



Vereniging zonder Winstoogmerk.

# AKTUEEL

TWEEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT

Mei - Juni

Jaargang : 3  
Nummer : 14

Lidgeld : 450 BF    Los Nummer : 100 BF



Foto: Max DeLie

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

lidmaatschapsbijdrage : 450 F/jaar  
 los nummer : 100 F

Redactie :

J. Casier, M. Delie, H. De Bot, F. Maes

Medewerkers :

Ceunen R, Docx J, Huysman R, Moens D, Serneels E, Castermans E.

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 10 april redactioneel afgesloten en verschijnt begin mei. Het volgende nummer - de vakantiegids - wordt op 10 juni afgesloten en verschijnt begin juli.

inhoud :

<i>NMBS-aktueel :</i>	14.3
- <i>rijtuigen :</i>	14.13
- <i>exploitatie</i>	14.15
<i>Fototips :</i>	14.16
<i>TTZ-krant :</i>	14.18
<i>Musea :</i>	14.23
<i>Modelbouw :</i>	14.24
<i>Nieuwe Belgische modellen :</i>	14.25
<i>Treinsamenstellingen :</i>	14.27
<i>Modelbaanelektriciteit :</i>	14.28
<i>Exploitatie :</i>	14.30
<i>Historische Bladzijde :</i>	14.33
<i>Nummerlijsten :</i>	14.38
<i>Er was eens ...</i>	14.41
<i>Het rijtuig van de maand :</i>	14.44
<i>De wagen van de maand :</i>	14.46
<i>Industrie :</i>	14.47
<i>De stoomloks van de steenkoolmijn van Zwartberg</i>	14.49
<i>Agenda :</i>	14.51
<i>Vragenhoek :</i>	14.53
<i>Lokomotiefschilderingen :</i>	14.55
<i>Boekenplank :</i>	14.57

=====

# N.M.B.S. -

# AKTUEEL

## 1. Statistiek :

### a. Leveringen :

417	BN Brugge	- Oostende	op 21/02/1985
418	BN Brugge	- Oostende	27/02/1985
419	BN Brugge	- Oostende	08/03/1985
420	BN Brugge	- Oostende	15/03/1985
421	BN Brugge	- Oostende	20/03/1985
422	BN Brugge	- Oostende	28/03/1985
2113	BN Nivelles	- Brussel-zuid	20/02/1985
2114	BN Nivelles	- Brussel-zuid	27/02/1985
2115	BN Nivelles	- Brussel-zuid	06/03/1985
2116	BN Nivelles	- Brussel-zuid	06/03/1985
2117	BN Nivelles	- Brussel-zuid	26/03/1985
2118	BN Nivelles	- Brussel-zuid	26/03/1985

### b. Stelplaatswijzigingen :

Verbeter in TTZ-aktueel : 342-345, 721-724 en 737-740 : transferts  
op 12/12/1984

7357	Monceau	- Hasselt	12/02/1985
8407	Montzen	- Ronet	03/03/1985 in leen
8433	Montzen	- Hasselt	12/02/1985

### c. Schrappingen :

4612	Ath	PV 85.02 van CW Mechelen op 21/02/1985 Uit geschriften dir. M op 01/04/1985
5406	Ronet	PV 109 van CW Salzennes op 13/02/1985 Uit geschriften op 01/04/1985
6025	St-Ghislain	PV 104 van CW Salzennes van 18/01/1985 Uit geschriften op 01/03/1985
6054	St-Ghislain	PV 110 van CW Salzennes van 13/02/1985 Uit geschriften op 01/04/1985
6102	Merelbeke	PV 108 van CW Salzennes van 13/02/1985 Uit geschriften op 01/04/1985
6209	Merelbeke	PV 112 van CW Salzennes van 05/03/1985 Uit geschriften op 01/05/1985
6232	Merelbeke	PV 113 van CW Salzennes van 05/03/1985 Uit geschriften op 01/05/1985

## 2. Aktuele berichten :

05.9 : De ex-Sabena stellen werden nu opnieuw voorzien van een aanduiding i.v.m. de bestemming : naast de ingangdeuren en op de kopdeur werd een pictogram met een vliegtuig aangebracht.

03 : Sinds half maart is het bestand aan Breaks te Kinkempois terug uitgebreid en wordt praktisch het ganse verkeer op de Waalse as verzekerd. Opmerkelijk hierbij is wel dat de meeste treinen tijdens de daluren slechts bestaan uit een enkel stel, iets wat op de beide vorige verbindingen praktisch niet voorkomt.

Vanaf mei zal nu ook de verbinding Gent-Namur (Dinant) met deze stellen uitgerust worden.

21 : Naarmate er meer lokomotieven reeks 21 op de sporen verschijnen, deint de inzet ook verder uit en nog verdere treinen uit de reeks van de 27-ers overgenomen. Het is anderzijds de bedoeling om de volledige reeks B7 - nu voorzien voor de reeks 27 - aan de 21-ers af te staan. De diensten zijn bekend, nl. de treinen Antwerpen-Moeskroen, de piekuurtreinen naar Hasselt/Genk en Liège, enkele doorgaande treinen Brussel-Welkenraedt en diverse goederendiensten.

Begin april bevonden er zich twee machines voor opleiding in andere stelplaatsen : de 2110 was te Oostende, terwijl de 2103 te Haine-St-Pierre aanwezig was.



*Een van de diensten die binnenkort op de reeks 21 overgaan (Momal-le, sept 1984)*

*Foto J. Casier*

27 : Door de levering van de reeks 21, wijkt de 27 naar andere inzetplaatsen uit : vanaf juni zou deze reeks de diensten van de reeks 23 op de Luxembourg-lijn overnemen en om dit mogelijk te maken bevinden zich de 2703 en 2752 zich te Ronet, enerzijds om de bestuurders op te leiden , anderzijds om na te gaan of de traktiestations opgewassen zijn tegen een dubbel tractie van 27-ers.

29 : Op 3 april werd de 2913 vanuit Hasselt naar Ronet afgevoerd en voorlopig naast de loods afgesteld.

40 : Op 11 februari 1985 werden de stellen 4002, 4003, 4004, 4005

- 40 : en 4007 vanuit Kortrijk naar de CW Mechelen afgevoerd. De te Haine-St-Pierre afgestelde 4006 zou voor het museum bedoeld zijn, de 4001 wacht op verkoop.
- 43 : Wegens een ongeval van de 4408 en 4409, moest de 4328 opnieuw in dienst komen en reed - samen met de 4302, die normaal personeelsvervoer doet - enkele diensten uit de reeks van de 44-ers. Ondertussen is de 4408 hersteld en werd de 4328 terug afgesteld. De 4409 bevindt zich nog steeds in de CW Mechelen.
- 46 : Van deze reeks ging de 4612 als eerste stel officieel uit de geschriften. Nochtans was dit stel al sinds 28/11/1983 in het bezit van de ES en is te Kinkempois aanwezig. De levensloop ziet er als volgt uit :

554.12 -- 4612

Bouwers : Ragheno (Mechelen) en Brossel.  
Levering : 30/12/1952

Stelplaatsen :

Haine-St-Pierre : 30/12/1952 - 01/06/1983  
Ath : 01/06/1983 - 01/04/1985

Overgedragen aan ES Visé 28/11/1983

Uit geschriften dir M : 01/04/1985

- 51 : De lokomotief 5142 - met prototypeschildering - onderging een gedeeltelijk herschildering en ziet er weer wat beter uit. De karakteristieke vorm van de schildering bleef echter behouden.
- 53 : Op dit ogenblik ondergaat de 5310 als laatste machine zijn verbouwing en modernisering. De overige lokomotieven uitgerust met de oudere schildering (o.a. de 5203, 5208, 5212 en 5319) zouden bij het bereiken van hun km-grens of bij zwaardere schade buiten dienst gesteld worden. Verder werd ook het idee opgeworpen om de grote herstellingen (GH) zoveel mogelijk te beperken en - dit geldt voor alle lijndieselloks - deze pas uit te voeren wanneer er moeilijkheden optreden. Bij een te hoge kostprijs zouden ze gewoon buiten dienst gesteld worden.
- 54 : Wegens het ongeval te Ronet (zie TTZ 13) werd de 5406 nu officieel geschrapt. De levensloop.

Levering : 16/02/1955 als 202.016  
Bouwer : Anglo-Franco-Belge  
Fabrieksnummer : 153  
Omnummering : 204.006 op 29/03/1957 na verbouwing)  
5406 op 01/01/1971

Stelplaatsen :

Haine-St-Pierre : 16/02/1955 - 18/02/1955 (afname)  
Latour : 18/02/1955 - 23/03/1955  
Ronet : 23/03/1955 - 29/09/1956  
Schaarbeek : 29/09/1956 - 21/10/1966  
Ronet : 21/10/1966 - 01/04/1985

Uit geschriften : 01/04/1985

=====

60 : half maart werden de dubbeltraktie van de reeks 60 voor piekuurtreinen opgeheven, maar voor verschillende verbindingen was de werkelijke verandering in traktie al vroeger ingevoerd : op 15 februari werden de diensten Charleroi-Erquelinesen Ottignies-Namen elektrisch gereden. Tussen Charleroi en Namur kwam de reeks 51 tot inzet en tussen Liers en Statte werden loks van de reeks 55 gebruikt.

De dienst naar Dendermonde werd het langste gereden, maar regelmatig vielen er loks reeks 51 in. Op dit ogenblik wordt alles terug elektrisch gesleept. Daarom is dan ook een verhoogde buitendienststelling te verwachten.

Een belangrijke inzet beleven de 60-ers van Kinkempois nu vanuit Ronet : dagelijks zijn er gewoonlijk drie machines in dienst bij de elektrifikatie van de lijn naar Dinant.

Onlangs verlieten 3 machines het strijdperk; hun levensloop

210.025 -- 6025

Bouwer : Cockerill  
 Fabrieksnummer : 4033  
 Levering : 16/09/1964

Stelplaatsen :  
 Schaarbeek : 16/09/1964 - 23/09/1964  
 St-Ghislain : 23/09/1964 - 01/03/1985

Uit geschriften : 01/03/1985

=====

210.054 -- 6054

Bouwer : Cockerill  
 Fabrieksnummer : 4062  
 Levering : 26/02/1965

Stelplaatsen :  
 St-Ghislain : 26/02/1965 - 01/02/1983  
 Hasselt : 01/02/1983 - 01/02/1984  
 Monceau : 01/02/1984 - 03/06/1984 (in leen)  
 St-Ghislain : 03/06/1984 - 01/04/1985

Uit geschriften : 01/04/1985

=====

210.202 -- 6102

Bouwer : Cockerill  
 Fabrieksnummer : 4105  
 Levering : 25/08/1965

Stelplaatsen :  
 Ronet : 25/08/1965 - 18/06/1971  
 Merelbeke : 18/06/1971 - 01/04/1985

Uit geschriften : 01/04/1985



6005 in Zelzate op 12 maart 1985

Foto : Max Delie



2103 in zware winterdienst. Antwerpen-Schijnpoort 9.2.85 Foto: M. Delie

60 : Het kontrakt van ABC met de NMBS i.v.m. de 6005 liep in de loop van april af.

Op het ogenblik van het afsluiten van de TTZ-aktueel was het nog niet bekend of deze lokomotief nu buiten dienst gesteld zal worden, doch dit is echter zeer waarschijnlijk.

62 : Op 30 januari 1985 gebeurde te St-Niklaas een aanrijding tussen de lokomotieven 6209 en 6232 van Merelbeke. Ondanks de betrekkelijk lichte schade werden beide machines onlangs uit het NMBS-bestand geschrapt. Als karriere konden we optekenen :

212.109 -- 6209

Bouwer : Brugeoise & nivelles / GM  
Levering : 22/10/1962

Stelplaatsen :

Merelbeke : 22/10/1962 - 12/06/1973  
Aalst : 12/06/1973 - 03/06/1984  
Merelbeke : 03/06/1985 → 01/05/1985

Uit geschriften : 01/05/1985

====

212.132 -- 6232

Bouwer : Brugeoise & nivelles / GM  
Levering : 07/03/1963

Stelplaatsen :

St-Ghislain : 07/03/1963 - 08/06/1965  
Jemelle : 08/06/1965 - 07/12/1966  
Aalst : 07/12/1966 - 02/06/1973  
Kortrijk : 02/06/1973 - 08/04/1976  
Aalst : 08/04/1974 - 03/06/1984  
Merelbeke : 03/06/1984 - 01/05/1985

Uit geschriften : 01/05/1985

====

70 : De inzet van deze reeks werd licht gewijzigd en zo gebeurt de bediening van Olen in de vroege namiddag, terwijl ook op de verbinding met Boom belangrijke wijzigingen optraden. De thans geldende reeks wordt op de volgende bladzijde afgedrukt.

73 : Geleidelijk aan wordt het bestand van Hasselt uitgebreid met lokomotieven reeks 73 en op middellange termijn verdwijnen de 84-ers uit het Limburgse. Dit is mogelijk door het vrijkomen van 73-ers te Monceau, dit door de vermindering van de goederentrafiek.

82 : De rangeerdiensten in de Antwerpse haven zijn aangepast en zo komen er geen dubbel traktie meer voor, behalve ter vervanging van 74-ers als sleepers. Wel worden de 82-ers nu officieel op Stocatra ingezet, doch zolang de overblijvende 72-ers diensten kunnen verzekeren blijven ze hier in dienst.

84 : Vooral Montzen heeft op dit ogenblik een overschot aan 84-ers, te wijten aan de vermindering van de rangeerbedrijvigheid in het vormingsstation. Hierdoor kon de 8433 aan Has-



## Reeks 70 van Antwerpen-dam.

uur	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
	fndm			62534	fht				bediening lijn 207		62533	Olen	63200	fht	95223		fndm						
76			fndm								Barendrecht			fndm									
77		fndm							lzd	Kallo				lzd		fndm			fnkl			fndm	
									62524	bedien l 208/209			62500						62513			62501	
	fndm			fndm	fnkl				Boom niel	Boom			fndm		lkm	Boom			fnkl			62507	fndm
				62511					72701	72200/201		72502			72505	62507							
	fndm				ftr					Tielen	ftr			fht				ftr				fht	fndm
				62540						72532	72533	95630			95631							62541	62541

fndm : Antwerpen-dam                      fht : Herentals                      lzd : Zwijndrecht  
 fnkl : Antwerpen-kiel                      fnnd: Antwerpen-noord              lkm : Hemiksem  
 ftr : Turnhout

\*\* Opmerking : geen dienst op zaterdag (behalve 2de lijn) en zondag

84 : selt afgestaan worden en ging de 8407 voor 5 à 6 weken in leen naar Ronet.

85 : Anderzijds werd de inzet van de reeksen 84/85 van Antwerpen-dam behoorlijk uitgebreid : in het totaal worden er 21 machines gebruikt voor de rangeerdienst in de Antwerpse agglomeratie, 1 lokomotief is te Essen, drie machines bevinden zich te Mechelen voor de rangeringen in Nekkerspoel, Muizen en de CW Mechelen.

Verder worden nog 3 lokomotieven gebruikt voor lijndiensten en rangeringen te Lier (+ Boechout en Berlaar), Kapellen Zwijndrecht (+ Beveren) en rangeringen bij de T.R.W.

=====

Dienst Baan :

Type 4 : De 408 van Charleroi werd onlangs uit het bestand geschrapt en blijven er nog 2 dergelijke tractoren over. Verder werd de beslissing genomen om alle trekkers - uitgerust met een benzinemotor - nog dit jaar buiten dienst te stellen.

91 : Naast de reeks 92, worden ook lokotraktoren van de reeks 91 aan de baan uitgeleend : zo verzekeren de 9119 en 9121 de sleepdiensten in de centrale stapelplaats te Schaarbeek,

de 9140 van St-Ghislain verzekert de rangeringen in het depot dienst baan te Bascoup.

Museumlokomotieven :

29.013 : Na het eerste opstoken in de week 11 tot 17 april, reed hij op 14 april jl. zijn eerste testrit tussen Leuven en Aarschot, dit met keren op de driehoek van Aarschot. Voor TV-opnamen kwam deze stomer ook in het station van Leuven.

Er werd geen gebreken meer vastgesteld en is zodoende weer goede voor de dienst.

12.004 : Bij deze machine vorderen de werken goed : alle vlampijpen werden einde maart vervangen en de laatste lekken van de ketel werden gedicht. begin april moest het remsysteem nog onder handen genomen worden, moesten de lagers nog gemonteerd worden en moesten nog enkele afregelingen doorgevoerd worden. De eerste testrit is voorzien voor half april. De testritten gebeuren volgens hetzelfde patroon als bij de 29, nl. een rit heen en terug naar Aarschot tegen 30 km/h een tweede rit tegen 60 km/h. De uurregeling voorziet :

Leuven	9.58	13.36
Aarschot	10.28	13.53
Aarschot (v)	11.38	14.50
Leuven	12.08	15.07

Op 6 mei moet de 12.004 de koninklijke trein van Leopold III slepen tussen (Muizen)-Mechelen en Brussel-zuid. Tussen Brussel-noord en Brussel-zuid wordt de trein in sleep genomen door een elektr. lok reeks 27. De 29.013 volgt op blokafstand.

Verder moet de 12.004 alle stoomritten verzekeren, behalve de diensten tussen Libramont en Bastogne en Gouvy - Vielsalm De 29.013 staat dan - onder druk - planton in een station en kan dadelijk overnemen.

Dit is het geval te Vilvoorde (op 11, 18 en 25/05), te Mechelen (12, 19, 26/05), Diest (01/06), Namur (09/06), Spa (06/07), Menen (10/08), Kortrijk (11/08), Namur (24/08).

Bij te ritten naar Mechelen, staan beide stomers te Schaarbeek, tussen 10/06 en 14/07 blijven ze te Kinkempois overnachten. Tussen 21/07 en 10/08 staan ze te Leuven en wordt het wassen van de ketels voorzien.

Bijkomende rit is voorzien op 22/09 door de 29.013 tussen Charleroi en Mariembourg, naar aanleiding van de stoomfestival van de CFV3V.



Testrit met de 29013 op 14 april 1985

Foto: Max Delie



Stel '35 : Tijdens de eerste testritten deden er zich enkele problemen met de aanloopweerstand en moest de schakeling te CW Mechelen aangepast worden.

In de eerste week van april werd de schildering aangepast om ze zodoende helemaal in orde te brengen met de oorspronkelijke livrei. Ook de beschrijving werd enigszins aangepast.

Tijdens de laatste weken van april zijn verdere testritten voorzien tussen Muizen en Leuven, en begin april reed dit stel ook een testrit naar Arlon om zijn gedragingen op steile hellingen na te zien.

- \* Voor de tentoonstelling te Brussel-noord worden de lokomotieven typen 16, 10 en 1 naar Brussel gesleept en daar opgesteld langs spoor 1. De 16.042 wordt gekoppeld aan 3 G.C.I.-rijtuigen, de 1.002 en 10.018 worden los opgesteld. Er zal zorg voor gedragen worden dat er een opening tussen de machines gelaten wordt terwille van de fotografen. De lokomotieven zelf zijn niet te bezichtigen.
- \* Voor de opendeuren in de CW Mechelen, worden de typen 7 en 18 naar Mechelen gevoerd en daar tentoongesteld. Op te merken valt hierbij dat de 1.002 en 7.039 voor het eerst buiten komen.
- \* Voor de opendeurdagen te Leuven, zullen enkele onderdelen opgesteld worden : zo komt er opnieuw een waterkolom, er zullen enkele seinen geplaatst worden en wordt een evokatie nagebootst van een oud seinhuis (zowel systemen Siemens en Saxby).

=====

## \*\* Rijtuigen \*\*

### 1. Statistiek :

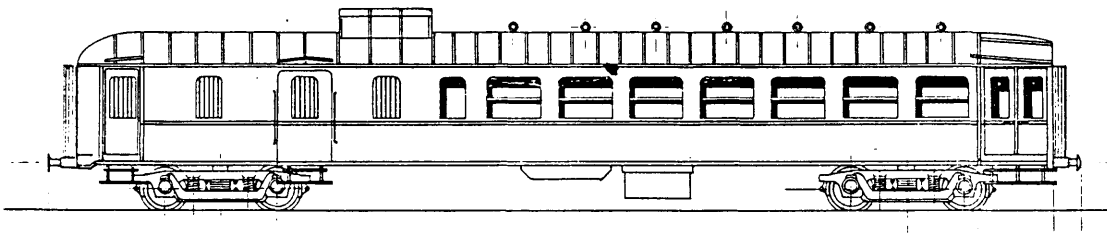
- a. Leveringen : geen  
b. Schrappingen : geen

### 2. Aktuele berichten.

K1 : Dit type rijtuigen wordt nog intens ingezet vanuit 7 inzetplaatsen :

	A	AD	B	BD	Inzet
Liège-Guillemins	3	3	21	3	Liège-Gouvy en Liège-Jemelle
Liers		10	34		Liers-Gouvy, Liers-Jemelle en Liers-Statte
Leuven		3	12		Leuven-Aarschot (3345/4345), Leuven-Mechelen-St-Niklaas (3945/3230/4225/4086 en Leuven-Mechelen-Dendermonde
Namur	3	4	24	3	Namur-Dinant Piekurtreinen naar Ottignies, Charleroi, Huy en Jemelle
Châtelet	5	3	22	5	Charleroi-Ottignies-Leuven, Charleroi-Namur, Charleroi-Erquelines
Mons	4		8	4	Mons-Tournai, Mons-Ath, Mons-Geraardsbergen
Tournai		1	4		Piekurtreinen Mons-Tournai-Moeskroen
Totaal	15	24	125	15	

Intussen zijn de piekurtreinen vanuit Namur terug overgegaan op elektrische stellen.

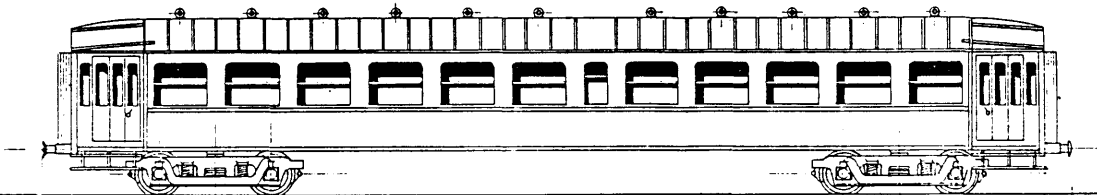


BD-rijtuig type K1

Tekening R. De Blezer

K2 : Antwerpen-centraal is één van de belangrijkste stelplaats die de rijtuigen van dit type inzetten : in het totaal worden drie stellen met 3 AD- en 13 B-rijtuigen gebruikt als piekurtreinen 3054/4973 naar Gent, 3337/4327 naar Leopoldsburg en 3052/4973 naar St-Niklaas.

De tweede inzetplaats is Gent-St-Pieters : 4 stellen (in het totaal 4 AD-, 14 B- en 4 BD-rijtuigen) worden ingezet tussen Gent-Zottegem-Oudenaarde.

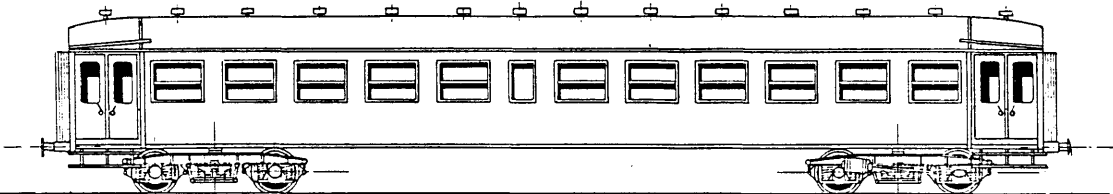


B-rijtuig type K2

Tekening R. De Blezer

K3 : Ook Gent is een inzetplaats van deze rijtuigen : als piekurtreinen 3069/4095 naar Dendermonde, 3927/4949 naar Kortrijk en 3960/4961 Kortrijk-Brugge worden resp. 3 of 4 B-rijtuigen ingezet; samen met A- en BD-rijtuigen type K1.

Aalst zet dit type rijtuigen in (11 stellen met 32 B-rijtuigen type K3 en 9 AD-rijtuigen type K1) met als voornaamste eindbestemmingen Edingen, Geraardsbergen, Halle, Ath en Tournai.



B-rijtuig type K3

Tekening R. De Blezer

M1 : Nog 5 stations zetten die oudste materieel van de NMBS in, dit echter op welbepaalde lijnen van het net, De volgende tabel geeft een overzicht.

M1 : Inzet :

Stelpl.	AB	B	BD	BDx	Inzet
Muizen				2	Mechelen-St-Niklaas (afgesloten stuurpostrijtuig)
Antwerpen				4	Antwerpen-Neerpelt (afgesloten stuurpostrijtuig)
Hasselt	2	2		2	Hasselt-Mol
Kortrijk	1	1		1	
Châtelet	5	10		5	Charleroi-Ottignies-Wavre
Mons	5	7	3	2	Mons-Ath-Geraardsbergen/Mons-Quiévrain/Ath-Braine-le-Comte
	13	20	3	16	

M3 : Erkel Aalst zet dit type rijtuigen in. In het totaal worden 7 ABD- en 28 B-rijtuigen in. Ook hier is de inzet betrekkelijk uitgebreid : voornaamste keerpunten zijn De Panne, Geraardsbergen, Zottegem en Gent-St-Pieters.

I1 : Nog vier stelplaatsen hebben deze rijtuigen in reserve nl.

	A	B	AB	
Brussel-zuid			1	netreserve
Schaarbeek		17	1	netreserve
Liège-Guill.		2	1	Netreserve
Oostende	4	1	3	Ingezet als buffetwagen Oostende-Köln, verder in 1213/1212 naar Warszawa.
			1	Bedrijfsreserve
		27	4	Netreserve.

I2 : Het I2-rijtuig 12 165 dat vorig jaar in Polen verongelukte zal weldra geschrapt worden en wordt in Polen zelf afgebroken.

De 37 overige rijtuigen worden als volgt ingezet :

	A	B8	B11	AB	WL	
Brussel-zuid			2			281/288 Brussel-Amsterdam
		1	2			reserve
Schaarbeek		6				
Oostende		12				1213/1212 Oostende-Hannover en 1421/1420 Oostende-Köln
Liège-Guillemins		2	6			Liège-Luxembourg
		4	2			Reserve.

Pakwagens : De vierassige RIC-pakwagens werden afgesteld te Schaarbeek en Antwerpen en er wordt een verbouwing tot postrijtuig overwogen. Indien dit niet door zou gaan, worden ze nog in mei buiten dienst gesteld.

Postwagens : In het totaal worden nog 6 postrijtuigen gebruikt in de volgende relaties :

50 88 0040 967-6 en 50 88 0040 954-4 worden in treinen 51498/3400 ingezet tussen Brussel-zuid en Liège-Guillemins.

51 88 0040 976-6 wordt gebruikt tussen Brussel-zuid en Welkenraedt (als trein GV 51498/15412)

50 88 0040 965-0 ziet zijn inzet gebeuren tussen Brussel en Leuven-Hasselt.

51 88 0040 964-2 rijdt vanuit Brussel-zuid twee diensten : eerst gaat het 's nachts naar Leuven, in de vroege morgen gaat het anderzijds naar Baulers.

50 88 0026 055-8 wordt vanuit Antwerpen-centraal ingezet naar Herentals en Turnhout en wordt o.m. gesleept door de reeks 70 van Antwerpen-dam.

De overige rijtuigen staan reserve te Brussel-klein Eiland, hierbij wordt de 50 88 0026 053-3 voorzien voor het museum.

Trexpo-rijtuigen : voor de tweede tentoonstellingstrein ter gelegenheid van de 150-jaar viering werden nog 6 verdere I1 rijtuigen omgebouwd tot trexpo-rijtuigen. Het zijn de rijtuigen 13 012, 13 016, 13 017, 13 020, 13 021 en 13 024 die de verbouwing ondergaan. Zodoende heeft men nu 10 tentoonstellingsrijtuigen genummerd van 17 801 - 810 (60 88 9940 021 - 030).

Verder worden ook nog vier I1-pakwagens omgebouwd voor deze expo-trein : het rijtuig met verkoopstand wordt rood met witte band, de eigenlijke pakwagens krijgen een bruine livrei. De nieuwe nummering wordt 17 301 - 304 (51 88 9240 935 - 938).

L : Op 3 april ondernam het museumstel, bestaande uit L-rijtuigen zijn eerste test- en rodageritten tussen Schaarbeek en Hasselt.

**\* \* EXPLOITATIE \* \***

---

**\* Statistiek :**

**\* Uit de geschriften :**

57 A	Grembergen - Hamme	nota van 29/11/1984
73 A	Meulebeke Tielt	29/11/1984
107	Ecaussine-Carr. - Mignault	RvB van 26/02/1985
119	Thiméon - Gosselies - Gilly (Y noir-dieu)	26/02/1985
141	Baulers-- Genappe	nota van 29/11/1984
142	Eghézée - Frizet	29/11/1984

**\* Uitbreken van de sporen :**

48	Weisme - St-Vith	RvB van 29/01/1985
63	Langemark - Ieper	29/01/1985
108	Binche - Peissant	07/11/1984
162/1	Y Serpent - Y Recogne (verbindingsbocht lijn 162/163)	29/01/1985
249	Trazegnies - Courcelles (Fosses)	17/12/1984
256	Ransart - Masses-Diarbois	26/02/1985

**\* Sluiting van goederengoederen :**

Kalderherberg (lijn 48)	RvB van 29/01/1985
Mignault (lijn 107)	26/02/1985
Gosselies , Thiméon , Jumet (lijn 119) sluiting binnen de 6 maanden	26/02/1985

**\* Aktuele berichten :**

*Lijn 24 : Eind 1984 werd het middengedeelte van de tunnel van Wonck afgegraven, op dit ogenblik staan enkel nog de beide eindportalen en een 100 meter tunnel. Dit gedeelte wordt tussen juni 1985 en midden 1986 afgegraven. Hiervoor dient het verkeer op enkel spoor te gebeuren.*

*Lijn 34 : De aanpassing van de sporen en de afschaffing van de beide overwegen te Bilzen werd nu goedgekeurd en de werken beginnen midden 1985.*

*Lijn 66 : Tussen Torhout en Brugge is het dubbelspoor volledig aangelegd, enkel de aansluiting te Brugge zelf en de inrit naar het station dienen nog aangepast te worden. Intussen begonnen de elektrifikatiewerken voor dit baanvak. De openstelling van de elektrifikatie is voor mei 1986 voorzien.*

*Lijn 140 : Het op dubbel spoor brengen van het baanvak Court-St-Etienne - Fleurus werd afgesloten en de seinwerken wachten op hun voltooiing, de aanpassing van het station Court-St-Etienne wordt begin 1985 uitgevoerd.*

*De uitvoering van de verbindingsbocht tussen Charleroi-ouest en Charleroi-sud is uitgegeven en de hoofdsporen moeten binnen de 500 kalenderdagen afgewerkt zijn.*

*De elektrifikatie tot Charleroi-ouest komt in mei 1986 in dienst, tot Charleroi-sud in 1987.*

*Lijn 155 : Deze internationale lijn Virton - Lamorteau - (Ecouvies) zou nog dit jaar buiten dienst gaan. Enkel de verbinding in Harmoncourt zou voorlopig nog bediend worden.*

# [ FOTOTIPS ]



## Neerpelt (lijn 18) :

- Te bereiken :* station Neerpelt en omgeving.
- Onderwerp :* station van kleinere gemeente, de omgeving onderging nog praktisch geen wijzigingen, enkel moderne lichtseinen.
- Gunstigste tijdstip :* praktisch ganse dag (uitzondering middaguur = zon evenwijdig met de sporen)
- Treinen :*
- reizigersdienst reeks 62/63 (trek-duwtreinen)
  - goederendienst : reeksen 51, 59, 60 (sporadisch), 62/63  
 §§ reeks 59 met Huckepack omstreeks 14h
  - lokale diensten : reeks 62 (bediening van loskoer)
  - vreemde lokomotieven : NS reeks 2200 en sporadisch 2400  
 DB reeks 211, 215 of sporadisch 218) met Huckepack-trein (13.30 - 14.30)
- Standpunten :* Uitrit richting Mol  
 Overweg voorbij station richting Weert
- Benodigde lenzen :* Normaallens en eventueel lichte telelens.





Maffle (lijn 90) :

*Te bereiken :* Vanuit Ath richting Mons en na ca. 4 km links. De lijn loopt evenwijdig met de weg.

*Onderwerp :* Landelijke lijn, kasteel op achtergrond.

*Gunstigste tijdstip :* ca 10.00 tot 18.00

*Treinen :*

- reizigersdienst : reeks 46, 62.
- goederendienst : reeksen 51, 60 en 62

*Benodigde lenzen :* normaallens.

\* Deze lijn werd gekozen omdat het de laatste inzetplaats is van de reeks 46 en verder komen er de prototypelokomotieven van de reeks 60.

\* Verder kan men in de omgeving ook Ath zelf bezoeken (brug aan uitrit van het station met reeksen 46, 51, 62). In de weekends is het meestal - na vraag ter plaatse - ook mogelijk om de pittoreske stelplaats te bezoeken en er o.a. de reeksen 46 en 62 naast de nog bestaande waterzuilen te fotograferen.

=====


 The logo consists of the letters 'TTZ' in a bold, italicized, sans-serif font. The letters are contained within a thick, black, stylized frame that resembles a horizontal bar with a slight curve at the ends.

# KRANT

## - Aktuele berichten :

Sinds kort kan de T.T.Z. een nieuwe aanwinst optekenen, nl een trekker type 5 van de dienst baan. Deze trekker - met een massa van 7 000 kg werd - waarschijnlijk kort na de tweede wereldoorlog - door Klinkhamers te Liège gebouwd.

Deze trekker was tijdens zijn laatste deel van de loopbaan ingedeeld bij de stelplaats Namur en werd omstreeks mei 1984 voor het laatst gebruikt. Dit type trekker is uitgerust met een zescilinder benzinemotor met een vermogen van 90 pk, een droge-plaat-koppeling en een versnellingsbak met vier versnellingen. De aandrijving gebruikt door middel van kettinaen op beide assen. De trekker biedt plaats aan 10 personen.

Op 6 april is dit lokomotiefje - het nr 511 - te Zolder aangekomen.

## \* Restauraties :

*Simone :* gedurende het tussenseizoen, werd de konstruktie van nieuwe lagers voor de drijf- en koppelstangen uitgegeven en deze zullen begin mei afgewerkt zijn. Naarmate het weer verbetert, zal ook de schildering vernieuwd worden en zullen de optredende roestplekken verwijderd worden. Verder werden kleinere aanpassingen (o.a. de bediening van de fluit) uitgevoerd.

*Bebert :* de restauratie gaat stilaan verder en zo werden alle smeerleidingen vernieuwd en werden diverse buizen opnieuw gemonteerd. De konstruktie van de Crampton-buis is echter nog niet opgelost. Hierdoor komt de indienststelling dit jaar in het gedrang.

*tentoonstellingswagen :* het interieur van het eerste gedeelte werd praktisch volledig afgesloten, en het tweede gedeelte, waar een modelbaan zal ingericht worden, wordt tijdens de volgende weken onder handen genomen.

Anderzijds moet de dakbedekking en de beplating van de zijwanden nog vernieuwd worden.

## \* Vaste installaties :

*Genebos :* Reeds vanaf het tweede seizoen, was het buffet te Genebos te klein geworden. Daarom werd er gezocht naar een nieuw gebouw en sinds kort werd een nieuw buffet aangekocht. Dit nieuwe gebouw heeft een oppervlakte van 24 x 6 m en zal naast het buffet ook een permanente tentoonstelling bevatten.

*Dit houten gebouw zal in de loop van april overgebracht worden, doch gezien zijn grootte en de benodigde veranderingen, zal het waarschijnlijk niet meer tijdens dit seizoen in dienst komen.*

\* Exploitatie 1985 :

*Ingesloten vindt U de folder aangaande het bedrijfsjaar 1985. Onderstaand vindt men de juiste uurregeling van de treinen :*

Zolder-mijn		<b>14.00</b>	15.30	<b>16.00</b>	17.30
Helzold (doorrit)		<b>14.05</b>	15.37	<b>16.05</b>	17.37
Kruising lijn 15		<b>14.11*</b>		<b>16.11*</b>	
Genebos		<b>14.30</b>	16.00	<b>16.30</b>	18.00
<hr/>					
Genebos		<b>14.55</b>	16.25**	<b>16.55</b>	<b>18.25</b>
Helzold (doorrit)		<b>15.20</b>	16.50	<b>17.20</b>	18.50
Zolder-mijn		<b>15.25</b>	16.55	<b>17.25</b>	18.55
<hr/>					
		§			
Zolder-mijn	15.00	<b>15.30</b>	17.00	<b>17.30</b>	
Eindpunt rondrit	15.15	<b>15.45</b>	17.15	<b>17.45</b>	
Zolder-mijn	15.25	<b>15.55</b>	17.25	<b>18.00</b>	

\* kruising met nmbs-trein op lijn 15

\*\* kruising van twee stoomtreinen TTZ (enkel in juli en augustus)

§ dieseltraktie

vet gedrukt : rijdt gans seizoen \_ normaal gedrukt : rijdt enkel in juli/august.

\* Dag van de spoorwegliefhebber : (29 juni 1985)

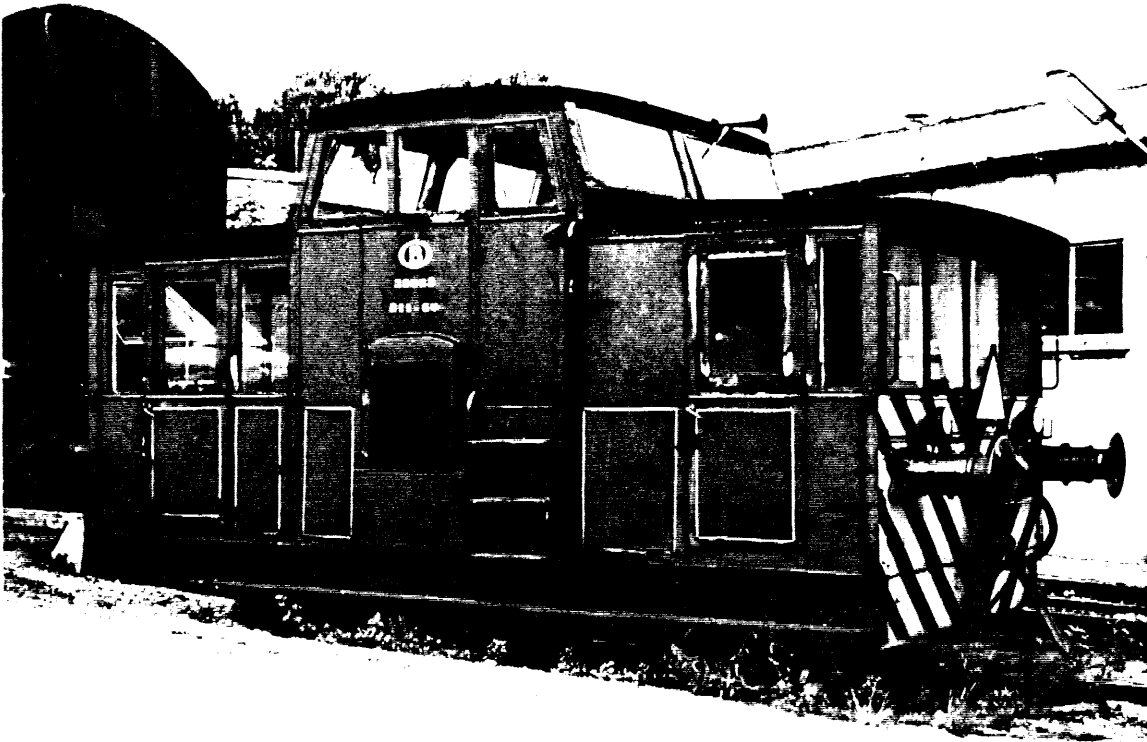
*Op deze zaterdag nodigen we elk T.T.Z.-lid en elke spoorwegliefhebber uit om eens een ganse dag met ons team mee te maken.*

*Dan kan iedereen de ganse voorbereiding van een ritdag meemaken, nl. het aansteken, op druk brengen en voorbereidende werken bij een stoomlokomotief mee beleven, verder ook de rangeringen en het aan perron brengen van de rijtuigen.*

*Aansluitend is er een bezoek per stoomtrein aan de steenkoolmijn en een fotorit naar Genebos, dit met een kruising van de TTZ met de NMBS op de lijn 15. Verder is het waarschijnlijk ook mogelijk de lokomotieven van de mijn te bezichtigen.*

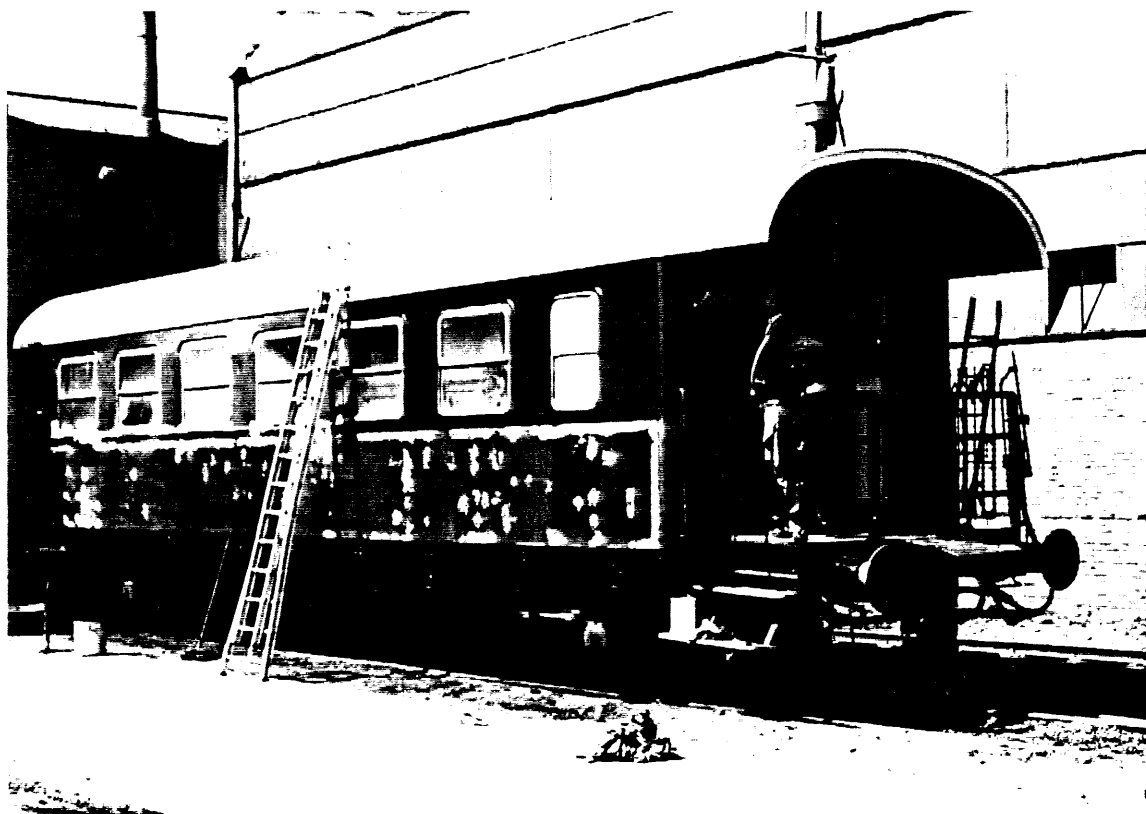
*Bijeenkomst aan de ingang van de mijn van Zolder om 13.00. Het ganse gebeuren duurt een vijftal uur (het opstoken zelf beslaat immers al ca. 3 uur). De deelname in de kosten bedraagt 50 BF voor TTZ-leden, 200 BF voor niet-leden. Wegens het beperkte aantal deelnemers is reservatie verplicht. Deze kan gedaan worden, of schriftelijk aan de redactie of telefonisch 012/23 76 61.*

-----



Trekker 511 afgesteld te Namur, dit voor zijn overbrenging naar Zolder.

Foto J. Casier



De restauratie van de Oostenrijkse "Donnerbussen" tijdens vorig seizoen.

Foto J. Casier

\* Beschrijving van lokomotief nr 3 "Simone"

vervolg

h. De aandrijving :

\* De cilinders :

Beide cilindersblokken werden in één stuk gegoten en bevatten zowel de stoomverdeling als de zuigers. De stoomverdeling gebeurt hierbij door middel van vlakke bakschuiven, die over een volledig bewerkt vlak met drie instroomopeningen beweegt. De beide stoomaanvoeropeningen - voor de toevoer van de stoom naar beide zijden van de zuiger. Elke instroomopening hebben een lengte van 260 mm en een breedte van 32 mm. De - in het midden gelegen - afvoeropening voor de afgewerkte stoom heeft dezelfde lengte, doch de breedte bedraagt 65 mm.

De eigenlijke cilinders hebben een diameter van 400 mm, de buitendiameter van het cilinderblok is 535 mm.

De lengte van het cilinderblok is 725 mm, de zuiger kan inwendig over een lengte van 675 mm bewegen.

De eigenlijke zuiger heeft een diameter van 397 mm en een dikte van 115 mm. De dichting gebeurt door middel van rechthoekige zuigerringen uit zacht staal. De eigenlijke zuigerslag bedraagt 600 mm

De zuigerstang - met een lengte van 1227,5 mm en een diameter van 65 mm - is in de zuiger ingeperst en door een kopbout geborgd.

De dichting tussen cilinderdeksel en zuigerstang gebeurt door middel van asbestkoord, gedrenkt in grafiet. Doch door het feit dat de zuigerstang ca. 0,5 mm gekorrodeerd is, vormt de dichtheid een groter probleem en dient de dichting regelmatig vervangen te worden.

Opmerkelijk bij een industrielokomotief is de kruiskop, omdat er hier gebruik gemaakt wordt van een enkele bovenliggende zware leibaan met een breedte van 85 mm en een hoogte van 80 mm. Hierbij wordt de kruiskop uitgerust met twee glijstukken uit brons. De eigenlijke kruiskop is uit één stuk gietstaal gegoten en verder afgewerkt. De zuigerstang zelf is in de kruiskop ingeperst en wordt vastgezet door middel van een konische pen.

De eigenlijke drijfstand is vastgezet door middel van een verzonken konische bout met een diameter van 80 mm. De drijfstand heeft een lengte van 2 150 mm, een hoogte variërend van 85 mm tot 115 mm en een breedte van 42 mm. Oorspronkelijk was de drijfstand kant kruiskop gewoon voorzien van een bronzen bus, doch deze werd later aangepast, door twee afzonderlijke lagerschalen met een eigen stelinrichting. Hiermee kon men dan de sleet op de kussenblokken verder opvangen.

De glijlagers kant krukstap zijn voorzien van bronzen lagerschalen met nastelinrichting door middel van een schuine wig. De oorspronkelijke krukstap had een diameter van 110 mm, doch om het ovaal worden op te heffen, werd deze tap gedurende de loopbaan afgedraaid tot ca. 100 mm.

De koppelstang is analoog opgebouwd, heeft een lengte tussen de astappen van 2 200 mm, een hoogte van 80 mm, een dikte van 40 mm. Beide lagers zijn van het zelfde type als de drijfstand, waarbij de voorste krukstap een oorspronkelijke diameter had van 85 mm,

de achterste meet 125 mm.

De beide wielstellen uit gietstaal hebben een wieldiameter van 1 100 mm. De aslagers zelf zijn voorzien van glijlagers, waarbij de astap een diameter van 170 mm heeft. De aslager zelf is uitgevoerd met een bronzen bovenlager, die precies past in de oliebus van het wiel. De onderste helft is uitgevoerd als bak en wordt volledig gevuld met in olie gedrenkte koord. Hierdoor is de smering dubbel, nl. rechtstreeks bovenaan door middel van wieken, en onderaan de as door middel van de gedrenkte pakking.

De stoomverdeling gebeurt door middel van de klassieke schaar van Walschaerts, bediend door middel van een enkelvoudige handle in het machinistenhuis.

#### i. de smering :

Deze gebeurt volgens de plaats op verschillende methoden : zoals reeds gezegd, gebeurt de smering van de assen rechtstreeks door wieken vanuit open oliebusen. Dit feit heeft trouwens tot gevolg dat er gemakkelijk water in de oliebusen kan indringen, zodat de smering in het gedrang kan komen.

De smering van het drijfwerk gebeurt op dezelfde wijze, waarbij men echter gebruik maakt van spatsmering - dus d.w.z. dat bij elke omwenteling de olie opgeworpen wordt over een rand en zo druppelsgewijs bij het te smeren onderdeel komt.

De smering van de cilinders gebeurde oorspronkelijk individueel door middel van twee smeerpotten type N.M.V.B., doch deze werd vervangen door een enkele speerpomp aangedreven door de stoomverdeling en zodoende kan de smering - met behulp van extra zware cilinderolie - onder druk gebeuren.

#### j. de vering :

Deze wordt uitgevoerd door bovenliggende bladveren met een lengte van 960 mm en een hoogte van 249 mm. Het pakket is opgebouwd uit 11 veerstroken met een breedte van 90 mm en een dikte van 12 mm.

#### k. de remming :

Voor de remming beschikt Simone over een stoomrem, inwerkend op de twee assen door middel van enkelzijdig aangebrachte gietijzeren remblokken. Verder is er natuurlijk ook nog een schroefrem aanwezig.

In de volgende aktueel zullen we verder ingaan op de loopbaan en de besturing van de lokomotief.

Wordt vervolgd

=====

# MUSEA

## Le Musée des transports en commun du Pays de Liège :

Op 25 april werd het nieuwe transportmuseum te Liège ingehuldigd. Het is gevestigd in de oude stelplaats "Natalis" te Liège (Herstal).

Naast verschillende tramrijtuigen van de vroegere Luikse trambedrijven, zijn er ook enkele bussen en trolleybussen tentoongesteld. Naarmate er verdere tramstellen gerestaureerd worden, zal de kollektie uitgebreid worden.

## M.S.T.B. (Vilvoorde) :

Tijdens het tussenseizoen werd de lokomotief van de M.S.T.B. gereviseerd en op 9 maart werd het seizoen aangevangen met een speciale rit. Ondertussen werd ook de restauratie van het 1ste klasse L-rijtuig aangevangen.



## C.F.V.3 V. (Mariembourg)

Begin 1985 werd de "Elna"-lokomotief, aangekocht bij de Stoomtram Goes-Borsele - samen met twee G.C.I.-rijtuigen naar België overgebracht. De lokomotief zal te Stockem gerestaureerd worden.

Ook de restauratie van de Wismar-railbus vordert en dit dieselmotortje werd te Zonhoven al zover hersteld dat de grondverf aangebracht kon worden. Anderzijds zal de tramlokomotief 808 binnenkort vanuit Munsterbilzen (Broux-werke) overgebracht worden naar Haine-St-Pierre, waar de restauratie voltooid zal worden.

Eerste belangrijke dag van deze museumlijn wordt 2 juni, daar op deze datum de "Dag van de modelbouwer" geprogrammeerd staat. Naast het eigenlijk onderwerp, zullen 2 stomers in bedrijf zijn.

# MODELBOUW

## Nieuwe Modellen op de markt :

### Schaal Ho

#### \* Lokomotieven :

SJ	Elektrische lokomotief reeks Rc 5	DC	Roco	44151A
SJ	Elektrische lokomotief reeks Rc 5	AC	Roco	44152A
NS	Elektrische lokomotief reeks 1100 (turkoos)	DC	Roco	4157A
NS	Elektrische lokomotief reeks 1100 (blauw)	DC	Roco	4157B
SNCF	Elektrische lokomotief reeks 8100	DC	Roco	4157D
SNCF	Dieselmotorstel reeks X 2800	DC	Roco	4175A
SBB	Elektrische lokomotief reeks Re 4/4 IV 10102	DC	Roco	4178C
SBB	Elektrische lokomotief reeks Re 4/4 IV 10104	DC	Roco	4178D
DB	Elektrische lokomotief reeks 111	DC	Fleischmann	4348

#### \* Rijtuigen :

DR	Afdelingswagen 3de klasse (met remmershuis)	Roco	44206C
DR	" 1/2 de klasse (met remmershuis)	Roco	44207C
DR	Postwagen (met remmershuis)	Roco	44208C
DR	Afdelingswagen 3 de klasse (zonder remmershuis)	Roco	44221C
OBB	Afdelingswagen 3de klasse (zonder remmershuis)	Roco	44224C
OBB	" 3de klasse (zonder remmershuis)	Roco	44225C
CFL	" 2de klasse (met remmershuis)	Roco	44205D
CFL	" 2de klasse (zonder remmershuis)	Roco	44225D
DB	IC-sneltrainrijtuig reeks Bpmz 291	Roco	54235A
SBB	Restauratierijtuig type IV	Roco	44228A
SNCF	Aanhangrijtuig voor dieselstel X 2800	Roco	44257A

#### \* Wagens :

DB	Gesloten goederenwagen type Gbs	Roco	44324A
DB	Rongenwagen type Kbg 442	Roco	4399A
OBB	Rongenwagen	Roco	4399B
NS	Rongenwagen	Roco	4399D
CFL	Zelflosser "Talbot" type Fcs	Roco	4335D
SBB	Silowagen "Feldschlösschen"	Roco	44314C

### Schaal N :

#### \* Lokomotieven :

.DRB	Stoomlokomotief reeks 44	DC	Roco	2106D
------	--------------------------	----	------	-------

#### \* Rijtuigen :

DR	Postwagen type Post B 8,5	Fleischmann	8050
----	---------------------------	-------------	------

#### \* Wagens :

SNCF	Zelflosser type Fals "SGW"	Roco	2509S
------	----------------------------	------	-------

-----



Elektrische lokomotief reeks 15

Lima

Als vernieuwde versie van deze lokomotief, bracht Lima nu de hedendaagse lokomotief in blauwe livree op de markt.

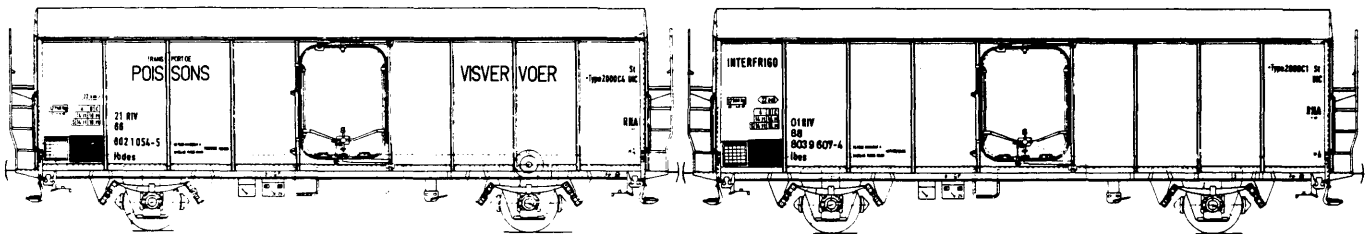
Daar er geen wijzigingen aangebracht werden aan het model dat meer dan 15 jaar op de markt is, haalt het niet de hedendaagse kwaliteitsnormen. Waar de schaalgetrouwheid goed is, zijn de te hoog geplaatste kast, de verzonken plaatsing van de vensters en de gebrekkige dakafwerking de grootste nadelen. De rudimentaire pantografen kunnen zelf gemakkelijk door Sommerfeld-stroomafnemers vervangen worden.

Gezien de gunstige prijs, kan men dit model echter nog aanbevelen.

Koelwagenset :

Europa Trading

In beperkte reeks werd een set van twee koelwagens uitgebracht. De rijklare wagens zijn de modellen van een koelwagen "Interfrigo" type 2000 C1 en een wagen voor visvervoer type 2000 C4 en zijn een verdere versie van reeds vroeger uitgebrachte wagens.



De algemene indruk van beide modellen is goed, doch de fijnere afwerking laat soms wat te wensen over : de wanden zijn nogal zwaar uitgevoerd en dit euvel valt nog meer op bij de trappen en het hek tegen de kopwanden.

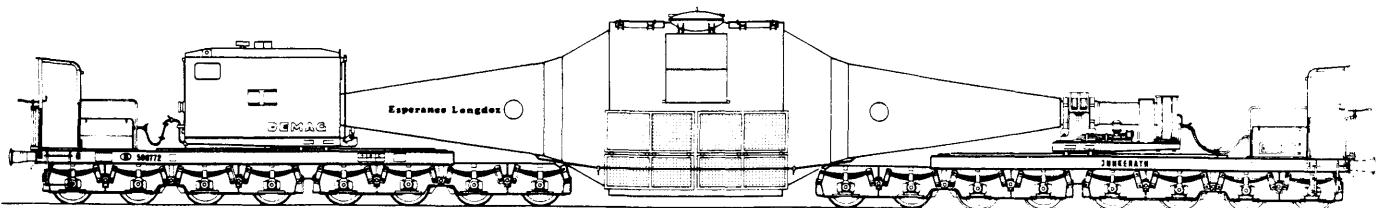
L40/221 95/96 Koelwagenset (2 wagens)

1 400 BF

Mengerwagen :

Europa Trading

Dezelfde firma kondigt een aantal modellen van de mengerwagen aan, die gebruikt wordt voor het vervoer van vloeibaar ijzer tussen de hoogovens en de verwerkingsfabriek. Deze enorme wagens - 16 assen en een lengte van bijna 32 m - zullen in model een allure brengen op menige modelbaan.



Europa Trading brengt dit model in niet minder dan 6 versies uit, zowel in bouwkit (wit-metaal en aluminium) alsook als rijklaar model.

Daar het model nog bij het afsluiten van ons nummer nog niet beschikbaar was, zullen we het in een volgend nummer uitvoeriger bespreken.

Ref.nr	nr; nmbs	periode	Eigenaarsbedrijf
D25/7571/01	500771	III	Espérance Longdoz
D25/7571/02	84 88 757 1004-0	IV	Cockerill-Sambre
D25/7571/03	500777	III	Hainaut-Sambre

Prijzen :            bouwkit : 4 550 BF  
                       gebouwd : 6 495 BF

### Aangekondigde modellen :

Europa Trading

Na de diverse wagens, zal Europa Trading zich nu toeleggen op de stellen en kondigt 4 verschillende reeksen aan, die waarschijnlijk in verschillende versie beschikbaar zullen worden.

Eerst zou het dieselstel reeks 43 het daglicht moeten zien : het wordt een plastic kit (net zoals de wagens) en de folder vermeld een "goede motorisatie".

Als tweede bouwkit zouden de reeksen 46 en 49 beschikbaar komen doch een periode van verschijnen is nog niet bekend. Deze kits worden aangekondigd als kits in metaal, doch een plastic kit behoort ook tot de mogelijkheden.

Verder wordt ook het model van het elektrisch treinstel reeks 00 (type '62) aangekondigd, dit opnieuw als bouwkit op basis van plastic.

De prijzen zijn nog niet bekend, doch zouden in de grootteorde van de 6000 BF liggen voor de dieselstellen.

=====

### Decals voor reeksen 60 en 91

Jocadis

Deze handelaar brengt een reeks decals uit voor lokomotieven en wagens. De volgende recent beschikbaar :

* Waterdecal voor reeks 60/61 (oorspronkelijke schildering)	85 BF
* Waterdecal voor reeks 60/61 (groene uitvoering met bredere gele strepen)	85 BF
* Waterdecal voor reeks 60/61 (gele schildering)	85 BF
* Waterdecal voor reeks 91 (Z-schildering)	75 BF
* Beschrifting voor wagens Tads, Elo, Eaos	110 BF

Verder is ook de aanpassingsset (in geëtste messing) uit om de eerder uitgebrachte reeks 91 om te vormen in de oudere versie met de ingangsdeur opzij in de achterwand en oud rooster.

* Aanpassingskit voor reeks 91 (oude uitvoering)	299 BF
--	--------

## **\*\* TREINSAMENSTELLINGEN \*\***

Na de elite-treinen vorige keer, zullen we nu enkele typische stoptreinen bespreken en we baseren ons op de periode van de eindjaren '50. Op dat ogenblik hebben de dieselstellen al een groot gedeelte van het lokale verkeer op zich genomen en daarom nu enkele stoptreinen op de hoofdlijnen rijdend tijdens de daluren.

Opnieuw moeten we weer uitgaan van foto's omdat er geen verdere gegevens beschikbaar zijn :

### **1. Stelplaats Statte**

lijn Liège-Namur

Deze stelplaats had voor deze verbinding een groter aantal locomotieven type 40 in depot. Deze machines reden praktisch alle stopdiensten op de Maaslijn en verzekerden ook de spitsuurtreinen op de verbindingen naar Ciney en Landen.

Omwille van het karakter van de lijn, werden ook de stoptreinen gereden d.m.v. modernere rijtuigen en zo had men een samenstelling

Lokomotief	Type 40 van Statte (40.001,002,008,011,012,038,040,042,052,054,061062,065,068 ) toestand op 01/01/56	Model Jocadis
Rijtuigen	type K1 B	niet in model
	type K1 B	niet in model
	type K1 AD	niet in model

### **2. Stelplaats Herbesthal :**

Lijn Liège-Verviers

Voor het omnibusverkeer naar lijn en voor diensten op o.a. de verbindingen met Spa, had Herbesthal een groter aantal locomotieven type 97 in depot. Ook hier werden er modernere rijtuigen ingezet en zo werden het overwegend deel van de stoptreinen gereden met rijtuigen type M1.

Lokomotief :	Type 97 van Herbesthal (97.001,005,008,010,012,014,015,016,018,,019,023,024,028,031,032,034,035,037,041,042,043,050, - toestand begin '56)	Model : Roco
Rijtuigen :	type M1 B	niet in model
	type M1 AB	niet in model
	type M1 BD	niet in model

### **3. Stelplaats Walcourt**

Lijn Charleroi-Mariembourg.

In tegenstelling met de vorige lijnen, is er hier nog oud materieel genoeg. Samen met Mariembourg, herbergt Walcourt de laatste locomotieven type 15 (2'B1') en verder komen hier nog de G.C.I.-rijtuigen tot inzet.

Lokomotief	type 15 van Walcourt) (15.011,020,027)	model : DJH (ombouw)
Rijtuigen :	wagen voor stukgoedverkeer (drieassige gesloten goederenwagen)	niet in model

G.C.I. B (zonder platformen)	model Jocadis
G.C.I. BD (zonder platformen met bagagekompartment)	niet in model

#### 4. Stelplaats Tienen

Lijn Liège-Landen-Tienen

Voor de drukke omnibusdiensten op deze hooflijn, kwamen zowel de stelplaatsen Ans, Landen en Tienen (in mindere mate ook Liège) in aanmerking. Diverse treinsamenstellingen kon men opmerken, doch meestal wel al met modern materieel. De keuze viel echter op een ouder stel (toestand 1955).

Op dat ogenblik had Tienen nog een groter aantal typen 41 in depot en hetzelfde station had nog drie rijtuigstellen samengesteld uit G.C.I.-materieel.

Lokomotief :	Type 41 van Tienen (41.023,052,067,073,082,097,108 123,124,141,155,177,185,190,201 216,218,toestand begin 1955)	model DJH
Rijtuigen	G.C.I.-pakwagen (met beplating)	niet in model
	G.C.I. C (derde klasse - 1 platform)	model Jocadis
	G.C.I. BC(tweede-derde klasse - geen platform)	model Jocadis
	G.C.I. C (derde klasse (1 platform)	model Jocadis

Opm. : de opgegeven nummers geven een overzicht van de lokomotieven in deze stelplaats en helpen de modelbouwer met de nummering. De lijst is niet noodzakelijk volledig/

=====

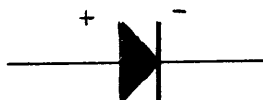
### **\*\* MODELBAANELEKTRICITEIT \*\***

#### Het gebruik van de diode in de modelbouw :

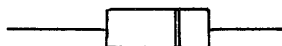
##### \* Beschrijving :

Een diode zal de stroom slechts in één richting doorlaten, nl. in de richting van de pijl (in het symbool)

##### \* Symbool en uitzicht :



Een diode heeft twee aansluitingen en op de diode staat ofwel het symbool, of een streep. Deze streep geeft de negatieve (-) klem aan.



##### \* Aankoop :

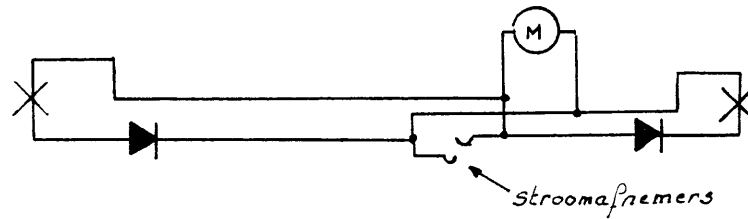
Bij de aankoop van een diode moet men de grootste stroom aangeven de spanning is van weinig belang, daar we toch altijd op laagspanning werken.

##### \* Enkele toepassingen :

Eerst willen we vermelden dat een diode gewoonlijk slechts bij

gelijkspanningsmerken te gebruiken is.

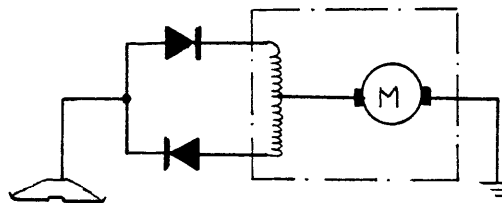
- richtingsafhankelijke verlichting :



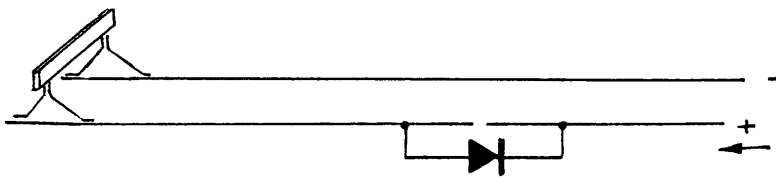
In een lokomotief plaatst men in serie met de lampjes een diode, in één geval moet de + klem naar het lampje gekeerd staan, aan de andere zijde moet de - klem naar het lampje staan. Als de lampjes mis zouden oplichten (dus omgekeerd met de rijrichting) moet men de diode gewoon omkeren.

- Ombouw van een Märklin-motor voor gelijkspanning :

Het vaste deel van de Märklin-motor bestaat uit twee spoelen en twee aansluitdraden, die naar het omschakelrelais gaan. Om zo een motor om te bouwen voor gelijkspanning halen we het relais weg en vervangen het door twee dioden, die in verschillende richting opgesteld worden (zie schema). De aansluiting kan soms van lokomotief tot lokomotief verschillen.



- Beveiliging van een doodspoor :



Wanneer men een diode plaatst op één spoor op een 20 cm voor de stopblok (zie schema), zal de lokomotief automatisch stoppen als hij naar de stopblok rijdt, terwijl - als de stroomzin omgepoold wordt, de lokomotief gewoon terug zal wegrijden.

Ook hier moet men de diode gewoon omkeren, als de lokomotief wel richting stootblok rijdt.

=====

# EXPLOITATIE

Lijn 14 : (Antwerpen-centraal) - Lier.

- \* Lengte : 9,1 km
- \* Geschiedenis : Gemeenschappelijk deel met de lijn 25 tot Y Drabstraat. Dit baanvak werd geopend door de E.B. op 3 mei 1836.

De koncessie voor de bouw van de lijn Antwerpen-Hasselt werd verleend aan de S. A. des Chemins de Fer du Nord de la Belgique. Deze maatschappij had reeds eerder een exploitatieovereenkomst voor deze lijn gesloten met de Antwerpen-Rotterdam. De A.R. bracht deze overeenkomst in bij de Grand Central Belge. De lijn werd op 6 juni 1864 in goederendienst geopend, de reizigersdienst startte op 10 juni 1864. De E.B. nam de lijn over op 1 januari 1897.

\* Stations en stopplaatsen :

FN	Antwerpen-centraal		(lijn 25)
FCV	Berchem		(lijn 25)
	Mortsel		(lijn 25)
	Krijgsbaan	km 0,0	
	Liersche Baan	km 2,1	
(GBC)	Boeichout	km 2,7	
	Vos	km 3,6	
	Boschhoek	km 4,7	
FLR	Lier	km 9,1	

\* Vertrakingen :

Y Drabstraat	km 0,0	lijn 16	(ringlijn langs forten)
Y Aubry	km 0,7	lijn 25	(richting Hove)

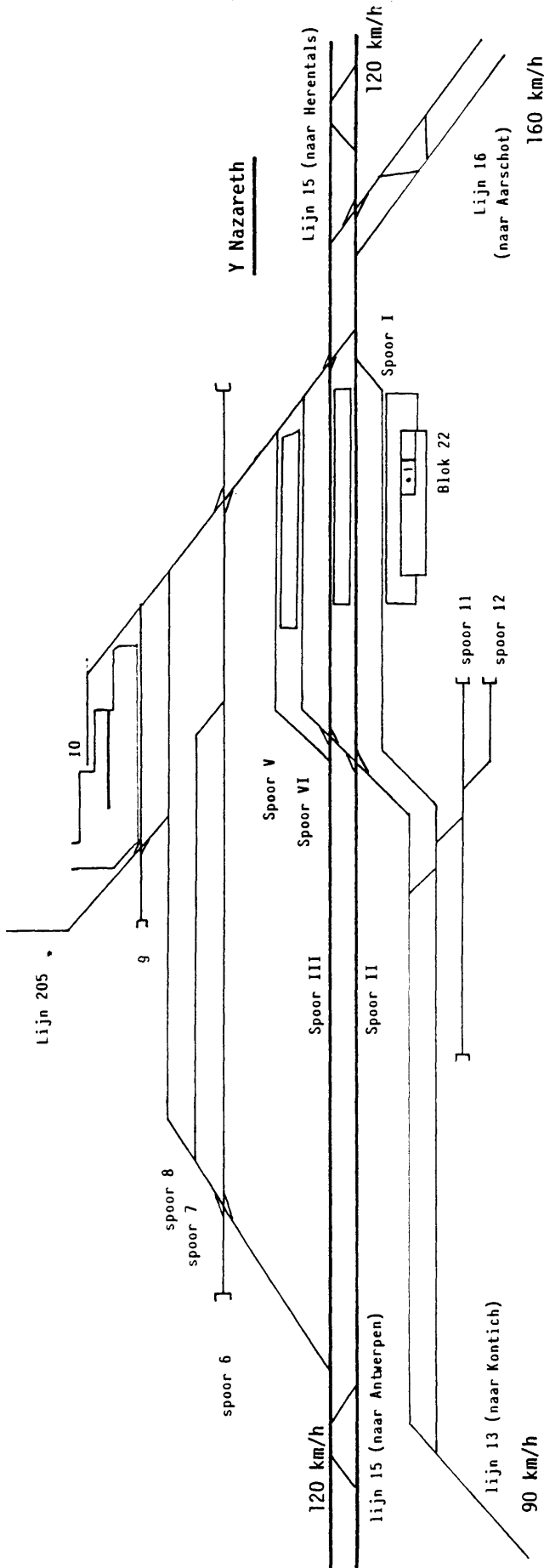
\* Elektrifikatie : 04/01/1981

14 Antwerpen - Lier 14										
K.	2180	1608	2484	1610	1624	2490	1628	2494	1632	2496
0 Antwerpen (Centr.)	4.53	8.30	7.21	8.45	16.17	16.43	17.10	17.25	18.29	19.29
2 Berchem	5.03	8.35	7.26	8.50	16.22	16.45	17.15	17.30	18.34	19.34
4 Mortsel	5.08	6.40	7.31	8.55	16.27	18.50	17.20	17.35	18.39	19.39
6 Krijgsbaan		8.43		8.53	16.30		17.23		18.42	
8 Liersche baan		8.49		9.03	16.25		17.28		18.48	
9 Boeichout	5.16	6.53	7.39	9.06	16.39	16.68	17.32	17.43	18.52	19.47
10 Vos		6.57		9.03	16.42		17.35		18.56	
11 Boschhoek		7.02		9.13	16.46		17.39		19.01	
15 Lier	5.25	7.08	7.48	9.19	16.52	17.07	17.45	17.52	19.07	19.56

Uittreksels uit reisgidsen van 15/12/1941

22/05/1955

14 Antwerpen (Anvers) - Lier (Lierre) 14													
km	3302	3304	3204	3316	3206	3318	1014	3214	3324	T.A. 1022	3220	T.T. 3350	3222
0 Antw.(C.)	4.20	5.03	5.21	6.12	6.55	7.42	7.47	9.29	9.47	11.04	12.10	12.15	12.37
3 Berchem		5.26	6.16	7.00	7.46	8.33		9.33			12.15	12.19	12.42
5 Mortsel		5.15	6.20	7.08	7.54	8.37		9.43			12.20	12.24	12.47
8 Boeichout		5.24	6.26	7.14	8.02	8.43		9.43			12.28	12.32	12.55
15 Lier	4.34	5.24	5.42	6.34	7.21	8.10	8.02	9.51	10.01	11.20	12.37	12.41	13.04



Gebruik van de sporen :

- sporen II en III : hoofdsporen  
 I, IV en V : ontvangstsporen reizigers  
 sporen 6 en 7 : ontvangstsporen goederen  
 spoor 8 : ontvangstspoor goederen (enkel dieseltraktie)  
 spoor 9 : losspoor  
 spoor 10 : losspoor (met verhoogde laadkaai)  
 sporen 11 en 12 : voorbehouden dienst baan (depot zware werktuigen groep Antwerpen)

Elektrifikatie :

De sporen I tot en met V en 6 en 7 zijn geëlektrificeerd.

Seinstelsel :

Volledig uitgerust met lichtseinen, bediend door A11 Relais post 22

**Station Lier**

(huidige toestand)

**Lijn 15 : Lier - Mol - Hasselt .**

**a. Baanvak : Lier - Herentals - Mol :**

\* Lengte : 40,9 km

\* Geschiedenis : Lier - Herentals behoorde bij het oorspronkelijke traject van de "S.A. de chemin de fer de Lierre à Turnhout". Deze lijn werd op 23 april 1855 geopend. Men had een exploitatieovereenkomst met de Antwerpen-Rotterdam, die hiervoor steeds hetzelfde materieel inzette. De lijn werd op 1 maart 1882 door de E.B. overgenomen.

Herentals - Mol - (Neerpelt) werd in concessie gegeven aan de "Chemin de Fer du Nord de la Belgique". Deze lijn maakte deel uit van de lijn Antwerpen-München-Gladbach via Weert. Er was een konventie met de "Lier-Turnhout" voor de doorgang op het traject Lier - Herentals. Het baanvak Herentals - Mol werd op 27 mei 1878 geopend en door de Grand Central Belge geëxploiteerd. Overname door de E.B. op 1 januari 1897.

\* Stations en stopplaatsen :

FLR	Lier	km 0,0
(LEK)	Kessel	km 4,3
FJE (FEY)	Nijlen	km 7,8
(FOW)	Bouwel	km 13,6
	Herentals-Kanaal	km 18,1
FHT	Herentals	km 19,6
GOL (GOO)	Olen	km 25,6
	Larum	km 29,7
LG	Geel	km 31,7
	Millegem (Mol)	km 38,9
LML	Mol	km 40,9

\* Elektrifikatie : 26/05/1981 (Lier - Herentals)

15 Hamont - Mol - Herentals - Antwerpen 15											
K	2539	3208	1801	2092	1603	1605	1633	2551	1615	2555	1025
01 Hamont	—	—	—	—	6.02	7.50	—	10.58	—	17.12	—
5 St-Huibrechts-Lille	—	—	—	—	6.08	7.56	—	11.04	—	17.17	—
9 Neerpelt	—	—	—	—	6.18	8.06	—	11.14	—	17.22	—
10 Overpelt (Dorp)	—	—	—	—	6.20	8.07	—	11.15	—	17.29	—
13 Overpelt (Werkpl.)	—	—	—	—	6.23	8.10	—	11.18	—	17.33	—
18 Lommel	—	—	—	—	6.28	8.15	—	11.23	—	17.39	—
22 Lommel (Werkpl.)	—	—	—	—	6.39	8.23	—	11.33	—	17.46	—
24 Balen (Werkpl.)	—	—	—	—	6.44	8.28	—	11.38	—	17.53	—
27 Balen-Wezel	—	—	—	—	6.48	8.32	—	11.42	—	17.58	—
29 Gimpel	—	—	—	—	6.55	8.39	—	11.49	—	18.05	—
32 Mol	—	—	—	—	6.59	8.43	—	11.54	—	18.09	—
34 Millegem	0.11	4.44	—	—	7.05	8.49	—	12.00	—	18.15	—
41 Geel	0.16	4.49	—	—	7.14	—	9.07	12.11	16.13	18.19	—
44 Larum	0.25	4.58	—	—	7.19	—	9.11	12.17	16.18	18.25	—
48 Oelen	0.31	5.03	—	—	7.28	—	9.20	12.26	16.27	18.34	—
52 Herentals	0.37	5.03	—	—	7.33	—	9.24	12.32	16.32	18.40	—
59 Bouwel	0.45	5.21	—	—	7.39	—	9.29	12.38	16.38	18.46	—
64 Nijlen	—	—	—	—	7.51	—	9.40	12.50	16.50	18.58	—
68 Kessel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
72 Lier	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
87 Antwerpen (C-ntr.)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

15 Antwerpen (Anvers) - Herentals - Turnhout 15												
	3465	3316	3319	3312	3462	3324	3345	3222	3355	3346	3356	3463
0 Antwerp (C.)	—	6.13	—	7.43	—	9.45	—	12.39	13.09	13.33	14.17	—
15 Lier	—	6.35	—	8.15	—	10.01	—	13.10	13.06	13.39	13.55	14.34
19 Kessel	—	6.43	—	8.16	—	10.02	—	13.14	13.34	13.41	13.57	14.36
23 Nijlen	—	6.48	—	8.21	—	10.07	—	13.20	13.20	13.45	14.02	14.43
28 Bouwel	—	6.54	—	8.27	—	10.13	—	13.27	13.27	13.53	14.08	14.50
34 Herentals	—	7.01	—	8.34	—	10.23	—	13.36	13.36	14.04	14.15	14.53
0 Lichtaart	5.31	7.13	—	—	9.05	—	—	—	—	14.14	—	15.16
6 Tienen	5.42	7.24	—	—	9.16	—	—	—	—	14.25	—	15.27
18 Turnhout	6.06	7.47	—	—	9.39	—	—	—	—	14.51	—	15.48
34 Herentals	3.48	5.42	7.20	9.00	—	10.29	11.50	13.58	—	14.25	15.17	—
36 Olen	3.56	5.51	7.28	9.09	—	10.37	11.58	14.07	—	14.33	15.26	—
40 Larum	4.01	5.50	7.33	9.14	—	10.42	12.03	14.13	—	14.38	15.32	—
43 Geel	4.07	6.01	7.41	9.25	—	10.47	12.09	14.18	—	14.44	15.38	—
49 Millegem	4.14	6.08	7.45	9.27	—	10.54	12.16	14.27	—	14.51	15.47	—
52 Mol	4.20	6.14	7.54	9.33	—	11.00	12.22	14.33	—	14.57	15.53	—
Antwerp (C.)	15.47	16.33	17.06	17.16	17.47	18.23	18.46	19.11	21.20	23.19	23.47	—
Lier	16.14	17.00	17.30	17.47	18.11	18.08	19.30	21.43	23.38	23.07	—	—
Kessel	16.16	17.02	17.32	17.49	18.13	18.32	19.09	19.32	21.46	23.30	0.09	—
Nijlen	16.22	17.08	17.38	17.55	18.19	18.14	19.14	19.14	21.51	23.44	0.14	—
Bouwel	16.29	17.15	17.45	18.02	18.26	18.20	19.20	19.20	21.57	23.50	0.20	—
Herentals	16.38	17.24	17.54	18.11	18.35	18.27	19.27	19.27	22.04	23.57	0.27	—
Lichtaart	16.46	17.32	18.02	18.19	18.43	18.54	19.55	19.54	22.12	0.05	0.35	—
Tienen	17.02	17.02	18.27	—	—	—	—	—	22.10	—	0.38	—
Turnhout	17.13	17.13	18.38	—	—	—	—	—	22.10	—	0.49	—
Herentals	17.18	17.18	18.45	—	—	—	—	—	22.10	—	0.54	—
Olen	17.36	17.36	19.04	—	—	—	—	—	22.10	—	1.12	—
Larum	16.57	17.35	18.05	18.58	—	—	—	—	21.56	—	—	—
Millegem	17.06	17.44	18.14	19.07	—	—	—	—	22.04	—	—	—
Geel	17.12	17.50	18.20	19.13	—	—	—	—	22.09	—	—	—
Mol	17.18	17.56	18.26	19.19	—	—	—	—	22.15	—	—	—
	17.27	18.05	18.36	19.28	—	—	—	—	22.22	—	—	—
	17.33	18.12	18.42	19.34	—	—	—	—	22.28	—	—	—

Uittreksels uit de reisgidsen :  
17/05/1943

04/10/1953



# HISTORISCHE BLADZIJDE

## - Type 41 : (van 1905)

In 1931 werden de typen 32S het type 41 genoemd. De beschrijving van deze machines werd in TTZ-aktueel 11 gegeven.

## - Type 42 : (van 1873)

ex G.C.L.

Voor de gemengde diensten op de Luxembourg-lijn bestelde de G.C.L. zes drieassige lokomotieven bij de Yorkshire Engine Co te Sheffield. Deze machines werden in 1873 - kort voor de overname door de E.B. - als de nummers 109 tot 114 GCL geleverd.

Ook na de overname - ze kregen de EB-nummers 963 tot 968 - werden ze voornamelijk tussen Brussel-LW en Namur ingezet. In de tachtiger jaren ondergingen ze in het Arsenaal van Mechelen belangrijke verbouwingen en verhuisden ze naar vlakke lijnen en werden o.m. vanuit Dendermonde ingezet. De eerste machine werd in 1898 buiten dienst gesteld, de overige machines verlieten de sporen gedurende de volgende jaren. Alleen de 964 zou pas gedurende de eerste wereldoorlog verdwijnen. De laatste stelplaats was St-Niklaas.

Dokument n.M.B.S.

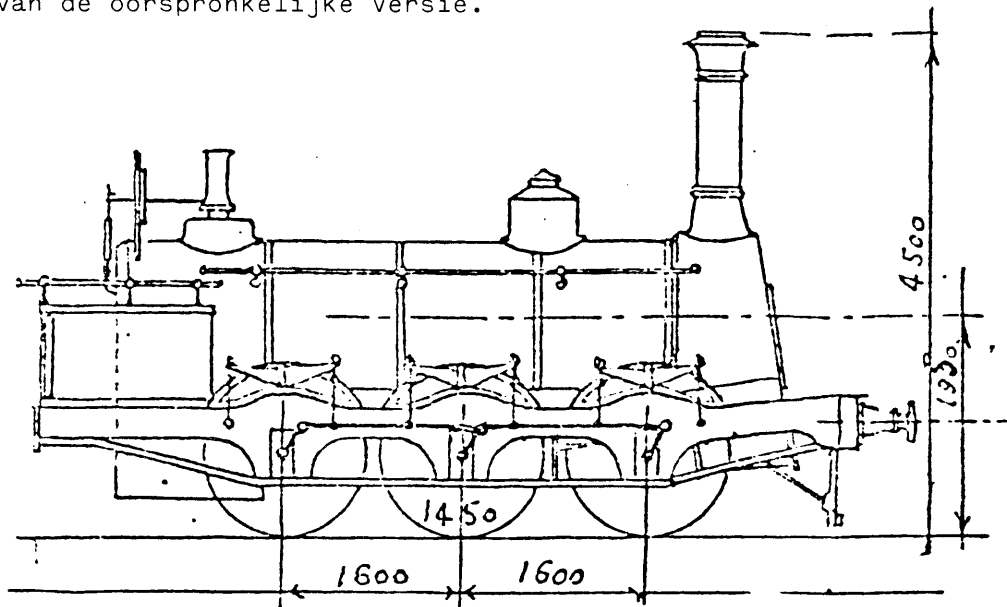
Asindeling	C	Roosterlengte :	
nummering : GCL	109-114	Roosterbreedte :	
EB	963-968	Roosteropp. :	
Diameter drijfwielen :	1 524 mm	Keteldruk :	8 bar
Diameter cilinders :	431 mm	Massa (rijvaardig)	32.542 kg
Zuigerslag :	609 mm	Aslast : 1ste as :	10 975 kg
Verwarmingsopp. haard :	8,82 m <sup>2</sup>	2 de as :	11 800 kg
Verwarmingsopp. pijpen :	91,11 m <sup>2</sup>	3 de as :	9 767 kg
Totaal verwarmingsopp. :	99,93 m <sup>2</sup>		

- Type 43 : (van 1855)

In de vijftiger jaren van de vorige eeuw stapte men resoluut af van de tweemaal gekoppelde machines (1B) en bestelde men o.a. bij St-Léonard acht lokomotieven met drie gekoppelde assen en deze loks kregen de nummers 205 tot 212. In de volgende jaren bouwde het Arseenaal van Mechelen nogmaals 20 verdere lokomotieven, deels gerekonstrueerd uit vroegere machines.

Deze machines met tender, voldeden in eerste instantie goed, doch tegen het einde van de eeuw waren alle lokomotieven - op één na - opnieuw omgebouwd tot tenderlokomotieven en werden dan het type 52.

Spijtig genoeg konden praktisch geen gegevens teruggevonden worden van de oorspronkelijke versie.



Dokument Jacquet

Asindeling :	C	Roosterlengte :
nummering :	niet opeenvolgend	Roosterbreedte :
Diameter drijfwielen :		Roosteropp. :
Diameter cilinders :	450 mm	Massa (rijvaardig)
Zuigerslag :	600 mm	Aslast : 1ste as :
Verwarmingsopp haard :	9,03 m <sup>2</sup>	2 de as :
Verwarmingsopp. pijpen :	98,58 m <sup>2</sup>	3 de as :
Totaal verwarmingsopp :	107,61 m <sup>2</sup>	

- Type 44 : (van 1856)

Naast de 8 machines gebouwd door St-Léonard, werden ook nog acht verdere machines besteld bij Couillet en in de loop van 1856 geleverd. Ditmaal waren het echter opnieuw machines met twee gekoppelde assen (B1) en vooral gebruikt in de reizigersdienst.

Deze machines zouden het type 44 worden, doch intussen was de ombouw tot tenderlokomotieven al aangevangen en het is niet zeker of deze machines ooit als typen 44 gevoerd werden.

De hoofdonderdelen stammen in grote mate overeen met de - hierboven omschreven typen 43. Er werd nochtans geen serieuitvoering geprogrammeerd daar de typen 43 beter voldeden.

Type 44 :

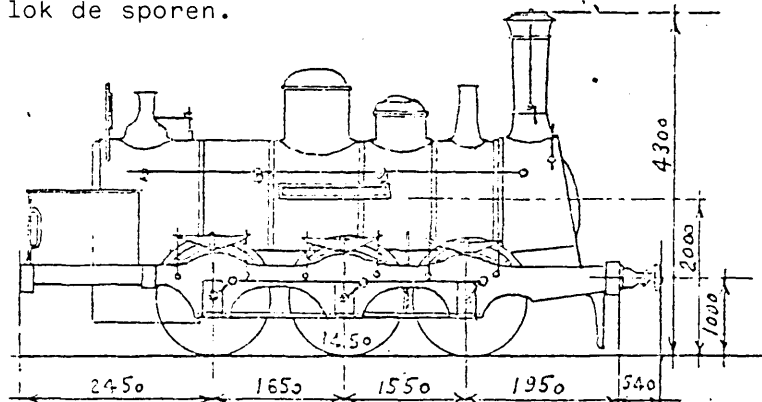
Asindeling :	C	Roosterlengte :	
nummering :	213-220	Roosterbreedte :	
Diameter drijfwielen :	1 450 mm	Roosteropp. :	
Diameter cilinder :	600 mm	Keteldruk :	8 bar
Zuigerslag :	430 mm	Massa rijvaardig :	
Verwarmingsopp. haard :	7,23 m <sup>2</sup>	Aslast : 1ste as :	
Verwarmingsopp. pijpen :	83,94 m <sup>2</sup>	2 de as :	
Totaal verwarmingsopp. :	91,17 m <sup>2</sup>	3 de as :	

- Type 44 : (van 1902)

De lokomotieven type 32 werden in 1931 het type 44 genoemd. Deze machines werden in TTZ-aktueel 11 beschreven.

- Type 45 : (van 1856)

Naast de typen 43 en 44, werden er ook bij Cockerill nogmaals 9 lokomotieven besteld en in 1857 geleverd. Ook hier waren het drie-assige lokomotieven. Doch deze machines voldeden niet en al in de zeventiger jaren werden er 5 machines buiten dienst gesteld, in 1889 verliet de laatste lok de sporen.



Asindeling :	C	Roosterlengte :	
nummering :	221-228	Roosterbreedte :	
Diameter drijfwielen :	1 430 mm	Roosteropp. :	
Diameter cilinders :	600 mm	Keteldruk :	8 bar
Zuigerslag :	430 mm	Massa (rijvaardig)	29 485 kg
Verwarmingsopp. haard :	8,37 m <sup>2</sup>	Aslast : 1ste as	8 575 kg
Verwarmingsopp. pijpen :	95,58 m <sup>2</sup>	2 de as	10 719 kg
Totaal verwarmingsopp. :	103,95 m <sup>2</sup>	3 de as :	10 200 kg

- Type 46 :

ex- M.T.

Tijdens de tweede wereldoorlog werd de Mechelen-Terneuzen gedwongen verschillende lokomotieven aan de N.M.B.S. uit te lenen en zo kwamen 8 lokomotieven (de nrs 20, 25, 32, 33, 34, 36, 38 en 39) als nummers 7951 tot 7958 in het N.M.B.S.-bestand. Dit gebeurde in de loop van de herfst van 1940. Geleidelijk aan gingen deze machines terug naar de M.T. Alleen de 20, 33 en 34 bleven nog na de wereldoorlog en na de hernummering bij de N.M.B.S. en werden er het type 46.

De eerste machine betrof een vierassige lokomotief, die in 1906 door Cockerill gebouwd werd, de twee overige lokomotieven waren ex.

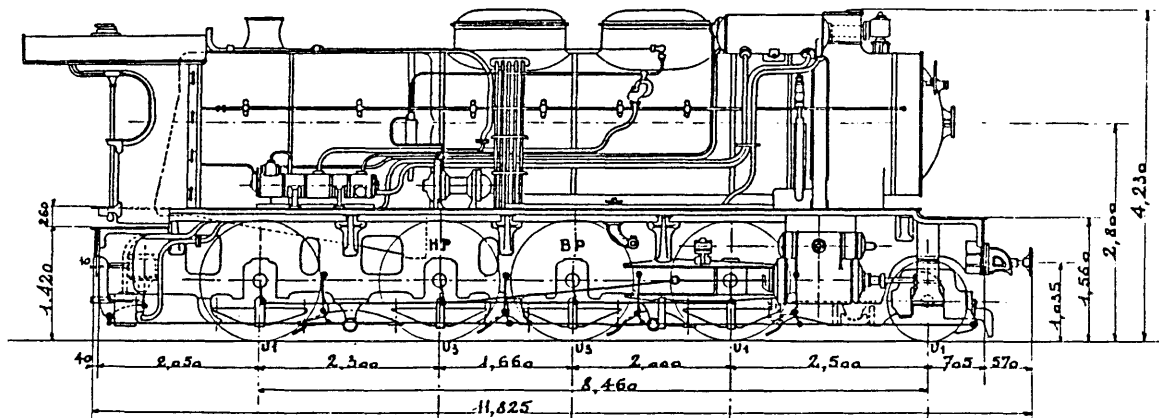
EB-lokomotieven nr 2842 en 2884 (type 30). Voor de kenmerken verwijzen we naar TTZ-aktueel 10.

- Type 48 : (van 1927)

ex NB

Voor de doorgaande treinen bestelde de Nord Belge in de twintiger jaren bij Cockerill 25 lokomotieven met een asindeling 1'D. Deze loks werden in de loop van 1927 geleverd. Een verdere levering van 10 bijkomende lokomotieven volgde in 1930. Deze 35 lokomotieven kregen de nummers 421 tot 455 en werden vanuit Kinkempois, Namur en St-Martin ingezet. Na de overname van de Nord Belge gingen enkele machines naar Adinkerke, doch korte tijd later waren alle loks weer op hun staamlijn te vinden.

Na de tweede wereldoorlog kwamen ze te Liège en Montignies in depot en werden in 1950 en 1951 uit het bestand afgevoerd.



Asindeling :	1'D	Roosterlengte :	3 233 mm
nummering :	421-455	Roosterbreedte :	996 mm
vån 1940	4821-4855	Roosteropp. :	3,22 m <sup>2</sup>
van 1946	48.001-035	Keteldruk :	17 bar
Diameter loopwielen :	1 040 mm	Inhoud ketel :	6,5 m <sup>3</sup>
Diameter drijfwielen :	1 550 mm	Volume stoomkamer :	3,760 m <sup>3</sup>
Diameter cilinders (HD)	420 mm	Opp. stoomafgifte :	11 m <sup>2</sup>
Diameter cilinders (LD)	750 mm	Massa (leeg) :	78 805 kg
Zuigerslag : (HD)	640 mm	Massa (rijvaardig) :	86 500 kg
Zuigerslag : (LD)	700 mm	Aslast : 1ste as :	10 800 kg
Aantal kleine vlamp. :	84 + 6	2 de as :	17 900 kg
Diameter kl. vlamp :	65/70 + 60/65	3 de as :	18 900 kg
Aantal grote vlampijpen :	24	4 de as :	19 500 kg
Diameter grote vlamp. :	125/133	5 de as :	19 500 kg
Verwarmingsopp. haard :	16,53 m <sup>2</sup>		
Verwarmingsopp. kl. pijpen	83,40 m <sup>2</sup>		
Verwarmingsopp. gr. pijpen	42,40 m <sup>2</sup>		
Totaal verwarmingsopp. :	141,33 m <sup>2</sup>		
Oververhittingopp. :	45 m <sup>2</sup>		



Type 48

Foto nmbs

Verbeteringen :ITZ-aktueel 12 :

Type 34 (= type 83) :

de lokomotief 3400 werd tot ca. januari 1945 te Renroy gebruikt en kwam in 1946 naar de CW Mechelen en diende er als verplaatstbare stoomketel.

De lokomotief 3401 werd te Schaarbeek gebruikt voor stoptreinen naar o.a. Leuven, Tienen, Dendermonde, Ciney en ook Dinant, Zottegem en Oudenaarde, dit in de reeks van het type 31.

In de lente van 1946 werd deze lok naar Mechelen gestuurd en daar gebruikt als verplaatsbare ketel. In 1949 eindigde deze bezigheid en beide loks werden afgesteld en korte tijd later afgebroken. Ze werden geladen op platte wagens aan de DB teruggegeven.

ITZ-aktueel 13 :

Type 39 :

er waren 8 lokomotieven, nl. 3 oorspronkelijk EB (nrs 20,29 en 83) en 5 ex GCL (10-14 ; EB 878-882). GCL 9 werd geklasseerd "buiten type"

Type 39 (van 1917) :

Deze machines "Pershing" werd niet aan Roemenië verkocht doch in België afgevoerd.

Type 41 (van 1866) :

10 machines werden EB 469 - 473 en 475 - 479.

=====

Nummering	Type		Bouwer	Fabr.nr	In dienst	Verbouw.	Uit dienst	Opmerkingen
	WO I	1931						
1445		218	2	Carels	143	08/1881		
1446		219	2	Carels	144	08/1881		
1447		220	2	Cockerill	1184	06/1881		
1448			2	Cockerill	1185	07/1881	1926-31	T in type 29
1449			2	Cockerill	1186	07/1881	1926-31	
1450			2	Cockerill	1187	07/1881	1921-26	T in type 29
1451			2	Cockerill	1188	07/1881	1926-31	
1452				CW Mechelen		/1880	/1897	
1452	04211		12	Haine-St-Pierre	547	/1897	WO I	
1453				Tubize	65	/1865	/1892	ex Marbehan-Virton
1453	04248		12	Tubize	851	/1892	WO I	
1454				Tubize	140	/1872	/1897	ex Marbehan-Virton
1454	04212		12	La Meuse	1349	/1897	WO I	
1455				Tubize	141	/1872	/1892	ex Marbehan-Virton
1455	04218		12	Tubize	852	/1892	WO I	
1456				Tubize	142	/1872	/1907	ex Marbehan-Virton
1456		1646	16.046	15S Gilly	328	/1907	05/1965	
1457		423	4	Tubize	450	11/1881		
1458	08034		4	Tubize	451	11/1881	WO I	
1459	08054		4	Tubize	452	10/1881	WO I	
1460		(424)	4	Tubize	453	12/1881	/1930	
1461			4	Tubize	454	01/1882	WO I	
1462	08050		4	Haine-St-Pierre	160	11/1881	WO I	
1463	08051		4	Haine-St-Pierre	161	12/1881	WO I	
1464	08052		4	Haine-St-Pierre	162	12/1881	WO I	
1465	08006		4	Haine-St-Pierre	163	01/1882	WO I	
1466			28	Couillet	547	12/1881	1921-26	
1467			28	Couillet	548	12/1881	1926-31	
1468			28	Couillet	549	12/1881	1926-31	
1469			28	Couillet	550	12/1881	WO I	
1470			28	Couillet	551	01/1882	1921-26	
1471	0260		28	Couillet	552	01/1882	WO I	
1472	0342		28	Evrard		/1882	WO I	(1)
1473	0375		28	Evrard		/1882	WO I	(1)
1474	010		28	Evrard		/1882	WO I	(1)
1475	0261		28	Evrard	376	/1882	WO I	
1476			28	Cockerill	1234	/1882	WO I	
1477			28	Couillet	546	11/1881	WO I	T in type 2bis
1478	0359		28	Cockerill	1235	/1882	WO I	
1479	0123		28	Cockerill	1236	/1882	WO I	
1480	0262		28	Cockerill	1237	/1882	1926-31	
1481			28	Cockerill	1238	/1882	1926-31	
1482			28	Cockerill	1239	/1882	1921-26	
1483			28	Cockerill	1240	/1882	WO I	T in type 2bis
1484			28	Carels	160	11/1881	1926-31	
1485			28	Carels	161	12/1881	1926-31	
1486			28	Carels	162	01/1882	1926-31	
1487			28	Carels	163	12/1881	1921-26	
1488			28	Carels	164	/1882	1926-31	
1489		5267	51	Evrard	381	/1882		
1490		5268	51.168	Evrard	382	/1882	07/1947	
1491		5269	51	St-Léonard	567	/1882		
1492		5270	51.170	St-Léonard	568	/1882	02/1950	
1493			51	St-Léonard	569	/1882	WO I	
1494			51	St-Léonard	570	/1882	WO I	
1495		5271	51	St-Léonard	571	/1882		
1496		5272	51	St-Léonard	572	/1882		
1497		5273	51.173	Tubize	475	/1882	02/1950	
1498			51	Tubize	476	/1882	WO I	
1499		5274	51.174	Tubize	477	/1882		
1500			51	Tubize	478	/1882	WO I	
1501	07005		51	Tubize	479	/1882	WO I	
1502		5275	51.175	Tubize	480	/1882	02/1950	
1503			51	Tubize	481	/1882	WO I	
1504		5276	51.176	Tubize	482	/1882	08/1951	
1505		5277	51.177	Haine-St-Pierre	164	/1882	03/1952	
1506			51	Haine-St-Pierre	165	/1882	WO I	
1507	07006		51	Haine-St-Pierre	166	/1882	WO I	
1508			51	Haine-St-Pierre	167	/1882	WO I	
1509		5278	51	Haine-St-Pierre	168	/1882		
1510	07007		51	haine-St-Pierre	169	/1882	WO I	
1511	07146		51	Haine-St-Pierre	170	/1882	WO I	
1512			51	Haine-St-Pierre	171	/1882	WO I	
1513		5279	51.179	Haine-St-Pierre	172	/1882	02/1950	
1514		5280	51.180	Haine-St-Pierre	173	/1882		
1515		5281	51	Haine-St-Pierre	174	/1882		
1516			51	Haine-St-Pierre	175	/1882	WO I	
1517			1	Carels	171	/1882	1921-26	
1518			1	Carels	172	/1882	1921-26	
1519			1	Carels	173	/1882	1921-26	
1520	04052		1	Carels	174	/1882	WO I	
1521	04053		1	Carels	175	/1882	WO I	
1522	03124	221	2	La Croyère	394	/1882		
1523	03151		2	La Croyère	395	/1882	WO I	
1524	03125		2	La Croyère	396	/1882	WO I	

(1) : nr 372, 374 en 379 in ongekende volgorde.

Nummering		Type	Bouwer	Fabr.nr	In dienst	Verbouw.	Uit dienst	Opmerkingen
WO I	1931	1946						
1525			2	La Croyère	397	/1882	1921-26	
1526			2	La Croyère	398	/1882	1926-31	
1527			2	La Croyère	399	/1882	1926-31	
1528	03126		2	La Croyère	400	/1882	WO I	
1529	097		2	La Croyère	401	/1882	1921-26	T in type 29
1530	02127		2	La Croyère	402	/1882	WO I	T in type 2bis
1531	03009		2	La Croyère	403	/1882	WO I	T in type 2bis
1532			2	La Croyère	407	/1882	1926-31	
1533			2	La Croyère	408	/1882	1921-26	T in type 2bis
1534			29	Cockerill	1276	/1882	1921-26	
1535	098		29	Cockerill	1277	/1882	1926-31	
1536			29	Cockerill	1278	/1882	1921-26	
1537	0253		29	Cockerill	1279	/1882	WO I	
1538	0264		29	Cockerill	1280	/1882	WO I	
1539			29	Cockerill	1281	/1882	1926-31	
1540	0360		29	Couillet	553	/1882	WO I	
1541			29	Couillet	554	/1882	1921-26	
1542	0265		29	Couillet	555	/1882	1926-31	
1543			29	Couillet	556	/1882	1921-26	
1544	0266		29	Couillet	557	/1882	1926-31	
1545	0129		29	Couillet	558	/1882	WO I	
1546	0267		29	Couillet	559	/1882	WO I	
1547			29	Couillet	560	/1882	1926-31	
1548			29	Couillet	561	/1882	WO I	
1549	068		29	Couillet	562	/1882	WO I	
1550			29	Couillet	563	/1882	1926-31	
1551	0268		29	Couillet	564	/1882	WO I	
1552	0122		29	Couillet	565	/1882	WO I	
1553			29	Couillet	566	/1882	1921-26	
1554	0269		29	Tubize	467	/1882	WO I	
1555			29	Tubize	468	/1882	1926-31	
1556			29	Tubize	469	/1882	WO I	
1557	0271		29	Tubize	470	/1882	WO I	
1558			29	Tubize	471	/1882	1926-31	
1559	011		29	Tubize	472	/1882	1921-26	
1560			29	Tubize	473	/1882	1921-26	
1561			29	tubize	474	/1882	1921-26	
1562	0272		29	St-Léonard	582	/1881	WO I	
1563	0273		29	St-Léonard	583	/1881	1921-26	
1564			29	St-Léonard	584	/1881	/1907	
1564		1635	155	Gilly	329	/1907	05/1960	
1565	0274		29	St-Léonard	585	/1881	WO I	
1566			29	St-Léonard	586	/1881	1926-31	
1567			29	St-Léonard	587	/1881	1926-31	
1568	012		29	St-Léonard	588	/1881	WO I	
1569		(2936)	29	St-Léonard	589	/1881	/1931	
1570		(2937)	29	St-Léonard	590	/1881	/1931	
1571			29	St-Léonard	591	/1881	1921-26	
1572	0275		29	Tubize	517	/1882	1921-26	
1573	013		29	Tubize	518	/1882	1926-31	
1574			29	Tubize	519	/1882	WO I	
1575			29	Tubize	520	/1882	1926-31	
1576			29	Tubize	521	/1882	1926-31	
1577			29	Tubize	522	/1882	WO I	
1578	0343		29	Tubize	523	/1882	WO I	
1579	0277		29	Tubize	524	/1882	WO I	
1580	0368		29	Tubize	525	/1882	WO I	
1581			29	Tubize	526	/1882	1921-26	
1582	0278		29	Tubize	527	/1882	1921-26	
1583			29	Tubize	528	/1882	1926-31	
1584	099		29	Tubize	529	/1882	WO I	
1585	064		29	Tubize	530	/1882	WO I	
1586	0279		29	Tubize	531	/1882	WO I	
1587			29	Carels	197	/1883	1921-26	
1588			29	Carels	198	/1883	1921-26	
1589			29	Carels	199	/1883	WO I	
1590	014		29	Carels	200	/1883	WO I	
1591			29	Carels	201	/1883	WO I	
1592			2	Haine-St-Pierre	222	/1884	1926-31	
1593	0282		29	Couillet	611	/1883	1921-26	
1594			29	Tubize	532	/1883	1921-26	
1595	0283		29	Carels	202	/1883	WO I	
1596			29	Carels	203	/1883	1921-26	
1597			29	Carels	204	/1883	1926-31	
1598			29	Carels	205	/1883	1921-26	
1599			29	Carels	206	/1883	1921-26	
1600	0284		29	Couillet	597	/1882	WO I	
1601			29	Couillet	598	/1882	1921-26	
1602	0285		29	Couillet	599	/1882	WO I	
1603			29	Couillet	600	/1882	1926-31	
1604			29	Couillet	601	/1882	1921-26	
1605	0286		29	Couillet	602	/1882	WO I	
1606		2938	29	Couillet	603	/1882		
1607			29	Couillet	604	/1883	1921-26	
1608	0287		29	Couillet	605	/1883	1921-26	

Nummering			Type	Bouwer	Fabr.nr	In dienst	verbouw.	Uit dienst	Opmerkingen
WO I	1931	1946							
1609			29	Couillet	606	/1883		1921-26	
1610			29	Couillet	607	/1883		1921-26	
1611	0288		29	Couillet	608	/1883		WO I	
1612		2939	29	Couillet	610	/1883		1926-31	
1613			29	Couillet	609	/1883		WO I	
1614	03010		28	Cockerill	1334	/1882		WO I	T in type 2 -- 2bis
1615	03021		28	Cockerill	1335	/1882		WO I	T in type 2 -- 2bis
1616			28	Cockerill	1336	/1882		WO I	T in type 2 -- 2bis
1617	0100		28	Cockerill	1337	/1882		1926-31	T in type 2
1618			28	Cockerill	1338	/1883		1921-26	
1619	0289		28	Cockerill	1339	/1883		WO I	T in type 2 -- 29
1620	0128		28	Cockerill	1340	/1883		WO I	T in type 2 -- 29
1621			28	Cockerill	1341	/1883		WO I	T in type 2
1622			28	Cockerill	1342	/1883		1921-26	
1623			28	Cockerill	1343	/1883		WO I	T in type 2 -- 2bis
1624	03012		28	Cockerill	1344	/1883		WO I	T in type 2 -- 2bis
1625		(225)	28	Cockerill	1345	/1883		/1931	T in type 2
1626	03013		28	Cockerill	1346	/1883		WO I	T in type 2 -- 2bis
1627			28	Cockerill	1347	/1883		1921-26	T in type 2 -- 2bis
1628	03014		28	Haine-St-Pierre	196	/1883		WO I	T in type 2 -- 2bis
1629	03015		28	Haine-St-Pierre	197	/1883		WO I	T in type 2 -- 2bis
1630	0290		28	Haine-St-Pierre	198	/1883		1921-26	T in type 2 -- 29
1631	0376		28	Haine-St-Pierre	199	/1883		1921-26	T in type 2 -- 2bis
1632			28	Haine-St-Pierre	200	/1883		1921-26	T in type 2 ---2bis
1633			28	Haine-St-Pierre	201	/1883		1921-26	T in type 2 -- 2bis
1634			28	Haine-St-Pierre	202	/1883		WO I	T in type 2bis
1635	03002		28	Tubize	546	/1883		WO I	T in type 2bis
1636			28	Tubize	547	/1883		WO I	T in type 2 -- 29
1637			28	Tubize	548	/1883		1921-26	T in type 2bis
1638	03020		28	Tubize	549	/1883		WO I	T in type 2bis
1639			28	Tubize	550	/1883		1921-26	T in type 2bis
1640	03016		28	Tubize	551	/1883		WO I	T in type 2bis
1641	03017		28	Tubize	552	/1883		WO I	T in type 2bis
1642			1	La Croyère	413	/1882		1921-26	
1643	04054		1	La Croyère	414	/1882		WO I	
1644			1	La Croyère	415	/1882		WO I	
1645			1	La Croyère	416	/1882		1921-26	
1646			1	La Croyère	417	/1882		1921-26	
1647			1	La Croyère	418	/1882		WO I	
1648			1	La Croyère	419	/1882		1921-26	
1649			1	La Croyère	420	/1883		1921-26	
1650			1	La Croyère	421	/1883		1921-26	
1651	04055		1	La croyère	422	/1883		WO I	
1652	04056		1	La Croyère	423	/1883		WO I	
1653			1	La Croyère	424	/1883		1921-26	
1654			1	La Croyère	425	/1883		1921-26	
1655			1	La Croyère	426	/1883		WO I	
1656	07007		51	Haine-St-Pierre	191	/1882		WO I	
1657	07273	5282	51.182	Haine-St-Pierre	192	/1882			
1658		5283		Haine-St-Pierre	193	/1882			
1659		5284		Haine-St-Pierre	194	/1882			
1660		5285		Haine-St-Pierre	195	/1882			
1661		226		Cockerill	1379	/1883			
1662			2	Cockerill	1380	/1883		1921-26	T in type 2bis
1663		227		Cockerill	1381	/1883			
1664			2	Cockerill	1382	/1883		WO I	
1665	03128		2	Cockerill	1383	/1883		WO I	
1666		228		Cockerill	1384	/1883			
1667			2	Cockerill	1385	/1883		1921-26	
1668	03106		2	Cockerill	1386	/1883		WO I	
1669	0292		29	La Croyère	458	/1883		1926-31	
1670			29	La Croyère	459	/1883		1921-26	
1671	0293		29	La croyère	460	/1883		WO I	
1672		2940		La Croyère	461	/1883			
1673	015		29	La Croyère	462	/1883		WO I	
1674			29	La Croyère	463	/1883		1921-26	
1675		2941		La Croyère	454	/1883			
1676	0294		29	La Croyère	455	/1883		WO I	
1677			29	Tubize	555	/1883		WO I	
1678			29	Tubize	556	/1883		1921-26	
1679	05		29	Tubize	557	/1883		1926-31	
1680	0295		29	Tubize	558	/1883		WO I	
1681			29	Tubize	559	/1883		1921-26	
1682	0179		29	Tubize	560	/1883		WO I	
1683			29	Couillet	645	/1883		1921-26	
1684	0296		29	Couillet	647	/1883		WO I	
1685			29	Haine-St-Pierre	203	/1883		1926-31	
1686			29	Haine-St-Pierre	204	/1883		1926-31	
1687			29	Haine-St-Pierre	205	/1883		1926-31	
1688			29	Haine-St-Pierre	206	/1883		1921-26	
1689	0101		29	Haine-St-Pierre	207	/1883		WO I	
1690	0297		29	Couillet	643	/1883		WO I	
1691	0298		29	Couillet	644	/1883		WO I	
1692			29	Couillet	646	/1883		1926-31	



**\*\* Er was eens .... 1963 \*\***

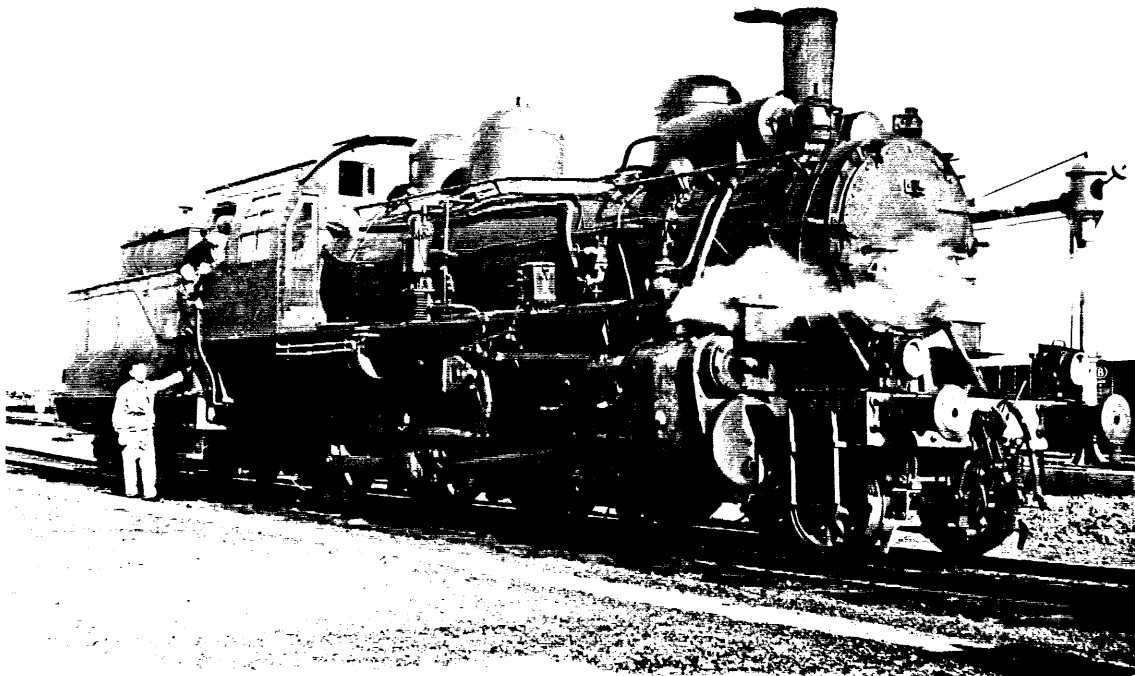
Het einde van het type 40.

*In de jaren '50 waren de stoomlokomotieven type 40 nog ondergebracht in de stelplaatsen Statte, Tournai, Braine-le-Comte, Mons en Aalst. Doch in de beginjaren '60 werden diverse lokomotieven afgesteld en verloren de stelplaatsen één na één hun lokomotieven.*

*Doch vanaf 1958 werd Kortrijk aangeduid als uitloopstelplaats voor deze machines en vanaf deze periode kwamen er steeds meer en meer machines hun laatste dagen in West-Vlaanderen slijten.*

*Alleen Mons behield nog tot begin 1963 enkele diensten type 40 doch met ingang van de zomerregeling van 1963 gaf deze stelplaats al zijn bedrijfsklare machines aan Kortrijk af en zodoende had men op 1 juni 1963 het volgende effectief te Kortrijk :*

Kortrijk :	40.003, 40.005, 40.009, 40.011, 40.013, 40.014, 40.016, 40.017, 40.018	
	40.023, 40.026, 40.028, 40.031, 40.033, 40.035, 40.036, 40.038, 40.039	
	40.040, 40.041, 40.049, 40.050, 40.054, 40.055, 40.066, 40.068	(26 H1)
Mons :	40.006, 40.027, 40.045, 40.058 (alle afgesteld)	(5 HL)




De 40.005 te Kortrijk (sept. 1962)

Foto M. Delie

*Voor dit type werden er nog drie inzetreeksen opgesteld : reeks K omvatte 4 lokomotieven ingezet vanuit Kortrijk. Hierbij werden de typen 40 enkel nog gebruikt voor lokale goederentreinen en bereikten zo o.a. Menen, Le Touquet, Jeper, Deinze en Zwevegem. Ook enkele reizigerstreinen stonden nog op het programma tussen Kortrijk en Jeper.*

Foto op volgende blz :

Opnieuw de 40.005 bij het ontslakken te Kortrijk (foto M. Delie) 

uur	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	
Reeks K				FC					99462				Arment. FTQ Fwn Hauptet Haupl 99461		LVU fwn							FC		
		FC					Menen			90082	Bertem Menen		FC		40073		FMC							FC
		FC			FY					2924		FC		Zwevegem		FC Hevelgem							FC	
		FC		99442									90268		90269		90302							
		FC					FY	FC			Waregem		FD.FVG MYV		Heirweg		FVG						FC	
							9203	9210		90077			90077											90078

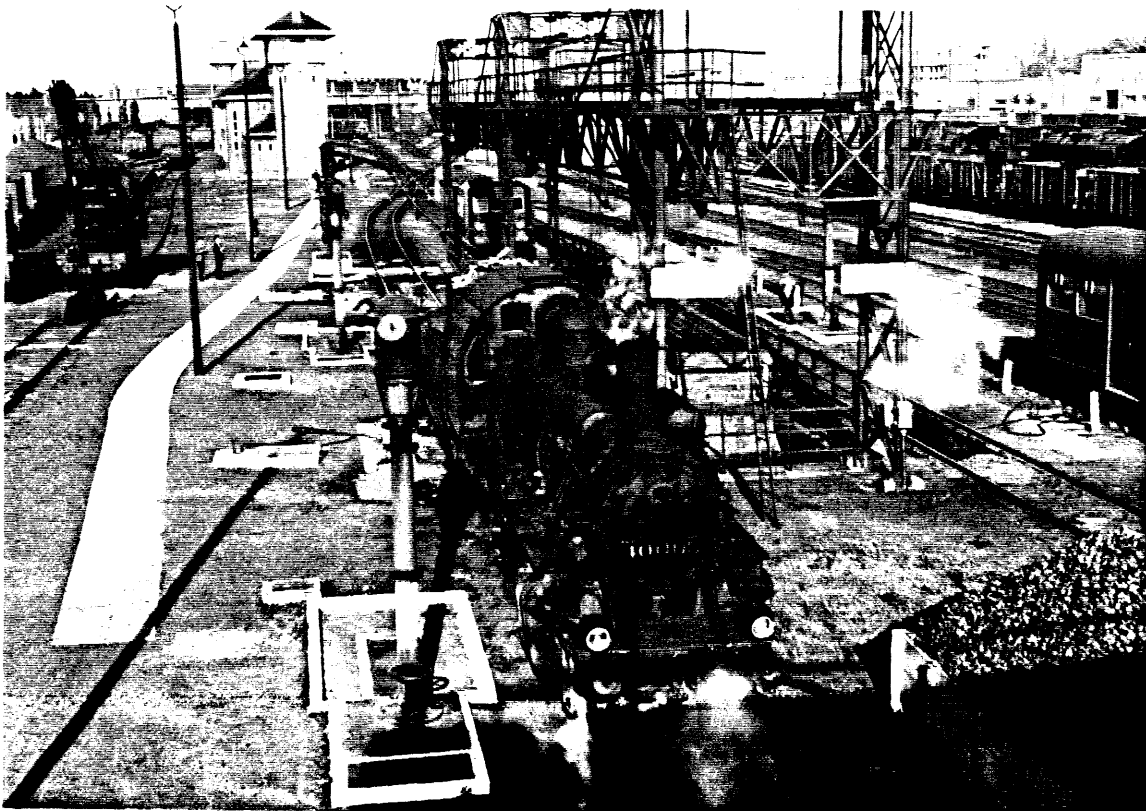
fc : Kortrijk  
lvu : nieuwkerke  
fd : Deinze

ftq : Le Touquet  
fmc : Moeskroen  
fvg : Waregem

fwn : Warneton  
fy : Ieper  
myv : St-Eloois Vijve

Ook vanuit Oudenaarde werden de typen 40 van Kortrijk ingezet en hier gebruikte men 3 machines en had men ook nog het waardevolste plan : naast enkele lokale goederentreinen naar o.m. Ronse, kwamen er nog talrijke reizigersdiensten in de reeks voor en zo bereikten deze stomers nog de bestemmingen Ronse, Leuze, Gent-St-Pieters en Zottegem.

Deze reeks - alsook deze van Ieper - worden op de volgende bladzijde afgedrukt. De derde inzetplaats was Ieper en in de reeks M waren er twee plandagen voorzien, dit met lokale goederentreinen naar Abeele, Roeselare en zelfs verder naar Wielsbeke op lijn 66A. Verder verrichtte de 40-er nog de rangeringen te Ieper. Ondanks alles kan men nog opmerken dat het inzetgebied betrekkelijk uitgebreid was en grote delen van zuidelijk West-Vlaanderen en een deel van Oost-Vlaanderen omvatte.



uur	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Reeks L	(fdn)				fzt	fdn	frn	flz	frn	frn	frn	frn	frn	frn	fgsp						frn	fdn	
	fdn				8771	8711	8716	8732	8729		Frasnes				8744	8741					8764	8775	
	fdn				frn		Blaton				frn				98225		fms			8761		fdn	
	fdn				fzt	fdn	fc				fdn						frn		Blaton		frn	fdn	
					8750	3805	3803	8526									8762				8757	8757	

uur	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Reeks M	(Ieper)						Ieper							Abeele			Ieper			FC			
	FC					99218								99219	99220					99222			
	FC						Roeselare							Izegem			Roeselare						FC
						99359				90073	Wielbeke	90074										99361	

fdn : Oudenaarde  
 flz : Leuze  
 fc : Kortrijk

fzt : Zottegem                      frn : Ronse  
 fgsp: Gent-St-Pieters      fms : Mons

*Deze toestand zou nog gedurende een jaar blijven duren : in oktober en november 1963 werden er 7 machines buiten dienst gesteld, doch de volgende winterregeling bood weinig veranderingen.*

*Maar intussen kreeg Kortrijk een groter aantal diesellokomotieven type 212 in depot en zodoende konden o.a. de typen 40 afgesteld worden en eind 1964 waren alle machines uit het NMBS-bestand afgevoerd. Dit gebeurde op de volgende wijze.*

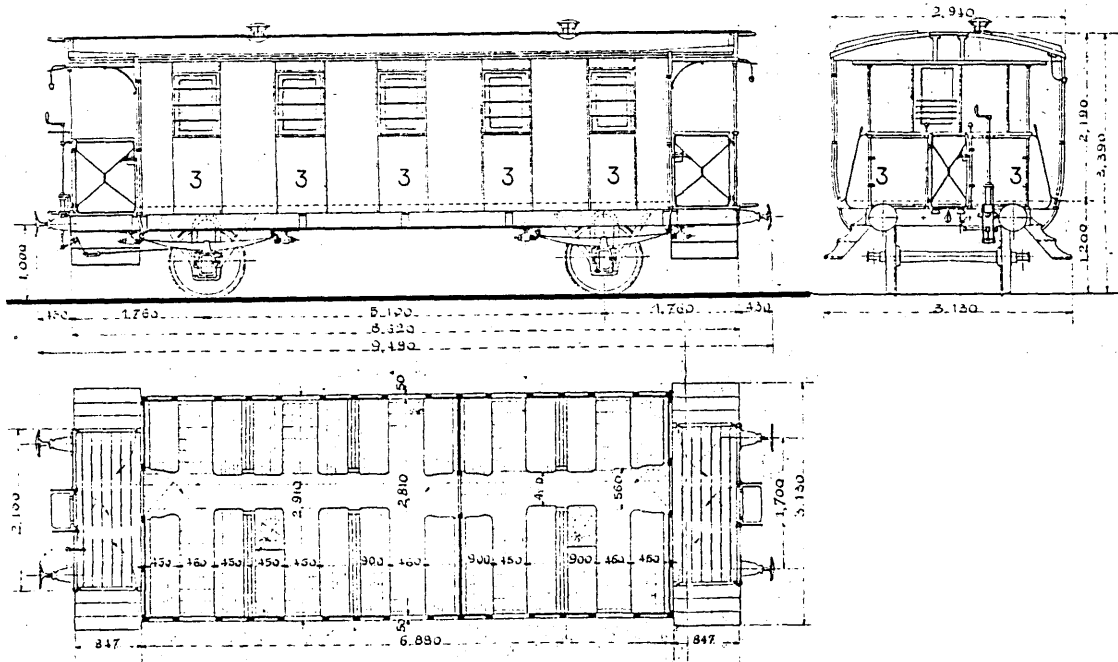
schrappingen :

06/1963 : 40.040  
 10/1963 : 40.009, 40.026, 40.049, 40.066  
 11/1963 : 40.039, 40.054  
 01/1964 : 40.011, 40.016, 40.017  
 02/1964 : 40.028, 40.036  
 10/1964 : 40.033, 40.035, 40.038, 40.041, 40.050, 40.055  
 11/1964 : 40.023  
 12/1964 : 40.003, 40.008, 40.013, 40.014, 40.018, 40.031

=====

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

**- De derde-klasse rijtuigen voor lichte lokaaltreinen .**



Voor de lichte omnibustreinen - tramtreinen - op de sekundaire lijnen benodigde de E.B. tegen het einde van de vorige eeuw een groter aantal lichte rijtuigen en deze werden in diverse vormen ontwikkeld.

Het prototype van het boven afgebeelde rijtuig werd door het Arsenaal van Mechelen als nr 13 146 in 1886 gebouwd. Uitgaande van dit rijtuig werden in eerste instantie op 3 augustus 1887 nog 40 verdere rijtuigen besteld bij Nicaise et Delcuve. De nummers waren 13 147 tot 13 186.

In de volgende jaar werden dan nog verder 210 dergelijke rijtuigen bij o.a. bij de S.A. de Seneffe, de S.A. de Morlanwelz en bij Franco Belge gebouwd. Al deze rijtuigen kregen nummers van 13 187 tot 13 326 en 13 338 tot 13 407.

Zoals reeds gezegd werden deze rijtuigen vooral ingezet in de lokale diensten, en werden vooral gesleept door de lokomotieven type 11.

In 1899 werden alle rijtuigen hernummerd en hierbij kreeg het prototyp rijtuig het nummer 18 514, de 250 verdere rijtuigen kregen de nummers 18 515 tot 18 693 en 18 705 tot 18 882. Hierin ontbraken op dat ogenblik slechts drie rijtuigen.

De meeste rijtuigen verdwenen tijdens de eerste wereldoorlog, de overgebleven eenheden werden nog gedurende korte tijd na deze wereldbrand ingezet, doch verdwenen praktisch alle nog in de twintiger jaren.

Verdere kenmerken :	Massa (leeg) :	8700 - 8900 kg	
	Lengte :	9 480 mm	
	Hoogte :	3 390 mm	
	Breedte :	3 130 mm	
	Aantal plaatsen : derde klasse :	50	

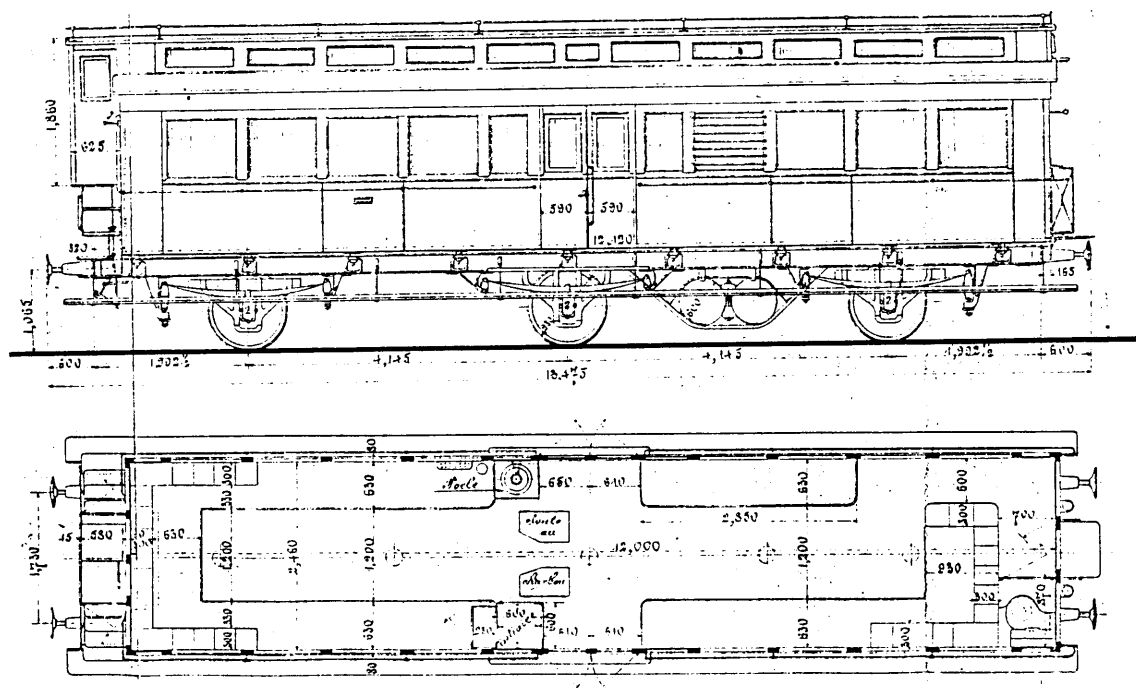
Gemiddelde samenstelling van een dergelijke trein :

Lokomotief type 11 + 1 à 2 C-rijtuigen + 1 ABC-rijtuig + 1 CD-rijtuig

Na de eerste wereldoorlog werden deze treinen vervangen door o.a. typen 14, 15 of 16 met ex-Duitse rijtuigen, nadien vooral door G.C.I.-rijtuigen.

-----

## Postrijtuigen voor de doorgaande treinen .



Voor de sneltreinen, drong zich op het eind van de 19de eeuw een nieuwe konstruktie van postrijtuigen voor het sorteren van de briefwisseling tijdens de rit zelf zich op.

Op 10 oktober 1894 werd de bestelling van drie dergelijke rijtuigen aanbesteed. Het zouden drieassige rijtuigen worden met een houten kast, die echter wel van een beplating werd voorzien. Opmerkelijk waren ook de hoge opbouw, die gedeeltelijk verglaasd was, een brede centrale deur voor het snelle laden van de poststukken.

De drie rijtuigen kregen de nummers 9004 tot 9006. De beide eerste rijtuigen hadden een handrem met een bovenliggend remmershuisje, het derde rijtuig beschikte over geen eigen rem.

De verlichting van de rijtuigen gebeurde met gas, de beide gasreservoirs waren onder het chassis opgehangen, de verwarming kwam tot staan d.m.v. een kolenkachel.

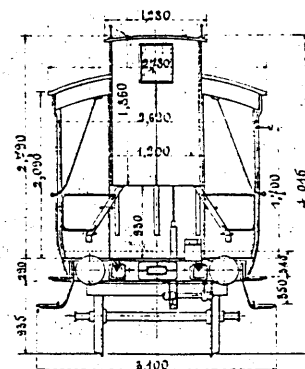
Het interieur van het eerste rijtuig was vooral aangepast voor het vervoer en het sorteren van dagbladen, de beide andere rijtuigen waren voorzien voor het sorteren van brieven en andere poststukken en hadden daarom meer sorteerreken.

De rijtuigen werden in eerste instantie gebruikt in de sneltreinen op de hoofdlijnen van het net en reden zo vanuit Brussel vooral naar Liège-Verviers, Oostende, Namur-Arlon. In latere instantie - bij de levering van verdere postrijtuigen verhuisden ze naar de minder belangrijkste steden (zo o.m. naar Kortrijk, Mons en Hasselt).

Het spoor van deze rijtuigen verdwijnt tijdens de eerste wereldoorlog. Te vermelden valt echter nog dat nog verdere rijtuigen van dit type gebouwd werden.

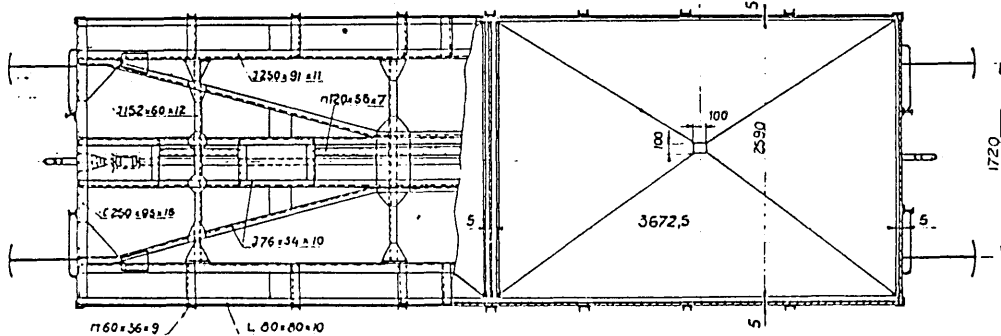
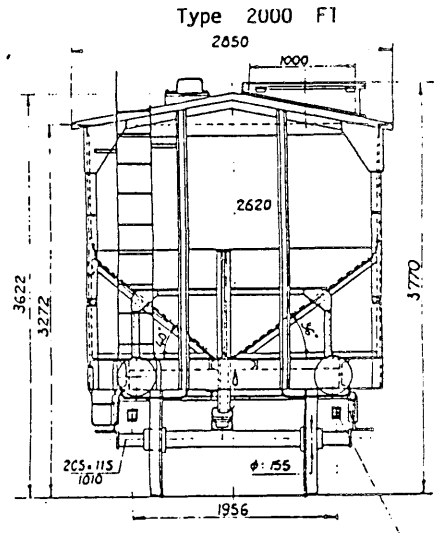
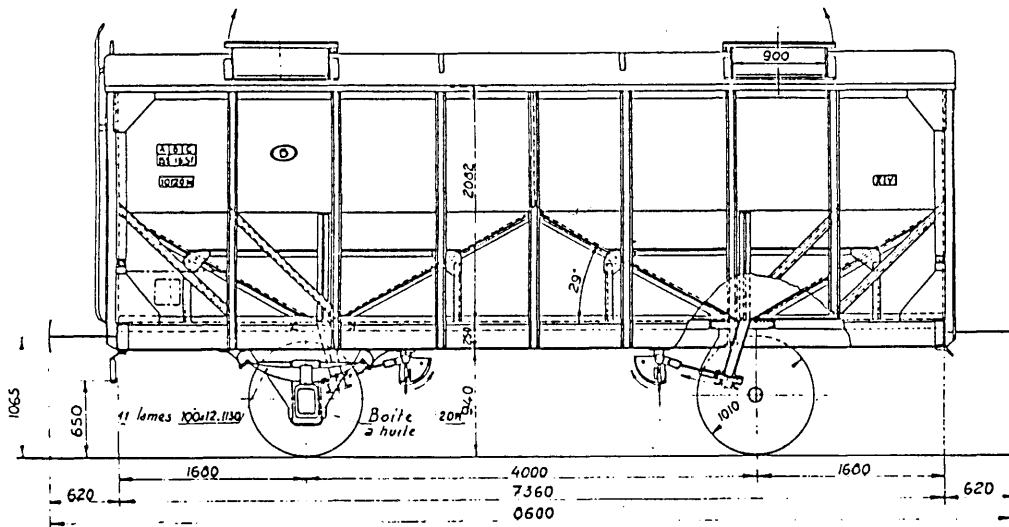
### Kenmerken :

Nummers :	9004 - 9006
Bouwjaren :	1895
Aantal zitplaatsen :	--
Tarra :	
Lengte :	13 475 mm
Lengte kast :	12 275 mm
Breedte :	3 100 mm
Hoogte :	4 016 mm
Verwarming :	autonoom met kolenkachel
Verlichting :	gasverlichting.



**\*\* DE WAGEN VAN DE MAAND \*\***

**De graanwagens type Hgk :**



In het begin der vijftiger jaren, groeide vooral het vervoer van poedervormige produkten zeer sterk en bestond de behoefte aan gespecialiseerde wagens. Op dat ogenblik werden de meeste produkten vervoerd in de klassieke open goederenwagens en hier was vooral de lossing en ook het zuiver maken een groter probleem.

Toen er meer en meer graan per spoor vervoerd werd, werd er beslist om een aantal aangepaste wagens te ontwerpen. Deze bestonden in feite uit twee tremels met elk een volume van 30 m<sup>3</sup>. De lossing gebeurde door middel van de zwaartekracht doorheen twee losopeningen (120 x 110 mm) die afgesloten konden worden door schuiven. Het laden gebeurde doorheen twee laadopeningen (900 x 1000 mm), die zich in het dak bevonden en die d.m.v. deksels afgesloten konden worden.

In 1952 werden deze wagens in verschillende schijven geleverd - eerst een schijf van 20 genummerd van 68 201 tot 68 220 - en later verder nog 80 wagens.

Bij de eerste hernoëmering kregen ze de nummers 1 038 200 tot 1 038 299. Gedurende deze jaren werden ze vooral vanuit Gent ingezet - zowel in ganse treinen alsook als gewone wagenladingen.

In 1965 bleven er nog slechts 20 wagens over, de vernieuwing van het park gebeurde vooral door de meer bekende silowagens (bollenwagens), die pneumatisch gelost konden worden en die een betere dichting waarborgden. Met de UIC-nummering kregen ze nog de nummers 21 88 206 5 000 tot 5 019, doch voor 1970 waren alle wagens buiten dienst gesteld.

Kenmerken :	Kenletters :	Hgk
	Nummering :	68 201 - 68 220 later 1 038 200 tot 1 038 299
	Tarra :	10 100 kg
	Laadvermogen :	15 500 kg
	Laadinhoud :	30 m <sup>3</sup>
	Lengte :	8 600 mm
	Breedte :	1 956 mm
	Hoogte :	3 770 mm
	Konstruktie :	volledig in staalplaat
	Radstand :	4 000 mm

=====

# INDUSTRIE



Foto J. Casier

## Kalkgroeve Wautier te Amay : (Ampsin)

Deze groeve werd vorig jaar stilgelegd en de enige lokomotief - die hierboven afgebeeld wordt - werd in de loop van september ter plaatse gesloopt. Opmerkelijk bij deze firma was het feit dat de aansluiting doorheen de ganse gemeente en zelfs over het kerkplein voerde en op de NMBS-lijn te Amay aansloot.

Deze speciale situatie behoort dan ook tot het verleden.

## Havenbedrijf van Gent :

Deze industriespoorlijn bedient verschillende bedrijven in de Gentse havenzone, gelegen langs het sifferdok en het groot dok. Deze maatschappij heeft hiervoor 5 tweessige Renault-diesellokomotieven in dienst.



De groeven te Marches les Dames.

Met aansluiting op het station van Marche-les-Dames zijn er twee kalkgroeven aangesloten.

De eerste - de S.A. Dolomeuse - ligt langs de weg naar Wartet en is via een spoorlijn van ca. 1 km met het NMBS-station verbonden. Ondanks het feit dat de produktie voor het grootste gedeelte langs de weg vervoerd wordt, heeft deze firma nog steeds een eigen diesellokomotief. Het betreft een Cockerill-lokotractor (identiek aan de NMBS reeks 91) met fabrieksnummer 3573 en gebouwd in 1969. De livrei is geel met groene lijnen.

De tweede kalkgroeve ligt in de Maasvallei zelf en is moeilijker toegankelijk. Het verbindingsspoor is ongeveer 800 m langs en wordt door een specifieke diesellokomotief met stangenaandrijving. Op deze lok staat geen enkele konstrukteur aangeduid, het bouwjaar van deze lok - die hieronder afgebeeld wordt - moet in de vijftiger jaren liggen. Een plaat met de naam van de firma, nl. de SA Dolomies de Marche-les-Dames, prijkt op beide zijwanden van de stuurpost.

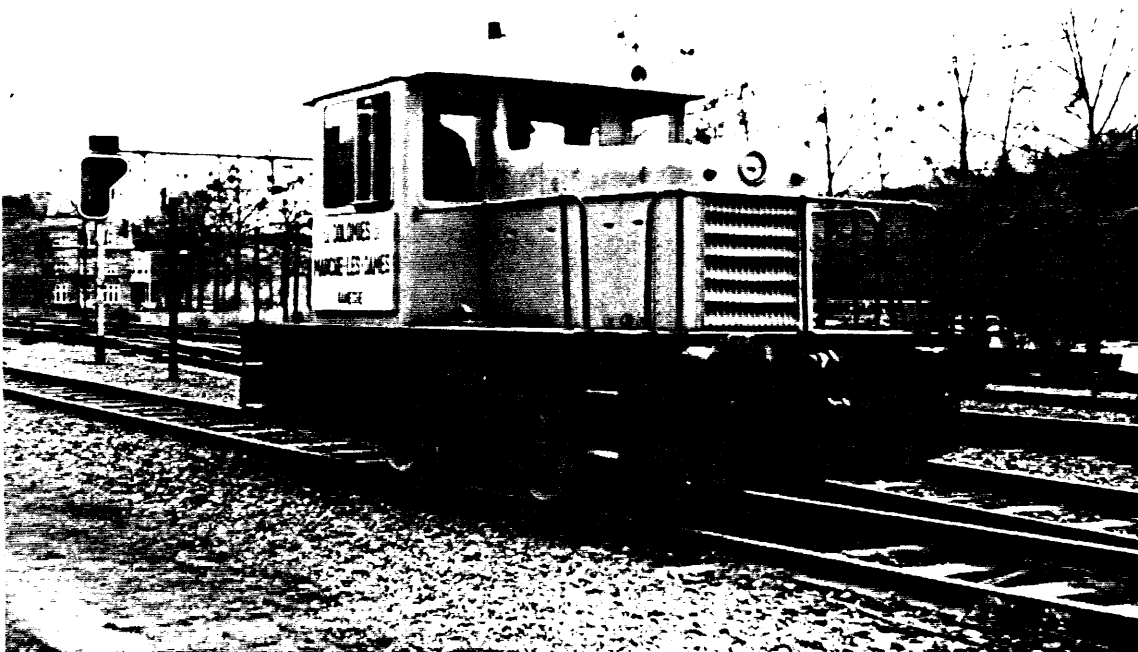


Foto J. Casier

Te vermelden valt dat de meeste bedieningsritten in de loop van de voormiddag gebeuren en dat de kalkwagens opgehaald worden door de lokomotieven reeks 52/54 van Ronet.

=====



## De stoomloks van de steenkoolmijn "Les Liègeois" te Zwartberg.

Eén tweede mijn, die zeer interessant is in verband met de ingezette lokomotieven is wel de mijn van Zwartberg. Het was ook de mijn waarvan de concessie al op 25 oktober 1906 toegekend werd en het kapitaal werd vooral geleverd door Luikse industriële. Hierdoor ontstond dan ook de aanduiding "Les Liègeois en Campine".

De exploitatie kon dadelijk aangevat worden en daarom werd op 26 februari 1907 een nieuwe N.V. opgericht en nog voor de eerste wereldoorlog startten de werkzaamheden. Doch deze oorlog onderbraken de boringen en pas in 1919 kon men opnieuw starten en in 1925 kon het eerste kolenfront aangeboord worden en kon de effectieve exploitatie een aanvang nemen.

Deze mijn - gelegen tussen Winterslag en Waterschei had een betrekkelijk kleine oppervlakte, de aansluiting op het spoorweginet gebeurde in het station van Waterschei, er was daarvoor een privé-lijn van een 3-tal km aangelegd parallel met de lijn 21.

Al in 1923 kwam de eerste lokomotief te Zwartberg aan : het was een drieassige lokomotief, gebouwd door Henschel (fabr. nr. 17 983) gebouwd in 1920. Gedurende de eerste jaren deed deze machine waarschijnlijk dienst in één van de Luikse mijnen en op 7 maart 1923 kreeg deze lok zijn bedrijfsvergunning voor Zwartberg.

Bij de effectieve exploitatie, werd een tweede lokomotief aangekocht : nu werd het een Belgische konstruktie nl. gebouwd door F.U.F. Haine-St-Pierre onder nummer 1419. Op 31 juli 1925 werd de bedrijfsvergunning door de Limburgse provincie afgeleverd en kon ook deze lokomotief zijn dienst aanvatten. Deze machine - nr 2 - had een keteldruk van 12 bar, een massa van 32 000 kg.

Pas in de loop van de volgende jaren, ging de kolenopbrengst steeds verder de hoogte in en zo had men opnieuw dringend behoefte aan nieuwe lokomotieven. Tegen het einde van de twintiger jaren werden bij Haine-St-Pierre twee verdere machines besteld. Om zoveel mogelijk te standardiseren, viel de keuze op identiek dezelfde machines als het nr 2 en deze beide machines werden als fabrieksnumrs 1440 en 1625 gebouwd. Bij de eerste machine betrof het een stomer die Haine-St-Pierre in 1924 gebouwd had en die uit stock verkocht werd. Deze beide machines kwamen resp. op 4 juni en 18 februari 1930 in dienst gesteld.

Ongeveer in deze periode werd bij Smulders een reserveketel besteld, bedoeld voor de vervanging van de ketel van de lokomotief nr 1. De oorspronkelijke ketel, vertoonde ouderdomsverschijnselen, doch hield het nog uit tot in 1934. Doch op dat ogenblik werd hij definitief afgekeurd en begin 1935 werd de vervanging doorgevoerd. Na de ketelkeuring op datum van 22 januari 1935, werd op 15 april de bedrijfsvergunning verleend.

Doch op dat ogenblik zou de interessantste periode van het bestaan van de mijn aanbreken : vanaf toen veranderde de aankooppolitiek en ging men meer kijken naar tweede handse machines en deed men een beroep op zowel andere industrieën, alsook keek men uit bij de N.M.B.S., die in deze periode verschillende rangeermachines buiten dienst stelde.

In eerste instantie viel de keuze op een vierassige lokomotief van het type 99, nl. het nummer 9958, die de N.M.B.S. sinds kort buiten dienst gesteld had. Het betrof een ex-Pruisische lokomotief van het type T 13, die in 1913 door Union Gießerei te Königsberg gebouwd werd en die als herstelbetaling na de eerste wereldoorlog naar de E.B. kwam. Na zijn buitendienststelling werd deze machine aan de Ets Focquet te Vilvoorde doorverkocht en hier verwierf de "Liègeois" deze lokomotief. Op 6 juli 1935 werd de vergunning tot in gebruikstelling verleend en als lokomotief 6 in dienst gesteld.

Rond dezelfde periode verwierf de mijn nog een tweede ex-E.B.-lokomotief. Ook in 1935 werd de lokomotief nummer 7 van een Luikse mijn afgekocht. Hierbij betrof het een type V T van de Sächsische Spoorwegmaatschappij. Deze machine werd in 1914 door Hartmann gebouwd en kreeg het bedrijfsnummer 1677. Samen met een lokomotief van een vroegere bouwreeks en een identieke machine, kwam deze lokomotief als herstelbetaling naar België, doch werd hier slechts gedurende korte tijd gebruikt. Al voor 1924 werd deze lokomotief afgesteld en verkocht aan een Luikse mijn, die op 1 februari 1926 de bedrijfsvergunning verkreeg. Zoals gezegd kwam deze machine waarschijnlijk eind 1935 naar Limburg. Spijtig genoeg ging het dossier van deze interessante lokomotief verloren.

Met deze zeven lokomotieven werd het ganse verkeer afgewikkeld, waarbij de zwaardere lokomotieven vooral gebruikt werden op de verbinding met het N.M.B.S.-station.

In de loop van 1937 werd opnieuw contact opgenomen met de N.M.B.S. voor de aankoop van verdere lokomotieven en op dat ogenblik had men een teveel aan rangeermachines type 53 en zo bood men de mijn twee dergelijke lokomotieven aan : eind 1937 werd de aankoop van 5494 goedgekeurd en de vierasser - pas in 1926 door Ragheno gebouwd - kwam begin 1938 naar Zwartberg over. Na de nodige ketelkeuringen werd de gebruiksvergunning op 18 juni 1938 verleend.

Ook de tweede 53-er was er een die pas na de tweede wereldoorlog gebouwd werd, nl. het nummer 5578, in 1925 door Tubize gebouwd. De effectieve aankoop zou echter pas in de loop van de tweede wereldoorlog plaatsvinden, ingeschreven in de Limburgse registers als nr 506, werd op 14 juli 1941 de gebruiksvergunning afgeleverd.

Na de tweede wereldoorlog kreeg de mijn van Zwartberg problemen met de ketel van lokomotief 2 : zo werd op 7 maart 1949 de ketel naar de FUF Haine-St-Pierre opgestuurd en de lokomotief kreeg op dat ogenblik de nieuwe - door Haine-St-Pierre gebouwde ketel 1983 van 1948. Ondertussen werd de opgestuurde ketel als niet herstelbaar afgevoerd en bestelde men opnieuw een reserveketel, die als fabrieksnummer 2026 in 1949 geleverd werd en die in 1951 op lokomotief 2 ingebouwd werd. De ketel van lok 2 werd tergelijktijd op machine 3 ingebouwd. Deze laatste stond zijn ketel af aan lok 4.

Doch intussen had men bij Anglo-Franco-Belge een nieuwe drieassige lokomotief besteld en deze werd in de tweede helft van 1948 geleverd en vanaf 3 maart 1949 als nummer 10 ingezet. Op dat ogenblik konden de beide oudste lokomotieven - nl. de nummers 1 en 4 reserve gesteld worden en werd de dienst verzekerd door de machines 2, 3, 6, 7, 8, 9 en 10.

Anderzijds werden de kolenreserves krapper en de produktie werd ingekrompen ten gunste van Waterschei en Winterslag en dit had de afstelling van de lokomotieven 4 (in 1955), 1 (in 1956) en 7 (in 1957) tot gevolg.

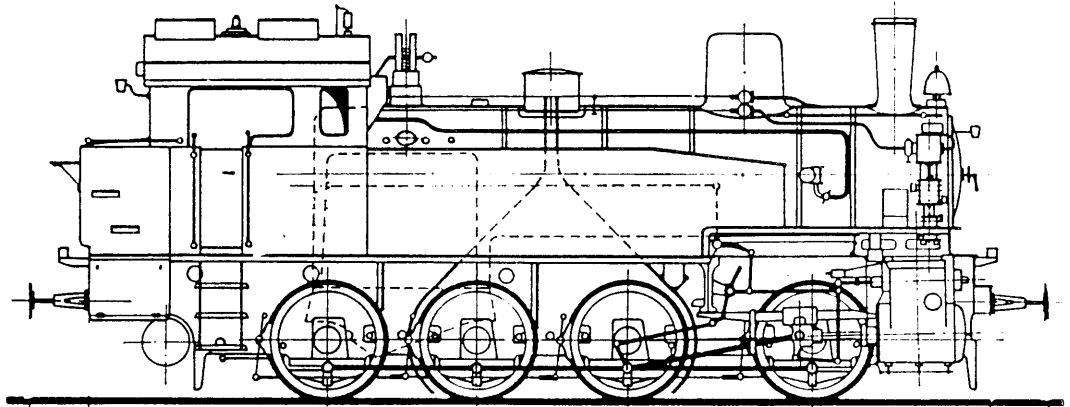
Maar ook de laatste aangekochte lokomotief kreeg op 2 februari 1954 zijn laatste waterdrukproef en eind 1956 - na slechts 7 jaar inzet - werd de lok afgesteld en op 6 september 1957 uit de geschriften afgevoerd.

In deze periode kwamen ook de eerste diesellokomotieven - gebouwd door Haine-St-Pierre in dienst - en in de loop van 1960 verlieten de drie overgebleven lokomotieven gebouwd door Haine-St-Pierre (de nummers 2, 3 en 4) de aktieve dienst. Op dat ogenblik bleven enkel nog de beide ex-typen 53 over.

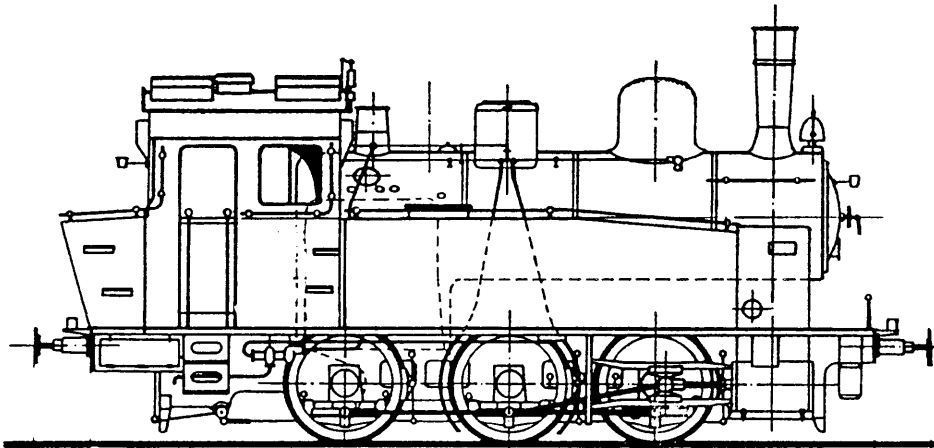
Al in september 1961 werd het nummer 9 (ex 5578) buiten dienst gesteld en na enige jaren gesloopt. Enkel het nummer 8 zou pas bij de sluiting van de mijn er het bijltje bij neerleggen en korte tijd later gesloopt worden. De diesellokomotieven gingen op dat ogenblik naar Winterslag over.

En zo werd wel een interessante periode op gebied van de tractie voorgoed afgesloten.

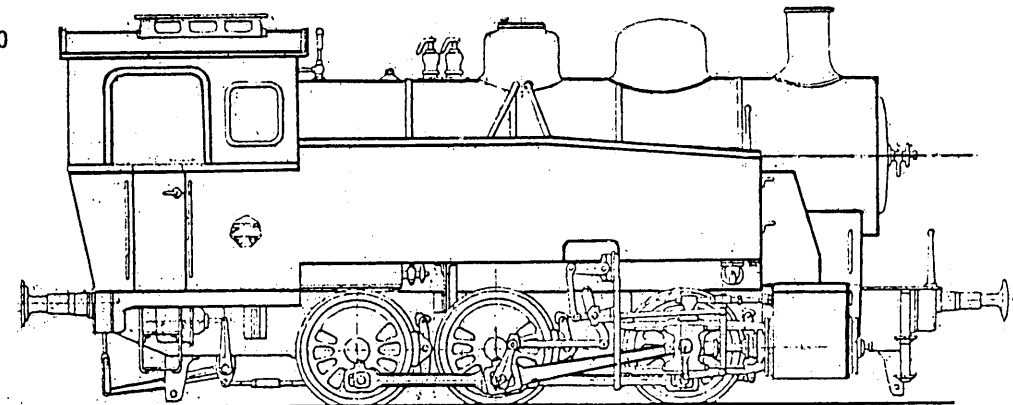
Lokomotief nr 6



Lokomotief nr 7



Lokomotief nr 10



Overzicht :

Nr	Asind.	Bouwer	Fabr.nr	In dienst	Prov.nr	a	b	c	d	e	f	+	
1	Bt	Henschel	17983/19..	07/03/23	Liège 2105	11	90	350	550	1080	175	1934	(1)
2	Ct	Haine-St-Pierre	1419/1923	31/07/25	Limb. 346	12	80	420	600	1000	128	1960	
3	Ct	Haine-St-Pierre	1440/1924	04/06/30	Limb. 398	12	80	420	600	1000	128	1960	
4	Ct	Haine-St-Pierre	1625/1929	18/02/30	Limb. 390	12	80	420	600	1000	128	1957	
5	-	Smulders	1212/1926	15/04/35	Limb. 441	12	87				220	1957	(1)
6	Dt	Union	2074/1913	06/07/35	Brab.	12	112	500	600	1250	392	1960	ex EB 9958
7	Ct	Hartmann	3768/1914	/35	Liège	12	103	430	600	1260	253	1960	ex EB
8	Dt	Ragheno	35/1926	18/06/38	Limb. 486	12	112	480	600	1262	162	1966	ex EB 5494
9	Dt	Tubize	2017/1925	14/07/41	Limb. 506	12	112	480	600	1262	162	1961	ex EB 5578
10	Ct	La Croyère AFB	2597/1945	03/03/49	Limb. 533	13	92	450	550	1050	155	1957	
11		Haine-St-Pierre	1983/1948	06/05/49	Limb. 536	12	80				128	1960	(2)

a : keteldruk b : verwarmingsopp. c : Ø cilinders d, zuigerslag e : Ø wielen f : vermogen (in kW)

(1) : lok 1 kreeg ketel 7 ingebouwd

(2) : reserveketel, in 1949 op lok 2 geplaatst.

# AGENDA

04/05	CfSprimont	Opening van het ritseizoen van smalspoor-museumlijn te Sprimont Verdere ritdagen : 5,19/05; 2,16/06; 7,21/07; 4,16,24,25/08 1,15/09
05/05	NMBS mstb	Opendeurdagen op de lijn Brussel-Mechelen (zonder stoomtraktie) * Speciale ritdag van museumspoorlijn te Vilvoorde * Tentoonstelling miniatuurtreinen op Grote Markt te Vilvoorde
04/05 - 05/05	NMBS	Opendeurdagen in de CW Mechelen (10 - 16 uur) tentoonstelling Mijlpaal tentoonstelling Rollend materieel (o.m. type 7 en 18)
04/05 - 27/05	NMBS	Tentoonstelling "150 jaar Technische evolutie" in centraal station te Brussel
04/05 - 27/05	NMBS	Tentoonstelling oude materieel (o.a. typen 1, 10 en 16) te Brussel-noord
04/05 - 02/06	NMBS	Tentoonstelling "Aspekten van de dagelijkse realiteit" in museum van Schoone Kunsten te Brussel.
06/05	NMBS	Officiële opening en herdenking van 150 jaar Spoorwegen - Rit met elektrisch Stel tussen Brussel en Mechelen - Stoomrit met 12.004 tussen Mechen en Brussel-zuid. (niet toegankelijk voor het publiek)
08/05	NMVB	Opening van Tentoonstelling van Trams en Bussen te Bokrijk
08/05	NMBS	Opendeurdagen te CW Mechelen (10.00 tot 16.00)
10/05	NMBS	Opendeurdagen te CW Mechelen (10.00 tot 16.00)
11/05 - 12/05	NMBS	Ritten in Stoomtraktie (4 ritten) met 12.004 tussen Brussel-noord en Mechelen Ritten met Stel van '35 tussen Brussel-noord en Mechelen 11/05 : bezichtigen van 29.013 te Vilvoorde 12/05 : bezichtigen van 29.013 te Mechelen
12/05	TTZ	<b><u>OPENING VAN 4de RITSEIZOEN VAN DE T.T.Z.</u></b>
12/05	Asvi	Met dieseltram tussen Charleroi - Trazegnies - Mariemont
15/05	NMBS	Opendeurdagen in de CW Mechelen (10.00 - 16.00)
18/05 - 19/05	NMBS	Ritten in stoomtraktie (12.004) en stel van '35 tussen Brussel-noord en Mechelen 18/05 : bezichtigen van 29.013 te Vilvoorde 19/05 : bezichtigen van 29.013 te Mechelen.
19/05 - 24/05	NMVB/MIV.	* Tentoonstelling in de Heisel-paleizen
23/05 - 24/05	NMVB/STIL	* Opendeurdagen in de stelplaats St-Gillis te Liège
25/05 - 26/05	NMBS	Ritten in stoomtraktie (12.004) en stel van '35 tussen Brussel-noord en Mechelen 25/05 : bezichtigen van 29.013 te Vilvoorde 26/05 : bezichtigen avn 29.013 te Mechelen
26/05 - 27/05	TTZ	<b><u>RITDAGEN VAN DE T.T.Z.</u></b>
28/05 - 29/05	MIVB	Opendeurdagen in de metrowerf van Brussel-zuid
28/05 - 29/05	NMVB/STIC	Materieeltentoonstelling te Charleroi
01/06	NMBS	Ritten in stoomtraktie tussen Aarschot en Diest (voormiddag) en Diest en Hasselt (namiddag) Bezichtigen van 29.013 te Diest
01/06	NMBS	Pendelritten van stel '35 tussen Mons en St-Ghislain
01/06 - 02/06	NMBS	Opendeurdagen in het station van Hasselt
01/06 - 02/06	NMBS	Opendeurdagen in het station van Mons
02/06	CFV3V	* Modelbouwersdag te Mariembourg
02/06	MSTB	* Ruilbeurs in zaal "Star" te Vilvoorde
05/06	TTZ	<b>Sporthal Zolder</b> <span style="float: right;">20.00</span> <b>** <u>Bruggen bij de N.S. (deel II)</u></b>
01/06 - 15/06	NMBS	Fototentoonstelling met als thema "Spoorwegen" te Brussel-centraal.
08/06	NMVB/Asvi	"Journée 1900" met tramexploitatie tussen La Louvière en Houdeng
07/06 - 08/06	NMBS	Opendeurdagen in het station van Charleroi-sud
08/06	NMBS	Pendelritten met stel '35 tussen Luttre - Charleroi - Châtelet
08/06	NMBS	Opendeurdagen te Antwerpen-centraal
08/06	NMBS	Pendelritten met stel 08 in de Antwerpse haven.
09/06	TTZ	<b><u>RITDAG VAN DE TTZ</u></b>
09/06	NMBS	Ritten in stoomtraktie tussen * Namur-Moustier-Jemeppe (voormiddag) * Namur-Andenne-Huy (namiddag)

09/06	NMBS	Bezichtigen van de 29.013 te Namur.
09/06	NMBS	Pendelritten met stel '35 tussen Gent en Dendermonde
09/06 - 10/06	NMBS	Opendeurdagen te Gent-St-Pieters
09/06 - 10/06	NMBS	Opendeurdagen te Namur met modelbouwtentoonstelling door RMM Namur
12/06	MIVA	Opendeurdagen in stelplaats Hoboken
15/06	MIVB	Opendeurdagen in stelplaats Haren
15/06	STIV	Opendeurdagen in stelplaats van de STIV te Verviers
15/06	NMBS	Pendelritten met stel '35 tussen Arlon en Marloie
20/06 - 23/06	NMBS	Opendeurdagen in de stelplaats Kinkempois
22/06	NMBS	Ritten met de 12.004 tussen Liège-Guill. - Flémalle
21/06	TTA/NMVB	75ste verjaring van de lijn Erézée - Dochamps Speciale ritten in stoomtraktie op de museumlijn
22/06 - 23/06	NMBS	Opendeurdagen te Liège-Guillemins op 22/06 bezichtigen van de 29.013 te Liège-Guill. verder pendelritten naar Kinkempois
23/06	TTZ	<u>RITDAG VAN DE TTZ .</u>
29/06	TTZ	DAG van de SPOORWEGLIEFHEBBER te Zolder (vanaf 13.30) * voorbereiding van een ritdag * fotorit naar Genebos en doorheen de mijn zie ook blz 14.19
30/06	TTZ	<u>RITDAG VAN DE TTZ</u>
03/07	TTZ	Sporthal Zolder 20.00 <u>** VRIJE PROJECTIE NMBS</u>
06/07 - 07/07	NMBS	Ritten met de 29.013 tussen Verviers - Theux en Spa Bezichtigen van de 12.004 te Verviers
06/07 - 07/07	NMBS	Pendelritten met stel '35 tussen Brugge en Knokke
07/07	TTZ	<u>RITDAG VAN DE TTZ (2 stoomloks in bedrijf)</u>

Overzicht van ritten en activiteiten tijdens de zomerperiode :

	Mei	Juni	Juli	augustus	september	
1						1
2	HI	ABC IJ	IJ	IJ	EF HIJK	2
3		ABCD FGHIJ	IJ	J		3
4			J	F J		4
5	C HIJK		IJ	EFGHIJK	C	5
6	AB		J	IJ	C	6
7		C	AB F IJ	IJ	C	7
8		BC IJ	AB EFGHIJ	J	C IJ	8
9		ABC EFGHIJ	D IJ	IJ	C EFG IJ	9
10			D J	J	C	10
11	ABC IJ		J	A F IJ		11
12	ABCDEFG IJ		IJ	A EFG IJK		12
13			J	IJ	C	13
14			AB F IJ	IJ	C	14
15		D IJ	AB EFG IJK	J	BC IJ	15
16	I	FGHIJK	D IJ	EFG IJ	B FG HIJK	16
17			IJ	EF HIJ		17
18	ABC IJ		J	EF IJ		18
19	ABC GHIJ		IJ	EFG IJK		19
20		C	J	IJ	I	20
21		CD	F IJ	IJ	B	21
22		ABCD IJ	DEFGHIJ	J	AB IJ	22
23		ABCDEFG IJ	IJ	IJ	C G I	23
24			J	J	C I	24
25	ABC IJ		J	AB F HIJ	C	25
26	ABC EFG IJ		IJ	AB EFGHIJK	C	26
27	EFG IJ		J	IJ	C	27
28	D		F IJ	IJ	C	28
29	D	E IJ	EFG IJK	J	ABC IJ	29
30		EFG IJK	IJ	IJ	AB D G IJ	30
31			IJ	J		31

Wanneer de kenletter van de volgende verenigingen op een bepaalde datum voorkomt, is er een activiteit voorzien.

A : nmbs - stoomtraktie  
E : TTZ  
i : CFV3V (Mariembourg)

B : nmbs : stel van '35  
F : Asvi (Thuin)  
j : TTA (Erézée)

C : nmbs (opendeurdagen)  
G : Rebecq-Rognon (RRR)  
K : MSTB (Vilvoorde)

d : nmvb/miv.  
H : CFSprimont

# [VRAGENHOEK]

## Verbeteringen TTZ-akt. 13 :

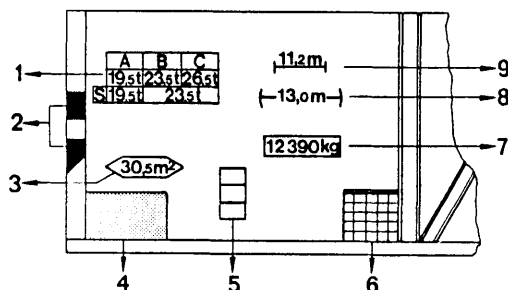
- 553.45 : dit stel was in feite stel 553.15, geschraapt in oktober 67 doch als nummer 553.45 opnieuw in dienst gesteld.
- 228.062 : uitgebrand op 10/02/1970 als trein 1608  
507 : uitgebrand in de nacht van 04/02 op 05/02/1982
- 228.526 : alleen het tweede-klasse gedeelte was geschraapt (ter plaatse te Brussel-zuid afgebroken).  
Het ABD-deel werd ingericht als BD en gebruikt bij stel 228.055.  
De 228.055 werd op 04/10/1967 in de flank aangereden te Fexhe-le-Haut-Clocher.

## Bijvoegen :

- 228.533 533 : schrapping 06/1982  
dit na frontale botsing op Y Feluy op 25/07/1980
- 028 : dit stel was opgebouwd uit AB-deel van de 028 en het BD-deel van de 012.

## Aanduidingen op goederenwagens (Deel II)

Naast de letteraanduidingen (besproken in de vorige TTZ-aktueel) staan er op de goederenwagens nog verschillende verdere opschriften. De voornaamste zullen hieronder besproken worden :



### 1. Kader dat de maximale last aanduid :

Dit kader geeft de verschillende lasten aan op de diverse lijnen van de Europese spoorwegmaatschappijen :

Naargelang de draagkracht van de spoorlijnen zijn er drie categorieën :

- A : lijnen met aslast van 16 000 kg
- B : lijnen met aslast van 18 000 kg
- C : lijnen met aslast van 20 000 kg

Verder vindt men nog de aanduidingen S en SS :

- 2 :           Keperns die het soort luchtrem aangeven
- 3 :           Aanduiding van de oppervlakte van de laadruimte
- 4 :           Vlak voor het aanduiden van diverse aanduidingen in krijt
- 5 :           Rooster voor het aanbrengen van papieren voor de reisweg, het treinumnummer, enz ..
- 6 :           Houder voor wagenpapieren
- 7 :           Tarra van de wagen
- 8 :           Totale lengte van de wagen
- 9 :           Lengte van de laadruimte.

**Aanduidingen gegeven door het wagennummer :**

Voorbeeld van een wagennummer           01 RIV-EUROP  
   88 **(B)**  
   150 0 796-0

01 geeft aan onder welke voorwaarde deze wagen op vreemde spoorweg-  
 netten ingezet mag worden.

RIV-EUROP : wagen behoort tot de gewone pool van Europese spoorweg-  
 maatschappijen en mag door elk van de maatschappijen  
 als eigen wagen aanzien worden. Hoeft niet dadelijk te-  
 ruggestuurd worden

88 : Kode van het eigendomsland (88 is kode voor België)

150 0 :       Kode voor soort wagen

796   :       Wagennummer (nummer in dezelfde bouwreeks van een wagen)

0     :       Kontrolecijfer voor computerverwerking.

Verder kan het nummer nog aangevuld worden door :

**P**       :   Privaatwagen, ingeschreven voor het gebruik op de nor-  
 male spoorwegmaatschappijen.

**↑**       :   Geschikt voor Ferry-boat-verkeer met Groot-Brittannië

=====

## \*\* LOKOMOTIEFSCHILDERINGEN \*\*

*Een vraag die regelmatig uit de enquête naar voren kwam, was de schildering van de Belgische lokomotieven en wagens doorheen de ganse periode.*

*Dadelijk moet hier opgemerkt worden dat voor de eerste perioden weinig of geen geschreven dokumenten bestaan. Enige bronnen zijn de gegevens die door een spoorwegfanaat (nl. Saelens) in de jaren dertig opgetekend werden en enkele beschrijvingen in jaarverslagen of bedrijfsarchieven.*

*Wil men een goede indruk hebben over de diverse schilderingen, raden we de schaalmodellen in het spoorwegmuseum te Brussel-noord aan.*

### Periode 1

(tot 1900)

Over deze periode bestaan praktisch geen geschreven dokumenten en tot ca. 1864 was er ook geen eigen standaard kleuren en werden de lokomotieven naar eigen keuze van de konstruktors of naar modegrillen op de sporen gezet.

Van enkele lokomotieven is de livrei gekend, dit vooral vanop schilderijen uit die tijd (o.m. van de opening op 5 mei 1935).

#### L'Elephant (EB nr 2) :

- \* rood frame, rode voetplaat, rode wielen
- \* donkergroen tot zwarte ketel en rookkast
- \* koperen ketelbanden en sierbanden (o.m. op de schouw)
- \* rode biesjes op de ketel, gele biesjes op tender.

#### Le Belge (EB nr 6) :

- \* rood frame, rode voetplaat, rode wielen
- \* houten ketelbekleding (niet geschilderd)
- \* zwarte rookkast en vuurhaard
- \* tender licht- en olijfgroen met gele biesjes
- \* koperen ketelbanden, veiligheidskleppen en dom.

De overige lokomotieven in deze periode zullen wel ongeveer dezelfde kleurenkombinatie gekregen hebben.

Van ca. 1841 beginnen de groene kleuren de bovenhand te krijgen, dit o.m. door de lokomotieven geleverd door Sharp, die overwegend groen en rood geschilderd werden. Vanaf 1845 kregen we een min of meer standaard-schildering en werden de meeste lokomotieven geleverd met de volgende livrei :

- \* frame en voetplaat rood, wielen rood met zwarte velgen.
- \* ketel en beschermkappen voor de machinisten donkergroen met zwarte randen en rookkast.
- \* biesjes en versieringen rood of blank koper. Tenders groen.

Nochtans zullen nog diverse lokomotieven diverse andere schilderingen krijgen en zo kwamen de typen 1 in donkerblauwe (Bleu de Prumes), baksteenrood, vermiljoen en zwart.

Voor een type 1 van Tubize, die tentoongesteld zou worden op de tentoonstelling te Paris in 1880, werd een eigen schildering met vooral vermiljoen-rood als hoofdkleur.

Nochtans was vanaf 1864 een nieuwe standaard-livrei ingevoerd en deze werd ook overgenomen door een gedeelte van de privé-maatschappijen. Deze schildering voorzag voor het eerst als grondkleur het bruin :

- \* frame, voetplaat en wielen bleven rood.
- \* ketel en machinistenhuis werden donkerbruin, rookkast zwart.
- \* versiering nog steeds in gepolijste koper of messing (ketelbanden) of rood (biesjes).

Deze livrei kwam ook bij de G.C.L. (Grande Cie du Luxembourg), de G.C.B. (Grand central Belge, terwijl de F.O. (Flandre Occidentale) een lichtere kleur bruin gebruikte.

Tegen het einde van de vorige eeuw verscheen het groen terug op het toneel, doch nu werd afgestapt van het donkergroen en werd de kleur helderder (omschreven als medium-groen). Deze livrei werd vooral toegepast bij de typen 11 en 12. Bij het type 11 werd ook voor het eerst - voor zover we weten - gebruik gemaakt van een versiering op de waterbakken (waarschijnlijk gele lijnen met afgeronde hoeken. Deze afboording komt men ook tegen op de typen 4, 5 en ook bij de typen 51.

Ondertussen was de bruine kleur ook verder geëvolueerd en Belpaire voerde vanaf het einde van de '80-er jaren een soort bruin met een blauwe glans in. De rest van de lokomotief bleef ongewijzigd.

In deze ganse periode bleef de beschrifting beperkt tot het nummer en een aanduiding van de klasse. Beide aanduidingen werden uitgevoerd in messing letters of cijfers en bevond zich op de flanken van het machinistenhuis, boven of onder de konstruktieplaat. Er werd nog geen enkele typeaanduiding aangebracht.

Ook de tenders kregen hetzelfde nummer van de lokomotief en meestal gebruikte men dezelfde methode, doch op sommige tenders vindt men reeds een gegoten ronde of ovale nummerplaat, die bij omwisseling van tender gemakkelijker kon verplaatst worden.

Enkele lokomotieven kregen weer een afwijkende livrei : zo werd de lokomotief 940 (Mallet) in een lichtere kleur bruin uitgevoerd, ditmaal met zwarte en rode biesjes. Als bijzonderheid bij deze lokomotief was de blanke, gepolijste messing dom en schoorsteenkrans en de aanwezigheid van gegoten nummerplaat.

Ook lokomotief 340 (Le Cenquantenaire) had een bijzondere livrei waarschijnlijk gebruikte men hier een combinatie van licht- en donkergroen voor de waterbakken, machinistenhuis en ketelbekleding, zwart voor het frame en de rookkast, rood voor de wielen. De versiering werd gevormd door gepolijste messing ketelbanden, stoomdom, schoorsteenkrans en bekleding van de veiligheidskleppen en zwarte of rode biesjes.

Ten slotte moeten we nog vermelden dat gedurende deze ganse periode alle stangen van het drijfwerk in blank metaal gehouden werden en dat de cilinderbekleding meestal de kleur van de ketelbekleding had.

wordt vervolgd.



# [ BOEKENPLANK ]

Liège - Tournai de 1936 aux IC-IR

door L. Dasset

211 blz (240 mm x 160 mm) 57 zwart-wit foto's

595 BF

De bedoeling van de auteur is het om de geschiedenis te schrijven van de verbinding Liège-Tournai op de Waalse as. Hiervoor gebruikt de auteur een bepaald gegeven nl. een semi-direkte trein doorheen de opgegeven periode en beschrijft materieel, ritduur, anekdotes, ... . En dit is zeer goed uitgevoerd tot in de jaren '50 goed opzoekingswerk, mooie sfeerschepping vooral voor de oorlogsjaren, diverse anekdotes laten dit gedeelte zeer vlot lezen.

Maar dan gaat het volledig mis : er wordt uitgewijd over feiten die niets met het thema te maken hebben, een ongeval beslaat meer dan 5 blz, regelrecht uit de krant overgenomen artikels, diverse fouten voortkomende uit een verkeerde redenering. En dan zijn er de foto's : iedereen weet dat het moeilijk is om een aantal foto's aangaande de stoomtraktie bijeen te krijgen, doch als men de toestand in de laatste jaren beschrijft, bestaan er duidelijk ontelbare foto's aangaande deze lijn, doch de afgedrukte foto's - uitgezonderd enkele van Lemaire - munten uit door onscherpte en nietszeggendheid.

Het boek wordt afgesloten door de (standaard) fiches van het rolend materieel van de N.M.B.S. (in geen geval nodig en bij het type 7 volledig fout), enkele uittreksels uit NMBS-dokumenten en een korte studie over de toeristische aspecten.

De eindbeoordeling is dan ook negatief, daar het aangevoerde thema zeker op een betere manier kan behandeld worden, mits wat meer tijd en opzoekingswerk.

J.C.

## Railfoto 1

door C. Dosogne

30 blz (210 mm x 150 mm) ; 27 zwart-wit foto's

160 BF

## Railfoto 2

30 blz (210 mm x 150 mm) : 25 zwart-wit foto's, 2 kleuenfoto's

160 BF

Een nieuw tijdschrift ... een nieuw geluid !

Wellicht, de auteur beschrijft de bedoeling van dit tijdschrift om de spoorwegliefhebber kwaliteitsfoto's te brengen. Hierin is hij gedeeltelijk geslaagd : het grootste gedeelte zijn onuitgegeven foto's met zeer interessante onderwerpen.

Doch de druk (eerst op half-glans papier met grote raster) als de standpunten van de fotograaf maken goede foto's niet konstant tot kwaliteitsfoto's. Van sommige manifestaties zijn betere foto's bekend.

Maar iets wat men moet zeggen : de auteur leert zeer snel van zijn fouten : het tweede nummer bevat al talrijke verbeteringen beter papier, duidelijker onderschriften, inbrengen van kleurenfoto's : al deze zaken geven dit nummer toch een opmerkelijke kwaliteit. Enkel bij de fotostandpunten mocht men wat kritischer zijn, de aktualiteit (en ook de historische foto's) kunnen moeilijk beter.

Dit tijdschrift (tweemaandelijks) wordt door de T.T.Z. verdeeld.

J.C.

**Verzameling van het reizigersmaterieel met drie assen en dat met draaistellen van de Belgische spoorwegen : 1835 - 1926**

368 blz (298 mm x 205 mm) ; 15 kleurenfoto's Door J. Vandenberghe  
Uitgave NMBS

500 BF

Net zoals de vorige uitgave, geeft Vandenberghe een overzicht van het reizigersmaterieel - dit door een plan en een korte technische tabel. Het boek is verdeeld in drie delen, nl. de EB, het hofmaterieel (luxueuser uitgevoerd met o.a. kleurenfoto's) en het ex-Duitse materieel.

Goede drukwaliteit, ook van de plannen, een opmerkelijke volledigheid voor het EB-gedeelte, geven aan dit boek een voorname opzoekwaarde. Doch bij het materieel dat na de eerste wereldoorlog in België bleef, is het minder goed : het overzicht van 1926 is volledig, doch bij de plannen ontbreken vele rijtuigen. Het is gekend dat de NMBS deze plannen niet bezit, doch het was waarschijnlijk interessanter geweest om Duitse plannen af te drukken, zodat de lezer (en vooral de modelbouwer) een beter overzicht krijgt van dit materieel, dit ondanks het verloren gaan van de authenticiteit.

Ook een iets uitgebreidere beschrijving zou het boek toegankelijker maken. Doch met alles, zeer aanbevelenswaardig en tegen een prijs die als leidraad voor andere publikaties kan gezien worden.

Dit boek is bij de TTZ te verkrijgen.

J.C.

**Transfer (édition spécial n° 3)**

G.T.F.

248 Blz (210 mm x 150 mm) ; 200 zwart-wit foto's, 2 kleurenfoto's

460 BF

De spoorwegen rondom St-Vith, het spoorwegknooppunt Clabecq, een gemist kans te Tournai, het spoor te Quevaucamps, de militaire spoorweg te Elsenborn, het Standaard-trammaterieel van de kust, de tramwagen n° 1 van Liège, de trams te Namur : al deze onderwerpen worden behandeld in dit boekwerk van de G.T.F. Zeer goed beschreven, knappe onuitgegeven foto's van meestal onbekende spoorwegonderwerpen : dit alles vindt men in deze boek. Ondanks de historische ondergrond van alle artikels, blijft er soms toch een onbevredigde indruk achter. Was het niet beter om het aantal onderwerpen te beperken en deze iets verder uit te werken, zoals het trouwens in de tweede speciale Transfer het geval was.

Doch voor alle spoorweg- en tramliedhebbers een must, daar het als eerste contact kan worden om de gegeven onderwerpen verder te bestuderen en ter plaatse bv. de laatste resten te gaan fotograferen.

Deze transfer kan besteld worden door storting van 460 BF op rekening 240-0380489-59 van de GTF te 4000 Liège (met vermelding Transfer n°3)

J.C.

Door de TTZ verdeelde boeken, posters en 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 : T.T.Z. Auteur : J. Casier

Ledenprijs : 260 BF  
Niet-leden : 320 BF

Brochure 8 : Stoomlokomotieven type 38

\* Uitgave : T.T.Z. Auteur : J. Casier

Ledenprijs : 550 BF  
Niet-leden : 630 BF

Brochure nr 9 : Diesellokomotieven type 211 (reeks 64) verschijnt in juli

\* Uitgave : T.T.Z. Auteur : J. Casier

Ledenprijs : 550 BF  
Niet-leden : 630 BF

In voorbereiding :

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 : Dieselmotorstellen 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

Elektrische tractie in België :

Deel 1 : De Belgische Staatsspoorwegen  
Deel 2 : De NMBS en de stellen type '35 (verschijnt in juni)

Prijs : 500 BF

De verzameling van het tweeassig reizigersmaterieel van de Etat Belge

Prijs : 400 BF

De verzameling van het drieassig- en draaistelmaterieel (reizigers)

Prijs : 500 BF

Bestand van het goederenmaterieel van de Etat Belge (3 boeken)

Prijs : 900 BF

\* Uitgave : NMBS Auteur : J. Vandenberghen

Railfoto 1 / 2

Prijs : 159 BF

50 jaar reizigersvervoer

(verschijnt in juli)

\* Uitgave : GTF / ARBAC Auteurs : W.Pijpen/G.Close/M.Thiry (2 boeken)

Prijs 1990 BF

Posters :

Stoomlokomotief type 12 (kleur) uitg. treingr. Turnhout Prijs : 100 BF  
Stoomlokomotief type 26 (zwart-wit) uitgave Rail Magazine Prijs : 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 moet 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. Duidelijk vermelden welk(e) boek(en) men wenst.

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

