



Vereniging zonder Winstoogmerk.

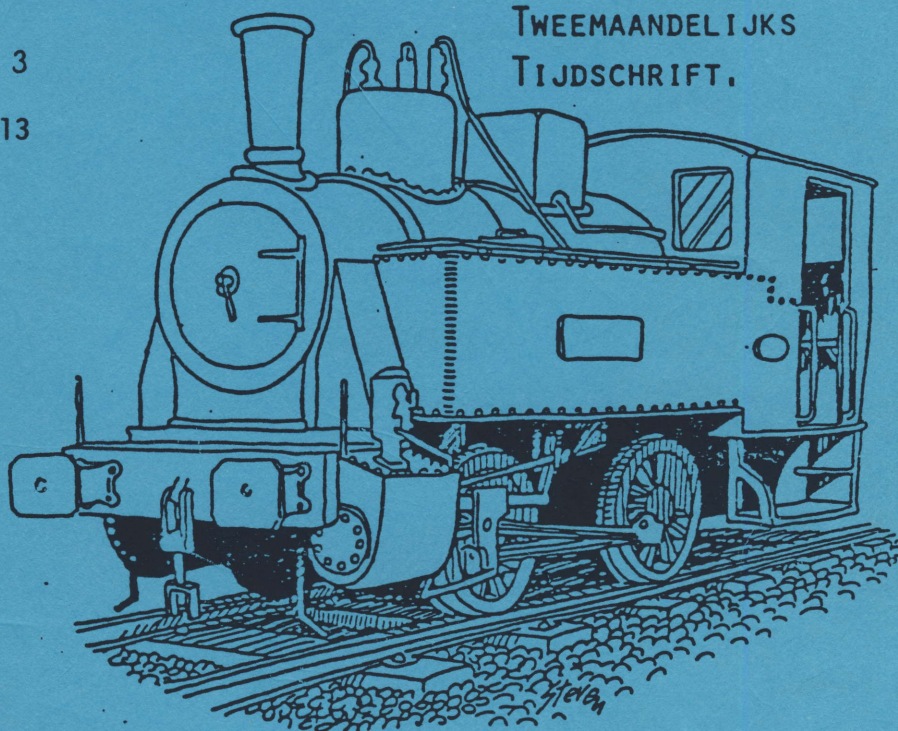
# AKTUEEL

Jaargang : 3

Nummer : 13

Maart -  
April

TWEEMAANDELIJKS  
TIJDSCHRIFT.



Lidgeld : 450 BF - Los Nummer : 100 BF

# -TOERISTISCHE TREIN-ZOLDER



TTZ-aktueelTweemaandelijks tijdschrift

Wordt gratis bedeed aan alle TTZ-leden

Lidmaatschapsbijdrage : 450 F/jaar  
Los nummer : 100 F

Redactie :

J. Casier  
H. De Bot  
F. Maes

NMBS + TTZ  
Exploitatie/geschiedenis  
Modelbouw + wagens

Medewerkers :

Ceunen R, Docx J, Huysman R, Moens D, Serneels E, Pijpen W, Van Durmen M

Hoofdredactie / verantwoordelijk uitgever :

J. Casier, Radiostraat 19, 3700 Tongeren.

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

Dit nummer werd op 15 februari 1985 redactioneel afgesloten en verschijnt begin maart. Het volgende nummer wordt op 15 april afgesloten en verschijnt begin mei.

Inhoud :

<i>N.M.B.S.-aktueel :</i>	
<i>lokomotieven :</i>	13.3
<i>rijtuigen :</i>	13.10
<i>exploitatie :</i>	13.11
<i>Fototips :</i>	13.12
<i>TTZ-krant :</i>	13.13
<i>Modelbouw :</i>	13.18
<i>Nieuwe handels modellen :</i>	13.19
<i>Nürnbergse Messe :</i>	13.19
<i>Modelbaanelektriciteit :</i>	13.22
<i>Treinsamenstellingen :</i>	13.23
<i>Stationsplannen :</i>	13.25
<i>Exploitatie-geschiedenis</i>	13.26
<i>Historische Bladzijde :</i>	13.28
<i>Nummerlijsten :</i>	13.33
<i>Het rijtuig van de maand :</i>	13.36
<i>De wagen van de maand :</i>	13.37
<i>Industrie :</i>	13.38
<i>Agenda :</i>	13.40
<i>Vragenhoek :</i>	
<i>buitendienststellingen :</i>	13.43
<i>aanduidingen op goederenwagens :</i>	13.45

# N.M.B.S. -

# AKTUEEL

## 1. Statistiek :

### \* Leveringen :

408	BN	Brugge	-	Oostende	13/12/1984
409	BN	Brugge	-	Oostende	17/12/1984
410	BN	Brugge	-	Oostende	17/12/1984
411	BN	Brugge	-	Oostende	28/12/1984
412	BN	Brugge	-	Oostende	25/01/1985
413	BN	Brugge	-	Oostende	25/01/1985
414	BN	Brugge	-	Oostende	31/01/1985
415	BN	Brugge	-	Oostende	07/02/1985
416	BN	Brugge	-	Oostende	14/02/1985
2105	BN	Nivelles	-	Brussel-zuid	17/12/1984
2106	BN	Nivelles	-	Brussel-zuid	17/12/1984
2107	BN	Nivelles	-	Brussel-zuid	27/12/1984
2108	BN	Nivelles	-	Brussel-zuid	27/12/1984
2109	BN	Nivelles	-	Brussel-zuid	25/01/1985
2110	BN	Nivelles	-	Brussel-zuid	25/01/1985
2111	BN	Nivelles	-	Brussel-zuid	08/02/1985
2112	BN	Nivelles	-	Brussel-zuid	08/02/1985

### \* Stelplaatswijzigingen :

342 - 345	Oostende	-	Kinkempois	17/12/1984
721 - 724	Kinkempois	-	Schaarbeek (WET)	17/12/1984
737 - 740	Schaarbeek (WET)	-	Hasselt	04/02/1985
7354	Monceau	-	Hasselt	09/02/1985
7355	Kinkempois	-	Hasselt	09/02/1985
8467	Hasselt	-	Antwerpen-dam	09/02/1985
8469	Hasselt	-	Antwerpen-dam	09/02/1985

### \* Overname door de E.S.

4325 van Kortrijk overgedragen aan de E.S. op 03/01/1985

### \* Schrappingen :

4325 PV 85.01 van de CW Mechelen van 05/02/1985  
uit geschriften bij dir. M op 01/03/1985 (overgedragen ES)

5161 Antwerpen-dam PV 106 van CW Salzannes van 22/01/1985  
uit geschriften op 01/03/1985

5920 Haine-St-Pierre PV 101 van CW Salzannes van 02/01/1985  
uit geschriften op 01/02/1985

5948 Haine-St-Pierre PV 102 van CW Salzannes van 02/01/1985  
uit geschriften op 01/02/1985

6078 Merelbeke PV 105 van CW Salzannes van 18/01/1985  
uit geschriften op 01/03/1985



## 2. Aktuele berichten :

- 03 : Tegen de verwachtingen in werd Kinkempois nog niet voorzien van voldoende stellen reeks 03 om de dienst op de Waalse as te verzekeren. Slechts 4 bijkomende stellen kwamen te naar Liège en op dit ogenblik bestaat er een inzetreeks met 8 plandagen en voorziet de inzet van twee volledige diensten.

De vertraagde afgifte is vooral te wijten aan het winter-offensief van eind december en de voorzichtigheid om een voldoende groot aantal reservestellen te behouden. De volledige overname te Kinkempois is pas voorzien voor de wissering van de beurtregelingen in juni.

Ondertussen is men nog steeds bezig om de trillingen bij deze stellen te bestuderen. Bij één stel werd 1 silentblok van de afvering vervangen door een teleskopische veer en een bijkomende schokdemper. Bij vergelijkende metingen kreeg men wel een beter resultaat dan de klassieke stellen doch nog niet het resultaat van de overige stellen reeksen 00, 06 of 08.

- 06 Op 3 januari jl. werd de elektrische tractie opgenomen op de lijn Mechelen-St-Niklaas. Deze dag werd de dienst verzekerd door de stellen 756 (eerste trein Mechelen - St-Niklaas) en 777 (eerste trein vanuit St-Niklaas).

Deze diensten werden in de reeks van Hasselt bijgevoegd en om deze treinen te kunnen verzekeren kreeg Hasselt de stellen 737 tot 740 toegewezen.

- 20 : De 2007 is de derde lokomotief van deze reeks die de blauwe schildering kreeg : in grote mate kreeg deze lok het kleurenpatroon van de 2006, enige verandering is het feit dat de koplampen afgebied worden door een smalle gele band.

- 21 : De levering van deze reeks gaat zeer vlot : na de overname wordt eerst het elektronisch gedeelte te Brussel-zuid afgesteld en daarna verricht de nieuwe lokomotief een testrit tegen 40 à 50 km/h naar Braine-le-Comte. Vervolgens wordt een snelheidsrit naar Oostende gereden.

Vervolgens wordt elke nieuwe lokomotief gedurende twee weken in dubbele tractie (met de reeks 27 of 21) het treinpaar 4400 (Brussel-Welkenraedt), overnachting te Welkenraedt en 's morgens voor trein 3427 naar Denderleeuw en dan met het leeg stel terug naar Vorst-reizigers.

Vanaf begin december verzekerden 4 lokomotieven van deze reeks de dienst Antwerpen-Moeskroen, doch tijdens de eerste winterperiode verzeilden ze over het ganse land.

Vanaf 18 februari werd de reeks met één dag uitgebreid en ditmaal kwamen bestuurders van Merelbeke tot inzet.

Op 25 februari werd de reeks met niet minder dan 5 dagen uitgebreid en de 21-ers worden nu ook door bestuurders van Hasselt bediend en worden de machines ook vanuit Hasselt ingezet. Om dit mogelijk te maken was de 2102 van 19/02 voor opleiding in de Limburgse hoofdplaats. Op de volgende blz de beurtregeling van 25/02.



27 : Tot de nieuwe beurtregeling van juni as. zal er geen wijziging aangebracht worden in de inzetreeksen. De vrijgekomen lokomotieven reeks 27 zullen vooral in de goederendienst ingezet worden, vooral voor onregelmatige goederentreinen.

Vanaf 3 maart gaat er opnieuw een reorganisatie van de goederendienst doorgevoerd worden en ontstaat er opnieuw een centrale dispatcher. Verder wordt er opnieuw gepoogd om zoveel mogelijk goederentreinen in vaste inzetreeksen in te brengen. Dit gebeurt zowel door wachttijden in de reizigersdienst op te vullen, alsook nieuwe goederenreeksen te voorzien.

Ook deze nieuwe inzetreeksen starten officieel pas in juni 1985.

#### Dieseltraktie :

Hiervoor heeft men een buitendienststellingsplan opgesteld dat hieronder afgedrukt wordt.

Reeks / Jaar	Eff. op 01/11/84	1985	1986	1987	1988	1989	1990	Eff. op 1/1/91
43	29	3	26					0
46	20		10					10
51	89				5	5	5	74
52/53	32			7				25
54	6		3	3				0
55	40						10	30
59	48		18	15				33
60	58	31	22		5			0
61	8	8						0
62/63	130			30	15	16	6	63
72	4	4						0
80	68			5				63
83	25				5			20

40 : 6 van de 7 stellen staan nog steeds te Kortrijk-vorming afgesteld, enkel de 4006 werd naar Haine-St-Pierre afgevoerd en wacht daar op een verkoop of eventueel een behoud voor het museum.

43 : Als tweede stel werd nu de 4325 aan de dienst E.S. afgestaan. De levensloop is als volgt :

603.25 -- 4325

\* droeg van 12/12/58 tot 11/09/1960 het nummer 602.08 na ombouw

Levering : 30/02/1954  
 Bouwer : AM Nivelles

Stelplaatsen : Bertrix 30/02/1954 - 31/05/1956  
 Aarschot 31/05/1956 - 10/05/1957  
 Kortrijk 10/05/1957 - 18/12/1958  
 Schaarbeek 18/12/1958 - 01/12/1959  
 Aarschot 01/12/1959 - 06/02/1962  
 Kortrijk 06/02/1962 - 01/03/1985 -- E.S.

Buiten dienst : PV 85.01 van 05/02/1985

46 : Ook de 4612 zal binnenkort officieel buiten dienst gesteld worden en overgedragen worden aan de dienst E.S. Over een verbouwing is echter nog geen beslissing genomen. Het stel

bevindt zich nog steeds te Kinkempois.

- 51 : Zoals te verwachten werd de 5161 buiten dienst gesteld, de levensloop is als volgt :

200.061 -- 5161

Levering : 29/01/1963  
 Bouwer : Cockerill  
 Fabrieksnummer : 3885

Stelplaatsen : Dendermonde 29/01/1963 - 12/02/1963  
 Hasselt 12/02/1963 - 03/06/1984  
 Antwerpen-dam 03/06/1984 - 01/03/1985

Buiten dienst : PV 106 van 22/01/1985

Voor de goederendienst is er te Schaarbeek een opgesteld en deze machines reeks 51 rijden zeer interessante treinen, zo komen ze o.a. te Feluy, te Clabecq, rijden ze doorgaande treinen naar Montzen, Antwerpen en Monceau doch de belangwekkendste dienst is toch de lokale goederendienst : zo verzekeren ze lokale goederendiensten naar Baulers en Waterloo, anderzijds zijn ze tweemaal daags te gast te Quenast, nl. omstreeks 12.00 en omstreeks 13.15. Hier verzekeren ze ook een gedeelte van de rangeringen.

Fakultatief komt dan nog een machine omstreeks 17.00 naar deze laatste plaats om er een trein met balast op te pikken.

- 54 : Op 11 januari 1985 ontspoorde de 5406 van Ronet op de koer van de stelplaats en ramde hierbij nog twee elektrische lokomotieven. De schade was zo groot dat deze machine binnenkort buiten dienst gesteld zal worden.

De overige machines worden voor eind 1987 buiten dienst gesteld, voor het ogenblik rijden ze nog steeds de lokale goederendiensten in de omgeving van Namur en de reeks afgedrukt in TTZ-akt. 11 is nog steeds geldig.

- 59 : De opmerking in verband met de 5948 in TTZ-akt. was niet juist, daar er nog steeds een lok in gele prototypeschildering rondrijdt, nl. de 5933 van Merelbeke.

De levensloop van de beide buitendienst gesteld machines is de volgende :

201.020 - 5920

Levering : 12/04/1955  
 Bouwer : Cockerill  
 Fabrieksnummer : 3425

Stelplaatsen : Kinkempois 12/04/1955 - 19/04/1955 (rodage)  
 Haine-St-Pierre 19/04/1955 - 01/02/1985

Buiten dienst : PV 101 van 02/01/1985

201.048 - 5948

Levering : 12/08/1955  
 Bouwer : Cockerill  
 Fabrieksnummer : 3453

Stelplaatsen : Kinkempois 12/08/1955 - 19/08/1955 (Rodage)  
 haine-St-Pierre 19/08/1955 - 24/08/1955  
 Merelbeke 24/08/1955 - 30/09/1955  
 haine-St-Pierre 30/01/1955 - 01/02/1985

Buiten dienst : PV 102 van 02/01/1985

60 : Door de levering van de nieuwe lokomotieven reeks 21, kunnen de piekuurtreinen gesleept door de reeks 60 in dubbel traktie opnieuw vervangen worden door elektrische machines. Begin februari ging de dienst Charleroi-Erquelines al verloren en eind februari zal ook de dienst Ottignies-Namur wegvallen.

In maart zullen geleidelijk aan ook de overblijvende treinen elektrisch gereden worden.

Opnieuw ging één lokomotief van deze reeks uit de geschriften, nl. de 6078 en binnenkort is het de beurt aan de 6054 van St-Ghislain en 6102 van Merelbeke. Het is de bedoeling om dit jaar 39 machines richting afstelspoor te rijden. Hieronder bevindt zich hoogstwaarschijnlijk ook de 6005, het kontrakt met ABC loopt immers in april af en waarschijnlijk zal er geen verlenging meer komen.

Volgend jaar zullen de overige machines van de serieuitvoering afgesteld worden, zodat enkel dan nog de 5 prototypen overblijven.

Ondertussen is de NMBS aan het onderhandelen met een tussenpersoon voor de verkoop van ca. 50 machines. Deze zouden dan voorzien worden van een nieuwe dieselmotor en verder verkocht worden.

Hieronder de levensloop van de 6020 (vorige keer vergeten) en de 6078.

210.020 - 6020

Levering : 25/08/1964  
 Bouwer : Cockerill  
 fabrieksnummer : 4028

Stelplaatsen : St-Ghislain 25/08/1964 - 27/11/1972  
 Merelbeke 27/11/1972 - 10/10/1983  
 Ronet 10/10/1983 - 03/06/1984  
 Kinkempois 03/06/1984 - 01/11/1984  
 Merelbeke 01/11/1984 - 01/12/1984

Buiten dienst : PV 97 van 16/10/1984

210.078 - 6078

Levering : 13/09/1965  
 Bouwer : Cockerill  
 Fabrieksnummer : 4109  
 Stelplaatsen : Merelbeke 13/09/1965 - 01/03/1985

Verbeter ook bij 6111 : mutatie Ronet - Merelbeke op 27/09/1970

62 : Opmerkelijk gegeven bij deze reeks is de planning om ook deze lokomotieven vanaf 1987 massaal af te stellen en tot 1990 zou ongeveer de helft van het bestand afgevoerd worden.

Enkel te St-Ghislain kon een belangrijke wijziging opgetekend worden : hier namen 6 lokomotieven de meeste diensten van de reeks 60 over en rijden er in de lokale goederendienst, met o.a. bestemmingen Lessines, Ath, Tertre, Bleton en Merelbeke. Opmerkelijk zijn ook de vele buitenlandse uitstappen met bestemmingen Feignies, Aulnoye en Valenciennes.



Voor deze diensten zal het effectief van St-Ghislain waarschijnlijk lichtjes uitgebreid worden door machines van Mernelbeke.

Ook in deze stelplaats worden enkele diensten van de reeks 60 overgenomen door 62-ers, dit vooral door het vrijkomen van machines door de elektrifikatie van Mechelen-St-Niklaas.

#### Rangeerloks :

Voor de buitendienststellingen van deze reeks machines is nog geen echt plan opgesteld en op dit ogenblik beperken de buitendienst stellingen zich tot de reeks 72 en tot de reeksen 80 en 83 voor recuperatie van onderdelen.

Doch waarschijnlijk zullen bijkomende lokomotieven afgesteld, voornamelijk van de reeksen 80, 84 (1ste schijf) en 83. Vanaf 1990 moeten deze immers vervangen worden.

73 : Kleine wijziging in de dienst van Kinkempois, daar 73-ers nu de rangeerdienst te Rivage, Poulseur en Aywaille van de 82-ers van Gouvy overnamen.

Ook te Hasselt zijn er wijzigingen, dit door de afgifte van de 2 84-ers van de derde schijf en de aankomst van 2 bijkomende 73-ers. Deze zullen vooral in de stelplaats zelf en voor rangeringen in de wagenwerkplaats ingezet worden.

84 : Kleine wijzigingen kregen de 84-ers van Montzen te verwerken : de interessante dienst op de Vennbahn is lichtjes verschoven : de lokomotief vertrekt nu dagelijks om 9.11 te Welkenraedt en rijdt door dor Weywertz waar hij om 14.27 aankomt. De terugrit vangt om 14.40 aan met aankomst te Welkenaredt om 17.20.

#### Museumlokomotieven:

Type 12 : De opknapbeurt aan het type type is in volle gang : de ketel werd volledig nagezien en hier moeten alle grote vlampijpen en een groter gedeelte van de kleine vlampijpen vernieuwd worden. Ook enkele afsluitkranen en stoppen werden vernieuwd.

Verder werden de lagers opnieuw gekonstrueerd en deze zullen binnenkort afgewerkt en gemonteerd worden.

De waterdrukproef zal waarschijnlijk eind maart volgen, de eerste stoombeurt begin april.

Type 29 : Deze lokomotief heeft zijn waterdrukproef achter de rug en ook de vervanging van een 6-tal vlampijpen is afgesloten. De testritten (eerst in de vorming van Leuven zelf en daarna tussen Leuven en Muizen) worden voor eind maart gepland.

Stel van ' 35 : De restauratie werd volledig afgesloten en het stel heeft zijn eerste testritten achter de rug. Wekelijks wordt er nog steeds eenmaal gereden tussen Muizen en Leuven.

Het stel werd in zijn oorspronkelijke uitvoering (blauw-creme) uitgevoerd en ook het interieur werd grotendeels origineel teruggebracht.

=====

## ★★ Rijtuigen \*\*\*

### 1. Statistiek :

#### \* Leveringen :

geen

#### \* Buitendienststellingen :

alle met PV 1.85  
van 14/02/1985

I2	B	1	nr 12102 (ongeval)	
M1	B	90	nr 42004, 42006, 42007, 42008, 42009, 42011, 42017, 42019, 42020, 42023, 42027, 42033, 42037 42043, 42045, 42055, 42057, 42063, 42075, 42076, 42077, 42078, 42079, 42081, 42086, 42088 42091, 42098, 42100, 42101, 42102, 42103, 42104, 42106, 42110, 42111, 42120, 42126, 42134 42135, 42137, 42139, 42145, 42149, 42150, 42151, 42162, 42165, 42170, 42172, 42173, 42174 42179, 42180, 42184, 42186, 42189, 42190, 42191, 42193, 42194, 42195, 42202, 42204, 42209 42211, 42214, 42022, 42026, 42034, 42040, 42114, 42118, 42127, 42129, 42136, 42182, 42185 42197, 42205 (afgesteld, vervangen door modern materieel)	
M1	AB	32	nr 43006, 43011, 43019, 43029, 43030, 43038, 43052, 43057, 43064, 43065, 43066, 43073, 43074 43075, 43082, 43083, 43084, 43085, 43086, 43089, 43093, 43100, 43102, 43105, 43113, 43114 43005, 43014, 43024, 43036, 43055, 43090	
M1	BD	35	nr 49001, 49002, 49005, 49009, 49015, 49017, 49018, 49019, 49022, 49023, 49024, 49025, 49028 49029, 49030, 49031, 49033, 49034, 49035, 49036, 49037, 49039, 49051, 49052, 49053, 49054 49055, 49056, 49058, 49059, 49063, 49068, 49071, 49080, 49102	
K1	B	3	nr 22003, 2204, 22014 (voor verkoop)	
K1	BD	1	nr 29005 (voor verkoop)	

M1 : de buitendienststellingsgolf is nu voorgoed gestart, dit met de schrapping van 90 B-rijtuigen, 32 AB-rijtuigen en 35 BD-rijtuigen. Al deze rijtuigen staan afgesteld te Luttre Muizen, Tienen, Brussel-kl. eiland, Voroux, Dendermonde en Leuven.

De schrapping van de ca. 130 overblijvende rijtuigen is voorzien voor 1987. Al diverse rijtuigen werden omgebouwd tot werkwagen en overal over het land verspreid.

M5 : De levering van deze dubbeldekrijtuigen is voorzien tussen 12/1985 en 02/1987. Steeds zullen er volledige stellen (nl. 6 B, 1 A en 1 BDx) afgeleverd worden door BN Brugge. Verder voorziet men nog 3 BDx, 3 A en 3 B-rijtuigen als reserve. Zo komt men aan 65 gebouwde rijtuigen.

K1 : Ook een stel K1-rijtuigen werd onlangs buiten dienst gesteld en afgesteld te Aalst (1B), Châtelineau (2B) en Muizen (1BD).  
Pas in 1987 worden nogmaals ca. 95 rijtuigen van dit type buiten dienst gesteld, zoodat er nadien nog een 220 rijtuigen in dienst blijven.

I1 : De 73 overgebleven I1-rijtuigen moeten alle voor eind 1988 uit het verkeer getrokken worden. Dit gebeurt ook met de

I2 : 38 laatste rijtuigen type I2.

I10 : De bestelling van 95 rijtuigen type I10 werd bevestigd en dit order omvat 45 rijtuigen B zonder klimatisatie, 35 rijtuigen B met klimatisatie en 15 rijtuigen A zonder klimatisatie.

De levering door BN Brugge is voorzien tussen 12/1986 en 08/1988. Deze rijtuigen komen vooral tot inzet in het grensoverschrijdend verkeer naar o.m. Lille, Maastricht-Köln en ook Luxembourg.

In het volgende nummer zal de inzet van de meest bedreigde rijtuigen behandeld worden.

## **\*\* Exploitatie \*\***

### **\*\* Werkplaatsen :**

De raad van beheer besliste tot de afschaffing van de stelplaats **Bertrix**, de werkplaats voor rijtuigen van **Schaarbeek** en de wagenwerkplaatsen van **Ronet** en **St-Martin**. Al deze werkplaatsen zouden nog in 1985 verdwijnen, wel blijft er te Bertrix een voerderspost aanwezig.

De stellen van Bertrix worden dan naar Latour overgeplaatst.

In 1986 moet dan de stelplaats van Ath verdwijnen, de overgebleven stellen verhuizen dan naar St-Ghislain. Wel blijft er een voerderspost.

De beslissing voor de sluiting van Haine-St-Pierre en Kortrijk werd uitgesteld tot 2 april 1985.

### **\*\* IC-lijn Antwerpen - Hasselt - Maastricht - Köln :**

De onderhandelingen tussen de NMBS, NS en DB konden afgesloten worden met een gunstig gevolg. Deze beslissingen moeten nu nog bekrachtigd worden door de resp. parlementen.

Bij een gunstig gevolg, kunnen de geplande werken al tegen het einde van het jaar starten : de NMBS neemt de heraanleg en de elektrifikatie van het baanvak Beverst-Lanaken (grens), de aanleg van een verbindingsbocht te Visé voor zijn rekening. De NS past het gedeelte tussen Lanaken-grens en Maastricht (met o.a. de bouw van een nieuwe brug) voor zijn rekening. Alleen over de verbindingslijn Montzen-Aachen-sud kon men nog geen beslissing krijgen.

De afwerking wordt pas voorzien tegen 1990.

### **\*\* TGV-lijn Paris - Brussel - Köln.**

Ook hier zijn de onderhandelingen volop aan de gang, doch concrete punten werden nog niet beslist. Wel zou de verbinding gaan over Lille (met een eventuele aftakking naar de kanaaltunnel), Brussel (met aftakking over bestaande spoorlijnen naar Rotterdam) langs de E5, ten zuiden van Tongeren, door het land van Herve naar Aachen, vanwaar de normale lijn zou gebruikt worden.

### **\*\* Lijn Zottegem - Kortrijk :**

De werkzaamheden aan de bovenleiding verlopen vrij vlot en praktisch over de ganse lengte werd de draad al gespannen. Enkel te Oudenaarde zijn er nog problemen met o.a. het rechte trekken van de bocht aan de uitrit richting Kortrijk.

De lijn zou vanaf juni 1985 elektrisch bereden moeten worden en dit heeft het werkloos worden van een aantal loks reeks 51 van Kortrijk tot gevolg.

### **\*\* Lijn Halle - Ath - Tournai :**

Ook hier vlotten de werkzaamheden : de nieuwe lijn tussen Ghisenghien en Ath nadert zijn voltooiing en - behalve in de voornaamste stations, is de draad praktisch over de ganse lengte van de lijn gespannen.

De werken te Ath zijn sinds het begin van het jaar begonnen.



# [ FOTOTIPS ]

In deze fototips gaan we voor het eerst anders te werk, met name nu ligt de klemtoon op enkele sekundaire lijnen waar de reizigersdienst jaren afgeschafte is, doch die nog sporadisch bereiden worden door lokale goederentreinen. Soms is dit éénmaal per dag, soms slechts éénmaal per week.

De uurregelingen die onderstaand aangehaald worden, zijn slechts benaderend; de treinen gewoonlijk slechts als er voldoende vracht is en de rangeringen verlopen naar behoefte. Het is daarom aan te raden om de stationschef om inlichtingen te vragen en meestal zijn er geen problemen. Eens de trein gevonden is het gemakkelijk hem te volgen, dit door zijn geringe snelheid.

Doch in deze kleinere stations blijft nog meer het volgende nog altijd van belang : vraag de toestemming aan de bestuurder en rangeerder, denk aan de veiligheid, betreed nooit ongevraagd privé-eigendommen.

## \*\* De lijn 24 :

Hier heeft men twee mogelijkheden :

\* de bediening van de cimentindustrie te Lixhe.

== deze gebeurt vanuit Visé-Haut over de Maas en dan dadelijk de aftakking naar de C.B.R. Er gebeuren gemiddeld 4 à 5 bedieningsritten per dag.

== lokomotieven : reeks 73 of 82 van Kinkempois, gestationeerd te Visé

== uurregeling : bediening ca. 11.15, 12.20, 14.55 en 16.00

== te bereiken : vanuit Visé vooreerst richting Tongeren, over het Albertkanaal en dan rechtsaf richting Lixhe/Hasselt. Aansluiting dadelijk na de spoorwegbrug.

\* de bediening van de loskoer van Bassenge :

== Bassenge is gelegen langs de lijn 24

== lokomotieven : reeks 73 of 82 van Kinkempois, gestationeerd te Visé

== uurregeling : facultatief (rijdt enkel bij voldoende vracht)  
Visé 15.00 - 15.20 Bassenge 15.50 - 16.15 Visé

== gunstige fotostandpunten : - beide zijden van de tunnel van Wonck  
vanuit Visé richting Tongeren en te Bassenge vlak na de spoorwegbrug rechtsaf richting Eben-Emael/Riemst en dan derde weg rechtsaf (na enige tijd kiezelweg)

## \*\* De lijn 127 :

\* bediening van de kalkgroeve en cimentbedrijf te Moha :

== deze bediening gebeurt vanuit Statte (lijn 125) en dan via lijn 127 naar Moha.

== lokomotieven : reeks 82 van Kinkempois, gestationeerd te Statte

== uurregeling : rijdt op dinsdag, woensdag en vrijdag in de vroege voormiddag (vertrek ca. 9.30)

== inlichtingen : station Statte

== te bereiken : vanuit Huy of Statte richting Hannut/Tienen en dan dadelijk richting Eghezée-Leuven. Na ca. 5 km rechtsaf richting Wanze en Moha volgen.

== fotostandpunten : Te Moha zelf en op diverse plaatsen langs de lijn.

## \*\* De lijn 21 :

\* bediening van de lijn 21 en vooral de steenkoolmijn van Eisden.

== deze pendelritten gebeuren vooral vanuit Waterschei over As naar Eisden.

== lokomotieven : reeksen 60 en 73 van Hasselt

== uurregeling : er zijn diverse ritten gedurende de ganse dag, bij voorkeur in de voormiddag

== inlichtingen : te verkrijgen in de stations Waterschei, As of te Eisden. Te waterschei heeft men het beste overzicht.

== fotostandpunten : uitrit Waterschei-station, in de omgeving van As (brug over de lijn in de omgeving van het station) en vooral te Eisden (karakteristiek station, armseinen)

== te bereiken : As ligt langs de (vierbaans)weg Hasselt-Genk-Dilsen  
Eisden-station is zeer moeilijk te vinden (best ter plaatse te vragen)

== industrie : zowel te Waterschei als te Eisden komen de industrielokomotieven van de mijnen tot in het station.



# TTZ - KRANT

## Stoomlokomotief nr 3 : SIMONE.

In de vorige nummers van de T.T.Z.-aktueel werd praktisch het ganse materieelpark van de T.T.Z. behandeld, doch de lokomotief die het langste in dienst was, werd nog niet beschreven. Hierin trachten we in dit (en het volgend) nummer te verhelpen.

### De konstrukteur :

Eer we de technische beschrijving en de loopbaan nagaan, is het wel interessant om even stil te staan bij de konstrukteur : La Hestre. Deze firma is immers minder bekend en leverde slechts een gering aantal stoomlokomotieven.

Dit bedrijf - gevestigd te Haine-St-Pierre - werd al in 1884 opgericht, doch in de eerste periode beperkte de aktie tot de bouw en het gieten van onderdelen van o.m. wagens, vaste installaties en grotere smeedwerken.

Pas kort voor de eerste wereldoorlog gooide deze firma zich op de lokomotiefbouw en sleepte een belangrijke bestelling in de wacht ondanks het feit dat het bedrijf zelf geen ketelsmederij bezat, zag men zich toch in staat tot de bouw van niet minder dan 12 N.M.B.S. lokomotieven type 36 - een van de grootste goederentreinlokomotieven in deze periode. Deze machines werden tussen november 1911 en september 1912 geleverd. Voor de eerste wereldoorlog volgden dan nog 5 lokomotieven voor de buurtspoorwegen, 5 typen 10, 8 verdere machines type 36 en ten slotte nog 4 typen 9.

Na de eerste wereldoorlog zakte de markt in elkaar en La Hestre kon enkel nog de bouw van een kleiner aantal industriële lokomotieven in bouw gegeven worden. De lokomotiefbouw werd in 1925 afgesloten met de bouw van nog 2 lokomotieven typen 23 voor de N.M.B.S.

Voor de bouw van de industriële machines, stapte men af van de klassieke Belgische bouwwijze en werd de Duitse nagebootst. Opmerkelijk hierbij is echter wel dat - ondanks het kleine aantal machines - er toch twee dergelijke lokomotieven voor het nageslacht bewaard bleven : nl. Simone te Zolder en een lokomotief afkomstig van Willebroek, bewaard door de N.M.B.S. te Leuven.

### De technische beschrijving :

#### a. de ketel :

In tegenstelling met veel Belgische industrielokomotieven, kreeg deze lokomotief een ketel met Crampton-vuurhaard : in dit type ketel is de bovenzijde van de haard niet vlak, doch afgerond en aansluitend op de langsketel.

De haard zelf is opgebouwd uit staalplaat met een dikte van 10 mm voor de zijplaten en hemelplaat en 16 mm voor de pijpenplaat. De vuurkistmantel zelf wordt gevormd door staalplaten met een dikte van 15 mm voor de zadelplaat, de zijplaten en de achterplaat, het bovenste deel anderzijds heeft een 22 mm dikke plaat.

Tussen de haard en de vuurkistmantel is een minimale afstand van 60 mm. De verankering van de vuurkist gebeurt door 80 steunbouten in elke zijplaat, 96 steunbouten in de achterplaat en 36 dergelijke bouten in de zadelplaat. De diameter van deze steunbouten bedraagt 26 mm. De hemelplaat wordt verankerd door 64 vaste hemelankers met een diameter van 25 mm, geplaatst in 8 rijen van 8 stuks. Verder zijn er nog 4 dwarsankers om de verticale krachten op te vangen.

De langsketel is opgebouwd uit één enkel segment met een diameter van 1 200 mm en een plaatdikte van 15 mm.

De voorste pijpenplaat heeft een dikte van 25 mm. De pijpenbundel wordt gevormd door 161 vlampijpen met een diameter van 40/45 mm en een afstand tussen de beide pijpenplaten van 2 850 mm.

De stoomdom bevindt zich gans vooraan op de langsketel en is opgebouwd uit 15 mm dikke staalplaat. De dom heeft een binnendiameter van 625 mm, laat een mangat vrij van 550 mm en is met één enkele rij klinknagels (met een diameter van 23 mm) op de langsketel vastgezet.

De ketel - die op de volgende bladzijde afgedrukt wordt - heeft een totaal verwarmingsopp. van 70,3 m<sup>2</sup>, een roosteropp. van 1,09 m<sup>2</sup> (nl. een lengte van 1 030 mm en een breedte van 1 035 mm).

#### b. de rookkast :

Deze rookkast sluit rechtstreeks aan op de ketel en is ermee verbonden met een enkele stripnaad. Ze heeft een lengte van 1 086 mm en een diameter van 1 200 mm. In tegenstelling met praktisch alle andere machines, is er geen mantel om de rookkast voorzien. Via deze rookkast wordt de stoom ook naar de beide cilinders gevoerd en dit gebeurt doorheen een gietijzeren T-stuk en koperen buizen met een binnendiameter van 88 mm.

Ook de uitlaat van de cilinders mondt in de rookkast uit en net zoals de stoomaanvoerbuizen gebeurt dit doorheen de rookkast zelf. Dit heeft tot gevolg dat een perfecte luchtdichte afsluiting van de rookkast moeilijk te verwezenlijken is en dit feit heeft al regelmatig voor problemen met de trek veroorzaakt.

De uitlaat - gevormd door koperen buizen met een binnendiameter van 119 mm en een gietijzeren uitlaatgedeelte - bevindt zich op 740 mm voor de voorste pijpenplaat.

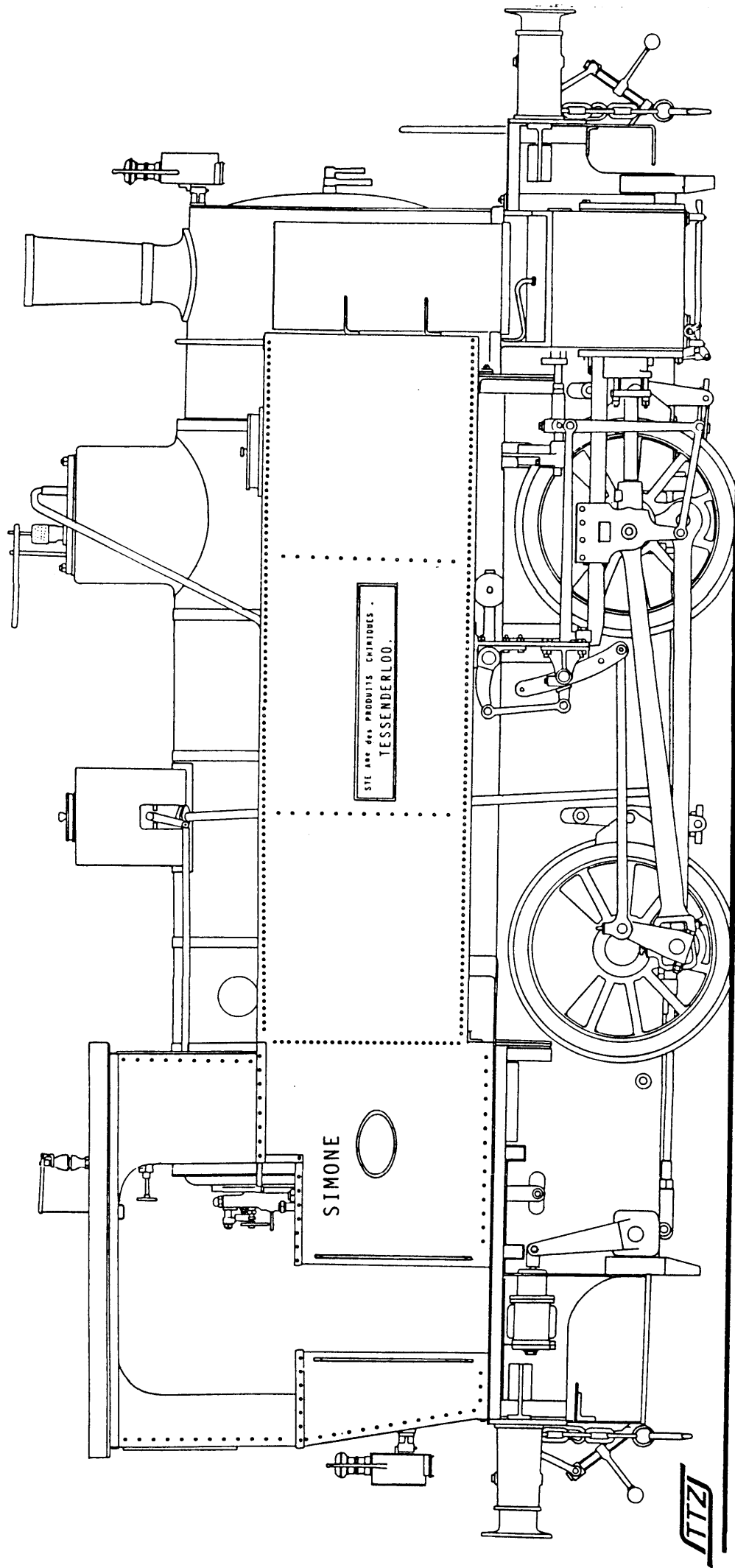
De gietijzeren schouw laat een (minimale) opening vrij van 270 mm en staat op 359 mm van de voorzijde van de rookkast.

De rookkast deur - uit gebombeerde 12 mm dikke - staalplaat met tegendeur heeft een diameter van 1 025 mm en laat een opening van 990 mm vrij.

#### c. de moderator :

Deze is vervaardigd uit gietstaal en werkt volgens het principe van de vlakke kleppen, zonder evenwichtsklep. Deze moderator is bo-





ven in de stoomdom aangebracht en wordt bediend door een regelstang die inwerkt op een excentrisch aangebracht draaipunt.

De moderator is dadelijk op de cramptom-buis aangebracht. Deze is in één stuk gegoten en heeft een buitendiameter van 114 mm en laat een stoomdoorgang vrij met een diameter van 90 mm.

#### d. de ketelvoeding :

Voor de voeding van de ketel bezit "Simone" twee injecteurs type Friedmann, aangebracht op de achterzijde van de ketel. Deze injecteurs worden gevoed door een stoomaanvoerleiding, die aangesloten werd op het deksel van de stoomdom en deze beide leidingen geven deze lokomotief zijn karakteristiek uitzicht.

#### e. de veiligheidstoestellen :

Voor de afvoer van de stoom bij te hoge druk, zijn er twee veiligheidskleppen type Wilson voorzien. Deze zijn boven op de stoomdom geplaatst en hebben elk één spiraalveer. Een hefboom is aanwezig om deze kleppen met de hand te testen.

De hoogte van het water kan afgelezen worden op twee peilglazen type Klinger. Het wateroppervlak bevindt zich normaal op 100 mm boven het hoogste deel van de hemelplaat van de haard.

In deze hemelplaat is een loodnagel aanwezig : deze zal doorsmelten op het ogenblik dat er geen water meer aanwezig is rondom de haard en zal beletten dat de platen van de haard verder zoude uitgloeien.

#### f. het chassis :

Dit is opgebouwd uit twee uitgesneden langsliggers uit staalplaat met een dikte van 25 mm. Deze beide langsliggers bevinden zich 1 255 mm uit elkaar.

Ook de dwarsverbindingen bestaan uit 25 mm dikke staalplaat en zijn door een klinknagelverbinding en zware L-profielen met elkaar verbonden. Zo heeft men drie dwarsstukken : ter hoogte van de cilinders heeft men een kist uit staalplaat en deze zorgt voor de nodige versteviging voor de ophanging van de cilinders zelf.

Tussen de beide wielen en achter de haard heeft men bijkomende dwarsstukken uit een enkele plaat. Anderzijds heeft men nog de beide bufferbalken.

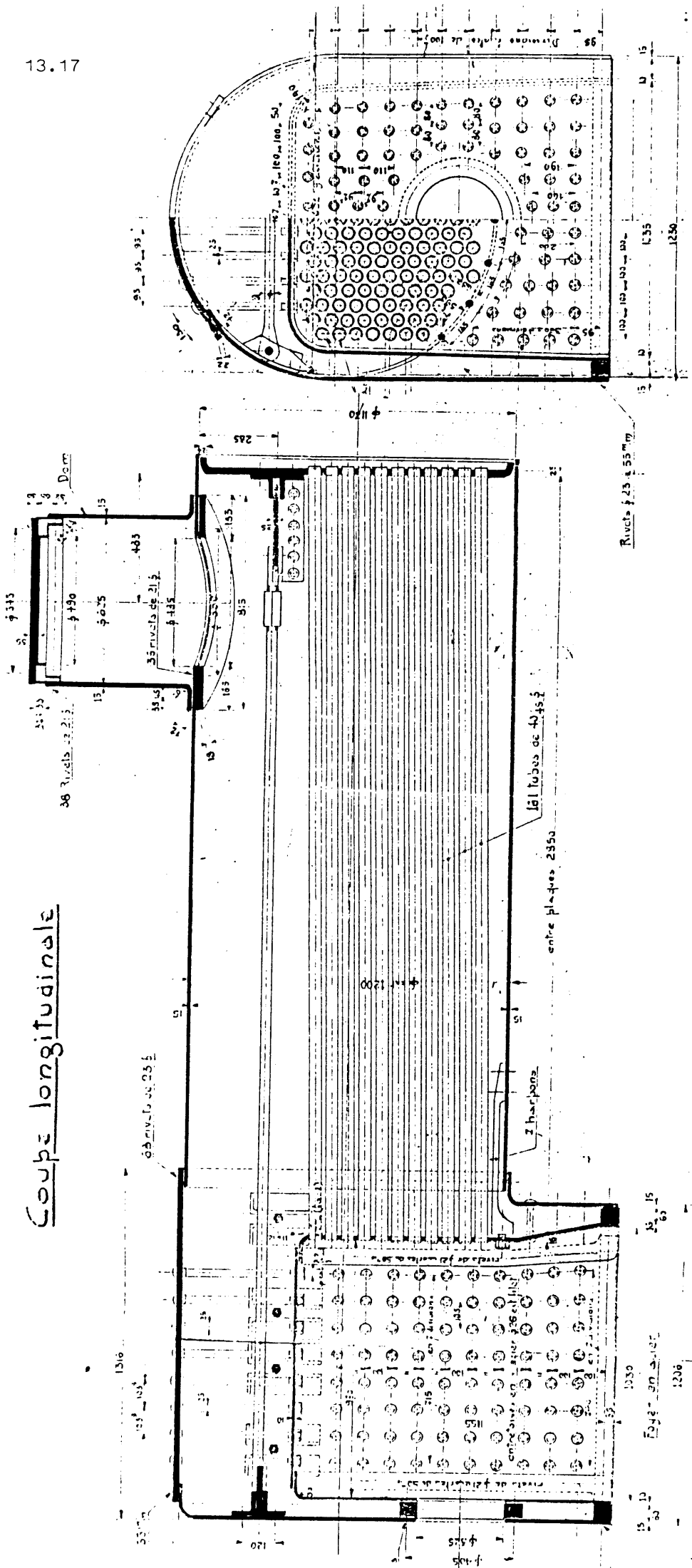
Ook buiten de langsliggers heeft men drie steunen : de eerste draagt o.m. de leibaan en de schaar, de beide andere zijn de steunen voor de watertanks.

#### g. de opbouw :

Het machinistenhuis is opgebouwd uit staalplaat van 3 mm en is deels geklonken, deels geschroefd uitgevoerd. In de achterwand is een uitneembaar luik voorzien. De watertanks aan beide zijden van de ketel zijn uit 5 mm dikke staalplaat uitgevoerd en zijn volledig geklonken. Ze kunnen onderveer 3 000 liter water meevoeren. Aan de linkerzijde is een deel van de watertenders afgeschuind en biedt zo plaats aan de kolenbak met een inhoud van ca. 500 kg kolen.

wordt vervolgd

Coupe longitudinale



Ketel (doorsnede) van "Simone" - La Hestre 46





# [MODELBOUW]

Vooral bij dit gedeelte kregen we op onze enquête diverse, soms volledig afwijkende, antwoorden en voorstellen. Diverse leden vonden dit te uitgebreid, anderen duidelijk te weinig. Beide categorieën kan ik duidelijk begrijpen : niet-modelbouwers willen meer artikelen over het grootbedrijf, modelbouwers zoeken naar een gespecialiseerd (Belgisch) tijdschrift. Misschien is dit een motivatie van één van de talrijke modelbouwclubs. Doch als men de volgende bladzijden bekijkt, ziet men toch al verschillende wijzigingen. In deze rubriek blijven de nieuwe modellen besproken worden. Wel zullen we in de toekomst een uitgebreidere testprocedure trachten in te voeren.

Veel vraag was er ook naar duidelijke bouwbeschrijvingen voor de ombouw van handelsmodellen naar Belgische modellen. Dit zullen we in de volgende nummers trachten te brengen.

In de vragenhoek zullen we binnenkort - na de nodige voorbereiding - een reeks brengen over de diverse schilderingen bij de Belgische spoorwegen.

Nieuw in dit nummer zijn er drie onderwerpen :

\* gemiddeld zal er één bladzijde ingeruimd worden van de modelbaan-elektriciteit en elektronika. In de eerstvolgende nummers zullen we enkele basistechnieken bespreken. Nadien komen concrete schakelingen ter bespreking.

\* ook willen verschillende leden op hun modelbaan effectieve treinsamenstellingen nabootsen. Doch hier komen twee problemen naar voren : eerst en vooral bestaat er bij de NMBS geen informatie meer en moet men zich richten naar (de toch al schaarse) foto's. Tweede probleem is het feit dat - door het gebrek aan voldoende modellen (vooral reizigerswagens) praktisch geen enkele trein na te bootsen is. Overal ontbreekt er iets.

\* anderzijds vroeg men ook sporenplannen van (typisch) Belgische stations, eventueel met de omgeving (stationsgebouw, seinhuizen,...) en seinen. Ook hier bestaan slechts weinig (oudere) plannen en hierbij doen we dan ook een oproep tot onze leden om ons interessante emplacementen te signaleren en eventueel het plan zelf te tekenen.

We hopen dat de (nieuwe) inhoud U allen nog meer zal boeien en dat ook niet-modelbouwers aan sommige onderwerpen hun hart kunnen ophalen. Modelbouwers moeten echter begrijpen dat we in eerste instantie een tijdschrift voor het grootbedrijf zijn en dat het modelbouwgedeelte noodgedwongen tot een 10-tal blz beperkt zal blijven. We hopen echter dat ooit een uitgebreid "modelbouw"tijdschrift het licht zal zien.

De redactie.

-----

Nieuwe handelsmodellen :

periode januari-februari

SCHAAL Ho\* Lokomotieven :

SNCF	Dieseltreinstel type X 2800	Roco	4175 A
SNCF	Elektrische lokomotief type BB 8100	Roco	4157 D
ÖBB	Rangeerdiesellokomotief reeks 2067	Lima	20 8148
DB	Stoomlokomotief reeks 050 met badkuiptender	Fleischm	4179
DB	Dieseltreinstel VT 25 / VS 145	Liliput	125 04/09
DB	Diesellokomotief reeks 220 (blauw - beige)	Märklin	3081
DB	Stoomlokomotief reeks 012	Hamo	8310
DB	Stoomlokomotief reeks 065 (1'D 2')	Fleischm	4065
DB	Elektrische lokomotief reeks 175 (groen)	Trix	2431

\* Rijtuigen :

DB	Ombouwwagen BDyg 531	Fleischm	5127
DB	Ombouwwagen AByg 503	Fleischm.	5128
DB	Ombouwwagen Byg 515	Fleischm.	5129
ÖBB	Pruisische afdelingswagen zonder remmershuis	Roco	44224C
ÖBB	Pruisische afdelingswagen zonder remmershuis	Roco	44225C
DR	Mitropa slaaprijtuig type WL 4ü PR 01	Fleischm.	5078
DB	Verpakking met drie rijtuig met speciale opdruk (milieutrein)	Märklin	4190

\* Wagens :

DB	Rongenwagen met twee containers	Roco	4399 A
ÖBB	Rongenwagen met twee containers	Roco	4399 B
DR	Oude ketelwagen met opschrift "DAPG"	Märklin	4674
DR	Bierwagen "Engl. Garten Stuttgart"	Märklin	4677
DR	Gesloten goederenwagen met remmershuis	Märklin	4685
SBB	Silowagen "Feldschlösschen"	Roco	44314 C
NS	Rongenwagen met twee containers	Roco	4399 D

SCHAAL N :\* Lokomotieven

DB	Elektrische lokomotief reeks 111 (blauw - beige)	Fleischm	7348
DR	Elektrische lokomotief reeks E 36	Trix	21 912

\* Rijtuigen :

DR	Mitropa-slaapwagen reeks WLAB 5/4ü 37	Fleischm.	8134
----	---------------------------------------	-----------	------

\* Wagens :

SNCF	Zelflosser type Fals	Roco	2337 F
------	----------------------	------	--------

\*\*\* De Nürnburger Messe \*\*\*\*\* België (N.M.B.S.)

Opnieuw was het op de Nürnburger Messe zielig gesteld met nieuwe Belgische modellen. Slechts enkele merken (vooral Lima) maken er een gewoonte van om elk jaar een nieuw model voor te stellen. Doch anderzijds geldt nog steeds de trent dat de Belgische importeurs geen inspanning doen om Belgische modellen te promoten. Hoe is het anders te verklaren dat Roco (voorlopig) geen Belgische versie van de BR 74 (ons type 96) aankondigt.

DJH	Stoomlokomotief type 53 (Dt)
DJH	Stoomlokomotief type 99 (Et) ex-Nord Belge
DJH	Stoomlokomotief type S9 - eventueel om te bouwen tot NMBS type 69, doch tender is fout
Lima	Personenrijtuig van het type M4 (enkel het tweede klasse rijtuig aangekondigd)
Roco	tweeassige zelflosser met zwenkdak type Tdgs

\*\* Nederland (N.S.)

Na een uitgebreid jaar 1984, is ook 1985 weer goed voor de Nederlandse modelbouwers, in zover dat de meeste modellen nu reeds in de handel zijn.

Märklin	Elektrische lokomotief reeks 1600
Roco	Sneltreinrijtuigen plan D, zowel in turkoze als in Intercity-kleuren.

\*\* Luxemburg (C.F.L.)

Opmerkelijk is dat de Luxemburgse spoorwegen een belangrijke interesse krijgen van verschillende konstruktors of hoe de modelbouwers van een klein land groot kunnen zijn.

Roco

Roco Diesellokomotief reeks 800 (identiek aan SNCF BB 63000)

## \*\* Duitsland

Ondanks het feit dat praktisch alle modellen reeds in de handel zijn, vinden de konstruktors toch nog steeds gaatjes in de markt, opnieuw is er een onderscheid te maken tussen de (oude) privé-maatschappijen en de lokomotieven van de D.B.

-- Privémaatschappijen (epoche II en III)

Märklin : personentrein "Adler" in uitvoering 1835 of 1985 (schaal I)  
 Fleischmann : treinkombinatie met lokomotief reeks 94 in KPEV uitvoering  
 Liliput driedelig treinstel SVT 137 "Köln" in DRG uitvoering (paars-creme)  
 Liliput stoomlokomotief van de Bad Staatsbahn Vic (later BR 75)  
 Liliput dezelfde lokomotief in DRB uitvoering  
 Liliput stoomlokomotief van reeks 78 in DRG uitvoering  
 Trix elektrische lokomotief reeks EP 3/6 in Beierse uitvoering  
 Trix dieselstel reeks VT 858 in DRG-uitvoering

-- D.B.

Märklin stoomlokomotief reeks 75  
 Fleischmann stoomlokomotief reeks 38 (P8) met badkuiptender  
 Fleischmann stoomlokomotief reeks 03.10 met stroomlijnbekleding en rode schildering  
 Fleischmann stoomlokomotief reeks 50 in uitvoering "150 spoorwegen"  
 Liliput dieselstel SVT 06 (städte-triebwagen ex Köln) in DB uitvoering (blauw en rood)  
 Roco stoomlokomotief reeks 74  
 Roco diesellokomotief reeks 220 (V200)  
 Roco elektrische uitzichtstrijtuig reeks 491  
 Fleischmann diesellokomotief reeks 218 in City-Bahn kleuren (oranje-grijs)  
 Fleischmann elektrische lokomotief reeks 111 in S-bahn kleuren (oranje-grijs)  
 Lima dieseltreinstel reeks VT 08 (reeks 612)

-- Rijtuigen :

Hier diverse rijtuigtypen, waarvan de volgende de voornaamste zijn :

Märklin DB-tentoonstellingswagen " Oud model "  
 Märklin Ombouwrijtuigen met mogelijkheid tot kortkoppeling  
 Fleischmann Rijtuigen van de City-bahn (oranje-grijs)  
 Roco Württemberg. D-zug-wagen  
 Trix CIWL slaapwagens en restauratiewagens met houten opbouw

-- Goederenwagens :

Diverse typen worden dit jaar uitgebracht, doch hier zijn geen in het oog vallende nieuwigheden.

Verder brengen Märklin en Fleischmann het toekomstige ICE-elektrisch treinstel uit. Dit treinstel ontstond op de tekentafels als snelle verbindingstrein (vb TGV), doch het is nog niet zeker dat het ooit gebouwd wordt.

## \*\* Frankrijk

Ook hier werr vele nieuwigheden, waarvan onderstaand de voornaamste :

Roco Diesellokomotief reeks BB 63000 in nieuwe kleuren (grijs-oranje)  
 Lima Pendeltrein bestaande uit lokomotief reeks BB 8500 en Inox-rijtuigen (AB + B + Bdf)  
 DJH Stoomlokomotief reeks 232 R (stroomlijnllok)

Verder diverse goederenwagens

## \*\* Zwitserland (S.B.B.)

Voor de meeste konstruktors blijft Zwitserland een interessant land, zowel in modellen als voor de afzet

Märklin Elektrische lokomotief reeks Ae 6/6 zonder aluminium sierbanden  
 Märklin Elektrische treinstel type "Rode Pijl"  
 Roco Elektrische rangeerlokomotief reeks Ee 3/3  
 Roco Elektrische lokomotief reeks Ae 6/6 in verbeterde versie (groen en rood - zie ook Märklin)  
 Hag Elektrische lokomotief Re 4/4 I (groene en rode versie)  
 Hag Elektrische lokomotief Re 4/4 II (groene en rode verbeterde versie)  
 Hag Elektrische lokomotief Re 6/6 (groene en rode uitvoering)  
 Liliput Nieuwste elektrische pendeltrein (tweedelig elektrisch treinstel)

Rijtuigen :

Diverse moderne rijtuigen waaronder vooral de cafetariawagens en enkele rijtuigen voor binnenlands gebruik opvallen.

Wagens :

Diverse wagens

**\*\* Oostenrijk (O.B.B. + Privé)**

Roco Elektrische lokomotief reeks 1045 (groene en rode uitvoering)  
 Roco Elektrische lokomotief van de MBS (ex OBB-reeks 1045)

Diverse rijtuigen en goederenwagens van de meeste konstruktors

**\*\* Oost-Duitsland : (D.R.)**

Liliput kondigt de Vindobona-express aan (oude versie als SVT 06-vorm)

**\*\* Italië :**

Roco Diesellokomotief reeks 345  
 Lima Tweedelig dieseltreinstel type ALn 663  
 DJH Stoomlokomotief type GR 640 (1'C)

Verschillende rijtuigen

**\*\* Zweden (S.J.)**

DJH Stoomlokomotief type KA (C)

Verder enkele rijtuigen

**SCHAAL N :**

Bij deze schaal ook tal van nieuwigheden, waarvan onderstaand de belangrijkste opgesomd worden :

Fleischmann : Stoomloks reeksen 012 en 081, diesellok reeks 218 in City-bahn en ellok reeks 111 (S-bahn)  
 Verder wordt ook de "Glazen Trein" reeks 491 aangekondigd

Roco : Diesellok reeks 290 en SBB ellok reeks Re 4/4 IV  
 Bij de goederenwagens vooral de kangoeroewagens, ook in NMBS versie

Minitrix : Elektrisch treinstel ET 87, Beierse ellok reeks EP 3/6, ICE-elektrisch treinstel en railbus  
 VT 50 + VB 69  
 verder diverse rijtuigen en goederenwagens en drie nieuwe treindozen

Arnold : Uitgebeid pakket met vooral de volgende nieuwigheden :  
 Stoomloks reeksen 05, 074 en 095 (DR)  
 Dieselloks reeksen V65 en Köf I reeks 323  
 Elektrische loks E 18 (groen) en E 41 (blauw)  
 Diverse goederenwagens en twee treindozen

Lima : Elektrische treinstellen 403 en 430  
 TGV-trein en nieuwe sneltrein van de SNCF (met lok reeks BB 9200)

Voor de volledige lijst van de nieuwigheden verwijzen we naar de diverse nieuwe katalogi en vouwbladen, deze zullen trouwens tijdens de volgende vergaderingen ter inzage liggen.

=====

## **\*\* Modelbaanelektriciteit \*\***

---

De bedoeling van deze reeks is vooral schema's te geven die nuttig zijn voor de modelbouwers : naast elektrische schakelingen, zullen ook voor het grootste gedeelte elektronische schakelingen behandeld worden.

Verder zal ook regelmatig ingegaan worden op de nieuwere voedingseenheden van de diverse fabrikanten.

Doch in de eerste bijdragen wordt eerst ingegaan op enkele grondbeginselen bij de zelfbouw van schakelingen.

### **Het ontwerp van printen.**

Daar de meeste schakelingen op printen (als gedrukte schakelingen) uitgevoerd zullen worden, is het ontwerp en het maken hiervan uitermate belangrijk.

#### **\* Het materiaal :**

Een printplaat is in principe opgebouwd uit een drager uit een niet geleidende stof. Hierop bevindt zich een uiterst dun laagje elektrolytisch koper. Naast de gewone - nog af te etsen - printplaten vindt men diverse universele printen, waarop de koperbanen en de gaten reeds aanwezig zijn. Doch voor de modelbouwer zijn deze minder geschikt daar ze nogal wat ruimte vergen voor een schakeling.

Anderzijds zijn er twee soorten printplaten, naargelang de drager. Hierbij raden we de - ietwat duurdere - printplaat met een drager op basis van polyester aan. Deze is te herkennen aan de groene kleur van de drager. Grootste voordelen hiervan zijn de betere vasthechting van de koperlaag, de betere weerstand aan hogere temperaturen en het minder kromtrekken van de plaat.

#### **\* Het uitvoeren van een gedrukte schakeling :**

Eerste werk is het op maat brengen van de printplaat. Dit gebeurt het beste met een metaalzaag (beugelzaag) en levert geen problemen op. Bij inspannen in een bankschroef moet men er wel op letten dat de koperlaag niet beschadigd wordt. Een stuk karton biedt gewoonlijk al genoeg bescherming.

Nadien moet de koperzijde volledig zuiver gemaakt worden, en dit kan het best met gewone staalwol (dus zonder detergents). Alle vetresten moeten verwijderd worden. Het gebruik van thinner of white spirit wordt afgeraden, omdat de plakband of de stift soms moeilijker houdt.

Nadien wordt de schakeling op de printplaat overgebracht. Dit kan op verschillende manieren gebeuren. De fotografische wijze is de nauwkeurigste, doch eist diverse hulpmiddelen. De gemakkelijkste methode is het overtekenen van het schema. Hiervoor kan men een speciale printpen gebruiken, doch goedkoper is het gebruik van een stift op basis van alcohol (waterbestendig). Hiermee wordt gewoon op de printplaat zelf (koperzijde) getekend.

Moeilijker onderdelen (bv. IC's, transistoren, ...) kunnen beter op de print overgebracht worden door het afwrijven van deze symbolen. Diverse bladen met deze symbolen bestaan en zijn te verkrijgen bij de elektronika-detailhandel of in sommige papierwinkels. Wel



moet duidelijk gevraagd worden naar afwrijfvellen voor printen.

Anderzijds kunnen (rechte) banen gemakkelijk afgeplakt worden met speciale tape. Wel moet dan ervoor gezorgd worden dat deze tape goed aangedrukt wordt (bv. met achterzijde van schroevendraaier).

Het is ook aan te raden dat sommige belangrijke punten (bv. + en - van de voeding, in- en uitgang, ...) aangeduid worden, dit om latere fouten te vermijden. Ook dient opgewerkt te worden dat - indien men zelf een print ontwerpt - alles in spiegelbeeld dient getekend te worden. De elektronische onderdelen komen immers aan de dragerzijde.

En dan kan het etsen beginnen : bij deze handeling wordt het onbedekte koper weggeëtst in een speciaal bad. Dit bad wordt gevormd door een reeds gebruiksklaar etsmiddel of door de vermenging van het vaste etsmiddel (poeder of korrels) in water. Doch pas op : dit middel is betrekkelijk agressief en kan de ogen aantasten. Ook vlekken op kleren of meubels zijn praktisch niet te verwijderen. Zet het etsmiddel dan ook op een oude plank en gebruik enkel een plasticen bak. Het etsmiddel wordt best op kamertemperatuur (of hoger) bewaard.

Om het etsbad zo lang mogelijk te behouden, is het geraadzaam om zo weinig mogelijk koper vrij te laten : teken de banen zo breed mogelijk. Dit geeft nog het bijkomende voordeel dat het boren niet zo nauwkeurig dient te geschieden.

Na een ½ uur tot 2 uur (naargelang de ouderdom van het bad) is de print afgeëtst. De drager is dan goed zichtbaar. De printplaat wordt afgespoeld onder stromend water en zuiver gemaakt met staalwol. Dan kan ook nagegaan worden of geen enkele baan onderbroken is of er geen verbindingen zijn tussen twee banen.

#### \* De afwerking :

Nu kan er geboord worden : gewoonlijk worden boren van 1 mm of 1,5 mm gebruikt en dit is goed mogelijk met behulp van een verticale boorstandaard.

Verder worden de onderdelen aangebracht (let op de polariteit en/of de nummering van de klemmen) en vast gesoldeerd. Hiervoor gebruikt men een kleine soldeerbout met een maximaal vermogen van 30 W.

## **\*\* Treinsamenstellingen \*\***

Deze reeks starten nu met een drietal, sinds kort verdwenen, T.E.E.-treinen, die gemakkelijk op de modelbaan kunnen nagebootst worden.

\* Saphir : periode : 1975 - 1980

#### Treinsamenstelling :

- gezien het geringe reizigersaanbod, was hier een korte samenstelling mogelijk.

Deze trein werd te Köln door een NMBS-lokomotief reeks 16 (of sporadisch ook 18) overgenomen en bezat nog slechts 4 T.E.E.-rijtuigen van de D.B.

Voertuig	Klasse	Type	Merk/katalogusnr	Opmerkingen
Lokomotief		16 NMBS	Märklin/Hamo	in oorspronkelijke livrei of in gele livrei. De laatste (blauwe) schildering kwam praktisch niet voor.
Restaur.rijt.	AR	WRüzm 135 DB	Roco 4272 A	soms vervangen door rode Speisewagen
Abteil-rijtuig	A	Avüzm 111 DB	Roco 4267 S	
GroBraun-rijtuig	A	Apüzm 121 DB	Roco 4268 S	
Abteil-rijtuig	A	Avüzm 111 DB	Roco 4267 S	

\*\* Reisweg in België : (Aachen)-Liège-Brussel-zuid

\* Parcifal : periode : 1973 - 1980

Treinsamenstelling :

Net als bij de saphir was hier ook de trein betrekkelijk kort en volstonden meestal 5 rijtuigen.

Deze trein werd te Paris-nord door een lokomotief reeks 15 (en in sommige perioden ook reeks 16 of 18) aangenomen en werd dan naar Liège gevoerd. Hier werd de trein verder gevoerd tot in Aachen door een lokomotief reeks 22 of 23. Nochtans pikte de DB reeks 184 deze trein tot in 1974 te Liège aan en reed hem tot in Köln-Hbf.

Voor de elektrifikatie van de lijn Liège-Namur (voor 09/70) sleepte een lokomotief type 202 (latere reeks 52) deze T.E.E.-trein op deze verbinding.

Voertuig	Klasse	Type	Merk/katalogusnr	Opmerkingen
Lokomotief		15 NMBS	Lima / 8027	Enkel de (oorspronkelijk) blauwe versie
GroBraun-rijtuig	A	Apüzm 121 DB	Roco / 4268 S	
Restaur.-rijtuig	AR	WRüzm 132 DB	Roco / 4269 S	(1)
		of WRühm 132 DB	Märklin / 4085 Roco / 4261 S Fleischm / 5105	rode versie
Barrijtuig	A	ARDüzm 105 DB	Roco / 4270 S	
Abteil-rijtuig	A	Avüzm 111 DB	Roco / 4267 S	
Abteil-rijtuig	A	Avüzm 111 DB	Roco / 4267 S	

(1) : beschrifting moet aangepast worden (aanduidingen Speisewagen DSG).

\* Ile de France : Periode 1973 - 1984

Treinsamenstelling :

Deze T.E.E.-trein Paris-Brussel-Amsterdam, werd gesplitst te Brussel-zuid, waarbij het grootste gedeelte hier achter bleef. Een stam van slechts drie rijtuigen werd hier door een lokomotief reeks 15 overgenomen en verdergevoerd. Bij groter aanbod werd de trein regelmatig versterkt. Tot 1973 werd deze trein tussen Brussel en Amsterdam gesleept door een diesellokomotief reeks 51.

Voertuig	Klasse	Type	Merk/Katalogusnr	Opmerkingen
Lokomotief		15 NMBS	Lima / 8027	de drie uitvoeringen zijn mogelijk
T.E.E.-rijtuig	A	A 8	Jouef / 5540	
T.E.E.-rijtuig	A	A 8	Jouef / 5540	
T.E.E.-rijtuig + bagageafdeling	AD	AD 3	jouef / 5550	

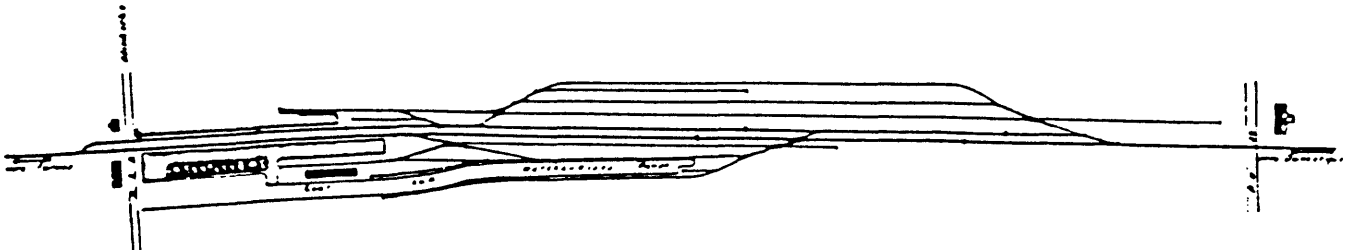
Deze samenstelling kon uitgebreid worden met verdere eerste klasse rijtuigen.

## **\*\* Stationsplannen \*\***

### Station Adinkerke

Periode 1925 - 1940

Adinkerke - gelegen op de verbinding Gent - Lichtervelde - Veurne - Duinkerken - was een typisch grensstation, wel gelegen aan de kust, doch met beperkt sporenplan.



De exploitatie is gemakkelijk te ontleden :

- de binnenlandse treinen kwamen gewoon binnen op spoor 1 (naast het stationsgebouw) en na afkoppelen van de lokomotief kon deze via spoor 2 omrijden. Opmerkelijk was wel dat er in het station zelf geen mogelijkheid was tot keren van de lokomotief.
- de doorgaande treinen naar Duinkerken reden vanaf spoor 1 - na het afwikkelen van de nodige douanemodaliteiten - gewoon door.
- voor de (toch wel beperkte) internationale goederendienst stonden drie opstelsporen ter beschikking en aan weerszijden was er een uitwijkspoor voor de lokomotieven. De goederentreinen werden hier door Franse lokomotieven overgenomen.
- de lokale goederentreinen kwamen op de zuidelijke sporen aan en vanaf hier werden ze naar de goederenloods of de lossporen uitgerangeerd.

Naast het losspoor is er ook een kort spoor met een verhoogde loskaai aanwezig. Het omzetten van de lokomotief kan zowel via het hoofdspoor, als over een omloopspoor gebeuren.

=====

# EXPLOITATIE

Lijn 12 : Antwerpen-centraal - Essen (grens)

\* Lengte : 33,1 km tot aan de grens

\* Geschiedenis : Deze lijn werd gebouwd door de maatschappij "Chemin de Fer d'Anvers à Rotterdam" (A.R.). Opening van de lijn Antwerpen-Roosendaal-Etten op 26 juni 1854. Deze lijn liep oorspronkelijk van de huidige Carnotstraat (waar een gemeenschappelijk station was met de EB), tot Moerdijk (Hollands Diep). Verder een eigen bootdienst tot Rotterdam.

In 1873 werd de lijn onderbroken en werd het ringspoor Berchem-Antwerpen-Dam aangelegd.

Eigen exploitatie tot 01/01/1864, vanaf deze datum exploitatie door de Grand Central Belge (fusie van de exploitaties van de A.R. en de l'Est de la Belgique en de l'Entre Sambre et Meuse).

De Nederlandse regering bedong de naasting van deze lijn in het kader van een verdrag over het kanaal Gent-Terneuzen. Overname door de EB op 01/07/1880.

\* Stations en stopplaatsen :

FN	Antwerpen-centraal	km 0
GNS	Antwerpen-oost	km 2,3
FNZG	Antwerpen-schijnpoort	km 4,3
FNDM	Antwerpen-dam	km 5,8
LB	Luchtbal	km 8,3
	Antwerpen-noorderdokken	km 9,1
(FMX)	Merksem	km 9,8
LKR	Ekeren	km 11,4
(MRB)	St-Mariaburg	km 12,5
LKP (LCP)	Kapellen	km 15,0
	Kapellenbos	km 19,0
MID	Heide	km 21,0
	Kijkuit	km 22,7
FKTH (LCO)	Kalmthout	km 24,0
(GWD)	Wildert	km 28,1
FES (LEH)	Essen	km 32,1

\* Vertakkingen :

Y Antwerpen-oost	km 1,8	lijn 14 richting Berchem
Y Holland	km 5,0	Antwerpen-dam (stelplaats)
Y St-Mariaburg	km 12,4	Antwerpen-noord (vorming)
Y Driehoekstraat	km 13,3	Antwerpen-noord (vorming)

\* Elektrifikatie 19/09/1957

\* Maximale snelheid : 130 km/h

12 Antwerpen - Esschen 12											
	2126	2127	2128	2129	2130	2131	2132	2133	2134	2135	2136
0 Antwerpen (Centraal)	7.56					17.40	18.58	22.38			
2 Antwerpen (Oost)	8.02	9.00	16.15			17.46	19.04	22.44			
8 Antwerpen (Dam)	8.10					17.54	19.12	22.52			
1 Antwerpen (Dam)	8.14					17.58	19.16	22.56			
12 Ekeren	8.20					18.04	19.22	23.02			
13 Sint-Mariaburg	8.26					18.07	19.25				
16 Kapellen	8.27					18.12	19.30	23.09			
19 Capellenbosch	8.34					18.19	19.37	23.16			
22 Heide	8.38					18.24	19.42	23.21			
23 Kijkuil	8.43					18.28	19.46				
9 Kalmthout	8.48					18.33	19.51	23.28			
24 Wildert	8.55					18.40	19.59	23.36			
33 Esschen	9.01	9.40	15.55			18.46	20.05	23.42			
18 Kapellenbosch	8.34					18.19	19.37	23.16			
21 Ekeren	8.43					18.28	19.46				
20 Sint-Mariaburg	8.48					18.33	19.51	23.28			
21 Ekeren	8.55					18.40	19.59	23.36			
24 Antwerpen (Centraal)	7.15	8.14				13.16	21.04				
31 Antwerpen (Oost)	7.22	8.21	11.56			13.23	21.11				
32 Antwerpen (Centraal)	7.27	8.26				13.28	21.16				

12 Antwerpen (Anvers) - Essen - Roosendaal 12											
	3100	3101	3102	3103	3104	3105	3106	3107	3108	3109	3110
Brussel (N.) 22	6.00	6.20	6.40	7.00	7.20	7.40	7.55	8.15	8.35	8.55	9.15
0 Antwerpen (C.) 22	5.17	7.03		8.37	9.04	9.37	9.40	10.44	11.37	12.30	12.33
3 Antwerpen (O.) 22	5.21	7.04	7.28	8.09	8.36	8.45	9.48	10.47	11.37	12.30	12.33
6 Antwerpen (Dam)	5.26	7.05		8.14	8.51	9.00	10.10	10.50	11.40	12.31	12.34
9 Berchem	5.30	7.12		8.19	8.56	9.05	10.15	10.55	11.45	12.36	12.39
12 Ekeren	5.34	7.16		8.24	9.01	9.10	10.20	11.00	11.50	12.41	12.44
13 Sint-Mariaburg	5.37	7.19		8.27	9.04	9.13	10.23	11.03	11.53	12.44	12.47
15 Kapellen	5.42	7.22		8.32	9.09	9.18	10.28	11.08	11.58	12.49	12.52
18 Kapellenbosch	5.47	7.27		8.37	9.14	9.23	10.33	11.13	12.03	12.54	12.57
22 Heide	5.51	7.29		8.41	9.18	9.27	10.37	11.17	12.07	12.58	13.01
23 Kijkuil	5.54	7.32		8.44	9.21	9.30	10.40	11.20	12.10	13.01	13.04
9 Kalmthout	5.57	7.35		8.47	9.24	9.33	10.44	11.24	12.14	13.05	13.08
24 Wildert	6.00	7.38		8.50	9.27	9.36	10.46	11.26	12.16	13.07	13.10
33 Essen	6.06	7.44		8.56	9.33	9.42	10.50	11.30	12.20	13.11	13.14
0 Essen	6.13	7.51		9.03	9.40	9.49	10.56	11.36	12.26	13.17	13.20
3 Roosendaal	6.22	8.00	7.38	8.34	9.11	9.20	10.27	11.07	11.57	12.47	12.50
Brussel (N.) 22	12.50	13.10	13.30	13.50	14.10	14.30	14.45	15.05	15.25	15.45	15.55
0 Antwerpen (C.) 22	13.39	14.35	15.15	15.35	15.55	16.15	16.37	16.48	17.17	17.49	17.52
3 Antwerpen (O.) 22	13.39	14.35	15.15	15.35	15.55	16.15	16.37	16.48	17.17	17.49	17.52
6 Antwerpen (Dam)	13.42	14.38	15.22	15.42	15.62	15.82	16.04	16.15	16.44	17.16	17.19
9 Berchem	13.45	14.41	15.25	15.45	15.65	15.85	16.07	16.18	16.47	17.19	17.22
12 Ekeren	13.53	14.49	15.33	15.53	16.13	16.33	16.55	17.06	17.35	18.07	18.10
13 Sint-Mariaburg	13.56	14.52	15.36	15.56	16.16	16.36	16.58	17.09	17.38	18.10	18.13
15 Kapellen	14.02	14.58	15.42	16.02	16.22	16.42	17.04	17.15	17.44	18.16	18.19
18 Kapellenbosch	14.08	15.04	15.48	16.08	16.28	16.48	17.10	17.21	17.50	18.22	18.25
22 Heide	14.12	15.08	15.52	16.12	16.32	16.52	17.14	17.25	17.54	18.26	18.29
23 Kijkuil	14.16	15.12	15.56	16.16	16.36	16.56	17.18	17.29	17.58	18.30	18.33
9 Kalmthout	14.20	15.16	16.00	16.20	16.40	16.60	17.22	17.33	18.02	18.34	18.37
24 Wildert	14.24	15.20	16.04	16.24	16.44	16.64	17.26	17.37	18.06	18.38	18.41
33 Essen	14.32	15.28	16.12	16.32	16.52	17.12	17.34	17.45	18.14	18.46	18.49
0 Essen	14.40	15.36	16.20	16.40	16.60	16.80	17.42	17.53	18.22	18.54	18.57
3 Roosendaal	14.48	15.44	16.28	16.48	16.68	16.88	17.50	18.01	18.30	19.02	19.05

Uitruksels uit de reisgidsen van :  
 \* 17/05/43 (boven)  
 \* 04/10/53 (hiernaast)

**Lijn 13 : Kontich - Lier**

- \* Lengte : 6,3 km (enkelsporig)
- \* Geschiedenis : De lijn werd gebouwd door de EB en geopend en geëxploiteerd op 23/04/1855 door de "Chemin de fer de Lierre à Turnhout". Deze maatschappij bezat zelf een exploitatieovereenkomst met de Antwerpen-Rotterdam. Op 01/02/1857 neemt de EB zelf de exploitatie over. Oorspronkelijk bezat de lijn enkel een afbuiging richting Antwerpen. Begin deze eeuw werd de vertakking richting Brussel aangelegd.
- \* Stations - Stopplaatsen :
  - FKI (FCT) Kontich-kazernen km 0
  - (MLN) Lint km 2,2
  - FLR Lier km 6,3
- \* Vertakkingen :
  - Y Lint km 1,1 richting Antwerpen-Berchem
- \* Wegvallen van de lokale reizigersdiensten :
  - 29/09/1957
  - 03/06/1984
- \* Elektrifikatie :

13 Kontich - Lier (Lierre) 13											
	TA	TA	TA	TA	TA	TA	TA	TA	TA	TA	TA
Antwerp (C.) 22	8.14	8.48	9.18	9.48	10.18	10.48	11.18	11.48	12.18	12.48	13.18
0 Kontich (Kaz.)	8.20	8.54	9.24	9.54	10.24	10.54	11.24	11.54	12.24	12.54	13.24
1 Lint	8.34	9.08	9.38	10.08	10.38	11.08	11.38	12.08	12.38	13.08	13.38
2 Lier	8.50	9.24	9.54	10.24	10.54	11.24	11.54	12.24	12.54	13.24	13.54
Antwerp (C.) 22	16.47	17.21	17.51	18.21	18.51	19.21	19.51	20.21	20.51	21.21	21.51
0 Kontich (Kaz.)	17.07	17.41	18.11	18.41	19.11	19.41	20.11	20.41	21.11	21.41	22.11
1 Lint	17.21	17.55	18.25	18.55	19.25	19.55	20.25	20.55	21.25	21.55	22.25
2 Lier	17.37	18.11	18.41	19.11	19.41	20.11	20.41	21.11	21.41	22.11	22.41



# HISTORISCHE

# BLADZIJDE

Type 37 : (van 1857)

Ex GCL

Als verder type liet de GCL vanaf 1857 opnieuw 9 drieassige lokomotieven bij St-Léonard bouwen en deze werden vooral in de goederendienst op de Luxemburg-lijn ingezet. Met de nummers 18 tot 26 droegen al deze machines namen van Ardeense steden en rivieren.

In 1873 kwamen deze loks over naar de Etat Belge en kregen er de nummers 883 tot 891, doch ze bleven praktisch gedurende hun verdere loopbaan op hun stamlijn. Alle 37-ers waren voor 1890 richting sloper gegaan.

Asindeling	C	Roosterlengte :	
Nummering : GCL	18 - 26	Roosterbreedte :	
EB	883 - 891	Roosteropp. :	
Diameter drijfwielen :	1 430 mm	Keteldruk :	8 bar
Diameter cilinders :	457 mm	Massa (leeg) :	
Zuigerslag :	650 mm	Massa (rijvaardig) :	31 800 kg
Verwarmingsopp. haard :	9,03 m <sup>2</sup>	Aslast : 1ste as :	9 000 kg
Verwarmingsopp; pijpen :	112,08 m <sup>2</sup>	2 de as :	11 900 kg
Totaal verwarmingsopp. :	121,11 m <sup>2</sup>	3 de as :	10 900 kg

Type 37 : (van 1920)

Dit type werd in 1931 het type 31 en werd reeds beschreven in TTZ-akt. 11 (blz 26/27)

Type 38 : (van 1870)

Kort voor de overname van de GCL werden nog 6 nieuwe goederentreinlokomotieven geleverd, die vooral gebruikt werden voor de lichtere diensten. Deze machines werden door Evrard in 1870 afgeleverd en kregen de nummers 91 tot 96.

Al na drie jaar werden ze door de Etat Belge overgenomen, als nummers 938 tot 943 genummerd en vooreerst te Jemelle en Arlon gestationeerd. Doch na enkele jaren verdwenen ze naar sekundaire lijnen en in 1906 werd de laatste lokomotief buiten dienst gesteld.

Aindeling :	C	Roosterlengte :	
Nummering : GCL	91 - 96	Roosterbreedte :	
EB :	938 - 943	Roosteropp. :	
Diameter drijfwielen :	1 310 mm	Keteldruk :	8 bar
Diameter cilinders :	450 mm	Massa (leeg)	
Zuigerslag :	650 mm	Massa (rijvaardig)	32 900 kg
Verwarmingsopp. haard :	8,54 m <sup>2</sup>	Aslast : 1ste as :	11 600 kg

## Type 38 (vervolg)

Verwarmingsopp. pijpen :	100,43 m <sup>2</sup>	Aslast : 2 de as :	11 900 kg
Totaal verwarmingsopp :	108,97 m <sup>2</sup>	3 de as :	9 400 kg

Type 38 : (van 1920)

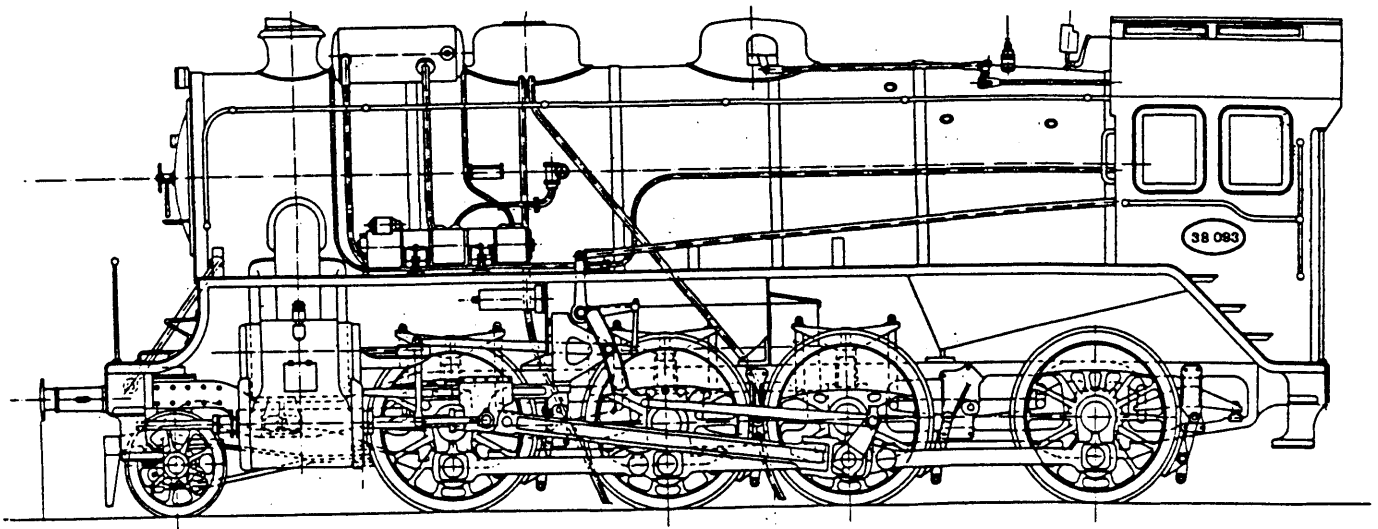
Om het verloren gegane effectief aan lokomotieven tijdens de eerste wereldoorlog op te vangen, bestelde de EB in Amerika 150 lokomotieven voor de gemengde dienst en deze werden gebouwd door Alco en Baldwin.

Eerst vooral in reizigersdienst ingezet, o.a. ook op de moeilijke Luxemburg-lijn, zouden ze al voor het uitbreken van de tweede wereldoorlog meer en meer naar de goederendienst verwezen worden. Doch de moeilijkheden met het type 37 (later 31) zouden de inzet van de typen 38 verder gunstig blijven beïnvloeden.

Tijdens de tweede wereldoorlog verzekerden ze praktisch het ganse goederenverkeer tussen de grote Waalse industriecentra en hielden zo de zo al moeilijke economische toestand recht. Doch hier betaalden ze ook een grote tol aan beschadigingen.

Na een tussenperiode, werden ze ook na de tweede wereldoorlog nog sterk aangetrokken, deels voor de zware forensentreinen, deels in de doorgaande goederendienst. Doch al in het begin van de vijftiger jaren werden de meeste lokomotieven afgesteld en de laatste machines werden in 1957 buiten dienst gesteld.

De volledige loopbaan van deze machines kan in de TTZ-brochure 8 nagelezen worden.



Asindeling :	1'D	Roosterlengte :	2 438 mm
Nummering :	5201 - 5350	Roosterbreedte :	1 530 mm
VANAF 1931	3800 - 3949	Roosteropp. :	3,73 m <sup>2</sup>
VANAF 1946	38.001-38.149	Keteldruk :	14 bar
Diameter loopwielen :	900 mm	Inhoud ketel :	7,75 m <sup>3</sup>
Diameter drijfwielen :	1 920 mm	Inhoud stoomruimte :	2,25 m <sup>3</sup>
Diameter cilinders :	610 mm	Opp. stoomafgifte :	9,30 m <sup>2</sup>
Zuigerslag :	711 mm	Massa (leeg) :	76 810 kg
Aantal kl. vlamp :	160	Massa (rijvaardig) :	84 900 kg
Diameter kl. vlampijpen :	45/50 mm	Aslast : 1ste as :	9 700 kg
aantal gr. vlampijpen	26	2 de as :	18 700 kg

Diameter gr. vlampijpen :	128/136 mm	Aslast : 3 de as :	18 700 kg
Lengte vlampijpen :	4 681 mm	4 de as :	18 900 kg
Verwarmingsopp. haard :	12,04 m <sup>2</sup>	5 de as :	18 900 kg
Verwarmingsopp; kl. vlamp.:	106,5 m <sup>2</sup>		
Verwarmingsopp. Gr. vlamp.:	49,3 m <sup>2</sup>		
Totaal verwarmingsopp. :	169,70 m <sup>2</sup>		
Oververhittingsopp. :	56,10 m <sup>2</sup>		

Type 39 : (van 1856)

ex GCL

Bij de eerste lokomotieven die de GCL in dienst nam, waren er ook 6 drieassige lokomotieven met binnenliggende cilinders. Deze werden in 1856 en 1857 door St-Léonard geleverd en kregen de nummers 9 tot 14. Ze werden vooral gebruikt voor lokale reizigerstreinen en lichte goederentreinen.

Bij hun overname door de EB kregen ze hier de nummers 877 tot 882 toegewezen en ondanks hun gering vermogen, werden ze nog tot in 1890 gebruikt.

Asindeling :	C	Roosterlengte :	
Nummering : GCL :	9 - 14	Roosterbreedte :	
EB	877 - 882	Roosteropp. :	
Diameter drijfwielen :	1 430 mm	Keteldruk :	9 bar
Diameter cilinders :	450 mm	Massa (leeg) :	
Zuigerslag :	600 mm	Massa (rijvaardig) :	31 950 kg
Verwarmingsopp. haard :	8,84 m <sup>2</sup>	Aslast : 1ste as :	9 900 kg
Verwarmingsopp. pijpen :	106,19 m <sup>2</sup>	2 de as :	11 300 kg
Totaal verwarmingsopp. :	115,03 m <sup>2</sup>	3 de as :	10 750 kg

Type 39 : (van 1917)

ex GCL

Naast de aankoop van de lokomotieven typen 37 en 38 en de overgekomen Duitse machines, was vooral de toestand in 1918 zeer kritisch : bijna de helft van het traktiepark was verdwenen en men moest het verkeer weer op gang trekken. Daarom deed de EB een keuze in de legeroverschotten van de ROD en kocht daar o.a. ook uit de Amerikaanse overschotten werden 32 machines van het type "General Perching" aangeschaft.

Deze machines kregen de typeaanduiding 39 en verzorgden in deze eerste periode diverse diensten. Doch door de levering van de bestelde typen en de aankomst van de Duitse loks, konden deze typische oorlogslokomotieven al vroeg buiten dienst gesteld worden en vanaf 1924 werden ze aan de Roemeense spoorwegmaatschappij verkocht.

Asindeling :	1'D	Roosterlengte :	3 122 mm
Nummering :	3869-3900	Roosterbreedte :	866 mm
Diameter loopwielen :	838 mm	Roosteropp. :	2,70 m <sup>2</sup>
Diameter drijfwielen :	1 422 mm	Keteldruk :	12,6 bar
Diameter cilinders :	533 mm	Massa (leeg) :	
Zuigerslag :	711 mm	Massa (rijvaardig) :	75 760 kg
Aantal kleine vlampijpen :	320	Aslast : 1 ste as :	
Diameter kl. vlampijpen :	45/50 mm	2 de as :	
Lengte vlampijpen :	4 191 mm	3 de as :	
Verwarmingsopp. haard :	15,38 m <sup>2</sup>	4 de as :	
Verwarmingsopp. pijpen :	190 m <sup>2</sup>	5 de as :	

Verwarmingsopp (totaal) : 205,38 m<sup>2</sup>

Type 40 : (van 1865)

ex- SGE

In 1865 bestelde de S.G.E. zes drieassige lokomotieven bij Haine-St-Pierre en deze werden in twee schijven geleverd. Bij de overname door de EB kregen ze de nummers 456 tot 461 en kregen de typeaanduiding 40. Twee machines werden kort voor de eeuwwisseling buiten dienst gesteld, twee verdere verlieten in 1903 en 1906 de sporen. In 1911 werden de twee overblijvende machines ingedeeld bij het type 34 en werden tussen 1921 en 1926 richting sloper gestuurd.

Asindeling :	C	Roosterlengte :	
Nummering : SGE :		Roosterbreedte :	
EB :	456-461	Roosteropp. :	
Diameter cilinders :	469 mm	Keteldruk :	8 bar
Zuigerslag :	630 mm	Massa (leeg) :	
Verwarmingsopp. haard :	8,64 m <sup>2</sup>	Massa (rijvaardig) :	31 768 kg
Verwarmingsopp. pijpen :	104,19 m <sup>2</sup>	Aslast : 1ste as :	11 379 kg
Totaal verwarmingsopp. :	112,83 m <sup>2</sup>	2 de as :	11 851 kg
		3 de as :	8 555 kg

Type 40 : (van 1917)

ex- R.O.D.

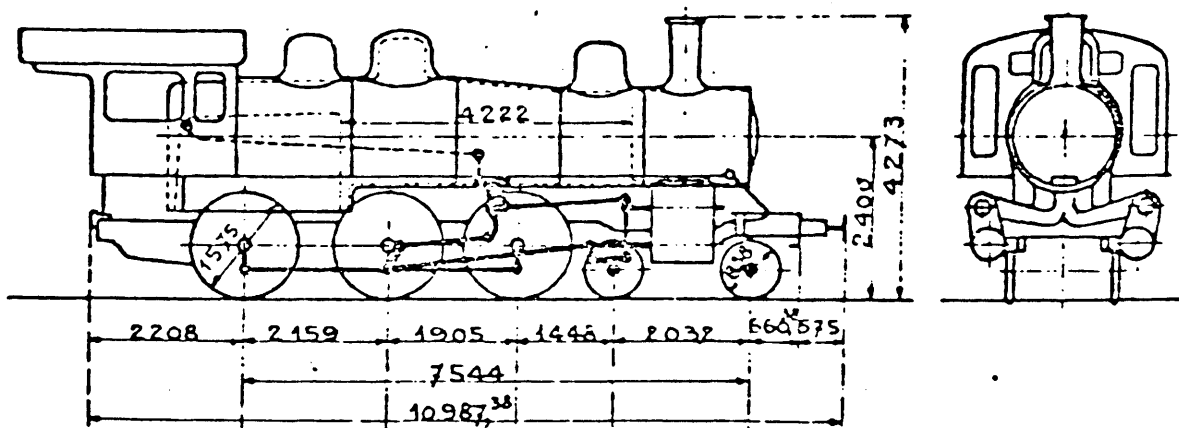
In de tijd na de eerste wereldoorlog had de Etat Belge een groot tekort aan lokomotieven : vele waren verdwenen, een ander deel stond in Frankrijk of Duitsland buiten dienst.

Om dit gebrek op te vangen, deed men een keus uit de grote legeroverschotten, die hier in ons land aanwezig waren en zo kocht de EB ook 70 lokomotieven met een 2'C asindeling aan.

Deze machines werden in de gemengde dienst ingezet en sleepten naast vele lokale en semi-direkte reizigerstreinen, ook nog vele lichtere goederentreinen.

Ook na de tweede wereldoorlog kweten ze zich nog stipt van hun taken en verschenen in diverse stelplaatsen doorheen het land. Na een eerste verwarde periode, kwamen de typen 40 vooral tot inzet vanuit Statte, Tournai, Braine-le-Comte, Mons en Aalst.

Pas in 1964 werden de laatste lokomotieven van dit type buiten dienst gesteld.

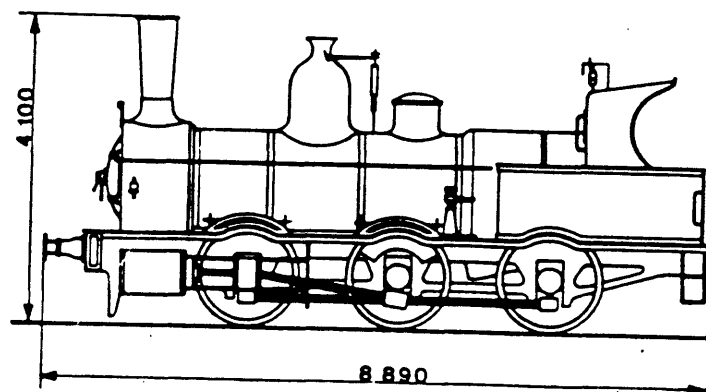


Asindeling :	2'C	Roosterlengte :	2 545 mm
Nummering :	4909 - 4978	Roosterbreedte :	1 067 mm
van 1931	4000 - 4069	Roosteropp. :	2,71 m <sup>2</sup>
van 1946	40.001-40.069	Keteldruk :	13,36 bar
Diameter loopwielen	838 mm	Inhoud ketel :	7,140 m <sup>3</sup>
Diameter drijfwielen :	1 575 mm	Inhoud stoomkamer :	2,060 m <sup>3</sup>
Zuigerslag :	660 mm	Opp. stoomafgifte :	7,50 m <sup>2</sup>
Diameter cilinders :	483 mm	Massa (leeg)	57 200 kg
Aantal kl. vlampijpen :	138	Massa (rijvaardig)	64 200 kg
Diameter kl. vlampijpen :	45,5/50,5 mm	Aslast : 1ste as :	14 350 kg
Aantal gr. vlampijpen :	22	2 de as :	14 350 kg
Diameter gr. vlampijpen :	128,5/136,5 mm	3 de as :	16 550 kg
Lengte vlamopijpen :	4 222 mm	4 de as :	16 550 kg
Verwarmingsopp haard :	13,09 m <sup>2</sup>	5 de as :	16 750 kg
Verwarmingsopp. kl. pijp.	84,2 m <sup>2</sup>		
Verwarmingsopp. gr. pijpen	37,80 m <sup>2</sup>		
Totaal verwarmingsopp. :	135,09 m <sup>2</sup>		
Oververhittingsopp. :	42,49 m <sup>2</sup>		

Type 41 : (van 1866)

ex S.G.E.

Voor het goederenverkeer had de S.G.E. omstreeks 1866 opnieuw een aantal lokomotieven nodig en zodoende liet deze maatschappij in haar eigen werkhuizen te Tubize 10 drieassige machines bouwen. Twee lokomotieven werden door de EB overgenomen en kregen de nummers 469 en 470. Nochtans werden nog 4 verdere machine in hetzelfde type 41 verenigd, doch de nummers zijn niet gekend.



Asindeling :	C	Roosterlengte :	
Nummering : S.G.E.	?	Roosterbreedte :	
EB	469-470	Roosteropp. :	
Diameter wielen :	1 400 mm	Keteldruk :	8 bar
Diameter cilinders :	460 mm	Massa (leeg)	
Zuigerslag :	600 mm	Massa (rijvaardig)	33 800 kg
Verwarmingsopp. haard :	8,04 m <sup>2</sup>	Aslast : 1ste as :	12 300 kg
Verwarmingsopp. pijpen :	104,37 m <sup>2</sup>	2 de as :	12 500 kg
Totaal verwarmingsopp.	112,41 m <sup>2</sup>	3 de as :	9 000 kg

Verbeteringen :

type 35 (van 1903) : in het totaal werden 42 loks gebouwd  
type 35 (van 1930) : geleverd aan Latour, vanaf zomer 1932 Schaarbeek, zomer 1933 Stockem, eind 1940 - eind 1941 : Jemelle, 11/42 Stockem schrapping in 02/1953



Nummering		Type	Bouwer	Fabr.nr	In dienst	Verbouw.	Uit dienst	Opmerkingen
WO I	1931	1946						
1204	0138		29	St-Léonard			03/1880	WO I
1205			29	St-Léonard	510		03/1880	WO I
1206		2918	29	St-Léonard	511		03/1880	
1207	0220		29	Couillet	459		04/1880	WO I
1208	0178		29	Couillet	460		05/1880	WO I
1209			29	Couillet	461		11/1880	WO I
1210	056		29	Couillet	462		09/1880	1921-26
1211			29	Haine-St-Pierre	136		11/1880	WO I
1212			20	Cockerill	1110		12/1880	1921-26
1213			1	Carels	122		12/1880	1921-26
1214							/1882	ex St-Ghislain-Erbiseul
1215		5254	51	Haine-St-Pierre	189		/1882	ex St-Ghislain-Erbiseul
1216							/1882	ex St-Ghislain-Erbiseul
1216			51	Haine-St-Pierre	190		/1882	WO I
1217							/1889	ex St-Ghislain-Erbiseul
1217		5255	51	Lambert	26		/1889	02/1950
1218				Beyer-Peacock			/1877	/1900
1218			5	Hanrez	76		/1900	1921-26
1219				Couillet	400		/1879	/1908
1219		1509	15	Haine-St-Pierre	957		/1908	ex St-Ghislain-erbiseul
1220			5	Evrard	326		01/1881	WO I
1221			5	Evrard	327		02/1881	1921-26
1222	06025		5	Evrard	328		02/1881	WO I
1223	06026		5	Evrard	329		02/1881	1921-26
1224	06027		5	Evrard	330		02/1881	WO I
1225		416	4	Carels	122		09/1880	
1226			4	Carels	121		10/1880	WO I
1227			4	Carels	123		11/1880	1926-31
1228	08046		4	Evrard	320		09/1880	WO I
1229			4	Evrard	321		09/1880	WO I
1230			29	Tubize	393		12/1880	1926-31
1231	(2919)		29	Tubize	394		12/1880	/1930
1232			29	Tubize	395		01/1881	1921-26
1233	(2920)		29	Tubize	396		01/1881	/1930
1234			29	Cockerill	1136		11/1880	1921-26
1235	(2921)		29	Cockerill	1137		10/1880	/1930
1236	0222		29	Cockerill	1138		11/1880	WO I
1237	(2922)		29	Cockerill	1139		11/1880	/1930
1238	0223		29	Cockerill	1140		11/1880	WO I
1239	0224		29	Cockerill	1141		12/1880	WO I
1240	07		29	Cockerill	1142		11/1880	WO I
1241	0225		29	St-Léonard	512		10/1880	WO I
1242	0226		29	St-Léonard	513		11/1880	WO I
1243	0227		29	St-Léonard	514		11/1880	WO I
1244			29	St-léonard	515		11/1880	1926-31
1245			29	St-Léonard	516		12/1880	1921-26
1246	(2923)		29	St-Léonard	517		12/1880	/1930
1247			51	Tubize	388		10/1880	WO I
1248		5256	51	Tubize	389		11/1880	
1249		5257	51	Tubize	390		11/1880	02/1949
1250		5258	51	Tubize	391		11/1880	07/1949
1251		5259	51	Tubize	392		11/1880	
1252			29	Couillet	480		10/1880	1921-26
1253			29	Couillet	481		10/1880	1921-26
1254			29	Couillet	482		10/1880	WO I
1255			29	Couillet	483		11/1880	1921-26
1256			29	Couillet	484		11/1880	1926-31
1257	0228		29	Couillet	485		11/1880	WO I
1258			29	Couillet	486		12/1880	1926-31
1259	0229		29	Haine-St-Pierre	138		09/1880	WO I
1260	0352		29	Haine-St-pierre	139		10/1880	WO I
1261			29	Haine-St-Pierre	140		10/1880	WO I
1262			29	Haine-St-Pierre	141		11/1880	1926-31
1263				Tubize			/1889	ex SGE 107
1263		5260	51	Lambert	27		/1889	
1264			14	Tubize	409		10/1880	/1925
1265			14	Tubize	410		09/1880	WO I
1266			14	Tubize	411		10/1880	/1908
1266			15	Haine-St-Pierre	958		10/1908	WO I
1267			14	Tubize	412		10/1880	/1920
1268			4	Haine-St-Pierre	143		12/1880	WO I
1269			4	Haine-St-Pierre	144		01/1881	WO I
1270	08002		4	Haine-St-Pierre	145		01/1881	WO I
1271			4	Haine-ST-Pierre	146		02/1881	WO I
1272			4	Carels	124		11/1880	1926-31
1273		417	4	Carels	125		11/1880	
1274	08011		4	Evrard	322		10/1880	WO I
1275		418	4	Evrard	323		11/1880	
1276			4	Evrard	324		11/1880	WO I
1277			4	Evrard	325		11/1880	WO I
1278	06028		5	Evrard	331		03/1881	WO I
1279	06029		5	Evrard	332		03/1881	WO I
1280			5	Evrard	333		02/1881	WO I
1281			5	Evrard	334		03/1881	1921-26

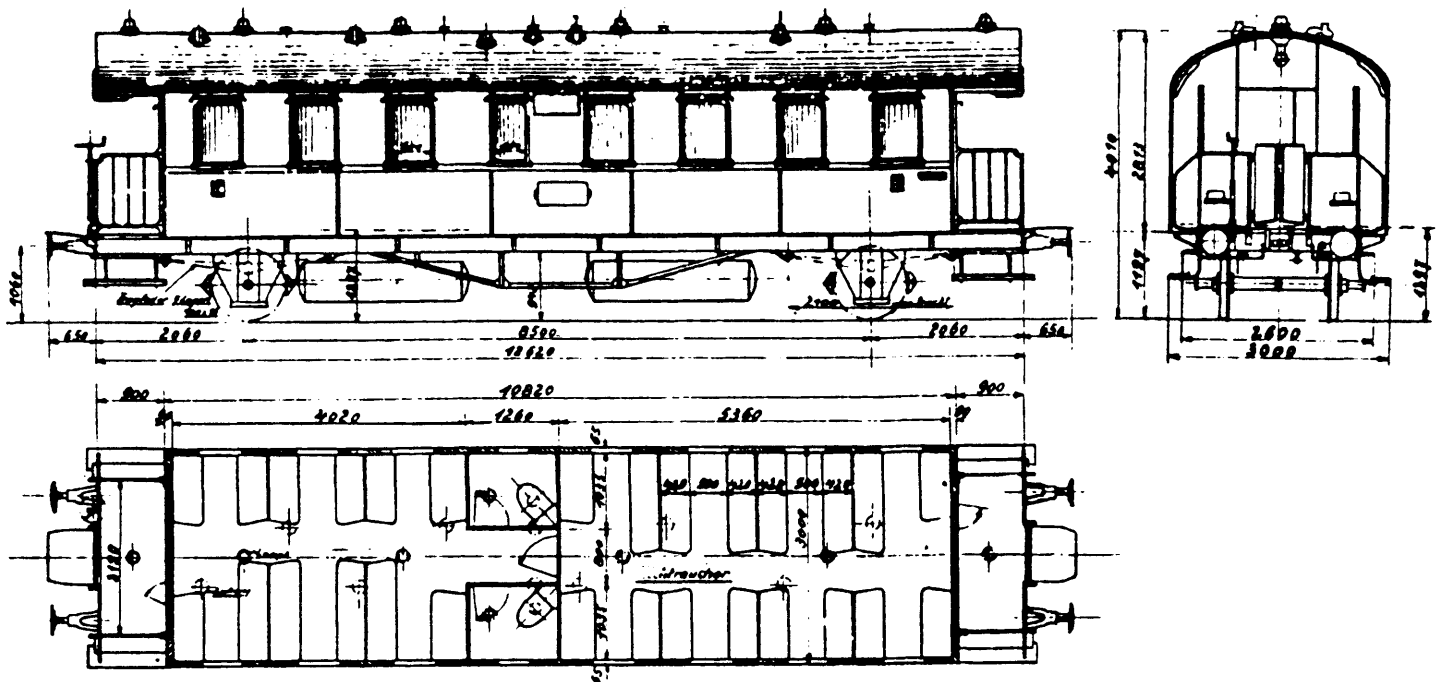
Nummering		Type	Bouwer	Fabr.nr	In dienst	Verbouw.	Uit dienst	Opmerkingen
WO I	1931	1946						
1282	06030		5	Evrard	335	03/1881	WO I	
1283			29	Couillet	493	12/1880	1921-26	
1284	0230		29	Couillet	494	12/1880	1926-31	
1285			29	Couillet	495	01/1881	/1908	WO I uitgerust met Brotan-ketel
1286	0338		29	Couillet	496	01/1881	WO I	
1287			29	Couillet	497	02/1881	1926-31	
1288	0354		29	Couillet	498	02/1881	WO I	
1289			29	Couillet	499	03/1881	WO I	
1290			29	Couillet	500	04/1881	WO I	
1291			29	Couillet	501	04/1881	1921-26	
1292			29	Couillet	502	05/1881	WO I	
1293			29	St-Léonard	518	11/1880	1921-26	
1294	0232		29	St-Léonard	519	01/1881	WO I	
1295	0233		29	St-Léonard	520	02/1881	WO I	
1296	0234		29	St-Léonard	521	02/1881	WO I	
1297			29	St-Léonard	522	02/1881	WO I	
1298			29	St-Léonard	523	03/1881	1921-26	
1299	0140		29	St-Léonard	524	04/1881	WO I	
1300	0372		29	St-Léonard	525	03/1881	1921-26	
1301		(2924)	29	Tubize	402	02/1881	/1930	
1302			29	Tubize	403	03/1881	1926-31	
1303	0235		29	Tubize	404	03/1881	WO I	
1304	067		29	Tubize	405	04/1881	1926-31	
1305			29	Carels	126	12/1880	WO I	
1306			29	Carels	127	12/1880	1921-26	
1307			29	Carels	128	01/1881	1921-26	
1308	0236		29	Carels	129	01/1881	WO I	
1309			29	Cockerill	1143	12/1880	1921-26	
1310			29	Cockerill	1144	12/1880	1921-26	
1311	0237		29	Cockerill	1145	12/1880	WO I	
1312			29	Cockerill	1146	12/1880	WO I	
1313			29	Cockerill	1147	01/1881	WO I	
1314	0355		29	Cockerill	1148	02/1881	WO I	
1315	0239		29	Cockerill	1149	02/1881	WO I	
1316			29	Cockerill		03/1881	1921-26	
1317			29	Cockerill	1170	03/1881	1921-26	
1318			29	Cockerill	1174	04/1881	1926-31	
1319	0240		29	Haine-St-Pierre	142	11/1880	WO I	
1320			51	Tubize	399	06/1881	WO I	
1321		5261	51.161	Tubize	400	04/1881	10/1952	
1322		5262		Tubize	401	04/1881		
1323			51	St-Léonard	528	06/1881	WO I	
1324		5263		St-Léonard	529	06/1881		
1325			51	St-Léonard	530	06/1881	WO I	
1326			51	St-Léonard	531	06/1881	WO I	
1327		5264	51.164	St-Léonard	532	07/1881	02/1952	
1328			51	St-Léonard	533	06/1881	WO I	
1329			51	St-Léonard	534	07/1881	WO I	
1330	07185	5265		Evrard	337	04/1881		
1331		5266	51.166	Evrard	338	04/1881	12/1957	
1332		2925		Haine-St-Pierre	147	02/1881		
1333			29	Haine-St-Pierre	148	03/1881	WO I	
1334			29	Haine-St-Pierre	149	03/1881	1921-26	
1335	08		29	Haine-St-Pierre	150	04/1881	WO I	
1336		2926		Haine-St-Pierre	151	04/1881		
1337			29	Tubize	419	05/1881	1921-26	
1338			29	Tubize	420	05/1881	1921-26	
1339	0241		29	Tubize	421	05/1881	WO I	
1340	0126		29	Tubize	422	06/1881	WO I	
1341			29	Tubize	423	06/1881	1921-26	
1342			29	Couillet	504	01/1881	1921-26	
1343			29	Couillet	505	02/1881	1921-26	
1344	0242		29	Couillet	506	03/1881	WO I	
1345			29	Couillet	507	03/1881	1921-26	
1346	0243		29	Couillet	508	04/1881	WO I	
1347			29	Carels	131	02/1881	1926-31	
1348			29	Carels	132	03/1881	WO I	
1349	058		29	Carels	133	03/1881	1926-31	
1350	095		29	Carels	134	04/1881	WO I	
1351			29	Tubize	430	04/1881	1926-31	
1352	0130	(2928)	29	Cockerill		01/1881	/1930	
1353			29	Cockerill		02/1881	1921-26	
1354			29	Cockerill		02/1881	1921-26	
1355	0325		29	Cockerill	1169	03/1881	1926-31	
1356			29	Cockerill	1171	03/1881	1921-26	
1357			5	Evrard	340	04/1881	1921-26	
1358			5	Evrard	341	04/1881	WO I	
1359			5	Evrard	343	04/1881	/1907	
1359		1627	16.027	Gilly	325	/1907	09/1964	
1360			5	Evrard	342	05/1881	WO I	
1361			5	Evrard	339	05/1881	/1907	
1361	06372	1641	16.041	Gilly	326	/1907	10/1961	

Nummering		Type	Bouwer	Fabr.nr	In dienst	Verbouw.	Uit dienst	Opmerkingen
WO I	1931	1946						
1362	06031		5	Evrard	344	05/1881		WO I
1363	06032		5	Evrard	345	05/1881		WO I
1364	06033		5	Evrard	349	07/1881		1921-26
1365	06034		5	Evrard	350	07/1881		1921-26
1366			5	Evrard	353	08/1881		1921-26
1367			5	Evrard	351	07/1881		1921-26
1368			4	Tubize	431	08/1881		1926-31
1369		419	4	Tubize	432	08/1881		
1370			4	Evrard	346	06/1881		WO I
1371	08047	(420)	4	Evrard	347	06/1881		/1930
1372	08014		4	Evrard	348	06/1881		WO I
1373		(2929)	29	St-Léonard	544	07/1881		/1930
1374			29	St-Léonard	545	09/1881		WO I
1375	0244		29	St-Léonard	546	10/1881		1921-26
1376			29	St-Léonard	547	11/1881		1921-26
1377			29	St-Léonard	548	11/1881		1921-26
1378	0326	(2930)	29	Haine-St-Pierre	152	04/1881		/1930
1379		(2931)	29	Haine-St-Pierre	153	05/1881		/1930
1380	0245		29	Haine-St-Pierre	154	05/1881		WO I
1381			29	Haine-St-Pierre	155	05/1881		1921-26
1382	0246		29	Haine-St-Pierre	156	06/1881		WO I
1383			29	Carels	135	04/1881		1926-31
1384			29	Carels	136	05/1881		WO I
1385			29	Carels	137	05/1881		1926-31
1386			29	Carels	138	06/1881		1926-31
1387			29	Carels	139	06/1881		WO I
1388			29	Tubize	424	07/1881		1921-26
1389	0247		29	Tubize	425	06/1881		WO I
1390			29	Tubize	426	07/1881		WO I
1391	0248		29	Tubize	427	07/1881		WO I
1392		2932	29	Tubize	428	07/1881		
1393			29	Carels	130	08/1881		1921-26
1394	0249		29	Cockerill	1173	04/1881		WO I
1395	0250		29	Cockerill	1174	04/1881		WO I
1396	0251		29	Cockerill	1175	04/1881		WO I
1397			29	Cockerill	1176	04/1881		1921-26
1398			29	Cockerill	1178	05/1881		WO I
1399			29	Cockerill	1179	05/1881		1926-31
1400	0252		29	Cockerill	1182	05/1881		WO I
1401			29	Cockerill	1183	06/1881		WO I
1402	063		29	Cockerill	1181	06/1881		WO I
1403			29	Tubize	429	05/1881		WO I
1404			29	Couillet	509	04/1881		1921-26
1405			29	Couillet	510	05/1881		1921-26
1406			29	Couillet	511	06/1881		/1907
1406		1636	15S	Gilly	327	/1907		05/1960
1407		(2933)	29	Couillet	512	06/1881		/1930
1408			29	Couillet	513	06/1881		1921-26
1409			29	Couillet	514	06/1881		WO I
1410			29	Couillet	515	06/1881		1921-26
1411	09		29	Couillet	516	07/1881		WO I
1412	0253		29	Couillet	517	07/1881		WO I
1413	0254		29	Couillet	519	07/1881		WO I
1414			29	Couillet	520	07/1881		1926-31
1415	0255		29	Couillet	521	08/1881		WO I
1416			29	Couillet	522	08/1881		1926-31
1417			29	Couillet	523	08/1881		1926-31
1418	0256		29	Couillet	524	09/1881		WO I
1419	0257		29	Couillet	525	09/1881		WO I
1420	096		29	St-Léonard	549	11/1881		WO I
1421			29	St-Léonard	550	11/1881		1926-31
1422	0258		29	St-Léonard	551	12/1881		WO I
1423			29	Cockerill	1177	05/1881		1926-31
1424	0259		29	Cockerill	1180	05/1881		WO I
1425			5	St-Léonard	558	12/1881		1921-26
1426			5	Evrard	354	08/1881		1921-26
1427			5	Evrard	353	07/1881		WO I
1428	06035		5	Evrard	356	07/1881		WO I
1429	06036		5	Evrard	358	08/1881		1921-26
1430			5	Evrard	357	08/1881		WO I
1431			5	Evrard	360	08/1881		1921-26
1432	06037		5	Evrard	359	09/1881		1921-26
1433	06039		5	Evrard	361	09/1881		WO I
1434		421	4	Tubize	433	09/1881		
1435			4	Tubize	434	09/1881		WO I
1436		422	4	Tubize	435	10/1881		
1437			4	Tubize	436	10/1881		WO I
1438			4	Tubize	437	10/1881		1926-31
1439	08003		4	Haine-St-Pierre	157	06/1881		WO I
1440			4	Haine-St-Pierre	158	07/1881		1926-31
1441	08005		4	Haine-St-Pierre	159	07/1881		WO I
1442	03142		2	Carels	140	07/1881		WO I
1443		217	2	Carels	141	07/1881		
1444		(2934)	2	Carels	142	07/1881		/1930 T in type 29

\*\* HET RIJTUIG VAN DE MAAND \*\*

---

De ex-Duitse "Donderbussen" type Di 21 :



Als verdere bouwfase van de gewone "Donderbussen" werd er vanaf 1921 ook een verlengde versie als Di 21 door de Duitse spoorwegen uitgebracht en deze onderscheidde zich vooral door het feit dat er nu 7 kompartimenten voorzien waren. Vanaf 1928 werden deze wagens als Cid gevoerd.

Van deze zeer moderne wagens, werden er ten minste twee rijtuigen als herstelbetaling aan België afgestaan en deze wagens werden vooral in de lokale reizigersdienst ingezet. Deze diensten werden gedurende de ganse periodes tussen de beide wereldoorlogen en zelfs de tweede wereldoorlog geleverd.

Doch na de tweede wereldoorlog verzeilden nog diverse verdere rijtuigen van dit type in ons land, maar meestal werden ze enkel nog gebruikt als begeleidingswagen bij goederentreinen.

In de vijftiger jaren werden de meeste van deze wagens omgebouwd tot werk- of magazijnwagen en op dit ogenblik bestaan er nog drie dergelijke wagens : één wagen bevindt zich in het museumpatrimonium van de NMBS te Leuven, een tweede rijtuig (30 88 947 2009-0) staat als magazijnwagen te Zaventem. De derde wagen (de 30 947 1314-5 ex 1 001 978) is eigendom van de T.T.Z. en wordt thans verbouwd tot tentoonstellingswagen.

**Kenmerken :**

Nummers :	27 349 en 27 365
Herkomst :	DRB type Di 21.
Bouwjaren :	1921 - 1923
Aantal zitplaatsen :	derde klasse : 66 (twee WC's)
Tarra :	18 000 kg
Lengte :	13 900 mm
Lengte kast :	12 620 mm
Breedte :	3 000 mm
Hoogte :	4 010 mm
Radstand :	8 500 mm
Diameter wielen :	950 mm
Verwarming :	stoom
Verlichting :	gas (later omgebouwd tot elektrische verlichting)

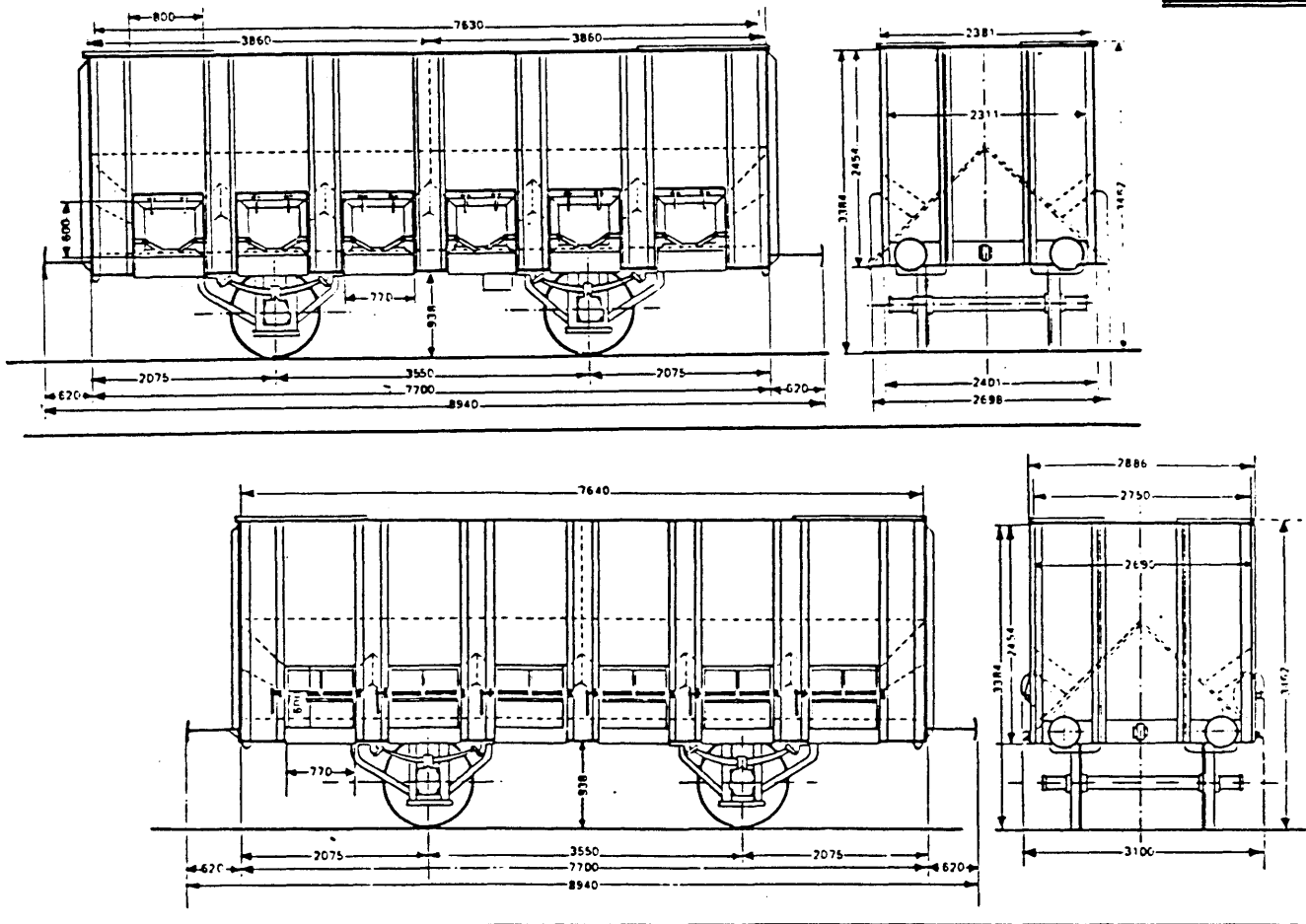
Deze wagen is (nog ?) niet in model verkrijgbaar.

=====

**\*\* De wagen van de maand \*\***

**De zelflosser type Fd :**

Type 1000 B1



Kort na de eerste wereldoorlog werden er proeven gedaan om de kolenbevoorrading in de kleinere stelplaatsen vlotter te laten verlopen en daarom werd er gepoogd om de lossing automatisch te laten gebeuren en zo ontstonden in wezen de eerste zelflossers. In het totaal werden er 400 dergelijke wagens gebouwd, die onderling echter enkele verschillen hadden : de 200 wagens voorzien van remmen, hadden 2 x 6 kleppen voor de lossing, de 200 wagens, die enkel voorzien waren van een loze remleiding, bezaten valdeuren.

De wagens werden vooral voor de eigen dienst gebruikt, o.a. voor de kolenbevoorrading van de stoomlokomotieven, doch regelmatig werden deze wagens ook uitgeleend en deden dan vooral dienst in gesloten treinen voor het kolen- of cokesvervoer. Na de tweede wereldoorlog waren de meeste wagens nog in bedrijf, doch korte tijd later werden vooral de wagens met draaiende kleppen, die niet voldeden, buiten dienst gesteld. In 1965 waren er nog 139 wagens zonder rem en slechts 27 met rem in dienst. Voor 1970 werden ze alle afgesteld.

**Kenmerken :**

Nummering :	1 019 500 - 1 019 699	(21 88 602 0 000 - 21 88 602 0 149)	zonder rem
	1 020 500 - 1 020 699	(21 88 602 0 150 - 21 88 602 0 199)	met rem
Kode :	Fd		
Tarfa :	11 900 kg (zonder rem) / 12 800 kg (met rem)		
Laadvermogen :	A = 19,5 ton/ B = 23,5 ton/ C = 26 ton (zonder rem)		
	A = 18,5 ton/ B = 22,5 ton/ C = 26 ton (met rem)		
Laadruimte :	28 m <sup>3</sup> (onderdeeld in twee laadruimen.		
Materiaal :	kast : hout		
	chassis + zadelplaat : staal		
Afmetingen :	lengte :	8 940 mm	
	breedte :	2 698 mm	
	hoogte :	3 462 mm	

Deze wagen is niet in model verkrijgbaar.

=====



# INDUSTRIE

## Inleiding

Met deze bladzijden is het de bedoeling om de - meestal onbekende - industrielokomotieven te belichten. Zowel de hedendaagse lokomotieven, alsook de vroegere (stoom)lokomotieven zouden de revue moeten passeren. Hierbij kunnen diverse oudere industrieën besproken worden. Doch daar er op dit ogenblik nog absoluut geen enkele informatie omtrent dit onderwerp bestaat, willen we wel een oproep doen, om ons hierbij te steunen : wie kent in zijn omgeving nijverheden die eigen lokomotieven gebruiken, welke lokomotieven komen hierbij tot inzet (konstrukteur, fabrieksnummers, schildering, specialiteiten, ...) ? Zodoende kunnen we ook dat aspekt van het spoorwegbedrijf grondiger behandelen.

## De stoomloks van de mijn van Zolder

Al op 26 januari 1907 werd de "S.A. des Charbonnages, d'Helchteren et Zolder" opgericht om twee naburige concessies gemeenschappelijk uit te baten. Vanaf 1909 werd op diverse plaatsen proefboringen uitgevoerd, doch de eigenlijke schachtdelving werd pas na de eerste wereldoorlog effectief doorgevoerd. Doch al voor deze wereldoorlog waren de eerste voorbereidingen al gestart en werd er een smalspoornet aangelegd. Voor het vervoer hierop werd dadelijk bij de firma St-Léonard een smalspoorlokomotief besteld. Deze werd in 1912 onder het nummer 1759 gebouwd en in oktober 1912 geleverd. Na de administratieve formaliteiten, werd de gebruiksvergunning op 9 april 1913 afgeleverd.

Deze tweeassige lokomotief met wielen van 810 mm, ontwikkelde een vermogen van 92 kW en had een massa van 16 500 kg leeg en 20 500 kg rijvaardig, een aanzienlijke massa voor een dergelijke machine. Deze lokomotief verzekerde tijdens de ganse bouw van de mijn het verkeer - afvoer van de uitgegraven aarde, aanvoer van de materialen voor de schachten en de diverse gebouwen.

Door de diverse moeilijkheden, duurden de voorbereidende werkzaamheden meer dan tien jaar en kon de eerste pijler pas in 1930 in gebruik genomen worden. Ondertussen werd ook de spoorlijn Beringen-Zolder-Houthalen -(Has-selt) aangelegd en vanaf 1924 werd de mijn van Zolder op het Belgisch spoorwegnet aangesloten. Hierbij werd in de eerste plaats een eigen (normaal)spoorlijn tot in Houthalen aangelegd.

Voor deze (beperkte) diensten werd een tweeassige lokomotief aangekocht en als nr 1 ingezet. Doch aangaande deze stomer - die al in de dertiger jaren buiten dienst werd gesteld - konden geen verdere gegevens teruggevonden worden. Waarschijnlijk handelde het zich hier om een tweede handse lokomotief van één van de Waalse mijnen.

Intussen werd er nog een lokomotief besteld en hierbij ging men naar de FUF Haine-St-Pierre, die een verdere tweeassige lokomotief in de loop van 1925 afleverde. Deze stomer kwam vanaf augustus 1925 in dienst : deze lok had driewielen van 1000 mm, ontwikkelde een vermogen van 80 kW (109 pk) en had een massa van 25 ton. Te vermelden valt nog dat de TTZ een gelijkaardige lokomotief bezit.

Voor de effectieve uitbating van de mijn in 1930/31, had men dringend behoefte aan nieuwe lokomotieven, zowel voor het normaalspoor-, als smalspoornet en opnieuw werd een offerte gedaan voor de aankoop van twee machines. Opnieuw werd de bestelling bij Haine-St-Pierre geplaatst en in de loop van 1931 werden de beide machines geleverd.

De normaalspoorlok had drie gekoppelde assen en werd nu het nummer 3. Deze lokomotief met driewielen van 1000 mm, een massa van 32 ton en een vermogen van 130 pk, kwam in december 1931 in dienst en verzekerde van toen af praktisch alle verkeer met het NMBS-station.

De smalspoorlokomotief werd al iets vroeger geleverd en kwam al in maart 1931 effectief in actie. Deze tweeassige lokomotief had slechts een vermogen van 13 kW en werd ingezet voor de lichtere taken op het smalspoornet. Als nummer kreeg hij D1 (D = decauville) en was waarschijnlijk de enige machine die een naam (nl. "Paul") meekreeg.

In deze eerste jaren breidde de capaciteit zich steeds verder uit, zodat al vlog verdere machines nodig waren. Verder werden ook de werkzaamheden gestart voor de verbinding naar de kolenhaven te Genebos. Anderzijds moest ook de ca. 3 km lange lijn naar het steenstort - met een betrekkelijk grote helling - bediend worden.

In 1934 kwam de vierde normaalspoorlokomotief in dienst : opnieuw betrof het een machine geleverd door Haine-St-Pierre. Deze machine was weer tweeassig en praktisch identiek met de machine 2. In september 1934 werd de bedrijfsvergunning voor deze stomer - met nummer 4 - afgeleverd en samen met lokomotief 2, verzorgden ze voor het verkeer binnen het bedrijf en naar het steenstort. Dit laatste vervoer werd in deze periode nog uitgevoerd door middel van gewone kipwagens, waarbij wel moet opgemerkt worden dat het stort nog niet in de hoogte ging, doch dat het meer weghad van het dempen van een drassig gebied.

Ondertussen was ook de lijn naar de kolenhaven praktisch klaar gekomen en ook de werkzaamheden aan de eigenlijke kolenhaven vorderden goed en in 1938 werd dit kanaaldok ingehuldigd. De lijn naar de kolenhaven - die nu trouwens door de TTZ bereden wordt - had een lengte van 8 km vanaf de splitsing van de lijn naar het station en de ingang van de haven.

Voor deze dienst had men krachtiger lokomotieven nodig en ditmaal ging men te rade bij de Ateliers de la Meuse die in de loop van 1937 een lokomotief afleverde uit stock. Deze drieassige stomer met een vermogen van 134 kW en een keteldruk van 12,25 bar werd al in 1931 gebouwd. In september 1937 werd dan de gebruiksvergunning geleverd en dadelijk ingezet op de verbinding met het NMBS-station.

Twee jaar later werd een identieke lokomotief aan de koolmijn van Zolder afgeleverd en vanaf november 1939 effectief ingezet.

Tijdens de tweede wereldoorlog werden twee bijkomende machines afgeleverd : Haine-St-Pierre leverde een identieke smalspoorlokomotief als de D1 en deze machine - gebouwd in 1942 - werd vanaf september 1942 gebruikt. Deze lokomotief kreeg het nummer 7 toegewezen.

Verder werd ook nog een drieassige lokomotief, gebouwd door La Meuse, aangeworven : deze machine - gebouwd in 1903, deed vooreerst dienst in de mijn van Lonette te Rétine (bij Battice), werd in 1931 opgekocht door de aannemer Limère te Bassenge en werd in 1942 verder verkocht aan de mijn van Zolder. Deze lok kwam op 20 november 1942 naar Limburg over.

Op dat ogenblik waren alle machines - uitgezonderd de 1 - nog in dienst.

Pas na de tweede wereldoorlog werd de grootste capaciteit bereikt en door de steeds zwaarder wordende treinen, waren er nog krachtiger machines nodig en dadelijk na de bevrijding bestelde de mijn een vierassige -standaardlokomotief van 52 ton bij La Meuse. Deze werd in april 1946 afgeleverd en ging in augustus 1946 als nr 9 in dienst.

In het begin der vijftiger jaren ging dan lok 3 buiten dienst en even later - in 1953 - werd ook de smalspoorlok D1 afgesteld. De normaalspoorlok werd vervangen door een nieuwe vierassige lokomotief van La Meuse. Gebouwd in 1942 onder fabrieksnummer 4111, werd deze machine in juni 1950 geleverd en in februari 1951 in bedrijf gesteld als nr. 10.

Doch op dat ogenblik werden twee beslissingen genomen die het lot van de stoomlokomotieven te Zolder zouden bezegelen : eerst werd de aankoop van stoomlokomotieven stopgezet ten gunste van diesellokomotieven en in een later stadium werd de fusie met Houthalen beslist, waarbij de bovengrondse behandelingen enkel te Zolder zouden gebeuren.

Vanaf de jaren vijftig, werden op het bovengronds smalspoornet oude (ondergrondse) diesellokomotieven (konstruktors Ruhrthaler en Moës) ingezet en in het midden van de vijftiger jaren doken de eerste normaalspoordiesels op (konstrukteur Montmirail nrs 1 tot 5).

In 1956 werd lokomotief 2 afgesteld en vervangen door de eerste diesellokomotief. Deze laatste nam vooral het verkeer met de NMBS voor zijn rekening. Ook de smalspoorlok 7 was inmiddels uitgerangeerd.

De overgebleven stoomlokomotieven (1 smalspoorlok, 5 normaalspoorloks) werd in het begin der 60-er jaren her-nummerd. Pas met het overkomen van de elektrische installatie en dito lokomotieven vanuit Houthalen, zouden de laatste stomers van Zolder op een zijspoor geplaatst worden. Dit gebeurde in de loop van 1967, behalve voor de lokomotief 8 die in 1962 buiten dienst ging en in 1963 als schroot verkocht werd.

De laatste lokomotieven bleven tot ca. 1974 afgesteld en werden dan door de mijn zelf gesloopt.

Als overzicht hebben we :

Nummer	Asin.	Bouwer	In dienst	Prov.nr	druk	a	b	c	d	e	+	
1	Bt N										193.	
1	Bt S	St-Léonard	1759/1912	09/04/13	Limb.236	12	33	286	400	810	92	1967
2	Bt N	Haine-St-P	1417/1925	14/08/25	" 347	12	65	400	530	1000	80	1956
3	Bt N	Haine-St-P	1702/1931	16/12/31	" 411	12	83	420	600	1000	130	195.
DI	Bt S	Haine-St-P	1681/1930	20/03/31	" 407	10	11	180	270	610	13	1953
4	1' Ct N	Haine-St-P	1708/1931	22/09/34	" 433	12	64	400	530	1000	113	1967
5	2' Ct N	La Meuse	3443/1931	14/09/37	" 477	12½	63	450	500	1000	134	1967
6	3' Ct N	La Meuse	4012/1939	13/11/39	" 497	12	65	450	500	1000	134	1967
7	Bt S	Haine-St-P	1839/1942	28/09/42	" 512	10	11	180	270	610	13	1954
8	Ct N	La Meuse	262/1903	20/11/42	Liège2236	9½	91	450	600	1170	101	1962
9	4' Dt N	La Meuse	4113/1946	25/08/46	Limb 522	12	124	530	550	1100	189	1967
10	5' Dt N	La Meuse	4111/1942	20/02/51	" 540	12	125	530	550	1100	189	1967

N : normaalspoor S : smalspoor

a : verwarmingsopp. , b : diameter cilinders, c. : zuigerslag d : diameter wielen e. : vermogen (kW)

+ : buiten dienst

# AGENDA

06/03	TTZ	SPORTHAL ZOLDER <u>Dieselmotorstellen bij de N.M.B.S.</u> Geschiedenis van deze stellen, tijdens hun ganse loopbaan tussen 1930 en nu.	19.30
03/04	TTZ	SPORTHAL ZOLDER <u>Nieuwe lokomotieven en stellen in West-Europa.</u> Een diareeks geeft een overzicht van de nieuwe traktiemiddelen tijdens de laatste 10 jaar.	19.30
06/04	MOBOV/TTZ	Antwerpen-schijnpoort <u>Bezoek aan overslagbedrijf T.R.W.</u> ** samenkomst op de Binnensingel (voor het Hof ter Loo).	9.30
vanaf 06/04	MIVB/NMVB NMVB MIVA/NMVB MIVB	Opening van trammuseum te Woluwe Opening van trammuseum te Schepdaal Opening van trammuseum van Edegem Start van historische tramritten Woluwe - Tervuren.	
vanaf 07/04	MSTB	Begin van het ritseizoen van de MSTB Vilvoorde	
12/04	TTZ	Werkvergadering * voorbereiding ritseizoen TTZ	19.30
13/04 . 14/04	STIC/NMVB	Metro-station Beaux-Arts te Charleroi * Hobby-tentoonstelling	
20/04 . 28/04 25/04	MIVG/NMVB STIL/NMVB	Ritten met oude trams te Gent ter gelegenheid van de "Floralieën" Opening van het nieuwe vervoersmuseum "Natalis" te Liège.	
01/05	TTZ	SPORTHAL ZOLDER <u>Museumbedrijf in binnen- en buitenland.</u> In een diareeks wordt er getracht een vergelijking te maken tussen de vreemde en Belgische museumlijnen.	19.30
04/05 . 27/05	NMBS	* Tentoonstelling "150 jaar technische evolutie" in het centraal station te Brussel	
04/05 . 27/05	NMBS	* Tentoonstelling van oud spoorwegmaterieel te Brussel-noord	
04/05 . 02/06	NMBS	* Tentoonstelling "Aspekten van de dagelijkse realiteit" in het museum van Schone Kunsten te Brussel	
04/05 . 05/05	NMBS	* Opendeurdagen in de CW Mechelen	
05/05	NMBS	** Ritten in stoomtraktie en met stel '35 tussen Brussel en Mechelen met o.m. gratis rijden tussen beide steden.	
06/05	NMBS	** Officiële opening van de "150 jaar spoorwegen" door de Koning - evokatie van de eerste rit Brussel-Mechelen - stoomtreinrit tussen Brussel en Mechelen	
08/05	NMVB	BOKRIJK : - opening van de tentoonstelling van trams en bussen.	
08/05	NMBS	Opendeurdagen in de CW Mechelen	
10/05	NMBS	Opendeurdagen in de CW Mechelen	
12/05	TTZ	<u>OPENING VAN 4de RITSEIZOEN VAN DE T.T.Z.</u>	
11/05 . 12/05	NMBS	Stoomtraktie en elektrisch stel '35 tussen Brussel en Mechelen * Tentoonstelling in de CW Mechelen	
12/05	NMVB/Asvi	Toeristische uitstap per tram tussen Charleroi en Mariemont	
15/05	NMBS	Opendeurdagen in de CW Mechelen	
18/05 . 19/05	NMBS	Stoomtraktie en elektrisch stel '35 tussen Brussel en Mechelen	
19/05 . 24/05	NMVB/MIV.	* Tentoonstelling in de paleizen van de Heisel	
23/05 . 24/05	NMVB	* Opendeurdagen in de stelplaats St-Gillis te Liège	
25/05 . 26/05	NMBS	Stoomtraktie en elektrisch stel '35 tussen Brussel en Mechelen	
26/05 . 27/05	TTZ	<u>RITDAGEN VAN DE T.T.Z.</u>	

28/05 . 29/05	MIVB	Opendeurdagen in de metroerf van Brussel-zuid	
28/05 . 29/05	NMVB/STIC	Materieel tentoonstelling te Charleroi	
01/06	NMBS	Pendelritten in stoomtraktie tussen Aarschot en Hasselt	
01/06	NMBS	Pendelritten met stel van '35 tussen Mons en St-Ghislain	
01/06 . 02/06	NMBS	Opendeurdagen te Hasselt en Mons	
05/06	TTZ	SPORTHAL ZOLDER	20.00
		<u>Bruggen bij de N.S. (DEEL II)</u>	
01/06 . 15/06	NMBS	Fototentoonstelling met als thema de "spoorwegen" te Brussel-centraal	
07/06 . 08/06	NMBS	Opendeurdagen te Charleroi-sud	
08/06	NMBS	Pendelritten met stel van '35 tussen Luttre, Charleroi en Châtelet	
08/06	NMBS	Opendeurdagen te Antwerpen-centraal met pendelritten met stel 08 in de Antwerpse haven.	
08/06	NMVB/Asvi	Historische tramrit (elektrisch) te La Louvière	
09/06	TTZ	<u>RITDAG T.T.Z.</u>	
09/06	NMBS	Pendelritten in stoomtraktie tussen Jemeppe, Liège en Flémalle	
09/06	NMBS	Pendelritten met stel van '35 tussen Gent en Dendermonde	
09/06 . 10/06	NMBS	Opendeurdagen te Gent en Namur.	
12/06	MIVA	Opendeurdagen in de stelplaats Hoboken	
15/06	MIVB	Opendeurdagen in de stelplaats Haren	
15/06	STIV	Opendeurdagen in de stelplaats van de STIV te Verviers	
15/06	NMBS	Pendelritten van met stel van '35 tussen Arlon en Marloie	
20/06 . 23/06	NMBS	Opendeurdagen in de stelplaats Kinkempois	
22/06	NMBS	Pendelritten in stoomtraktie tussen Liège en Seraing	
21/06	TTA/NMVB	75ste verjaaring van lijn Erézée - Dochamps	
22/06 . 23/06	NMBS	Opendeurdagen te Liège-guillemins	
23/06	TTZ	<u>RITDAG T.T.Z.</u>	
29/06	TTZ	<u>DAG van de SPOORWEGLIEFHEBBER te ZOLDER (vanaf 13.30)</u>	
30/06	TTZ	<u>RITDAG T.T.Z.</u>	
03/07	TTZ	SPORTHAL ZOLDER	20.00
		<u>Vrije projectie</u>	
06/07 . 07/07	NMBS	Pendelritten in stoomtraktie tussen Verviers en Spa	
06/07 . 07/07	NMBS	Pendelritten met stel van '35 tussen Brugge en Knokke	
07/07	TTZ	<u>RITDAG T.T.Z.</u>	
09/07	MIVB	Opendeurdagen in de stelplaats van de metro "Delta"	
13/07	NMBS	Pendelritten in stoomtraktie tussen Trois-Ponts en Gouvy	
13/07 . 14/07	NMBS	Pendelritten met stel van '35 tussen Brugge en Blankenberge	
14/07	TTZ	<u>RITDAG T.T.Z.</u>	
15/07	NMVB	Stoomrit tussen Oostende en Mariakerke	
20/07 . 21/07	NMBS	Pendelritten met stel van '35 tussen Brugge en Oostende	
21/07	NMBS	Pendelritten in stoomtraktie tussen Gouvy en Bastogne	
21/07	NMVB	Tramkavalkade te Brussel (centrum)	
21/07	TTZ	<u>RITDAG T.T.Z.</u>	
04/08	TTZ	<u>RITDAG T.T.Z.</u>	
05/08	TTA/NMVB	Tramfestival te Erézée	
07/08	TTZ	SPORTHAL ZOLDER	20.00
		<u>Vrije projectie</u>	
10/08	NMBS	Pendelritten in stoomtraktie tussen Menen en Ieper	
11/08	TTZ	<u>RITDAG T.T.Z.</u>	
11/08	NMBS	Pendelritten in stoomtraktie tussen Kortrijk en Oudenaarde	
15/08 . 18/08	TTZ	<u>SPOORWEGFESTIVAL van de T.T.Z.</u>	
17/08 . 31/08	NMBS	Week van de spoorweg te Blankenberge	
24/08 . 25/08	NMBS	Pendelritten in stoomtraktie tussen Namur en Dinant	
24/08 . 25/08	NMBS	Pendelritten met stel van '35 tussen Aarschot en Leuven	
01/09	TTZ	<u>RITDAG T.T.Z.</u>	
04/09 . 14/09	NMBS	Opendeurdagen in de AC Salzinnes	
04/09 . 14/09	--	Tentoonstellingen i.v.m. openbaar vervoer te Namur	
08/09 . 09/09	NMBS	Opendeurdagen te Brussel-zuid	
09/09	TTZ	<u>Laatste ritdag van de T.T.Z.</u>	

12/09 . 14/09	NMBS	Opendeurdagen in de museumloods van Leuven
14/09	NMBS	Pendelritten met stel van '35 tussen Leuven en Aarschot
15/09	NMBS	Pendelritten met stel van '35 tussen Leuven en Mechelen
20/09 . 22/09	NMBS	Rondritten in de Antwerpse Haven met stel reeks 08
21/09 . 23/09	CFV3V	STOOMFESTIVAL te Mariembourg
25/09 . 27/09	NMBS	Opendeurdagen in E.S.-stelplaats van Etterbeek
28/09	NMBS	Opendeurdagen in de CW Gentbrugge
28/09 . 29/09	NMBS	Pendelritten met stel van '35 tussen Gent en Mechelen
28/09 . 29/09	NMBS	Pendelritten in stoomtraktie tussen Gent en Deinze
29/09	NMVB	Toeristische tramrit tussen Fontaine-l'Evêque en Binche
06/10	NMBS/NMVB/MIV.	TREIN/TRAM/BUSDAG
	TTZ	BIJKOMENDE RITDAG VAN DE T.T.Z.
12/10	NMBS	Pendelritten met stel van '35 tussen Arlon en Luxembourg
19/10 . 20/10	NMBS	Pendelritten met stel van '35 tussen Liège en Verviers
23/10 . 26/10	NMBS	Opendeurdagen bij de diensten van de E.S. te Schaarbeek

Verder reizen twee expo-treinen doorheen het land volgens het volgende tijdschema

Vlaanderen		Wallonië	
23/05 . 28/05	Brussel-zuid	23/05 . 28/05	Brussel-zuid
31/05 . 01/06	Hasselt	31/05 . 01/06	Mons
05/06 . 07/06	Antwerpen-oost	05/06 . 07/06	Charleroi-sud
09/06 . 12/06	Gent-St-Pieters	09/06 . 12/06	Namur
15/06 . 18/06	Kortrijk	15/06 . 18/06	Arlon
20/06 . 23/06	Brugge	20/06 . 23/06	Liège-guillemins
01/07 . 07/07	Knokke	01/07 . 07/07	Spa
10/07 . 14/07	Blankenberge	10/07 . 14/07	Vielsalm
19/07 . 25/07	Oostende	19/07 . 25/07	Bastogne
28/07 . 03/08	De Panne	28/07 . 03/08	Jemellé
06/08 . 11/08	Ieper	06/08 . 11/08	Bertrix
15/08 . 19/08	Turnhout	14/08 . 19/08	Beauraing
21/08 . 25/08	Diest	21/08 . 25/08	Namur
02/09 . 05/09	Hasselt	03/09 . 05/09	Gembloux
06/09 . 07/09	Landen	06/09 . 07/09	Ottignies
08/09 . 11/09	Brussel-zuid	08/09 . 11/09	Brussel-zuid
12/09 . 14/09	Leuven	12/09 . 13/09	Ath
15/09 . 17/09	Mechelen	14/09 . 17/09	Tournai
18/09 . 19/09	Turnhout	18/09 . 20/09	Mons
20/09 . 24/09	Antwerpen-oost	21/09 . 24/09	La Louvière-sud
25/09 . 26/09	St-Niklaas	25/09 . 27/09	Nivelles
27/09 . 30/09	Gent-St-Pieters	28/09 . 30/09	Mariembourg
01/10 . 04/10	Brugge	01/10 . 04/10	Charleroi-sud
07/10 . 08/10	Oostende	06/10 . 08/10	Ciney
09/10 . 10/10	Veurne	09/10 . 11/10	Libramont
11/10 . 14/10	Roeselare	12/10 . 15/10	Arlon
15/10 . 16/10	Kortrijk	16/10 . 17/10	Verviers
20/10	Aalst	18/10 . 20/10	Liège-guillemins

-----

# [VRAGENHOEK]

Lijst van de buiten dienst gestelde lokomotieven :

vervolg.

Verbeteringen en aanvullingen op de lijst gepubliceerd in TTZ-akt.  
nr 12 :

- 6022, 6035, 6053, 6056 : allen uit de geschriften op 08/1984 i.p.v.  
06/84
- 6108 : trein LZ 84 999 (6070 + 6109) werd in de flnak aangereden door  
trein 52 901 (6108) op 16/12/1980
- 212.108 : het ongeluk gebeurde op 30/12/1968, waarbij de lokomotief  
wegens ijsvorming op de remblokken de helling van Sart afge-  
daald heeft zonder remming.
- 6226 : botsing tussen de Z 53 900 (6226) en de E 52 902.
- 6239 : trein Z 98 598 (Lessines-Kortrijk) werd aangereden door de  
Z 98 557 (Lessines-Brussel-West), die volgde volgens rit  
op zicht.
- 6310 : de stilstaande lokomotief werd op 25/05/83 aangereden door  
de 5186.
- 231.103 : uit geschriften op 01/1966
- 230.002 en 230.003 werden korte tijd ingezet door de N.S. en droegen  
hier de nrs. 521 en 522.
- 8019 : lok volledig uitgebrand te Wetteren op 27/11/1968
- 7210 : losse lok aangereden door de E 285 (HLE 2315), waarbij ook  
de elektrische lok zwaar beschadigd werd.

-----

\*\* De dieselstellen :

Bij deze stellen worden enkel de stellen vernoemd die in 1971  
nog de viercijferige nummer kregen :

630.xx	40xx	:	zie TTZ-aktueel 12		
602.01	4231	4331	:	09/02/1955	07/83
602.03	4233	4333	:	18/02/1955	11/84
602.05	4235	4335	:	15/03/1955	05/81
					frontale botsing tus- treinen TT4509 (4329) en TT4910 (4335) te Wi- deumont op 28/08/80
603.03		4303	:	09/08/1954	09/83
603.07		4307	:	26/07/1954	07/84
603.11		4311	:	19/07/1954	07/83
603.14		4314	:	12/08/1954	12/84
603.17		4317	:	17/12/1954	04/83
603.23		4323	:	23/12/1954	07/83
					afgestaan aan ES

603.25	602.08					
	603.25	4325	:	30/02/1954	03/1985	afgestaan ES
603.27		4327	:	30/12/1954	12/1984	
603.29		4329	:	13/01/1956	05/1981	botsing Wideumont
553.01		4901	:	/1942	04/1982	afgestaan ES
553.08		4902	:	/1942	12/1971	
553.13		4904	:	/1942	12/1971	
553.21		4905	:	/1942	01/1976	afgestaan ES
553.29		4906	:	/1943	07/1984	afgestaan ES
553.38		4907	:	/1943	01/1976	afgestaan ES
553.45		4908	:	/1943	12/1971	
553.48		4909	:	/1943	12/1971	
553.49		4910	:	/1943	12/1971	
553.50		4911	:	/1943	04/1982	afgestaan ES

**\*\* Elektrische stellingen :**

Ook hier worden de schrappingen van de stellingen niet vermeld.

228.001	001	:		1939	11/1977	
228.002	002	:		1939	11/1977	museum Leuven
228.003	003	:		1939	11/1977	
228.004	004	:		1939	11/1977	
228.005	005	:		1939	11/1977	
228.006	006	:		1939	11/1977	
228.007	007	:		1939	/1975	ongeval te Lillois op 27/02/1975
228.008	008	:		1939	/1973	uitgebrand te Essen op 26/12/1971
228.009	009	:		1946	11/1977	
228.012	012	:		1950	/1975	ongeval van Luttre op 15/08/1974
228.021	021	:		1950	/1975	ongeval te Luttre
228.028	028	:		1950	11/1983	
228.501	501--050			1951	11/1977	
228.062				1954	/1970	uitgebrand te Quévy nummer ingenomen door oud nummer 050
228.152	152			1962	/1975	botsing te Lillois
	311B	:		15/04/1982	01/1983	botsing van 13 juli 1982 tussen de 5882 en 955
228.507	507	:		1955	03/1982	uitgebrand te Lime- lette op 06/02/82
228.526		:		1955	/1958	ongeval te Brussel- klein eiland op 16/ 12/1957
	656	:		1971	/1975	ongeval te Lillois

=====



**\*\* Aanduidingen op goederenwagens \*\***

Een vraag die verschillende keren voorkwam, was de betekenis van de verschillende nummers, aanduidingen en kenletters, die voorkomen op goederenwagens. In dit nummer zullen we de kenletters behandelen, de het volgend nummer zal de betekenis van de overige aanduidingen beschreven worden.

De kenletters van een goederenwagen bestaan steeds uit een hoofdletter en verschillende kleine letters. Deze kode is voor Europa genormaliseerd. De hoofdletter geeft de wagensoort weer, de kleine letters geven de bijzondere bouwkenmerken aan. Zo hebben we de volgende toestand :

Hoofdletter		Kleine letters :	
E	open goederenwagen of wagen met een dak dat geopend kan worden	a d k l m o	met draaistellen zelflosser (lossing d.m.v. zwaartekracht) laadvermogen onder de 20 ton voor tweeassige wagens en 40 ton bij vierassige wagens niet langszij te kippen laadoppervlakte heeft een lengte kleiner dan 7,7 m bij tweeassige en 12 m bij draaistelwagens geen kopdeuren
F	open goederenwagen volgens een bijzondere bouwvorm	a d f k l	met draaistellen zelflosser (lossing d.m.v. zwaartekracht) geschikt voor ferry-boten naar Groot-Brittannië laadvermogen resp. minder dan 20 en 40 ton lossing niet regelbaar
G	gesloten goederenwagen	a b g h k l m	met draaistellen laadruimte groter dan 45 m <sup>3</sup> of laadopp. groter dan 22 m <sup>2</sup> voor groenten en fruit met bijkomende isolatie voor groenten laadvermogen resp. groter dan 20 en 40 ton met minder dan 8 ventilatieopeningen lengte laadvloer kleiner dan 9 m (2-assig) of 15 m (draaistellen)
H	gesloten goederenwagen volgens bijzondere bouwvorm	a b c cc d e ee f g h i k	met draaistellen laadruimte groter dan 45 m <sup>3</sup> of laadopp. groter dan 22 m <sup>2</sup> met kopdeuren met kopwanddeuren voor vervoer van auto's met kleppen in de bodem met twee laadvloeren boven elkaar met meer dan twee laadvloeren boven elkaar geschikt voor het ferry-bootverkeer voor groenten en fruit met bijkomende isolatie voor groenten met schuifwanden laadvermogen resp. minder dan 20 en 40 ton
I	koelwagen	a b c d e f g h k l m o p	met draaistellen met laadopp. groter dan 22 m <sup>2</sup> met haken voor vleeswaren voor zeevissen met elektrische luchtcirkulatie voor ferry-bootverkeer met bijzondere inrichting voor de koeling met bijzondere isolatie laadvermogen resp. 15 ton of 30 ton geïsoleerde wagen zonder ijskasten laadopp. kleiner dan 19 m <sup>2</sup> met ijskasten kleiner dan 3,5 m <sup>3</sup> zonder roosters als vloer
K	platte wagen	b g j k l m mm o p	met lange rongen voor het vervoer van containers met stootdemper laadvermogen resp. 20 ton en 40 ton zonder rongen lengte van de laadvloer tussen de 9 en 12 m lengte van laadvloer kleiner dan 9 m met vaste kopstukken en zijstukken zonder zijstukken
L	platte wagen (bijzondere bouwwijze)	a aa b c e f g h hh j k	met drie assen met vier (vaste) assen en gekoppeld voor containervervoer met draaibaar gestel voor vervoer van bv hout met twee laadvloeren voor autotransport voor ferry-bootverkeer voor containervervoer voor het vervoer van staalrollen (coils) voor het vervoer van staalrollen (staand) met stootdempers met laadvermogen van resp. 20 ton en 40 ton

Hoofdletter :		Kleine letters :	
R	Vierassige platte wagen	e g h hh i k l m mm o oo p	Met neerklapbare zijstukken Voor containervervoer Voor staalrollen (coils) Voor staalrollen (coils) rechtstaand vervoerd Met beweegbaar dak of bewegende afdekking (bv zeil) laadvermogen kleiner dan 40 ton zonder rongen lengte van laadvlak gelegen tussen de 15 en 18 m lengte van het laadvlak groter dan 15 m met vaste kopwanden die lager zijn dan 2 m met vaste kopwanden die hoger zijn dan 2 m zonder vaste kopwanden
S	Platte wagen volgens bijzondere bouwwijze	a aa b c e f g gg h hh i j k l p	met zes assen met acht of meer assen vervoer van containers met schemels voor het vervoer van lange stukken (bv bomen) autotransportwagens met twee laadvlakken geschikt voor ferry-boat verkeer voor vervoer van containers voor vervoer van containers van 80 ft voor het vervoer van staalrollen (coils) voor het vervoer van staalrollen (coils) rechtstaand Met beweegbaar dak of beweegbare afdekking met stootdempers uitgerust laadvermogen kleiner dan 40 ton zonder rongen zonder zijpanelen of zijstukken
T	Open goederenwagen	a b c d e f g h hh i k	met draaistellen inhoud van laadruimte groter dan 70 m <sup>3</sup> met kopdeuren met lossing door middel van de zwaartekracht met deuren met een hoogte groter dan 1,90 m voor ferry-boat verkeer voor groenten en fruit voor het vervoer van staalrollen (coils) voor het vervoer van staalrollen (coils) rechtstaand met schuifwanden laadvermogen resp. kleiner dan 20 ton of 40 ton
U	Andere soorten wagens	a aa c d e f g h i k	met draaistellen met zes of meer assen met lossing door middel van druklucht (bv cement of graan) met lossing door middel van de zwaartekracht voor cementvervoer voor ferry-boat verkeer voor groenten en fruit voor het vervoer van vloeistoffen of gassen (ketelwagens) met lager gelegen laadvlak (kuilwagens) met laadvermogen kleiner dan 20 ton resp. 40 ton
	Algemene letters :	q qq r rr s ss	met leiding voor elektrische treinverwarming uitgerust met elektrisch verwarming met (loze) leiding voor stoomverwarming van de treinen uitgerust met stoomverwarming met een maximale snelheid van 100 km/h met een maximale snelheid van 120 km/h

\* opmerking :

De overige letters zijn vrij voor de resp. spoorwegmaatschappijen en verschillen dus van land tot land.

Voorbeelden :

- Fals : open goederenwagen op draaistellen en geschikt voor de lossing door zwaartekracht, doch de lossing is niet regelbaar, geschikt voor 100 km/h
- Hbis : gesloten goederenwagen met een laadruimte groter dan 45 m<sup>3</sup>, met schuifwanden en geschikt voor 100 km/h
- Taes : open goederenwagen op draaistellen met grote schuifdeuren en geschikt voor 100 km/h (zie Roco)

-----





Door de TTZ verdeelde boeken, posters, foto's

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

Brochure nr 9 : Diesellokomotieven type 211 (reeks 64)

Uitgave TTZ Auteur : J. Casier

verschijnt in juli

Ledenprijs : 550 BF  
Niet-leden : 630 BF

Invoorbereiding :

Brochure nr 1 : stoomlokomotieven type 25 (herdruk)  
Brochure nr 10 : stoomlokomotieven type 7  
Brochure nr 11 : elektrische lokomotieven type 101 (reeks 29)  
Brochure nr 12 : stoomlokomotieven type 12  
Brochure nr 13 : dieselstellen typen 552/553/554 (Brossel)  
Brochure nr 14 : stoomlokomotieven type 64

Images du Rail en Belgique :

Uitgave : Rail Magazine Auteur R. Belot

Prijs : 600 BF

De elektrische traktie in België :

Deel 1 : De Belgische Staatsspoorwegen  
Deel 2 : De NMBS en de stellen van 1935 (verschijnt in juni)  
Auteur : JP Schenkel

Prijs : 500 BF

De verzameling van het tweeeassige traktiematerieel van de Etat Belge

Uitgave : NMBS Auteur : J. Vandenberghen

Prijs : 400 BF

Railfoto 1

Prijs : 159 BF

Posters :

Stoomlokomotief type 12 (kleur)	uitgave : treingroep Turnhout	100 BF
Stoomlokomotief type 26 (zwart-wit)	uitgave : rail magazine	70 BF
Stoomlokomotief type 29 (zwart-wit)		70 BF
Stoomlokomotief type 41 (zwart-wit)		70 BF
Stoomlokomotief type 64 (zwart-wit)		70 BF

Bij verzending moeten de prijzen met 40 BF per boek verhoogd worden. Posters worden niet verstuurd.

De bestelling kan geschieden door storting van het betreffende bedrag op rekening 452-3018121-77 van de 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 100 BF

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 450 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

The logo for TTZ is a stylized, bold, black graphic. It features the letters 'TTZ' in a very thick, blocky font. The letters are contained within a thick, black, rounded rectangular border that has a slight 3D effect, with the top and bottom lines being thicker than the sides. The overall design is modern and industrial.