)	AM 130 (010-049)
2.	Antwerpen-Lokeren	AM 130	AM 130
3.	Antwerpen-Boom-Puurs	AM 130	AM 130
4.	Antwerpen-Aarschot	AM 130	AM 130
5.	Antwerpen-Herentals	AM 130	AM 130
6.	Antwerpen-Mechelen	AM 130	AM 130
7.	Antwerpen-Brussel	AM 130 (010-049)	AM 130 (010-049)
8.	Etterbeek-Mechelen	AM 130	AM 130
9.	Schuman-Halle	AM 130	AM 130
10.	Brussel-Luchthaven	AM 130 SABENA	AM 130 SABENA
11.	Aarschot-Hasselt	AM 130	AM 130
12.	Brussel-Leuven	AM 130	AM 130
13.	Mechelen-Leuven	AM 130	AM 130
14.	Hasselt-Mol	R 62 + K	R 62 + K
Groep Liège-Namur			
1.	Hasselt-Liège	AM 140	AM 140
2.	Liège-Namur (gekoppeld aan 1)	AM 140	AM 140
3.	Liège-Waremme	AM 130	AM 130
4.	Eupen-Spa	AM 130	AM 130
5.	Liers-Liège-Jemelle	R 55 + K	AM 130
6.	Ottignies-Arlon	AM 130	AM 130
7.	Namur-Charleroi-Nivelles	AM 130	AM 130
8.	Ottignies-Leuven	AM 130	AM 130
9.	Schuman-Ottignies	AM 130	AM 130
10.	Ottignies-Louvain-la-Neuve (gek. met 9)	AM 130	AM 130
11.	Herstal-Verviers	AM 130	AM 130
12.	Dinant-Bertrix-Libramont	R 45	R 45
13.	Virton-Bertrix-Bastogne	R 45	R 45
Groep Hainaut			
1.	Wavre-Ottignies-Charleroi	R 62 + M1 !!	AM 130
2.	Brussel-Nivelles	AM 130 (010-049)	AM 130 (010-049)
3.	Charleroi-Couvin	R 62 + M2 TD	R 62 + M2 TD
4.	Charleroi-Erquelinnes	AM 130	AM 130
5.	Charleroi-Mons	AM 130	AM 130
6.	Brussel-Braine-le-Comte-Charleroi	AM 130	AM 130
7.	Mons-Quévrain	R 62 + M1 TD !!	AM 130
8.	Braine-l'Alleud-Mérode-Leuven	----	AM 130
9.	Jurbise-Ath	R 46	---
10.	Ath-Geraardsbergen	R 46	---
11.	Mons-Braine-le-Comte	AM 130	AM 130
12.	Mons-Quévy	AM 130	AM 130

TD : trek-duwstellen, R : reeks, AM : elektr. stellen

3. Exploitatie :

Naast het herstruktureringplan voor de reizigersdienst, bestaat er echter ook nog een omvormingsplan voor de goederendienst en meer bepaald voor de dienst per wagenlading.

Hier hebben we de volgende structuur :

* per groep wordt er één vormingsstation gehandhaafd en hieruit wordt de lokale goederendienst verzekerd.

* onder elk vormingsstation staan een aantal centrum-stations. Deze beschikken over de nodige akkomodaties en worden ten minste éénmaal per dag door het vormingsstation bediend.

* elk van deze centrum-stations kan één of meer ~~aanvullende~~ loskoeren en ook enkele kontraktuële loskoeren bedienen. De eerste soort is een minder belangrijk centrum, de tweede vormen stations die met een privaatsmaatschappij een kontrakt afgesloten heeft om een aantal wagenladingen af te handelen. Verder heeft men nog de private spooraansluitingen die hierin niet betrokken zijn en die meestal ook belangrijker nijverheden bedienen.

Voor enkele groepen werd dit herstruktureringplan al opgesteld en in grote trekken hebben we :

** groep Hasselt :

- Centrum-stations :

Hasselt, Leuven, Mol, Neerpelt en Winterslag.

- Geïntegreerde loskoeren :

Alken, Diest, Grimde, Lanaken, Landen, Leopoldsburg, Tongeren en waterschei

- Kontraktuële loskoeren :

Aarschot, Balen-Wazel, Hamont, Heverlee, Lommel, Noorderwijk (bediend vanuit Aarschot), Tessenderlo, St-Joris-Weert en Westmeerbeek.

- Te sluiten loskoeren :

As, Balen-Mete, Bilzen, Geel, Houthalen, Korbeek-lo, Olen, St-Truiden, Tienen, Wijchmaal, Wijmaal.

* de loskoer van Tienen wordt overgeplaatst naar Grimde.

- Buiten dienst te stellen lijnen of baanvakken.

= Diest-Tessenderlo (Tessenderlo wordt vanuit Beringen-Heppen bediend).

= Houthalen - Eksel (militaire verbinding).

(deze lijn kan pas gesloten worden als het uitwijkspoor te Lommel aangelegd is).

** Groep Liège :

- Centrum-stations :

As, Bressoux, Gouvy, Montzen, Raeren, Statte en Verviers-Corcelles.

- Autonome loskoeren :

Büllingen, Herbesthal, Poulseur, Rivage, Sourbrodt, Trois-Ponts, Visé, Waremme en Bastogne (gelegen in Luxembourg).

- Kontraktuele loskoeren :

Amay, Battice, Beyne, Bouncy, Bovigny, Bütgenbach, Chênée, Engis, Herstal, Kalterherberg, Lammersdorf, Liège-Haut Pré, Moha, Pepinster, Rocourt, Rötgen, Spa, Tilleur, Verviers-Est en Vielsalm.

- Te sluiten loskoeren:

Angleur, Ans-Est, Aywaille, Eissenge, Dolhain, Eupen, Fexhe, Hannut (al gesloten), Huy-sul, Konzen, Liers (wel fabrieks-aansluiting), Losheimergraben, Malmédy, Micheroux, Morschau, St-Vith, Seraing, Trooz, Vaux-s/s, Waimes, Warsage, Morhet, Sibret, Wideumont.

- Buiten dienst te stellen baanvakken :

= Trois-Ponts - Malmédy - Waimes
 = Büllingen - Losheimergraben - Duitse grens
 = Wevercé - Waimes - St-Vith
 = Moha - Braives - Hannut

** Groep Gent :

- Centrum-stations :

Aalst, Brugge, Deinze, Denderleeuw, Dendermonde, Diksmuide, Kortrijk, Menen, Merelbeke, Roeselare, St-Niklaas, Wondelgem, Zottegem en Zeebrugge.

- Autonome loskoeren :

Brugge-zeehaven, Gent-oost, Gent-St-Pieters, Ieper, Langerbrugge, Lokeren, Ninove, Oostende, Oudenaarde, Ronse, Zelzate en Waregem.

- Kontraktuele loskoeren :

Aalter, Balgerhoeke, Beveren, Bissegem, Deerlijk, Eeklo, Erembodegem, Gavere-Asper, Geraardsbergen, Harelbeke, Ingelmunster, Izegem, Knokke, Lauwe, Lichtervelde, Lochristi, Malmédegem, Okegem, Poperinge, St-Eloois-Vijve, Scheldewindeke, Schoonaarde, Staden, Temse, Terdonk, Tielt, Veurne, Vichte, Westrozebeke, Wetteren, Wevelgem, Zedelgem, Zele en Zwevegem.

- Te sluiten loskoeren :

Aarsele, Anzegem, Beernem, Beervelde, Blankenberge, Boezinge, Komen, De Panne, Desselgem, Ertvelde, Gent-Rabot, Haaltert, Hamme, Heule, Kortemark, Langemark (behalve bietentreinen), Le Touquet, Leupegem, Marke, Meulebeke, Moerbeke-Waas (behalve bediening suikerfabriek), Olsene, Poelkapelle, Rumbeke, Schellebelle, Sinaai, St-Denijs-Boekel, St-Maria-Lierde, Sta-segem en Zarren.

- Buiten dienst te stellen baanvakken :

= Grembergen - Hamme (al buiten dienst)
 = Gent-Muide - Gent-Rabot
 = Ieper - Langemark
 = Pont-Rouge - Grens SNCF (doorgaand verkeer wordt dan omgelegd via Moeskroen-Tourcoing)
 = Tielt - Meulebeke (al buiten dienst)
 = Waregem - St-Eloois-Vijve

** Groep Namur :

- Centrum-stations :

Gedinne, Mariembourg, Marloie, Namur,

- Autonome loskoeren :
Andenne, Ciney, Dinant, Gembloux, Moustier
- Kontraktuele loskoeren :
Beauraing, Chimay, Couvin, Floreffe, Florennes-Est, Graide, Jambes-nord, Jamioulx, Marche, Mazy, Naninne, Paliseul, Sombrefe, Vonêche, Warnant.
- Te sluiten loskoeren :
Aisémont, Anhée, - Carlbourg, Falwinne, Florennes-central, Hamois, Heer-Agimont, Jemelle, Marche-les-Dames, Merlemont, Momignies, Namêche, Offagne, Phillippeville, Rhisnes, Seloignes, Thy-le-Château, Villers-le-Gambon.
- Buiten dienst te stellen baanvakken :
= Gourdinne - Thy-le-Château (lijn 111)
= Ciney - Hamois (al buiten dienst)
= Florennes-C - Biesmerée (al buiten dienst)
= Chimay - Momignies (grens)

** Groep Charleroi :

- Centrum-stations :
Châtelet, Courcelles-centre, Erquelines, Fleurus.
- Autonome loskoeren :
Acoz, Gilly, Luttre, Marchienne-Zone, Walcourt.
- Kontraktuele loskoeren :
Auvelais, Fontaine l'Evêque, Gosselies, Hauchies, La Buisière, Mont-sur-Marchienne, Sombrefe, Tamines, Thuillies, Trazegnies.
- Te sluiten loskoeren :
Bascoup (niet de bediening van de CW), Berzée, Bomerée, Charleroi-sud, Dampreny, Dechassis, Frasnés, Gosselies, Gerpinnes, Gilly-Haies, Jamioulx, Jumet, La Sambre, Le Vieux Campinaire, Lodelinsart, Marchienne-est, Masses Diarbois, Montigny le Tilleul, Ransart, Roux, Strée, Thiméon, Tilly.

De studies over de groepen Brussel, Antwerpen en Luxemburg werden nog niet afgesloten en zullen in de loop van 1984 aan de gewestelijke adviesorganen voorgelegd worden.

Ook de boven vermelde plannen zijn nog niet definitief en kunnen nog aangepast worden na de adviezen van de gewestelijke adviesorganen.

Pas verschenen :

Brochure nr 7

Motowagens typen 606 / 608

Ledenprijs : 260 BF



TTZ - KRANT

1. Overzicht van het seizoen 1983 :

** Het materieel :

- Tijdens het seizoen zelf is er geen bijkomend rollend materieel bijgekomen, doch al voor het seizoen waren de voornaamste aanwinsten voor dit seizoen aangekomen en deze werden al in de vorige nummers uitvoerig besproken (R-rijtuigen, ketelwagen, kraanwagen en werk-wagen.)

Het belangrijkste punt was de aankoop van een verdere - zwaardere stoomlokomotief, die het moet mogelijk maken om in de toekomst zwaardere treinen te kunnen slepen. De overbrenging van deze machine naar Zolder gebeurde op zaterdag 17 september jl.

- Anderzijds werden er nog tijdens het ritseizoen belangrijke restauraties doorgevoerd : eerste restauratie betrof de ketelwagen die in een maand tijd aangepast werd voor de exploitatie en daarenboven een volledige schilderbeurt kreeg. De eerste inzet kon men al 24 april noteren en deze ketelwagen heeft tijdens het ganse ritseizoen al goede diensten verzekerd.

In dezelfde periode werd de werkwagen aangepast voor het gebruik als eet- en magazijnwagen en begin april konden de werkende leden hun onderkomen in één der Pruisische rijtuigen omwisselen voor een ruimere plaats in deze wagen. Verder hadden we ook een af te sluiten ruimte voor gereedschappen en onderdelen.

Vanaf maart werd de restauratie aangevangen van een ex-OBB-rijtuig en ondanks vergaande roestvorming kon dit rijtuig tussen de ritten door afgewerkt worden.

Dit rijtuig werd volledig opgeplamuurd en kreeg een volledige buitenschildering en werd de beschrifting aangebracht. Ook met de restauratie van het tweede rijtuig werd gestart.

Vanaf juli kregen twee van de drie R-rijtuigen een schilderbeurt en werden ze uiterlijk teruggebracht in de leveringstoestand.

** De exploitatie :

Voor begin van het seizoen werden al tal van verbeteringen aangebracht : een perron werd aangelegd te Zolder-mijn, er werd een buffet gebouwd te Genebos en dit kreeg een fraaie binneninrichting.

Voor de exploitatie werd er gekozen voor de inzet van de beide ex-OBB-rijtuigen type Bi, eventueel versterkt met het L-rijtuig. Deze combinatie heeft gereden tot eind april, doch vanaf dan werd - vooral om de treinmassa te verminderen - dit laatste rijtuig vervangen door het R-rijtuig met bagageafdeling.

Met twee ritten in het voorseizoen en drie ritten tijdens de vakantie maanden kon men niet minder dan 1480 km in stoomtractie optekenen.

In 32 riddagen kon de TTZ zich verheugen om ca. 7200 reizigers te vervoeren : er moesten 8 bijkomende riddagen (op zaterdag) voorzien worden, dit om door groepen (of door de VVV-Heusden-Zolder) gecharterde treinen te laten rijden. Opmerkelijk was wel het afhuren van een trein door een spoorwegenthousiast om zijn huwelijksfoto's voor de trein te nemen. Bij deze gelegenheid werden dan ook de - als enige keer - de Pruisische rijtuigen ingezet.

Grootste succes kon echter opgetekend worden tijdens het spoorwegfestival : tijdens deze drie dagen kwamen er meer dan 5000 bezoekers en reden een 3000 man mee met de museumtrein.

Nochtans waren er ook enkele negatieve punten : nog steeds stelde zich het probleem van de bewegwijzering, doch thans hebben we een gunstig gevolg gekregen op onze aanvraag bij de gemeente Zolder en worden de wegwijzers voor volgend seizoen geplaatst.

Ook op gebied van veiligheid (en ook van zicht) was de welige begroeiing van de bermen een bijkomend probleem en ook daar moet tegen volgend jaar een oplossing gevonden worden.

Verder is het opmerkelijk dat de dieselritten weinig belangstelling kenden en dat het vertrekken van de eerste trein verlaat moet worden. Verder kregen we talrijke vragen voor een bezoek (of rondrit) doorheen het domein van de mijn, een belangstelling die door zeer vele bezoekers geformuleerd werd.

Verdere - kleinere - verbeteringen werden aangebracht in de informatie van de bezoekers (bedeling van een beschrijving van de lijn) en de uitbouw van een boeken- en souvenirshop (met o.a. het uitbrengen van zwart-wit foto's en een kleurenpostkaart).

** Medewerking :

Allereerst is er een duidelijke vooruitgang in het aantal vrijwilligers van de TTZ en zo kunnen we nu rekenen op een 25 man die regelmatig hun diensten aanbieden bij de exploitatie. Voor een riddag konden we zo een gemiddelde van 10 à 11 personen optekenen. Ook voor de restauraties - bijkomend aan de riddagen - kon men een duidelijke vooruitgang noteren en gemiddeld waren er 5 à 6 mensen 's zaterdags aanwezig.

zo wil ik dan ook iedereen danken voor de inzet die men steeds kosteloos voor de TTZ kon opbrengen. Doch - hoewel er duidelijke verbeteringen zijn - zijn er nog steeds nieuwe helpende handen nodig, enerzijds om een betere dienstverlening aan de bezoekers te kunnen aanbieden, anderzijds om de restauraties sneller te laten verlopen.

Verder wil ik ook anderzijds zeer hartelijk de directeur Coulie, zijn medewerkers en het ganse personeel van de mijn hartelijk danken voor het gastvrije onthaal, voor het gebruik van de lijn, voor alle hulp die we mochten ontvangen van de meest diverse diensten van de K.S.

Verder kregen we ook grote medewerking van de VVV-Heusden-Zolder die zorgde voor de informatie aan het publiek en verder ook tal van extra-treinen charterde voor het vervoer van groepen.

** Veiligheid, technische moeilijkheden :

Ook dit seizoen konden we ons seizoen - gelukkig - afsluiten zonder één enkel ongeval, noch aan de reizigers, noch aan de actieve leden. Steeds werd er geprobeerd om dezelfde criteria in te voeren als bij het bedrijf bij de spoorwegen en om die reden werden ook de oudste rijtuigen voorlopig afgesteld omdat ze niet meer voldeden aan de gestelde veiligheidseisen.

Nochtans zijn op dit punt toch nog enkele verwezenlijkingen door de voeren : het ontbreken van een luchtreiniger op de stoomtrein vormt een probleem en stelt dat de treinmassa in geen enkel geval (ook bij enorme belangstelling) boven de 100 ton mag overschrijden en dat opduwen met reizigers (o.m. bij rangeringen of bij een doorrit door de mijn) verboden is. Dit kan tegen volgend jaar verbeterd worden door de aankomst van lokomotief nr 6 van Wérister, die over een luchtreiniger beschikt.

Verder vormt het perron te Genebos een potentieel gevaar (afstap te hoog) en moet dit dringend verhoogd worden.

Ook de aanwezigheid van talrijke takken (sommige met doornen) op het traject vormt een bron van onveiligheid en zodoende moeten alle bomen in de aktieradius van de trein verwijderd worden.

Anderzijds kregen we het vorige ritseizoen af te rekenen van verschillende technische defekten, die op sommige ogenblikken een ernstige belemmering vormden voor de exploitatie en een grote dosis geluk met het tijdstip van optreden van deze defekten heeft gezorgd dat de meeste activiteiten toch ongehinderd konden plaatsgrijpen.

Eind juni zorgde een ondichtheid van de rookkast geregeld voor problemen bij het opstoken, doch vooral tijdens de versterkte inzet tijdens het spoorwegfestival lokte diverse fouten uit. Eerst het breken van een kussen van de drijfstangkop, daarmee gepaard gaande het terug opengaan van een oude scheur in het cilinderblok, daarna het lekken van verschillende vlampijpen zorgen ervoor dat een dringende onderhoudsbeurt aan Simone nodig is en dat dringend een tweede bedrijfsklare stomer nodig is.

Verder waren er ook diverse defekten aan de diesellokomotief en moesten o.m. de startmotor en de dynamo vervangen worden.

** vooruitzichten voor het ritseizoen 1984.

Uitgaande van verschillende ervaringen uit de beide vorige seizoenen, kon het programma voor het volgend seizoen al opgesteld worden en de volgende tabel geeft de ritdagen en de uurregeling voor 1984.

Voornaamste veranderingen hierbij zijn het brengen van het eerste vertrek op 13.45 en de organisatie van doorritten doorheen de mijn op elke ritdag. Verder werd ook beslist om steeds te starten op de eerste zondag van mei.

Doch anderzijds zouden nog verdere verbeteringen moeten aangebracht worden en als voornaamste hebben we :

- verbeteringen van de bewegwijzering zowel buiten als binnen de mijn.
- verlenging van het perron te Zolder en de aankleding hiervan (zitbanken, schuilmogelijkheid, stationsbenaming, vertrekuren der treinen, plaatsing van seinen, ...)

- het verder verwijderen van de begroeiing op de bermen
- uitbouw van een vaste tentoonstelling en een opvang van de bezoekers te Zolder-mijn.
- de organisatie van rondritten doorheen de mijn op elke ritdag.
- uitstippelen van een wandel- en een fietspad vanuit Genebos.

** de verdere activiteiten van de TTZ :

Zoals men kan zien heeft het tijdschrift bijna zijn definitieve vorm gekregen en naar mate van het mogelijke zal het nog verder uitgebreid worden. Dit alles is mogelijk omdat het aantal leden in deze korte tijd al gestegen is tot om en bij de 90, dit zonder enige reclame te maken. Elke week komen er nog steeds belangstellenden bij.

Verder verschijnt eind oktober de eerste beschrijvende brochure van de TTZ, handelend over de N.M.B.S.-motorstellen typen 606/608.

Voor het volgende jaar zijn dergelijke brochures voorzien voor de typen 38 (stoom) en 211 (diesel).

Anderzijds plannen we de uitgave van een beschrijving van de toeristische trein zelf met een catalogus van al het aanwezige materiaal.

Voor 1984 zal ook de verdeling van Belgische spoorwegliteratuur beter aangepakt worden, zodat leden boeken over de Belgische spoorwegen of tijdens de vergaderingen te Zolder, of op onze boekenstand te Genebos kunnen aanschaffen.

Tabel 1 : Exploitatie in 1984 :

Ritdagen :

Mei : zondagen 6 en 20 mei
 Juni : zondagen 3, 10 en 24 juni , maandag 11 juni
 Juli : alle zondagen
 Augustus : alle zondagen
 September : zondag 2 september

Uurregeling :

Museumlijn Zolder-Genebos

Zolder-mijn	vertrek	13.45	16.00	18.10
Genebos (Lummen)	aankomst	14.20	16.35	18.40
Genebos (Lummen)	vertrek	14.45	17.00	19.00
Zolder-mijn	aankomst	15.20	17.35	19.35
				*

* rijdt enkel in juli en augustus

Doorrit doorheen de mijn :

Vertrek vanuit Zolder-mijn om :

15.30 en 17.40

SPOORFESTIVAL : ZATERDAG 18 en ZONDAG 19 AUGUSTUS 1984

Totaal

1480 km

510 km

20 km

1520 km

430 km

380 km

330 km

660 km

20 ton

1185 l

Datum	Simone	D2	Pruis.	OB	L	R	R	R	Aankoop (+ verbruik) kolen	mazout	Opmerkingen
25/03	-	20 km	-	-	-	-	-	20 km	3 ton	260 l	persrit opening
03/04	60 km	20 km	-	60 km	60 km	-	20 km	20 km	-	-	
04/04	40 km	-	-	40 km	-	-	-	-	-	-	huwelijksfoto's
16/04	20 km	-	20 km	-	-	-	-	-	-	-	1ste inzet kraanwa
17/04	40 km	-	-	40 km	20 km	-	-	-	-	-	1ste inzet ketelwa
24/04	60 km	HLR	-	60 km	20 km	-	-	-	3 ton	-	
01/05	60 km	20 km	-	60 km	-	20 km	-	20 km	-	-	
15/05	40 km	-	-	40 km	-	-	-	-	-	260 l	
21/05	20 km	-	-	20 km	-	-	-	-	-	-	
22/05	60 km	20 km	-	60 km	-	20 km	-	20 km	-	-	
23/05	60 km	-	-	60 km	-	-	-	-	-	-	
29/05	40 km	40 km	-	60 km	-	40 km	-	40 km	3 ton	-	
04/06	20 km	-	-	20 km	-	-	-	-	-	-	
05/06	40 km	-	-	40 km	-	-	-	-	-	185 l	
11/06	20 km	-	-	20 km	-	-	-	20 km	-	-	
12/06	40 km	-	-	40 km	-	-	-	-	-	-	
25/06	20 km	20 km	-	40 km	-	-	-	-	-	-	
26/06	40 km	-	-	40 km	-	-	-	-	-	-	kraanwagen : 20 km
03/07	60 km	20 km	-	60 km	-	20 km	-	20 km	3 ton	-	
10/07	40 km	20 km	-	40 km	-	-	-	-	-	-	
17/07	60 km	20 km	-	60 km	-	20 km	-	20 km	-	-	
24/07	60 km	-	-	60 km	-	-	-	-	-	-	
31/07	60 km	HLR	-	60 km	-	-	-	-	-	-	
07/07	60 km	HLR	-	60 km	-	-	-	60 km	-	-	
13/07	60 km	50 km	-	60 km	50 km	60 km	-	60 km	5 ton	-	Spoorfestival
14/07	100 km	120 km	-	100 km	120 km	100 km	-	100 km	-	-	
15/07	100 km	120 km	-	100 km	120 km	100 km	-	100 km	-	-	
20/07	-	20 km	-	20 km	-	-	-	20 km	-	480 l	
21/07	60 km	HLR	-	60 km	-	-	-	20 km	3 ton	-	
27/07	20 km	-	-	20 km	-	-	-	-	-	-	
28/08	60 km	-	-	60 km	-	-	-	-	-	-	
04/09	40 km	-	-	40 km	-	-	-	20 km	-	-	
Totaal	1480 km	510 km	20 km	1520 km	430 km	380 km	330 km	660 km	20 ton	1185 l	

MODELBOUW

3. N.M.B.S.-wagens

F. Maes, H. Van De Ven

Op de volgende bladzijden wordt gepoogd een overzicht te geven over alle beschikbare goederenwagens die in N.M.B.S.-versie op de markt zijn, waarbij wel moet opgemerkt worden dat verschillende modellen bij uitputting van de stock niet meer opnieuw gefabriceerd worden.

In deze lijst worden deze in vier perioden geklasseerd, dit aan de hand van de vier verschillende nummeringen die er bij de N.M.B.S. toegepast werden : dit zijn (a) de periode voor 1955, (b) de periode tussen 1955 tot 1966, (c) de eerste komputernummering van 1966 tot 1980 en (d) de tweede komputernummering vanaf 1980. Bij overgang van de ene nummering naar de andere verlopen er gewoonlijk een viertal jaren dat men wagens met oude en nieuwe nummers gelijktijdig kan waarnemen.

Konkreet had men :

(a) : voor 1955 :

- het nummer bestaat uit 6 cijfers, waarbij geen eigen kode gegeven werd. Pas na WO II zijn de wagens van hetzelfde model in groep genummerd, daarvoor was de nummering volledig willekeurig.

In deze nummering had men echter twee eigen reeksen voor de dienstwagens, een reeks voor de privaatwagens (eerste cijfer = 5) en een reeks voor de buitgemaakte DRB-wagens (eerste cijfer = 8).

(b) : periode 1955 - 1966 (pre-komputernummering).

- het nummer bestaat uit 7 cijfers en er wordt een - weliswaar beperkte - codering gebruikt. De eerste twee cijfers gaven hierbij het soort wagen aan, doch dit systeem was zeer oppervlakkig, zo had men :

10..... : private wagens
 11..... en 22..... : open goederenwagens
 33..... en 44..... : gesloten goederenwagens
 66..... en 77..... : tweeassige platte wagens
 88..... en 99..... : vierassige platte wagens.

(c) : periode 1966 - 1980 (eerste komputernummering).

- hierbij heeft men altijd 12 cijfers onderverdeeld in groepen. Deze nummering was echter niet van toepassing voor dienstwagens. Verder werd er voor het eerst ook een echte kode ingewerkt in het nummer zelf en werd er een bijkomende letterkode toegevoegd. Hierin geeft nu het vijfde cijfer het soort wagen aan en konkreet heeft men nu :

- 0 = privaatwagen van alle soorten
- 1 = gesloten goederenwagen (type G)
- 2 = gesloten goederenwagen in speciale uitvoering (type H)
- 3 = platte wagen in gewone uitvoering (type K, O of R)
- 4 = platte wagen in speciale uitvoering (type L of S)
- 5 = stortwagen in gewone uitvoering (type E of T)
- 6 = stortwagen in speciale uitvoering (type F)
- 7 = ketelwagens (type Uh)
- 8 = koelwagens (type I)
- 9 = speciale wagens (type U)

(d) :- periode na 1980 (tweede komputernummering)

Hierbij werd de vorige nummering licht gewijzigd en aangepast aan de huidige veranderingen (zo werden o.a. bij hun eigen soort ingelijfd) en de groepscode werd nu duidelijker in het nummer opgenomen.

-- Vermelden we nog dat we in één van de volgende nummers uitgebreider ingaan op de codering en de nummering van de goederenwagens

a. Wagens met de nummering van voor 1955

93526	P	Märklin	Seca-ketelwagen (1)
270902	-	Piko (5/6445/040)	Gesloten goederenwagen
450932	-	Jouef (6836)	In type 2231 AQ omgebouwd
500528	P	Liliput (221.91)	Bierwagen "Artois"
501348	P	Piko (5/6408/04)	Ketelwagen "Shell Chemicals"

b. Met nummer van periode 1955 - 1966

1045489	P	Liliput (221.90)	Koelwagen
2289171	P	Fleischmann (5207)	Stortwagen
3315256		Piko (5/6446/040)	Gesloten goederenwagen
4423309		Dacker (234.93)	Gesloten goederenwagen (foute kleur)
4427554		Dacker (227.98)	Gesloten goederenwagen (foute kleur)
4427894		Dacker (227.99)	Gesloten goederenwagen

c. Nummering 1966 - 1980 (eerste komputernummering)

21 88 07222668-5	P	Roco	Ketelwagen "BP" (2)
21 88 07222668-5	P	Roco	Ketelwagen "Seca" (2)
21 88 077 0437-2	P	Uahs Liliput	ketelwagen "Algeco"
21 88 077 0439-8	P	Uahs Liliput	Ketelwagen "Algeco Trading"
21 88 082 0217-8	P	Ibces Liliput	Koelwagen "Interfrigo"
31 88 097 0019-4	P	Uas RMA	Graanwagen STIV
01 88 135 0981-9	2211 AO	Glms Dacker	Gesloten goederenwagen
01 88 135 3950-1	2211 AO	Glms Dacker	Gesloten goederenwagen
21 88 135 5768-1	2212 AO	Glms Dacker	Gesloten goederenwagen
20 88 135 5921-7	2212 AO	Glms Dacker	Gesloten goederenwagen
21 88 143 0015-6	2212 BO	ulms Dacker	Visvervoer
21 88 143 1523-9	2212 A1	Glms Dacker	Postvervoer
20 88 143 1633-6	2211 A2	Glms Dacker	NMBS Collie
31 88 437 1232-0	3614 AB	Shis Roco	Vervoer van staalrollen (open)
31 88 437 3007-4	3614 BO	Shis Roco	Vervoer van staalrollen (gesloten)
31 88 480 0002-8	3000 F3	Sa Liliput	Vervoer van tanks
01 88 501 5185-5	1215 AO	E Piko	Open goederenwagen (foute kleur)
01 88 550 3024-5	1000 E2	Eds Roco	Open tremelwagen

31 88 595 0414-0	1415 A0	Eas	Lilliput	Open goederenwagen (foute kode)
11 88 801 9024-4	2000 C2	Ibcs	Lilliput	Koelwagen "Interfrigo"
21 88 811 1015-2	2212 C0	Idls	Lilliput	Koelwagen voor visvervoer

d. Nummering na 1980 (tweede komputernummering)

25 88 138 5575-0 P	2211 A0	Gkkms	Dacker	Gesloten goederenwagen (Tienen)
42 88 138 9108-5 P	2212 A0	Gkkms	Dacker	Gesloten goederenwagen (Obourg)
25 88 139 9152-4	2212 A0	Gkkms	Dacker	Gesloten goederenwagen (Tienen)
83 83 473 3113-9 P		Sdkms	Roco	Werkpark wagen
31 88 665 1361-3	1000 F5	Fals	Lima	Her Nummering
01 88 803 9601-7 P		Ibcs	Märklin	Koelwagen
21 88 811 1053-8	2000 C4	Idls	Dacker	Koelwagen voor visvervoer

e. dienstwagens (eerste komputernummering)

30 88 9432 171-7	9432 C5	Dacker (233.90)	Dienst Baan Luttre
30 88 9432 307-7	9432	Dacker (234.95)	Dienst Baan Antwerpen
30 88 9471 207-1	9471 A1	Dacker (234.96)	Dienst ES Schaarbeek
30 88 9471 270-9	9471 A1	Dacker (234.91)	Dienst ES Hasselt
30 88 9472 026-4	9472 B1	Dacker (233.92)	Dienst-ES
30 88 9472 083-5	9472 B1	Dacker (233.94)	Dienst ES Namur
30 88 9472 093-4	9472 B1	Dacker (233.96)	Dienst ES Namur
30 88 9472 714-5	9472 C3	Dacker (233.95)	Dienst ES

f. Dienstwagens (tweede komputernummering)

40 88 9532 350-4	9532 A2	Dacker (233.98)	Sproeitrein Bascoup
40 88 9532 367-8	9532 A2	Dacker (233.93)	Oliemagazijn
40 88 9572 103-8	9572 B1	Dacker (233.92)	Werkwagen dienst E.S.
40 88 9581 154-0	9581 A1	Dacker (233.91)	Werkwagen dienst M
40 88 9582 356-0	9582 B4	Dacker (227.93)	Vervoer van zuurstof
40 88 9582 903-9	9582 B9	Dacker (227.21)	Vervoer van olie

Opmerkingen :

- (1) : SECA-ketelwagens : het nummer is dit van een dienstwagen i.p.v. een privaatwagen (nummer 50.....)
- (2) : foute nummers, geen letterkode, twee verschillende wagens met hetzelfde nummer

Nieuwe modellen op de markt :

Met deze artikels - die in elke TTZ-aktueel terugkomen - worden de nieuwigheden op de modelmarkt kort opgesomd, zodat de leden steeds op de hoogte blijven van de nieuwe modellen. Hierbij worden Belgische modellen, of modellen waarbij het origineel in België gereden heeft of nog rijdt, uitvoeriger belicht en wordt ook ingegaan op de inzet van deze modellen. Hierdoor kan de modelbouwer gemakkelijker komen tot een juiste inzet of een korrektere treinsamenstelling.

- TEE - Treinstel type VT 11.5

Roco

Al enkele maanden geleden bracht Roco het model uit van het luxedieseltreinstel van de DB, reeks VT 11.5. In de loop van 1957 werden er 9 zevendelige dieselhydraulische treinstellen gebouwd en deze werden oorspronkelijk gebruikt voor de pas opgerichte T.E.E.-diensten op niet-geëlektrificeerde lijnen.

* DRB	Stoomlokomotief reeks 94 (rond dak)	Fleischmann	4093
* SNCF	Diesellokomotief Y 50100	Märklin	3145
* SBB	Elektrische lokomotief Ae 3/6	Märklin	3167
* DR	Stoomlokomotief reeks 38-4	Trix	2409

- Rijtuigen :

* DB	Pruisisch rijtuig (zonder remmerhuis)	Roco	44221
DB	" " " "	Roco	44222
* OBB	Ex-Pruisisch rijtuig	Roco	44205
OBB	Ex-Pruisisch rijtuig	Roco	44206
OBB	Ex-Pruisisch rijtuig	Roco	44207
DB	TEN-slaapwagen (kleurverandering)	Fleischmann	5108
CIWL	Slaapwagen	Jouef	
DB	Rijtuig voor binnenlands verkeer	Märklin	4158
DB	" " " "	Märklin	4159
DB	Stuurstandrijtuig	Märklin	4160

- Wagens :

OBB	Ketelwagen "OMV"	Liliput	225 10
DR	Ketel goederenwagen (Beierse)	Trix	3610
DR	Ketelwagen (Beierse)	Trix	3617
DB	Open goederenwagen voor het vervoer van cokes	Trix	3668

* Schaal N :

- Lokomotieven :

DB	Stoomlokomotief reeks 94 (rond dak)	Fleischmann	7093
DR	Stoomlokomotief reeks 96 (Mallet)	Arnold	2278
KPEV	Stoomlokomotief reeks P 4-2	Arnold	2546
DRB	Stoomlokomotief reeks 05	Arnold	2215
DB	Dieselmotorstel reeks VT 92.9	Trix	2096

- Rijtuigen :

DR	Derde klasse-rijtuig met postafdeling	Trix	3063
SNCF	ex-Pruisisch rijtuig (2/3 klasse)	Arnold	3062
SNCF	ex-Pruisisch rijtuig (3 klasse)	Arnold	3063

- Goederenwagens :

DB	Koelwagen "Nordsee"	Fleischmann	8322
DR	Bierwagen "Hacker-Brau"	Trix	3218
DB	Gesloten goederenwagen	Arnold	4420
DB	Bierwagen type G 10	Arnold	4274
DR	Platte wagen	Arnold	4532

-- Nieuwe Roco-katalogus :

Opnieuw bracht de Oostenrijkse firma Roco een zeer uitgebreide spoorwegkatalogus uit, waarin alle - zich in het verkoopprogramma bevindende - modellen opgenomen zijn. Weer zijn de Eurofima-rijtuigen in de juiste schaalengte hierin opgenomen.

Voor de modellen van de lokomotieven werd een vooruitzicht op het leveringsprogramma van 1984/1985 ingelast. Hierin bevinden zich geen Belgische modellen en konkrèet hebben we de volgende modellen

* DB : reeksen 150 en 194 (elektrische lokomotieven)

* OBB : reeksen 1245 en 1020 (elektrische lokomotieven)

- * SNCF : dieselmotorwagen reeks X 2800
- * SJ : elektrische lokomotief reeks Rc 5
- * NS : elektrische lokomotief reeks 1100

- Vooruitzichten voor N.M.B.S.-modellen :

== Stoomlokomotief type 29 :

Na o.m. de typen 1, 10, 16, 41 en 48 brengt de Engelse firma DJH, in samenwerking met Jocadis binnen oktober de bouwkit van de meest bekende stoomlokomotief van de N.M.B.S. - het type 29 - uit.

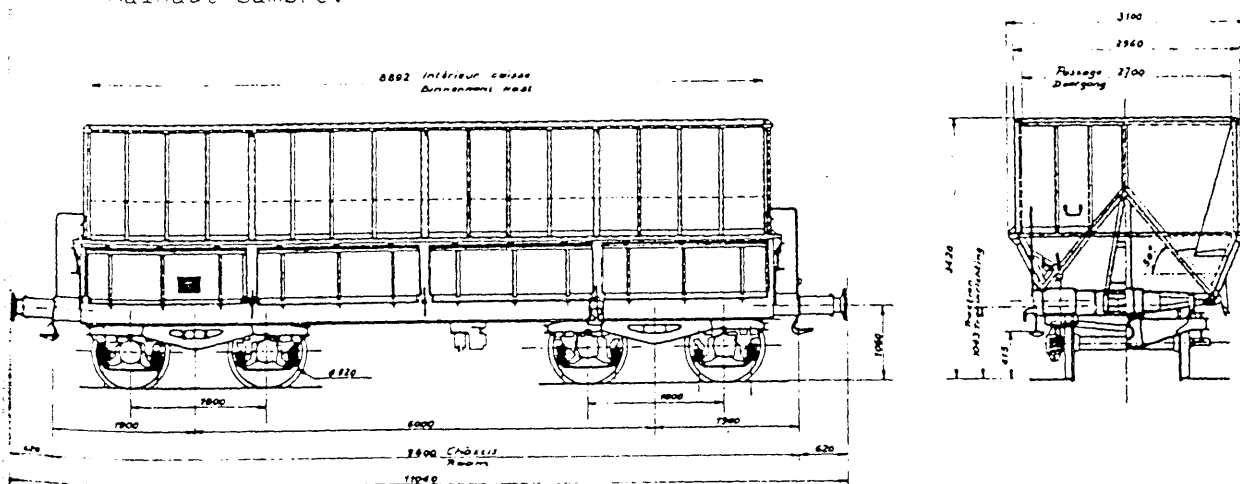
Zoals de vorige modellen, zal het chassis uitgevoerd zijn in messingplaat, de opbouw, de ketel, het machinistenhuis en de tender zijn volledig uit wit metaal vervaardigd.

De lokomotief bezit een gemonteerde schuifbeweging en een verbeterde motorbevestiging. Een verdere bespreking van dit model zal gebeuren nadat ervaring met de bouw opgedaan werd.

De verkoopprijs schommelt om en bij de 7 200 BF.

== Ertswagens type 1000 F1 en 1000 F2.

Begin november brengt de firma Dacker een bouwkit uit van de meest verspreide ertswagen bij de Belgische spoorwegen, nl het type 1000 F1 en 1000 F2. De bouwkit bestaat uit een kunststof bouwdoos en is voorzien van alle beschriften. Hiermee kunnen niet minder dan 13 verschillende versies gebouwd worden : naast de N.M.B.S.-vorm zijn er decals voor de private wagens van o.a. de firma's Boël en Hainaut-Sambre.



== Metalen pakwagens type 4012 B1.

Eind november wordt dan ook de al lang aangekondigde metalen pakwagen van het type 4012 B1 en later ook de tot werkwagen "Bovenleidingen" omgebouwde versies op de markt gebracht. Een uitvoerige beschrijving volgt na het verschijnen van de modellen.

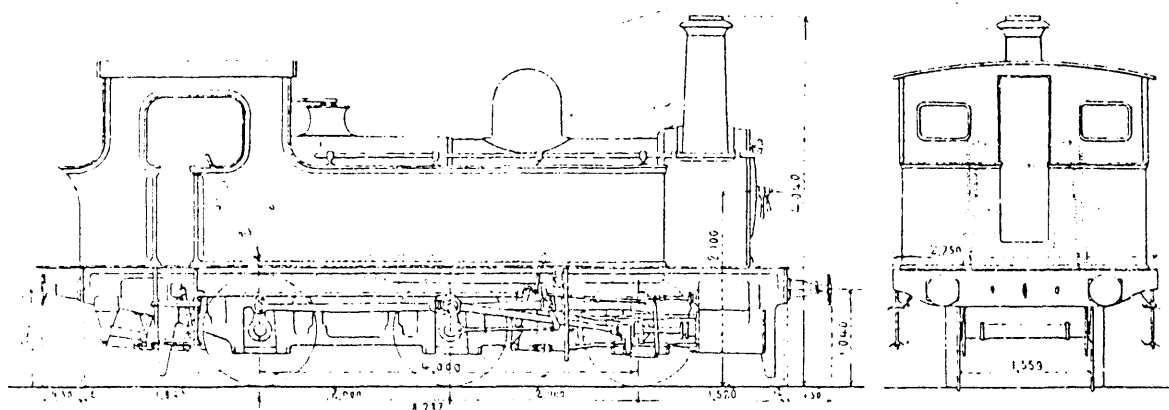
HISTORISCHE BLADZIJDE

Type 11 (van 1888)

Al tegen het eind van de vorige eeuw stelde zich het probleem van de bediening van de lokale lijnen van het net en voor dit verkeer besliste men een aangepaste, lichte stoomlokomotief te ontwerpen.

In drie schijven, nl in 1888, 1893 en 1897 werden er door de verschillende Belgische konstruktoren niet minder dan 102 exemplaren van dit lokomotieftype gebouwd : het werd een eenvoudig te bedienen, zuinige lokomotief met drie gekoppelde drijfassen.

vanaf de eerste periode verzorgden ze het lokale reizigersverkeer doorheen het ganse land en na een lange loopbaan bijna 60 jaar, werden de laatste lokomotieven in de loop van 1949 te Oostende, Antwerpen-zuid, Bertrix, Baulers en Walcourt buiten dienst gesteld.



Aandeling	: Ct	Roosterlengte	: 1830 mm
Nummering	niet opeenvolgend	Roosterbreedte	: 1128 mm
Diameter cilinders	: 350 mm	Roosteroppervlakte	: 2,06 m ²
Zuigerslag	: 500 mm	Inhoud ketel	: 1,87 m ³
Diameter drijfwielen	: 1200 mm	Volume stoomruimte	: 0,98 m ³
Radstand	: 4000 mm	Opp. stoomafgifte	: 4,60 m ²
Aantal vlampijpen	: 147	Keteldruk	: 11,5 bar
Diameter vlampijpen	: 40/45 mm	Massa (leeg)	: 27280 kg
Lengte vlampijpen	: 2500 mm	Massa (rijvaardig)	: 33210 kg
Verwarmingsopp. haard	: 6,76 m ²	Aslast 1ste as	: 10970 kg
Verwarmingsopp. pijpen	: 46,17 m ²	2 de as	: 11790 kg
Totaal verwarmingsopp.	: 52,93 m ²	3 de as	: 11150 kg
		Inhoud waterbakken	: 4000 l
		Inhoud kolenbak	: 1200 kg

Type 12 (van 1862)

Ex- G.C.L.

Voor rekening van de Grande Compagnie du Luxembourg bouwde Cockerill in de loop van 1862 zes lokomotieven die het nummer 38 tot 43 ontvingen. Na de overname van deze maatschappij werden deze machines in het EB-bestand opgenomen onder de nummers 863 tot 868 en sleepten hier de expresse-treinen tussen Brussel en Namur.

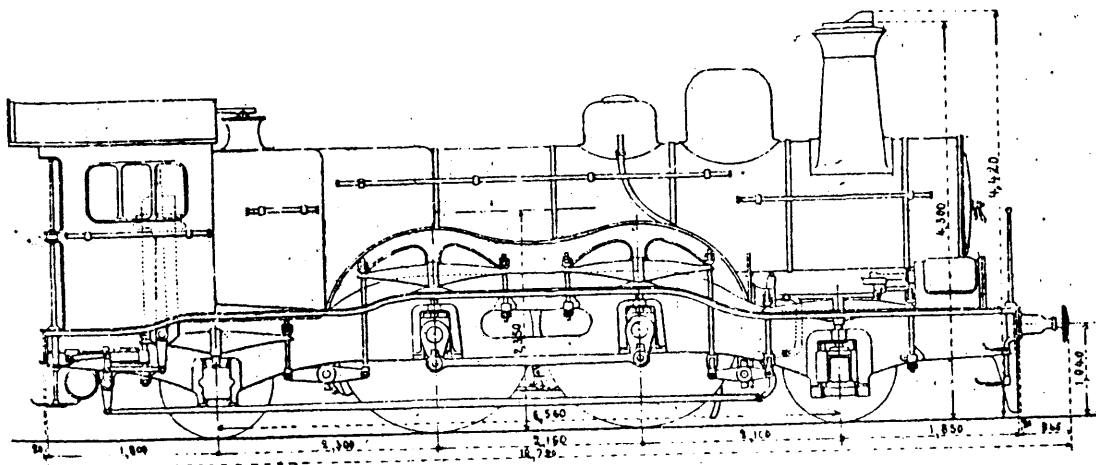
Omstreeks 1876 werden alle lokomotieven tot tenderlokomotieven omgebouwd en werden op dat ogenblik het type 12 en werden dan nog gebruikt voor stoptreinen. De laatste lokomotief van dit type verdween omstreeks 1890.

Asindeling :	181	Roosterlengte :	
Nummering : GCL	38-43	Roosterbreedte :	
	EB 863-868	Roosteroppervlakte :	
Diameter cilinders :	432 mm	Keteldruk :	8 bar
Zuigerslag :	610 mm	Massa (leeg) :	
Diameter loopwielen :		Massa (rijvaardig) :	44700 kg
Diameter drijfwielen :	1750 mm	Aslast : 1ste as :	9400 kg
Radstand :	5290 mm	2 de as :	13000 kg
Verwarmingsopp haard :	8,09 m ²	3 de as :	13600 kg
Verwarmingsopp pijpen :	102,69 m ²	4 de as :	8700 kg
Totaal verwarmingsopp. :	110,78 m ²	Lengte :	9920 mm

Type 12 (van 1888)

Voor de vervanging van de oude typen 1, werd er in 1888 beslist om Cockerill de opdracht te geven tot het ontwerpen van een zware sneltreinlokomotief en gedurende de 9 volgende jaren werden er niet minder dan 9 lokomotieven van dit type gebouwd. Belangrijkste kenmerken waren de binnenliggende cilinders en vooral de enorm grote haard met ingewikkelde vorm. Gedurende de bouwperiode werden enkele wijzigingen doorgevoerd.

Alhoewel ze niet volledig voldeden, bleven ze gedurende hun ganse loopbaan de internationale en expresse-treinen op de vlakke lijnen slepen en de laatste lokomotieven werden pas in de loop van 1931 buiten dienst gesteld.



Asindeling :	181	Roosterlengte :	1 542 mm
Nummering :	niet opeenvolgend	Roosterbreedte :	2 150 mm
Diameter cilinders :	500 mm	Roosteropp. :	4,70 m ²
Zuigerslag :	600 mm	Inhoud ketel :	
Diameter loopwielen :	1 200 mm	volume stoomruimte :	
Diameter drijfwielen :	2 100 mm	Oppervlakte stoomafgifte :	
Radstand :	6 560 mm	Keteldruk :	10,5 bar
Aantal vlampijpen :	241	Massa (leeg) :	48 000 kg
Diameter vlampijpen :	40/45 mm	Massa (rijvaardig) :	51 960 kg
Lengte vlampijpen :	3 850 mm	Aslast : 1ste as :	10 100 kg
Verwarmingsopp. haard :	12,50 m ²	2 de as :	15 430 kg
Verwarmingsopp. pijpen :	112,17 m ²	3 de as :	15 840 kg
Totaal verwarmingsopp. :	124,67 m ²	4 de as :	10 590 kg

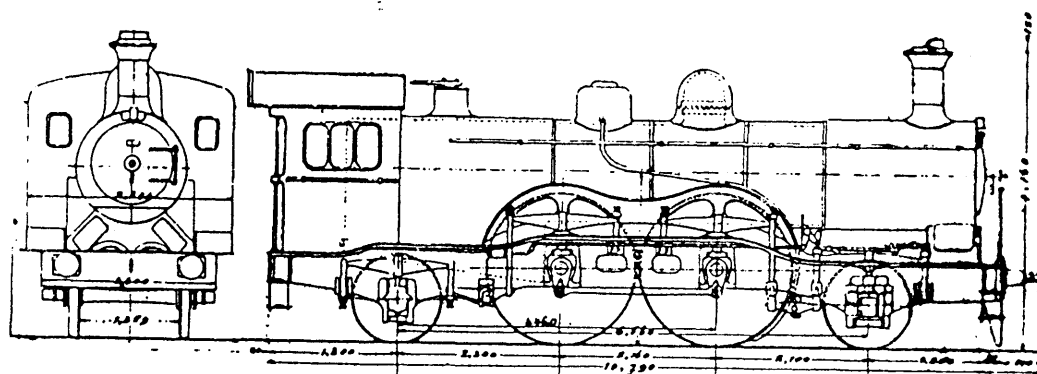
Type 12 bis (ombouw van 1910)

De typen 12 hadden het grote gebrek dat de haard een zeer ingewikkelde vorm had en dat zowel onderhoud als herstellingen moeilijk doorgevoerd konden worden.

Daarom besliste men vanaf 1910 - ter gelegenheid van een grote herstelling de machines type 12 uit te rusten met een nieuwe ketel met smalle, halfdiepe vuurhaard. Verder werden ook nog andere onderdelen aangepast. Door deze verbouwing kon het vermogen verder verhoogd worden.

Ze onderhielden dezelfde taken als het type 12, nl. expressediensten op de vlakke lijnen van het net. De laatste exemplaren werden in de loop van 1931 buiten dienst gesteld.

Asindeling :	181	Roosterlengte :	2 631 mm
Nummering :	niet opeenvolgend	Roosterbreedte :	1 116 mm
Diameter cilinders :	500 mm	Roosteroppervlakte :	2,936 m ²
Zuigerslag :	600 mm	inhoud ketel :	
Diameter loopwielen :	1 200 mm	Volume stoomruimte :	
Diameter drijfwielen :	2 100 mm	Oppervlakte stoomafgifte :	
Radstand :	6 560 mm	Keteldruk :	12 bar
Aantal vlampijpen :	178	Massa (leeg) :	51 500 kg
Diameter vlampijpen :	40/45 mm	Massa (rijvaardig) :	54 250 kg
Lengte vlampijpen :	3 990 mm	Aslast : 1ste as :	10 700 kg
Verwarmingsopp. haard :	12,9 m ²	2 de as :	16 100 kg
Verwarmingsopp. pijpen :	100,5 m ²	3 de as :	16 300 kg
Totaal verwarmingsopp. :	113,4 m ²	4 de as :	11 150 kg



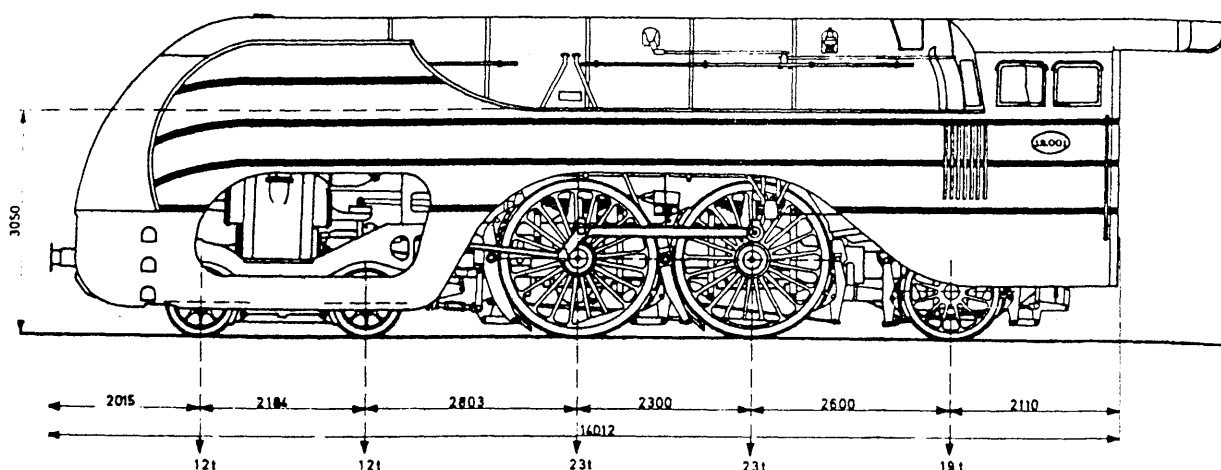
Type 12 (van 1939)

Voor de expresse-treinen tussen Brussel en Oostende, maar meer bepaald door de toenmalige mode, werden er in de loop van 1938 zes gestroomlijnde stoomlokomotieven besteld voor deze lichte expresse-diensten.

Na de levering in 1939 konden deze machines - door de nakende oorlog - moeilijk nog bewijzen wat ze in hun mars hadden en al kort na de tweede wereldoorlog werden ze al vlug verdrongen van hun oorspronkelijke inzetlijnen door de geplande elektrifikaties en door het zwaarder wordende verkeer.

Na een langere periode op de tweederangslijnen (o.m. naar Tournai-Lille) werden ze al in de loop van 1962 buiten dienst gesteld.

Vermelden we nog dat deze Atlantic-machines (asindeling 2B1) twee binnenliggende cilinders hadden en werkten met enkelvoudige uitzetting en oververhitte stoom.



Asindeling :	2B1	Roosterlengte :	2 500 mm
Nummering :	1201-- 1206	Roosterbreedte :	1 480 mm
	12.001-- 12.006	Roosteroppervlakte :	3,70 m ²
Diameter cilinders :	480 mm	Inhoud ketel :	6,99 m ³
Zuigerslag :	720 mm	Volume stoomruimte :	2,66 m ³
Diameter loopwielen (voor) :	900 mm	Oppervlakte stoomafgifte :	9,92 m ²
Diameter drijfwielen :	2 100 mm	Keteldruk :	18 bar
Diameter loopwielen (achter) :	1 262 mm	Massa (leeg) :	81 000 kg
Radstand :	9 887 mm	Massa (rijvaardig) :	89 000 kg
Aantal kl. vlampijpen :	123	Aslast : 1ste as :	12 000 kg
Diameter kl. vlampijpen :	45/50 mm	2 de as :	12 000 kg
Aantal gr. vlampijpen :	33	3 de as :	23 000 kg
Diameter gr. vlampijpen :	125/133 mm	4 de as :	23 000 kg
Verwarmingsopp. haard :	16,50 m ²	5 de as :	19 000 kg
Verwarmingsopp. kl. vlamp	81,50 m ²		
Verwarmingsopp gr. vlamp	60,70 m ²		
Totaal verwarmingsopp. :	160,60 m ²		
Oververhittingsopp.	63,00 m ²		

Type 13 (van 1856, ombouw 1861)

Bij de "Wilson"-lokomotieven - gebouwd vanaf 1856 - waren al na een vijftal jaar dienst de ketels sterk aan verorderingsverschijnselen onderhevig en hierdoor besliste men een aantal machines uit te rusten met andere ketels. Zes machines kregen bij deze ombouw een nieuw ketel met grote vuurhaard en deze lokomotieven kregen vanaf dat ogenblik de typeaanduiding 13.

Nu voldeden ze beter en tot in 1913 verzekerden deze machines - samen met de typen 7 - het lokale verkeer vanuit Brussel naar Gent en Antwerpen.

Asindeling :	1B	Roosterlengte :	
Nummering :	niet opeenvolgend	Roosterbreedte :	
Diameter cilinders :	410 mm	Roosteroppervlakte :	
Zuigerslag :	500 mm	Keteldruk :	8 bar
Diameter loopwielen :		Massa (leeg)	
Diameter drijfwielen :	1850 mm	Massa (rijvaardig)	33000 kg
Radstand :	4500 mm	Aslast : 1ste as :	9600 kg
Aantal vlampijpen :		2 de as :	12400 kg
Verwarmingsopp. haard :	9,066 m ²	3 de as :	11000 kg
Verwarmingsopp. pijpen :	79,904 m ²		
Totaal verwarmingsopp.	88,970 m ²		

Type 13 (van 1905)

Na de buitendienststelling van het oorspronkelijke type 13, voorzag men om het type "Atlantic" als type 13 te hernummeren, doch door de bestelling van nieuwe machines, werden de Atlantics dan het type 6.

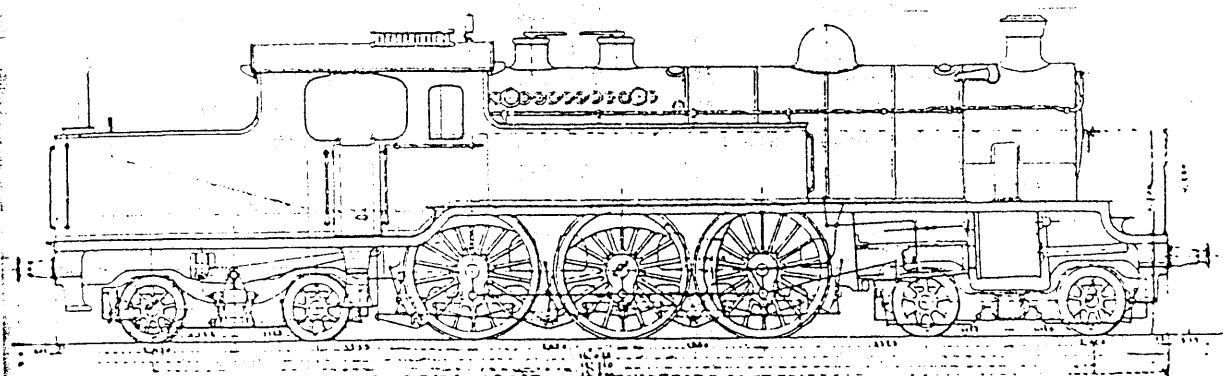
Type 13 (van 1913)

Naast de indrukwekkende machines typen 10 en 36, besliste men bij de EB ook om - uitgaande van deze beide typen - om een zware tenderlokomotief te bouwen vooral voor de diensten vanuit Antwerpen naar Brussel. Vooreerst werd er een bestelling geplaatst voor twee prototypelocomotieven met een asindeling 2C2, met 4 gelijke cilinders, enkelvoudige expansie en oververhitting. Deze kolosale machines werden in 1913 door Tubize geleverd en dadelijk op hun stamlijn ingezet.

Doch de oorlog verhinderde een serieuitvoering van deze machines en ze werden ook nog na de oorlog gebruikt tussen Brussel en Antwerpen. Maar verschillende defekten en het feit dat zo een kleine reeks niet rendabel in te zetten was, had tot gevolg dat beide interessante lokomotieven tegen de jaren dertig al richting schroot verwezen werden.

Asindeling :	2C2	Roosterlengte :	3 026 mm
Nummering :	4701 -- 4702	Roosterbreedte :	1 040 mm
Diameter cilinders :	420 mm	Roosteroppervlakte :	3,15 m ²
Zuigerslag :	640 mm	Inhoud ketel :	
Diameter loopwielen :	900 mm	Volume stoomruimte :	
Diameter drijfwielen :	1800 mm	Opp. stoomafgifte :	
Radstand :	12710 mm	Keteldruk :	12 bar

Aantal kl. vlampijpen :	168	Massa (leeg)	89 000 kg
Diameter kl. vlampijpen :	45/50 mm	Massa (rijvaardig)	122 200 kg
Aantal gr. vlampijpen :	21	Aslast : 1ste as :	15 400 kg
Diameter gr. vlampijpen :	118/127 mm	2 de as :	15 400 kg
Lengte vlampijpen :		3 de as :	19 600 kg
Verwarmingsopp. haard :	16,00 m ²	4 de as :	19 700 kg
Verwarmingsopp. kl. pijpen :	93,00 m ²	5 de as :	19 700 kg
Verwarmingsopp. gr. pijpen :	30,62 m ²	6 de as :	15 500 kg
Totaal verwarmingsopp. :	139,62 m ²	7 de as :	15 500 kg
Oververhittingsopp. :	30,15 m ²	Inhoud aan kolen :	14 000 kg
		Waterinhoud :	6 000 l



Type 13 (van 1941)

Ex - SNCF

Tijdens de tweede wereldoorlog kreeg de N.M.B.S. ook een aantal 2C lokomotieven reeks 230 A Est van de Franse spoorwegen toegewezen.

Deze machines waren tijdens het begin van de wereldoorlog door de Duitsers opgeëist en naar Duitsland afgevoerd, doch kwamen in de loop van 1943 voor een gedeelte naar België. In het totaal werden er 10 van deze machines door de N.M.B.S. gebruikt : 7 lokomotieven hiervan vormden het type 13, 3 andere werden bij het type 23 ingedeeld.

De inzet van deze 230 A gebeurde door de stelplaats Merelbeke, maar in de loop van 1944 werden ze al aan de S.N.C.F. terug gegeven.

Op de nummerlijsten, die we in het vorig nummer publiceerden kwam langs verschillende zijden reactie en werden door verschillende leden verbeteringen toegezonden.

Om alle verbeteringen en aanvullingen duidelijk in te voeren, was het raadzaam om de eerste (aangevulde) lijst opnieuw af te drukken en op twee verdere bladzijden het vervolg te geven.

Voor de aanduiding WO I voor de buiten dienststellingen handelt het zich wel om de periode tussen 1911 en 1921 waar geen nauwkeuriger gegevens ter beschikking zijn. Hierbij kan echter wel aangestipt worden dat de meeste machines wel tijdens de eerste wereldbrand verloren gegaan zijn.

Nummering		Type	Bouwer	Fabr.nr	In dienst	Verbouw.	Uit dienst	Opm.
1931	1946							
			Stephenson	88	05/1835		/1859	La Flèche
		7	Cockerill		02/1860		WO I	
			Taylor	13	05/1835	04/1850	/1865	L'Éléphant
		28	Léonard	245	05/1865		1926-31	
			Stephenson	89	05/1835		/1855	Stephenson
			Ativ Bruss.Zuid ?		/1855		/1871	
		20	Cockerill	736	10/1871		v /1907	
			Stephenson	107	06/1835		/1858	La Rapide
		43	CW Mechelen		/1860		/1895	
		51	Léonard	967	/1895		WO I	
			Stephenson	108	08/1835		/1862	L'Eclair
		13	Haine-St-P	46	09/1862		v /1913	
			Cockerill	1	12/1835		/1869	Le Belge
		28	Léonard	351	10/1871		/1902	
		51	Léonard	1359	/1903		WO I	
			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		1921-1926	
			Cockerill	3	06/1836		/1865	L'Escaut
		28	Couillet	176	01/1866		1921-1926	
			Stephenson	138	07/1836		/1865	Le Soleil
		28	Couillet	175	01/1866		WO I	
			Cockerill	5	10/1836	08/1859		Bayard
			CW Mechelen			08/1859	/1899	
	5101	51	Léonard	1143	/1899		05/1938	
			Stephenson	136	12/1836		/1866	Le Progrès
		1	Haine-St-P	71	05/1871		WO I	
			Cockerill	6	02/1837	11/1856		Rubens
			CW Mechelen			11/1856	/1895	
		51	Léonard	968	/1895		WO I	
			Cockerill	7	04/1837		/1860	Artevelde
		7	Couillet		05/1860		/1902	
	5102	51.001	Léonard	1289	/1902		01/1952	
			Cockerill	4	05/1837		/1860	Godfroid de Bou
		13	Haine-St-P	33	06/1861		/1903	
		51	Léonard	1365	/1903		WO I	
			Cockerill	8	06/1837		/1865	La Superbe
		28	Couillet	177	09/1866		v /1931	I in I 29
			Cockerill	10	08/1837		/1864	James Watt
		1	Cockerill	579	10/1864		v /1900	
	5103	51.003	Tubize	1217	/1900		04/1958	

N.mmering		Type	Bouwer	Fabr.nr	In Dienst	Verbouw.	Uit Dienst	Opm
1931	1946							
18			Cockerill	11	06/1835		/1860	Le Commerce
18		30	Couillet	82	/1861		08/1881	
18		1	Carels	166	/1882		1921-1924	
19			Cockerill	12	08/1837		/1865	Juste Lipse
19		28	Couillet	178	08/1866		WO I	
20			Cockerill	13	09/1837		/1857	Charles Quint
20		39	Léonard	115	08/1857	/1885	/1901	
20		51	Léonard	1290	/1902		WO I	
21			Stephenson	165	09/1837		/1868	Marie de Bourgogne
21		1	Cockerill	741	07/1871		WO I	
22			Cockerill	14	09/1837		/1867	Les 4 Journées
22		28	Cockerill	661	10/1866		1921-1926	
23			Stephenson	166	10/1837		/1869	Marie Thérèse
23		28	Léonard	352	/1871		WO I	
24			Stephenson	171	11/1837		/1859	Jean Van Eyck
24		43	CW Mechelen		/1860	/ ?	/1901	
24	5104	51.004	51	Léonard	1291	/1902	05/1955	
25			Cockerill	16	11/1837		/1858	Robert Fulton
25		7	CW Mechelen		01/1859		/1901	
25	5105	51.005	51	Léonard	1292	/1902	08/1951	
26			Stephenson	172	12/1837		/1866	St-Hubert
26		1	Cockerill		01/1867		WO I	
27			Stephenson	173	12/1837		/1858	Louvrex
27		43	CW Mechelen		/1860		/1889	
27	5106		51	Lambert	21	/1889	04/1939	
28			Cockerill	15	/1838	07/1857		Oudegherst
28			CW Mechelen			07/1857	/	
28	5107		51	Léonard	1293	/1902	05/1938	
29			Stephenson	176	12/1837		/1857	Verm laens
29		39	Léonard	116	/1857		/1874	
29		28	Evrard	257	08/1874		WO I	
30			Cockerill	17	01/1838		/1864	Franklin
30		1	Couillet	149	09/1864		WO I	
31			Cockerill	18	03/1838		/1865	Grégoire de St-Vincent
31		28	Couillet	179	09/1866		1721-1926	
32			Stephenson	177	03/1838		/1866	ruteanus
32		28	Cockerill	612	10/1867		WO I	
33			Stephenson	174	03/1838		/1860	Stockmans
33		30	Couillet		08/1861		/1884	
33		2	La Croyère	506	/1884		WO I	
34			Stephenson	167	08/1838		/1872	La Toison d'Or
34		28	Evrard	258	08/1874		WO I	
35			Stephenson	179	/1838		/1868	Olivier le Dain
35		20	Cockerill	737	11/1871		/1903	
35	5108	51.008	51	Léonard	1360	/1903	07/1947	
36			Stephenson	168	06/1838		/1858	Delvaux
36		7	CW Mechelen		01/1859		1907-1911	
37			Cockerill	19	05/1838		/1858	La Meuse
37		7	Haine-St-Pierre		05/1859		WO I	
38			Cockerill	20	05/1838		/1868	Pepin de Landen
38		1	Cockerill	742	06/1871		WO I	
39			Stephenson	175	04/1838		/1869	Le 17 juillet 1831
39		1	Cockerill	578	10/1864		/1894	
39		6	La Croyère	1000	/1894	/1910		in 6bis
40			Stephenson	169	08/1838	08/1859		Charles le Téméraire
40			CW Mechelen			08/1859	/1899	
40	5109	51.009	51	Tubize	1170	/1899	07/1949	

Nummering		Type	Bouwer	Fabr.Nr	In Dienst	Verbouw.	Uit Dienst	Opm
1931	1946							
			Cockerill	21	07/1838		/1858	Duquenoy
		43	CW Mechelen		03/1860	/1866		T in 52
		51	St-Léonard	1245	/1901		WO I	
			Cockerill	24	07/1838		?	Despautère
		29	Couillet	359	07/1877		WO I	
			Cockerill	22	07/1838		/1870	Breydel
		51	Cockerill	733-755	02/1872		/1903	
		51	St-Léonard	1366	/1904		WO I	
			Stephenson	217	08/1838		/1858	Le Tonnière
		42	CW Mechelen		03/1860	/18..	/188.	T in 52
	5110	51.010	St-Lambert	22	/1889		02/1949	
			Cockerill	23	09/1838		/1857	Lievyn Bauwe
		7	Cockerill	489	08/1858		/1901	
	5111	51.011	St-Léonard	1294	/1901		11/1955	
			Cockerill	38	09/1838		/1867	Le Transit
		28	Cockerill	659	10/1867		WO I	
		7	Couillet		09/1859		/1902	
	5112		St-Léonard	1329	/1903		01/1942	
			Cockerill	25	09/1838		/1862	Cockerill
		33	Morel		08/1863		/1884	
		51	St-Léonard	670	/1884		WO I	
			Cockerill	26	10/1838		/1860	Palfyn
		13	Haine-St-Pierre	32	08/1861		1911-1913	
			Cockerill	27	11/1838		/1867	Margurite de
		20	CW Mechelen		10/1870		1901-1907	
			Stephenson	238	11/1838		/1868	Jean sans Pe
		28	Couillet	180	10/1868		1921-1926	
			Stephenson	239	11/1838		/1867	Champagne
		28	Cockerill	658	10/1867		/1905	
		51	St-Léonard	1415	/1905		WO I	
			Cockerill	40	11/1838		/1872	Van Helmont
		28	Evrard		08/1874		/1903	
	5113	51.013	St-Léonard	1330	/1903		08/1951	
			Longridge	113	11/1838		/1866	Ortelius
		1	Cockerill	644	12/1866		WO I	
			Stephenson	240	01/1839		/1868	Tilly
		20	Cockerill	738	11/1871		1921-1924	
			Longridge	114	01/1839	08/1858		Delannoy
			CW Mechelen			08/1858	/1901	
		51	St-Léonard	1295	/1902		WO I	
			Longridge	115	01/1839		/1866	Le Lion Belg
		1	Cockerill	646	12/1866		1907-1911	
			Cockerill	28	02/1839		/1864	Comte d'Egmo
		1	Evrard	56	12/1864		/1902	
		51	St-Léonard	1296	/1902		WO I	
			Cockerill	44	02/1839	10/1856		La Ville de
		9	CW Mechelen			10/1856	/1899	
	5114		St-Léonard	1144	/1899		12/1932	
			Cockerill	29	01/1839		/1859	Le Comte de
		43	CW Mechelen		02/1861		/1889	T in 52
	5115	51.015	St-Lambert	23	/1889		02/1950	
			Cockerill	43	02/1839		/1865	Triest
		28	Couillet	181	11/1866		1921-1926	
			Cockerill	45	02/1839		/1865	Grétry
			CW Mechelen	244	/1860			T in 52

AGENDA

29/10 - 13/11	ARBAC	Spoorwegsalon - centraal station Brussel
02/11	TTZ	N.M.B.S. : Diesel-hydraulische lokomotieven : een miskende soort. Nu alle diesel-hydr. lijnlokomotieven uit dienst zijn, wordt er kort ingegaan op de werking en de kenmerken van deze machines.
05/11 - 06/11	AMRA	Modelbouwtentoonstelling Fort II te Wommelgem (Antwerpen)
11-12-13/11	De Pijl	Modelbouwtentoonstelling Station Muizen (Leuvensesteenweg) Muizen bij Mechelen
11-12-13/11	AMRA	Modelbouwtentoonstelling Fort II, Wommelgem (Antwerpen)
19/11 - 20/11	Club van de kust	Modelbouwtentoonstelling Spilliaertstraat, Oostende
26/11	ARBAC	Bezoek aan N.M.V.B.-werkplaats Jumet
27/11	MSTB	Ruilbeurs voor modeltreinen Zaal "Star" (Gildenhuis), N. De Brauwerstraat 21, Vilvoorde (10-14 uur)
22/11 - 05/12	Verkeersw.	Tentoonstelling "Communicatie" Communicatiecentrum Brussel-noord
07/12	TTZ	N.M.B.S. : Rijtuigen en wagens, een wereld apart. Nu zeer veel oude rijtuigen en wagens van de N.M.B.S.-sporen verdwenen zijn, wordt een overzicht gegeven over deze tak van het rollend materieel waar nog te weinig belangstelling voor bestaat.
04/01	TTZ	N.M.B.S. : Een bewogen jaar ligt achter ons. 1983 was in vele opzichten een belangrijk jaar voor de N.M.B.S. : diverse nieuwe lokomotieven en stellen namen de dienst over, enkele traktiemiddelen werden grondig verbouwd, vele andere lokomotieven werden buiten dienst gesteld. Anderzijds wordt er gedokterd aan het IC-plan voor 1984.

Alle TTZ-vergaderingen gaan door in de sporthal van Zolder om 19.30.

VRAGENHOEK

1. Verbeteringen van TTZ-aktueel nr 4 :

De heren R. Huysman en F. Maes zonden ons de volgende verbeteringen aan de hernummeringslijsten van het diesel- en elektrisch materieel van de N.M.B.S.

Type 122 / Reeks 22 :

Oorspronkelijke nummering :

122.001-122.050, in mei 1957 werden de 122.041 tot 122.050 de nummers
122.201-122.210
in september 1957 werd de 122.040 de 122.211
in maart 1958 werd de 122.039 de 122.212
in januari 1958 werd de 122.038 omgebouwd in 122.210"
en de 122.210' werd 122.038"

202 : geleverd als 202 werden 17 lokomotieven nl. de 202.001-202.013
en 202.015-202.018
de 202.013 werd dadelijk geleverd als 203.019
de 202.015-202.018 werd in die orde 204.005-204.008

210 : de 210.201 (later 6101) werd geleverd als 210.067

251 : de 251.001-251.010 werden eerst 252.026-252.036 vooraleer ze her-
nummerd werden 252.101-252.110

602 : de stellen ex-Chimay A1 en A2 werden eerst 602.01-602.02 en werden
pas later omgenummerd in 610.01-610.02

630 : (later reeks 40)
deze stellen waren oorspronkelijk rijtuig per rijtuig genummerd nl.
624.01 -07 , 630.01 -07 en 634.01 -07

671 : de 671.01 was de oorspronkelijke 653.15 en nam na zijn terugbouw
het open gekomen nummer 670.03 (oorspronkelijk stel vernield in
WO II)

Benelux-stellen : deze stellen behouden het nummer 220.901-904 om niet
dubbel gebruikt te worden met de NS-stellen van het plan V-10 nrs
889-920)

2. Seinstelsels bij de N.M.B.S. :

Al van verschillende leden ontvingen we vragen over de verschil-
lende Belgische seinstelsel, het gebruik van deze seinen en vooral
van de diverse modelbouwers de werkelijke betekenis en de plaatsing
van deze seinen.

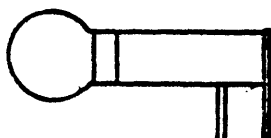
In dit nummer en in de volgende wordt er kort ingegaan op de di-
verse seinstelsels die bij de N.M.B.S. na de WO II in gebruik waren
en vooral op de betekenis van de diverse seinen en seinstanden, dit
om zo een verantwoord mogelijk gebruik van de pas uitgebrachte sei-
nen in model te kunnen uitvoeren.

Deel 1 : Armseinen met twee standen.

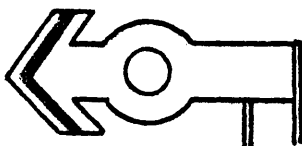
a. Inleiding :

Bij dit stelsel kan de seinarm van het sein slechts twee standen innemen : namelijk horizontaal (= beweging niet toegestaan, onveilig) en onder een hoek van 45 ° naar omhoog (beweging toegestaan, veilig)

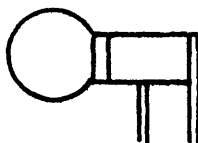
In dit seintype heeft men drie soorten seinarmen : namelijk de stoparm (rechthoekig van vorm met aan het uiteinde een schijf, de voorkant is rood met een witte dwarsstreep, de achterzijde is wit met een zwarte dwarsstreep.)



- de waarschuwingsarm (is pijlvormig en heeft in het midden een ingewerkte schijf, het voorvlak is geel en voorzien van een zwarte keper, de achterzijde is wit met zwarte keper)



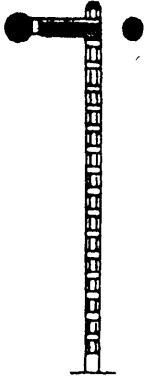
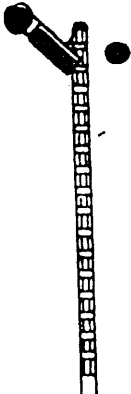
- de rangeerarm (heeft de vorm van een kleinere rechthoek met vooraan een schijf, hij is paars van kleur met witte dwarsstreep, de achterzijde is net zoals de andere armen wit met zwarte streep).



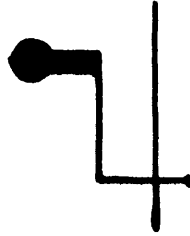
Dit systeem werd in België het meest gebruikt en is thans op de lijnen met armseinen de meest voorkomende (o.a. in Limburg op de lijn Waterschei-As-Eisden).

b. Soorten seinen :

* gewoon stopsein :

		
's nachts :	rood licht	groen licht
betekenis	stoppen	doorrijden toegestaan

Symbool :



Gebruik : beveiligen van een gevaarlijk punt (bv. wissel, uitrit van station, ...)

* Richtingssein :

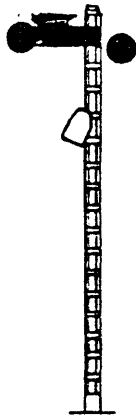
Hierin heeft men drie soorten :

- a. richtingssein met nummer- of letterborden
- b. richtingssein met twee stoparmen op één seinpaal
- c. kandelaars

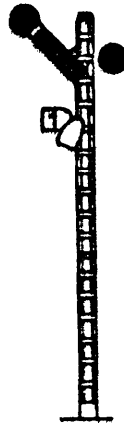
a. richtingssein met nummer- of letterborden :

Dit is een gewoon stopsein, waarbij bij het openzetten van het sein een bepaald nummer of een bepaalde letter te voorschijn komt. Deze letter (of dit nummer) geeft het spoor aan waarop de trein binnenkomt.

- seinstanden :

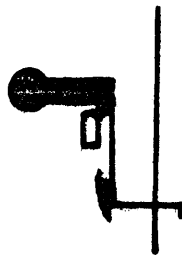


stoppen



inrit naar spoor 1

Symbool :



Gebruik :



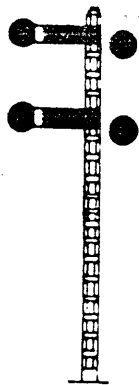
Verklaring :

- 1 ste geval : stoppen voor de vertakking
- 2 de geval : doorrijden naar spoor A
- 3 de geval : doorrijden naar spoor B

b. Richtingssein met twee boven elkaar geplaatste armen :

Het is een gewoon stopsein, die de volgende mogelijkheden biedt

- * beide armen horizontaal : stoppen voor de vertakking.
- * bovenste arm onder 45° : het (meest) links spoor van de vertakking berijden
- * onderste arm onder 45° : het (meest) rechtse spoor van de vertakking berijden.

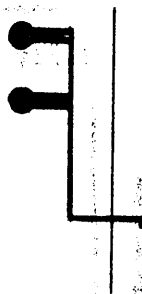
- seinstanden :

stoppen



aftakken naar rechts

's Nachts heeft men twee lichten op een verticale, namelijk rood in gesloten stand, groen in open stand.

- Symbool :

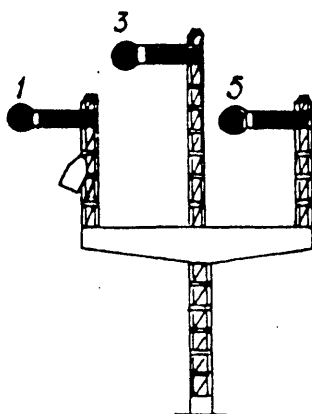
- gebruik : bij een aftakking met slechts twee sporen. In Limburg is nog een dergelijk sein in gebruik te Waterschei (station)

c. kandelaarseinen :

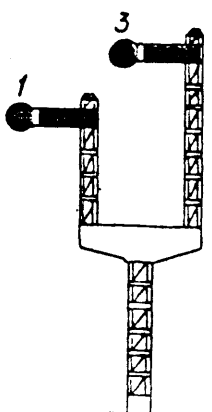
Bij deze seinen heeft men verschillende seinpalen, die op één horizontaal vlak aangebracht zijn. Elk afzonderlijk sein geeft één bepaalde richting aan. Meestal hebben kandelaarseinen twee of drie seinen. Maximaal kunnen er 4 seinen op een kandelaar aanwezig zijn.

Verder staan de seinen gewoonlijk niet even hoog : de hoogste seinpaal geeft de richting aan met de hoogst toegelaten snelheid (gewoonlijk het doorgaande spoor). De lagere seinpalen geven noodzakelijk een richting aan met een lagere snelheid (aftakkende wissels).

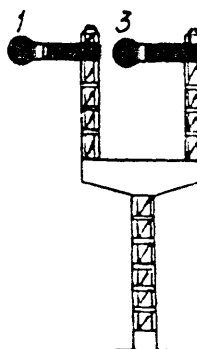
Voorbeelden :



** aftakking met meer dan drie sporen, nl : aftakking links wordt met lagere snelheid ingereeden en het nummer duidt het spoor in de bundel aan; rechtdoor tegen onverminderde snelheid; rechtsaf tegen verminderde snelheid



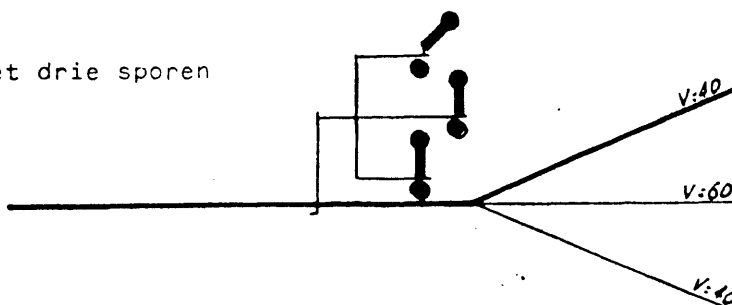
** splitsing van twee sporen, waarbij het rechter spoor tegen onverminderde snelheid mag bereiden worden



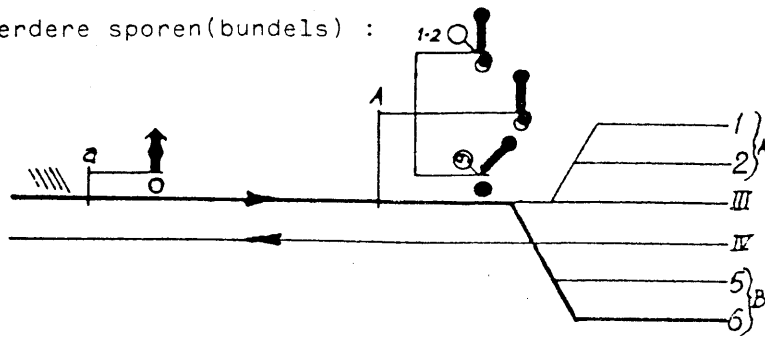
** splitsing van twee sporen, beide te bereiken tegen onverminderde snelheid.

- gebruik :

= vertakking met drie sporen



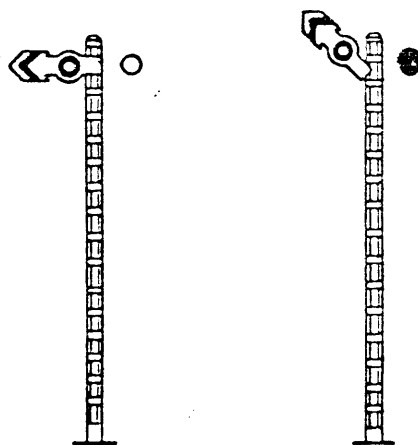
== vertakking met meerdere sporen(bundels) :



*** Waarschuwingsseinen :**

Deze seinen geven geen opdracht tot stoppen aan het sein zelf, maar geven de stand van het daaropvolgende stopsein aan.

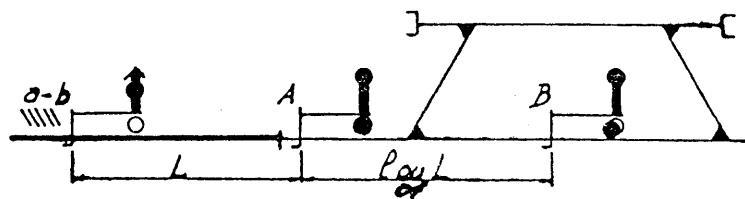
- betekenis :



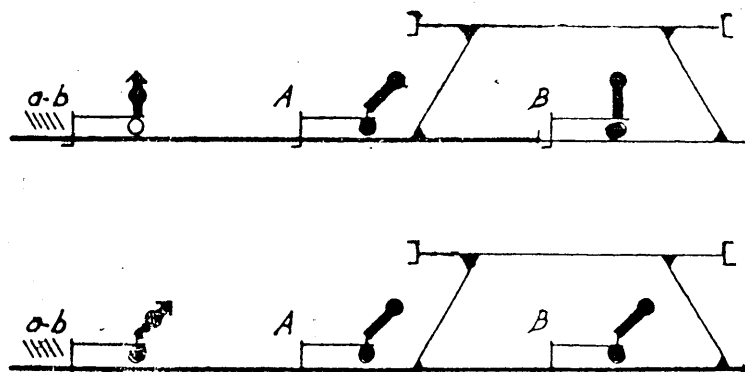
volgende stopsein dicht
(afremmen om op tijd te stoppen)

volgend stopsein open
(doorrijden met onverminderde snelheid)

- Symbool :



- gebruik :

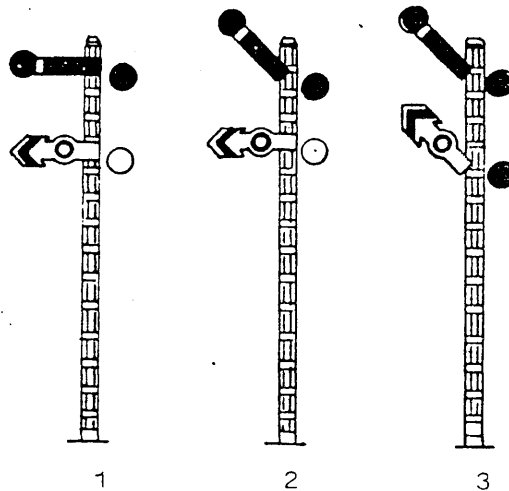


Deze waarschuwingsseinen staan altijd op een afstand die groter is dan de (grootste) remafstand die een trein nodig heeft, voor het stopsein

* Gekombineerde seinen :

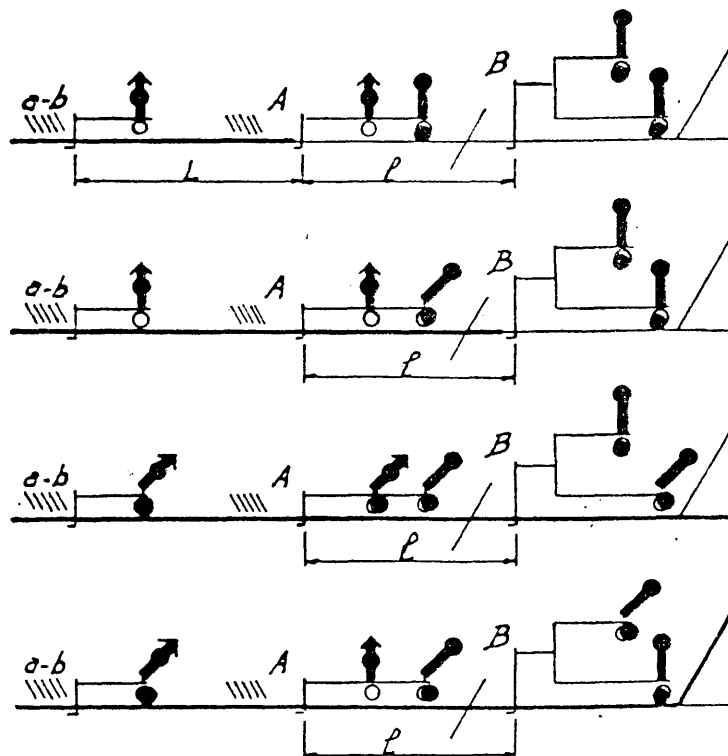
Hierbij bevinden er zich een stoparm en een waarschuwingsarm op één seinpaal : het waarschuwingssein geeft de stand aan van het volgende stopsein.

- betekenis :



1. : stoppen
2. : doorrijden, maar het volgende stopsein is gesloten of geeft doorrijden tegen verminderde snelheid aan
3. : doorrijden tegen volle snelheid, volgende stopsein is veilig

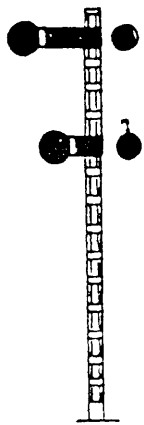
- gebruik :



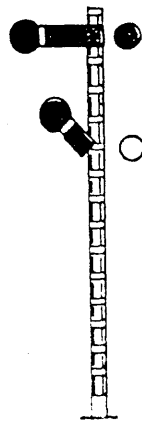
* Rangeersein :

De kleinere (paarse) rangeerarm bevindt zich steeds op de seinpaal van een stopsein en geeft toelating om een rangeerbeweging te verrichten.

betekenis :



stoppen



rangeerbeweging toegestaan.

Gebruik :

Deze seinen laten rangeerbewegingen bv. aan de uitrit van stations of vormingsstations toe. Het uiterste punt tot waar de locomotieven mogen komen wordt aangeduid door het vaste sein "Einde rangeeringen".

DE BOEKENPLANK :

Le chemin de fer de Bastogne à Gouvy

door A. Dagant.

* 112 blz (24 cm x 15 cm) , 162 afbeeldingen.

ca. 350 BF

In een originele manier wordt het ontstaan en de beschrijving (traktie, kenmerken, stations, ...) van de lijn 163 Bastogne-Gouvy. Deze beschrijving steunt hierbij nogal op de mondelinge geschiedschrijving, die wel zeer vele typische anekdoten naar voren brengt, doch die een diepgaande en globale geschiedkundige beschrijving in de weg staat. Het uitgebreide beeldgedeelte is zeer goed opgevat voor wat het historische gedeelte betreft, doch is merkkelijk minder interessant op gebied van de traktiemiddelen en de hedendaagse situatie. Maar toch een boek dat een goed overzicht geeft over een minder bekende spoorverbinding. -JC-

Le Pays de Herve (en train, tram, trolleybus)

door G.T.F.

* 84 blz (formaat A5), 54 foto's

125 BF

In deze brochure wordt ingegaan op de geschiedenis en de hedendaagse situatie van de lijn 38 Liège - Battice - Montzen, op de tramlijn Liège-Fléron en de trolleybuslijn Liège-Beyne. Werkelijk zeer diepgaand worden de drie afzonderlijke items behandeld waarbij voor de spoorlijn vooral de nadruk ligt op de geschiedenis van deze lokale lijn en de betekenis voor de streek : ook de diverse industriële aansluitingen en enkele stationsbeschrijvingen nemen een deel van de inhoud in. Naast de stationsgebouwen, wordt ook in de fotoreeks (grotendeels onuitgegeven) ingegaan op de traktiemiddelen, ditmaal zonder foto's van buiten de beschreven lijn te gebruiken. Voor de geringe prijs, werkelijk een uitgave die in geen enkele boekenkast mag ontbreken (Te bestellen door overschrijving van de prijs op rekening 001-0643004-67 van GTF-distribution, 4000 Liège)