

TTZ

Vereeniging zonder Winstoogmerk.

AKTUEEL

Jaargang : 3

Nummer : 12

Januari -
Februari 1985

TWEEMAANDELIJKS
TIJDSCHRIFT.



Lidgeld : 450 BF - Los Nummer : 100 BF

-TOERISTISCHE TREIN-ZOLDER

N.M.B.S. -

AKTUEEL

1. Statistiek :

a. Leveringen :

399	BN	Brugge	- Oostende	op 26/10/1984
400	BN		- Oostende	op 26/10/1984
401	BN		- Oostende	op 05/11/1984
402	BN		- Oostende	op 06/11/1984
403	BN		- Oostende	op 08/11/1984
404	BN		- Oostende	op 19/11/1984
405	BN		- Oostende	op 23/11/1984
406	BN		- Oostende	op 30/11/1984
407	BN		- Oostende	op 07/12/1984
2101	BN	Nivelles	- Brussel-zuid	op 22/10/1984
2102	BN		- Brussel-zuid	op 19/11/1984
2103	BN		- Brussel-zuid	op 28/11/1984
2104	BN		- Brussel-zuid	op 04/12/1984

b. stelplaatswijzigingen :

6013	Kinkempois	- Merelbeke	op 01/11/1984	definitief
6015	Kinkempois	- Merelbeke	op 01/11/1984	"
6020	Kinkempois	- Merelbeke	op 01/11/1984	"
6080	Kinkempois	- Merelbeke	op 01/11/1984	"

c. Destandardisaties :

2904.- 2910, 2912 - 2913, 2920 : beslissing van raad van beheer van
02/10/1984

4001 - 4007 : beslissing van de raad van beheer
van 02/10/1984

d. Buitendienststellingen / schrappingen :

2904 - 2910, 2912 - 2913, 2920 :

PV nr 101 van Ronet van 23/10/1984
uit geschriften op 01/12/1984.

4001 - 4007 : PV 84.02 van CW Mechelen van 25/10/1984
uit geschriften op 01/12/1984

12.2

4314	Bertrix	PV 84.03 van CW Mechelen van 09/11/1984 uit geschriften op 01/12/1984
4327	Bertrix	PV 84.03 van CW Mechelen van 09/11/1984 uit geschriften op 01/12/1984
4333	Kortrijk	PV 84.03 van CW Mechelen van 09/11/1984 uit geschriften op 01/12/1984
6020	Merelbeke	PV 97 van CW Salzennes van 16/10/1984 uit geschriften op 01/12/1984
6021	Merelbeke	PV 93 van CW Salzennes van 01/10/1984 uit geschriften op 01/11/1984
6061	Merelbeke	PV 91 van CW Salzennes van 13/09/1984 uit geschriften op 01/11/1984
6111	Merelbeke	PV 94 van CW Salzennes van 01/10/1984 uit geschriften op 01/11/1984
7204	Antwerpen-d	PV 95 van CW Salzennes van 01/10/1984 uit geschriften op 01/11/1984
7207	Antwerpen-d	PV 96 van CW Salzennes van 01/10/1984 uit geschriften op 01/11/1984
732.09	Bertrix	PV 84.03 van CW Mechelen van 09/11/1984 uit geschriften op 01/12/1984
732.10		

2. Overzicht 1984 :

(afgesloten op 15 december 1984)

Bij de leveringen ging de indienststelling goed vooruit : na de aflevering van de Marrokaanse stellen, werd de derde reeks "Breaks" vanaf maart in dienst gesteld en gedurende 1984 zagen 37 stellen het daglicht. Dit maakte het mogelijk een derde inzetlijn - nl. Liège-Charleroi-Moeskroen te bevolken. Hierdoor kreeg men een derde stelplaats : naast Oostende en Stockem, kreeg nu ook Kinkempois een steeds groter aantal stellen in depot.

In 1984 werden ook de laatste 8 lokomotieven reeks 27 op de sporen gezet en na de eerste kinderziekten voldoen deze machines zeer behoorlijk en kennen ze zeker de problemen van de reeks 20 niet. Vooreerst praktisch volledig in reizigersdienst ingezet, zullen ze - naarmate er meer lokomotieven reeks 21 geleverd worden - meer en meer naar de goederendienst verdrongen worden.

Na een lang oponthoud wegens diverse levermoeilijkheden, kwamen de eerste 21-ers buiten. Doch de testen zijn nog steeds bezig en de vooreerst geleverde machines deden nog geen lijndiensten. De twee reeksen van elke 30 machines moeten eind 1986 volledig afgeleverd zijn.

De bestellingen aan krachtvoertuigen omvat nog verder 12 lokomotieven reeks 11 en 12 machines reeks 12.

Het jaar 1984 was anderzijds vooral gekenmerkt door de volledig nieuwe IC-IR dienstregeling en de daarmee gepaard gaande verschuivingen in de treindienst. Deze werd reeds in vorige TTZ-aktuelen uitvoerig beschreven en daarom beperken we ons nu vooral op de hoofdlijnen i.v.m. de diverse stelplaatsen.

Eerste opmerkelijke maatregel is de afschaffing van een groter aantal stelplaatsen en de concentratie van de lokomotieven. Niet

minder dan 6. stelplaatsen werden gedegradeerd tot inzetplaatsen en verloren zodanig hun lokomotieven en verdwijnen uit de statistieken: Tournai, Dendermonde, Gouvy, Aalst, St-Niklaas en Aarschot.

Drie verdere depots - Montzen, Leuven en Ath verloren het grootste deel van hun effectief en werden ofwel stelplaatsen met enkel rangeerloks, of stelt slechts een overgangsbeslissing voor.

Hasselt verloor een gedeelte van zijn dieselaktiviteiten, ten nadele van Antwerpen, doch kreeg daarentegen een groter aantal stellen enerzijds en nam de machines van Aarschot en Leuven over. Dit had dan tot gevolg dat de diensten van de 60-ers sterk verminderden. Ook de elektrifikatie van de lijn naar Montzen had grotere gevolgen en de elektrische traktie nam een deel van de diensten over. Voor het eerst in de lange loopbaan van Hasselt (en Limburg) kreeg men nu de beide nieuwste reeksen (03 en 27) naar onze provincie.

Antwerpen-dam zag zijn bestand - waarschijnlijk voor de laatste maal - uitgebreid : de 51-ers namen verschillende diensten over, nochtans bleven de 59-ers stipt op post en zijn er slechts weinig afstellingen te noteren.

De stelplaats **Schaarbeek** zag zijn bestand o.m. uitbreiden door de aankomst van de 51-ers uit Dendermonde en was hierdoor genoodzaakt om een aanpassing te doen, zodat nu ook het tweede gedeelte van de stelplaats (kant Mechelen) in gebruik genomen werd. **Brussel-zuid** verloor het onderhoud van de reeks 23, doch krijgt hiervoor de nieuwe machines reeks 21 op stal, zodat er geen grotere verschuivingen optraden. Hierdoor blijft Brussel-zuid nog steeds één van de belangrijkste inzetplaatsen in de (gesleepte) reizigersdienst.

De Oostvlaamse stelplaats **Merelbeke** is zo stilaan uit aan het groeien tot het belangrijkste Vlaamse depot : dit jaar kreeg men een belangrijke uitbreiding van de elektrische stellen. Anderzijds verloor men een groot aantal 60-ers (buiten dienst stelling) en ook de motorwagens reeks 44. Daar waar het bestand aan 59-ers konstant blijft, is er nu een enorme concentratie aan 62-ers : niet minder dan 55 machines worden vanuit Merelbeke ingezet.

Met een status-quo voor Oostende, zijn we rond voor het Vlaamse land bijna rond : **Kortrijk** zag van alle Vlaamse stelplaatsen het grootste verschil. De afstelling van de motorstellen reeksen 40 en 43, de aankomst van de reeks 44 en een zeer duidelijke mutatie van 62-ers had tot gevolg dat het bestand praktisch volledig vernieuwd werd.

En nu Wallonië : ... hier zijn de veranderingen groter. Eerst **Kinkempois**, een stelplaats die op korte termijn tot praktisch de grootste uitgegroeid is : de stationering van alle lokomotieven reeks 27, de aankomst van de stellen reeks 03, de concentratie van de machines reeks 55. Anderzijds heeft men hier een praktisch volledige afstelling van de 60-ers.

De ondergeschikte stelplaats **Montzen** behield zijn rangeermachines en verkreeg enkele 43-ers voor de nieuwe dienst naar Aachen-Hbf. Verder bleef de inzet van de 55-ers praktisch konstant. Anderzijds verdween de laatste 49-er uit Montzen.

Voor **Ronet** heeft men een volledig andere (negatievere) situatie: de afgifte van de reeks 26 werd wel gekompenseerd door de aankomst van 23-ers, maar de dieseltraktie ging dramatisch achteruit : alle 60-ers verdwenen, de 52/54-ers kregen - naast de voorlopige dienst naar Dinant - nog slechts beperkte inzet. De aankomst van de 52-ers uit Bertrix verhielp niet veel aan de situatie.

12.4

Bertrix zag zijn lokomotiefonderhoud volledig wegvallen door de afgifte van de 52-ers, en ook in de motorwagensektor werd de situatie beperkter : 7 bijkomende stellen reeks 45 vervingen 15 stellen reeks 43. Enkel diverse defekten hielden de 43-ers nog langere tijd actief.

Stockem trok anderzijds een groter gedeelte van het verkeer op de Luxemburg-lijn naar zich toe en kreeg hiervoor de reeks 03 en 26 in depot. Verder zetten ze nog steeds twee 43-ers in op de verbinding Arlon-Athus. Verder heeft men een status-quo voor Jemelle en Latour.

Monceau zag zijn bestand aan 60-ers wegvallen en kreeg hiervoor 62-ers in de plaats, doch daar het onderhoud door Haine-St-Pierre uitgevoerd wordt, krijgt men hier een zware aderlating en wordt het een typische rangeerstelplaats. Ook **Haine-St-Pierre** verloor een groot gedeelte van zijn effectief : inkrimping van de 59-ers, afbouw van de 62-ers (die ze om sociale redenen wel nog onderhouden), volledig wegvallen van de motorwagens. Enkel nog een skelet van de vroegere toestand en op middellange termijn gedoemd om te verdwijnen. Ook **Ath** heeft eenzelfde situatie : afgifte van de 62-ers, inkrimping van de 46-ers, ook het begin van de sluiting.

De concentratie kwam anderzijds (voorlopig) te goede aan St-Ghislain : overname van de 51-ers van Tournai en van de 62-ers van Ath en Tournai. Dit had wel tot gevolg dat het bestand aan 60-ers teruggedrongen werd. Nadelig feit anderzijds is wel dat men nog steeds geen elektrische traktie in depot kreeg, zodat ook hier de toekomst gehypotikeerd wordt.

Over de rangeerdienst kunnen we kort zijn : konstante situatie op alle fronten. Enige op te merken valt enkel de afstelling van 72-ers te Antwerpen.

Ondanks de verwachtingen kreeg men dit jaar nog geen algemene buiten dienststellingsgolf : eendeels door de voorzichtigheidsoverwegingen, anderzijds door een laattijdige levering van de 21-ers.

Nochtans kreeg vooral de reeks 60 het hard te verduren door de schrapping van 21 machines. Anderzijds verdwenen twee reeksen volledig van de Belgische sporen : nl. de reeks 29 (al langere tijd afgesteld) en de reeks 40.

Konkreet had men de volgende schrappingen :

reeks 29 :	2904-2910, 2912-2913, 2920	10
reeks 40 :	4001-4007	7
reeks 43 :	4307, 4314, 4327, 4333	4
reeks 49 :	4906	1
reeks 51 :	5190, 5191	2
reeks 54 :	5402	1
reeks 55 :	5522	1
reeks 59 :	5932	1
reeks 60 :	6008, 6009, 6018, 6020, 6021, 6022, 6023, 6024, 6031 6035, 6049, 6053, 6056, 6057, 6058, 6061, 6062, 6064 6083, 6104, 6111	21
reeks 62 :	6239, 6308	2
reeks 72 :	7204, 7207, 7209	3
	Totaal :	53

3. Vooruitzichten voor 1985 :

- Leveringen :

Voor 1985 wordt de levering voorzien van de laatste reeks stellen reeks 03 (408 - 440), de eerste reeks 21-ers (2105 - 2130) en misschien de aanvang van de reeks 11.

- Afstellingen :

Afgezien van ongevallen en onvoorziene omstandigheden kan men rekenen op de afstelling van een 15-stellen reeks 43, een 8-tal stellen reeks 46, enkele 51-ers (bv. 5161), 1 à 2 loks reeks 54 (waarschijnlijk de 5407), enkele 59-ers, een 40 à 50 lokomotieven reeks 60 en alle rangeerloks reeks 72.

- Elektrifikaties :

In 1985 wordt enkel de lijn Zottegem-Kortrijk onder spanning gebracht, eind 1985/begin 1986 zouden ook de lijnen Halle-Ath-Tournai, Ath-Jurbise en iets later ook Charleroi-Ottignies in elektrisch bedrijf komen.

Ook de lijn Mechelen-St-Niklaas zou omstreeks deze periode elektrisch bereden kunnen worden.

- Mutaties :

Naast de klassieke transferts van elektrische stellen (verhoging van het bestand aan 03 te Kinkempois en gelijklopende afgifte van klassieke stellen aan Merelbeke, heeft men nog enkele ontwikkelingen te verwachten : vervanging van de 54-ers van Ronet door 55-ers, afgifte van 51-ers van Kortrijk aan Antwerpen-dam en van 62-ers (Monceau) aan St-Ghislain en Merelbeke (vervanging van de reeks 60).

4. Aktuele berichten :

00 : de inzet van de te Hasselt ondergebrachte stellen 051-054 en 056-059 kon teruggevonden worden. Deze stellen worden gebruikt als versterkingsstellen bij het postvervoer : ze rijden o.m. de diensten Oostende/Kortrijk - Brussel - Hasselt/Verviers en Hasselt-Oostende.

Hierbij rijden ze zowel alleen alsook gekoppeld aan de klassieke poststellen reeks 09.5. Ze verdwenen hierbij volledig uit de commerciële dienst en ondanks het feit dat ze nog hun volledige inrichting behielden, is een ombouw tot effectieve poststellen niet uitgesloten.

De keuze viel op deze stellen viel omwille van hun ouderdom en hun brede ingangsdeuren, dit verklaart ook de afwezigheid van de 055 (stel opgebouwd uit een deel van de verongelukte 526 met smalle deuren).

03 : De aflevering verloopt verder zonder problemen en op dit ogenblik zijn reeds drie van de 5 benodigde plandagen op de verbinding Liège-Charleroi-Moeskroen voorzien van Breaks. Haf januari wordt ook de vierde verbinding - Gent-Brussel-Namur - voorzien van stellen reeks 03. Stelplaats hierbij wordt Schaarbeek.

Opmerkelijke dienst in reeks MB (stellen van Oostende) is de losse rit van twee stellen tussen Hasselt en Visé (13.30-14.20) via Tongeren en de lijn 24.

05.9 : Bij een tussentijdse herstelling wordt het interieur van deze Sabena-stellen aangepast en meer gelijk geschakeld met de klassieke stellen. Nochtans behouden ze hun blauw-witte livrei.

12.6

09.5 : Deze poststellen kregen een uitgebreider inzetgebied : de 6 ingezette stellen rijden de volgende verbindingen :

Oostende/Kortrijk-Gent-Brussel-Tienen-Hasselt/Liège (4 stellen)

Gent-Brussel-Antwerpen (1 stel)

Brussel-Luxembourg (1 stel).

Op de eerste verbinding rijden steeds twee stellen gekoppeld tussen Gent en Tienen. Bij defekten worden de poststellen vervangen door klassieke stellen (bij voorkeur 051-054 en 056-059).

21 : Op 22 oktober jl. werd de eerste lokomotief aan Brussel-zuid afgeleverd. Na verschillende statische proeven, verliepen nog dezelfde week de testen tussen Vorst en Braine-le-Comte. Tijdens de eerste week van november verrichtten ze enkele testritten tussen Brussel en Oostende, doch hierbij kwamen enkele gebreken aan het licht en sinds toen werd de 2101 en de verder geleverde machines vooropig te Brussel-zuid afgesteld en ondergingen ze nog enkel statische testen.

Uiterlijk zijn deze lokomotieven identiek aan de machines reeks 27, de technische gegevens worden op de volgende bladzijde gegeven.

De effectieve inzet hangt enkel af van de levering van de reservestukken en de inbouw ervan.

Intussen gaat de levering gewoon door en gemiddeld moet één lokomotief per 3 weken te Brussel-zuid aankomen.

29 : Na de destandardisatie van de reeks tijdens de raad van bestuur van 2 oktober 1984, kon de effectieve schrapping vlug een feit worden. Op 23 oktober werd het PV door Ronet opgesteld en de 10 machines verdwijnen op 1 december 1984 uit de geschriften. Een korte levensloop wordt op blz 12.8 gegeven. Een uitvoerige beschrijving is in voorbereiding.

40 : Een tweede reeks die nu volledig geschrapt werd, zijn de drieledige stellen reeks 40. De CW Mechelen stelde op 25/10/1984 het PV op. De 7 stellen staan nog steeds afgesteld te Kortrijk-vorming, doch de afvoer naar Mechelen zal binnenkort doorgevoerd worden. Een korte beschrijving van de loopbaan vindt men op blz 12.9

43 : Ook bij deze stellen volgden er drie schrappingen, de levensloop van deze stellen is als volgt :

603.14 -- 4314

Bouwer : AM Nivelles

Levering : 12/08/1954

Stelplaatsen : Aarschot : 12/08/1954 - 31/05/1956

Bertrix : 31/05/1956 - 01/12/1984

603.27 -- 4327

Bouwer : AM Nivelles

Levering : 30/12/1954

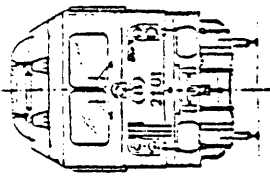
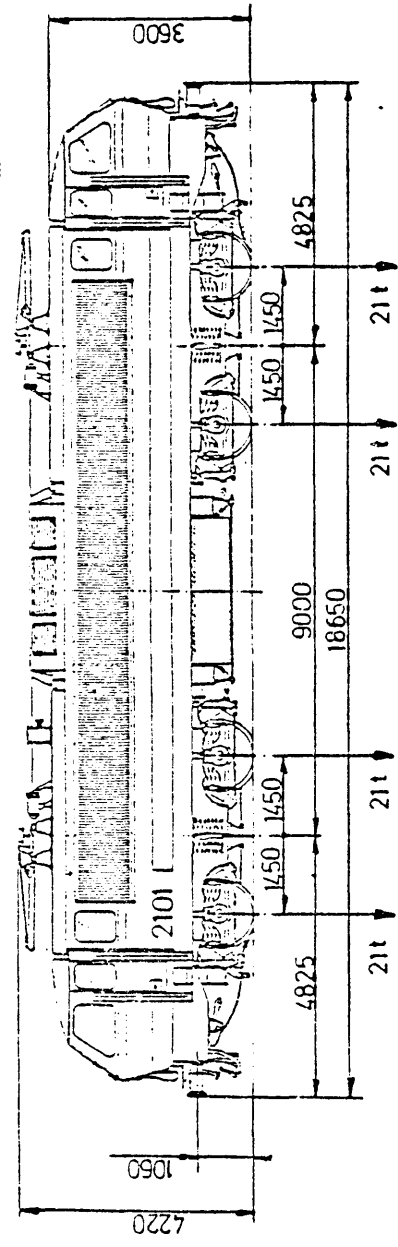
Stelplaatsen : Aarschot 30/12/1954 - 28/08/1956

Kortrijk 28/08/1956 - 05/04/1958

Bertrix 05/04/1958 - 01/12/1984

Lokomotief reeks 21

11.E.14



ALGEMEENHEDEN		MECHANISCH ODEDELTE		ELEKTRISCH ODEDELTE	
<u>Effectief :</u>	30	<u>Bouwer :</u>	S.A. La Brugeoise et Nivelles te Nivelles	<u>Traktieuitrusting :</u>	Bouwer : ACEC Charleroi
<u>Type :</u>	Bo Bo	<u>Jaartal van de bouw :</u>	1983/1985	<u>Type :</u>	Aanzetuitrusting met thyristoren, elektronisch gestuurd.
<u>Volledige massa :</u>	ton 84	<u>Remming :</u>	Autom. rem bij dienst en rechtstr. rem bij ringering, noodrem werkend op de automatische leiding. Elektrische rheostatische rem. De automatische rem bevat het regime "Goederen-reizigers en het regime "Hoge druk" (2 druktrappen).	<u>Traktiemotoren :</u>	Type IE 662 S met serie-bekrachtiging.
<u>Remming :</u>	2101 tot 2150	<u>De mechanistenkraan van de automatische rem is van het type</u>	OERLIKON FV4.	<u>Aantal :</u>	4
<u>Doorlopend vermogen :</u>	kw 5140	<u>De lokomotief is voorzien van een anti-sliprem,</u>		<u>Eénuurvermogen :</u>	kw * 785
<u>Dienstspanningen :</u>	kv 3	<u>2 compressors "Maboo" type 242 VB 79, die 4 reservoirs voeden met totale inhoud van 1000 l.</u>		<u>Doorlopend vermogen :</u>	785 kw
<u>Maximale snelheid :</u>	km/h 160/120	<u>In elke stuurkabine is een schroefrem voorzien, die aangrijpt op de vier remeenheden van een draaistel.</u>		<u>Ophanging :</u>	Elastisch op 3 punten.
<u>Maximale draagvermogen :</u>	ton 21	<u>Draaistel :</u>		<u>Transmissie :</u>	BEC - Federantrieb
<u>Minimum draagvermogen :</u>	km 234	<u>De lokomotief is uitgerust met EN-ACEC draaistellen met (- primair : Winterthur ophanging (- secundair : Flexilool ophanging.</u>		<u>Carter gelagerd met rollagers</u>	
<u>Minimum draagvermogen voor bocht :</u>	m 100	<u>Verwarming der stuurkabinen is met elektrische verwarmingsbatterij met luchtblazer.</u>		<u>Thalwielverhouding :</u>	116/31 = 3,742
<u>Doormeter der wielen :</u>	mm 1250			<u>Elektrische rommitrusting :</u>	
<u>Beantwoordt aan omgrenzingsprofiel UIC.</u>				<u>Bouwer :</u>	ACEC Charleroi
				<u>Type :</u>	Rheostatisch, met elektronische regeling van de onafhankelijk geschakelde bekrachtiging van de traktiemotoren, al of niet gecombineerd met de pneumatische rem. Rhoostaat : max. vermogen van 1880 kw * Ventilatie : met 4 ventilatoren Leroy-Somer T 22 - 9 kw - 80 v - 4500 tr/min. Debiet : 168 m³/min. bij 4500 tr/min.
				<u>Hilptoestellen :</u>	2 statische omvormers : 3 kv - 2 x 55 kw met uitgangen 440 V - en 110 V - 2 x (2 ventilatoren op 1 motoras) voor de traktiemotoren 440 V - 18,6 kw - type ACEC 2600 tr/min., debiet 125 m³/min. * 2 x motor-ventilator : voor spoelen 440 V - 4,5 kw - type ACEC - 1600 tr/min. debiet 120 m³/min. * 8 x motor-ventilator : voor bakkers Asynchroonmotoren 110 V in de ventilator ingewerkt. 2 x motor-compressor : - motor 440 V - 11 kw - type ACEC - 1050 tr/min. - compressor Maboo-Westinghouse type 242 VB 79 met 2 druktrappen en 4 allin-ders. 1 batterij : Permanent geladen door de 2 statische omvormers in //. Batterijen SAFT type KPM 100 Ah met 75 elementen 100 V - laadspanning 115 V. * Berekende waarde.

	Type	101	--	Reeks	29	
101.001		05/07/49	Baume&Marp	FSR - FBM - FEO		08/70
101.002		29/07/49	"	FSR - FBM - FEO		08/70
101.003	2903	12/08/49	"	FSR - FBM - FEO		04/83
101.004	2904	22/08/49	"	FSR - FBM - FEO		12/84
101.005	2905	30/08/49	"	FSR - FBM - FEO		12/84
101.006	2906	05/09/49	"	FSR - FBM - FEO		12/84
101.007	2907	12/09/49	"	FSR - FBM - FEO		12/84
101.008	2908	19/09/49	"	FSR - FBM - FEO		12/84
101.009	2909	26/09/49	"	FSR - FBM - FSD - FEO - (NK) - FEO		12/84
101.010	2910	30/09/49	"	FSR - FBM - FEO		12/84
101.011	2911	07/10/49	"	FSR - FBM - FEO - (FBM)		04/83
101.012	2912	13/10/49	"	FSR - FBM - FEO - (FSD) - FEO - FLV		12/84
101.013	2913	19/10/49	"	FSR - FBM - FEO - (FHS)		12/84
101.014		24/10/49	"	FSR - FBM - FEO		08/70
101.015	2915	31/10/49	"	FSR - FBM - FEO		09/72
101.016	2916	07/11/49	"	FSR - FBL - FEO		01/74
101.017	2917	14/11/49	"	FSR - FBM - FEO		06/73
101.018		18/11/49	"	FSR - FBM - FEO		08/70
101.019		24/11/49	"	FSR - FBM - FSD - FEO		08/70
101.020	2920	29/11/49	"	FSR - FBM - FEO - (FSR)		12/84

Afgeleid van de Franse machines reeks BB 300, werden de 20 lokomotieven bij Baume & Marpent besteld en te Schaarbeek. In de eerste periode reden ze zowel reizigerstreinen als goederentreinen tussen Antwerpen, Brussel en Charleroi. Doch de lage snelheid van 100 km/h leende zich niet voor het slepen van sneltreinen.

Bij de opening van de noord-zuid-verbinding werden 14 lokomotieven gebruikt om de stoomtreinen doorheen de tunnel te slepen. Naarmate er meer diesels in gebruik genomen werden en bij de verdere elektrifikaties, verminderden deze taken en zo reden deze machines, die in februari 1954 naar Brussel-zuid overgingen, nog steeds hun klassieke diensten op de lijn 27/124.

Vanaf 1954 werden er ook machines vanuit Monceau ingezet en dit aantal vergrootte konstant. Vanaf maart 1969 gingen de meeste machines naar Ronet over. Twee loks verzekerden te Oostende te verwarming van reizigersstellen.

Vanuit Ronet reden ze naar Charleroi/Erquelinnes en verder goederendiensten vanuit Monceau naar Antwerpen en later ook Feluy en St-Ghislain. In 1970 gingen de eerste machines al buiten dienst en in de 70-er jaren werden 8 machines geschrapt. In 1976 werden alle 29-ers afgesteld, doch de heropflakking van het goederenverkeer noodzaakte de NMBS deze machines vanaf 1978 terug in dienst te stellen met ongeveer dezelfde diensten. Doch enkele machines verzeilden in ondergeschikte diensten : de 2909 verzekerde gedurende korte tijd werktreinen te Kinkempois, de 2911 en 2912 reden afstedendiensten te Brussel-zuid en Oostende en de 2920 reed diensttreinen tussen Schaarbeek en de CW Mechelen.

Vanaf begin 1983 verdwenen de laatste diensten geleidelijk en de 29-ers werden te Ronet afgesteld. Enkel de 2913 kwam naar Hasselt om de reizigersstellen voor te verwarmen in de nieuwe afstelbundel. Verder werd de 2912 voor het toekomstig museum voorzien en te Leuven afgesteld.

Na meer dan een jaar afsteltijd, werden de 29-ers nu definitief geschrapt, maar hopelijk wordt de 2912 ooit nog eens rijvaardig gerestaureerd.

		Type 630	--	Reeks 40		
630.01	4001	CW Mechelen	30/05/57	FBMZ- LK - FBMZ- LK		12/84
630.02	4002	"	08/08/61	LK		12/84
630.03	4003	"	14/09/61	LK		12/84
630.04	4004	"	19/09/61	LK		12/84
630.05	4005	"	26/09/61	LK		12/84
630.06	4006	"	29/09/61	LK		12/84
630.07	4007	"	03/10/61	LK		12/84

Om de oudere stellen af te lossen, besliste men om in eigen beheer een nieuwe drieledige motortrein te bouwen. Doch men stapte af van de gewone konstruktie met de motoren in beide eindrijtuigen en opteerde voor een afzonderlijke motorwagen die twee rijtuigen sleepte of opdrukte. Voor de rijtuigen gebruikte men de prototypes van de M3-rijtuigen. Eén ervan werd voorzien van een stuurpost. De motorwagen zelf kreeg twee motoren, die men al had en die bedoeld waren voor de toekomstige stellen 606.

Het eerste stel liep vooreerst proef te Brussel-zuid, werd dan tussen september '57 en april '58 vanuit Kortrijk ingezet en kwam dan terug naar Brussel-zuid, waar het samen met de overige stellen o.m. naar Mons, Tournai, Dendermonde en Gent ingezet werd.

In 1960 besliste men tot de bouw van 6 verdere stellen en hiervoor gebruikte men opnieuw M3-rijtuigen.

Intussen was de 630.01 naar Kortrijk verhuist en werden ook de volgende stellen aan deze Westvlaamse stelplaats geleverd. Ze werden in eerste instantie vooral ingezet op de lijn Kortrijk-Gent-Antwerpen-Linkeroever maar reden ook enkele diensten rondom Kortrijk o.a. naar Brugge, Tournai en Adinkerke.

Met de elektrifikatie van de lijn Antwerpen-Gent verdwenen de stellen van deze lijn en werden ze nog enkel ingezet rondom Kortrijk met als bestemmingen Brugge, Gent-Eeklo, Poperinge, Tournai, Tourcoing, Zottegem.

Vanaf 1978 kenden ze nogmaals een grotere uitbreiding en kwamen ze ook tot inzet tussen Antwerpen en Hasselt en zelfs verder tot in Herstal. De stelplaats bleef Kortrijk.

Maar na het wegvallen van deze diensten, werd hun inzet opnieuw beknot en verzekerden ze op het einde van hun loopbaan praktisch enkel nog de verbindingen Kortrijk-Ieper-Poperinge en Kortrijk-Zottegem.

Anderzijds werden ze regelmatig aangetrokken voor speciale (gecharterde) ritten en zo kwamen ze op diverse plaatsen in het land (o.a. Antwerpen, Dinant en zelfs Libramont).

Met de IC/IR-regeling vielen alle diensten weg en werden de stellen afgesteld in de vorming van Kortrijk. De laatste rit werd verzekerd tussen Charleroi-Namur-Dinant-Bertrix-Bastogne-Gouvy-Liège Namur-Charleroi op 13 oktober jl. Deze trein werd ingelegd door de CFV3V.

De afbraak van de stellen zal geschieden te Mechelen, er is geen stel voorzien voor het museum, doch de CFV3V betoonden interesse voor de aankoop. Hopelijk blijft er dan toch zo nog een stel bewaard

12.10

43 : 602.03 -- 4233 -- 4333

Bouwer : AM Nivelles

Levering : 18/02/1955

Stelplaatsen :	Landen	18/02/1955 - 02/05/1955
	Brussel-zuid	02/05/1955 - 25/03/1957
	Schaarbeek	25/03/1957 - 15/04/1971
	Stockem	15/04/1971 - 14/06/1972
	Bertrix	14/06/1972 - 06/07/1978
	Kortrijk	06/07/1978 - 01/12/1984

45 : Nog steeds duren de moeilijkheden met deze stellen te Bertrix verder, doch de inzet van 43-ers is echter sterk beperkt.

Verschillende treinen worden met twee stellen gereden, één treinpaar (7627/7608) heeft als samenstelling : twee motorwagens en een vierassig aanhangrijtuig.

Te vermelden valt echter dat de laatste tweeassige aanhangrijtuig uit het NMBS-bestand geschrapt werden.

46 : Ook te Ath zijn stellen van deze reeks buiten afgesteld en nog slechts 8 van de 12 aanwezige stellen worden gebruikt. Anderzijds bevindt de 4612 zich nog steeds te Kinkempois.

49 : In de loop van september werd de ombouw van de 4901 tot bovenleidingsleidingswagen afgesloten en deze motorwagen bevindt zich te Visé-Haut.

55 : De reeks ZL van Kinkempois verzekert vooral de reizigersdienst Liège-Jemelle. Nochtans rijden ze ook nog andere treinen : tussen Liège en Luxembourg rijden ze het treinpaar 135/136, naar Gouvy slepen ze de treinen 2295/2254. Verder worden ze ook ingezet voor een (nachtelijke) goederentrein Kinkempois-Marloie en terug en voor de autoslaaptrein 19075 of 19171 tot Gouvy. Anderzijds verzekeren ze ook de opdrukdiensten van de treinen 3427, 530 en 3402.

De machines met elektrische verwarming rijden de treinen 131/296, 139/49249, 133/134 en 297/140 naar Luxembourg, enkele treinen naar Gouvy en de treinen 296 en 297 naar Maastricht. Opmerkelijke treinen zijn ook de autoslaaptreinen 19075/78 en 19171/74 die tussen Maastricht en Bettembourg gesleept worden.

59 : Zwaar getroffen werd de reeks 59 van Haine-St-Pierre : op 23 november jl. reed de 28231 (Haine-St-Pierre - Antwerpen-noord) gesleept door de 5948 en 5920 achterop de 37241 (Monceau - Antwerpen-noord). Dit gebeurde op de lijn 27 in de omgeving van Duffel. Beide 59-ers werden zwaar beschadigd en worden gesloopt. Ook de 5161 (van trein 37241) werd beschadigd en zal niet meer hersteld worden. Te vermelden valt nog dat de 5948 nog de enige lokomotief was met de (gele) prototypeschildering.

60 : Opnieuw werden drie lokomotieven van deze reeks buiten dienst gesteld en binnenkort volgt nog de 6078. De levensloop van de drie machines is als volgt :

60 : 210.021 -- 6021
 Bouwer : Cockerill - ABR - FAZ
 Levering : 28/08/1964
 Fabr. nr. : 4029
 Stelplaatsen : Schaarbeek 28/08/64 - 12/04/66
 Ronet 12/04/66 - 01/06/81
 Monceau 01/06/81 - 03/06/84
 Merelbeke 03/06/84 - 01/11/84

=====

210.061 -- 6061
 Bouwer : Cockerill - ABR - FAZ
 Levering : 18/05/1965
 Fabr.nr : 4091
 Stelplaats : Merelbeke 18/05/65 - 01/11/84

=====

210.211 -- 6111
 Bouwer : Cockerill - ABR - FAZ
 Levering : 17/03/66
 Fabr.nr : 4132
 Stelplaatsen : Ronet 17/03/66 - 27/04/70
 Merelbeke 27/04/70 - 01/11/84

Naast de gekende diensten - waaronder ook nog steeds de reizigerstreinen - worden de 60-ers ook veelvuldig gebruikt voor baantreinen : vanuit Mol worden 2 loks ingezet bij de spoorvernieuwing tussen Mol en Geel.

Vanuit Ath worden o.m. de 6028 en 6032 bij de elektrifikatie van de lijn 94 gebruikt, ook te Ronet gebruikt men 60-ers bij de werkzaamheden op de lijn 154.

Te Merelbeke staan de volgende 60-ers afgesteld : 6020, 6021 6031, 6018, 6061, 6064, 6078, 6104 en 6111.

72 : Zoals aangekondigd, werden de 7204 en 7207 geschrapt. De levensloop :

272.004 -- 7204
 Bouwer : AM Nivelles
 Levering : 19/03/1956
 Stelplaats : Antwerpen-dam 19/03/56 - 01/11/84

=====

272.007 -- 7207
 Bouwer : AM Nivelles
 Levering : 09/04/1956
 Stelplaatsen : Schaarbeek 09/04/56 - 16/06/56
 Antwerpen-dam 16/06/56 - 01/11/84

=====

Draisines dienst Baan :

Sinds lange tijd worden lichte baantreinen getrokken door trekkers van de dienst baan. Verder dienden ze ook om het personeel en te gereedschap ter plaatste te brengen. Hiervoor bestonden er diverse types. Doch inmiddels zijn vele draisines en trekkers buiten dienst gesteld en zodoende bleven er slechts 5 types meer over. Ons lid J. Docx zocht de toestand (op 02/12/84) op en toen had men de volgende toestand :

type 2 : Omvat nog slechts 2 draisines, die gebruikt worden voor het inspekteren van de sporen.

de 201 (bekend als de draisine die een stoomrit volgde om te kijken of er ergens brand gesticht werd) is te Brussel-zuid gestationeerd.

de 205 (met hogergelegen stuurpost) staat te Namur en wordt slechts zelden gebruikt.

type 4 : deze trekker heeft twee stuurposten, geen opbouw en men heeft twee versies : een volledig gesloten, en een met een open (overdekte) middenruimte. De meeste trekkers van dit type zijn reeds buiten dienst, slechts 3 bevinden zich nog in het NMBS-bestand :

de 403 te Mons, de 405 en 408 te Charleroi.

Type 5 : deze trekker met verhoogde stuurpost en twee kompartimenten met elk 5 zitplaatsen is de oudste versie van deze types. Ze ondergaan geen revisies meer en worden thans buiten dienst gesteld.

De stationering is als volgt :

509 te Mons, 510 en 515 te Charleroi en de 511 (buiten dienst) te Namur.

type 7 : is van dezelfde bouwvorm maar uitgerust met een krachtiger motor. Deze trekkers werden kortelings gemoderniseerd door de CW Mechelen. De stationering :

Antwerpen : 701, 702

Brussel-zuid : 703, 713, 714

Charleroi : 712, 715, 716

Gent-St-P : 705

Hasselt : 706

Mons : 709, 710

Namur : 704, 711

type 8 : deze trekkers bezitten één stuurpost, een laadbak met een lichte hydraulische kraan. Dit type wordt niet meer gemoderniseerd en gaat buiten dienst. De stationering :

Gent-St-Pieters : 801, 802

Namur : 804 (buiten dienst)

Antwerpen-centr : 803

Mons : 805.

Te vermelden valt echter wel dat de volledige nummer van al deze trekkers 58 025 ... / 60 is.

Voor zwaardere treinen bezit de dienst baan de lichte rangeer-
lokomotieven reeks 92 (zie vakantiegids)

=====

Exploitatie :* Buiten dienst stelling / Uitbreken van lijnen :

lijn 18 :	Neerpelt - Achel-grens	uitbreken	RvB van 30/10/84
lijn 38 :	Chenée - Battice	buiten dienst	
lijn 81 :	Blaton - Beloeil	uitbreken	30/10/84
lijn 109:	Harmignies - Veillereille le Sec en Donstiennes - Strée	Uitbreken	30/10/84
lijn 114:	Soignies - Soignies-carr.	"	"
lijn 115:	Clebecq - Braine l'Alleud	"	"
lijn 131:	Fleurus - Frasnes-l-Gossilies	"	"
lijn 136 :	Florennes - Merlemont	"	"
lijn 138 :	Acoz - Gerpinnes	"	"
lijn 141 :	Seneffe - Nivelles-nord	"	"
lijn 156 :	Momignies - Chimay	"	"
lijn 242 :	Spooraansluitingen te Jemappes (lijn 97)	Buiten dienst	28/09/84
lijn 266 :	Courcelles-Centre - Puits Perrier	Buiten dienst	28/09/84

* Nieuwe lijn :

lijn 280 :	Ninove - industriepark	20/07/84
------------	------------------------	----------

* Verandering van uitbatingstelsel :

De volgende lijnen (of baanvakken) worden uitgbaat volgens de vereenvoudigde uitbating :

lijn 31 :	Ans - Liers (geëlektrificeerd)
lijn 86 :	Leuze - Basècles
lijn 163:	Bastogne - Gouvy

=====

Bezoek T.R.W.

Op zaterdag 6 april organiseert de MOBOV een bezoek in aan de installaties van de Huckepack-terminal te Antwerpen-schijnpoort. Tijdens dit bezoek kan men het laden meemaken van de opleggers op de speciale platte wagens en het vertrek van een Huckepack-trein.

Voor dit bezoek nodigt de MOBOV de leden van de TTZ uit. Het bezoek is gratis en start om 9.30. Het is afgelopen omstreeks 12.00. Verzameling aan de ingang van Antwerpen-schijnpoort (hoek Schijnpoortweg - Kleine Ring / Afrit Deurne).

Daar men begin maart het aantal deelnemers moet meedelen, moet er ingeschreven worden voor eind februari (op de vergaderingen of telefonisch 012/23 76 61).

=====


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

KRANT

Voorbereiding van een ritdag :

Regelmatig kregen we vragen over de opbouw van ons museumprogramma en ook over het feit dat de eerste stoomrit in de namiddag valt. Doch een stoomtrein laten rijden, vergt - in tegenstelling met dieseltraktie - toch heelwat voorbereiding. En het is juist daarover dat op de volgende bladzijden een indruk gegeven wordt.

In normale omstandigheden begint de ritdag van de machinist en de stoker ongeveer 4 uur voor de eerste rit. Op dat ogenblik wordt de stoker aangestoken. Meestal begint het werk met het zuiver maken van het rooster, een werkzaamheid dat tijdens de vorige ritdag, gezien de nog heersende hitte niet kon uitgevoerd worden. Eén of twee roosterstaven worden verwijderd en de resterende assen worden hierdoor in de asbak gedeponereerd. Een andere manier bestaat erin om de assen langs de stookdeur af te voeren.

Na dit werk wordt de haard voor de helft van de inhoud gevuld met hout en besprenkeld met olie of white spirit. Met een gasbrander wordt het hout nu aangestoken. Nadat het vuur zich over de ganse oppervlakte uitgespreid heeft, worden de eerste kolen voorzichtig gestookt.

Zo kan de ca. 2000 liter water van de ketel geleidelijk aan op temperatuur gebracht worden. Dit peil werd voordien eerst gecontroleerd en eventueel bijgevuld langs de aanwezige vulkraan.

Dan beginnen ook de andere voorbereidende werkzaamheden om de lokomotief rijklaar te maken : het eerste (en vuilste) werk is het zuivermaken van het drijfwerk, het chassis en eventueel ook de ketel en de watertenders met mazout en het afdrogen van het geheel.

Aansluitend wordt het volledige drijfwerk onder handen genomen: als smeerpunten worden van de nodige olie voorzien, de drukking van de glijlagers van de drijf- en koppelstangen wordt nagezien en eventueel bijgeregeld. Het (eventueel) aanwezige water in de oliebakken van de aslagers wordt weggezogen en vervangen door olie. De (asbest) dichtingen van de drijf- en koppelstangen en de zuigerschuif wordt desgevallend bijgetrokken en het oliepeil van de smerder voor de cilinders wordt gecontroleerd en de zuigers worden met de hand voorgesmeerd.

Intussen is het ketelwater op het kookpunt gekomen (na ca. 1½ uur) en begint de druk zich te ontwikkelen. Vanaf een druk van ca. 4 bar kan men de machine al verplaatsen, doch de (stoom)rem heeft nog steeds niet zijn rendement. Voor de eerste beweging moet het aanwezige water in de bakschuiven en de cilinders voorzichtig geëvakueerd worden via de spuiers en moet het mechanische op temperatuur gebracht worden (belangrijk op koudere dagen).

Vanaf een druk van 6 à 7 bar kunnen de meeste effectieve veiligheidstoestellen getest worden : eerst komt de rem aan de beurt en

pas als deze volledig functioneerd, mag de lokomotief effectief in bedrijf komen. Tergelijkertijd (intussen zijn ca. 2½ uur verstreken) worden de beide injecteurs (toestellen om water in de ketel te brengen) getest.

Dan kunnen de rangeringen starten, doch eerst worden de water-tenders volledig gevuld en wordt de kolenbak volledig gevuld. Het opstoken heeft inmiddels al ongeveer 250 kg kolen verbruikt. Inmiddels is ook het koper (konstruktieplaten, ketelbanden) gepoetst en zo kan de lokomotief zijn nieuwe ritdag aanvangen.

Vorbereidingen voor het seizoen :

Naast de voorbereidingen voor elke ritdag, moet elke lokomotief elk jaar nog diverse bewerkingen ondergaan.

- De ketelkeuringen :

Om veiligheidsredenen moet de ketel elk jaar door een bevoegd organisme - samen met het mijnwezen - gekeurd worden.

Deze keuring bestaat uit twee (of drie) delen :

* eerst heeft men de inwendige keuring, d.w.z. de ketel wordt zowel in- als inwendig volledig nagezien. Hiervoor moeten alle ruimstoppen weggenomen worden, de ketelbeplating moet gedeeltelijk weggenomen worden en de ketel moet volledig gereinigd worden. Die wordt gedaan door middel van druklucht alle roestresten en slijk te verwijderen. Verder moeten ook de vlampijpen, de haard en de rookkast volledig gezuiverd worden.

* om de drie jaar wordt deze keuring gevolgd door een waterdrukproef. Op dat ogenblik worden alle toestellen (injecteurs, veiligheidskleppen, peilglazen) verwijderd en de openingen worden afgesloten door middel van blinde flenzen. Daarna wordt de waterdrukproef uitgevoerd op een druk die 5 bar hoger ligt dan de normale bedrijfsdruk.

* de derde keuring omvat de test bij gewone werking : nadat de machine zijn gewone dienst hervat heeft, wordt nagezien of de veiligheidskleppen, de injecteurs, de stoomfuit en de peilglazen volledig werken en of er nergens een abnormaal stoom- of waterlek optreedt.

Al deze keuringen vergen gewoonlijk enkele herstellingen (bv. dichten van aansluitingen of het vervangen van vlampijpen).

=====

MODELBOUW

- Nieuwe handelsmodellen

(periode november - december)

Schaal Ho :

OBB	Elektrische lokomotief reeks 1020 (groen)	Roco	4169A
OBB	Elektrische lokomotief reeks 1020 (rood)	Roco	4169B
OBB	Tenderlokomotief reeks 674	Märklin	3105
StLB	Railbus v/d Steierm. Landesbahnen	Märklin	3140
DB	Stoomlokomotief reeks 050 met badkuiptender	Fleischm.	4179

* rijtuigen :

DB	Sneltreinwagen type Bye 667	Roco	44232A
DB	Sneltreinwagen type AByse 630	Roco	44233A
DB	Bagagerijtuig type Dye 973	Roco	44235A
SBB	Sneltreinrijtuig type IV (1ste klasse)	Roco	44201A
SBB	Restauratierijtuig	Liliput	875 54
SBB	Eerste klasse rijtuig	Liliput	876 50
FS	Eerste klasse-rijtuig (twee versies)	Roco	
FS	Tweede klasse-rijtuig (twee versies)	Roco	
FS	AB-rijtuig	Roco	

* wagens

DB	Platte wagen voor het vervoer van opleggers	Roco	44311G
----	---	------	--------

Schaal N

DB	T.E.E.-dieselstel reeks 601	Roco	2167A
DB	Tussenrijtuigen voor vorig stel	Roco	2168A

* rijtuigen :

--

* wagens :

DB	Rongenwagen	Roco	2314B
OBB	Rongenwagen	Roco	2314C
DB	Open goederenwagen Om 21	Roco	2338A
OBB	Open goederenwagen Om	Roco	2338B
OBB	Open goederenwagen Eaos	Roco	2368B

=====

Nieuwe Belgische modellen :

1. Elektrische lokomotief reeks 27 :

Lima

Na een vroegtijdige aankondiging van Lima omtrent de levering van de nieuwste elektrische lokomotieven van de N.M.B.S., nl. de reeks 27, verscheen het model eind oktober op de markt.

Zoals men gewoon is bij de laatste ontwikkelingen van deze firma is de algemene indruk van dit model zeer gunstig : de uitvoering is gedetailleerd (lampen, kabels voor de dubbele traktie, vensters met ruitewissers, ...). Ook de draaistellen werden modelgetrouw uitgevoerd, waarbij de spiraalveren echter wel grijs moeten geschilderd worden.

Ook de dakopbouw is volledig uitgevoerd met alle leidingen en de apart opgezette stroomonderbrekers. Anderzijds is de beschrifting praktisch volledig aangebracht (konstruktors, remmassa's, ...), doch hier hebben we de meest in het oog springende onvolkomenheid, nl. de betrekkelijk grof uitgevoerde zijnummer die het algemeen beeld schaadt.

Verdere detailpunten die voor verbetering vatbaar zijn, zijn de stroomafnemers (te vervangen door Sommerfeld-pantografen), het ontbreken van een spooruimer (komt eerstdaags uit bij Jocadis) en de betrekkelijk hoge ligging van de kast (nadeel van Lima).

De rijeigenschappen zijn - bekend bij Lima - middelmatig, dit door het feit dat slechts twee assen aangedreven worden door de gekende Lima-motor, die op het draaistel zelf is opgebouwd. Voor de trekkracht werden twee wielen - aan dezelfde kant - van antislipbanden voorzien. Ook de stroomafname is niet ideaal daar deze slechts gebeurt op twee van de vier assen van het model.

Ondanks deze nadelen, een zeer goed uitgevoerd model dat gezien de prijs wel op iedere Belgische treintafel zal verschijnen, meer nog : daar men koos voor een lokomotief van de tweede bouwreeks kan men door een gewone henummering ook de lokomotieven reeks 21 (en later waarschijnlijk ook de machines reeksen 11 en 12) nabootsen.

Dit model is vooreerst in een genummerde oplage in de handel, in een later stadium wordt ook een ongenummerde reeks uitgebracht waardoor verdere machines nagebootst kunnen worden.

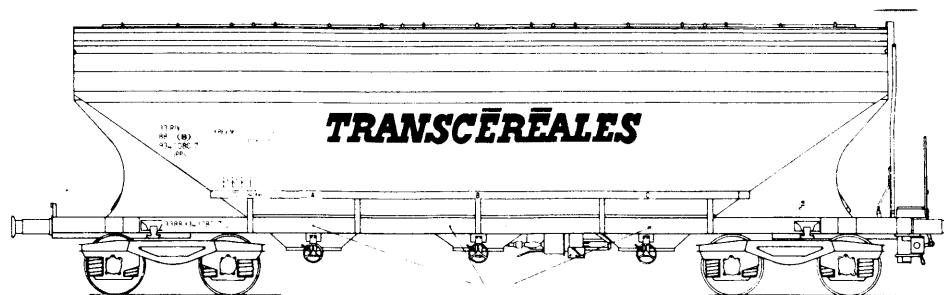
2. Graanwagens ingeschreven bij de N.M.B.S. (bouwkit)

Dacker

Naarmate deze firma verdere modellen op de markt brengt, zijn er belangrijke verbeteringen te vinden. Ook bij deze modellen. In drie dozen met elk drie modellen verschenen begin november deze karakteristieke wagens op de modelmarkt. Deze wagens rijden - vooral in volledige treinen vanuit de Belgische havens (Gent en Antwerpen) naar de (meestal Franse en Zwitserse) klanten.

In navolging met de bagagewagens werd de kast nu in twee delen gegoten, die zeer gemakkelijk gemonteerd kunnen worden. Ook de montage van de overige onderdelen - die zeer goed op maat zijn en dankzij een voorbeeldige bouwbeschrijving - vormt geen problemen.

Nieuwigheid bij deze wagens is de beschrifting, die reeds - voorgedrukt - op de wagens aanwezig is. Hierdoor is de grootste moeilijkheid bij de bouw weggewerkt. Voor de specialisten kunnen decals met de beschriften voor het chassis en de kopbalken bekomen worden.



Dit alles maakt het mogelijk om een dergelijk model - ook door minder gevorderde modelbouwers - in een tweetal uren in elkaar geknutseld te hebben.

Vermelden we nog dat de bouwkit alle onderdelen bevat, behalve de koppelingen. Doch voor deze is de universeel koppelingshouder aangebracht waarin zowel de gewone als de kortkoppeling gemonteerd kunnen worden. In het laatste geval moet men echter wel zeer sekuur werken om klemmen van de koppeling tegen te gaan. Ook bij de draaistellen moet men ervoor zorgen dat de wielen perfect horizontaal staan.

Enige nadeel is weer het feit dat men drie wagens tergelijker-tijd moet kopen, iets wat de prijs in zoverre opdrijft dat een dergelijke aankoop in het hobby-budget een gat kan slaan. Ook de klantenservice blijft voor Dacker nog steeds een probleem.

Bestelnummers :

D25/99 - 9341/01 , 9341/03 en 9341/06.

3. Metalen Bagagewagens

Dacker

Van de reeds uitgebrachte modellen van de metalen pakwagens, zijn twee modellen nu ook los verkrijgbaar, dit in bouwkit en geleverd met de benodigde decals : het betreft de modellen van de oorspronkelijke versie (groen met opbouw) - ref. D25/4012/95 - en de hedendaagse uitvoering (rood, zonder opbouw) - ref. D25/4012/115.

4. Ertswagen "Cockerill"

Dacker

In deze reeks is nu een verdere versie op de markt verschenen, nl. een uitvoering van de Cockerill-wagen (type 1000 F1) zonder balkons. Deze wagens is afzonderlijk - in bouwkit verkrijgbaar en is in zoverre verschillend van de vroegere modellen dat de opschriften voorgedrukt werden. Ref D25/1000/061

5. Gesloten goederenwagens voor postvervoer

Dacker

In uitbreiding van de reeks Canadezen (gesloten goederenwagens met metalen wand en geprofileerde kopwanden en deuren) brengt dacker een doos met twee wagens uit, die dienden voor het postvervoer. Deze wagens bleven in het grootbedrijf steeds gekoppeld en werden zowel in reizigerstreinen als in stukgoedtreinen meegevoerd. Deze modellen zijn volledig gemonteerd en worden niet via de detailhandel verspreid en kunnen enkel verkregen worden door de verzendingsbedrijf

dat Dacker zelf opgericht heeft.(ref. nr D25/99 - 2212).

6. Stoomlokomotief type 40 (bouwkit)

Jocadis

In een beperkte reeks brengt Jocadis een bouwkit uit van de Belgische stoomlokomotieven type 40. De lokomotieven - in 70 eenheden - uit de legeroverschotten van de R.O.D. in 1919 aangekocht en dadelijk ingezet vooral in de lichte reizigersdienst maar ook in de lokale goederendienst. Na een lange loopbaan in diverse stelplaatsen in ons land, werden de laatste machines in de loop van 1964 buiten dienst gesteld.

De bouwkit bevat de goed passende onderdelen voor de bouw van de lokomotief en de tender : het chassis wordt gevormd door geëtste messing-delen, de opbouw en de tender bestaan uit wit-metalen onderdelen.

In tegenstelling met het type 29 is de modelgetrouwheid beter en kloppen de verhoudingen ook beter. Wel moet vermeld worden dat de bouw van het model een grotere handigheid vereist en zeker niet weggelegd is voor de beginnende modelbouwer.

Nog steeds - zoals bij de vorige modellen - is de aandrijving het zwakke punt van deze modellen en zodoende zullen ze nooit als een volwaardig inzetmodel kunnen voldoen. Is het daarom misschien niet aangeraden om een - niet-gemotoriseerd model als vitrine-model uit te brengen. Of waarom anderzijds niet overgaan tot een tender-aandrijving die veel robuuster kan uitgevoerd worden en waarbij waarschijnlijk onderstellen van bestaande lokomotieven kunnen gebruikt worden.

Tweede nadeel van dit model is ditmaal de hoge prijs - bijna 10 000 BF - ,een prijs die - temeer door het groot aantal Belgische modellen - nog moeilijk te verantwoorden is.

=====

FOTOTIPS

Momalle (lijn 36)

- * kortstbijgelegen station : Momalle
- * te bereiken : het stationsbereik zelf.
- * onderwerp : landelijk station (goed onderhouden) langs een drukke lijn. Dit station werd uitgekozen omdat men diverse fotostandpunten heeft op de vroegere loskoer of verder op een parallel lopende weg (panorama)
- * gunstige belichting : vanaf 10.00 tot 18.00
- * treinen :
 - reizigersdienst : 16, 18, 27 / 00 , 03
 - goederendienst : 23, 26, 27, 55 (sporadisch)
 - lokale goederendienst : 73 (Waremmes - Liège in de vroege namiddag)
- * benodigde lenzen : normaallens, eventueel lichte groothoek
- * opmerkingen : niet ver uit elkaar heeft men nog verdere standpunten, nl. te Fexhe-le-Haut Clocher, Remicourt, Corswarem en Jeuk.

Statte (lijn 125)

- * kortstbijgelegen station : Statte
- * te bereiken : er zijn twee fotostandpunten :
 - vanaf het station de voetgangersviadukt onder het spoor door en dan naar links vanop de spoortalud
 - vanaf het station naar de hoofdweg, hier rechtsaf (richting Huy) en dan tweede straat rechts tot aan ingang van tunnel.
- * gunstigste tijdstip :
 - a. vanaf 12.00
 - b. vanaf 15.00 (tunnelingang)
- Onderwerp :
 - uitrit van station Statte (achtergrond verhoogde berm)
 - tunnel van Huy
- * Treinen :
 - reizigersdienst : - 00, 03, 06, 15, 18, 22, (60)
 - goederendienst : - 22, 23, 26, 52/54, 55, 82
- * benodigde lenzen : normaallens, eventueel groothoek
- * opmerkingen : in de voormiddag kunnen best andere plaatsen op de Maaslijn (tussen Huy en Liège) uitgekozen worden.

HISTORISCHE BLADZIJDE

Type 34 : (van 1944)

ex- DRB

Bij de bevrijding van ons land bleven er ook twee lokomotieven reeks G 12 (reeks 58) in België achter. Deze lokomotieven kregen in 1944 de type-aanduiding 34, doch in 1946 werd deze veranderd in type 83. Na een korte periode met effectieve diensten, werden de beide machines te Schaarbeek afgesteld en in 1950 gingen ze terug naar Duitsland.

Asindeling :	1'E	Roosterlengte :	2 500 mm
Nummering : in 1944	3400-3401	Roosterbreedte :	1 560 mm
in 1946	83.001-83.002	Roosteropp. :	3,90 m ²
Diameter loopwielen	1 000 mm	Keteldruk :	14 bar
Diameter drijfwielen :	1 400 mm	Inhoud ketel :	8,43 m ³
Diameter cilinders :	570 mm	Inhoud stoomkamer :	3,19 m ³
Zuigerslag :	660 mm	Verdampingsopp. :	10,90 m ²
Aantal kl. vlampijpen :	189	Massa (leeg) :	85 400 kg
Diameter kl. vlampijpen :	40/45 mm	Massa (rijvaardig) :	95 700 kg
Aantal gr. Vlampijpen :	34	Aslast : 1ste as :	13 200 kg
Diameter gr. vlampijpen :	125/133mm	2 de as :	16 400 kg
Lengte vlampijpen :	4 800 mm	3 de as :	16 600 kg
Verwarmingsopp. haard :	14,19 m ²	4 de as :	16 700 kg
Verwarmingsopp. kl. vlampijpen	116,72 m ²	5 de as :	16 400 kg
Verwarmingsopp. gr. vlampijpen	64,05 m ²	6 de as :	16 400 kg
Totaal verwarmingsopp. :	194,96 m ²		
Oververhittingsopp. :	10,90 m ²		

Type 35 : (van 1866)

ex- GCL

Naarmate de goederendienst op de Luxemburg-lijn belangrijker werd moest de GCL ook zwaardere machines aanschaffen. In 1866 en 1867 werden 27 drieassige lokomotieven door Evrard en Cockerill geleverd. Bij de GCL kregen ze de nummers 56 tot 71 en 80 tot 90, doch na de overname door de EB werden ze het type 35 met nummers 911-937. Na hun dienst op de oorsprongslijn, verdwenen deze machines langzamerhand naar vlakke gebieden en reden zo op de lijnen van Vlaanderen en Henegouwen. Voor hun buitendienststelling omstreeks de eeuwwisseling, werden vier machines aan de Gent-Terneuzen van de hand gedaan.

Asindeling :	C	Roosterlengte :	
Nummering : GCL	56-71/80-90	Roosterbreedte :	
EB	911-937	Roosteropp. :	
Diameter drijfwielen :	1 450 mm	Keteldruk :	8 bar
Diameter cilinders :	450 mm	Massa (rijvaardig) :	34 050 kg
Zuigerslag :	650 mm	Aslast : 1ste as :	9 600 kg

Verwarmingsopp. haard :	8,50 m ²	Aslast : 2 de as :	12 650 kg
Verwarmingsopp. pijpen :	101,82 m ²	3 de as :	11 800 kg
Totaal verwarmingsopp. :	110,32 m ²		

Type 35 : (van 1903)

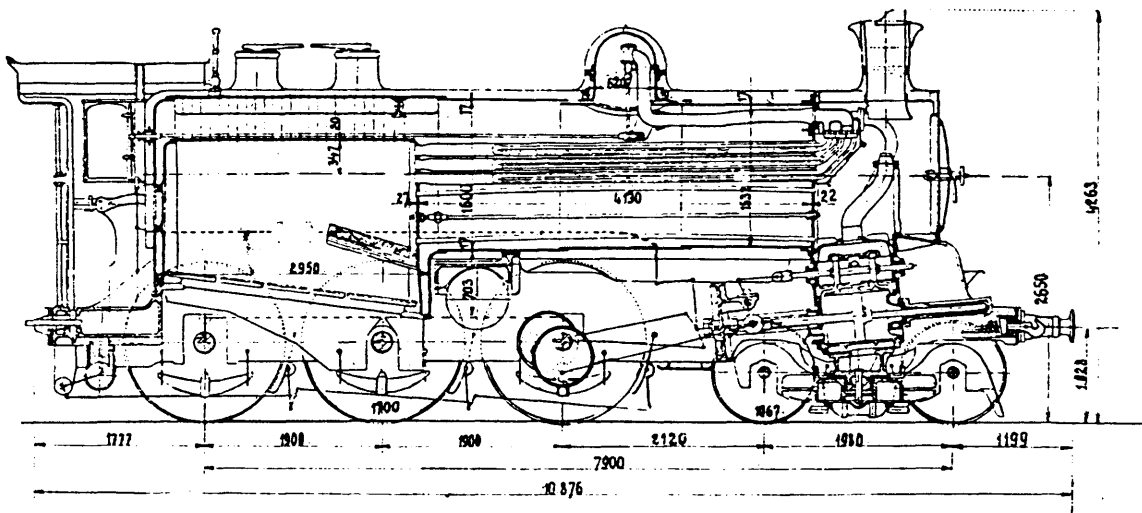
Uitgaande van de typen 32, wilde men een krachtiger machine ontwerpen en bij deze machines voegde men een draaistel aan toe zodat men tot een asindeling 2'C kwam. Doch de beperkte omvang tussen de langsliggers liet het vergroten van de cilinders niet toe en zodoende konden ze nooit de in hun gestelde vertrouwen beantwoorden.

Wel werden deze machines gebruikt voor de eerste testen met een oververhitter. Hierbij kwamen twee soorten tot inbouw, nl. deze gebouwd door Cockerill en de meer bekende ontworpen door Schmidt.

Zodoende werden twee typen machines gebouwd, één reeks met verzadigde stoom (type 35) en één reeks met oververhitter (type 35S). Ingedeeld te Brussel-zuid, Schaarbeek en Berchem verzekerden ze vooral diensten voor lichte goederentreinen en stukgoedtreinen.

Kort na de eerste wereldoorlog werden alle machines met oververhitter uitgerust en ondergingen diverse machines nog andere verbouwingen (o.a. verandering van de drijfwielen).

Al vanaf 1924 verdwenen de eerste machines richting afstelspoor en in 1928 waren alle lokomotieven buiten dienst gesteld.



Type 35 :

Asindeling :	2'C	Roosterlengte :	2 752 mm
Diameter loopwielen :	1 067 mm	Roosterbreedte :	1 032 mm
Diameter drijfwielen :	1 500/ 1 600 mm	Roosteropp. :	2,84 m ²
Diameter cilinders :	520 mm	Massa (leeg) :	64 860 kg
Zuigerslag :	660 mm	Massa (rijvaardig) :	70 910 kg
Aantal kl. vlampijpen :	271	Aslast : 1ste as :	9 740 kg
Diameter kl. vlampijpen :	45/50 mm	2 de as :	9 740 kg
Lengte vlampijpen :	4 130 mm	3 de as :	17 500 kg
Verwarmingsopp. haard :	14,91 m ²	4 de as :	17 160 kg
Verwarmingsopp. pijpen :	158,25 m ²	5 de as :	16 770 kg

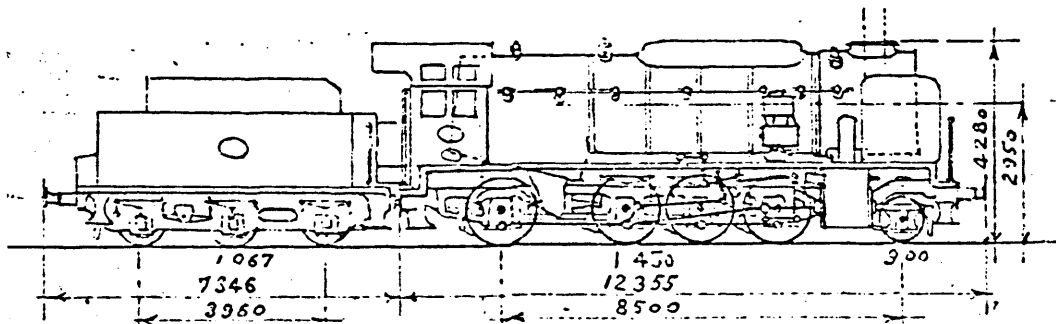
Totaal verwarmingsopp. : 173,16 m²

Afwijkende maten voor het type 35 S :

Aantal kl. vlampijpen : 168
 Aantal grote vlampijpen : 21
 Diameter gr. vlampijpen : 118/127 mm/mm
 Verwarmingsopp kl. vlamp. : 98 m²
 Verwarmingsopp.gr. vlamp. : 32,05 m²
 Totaal verwarmingsopp. : 144,96 m²
 Oververhittingsopp. : 33,10 m²

Type 35 : (van 1930)

Samen met de reizigerslokomotief type 5, besliste de N.M.B.S. om ook een aantal nieuwe prototypelokomotieven te laten bouwen voor de zware goederendienst in de Ardennen. De keuze viel op een 1'D lokomotief met eenvoudige uitzetting en twee cilinders. De bouw van 4 dergelijke machines werd opgedragen aan Cockerill, dit terwijl de studie door de NMBS zelf (Legein) uitgevoerd werd. Ondanks de eerste goede resultaten, zouden latere moeilijkheden een serieproductie in de weg staan en zouden deze machines steeds als buitenbeentjes beschouwd worden. Ingedeeld bij Stockem, Latour en Jemelle reden ze nog tot na de tweede wereldoorlog, doch al in 1951 werden deze machines afgesteld en vanaf 1953 gingen ze richting sloper.



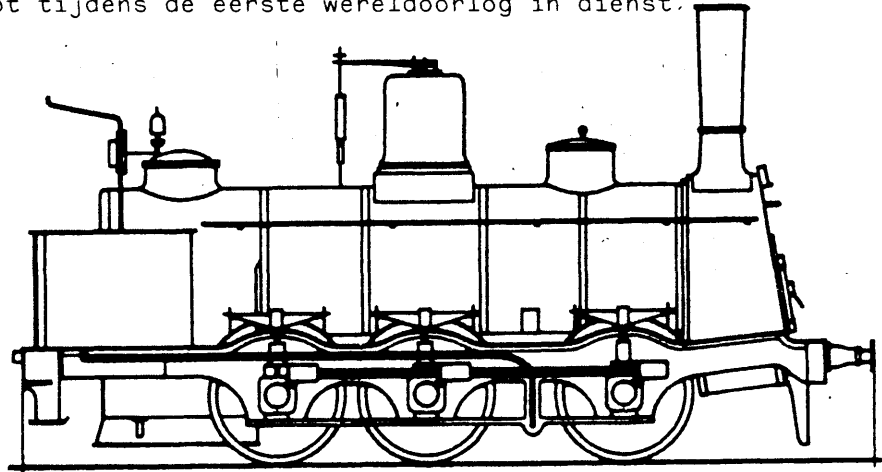
Asindeling :	1'E	Roosterlengte :	2 880 mm
Nummering : 1930 :	5601-5604	Roosterbreedte :	1 760 mm
1931	3500-3503	Roosteropp. :	5,07 m ²
1946	35.001-35.004	Keteldruk :	14 bar
Diameter loopwielen :	900 mm	Inhoud ketel :	9,800 m ³
Diameter drijfwielen :	1 450 mm	Inhoud stoomruimte :	4 m ³
Diameter cilinders :	650 mm	Opp. stoomafgifte :	12 m ²
Zuigerslag :	720 mm	Massa (leeg) :	100 000 kg
Aantal kl. vlampijpen :	182	Massa (rijvaardig) :	108 400 kg
Diameter kl. vlampijpen :	45/50 mm	Aslast : 1ste as :	15 200 kg
Aantal gr. vlampijpen :	43	2 de as :	22 900 kg
Diameter gr. vlampijpen :	128/137 mm	3 de as :	22 900 kg
Lengte vlampijpen :	4 500 mm	4 de as :	23 700 kg
Verwarmingsopp. haard :	17,57 m ²	5 de as :	23 700 kg
Verwarmingsopp. kl. vlamp.:	115,80 m ²		
Verwarmingsopp. gr. vlamp.:	77,79 m ²		
Totaal verwarmingsopp. :	213,66 m ²		
Oververhittingsopp. :	90,88 m ²		

Type 36 : (van 1860)

ex- GCL

Voor de goederendienst op de lijn naar Luxembourg had de GCL steeds sterkere machines nodig en daarom gaf men in de vijftiger jaren van de vorige eeuw een opdracht tot de bouw van nieuwe dergelijke machines aan Cockerill en St-Léonard. Eind 1860 werden de beide eerste machines geleverd, vanaf 1861 volgden nogmaals 17 lokomotieven.

Na de overname door de EB kregen ze de nummers 892 tot 910 en ondergingen nog enkele verbouwingen voordat ze tussen 1881 en 1889 buiten dienst gesteld werden. Enkel de 905 - uitgerust met een nieuwe ketel - bleef tot tijdens de eerste wereldoorlog in dienst.



Asindeling :	C	Roosterlengte :	
Nummering : GCL	27-28/32-36/44-55	Roosterbreedte :	
EB	892-910	Roosteropp. :	
Diameter drijfwielen :	1 310 mm	Keteldruk :	8 bar
Diameter cilinders :	457 mm	Massa (leeg) :	
Zuigerslag :	650 mm	Massa (rijvaardig) :	31 900 kg
Verwarmingsopp. haard :	8,20 m ²	Aslast : 1ste as :	9 000 kg
Verwarmingsopp. pijpen :	113,32 m ²	2 de as :	11 900 kg
Totaal verwarmingsopp. :	121,52 m ²	3 de as :	11 000 kg

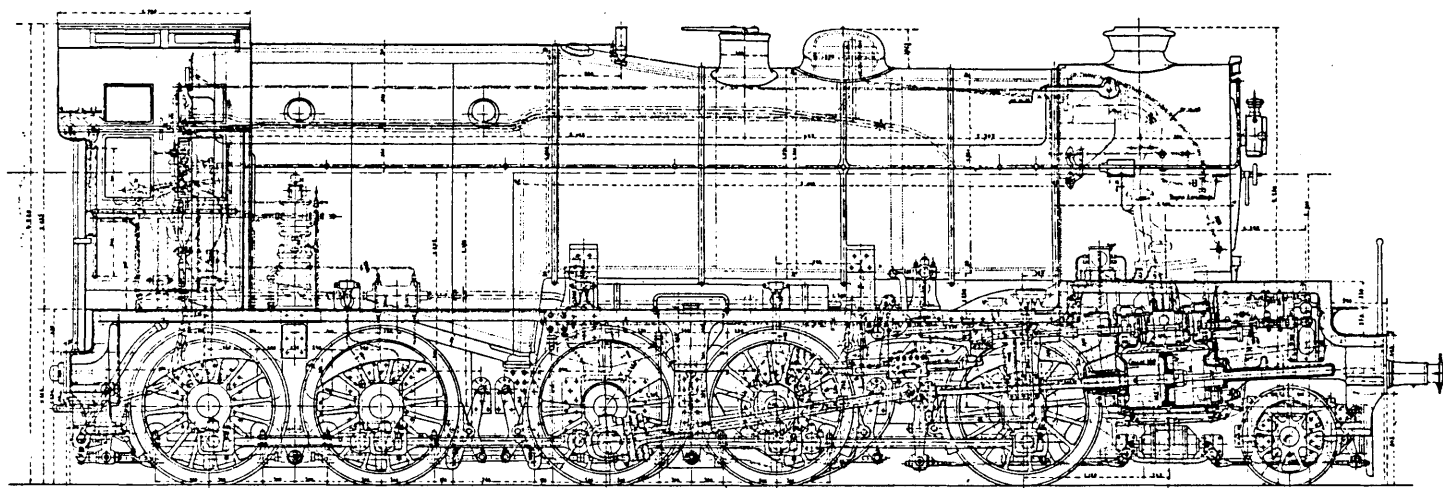
Type 36 : (van 1910)

Tergelijkertijd met het type 10, werd er ook een goederentreinlokomotief ontworpen voor de dienst op de Ardense lijnen. En in grote trekken werden dezelfde principes aangenomen om de nieuwe 1'E-machine van het type 36 te ontwerpen.

Vanaf 1910 kwam de levering op gang en in 1914 - bij het uitbreken van de eerste wereldoorlog waren er 136 machines geleverd. Een gedeelte kwam tijdens deze oorlog in Frankrijk terecht, een gedeelte viel in Duitse handen. Van de naar Frankrijk afgevoerde lokomotieven werd een gedeelte aan Rusland verkocht. Na de beëindiging van de vijandelijkheden was een groot deel vermist of al buiten dienst gesteld. Na de oorlog werden nog 17 typen 36 nageleverd en bedroeg het effectief hierdoor terug 93 machines.

Net zoals de typen 10, werden de typen 36 op analoge manier gemoderniseerd en zo konden ze hun diensten op de zuidelijke lijnen handhaven.

Tijdens de tweede wereldoorlog bleven ze nog in dienst, doch de levering van de machines typen 25 en 26, zou de typen 36 al vlug



Kenmerken van het type 36 (na transformatie)

Asindeling :	1'E	Roosterlengte :	2 900 mm
Nummering :	4348-4500	Roosterbreedte ::	1 760 mm
	3600-3692	Roosteropp. :	5,10 m ²
Diameter loopwielen :	900 mm	Keteldruk :	14 bar
Diameter drijfwielen :	1 450 mm	Inhoud ketel :	9,280 m ³
Diameter cilinders :	500 mm	Inhoud stoomkamer :	3,520 m ³
Zuigerslag :	660 mm	Opp. stoomafgifte :	12 m ²
Aantal kl. vlampijpen :	190	Massa (leeg) :	99 550 kg
Diameter kleine vlampijpen :	45/50 mm	Massa (rijvaardig) :	108 200 kg
Aantal gr. vlampijpen :	40	Aslast : 1ste as :	16 400 kg
Diameter gr. vlampijpen :	125/133 mm	2 de as :	17 800 kg
Lengte vlampijpen :	5 000 mm	3 de as :	19 000 kg
Verwarmingsopp. haard :	18,93 m ²	4 de as :	18 500 kg
Verwarmingsopp. kl. vlamp. :	134,50 m ²	5 de as :	18 200 kg
Verwarmingsopp. gr. vlamp. :	77,50 m ²	6 de as :	18 300 kg
Totaal verwarmingsopp. :	230,85 m ²		
Oververhittingsopp. :	75,79 m ²		

Verbeteringen aan te brengen in ITZ-aktueel 11 :

Type 31 van 1900 : buiten dienst voor zomer 1921

Type 31 van 1920 : 172 loks werden getransformeerd
nummering : 3100-3299

Type 32S : Nummering : 4100-4320 en 41.001 - 41.220

Type 33 van 1861 : aantal lokomotieven : 24 in plaats van 26.

Type 34 van 1869 : aantal lokomotieven : 21 in plaats van 20 (bijkomend EB 56 met onbekend oorsprong).

Nummering			Type	Bouwer	Fabr.nr	In dienst	Verbouw.	Uit dienst	Opmerkingen
WO I	1931	1946							
940			38	Evrard	133	08/1870		/1897	ex GCL 93
940				St-Léonard	1054	/1897		/1907	Mallet-lok
940	09044	5620	53.320	Boussu	178	/1907		06/1966	
941			38	Evrard	134	08/1870		/1904	ex GCL 94
941		5641	53.341	Thiriau	39	/1904		10/1963	
942			38	Evrard	135	08/1870		/1908	ex GCL 95
942	06179		15	St-Léonard	1528	/1908		WO I	
943			38	Evrard	136	09/1870		/1896	ex GCL 96
943	04246		12	Carels	325	/1896		WO I	
944	0190		28	Cockerill	686	06/1870		WO I	ex GCL 97
945			28	Cockerill	685	06/1870		1921-26	ex GCL 98
946			28	Cockerill	684	06/1870		/1907	ex GCL 99 - T in 2bis
946		5616	53.316	Boussu	179	/1907		12/1957	
947			28	Cockerill	683	06/1870		1926-28	ex GCL 100
948	0191	2801		Cockerill	682	07/1870			ex GCL 101
949			23	Evrard	137	12/1871		/1896	ex GCL 102
949			12	Couillet	1141	/1896		WO I	
950			23	Evrard	138	12/1871		/1893	ex GCL 103
950	04228		12	Haine-St-Pierre	432	/1893		WO I	
951			23	Evrard	139	12/1869		/1904	ex GCL 104
951		5651	53.351	Thiriau	40	/1904		07/1959	
952			23	Evrard	140	04/1870		/1898	ex GCL 105
952	01091		25	La Croyère	1167	/1898		WO I	
953			23	Evrard	174	05/1872		/1896	ex GCL 106
953			25	St-Léonard	1038	/1896		WO I	
954			23	Evrard	175	04/1872		/1890	ex GCL 107
954			12	Cockerill	1589	/1890		WO I	
955			24	Evrard	213	05/1873		/1894	ex GCL 115
955		2509	25	La Meuse	1286	/1894			
956			24	Evrard	214	05/1873		/1896	ex GCL 116
956			25	St-Léonard	1039	/1896		1926-31	
957			24	Evrard	215	05/1873		/1904	ex GCL 117
957			23	Thiriau	41	/1904		WO I	
958			24	Evrard	216	06/1873		/1894	ex GCL 118
958			25	La Meuse	1287	/1894		WO I	
959			24	Evrard	217	07/1873		/1892	ex GCL 119
959			12	Tubize	850	/1892		1921-26	
960			24	Evrard	218	07/1873		/1896	ex GCL 120
960		2610	25	St-Léonard	1040	/1896			
961			24	Evrard	219	07/1873		/1896	ex GCL 121
961			25	St-Léonard	1041	/1896		WO I	
962				Evrard	220	03/1873		/1896	ex GCL 122
962			25	St-Léonard	1042	/1896		WO I	
963			42	York	213	04/1873		/1904	ex GCL 109
963	09134		23	Thiriau	42	/1904		WO I	
964	03101		42	York	214	04/1873		WO I	ex GCL 110
965			42	York	215	06/1873		/1898	ex GCL 111
965	01002		25	La Croyère	1168	/1898		WO I	
966			42	York	216	05/1873		/1904	ex GCL 112
966			23	Thiriau	43	/1904		WO I	
967			42	York	217	05/1873		/1899	ex GCL 113
967			29	Hanrez	71	/1899			
968			42	York	218	05/1873		/1904	ex GCL 114
968			23	Thiriau	44	/1904		WO I	
969				York		06/1872		/1890	ex GCL 108
969	07250		51	St-Léonard	830	/1890		WO I	
970				Cockerill		/1854		11/1881	ex GCL 3
970	07251	5241	51	Haine-St-Pierre	188	/1882			
971				Cockerill		/1854		/1881	ex GCL 4
971	06024		5	St-Léonard	557	12/1881		WO I	
972			55	Evrard	222	11/1873		/1893	ex GCL 123
972	04247		12	Hanie-St-Pierre	433	/1893		WO I	
973			55	Evrard	223	11/1873		/1890	ex GCL 124
973			51	St-Léonard	831	/1890		WO I	
974			55	Evrard	224	11/1873		/1908	ex GCL 125
974	06180	1505	15.005	St-Léonard	1529	/1908			
975			55	Evrard	225	12/1873		/1908	ex GCL 126
975	06181	1506	15.006	St-Léonard	1530	/1908			
976			55	Evrard	226	12/1873		/1908	ex GCL 127
976	06182		15	St-Léonard	1531	/1908		WO I	
977			55	Evrard	227	12/1873		/1908	ex GCL 128
977	06153	1507	15.007	St-Léonard	1582	/1908			
978	0330		29	Tubize	318	12/1875		WO I	
979	0192		29	Tubize	319	12/1875		WO I	
980			29	Tubize	320	12/1875			
981		(2910)	29	Tubize	321	02/1876		/1930	
982	0193		29	St-Léonard	451	03/1876		1921-26	
983			29	St-Léonard	452	03/1876		WO I	
984	0194		29	St-Léonard	453	08/1876		WO I	
985			29	Haine-St-Pierre	95	02/1876			
986			29	Haine-St-Pierre	97	03/1876		/1926	naar GT = nr 5
987			29	Haine-St-Pierre	99	04/1876		1921-26	

Nummering		type		Bouwer	Fabr.nr	In dienst	Verbouw.	Uit dienst	Opmerkingen
WO I	1931	1946							
988			29	Haine-St-Pierre	101	04/1876		1921-26	
989			29	Haine-St-Pierre	103	05/1876		/1904	
989	09135	5559	53.259	23	Hanrez	610	/1904		
990			29	Haine-St-Pierre	105	04/1876		1921-26	
991			29	Haine-St-Pierre	107	05/1876		WO I	
992			29	Haine-St-Pierre	108	05/1876		1921-26	
993			29	Haine-St-Pierre	110	05/1876		WO I	
994	0195		29	Haine-St-Pierre	111	06/1876		WO I	
995			2	Haine-St-Pierre	96	02/1876		WO I	
996			2	Haine-St-Pierre	98	03/1876		/1904	
996		5631	53.331	23	Hanrez	611	/1904	10/1961	
997			2	Haine-St-Pierre	100	03/1876		/1904	
997		5617	53.317	23	Hanrez	612	/1904	07/1959	(1)
998	03120		2	Haine-St-Pierre	102	03/1876		WO I	
999			2	Haine-St-Pierre	104	03/1876		1921-26	
1000		209	2	Haine-St-Pierre	106	05/1876			
1001			2	Haine-St-Pierre	109	05/1876		/1906	
1001	09032	5501	53.201	23	Boussu	180	/1906	12/1957	
1002		210	2	Cockerill	964	02/1876			
1003			2	Cockerill	965	02/1876		/1906	
1003	09182	5463	53.163	23	Boussu	181	/1906	06/1960	
1004			2	Cockerill	966	03/1876		1921-26	
1005	03121		2	Carels	75	04/1876		WO I	
1006			2	Carels	76	05/1876			
1007		211	2	Couillet	322	04/1876			
1008			2	Couillet	323	04/1876		/1906	
1008		5468	53.168	23	Thiriau	78	/1906	06/1966	
1009			2	Couillet	324	05/1876		/1906	
1009		5509	53.209	23	Thiriau	79	/1906	05/1960	
1010			29	Evrard	281	03/1875		1921-26	
1011			29	Evrard	283	03/1875		1921-26	
1012			29	Evrard	282	03/1875		1921-26	
1013			29	Evrard	284	03/1875			
1014			29	Evrard	285	05/1875			
1015				St-Léonard		/1866		/1885	ex HC *
1015	07153	5242	51.142	51	Hanrez	7	/1885	05/1952	
1016				St-Léonard		/1866		/1877	ex HC *
1016	0196		29	Couillet	265	10/1877		WO I	
1017			51	Couillet	347	10/1876		WO I	
1018		5243	51	Couillet	348	10/1876			
1019		5244	51.144	51	Couillet	349	10/1876	02/1949	
1020			51	Couillet	350	11/1876		WO I	
1021	07254	5245	51	Couillet	351	11/1876			
1022	07255	5246	51.146	51	Couillet	352	11/1876	05/1952	
1023			51	Couillet	353	11/1876		WO I	
1024	07256		51	Couillet	354	11/1876		WO I	
1025			29	Tubize	322	10/1876		WO I	
1026	0198		29	Tubize	323	10/1876		WO I	
1027	0199		29	Tubize	324	11/1876		WO I	
1028			29	Tubize	325	12/1876		1921-26	
1029			29	Tubize	326	12/1876		1921-26	
1030			29	Tubize	327	01/1877			
1031			29	Tubize	328	01/1877			
1032	0349		29	Tubize	329	02/1877		WO I	
1033			1	Haine-St-Pierre	112	10/1876		1921-26	
1034			1	Haine-St-Pierre	113	11/1876		1921-26	
1035	04049		1	Haine-St-Pierre	114	10/1876		WO I	
1036			1	Haine-St-Pierre	115	11/1876		WO I	
1037			1	Haine-St-Pierre	116	12/1876		1921-26	
1038			28	St-Léonard	445	08/1876		/1906	
1038	09198	5398	53.098	23	Thiriau	80	/1906	03/1966	
1039	0200		28	St-Léonard	446	04/1876		WO I	
1040			28	St-Léonard	447	04/1876		1921-26	T in type 29
1041			28	St-Léonard	448	05/1876		/1904	
1041	09136	5401	53.101	23	Hanrez	613	/1904		
1042			28	St-Léonard	449	05/1876		/1904	
1042	09015	5412	53.112	23	Hanrez	614	/1904		
1043			28	St-Léonard	450	05/1876		WO I	
1044	07257	5247	51.147	51	St-Léonard	458	11/1876		
1045			51	St-Léonard	459	11/1876		WO I	
1046			2	Cockerill	967	04/1876			
1046	09199		23						
1047			2	Cockerill	968	04/1876		1921-26	
1048			2	Cockerill	969	05/1876		WO I	
1049			2	Cockerill	970	05/1876		/1906	
1049		5469	53.169	23	Thiriau	82	/1906	10/1960	
1050			2	Cockerill	971	05/1876			
1051			2	Cockerill	972	06/1876		WO I	
1052			2	Cockerill	973	08/1876		/1906	
1052	09072	5522	53.222	23	Hanrez	641	/1906	05/1960	

(1) : verkocht aan het leger, na WO II teruggekocht en daarna als 53.376 genummerd.

Nummering	Type		Bouwer	Fabr.nr	In dienst	Verbouw.	Uit dienst	Opmerkingen
	WO I	1931						
1053			2	Cockerill	1011	12/1876	WO I	
1054			2	Carels	77	07/1876	/1906	
1054	09200	5404	53.104	23	Hanrez	642	/1906	12/1957
1055			2	Carels	78	10/1876	/1906	
1055	09201	5455	53.155	23	Hanrez	643	/1906	01/1964
1056			2	Carels	79	09/1876	/1906	
1056	09202	5456		23	Hanrez	644	/1906	
1057			2	Carels	80	11/1876	/1906	
1057	09016	5657	53.357	23	Hanrez	645	/1906	
1058	03123			2	Cockerill	1012	04/1877	WO I
1059				2	Cockerill	1013	07/1877	
1060				2	Cockerill	1014	06/1877	/1905
1060		1508	15.008	15	Thiriau	50	/1905	08/1957
1061				2	Cockerill	1015	08/1877	/1905
1061		1601	16.001	15S	Hanrez	620	/1905	08/1964
1062				2	Cockerill	1016	08/1877	WO I
1063	0201			29	Couillet	371	10/1877	WO I
1064				29	Couillet	372	10/1877	1921-26
1065				29	Couillet	373	11/1877	WO I
1066	0202			29	Cockerill	1033	08/1877	WO I
1067	0203			29	Cockerill	1034	09/1877	WO I
1068				29	Cockerill	1035	09/1877	1921-26
1069				29	Cockerill	1036	09/1877	1921-26
1070				29	Cockerill	1037	10/1877	1921-26
1071	0204			29		11/1877	WO I	
1072	0205	(2911)		29	Couillet	383	04/1878	
1073	0206			29	Couillet	384	04/1878	WO I
1074	0207			29	Couillet	385	04/1878	WO I
1075	0208			29	Couillet	386	06/1878	1921-26
1076					Couillet	375	/1877	WO I
1077	0185			29	Carels	83	05/1878	WO I
1078				29	Carels	84	07/1878	WO I
1079	05			29	Carels	85	08/1878	WO I
1080				29	Carels	86	08/1878	WO I
1081				29	Couillet	366	06/1878	1921-26
1082				29	Couillet	367	07/1878	/1906
1082	09219	5462	53.162	23	Hanrez	646	/1906	06/1962
1083	0209			29	Couillet	368	08/1878	WO I
1084				29	Couillet	369	08/1878	1921-26
1085	0210			29	Couillet	370	10/1878	WO I
1086				29	Couillet	387	11/1878	1926-31
1087				4	Evrard	292	08/1878	WO I
1088	08055			4	Evrard	293	09/1878	WO I
1089				4	Evrard	294	10/1878	1921-26
1090	08001			4	Evrard	295	01/1879	WO I
1091		400		4	Evrard	302	05/1879	
1092	08056			4	Evrard	303	06/1879	WO I
1093				4	Evrard	304	06/1879	WO I
1094				4	Evrard	305	06/1879	WO I
1095		401		4	Evrard	306	07/1879	
1096				4	Tubize	355	07/1879	1926-31
1097		403		4	Tubize	356	08/1879	
1098				4	Tubize	357	09/1879	WO I
1099				4	Tubize	358	09/1879	WO I
1100				4	Haine-St-Pierre	124	06/1879	1926-31
1101				4	Haine-St-Pierre	125	06/1879	1926-31
1102	08018			4	Haine-St-Pierre	126	06/1879	WO I
1103				4	Haine-St-Pierre	127	07/1879	1926-31
1104				4	Haine-St-Pierre	128	07/1879	WO I
1105				4	Cockerill	1076	08/1879	WO I
1106		404		4	Cockerill	1077	09/1879	
1107				4	Cockerill	1078	09/1879	WO I
1108		405		4	Cockerill	1079	09/1879	
1109	08035			4	Cockerill	1080	09/1879	1926-31
1110		407		4	Cockerill	1081	10/1879	
1111	08041			4	Cockerill	1082	10/1879	WO I
1112				4	Cockerill	1083	10/1879	/1897 1926-31
1113				29	Evrard	296	03/1879	1921-26
1114				29	Evrard	297	03/1879	1921-26
1115	0211			29	Evrard	298	04/1879	WO I
1116	06			29	Evrard	299	04/1879	WO I
1117		2912		29	Evrard	300	04/1879	
1118				29	Evrard	301	05/1879	1921-26
1119	08031			29	Couillet	422	05/1879	WO I
1120				29	Couillet	423	06/1879	1926-31
1121				29	Couillet	424	06/1879	1926-31
1122				29	Couillet	425	06/1879	1926-31
1123	0136			29	Couillet	426	07/1879	WO I
1124	0329			29	Couillet	427	10/1879	WO I
1125		2913		29	Couillet	428	08/1879	
1126				29	Couillet	429	08/1879	1921-26
1127				29	Couillet	430	09/1879	1921-26

T in type 29

Atelier-lok

T in 2Clit

Nummering			Type	Bouwer	Fabr.nr	in dienst	Verbouw.	Uit dienst	Opmerkingen
WO I	1931	1946							
1128			29	Couillet	431	09/1879		1921-26	
1129			29	Tubize	343	01/1879		1921-26	
1130	0213		29	Tubize	344	02/1879		WO I	
1131			29	Tubize	345	02/1879		1926-31	
1132			29	Tubize	346	03/1879		1926-31	
1133		(2914)	29	Carels	87	04/1879			
1134		(2915)	29	Carels	88	09/1879			
1135		2916	29	Carels	89	09/1879			
1136	0214		29	Carels	93	01/1880		WO I	
1137			29	Carels	94	02/1880		1926-31	
1138	0215		29	Carels	95	02/1880		1926-31	
1139	0216		29	Carels	96	03/1880		1921-26	
1140		5248	51	St-Léonard	494	06/1879		06/1953	
1141			51	St-Léonard	495	07/1879		WO I	
1142				St-Léonard	110			/1879	ex SGE 81
1142		5249	51	St-Léonard	501	01/1880		05/1941	(1)
1143				Tubize				/1879	ex SGE 105
1143			51	St-Léonard	502	01/1880		WO I	
1144	07162		51	St-Léonard	503	01/1880		WO I	
1145		5250	51	St-Léonard	504	03/1880		06/1938	
1146		5251	51	St-Léonard	505	11/1880		07/1949	expo Brussel 1880
1147	07258		51	Evrard	311	01/1880		WO I	
1148	07016		51	Evrard	312	01/1880		WO I	
1149		5252	51	Evrard	313	01/1880		WO II	
1150		5253	51	Evrard	315	01/1880		03/1952	
1151			51	Evrard	314	02/1880		WO I	
1152			51	Evrard	316	02/1880		02/1929	(2) museum Leuven
1153	0217		29	Cockerill	1095	04/1879		WO I	
1154	0351		29	Cockerill	1096	05/1879		WO I	
1155	093		29	Cockerill	1097	05/1879		WO I	
1156			29	Cockerill	1098	07/1879		1921-26	
1157			29	Cockerill	1099	06/1879		WO I	
1158			29	Cockerill	1100	08/1879		WO I	
1159	0219		29	Cockerill	1101	08/1879		WO I	
1160		(2917)	29	Cockerill	1102	01/1880			
1161			29	Cockerill	1103	01/1880		WO I	
1162			2	Couillet	444	02/1880		1921-26	T in type 29
1163			2	Couillet	445	02/1880		1889-190	
1164			2	Couillet	446	02/1880		WO I	
1165			2	Couillet	447	02/1880		1921-26	T in type 29
1166		213	2	Couillet	448	03/1880			
1167			2	Couillet	449	04/1880		/1908	
1167	06183		15	Haine-St-Pierre	956	/1908		WO I	
1168			2	Couillet	450	04/1880		1921-26	T in type 29
1169		214	2	Couillet	451	05/1880			
1170		215	2	Couillet	452	11/1880			
1171			2	Couillet	453	11/1880		1921-26	T in type 29
1172		408	4	Tubize	362	12/1879			
1173			4	Tubize	363	12/1879		WO I	
1174			4	Tubize	364	01/1880		WO I	
1175	08004		4	Tubize	365	01/1880		WO I	
1176			4	Tubize	366	02/1880		WO I	
1177		409	4	Evrard	307	11/1879			
1178	08012		4	Evrard	308	12/1879		WO I	
1179			4	Evrard	310	01/1880		WO I	
1180			4	Evrard	309	01/1880		WO I	
1181			4	Evrard	313	02/1880		WO I	
1182		410	4	Carels	105	12/1879			
1183			4	Carels	106	12/1879		WO I	
1184		411	4	Carels	107	01/1880			
1185	08017		4	Carels	108	02/1880		WO I	
1186	08013		4	Carels	109	03/1880		WO I	
1187			4	Haine-St-Pierre	129	11/1879		WO I	
1188		(412)	4	Haine-St-Pierre	130	12/1879			
1189			4	Haine-St-Pierre	131	12/1879		1921-26	
1190			4	Haine-St-Pierre	132	01/1880		WO I	
1191			4	Haine-St-Pierre	133	01/1880		WO I	
1192		413	4	Carels	110	04/1880			
1193				Tubize				/1893	ex SGE 83
1193			51	La Meuse	1274	/1893		WO I	
1194			4	Carels	111	05/1880		WO I	
1195	08045		4	Tubize	387	08/1880		WO I	
1196	08019		4	Tubize	408	12/1880		WO I	
1197			4	Evrard	317	04/1880		1926-31	
1198	08020		4	Evrard	318	04/1880		1921-26	
1199			4	Haine-St-Pierre	134	03/1880		WO I	
1200		415	4	Haine-St-Pierre	135	04/1880			
1201			29	Cockerill	1109	02/1880		1926-31	
1202	0221		29	Cockerill	1135	02/1880		1921-26	
1203	094		29	St-Léonard	509	02/1880		WO I	

(1) : verkocht aan C.E.I. voor de bouw van Stuwdam van Raeren

(2) : verkocht aan Carbochimie de Tertre -- 1978 naar museum Leuven

AGENDA

02/01/1985	TTZ	Sporthal Zolder	19.30
		<u>N.M.B.S. ... 1984</u>	
		1984 ... een berucht jaar : het IC/IR plan nieuwe lokomotieven, buitendienststellingen veranderingen, ... dit alles in een diareeks.	
26/01/1985	TTZ	Kuringen	20.00
		werkvergadering : budget 1985 - restaura- ties - organisatie TTZ-aktueel	
06/02/1985	TTZ	Sporthal Zolder	19.30
		<u>Stoom in Turkije .</u>	
		Een laatste mekka van de stoomtractie vormt dit land : vele onbekende en bekende (Duitse) types in een prachtig landschap.	
06/03/1985	TTZ	Sporthal Zolder	19.30
		<u>Dieselmotorstellen bij de N.M.B.S.</u>	
03/04/1985	TTZ	Sporthal Zolder	19.30
		<u>Nieuwe lokomotieven en stellen in West-Europa</u>	
06/04/1985	MOBOV/TTZ	Antwerpen-Schijnpoort	9.30
		<u>Bezoek aan T.R.W.</u> (zie blz 12.13)	
12/04/1985	TTZ	Kuringen	20.00
		werkvergadering : voorbereiding seizoen 1985	
01/05/1985	TTZ	Sporthal Zolder	20.00
		<u>Museumbedrijf in binnen- en buitenland.</u>	
01 - 31/05/85	NMBS	Brussel-noord	
		Tentoonstelling oud en nieuw traktiemateriaal	
04/05 - 02/06	NMBS	Paleis voor Schone Kunsten te Brussel	
		Tentoonstelling : Aspecten van de dagelijkse realiteit.	
04/05 - 26/05	NMBS	Centraal Station Brussel	
		Tentoonstelling : 150 jaar technische evolutie.	
05 - 06/05/85	NMBS	Brussel-Mechelen.	
		Ritten in stoomtractie en met het elektrisch stel van 1935. Opening feestjaar	
12/05/1985	TTZ	<u>Opening 4de seizoen van de TTZ</u>	
11/05 - 12/05	NMBS	Brussel-Mechelen	
		Stoomtrein + Elektrisch stel '35.	

18/05 - 19/05	NMBS	Stoomtrein + Elektrische stel '35 tussen Brussel en Mechelen.
25/05 - 26/05	NMBS	idem.
26/05 - 27/05	TTZ	Ritdagen TTZ
23/05 - 28/05	NMBS	Expotrein te Brussel-zuid.
01/06	NMBS	Stoomtreinrit Aarschot-Hasselt
01/06	NMBS	Rit elektr. stel '35 Brussel-Mons
01/06 - 02/06	NMBS	Opendeurdagen te Hasselt
05/06	TTZ	Sporthal Zolder 20.00
<u>Bruggen bij de N.S. (deel II)</u>		
08/06	NMBS	Rit elktr. stel '35 Brussel- Charleroi
09/06	TTZ	Ritdag TTZ
09/06	NMBS	Stoomtreinrit -Namur-Liège
16/06	NMBS	Rit elektr. stel '35 Brussel- Arlon
22/06	NMBS	Stoomtreinrit Liège- Seraing
23/06	TTZ	Ritdag TTZ
29/06	TTZ	Dag van de spoorwegliefhebber te Zolder Ritdag TTZ 13.30
30/06	TTZ	Ritdag TTZ
03/07	TTZ	Sporthal Zolder 20.00
<u>Vrije projectie</u>		
06/07 - 07/07	NMBS	Stoomtreinrit Brussel-Verviers-Spa
07/07	NMBS	Rit elektr. stel '35 Brugge -Knokke
07/07	TTZ	Ritdag TTZ
13/07	NMBS	Rit elektr. stel '35 Brussel-Blankeberge
14/07	NMBS	Stoomtreinrit Liège- Gouvay
14/07	TTZ	ritdag TTZ
20/07 - 21/07	NMBS	Rit elektr. stel '35 : Brussel-Oostende
21/07	NMBS	Stoomtreinrit Bertrix-Bastogne.
21/07	TTZ	Ritdag TTZ
28/07	TTZ	Ritdag TTZ
01/08	TTZ	Ritdag TTZ
07/08	TTZ	Sporthal Zolder 20.00
<u>Vrije projectie</u>		
10/08 - 11/08	NMBS	Stoomtreinrit Kortrijk - Ieper
11/08	TTZ	Ritdag TTZ
15- 18/08	TTZ	SPOORFESTIVAL TTZ
24/08 - 25/08	NMBS	Elektrisch stel '35 Brussel- Aarschot- Hasselt
25/08	NMBS	Stoomtreinrit Namur- Dinant
01/09	TTZ	Ritdag TTZ

Opm. : de stoomtreinritten kunnen gereden worden met de lokomotieven type 29 of 12.

Voor het programma NMBS wordt nog voorbehoud gevraagd. Er kunnen nog wijzigingen optreden. Een meer gedetailleerd programma (met o.m. opendeurdagen) in de volgende nummers.

VRAGENHOEK

Lijst van buiten dienst gestelde lokomotieven :

vervolg.

Ter verbetering en ter aanvulling van de - in de vorige TTZ-aktueel - gepubliceerde lijst, kregen we van dhr Huysman de volgende gegevens :

- 5165 : ongeval op overweg te Wervik op 25/12/81 als trein 3868.
 5176 : botsing van de 2255 achterop de 47120 te Kermt op 19/10/78.
 5190 : ongeluk op 03/03/1984 te Schaarbeek
 5191 : frontale botsing van de 24149 (5191) en 63521 (6308) te Hasselt-vorming op 03/08/1984
 201.004 : aanrijding door een vrachtwagen op een overweg te Isiéres dit als trein 1719 op 12/12/60.
 5908 : frontale botsing van de 52810 te Gouy-lez-Piéton op 25/04/81.
 5915 : aanrijding in de flank door de 6201 te Merelbeke op 12/01/82.
 201.034 : frontale botsing op 25/03/69 te La Louvière, dit als trein 1805.
 5942 : ontsporing door te hoge snelheid op 24/09/81 te Mol.
 5955 : frontale botsing op wagenstel van 43935 door de 62542 te Antwerpen-noord op 31/12/82.
 5402 : botsing van de 47224 achterop de 47322 te Kinkempois (lijn 125A) op 23/03/84.
 5405 : botsing door de 66697 te Andenne (Carmeuse) op 09/10/81.
 205.016 : botsing van de 181 achterop een ballasttrein te Sclaigneaux op 10/10/69
 levering : 20/09/1961
 5522 : aanrijding in de flank van de 47043 door de 24743 te Remersdaal op 05/11/83
 Levering : 26/10/1961

Vervolg van de lijst :

210.007	6007	06/1964	10/1982	
210.008	6008	06/1964	06/1984	aanrijding in de flank van de ZL3759 te Gent-St-Pieters op 19/02/1984
210.009	6009	06/1964	10/1984	
210.017	6017	08/1964	04/1983	
210.018	6018	08/1964	10/1984	
210.020	6020	08/1964	12/1984	
210.021	6021	08/1964	11/1984	
210.022	6022	09/1964	06/1984	
210.023	6023	09/1964	01/1984	
210.024	6024	09/1964	10/1984	
210.026	6026	09/1964	08/1983	
210.031	6031	10/1964	10/1984	
210.035	6035	11/1964	06/1984	
210.043	6043	12/1964	11/1983	

210.049	6049	01/1965	05/1984	
210.051	6051	02/1965	06/1983	
210.053	6053	02/1965	08/1984	
210.056	6056	03/1965	08/1984	
210.057	6057	03/1965	06/1984	aanrijding met de 6008 te Gent-St-Pieters op 19/02/84
210.058	6058	04/1965	07/1984	
210.061	6061	05/1965	11/1984	
210.062	6062	05/1965	08/1984	
210.063	6063	06/1965	08/1983	
210.064	6064	06/1965	10/1984	
210.072	6072	07/1965	08/1983	
210.076	6076	09/1965	08/1983	
210.081	6081	10/1965	03/1983	
210.083	6083	10/1965	07/1984	
210.084	6084	10/1965	07/1982	
210.085	6085	11/1965	12/1983	
210.087	6087	11/1965	01/1983	
210.090	6090	12/1965	08/1983	
210.091	6091	12/1965	08/1983	
210.203	6103	01/1966	07/1982	
210.204	6104	01/1966	01/1984	
210.207	6107	02/1966	06/1983	
210.208	6108	02/1966	04/1981	ongeval te Muizen-vorming als trein 52901 op 20/02/1981.
210.211	6111	03/1966	11/1984	
210.212	6112	04/1966	03/1983	
210.213	6113	05/1966	03/1981	ongeval van 24/11/1980 te Me- relbeke.

Opm : wanneer er geen oorzaak van buitendienststelling opgegeven wordt gaat het om een mechanisch defect of een slechte algemene toestand van de machine.

212.108		10/1962	03/1969	ongeval te Spa op 30/12/1969
212.126	6226	01/1963	02/1982	ongeval te Merelbeke-vorming op 14/11/1981
212.139	6239	04/1964	03/1984	botsing achterop een baantrein 98557 te Ath op 08/12/1983
212.159		09/1964	08/1970	ongeval in de Kennedy-tunnel (Antwerpen) als trein 9006 op 25/06/1970
212.210	6310	06/1966	10/1983	ongeval te Moeskroen ip mei 1983.
211.001	6401	04/1962	08/1983	
211.002	6402	05/1962	07/1982	
211.003	6403	07/1962	08/1983	
211.004	6404	06/1962	07/1981	
211.005	6405	09/1962	08/1983	
211.006	6406	10/1962	08/1983	voorbehouden voor het museum

Oorzaak : destandardisatie van de reeks.

230.001		/1935	03/1958	ex LMS 7059 -- WD 70213
230.002	231.101	/1935	02/1965	ex LMS 7061 -- WD 70214
230.003	231.102	/1935	05/1961	ex LMS 7064 -- WD 70217
230.004	231.103	/1935	02/1965	ex LMS 7067 -- WD 70218
231.001		/1938	06/1967	verkocht aan Arbed.

260.019	8019	19/04/1961	04/69	Ongeval te Wetteren als trein 99413
261.001	8101	03/04/1961	08/72	
261.002	8102	16/10/1961	09/80	
261.003	8103	06/07/1961	05/73	
Oorzaak : destandardisatie van de reeks, gebrek aan reserveonderdelen				
271.001	7101	30/07/1956	12/79	
271.002	7102	14/11/1956	08/80	
271.003		06/02/1957	12/64	
271.004	7104	27/03/1957	08/80	
271.005	7105	26/04/1957	09/80	
271.006	7103	28/06/1957	12/79	-- Museum Leuven
Oorzaak : destandardisatie van de reeks				
272.002	7202	24/02/1956	08/83	
272.004	7204	19/03/1956	11/84	
272.005	7205	29/03/1956	03/81	ongeval te Antwerpen-noord
272.006	7206	03/04/1956	02/83	
272.007	7207	09/04/1956	11/84	
272.008	7208	20/04/1956	04/84	
272.010	7210	03/05/1956	10/73	Ongeval van 18/06/73 (aan- gereden in de flank) te Antwerpen-Schijnpoort
272.011	7211	11/05/1956	07/81	
272.012	7212	22/05/1956	01/83	
272.013	7213	29/05/1956	09/82	
272.015	7215	29/06/1956	03/83	
Oorzaak : destandardisatie van de reeks				

Verenigingsnieuws :

- In dit nummer vindt U een enqueteformulier i.v.m. de TTZ-aktueel. Om een beter beeld te hebben op uw wensen, vragen we U dan ook dit in te vullen en terug te sturen. Er kunnen steeds opmerkingen geformuleerd worden en in de mate van het mogelijke wordt met Uw wensen rekening gehouden.

- Vanaf het seizoen 1985 willen we starten met een permanente tentoonstelling bij de T.T.Z.-museumtrein. Een wagen wordt omgebouwd en hierin hopen we ook een modelbaan te installeren. De bedoeling is het dat enkele leden deze modelbaan zouden bouwen, gedurende de gewone riddagen, zodat de bezoekers een beeld krijgen van onze hobby

Wie interesse heeft om enkele zondagen te komen werken aan deze baan, kan zijn naam aan de verantwoordelijken van de T.T.Z. opgeven.

Verzameling van het tweeassig reizigersmaterieel van de Belgische staats- en privéspoorwegen.

265 blz (A 4), geen foto's, ca. 220 plannen

door J. Vandenberghe

uitgave N.M.B.S.

400 BF

In vervolg op het effectief van de reizigersrijtuigen, verscheen het eerste deel met de beschrijving van het tweeassige materieel. Van elk rijtuig is er een plan (schaal 1/100) met de voornaamste afmetingen en de opeenvolgende bestellingen met de konstruktors de henummeringen en enkele verwijzigingen.

Zodoende geeft het boek een overzicht van het eerste reizigersmaterieel, doorheen de EB-periode. Daar het voor het eerst is dat een dergelijk (standaard)werk verschijnt, tegen een zeer interessante prijs, wordt het voor elke spoorwegenthousiast aangeraden. Doch door de beperktheid van de plannen en het volledig ontbreken van foto's kan het echter niet gebruikt worden bij de modelbouw, een zaak die in dit eerste boek nog niet echt tot uiting komt, doch dat bij de volgende uitgaven een gemis kan betekenen.

Het boek is te verkrijgen in het spoorwegmuseum te Brussel-noord, doch wordt ook verdeeld door de T.T.Z. tijdens de vergaderingen, te Genebos of door storting van 400 BF (+ 35 BF portokosten) op ons rekeningnummer.

Steenkool in Heusden-Zolder

80 blz (A4)

door Luc Melotte.

300 BF

Alhoewel geen spoorwegboek, werd deze brochure is ons boekenpakket opgenomen, daar het een zeer duidelijk beeld geeft over de geschiedenis van de mijn van Zolder enerzijds en de steenkoolproduktie anderzijds.

Aan te schaffen door storting van 300 BF (+ 35 BF portokosten) op onze rekening.

Voor aankondigingen :

In de loop van volgend jaar verschijnen diverse boeken, twee ervan zijn nu reeds in voorverkoop nl.

- Liège - Tournai (de 1936 aux IC/IR).

495 BF

Geeft een beschrijving van voornoemde lijn en het materieel dat erop reed (en rijdt).

50 jaar reizigersvervoer :

door ARBAC en GTF

In twee boekdelen (770 blz, 850 foto's) wordt het metalen reizigersmaterieel uitvoerig beschreven. Verder diverse plannen, foto's en statistieken aangaande dit materieel.

prijs 1 770 BF

Wie wil inschrijven op deze boeken, gelieve contact op te nemen met de redaktie, om zo een gebundelde bestelling te kunnen doorgeven.

BOEKBESPREKING :

De eerste Elektrische Treinen in België : Deel 1
De Belgische Staatsspoorwegen en de elektrische Traktie.

* 232 blz. (A4), ca. 50 foto's en plannen door J.P. Schenkel
500 BF

In een eerste deel van een twee delen tellend werk, wordt de voorbereiding tot de elektrifikatie zeer minutieus nageplozen : al in de 19de eeuw bestonden er al plannen om tot een elektrifikatie te komen en even later kwamen de eerste accu-stellen op de Belgische sporen. Na de eeuwwisseling werden steeds meer projekten tot elektrifikatie uitgewerkt, het één nog absurder dan het andere, maar ondanks dit werden de eerste testen begonnen kort daarna en werden twee elektrische rangeerloks geleverd. Al deze feiten en projekten worden - in een vlotte tekst - worden uitvoerig beschreven en voor velen zullen geheel nieuwe feiten voor het eerst aan het licht komen.

Drukkwaliteit en weergave van de foto's is - door het gebruik van glanzend papier - zeer goed en de prijs kan geen beletsel zijn tot de aankoop van deze brochure.

Deze brochure wordt door de T.T.Z. verdeeld en bekomen worden door storting van 500 BF (+ 35 BF portokosten) op ons rekeningnummer.

Effektief van het goederenmaterieel van de Belgische Staatsspoorwegen en privéspoorwegen (1835 - 1926).

* 183 blz (A 4), geen foto's, enkele plannen. door J. Vandenberghen
* Uitgave N.M.B.S. 275 BF

Analoog als bij het boek van het reizigersmaterieel, werd nu het goederenmaterieel behandeld. Dit gebeurt weer in tabelvorm met steeds de effectieven van de diverse soorten wagens.

Dadelijk moet hierbij vermeld worden, dat de nadelen van het eerste boek voor het grootste gedeelte weggewerkt werden : door een overzichtelijker behandeling, door korte verklarende teksten, door bijkomende lijsten met alle bestellingen is dit boekwerk duidelijker hanteerbaarder geworden.

Ondanks het feit dat het vooral een geschiedkundige betekenis heeft en daarom geen leesboek of naslagwerk is, kunnen nu toch meer liefhebbers de uitgave gebruiken en krijgt men een duidelijker beeld op het toch wel complexe goederenmaterieel.

Daar het boek vooral bedoeld is voor specialisten, wordt dit werk niet door de T.T.Z. verdeeld. Het is verkrijgbaar in het spoorwegmuseum van Brussel-noord.

Verzameling van het tweeassig reizigersmaterieel van de Belgische staats- en privéspoorwegen.

265 blz (A 4), geen foto's, ca. 220 plannen

door J. Vandenberghe

uitgave N.M.B.S.

400 BF

In vervolg op het effectief van de reizigersrijtuigen, verscheen het eerste deel met de beschrijving van het tweeassige materieel. Van elk rijtuig is er een plan (schaal 1/100) met de voornaamste afmetingen en de opeenvolgende bestellingen met de konstruktors de henummeringen en enkele verwijzigingen.

Zodoende geeft het boek een overzicht van het eerste reizigersmaterieel, doorheen de EB-periode. Daar het voor het eerst is dat een dergelijk (standaard)werk verschijnt, tegen een zeer interessante prijs, wordt het voor elke spoorwegenthousiast aangeraden. Doch door de beperktheid van de plannen en het volledig ontbreken van foto's kan het echter niet gebruikt worden bij de modelbouw, een zaak die in dit eerste boek nog niet echt tot uiting komt, doch dat bij de volgende uitgaven een gemis kan betekenen.

Het boek is te verkrijgen in het spoorwegmuseum te Brussel-noord, doch wordt ook verdeeld door de T.T.Z. tijdens de vergaderingen, te Genebos of door storting van 400 BF (+ 35 BF portokosten) op ons rekeningnummer.

Steenkool in Heusden-Zolder

80 blz (A4)

door Luc Melotte.

300 BF

Alhoewel geen spoorwegboek, werd deze brochure is ons boekenpakket opgenomen, daar het een zeer duidelijk beeld geeft over de geschiedenis van de mijn van Zolder enerzijds en de steenkoolproduktie anderzijds.

Aan te schaffen door storting van 300 BF (+ 35 BF portokosten) op onze rekening.

Voor aankondigingen :

In de loop van volgend jaar verschijnen diverse boeken, twee ervan zijn nu reeds in voorverkoop nl.

- Liège - Tournai (de 1936 aux IC/IR).

495 BF

Geeft een beschrijving van voornoemde lijn en het materieel dat erop reed (en rijdt).

50 jaar reizigersvervoer :

door ARBAC en GTF

In twee boekdelen (770 blz, 850 foto's) wordt het metalen reizigersmaterieel uitvoerig beschreven. Verder diverse plannen, foto's en statistieken aangaande dit materieel.

prijs 1 770 BF

Wie wil inschrijven op deze boeken, gelieve contact op te nemen met de redaktie, om zo een gebundelde bestelling te kunnen doorgeven.

BOEKBESPREKING :

De eerste Elektrische Treinen in België : Deel 1
De Belgische Staatsspoorwegen en de elektrische Traktie.

* 232 blz. (A4), ca. 50 foto's en plannen door J.P. Schenkel
500 BF

In een eerste deel van een twee delen tellend werk, wordt de voorbereiding tot de elektrifikatie zeer minutieus nageplozen : al in de 19de eeuw bestonden er al plannen om tot een elektrifikatie te komen en even later kwamen de eerste accu-stellen op de Belgische sporen. Na de eeuwwisseling werden steeds meer projekten tot elektrifikatie uitgewerkt, het één nog absurder dan het andere, maar ondanks dit werden de eerste testen begonnen kort daarna en werden twee elektrische rangeerloks geleverd. Al deze feiten en projekten worden - in een vlotte tekst - worden uitvoerig beschreven en voor velen zullen geheel nieuwe feiten voor het eerst aan het licht komen.

Drukkwaliteit en weergave van de foto's is - door het gebruik van glanzend papier - zeer goed en de prijs kan geen beletsel zijn tot de aankoop van deze brochure.

Deze brochure wordt door de T.T.Z. verdeeld en bekomen worden door storting van 500 BF (+ 35 BF portokosten) op ons rekeningnummer.

Effektief van het goederenmaterieel van de Belgische Staatsspoorwegen en privéspoorwegen (1835 - 1926).

* 183 blz (A 4), geen foto's, enkele plannen. door J. Vandenberghen
* Uitgave N.M.B.S. 275 BF

Analoog als bij het boek van het reizigersmaterieel, werd nu het goederenmaterieel behandeld. Dit gebeurt weer in tabelvorm met steeds de effectieven van de diverse soorten wagens.

Dadelijk moet hierbij vermeld worden, dat de nadelen van het eerste boek voor het grootste gedeelte weggewerkt werden : door een overzichtelijker behandeling, door korte verklarende teksten, door bijkomende lijsten met alle bestellingen is dit boekwerk duidelijker hanteerbaarder geworden.

Ondanks het feit dat het vooral een geschiedkundige betekenis heeft en daarom geen leesboek of naslagwerk is, kunnen nu toch meer liefhebbers de uitgave gebruiken en krijgt men een duidelijker beeld op het toch wel complexe goederenmaterieel.

Daar het boek vooral bedoeld is voor specialisten, wordt dit werk niet door de T.T.Z. verdeeld. Het is verkrijgbaar in het spoorwegmuseum van Brussel-noord.

Door de TTZ verdeelde boeken, posters, foto's en geluidscassettes

Brochure nr 5 : Stoomlokomotieven type 95/96

Uitgave VeBOV Auteur : J. Casier Ledenprijs : 260 BF
Niet-leden : 320 BF

Brochure nr 6 : Diesellokomotieven type 271

Uitgave : VeBOV Auteur : J. Casier Ledenprijs : 200 BF
Niet-leden : 320 BF

Brochure nr 7 : Dieselmotorstellen type 606/608

Uitgave : TTZ Auteur : J. Casier Ledenprijs : 260 BF
Niet-leden : 320 BF

Brochure nr 8 : Stoomlokomotieven type 38

Uitgave TTZ Auteur : J. Casier Ledenprijs : 550 BF
Niet-leden : 630 BF

In voorbereiding :

- Brochure nr 1 : stoomlokomotieven type 25 (herdruk)
Brochure nr 9 : diesellokomotieven type 211 (reeks 64)
Brochure nr 10 : stoomlokomotieven type 7
Brochure nr 11 : elektrische lokomotieven type 101 (reeks 29)
Brochure nr 12 : dieselstellen type 552/553/554 (Brossel)

Images du Rail en Belgique :

Uitgave : Rail Magazine Auteur : R. Belot Prijs : 500 Bf

Geschiedenis van GENT-Terneuzen en Mechelen-Terneuzen

Uitgave : J. Duerinck-Krachten Auteur : Hesselink Prijs : 965 BF

Benelux-Rail II

Uitgave : Stenvall-verlag Prijs : 595 BF

De lokomotief (deel III)

Vertaling : Delathouwer Prijs : 275 BF

Geluidscassettes :

- Cassette 1 : N.M.B.S. 29.013 Prijs : 300 Bf
Cassette 2 : TTZ Simone Prijs : 300 Bf
N.M.B.S. : diverse dieselloks
Cassette 3 : B.R. Engelse dieselloks Prijs 300 Bf

Posters :

- Stoomlokomotief type 12 (kleur) Uitgave TGT Prijs : 100 Bf
Stoomlokomotief type 26 (zwart-wit) Uitgave RM Prijs : 70 Bf
Stoomlokomotief type 29 Uitgave RM Prijs : 70 Bf
Stoomlokomotief type 41 Uitgave RM Prijs : 70 Bf
Stoomlokomotief type 64 Uitgave RM Prijs : 70 Bf

Postkaarten :

- Stoomlokomotief "Simone" TTZ Uitgave TTZ Prijs : 25 BF
8 postkaarten N.M.B.S. Uitgave RM Prijs : 160 Bf

Bij verzending moeten de prijzen met 35 Bf per boek verhoogd worden. Posters worden niet verstuurd. 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 museumpoorlijn 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</u> (voorzitter)	Vetterstraat 28 3511 Kuringen (Hasselt)	Tel. 011/250114
<u>Casier Julien</u> (sekretaris)	Radiostraat 19 3700 Tongeren	Tel. 012/237661

