

TTZ

Vereniging zonder Winstoogmerk.

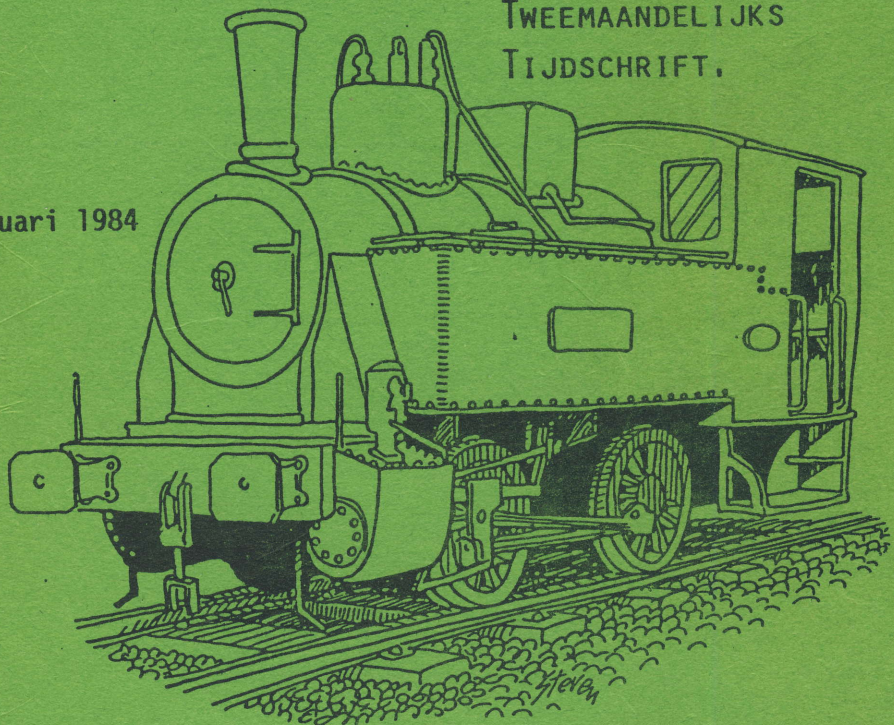
AKTUEEL

Jaargang : 2

Nummer : 6

Januari - Februari 1984

TWEEMAANDELIJKS
TIJDSCHRIFT.



Lidgeld -- : 350 BF - Los Nummer : 70 BF

-TOERISTISCHE TREIN-ZOLDER

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

Lidmaatschapsbijdrage + tijdschrift : 350 BF/jaar
 Los nummer : 70 BF

Redactie : J. Casier NMBS + TTZ
 R. Vissers + F. Maes Modelbouw

Medewerkers :

Ceunen R, Gillard J, Huysman R, De Bot H, Van Durmen M, Van de Ven R

Hoofdredactie / Verantwoordelijke uitgever :

J. Casier, Radiostraat 19, 3700 Tongeren

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

Dit nummer werd op 15 december redaktioneel afgesloten en verschijnt begin januari 1984, Het volgend nummer wordt op 15 februari afgesloten en verschijnt begin maart 1984

Inhoud :

N.M.B.S. - aktueel	Blz 6.4
TTZ - krant :	6.10
Modelbouw :	
- Uitgekomen modellen :	6.13
- Nieuwe Belgische modellen	6.14
- Aangekondigde Belgische modellen :	6.20
Historische bladzijde :	6.21
- nummerlijst EB :	6.30
Agenda :	6.34
Vragenhoek : Armseinen met drie standen :	6.35
De boekenplank :	6.40

Belangrijk :

In dit nummer vindt U een overschrijvingsformulier voor het overmaken van het lidgeld. Dit bleef onveranderd gehandhaafd op 350 BF. Gelieve dit bedrag te storten voor 15 februari as.

Het lidgeld kan ook betaald worden tijdens de vergaderingen te Zolder.

Niet-betaling heeft automatisch de beëindiging van het lidmaatschappij tot gevolg en zodoende worden de volgende nummers niet meer toegestuurd.

De redactie.

1983 ... alweer een jaar voorbij. In vele punten een kontroversieel jaar, ook op het gebied van de spoorwegen.

Bij de N.M.B.S. was 1983 gekenmerkt door een drastische modernisering van het traktiepark en het rijtuigpark. De reeksen 03 (elektrische motorstellen) en 27 konden een deel van hun diensten opnemen, doch ook hier bleek dat de moderne techniek niet zonder problemen kon ingevoerd worden en niet alle nieuwe zaken zijn noodgedwongen perfect.

Door deze vernieuwingen en de verdergaande elektrifikaties kon al een gedeelte van het oudere park op "roest" gesteld worden en ging hiermee ook een deel van de romantiek verloren. Steeds minder kunnen de spoorwegfotografen sakkeren als de verwachte lokomotief reeks 29 of 64 - alweer eens - vervangen werd door een andere lokomotief. Doch de evolutie gaat snel en andere reeksen - o.m. de stellen reeks 40 en 43 en de diesels reeksen 60/61 zijn sterk bedreigd.

1983 ... werd ook het jaar van de beperkingen, van de financiële moeilijkheden, van de buikriem dichttrekken, ook voor de N.M.B.S. - uitgestelde elektrifikaties, afgeschafte treinen en lijnen, ook dit hoort bij het spoorwegbedrijf.

1983 ... een vooruitzicht op de toekomst : studies in verband met een vernieuwde exploitatie (het IC/IR-plan), een experiment in verband met de coördinatie (de trein-tram-bus-dag). Gaan deze ontwikkelingen vruchten in de schaal van het openbaar vervoer werpen en dit weer aantrekkelijk maken ?

1983 ... ook een goed jaar voor onze museumvereniging : uitbreiding van het materieelpark, een fikse stijging van het aantal reizigers, het begin van een opbouw van een goede organisatie, ... maar vooral de wil om het nog beter te doen. Dit zouden de ingrediënten moeten worden van een beloftevolle toekomst.

1983 ... ook de TTZ als vereniging van spoorwegbelangstellenden kan al terugkijken op een gunstig jaar : het ledenaantal steeg tot ca. 100 man, dit zonder enige vorm van reclame, het tijdschrift kon in een defintieve vorm gegoten worden, de uitgifte van eigen publicaties werd gestart, de ledenvergaderingen te Zolder kenden een groeiend sukses. Maar ook hier nog steeds de wil om het beter te doen en om - waar het kan - nog verbeteringen aan te brengen en verder te groeien tot een (h)echte vriendenkring.

1983 ... voor de modelbouwers een zeer vruchtbaar, toch anderzijds een jaar dat moeilijkheden bracht : de vraag hoe de vele uitgebrachte Belgische modellen aangekocht konden worden zonder het budget te overschrijden en de vrede in het huishouden te bewaren. Maar ondanks dit, laat men op de ingeslagen weg verder gaan opdat de "Belgische" modelbouw eindelijk echt van de grond komt.

December 1983 ... de maand voor de overbrenging van de beste wensen aan iedereen die 1983 gemaakt hebben zoals het was, en daarom alle mogelijke wensen vanwege het bestuur, de medewerkers en de redactie aan allen die eraan bijgedragen hebben om van 1983 - ondanks alles - een goed jaar te maken.

Daarom :

Een vreugdevol en openbaar vervoer vriendelijk ... 1984

N.M.B.S. -

AKTUEEL

1. Statistiek :

a. Leveringen :

367	BN Brugge	Oostende	14/10/1983
368	BN Brugge	Oostende	25/10/1983
369	BN Brugge	Oostende	07/11/1983
370	BN Brugge	Oostende	06/12/1983
2748	BN Nivelles	Kinkempois	20/10/1983
2749	BN Nivelles	Kinkempois	04/11/1983
2750	BN Nivelles	Kinkempois	22/11/1983

b. Stelplaatswijzigingen :

7332	van Haine-St-Pierre	naar Monceau	15/10/1983
7334	van Haine-St-Pierre	naar Monceau	15/10/1983
7355	van Monceau	naar Kinkempois	15/10/1983
7365	van Monceau	naar Kinkempois	15/10/1983
8222	van Kinkempois	naar St-Ghislain	15/10/1983
8223	van Kinkempois	naar St-Ghislain	15/10/1983
8433	van Haine-St-Pierre	naar Montzen	08/12/1983
8469	van Hasselt	naar Antwerpen-dam	08/12/1983

c. Buiten dienststellingen :

- 028 : van Schaarbeek : PV nr 837 van CW Mechelen, uit geschr. 01/11/83
- 6043 van Monceau met PV nr 56 van de CW Salzannes van 28/09/83
- Uit de geschriften op 01/11/1983
- 6085 van Ronet met PV nr 59 van CW Salzannes van 11/10/83
- Uit de geschriften op 01/12/1983

2. Overzicht (materieel tot 10/12/1983)

Bij de leveringen kan men twee series noteren, namelijk de stellen reeks 03 (AM 80) en de elektrische lokomotieven reeks 27. Voor de stellen werden er in 1983 in het totaal 34 eenheden geleverd. Ondanks deze leveringen kon het voorziene inzetprogramma nog niet volledig uitgevoerd worden en van de 70 thans geleverde stellen zijn er gemiddeld een 35 stuks in dienst.

Voor de elektrische lokomotieven reeks 27 heeft men een gelijkwaardige situatie : in 1983 werden er 20 stuks geleverd, waardoor men niet aan de prognoses kan voldoen; er moest immers een machine om de 10 werkdagen geleverd worden wat neerkomt op 24 eenheden.

Ook in de inzet werd het vooropgestelde doel niet bereikt en ook

hier kreeg men af te rekenen met diverse defekten. Hierdoor bleef de inzet beperkt tot een 25 machines.

Bij de inzet werden er slechts kleinere detailverschuivingen opgetekend : zoals al gezegd namen de nieuwe stellen het grootste gedeelte van de diensten tussen de kust en Luxembourg voor hun rekening en in de herfst werden ze ook ingezet als lokaalreinen tussen Gent en Brussel. Hierdoor kwamen er een 30-tal klassieke stellen vrij en deze gingen de dienst verzekeren op de nieuw geëlektrificeerde lijnen Gent-Dendermonde-Mechelen, Brussel-La Louvière-Binche en La Louvière-Piéton. Hierdoor kwam er echter nog geen echte verlichting in het krappe bestand bij de motorstellen.

Bij de elektrische traktie kreeg men drastischer veranderingen, de reeks 27 nam een groot gedeelte van de diensten op de verbinding Oostende-Brussel-Liège-Aachen voor zijn rekening en in de nazomer kwamen daar nog verschillende goederendiensten tussen Antwerpen en Monceau bij. Hierdoor kwamen verschillende lokomotieven reeks 22 en 23 vrij. De eerste namen o.m. de omnibusdiensten tussen Hasselt en Leuven op en verdrongen de reeks 28. De 23-ers konden de taken van de reeks 29 overnemen.

Hierdoor werd de reeks 28 gedegradeerd tot het verzekeren van afstelritten en gingen de 29-ers richting schroot. Doch de geplande overname van diverse goederendiensten (o.m. tussen Antwerpen en Liège) kwam voorlopig nog niets in huis.

Voor de dieseltraktie ligt de situatie nog moeilijker en hier moet men stelplaats per stelplaats nagaan :

Hasselt verloor verschillende dieseldiensten door de overname van de omnibustreinen naar Leuven en Liège door de elektrische traktie en de afschaffing van de lijn 21bis. Hierdoor konden de 64-ers definitief afgesteld worden en verder werden de 65-ers verder omgebouwd voor de sleepdiensten in de Antwerpse haven. Anderzijds namen de vrijgekomen 62-ers enkele diensten van de reeks 60 over.

Aarschot en vooral Leuven zag zijn diensten inkrimpen en dit had de afgifte van een 5-tal lokomotieven reeks 62 aan Hasselt tot gevolg.

Te Kinkempois moesten de 55-ers enkele goederendiensten inboeten op de verbinding naar Antwerpen. De toestand te Montzen, Gouvy en Jemelle bleef konstant.

Te Antwerpen-dam was er geen wijziging bij de lijndiesellokomotieven; de aankomst van twee verdere 51-ers had geen echt gevolg. Bij de rangeerdiesels werd de vervanging van de 72-ers verdergezet doch nog niet voltooid.

Te Merelbeke kreeg men een inkrimping van de diensten van de reeks 60, dit o.m. door de elektrifikatie van de lijn 53 en de afstelling van verschillende 60-ers was het gevolg. Te Dendermonde te Aalst en te St-Niklaas konden enkele lichtere wijzigingen doorgevoerd worden.

De omvang van de diensten van Kortrijk bleef ongewijzigd, doch vooral de inzet van de dieselstellen reeks 43 daalde aanzienlijk. Het is vooral in deze stelplaats dat in 1984 de zwaarste klappen zullen vallen.

St-Ghislain en Tournai blijven hun diensten vooralsnog praktisch zonder veranderingen gehandhaafd. Ook te Monceau bleef de inzet konstant, enkel de aankomst van de 6271 gaf enig inzicht in de toekomst

van deze stelplaats, die op korte termijn zijn 60-ers zal afstellen.

Te Ronet namen de omgebouwde 53-ers een deel van de diensten van de reeks 60 over en ook hier is de tendens naar de afbouw van het effectief van de reeks 60 duidelijk aanwezig. Anderzijds moesten de diensten van Latour noodgedwongen ingekrompen worden door het steeds zwakker wordende verkeer op de Athus-Maas-lijn. Gevolg hiervan was de afgiften van verschillende lokomotieven aan Ronet.

Als laatste stelplaats - nl. Bertrix - zag enkele van zijn stellen reeks 43 afgesteld worden en de vervanging werd slechts ten dele uitgevoerd, dit o.m. door de aankomst van enkele 43-ers uit Kortrijk en een 45-er uit Haine-St-Pierre.

Deze laatste stelplaats anderzijds kreeg - door de elektrifikatie van de verbinding naar Binche - zware klappen in de dieseldienst: de stellen reeks 45 zagen hun diensten drastisch verminderen en ook de reeksen 46 en 62 werden ingekort. Voor 1984 voorziet men immers het wegvallen van de dieseltraktie in deze stelplaats.

In de rangeerdienst bleef - op de Antwerpse haven na - alles ongewijzigd en belangrijke verschuivingen deden er zich niet voor.

Bij de buitendienststellingen had men voor de verschillende reeksen de volgende toestand :

reeks 03 :	311 (na ongeval)	1
reeks 29 :	2903 - 2913, 2920	12
reeks 43 :	4303, 4311, 4317, 4323, 4331	5
reeks 49 :	4901, 4911	2
reeks 59 :	5955	1
reeks 60/61 :	6017, 6026, 6043, 6051, 6063, 6072, 6076, 6081, 6085, 6087, 6090, 6107, 6112	13
reeks 62 :	6310	1
reeks 72 :	7206, 7212, 7215	3

Totaal : 38

3. Aktuele berichten :

03 : door de levering van het eerste - drieledige - stel aan Marokko is de kadans voor de Belgische leveringen enigszins gebroken, zodat gedurende een drietal maanden nog slechts één stel per maand afgeleverd wordt. Daarna zal de produktie terug normaal verlopen.

Met kiezelgrauw - rode Marokkaanse stel werd anderzijds te Brugge aan de Marokkaanse vertegenwoordigers en aan de pers voorgesteld en reed verder diverse proefritten tussen Brussel en Oostende.

De toestand van de Belgische stellen bleef ongewijzigd en begin december werden er slechts 35 stellen ingezet, de overige "Breaks" staan te Oostende afgesteld. Deze toestand zal waarschijnlijk tot bij indienst komen van het IC-plan zo blijven en zodoende worden er voorlopig geen verdere diensten gepland.

08 : De inbouw van de radioinstallatie bij deze stellen gaat zeer vlot vooruit en de reeds aangepaste stellen worden bij voorkeur gereserveerd voor de diensten op de lijnen 25/124. De overige stellen rijden - zoals gewoonlijk - de diensten Roosendaal-Oostende.

- 08 : Anderzijds bestaat er o.a. voor deze stellen een plan om ze (op korte termijn) in een nieuwe bordeau-witte huisstijl om te schilderen. Reden hiervoor is het feit dat men alle IC- en IR-treinen in één en dezelfde kleur wil houden, dit om de herkenbaarheid van deze treinen door de reizigers te vergemakkelijken. Dit plan werd voorlopig wel om financiële redenen in de koelkast geplaatst, doch een mogelijke omschildering naar aanleiding van een grote herstelling is niet onmogelijk.
- 09 : Door de recente bestelling van een aantal vrachtwagens door de posterijen, is het lot van deze karakteristieke stellen erg ongunstig geworden en waarschijnlijk nog in de volgende maanden zouden de diensten naar Antwerpen, Liège en Gent-Kortrijk naar de weg overgebracht worden. Zodoende zou enkel nog de dienst naar Jemelle-Arlon-Luxembourg overblijven.
- 15 : Na een langere tijd met beperktere diensten, zou deze reeks vanaf juni 1984 opnieuw een zwaardere taak toegewezen krijgen en zouden ze drie van de vijf internationale treinparen tussen Brussel en Amsterdam van de reeksen 22/23 overnemen en zodoende zou de rittijd ook ingekort kunnen worden (wegvallen van de lokomotiefwissel te Roosendaal). Anderzijds blijven de beide ex-TEE treinen 82/87 in deze reeks opgenomen, doch deze treinen worden Intercity's. De vierde dag wordt ingenomen door het treinpaar IC 430/431 tussen Liège en Paris-Nord.
- 16 : Nog voor indiensttreding van het IC-plan zouden alle machines reeks 16 een blauwe livrei ontvangen hebben, de laatste gele reeks 16 gaan tijdens de volgende maanden naar Mechelen voor een herstelling. De inzet blijft ook in 1984 ongewijzigd doorlopen.
- 25 : Door het gebrek aan voldoende stellen, zou de reeks 25 ook nog na juni 1984 ingezet blijven op de IC-verbinding Antwerpen-Hasselt, doch op de spitsuren zullen ze vooral gebruikt worden voor het slepen van navette-treinen.
- 27 : Ongewijzigde inzet is er te noteren bij de lokomotieven reeks 27, doch meer en meer duiken deze machines ook op in de inzetreeksen van de reeks 23 van Antwerpen, Schaarbeek en Monceau. Verder staan er diverse lokomotieven afgesteld, enerzijds wegens afregelingen door Acec, anderzijds door het feit dat nog niet voldoende personeel op deze machines opgeleid is.
- Verder worden deze lokomotieven ook regelmatig gebruikt voor testritten met de - voor trek- en duwdienst - omgebouwde rijtuigen M4. Deze testen worden vooral tussen Mechelen en Leuven uitgevoerd.
- 21 : Na de levering van de laatste lokomotief reeks 27, worden de lokomotieven van de reeks 21 afgeleverd en de eerste lokomotief zou half maart op de Belgische sporen verschijnen. Recent werd ook de beslissing genomen om een tweede bouwreeks bestaande uit opnieuw 30 machines reeks 21 te bestellen. De levering van deze 21-ers zou volgen na de aflevering van de reeks 11.
- 43 : Begin november werd er gestart met de ombouw van een eerste stel reeks 43 tot bovenleidingswagen. Het betreft hier het stel 4317, dat enkele maanden eerder buiten dienst gesteld

werd. De ombouw omvat het verwijderen van de reizigerskompartementen, de installatie van een werkruimte met magazijn en de plaatsing van een werkplatform op het dak. Indien deze ombouw goed ontvangen wordt, zouden een twintigtal stellen op die wijze omgebouwd worden en vervangen ze zowel de tweemaal ook de vierassige brossels.

- 46 : Het lot van deze karakteristieke stellen is in vele opzichten verward : op dit ogenblik werden er al 4 stellen netreserve gesteld en binnenkort wordt het bestand van Haine-St-Pierre opgedoekt, doch anderzijds kregen de 4603 en de 4610 nog dit jaar een grote herstelling en werden de 4604 en de 4609 van Ath naar de CW Mechelen afgevoerd om er eenzelfde revisie te ondergaan.

Daar men op dat ogenblik aan 10 gereviseerde stellen komt zouden deze beide wel eens de laatste kunnen zijn die nog een grote revisie ondergaan en worden de overige stellen bij het bereiken van een km-grens afgesteld.

- 49 : Aan de inzet van de 4906 kwam tijdens de zomer een einde en vanaf augustus zijn er praktisch geen ritten meer bekend. Enkel kwam dit stel nogmaals tot inzet bij een excursie van de GTF gaande vanuit Liège over Tongeren naar Montzen/Welkenraedt.

Ook de 4903 van Antwerpen-dam is sterk beperkt en dit stel haalt nog slechts een maandgemiddelde van om en bij de 500 km.

Voor de tot bovenleidingswagen omgebouwde stellen is de buitendienststelling voorzien voor 1984. Nochtans is het mij niet bekend of de stellen 4901 en 4911 al effectief omgebouwd werden en ook de huidige standplaats is mij onbekend.

- 55 : Op 15 november jl. deed er zich een spektakulaire ontsporing voor bij de inrit van de tunnel van Veurs. Door de elektrificatiewerken gebeurt alle verkeer over één spoor dit over een wisselverbinding juist voor de tunnel. Hierop stonden twee treinen te wachten. Door een misse interpretatie van het sein vertrok de trein 47043, gesleept door de 5541 en de 5184 eerst, doch ook de trein 24743 - voor wie het sein effectief op veilig kwam - zette aan. De lokomotief van deze trein - de 5522 van Kinkempois - boorde zich in de vorige trein, ontspoorde volledig en kwam tot aan het chassis in het ballastbed terecht. Ondanks dit viel de materiële schade nog tamelijk mee.

- 60 : Met de buitendienststelling van de 6043 en de 6085 daalde het effectief verder. Als volgende lokomotieven van deze reeks die het strijdperk moeten verlaten werden de 6023 van Monceau en de 6104 van Merelbeke aangeduid.

Door deze afstellingen worden meer en meer diensten overgenomen door de reeksen 51 (te Monceau) en 62 (te Merelbeke en Hasselt).

- 62 : Hoofdoorzaak voor de buitendienststelling van de 6310 lag niet aan het groot aantal defekten, maar wel aan een aanrijding die deze lokomotief in mei jl. kreeg te Moeskroen. Hierbij werd het chassis geplooid en werd o.a. een draaistel en de voet van de dieselmotor vervormd.

74 : In de loop van oktober werden er opnieuw testen uitgevoerd om deze reeks op Stocatra in de zetten om zo de 72-ers te vervangen. Daar waar bij droog weer deze lokomotieven vol-
doen, is dit bij regenachtig weer niet meer het geval en moesten de 72-ers regelmatig bijspringen. Zodoende is er nog steeds geen afdoende oplossing gevonden en zullen de treinen bij inzet van deze machines verder gesplitst moeten worden.

73/82 : In oktober kwam het tot een ruil van machines tussen de stelplaatsen St-Ghislain, Kinkempois en Monceau.

Sinds de elektrifikaties rondom Mons waren de 7332 en 7334 van Haine-St-Pierre aan St-Ghislain uitgeleend en om tot een uniform bestand te komen te St-Ghislain kreeg deze stelplaats in ruil voor deze beide 73-ers de lokomotieven 8222 en 8223 op stal.

4. Stelplaatsen :

Met ingang van de IC-regeling krijgt men ook een reorganisatie van de stelplaatsdienst :

In juni 1984 verdwijnen de volgende stelplaatsen :

Aarschot : de lokomotieven reeks 62 worden aan Hasselt afgestaan.

Ath : deze stelplaats behoud voorlopig wel nog zijn dieselstellen en lokomotieven, doch het onderhoud gebeurt voortaan te St-Ghislain. Na de elektrifikatie van de lijn 94 worden de 62-ers o.a. aan St-Ghislain afgestaan, het lot van de 46-ers is nog niet bekend.

Bertrix : Het onderhoud van de stellen 45 en de lokomotieven reeks 52 zal te Latour gebeuren. De loods wordt enkel nog gebruikt voor de stalling van lokomotieven 's nachts.

Haine-St-Pierre : deze stelplaats zal enkel nog dienen voor het stallen van de rangeerlokomotieven, het onderhoud van de lokomotieven zal te Monceau gebeuren, de dieselstellen worden aan Latour (reeks 45) en St-Ghislain (reeks 46) afgestaan.

Walcourt : De inzet van de lokomotieven zal vanuit Monceau gebeuren.

Na de elektrifikatie van de lijnen 66/89 verdwijnt :

Kortrijk : de lokomotieven worden vooral aan Merelbeke afgestaan. Anderzijds wordt ook de bestuurderspost Oudenaarde opgeheven. Door massieve protesten vanuit de streek is deze verdwijning nog lang niet zeker.

Na de elektrifikatie van de lijn 43 (ca. 1987) verdwijnt :

Jemelle : De bestemming van de lokomotieven reeks 55 is nog niet bepaald.

Na de elektrifikatie van de lijn 42 (ca 1989) verdwijnt :

Gouvy : Ook hier is de bestemming van de lokomotieven reeks 55, samen met de 82-ers nog niet bekend. De rangeerdienst wordt dan vanuit Kinkempois georganiseerd.


 The logo consists of the letters 'TTZ' in a bold, italicized, sans-serif font. The letters are contained within a stylized, rounded rectangular frame that has a thick, black border. The frame is slightly offset to the left, creating a sense of depth or a shadow effect.

KRANT

* Een blik achter de schermen :

De restauratie van een stoomlokomotief.

Naast de eigenlijke exploitatie van een museumspoorlijn, gebeuren er ook tal van activiteiten buiten ieders blikveld : het onderhoud van het rollend materieel, de nodige herstellingen, de verbouwingen en aanpassingen zijn slechts enkele van deze bedrijvigheden. Doch het meest spektakulaire is echter wel de restauratie van een stoomlokomotief.

Na de aankoop en de overbrenging van een lokomotief begint het werk meestal pas : in de meeste gevallen heeft de desbetreffende lokomotieven tijdens de laatste jaren van zijn bedrijvigheid nog slechts het hoogstnodige onderhoud gehad en de afstelling nadien hebben de nodige sporen achtergelaten.

Het eerste deel van de restauratie betreft een inspectie van de lokomotief, het fotograferen van de verschillende onderdelen en een bespreking aangaande de nodige werkzaamheden.

Dan kan het eigenlijke werk beginnen : nl. de zorgvuldige afbraak van de lokomotief. Naast de ganse ketelbeplating, alle bedienings-toestellen worden ook alle stangen en de bediening van de schaar en de spuiers gedemonteerd. Meestal vergt dit ook de afbraak van het bovenste gedeelte van het machinistenhuis. Verder moeten anderszits gewoonlijk ook diverse voetplaten vervangen worden. Gelijktijdig wordt de lokomotieven gereinigd door een zorgvuldig afstomen. Ook alle olie- en kolenresten worden verwijderd.

Dan komt de langdurigste en ook meest onaangename fase, nl. het afschuren van alle delen van de lokomotief en het verwijderen van de diverse verflagen. Verder moet - ook in het meest ontoegankelijke delen - de roest volledig verwijderd worden. Naast het klassieke zandstralen - dat wegens zijn indringen in de gevoelige onderdelen slechts in geringe mate kan toegepast worden - met alles met de hand met een schuur- of slijpschijf gebeuren. Elk deel dat afgewerkt is wordt dadelijk met roestwerende*verf behandeld.

Indien nodig wordt de lokomotief in de tussentijd gelicht en worden de aslagers nagekeken en bijgewerkt of vervangen. Verder wordt het remwerk nagekeken, bijgerageld en hersteld. Ook wordt de asbak en het rooster verwijderd, dit voor de ketelkeuring. Ook de spuiers voor de cilinders worden nagekeken en gerodeerd.

Gelijktijdig worden ook alle onderdelen duchtig onder handen genomen : na het zandstralen en de roestwering, worden de bedienings-toestellen uit elkaar gehaald en hersteld. Hierin zijn betrokken

de injecteurs, de remkranen, alle leidingen met de bijbehorende afsluitkranen en de veiligheidskleppen.

Ondertussen moet er ook administratief werk geleverd worden : met het oog op de keuring moeten diverse dokumenten opgespoord worden. Naast de ketelplannen, moeten ook de verslagen van de driejaarlijkse keuringen, de oorspronkelijke beschrijving van de lokomotief, het gelijkvormigheidsattest en de oorspronkelijk inschrijving voorliggen. Ook verdere plannen zijn dan welkom. Met deze papieren in de hand kan de ketelkeuring opnieuw aangevraagd worden. Doch voor eerst moet de lokomotief ingeschreven worden in het register van de provincie.

Intussen verloopt de restauratie verder en wordt de ketel in gereedheid gebracht voor de eerste keuring : de dom moet verwijderd worden en de wasluiken worden geopend. Verder moet de ketel zowel inwendig als uitwendig zuiver gemaakt worden. Bij de inwendige keuring onderzoekt de (private) veiligheidsinstantie, samen met een deskundige van het mijnwezen, de algemene toestand van de ketel en kijkt zowel in- als uitwendig de roestinwerking na.

Na deze eerste goedkeuring kan de wederopbouw starten : de dom wordt terug gemonteerd, dit nadat nieuwe dichtingen gemaakt werden. Verder wordt de moderator nagekeken en van dichtingen voorzien en wordt de manometer terug geplaatst. Al de andere openingen worden met blinde flenzen afgedicht. Dan kan een voorlopige waterdrukproef doorgevoerd : hierbij wordt de ketel volledig gevuld met water en wordt de druk opgedreven tot 5 bar boven de voorgeschreven druk. Indien nodig worden nog verdere herstellingen (meestal het vervangen van vlampijpen) doorgevoerd en dan kan de officiële waterdrukproef doorgevoerd worden. Hierbij moet de ketel minstens een half uur aan deze verhoogde druk kunnen weerstaan zonder lekken te vertonen.

Nadat de ganse lokomotief in de menie gezet werd kan met de afwerking gestart worden : de binnenkant van het chassis wordt met black-verniss behandeld, de buitenzijde wordt ten minste tweemaal gelakt, de wielen worden geschilderd en de cilinders worden afgewerkt. Eventueel worden de bakschuiven (die voor de stoomverdeling moeten zorgen) nagekeken en geregeld.

Na het terug aanbrengen van ketelbeplating (met eventuele vervanging van te ver doorgeroeste stukken) kan ook met de afwerking van de watertanks en het machinistenhuis gestart worden. Hierbij worden deze onderdelen volledig geplamuurd, terug vlak geschuurd en dan van een grondlaag voorzien. Na een polijstbeurt kan dan de effectieve laklaag aangebracht worden. Intussen moet ook de binnenkant van de watertenders gereinigd worden.

Na deze werkzaamheden wordt de heropbouw verder gezet : het ganse stangenwerk - al volledig gereviseerd en geschilderd - wordt aangebracht, de bedieningstoestellen worden geplaatst, de remleidingen terug aangesloten.

Doch deze heropbouw vergt gewoonlijk diverse aanpassingswerkzaamheden : bv. het verplaatsen van de smeerpomp en de desbetreffende leidingen, het aanbrengen van verdwenen onderdelen, de aanmaak van nieuwe onderdelen of de vervanging van defekten delen. Verder moet gewoonlijk ook het rooster opnieuw gegoten worden

Ook hier stellen er zich dikwijls problemen en moet de - houten - gietvorm speciaal gemaakt worden.

Aan de hand van oorspronkelijke plannen - indien voorradig - en fabrieksfoto's wordt er gestreeft om zoveel mogelijk naar de oorspronkelijke vorm te gaan, doch hierbij mag de exploitatie hieronder niet leiden.

De na volledige opbouw volgt nog de verdere afwerking : het bijwerken van de schildering, het aanbrengen van de beschrifting en de konstruktieplaten, het in orde maken en afstellen van alle bedieningstoestellen, het regelen van de sturing en de veiligheidskleppen.

En dan volgt de bange dag van het eerste opstoken, dit moet zeer geleidelijk gebeuren, deels om alle dichtingen de tijd te laten om zich in te stellen en om de uitzettingen van alle onderdelen toe te laten, doch ook deels om eventuele defekten nog te kunnen opvangen en weg te werken. Doch meestal moeten nog verschillende onderdelen bijgewerkt worden en moet er opnieuw gedemonteerd worden.

Na deze laatste herstellingen en aanpassingen, kan de derde keuring uitgevoerd worden : hierbij wordt de lokomotief onder druk gecontroleerd en worden alle veiligheidstoestellen nagekeken. Zowel de peilglazen, de beide veiligheidskleppen en de injecteurs moeten hierbij hun taak kunnen vervullen en nergens mag er stoom ontsnappen.

En dan wordt het eigenlijke keuringscertificaat afgeleverd en is de lokomotief gereed om zijn taak te gaan opnemen.

Doch met deze beschrijving is er vluchtig overgestapt over het menselijke aspekt : zo een restauratie, die tussen de 9 en 12 maanden kan duren, wordt gewoonlijk opgeknapt door een handvol enthousiasten, begeleid door enkele mensen met ervaring (meestal oud-machinisten en verantwoordelijken voor het onderhoud). Ondanks het feit dat er gespecialiseerd werk bij is - o.m. draai- en paswerk of laswerk - wordt het gros van de arbeid opgeknapt door mensen van het niveau van een doorsnee doe-het-zelver. En men kan niet ervaren welke genoegdoening ervan uitgaat dat - na al deze maanden van harde arbeid - de lokomotief - zijn lokomotief - onder stoom gebracht wordt en dat nu een "model"-lokomotief op ware grootte voortgebracht werd.

Daarom nogmaals een oproep aan mensen die dit willen meebelevén: men moet echter niet geschoold zijn om deze werkzaamheden uit te voeren. Iedereen - die belangstelling heeft voor de spoorwegen - kan meewerken aan de restauratie en onder toezicht van mensen die al iets meer ervaring hebben kan men zich bekwamen. En zo kan men de TTZ helpen om sneller het beoogde doel te bereiken en de toeristen en andere belangstellenden nieuwe resultaten te bieden.

Wie eventueel interesse heeft in de restauratie - al is het maar éénmaal per maand - kan steeds contact opnemen met één van de werkende leden. De restauraties gebeuren over het algemeen op zaterdag nog tijdens het volgende seizoen kan dit onder dak geschieden.

=====

MODELBOUW

-- Uitgekomen modellen (periode oktober - december)

* Schaal HO :

- Lokomotieven :

DB	Elektrische lokomotief reeks 152	AC	Märklin	3366
DB	Elektrische lokomotief reeks 103		Märklin	3357
DB	Elektrische lokomotief reeks 152	DC	Hamo	8366
DRB	Dieselmotorwagen reeks VT 62.9		Trix	
DB	Stoomlokomotief 18.3 (ex Bay IV h)		Liliput	4004
SBB	Elektrische lokomotief reeks Re 4/4 IV		Roco	4178A
	in twee versies (10101 en 10103)			4178B
SNCF	Dieselmotorwagen reeks X3800 "Picasso"		Jouef	
SNCF	Elektrische lokomotief nr 10 004		Roco	4167A

- Rijtuigen :

SNCF	Eurofima-rijtuigen (schaalleggte)		Roco	54236G
SNCF	Eurofima-rijtuig (id maar corail-uitvoering)			54236C
DB	Restauratie-rijtuig . WRmz 135		Märklin	4153
DB	Postwagen	MRz	Fleischmann	5189
SNCF	Rijtuig type "Est" (ligrijtuig)		Roco	44214B
SNCF	Rijtuig type "Est" (AB-rijtuig)		Roco	44214A

- Wagens :

DB	Platte wagen met rongen		Fleischmann	5014
DB	Gesloten goederenwagen		Fleischmann	5020
KPEV	Open goederenwagen met klapdeksels		Roco	4389B
KPEV	Open goederenwagen		Roco	4390B

* Schaal N

- Lokomotieven :

DB	Stoomlokomotief reeks 53.3		Fleischmann	7124
----	----------------------------	--	-------------	------

- Rijtuigen :

DB	TEN-slaapwagen		Roco	2278A
ÖBB	TEN-slaapwagen		Roco	2278B
DB	Eurofima-rijtuig (AB-rijtuig)		Roco	2280A
ÖBB	Eurofima-rijtuig (AB-rijtuig)		Roco	2280B
SNCF	Eurofima-rijtuig (AB-rijtuig)		Roco	2280C
DB	Postwagen		Fleischmann	8189

Nieuwe Belgische modellen :a. Lokomotieven uitgebracht door leden van de LMS Lier.

Enkele leden van de Liers Modelspoorwegklub hebben reeds grote faam behaald men hun modellen en hebben nu beslist om enkele modellen in grotere kring te verspreiden. Hierbij bestaan er verschillende varianten voor de aankoop van deze modellen.

Eerst is het mogelijk om de (onafgewerkte) kast van de machines aan te kopen. Deze kasten - in dunwandige kunststof - hebben bijgevoegde ingezette vensters en verlichting. Hierbij zijn al de kasten van de 2302 (de omgebouwde reeks 23) en de reeksen 52/53 met vlottende kabine verkrijgbaar. De prijs hiervan bedraagt 950 F.

Verder is het ook mogelijk om een - met pistool - geschilderde kast te bekomen. Hierin zijn de voornoemde reeksen verkrijgbaar, maar het is ook mogelijk om handelsmodellen van Lima (reeksen 15, 23, 25.5), Märklin/Fleischmann (reeks 52, 53, 54). Anderzijds zijn ook de kasten van Bonge (reeksen 60 protot., 62/63, 65/75) geschilderd te verkrijgen. De prijs voor het schilderen bedraagt konstant 1 500 F, waarbij wel de kap moet geleverd worden.

Als laatste mogelijkheid, is ook een rijklaar model aan te kopen. Hierbij gaat men uit van het oorspronkelijke Lima-chassis (voor de reeksen 23, 25.5), een verlengd Märklin-chassis (voor de reeksen 52/53) of een Lima-chassis (voor de reeksen 60 protot, 62/63, 65/75) Bij het Märklin kan ook tot een gelijkstroomversie omgebouwd worden.

Zodoende heeft men de volgende mogelijkheden :

Alleen de (onafgewerkte) kast :

Reeks 23	: omgebouwde versie met nr. 2302	950 BF
Reeks 52/53	: omgebouwde versie met vlottende kabine	950 BF

Geschilderde kast (inbegrepen de kast zelf)

Reeks 23	: versie 2302	2500 BF
Reeks 51	: (met kast van Bonge) : versie en nummer naar keus	2500 BF
Reeks 52/53	: met vlottende kabine (nummer naar keuze)	2500 BF
Reeks 52/53	: zonder vlottende kabine (nummer en versie naar keuze)	1750 BF
Reeks 55	: (met kast van Bonge) : versie en nummer naar keuze)	2500 BF
Reeks 60pr	: (met kast van Bonge) : versie en nummer naar keuze)	2500 BF
Reeks 62/63	: (met kast van Bonge): versie en nummer naar keuze)	2500 BF
Reeks 65/75	: (met kast van Bonge) : versie en nummer naar keuze)	2500 BF
Reeks 1800 CFL	: (met kast van Bonge) :	2500 BF

Volledig afgewerkt model :

Reeks 23	: versie 2302	chassis Lima	DC	4500 BF
Reeks 23/25/25.5	: gewone versie	chassis Lima	DC	3500 BF
Reeks 51	: gewone versies	chassis Märklin	DC/AC	6500 BF
Reeks 52/53/54	: gewone versies	chassis Märklin	DC/AC	4600 BF
Reeks 52/53	: vlottende kabine	chassis Märklin	DC/AC	6500 BF
Reeks 55	: gewone versies	chassis Märklin	DC/AC	6500 BF
Reeks 60pr.	: verschillende versies	chassis Lima	DC	5500 BF
Reeks 62/63	: verschillende versies	chassis Lima	DC	5500 BF
Reeks 65/75	: verschillende versies	chassis Lima	DC	5500 BF
Reeks 1600 CFL	:	chassis Märklin	DC/AC	4600 BF
Reeks 1800 CFL	:	chassis Märklin	DC/AC	6500 BF

De bovenstaande prijzen worden onder voorbehoud gegeven, de ITZ kan niet verantwoordelijk gesteld worden bij fouten of prijsveranderingen.

Deze modellen kunnen steeds besteld worden tijdens onze vergaderingen te Zolder of dadelijk - schriftelijk - aan de redactie. Deze zal de bestellingen dan doorgeven aan de verantwoordelijken. De levertijd bedraagt ongeveer 2 maanden.

b. De ertswagens type 1000 F1 en F2 :

Na de aankondiging in ons vorig tijdschrift zijn de ertswagens dan op de markt verschenen.

Deze wagen, die in grote getale door de N.M.B.S. en door verschillende metaalbedrijven aangekocht werd, rijdt doorheen praktisch het ganse land. Nochtans bestaan er tussen de verschillende versies ook bouwverschillen. Van het type 1000 F1 heeft de N.M.B.S. er 125 in haar bezit, de eerste 100 hebben geen handrem, de overige 25 hebben wel een handrem.

Ook van het type 1000 F2 heeft de N.M.B.S. er 125 in haar bestand. Naast de N.M.B.S.-wagens hebben o.m. de bedrijven Boël, Cockerill Hainaut-Sambre en recent ook Sitrans een belangrijk aantal wagens in privé-bezit. De wagens pendelen vooral tussen de havens (vooral Antwerpen) en de metaalverwerkende industrie (rond Charleroi, La Louvière en Liège), doch ook tussen Luxembourg en de Antwerpse haven rijden er dergelijke wagens. Als sleeplokomotieven komen tot inzet: reeksen 20, 23 en 26 (treinen vanuit Luxembourg over de lijn 162), reeksen 23, 26, recent ook 27 en 29 (tussen Antwerpen en Charleroi) reeksen 51 en 59 (tussen Gent en Charleroi), reeksen 51 en 55 (Antwerpen en Liège)

In model worden er bouwkits met elk drie dezelfde wagens geleverd. De mogelijkheid bestaat echter om drie verschillende nummers aan te brengen. Voor de Belgische wagens zijn er 5 versies beschikbaar.

De bouwkits bevatten alle onderdelen voor de samenstelling, overzichtelijk verpakt en met een uitgebreide handleiding. De bouwkit is volledig in plastic uitgevoerd en alle onderdelen zijn zeer goed afgewerkt en passen goed. De samenstelling van de bouwkit is niet zo moeilijk, temeer daar er een onderscheid gemaakt werd tussen een uitvoering voor gevorderden en een gemakkelijker uitvoering voor beginners. De opbouw is echter niet zwaarder dan de opbouw van een bouw pakket van gebouwen. De wagens zijn strikt op schaal uitgevoerd en dadelijk in de juiste kleur uitgevoerd (de kleur is in de plastic ingegoten).

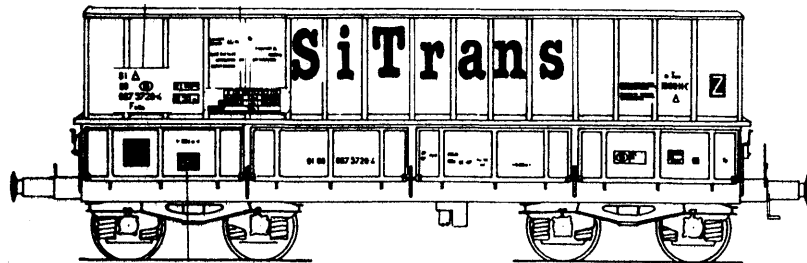
De wagens bezitten al dadelijk de standaard koppelinghouder, waarbij alle soorten koppelingen (ook de Roco-kortkoppeling) ingebouwd kunnen worden. De koppelingen zijn echter niet in de bouwkit begrepen.

De rijeigenschappen zijn goed, hoewel het klemraken van de koppeling een paar keer voorkwam.

Nochtans zijn er ook enkele - kleinere - nadelen : de beschrijvingen - uitgevoerd als zelfklever - voldoet helemaal niet, daar de drager een te grote dikte heeft. Nochtans kan men deze gewoon bij de constructeur onwisselen tegen waterdecals, doch deze optie zou zeker standaard aanwezig moeten zijn. De meegeleverde beschrijving is ook niet haarscherp uitgevoerd en - door het grote aantal decals - vormt dit het moeilijkste werk bij de bouw. Vermelden we nog dat het model het best nadien bewerkt wordt met een matte vernis

Verder nadeel is de verpakking met drie stuks in één verpakking en de daarmee gepaard gaande hogere aankoopprijs. Als men alle Belgische modellen wil bezitten moet men immers niet minder dan 15 wagens aanschaffen. In klubverband kan dit opgelost worden door uitwisseling van modellen, doch voor de individuele koper toch een minder aangename (financiële) kant.

Nochtans een zeer goed initiatief en een mooi model, dat zeker in een langere trein een welkome aanvulling vormt voor de (Belgische) modelbaan.



Opmerkingen bij de bouw van het model :

- Handleiding :

Deze is zeer goed uitgevoerd en omvat een volledig omschrijving voor de bouw, een reeks - ietwat te kleine - tekeningen en een aantal foto's. Er werd onderscheid gemaakt tussen onderdelen voor de gevorderde en de beginnende modelbouwer.

- Lijmsoort :

Voor het bouwen kan men de volgende lijmsoorten gebruiken :

* cyanolit : werkt snel, droogt zeer snel. Nadeel : de stukken kunnen na vastzetten en aandrukken niet meer verplaatst worden.

Soms kan bij oudere lijm de plastic aangetast worden.

* plasticlijm, benzol : droogt minder snel waardoor de onderdelen na plaatsing nog bijgepast kan worden. De stukken worden aan elkaar gesmolten, hierdoor moet men de lijm zeer zorgvuldig aanbrengen om het mat worden van de plastic te vermijden.

NR : cyanolit moet aangebracht worden met een naald, plasticlijm met een penseeltje

- bouw van de wagenbak :

De cijfers geven de op de handleiding aangeduide punten weer.

1.1 : aandachtig de handleiding lezen, voor de Boël wagen (1000/03) moeten op één kopwand alle nokken voor de ladder wegvijlen, aan de andere kant worden de 2 bovenste rijen en de meest rechtse nokken verwijderd (geen lange handgreep)

1.2 : zorgen dat de wagenbak haaks staat (de bak met de bovenzijde op een vlakke tafel leggen en dan pas lijmen).

1.6 : Onderdeel 18 eerst op deel 4 aanbrengen en dan pas de zijwand plaatsen

1.7 : Onderdeel 17 pas aanbrengen na punt 3.1

1.10 : Gewichtplaatjes steeds aanbrengen om extra gewicht te geven (ontsporingen)

2.1 : de lantaarnhouders breken praktisch steeds af, dus best volledig afvijlen.

2.2 : de geleiding voor de kortkoppeling zeer goed ontbramen.

2.3 : de koppelinghouder zeer goed ontbramen. (dit is niet meer mogelijk na plaatsing)

2.4 : raampetrede skechts aan één zijde van de wagen aanbrengen.

- bouw van het draaistel :

De assen tijdens het lijmen van de zijwanden aanbrengen, na montage gaat

zeer moeilijk na het afwerken van het draaistel.

- de zijwanden (en eventueel ook de remblokken) bijbuigen om de wielstellen vlot en zonder wrijving te laten draaien.

- decals :

- niet aan de lijmzijde vastnemen (vingerafdrukken) en niet aandrukken met een hard voorwerp (afkrassen van de tekst)

- tracht de naad aan de hoeken te plaatsen.

- lange tekst recht aanbrengen. Als hulpmiddel kan de tekst zo geknipt worden dat de bovenkant tegen de versterkingsrib van de wagenkast aansluit

- alle teksten die in dezelfde rechthoek van de wagenkast passen zijn op de juiste afstand gedrukt op de decals.

- voor de teksten die op de rechthoekige platen moeten komen, worden best volgens de maten van deze plaat uitgeknipt, zo valt de scheiding veel minder op.

- koppelingen :

- de koppelingen zijn niet meegeleverd, doch standaard koppelingen van de firma's Liliput en Roco (ook kortkoppeling) kunnen aangebracht worden. De houder van de koppeling is genormaliseerd volgens de NEM-normen. Hopelijk zullen nog verdere firma's manier van werken aannemen.

Geleverde modellen :

D25/99 1000/01	Type 1000 F1	versie "Cockerill"	Donkerbruin
D25/99 1000/02	Type 1000 F2	NMBS	Donkerbruin
D25/99 1000/03	Privé	versie "Usines Boël"	Roodbruin
D25/99 1000/04	Privé	versie "Hainaut-Sambre"	Bruin
D25/99 1000/05	Privé	versie "Sitrans"	Oranje

Verder nog 2 CFL-versies en 6 SNCF-versies.

Aanbevolen verkoopprijs :

c. CIWL - rijtuigen :

Sinds kort brengt de Franse firma Jouef 3 rijtuigen van de private maatschappij CIWL uit, dit in Franse uitvoering nochtans een van deze rijtuigen was ook bij de N.M.B.S. ingeschreven en werd vanuit ons land in de belangrijkste internationale verbindingen ingezet.

Het betrof hier het slaaprijtuig dat door Jouef onder het katalogusnummer 5301 uitgebracht wordt. Een van deze rijtuigen werd als nummer 3748 - en met het later UIC-nummer 71 88 71 40 657-2 - in het N.M.B.S.-bestand ingeschreven.

Het model is in de schaalengte uitgevoerd - de lengte van het rijtuig bedroeg 23 452 mm, op schaal heeft men 270 mm - en is zeer uitvoerig gedetailleerd. Verder is het met een meerkleurige binneninrichting uitgerust. Voor de eerste maal geeft Jouef ook verschillende onderdelen meegeleverd die zelf moeten gemonteerd worden.

Natuurlijk moet het nummer, en ook enkele verdere opschriften, aangepast worden en hopelijk brengt iemand de passende decals uit.

Alhoewel er geen technische fiche bij de N.M.B.S. was ook ten minste één restauratie-rijtuig van de CIWL bij de N.M.B.S. ingeschreven, ditmaal onder het nummer 51 88 89 50 185-0. Dit rijtuig was o.a. in de tentoonstellingstrein bij de 50-jarig bestaan van de N.M.B.S. te zien.

d. Ex - DRB-rijtuigen :

Naast de CIWL-rijtuigen, werden nog drie andere rijtuigen, waarvan men een Belgisch model kan maken, in de Jouef katalogus opgenomen.

Het betreft hier ex- Duitse rijtuigen die nu in de Franse versie uitgebracht worden en resp. als tweede klasse, gemengde 1ste/2de klasse en als bagagerijtuig aangeboden worden.

Een aantal van deze rijtuigen werden na de tweede wereldoorlog in het Belgische bestand ingerschreven en bleven ook nog na de uitwisseling in 1950 in België achter.

De rijtuigen werden tussen 1931 en 1935 aan de Duitse spoorwegen geleverd en kregen als aanduiding ABüe 332 voor de 183 AB-rijtuigen en Büe 363 voor de 848 B-rijtuigen. Deze rijtuigen waren uitgerust met Görlitz-draaistellen en eindplatforms met enkele deuren en waren afgeleid van eerder geleverde rijtuigen met ongeveer dezelfde kenmerken.

In België bleven er enkele rijtuigen achter. Van twee van deze rijtuigen kon het eerste nummer al gevonden worden : nl. 47.311 voor net 2de/3de klasse rijtuig (in 1956 terug in AB-rijtuig ingeschreven) en 47.312 voor het derde klasse rijtuig (vanaf 1956 B-rijtuig).

De bagagewagen stamt uit een reeks van 303 rijtuigen van het type uy 973, die vanaf 1931 geleverd werden. Deze wagens werden volgens dezelfde bouwprincipes gekonstrueerd en bezitten aan elke kant twee brede schuifdeuren.

Ook ten minste één van deze bagagewagens was in België aanwezig doch hiervan zoeken we nog verdere gegevens.

De modellen zelf werden in een eenvoudige uitvoering op de markt gebracht en hebben geen binneninrichting. Zowel de uitvoering alsook de beschrifting zijn goed uitgevoerd en de lengte is volledig schaalgetrouw (240 mm voor de 21 720 mm lange wagens).

Spijtig is echter wel dat voor de beide modellen van de rijtuigen dezelfde kap genomen werd en dat er geen onderscheid gemaakt werd tussen de AB- en de B-rijtuigen. Zodoende is de kap van het B-rijtuig volledig fout (negen kompartementen met gelijke vensters voor het oorspronkelijke rijtuig tegen 5 + 3 brede ramen voor het model).

voor de prijs goede gebouwde rijtuigen, die echter voor de Belgische modelbouwer slechts van ondergeschikt belang zijn, gezien de korte tijd dat deze rijtuigen in België tot inzet kwamen.

Vermelden we echter wel dat enkele van deze rijtuigen omgebouwd werden tot werkwagens.

5121	B-rijtuig van de SNCF	(ex-Duits)
5122	AB-rijtuig van de SNCF	(ex-Duits)
5123	Bagagewagen van de SNCF	(ex-Duits)

Type 72 :

DJH

Vanaf 1895 werden er - verderwerkend op de lokomotieven reeks G7-1 - in het totaal 1641 verbeterde lokomotieven van de reeks G7-2 voor de K.P.E.V. gebouwd. Deze lokomotieven werkten volgens het compound-principe met twee uitwendige cilinders. Ze hadden vier gekoppelde assen en waren de voorloper van de latere lokomotieven.

Na de eerste wereldoorlog kwamen er 139 lokomotieven naar ons land en vormden hier het type 72. Met hun relatief lage maximum snelheid van 50 km/h en hun gering vermogen werden ze vooral gebruikt op de vlakkere lijnen van het net voor lokale goederentreinen.

Een groot gedeelte werd al voor de tweede wereldoorlog buiten dienst gesteld, doch nog 27 machines kregen nog een nieuw nummer in 1946. Al in 1950 werden de laatste 72-ers buiten dienst gesteld.

Van deze lokomotief maakt de firma DJH nu een model als bouwkit uitgevoerd. Zoals gebruikelijk bestaat de kit uit een aantal - uit wit-metaal - gegoten onderdelen en enkele etsplaten. Deze zijn zoals gewoonlijk zuiver afgewerkt en passend gegoten. De aandrijving gebeurt op de gebruikelijke wijze, met een motor in de ketel en een aangedreven as via een wormwiel. De - omgerekende - snelheid bedraagt 220 km/h. Daar deze aandrijving voor nogal wat moeilijkheden zorgt, zou het beter zijn dat de firma zou overstappen op tandraandrijving.

De handleiding - enkel bestaande uit 10 tekeningen, is wel duidelijk, doch een korte tekst zou toch wenselijk zijn. De onderdelen anderzijds zijn overzichtelijk verpakt en duidelijk genummerd.

De bouw vergt wel enige oefening, doch kan door een gewone - handige - modelbouwer zonder veel problemen tot een goed einde gebracht worden. De prijs (ca. 6 500 F) vormt echter voor vele een grotere moeilijkheid.

- Opmerkingen bij de bouw :

* Het model kan zowel gelijmd, als gesoldeerd worden (dit echter wel met speciale tinsoldeer voor witmetaal).

* De snelheid kan aangepast worden door de inbouw van een andere motor, die gebruikt werd bij het type 42.

* Nota's bij de tekeningen :

- fig. 1 : voor lok 72.001 : Franse schouw en rookkastdeur nr 16 gebruiken, de zandbak komt achter de stoomdom.
- fig. 2 : bij het solderen ervoor zorgen dat alle wielen het spoor raken, het bovenzvlak moet gewoonlijk bijgeplooid worden.
- fig. 3 : onderdeel 47 : opletten dat de as niet breekt
- fig. 4 : onderdeel 62 zo plaatsen dat de wielen nog demonteerbaar zijn.
- fig. 6 : onderdeel 67 voor België aan de linkerzijde aanbrengen (niet rechts).
- fig. 7 : onderdeel 85 links ter hoogte van einde van rookkast aanbrengen.
- fig. 1HT : meerdere tenders hebben een verhoogde kolenbak.
- fig. 2HT : onderdelen 16 en 20 niet plaatsen bij EB-machines.

Na het monteren en voor de schildering laat men het model best 2 à 3 uren inlopen. Als bewegende delen goed inoliën en het model vrij opstellen.

Met enige verdere arbeid is dit model ook om te vormen tot de voorloper-lokomotief van het type 71.

Aangekondigde Belgische modellen :- Type 29 :

DJH./Jocadis

Het in de vorige uitgave aangekondigde model van het type 29 zal pas in de loop van januari 1984 uitgebracht worden.

- Type 7 :

Hünerbein

Deze Duitse modelbaanwinkel kondigt een messing-model aan van het type 7, dit zowel voor wissel- als voor gelijkstroom. De aandrijving gebeurt bij dit model d.m.v. een Märklin-motor ondergebracht in de tender. Dit model in superdetailering zal zowel in bouwkit als gebouwd model geleverd worden. Doch hierbij moet men rekenen op een hoge prijs.

- bagagewagens type U :

Dacker

Bij het verschijnen van deze uitgave zullen de bagagewagens al op de modelmarkt verschenen zijn. Net zoals bij de ertswagens zullen deze ook uitgebracht worden als bouwkit en met vier wagens per verpakking. De wagenkast is echter uit één stuk en dadelijk in de juiste kleur uitgevoerd. Wel moet het dak waarschijnlijk nog geverfd worden. De nodige onderdelen voor het onderstel, de bruggen bij de ES-wagens en de opbouw zijn bijgevoegd. De beschrifting gebeurt door middel van waterdecals.

Er worden drie verpakkingen voorzien :

1. 4 omgebouwde bagagewagens van de dienst ES met standplaats Schaarbeek.
2. 4 omgebouwde bagagewagens van de dienst ES met standplaats Antwerpen-Oost.

deze wagens hebben alle een brug op het dak voor werkzaamheden aan de bovenleiding.

3. een pakwagen met opbouw op het dak (oorspronkelijke vorm in groen-warte uitvoering).
 een pakwagen in de rode vorm zoals ze thans nog rondrijden
 een pakwagen omgebouwd tot dienstwagen met standplaats Schaarbeek (blauw met rode dwarsstreep)
 een pakwagen omgebouwd tot dienstwagen voor het nameten van het vrije ruimteprofiel, standplaats Hasselt (geel, doch zonder meetmallen).

- graanwagen :

Dacker

Voor eind januari werd de - naar Franse plannen gebouwde - graanwagen van het type 9340 aangekondigd. Deze wagen wordt ook als bouwkit uitgebracht en er zullen twee versies ter beschikking staan, nl. de N.M.B.S.-versie en een private wagen, ingeschreven in het N.M.B.S.-bestand.

HISTORISCHE BLADZIJDE

Type 14 (van 1869)

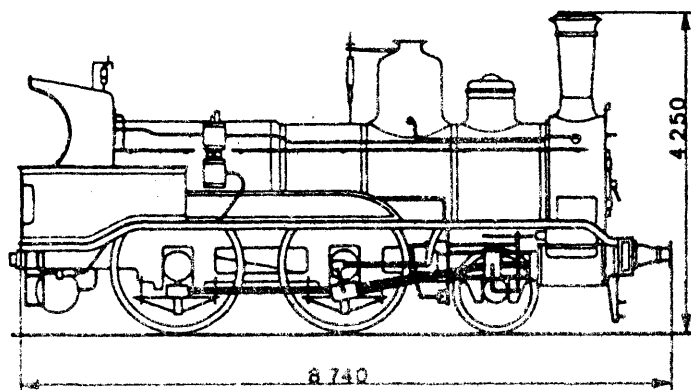
Ex- S.G.E.

Voor zijn gestegen reizigersverkeer werden er in de loop van 1869-1870 vijf lokomotieven met een asindeling 1B aan de Société Générale d'Exploitation geleverd. Bouwer van deze machines was Tubize.

Na de overname van de S.G.E. door de Etat Belge werden deze machines als type 14 aangeduid en kregen de nummers 446 tot 450. Bij de Etat Belge verzekerden ze vooral de lichte expresse-treinen tussen Brussel en Namur. Het einde van hun loopbaan sloten ze af in de stelplaats Mons.

In 1880 werden er voor de Chemin de fer de Virton nogmaals vier praktisch gelijkaardige machines gebouwd en ook deze lokomotieven werden als type 14 Etat Belge gevoerd. Deze machines die de nummers 1264 tot 1267 kregen, verzekerden dezelfde diensten als de ex-S.G.E. lokomotieven.

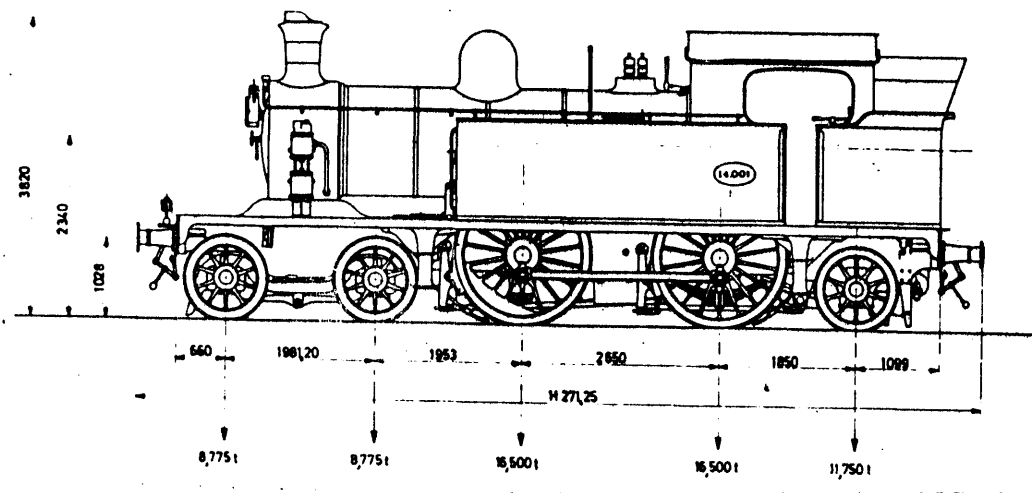
Asindeling :	1B	Roosterlengte :	
Nummering :	446-450	Roosterbreedte :	
	1264-1267	Roosteroppervlakte :	
Diameter cilinders :	420 mm	Keteldruk :	8 bar
Zuigerslag :	600 mm	Massa (leeg) :	
Diameter loopwielen :		Massa (rijvaardig) :	35 900 kg
Diameter drijfwielen :	1 800 mm	Aslast : 1ste as :	11 400 kg
Radstand :	4 300 mm	2 de as :	12 500 kg
Aantal vlampijpen :		3 de as :	12 000 kg
Verwarmingsopp. haard :	9,065 m ²	Lengte :	9 005 mm
Verwarmingsopp. pijpen :	100,486 m ²		
Totaal verwarmingsopp. :	109,551 m ²		



Type 14 : (van 1900)

Vanaf 1900 liet de Etat Belge een groot aantal tenderlokomotieven bouwen, die alle geïnspireerd waren op het Engelse voorbeeld. In deze reeks waren er drie bouwversies, een met diepe vuurhaard, een tweede met halfdiepe vuurhaard en bij een derde type werd een oververhitter aangebracht. Al deze machines kregen vooreerst de typeaanduiding 15 mee. Doch om onderscheid te maken tussen deze machines werden de reeks met diepe vuurhaard in 1925 het type 14. Van dit type waren er 49 lokomotieven gebouwd. Ze werden praktisch over het ganse land verdeeld en reden vooral lichte omnibustreinen en lokale goederendiensten.

De laatste lokomotieven van dit type werden in 1948 buiten dienst gesteld.



Tekening : "De Mijlpaal"

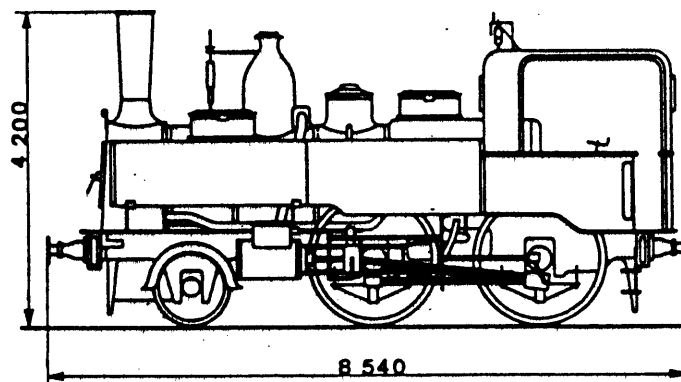
Asindeling :	2'B1'	Roosterlengte :	1 711 mm
Nummering : na 1946	14.001-14.032	Roosterbreedte :	1 066 mm
	1931-1946 1400- 1424	Roosteroppervlakte :	1,82 m ²
	1900-1931 2515- 2566	Inhoud ketel :	3,1 m ³
Diameter cilinders :	430 mm	Volume stoomruimte :	1,15 m ³
Zuigerslag :	610 mm	Opp. stoomafgifte :	5,30 m ²
Diameter loopwielen voor :	1 067 mm	Keteldruk :	12,5 bar
Diameter driefwielen :	1 800 mm	Massa (leeg)	52 500 kg
Diameter loopwielen achter :	1 067 mm	Massa (rijvaardig) :	61 800 kg
Radstand :	8 434 mm	Aslast : 1ste as :	8 775 kg
Aantal vlampijpen :	248	2 de as :	8 775 kg
Diameter vlampijpen :	40/45 mm	3 de as :	16 500 kg
Lengte vlampijpen :	3 122 mm	4 de as :	16 000 kg
Verwarmingsopp. haard :	10,26 m ²	5 de as :	11 750 kg
Verwarmingsopp. pijpen :	85,52 m ²	Lengte :	11 343 mm
Totaal verwarmingsoppervl.	95,78 m ²	Hoogte :	3 876 mm
		Breedte :	2 989 mm

Type 15 (van 1866)

Ex- S.G.E.

Voor de lokale treinen en de rangeerdiensten had de S.G.E. een aantal tenderlokomotieven in dienst: één reeks hiervan omvatte 5 machines die tussen 1866 en 1869 door Tubize gebouwd werden.

Na de overname door de Etat Belge kregen deze lokomotieven de typeaanduiding 15 met de nummers 421 tot 425. Ze deden tot kort voor de eeuwwisseling dienst.



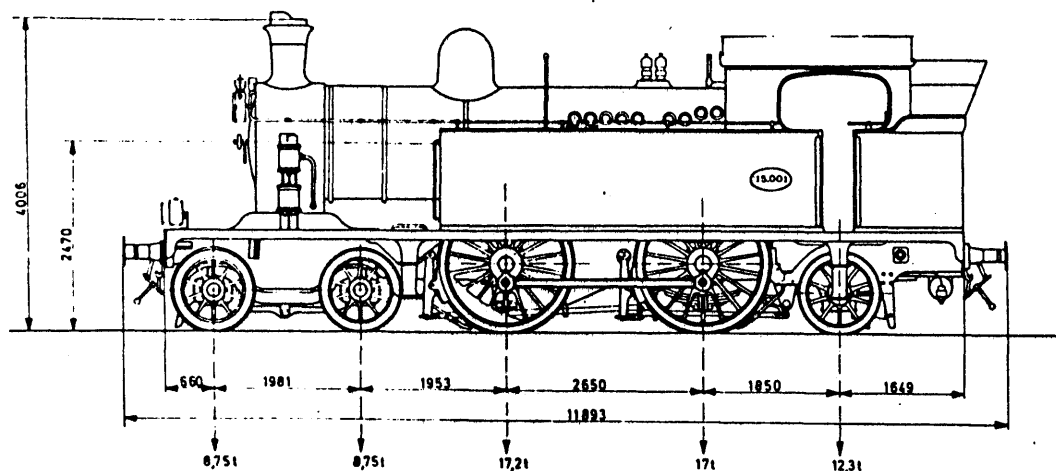
Asindeling :	1B	Roosterlengte :	
Nummering :	421- 425	Roosterbreedte :	
Diameter cilinders :	422 mm	Roosteroppervlakte :	
Zuigerslag :	606 mm	Keteldruk :	8 bar
Diameter loopwielen :		Massa (leeg)	
Diameter drijfwielen :	1 800 mm	Massa (rijvaardig) :	40 600 kg
Radstand :	4 695 mm	Aslast : 1ste as :	13 100 kg
Aantal vlampijpen :		2 de as :	13 900 kg
Verwarmingsopp. haard	9,410 m ²	3 de as :	13 600 kg
Verwarmingsopp. pijpen :	89,988 m ²	Lengte :	8 510 mm
Totaal verwarmingsopp. :	99,398 m ²		

Type 15 (van 1900)

Naast de lokomotieven met diepe vuurhaard, werden er ook 73 lokomotieven met asindeling 2'B1' gebouwd die uitgerust waren met een halfdiepe vuurhaard. Ook deze machines met twee binnenliggende cilinders werden over het ganse land verdeeld en werden vooral ingezet voor omnibustreinen en voor de bloktreinen, zelfs op de hoofdlijnen.

Zo waren ze tussen de beide wereldoorlogen praktisch op alle lijnen van het net te zien en deze machines overleefden hun zusters van het type 14 voor lange tijd en zelfs na de tweede wereldoorlog verzekerden ze - samen met de lokomotieven van het type 16 - grotere gedeelten van het lokaalverkeer.

Doch van 1952 werden ze vooral verdrongen door de nieuwe dieselmotorstellen en in 1959 werden de laatste machines uit de bestandslijsten van de N.M.B.S. geschrapt. Hierbij konden ze een praktisch even lange loopbaan laten aantekenen als de zuster machines uitgerust met oververhitter van het type 16 (ex-15 S)



Tekening "De mijlpaal"

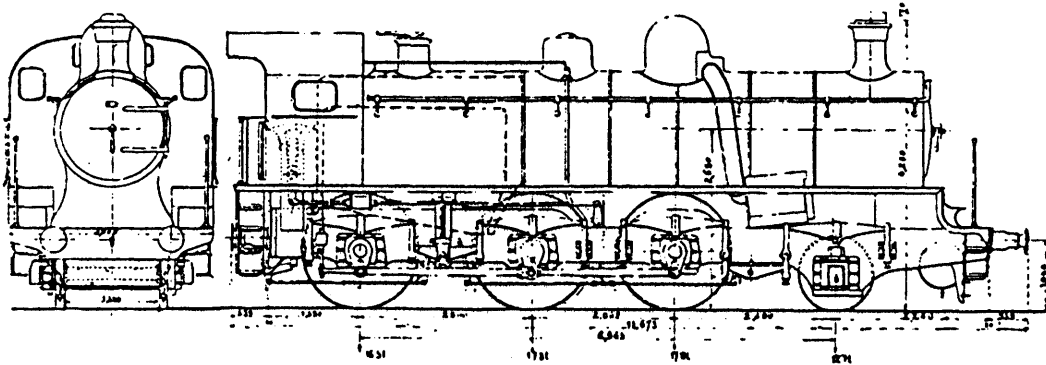
Asindeling :	2'B1'	Roosterlengte :	2 450 mm
Nummering :	niet opeenvolgend	Roosterbreedte :	1 030 mm
	1500 - 1547	Roosteroppervlakte :	2,52 m ²
	15.001-15.047	Inhoud ketel :	3,530 m ³
Diameter cilinders :	440 mm	Volume stoomruimte :	1,330 M ³
Zuigerslag :	610 mm	Opp. stoomafgifte :	6,10 m ²
Diameter loopwielen voor :	1 067 mm	Keteldruk :	12,5 bar
diameter drijwielen :	1 800 mm	Massa (leeg)	53 125 kg
Diameter loopwielen achter :	1 067 mm	Massa (rijvaardig)	64 000 kg
Radstand :	8 434 mm	Aslast : 1ste as :	8 750 kg
Aantal vlampijpen :	218	2 de as :	8 750 kg
Diameter vlampijpen :	40/45 mm	3 de as :	17 200 kg
Lengte vlampijpen :	3 122 mm	4 de as :	17 000 kg
Verwarmingsopp. haard :	11,70 m ²	5 de as :	12 300 kg
Verwarmingsopp. pijpen :	85,52 m ²	Lengte :	11 893 mm
Totaal verwarmingsopp. :	97,22 m ²	Breedte :	2 989 mm
		Hoogte :	4 055 mm
		Inhoud waterbakken :	6 500 l
		Inhoud kolenbakken :	2 000 kg

Type 16 : (van 1897)

Verdergaande op de ervaringen met het type 6, werd in 1897 een verbeterde versie van deze lokomotieven geleverd en deze kreeg als typeaanduiding het type 16 mee. Oorspronkelijk werden er 17 van dergelijke lokomotieven geleverd : de twee prototypelokomotieven werden door de CW Mechelen en Couillet geleverd, de serielevering - nl. de eerste 15 lokomotieven en de 10 machines uit een latere bestelling - werden geleverd door Couillet, Franco-Belge en Tubize.

Deze machines waren voorzien voor de diensten op de lijn naar Luxembourg, doch door de ingewikkelde bouw, voldeden ze niet volledig en vanaf 1906 werden 14 lokomotieven omgebouwd met een nieuwe

ketel met smalle vuurhaard. Deze lokomotieven werden dan het type 16 bis.



Asindeling :	1'C	Roosterlengte :	3 000 mm
Nummering :	niet opeenvolgend	Roosterbreedte :	2 660 mm
Diameter cilinders :	530 mm	Roosteroppervlakte :	6,86 m ²
Zwigerslag :	650 mm	Inhoud ketel :	7,856 m ³
Diameter loopwielen voor :	1 060 mm	Volume stoomruimte :	
Diameter drijwielen :	1 700 mm	Opp. stoomafgifte :	
Radstand :	8 965 mm	Keteldruk :	12,5 bar
Aantal vlampijpen :	164	Massa (leeg) :	50 900 kg
Diameter vlampijpen :	64/70 mm	Massa (rijvaardig) :	63 690 kg
Lengte vlampijpen :	4 050 mm	Aslast : 1ste as :	12,840 kg
Verwarmingsopp. haard :	13,58 m ²	2 de as :	17 200 kg
Verwarmingsopp. pijpen :	146,06 m ²	3 de as :	17,350 kg
Totaal verwarmingsopp. :	159,64 kg	4 de as :	16 300 kg
		Lengte :	11 673 mm
		Hoogte :	4 280 mm

Type 16 bis : (ombouw van 1909)

Daar de ketel niet volledig voldeden besliste men bij de grote herstellingen de oorspronkelijke ketel te vervangen door nieuwe met een smalle vuurhaard en eenvoudiger van vorm. Deze verbouwingen werden vanaf 1909 uitgevoerd en in het totaal werden er 14 machines op dergelijke wijze verbouwd. Deze lokomotieven bleven voorlopig dezelfde diensten verzekeren, doch werden tegen het einde van hun loopbaan werden ze naar lichtere diensten gedirigeerd.

In 1921 waren er nog een groter aantal lokomotieven in dienst, doch tegen 1926 waren ze alle buiten dienst gesteld.

Asindeling :	1'C	Roosterlengte :	2 416 mm
Nummering :	niet opeenvolgend	Roosterbreedte :	1 066 mm
Diameter cilinders :	530 mm	Roosteroppervlakte :	2,574 m ²
Zuigerslag :	650 mm	Inhoud van de ketel::	
Diameter loopwielen voor :	1 060 mm	Volume stoomruimte :	
Diameter drijfwielen :	1 700 mm	Opp. stoomafgifte :	
Rdastand :	8 965 mm	Keteldruk :	12,5 bar
Aantal vlampijpen :	247	Massa (leeg) :	59 500 kg
Diameter vlampijpen :	40/45 mm	Massa (rijvaardig) :	64 000 kg
Lengte vlampijpen :	4 500 mm	Aslast : 1ste as :	12 700 kg
Verwarmingsopp. haard :	13,88 m ²	2 de as :	17 000 kg
Verwarmingsopp. pijpen :	157,15 m ²	3 de as :	17 800 kg
Toataal verwarmingsopp. :	171,03 m ²	4 de as :	16 500 kg
		Lengte :	11 673 mm
		Hoogte :	4 280 mm

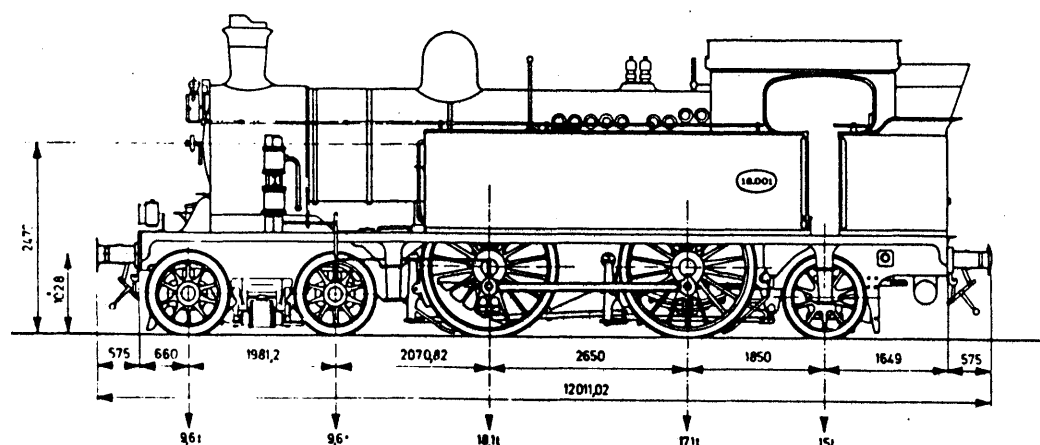
Type 16 : (van 1905)

ex- type 15 S

Na de aflevering van een aantal tenderlokomotieven (typen 15) zonder oververhitter, werd er besloten om vanaf 1905 ook een verdere versie met oververhitting te bouwen. Deze reeks kreeg vooreerst de typeaanduiding 15 S met zich mee en tot 1913 werden er in het totaal 79 machines gebouwd.

Deze lokomotieven werden vooral gebruikt in het lokale reizigersverkeer en vervingen er de oudere typen 3, 4 en ook de machines type 15. Zodoende kwamen ze praktisch doorheen het ganse land ingezet.

Na een intensieve inzet tussen de twee wereldoorlogen en de typeverandering in het type 16, bleven deze machines ook nog na de tweede wereldoorlog druk ingezet en pas in 1964 werden de laatste lokomotieven buiten dienst gesteld.



Tekening "De Mijlpaal"

Asindeling :	2'B1'	Roosterlengte :	2 450 mm
Nummering :	niet opeenvolgend	Roosterbreedte :	1 030 mm
	1600-1660	Roosteropp. :	2,52 m ²
	16.001-16.060	Inhoud ketel :	3,450 m ³
Diameter cilinders :	470 mm	Volume stoomruimte :	1,330 m ³
Zuigerslag :	610 mm	Opp. stoomafgifte :	6,10 m ²
Diameter loopwielen voor :	1 067 mm	Keteldruk :	12,5 bar
Diameter drijfwielen :	1 800 mm	Massa (leeg) :	57 250 kg
Diameter loopwielen achter :	1 067 mm	Massa rijvaardig :	69 400 kg
Radstand :	8 552 mm	Aslast : 1ste as :	9 600 kg
Aantal kleine vlampijpen :	132	2 de as :	9 600 kg
Diameter kl. vlamp. :	40/45 mm	3 de as :	18 100 kg
aantal grote vlampijpen :	15	4 de as :	17 100 kg
Diameter gr. vlampijpen :	118/127 mm	5 de as :	15 000 kg
Lengte vlampijpen :	3 172 mm	Lengte :	12 011 mm
Verwarmingsopp. haard :	11,72 m ²	Breedte :	2 989 mm
Verwarmingsopp. kl. vlamp :	51,80 m ²	Hoogte :	4 006 mm
Verwarmingsopp. gr. vlamp :	17,35 m ²	Inhoud waterbakken :	6 500 l
Totaal verwarmingsopp. :	80,87 m ²	Inhoud kolenbakken :	2 000 kg
Oververhittingsopp. :	16,98 m ²		

Type 17 : (van 1899)

Toen men tegen het einde van de 19de eeuw in Engeland ging uitkijken voor nieuwe lokomotieven, werd er vooreerst een bestelling voor 2'B lokomotieven type "Dunalastair" bij de firma Neilson, Reid & Co geplaatst. Van deze lokomotieven met twee binnenliggende cilinders en zonder oververhitting werden er eerst 5 afgeleverd, in 1899 werden er door de Belgische industrie nogmaals 40 bijkomende lokomotieven geleverd en twee jaar later volgden nogmaals 50 verdere machines.

Deze lokomotieven werden vooreerst gebruikt op de hoofdlijnen van het net en vooral op de verbinding tussen Oostende en Liège-Herbethal. Doch al vlug voldeden deze machines niet meer en werden ze hier verdrongen door hun sterkere zusterlokomotieven van het type 18. Na een vruchtbare periode in ondergeschiktere diensten werden de laatste typen 17 in 1932 buiten dienst gesteld.

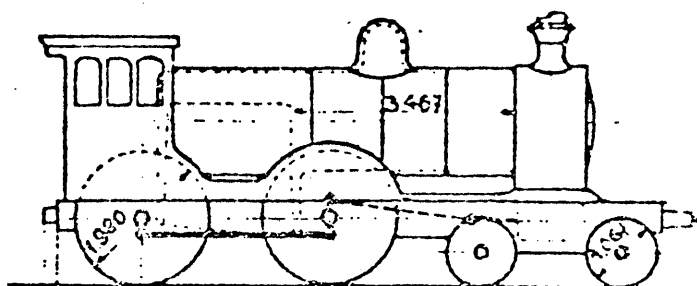
Asindeling :	2'B	Roosterlengte :	1 792 mm
Nummering :	niet opeenvolgend	Roosterbreedte :	1 070 mm
Diameter cilinders :	483 mm	Roosteropp. :	1,92 m ²
Zuigerslag :	660 mm	Inhoud ketel :	
Diameter loopwielen :	1 067 mm	Keteldruk :	12,4 bar
Diameter drijfwielen :	1 981 mm	Massa (leeg) :	47 725 kg
Radstand :	7 036 mm	Massa (rijvaardig) :	52 450 kg
Aantal vlampijpen :	265	Aslast : 1ste as :	8 710 kg
Diameter vlampijpen :	40/45 mm	2 de as :	8 710 kg
Lengte vlampijpen :	3 467 mm	3 de as :	17 730 kg
Verwarmingsopp. haard :	11,04 m ²	4 de as :	17 300 kg
Verwarmingsopp. pijpen :	115,45 m ²	Lengte :	9 600 mm
Totaal verwarmingsopp. :	126,49 m ²	Breedte :	+2 800 mm
		Hoogte :	3 950 mm

- Type 18 : (van 1901)

Verdergaand op de ervaringen met het type 17, werd er vanaf 1901 een verbeterde versie uitgewerkt. Daar waar de hoofdkenmerken gelijk bleven, werd het rooster vergroot en hierdoor konden deze machines zich beter van hun taken kwijten. In het totaal werden er 140 locomotieven afgeleverd, doch 6 ervan kregen een oververhitter ingebouwd.

Vooreerst werden ze gebruikt voor dezelfde diensten als het type 17, dus voor de reizigersdiensten op de verbinding Oostende-Brussel-Liège-Duitsland en vervingen hier de typen 17. Doch al kort na de eerste wereldoorlog werden ze hier verdrongen door het type 8bis en verzorgden ze meer ondergeschikte diensten op de overige hoofdlijnen.

Een gedeelte van het effectief overleefde de tweede wereldoorlog, doch al in 1949 werden de laatste machines buiten dienst gesteld.



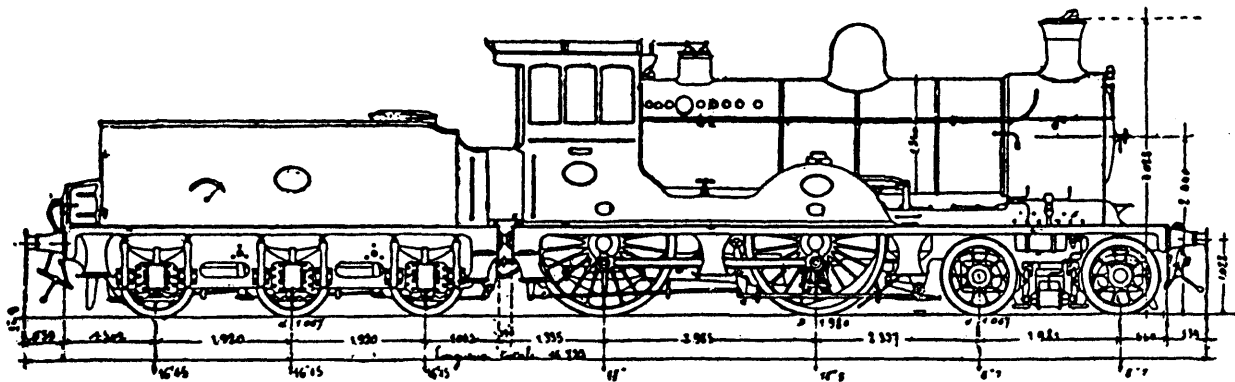
Asindeling :	2'B	Roosterlengte :	1 937 mm
Nummering :	niet opeenvolgend	Roosterbreedte :	1 070 mm
	1800 - 1878	Roosteroppervlakte :	2,07 m ²
	18.001-18.078 *	Inhoud ketel :	4,250 m ³
Diameter cilinders :	482,5 mm	Volume stoomruimte :	4 m ³
Zuigerslag :	660 mm	Oppervl. stoomafgifte :	5,90 m ²
Diameter loopwielen :	1 067 mm	Keteldruk :	13,5 bar
Diameter drijfwielen :	1 980 mm	Massa (leeg)	48 800 kg
Radstand :	7 187 mm	Massa (rijvaardig) :	53 350 kg
Aantal vlampijpen :	265	Aslast : 1ste as :	8 700 kg
Diameter vlampijpen :	40/45 mm	2 de as :	8 350 kg
Lengte vlampijpen :	3 467 mm	3 de as :	18 300 kg
Verwarmingsopp. haard :	12,17 m ²	4 de as :	18 000 kg
Verwarmingsopp. pijpen :	115,45 m ²	Lengte :	9 910 mm
Totaal verwarmingsopp. :	127,62 m ²	Hoogte :	4 029 mm

- Type 18 S : (van 1905)

Bij het vorige type werden er 6 locomotieven voorzien van een oververhitter van het type Schmidt en deze machines werden vooreerst het type 18 S, doch in 1926 werden ze heringedeeld als type 19.

Onlangs het feit dat hun vermogen verder verhoogde, bleven ze toch verder ingezet worden bij het type 18. Na de tweede wereldoorlog bleven er slechts drie machines meer over.

Deze werden wel nog hernummerd en reden nog gedurende enige tijd, doch werden samen met het type 18 in 1949 buiten dienst gesteld.



Asindeling :	2'B	Roosterlengte :	1 937 mm
Nummering :		roosterbreedte :	1 070 mm
	1900 - 1902	Roosteropp. :	2,07 m ²
	19.001-19.003	Inhoud ketel :	3,950 m ³
Diameter cilinders :	500 mm	Volume stoomruimte :	1 m ³
Zuigerslag :	660 mm	Opp. stoomafgifte :	5,90 m ²
Diameter loopwielen :	1 067 mm	Keteldruk :	13,5 bar
Diameter drijfwielen :	1 980 mm	Massa (leeg) :	51 000 kg
Radstand :	7 187 mm	Massa (rijvaardig) :	55 560 kg
Aantal kl. vlampijpen :	153	Aslast : 1ste as :	9 800 kg
Diameter kl. vlampijpen :	40/45 mm	2 de as :	9 800 kg
Aantal gr. vlampijpen :	18	3 de as :	18 350 kg
Diameter gr. vlampijpen :	118/127 mm	4 de as :	17 610 kg
Lengte vlampijpen :	3 467 mm	Lengte :	9 900 mm
Verwarmingsopp. haard :	12,21 m ²	Hoogte :	4 028 mm
Verwarmingsopp kl. vlamp. :	66,70 m ²		
Verwarmingsopp gr. vlamp. :	23,20 m ²		
Totaalverwarmingsopp. :	102,11 m ²		
Oververhittingsopp; :	24,51 m ²		

****Verbeteringen (ITZ aktueel 5) :**

olz 5.29 : 39" uit dienst /1863
 5.30 : 43" lees Cockerill 733
 5.30 : bijvoegen :

62 St-Leonard 244 id. /1865 T in type 29

5.31 : 75 werd waarschijnlijk verbouwd in 1853
 5.31 : 75 werd henummerd in 5118 en 51.018 bd. 08/1953
 76 werd niet henummerd bd. WO I
 5.31 : 80 - 200 bd. 10/1932

Nummering		Type	Bouwer	Fabr.nr	In dienst	Verbouw.	Uit dienst	Opm
1931	1946							
83			Cockerill	51	09/1839		/1857	Mercator
83		39	St-Léonard	117	/1857		/1871	
83		1	Evrard	161	09/1871		/1902	
83	5121	51.021	51 St-Léonard	1368	/1903		04/1958	
84			Cockerill	52	10/1839		/1877?	Le Rhin
84	?							
84		29	Couillet	360	08/1877		WO I	
85			Renard	5	10/1839		/1874?	Maria
85	?							
85		20	Cockerill	931	10/1874		WO I	
86			Cockerill	53	11/1839	/	/1862	Geneviève de Brabant
86		30	CW Mechelen		12/1863	/1881	/1903	T in type 28
86		51	St-Léonard	1332	/1903		WO I	
87			Stephenson	245	11/1839		/1872	Bucquoi
87		28	Evrard	256	08/1874		1921-1926	
88			Cockerill	54	01/1840		/1870	Lairesse
88		28	St-Léonard	354	06/1871		1921-1926	
89			Cockerill	64	01/1840		/1858	Baudoin de Jérusalem
89		43	CW Mechelen		06/1860		/1899	T in type 52
89	5122		51 St-Léonard	1145	/1899		05/1938	
90			Renard	6	01/1840		/1858	Les Franchimontois
90		7	Haine-St-Pierre		12/1858		?	
90	?				v /1907		1921-1926	HL Atelier
91			Cockerill	55	02/1840		/1858	Jacques Vandenberg
91		7	Haine-St-Pierre		12/1858		/1902	
91		51	St-Léonard	1300	/1902		WO I	
92			Longridge	123	02/1840	05/1857		Hennepin
92		9	CW Mechelen			05/1857	/1891	
92		6	La Croyère	791	/1891			
93			Longridge	124	02/1840		/1857	Aquillon
93		7	Haine-St-Pierre		05/1858	/1874		
93	?					/1874	WO I	HL Atelier
94			St-Léonard	1	02/1840		/1864	Le St-Léonard
94		1	Couillet	146	12/1864		/1891	
94		6	La Croyère	792	/1891		WO I	
95			Renard	7	02/1840		/1857	Jacques de Lalaing
95		7	Haine-St-Pierre		05/1858		WO I	
96			Cockerill	56	02/1840		/1859	Antine
96		7	Cockerill		12/1859	/1878	/1902	
96		51	St-Léonard	1369	/1903		12/1925	
97			Cockerill	57	02/1840		/1858	Jean le Victorieux
97		43	CW Mechelen		05/1860		/1898	T in type 52
97	5123		51 St-Léonard	1146	/1899		02/1938	
98			Cockerill	59	02/1840	06/1857	/	Meyerus
98		9	CW Mechelen			06/1857	/1902	
98	5124	51.024	51 St-Léonard	1301	/1902		04/1959	
99			Stephenson	296	02/1840		/1865	Helena
99		28	St-Léonard	246	07/1865	06/1857	1926-1931	
100			Felton-Murray	49	03/1840		/1860	Firefly
100		1	Caréls	130	07/1871		/1889	
100		6	Haine-St-Pierre	385	/1889		1907-1911	
101			Cockerill	58	04/1840		/1858	Cleynaerts
101		43	CW Mechelen		04/1860		/1905	
101		51	St-Léonard	1416	/1905		WO I	
102			Cockerill	60	04/1840		/1874	Frédéric de Mérode
102		20	Cockerill	932	11/1874		/1903	

Nummering		Type	Bouwer	Fabr.nr	In dienst	Verbouw.	Uit dienst	Opm.
1931	1946							
102	5125	51.025	51	St-Léonard	1370	/1903	09/1957	
103				Cockerill	65	04/1840	/1864	Dumonceau
103			1	Evrard	57	12/1864	/1903	
103			51	St-Léonard	1333	/1903	WO I	
104				Sharp	29	04/1840	/1858	Atlas
104			28	CW Mechelen		07/1863	WO I	ex-I 30
105				Renard	8	05/1840	/1858	Busbecq
105			43	CW Mechelen		01/1860	/1889	T in type 52
105			6	La Croyère	695	/1889	WO I	T in type 6bis
106				Stephenson	300	05/1840	12/1857	/
106'			8	CW Mechelen			12/1857	/1893
106			11	Hañrez	37	/1893	WO I	
107				longridge	126	05/1840	/1862	Gramaye
107			13	Cockerill		07/1862	/1905	
107	5126	51.026	51	St-Léonard	1417	/1905	03/1953	
108				Longridge	127	05/1840	/1856	Philippe-le-Bon
108			1	Cockerill		01/1867	11/1881	
108			51	Haine-St-Pierre	180	/1882	WO I	
109				Longridge	131	05/1840	12/1857	/
109'			8	CW Mechelen			12/1857	/1889
109			6	La Croyère	696	/1889	/1904	
109			51	St-Léonard	1418	/1905	WO I	
110				Renard	9	06/1840	/1864	Réga
110			1	Evrard	58	01/1865	/1903	
110	5127		51	St-Léonard	1334	/1903	12/1939	
111				Cockerill	74	07/1840	/1866	Plantin
111			28	Schneider	1046	08/1867	/1903	
111			51	St-Léonard	1335	/1903	WO I	
112				Longridge	133	08/1840	08/1857	/
112'			8	CW Mechelen			08/1857	/1900
112			51	Tubize	1218	/1900	WO I	
113				Cockerill	71	08/1840	/1867	Velbruck
113			28	Cockerill	665	11/1867		
114				Cockerill	72	08/1840	/1869	Lombard
114			28	St-Léonard	355	10/1871	1921-1926	
115				Cockerill	70	09/1840	/1866	Jacques de Gruyse
115			28	Schneider	1047	08/1867	WO I	
116				Longridge	134	09/1840	/1868	Baudwin de Constantinople
116			1	Haine-St-Pierre	73	06/1871	1921-1924	
117				St-Léonard	2	09/1840	/1857	Beck
117			7	Couillet		03/1859	/1894	
117			6	La Croyère	793	/1894	1921-1924	
118				Cockerill	73	09/1840	/1858	Van Meteren
118			7	CW Mechelen		08/1859	/1903	
118			51	St-Léonard	1371	/1903	WO I	
119				Cockerill	75	10/1840	/1858	Natalis
119			8/9	CW Mechelen		/1859	/1877	
119			28	Haine-St-Pierre	118	06/1878	WO I	
120				St-Léonard	3	10/1840	/1866	Delcour
120			28	Schneider	1048	08/1867	1921-1926	
121				Cockerill	76	11/1840	/1858	La Loi du 1 mai 1834
121			43	CW Mechelen		06/1860	/1902	T in type 52
121	5128	51.028	51	St-Léonard	1336	/1903	11/1955	
122				Cockerill	77	12/1840	/1862	Bollandus
122			30	CW Mechelen		01/1863	1921-1926	T in type 28
123				Cockerill	80	02/1841	/1857	Butkens
123			7	Couillet		07/1858	/1903	
123	5129	(51.029)	51	St-Léonard	1302	/1903	WO II	

Nummering		Type	Bouwer	Fabr.nr	In dienst	Verbouw.	Uit dienst	Opm.
1931	1946							
124			Renard	10	03/1841		/1858	Laruelle
124		7	St-Léonard	149	07/1859	/1874?	/1903	
124	5130	51	St-Léonard	1372	/1903		04/1940	
125			St-Léonard	4	06/1841		/1865	Sanderus
125		51P	Couillet	173	01/1866		WO I	
126			St-Léonard	5	09/1841		/1863	Roland Delattre
126		28	Cockerill	663	11/1863		1921-1926	T in type 29
127			St-Léonard	8	03/1842		/1863	Van Espen
127		30	CW Mechelen		11/1863	/1881	/1903	T in type 28
127	5131	51.031	St-Léonard	1373	/1903		08/1952	
128			Renard	12	04/1842		/1865	Van der Mersch
128		51P	Couillet	174	01/1866		/1897	
128		11	Hanrez	57	/1897		WO I	
129			St-Léonard	11	11/1842		/1862	
129		30	CW Mechelen		02/1862		/1903	T in type 28
129		51	St-Léonard	1374	/1903		WO I	
130			Cockerill	85	01/1843	01/1858		
130		8	CW Mechelen			01/1858	/1899	
130	5132	51.032	Tubize	1203	/1900		07/1954	
131			Cockerill	86	01/1843		/1872	Vésale
131		28	Evrard	253	09/1874		1926-1931	
132			Renard	13	01/1843		/1861	
132		30	CW Mechelen		06/1862	/1879		T in type 28
133			Cockerill	89	01/1843		/1862	Léopold I
133		30	Couillet		06/1863		/1889	
133	5133	51.033	St-Léonard	814	/1889		07/1949	
134			Cockerill	90	02/1843		/1865	La Reine Louise
134		28	Couillet	183	12/1866		/1903	
134	5134		St-Léonard	1337	/1903		09/1944	
135			Renard	17	02/1843		/1869	Général Jardon
135		1	Carels	14	05/1871		/1902	
135		51	St-Léonard	1338	/1903		WO I	
136			Cockerill	92	06/1843		/1864	
136		28	Evrard	66	05/1865	10/1929	1926-1931	
137			St-Léonard	14	07/1843		/1863	Pierre David
137		1	Cockerill	576	05/1864		WO I	
138			Cockerill	93	07/1843		/1858	Le Duc de Brabant
138		7	Cockerill		09/1859		/1905	
138		51	St-Léonard	1419	/1905		WO I	
139			Renard	20	09/1843		/1869	
139		1	Carels	15	09/1871		1921-1924	
140			St-Léonard	15	08/1843		/1863	La Ville de Verviers
140		30	CW Mechelen		03/1864	/1881	/1903	T in type 28
140		51	St-Léonard	1375	/1903		WO I	
141			Cockerill	91	08/1843		/1862	Le général Boussart
141		33	St-Léonard <i>Couillet</i>	<i>110</i>	07/1863		04/1881	
141		51	Evrard	391	/1881		WO I	
142			Renard	21	10/1843		/1858	
142		7	St-Léonard	150	10/1859		/1904	
142	5135	51.035	St-Léonard	1376	/1904		06/1953	
143			St-Léonard	17	11/1843		/1860	F.Philippe Cauchy
143		30	St-Léonard	156	12/1861	/1881	/1904	T in type 28
143		51	St-Léonard	1377	/1904		WO I	
144			Cockerill	95	07/1844		/1860	Pierre Simons
144		30	St-Léonard	157	03/1864		/1897	
144		11	Hanrez	58	/1897		WO I	
145			St-Léonard	18	12/1844		/1863	
145		1	Couillet	148	06/1864		/1905	
145	5136	51.036	St-Léonard	1470	/1905		07/1954	

Nummering		Type	Bouwer	Fabr.nr	In dienst	Verbouw.	Uit Dienst	Opm.
1931	1946							
146			W. Norris & Cie	181	12/1844		/1858	Olivier Evans
146		7	CW Mechelen		07/1859		WO I	
147			Cockerill	94	12/1844		/1869	
147		1	Carels	21	11/1871		1921-1924	
148			Renard	30	05/1845	02/1858		Général Osten
148'		9	CW Mechelen			02/1858	/1902	
148	5137	51	St-Léonard	1303	/1902		09/1944	
149			St-Léonard	19	05/1845		/1872	Le général Evers
149		28	Evrard	254	09/1874		1926-1931	
150			St-Léonard	21	03/1846		/1866	
150		28	Cockerill	664	11/1867		1926-1931	
151			St-Léonard	20	03/1846	/1858	/1866	
151		28	Schneider	1049	09/1867	y /1860	/1900	T in type 2
151	5138	51	Tubize	1204	/1900		12/1939	
152			Cockerill	176	10/1846		/1875	
152	201	27	Evrard	286	09/1876		03/1932	
153			Cockerill	196	12/1846		/1876	
153		27	Evrard	287	09/1876		1901-1907	
154			Cockerill	197	09/1846		/1876	
154		29	Evrard		03/1877		WO I	
155			St-Léonard	38	01/1848		/1873	
155		20	Cockerill	933	10/1874		1907-1911	
156			St-Léonard	41	01/1848	/1860	/1887	L'Avenir
156'		43	CW Mechelen			11/1860	/1887	T in type 52
156		6	Haine-St-Pierre	386	/1889		WO I	
157			Phœnix	1	02/1848	12/1860		Comte de Flandres
157'		43	CW Mechelen			12/1860	/1887	T in type 52
157		6	Haine-St-Pierre	387	/1889		1907-1911	
158			St-Léonard	42	02/1848		/1865	
158		1	Cockerill	649	02/1867		1921-1924	
159			Cockerill	231	03/1848		/1865	Général de Marneffe
159		1	Evrard	59	04/1865		/1891	
159		6	Haine-St-Pierre	794	/1891		1911-1914	
160			Cockerill	232	03/1848		/1865	
160		1	Evrard	65	04/1865		1921-1924	
161			Cockerill	194	06/1848		/1864	Henri Joseph Orban
161		1	Evrard	63	02/1865		/1893	
161		11	Hanrez	38	/1893		WO I	
162			Cockerill	195	06/1848		/1860	Martin poncelet
162		20	Cockerill	739	11/1871		WO I	
163			(1)		/1849		/1864	
163		1	Couillet	150	09/1864		1921-1924	
164			Couillet ?		/1849		/1867	
164		28	Cockerill	662	10/1867		1921-1926	T in 29
165			Couillet ?		/1849		/1864	
165		1	Couillet	147	07/1864		/1903	
165	5139	51.039	Energie	92	/1903		12/1957	
166			(1)		/1849		/1863	
166		33	Cockerill	571	02/1863		/1899	
166		51	Tubize	1173	/1899		WO I	
167			(2)		/1850		/1863	
167		33	Cockerill	572	01/1864		WO I	
168			(2)		/1850		/1863	
168		30	CW Mechelen		08/1863		07/1881	
168		1	Carels	167	/1882		WO I	
169			(2)		/1850		/1862	

(1) : nrs 163, 164, 165, 166 waren St-Léonard (57), 2x Couillet en 1x Phoenix in ongekende volgorde.

(2) : nrs 167, 168, 169 : 2x Cockerill (277/278) en 1 Phoenix in ongekende volgorde

AGENDA

tot 22/01	Gemeentekrediet	<u>Treintjes van Toen</u> Passage 44 te Brussel opening van 11.30 tot 18.30
tot 15/01		<u>"Le Train-train de la Région de Tournai"</u> Maison de la Culture, Avenue des Frères Rimbaut, Tournai Opening : 10.00 tot 18.00 (behalve maandag)
tot 15/01		<u>"Onder stoom"</u> (tentoonstelling) Centrum voor kunst en Cultuur St-Pietersplein 9, Gent
04/01/1984	TTZ	<u>N.M.B.S. : Een bewogen jaar ligt achter ons</u> Een overzicht van de ontwikkelingen bij de N.M.B.S. tijdens 1983.
13/01/1984	TTZ	<u>Werkvergadering</u> agenda : restauraties opbouw van de loods 20.00 bij dhr Jans, Kuringen.
01/02/1984	TTZ	<u>Foto's uit de oude doos.</u> Aan de hand van een diareportage wordt er een overzicht gegeven van de TEE-treinen die in (of doorheen) ons land gereden hebben.
03/02/1984	Loccomotion	<u>Stoom bij de TCDD</u> Diareportage in het auditorium van Agfa-Gevaert, Mortsel Aanvang : 20.00
07/03/1984	TTZ	<u>N.S. : Het land van de duizend bruggen</u> Een tocht doorheen Nederland met een originele kijk op het spoorweggebeuren bij onze Noorderburen.
17/03/1984	TTZ	<u>Werkvergadering :</u> agenda : voorbereiding seizoen 1984 (exploitatie, taakverdeling, opvang reizigers)
04/04/1984	TTZ	<u>De museumspoorlijnen in België</u> Met de start van ons derde seizoen in aantocht, wordt een overzicht gegeven van de toestand en wordt een vergelijking gemaakt met de andere verenigingen.

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

VRAGENHOEK

Deel 2 : Armseinen met drie standen

(vervolg uit Akt. 5)

a. Inleiding :

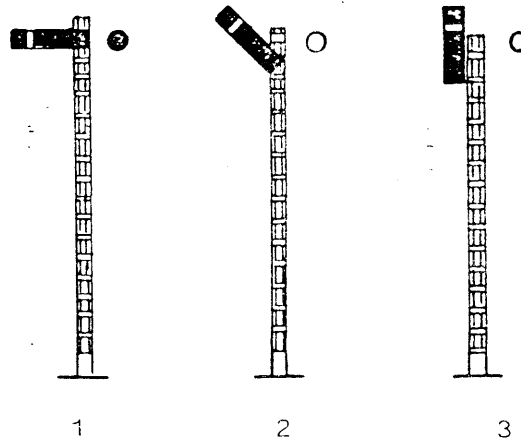
Bij het stelsel met twee standen had men het nadeel dat voor sommige omstandigheden een volledige informatie van de machinisten moeilijk, zomet onmogelijk, was. Baanvakken met vertraagde snelheid bv. konden niet effectief in de seinstand ingewerkt worden.

Daarom werd een nieuw stelsel ingevoerd, waarbij de seinarm drie standen kon innemen, namelijk horizontaal, schuin onder een hoek van 45 ° en vertikaal.

Om het verschil duidelijk te maken met het seinstelsel met twee standen, werden de seinarmen als een gewone rechthoek (dus zonder een ronde schijf) uitgevoerd.

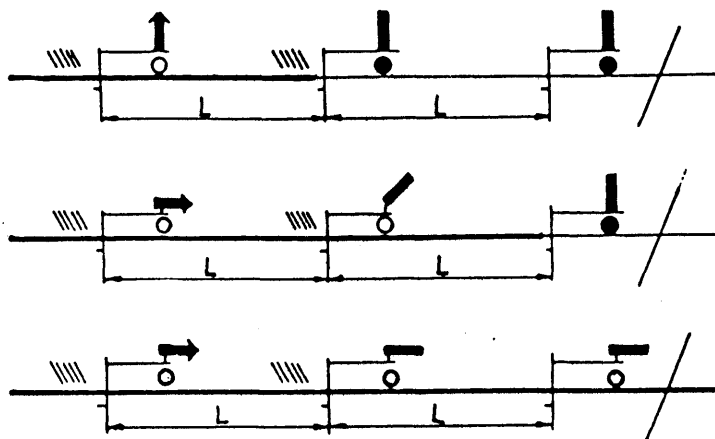
b. Soorten seinen :

* gewoon stopsein :



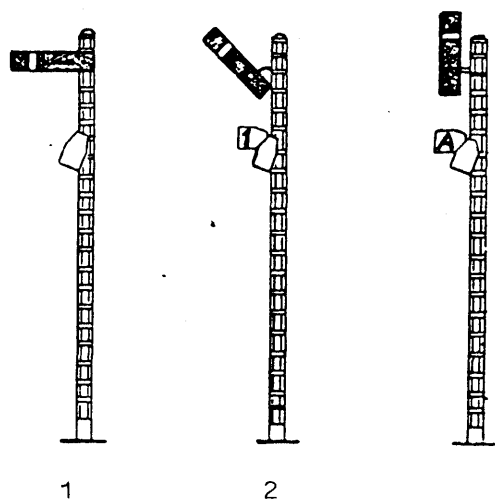
1. Stoppen voor het sein (groen licht 's nachts)
2. Doorrijden toegestaan maar, (geel licht 's nachts)
 - het volgende sein is een stopsein en is dicht
 - de trein komt binnen op een doodlopend spoor of een spoor met een handsein
 (in elk geval moet de machinist de remming inzetten om te kunnen stoppen voor het volgende sein)
3. Doorrijden tegen de volle snelheid (groen licht 's nachts)
 - het volgende stopsein is open
 - het volgende stopsein wordt gedekt door een waarschuwingsein

-- Voorbeeld van gebruik : (L = remafstand van zwaarste trein)



* Richtingsseinen :

* het nummersein :



1. Stoppen
2. Doorrijden naar spoor 1, maar het volgende stopsein is dicht of men komt binnen op een doodspoor
3. Doorrijden, het volgende stopsein is open of wordt vooraf gedekt door een waarschuwingsein

* stopsein met bord Y :

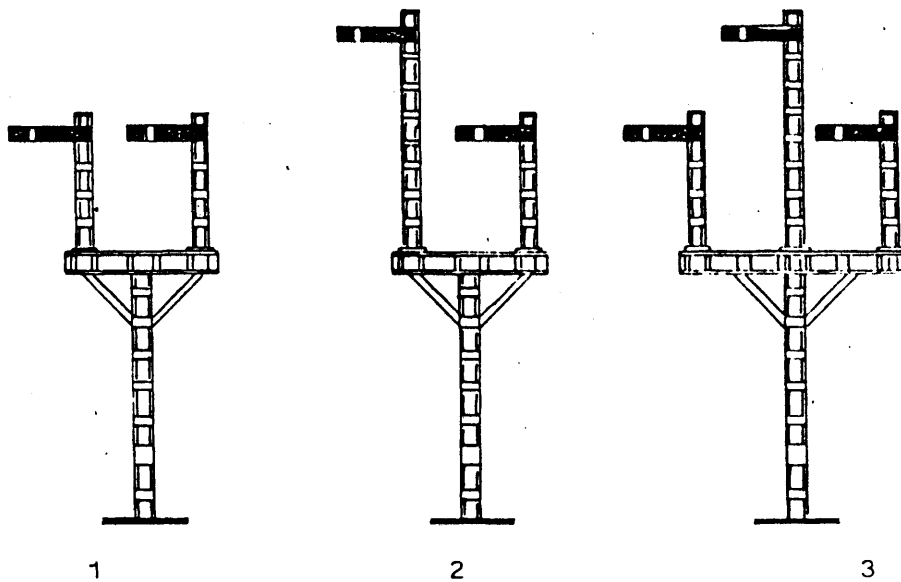
Dit is een gewoon stopsein waarbij de op seinmast een wit bord met een zwart Y is aangebracht.

Dit sein dekt een splitsing (of de inrit van een bundel), waarbij echter niet bepaald wordt op welk spoor binnengekomen wordt. Het Y-bord is dus dan ook zuiver informatief en legt geen beperking op.

* Kandelaarssein :

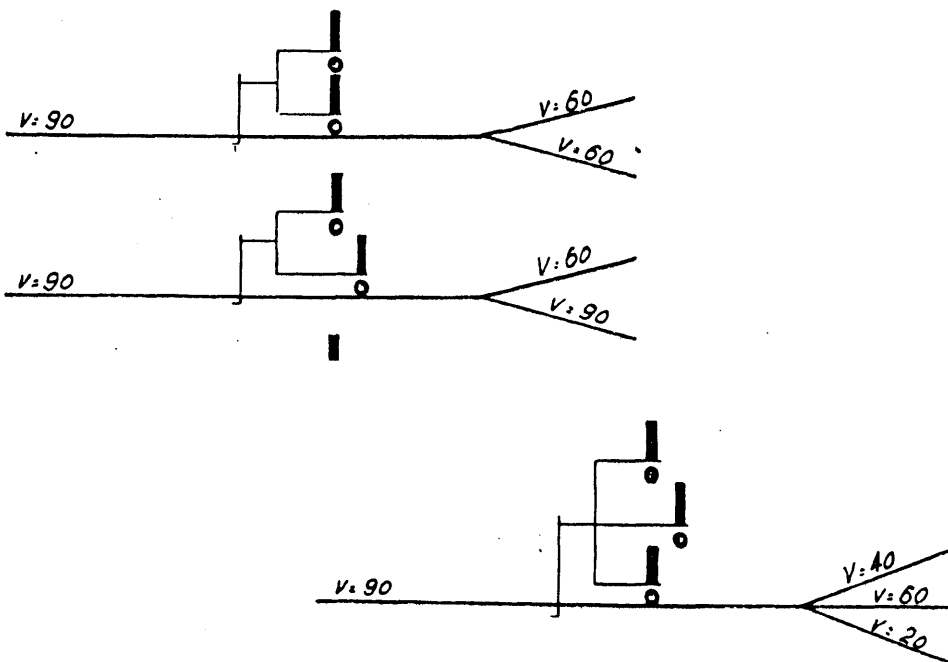
Dit sein heeft in feit dezelfde betekenis als een kandelaar van het tweestanden-seinstelsel (zie Akt. 5).

Men heeft de volgende seinstanden :



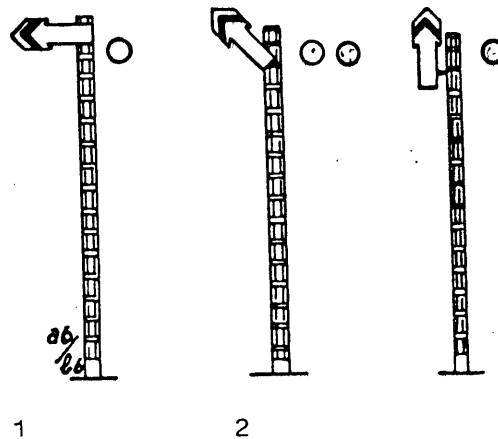
1. : splitsing van twee sporen, waarbij de beide sporen met dezelfde snelheid mogen bereiden worden.
- 2 : splitsing met twee sporen, enkel het linker spoor laat de volledige snelheid toe.
3. : splitsing met drie sporen, het middelste spoor heeft de referentiesnelheid.

-- Voorbeelden van het gebruik van een kandelaar :



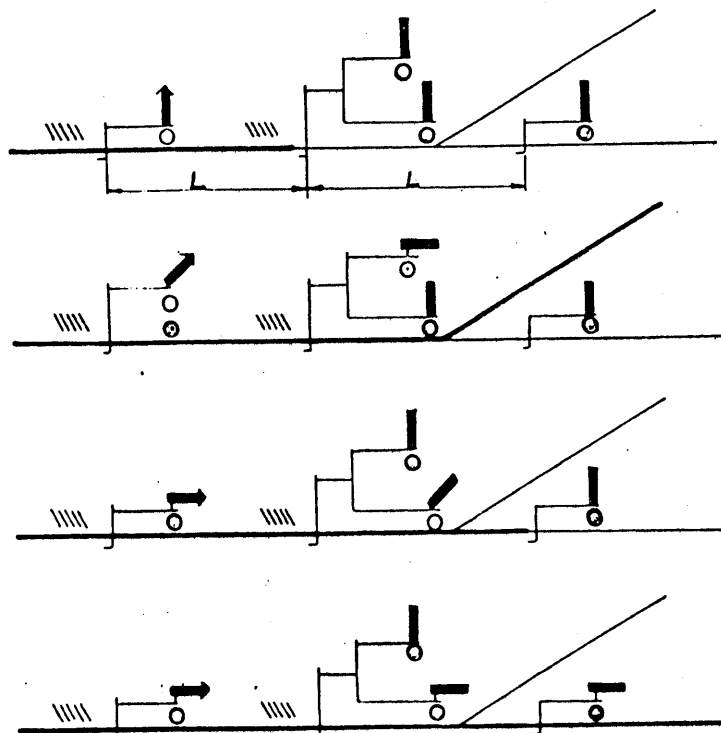
* Waarschuwingssein :

Ook hier handelt het om een sein, dat op de maximale remafstand voor het stopsein geplaatst wordt en de seinstand van het hoofdsein herhaalt en eventueel aanvult.

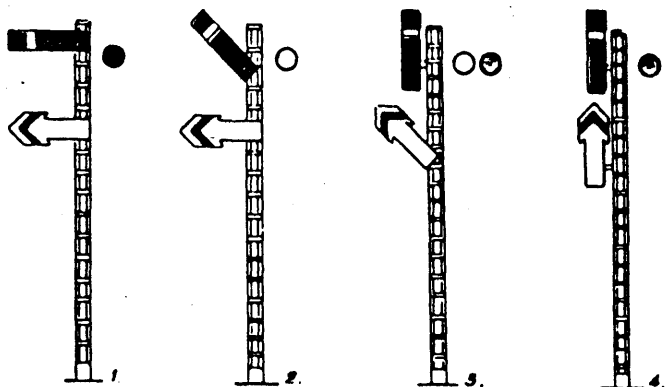


1. : het volgend stopsein is toe, de machinist moet dus met de remming beginnen om op tijd te kunnen stoppen.
2. : hier zijn verschillende mogelijkheden, afhankelijk van de plaats van opstelling :
 - a. het volgend stopsein is open, maar legt een snelheidsbeperking op
 - b. het volgend stopsein is open, maar het daaropvolgend stopsein staat korter dan de opgelegde remafstand en is toe
 - c. het volgend stopsein is open, doch geeft toegang toe bv. een doodspoor
3. het volgend stopsein is open en legt geen snelheidsbeperking op.

-- Voorbeeld van het gebruik van een waarschuwingsein :

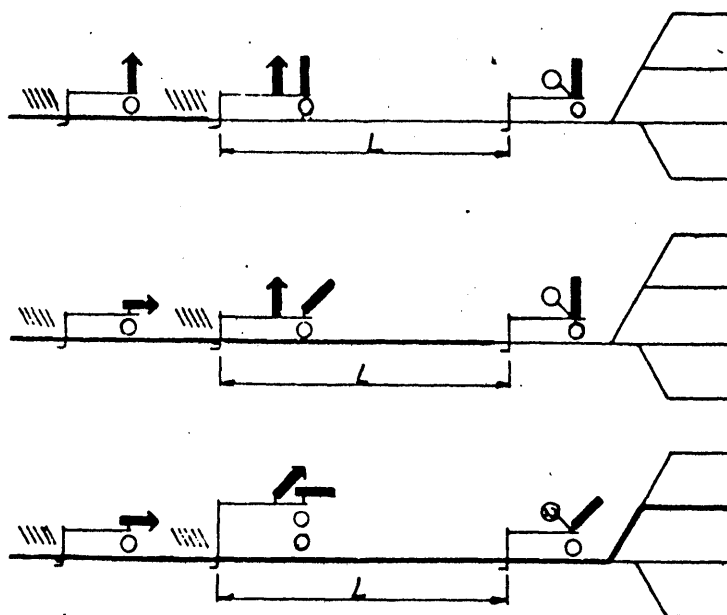


* gekombineerde seinen :



1. : stoppen
2. : doorrijden maar het volgende stopsein is toe
3. : doorrijden met de referentiesnelheid, het volgende stopsein is open en laat de normale snelheid toe.
4. : doorrijden, het volgende stopsein is toe, maar legt een snelheidsvermindering toe of laat de trein op doodspoor toekomen.

-- Voorbeeld van het gebruik van de gekombineerde seinen :

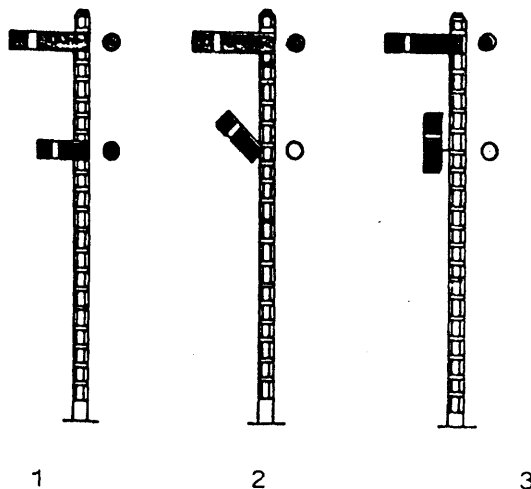


* rangeersein :

Het rangeersein bevindt zich altijd op de paal van een stopsein of van een gekombineerd sein. De rangeerarm (korter en paars geschilderd) is dus altijd gekombineerd met de stoparm en heeft ook drie standen. (zie figuur op volgende bladzijde)

1. : rangering verboden
2. : rangering in de richting van het sein toegelaten
3. : rangering en achterwaarts opdrukken van het stel toegestaan.

NB : er bestaan ook speciale rangeerseinen, die meestal gelijkgronds opgesteld staan.



DE BOEKENPLANK :

Spoorwegen 1984 :

door G. Nieuwenhuis.

* 128 blz (18 cm x 13 cm) , ca 120 foto's

ca. 275 F

In dit jaarboekje worden de verwezenlijkingen en de vooruitzichten van de Westeuropese spoorwegen kort uitgelegd. De nadruk ligt hier op het traktiepark en de voornaamste verbeteringen in het spoorwegnet. Vooral Nederland wordt uitvoeriger behandeld.

Door deze boek krijgt de beginnende spoorwegliefhebber een overzicht van wat er bij de verschillende maatschappijen heeft afgespeeld en praktisch alle nieuwe lokomotieven worden aan de hand van een foto voorgesteld.

Ondanks het feit dat de gegevens van de verschillende spoorwegmaatschappijen zelf komen, duiken er toch tal van te vermijden fouten op en is de tekst soms nogal weinig diepgaand. Zo worden - voor België - verschillende fouten opgegeven : buitendienststelling reeks 29 in 1984, slechts 6 loks reeks 60, onvolledige en foute indeling van de IC-diensten, Zover kon nagegaan worden zijn er ook dergelijke fouten bij de overige landen.

Wegens de geringe prijs en de goede druk kwaliteit een boek dat kan aangeraden worden aan de beginnende spoorwegliefhebber, doch waarvan de gegevens toch met een korreltje zout moet gelezen worden. Verkrijgbaar bij de boekhandel (uitgeverij "De Alk").

Door TTZ verdeelde boeken, posters en foto's :

Brochure nr 5 : Stoomlokomotieven type 95/96

Uitgave VeBOV

Auteur : J. Casier

Ledenprijs : 260 F

niet-leden : 320 F

Brochure nr 6 : Diesellokomotieven type 271

Uitgave VeBOV

Auteur : J. Casier

Ledenprijs : 200 F

Niet-leden : 260 F

Brochure 7 : Dieselmotorwagens typen 606/608

Uitgave TTZ

Auteur : J. Casier

Ledenprijs : 260 F

Niet-leden : 320 F

In voorbereiding :

Brochure nr 8 : stoomlokomotieven type 38

Brochure nr 9 : diesellokomotieven type 211 (reeks 64)

Brochure nr 10 : stoomlokomotieven type 7

Stoomlokomotieven : (vertaling van "La Locomotive")

Auteur : De Lathouwer

Deel I :

Prijs : 240 F

Deel II :

Prijs : 275 F

Images du Rail En Belgique :

Uitgave : Railmagazin

Auteur : R. Belot

Prijs : 500 F

Posters :

Stoomlokomotief type 12 (kleur)

Prijs : 100 F

(Uitgave Treingroep Turnhout)

Stoomlokomotief type 26 (dubbele traktie) zwart-wit 70 F

Stoomlokomotief type 29 (29.013) zwart-wit 70 F

Stoomlokomotief type 41 zwart-wit 70 F

Stoomlokomotief type 64 zwart wit 70 F

(uitgave Rail Magazine)

Postkaarten :

TTZ lokomotief "Simone"	uitgave TTZ	25 F
NMBS stoomlokomotief type 12	uitgave Rail Magazine	20 F
NMBS stoomlokomotief type 29	" "	20 F
NMBS elektr. Lok reeks 28	" "	20 F
NMBS elektr. Lok reeks 29	" "	20 F
NMBS dieselstel reeks 46	" "	20 F
NMBS diesellok reeks 54	" "	20 F
NMBS diesellok reeks 59	" "	20 F
NMBS diesellok reeks 60	" "	20 F

Al deze prijzen gelden bij afhaling tijdens de vergaderingen te Zolder of tijdens de riddagen van de TTZ.

Bij verzending worden de prijzen met 35 F verhoogd. Posters worden niet opgestuurd. Deze bedragen kunnen gestort worden op rekening 452-3018121-77 van TTZ vzw, 3511 Kuringen.

De TTZ is in feite ontstaan uit de VeBOV-afdeling Limburg-Kempen en had zich tot doel gesteld een museumspoorlijn te exploiteren in de provincie Limburg.

In mei 1982 werd deze museumlijn - met vertrekpunt in de koolmijn van Heusden-Zolder en als eindpunt de kolenhaven van Genebos aan het Albertkanaal - officieel geopend en heeft er intussen al meer dan een seizoen erop zitten. Ondertussen werden er ook al een belangrijk aantal lokomotieven, rijtuigen en wagens verworven.

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

Anderzijds houdt de TTZ maandelijks in de sporthal te Zolder een bijeenkomst waar aan de hand van een dia- of filmvoorstelling de geschiedenis van de spoorwegen of de aktuele toestanden op spoorweggebied behandeld worden.

Verder neemt de TTZ vanaf dit jaar ook de uitgave en de verspreiding van een reeks brochures over de stoom-, diesel- en elektrische lokomotieven van de N.M.B.S. voor zijn rekening. Hierbij wordt zowel voor de vorm alsook voor de inhoud van deze vroegere VeBOV-brochures overgenomen.

Vanaf 1983 geeft de TTZ een tweemaandelijks tijdschrift uit. Dit wordt gratis aan de leden verdeeld. Losse nummers kunnen bekomen worden tegen een prijs van 70 F.

Als U, beste lezer, geboeid wordt door de nostalgie van oude stoomtreinen of meer belang hecht aan het hedendaagse spoorwegvervoer, of zelf als modelbouwer aan de slag bent, dan is er zeker een plaats bij ons. Lid worden is gemakkelijk : gewoon 350 BF storten op onze bankrekening 452-3018121-77

Voor verdere inlichtingen :

<u>Désiré Jans (voorzitter)</u>	Vetterstraat 28 3511 Kuringen (Hasselt)	Tel. 011/250114
<u>Casier Julien (sekretaris)</u>	Radiostraat 19 3700 Tongeren	Tel. 012/237661

