



Vereniging zonder Winstoogaerk.

AKTUEEL

TWEEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT

SEPTEMBER - OKTOBER

Jaargang : 5
Nummer : 28

Lidgeld : 500 BF - Los Nummer : 120 BF



Wordt gratis bedeed aan alle TTZ-leden

Lidmaatschapsbijdrage : 500 BF/jaar
 Los nummer : 120 BF

Redactie :

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

Medewerkers :

E. Castermans, Huysman R, Dejonckere P, Moens D, Timperman
 met dank aan de NMBS-diensten

Hoofdredactie :

J. Casier, Radiostraat 19, 3700 Tongeren

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

Dit nummer werd op 20 augustus redaktioneel afgesloten en verschijnt begin september. Het volgende nummer wordt op 20 oktober afgesloten en verschijnt begin november.

Inhoud :

| | | |
|--|------------|--------------|
| <i>N.M.B.S.-aktueel</i> | <i>blz</i> | <i>28. 3</i> |
| - <i>Rijtuigen</i> | | <i>28. 7</i> |
| - <i>Museumexploitatie</i> | | <i>28. 9</i> |
| - <i>Exploitatie / Lijnen</i> | | <i>28. 9</i> |
| <i>TTZ-krant</i> | | <i>28.13</i> |
| <i>Modelbouw</i> | | <i>28.17</i> |
| <i>Historische Bladzijden</i> | | |
| - <i>Typen 1 en 2</i> | | <i>28.19</i> |
| - <i>De Belgische Stations</i> | | <i>28.24</i> |
| - <i>Nummerlijsten Ex-Duitse loks</i> | | <i>28.29</i> |
| - <i>De dieselmotórwagens type 552 en 553</i> | | <i>28.32</i> |
| <i>Er waren eens ... de ex Duitse loks na WO I</i> | | <i>28.36</i> |
| <i>Geschiedenis van de lijnen : lijnen 31 - 32 - 33 - 34</i> | | <i>28.38</i> |
| <i>De konstrukteur van de maand : LAMBERT</i> | | <i>28.41</i> |
| <i>Verbeteringen in vorige TTZ-aktueel</i> | | <i>28.42</i> |
| <i>De beurtregeling van de maand : Ans 1947</i> | | <i>20.43</i> |
| <i>De lokomotief van de maand : de lok 5001</i> | | <i>20.46</i> |
| <i>Industrie</i> | | <i>20.48</i> |
| <i>Agenda :</i> | | <i>20.49</i> |
| <i>Boekenplank :</i> | | <i>20.50</i> |

N.M.B.S. -

AKTUEEL

1. Statistiek :

a. Leveringen

| | voorlopige receptie | ingeschreven | in dienst |
|------|------------------------|--------------|-------------------|
| 2138 | 16/03/1987 | 20/03/1987 | 16/04/1987 |
| 2139 | 27/03/1987 | 07/04/1987 | 29/04/1987 |
| 2140 | 15/04/1987 | 23/04/1987 | <u>02/06/1987</u> |
| 2141 | 28/04/1987 | 29/04/1987 | <u>12/06/1987</u> |
| 2142 | 30/04/1987 | 08/05/1987 | 26/06/1987 |
| 2143 | 27/05/1987 | 02/06/1987 | 30/06/1987 |
| 2144 | 27/05/1987 | 05/06/1987 | 08/07/1987 |
| 2145 | 30/06/1987 | 07/07/1987 | |
| 2146 | 08/07/1987 | 09/07/1987 | |

b. stelplaatswijzigingen

5108 Monceau naar Merelbeke 06/06/1987
 (maar voorlopig in leen te Schaarbeek)

c. schrappingen :

5188 Hasselt PV 188 van CW Salzennes van 26/06/1987
 Uit de geschriften op 01/08/1987

2. Aktuele berichten :

- 00 : stel 050 heeft zijn eerste testritten afgelegd tussen Muisen en Leuven en staat thans weer te Mechelen voor afregelingen en aanpassingen. Volgens de vooruitzichten zou het stel vanaf september meelopen in de dienst Charleroi - Brussel - Antwerpen, dit zonder reizigers, vanaf oktober zou het dan effectief gebruikt worden. Het is echter niet toegelaten in Nederland, dus de inzet naar Roosendaal is vooralsnog uitgesloten.
- 03 : Bij de stellen reeks 03 "Breaks" probeert men thans een nieuwe schildering uit ter hoogte van de stuurposten. Hier wordt onder het stuurpostraam een zwarte driehoek geplaatst en wordt de bovenste gele lijn schuin naar beneden doorgetrokken. De 389 die deze schildering ontvangt is echter nog steeds te Mechelen, voor herstelling na een ongeval.
- 09 : De toestand van deze stellen is nu sterk veranderd : twee stellen werden verhuurd aan de NS en lopen er in de binnenlandse dienst. Eén stel is voor het museum voorzien, dit terwijl het vierde stel gesloopt zal worden. De resp. nummers zijn ons echter niet bekend.

- 27 : Nog steeds heeft men problemen met de lokomotieven reeks 27: nadat de draaistellen versterkt werden, bleken de trillingen nog steeds niet verholpen en werd schade aan de sporen vastgesteld. Om dit op te lossen werden de anti-lacet schokdemers afgenomen en werd de snelheid beperkt tot 120 km/h. Op dit ogenblik zoekt men naar verdere oplossingen. Door deze snelheidsvermindering worden op de IC-verbinding B naar Eupen en komen ze meer en meer tot inzet tussen Oostende en Brussel over Kortrijk.

Anderzijds staat de 2702 nog steeds afgesteld te Oostende Deze lok - waarbij de condensatoren ontploft waren en dioxine vrij zou gekomen zijn, werd al door een gespecialiseerde firma te Antwerpen-Kiel gereinigd, maar wordt nog steeds niet gebruikt. Ook hier zoekt men naar vervanging van deze condensatoren.

- 51 Wegens een defekt aan de 5101 werd de 5108 - pas aangekomen vanuit Monceau vanuit Merelbeke in leen gegeven aan Schaarbeek.

Anderzijds werd de 5188 van Hasselt uit het bestand geschrapt De levensloop ziet er als volgt uit :

200 088 -- 5188

Bouwer : Cockerill
 Fabrieksnr : 3912
 Levering : 06/07/1963

Stelplaatsen :
 Hasselt 06/07/63 - 01/08/87

Buiten dienst PV 188 van FAZ van 26/06/87
 Uit geschriften : 01/08/87

Anderzijds weinig veranderingen : toch enkele aanvullingen op de berichten in de vakantiegids :

Te Merelbeke worden dagelijks 13 machines gebruikt in reeks ZN. Alhoewel ze voornamelijk in goederendienst gebruikt worden, zijn tijdens drie plandagen reizigerstreinen voorzien o.m. een trein Dendermonde- Leuven. Tijdens de weekends worden ze ook gebruikt op de verbinding Brussel-noord - Gent - Adinkerke. De 51-ers zouden echter nog steeds te Kortrijk onderhouden worden.

Te Antwerpen worden de 51-ers regelmatig gebruikt in de reeks van de 59-ers, terwijl de reeks 59 terzijde gelaten wordt.

- 59 De inzet van deze machines beperkt zich meer en meer : te Merelbeke wordt geen enkele van de daar gestalde loks nog ingezet, er worden wel nog ritten voorzien met Antwerpse machines, doch door de opleiding van de Merelbeekse bestuurders op de reeks 51, vormt de inzet van deze zesassers ook geen probleem meer.

Te Antwerpen werden praktisch alle uit Merelbeke overgekomen 59-ers afgesteld. Wel worden enkele loks nog wekelijks opgestart, doch tot effectieve ritten komt het niet meer.

59 De schrapping van de - in park gestelde - 59-ers wordt tegen september verwacht.

60 : Ook hier daalt de inzet zienderogen : te St-Ghislain worden de 60-ers steeds meer verdrongen door 62-ers. Nochtans kan het nog steeds voorkomen dat - bij defekt van een 62-er - een reeks 60 inspringt in de reizigersdienst Mons - Quéivrain

Anderzijds wordt ook - in de vorm van de 6002 - een eerste 60-er uit de prototypereeks uit het bestand geschrapt. Reden is een zware motorschade. De levensloop van deze machine :

210 002 - 6002

Bouwer : Cockerill
 Fabrieksnr : 3696
 Levering : 24/07/1961

Stelplaatsen :

| | | | |
|-------------|----------|---|----------|
| Schaarbeek | 24/07/61 | - | 09/06/65 |
| Hasselt | 09/06/65 | - | 21/03/66 |
| Kinkempois | 21/03/66 | - | 02/05/78 |
| St-Ghislain | 02/05/78 | - | /87 |

Opmerkelijk bij deze lok was de oorspronkelijke kleurschikking, die zeer sterk afweek van de klassieke huisstijl uit deze periode.

Op zaterdag 1 augustus brachten twee 60-ers een speciale reizigerstrein - bestaande uit een generatorwagen en Zwitserse rijtuigen vanuit Brussel naar Eeklo.

De inzet van de 6005 is sinds de zomerregeling veranderd : nu verzekert deze machine de volgende dienst : (enkel op werkdagen) : Merelbeke (6.57) - Kortrijk - Menen (8.22 - 10.55) - Kortrijk (11.47 - 12.42) - Ieper (met rangering te Menen en Bissegem / 14.25 - 16.14) - Merelbeke (20.20).

Op 4 augustus kwamen de drie lokomotieven reeks 60 van de dienst baan te Mol aan. Hier zullen ze - gedurende een tweetal maanden - ingezet worden bij spoorvernieuwingswerken tussen Mol en Leopoldsburg.

De in park gestelde 60-ers zullen waarschijnlijk in de loop van september uit het bestand geschrapt worden.

62 Zeer intensief worden de 62-ers op dit ogenblik ingezet : overall waar het mogelijk is, verzekeren ze - naast de diensten in hun eigen reeks - ook vervangingsdiensten in andere inzetreeksen of worden ze gebruikt voor extra treinen. Reden hiervan is - om zo groot mogelijke besparingen te krijgen, - zoveel als mogelijk de inzet van de 60-ers en 59-ers te beperken.

80 In de loopbaan van de 8044 in vorig nummer moet het volgende veranderd worden :

| | |
|----------------|---------------------|
| Bouwer : | <u>BN</u> |
| Stelplaatsen : | |
| Schaarbeek | 07/06/63 - 22/07/63 |
| Merelbeke | 22/07/63 - 01/05/87 |

**** RIJTUIGEN ****

1. Statistiek

1. Leveringen :

| | | | | | |
|--------|-------------|--------|-----------|--------|----------|
| 51 511 | 50 88 16 38 | 011-9 | Bn Brugge | M5 A | 22/05/87 |
| 51 512 | | 012-7 | Bn Brugge | M5 A | 21/04/87 |
| 51 513 | | 013-5 | Bn Brugge | M5 A | 22/05/87 |
| 51 514 | | 014-3 | Bn Brugge | M5 A | 15/07/87 |
| | | | | | |
| 52 565 | 50 88 26 38 | 065-3 | Bn Brugge | M5 B | 21/04/87 |
| 52 566 | | 066-1 | Bn Brugge | M5 B | 21/04/87 |
| 52 567 | | 067-9 | Bn Brugge | M5 B | 21/04/87 |
| 52 568 | | 068-7 | Bn Brugge | M5 B | 21/04/87 |
| 52 569 | | 069-5 | Bn Brugge | M5 B | 21/04/87 |
| 52 570 | | 070-3 | Bn Brugge | M5 B | 22/05/87 |
| 52 571 | | 071-1 | bn Brugge | M5 B | 22/05/87 |
| 52 572 | | 072-9 | Bn Brugge | M5 B | 22/05/87 |
| 52 573 | | 073-7 | Bn Brugge | M5 B | 22/05/87 |
| 52 574 | | 074-5 | Bn Brugge | M5 B | 22/05/87 |
| 52 575 | | 075-2 | Bn Brugge | M5 B | 15/07/87 |
| 52 576 | | 076-0 | Bn Brugge | M5 B | 15/07/87 |
| 52 577 | | 077-8 | Bn Brugge | M5 B | 15/07/87 |
| 52 578 | | 078-6 | Bn Brugge | M5 B | 15/07/87 |
| 52 579 | | 079-4 | Bn Brugge | M5 B | 15/07/87 |
| 52 580 | | 080 -2 | Bn Brugge | M5 B | 15/07/87 |
| 52 581 | | 081-0 | Bn Brugge | M5 B | 15/07/87 |
| 52 582 | | 082-8 | Bn Brugge | M5 B | 15/07/87 |
| | | | | | |
| 59 964 | 50 88 82 38 | 014-2 | Bn Brugge | M5 BDx | 21/04/87 |
| 59 966 | | 016-7 | Bn Brugge | M5 BDx | 21/04/87 |
| 59 967 | | 017-5 | Bn Brugge | M5 BDx | 22/05/87 |
| 59 968 | | 018-3 | Bn Brugge | M5 BDx | 15/07/87 |
| | | | | | |
| 11 701 | 51 88 11 70 | 001-3 | Bn Brugge | I10 A | 06/06/87 |
| 11 702 | | 002-1 | Bn Brugge | I10 A | 06/06/87 |
| 11 703 | | 003-9 | Bn Brugge | I10 A | 07/07/87 |
| 11 704 | | 004-7 | Bn Brugge | I10 A | 06/06/87 |
| 11 705 | | 005-4 | Bn Brugge | I10 A | 07/07/87 |
| 11 706 | | 006-2 | Bn Brugge | I10 A | 06/06/87 |
| 11 707 | | 007-0 | Bn Brugge | I10 A | 06/06/87 |
| 11 708 | | 008-8 | Bn Brugge | I10 A | 06/06/87 |
| 11 709 | | 009-6 | Bn Brugge | I10 A | 06/06/87 |
| 11 710 | | 010-4 | Bn Brugge | I10 A | 07/07/87 |
| 11 711 | | 011-2 | Bn Brugge | I10 A | 06/06/87 |
| 11 712 | | 012-0 | Bn Brugge | I10 A | 07/07/87 |
| 11 713 | | 013-8 | Bn Brugge | I10 A | 07/07/87 |
| 11 714 | | 014-6 | Bn Brugge | I10 A | 07/07/87 |
| 11 715 | | 015-3 | Bn Brugge | I10 A | 07/07/87 |
| | | | | | |
| 12 701 | 51 88 21 70 | 001-1 | Bn Brugge | I10 B | 17/07/87 |
| 12 702 | | 002-9 | bn Brugge | I10 B | 28/05/87 |
| 12 703 | | 003-7 | Bn Brugge | I10 B | 17/07/87 |
| 12 704 | | 004-5 | Bn Brugge | I10 B | 28/05/87 |
| 12 705 | | 005-2 | Bn Brugge | I10 B | 28/05/87 |
| 12 706 | | 006-0 | Bn Brugge | I10 B | 16/07/87 |
| 12 707 | | 007-8 | Bn Brugge | I10 B | 16/07/87 |
| 12 708 | | 008-6 | Bn Brugge | I10 B | 28/05/87 |
| 12 709 | | 009-4 | Bn Brugge | I10 B | 28/07/87 |

| | | | | | |
|--------|-------------|-------|-----------|-------|----------|
| 12 710 | 51 88 21 70 | 010-2 | Bn Brugge | I10 B | 28/05/87 |
| 12 711 | | 011-0 | Bn Brugge | I10 B | 28/05/87 |
| 12 712 | | 012-8 | Bn Brugge | I10 B | 17/07/87 |
| 12 713 | | 013-6 | Bn Brugge | I10 B | 28/05/87 |
| 12 714 | | 014-4 | Bn Brugge | I10 B | 17/07/87 |
| 12 715 | | 016-9 | Bn Brugge | I10 B | 17/07/87 |
| 12 718 | | 018-5 | Bn Brugge | I10 B | 16/07/87 |
| 12 719 | | 019-3 | Bn Brugge | I10 B | 16/07/87 |
| 12 720 | | 020-1 | Bn Brugge | I10 B | 24/07/87 |

b. Verbouwingen

| | | | | | |
|--------|-------------|-------|-----------|-------------------------------------|--|
| 49 298 | 50 88 82 48 | 698-0 | Antwerpen | M2 BD -- M2 BDx (stuurstandrijtuig) | ombouw CW Mechelen, buiten op 14/05/87 |
| 49 307 | 50 88 82 48 | 707-9 | Antwerpen | M2 BD -- M2 BDx (stuurstandrijtuig) | ombouw CW Mechelen buiten 25/05/87 |
| 49 316 | 50 88 82 48 | 716-0 | Antwerpen | M2 BD -- M2 BDx (stuurstandrijtuig) | ombouw CW Mechelen, buiten 09/06/87 |

c. Schrappingen

Alle met PV 2/87 van
25/06/87

| | | |
|--------|----|--|
| K1 A | 4 | 21 103, 21 016, 21 107, 21 112, |
| K1 AR | 3 | 21 901, 21 902, 21 903 |
| K1 AB | 2 | 23 002, 23 004 |
| K1 AD | 10 | 28 001, 28 002, 28 003, 28 004, 28 005, 28 006, 28 007, 28 008 28 125, 28 126 |
| K1 BD | 7 | 29 101, 29 102, 29 103, 29 107, 29 114, 29 116, 29 117, |
| K2 B | 49 | 22 215, 22 218, 22 227, 22 228, 22 229, 22 230, 22 231, 22 235 22 239, 22 242, 22 243, 22 245, 22 248, 22 249, 22 250, 22 257 22 264, 22 265, 22 266, 22 267, 22 268, 22 271, 22 272, 22 274 22 278, 22 279, 22 280, 22 281, 22 282, 22 283, 22 284, 22 285, 22 286, 22 288, 22 289, 22 290, 22 293, 22 297, 22 298, 22 301 22 302, 22 303, 22 304, 22 307, 22 311, 22 319, 22 321, 22 323 22 324, |
| M1 Bx | 14 | 42 013, 42 015, 42 016, 42 021, 42 035, 42 044, 42 053, 42 059 42 065, 42 099, 42 160, 42 188, 42 212, 42 213 |
| M1 ABx | 10 | 43 002, 43 017, 43 026, 43 035, 43 039, 43 040, 43 068, 43 070 43 076, 43 111 |
| MA BDx | 12 | 49 060, 49 067, 49 077, 49 085, 49 092, 49 094, 49 098, 49 106 49 111, 49 112, 49 113, 49 116 |
| D | 7 | 77 003, 77 004, 77 005, 77 006 77 102, 77 104, 77 105 |

2. Aktuele berichten

- K1 Met de vernieuwde schrapping blijven er nog slechts een gering aantal K1-rijtuigen in dienst, meestal nog voor versterkingsopdrachten. De geschrapte rijtuigen staan thans te Leuven, Chatelineau, Aalst en Muizen. Onder de geschrapte rijtuigen ook de drie eerste-klasse-rijtuigen met afdeling als snack-bar ingericht. Deze rijtuigen staan te Liers
- K2 Ook bij dit type heeft men een gevoelige daling van het effectief door de schrapping van 49 rijtuigen. Deze staan te Leuven, Liers, Gent, Aalst en Namur. Al deze rijtuigen zullen waarschijnlijk aan Marokko verkocht worden.

- M1 : Door de schrapping van 36 verdere rijtuigen van dit type is het effectief gedaald 30 rijtuigen. Deze worden - zoals bekend - enkel nog ingezet tussen Geraardsbergen - Ath en Mons. Deze laatste schijf wordt waarschijnlijk nog dit jaar uit het bestand afgevoerd.
- I1 : De levering van de nieuwe I10 rijtuigen had voorlopig nog geen invloed op de I1- en I2-rijtuigen. Deze blijven voorlopig nog in het bestand, doch de vervanging door vrijgekomen I6 (Eurofima)-rijtuigen wordt tegen september-oktober in het uitzicht gesteld. Vanaf 1988 zouden dan alle oude internationale rijtuigen dan afgevoerd worden.
- I10 : Steeds meer dergelijke rijtuigen worden thans ingezet op de verbinding Oostende - Liège - Köln. Thans worden al 4 à 5 rijtuigen in deze treinen gebruikt. Vanaf mei 1988 moet deze verbinding volledig met I10 uitgerust zijn.
- D : Al geruime tijd stonden de korte bagagerijtuigen van de reeks 77 000 en 77 100 afgesteld en thans werden 7 dergelijke wagens uit het bestand geschrapt. Op dit ogenblik onderzoekt men een ombouw tot werk- of magazijnwagen.

=====

Museumexploitatie NMBS

Daar waar de typen 12 en vooral 29 tijdens de voorgaande weken verschillende treinen te slepen hadden, is er weinig nieuws vanuit de museumloods te Leuven. De restauratie van het type 1 gaat slechts zeer traag vooruit en ook de opknapbeurt van de MF 72 (ex Nord Belge) vordert slechts mondjesmaat.

Anderzijds werd het onderhoud van de draaischijf uitgevoerd door de diensten van de Baan en werd deze grondig opgeknapt, waarbij niet afgestapt werd van de oude technieken. Bij deze herstelling werden immers opnieuw een groter aantal klinknagels vervangen, waarbij deze techniek opnieuw gebruikt werd i.p.v. laswerk.

Te Hasselt is men echter ver gevorderd met de uitwendige restauratie van het type 44. Hierbij werden verschillende onderdelen vervangen en werd een groot gedeelte van de beplating van ketel en machinistenhuis nieuw aangebracht. Deze lok zal tegen de opendeurdagen te Leuven terug in de universiteitsstad aangekomen zijn.

Voor de speciale (stoom)ritten van september verwijzen we naar de agenda.

Exploitatie

Naarmate de streefdatum van juni 1988 naar voren schuift, komen er meer en meer gegevens vrij aangaande de aanpassing van het IC/IR plan en vooral ook van de goederentraktie. Doch laten we eerst de geplande reizigersdienst voor 1988 onder ogen nemen :

* niet rendabele lijnen :

Hier zijn er drie categorieën in : nl. lijnen die vanaf 1988 voor het reizigersverkeer gesloten worden, lijnen waar de uurdienst afgeschaft wordt en lijnen die niet rendabel zijn, doch waarvan de opheffing geen financiële voordelen biedt.

a. voor het personenverkeer te sluiten lijnen :

| lijn | baanvak | soort trein | km |
|------|----------------------------|-------------|---------|
| 15 | Hasselt - Leopoldsburg | L | 43,2 km |
| 26 | Etterbeek - Halle | L | 19,3 km |
| 26 A | Etterbeek - Vilvoorde | L | 14,0 km |
| 34 | (Liège) - Liers - Tongeren | L | 13,4 km |
| 52 ! | Antwerpen - Boom | L | 15,8 km |
| 82 | Aalst - Burst | P | 11,4 km |
| 86 | Ronse - Leuze | IR | 17,8 km |
| 90 | Geraardsbergen - Lessines | L | 7,1 km |
| 123 | Edingen - Braine-le-Comte | P | 12,9 km |
| 144 | Gembloux - Jemeppe - s - S | P | 14,7 km |
| 154 | Dinant - Givet | L | 19,0 km |
| 163 | Libramont - Bastogne | L | 28,7 km |
| 165 | Bertrix - Virton | L | 45,1 km |
| 166 | Bertrix - Beauraing | L | 48,0 km |
| 167 | Athus - Arlon | P | 10,3 km |

Opvallend hierin is het verdwijnen van de verbinding naar Boom, een lijn die pas vernieuw is en die stelselmatig afgebouwd werd, zonder dat men de tijd liet om - na de elektrifikatie - het nieuwe cliënteel op te bouwen. Ook de ontmanteling van het Luxemburgse net is frappant.

b. Lijnen waar sommige diensten afgeschaft worden, doch die door andere treinen bediend blijven.

| Lijn | baanvak | trein | vervagen door |
|-------|------------------------|-------|----------------------|
| 12 | Antwerpen - Roosendaal | IC E | door IC A |
| 15 | Mol - Leopoldsburg | L | door Piekuurtr. |
| 16/35 | Antwerpen - Hasselt | IC D | door IR verbinding |
| 35 | Aarschot - Leuven | IR l | door L-treinen |
| 35/36 | Aarschot - Landen | IR c | door L-treinen |
| 37 | Welkenreadt - Aachen | L | door -- |
| 53 | Mechelen - Leuven | L | door IR k |
| 86 | Gent - Oudenaarde | L | door IR e |
| 89 | Zottegem - Oudenaarde | L | door P-treinen |
| 96 | Halle - Jurbise | L | door bussen |
| 97 | Mons - St-Ghislain | L | door IR I |
| 117 | Manage - Luttre | L | door IR n |
| 118 | Mons - La Louvière | L | door IR n |
| 122 | Gent - Zottegem | L | door IR i |
| 124 | Nivelles - Luttre | L | door P-treinen |
| 139 | Ottignies - Wavre | L | door L vanuit Leuven |
| 162 | Libramont - Arlon | L | door bussen |

c. Onrendabele lijnen die (voorlopig ?) behouden blijven

| | | | |
|----|-------------------|----|---------|
| 15 | Mol - Neerpelt | IR | 9 km |
| 40 | Visé - Maastricht | IC | 16,3 km |

| | | | |
|-----|-------------------------------|----|---------|
| 42 | Gouvy - Trois-Vierges | IR | 6,2 km |
| 44 | Spa - Geronstère | L | 1,2 km |
| 69 | Ieper - Poperinge ! | IR | 5,7 km |
| 73 | Koksijde - De Panne | IR | 4,4 km |
| 75 | Moeskroen - Tourcoing (Lille) | IR | 14,8 km |
| 86 | Oudenaarde - Ronse | IR | 17,2 km |
| 108 | La Louvière - Binche | IR | 16,3 km |
| 122 | Zottegem - Geraardsbergen | IR | 18 km |
| 132 | Mariembourg - Couvin | IR | 6,5 km |

Opmerkingen :

Uit deze tabellen blijkt vooral dat men - natuurlijk - opnieuw een groter aantal lijnen afschaft, waardoor de viceuse cirkel (minder treinen = minder reizigers en daarna minder reizigers = minder treinen) blijft bestaan. Ook worden tal van IR-diensten terug omgevormd tot normale stopdiensten, zoals deze reeks voor het IC-plan bestonden. Naast de stopplaatsen op de afgeschafte lijnen, worden opnieuw verder stopplaatsen gesloten. Zo zullen op een 50-tal plaatsen geen treinen meer stoppen.

* goederentraktie :

Ook hier zal er tijdens de komende maanden drastisch gesnoeid worden in de "onrendabele" lijnen en losplaatsen. Op dit ogenblik wordt de sluiting overwogen van een 150 km goederenspoor. Konkreet betekent dit het einde van de volgende lijnen of lijngedeelten :

| | | |
|------|-----------------------------------|---------|
| 18 | Neerpelt - Eksel | 5,4 km |
| 22 | Tienen - Grimde | 2,6 km |
| 29 | Aarschot - Noorderwijk | 14,2 km |
| 31 | Liers - Rocourt | 4,5 km |
| 58 | Eeklo - Maldegem | 10,3 km |
| 63 | Langemark - Westrozebeke | 6,1 km |
| 69A | Komen - Le Touquet | 11,6 km |
| 86 | Leuze - Basecle | 7,4 km |
| 98 | Flénu - Dour en Flenu - Frameries | 15,7 km |
| 106 | Clabecq - Ecaussines | 15,6 km |
| 107 | La Louvière - Houdeng - Gougnyes | 1,4 km |
| 112A | Forchies - Courcelles - Centre | 6,9 km |
| 113 | Bascoup - Bellecourt - B.N. | 3,1 km |
| 150 | Houx - Anhée | 1,8 km |
| 156 | Boussu-en-Fagne - Chimay | 13,2 km |
| 163 | Bourcy - Gouvy | 14,9 km |
| 203 | Wondelgem - Wondelgem-kanaal | 0,5 km |

Verschillende van deze baanvakken zijn reeds geruime tijd buiten dienst. In deze lijnen werden dan nog niet de gevolgen van de mijnsluitingen opgenomen. Dit zal o.m. leiden tot de sluiting van het baanvak Waterschei - As - Eisden en mogelijk ook Leopoldsburg - Beringen.

Anderzijds werd ook de sluiting van een aantal loskoeren en vooral fabrieksaansluitingen - meestal al verschillende jaren ongebruikt - besloten. Hier hebben we de volgende situatie :

Distrikt centrum :

Etterbeek, Jette en Lembeek (+ 14 aansluitingen)

Distrikt noord-oost :

Boechout, Duffel, Essen, Grimde (+ 18 aansluitingen)

Distrikt noord-west :

Deerlijk, Ingelmunster, Langemark, Langerbrugge, Lochristi, Maldegem, Poperinge, Terdonk, Vichte en Zwevegem (+ 25 aansluitingen)

Distrikt zuid-oost :

Herstal, Rocourt (+ 27 aansluitingen)

Distrikt zuid-west :

Chimay, Dour, Ecaussines, Frameries, Houdeng, Paturage, Tertre, Waterloo (+ 29 aansluitingen).

* TGV-lijn :

Recent werd een optie genomen op een tracé voor de toekomstige TGV-lijn. Zoals te verwachten voert deze lijn de TGV via Lille over een eigen bedding (langs de autosnelweg) naar Halle. Hier neemt de TGV het bestaande spoor en spoort dan verder naar Brussel-zuid (enige stopplaats in Brussel. Hier takt de TGV noordelijk af naar Antwerpen/Amsterdam, dit over de normale (aangepaste) lijnen. De oostelijke tak gaat dan via Zaventem (nieuw station, maar niet zeker een stopplaats) en een eigen bedding langs de autosnelweg naar Waremmen en verder Liège. Voorbij Liège is nog geen echte beslissing genomen. De lijn naar Verviers en Aachen heeft een zeer moeilijk tracé, een nieuwe lijn is zeer kostelijk.

Indien de beslissing nog dit jaar in de ministerraad valt, beginnen de werken eind volgend jaar en moet het deel Lille - Brussel in 1993 operationeel zijn.

=====



TTZ - KRANT

- Aktuele berichten :

Intussen zit het zesde TTZ-seizoen er bijna op : zowel het spoorwegfestival als het stationsfeest zitten erop en waren niet steeds een onverdeeld sukses. Bij het spoorwegfestival was de opkomst zeer sterk gestegen, dit ten opzichte van de vorige jaren, doch de bezetting van de trein Antwerpen - Zolder zette echter een domper op het festival. Door de onverschilligheid van veel spoorwegenthousiasten, die liever per auto de stoomtrein gaan fotograferen, in plaats van mee te rijden, hypotikeren de toekomst van dergelijke initiatieven.

Anderzijds waren de treinen van de TTZ gedurende de twee topdagen (19 en 21 juli) zeer goed bezet en was het afscheid van de lijn naar het steenstort indrukwekkend. Spijtig kon hier het geplande programma - met een elektrische lokomotief op het steenstort en de geplande goederentreinen - niet doorgaan. Enkele dagen voordien waren immers twee zware ongevallen gebeurd op de overwegen en de verzekering vereiste zeer strenge maatregels (één lok aan elke zijde).

Ook het stationsfeest bracht veel nieuwigheden : de pendelritten met de 4304, de boottocht tussen Genebos en Hasselt en een uitgebreide stoomtreindienst moesten de reizigers goed opvangen. Doch de eerste warme dag in een verregende zomer zorgde ervoor dat vele dagjesmensen naar zee trokken en tot overmaat van ramp kreeg de inrijwissel naar het station ook last van de warmte. Hierdoor moest een deel van het programma veranderd worden.

Beide manifestaties lieten ook de toekomst van de TTZ doorschermeren : op dit ogenblik zijn er tal van activiteiten achter de schermen en dit leidde tot een overgangsfase in de werking. Doch laten we even terugkomen op de nieuwigheden, die voorzien worden tijdens de volgende jaren :

* Verandering in de ritschema's :

Tijdens het stationsfeest werd voor het eerst geëxperimenteerd met de mogelijkheid om Genebos als startpunt te gebruiken. Sinds vorig jaar is de akkomodatie immers zodanig uitgebouwd dat de reizigers doeltreffend opgevangen kunnen worden. Daarom wordt er gestreefd om vanaf volgend seizoen te vertrekken vanuit de kolenhaven.

Doch om dit mogelijk te maken, moet Genebos in een vijfjarenplan verder uitgebouwd worden om er een uitgebreide tentoonstelling te kunnen aanbieden.

Fase 1 :

Deze is al betrekkelijk goed afgehandeld : door de plaatsing van de kantine werd het mogelijk om grotere aantallen toeristen op te vangen en gedurende een half- tot een gans uur bezig te houden. Dit kan door de permanente tentoonstelling aangaande de mijnen en de plaatsing van een aantal spoorwegattributen. De tentoonstelling wordt tijdens de volgende maanden nog verder uitgebreid met onderdelen, die vrijkomen met de mijnsluitingen.

Verder werd recent het seingestel uit Winterslag onder handen genomen en werden enkele machines van de dienst Baan gerestaureerd en geven een eerste indruk van de spoorwegen. Ook verschillende kleinere onderdelen sieren thans het buffet. Ook dit deel zal tijdens de volgende maanden uitgebreid worden om tegen het volgende seizoen volledig uitgebouwd te zijn.

Fase 2 :

Door de sluiting van de 3 oostelijke mijnen, komt tal van materieel vrij, dit zowel smalspoor als normaalspoor. De tweede fase voorziet een tentoonstelling van smalspoormaterieel te Genebos. De nodige kontakten werden met de K.S. gelegd om verschillende representatieve loks en wagens te verwerven. Inmiddels werd ook gestart met de bouw van een loods (deze moet 20 m x 5 m groot worden) en het eerste deel kwam voor het stationsfeest voorlopig klaar. In september wordt deze loods afgewerkt en wordt het smalspoor aangelegd. Bedoeling is om dit spoor door te trekken vanaf de ingang tot praktisch aan het kanaaldok om zo korte ritten in te leggen. Het eerste deel zou tegen de zomer van 1988 klaar moeten zijn.

Doch ook het normaalspoor interesseert ons : naast enkele typische wagen (kubbelwagen, stortwagen) staat ook de elektrische lok van Zolder op het verlanglijstje. Doch het pronkstuk van de K.S. - nl. een stoomkraan gebouwd door Cockerill en als monument te Winterslag opgesteld - komt voor aankoop in aanmerking. Hopelijk kunnen we deze kraan in Limburg houden en komt en weer niet tot een uitverkoop van Limburgs patrimonium naar andere provincies.

Fase 3 :

Aansluitend op het laatste deel, overweegt de TTZ een overbrenging van de werkzaamheden naar Genebos : doel hiervan is het feit dat het niet gebruikte (gerestaureerde) materieel door de toerist kan bezichtigd worden om zo een indruk te krijgen over de omvang van het TTZ-patrimonium. Om dit te verkrijgen zou - in twee fasen - een loods van ca. 60 m op 15 m te Genebos op te bouwen en de bijbehorende sporen aan te leggen. Deze loods zou in de zomer een permanente tentoonstelling herbergen en in de winter een onderkomen bieden aan het traktie- en ook aan het gesleepte materieel van de vereniging.

Gelijktijdig zou dan moeten gezorgd worden voor een aankleding van het terrein, met waterkolom, kolenpark en seinen. Ook een tweede perronspoor zou aangelegd moeten worden om het stijgende verkeer aan te kunnen.

Financiering :

Doch een dergelijk uitgebreid - en toch gedurfd - programma heeft ook de nodige kapitalen nodig. Ook hier is er tijdens de laatste maanden een grote inspanning gedaan .

Eerst werd een subsidieaanvraag gedaan voor de aankoop van het mijnmaterieel in eerste instantie, doch ook voor de restauratie van Nestor. Dit dossier is thans de gebruikelijke administratieve molen aan het doorlopen en een eerste toezegging wordt tegen november verwacht.

Anderzijds werden de kontakten voor sponsoring met goed gevolg gelegd en gedurende de drie volgende jaren kan de TTZ rekenen op een bedrag van ca. 250 000 BF/jaar, bijeengebracht door een aantal Limburgse firma's. Deze sponsoring situeert zich vooral bij de drk-werken (folders, affiches, aankondigingen in kranten, ...) en in de uitbating van het buffet. Doch hierdoor komen sommen vrij die de TTZ vorige jaren alleen moest dragen.

Maar een groot gedeelte moet toch nog komen van de inkomsten van de museumlijn zelf en door bijdragen van leden. Daarom nog eens een oproep om onze organisatie zoveel mogelijk te steunen om dit programma volledig (en op tijd) te kunnen uitvoeren.

Ondanks dit werk achter de schermen en de voorbereidingen voor de festivals, gaan de werkzaamheden gewoon door en tijdens de vorige maanden werden de volgende werken uitgevoerd :

- stoomlokomotieven :

Door het personaliseren van de stoomloks en het dieselstel, werd een aardige stap gezet om de machines - zowel technisch als op gebied van voorbereiding.

Bij de drie stoomloks werd het koperwerk grondig onder handen genomen en waar nodig werden nieuwe leidingen gelegd. Ook het uiterlijk van de loks en vooral de 554 werd grondig aangepakt en het traktiematerieel heeft nog nooit zo een uitstraling gehad.

Bij "Magda" werden voorbereidende werken gedaan om het drijfwerk blank te maken. Bij "Simone" werd het probleem van de injecteurs uit de wereld geholpen en na het stationsfeest wordt het spel op de assen en het drijfwerk geleidelijk aan weggewerkt. Bij "Bebert" werd de smering van de assen nagezien en werd de veerspanning en de aslast beter verdeeld. De "554.14" zag zijn het starten en stoppen van de dieselmotor opgelost en werd het interieur verder opgeknapt.

Ook werden de voorbereidingen getroffen om de twee volgende stoomloks over te brengen : deze wordt voorzien tijdens het laatste weekend van september of het tweede weekend van oktober. Op deze dagen moeten immers twee stoomloks te Zolder aankomen : het betreft de lokomotief "Tubize" die al enkele jaren voor de TTZ in optie genomen werden bij Focquet te Vilvoorde en natuurlijk "Nestor" die vanuit Kuringen moet overkomen. Van deze lok zijn trouwens alle kleinere onderdelen al hersteld.

- diesellok 2 :

Ook hier werd de opknappbeurt ingezet, doch door het slechte weer en de overige werken hebben deze restauratie sterk vertraagd. De

is en blijft echter volledig rijvaardig en kan steeds ingezet worden bij manifestaties of defekten aan de stoomloks.

- rijtuigen :

Voor één van de Bi-rijtuigen werd de restauratie (met herschildering) afgesloten. Ook het tweede rijtuig werd gedeeltelijk herschilderd en thans stellen beide rijtuigen zich voor en de dubbel groene livrei. Door het slechte weer konden de daken anderzijds nog niet afgewerkt worden.

- wagens :

Ook praktisch afgesloten werd de restauratie van de metalen pakwagen : de uitkijk werd gemonteerd en de beschrifting werd gronden-deels aangebracht. Deze pakwagen - die dienst doet als magazijnwagen - deed zijn eerste optreden in zijn oorspronkelijke vorm begin augustus.



** de restauratie van "NESTOR" werd al in 1984 ingezet, waarbij de lok praktisch volledig ontmandeld werd.

[MODELBOUW]

Tijdens de vakantiemaanden is het traditioneel kalm op de modelmarkt en het is pas tijdens de volgende maanden dat de nieuwigheden op de markt komen. Nochtans zijn er enkele Belgische modellen uitgebracht, doch hier gaat het vooral om herschilderingen van bestaande modellen.

* Elektrische lokomotief type 101

Roco

Al enige tijd terug kwam de herschilderde versie uit van de reeks 29 : in een vrij beperkte reeks werd de 101.004 met gele snor geleverd. Thans zal deze versie al praktisch volledig uit omloop zijn en behoort het model dan ook tot de verzamelaarswereld. Met de gekende technische kenmerken van dit model, werd de schildering zuiver en haarscherp aangebracht. Ook de beschrifting komt grotendeels overeen met het voorbeeld. Toch werden er enkele fouten gemaakt i.v.m. de livrei : zo bleven de trappen naar de stuurpost geel in plaats van zwart, doch de grootste fout zijn de witte zijvensters die in deze periode nog steeds doorschijnend waren. Waar de trappen gemakkelijk bij te werken zijn, is dit niet het geval voor de vensters en raden we dan ook aan om deze donkergrijs te overschilderen. Ook de uitgave van zo een beperkte reeks - tegen sterk verhoogde prijs - is niet bevorderlijk voor de modelbouwmarkt en waarom dan niet dit model op ruimere schaal produceren.

* Elektrisch stel reeks 08

Lima

Zoals te verwachten, is het vierledig stel nu ook in de nieuwe bordeau kleurstelling op de markt gekomen. Hierbij werd enkel de kleur aangepast en werden geen bijkomende wijzigingen meer aangebracht aan het toch wel iets verouderde model : de kleuren zijn natuurgetrouw en scherp afgelijnd. Doch de nadelen blijven : te eenvoudige pantografen, een zwakke trekkracht, te grote afstand tussen de rijtuigen, geen stroomafname op het eerste rijtuig en vooral het ontbreken van een eerste-klasse koprijtuig. Hier werd wel op het bestaande tweede klasse-rijtuig een gele streep aangebracht maar dit is niet in overeenstemming met het origineel, waar men een andere deurindeling heeft. Met andere woorden een verdienstelijk model, een lage prijs maar met heelwat mankementen en onnauwkeurigheden.

* Stoomlokomotief type 99

Jocadis

Deze firma bracht - op een Fleischmann ondersteel een bouwkit uit voor de NMBS-stoomlok type 99 (ex Nord Belge). Op dit ogenblik zijn nog geen praktische gegevens beschikbaar, zodat de beschrijving naar een volgende nummer verwezen wordt.

=====

HISTORISCHE

BLADZIJDE

Daar de lokomotieflijsten in vorig nummer afgesloten werden, worden er nieuwe artikels in deze reeks opgevat. Analoog zoals de lokomotiefbeschrijvingen in de vorige nummers, gaan we in elke TTZ-aktueel nader in op een (ouder) type lokomotief van de EB. Deze reeks wordt niet meer per type afgehandeld, doch wordt gekozen voor sommige minder bekende machines. Vooral de inzet komt hier naar voren.

Bij de nummerlijsten starten we thans met de wapenstilstandslokomotieven. De lijsten van de EB-loks verschijnen tegen eind september, thans wordt de laatste hand gelegd aan de aanpassingen en verbeteringen. Ook het vervolg van het type 29 wordt in deze lijst omgenomen. Daarom wordt dit vervolg niet meer in dit nummer afgedrukt, zodat meer plaats vrijkomt voor - zeker de modelbouwer - interessantere typen.

Nog een nieuw onderwerp - dat in voorbereiding is, zijn de gekoncessioneerde maatschappijen : hierbij wordt de geschiedenis (vaak zeer bewogen) kort uit de doeken gedaan, wordt ingegaan op fusies, naastingen en bereden lijnen en komen ook de gebruikte lokomotieven en mogelijk geslept materiaal naar voren.

Ander nieuw - en weinig bekend onderwerp - vormen de stationsgebouwen. Deze worden in een reeks behandeld. In een later stadium worden ook andere gebouwen (zoals seinhuizen, baanwachterhuisjes e.d.) behandeld.

Nog een nieuwe reeks in planning, is de geschiedenis van de diverse stelplaatsen van het net. Hierbij wordt kort de geschiedenis gegeven, wordt het sporenplan - zo mogelijk - opgenomen en besproken en komen we verder op de gehuisveste loks terug.

Doch voor al deze onderwerpen hebben we steun nodig van onze lezers : wie graag iets behandeld wil zien, kan ons steeds contacteren, wie echter over een onderwerp uit zijn streek nadere informatie heeft kan deze altijd - voor publikatie - doorsturen. Ook aanvullingen en aanpssingen van reeds verschenen tekst zijn altijd welkom. Doch altijd één opmerking : door het tweemaandelijks verschijnen is het soms niet mogelijk om dieper op sommige onderwerpen in te gaan. Dit zou immers leiden tot soms maandenlange opzoekingen en dit is niet altijd mogelijk.

=====

TYPE 1 (van 1864 - 1884) 1B
 =====

Toen in het begin van de zestiger jaren van de vorige eeuw de snelheden steeds meer en meer opgedreven werden, was een grote vraag naar zware reizigerstreinlokomotieven. In deze periode ontwierp Belpaire een tweemaal gekoppelde sneltreinlokomotief. Opvallend hierbij waren wel de 2 m grote drijfwielen. Maar ook de ketel werd - ten opzichte van hun voorgangers - sterk vergroot. In 1864 werd de eerste reeks van 20 machines geleverd en tot in 1883 werden nog 133 verdere lokomotieven gebouwd. Cockerill was de voornaamste konstrukteur, doch ook Evrard, Carels, Haine-St-P, Couillet en zelfs de Franse firma Schneider leverden lokomotieven type 1. Later werden nog 5 verdere machines van de S.G.E. overgenomen.

In de eerste jaren van hun carrière werden ze vooral gebruikt voor sneltreinen op de hoofdlijnen van het net en bereikten hier Liege, Mons, Oostende en Antwerpen. Vanaf 1871 kregen ze een eerste machinistenhuis aangebouwd en ondergingen ze hun eerste verbouwingen.

Omstreeks 1890 werden ze op de hoofdlijnen vervangen door de zwaardere machines en verhuisden ze naar de vlakke lijnen van het net. In deze periode ontvingen verschillende lokomotieven nieuwe ketels - o.m. geleverd door Smulders, Thiriau, La Meuse, Tubize en Haine-St-Pierre - en kon de keteldruk verhoogd worden tot 10,5 bar.

Na de eeuwwisseling werden ze over het ganse net verdeeld en in 1909 waren de typen 1 ingedeeld bij de stelplaatsen Brugge, Eeklo, Oostende, Ledeberg, Tienen, Berchem, Aarschot en Hasselt. Vanuit Berzee bereiden ze anderzijds de diverse lijnen tussen Samber en Maas. In 1911 was het effectief al teruggelopen tot 93 lokomotieven. Tijdens de eerste wereldoorlog verdween ongeveer een derde van het bestand. Hierdoor had men in 1921 nog slechts 55 machines type 1.

Deze loks waren verdeeld over de groepen Brussel-Leopoldswijk (6 machines), Gent (30 loks), Tournai (17 machines) en Brussel-noord (2 HL). Ingezet werden ze enkel nog vanuit Tienen, Brugge, Gent-Ledeberg en Antwerpen-noord.

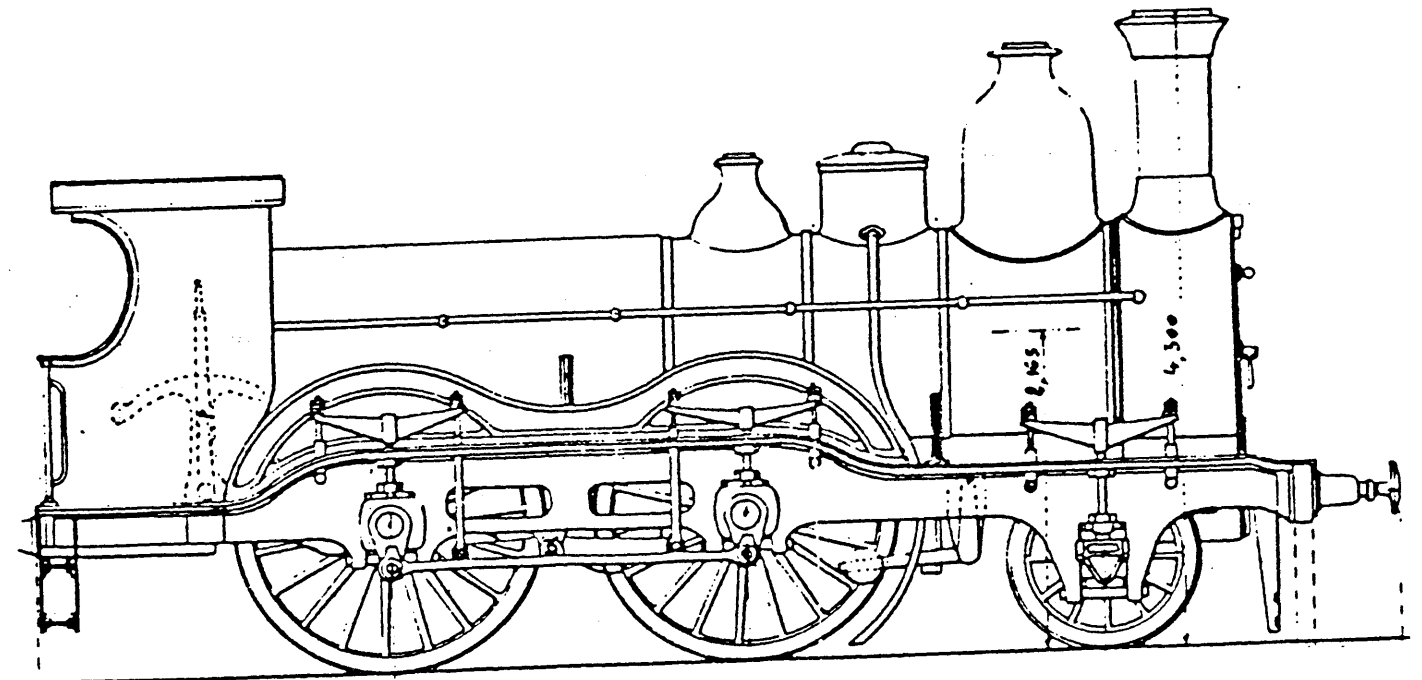
Tegen het einde van het jaar was het bestand achteruitgegaan tot 53 machines en in juni 1923 bleven er nog slechts 30 typen 1 over. Alleen te Brugge was er nog een beperkte inzetreeks. Eind 1923 waren alle loks richting sloper gegaan.

KENMERKEN

| | |
|-------------|---|
| Bouwjaren : | 1864 - 1883 |
| Nummering : | niet opeenvolgend |
| Bouwers : | Cockerill, Evrard, Carels, Haine-St-Pierre Schneider, Couillet |
| Ontwerper : | Belpaire |

TECHNISCHE KENMERKEN

| | | | |
|------------------------|---------------------|--------------------|----------------------|
| Diameter cilinders : | 430 mm | Keteldruk : | 8,5 bar |
| Zuigerslag : | 560 mm | Inhoud ketel : | 4,77 m ³ |
| Aantal cilinders : | 2 | Inhoud stoomr. : | |
| Diameter drijfwielen : | 2 000 mm | Opp.stoomafgifte | |
| Diameter loopwielen : | 1 200 mm | Verw.opp. haard | 10,64 m ² |
| Radstand : | 4 630 mm | Verw.opp. pijpen : | 79,90 m ² |
| Roosterlengte : | 2 737 mm | Tot. verw.opp. : | 90,54 m ² |
| Roosterbreedte : | 1 114 mm | Oververhittingsopp | -- |
| Roosteropp. : | 2,79 m ² | Massa (rijv.) | 26 100 kg |
| Aantal kl. vlamp : | 123 | Massa (leeg) | 21 100 kg |
| Diameter kl. vlamp : | 40/45 mm | Aslast : as 1 | 7 400 kg |
| Lengte vlampijpen | 2 050 mm | as 2 | 9 300 kg |
| | | as 3 | 9 400 kg |
| Lengte : | 8 780 mm | Inhoud aan water : | 3 350 l |
| Breedte : | 3 000 mm | Inhoud aan kolen : | 1 200 kg |
| Hoogte : | 3 770 mm | | |



TYPE 2 (van 1875 - 1895) C
 =====

In de zeventiger jaren van vorige eeuw wilde men de snelheid van de treinen verhogen en met dit doel voor ogen besliste Belpaire om een lokomotief type 28 - het nummer 151 - uit te rusten met drijfwielen van 1 700 mm. En zo kreeg men een driemaal gekoppelde machine met twee uitwendige cilinders. Na deze ombouw bleek dat deze lok zeer goed voldeed en volgens deze plannen werden er nog 137 verdere machines gebouwd (of verbouwd). Voornaamste konstruktoren waren Cockerill, Couillet, Carels, FUF Haine-St-Pierre, Tubize en Evrard. De laatste machines werden in 1885 geleverd.

Bestemd voor de verbinding naar Luxemburg - hier reden ze vooral in dubbele traktie - werden ze al snel verdrongen door zwaardere machines en reden ze later op de vlakke lijnen in Vlaanderen, rondom Mons en tussen Samber en Maas. Ook de lijn 163 werd hun stamlijn.

In 1909 waren ze in depot te St-Niklaas, Antwerpen-zuid, Ledeberg, Hasselt, Vise, Tournai, Mons, Walcourt en Berzee.

Na de eerste wereldoorlog bleven er nog 50 lokomotieven in het effectief over. Ingezet werden ze tijdens de zomerregeling van 1922 te Oudenaarde, Kortrijk, Hasselt en Bertrix. De volgende tabel geeft de diensten weer tot aan hun schrapping :

| | 06/1922 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | 32 | 33 |
|------------------|---------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
| Hasselt | 9 | 1 | 9 | 1 | 8 | 9 | 8 | 10 | 10 | 10 | 10 | - |
| Mol | - | - | - | 3 | 1 | - | - | 3 | 3 | 3 | 3 | - |
| Tongeren | - | - | - | - | 2 | - | - | - | - | - | - | - |
| Oudenaarde | 7 | - | 2 | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| St-Niklaas | 6 | - | 1 | - | 2 | - | - | - | - | - | - | - |
| Kortrijk | 5 | 3 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Ieper | - | - | - | - | - | 3 | 4 | 2 | 4 | 3 | 2 | - |
| Ledeberg | - | 3 | 6 | 4 | 1 | 2 | 1 | - | - | - | - | - |
| Oostende | - | - | - | - | - | 3 | - | - | - | - | - | - |
| Adinkerke | - | - | - | - | - | - | 1 | 2 | - | - | - | - |
| Bertrix | 7 | 6 | 3 | 6 | 6 | 6 | 6 | 3 | 3 | 3 | 3 | - |
| Namur/Ronet | - | - | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1/ | 1 | 1 | - | - |
| Tienen | - | - | - | - | 3 | - | - | - | - | - | - | - |
| Antwerpen-noord | - | - | 3 | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| TOTAAL Effectief | 50 | 50 | 50 | 49 | 48 | 47 | 42 | 40 | 40 | 34 | 21 | 2 |

Na enkele omzwervingen over de verschillende stelplaatsen werden Hasselt (en Mol), Ieper, Bertrix en Namur/Ronet de voornaamste inzetplaatsen. Te Hasselt reden ze vooral op de verbinding naar Mol en in de Kempen, de machines van Bertrix werden zowel vanuit Bastogne als Libramont ingezet.

Vanaf 1929 begon het bestand dan sterker af te nemen. In 1932 werden de laatste inzetreeksen opgetekend en de laatste machines gingen in de loop van 1933 richting afstelspoor. Nochtans hadden verschillende machines nog een nieuwe nummering ontvangen.

KENMERKEN

Bouwjaren : 1875 - 1885
 Nummering : tot 1931 niet opeenvolgend
 na 1931 200 - 240
 Aantal gebouwd (of verbouwd) 138
 Bouwers : Cockerill, Couillet, Carels, Tubize
 Haine-St-Pierre, Evrard
 Ontwerper : Belpaire

TECHNISCHE KENMERKEN

* 2 buitenl. cil. verzadigde stoom *

| | | | |
|-------------------------|---------------------|--------------------|-----------------------|
| Diameter cilinders : | 450 mm | Keteldruk : | 8,5 bar |
| Zuigerslag : | 600 mm | Inhoud ketel : | 5,58 m ³ |
| Aantal cilinders : | 2 | Inhoud stoomr | |
| Diameter drijfwielen : | 1 700 mm | Opp. stoomafg : | |
| Diameter loopwielen : | -- | Verw.opp. haard : | 10,92 m ² |
| Radstand : | 4 000 mm | Verw.opp. pijpen : | 98,46 m ² |
| Roosterlengte : | 2 625 mm | Totaal verw.opp. | 109,38 m ³ |
| Roosterbreedte : | 1 055 mm | Oververhittingsopp | -- |
| Roosteropp. : | 2,76 m ² | | |
| Aantal kl. vlampijpen : | 226 | Massa (rijv.) : | 38 870 kg |
| Diameter kl. vlamp : | 40/45 mm | Massa (leeg) : | 35 500 kg |
| Lengte vlampijpen : | 3 510 mm | Aslast : as 1 : | 12 630 kg |
| | | as 2 : | 13 790 kg |
| | | as 3 : | 12 450 kg |
| Lengte : | 9 338 mm | Inhoud aan water : | |
| Breedte : | | Inhoud aan kolen : | |
| Hoogte : | 4 300 mm | | |



Boven : Type 1 (lok 681)

Onder : type 2 (lok 828)

Foto's : NMBS

DE BELGISCHE STATIONS

Met deze nieuwe reeks afleveringen stappen we af van de materieelbeschrijving en gaan we eens kijken naar de vaste installaties van de NMBS en de vroegere concessies en worden in eerste plaats de stationsgebouwen onder de loep genomen. Het is niet de bedoeling een strikt architectonische benadering te beogen, doch wel een poging om de verschillende Belgische stationstypen te klasseren. Uiteraard kunnen architectonische en kunsthistorische elementen niet helemaal terzijde geschoven worden. Voor zover ons bekend is, werd in België - in tegenstelling met andere landen - nog maar weinig over dit thema gepubliceerd. We zijn ons dan ook bewust dat onze lijsten ver van volledig zijn. Aanvulling is altijd welkom en verdere discussie rond dit thema beschouwen we zeker niet als kritiek.

Deel 1 : De Neo-klassieke stations :

Bij de opening van de eerste spoorweglijnen was er helemaal geen sprake van stations. Meestal moest men het stellen met voorlopige houten gebouwtjes. Uit Opportunisme hadden Simons en De Ridder de kosten van aanleg schromelijk onderschat en moesten alle financiële middelen gebruikt worden voor de voltooiing van de spoorlijnen-zelf. Enkel voor Mechelen vond men blijkbaar het nodige geld voor de bouw van een stenen station, dat dan ook in 1838 voltooid werd.

In 1841 kwam Auguste Payen, een telg uit een architectenfamilie, in dienst bij de Staatsspoorwegen. Hij werd beïnvloed door de toen geldende mode. Inspiratie vond A. Payen bij Palladio - een bekend Italiaans architect vanuit de renaissance, vooral bekend om zijn villa's en rustica's. Vanuit Florence verspreidde in de 15de en 16de eeuw de renaissance zich over geheel Europa. Na de barok en de rococo kende Europa en vooral Groot-Brittannië in het begin van de 19de eeuw een heropbloei van de klassieken. Het station van Euston is trouwens een typisch voorbeeld van Grieks neo-klassicisme.

In België ontwierp Payen waarschijnlijk de stations van Oostende Brugge, Gent-zuid, Wetteren, Kortrijk, Manage, Leuven, Verviers en Pepinster, dit op de eerste lijnen van het net van de "Etat Belge".

Later - d.w.z. in de jaren '60 - volgden nog de stations van Lier en Brussel-zuid. Ook de stations van Tienen, BRaine-le-Comte, Vilvoorde, Halle, Tournai, Tubize, Vorst-zuid, Aalter, Ecaussines, Moeskroen, Châtelet en Chaudfontaine zijn neo-klassicistisch, doch hiervan is niet geweten wie ze ontwierp. Het in 1862 voltooide station van Brussel-noord is van de hand van F. Coppens.

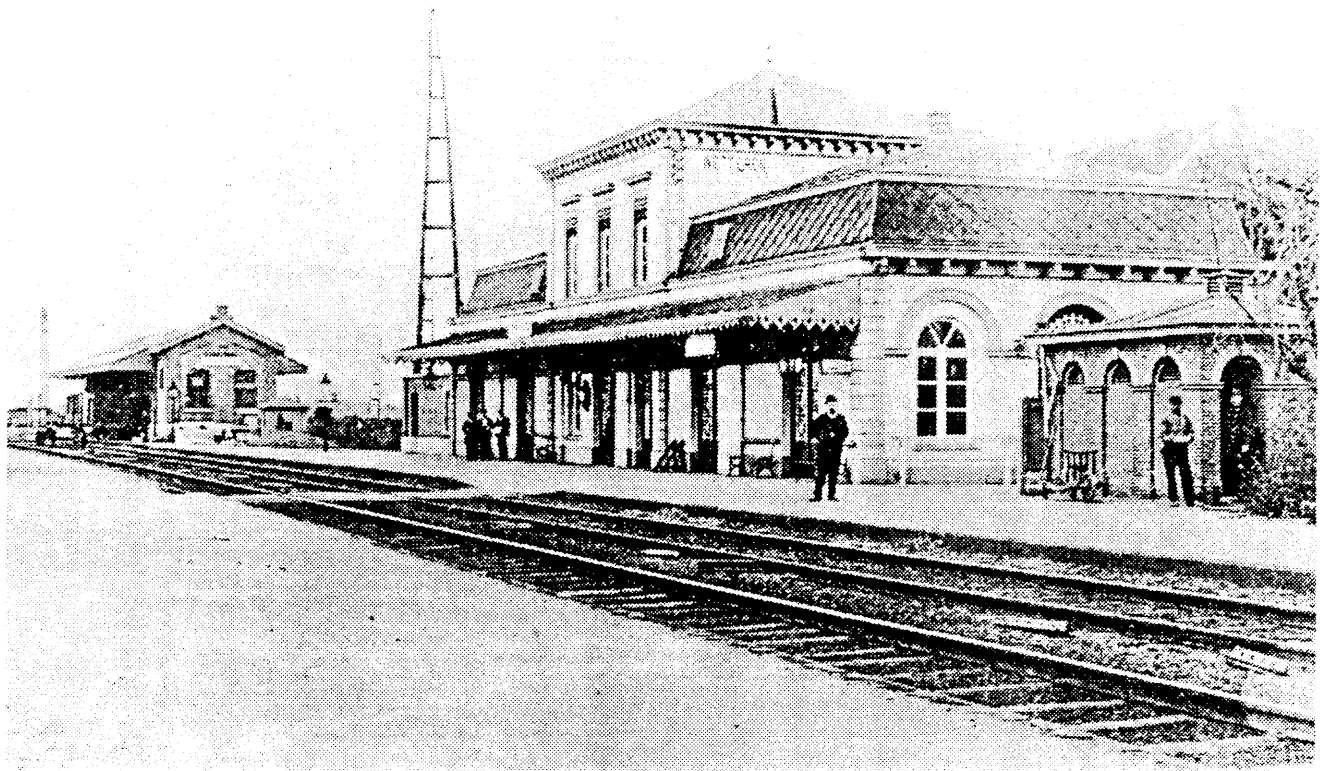
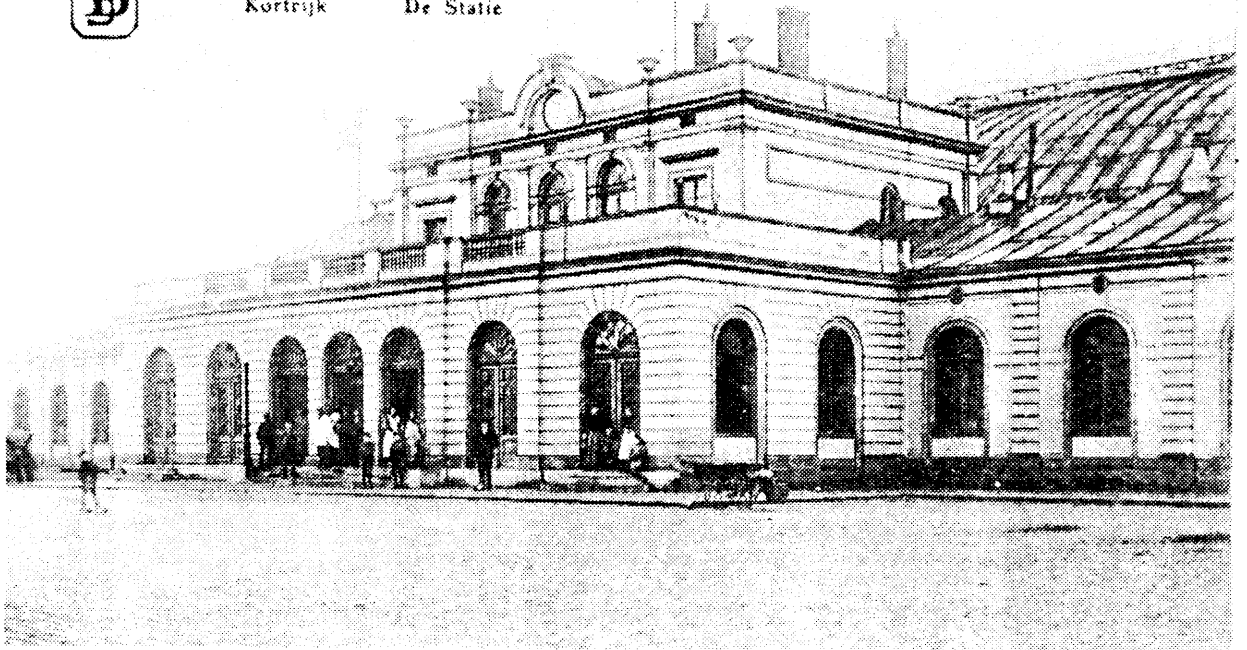
Ook de gekoncessioneerde spoorwegen volgden de toen geldende bouwtrant voor sommige stations : zo zijn de stations van St-Niklaas, Binche, Gembloux, Brussel-leopoldswijk en Mont-St-Guibert neo-klassicistisch.

De meeste stations zijn reeds vervangen door een tweede of zelfs een derde gebouw (bv. te Mechelen, Brugge en Manage.) Welk het oudste station van België is, kan men moeilijk zeggen : Aalter, Wetteren, Ronse (= eerste station van Brugge dat in 1885 verplaatst werd) Tienen en Chaudfontaine komen hiervoor in aanmerking.



Courtrai
Kortrijk

La Gare
De Statie



WETTEREN. — DE STATIE.
LA STATION.

Uitg. De Graeve en Zoon.

Even : Kortrijk : ook hier werd A. Payen geïnspireerd door de villa's van Palladio. Het station werd in WO II vernield

Onder : Wetteren : het station komt in aanmerking als oudste in België, de zijvleugels zijn echter niet meer origineel

Omwille van militair-strategische redenen bleven sommige steden verstoken van een stationsgebouw. Na het opheffen van de oktrooien op het einde van de jaren '50 en het slopen van de vestingen kregen enkele steden eindelijk hun station : voor Antwerpen en Diest bleef er echter een militaire erfdiensbaarheid gelden. In de jaren '60 werden dan nog de stations van Charleroi-sud, Namur, Mons en Liège-guillemins volgens de classicistische regels opgebouwd, doch hier zijn de invloeden van de Franse renaissance al merkbaar en kondigt zich een nieuwe periode in de stationsbouw aan : nl. het eclecticisme.

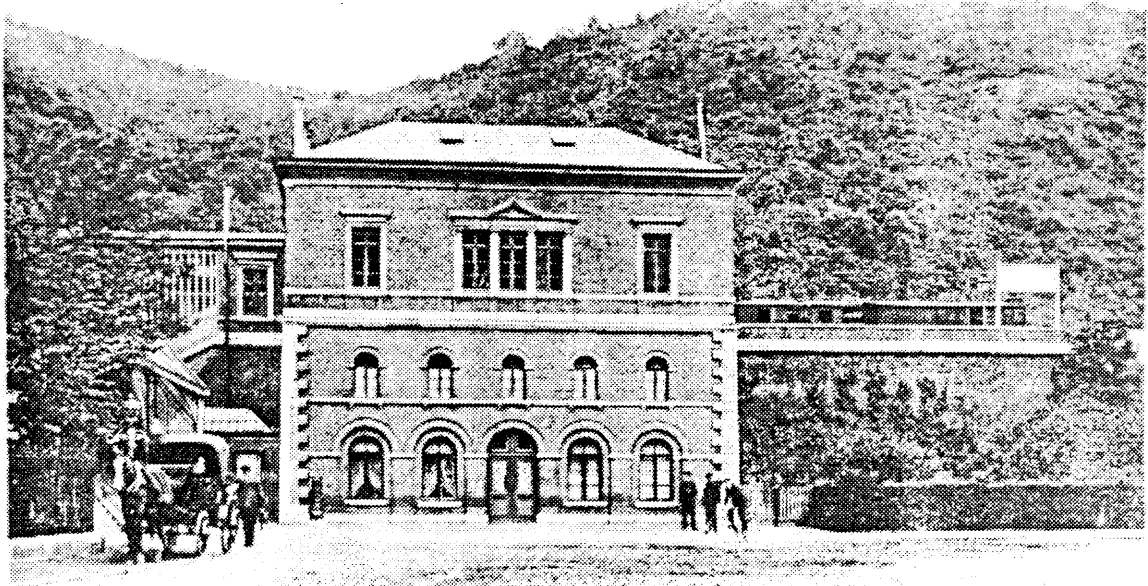
Lijst van de neo-klassieke stations :

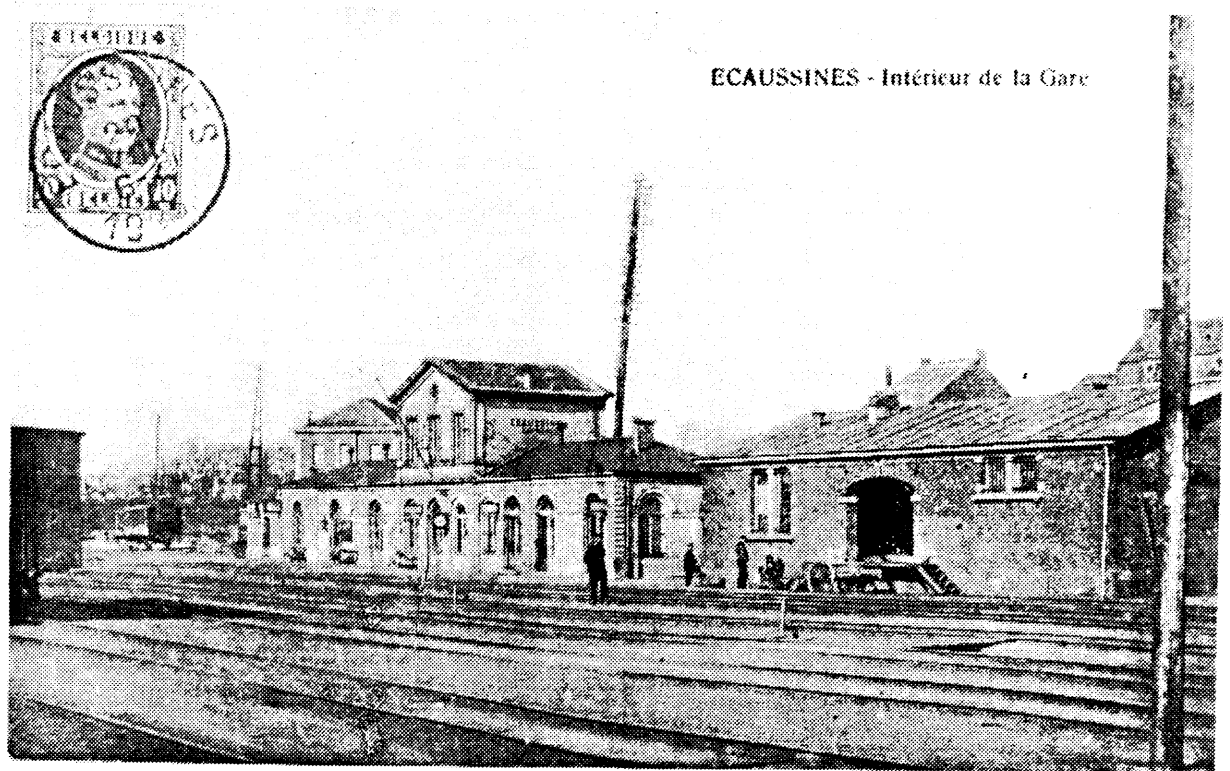
| | |
|---------------------------------|---------------------------------|
| <i>Aalter (°)</i> | <i>Brussel-Laeken (°)</i> |
| <i>Brussel-leopoldswijk (°)</i> | <i>Brussel-noord (1)</i> |
| <i>Brussel-zuid (1)</i> | <i>Binche (1)</i> |
| <i>Braine-le-Comte (1)</i> | <i>Brugge (1) -- Ronse (°)</i> |
| <i>Charleroi-sud (°)</i> | <i>Châtelineau-Châtelet (1)</i> |
| <i>Chaufontaine (1)</i> | <i>Ecaussines (1)</i> |
| <i>Gembloux (°)</i> | <i>Gent-Zuid (1)</i> |
| <i>Halle (1)</i> | <i>Hasselt (stopplaats - 1)</i> |
| <i>Kortrijk (1)</i> | <i>Leuven (1)</i> |
| <i>Liège-Guill. (1)</i> | <i>Manage (1)</i> |
| <i>Moeskroen (°)</i> | <i>Mons (1)</i> |
| <i>Mont-St-Guibert (°)</i> | <i>Namur (1)</i> |
| <i>Oostende-stad (1)</i> | <i>Pepinster (1)</i> |
| <i>St-Niklaas (1)</i> | <i>Tienen (°)</i> |
| <i>Tournai (1) en (2)</i> | <i>Tubize (°)</i> |
| <i>Verviers (1)</i> | <i>Vilvoorde (1)</i> |
| <i>Vorst-zuid (1)</i> | <i>Wetteren (°)</i> |

(°) : *nog bestaand stations*

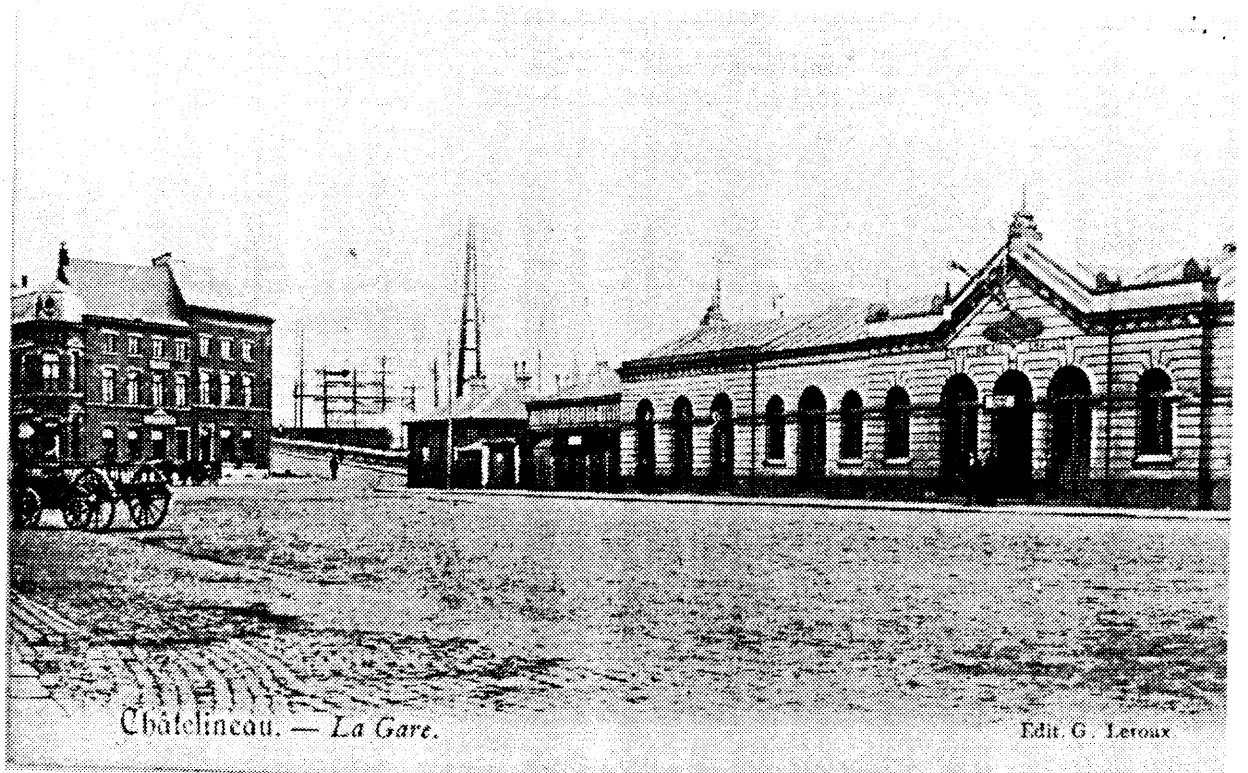
(1) : *eerste station*

(2) : *tweede station*





ECAUSSINES - Intérieur de la Gare



Châtelineau. — La Gare.

Edit. G. Leroix.

Boven : Ecaussines : Voor kleinere plaatsen koos men voor een sober stationetje zonder frontons, pilasters en balustrades
 Onder : Châtelineau - Châtelet : Dit klassieke station werd in het begin van de eeuw vervangen door een nieuw, groter station

| Nummering | | Bouwer | Fabr.nr | In dienst | Uit dienst | Opm. |
|-----------|----------------|-----------|----------|---------------|------------|-----------------------|
| K.P.E.V. | | EB - NMBS | | | | |
| 1002 | Elberf. S10 | 6002 | 60.002 | Schwarzkopff | 4996 | /1913 04/1954 |
| 1004 | Cöln S10 | 6003 | 60.003 | Hanomag | 7166 | /1914 07/1954 |
| 1004 | Elberf. S10 | 6004 | 60.004 | Schwarzkopff | 4998 | /1913 07/1955 |
| 1004 | Essen S10 | 6005 | 60.005 | Hanomag | 6475 | /1912 04/1954 |
| 1006 | Elberf. S10 | 6006 | 60.006 | Schwarzkopff | 5186 | /1913 03/1954 |
| 1006 | Essen S10 | 6007 | 60.007 | Hanomag | 6477 | /1912 04/1954 |
| 1008 | Elberf. S10 | 6008 | 60.008 | Schwarzkopff | 5188 | /1913 10/1954 |
| 1009 | Elberf. S10 | 6009 | 60.009 | Hanomag | 7167 | /1914 04/1954 |
| 1010 | Elberf. S10 | 6010 | 60.010 | Hanomag | 7168 | /1914 04/1958 |
| 1011 | Elberf. S10 | 6011 | 60.011 | Hanomag | 7191 | /1914 06/1956 |
| 1012 | Elberf. S10 | 6012 | 60.012 | Hanomag | 7192 | /1914 04/1955 |
| 1013 | Elberf. S10 | 6013 | 60.013 | Hanomag | 7193 | /1914 07/1954 |
| 1033 | Münster S10 | 6033 | 60.001 | Vulkan | 2814 | /1913 08/1957 |
| 1040 | Münster S10 | 6040 | 60.014 | Schwarzkopff | 5195 | /1914 04/1954 |
| 1041 | Münster S10 | 6041 | 60.015 | Schwarzkopff | 5196 | /1914 03/1954 |
| 1043 | Münster S10 | 6043 | 60.016 | Schwarzkopff | 5198 | /1914 01/1959 |
| 1110 | Mainz S10-1 | 6110 | (61.001) | Henschel | 13829 | /1916 WO II DR |
| 1117 | Danzig S10-1 | 6117 | (61.002) | Henschel | 13818 | /1916 WO II PKP |
| 1127 | König. S10-1 | 6127 | (61.003) | Henschel | 13812 | /1916 WO II DR |
| 1201 | Stettin S10-2 | 6201 | (62.001) | Vulkan | 3125 | /1916 WO II DR |
| 1202 | Cöln S10-2 | 6202 | (62.002) | Hanomag | 7443 | /1915 WO II DR |
| 1202 | Stettin S10-2 | 6203 | (62.003) | Vulkan | 3126 | /1916 WO II DR |
| 1204 | Cöln S10-2 | 6204 | 62.004 | Hanomag | 7445 | /1915 05/1960 |
| 1205 | Elberf. S10-2 | 6205 | 62.005 | Schwarzkopff | 5589 | /1915 03/1954 |
| 1205 | Danzig S10-2 | 6206 | 62.006 | Vulkan | 3005 | /1916 04/1959 |
| 1207 | Cöln S10-2 | 6207 | (62.007) | Schwarzkopff | 5616 | /1915 WO II DR |
| 1208 | Elberf. S10-2 | 6208 | (62.008) | Hanomag | 7855 | /1916 WO II DR |
| 1209 | Cöln S10-2 | 6209 | 62.009 | Hanomag | 7686 | /1916 04/1955 |
| 1210 | Hannover S10-2 | 6210 | 62.010 | Hanomag | 7861 | /1916 04/1954 |
| 1204 | Elberf. S10-2 | 6211 | (62.011) | Schwarzkopff | 5588 | /1915 WO II DR |
| 1207 | Elberf. S10-2 | 6212 | 62.012 | Schwarzkopff | 5591 | /1915 03/1954 |
| 1209 | Elberf. S10-2 | 6213 | 62.013 | Hanomag | 7856 | /1916 07/1954 |
| 1216 | Cöln S10-2 | 6216 | (62.014) | Hanomag | 7854 | /1916 WO II DR |
| 1217 | Munster S10-2 | 6217 | (62.015) | Hanomag | 7868 | /1916 WO II DR |
| 258 | Meklenb P8 | 6400 | (64.008) | Humboldt | 1117 | /1916 WO II PKP |
| 259 | Meklenb P8 | 6401 | 64.001 | Humboldt | 1210 | /1916 05/1966 |
| 2402 | Cöln P8 | 6402 | 64.002 | Schwarzkopff | 3617 | /1906 12/64 ex-Cöln 6 |
| 2403 | MGDB P8 | 6403 | 64.003 | Schwarzkopff | 6542 | /1918 06/1966 |
| 2404 | MGDB P8 | 6404 | (64.004) | Schwarzkopff | 6543 | /1918 WO II DR |
| 2405 | Hannover P8 | 6405 | (64.005) | Schwarzkopff | 4802 | /1912 WO II DR |
| 2406 | Elberf. P8 | 6406 | 64.006 | Schwarzkopff | 3625 | /1906 08/1963 |
| 2407 | MGDB P8 | 6407 | (64.007) | Schwarzkopff | 6546 | /1918 WO II DR |
| 2407 | Erfurt P8 | 6408 | | Schwarzkopff | 3942 | /1907 05/1941 |
| 2409 | Elberf. P8 | 6409 | 64.009 | Schwarzkopff | 3959 | /1908 08/1963 |
| 2410 | Cöln P8 | 6410 | 64.010 | Schwarzkopff | 4029 | /1908 03/1961 |
| 2411 | Essen P8 | 6411 | 64.011 | Borsig | 8129 | /1911 05/1966 |
| 2412 | Elberf. P8 | 6412 | 64.012 | Schwarzkopff | 3962 | /1908 12/1966 |
| 2413 | Münster P8 | 6413 | 64.013 | Henschel | 12666 | /1914 08/1965 |
| 2414 | MGDB P8 | 6414 | 64.014 | Schwarzkopff | 6553 | /1918 03/1965 |
| 2415 | Essen P8 | 6415 | 64.015 | Humboldt | 846 | /1912 10/1966 |
| 2416 | MGDB P8 | 6416 | 64.016 | Schwarzkopff | 6555 | /1918 08/1950 |
| 2417 | Königsb P8 | 6417 | 64.017 | Schwarzkopff | 4240 | /1909 05/1964 |
| 2418 | MGDB P8 | 6418 | 64.018 | Schwarzkopff | 6557 | /1918 03/1965 |
| 2419 | MGDB P8 | 6419 | 64.019 | Schwarzkopff | 6558 | /1918 |
| 2420 | Danzig P8 | 6420 | 64.020 | Schichau | 2493 | /1917 09/1966 |
| 2422 | Elberf. P8 | 6421 | 64.021 | Schwarzkopff | 4258 | /1909 03/1961 |
| 2422 | Hannover P8 | 6422 | 64.022 | Linke-Hofmann | 1068 | /1913 12/1966 |
| 2423 | Elberf. P8 | 6423 | 64.023 | Schwarzkopff | 4259 | /1909 07/1966 |
| 2424 | Elberf. P8 | 6424 | 64.024 | Schwarzkopff | 4294 | /1909 03/1961 |
| 2425 | Cöln P8 | 6425 | 64.025 | Humboldt | 832 | /1912 03/1961 |
| 2426 | Cöln P8 | 6426 | (64.026) | Humboldt | 833 | /1912 WO II DR |
| 2427 | Münster P8 | 6427 | 64.027 | Humboldt | 1205 | /1916 10/1966 |
| 2428 | Cöln P8 | 6428 | 64.028 | Humboldt | 835 | /1912 08/1964 |
| 2429 | Münster P8 | 6429 | 64.029 | Humboldt | 1207 | /1916 |
| 2437 | Magdeb. P8 | 6430 | 64.030 | Schwarzkopff | 5323 | /1914 10/1963 |
| 260 | Mecklenb P8 | 6431 | 64.031 | Humboldt | 1211 | /1916 03/1966 |
| 2432 | Münster P8 | 6432 | 64.032 | Henschel | 14332 | /1917 08/1963 |
| 2433 | Münster P8 | 6433 | 64.033 | Henschel | 14333 | /1917 08/1963 |
| 2434 | Königsb P8 | 6434 | 64.034 | Schwarzkopff | 4812 | /1912 05/1963 |
| 2405 | MGDB P8 | 6435 | 64.035 | Schwarzkopff | 6544 | /1918 05/1963 |
| 2436 | MGDW P8 | 6436 | 64.036 | Henschel | 16215 | /1918 08/1964 |
| 2437 | Königsb P8 | 6437 | 64.037 | Schichau | 2062 | /1913 09/1962 |
| 2438 | MGDW P8 | 6438 | 64.038 | Henschel | 16217 | /1918 03/1965 |
| 2439 | MGDW P8 | 6439 | 64.039 | Henschel | 16218 | /1918 03/1963 |
| 2440 | MGDW P8 | 6440 | 64.040 | Henschel | 16219 | /1918 08/1963 |
| 2441 | MGDW P8 | 6441 | 64.041 | Henschel | 16220 | /1918 09/1966 |
| 2441 | Münster P8 | 6442 | 64.042 | Schwarzkopff | 6206 | /1917 08/1963 |
| 2443 | Hamb.Alt P8 | 6443 | 64.043 | Henschel | 13853 | /1916 04/1967 |
| 2444 | Hannover P8 | 6444 | 64.044 | Schichau | 2380 | /1916 12/1964 |
| 2445 | Hamb.Alt P8 | 6445 | 64.045 | Henschel | 13858 | /1916 04/1967 |

| Nummering | | | | Bouwer | Fabr.nr | In dienst | Uit dienst | Opm. |
|-----------|----------|----|------|----------|-----------------------|-----------|------------|----------------------|
| | K.P.E.V. | EB | - | NMBS | | | | |
| 2528 | Elberf. | P8 | 6528 | 64.128 | Henschel | 15716 | /1918 | 10/1963 |
| 2529 | Elberf. | P8 | 6529 | 64.129 | Henschel | 15717 | /1918 | |
| 2530 | Elberf. | P8 | 6530 | 64.130 | Henschel | 15718 | /1918 | |
| 2531 | Elberf. | P8 | 6531 | 64.131 | Henschel | 15719 | /1918 | 09/1966 |
| 2532 | Elberf. | P8 | 6532 | 64.132 | Henschel | 15720 | /1918 | 12/1964 |
| 2533 | Elberf. | P8 | 6533 | 64.133 | Henschel | 15721 | /1918 | 10/1966 |
| 2405 | Königsb. | P8 | 6534 | 64.134 | Vulkan | 2350 | /1907 | 06/1966 |
| 2406 | Cöln | P8 | 6535 | 64.135 | Schwarzkopff | 3946 | /1908 | 10/1964 |
| 2406 | Erfurt | P8 | 6536 | 64.136 | Schwarzkopff | 3941 | /1907 | 08/1965 |
| 2407 | Cöln | P8 | 6537 | 64.137 | Schwarzkopff | 3947 | /1908 | 09/1962 |
| 2406 | Danzig | P8 | 6538 | 64.138 | Schichau | 2374 | /1916 | 03/1966 |
| 2406 | Hamb.Alt | P8 | 6539 | 64.139 | Linke-Hofmann | 912 | /1912 | 06/1966 |
| 2412 | Hamb.Atl | P8 | 6540 | 64.140 | Schwarzkopff | 5163 | /1913 | 01/1964 |
| 2413 | MGDB | P8 | 6541 | 64.141 | Schwarzkopff | 6552 | /1918 | 12/1964 |
| 2414 | Münster | P8 | 6542 | (64.142) | Henschel | 12667 | /1914 | WO II vermist |
| 2414 | Elberf. | P8 | 6543 | 64.143 | Schwarzkopff | 4049 | /1908 | 09/1966 |
| 2414 | Cöln | P8 | 6544 | 64.144 | Schwarzkopff | 4236 | /1909 | 06/1948 |
| 2415 | Elberf. | P8 | 6545 | 64.145 | Schwarzkopff | 4050 | /1908 | 06/1965 |
| 2446 | Essen | P8 | 6546 | 64.146 | Henschel | 13893 | /1916 | 09/1966 |
| 2415 | Königsb. | P8 | 6547 | 64.147 | Schwarzkopff | 4034 | /1908 | 09/1966 ex-Cöln 2415 |
| 2415 | MGDB | P8 | 6548 | 64.148 | Schwarzkopff | 6554 | /1918 | 10/1966 |
| 2424 | Münster | P8 | 6549 | 64.149 | Humboldt | 1202 | /1916 | 10/1963 |
| 2424 | Hamb.Alt | P8 | 6550 | 64.150 | Borsig | 9075 | /1915 | 04/1967 |
| 2426 | Francf. | P8 | 6551 | 64.151 | Schwarzkopff | 4559 | /1911 | 12/1964 |
| 2452 | Magdeb. | P8 | 6552 | 64.152 | Henschel | 13881 | /1916 | 06/1966 |
| 2427 | Cöln | P8 | 6553 | 64.153 | Humboldt | 834 | /1912 | 11/1966 |
| 2454 | Hannover | P8 | 6554 | (64.154) | Henschel | 13867 | /1916 | WO II vermist |
| 2454 | Cöln | P8 | 6555 | (64.155) | Humboldt | 1195 | /1916 | WO II vermist |
| 2454 | Elberf. | P8 | 6556 | 64.156 | Humboldt | 839 | /1912 | 09/1962 |
| 2462 | Münster | P8 | 6557 | 64.157 | Henschel | 15737 | /1918 | 09/1966 |
| 2463 | Königsb. | P8 | 6558 | 64.158 | Schichau | 2365 | /1916 | |
| 2463 | Hamb.Alt | P8 | 6559 | 64.159 | Schwarzkopff | 6460 | /1918 | 04/1967 |
| 2464 | Münster | P8 | 6560 | 64.160 | Henschel | 15739 | /1918 | 03/1961 |
| 2476 | Hannover | P8 | 6561 | 64.161 | Schwarzkopff | 6438 | /1918 | 11/1966 |
| 2476 | Königsb. | P8 | 6562 | 64.162 | Schichau | 2481 | /1917 | |
| 2496 | Essen | P8 | 6563 | 64.163 | Henschel | 15709 | /1918 | 04/1963 |
| 2496 | Elberf. | P8 | 6564 | 64.164 | Schwarzkopff | 5560 | /1915 | 09/1963 |
| 2497 | Halle | P8 | 6565 | 64.165 | Schwarzkopff | 6413 | /1918 | 05/1963 |
| 2497 | Elberf. | P8 | 6566 | 64.166 | Humboldt | 1158 | /1916 | 10/1963 |
| 2499 | Essen | P8 | 6567 | 64.167 | Henschel | 15712 | /1918 | 04/1947 |
| 2585 | Elberf. | P8 | 6568 | 64.168 | 38.3204 Linke-Hofmann | 2281 | /1921 | 06/66 (1) |
| 601 | Essen | S6 | 6600 | 66.004 | Henschel | 8630 | /1908 | 06/1948 |
| 601 | Kattow. | S6 | 6601 | 66.001 | Linke-Hofmann | 419 | /1907 | 05/1949 |
| 602 | Elberf. | S6 | 6602 | 66.002 | Humboldt | 665 | /1908 | 06/1948 |
| 603 | Cöln | S6 | 6603 | 66.003 | Linke-Hofmann | 383 | /1906 | 06/1948 |
| 604 | Hannover | S6 | 6604 | | Linke-Hofmann | 437 | /1907 | |
| 605 | Breslau | S6 | 6605 | 66.005 | Linke-Hofmann | 351 | /1906 | 04/1949 |
| 606 | Elberf. | S6 | 6606 | 66.006 | Humboldt | 701 | /1910 | 03/1949 |
| 607 | Elberf. | S6 | 6607 | 66.007 | Humboldt | 702 | /1910 | 06/1948 |
| 608 | Elberf. | S6 | 6608 | 66.008 | Humboldt | 784 | /1911 | 05/1949 |
| 602 | Hamb.Alt | S6 | 6609 | 66.009 | Henschel | 7801 | /1907 | 06/1948 |
| 610 | Breslau | S6 | 6610 | 66.010 | Linke-Hofmann | 436 | /1907 | 09/1948 |
| 611 | Elberf. | S6 | 6611 | 66.011 | Humboldt | 787 | /1911 | 05/1948 |
| 612 | Elberf. | S6 | 6612 | 66.012 | Humboldt | 788 | /1911 | 03/1949 |
| 613 | Elberf. | S6 | 6613 | 66.013 | Linke-Hofmann | 940 | /1912 | 03/1949 |
| 615 | Cöln | S6 | 6614 | 66.014 | Humboldt | 782 | /1911 | 03/1949 |
| 615 | Halle | S6 | 6615 | 66.015 | Linke-Hofmann | 538 | /1908 | 06/1948 |
| 616 | Hamb.Alt | S6 | 6616 | 66.016 | Henschel | 9396 | /1909 | 05/1949 |
| 617 | Cöln | S6 | 6617 | 66.017 | Humboldt | 907 | /1913 | 05/1949 |
| 618 | Essen | S6 | 6618 | 66.018 | Humboldt | 696 | /1910 | 03/1949 |
| 619 | Bromberg | S6 | 6619 | 66.019 | Linke-Hofmann | 796 | /1911 | 07/1948 |
| 620 | Hamb.Alt | S6 | 6620 | 66.020 | Henschel | 9400 | /1909 | 05/1948 |
| 603 | Elberf. | S6 | 6621 | 66.021 | Humboldt | 666 | /1908 | 03/1949 |
| 623 | Essen | S6 | 6622 | 66.022 | Humboldt | 751 | /1911 | 06/1948 |
| 623 | Halle | S6 | 6623 | 66.023 | Linke-Hofmann | 602 | /1908 | 07/1948 |
| 624 | Stettin | S6 | 6624 | 66.024 | Linke-Hofmann | 819 | /1911 | 03/1949 |
| 625 | Hannover | S6 | 6625 | 66.025 | Humboldt | 794 | /1911 | 05/1949 |
| 626 | Essen | S6 | 6626 | 66.026 | Humboldt | 754 | /1911 | 05/1949 |
| 627 | Breslau | S6 | 6627 | 66.027 | Linke-Hofmann | 656 | /1909 | 05/1949 |
| 628 | Essen | S6 | 6628 | 66.028 | Humboldt | 790 | /1911 | 03/1949 |
| 605 | Mainz | S6 | 6629 | 66.029 | Humboldt | 703 | /1910 | 05/1949 |
| 606 | Mainz | S6 | 6630 | | Humboldt | 704 | /1910 | |
| 616 | Cöln | S6 | 6631 | 66.031 | Humboldt | 783 | /1911 | 05/1949 |
| 616 | Elberf. | S6 | 6632 | 66.032 | Linke-Hofmann | 937 | /1913 | 09/1948 |
| 617 | Kattow. | S6 | 6633 | 66.033 | Linke-Hofmann | 822 | /1911 | 03/1949 |
| 619 | Stettin | S6 | 6634 | 66.034 | Linke-Hofmann | 805 | /1911 | 06/1948 |

(1) : lok 6568 op 07/10/1944 ingeschreven in het NMBS-bestand en 06/1950 teruggegeven aan DB
loc 6568 est prise dans l'inventaire du SNCB le 07/10/1944 et restitué en 06/1950 au DB

| Nummering | | Bouwer | | Fabr.nr | In dienst | Uit dienst | Opmerkingen | |
|-----------|-----------|-----------|------|---------|---------------|------------|-------------|------------------------|
| K.P.E.V. | | EB - NMBS | | | | | | |
| 638 | Essen | S6 | 6638 | 66.038 | Linke-Hofmann | 909 | /1912 | 04/1949 |
| 639 | Essen | S6 | 6639 | 66.039 | Linke-Hofmann | 537 | /1908 | 06/1948 |
| 641 | Halle | S6 | 6641 | 66.030 | Henschel | 9938 | /1910 | 05/1949 |
| 645 | Breslau | S6 | 6645 | 66.035 | Henschel | 8634 | /1909 | 05/1949 |
| 654 | Stettin | S6 | 6654 | 66.035 | Humboldt | 915 | /1913 | 05/1948 |
| 671 | Stettin | S6 | 6671 | 66.037 | Henschel | 10227 | /1911 | 05/1949 |
| 676 | Hamb.Alt. | S6 | 6676 | | Henschel | 7831 | /1907 | |
| 904 | Hamb.Alt. | S9 | 6904 | 69.004 | Hanomag | 5453 | /1909 | 07/1948 |
| 906 | Hamb.Alt. | S9 | 6906 | 69.006 | Hanomag | 5455 | /1909 | 04/1949 |
| 910 | Essen | S9 | 6910 | 69.010 | Hanomag | 5529 | /1909 | 04/1949 |
| 911 | Münster | S9 | 6911 | 69.011 | Hanomag | 5701 | /1910 | 04/1949 |
| 912 | Hamb.Alt. | S9 | 6912 | 69.012 | Hanomag | 5588 | /1909 | 04/1949 |
| 913 | Hamb.Alt. | S9 | 6913 | 69.013 | Hanomag | 5698 | /1910 | 06/1988 |
| 914 | Hamb.Alt. | S9 | 6914 | 69.001 | Hanomag | 5699 | /1910 | 06/1948 |
| 912 | Essen | S9 | 6915 | 69.002 | Hanomag | 5697 | /1910 | 06/1948 |
| 910 | Hannover | S9 | 6916 | 69.003 | Hanomag | 5466 | /1909 | 04/1949 |
| 912 | Münster | S9 | 6917 | 69.005 | Hanomag | 5702 | /1910 | 06/1948 |
| 924 | Hannover | S9 | 6924 | 69.007 | Hanomag | 5480 | /1909 | 07/1948 |
| 946 | Hannover | S9 | 6946 | 69.008 | Hanomag | 5587 | /1909 | 04/1949 |
| 947 | Hannover | S9 | 6947 | 69.009 | Hanomag | 5801 | /1910 | 07/1948 |
| 4401 | Essen | G7.1 | 7000 | | Vulcan | 1733 | /1899 | |
| 4401 | Hannover | G7.1 | 7001 | 71.005 | Hanomag | 4131 | /1904 | |
| 4402 | Frankfurt | G7.1 | 7002 | | Vulcan | 1342 | /1893 | |
| 4401 | Mainz | G7.1 | 7003 | | Schwarzkopff | 3228 | /1903 | |
| 4401 | Stettin | G7.1 | 7004 | 71.006 | Vulcan | 3163 | /1916 | |
| 4405 | Frankfurt | G7.1 | 7005 | | Vulcan | 1412 | /1894 | |
| 4406 | Cöln | G7.1 | 7006 | | Vulcan | 1909 | /1901 | |
| 4407 | Cöln | G7.1 | 7007 | | Vulcan | 1910 | /1901 | |
| 4408 | Königsb. | G7.1 | 7008 | | Borsig | 9583 | /1916 | |
| 4409 | Mainz | G7.1 | 7009 | | Hanomag | 4240 | /1904 | |
| 4410 | Cöln | G7.1 | 7010 | | Schwarzkopff | 2996 | /1901 | |
| 4411 | Saarbr. | G7.1 | 7011 | | Schwarzkopff | 3009 | /1901 | |
| 4412 | Kassel | G7.1 | 7012 | | Schwarzkopff | 2721 | /1899 | |
| 4413 | Cöln | G7.1 | 7013 | | Schwarzkopff | 2999 | /1901 | |
| 4414 | Cöln | G7.1 | 7014 | | Schwarzkopff | 3000 | /1901 | |
| 4415 | Cöln | G7.1 | 7015 | | Schwarzkopff | 3813 | /1903 | |
| 4406 | Magdeburg | G7.1 | 7016 | | Schichau | 1312 | /1903 | |
| 4417 | Elberf. | G7.1 | 7017 | | Schwarzkopff | 3481 | /1905 | |
| 4408 | Münster | G7.1 | 7018 | 71.007 | Schwarzkopff | 3279 | /1904 | |
| 4419 | Königsb. | G7.1 | 7019 | | Borsig | 9594 | /1916 | |
| 4420 | Essen | G7.1 | 7020 | | Schwarzkopff | 2770 | /1900 | |
| 4421 | Kassel | G7.1 | 7021 | | Vulcan | 1829 | /1900 | |
| 4422 | Elberf. | G7.1 | 7022 | | Schwarzkopff | 3581 | /1906 | |
| 4422 | Königsb. | G7.1 | 7023 | | Borsig | 9597 | /1916 | |
| 4407 | Essen | G7.1 | 7024 | | Vulcan | 1729 | /1899 | |
| 4425 | Königsb. | G7.1 | 7025 | | Borsig | 9600 | /1916 | |
| 4426 | Kassel | G7.1 | 7026 | | Vulcan | 1834 | /1900 | |
| 4427 | Mainz | G7.1 | 7027 | | Schwarzkopff | 3660 | /1906 | |
| 4428 | Elberf. | G7.1 | 7028 | | Vulcan | 2267 | /1907 | |
| 4429 | Elberf. | G7.1 | 7029 | | Linke-Hofmann | 162 | /1903 | |
| 4430 | Breslau | G7.1 | 7030 | | Linke-Hofmann | 264 | /1904 | |
| 4410 | Elberf. | G7.1 | 7031 | | Schwarzkopff | 3275 | /1904 | |
| 4432 | Mainz | G7.1 | 7032 | 71.008 | Henschel | 7878 | /1907 | 05/1948 |
| 4433 | Elberf. | G7.1 | 7033 | | Schichau | 1308 | /1904 | |
| 4434 | Elberf. | G7.1 | 7034 | | Schichau | 1309 | /1904 | |
| 4435 | Kattow. | G7.1 | 7035 | 71.009 | Henschel | 14001 | /1916 | |
| 4436 | Essen | G7.1 | 7036 | | Schwarzkopff | 2838 | /1900 | |
| 4437 | Cöln | G7.1 | 7037 | 71.010 | Schwarzkopff | 3469 | /1905 | |
| 4412 | Danzig | G7.1 | 7038 | | Vulcan | 2328 | /1907 | /1948 vanaf 1930 MT 36 |
| 4412 | Königsb. | G7.1 | 7039 | 71.011 | Borsig | 9587 | /1916 | |
| 4440 | Magdeb. | G7.1 | 7040 | | Henschel | 7872 | /1907 | |
| 4441 | Mainz | G7.1 | 7041 | | Schwarzkopff | 3895 | /1907 | |
| 4442 | Breslau | G7.1 | 7042 | | Schwarzkopff | 3561 | /1906 | |
| 4443 | Kattow. | G7.1 | 7043 | | Orenstein | 8183 | /1916 | |
| 4443 | Essen | G7.1 | 7044 | | Schwarzkopff | 2845 | /1900 | |
| 4445 | Essen | G7.1 | 7045 | 71.012 | Schwarzkopff | 2847 | /1900 | |
| 4446 | Kattow. | G7.1 | 7046 | | Orenstein | 8186 | /1916 | |
| 4447 | Münster | G7.1 | 7047 | 71.013 | Schichau | 1353 | /1904 | |
| 4448 | Essen | G7.1 | 7048 | | Schwarzkopff | 2850 | /1900 | |
| 4449 | Mainz | G7.1 | 7049 | | | | | |
| 4450 | Cöln | G7.1 | 7050 | 71.014 | Schwarzkopff | 3576 | /1906 | |
| 4414 | Kassel | G7.1 | 7051 | | Schwarzkopff | 2703 | /1899 | |
| 4452 | Saarbr. | G7.1 | 7052 | | Jung | 2443 | /1916 | /1948 vanaf 1930 MT 37 |
| 4454 | Breslau | G7.1 | 7053 | | Schichau | 1586 | /1907 | |
| 4454 | Essen | G7.1 | 7054 | | Schwarzkopff | 2911 | /1901 | |
| 4415 | Hannover | G7.1 | 7055 | | Hanomag | 7927 | /1916 | |
| 4456 | Münster | G7.1 | 7056 | | Henschel | 14066 | /1916 | |
| 4457 | Magdeb. | G7.1 | 7057 | | Schwarzkopff | 3892 | /1907 | |
| 4426 | Mainz | G7.1 | 7058 | | Schwarzkopff | 3659 | /1906 | |

| Nummering | | | | Bouwer | Fabr.nr | In dienst | Uit dienst | Opmerkingen |
|-----------|------------|-----------|------|---------------|---------|-----------|------------------------|-------------|
| K.P.E.V. | | EB - NMBS | | | | | | |
| 4427 | Münster | G7.1 | 7059 | Hanomag | 4138 | /1904 | | |
| 4433 | Essen | G7.1 | 7060 | Schwarzkopff | 2835 | /1900 | | |
| 4461 | Magdeb. | G7.1 | 7061 | Henschel | 14053 | /1916 | | |
| 4435 | Saarbr. | G7.1 | 7062 | Schwarzkopff | 3482 | /1905 | | |
| 4463 | Cöln | G7.1 | 7063 | Schwarzkopff | 2499 | /1898 | | |
| 4436 | Saarbr. | G7.1 | 7064 | Schwarzkopff | 3483 | /1905 | | |
| 4465 | Breslau | G7.1 | 7065 | Henschel | 8693 | /1908 | | |
| 4436 | Danzig | G7.1 | 7066 | | | | | |
| 4443 | Saarbr. | G7.1 | 7067 | Schwarzkopff | 3898 | /1907 | | |
| 4468 | Essen | G7.1 | 7068 | Vulcan | 1901 | /1901 | | |
| 4445 | Mainz | G7.1 | 7069 | Henschel | 9467 | /1909 | | |
| 4470 | Essen | G7.1 | 7070 | Vulcan | 1903 | /1901 | | |
| 4600 | Cöln | G7.1 | 7071 | Henschel | 9461 | /1909 | | |
| 4708 | Essen | G7.1 | 7072 | Schwarzkopff | 3870 | /1907 | | |
| 4473 | Essen | G7.1 | 7073 | Vulcan | 1906 | /1901 | | |
| 4713 | Essen | G7.1 | 7074 | Schwarzkopff | 3875 | /1907 | | |
| 4720 | Essen | G7.1 | 7075 | Schwarzkopff | 3882 | /1907 | | |
| 4726 | Essen | G7.1 | 7076 | Hanomag | 5122 | /1908 | | |
| 4477 | Essen | G7.1 | 7077 | Schwarzkopff | 3222 | /1903 | | |
| 4478 | Cöln | G7.1 | 7078 | Schwarzkopff | 2593 | /1898 | | |
| 4727 | Essen | G7.1 | 7079 | Hanomag | 5123 | /1908 | | |
| 4480 | Cöln | G7.1 | 7080 | Schwarzkopff | 2731 | /1899 | | |
| 4744 | Essen | G7.1 | 7081 | Hanomag | 5140 | /1908 | | |
| 4482 | Cöln | G7.1 | 7082 | Schwarzkopff | 2733 | /1899 | | |
| 4483 | Cöln | G7.1 | 7083 | Schwarzkopff | 2734 | /1899 | | |
| 4749 | Essen | G7.1 | 7084 | Hanomag | 5145 | /1908 | | |
| 4761 | Essen | G7.1 | 7085 | Henschel | 8716 | /1908 | | |
| 4486 | Essen | G7.1 | 7086 | Henschel | 6795 | /1904 | | |
| 4763 | Essen | G7.1 | 7087 | Henschel | 8718 | /1908 | | |
| 4766 | Essen | G7.1 | 7088 | Henschel | 8721 | /1908 | | |
| 4489 | Cöln | G7.1 | 7089 | Schwarzkopff | 2856 | /1900 | | |
| 4490 | Cöln | G7.1 | 7090 | Schwarzkopff | 2857 | /1900 | | |
| 4491 | Breslau | G7.1 | 7091 | Linke-Hofmann | 1371 | /1916 | | |
| 4491 | Cöln | G7.1 | 7092 | Schwarzkopff | 2764 | /1900 | | |
| 4491 | Essen | G7.1 | 7093 | Henschel | 6800 | /1904 | | |
| 4773 | Essen | G7.1 | 7094 | Henschel | 8728 | /1908 | | |
| 4777 | Essen | G7.1 | 7095 | Schwarzkopff | 4054 | /1908 | | |
| 4785 | Essen | G7.1 | 7096 | Schwarzkopff | 4062 | /1908 | | |
| 4498 | Cöln | G7.1 | 7097 | Vulcan | 1788 | /1899 | | |
| 4498 | Essen | G7.1 | 7098 | Henschel | 6807 | /1904 | | |
| 4786 | Essen | G7.1 | 7099 | Schwarzkopff | 4063 | /1908 | | |
| 4787 | Essen | G7.1 | 7100 | Schwarzkopff | 4064 | /1908 | | |
| 4792 | Essen | G7.1 | 7101 | Schwarzkopff | 4069 | /1908 | | |
| 4502 | Hamb. Alt. | G7.1 | 7102 | Hanomag | 7936 | /1916 | | |
| 4798 | Essen | G7.1 | 7103 | Schwarzkopff | 4075 | /1908 | | |
| 5802 | Cöln | G7.1 | 7104 | Henschel | 9463 | /1909 | | |
| 5802 | Essen | G7.1 | 7105 | Schwarzkopff | 4079 | /1908 | | |
| 4506 | Cöln | G7.1 | 7106 | Schwarzkopff | 2865 | /1900 | | |
| 5807 | Essen | G7.1 | 7107 | Schwarzkopff | 4084 | /1908 | | |
| 5810 | Cöln | G7.1 | 7108 | Henschel | 9561 | /1909 | | |
| 4510 | Essen | G7.1 | 7109 | Henschel | 6819 | /1904 | | |
| 4510 | Cöln | G7.1 | 7110 | Vulcan | 1870 | /1901 | | |
| 4512 | Cöln | G7.1 | 7111 | Vulcan | 1872 | /1901 | /1948 vanaf 1930 MT 38 | |
| 4512 | Essen | G7.1 | 7112 | Henschel | 6821 | /1904 | | |
| 4513 | Cöln | G7.1 | 7113 | Vulcan | 1873 | /1901 | 06/1948 | |
| 4514 | Essen | G7.1 | 7114 | Henschel | 6823 | /1904 | | |
| 5823 | Cöln | G7.1 | 7115 | Hohenzollern | 3579 | /1916 | | |
| 5824 | Essen | G7.1 | 7116 | Schwarzkopff | 4211 | /1908 | | |
| 5825 | Cöln | G7.1 | 7117 | Hohenzollern | 3581 | /1916 | | |
| 5832 | Essen | G7.1 | 7118 | Schwarzkopff | 4232 | /1909 | | |
| 5835 | Essen | G7.1 | 7119 | Schwarzkopff | 4226 | /1909 | | |
| 4520 | Cöln | G7.1 | 7120 | Schwarzkopff | 3650 | /1906 | | |
| 4521 | Essen | G7.1 | 7121 | Schwarzkopff | 3460 | /1905 | | |
| 4522 | Cöln | G7.1 | 7122 | Schwarzkopff | 3695 | /1906 | | |
| 4523 | Essen | G7.1 | 7123 | Schwarzkopff | 3462 | /1905 | | |
| 5837 | Essen | G7.1 | 7124 | Schwarzkopff | 4228 | /1909 | | |
| 4525 | Cöln | G7.1 | 7125 | Henschel | 7863 | /1907 | | |
| 5860 | Essen | G7.1 | 7126 | Vulcan | 2064 | /1904 | | |
| 5866 | Essen | G7.1 | 7127 | Henschel | 7149 | /1905 | | |
| 5871 | Essen | G7.1 | 7128 | Vulcan | 2109 | /1904 | | |
| 4531 | Essen | G7.1 | 7131 | Schwarzkopff | 3566 | /1906 | | |
| 4532 | Cöln | G7.1 | 7132 | Schwarzkopff | 3718 | /1907 | | |
| 4533 | Essen | G7.1 | 7133 | Schwarzkopff | 3568 | /1906 | | |
| 4537 | Cöln | G7.1 | 7137 | Hanomag | 4658 | /1906 | | |
| 4540 | Essen | G7.1 | 7140 | Hanomag | 4661 | /1906 | | |
| 4546 | Essen | G7.1 | 7146 | Hanomag | 4667 | /1906 | | |
| 4552 | Cöln | G7.1 | 7152 | Schwarzkopff | 3861 | /1907 | | |
| 4558 | Cöln | G7.1 | 7158 | Vulcan | 2334 | /1907 | /1948 vanaf 1930 MT 39 | |
| 4561 | Essen | G7.1 | 7161 | Vulcan | 2240 | /1906 | | |
| 4568 | Essen | G7.1 | 7168 | Schwarzkopff | 3700 | /1907 | | |
| 4570 | Cöln | G7.1 | 7170 | Henschel | 8707 | /1908 | | |
| 4571 | Cöln | G7.1 | 7171 | Henschel | 8708 | /1908 | | |

-- De dieselmotorwagens type 552

(ex type 609)

Voor de lijnen met iets uitgebreider verkeer, bestelde de nmbs - naast de twee-assige "Brossel"-motorwagens - ook 6 vierassige dieselstellen en deze werden in de loop van 1939 als type 609 (609.01 - 609.06) geleverd. Deze stellen werden gebouwd door de CW Mechelen en kregen ditmaal nogmaals de 6-cilinder motor van de firma Brossel ingebouwd. Waarschijnlijk werden deze motorwagens eerst vanuit Kortemark ingezet, doch al begin 1940 verhuisden ze naar de stelplaats St-Ghislain.

Tijdens het begin van de oorlog kwamen de zes motorwagens naar Kortrijk, doch begin 1942 werd ook hier de inzetreeks opgeheven en werden de stellen werkloos.

na de bevrijding werden enkele stellen ingezet vanuit Brussel-zuid : hierbij was o.a. de 552.02 omgevormd tot een stel voor het vervoer van oorlogsgewonden en had hiervoor een "Rood Kruis"-symbool op het dak en de wanden. De andere stellen van deze reeks werden - samen met het type 554 - ingezet in de lokale dienst o.m. naar Etterbeek. In 1947 eindigde de dienst voor het Rode Kruis en werden de stellen 552 in een twee dagen tellende reeks ingezet naar Dendermonde, Aalst, Mechelen en Etterbeek. In de zomer werden ze ook gebruikt in het pendelverkeer tussen Mechelen en Hofstade-strand. Vanaf 1952 werden de stellen - die nog te Brussel-zuid onderhouden werden - ingezet vanuit St-niklaas en verzekerden hier het verkeer op de diverse lokale lijnen rondom deze gemeente. Vanaf de winterregeling van 1954 gingen de typen 552 effectief in het bestand van St-niklaas over. Hier bleven ze trouwens tot het einde van hun loopbaan.

Praktisch konstant werden deze stellen - waarvan de motor ten opzichte van de latere stellen te zwak uitviel - in een gemengde reeks met het type 553 ingezet. Zo werden er in 1958 in het totaal 10 stellen gebruikt in deze reeks D en Dbis met als uiterste inzetpunten Mechelen, Gent, Dendermonde, Moerbeke, Antwerpen-LO, Willebrouk en Lokeren.

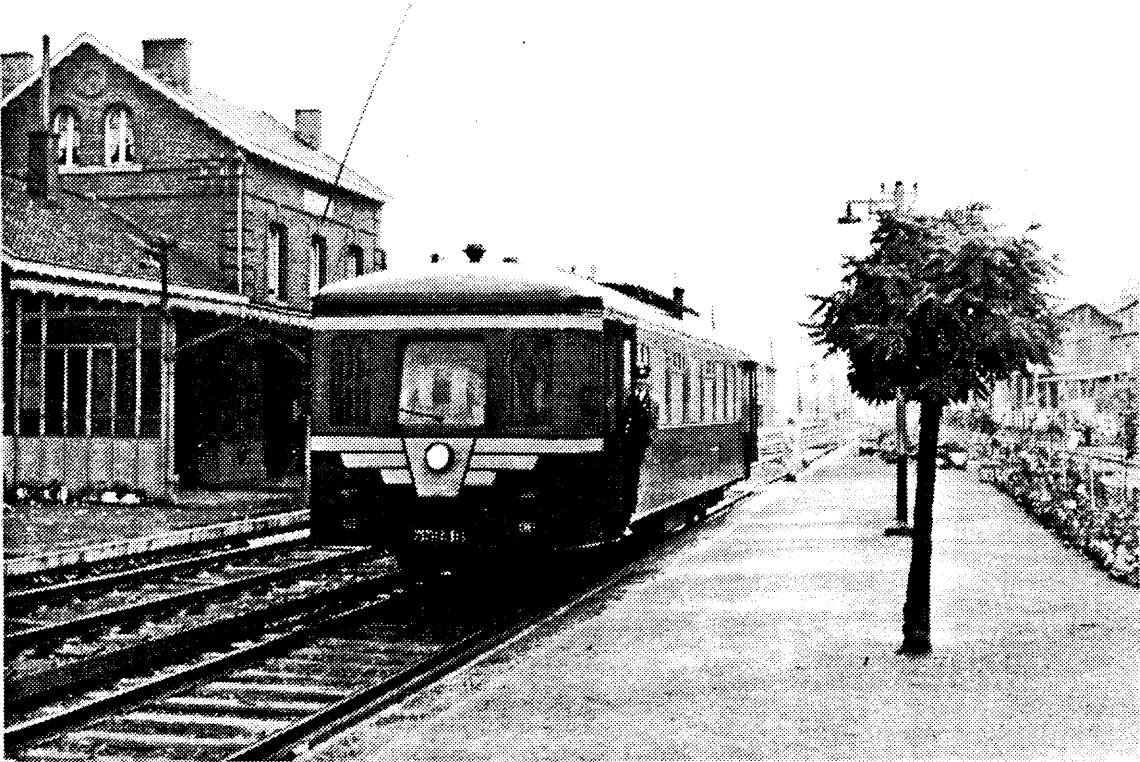
Deze inzet duurde verder tot in 1962, doch o.m. door de levering van de nieuwe stellen type 630 werd de reeks met ingang van 27 mei 1962 opgeheven. De stellen werden nog hetzelfde jaar uit het bestand afgevoerd.

** Kenmerken **

| | |
|------------------------|------------------------------------|
| Bouwer : | CW Mechelen |
| Bouwjaar : | 1939 |
| Massa : | 31 100 kg |
| Maximale snelheid : | 56 km/h (65 km/h vanaf 1952 ?) |
| Aantal plaatsen : | 77 zitplaatsen 63 staanplaatsen |
| Motor : | Brossel type 6 D 120 B |
| Vermogen : | 127 pk (93 kW) |
| Omwentelingssnelheid : | 1800 tr/min |
| Cilinders : | 6 in lijn (120 mm/150 mm) |

nummerlijst :

| nummering | | bouwer | bj | uit geschr. | laatste stelpl |
|-----------|--------|-------------|------|-------------|-------------------|
| 1939 | 1941 | | | | |
| 609.01 | 552201 | CW Mechelen | 1939 | 10/10/63 | Fsn - 09/62 - Fkr |
| 609.02 | 552.02 | CW Mechelen | 1939 | 10/10/63 | Fsn - 09/62 - Fkr |
| 609.03 | 552.03 | CW Mechelen | 1939 | 10/10/63 | Fsn - 09/62 - Fkr |
| 609.04 | 552.04 | CW Mechelen | 1939 | 10/10/63 | Fsn - 09/62 - Fkr |
| 609.05 | 552.05 | CW Mechelen | 1939 | 10/10/63 | Fsn - 09/62 - Fkr |
| 609.06 | 552.06 | CW Mechelen | 1939 | 10/10/63 | Fsn - 09/62 - Fkr |



Boven : Stel 552.05 te St-Niklaas op 25/02/61

Onder : stel 553.46 te Yvoir op 24/09/57

Foto's J. Bazin

-- De dieselmotorstellen type 553/554 (reeks 49)

Uitgaande van de ervaringen, opgedaan met de stellen type 552, besliste men om 50 verdere stellen te bouwen. Daar waar de kast identiek overgenomen werd, besliste men echter tot de inbouw van een zwaardere 8-cilinder motor van dezelfde firma Brossel. Deze stellen werden - als enige traktievoertuigen voor de nmbs - in volle oorlogstijd geleverd door de Ateliers Germain te Monceau sur Sambre. De 25 eerste stellen werden uitgerust met een gasinstallatie type Brossel en werden het type 553. De 25 laatste stellen kregen een gasinstallatie type Bernard en werden ingedeeld als type 554. Eerste stelplaatsen waren Bertrix, Brugge, Ieper en Ciney.

Kort na de oorlog werden alle stellen teruggebouwd tot dieselstellen en werden ze hernummerd in 553.01 - 553.50. Voornaamste naoorlogse stelplaatsen waren o.m. Ieper, Brugge, Bertrix, Brussel-zuid, Florennes, St-niklaas, Gouvy, Ath en Haine-St-Pierre.

Doch al vroeg kwam er een reorganisatie van de diensten, en midden de jaren '50 bleven van deze stelplaatsen alleen nog Kortrijk, St-niklaas, Ath en Haine-St-Pierre over, verder waren er Landen en Ciney bijgekomen. In al deze stelplaatsen verzekerden deze stellen de stoptreindiensten op de diverse nog bestaande lokaallijnen

In 1959 eindigde de dienst te Landen en Ciney, maar de vrijgekomen stellen gingen naar Bertrix en Jemelle. Maar op dat ogenblik werden diverse lijnen verbust en kwamen deze stellen op non-actief en werden de inzetreeksen tijdens de volgende jaren sterk ingekrompen. In 1961 eindigde de inzet te Kortrijk en St-niklaas en een jaar later werden ze te Haine-St-Pierre vervangen door de modernere stellen type 554 (reeks 46).

Ondertussen hadden de typen 553 de taak van de 551-ers te Gouvy overgenomen en werden ze ook vanuit Ronet (op de lijn Fleurus - Taminés) en even later ook Stockem gebruikt.

Te Ath eindigde de dienst in 1964 en in 1966 werden ze te Bertrix vervangen. Enkel te Gouvy en Stockem bleven beperkte inzetreeksen bestaan. Anderzijds reden ze vanaf 1967 de gekende personeelstreinen vanuit Montzen naar Welkenraedt. De commerciële dienst eindigde in 1971 en bij de hernummering waren nog slechts 11 stellen in het bestand aanwezig. In 1977 werd de 4903 naar Antwerpen-dam getransfereerd en bleven nog enkele stellen te Montzen. Doch deze laatste dienst eindigde in de loop van 1984 door de transfert van de reeks 43. Enkel de 4903 is thans nog bij de nmbs. De 4906 werd aangekocht door drie bestuurders en wordt thans - na restauratie bij de CFV3V te Mariembourg ingezet. Vier stellen gingen over naar de dienst ES.

** Kenmerken **

| | |
|------------------------|------------------------------------|
| Bouwer : | At. Germain |
| Bouwjaar : | 1941 - 1942 |
| Massa : | 32 300 kg |
| Maximale snelheid : | 65 km/h |
| Aantal plaatsen : | 77 zitplaatsen 63 staanplaatsen |
| Motor : | Brossel |
| Type : | 8 D 120 B |
| Vermogen : | 166 pk |
| Omwentelingssnelheid : | 1800 tr/min |
| Cilinders : | 8 in lijn (120 mm/150 mm) |

nummerlijst

nummering

| 1941 | 1946 | 1971 | Bouwer | bj | uit geschr | laatste stelpl |
|--------|--------|------|---------|------|------------|--------------------|
| 553.01 | 553.01 | 4901 | Germain | 1941 | 01/04/82 | Gmn -- ES 4901 Fvs |
| 553.02 | 553.02 | | Germain | 1941 | 27/08/65 | Mbx |
| 553.03 | 553.03 | | Germain | 1941 | 07/12/65 | Mbx |
| 553.04 | 553.04 | | Germain | 1941 | 27/08/65 | Mbx |
| 553.05 | 553.05 | | Germain | 1941 | 25/09/64 | Ath |
| 553.06 | 553.06 | | Germain | 1941 | 27/08/65 | Fvy |
| 553.07 | 553.07 | | Germain | 1941 | 01/04/65 | Mbx |
| 553.08 | 553.08 | 4902 | Germain | 1941 | 01/12/71 | Fvy |
| 553.09 | 553.09 | | Germain | 1941 | 25/09/64 | Mbx |
| 553.10 | 553.10 | | Germain | 1941 | 25/09/64 | Ath |
| 553.11 | 553.11 | | Germain | 1941 | 20/10/67 | Fvy |
| 553.12 | 553.12 | 4903 | Germain | 1941 | -- | Fndm |
| 553.13 | 553.13 | 4904 | Germain | 1941 | 01/12/71 | Mbx |
| 553.14 | 553.14 | | Germain | 1941 | 27/08/65 | Mbx |
| 553.15 | 553.15 | | Germain | 1941 | 20/10/67 | Mbx |
| 553.16 | 553.16 | | Germain | 194. | 25/09/64 | Fvy |
| 553.17 | 553.17 | | Germain | 194. | 25/09/64 | Gt |
| 553.18 | 553.18 | | Germain | 1942 | 25/09/64 | Mbx |
| 553.19 | 553.19 | | Germain | 1942 | 25/09/64 | Mbx |
| 553.20 | 553.20 | | Germain | 1942 | 25/09/64 | Gt |
| 553.21 | 553.21 | 4905 | Germain | 1942 | 09/01/76 | Mkm -- ES 4905 Lj |
| 553.22 | 553.22 | | Germain | 1942 | 25/09/64 | Mbx |
| 553.23 | 553.23 | | Germain | 1942 | 25/09/64 | Mbx |
| 553.24 | 553.24 | | Germain | 1942 | 25/09/64 | Ath |
| 553.25 | 553.25 | | Germain | 1942 | 25/09/64 | Ath |
| 554.01 | 553.26 | | Germain | 1942 | 27/08/65 | Ath |
| 554.02 | 553.27 | | Germain | 1942 | 25/09/64 | Feo |
| 554.03 | 553.28 | | Germain | 1942 | 31/12/65 | Mbx |
| 554.04 | 553.29 | 4906 | Germain | 1942 | 01/07/84 | Gmn -- CFV3V |
| 554.05 | 553.30 | | Germain | 1942 | 20/10/67 | Ath |
| 554.06 | 553.31 | | Germain | 1942 | 27/08/65 | Mbx |
| 554.07 | 553.32 | | Germain | 1942 | 25/09/64 | Mbx |
| 554.08 | 553.33 | | Germain | 1942 | 25/09/64 | Ath |
| 554.09 | 553.34 | | Germain | 1942 | 25/09/64 | Mbx |
| 554.10 | 553.35 | | Germain | 1942 | 25/09/64 | Ath |
| 554.11 | 553.36 | | Germain | 1942 | 25/09/64 | Mbx |
| 554.12 | 553.37 | | Germain | 1942 | 20/10/67 | Mkm |
| 554.13 | 553.38 | 4907 | Germain | 1942 | 09/01/76 | Gmn -- ES 4907 Fnr |
| 554.14 | 553.39 | | Germain | 1942 | 25/09/64 | Ath |
| 554.15 | 553.40 | | Germain | 1942 | 27/08/65 | Fvy |
| 554.16 | 553.41 | | Germain | 1942 | 05/08/62 | Gmn |
| 554.17 | 553.42 | | Germain | 1942 | 20/10/67 | Mbx |
| 554.18 | 553.43 | | Germain | 1942 | 20/10/67 | Mkm |
| 554.19 | 553.44 | | Germain | 1942 | 27/08/65 | Mkm |
| 554.20 | 553.45 | 4908 | Germain | 1942 | 01/12/71 | Fvy |
| 554.21 | 553.46 | | Germain | 1942 | 27/08/65 | Mbx |
| 554.22 | 553.47 | | Germain | 1942 | 25/09/64 | Gt |
| 554.23 | 553.48 | 4909 | Germain | 1942 | 01/12/71 | Fvy |
| 554.24 | 553.49 | 4910 | Germain | 1942 | 01/12/71 | FvY |
| 554.25 | 553.50 | 4911 | Germain | 1942 | 01/04/82 | Gmn -- ES 4911 Flv |

**** Er waren eens**

De Duitse machines na WO I **

Laatste Duitse Länderbahn, die machines aan België moest afstaan was de Oldenburgse spoorwegaatschappij : deze stond 16 lokomotieven van tweede types.

- Type G4-2

Oldenburg leunde bij de bestelling van machines zeer dicht aan bij de Pruisische spoorwegen en zo werden tegen het einde van vorige eeuw ook een aantal goederentreinlokomotieven - analoog het type G 4-2 - aangekocht. Deze drieassige machines met tender werden vooral gebruikt voor lokale diensten en werden tot in 1907 verder gebouwd.

In het totaal kwamen 7 dergelijke machines naar de Etat Belge. Als type C werden alle in de groep Brussel-zuid gehuisvest en samen met de andere Oldenburgse machines in één reeks gebruikt. Doch of de inzet effectief geweest is, is zeer twijfelachtig. Tot eind 1922 waren alle machines nog in het bestand, doch in de loop van 1923 werden ze dan definitief afgevoerd

| | | | | | | |
|-----|-----------|---------|------|------|-------|---|
| 121 | Oldenburg | Hanomag | 3033 | 1897 | G 4-2 | C |
| 155 | Oldenburg | Hanomag | 4105 | 1903 | G 4-2 | C |
| 156 | Oldenburg | Hanomag | 4106 | 1903 | G 4-2 | C |
| 157 | Oldenburg | Hanomag | 4107 | 1903 | G 4-2 | C |
| 158 | Oldenburg | Hanomag | 4108 | 1903 | G 4-2 | C |
| 165 | Oldenburg | Hanomag | 4406 | 1905 | G 4-2 | C |
| 184 | Oldenburg | Hanomag | 5161 | 1907 | G 4-2 | C |

Totaal : 7 machines

- Type G 7

Naast de lichtere drieassige machines, bouwde men te Oldenburg - naar Pruisisch model ook een lichte vierassige versie als reeks G 7. Ook deze machines werd vanaf 1915 door de huisleverancier Hanomag aan deze maatschappij geleverd en voor doorgaande goederentreinen gebruikt.

Deze lokomotief met vier gekoppelde assen, twee cilinders werkte - net zoals de machines reeks G 4-2 - volgens het compound-principe.

In het totaal kwamen 9 machines van deze bouwreeks na WO I in België terecht en ook deze loks werden in de groep Brussel-zuid gestationeerd, doch ook hier is het niet waarschijnlijk dat ze sterk tot inzet gekomen zijn.

Tijdens de zomerregeling van 1922 waren alle machines nog in het EB bestand aanwezig, de volgende winterregeling zag de eerste loks afgevoerd worden. Eind 1923 waren alle loks uit het effectief geschapt.

| | | | | | | |
|-----|-----------|---------|------|------|----|---|
| 259 | Oldenburg | Hanomag | 7626 | 1915 | G7 | D |
| 260 | Oldenburg | Hanomag | 7627 | 1915 | G7 | D |
| 262 | Oldenburg | Hanomag | 7599 | 1915 | G7 | D |
| 263 | Oldenburg | Hanomag | 7600 | 1915 | G7 | D |
| 272 | Oldenburg | Hanomag | 8569 | 1918 | G7 | D |
| 273 | Oldenburg | Hanomag | 8570 | 1918 | G7 | D |
| 274 | Oldenburg | Hanomag | 8571 | 1918 | G7 | D |
| 275 | Oldenburg | Hanomag | 8572 | 1918 | G7 | D |
| 276 | Oldenburg | Hanomag | 8573 | 1918 | G7 | D |

Totaal : 9 lokomotieven

**** Geschiedenis van de lijnen ****

-- Lijn 31 : Liers - Ans

Geschiedenis : Om de noordelijke mijnen te ontsluiten en tevens als goederen verbinding tussen Hasselt/Tongeren en Liège werd in 1864 door de Liègeois-Limbourgeois de lijnen Tongeren-Glons en verder Glons - Ans aangelegd. Deze laatste verbinding werd op 25 juni 1864 opengesteld. Deze enkelsporige lijn kende een vreemde geschiedenis - tot in de jaren '50 diende deze voor de bediening van de voorsteden van Liège, doch in 1957 werd deze dienst verbust. In de jaren '70 ontstond een plan voor een stadsnet te Liège en werd de lijn geëlektrificeerd en opnieuw voor reizigersverkeer opengesteld. Doch de reizigersaantallen voldeden niet en in 1984 eindigde opnieuw de reizigersdienst.

Lengte : 6,4 km

Stations en stopplaatsen

| | | | | |
|------|-----|------------------|----|-----|
| LSL | LSL | Liers | km | 0,0 |
| | | Rocourt-clinique | | 2,0 |
| LUR | LUR | Rocourt | | 2,9 |
| Fnst | | Ans-oost | | 4,7 |
| Ans | Ans | Ans | | 6,4 |

Vertakkingen :

Y Ans - oost

Industrieaansluitingen :

| | | |
|---------|--------|-----------------------|
| Rocourt | km 2,7 | legerarsenaal Rocourt |
| Rocourt | km 2,9 | oud-ijzer handelaar |

Elektrifikatie :

Afschaffing van de reizigersdienst :

29/09/1957

04/06/1984 na heropening van de lijn

Hervatten van de reizigersdienst :

30/09/1973

-- Lijn 32 : Ans Flémalle

Geschiedenis Enkele jaren na de opening van de lijn 31 werd ook een tweede lijn door de Luikse voorsteden geopend. Deze verbond Ans via Glain met Flémalle (eindpunt het EB-station Jemeppe). Deze werd door de Liège-Limbourgeois tot in 1897 uitgebaat en daarna overgenomen door de EB. Veel is over de typische industriële lijn niet bekend : doel was de aansluiting van enkele mijnen in de buurt van Ans.

Lengte : ca. 9 km

Stations en stopplaatsen :

niet gekend

Industrieaansluitingen :

| | |
|--------------------|---|
| St-nicolas (Glain) | steenkoolmijn Beaujonc & Patience |
| Glain | steenkoolmijn Esp. & Bonne Fortune |
| St-nicolas | steenkoolmijn Gosson |
| Ans | steenkoolmijn Esp. & Bonne Fortune (zetel Bonne fortune) |
| Grace Berleur | steenkoolmijn Du Bonnier |
| Ans | briqueteries méc. de l'est |

Afschaffen van lijnen :

| | |
|-----------------------|----------|
| St-nicolas - Flémalle | ca. 1950 |
| St-nicolas - Gosson | ca. 1959 |

nota : enkel het baanvak Ans - St-nicolas (Plateau) wordt nog bediend tot aan de mijn Beaujonc & Patience, waar een kolenhandelaar gevestigd is.

-- Lijn 33 en 33A : Industrieaansluitingen rondom Ans

Geschiedenis : gedurende zekere tijd werden de verbindingen naar Gosson en naar ch. Du Bonnier resp. als lijnen 33 en 33A aangeduid. Later kwamen deze terug als lijnummer 32 en werden daar aangehaald bij de industrieaansluitingen.

-- Lijn 34 : Lijn Hasselt - Tongeren - Liège

Geschiedenis Een vreemde situatie kende de lijn 34, dit was te wijten door het feit dat tussen Hasselt en Y Beverst al vanaf 1856 een lijn (enkelsporig) lag, uitgebaat door de chemin de fer de Maestricht à Aix la Chapelle. Hierdoor werd een eerste baanvak - Munsterbilzen - Tongeren eerst aangelegd en op 10 november 1863 geopend. Op 10 maart 1864 volgt het vak Tongeren - Glons en nog 3 maanden later werd de dienst opgenomen naar Liers (en verder Ans).

Anderzijds werd ijverig doorgewerkt naar Liège en Vivegnis werd op 1 mei 1865 bereikt. Ondertussen was ook het tweede spoor tussen Hasselt en Bilzen aangelegd en op 1 november 1865 geopend. Het laatste (en moeilijkste deel) tussen Liège-Vivegnis en Liège Guillemins was pas op 1 september 1877 volledig rijklaar. De aanleg en exploitatie gebeurde door de Liègeois-Limbourgeois, later overgenomen door de EB.

Daar waar het gedeelte tot Tongeren van betekenis bleef (en blijft) door de aanleg van de verbinding naar Montzen, verkwaamde het deel vanaf Tongeren steeds verder weg. Enkel de voorstadslijn tot Herstal heeft nog grotere betekenis.

Lengte : 53,3 km

Stations en stopplaatsen :

| | | | |
|------|------|---------------------|--------|
| FL | FL | Liège-Guill | km 0,0 |
| FLJ | | Liège-Jonfosse | 1,8 |
| FLGP | FLGP | Liège-Palais | 2,8 |
| FVn | | Liège-Vivegnis | 4,2 |
| | | Liège-Jolivet | 5,4 |
| LHS | LHS | Herstal | 6,8 |
| | | La Préalles | 9,0 |
| | | Milmort-Charbonnage | 10,9 |
| LTM | LTM | Milmort | 11,5 |
| LSL | LSL | Liers | 14,0 |
| | | Villers-Juprelle | 17,6 |
| | | Glons (Bas) | 21,3 |
| | | nerem | 23,3 |
| | | (nerem-Vreeren) | 23,4 |
| FTG | FTG | Tongeren | 27,1 |
| | | As Herenelderen | 29,2 |
| | | Alt-Hoeselt | 33,4 |
| LOE | | Hoeselt | 35,3 |
| FSL | FIE | Bilzen | 37,6 |
| GBV | | Beverst | 41,1 |
| GDP | | Diepenbeek | 46,3 |
| | | Godsheide | |
| FHS | FHS | Hasselt | 53,3 |

Vertakkingen :

| | |
|-----------|---|
| Y Liers | richting Ans (lijn 31) |
| Y Glons | richting Visé (lijn 24) |
| Tongeren | richting St-Truiden (lijn 23) |
| Bilzen | richting Winterslag (lijn 21) en eer- tijds richting Munsterbilzen |
| Y Beverst | richting Lanaken (lijn 20) |

Industrieaansluitingen :

| | |
|-------------|---|
| Herstal | steenkoolmijn Du Hasard |
| Herstal | Fabrique nationale en ACEC |
| La Préalles | steenkoolmijn Petite Bacnure |
| Milmort | steenkoolmijn Milmort |
| nerem | bedrijf voor weefgetouwen/ Rosmeulen |
| Tongeren | industrieterrein Overhaem |
| Tongeren | overlaadstation nmvb/ suikerfabr Tienen |
| Hasselt | o.m. fietsenfabriek Royal nord |

Elektrifikatie : in dienst op 23/05/82

nota : het baanvak Tongeren - nerem - Glons (bas) werd afgeschaft en de treinen over de lijn 24 geleid, met verder de aanleg van een nieuwe vertakking te Glons. Gelijkzeitig werd het baanvak Glons - Liers enkelsprig gemaakt.

=====

** De Konstrukteur van de maand ...

Lambert **

In de jaren '70 van vorige eeuw - de gouden tijd voor de metaalbewerkeren en vooral de lokomotiefbouw - ontstond te Marcinelle een nieuwe firma onder de naam van "L' Atelier de ferronnerie des sieurs Lambert en Cie". In 1873 werd deze firma gesticht en maakte vooral onderdelen en machines voor spoorweggebruik. Ook wagens stammen van dit bedrijf. Doch pas 13 jaar later begon men met de lokomotiefbouw, daar op dat ogenblik een bestelling van 17 machines type 3 voor de buurtspoorwegen in de wacht gesleept werd. Deze werden tot in 1888 afgeleverd, waarbij vermeld moet worden dat de ketel gebouwd werden door de firma "Brouhon & Renson" te Liège.

a deze afwerking van deze bestelling, kon Lambert een tweede belangrijk order in de wacht slepen : ditmaal moesten 8 lokomotieven type 51 voor de EB gebouwd worden, terwijl in dezelfde periode 1 lokomotief type 11 de werkplaatsen verliet. In 1890 waren dan de laatste lokomotieven aan de beurt, dit in de vorm van de "bagage-lokomotieven" type II voor de Etat Belge.

Doch door de ziekte van de direkteur deemsterde de firma stilaan weg : tijdens de laatste maanden werden wel nog enkele privé-lokomotieven hersteld. In 1891 stierf dhr Lambert en in 1893 werd de firma overgenomen door "Labor" , dat korte tijd later echter opnieuw overging in de handen van de "Société du Midi".

In de korte tijd van haar bestaan bouwde Lambert dus 32 lokomotieven, waarvan onderstaand de lijst :

Overzicht :

| | |
|---------------------------|--|
| Benaming : | Ateliers de ferronnerie de Lambert et Cie" |
| Stichting : | 1873 door o.a. dhr Lambert |
| Ligging : | Marcinelle (Rue des Francs) |
| Aantal lokomotieven | 32 |
| Begin lokomotiefbouw : | 1886 |
| Einde lokomotiefbouw : | 1890 |
| Aantal loks EB : | 15 |
| typen : | 11, 11, 51 |
| Aantal loks buurtspoorw : | 17 |
| Aantal industrielok : | 0 |
| Einde activiteiten : | 1893 |
| overgenomen door : | firma "Labor" |

| | | | | | |
|----|-----------------|-----|--------|------|----------|
| 1 | Buurtspoorwegen | 34 | type 3 | 1886 | 1 000 mm |
| 2 | Buurtspoorwegen | 35 | type 3 | 1886 | 1 000 mm |
| 3 | Buurtspoorwegen | 39 | type 3 | 1886 | 1 000 mm |
| 4 | Buurtspoorwegen | | type 3 | 1886 | 1 000 mm |
| 5 | Buurtspoorwegen | 38 | type 3 | 1886 | 1 000 mm |
| 6 | Buurtspoorwegen | 36 | type 3 | 1886 | 1 000 mm |
| 7 | Buurtspoorwegen | 41 | type 3 | 1886 | 1 000 mm |
| 8 | Buurtspoorwegen | 43 | type 3 | 1886 | 1 000 mm |
| 9 | Buurtspoorwegen | 44 | type 3 | 1886 | 1 000 mm |
| 10 | Buurtspoorwegen | 42 | type 3 | 1886 | 1 000 mm |
| 11 | Buurtspoorwegen | 45 | type 3 | 1886 | 1 000 mm |
| 12 | Buurtspoorwegen | 46 | type 3 | 1886 | 1 000 mm |
| 13 | Buurtspoorwegen | 47 | type 3 | 1887 | 1 000 mm |
| 14 | Buurtspoorwegen | 48 | type 3 | 1887 | 1 000 mm |
| 15 | Buurtspoorwegen | 49 | type 3 | 1887 | 1 000 mm |
| 16 | Buurtspoorwegen | 50 | type 3 | 1887 | 1 000 mm |
| 17 | Buurtspoorwegen | 101 | type 3 | 1888 | 1 000 mm |

| | | | | | |
|----|------------|------|---------|------|----------|
| 18 | Etat Belge | 77 | type 51 | 1888 | 1 435 mm |
| 19 | Etat Belge | 497 | type 11 | 1888 | 1 535 mm |
| 20 | Etat Belge | 7 | type 51 | 1889 | 1 435 mm |
| 21 | Etat Belge | 27 | type 51 | 1889 | 1 435 mm |
| 22 | Etat belge | 44 | type 51 | 1889 | 1 435 mm |
| 23 | Etat belge | 60 | type 51 | 1889 | 1 435 mm |
| 24 | Etat belge | 70 | type 51 | 1889 | 1 435 mm |
| 25 | Etat belge | 213 | type 51 | 1889 | 1 435 mm |
| 26 | Etat belge | 1217 | type 51 | 1889 | 1 435 mm |
| 27 | Etat belge | 1263 | type 51 | 1889 | 1 435 mm |
| 28 | Etat belge | 2043 | type II | 1890 | 1 435 mm |
| 29 | Etat belge | 2044 | Type II | 1890 | 1 435 mm |
| 30 | Etat belge | 2045 | type II | 1890 | 1 435 mm |
| 31 | Etat belge | 2046 | type II | 1890 | 1 435 mm |
| 32 | Etat Belge | 2047 | type II | 1890 | 1 435 mm |

=====

Verbeteringen in vorige aktueel :

- 26.22 Type 98 : de eerste stelplaatsindeling waren Liège, Lodelinsart, Liers, Renory en St-Vith. In 1922 werden ze gekoncentreerd te Liège en Renory, een jaar later doken ze opnieuw op te Liers. In 1925 waren de stelplaatsen Liège, Liers, Montzen, Renory, Trois-Ponts en Virton-St-Mard
- Tijdens WO I bleef geen enkele lok in de geannexeerde Oost-Kantons. Bijna alle loks waren in de oostelijke direkties ingezet, o.a. te Dresden, Halle, Königsberg, Orpeln en Wien
- De typen 98 gingen naar Kinkempois in oktober 1953, de reeks in Montzen werd pas in sept. 1956 opgericht
- 26.24 Type 99 In 1942 waren de typen 99 te Liège, Latour en voor korte tijd Stockem. Korte tijd later waren ze te gast te Bertrix, Kinkempois, Liège, Luttre, Montignies, St-Martin, Stockem, Tamines en Visé (meestal één lok per stelplaats)
- Te Montzen werden ze in mei 1955 vervangen door een reeks typen 81.
- 26.34 type 622 Bij te voegen stelplaatsen : Berchem, St-Ghislain, Walcourt, dit voor WO II.
- 26.40 type XIV HT : de tekening duidt een Badense VIc aan. Dus tekening schrappen
- 26.41 lijn 29 : afstanden zijn : Aarschot : 0, Ramsel : 5,6 km, Westmeerb : 12,9 km, noorderwijk : 16,3 km, Herentals : 24,3 km
- Indienststelling elektr : 28/05/84
- 26.42 lijn 30 : lengte lijn : 3,7 km
afschaffing reizigersdiensten : 29/09/57
- 26.44 Gilain : Gilain 12 = EB 3476

Beurtregeling reeks J

Stelplaats Ans

05/10/1947

| Ans. | | Série J - H.P. Type 81. | | | | | | | | | | Ans. | | | | | | | |
|-----------|-----|--|--------------|-------|-------|------|------|--|--|-----|---------|---------|---------------|-------------|-------|-------|-------|------|----|
| P.S. 9,65 | | Tavag au service (6D) - au service 9 (P.L. remplacée). | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | ⊗ ⊕ | Repos. | | | | | | | | | | 1b | Repos. | | | | | | |
| 2 | | Ans | Herstal | 6.10 | | | | | | | | 2b | ⊗ J2 en gare | 13.00 | | | | | |
| | | Ans | Herstal | 6.40 | | | | | | | | SB40038 | Ans | Wège H.P. | 13.47 | 14.00 | | | |
| | | Ans | Ans | 7.18 | 9.55 | 7.00 | | | | 24 | SB40022 | Ans | Wège H.P. | 15.34 | 15.50 | | | | |
| | | ⊕ en gare par J2 b. | Ans | 10.45 | 12.55 | | | | | | SB40012 | Ans | Wège H.P. | 16.32 | 16.45 | 7.00 | | | 14 |
| | | | Ans | 12.10 | | | | | | | SB40013 | Ans | Wège H.P. | 17.55 | 18.10 | | | | |
| | | | | | | | | | | | | ⊕ | | | 18.00 | | | | |
| | | | Repos. | | | | | | | | | | Repos. | | | | | | |
| 3 | | Ans | Bonnier | 5.10 | | | | | | | | 3b | ⊗ J3 en gare | 11.00 | | | | | |
| | | Ans | Plateau | 5.42 | | | | | | | | SB44412 | Ans | Wilmatte H. | 11.40 | 12.11 | | | |
| | | Ans | Gussone | 6.12 | 7.44 | 5.50 | | | | 10 | SB44413 | Ans | Voroux | 14.05 | 19.00 | 10.- | | | 35 |
| | | ⊕ en gare par J3 b. | Ans | 9.10 | 9.48 | | | | | | Δ | Ans | | 19.30 | 19.45 | | | | |
| | | | | 9.58 | 10.54 | | | | | | | ⊕ | | | 21.00 | | | | |
| | | | Repos. | | | | | | | | | | Repos. | | | | | | |
| 4 | | Ans | Plateau | 5.10 | | | | | | | | 4b | ⊗ J4 en gare | 13.20 | | | | | |
| | | Ans | Ans | 5.42 | | | | | | | | SB40517 | Ans | Wège V. | 14.00 | 17.48 | | | |
| | | Ans | Bierset | 6.12 | 6.20 | 8.10 | | | | 19 | SB40528 | Ans | Voroux | 18.10 | 20.55 | 9.20 | | | 38 |
| | | Ans | Ans | 6.25 | 6.30 | | | | | | SB40084 | Ans | | 21.50 | 22.05 | | | | |
| | | Ans | Plateau | 7.00 | 7.08 | | | | | | | ⊕ | | | 22.40 | | | | |
| | | Ans | Ans | 8.40 | 8.48 | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Ans | St Nicolas | 8.55 | 9.00 | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Ans | Ans | 9.07 | 9.12 | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Ans | Plateau | 9.12 | 9.54 | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Ans | Bonnier | 10.25 | 11.25 | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Ans | Ans | 11.40 | 11.48 | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Ans | Plateau | 12.10 | 12.35 | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Ans | Ans | 12.43 | 13.00 | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Ans | Ans | 13.10 | 13.15 | | | | | | | | | | | | | | |
| | | ⊕ en gare par J4 b. | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | Alternement. | | | | | | | | | | Repos. | | | | | | |
| 5 | | Ans | Voroux | 4.05 | | | | | | | | 5b | | 18.20 | | | | | |
| | | Ans | Tenven | 4.35 | | | | | | | | SB44402 | Ans | Bressoux | 19.30 | 22.46 | 10.00 | 8.00 | 45 |
| | | Ans | Ans | 4.50 | 5.05 | | | | | | SB40545 | Ans | Angleur | 23.46 | 23.56 | | | | |
| | | Ans | Voroux | 5.45 | 7.33 | 10.- | 8.00 | | | 112 | SB44403 | Ans | Voroux | 0.54 | 2.05 | | | | |
| | | Ans | Ans | 9.46 | 11.56 | | | | | | Δ | Ans | Ans | 2.20 | 2.35 | | | | |
| | | Ans | Ans | 12.30 | 12.43 | | | | | | | ⊕ | | | 4.20 | | | | |
| | | | | 14.05 | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | L Res.all. | | 4.00 | 12.00 | | | | | | | | Reis. a l'um. | 14.00 | 22.00 | | | | |

** De lokomotief van de maand

De lokomotief 5001 **

In de jaren '60 werd het rekonversieplan van stoom naar diesel duchtig ingezet en de zwaardere diensten zouden overgedragen worden aan zesassige lokomotieven. Eén van deze typen waren de 200-ers : hiervan werden er - in verschillende bouw-schijven - in het totaal 93 machines gebouwd. Konstrukteur hiervan was Cockerill, voor de motor werd een beroep gedaan op - een versterkte versie - van de Baldwin-motor die al in het type 201 (reeks 59) ingebouwd werd. Op 30 november 1961 werd de 200.001 geleverd en te Schaarbeek aan zijn test- en rodageschema onderworpen. Hier zou dit type vooral de stomers type 1 aflossen en ingezet worden in de reeks G, met zowel reizigers- als goederendiensten. Voor reizigerstreinen ging het vooral naar Tournai, Kortrijk/Oudenaarde en Mons.

In 1963 verhuisde deze lokomotief naar Dendermonde en hier werden vooral reizigerstreinen gesleept naar vooral Brussel, waarbij ze ook doorstootten tot in Tournai. Doch tegen het einde van de '60 jaren wilde Cockerill een nieuwe zware diesel-motor testen. Deze werd vanaf 1966 ontwikkeld en het betrof een motor met 16 cilinders in V-vorm, dit met een vermogen van 4 000 pk. Deze viertakt motor zou werken volgens het principe van overdruk-voeding, geleverd door een turbo-blazer type Brown-Bovery. In tegenstelling met de oorspronkelijke motor type 608A, zouden de zuigers een kleinere maat (boring 241,3 mm tegen 324 mm voor de 608A, zuigerslag 304,8 mm tegen 394 mm). Grootste probleem was de omvang van deze motor : daar waar de lengte praktisch ongewijzigd bleef, zou vooral de breedte voor problemen zorgen. De massa daarentegen bleef ongeveer gelijk.

Voor deze test werd de 200.001 uitgekozen en deze machine vertoefde vanaf 12 juni 1969 te Salzannes voor ombouw. Het nieuwe nummer zou 200.101 worden. Maar de ombouw verliep niet zonder problemen en het klaarkomen vertraagde zeer gevoelig. Bij de testen bleek dat de koeling versterkt moest worden en ook de alternator moest verschillende malen aangepast worden. Daar waar men eerst dezelfde traktie-motoren wilde inbouwen, kwam men vlug tot de konklusie dat ook deze een zwaardere isolatie en aangepaste wikkelingen moesten krijgen. Dit alles had tot gevolg dat deze lokomotief pas op 11 februari 1972 zijn testrit kon ondernemen. Op dat ogenblik kwam ook zijn typische huisstijl naar voren : daar deze machine elektrische treinverwarming had, werd voor de kast staalblauw gekozen met witte zichtbaarheidsbanden, volgens hetzelfde model als de gele bij de standaardmachines.

Als nieuwe stelplaats werd Kinkempois gekozen, omwille van het feit dat de "5001" in zichtafstand van Cockerill zou blijven. Ondanks de eerste testen zou de oppuntstelling nog tot in juli 1972 duren. Op dat ogenblik werd deze lokomotief aan grondige tests onderworpen en nadien in de reeks van de 55-ers gebruikt. Hierbij sleepte de 5001 vooral goederentreinen met o.a. bestemmingen Antwerpen, Gouvy en Ronet. Eind 1972 besliste men om deze lok in te zetten op de verbinding Welken-raedt - Liège - Brussel - Oostende voor reizigersdiensten, dit om zoveel mogelijk afstand af te leggen. Maar toch verhinderden diverse defekten een rationele inzet en bleef het maandgemiddelde tussen de 2 000 en 3 000 km (standaardloks ca. 8 000 km). Uitschieters zijn maart 1973 met 9 088 km en na een herstelling in de loop van juli 1974 kwam men in augustus van dat jaar op 10 626 km. Doch een maand later was het afgelopen : zware kortsluiting op de alternator en twee verbrande traktie-motoren hadden een afsteltijd van bij 6 maanden tot gevolg. Eind februari 1974 kwam de lok terug op de sporen en - vooral rondom Liège in goederendienst werd een stabiele inzet bereikt (maandgemiddeld opklimmend tot 6 000 tot 7 000 km, minder frequentie defekten). Doch in november 1974 sloeg het noodlot opnieuw toe en leidde tot een nieuwe afstelperiode van 6 maanden.

Eind juni 1975 was ook dat euvel verholpen en kon zijn laatste inzetperiode beginnen. Deze kenmerkte zich door hardnekkige en veelvuldige defekten en langdurige herstellingen.

Eind februari 1976 werd de testperiode afgebroken en na een afstelperiode te Kinkempois verhuisde de 5001 waarschijnlijk eind 1976 naar de schrootplaats van de CW Salzannes. nadat sommige onderdelen verwijderd werden, werd de 5001 - nu onder dak - afgesteld in de stelplaats Latour. Op dat ogenblik was er nog geen beslissing genomen aangaande de terugbouw tot de reeks 51. Doch door enkele ongevallen met 51-ers kwamen opnieuw reservemotoren ter beschikking en eind 1978 werd de beslissing toch genomen om de 5001 terug te verbouwen. Op 18 januari 1979 kwam de 5001 opnieuw te Salzannes aan en pas in de herfst van dat jaar werd de terugbouw aangevat. Daar de ombouw slechts gebeurde in perioden van minder werk, bleef de - inmiddels hernummerde - 5101 tot 27 november 1980 te Salzannes. Die dag werd de proefrit naar Givet uitgevoerd en in de namiddag ging de rit naar Oudenaarde. De nieuwe stelplaats Kortrijk zou de 5101 pas de volgende dag bereiken.

na een betrekkelijke korte periode in West-Vlaanderen verhuisde de 5101 dit jaar naar Schaarbeek, doch een zware motorschade verhinderde de inzet in het Brusselse. Het is dan ook niet uitgesloten dat deze lok nog dit jaar uit het bestand geschrapt wordt.

De Levensloop :

Bouwer : Cockerill
 Fabrieksnummer : 3733
 Levering : 30/11/1961

Stelplaatsen :

| | | | | |
|-------------|------------|---|------------|----------|
| Schaarbeek | 30/11/1961 | - | 23/08/1963 | |
| Dendermonde | 23/08/1963 | - | 14/07/1972 | |
| Kinkempois | 14/07/1972 | - | 01/01/1981 | (papier) |
| Kortrijk | 01/01/1980 | - | 31/05/1987 | |
| Schaarbeek | 31/05/1987 | | | |

Herstellingen :

| | | | | |
|--------------|------------|---|------------|-------------|
| CW Salzannes | 24/08/1964 | - | 15/10/1964 | |
| CW Salzannes | 28/05/1965 | - | 29/06/1965 | |
| Cw Salzannes | 12/06/1969 | - | 11/02/1972 | ombouw 5001 |
| CW Salzannes | 18/01/1979 | - | 27/11/1980 | ombouw 5101 |

Afstellingen

| | | | |
|--------------|------------|---|------------|
| Kinkempois | 04/08/1973 | - | /02/1974 |
| Kinkempois | /11/1974 | - | 28/06/1975 |
| Kinkempois | /02/1976 | - | e /1975 |
| CW Salzannes | E /1976 | - | /03/1977 |
| Latour | 03/1977 | | 18/01/1979 |

INDUSTRIE

** Kempense steenkoolmijnen :

Door de sluiting van de mijn van Waterschei (september 87), Winterslag (maart 88) en Eisden (midden 88), komen verschillende industrielokomotieven vrij.

Op normaalspoorgebied is de toestand nog niet te drastisch : wel zullen alle nog bestaande tweeassige lokomotieven - gebouwd door A.B.R. en Cockerill en alle uitgerust met Cummins-motoren - afgesteld worden en nadien verkocht. Voor de vierassige lokomotieven type Brissonneau en Lotz is er waarschijnlijk nog genoeg werk in de Westelijke mijnen. Hier zouden slechts twee machines te koop aangeboden worden. Verder worden tal van eigen wagens voor slooping verkocht of ter plaatse gesloopt, hierbij - naast verschillende "Kubbel"-wagens ook de typische stortwagens van de Zolderse mijn. Deze werden tweedehands van de SNCF aangekocht.

Op smalspoorgebied is de toestand veruit uitgebreider : op de bovengrond worden de Schuma-lokomotieven van de mijn van Eisden en de twee overblijvende kleiner Moës-lokomotieven van de mijn van Zolder verkocht. Voor de ondergrond wil men zich standardiseren tot slechts twee typen machines.

Al de overige machines worden afgevoerd, de oudste gewoon voor slooping, de modernere worden in lot verkocht. Hier is interesse van (vooral Duitse) opkopers en ook van diverse mijnen in noord-Afrika.

Bij de diesellokomotieven worden 8 verschillende typen afgevoerd zo heeft men bij de oudere machines drie verschillende typen van de firma Deutz : hier zijn immers zowel twee- als vier- en zeslinder-machines in dienst, dit zowel met één als twee stuurkabinen. In het totaal zouden 25 tot 30 machines te koop aangeboden worden. Verder heeft men ook nog 7 machines gebouwd door de firma Ruhrthaler : 5 machines kwamen te Zolder boven, twee andere machines werden al vroeger naar boven gehaald, omgebouwd om te starten met een elektromotor en gebruikt in het betonbedrijf van de K.S. te Zolder.

Voor de modernere machines heeft men een 4-tal kleinere machines van de firma Bedia en een 15-tal machines van Rheinill type GG 80.

Daarnaast heeft men te Beringen nog een 10 persluchtloks, die al een 5 jaar afgesteld staan, maar die nu gesloopt zullen worden. Verder heeft Winterslag en Eisden een groter aantal elektrische trolleyloks in bedrijf. Verder zouden er nog een aantal batterijloks te Winterslag rondtoeren. Al deze machines zullen waarschijnlijk in de ondergrond blijven, daar er toch geen koper te vinden is.

Ook bij de smalspoorwagens worden er grote aantallen te koop aangeboden of ter plaatse gesloopt. Zoals men al op vorige blz kon lezen hoopt de TTZ van de voornaamste typen één exemplaar te redden om zo een beeld te geven over het vervoer in en op de mijnen.

AGENDA

| | | | |
|---------------|---------------------|---|-------|
| 01/09 | T.T.Z. | Zaal ons Huis "Duitse stoomwolken voor 10 jaar" | 20.00 |
| 05/09 - 13/09 | NMBS | Museumloods Leuven Opendeurdagen in loods en station | |
| 05/09 - 20/09 | NMBS | Wetteren 150 jaar station te Wetteren tentoonstelling in station en stadhuis | |
| 06/09 | T.T.Z. | Ritdag | |
| 12/09 - 13/09 | NMBS | Opendeurdagen op de lijnen * Mechelen - Gent * Mechelen - Tienen universele prijs : 50 F | |
| 13/09 | NMBS | Lobbès-Vicinal-express met 29.013 parcours Leuven - Liège- Charleroi - Erquelinnes - Leuven in samenwerking met Asvi | |
| 13/09 | T.T.Z. | Ritdag | |
| 12/09 - 20/09 | NMBS | Dendermonde tentoonstelling in station en vleeshuis | |
| 19/09 | S.D.P. | Spoorwegfestival te Baasrode | |
| 19/09 | NMBS | Stoomtrein Dendermonde - Lokeren - Gent met 29.013 | |
| 19/09 - 20/09 | Brussels Model Club | Opendeurdagen met Live Steam op club- terrein | |
| 20/09 | NMBS | Stoomtrein tussen Komen en Armentières | |
| 26/09 - 27/09 | CFV3V | Stoomfestival met op 27/09 stoomtrein Paris - Mariembourg (140 C) Leuven - Mariembourg (29.013) ritten Mariembourg - Chimay | |
| 03/10 - 04/10 | NMBS | Trein-tram-bus-weekend met ritdagen TTZ | |
| 06/10 | T.T.Z. | Zaal ons Huis Goederenwagens : de grote onbekende | 20.00 |
| 07/10 | ARBAC | Bezoek NMBS-stelplaats St-Ghislain | |
| 10/10 | Febelrail | Forum voor de spoorwegliefhebber in museum van Schepdaal. | |
| 12/10 | ARBAC | Bezoek NMBS-stelplaats Monceau | |

| | | |
|---------------|--------------------|--|
| 17/10 - 18/10 | RMM | Modelbouwtentoonstelling C.C. de Géronsart te Jambes |
| 03/11 | T.T.Z. | Zaal "Ons Huis" 19.30 Stoom in Zuid-Afrika : een waar pa- radijs |
| 08/11 | T.T.Z. | Winterritten te Zolder |
| 07/11 - 11/11 | Club Ferr. de Mons | Modelbouwtentoonstelling in Maison du Peuple |
| 18/11 | T.T.Z. | Winterritten te Zolder |
| 22/11 | T.T.Z. | Winterritten te Zolder |

[BOEKENPLANK]

Transfer : Aspects ferroviaires du Pays De charleroi

120 blz, 150 mm x 210 mm , ca. 100 zw/w foto's

Uitgave G.T.F.

Deze extra-uitgave van Transfer van de G.T.F. behandelt de veranderingen in de spoorwegen rondom Charleroi met drie thema-hoofdstukken : nl. de lijn Charleroi - Ottignies, het "Commando"-stel van de US Army en de NMVB-lijn 63.

Vooraf het eerste hoofdstuk geeft vrij gedetailleerd de geschiedenis en de elektrifikatiewerpen weer van deze lijn. Hierbij komt de verbinding tussen Charleroi-Ouest en Sud sterk naar voren. Ook het hoofdstuk aangaande de SNCV is uitgebreid, doch summier in de historische en economische beschrijving van de beschreven lijn. De beschrijving van de "Commando"-car verdiende daarenboven uitgebreider behandeld te worden. Dit onbekende stel komt er met 6 blz bekaaid van af. In tegenstelling met de vorige uitgaven, gaat men in dit deel zeer oppervlakkig over de onderwerpen heen, belangrijke details ontbreken, minder belangrijke punten worden over bladzijden uitgesmeerd.

Prijs : 410 BF te storten op rekening 240-0380489-59 van de GTF, Postbus 191 te Liège.

- Vooraankondigingen :

- "Les Consolidation" Type 29

Dit boek verschijnt waarschijnlijk begin 1988 en behandelt de bouw, geschiedenis en loopbaan van de typen 29 van de NMBS.

ca. 200 blz, 400 foto's, prijs 1 950 BF (voorverkoop : 1 500 BF)

- Stoom in Beeld (Deel II)

verschijnt november 1987.

Beide boeken worden door de TTZ verdeeld.

Door de T.T.Z. verdeelde boeken

Brochure 5 : Stoomlokomotieven type 95/96 (laatste exemplaren)

Uitgave VeBOV Auteur : J. Casier Leden : 260 F
niet-leden : 320 F

Brochure 6 : Diesellokomotieven type 271

Uitgave : VeBOV Auteur : J. Casier Leden : 200 F
niet-leden : 320 F

Brochure 7 : Dieselmotorwagens type 606/60E

Uitgave : T.T.Z. Auteur : J. Casier Leden : 260 F
niet-leden : 320 F

Brochure 8 : Stoomlokomotieven type 38

Uitgave : T.T.Z. Auteur : J. Casier Leden : 550 F
niet-leden : 630 F

Brochure 9 : Diesellokomotieven type 211 (reeks 64)

Uitgave : T.T.Z. Auteur : J. Casier Leden : 550 F
niet-leden : 630 F

Brochure 10 : Elektrische lokomotieven type 101 (reeks 29)

Uitgave : T.T.Z. Auteurs : P. Jacobs/J. Casier in voorbereiding

Belgische Stoom in beeld

Uitgave : Ediblanchart Auteur : M. Delie Prijs : 1180 F

Belgische diesels in beeld

Uitgave : Ediblanchart Auteurs : M. Delie/J. Casier Prijs : 1750 F

Spoorwegen in België

Uitgave : V.V.I.A. Auteur : De Laveleye (herdruk) Prijs : 475 F

Elektrische tractie in België :

Deel I : DE Belgische Staatsspoorwegen Prijs : 500 F

Deel II : De nmbs en de stellen van '35 Prijs : 600 F

Auteur : JP. Schenkel

Lier 1860

Auteurs : H. DE Bot, /R. Slegers Prijs : 650 F

Railfoto 1, 2, 3, 4,

Prijs per deel : 160 F

Railfoto 5, 6, 7, 8, 9, ...

Prijs per deel : 180 F
portokosten inbegrepen

De bestelling kan gebeuren door storting van het betreffende bedrag verhoogd met 40 F portokosten per boek, op rekening 452-3018121-77 van de ITZ vzw, 3511 Kuringen. Duidelijk vermelden welk(e) boek(en) men wenst.

De boeken, maar ook postkaarten en posters kunnen afgehaald worden tijdens onze vergaderingen te Zolder of tijdens de riddagen van de T.T.Z. in ons buffet te Genebos.

←-----→

De T.T.Z. als vereniging is in feite ontstaan uit een samenwerking tussen dhr Jans en de VeBOV-afdeling Limburg-Kempen met het doel een museumspoorlijn uit te baten in Limburg.

In mei 1982 werd deze museumlijn - met vetrekpunt in de steenkoolmijn van Heusden-Zolder en als eindpunt de kolenhaven van Genébos aan het Albertkanaal - officieel geopend en thans zijn we aan ons vijfde seizoen begonnen. Ondertussen zijn er al 3 stoomlokomotieven rijvaardig en konden diverse verdere lokomotieven, rijtuigen en wagens verworven worden.

Zowel de exploitatie alsook de belangrijke restauraties aan al dit materieel wordt trouwens 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 T.T.Z. maandelijks in de zaal "Ons Huis" te Zolder een bijeenkomst waar aan de hand van een dia- of filmvertoning de geschiedenis of de aktualiteit bij de spoorwegen behandeld worden.

Verder zorgt de T.T.Z. ook voor de uitgave of de verspreiding van een reeks brochures of boeken aangaande de Belgische spoorwegen.

Vanaf 1983 geeft de T.T.Z. een tweemaandelijks tijdschrift uit. Dit wordt gratis aan de leden bedeed.

Als U, beste lezer, geboeid wordt door de nostalgie van oude stoomlokomotieven of meer belang hecht aan het hedendaagse spoorwegvervoer, of zelf als modelbouwer aan de slag bent, dan is er zeker plaats bij ons. Lid worden is gemakkelijk : gewoon 500 BF storten op onze bankrekening 452-3018121-77 van TTZ vzw, 3511 Kuringen.

Voor verdere inlichtingen :

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

T.T.Z. , DE MEEST UITGEBREIDE SPOURWEGVERENIGING ...

T.T.Z. , DE MUSEUMLIJN VAN VLAANDEREN

