



Vereniging zonder Winstoogmerk.

AKTUEEL

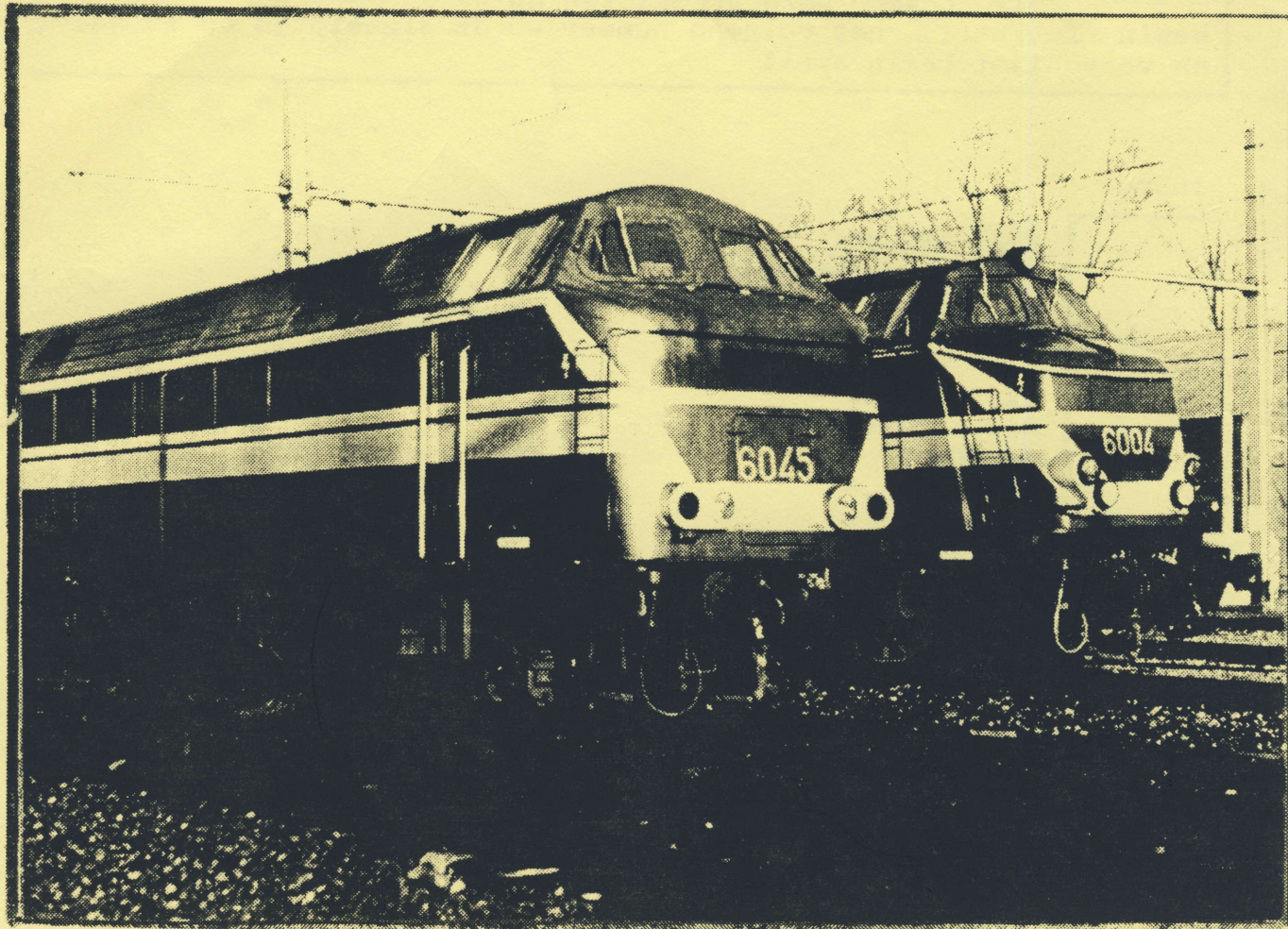
TWEEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT

Jaargang : 7

Februari - maart

Nummer : 36

Lidgeld : 550 BF - Los Nummer : 120 BF



TTZ Aktueel

Tweemaandelijks Tijdschrift

Wordt gratis verdeeld onder alle TTZ-leden

Lidmaatschapsbijdrage:

550 BF/jaar

Los nummer:

120 BF

Redactie:

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

Medewerking:

E Castermans , R huysman , P Dejonckere , JP Schenkel
met dank aan alle NMBS-diensten.

Hoofdredactie

J Casier (tel 012/23 22 24)

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

Dit nummer werd afgesloten op 20 januari en verschijnt
begin februari, het volgend nummer wordt afgesloten op 15 maart
en verschijnt begin april.

Inhoud

NMBS-aktueel	blz 1
goederenwagens	7
TTZ-krant	10
Historische bladzijde	15
nummerlijsten	18
Exploitatie	22
Dieselloks	27
Agenda	44

N.M.B.S. -

AKTUEEL

1. Statistiek

a. Leveringen :

+++++

geen

b. Stelplaatswijzigingen :

+++++

001 - 008	Schaarbeek WDT	Schaarbeek WET	26/09/88
010 - 011	Schaarbeek WDT	Schaarbeek WET	26/09/88
013 - 020	Schaarbeek WDT	Schaarbeek WET	26/09/88
022 - 027	Schaarbeek WDT	Schaarbeek WET	26/09/88
029 - 049	Schaarbeek WDT	Schaarbeek WET	26/09/88
051 - 059	Hasselt	Kinkempois	01/09/88
231 - 232	Hasselt	Schaarbeek WET	26/09/88
355	Oostende	Kinkempois	26/09/88
4601	Ath	Haine-St-Pierre	01/07/88
4603	Ath	Haine-St-Pierre	01/07/88
8235	Gouvy	Kinkempois	03/11/88
8248	Gouvy	Kinkempois	03/11/88
8255	Gouvy	Kinkempois	03/11/88

nog niet vermelde transferts :

088, 090, 092	: Ronet	- Kinkempois	30/05/88
094, 095	: Ronet	- Haine-St-Pierre	30/05/88
230, 231, 232	: Schaarbeek	- Hasselt	30/05/88
243	: Schaarbeek	- Kortrijk	30/05/88
311	: Oostende	- Stockem	30/05/88
337	: Stockem	- Kinkempois	30/05/88
355	: Kinkempois	- Oostende	30/05/88
698, 699, 700	: Kinkempois	- Oostende	30/05/88
712 - 721	: Schaarbeek	- Hasselt	30/05/88

c. Hernummeringen :

+++++

123	in	966	Kinkempois	uitrit Mechelen op	02/08/88
118	in	967	Kinkempois		16/08/88
074	in	968	Kinkempois		08/09/88
091	in	969	Kinkempois		30/09/88
093	in	970	Kinkempois		20/10/88

d. Schrappingen :

+++++

6001 St-Ghislain PV 283 van CW Salzannes van 28/11/88
6003 St-Ghislain PV 284
6004 St-Ghislain PV 285
6034 St-Ghislain PV 286
6040 St-Ghislain PV 287
6042 St-Ghislain PV 288
6048 St-Ghislain PV 289
6070 St-Ghislain PV 290
6089 St-Ghislain PV 295

alle uit de geschriften op 01/12/88

6016 Schaarbeek (baan) PV 291 van CW Salzannes van 28/11/88
6073 Schaarbeek (baan) PV 292
6086 Schaarbeek (baan) PV 293

alle uit de geschriften op 01/12/88

2. Aktuele berichten

00 : met ingang van de winterregeling verloor Schaarbeek (stelplaats dieseltraktie) alle onderhoud van elektrische stellingen en op dat ogenblik gingen deze naar de naburige stelplaats Schaarbeek (werkplaats elektrische traktie WET)

Deze stelplaats onderhoudt nu nog slechts de diesellokomotieven reeks 51 en de rangeerdiesels reeks 80 en doet dan ook zijn naam terug eer aan.

Ondertussen gingen ook de stellingen 051 - 059 terug naar Kinkempois en wordt de reeks MZ, met vooral postdiensten terug voor het grootste deel over op personeel van deze stelplaats. Nochtans is de toestand bij de postdiensten vrij wisselvallig.

Op dit ogenblik worden de gewone diensten nog steeds gereden dit bij voorkeur door zowel de oude, als de nieuwe poststellingen. De klassieke stellingen worden nog slechts weinig voor postdiensten gebruikt.

Anderzijds is de post volop bezig om hun loskaaien aan te passen voor het kontainerverkeer, doch deze werkzaamheden worden ten vroegste eind maart afgesloten. Waarschijnlijk zal de nieuwe postdienst pas met ingang van de nieuwe zomerregeling ingaan. Nochtans is er ook de ministriële beslissing om alle sorteercentra te behouden en zodoende komt ook het nieuwe vervoersplan op losse schroeven te staan.

Inmiddels werd het ombouwprogramma eind 1988 afgesloten en zijn alle nieuwe poststellingen op de sporen verschenen.

03 In september werd het stel 355 in de CW Mechelen uitgerust met een experimentele remuitrusting, dit met het oog op het tussenplaatsen van een bijkomend rijtuig. Na zijn uitrit op 3 oktober is het terug in gewone dienst voor de nodige ervaring op te doen.

09 Sinds de vorige aktueel is er geen wijziging opgetreden bij deze nieuwe reeks : nog steeds zijn er 13 stellingen geleverd

en werd de verdere levering uitgesteld. Alle stellen gingen anderzijds terug naar BN Brugge voor de fouten in de polyesterkast te herstellen. Verder werden ook de nodige wijzigingen in de remuitrusting aangebracht.

Op 3 januari werden deze stellen dan terug in hun drie dagen tellend plan ingezet, dit echter met een maximaal af te leggen afstand van 300 km. Na deze afstand worden ze volledig gecontroleerd. Van deze controle hangt de verdere inzet dan af.

Anderzijds is een stel te Antwerpen aanwezig voor personeelsopleiding voor de diensten naar Boom.

21 Ook de Marrokkaanse Spoorwegen betonen verdere belangstelling voor Belgische treinen : nu voor de elektrische machines reeks 21. Hiervoor hebben de technici van dat land enkele testritten meegemaakt en eerlang wordt de beslissing genomen om een 20-tal machines bij BN te bestellen.

44 Eerlang wordt de dienst van deze stellen van Kortrijk (Aalst) uitgebreid en rijden deze motorwagens de pendeltreinen tussen Oudenaarde en Ronse. Hierdoor wordt de inzetreeks met twee dagen uitgebreid.

51 Wegens het stilleggen van een hoogoven te Sidmar, moet dit bedrijf vloeibaar ijzer gaan betrekken uit andere bedrijven. De keuze viel hierbij op Usinor te Dunkerque. Voor dit vervoer werd een mengerwagentrein ingelegd : de volle trein rijdt 's nachts, doch de tegentrein vertrekt vanuit Gent-noord om 12.30 en bereikt De Panne om 15.35. Hier gebeurt de lokwissel, waarbij de 51-er omgewisseld tegen een SNCF-diesel. Vermelden we nog dat de opgestelde dienstregeling slechts een aanknopingspunt, daar deze in de meeste gevallen niet aangehouden wordt.

59 Voor deze reeks is nu het einde definitief in zicht : recent verloren deze lokomotieven hun laatste hoogwaardiger diensten (o.a. de banantrein naar Montzen) en worden ze nog ingezet in lokale diensten rondom Antwerpen en vooral in reservediensten. Doch geleidelijk aan worden ze nu reeds vervangen door de machines reeks 51. Met de nieuwe zomerregeling worden ze definitief terzijde geplaatst. Voor september zijn de laatste machines uit de geschriften geschrapt.

Op dit ogenblik zijn echter al twee machines gered : de 5927 werd door de BVS gekocht en bevindt zich thans te Baasrode als tentoonstellingslok. Ook de 201.010 (ex 5910) is bewaard in het NMBS-museumpatrimonium, waarschijnlijk zal ook de 201.001 (= 5930) bewaard blijven.

60 Met ingang van 1 december zijn de laatste machines van de reeks 60 (serie) en 60 (prototype) uit de geschriften verdwenen. uitzondering op deze regel vormt de 6005 die vlot verder blijft rijden. Waar voor de machines van St-Ghislain geen problemen waren, was dit enigszins wel het geval voor de machines van de dienst Baan. Vanaf nu worden deze vervangen door machines van de stelplaatsen in de buurt van de werken. Nochtans bleven de 60-ers van de dienst Baan nog enige tijd verder rondrijden ook na 1 december, dit door het feit dat enkel het onderhoud op 1 december afgesloten werd

en dat de machines nog enkele weken goed waren voor de dienst.

Bij deze machines is ten minste een lok gered : de 6106 werd door de BVS aangekocht en bevindt zich nog te Merelbeke. maar wordt begin van dit jaar overgebracht naar Baasrode, de 6034 (210.034) is nog te Ronet en wordt waarschijnlijk door de NMBS bewaard. Ook de 6006 te Salzennes zal voor langere tijd gevrijwaard blijven.

De levensloop van de laatste machines :

210.001 -- 6001

Bouwer : Cockerill
Levering : 19/06/1961
Fabrieksnummer : 3695
Stelplaatsen :
Schaarbeek : 19/06/61 - 20/04/65
Hasselt : 20/04/65 - 28/12/65
Kinkempois : 28/12/65 - 05/10/72
St-Ghislain : 05/10/72 - 01/12/88
+++++

210.003 -- 6003

Bouwer : Cockerill
Levering : 04/09/1961
Fabrieksnummer : 3697
Stelplaatsen :
Schaarbeek : 04/09/61 - 29/04/65
Hasselt : 29/04/65 - 25/04/66
Kinkempois : 25/04/66 - 26/03/74
St-Ghislain : 26/03/74 - 01/12/88
+++++

210.004 -- 6004

Bouwer : Cockerill
Levering : 14/11/1961
Fabrieksnummer : 3698
Stelplaatsen :
Schaarbeek : 14/11/61 - 10/09/65
Hasselt : 10/09/65 - 21/03/66
Kinkempois : 21/03/66 - 14/02/80
St-Ghislain : 14/02/80 - 01/12/88
+++++

210.016 -- 6016

Bouwer : Cockerill
Levering : 06/08/1964
Fabrieksnummer : 4024
Stelplaatsen :
St-Ghislain : 06/08/64 - 29/01/68
Merelbeke : 29/01/68 - 01/12/86
Schaarbeek (Baan) : 01/12/86 - 01/12/88
+++++



210.034 -- 6034

Bouwer : Cockerill
Levering : 06/11/1964
Fabrieksnummer : 4042
Stelplaats :
St-Ghislain : 06/11/64 - 01/12/88
+++++

210.040 -- 6040

Bouwer : Cockerill
Levering : 10/12/1964
Fabrieksnummer : 4048
Stelplaats :
St-Ghislain : 10/12/64 - 01/12/88
+++++

210.042 -- 6042

Bouwer : Cockerill
Levering : 17/12/1964
Fabrieksnummer : 4050
Stelplaatsen :
St-Ghislain : 17/12/64 - 01/12/86
Schaarbeek (Baan) : 01/12/86 - 01/12/88
+++++

210.048 -- 6048

Bouwer : Cockerill
Levering : 19/01/1965
Fabrieksnummer : 4056
Stelplaats :
St-Ghislain : 19/01/65 - 01/12/88
+++++

210.070 -- 6070

Bouwer : Cockerill
Levering : 02/07/1965
Fabrieksnummer : 4100
Stelplaatsen :
Merelbeke : 02/07/65 - 31/05/87
St-Ghislain : 31/05/87 - 01/12/88
+++++

210.073 -- 6073

Bouwer : Cockerill
Levering : 16/07/1965
Fabrieksnummer : 4103
Stelplaatsen :
Hasselt : 16/07/65 - 01/06/86
Merelbeke : 01/06/86 - 01/12/86
Schaarbeek (Baan) : 01/12/86 - 01/12/88
+++++

210.086 -- 6086

Bouwer : Cockerill

Levering : 17/11/1965
Fabrieksnummer : 4117
Stelplaatsen :
Merelbeke : 17/11/65 - 01/12/86
Schaarbeek (Baan) : 01/12/86 - 01/12/88
+++++

210.089 -- 6089

Bouwer : Cockerill
Levering : 03/12/1965
Fabrieksnummer : 4120
Stelplaatsen :
Ronet : 03/12/65 - 03/06/84
Hasselt : 03/06/84 - 01/06/86
St-Ghislain : 01/06/86 - 01/12/86
Schaarbeek (Baan) : 01/12/86 - 01/12/88
+++++

82 : Vanaf 01/12/88 is een verdere stelplaats opgehouden onder-
houd te verzekeren : op dat ogenblik gaf Gouvy 3 machines
reeks 82 in onderhoud aan Kinkempois, nochtans bleven voor-
lopig twee machines te Gouvy achter : de 8203 en 8220 zijn
voorzien van een sneeuwploug en staan gereed om bij hevige
sneeuwval uit te rukken. Deze machines blijven voorlopig in
het effectief van Gouvy, doch worden na deze opdracht ook
naar Kinkempois getransfereerd.

Nochtans mag men zich in de naaste toekomst aan verschuivin-
gen bij deze reeks verwachten. Door een overbestand te Kin-
kempois overweegt men transferts van 82/73-ers om zodoende
de reeks 84 (1ste bouwschijf) en 80 op korte termijn te ver-
vangen. Meer details zijn echter nog niet overeengekomen.

Rijtuigen

=====

1. Statistiek :
+++++ geen wijzigingen

2. Aktuele berichten :
+++++

Goederenwagens

1. Statistiek :

a. leveringen :
+++++ geen

b. Ombouw :
+++++

3514 D0 in 3514 D3 15 stuks in 10/88
 20 stuks in 11/88

3714 A2 in 3714 A3 23 stuks in 10/88
 8 stuks in 11/88

c. Schrappingen :
 ++++++

	09/88	10/88	11/88
1232 A1	446	440	440
1245 A2	406	403	403
2211 A4	40	39	34
2211 A5	1	1	-
2216 A2	393	393	389
2231 A0	983	957	950
3202 A1	62	62	60
3202 A2	30	30	27
3202 A3	116	116	114
3212 A2	556	556	554
3212 A3	762	760	754
3232 A1	304	290	281
5030 C4	22	22	19
3000 F3	1	1	-
4012 B1	2	2	-

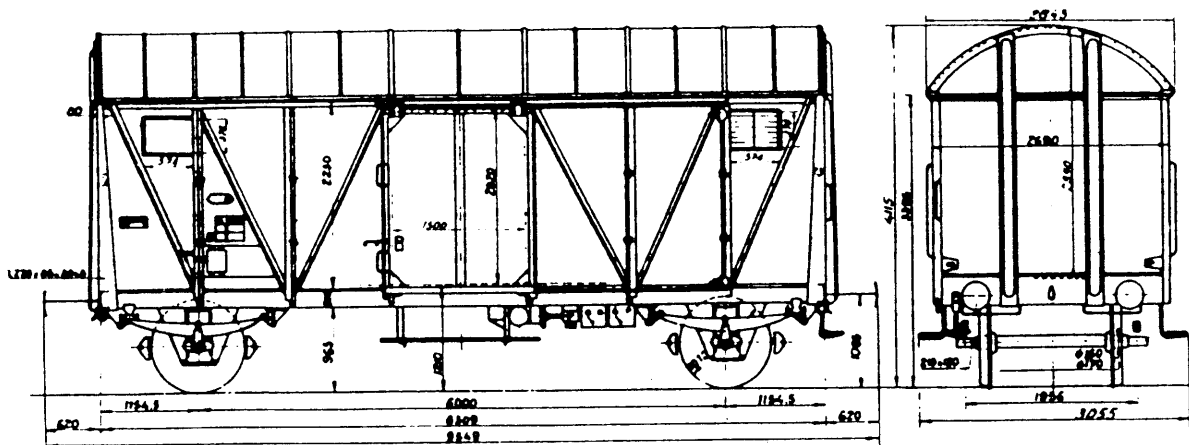
Uit het effdektief genomen wagens :
 =====

Type 2211 A5

Gesloten goederenwagen

nrs 42 88 138 9 400 - 699

Kode : Gkklms
 Bouwjaar : 1947 - 1948
 Aantal gebouwd : 300
 Radstand : 6 000 mm

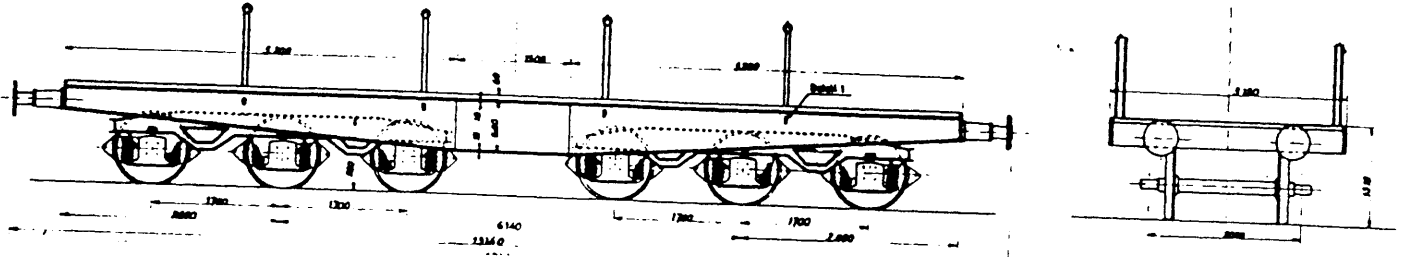


Type 3000 F3

Platte wagen voor het vervoer van tanks

Nrs : 31 88 4823 000 - 009

Kode : Salmmp
Bouwjaar : 1943
Aantal gebouwd : 10
Afst. draaitappen : 6 140 mm
Afst. in draaist. : 3 400 mm
Laadvermogen : 82 000 kg



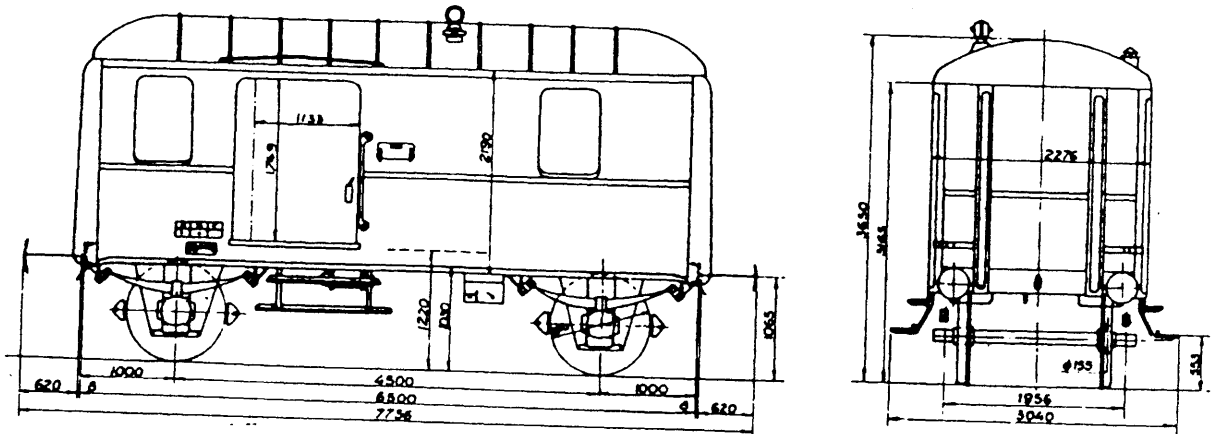
Type 4012 B1

Bagagewagen voor goederentreinen

nrs : 40 88 9590 100-599

Kode : U
Bouwjaar : 1948-49
Aantal gebouwd : 500
Radstand : 4 500 mm

Deze bagagewagens werden vervangen door omgebouwde gesloten goederenwagens, vele werden omgebouwd tot werkwagen en zijn hier nog terug te vinden. Anderzijds hebben alle museumlijnen een dergelijk exemplaar in hun bestand.



TTZ - KRANT

Spoorlijn 21 : WATERSCHEI - AS - EISDEN

+++++

Reeds langere tijd zijn er onderhandelingen aan de gang voor het verwerven van de NMBS-lijn tussen Waterschei en Eisdén. Reden voor deze omkeer is het feit dat de mijn van Zolder binnen afzienbare termijn gesloten zal worden en dat de toekomst van de lijn onzeker is. Daarom zagen we al langere tijd uit naar een vervangingsoplossing en hier kwam deze lijn in aanmerking.

Op dit ogenblik wordt de lijn nog twee- tot driemaal per week bereiden voor het bedienen van het stort van Eisdén, doch deze dienst wordt waarschijnlijk in de loop van 1990 opgeheven. Nu is trouwens het sporenemplacement van As en Eisdén reeds volledig buiten dienst.

Tijdens de laatste periode is voor de TTZ een belangrijke verandering opgetreden : na diverse vergaderingen met de gemeentebesturen is een definitieve oplossing in'zicht : de verbinding omvat de lijn Waterschei - Eisdén.

Het steunpunt voor de museumbedrijvigheid wordt het station van As : dit geheel is nog vrij authentiek en geeft mits enkele aanpassingen een beeld van de periode tussen de beide wereldoorlogen. Hier wordt het stationsgebouw uitgebouwd tot museum en verder wordt de nieuw op te richten VVV van de gemeente As erin ondergebracht. Op het emplacement komen de nodige loodsen en voorzieningen voor het restaureren en onderhouden van de locomotieven en wagens en wordt het materieel gestationeerd. Het afgedrukte sporenplan geeft een beeld van de (vroegere) toestand van het station As. Op dit ogenblik zijn de onderhandelingen met de NMBS zover gevorderd dat het gebouw zelf en de afstelsporen al gehuurd kunnen worden en dat een geleidelijke verhuis kan plaatsvinden.

Anderzijds komt er te Waterschei het door Gheyselink geplande themapark gebouwd en dit ligt zowel ten noorden als ten zuiden van de museumlijn. Nochtans is er een spoorverbinding voorzien voor de bediening van dit park en hiervoor werd de TTZ gekozen. Zo voorziet men centraal bij de ingang van het themapark ook een klein station voor de museumtrein en deze zou moeten instaan voor het vervoer van de bezoekers aan het themapark, die te Eisdén of in het Maasland gelogeerd zijn.

Tweede eindpunt van de museumlijn wordt Eisdén : hier wordt in de buurt een bungalowpark geprogrammeerd en ook hier kan zo een mogelijk klienteel ontstaan.

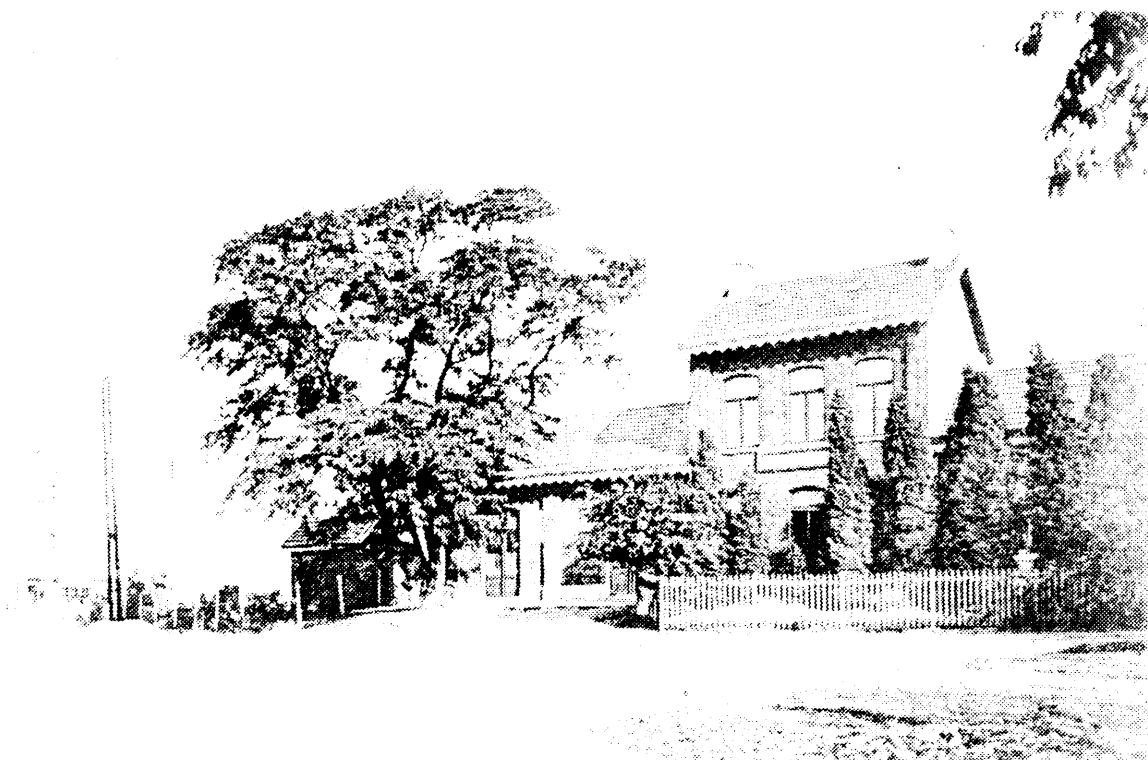
De opbouw en overbrenging van de museumaktiviteit moet dan ook in verschillende fasen verlopen :

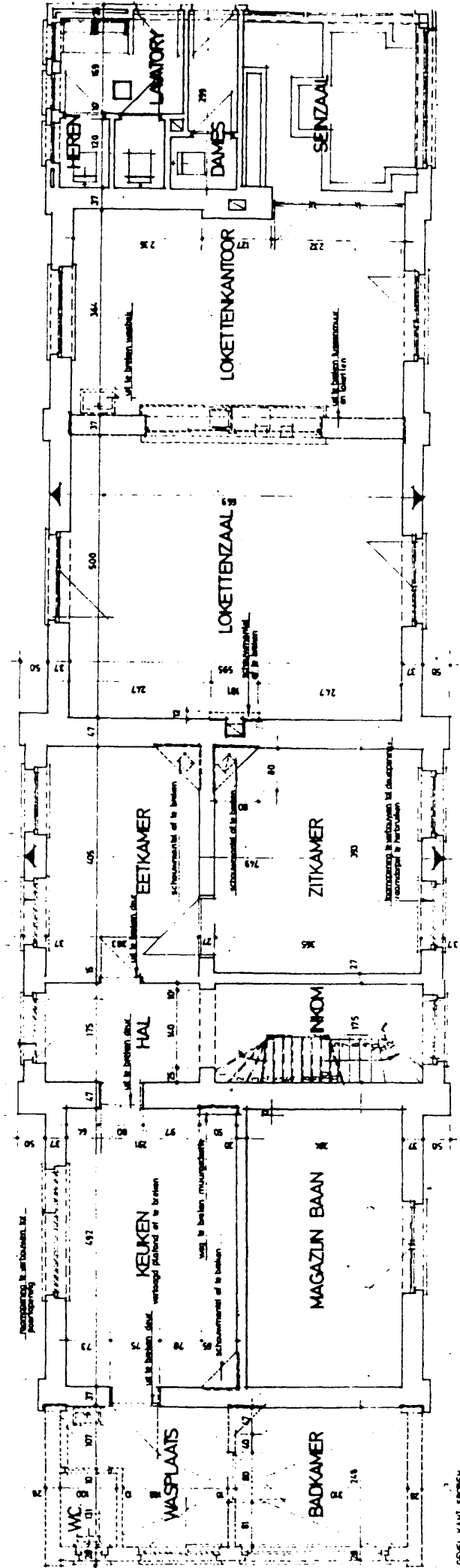
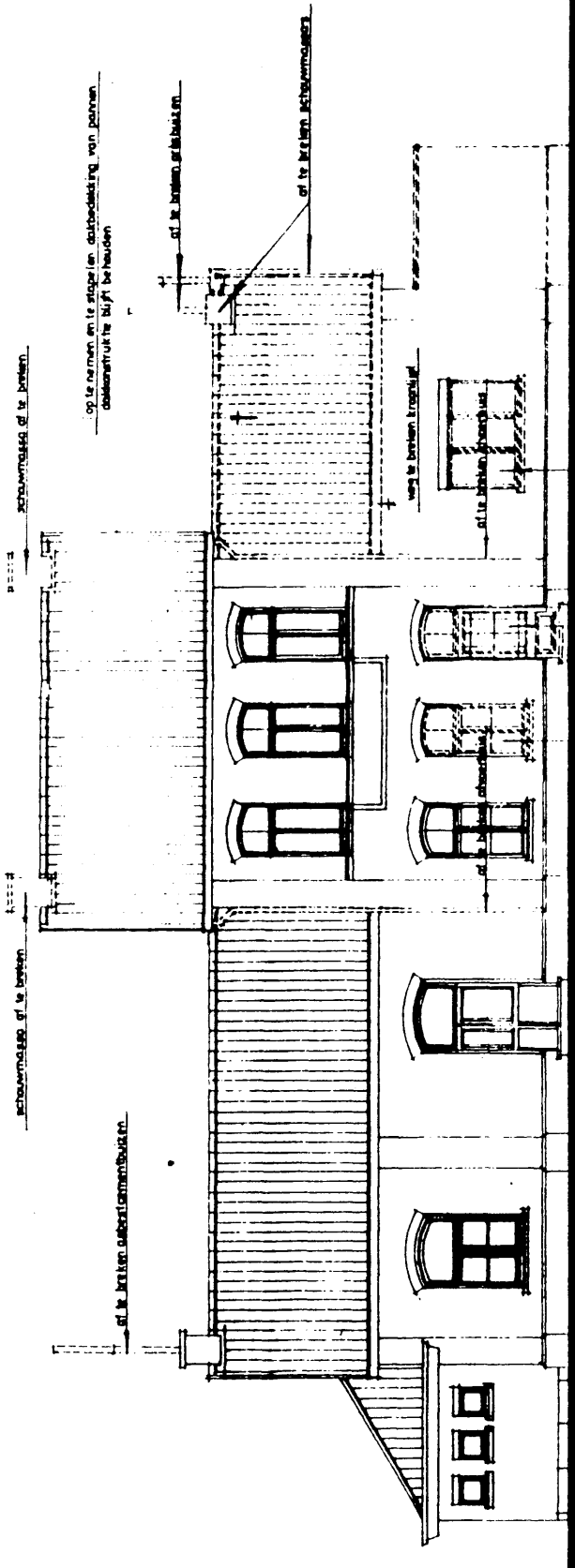
- in eerste instantie (en al beginnend in 1989) is de huur van het stationsgebouw en het emplacement te As. Hier moet het gebouw gerenoveerd worden en de eerste noodzakelijke infrastructuur aangebracht worden. Deze opbouw zou een tweetal jaar in beslag nemen en omvat ook de uitbouw van een museumgedeelte in het station (onderdelen van de seininrichting, smalspoor).

- de tweede fase omvat de inrichting van het museumbedrijf : waarschijnlijk zal dit vanaf 1991 een feit zijn en kan de "nieuwe" museumlijn zijn plechtige opening vieren.

- de derde fase is de inbouw van de museumactiviteit in het toekomstige themapark. De opening is hier voor 1993 voorzien, zodat we een tweetal jaar kunnen inlopen op de nieuwe situatie.

Deze verhuis heeft veel verdere konsekwenties (dagelijkse rit-ten, werken met vast personeel, ...) maar ook een naamsverandering.





GEVEL KANT SPAREN

Aktuele berichten :

Bebert : Na Simone is het nu de beurt aan Bebert om een grote herzieningsbeurt te krijgen : inmiddels zijn de remmen gedemonteerd en zullen ze vervangen worden. Ook de smering van de aslagers - het zwakke punt van de machine - wordt volledig nagezien en aangepast. Ook het spel op de schaar moet opgevangen worden.

Nestor : Ook hier komt er verder vooruitgang : eind januari werd de volledige beplating voor de tenders en het machinistenhuis geleverd en tijdens de volgende maanden worden de tenders in eigen beheer gemonteerd. Ook het chassis wordt tijdens de volgende maanden onder handen genomen.

Smalspoormaterieel :

Na aankomst van de persluchtlokomotief, wordt deze dadelijk onder handen genomen : in januari werd het chassis voor een groot gedeelte ontmandeld en de onderdelen (stangen, veren, leibaan, den wordt de lokomotief verder afgewerkt.

Anderzijds worden de onderdelen van de overige machines en wagens verder afgewerkt en we wachten enkel op het betere weer om deze volledig op te knappen. Na deze opknapbeurt gaan in eerste instantie de mijnwagens naar As om er een begin te maken voor de uitbouw van een museum.

Materieel :

Ook tijdens de vorige maanden kon een uitbreiding van dit materiaal gebeuren : naast nog verschillende gereedschappen en onderdelen van de dienst baan, is vooral de aankoop van de ontbrekende seinen bij de ES Etterbeek te noteren. Hierdoor is het mogelijk om een gans overzicht te geven van de evolutie van het seinwezen te geven. Het is deze tentoonstelling die als eerste in het station van As uitgebouwd zal worden en dit gedeelte wordt nog dit jaar te As gemonteerd.

Aankoop :

Het effectief van de TTZ is verder aangegroeid : recent werd een gesloten goederenwagen aangekocht. Het betreft hier de wagen 46 88 957 2012-5.

Zoals de schets laat zien is het een gesloten Ferry-Boat wagen met grote laadcapaciteit. Om de kleinere, oudere gesloten goederenwagens te vervangen werden er in 1946/47 in het totaal 200 dergelijke wagens gebouwd als nummers 1 052 500 / 699 en vooral in het verkeer met Groot-Brittannie gebruikt. Gedurende zeer lange tijd werden ze praktisch als enige dergelijke wagen gebruikt doch in de jaren '70 werden ze vervangen door de nieuwe Gbs-wagens. Intussen werd een groot gedeelte al buiten dienst gesteld en doch wagens overleefden als dienstwagen. Dit was ook het geval voor de door de TTZ aangekochte wagen.

Bij de TTZ zal deze wagen gebruikt worden als magazijn voor de al gerestaureerde onderdelen van de overige lokomotieven en wagens maar ook als opslagplaats voor bouten en ander

HISTORISCHE BLADZIJDE

Type 22 N.M.B.S. (ex-Nord Belge)

+++++

Tegen de eeuwwisseling had de Nord Belge dringend een groter aantal sneltreinlokomotieven nodig, dit om de internationale treinen vanuit Liege naar Paris te slepen. Op dat ogenblik had de Nord Francais een nieuw type 230A in dienst gesteld en deze voldeden volledig in hun opdracht. Deze 2'C-lokomotieven hadden vier cilinders met compound-werking, een opstelling die toen furore maakte in Frankrijk.

In 1902 leverde Cockerill een eerste bouwschiff van 10 lokomotieven, genummerd 321 tot 330. Deze machines werden dadelijk in de voornoemde dienst ingezet, doch al vlug merkte men op dat het effectief niet voldoende was, te meer daar verschillende oudere, zwakkere lokomotieven vervangen moesten worden. In 1904 werd bij dezelfde konstrukteur opnieuw een bouwreeks met 12 loks (351-362) besteld en in 1906 en 1907 werden resp. door La Meuse en Cockerill nogmaals twee reeksen van 6 geleverd.

In het begin van hun loopbaan waren ze te Kinkempois gestationeerd voor de voornoemde diensten. Na een uitgeweken periode tijdens de eerste wereldoorlog werden ze in de periode tussen de beide wereldoorlogen verdeeld onder de stelplaatsen Kinkempois en St-Martin. Gedurende deze ganse periode werden ze ingezet voor doorgaande reizigerstreinen en ook nog steeds voor de internationale diensten. De grootste vermindering in hun inzet moesten ze optekenen bij de levering van de lokomotieven reeks 421 tot 455 (later NMBS-type 48). Deze zwaardere loks namen trouwens toen de zwaarste treinen voor hun rekening.

Bij de overname door de NMBS waren ze ondergebracht te St-Martin, Montignies en Kinkempois, dit met nog steeds dezelfde diensten.

Na de bevrijding, waren de typen 22 gehuisvest te Montignies en Tamines : in 1945 was er een inzetreeks van 6 lokomotieven te Montignies. Hierin praktisch enkel reizigersdiensten, met als voornaamste bestemmingen Erquelines, Namur, Tournai, Dinant en Florennes. Ook een piekuurtrein naar Leuven werd door een 22-er gereden. Tijdens de volgende jaren werd de inzetreeks nog verder uitgebreid tot 9 inzetdagen in 1946. In Tamines was er een uitgebreidere reeks met 10 inzetdagen. Het inzetgebied liep praktisch parallel met hier als voornaamste bestemmingen Namur, Charleroi en zelfs Liege. In deze laatste stelplaats was de inzet van korte duur en eind 1946/begin 1947 verhuisden te meeste machines naar St-Martin.

In deze laatste stelplaats werd een 8 dagen tellende reeks opgesteld met weer praktisch enkel reizigerstreinen. Voornaamste

bestemmingen waren hier Namur, Mons, Mariembourg/Treignes, Pieton en Liege. Te Montignies en te St-Martin hield de officiële inzet op eind 1948. Zo hebben we het volgende overzicht :

	06/45	46	47	48	49	50
Montignies	6	9	8	6	-	-
Tamines	10	11	-	-	-	-
St-Martin	-	-	8	8	-	-
Effektief	34	34	34	34	34	4

Alle machines, die vanaf 1948 al geen enkele dienst verzekerden, werden tussen november 1949 en november 1950 definitief uit het bestand afgevoerd.

KENMERKEN :
=====

Bouwer : Cockerill, La Meuse
 Bouwjaar : 1902 - 1907
 Nummering : Nord Belge : 321-330/ 334-345/ 351-362
 NMBS (1940) 2221-2230/ 2234-2245/ 2251-2262
 NMBS (1947) 22.001- 22.034
 Ontwerper : Glehn-du-Bousquet

Technische Kenmerken :
=====

Asindeling :	2'C	Roosterlengte :	2 415 mm
Werkingsprinc.:	compound	Roosterbreedte	985 mm
Aantal cilinders :	4	Roosteropp. :	2,38 m2
Diameter HD cil. :	350 mm	Inhoud ketel :	4,5 m3
LD cil. :	550 mm	Inhoud stoomruimte	2,3 m3.
Zuigerslag :	640 mm	Opp. stoomafgifte	8,07 m2
Diam. loopwielen	850 mm	Massa (rijvaard.)	61 957 kg
Diam. drijfwielen 1	730 mm	Massa (leeg)	56 770 kg
Aantal vlampijpen	106	Aslast 1ste as :	8 791 kg
Diam. vlampijpen :	65/70 mm	2 de as :	8 671 kg
Lengte vlampijpen :	4 100 mm	3 de as :	14 830 kg
Verw.opp. haard :	11,39 m2	4 de as :	14 835 kg
Verw.opp. pijpen :	174,26 m2	5 de as :	14 830 kg
Tot. verwarmingsopp	185,65 m2	Lengte :	10 385 mm
Keteldruk :	15 bar	Breedte :	
		Hoogte :	4 220 mm

=====

Nummering K.P.E.V.	EB	NMBS	Bouwer	In dienst schr.
7229	Koln	9348	93.048 1Ct Jung	775 /1905
7269	Hannover	9349	93.049 1Ct Hanomag	5817 /1910 08/60
7350	Mainz	9350	93.050 1Ct Grafenst	6201 /1910
7250	Kassel	9351	93.051 1Ct Hohenzoll	2447 /1909
7254	Hannover	9352	93.052 1Ct Henschel	9889 /1910
7281	Halle	9353	93.053 1Ct Union	1247 /1903
7354	Breslau	9354	93.054 1Ct Orenstein	3382 /1909
7359	Breslau	9355	93.055 1Ct Hagans	628 /1909 11/59
7356	Elberfeld	9356	93.056 1Ct Hohenzoll	2552 /1910 06/63
7357	Elberfeld	9357	93.057 1Ct Hohenzoll	2553 /1910
7358	Elberfeld	9358	93.058 1Ct Hohenzoll	2554 /1910 06/63
7359	Berlijn	9359	93.059 1Ct Henschel	9905 /1910
7361	Henschel	9361	93.061 1Ct Henschel	9882 /1910 02/60
7362	Hohenzoll	9362	93.062 1Ct Hohenzoll	2756 /1911 02/54
7365	Berlijn	9365	93.065 1Ct Orenstein	3917 /1910
7367	Elberfeld	9367	93.067 1Ct Hohenzoll	2622 /1910 01/58
7369	Munster	9369	93.069 1Ct Hohenzoll	2822 /1912
7371	Danzig	9371	93.071 1Ct Hohenzoll	2305 /1905
7372	Munster	9372	93.072 1Ct Hagans	703 /1912
7373	Halle	9373	93.073 1Ct Hohenzoll	2630 /1910 03/61
7378	Koln	9378	93.078 1Ct Jung	1941 /1913
7379	Koln	9379	93.079 1Ct Jung	1942 /1913
7380	Koln	9380	93.080 1Ct Jung	1943 /1913
7381	Koln	9381	93.081 1Ct Hagans	744 /1913
7382	Elberfeld	9382	93.060 1Ct Jung	1828 /1912
7284	Hannover	9383	93.064 1Ct Hohenzoll	2860 /1912
7384	Essen	9384	----- 1Ct Hohenzoll	2367 /1908
7385	Frankfurt	9385	93.066 1Ct Hohenzoll	2570 /1910 02/54
7286	Hannover	9386	93.068 1Ct Jung	1741 /1912 09/58
7290	Hannover	9390	93.070 1Ct Jung	1745 /1912
7292	Kattow.	9392	93.074 1Ct Vulkan	2121 /1905
7394	Elberfeld	9394	93.075 1Ct Jung	1928 /1913
7398	Essen	9398	93.076 1Ct Hohenzoll	2428 /1909 09/57
7321	Stettin	9399	93.077 1Ct Union	1651 /1908
7701	Altona	9600	96.011 1Ct Borsig	5491 /1905 12/54
7701	Koln	9601	96.001 1Ct Borsig	6108 /1907 10/56
7702	Koln	9602	96.002 1Ct Borsig	6215 /1907 06/56
7703	Altona	9603	96.003 1Ct Borsig	5493 /1905 08/55
7704	Koln	9604	96.004 1Ct Borsig	6368 /1908 WO II
7705	Munster	9605	96.005 1Ct Borsig	6114 /1907 03/55
7702	Elberfeld	9606	96.006 1Ct Borsig	5598 /1909 05/55
7703	Koln	9607	96.007 1Ct Borsig	6216 /1907 05/55
8308	Berlijn	9608	96.008 1Ct Borsig	7036 /1909 05/54
8309	Berlijn	9609	96.009 1Ct Borsig	7916 /1911 06/53
7710	Koln	9610	96.010 1Ct Grafenst.	6253 /1911 WO II
8313	Berlijn	9613	96.013 1Ct Hohenzoll	3254 /1914 WO II
7716	Elberfeld	9616	96.016 1Ct Borsig	6124 /1907 03/55
7717	Essen	9617	96.017 1Ct Grafenst.	6243 /1910 11/53
7720	Essen	9620	96.018 1Ct Grafenst.	6246 /1910 WO II
8324	Berlijn	9624	96.019 1Ct Borsig	8839 /1914 03/55
8226	Berlijn	9626	96.020 1Ct Borsig	8515 /1910 06/53
8331	Berlijn	9631	96.021 1Ct Borsig	8846 /1910 07/54
8332	Berlijn	9632	96.022 1Ct Borsig	8847 /1910 WO II
7737	Essen	9637	96.023 1Ct Hohenzoll	3275 /1914 WO II
8445	Berlijn	9645	96.024 1Ct Hohenzoll	3351 /1914 07/54

Nummering K.P.E.V.		EB	NMBS	Bouwer	In dienst	schr.
8450	Berlijn	9650	96.025	1Ct Hohenzoll	3356	/1914 12/55
7852	Berlijn	9652	96.026	1Ct Borsig	7191	/1909 WO II
7855	Berlijn	9655	96.027	1Ct Borsig	7194	/1909 WO II
8362	Berlijn	9662	96.028	1Ct Borsig	8877	/1914 06/56
7868	Berlijn	9668	96.029	1Ct Borsig	7328	/1910 WO II
8279	Berlijn	9679	96.030	1Ct Borsig	8680	/1914 05/55
8518	Hannover	9702	97.002	1D1t Hohenzoll	3680	/1917
8507	Hannover	9703	97.003	1D1t Hohenzoll	3571	/1916
8505	Elberfeld	9704	97.004	1D1t Hohenzoll	3440	/1915
8505	Erfurt	9705	97.005	1D1t Henschel	13540	/1915 08/63
8506	Kassel	9706	97.006	1D1t Henschel	13742	/1916
8507	Kassel	9707	97.007	1D1t Union	2286	/1916
8508	Berlijn	9708	97.008	1D1t Union	2121	/1914 05/54
8509	Erfurt	9709	97.009	1D1t Hohenzoll	3509	/1916 10/64
8513	Elberfeld	9710	97.010	1D1t Henschel	13747	/1916 01/65
8514	Kassel	9711	97.011	1D1t Hohenzoll	3618	/1917
8514	Hannover	9712	97.012	1D1t Union	2321	/1917 08/63
8513	Hannover	9713	97.013	1D1t Union	2320	/1917 01/65
8514	Breslau	9714	97.014	1D1t Union	2381	/1917 08/63
8515	Breslau	9715	97.015	1D1t Union	2382	/1917 08/63
8516	Elberfeld	9716	97.016	1D1t Hohenzoll	3549	/1916 08/63
8516	Hannover	9717	97.017	1D1t Hohenzoll	3678	/1917
8518	Elberfeld	9718	97.018	1D1t Hohenzoll	3551	/1916 08/63
8519	Elberfeld	9719	97.019	1D1t Hohenzoll	3596	/1916 09/62
8520	Berlijn	9720	97.020	1D1t Union	2191	/1915
8520	Breslau	9721	97.021	1D1t Union	2456	/1918 09/62
8522	Hannover	9722	97.022	1D1t Union	2391	/1917
8523	Elberfeld	9723	97.023	1D1t Hohenzoll	3804	/1918 08/63
8524	Elberfeld	9724	97.024	1D1t Hohenzoll	3805	/1918 09/62
8525	Hannover	9725	97.025	1D1t Union	2394	/1918
8526	Elberfeld	9726	97.026	1D1t Hohenzoll	3807	/1918 09/62
8527	Hannover	9727	97.027	1D1t Union	2396	/1918
8527	Elberfeld	9728	97.028	1D1t Hohenzoll	3808	/1918 08/63
8520	Elberfeld	9729	97.029	1D1t Hohenzoll	3597	/1916
8523	Erfurt	9730	97.030	1D1t Union	2312	/1917
8534	Hannover	9731	97.031	1D1t Union	2403	/1918 09/62
8538	Kassel	9732	97.032	1D1t Union	2464	/1918 01/65
8538	Hannover	9733	97.033	1D1t Hohenzoll	3829	/1918 09/62
8534	Berlijn	9734	97.034	1D1t Union	2205	/1915 04/64
8535	Hannover	9735	97.035	1D1t Union	2404	/1918 08/63
8536	Berlijn	9736	97.036	1D1t Union	2207	/1915 08/63
8537	Hannover	9737	97.037	1D1t Hohenzoll	3819	/1918 01/65
8538	Berlijn	9738	97.038	1D1t Union	2209	/1915
8539	Hannover	9739	97.039	1D1t Union	2419	/1918 12/51
8540	Hannover	9740	97.040	1D1t Union	2420	/1918
8524	Breslau	9741	97.041	1D1t Union	2460	/1918 08/63
8542	Hannover	9742	97.042	1D1t Union	2422	/1918 01/65
8524	Hannover	9743	97.043	1D1t Union	2393	/1918 01/65
8525	Elberfeld	9744	97.044	1D1t Hohenzoll	3806	/1918
8545	Hannover	9745	97.045	1D1t Union	2471	/1918 08/63
8546	Hannover	9746	97.046	1D1t Union	2472	/1918
8526	Hannover	9747	97.047	1D1t Union	2395	/1918
8609	Berlijn	9748	97.048	1D1t Hohenzoll	3557	/1918
8629	Berlijn	9749	97.049	1D1t Union	2338	/1917
8650	Berlijn	9750	97.050	1D1t Union	2429	/1918 03/60

Nummering K.P.E.V.		EB	NMBS		Bouwer		in dienst	schr.
8554	Berlijn	9754	97.054	1D1t	Henschel	13387	/1915	
8645	Berlijn	9755	97.055	1D1t	Union	2424	/1918	09/62
8574	Berlijn	9774	97.001	1D1t	Henschel	13534	/1915	05/63
8575	Berlijn	9775	97.051	1D1t	Henschel	13535	/1915	
8581	Berlijn	9781	97.052	1D1t	Union	2237	/1915	
8583	Berlijn	9783	97.053	1D1t	Union	2239	/1916	
9793	Berlijn	9793	97.056	1D1t	Union	2245	/1916	09/62
8102	Altona	9801	---	Et	Schwarz	3732	/1907	
8102	Konigsberg	9802	98.002	Et	Schwarz	4932	/1912	
8103	Konigsberg	9803	98.003	Et	Schwarz	4668	/1911	
8105	Halle	9805	98.005	Et	Schwarz	4414	/1909	09/63
8109	Hannover	9809	98.009	Et	Schwarz	5995	/1916	
8119	Altona	9810	98.010	Et	Schwarz	4656	/1911	
8117	Essen	9811	---	Et	Schwarz	4269	/1909	
8112	Koln	9812	98.012	Et	Schwarz	4665	/1911	
8117	Hannover	9813	98.013	Et	Schwarz	6695	/1918	
8114	Mainz	9814	98.014	Et	Schwarz	4858	/1912	
8115	Altona	9815	98.015	Et	Schwarz	4545	/1910	
8116	Hannover	9816	98.016	Et	Schwarz	6377	/1917	06/64
8117	Koln	9817	98.017	Et	Schwarz	4820	/1912	
8118	Hannover	9818	98.018	Et	Schwarz	6696	/1918	
8119	Erfurt	9819	98.019	Et	Schwarz	4401	/1909	09/63
8124	Halle	9824	98.024	Et	Schwarz	5537	/1914	
8127	Erfurt	9827	98.027	Et	Schwarz	4744	/1911	
8128	Koln	9828	98.028	Et	Schwarz	5124	/1913	
8129	Breslau	9829	---	Et	Schwarz	4095	/1908	
8134	Breslau	9834	---	Et	Schwarz	4286	/1909	
8135	Breslau	9835	---	Et	Schwarz	4287	/1909	
8135	Halle	9836	98.036	Et	Schwarz	5766	/1915	
8137	Altona	9837	98.037	Et	Schwarz	5509	/1914	
8138	Altona	9838	98.038	Et	Schwarz	5510	/1914	
8138	Breslau	9839	98.039	Et	Schwarz	4403	/1909	
8144	Essen	9840	98.040	Et	Schwarz	5534	/1914	07/61
8146	Koln	9841	98.041	Et	Schwarz	6073	/1916	
8142	Halle	9842	98.042	Et	Schwarz	6088	/1916	
8143	Halle	9843	98.043	Et	Schwarz	6089	/1916	12/60
8144	Koln	9844	98.044	Et	Schwarz	6071	/1916	
8145	Koln	9845	98.045	Et	Schwarz	6072	/1916	04/64
8146	Koln	9846	98.046	Et	Schwarz	4549	/1910	
8147	Koln	9847	98.047	Et	Schwarz	6074	/1916	
8148	Koln	9848	98.048	Et	Schwarz	6075	/1916	
8149	Koln	9849	98.001	Et	Schwarz	6172	/1917	
8153	Koln	9853	98.004	Et	Schwarz	6361	/1917	
8154	Essen	9864	98.006	Et	Schwarz	5727	/1915	05/64
8156	Essen	9856	98.007	Et	Schwarz	5729	/1915	
8158	Breslau	9858	98.008	Et	Schwarz	5356	/1914	03/61
8159	Elberfeld	9859	98.011	Et	Schwarz	6076	/1916	
8162	Elberfeld	9862	98.020	Et	Schwarz	6079	/1916	
8163	Kassel	9863	98.021	Et	Grafenst	6823	/1915	
8164	Essen	9864	98.022	Et	Schwarz	5963	/1916	
8167	Essen	9865	98.023	Et	Schwarz	5966	/1916	
8166	Essen	9866	98.025	Et	Schwarz	5965	/1916	
8167	Elberfeld	9867	98.026	Et	Schwarz	6685	/1918	
8168	Elberfeld	9868	98.029	Et	Schwarz	6686	/1918	03/61
8170	Essen	9870	98.030	Et	Schwarz	5969	/1916	

Nummering K.P.E.V.	EB	NMBS		Bouwer	in dienst schr.	
8146 Essen	9876	98.031	Et	Schwarzk	5628	/1915 03/61
8180 Essen	9880	98.032	Et	Schwarzk	6100	/1917
8187 Essen	9887	98.033	Et	Schwarzk	6201	/1917
8195 Essen	9895	98.034	Et	Schwarzk	6692	/1918
8196 Essen	9896	98.035	Et	Schwarzk	6693	/1918 12/60

=====

[EXPLOITATIE]

Lijn 51 : Brugge - Blankenberge

Geschiedenis :

Daar waar Oostende al betrekkelijk vlug aan het Belgische spoorwegnet aangesloten was, was dit niet het geval voor de overige kustplaatsen. Blankenberge kwam als eerste aan de beurt; hiervoor werd een konsessie verleend aan de "Chemin de fer de Bruges a Blankenberghe". Deze compagnie werd op 9 april 1862 opgericht en de lijn zelf, met een lengte van 15 km, werd op 6 augustus 1863 officieel ingereden. Tot in 1906 werd deze lijn bereden, doch op dat ogenblik werd dit baanvak verlegd op de huidige bedding.

Lengte : 14,9 km

Stations en stopplaatsen :

FR	FR	Brugge	km 0.0
FRSP		Brugge-St-Pieters	3.2
FRMT	FRMT	Brugge-Zeehaven	4.7
FZD		Dudzele	5.7
		Uitkerke	8.2
FBK	FBK	Blankenberge	14.9

Vertakkingen :

Y Brugge richting lijn 51A km 5,3

Afschaffen van de stopdienst :

29 september 1957

Elektrifikatie :

17 juli 1954

Lijn 51A : Brugge - Zeebrugge / Knokke

Geschiedenis :

Al vijf jaar na de opening van de lijn naar Blankeberge, werd deze lijn - langs de kust - verlengd naar Heist en deze verlenging werd opnieuw uitgevoerd door de Ch.de fer de Bruges a Blankenberhge. Deze 10 km lange lijn werd op 22 juli 1868 ingehuldigd en bleef tot in 1906 dienst doen. Op dat ogenblik werd vanuit Brugge de lijn volledig verplaatst en kwam er een rechtstreeks lijn naar Heist via Zeebrugge. Aanleiding was de bouw van het zeekanaal. Na de eerste wereldoorlog werd de lijn verlengd tot aan de nieuwe mondaine badplaats Knokke.

Recent werd deze lijn opnieuw gewijzigd, door de uitbreiding van de Zeebrugse haven was een nieuwe lijn nodig links van het kanaal en kreeg men naast de verbinding met Zeebrugge en nieuwe lijn naar Knokke.

Opening :

Blankenberge - Heist	22/07/1868	
Brugge - Heist	1906	nieuwe lijn
Heist - Knokke	29/06/1920	
Brugge - Heist	/1986	nieuwe lijn

Lengte :	Blankenberge - Heist	10 km
	Brugge - Heist	16 km
	Heist - Knokke	3,3 km

Stations en stopplaatsen :

FR	FR	Brugge	km
		Y Brugge	0,0
FLW		Lissewege	5,9
		Zwankendamme	7,1
		Zeebrugge	9,8
FHY	FHI	Heist	13,0
MUI		Duinbergen	14,8
FKK	FKK	Knokke	16,3

Vertakkingen :

Y Brugge	richting lijn 51	km	0,0
----------	------------------	----	-----

Afschaffingen :

Blankenberge - Heist	1906 (oude lijn)
----------------------	------------------

Elektrifikatie :

25 maart 1955

Lijn 52 : Dendermonde - Puurs - Boom - Antwerpen (zuid)

Geschiedenis :

Al betrekkelijk vlug na de overkoop van diverse konsessies besloot de Etat Belge zijn net dichter te maken en in de eerste plannen kwam de de Dendermonde - Puurs voor. Dit baanvak werd 22 juli 1880 officieel ingehuldigd en een jaar later was deze lijn al doorgetrokken tot Boom. De opening gebeurde hier op 8 augustus 1881. Het sluitstuk van de lijn (de verbinding met Antwerpen) werd veel later aangelegd en pas op 1 mei 1894 opengesteld.

De lijn werd vooral welvarend door de steenbakkerijen in het Boomse en met het verval van deze industrie verloor ook de lijn van betekenis. In 1972 werd de lijn verder getrokken naar Antwerpen-centraal, dit ter gelegenheid van de opening van de tunnel onder de Schelde.

Het eerste baanvak werd met de IC-IR-regeling buiten dienst gesteld en door de BVS overgenomen. Deze vereniging baat hier een museumlijn uit. Ook het baanvak Puurs - Boom is thans buiten dienst en wacht op de bouw van een nieuwe brug te Boom.

Lengte : Dendermonde - Antwerpen-zuid : 37,5 km

Stations en stopplaatsen :

FT	FDR	Dendermonde	km 0,0
LDR	LDR	Baasrode-noord	5,6
LSP		St-Amands-Puurs	9,0
LPU		Oppuurs	12,5
FRP	FRP	Puurs	15,3
FSV		Sauvegarde	18,4
FMB	FMB	Boom	21,2
		Krekelenberg	22,6
LNI	LNI	Niel	24,7
		Schelle	26,4
LXM	LKM	Hemiksem	27,6
		Hemiksem-werkpl	29,9
FOE	FOE	Hoboken	31,9
		Hoboken-Polder	32,9
FNKL	FNKL	Antwerpen-Kiel	34,6
FNSD	FNZD	Antwerpen-zuid	37,5

Vertakkingen :

Y	Sauvegarde	km 19,4	richting Willebroek
Y	Antwerpen-zuid	37,5	richting Oude Dokken

Industriële aansluitingen :

	Baasrode-noord	km 5,6	twee aansluitingen
	Schelle	26,4	Interescout
	Hemiksem	29,3	Cockerill
	Hoboken	31,6	Met. de Hoboken
	Afschaffen reizigersdiensten :		

	Dendermonde - Puurs :		03/06/1984
	Antwerpen - Boom (stoptr)		03/06/1984

Lijn 52/1 : Hoboken - Fort 7

+++++

Als militaire verbinding werd deze 2,6 km lange lijn aangelegd in het begin van deze eeuw. Ze sluit aan op de hoofdlijn in het station van Hoboken.

Stations :

FOE	FOE	Hoboken	km	0,0
		Fort 7		2,6

Lijn 52/2 : Boom - Willebroek

+++++

Als aansluiting tussen Antwerpen/Boom en de lijn 54 richting Mechelen werd een korte verbindinglijn aangelegd tussen Boom en Willebroek.

Stations :

FMB	FMB	Boom	km	0,0
FWB	FWB	Willebroek		4,1

Lijn 53 : (Gent) - Dendermonde - Mechelen - Leuven

+++++

Deze lijn behoorde tot de eerste lijnen die door de EB gepland en aangelegd werd. Ze zou een deel van de ster vormen vertrekkend vanuit Mechelen richting kust en anderzijds richting Duitsland. Het eerste gedeelte (Mechelen - Dendermonde) werd al op 2 januari 1837 opengesteld en kort daarop volgde de verbinding met Leuven. Wetteren werd op 15 september 1837 ingereden en Gent-zuid werd 14 dagen later bereikt.

Openingen :

Mechelen - Dendermonde :	02/01/1837
Dendermonde - Wetteren :	15/09/1837
Wetteren - Gent-zuid :	28/09/1837
Mechelen - Leuven :	10/09/1837

Lengte :

Mechelen - Schellebelle :	40,1 km
Mechelen - Leuven :	24 km

Stations en stopplaatsen :

FCB	FCB	Schellebelle	km 0,0	(aftakking)
FNW		Wichelen	3,3	
FAD	FAD	Schoonaarde	6,3	
FDM		Oudegem	10,2	
FT	FDR	Dendermonde	13,0	
FRA		Baasrode-zuid	16,7	
FGN	FGN	Buggenhout	20,1	
FMD		Malderen	22,1	
FZL	FZL	Londerzeel	27,0	
FZE		Londerzeel-oost	27,9	
FCP	FKP	Kapellen-od-Bos	31,2	
FM	FM	Mechelen	40,1	
FYM	FIZ	Muizen (reiz)	43,1	
		Hever	45,1	
		Bitstraat	46,8	
FOB	FOB	Boortmeerbeek	48,1	
FAT	FAT	Haacht	51,4	
FVP		Wespelaar-Tildonk	53,4	
		Hambos	55,8	
FWG	FWG	Wijgmaal	59,4	
FLV	FLV	Leuven	64,1	

Vetakkingen :

Y Schellebelle	km 0,0	richting Denderleeuw
Y Heike	35,2	richting Willebroek
Y Hever :	45,0	richting Muizen
Y Dijlebrug (Leuven)	61,2	richting Aarschot

Industriële aansluitingen :

Mechelen	km 38,2	Procter en Gamble
Trebos	55,9	

Elektrifikatie :

Leuven - Mechelen :	01/01/1956
Mechelen - Schellebelle :	

Verbussen van de stopdiensten :

2 juni 1957

☐ DIESELLOKS ☐

De diesellokomotieven type 210 (prototype)

+++++

In het ambitieuze plan dat de NMBS naar voren gebracht had om de stoomtraktie zo snel mogelijk te vervangen, werden er voor de middelzware lijndiesellokomotieven drie verschillende types voorgesteld, nl. de diesel-elektrische lokomotieven typen 210 en 212 (later reeks 60 en 62) en de dieselhydraulische versie type 211 (later reeks 64). Van al deze machines zouden er 6 gebouwd worden die trouwens nog onderling verschilden.

Voor de bouw van het type 210 tekende Cockerill, die trouwens ook het zwaardere type 200 ontworpen had. Hiervan werd een lichtere, verkorte versie gemaakt waarbij de kastvorm volledig behouden bleef. De eerste lokomotief werd op 20 april 1965 geleverd en net zoals de volgende machines te Schaarbeek gestationeerd. Te Vermelden valt echter dat de schildering van de eerste twee lokomotieven zeer sterk afweek van het gebruikelijke. Voor de 200.002 (6002) verwijzen we naar de afgedrukte foto, bij de 200.001 (6001) waren de gele sierlijnen omgekeerd aangebracht.

Hier bestond er een gemengde reeks voor de typen 210, 211 en 212 en deze voorzag vooral reizigersdiensten voor directe treinen doorheen praktisch geheel noordelijk België. Bestemmingen als Binche, De Panne, Gent/Eeklo, St-Niklaas waren het hoofdreisdoel.

Doch te Schaarbeek kwamen de eerste tekorten aan het licht en met de stationering van de serielokomotieven, konden de prototypes getransfereerd worden: het was in eerste instantie Hasselt die deze machines in depot kreeg en hier werden ze vooral ingezet in de reizigersdienst met bestemmingen Leuven, Mol/Antwerpen en Liege. Doch ook te Hasselt was inzet kort en na een jaar (nl. in 1966) gingen de machines naar Kinkempois over. De 210.006 ging trouwens dadelijk naar Liege. In de "vurige stede" bestond voor het grootste gedeelte van hun loopbaan een gemengde reeks met de serielokomotieven. In eerste plaats werden deze machines voorzien voor het slepen van de mengerwagentreinen tussen Seraing en Chertal, doch vlug werd het inzetgebied uitgebreid. De voornaamste bestemmingen waren Hasselt, Maastricht, Gouvy, Rivage en Verviers. Verder reden ze ook vele lokale goederendiensten in en rondom Liege. De prototypelokomotieven reden vooral de lokale goederentrein naar Vise en Tongeren, de weekenddienst naar Hasselt en gedurende geruime tijd sleepten ze de internationale treinen tussen Maastricht en Liege. Ook op de Maaslijn sleepten ze regelmatig de kalktreinen naar Maastricht.

Deze toestand bleef ongewijzigd bestaan tot in de '70-er jaren doch op dat ogenblik werden de machines - na hun grote herziening - van Liege naar St-Ghislain getransfereerd. Het was trouwens de 6001 die als eerste in 1972 al naar St-Ghislain overgedragen werd. Ook in deze streek waren de diensten gevarieerd: naast de talrijke goederendiensten in de omgeving (vooral naar Tertre, Quevy en Queivrain) waren er ook doorgaande goederentreinen naar Merelbeke, Monceau en Tournai. Verder ook enkele reizigersdiensten, o.m. naar Ath en Queivrain.

Kenmerken :

=====

Nummers : 210.001 - 210.006
6001 - 6006
Bouwer : Cockerill-Ougree (Seraing)
Asindeling : Bo'Bo' (diesel-elektr.)

Massa : rijvaardig : 84 000 kg
Aslast (max) : 21 000 kg

Bevoorradingen :
brandstof : 2 400 l
olie : 590 l
water (verw.) : 2 500 l
koelwater : 850 l

Vermogen : 850 kW (1145 pk)
Max. snelheid : 120 km/h

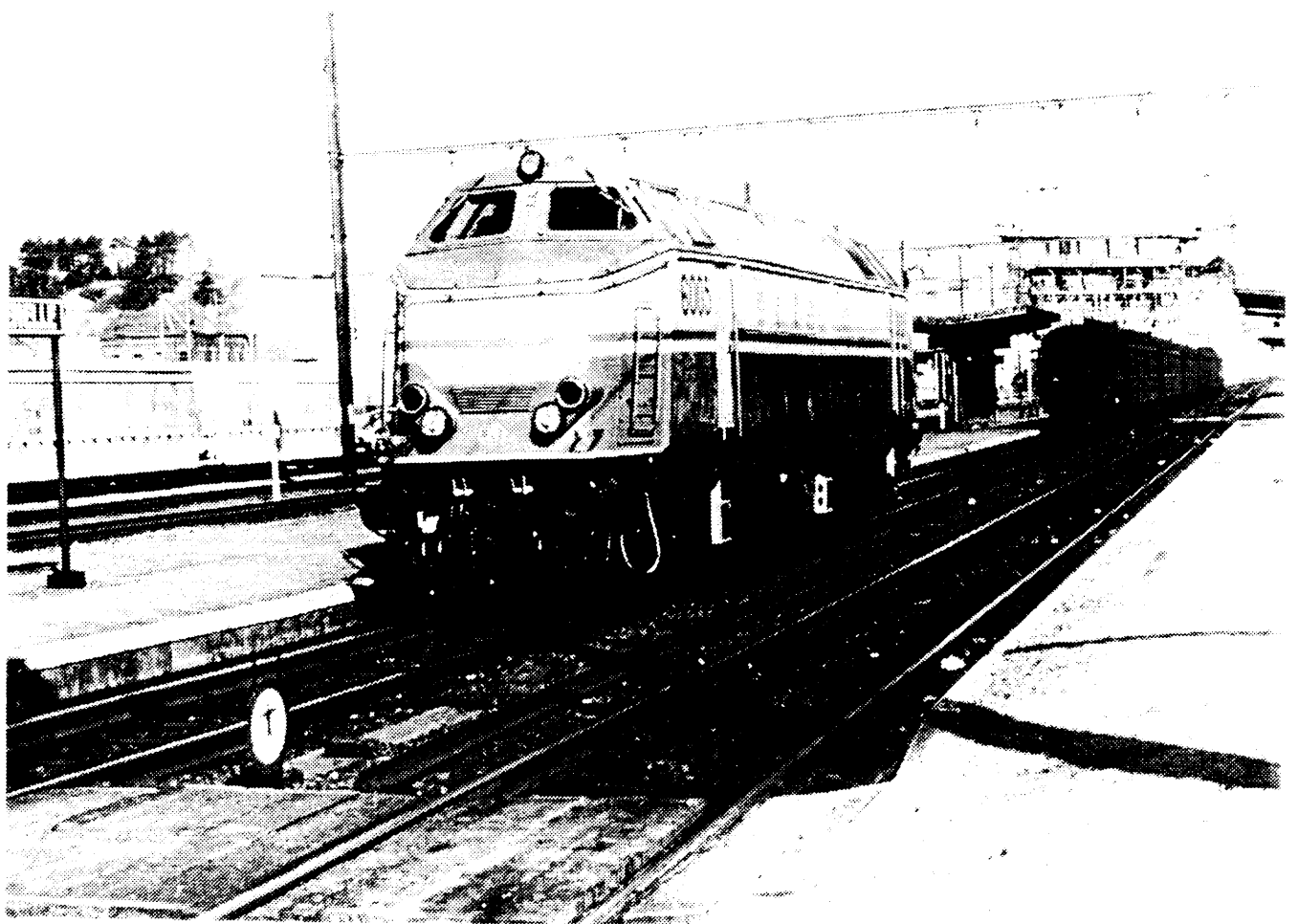
Remming : autom. : Oerlikon LST 1
rechtstr. : Oerlikon FD 1

Dieselmotor :

Bouwer : Cockerill (licensie Baldwin)
Type : TH 8.95 SA
Werkingsprincipe : 4-takt, overvoeding
Vermogen : 1030 kW (1400 pk)
Omwentelingssnelh : 1000 omw/min
Aantal cilinders : 8 in lijn
Boring : 241,3 mm
Zuigerslag : 304,8 mm
Massa (motor) : 12 000 kg
Maximaal koppel : 1000 kgm

Transmissie :

Bouwer : SEM / ACEC
Type : HG 606 / TM DN 441



Lokomotief 6005

=====

Een speciaal geval vormt de 6005 : daar ABC een nieuwe motor wilde uitproberen, werd er contact gezocht met de NMBS om deze in te bouwen in een lokomotief. Daar de 6005 in deze periode net een grote herziening voor zich had, werd deze machine voor de proef uitgekozen. Na zijn ombouw te Salzennes, kwam de 6005 in 1981 naar Merelbeke (stelplaats die kort bij het bedrijf van ABC lag). Daar de 6005 ook elektrische treinverwarming had, kreeg hij ook de aangepaste kleurstelling, nl. blauw-geel. Te Merelbeke werd hij vooral in goederendienst ingezet : hierbij werden vooral diensten rondom Gent gereden, in latere instantie ging de rit naar De Panne en thans rijdt deze machine de lokale diensten naar Ieper via Kortrijk. In de zomer worden echter ook regelmatig vakantie- en bedevaarderstreinen op sleeptouw genomen.

Doch overal deinde de elektrische draad zich uit en daar de motor van de reeks 60 niet zo bedrijfszeker is, lag het dan ook voor de hand dat deze machines als eerste het strijdperk zouden verlaten. De 6002 was de eerste die definitief uit de geschriften verwijderd werd en recent werden ook de overige machines op "roest" gesteld. Alleen de 6005 blijft voorlopig in dienst, doch ook hier is de toekomst niet rooskleurig. Vermelden we nog dat de 6006 voorlopig te Salzennes behouden blijft, doch over het definitieve lot van deze machine is nog geen beslissing gevallen.

STELPLAATSINDELING

NUMMER	BOUWER	LEVERING	STELPLAATSEN	UIT GES	PV	OPMERK
210 001	6001 Cock	19:06:61	FSR 20:04:65 FHS 28:12:65 NK 05:10:72 FGH 01:12:88	28:11:88	283	
210 002	6002 Cock	24:07:61	FSR 09:06:65 FHS 21:03:66 NK 02:05:78 FGH 01:09:87	03:07:87	189	
210 003	6003 Cock	04:09:61	FSR 29:04:65 FHS 25:04:66 NK 26:03:74 FGH 01:12:88	28:11:88	284	
210 004	6004 Cock	14:11:61	FSR 10:09:65 FHS 11:03:66 NK 14:02:80 FGH 01:12:88	28:11:88	285	
210 005	6005 Cock	13:08:62	FSR 13:10:65 FHS 04:04:66 NK 15:10:81	FKR		Bl omb ABC
210 006	6006 Cock	07:11:62	FSR 14:01:86 NK 10:11:67 FKR 28:01:72 NK 05:10:72 FGH 01/07/88.	11/05/88	250	



De serielokomotieven type 210 (reeks 60)

=====

Na de levering van de prototypelokomotieven en de diverse testen, kwam men tot een serieuitvoering. De motorisatie werd volledig overgenomen van de prototypen, doch de kastvorm wijzigde zich merkkelijk : hier werd deze van het type 211 voor een groot gedeelte overgenomen. Ook voor deze machines kwam Cockerill als hoofdkonstrakteur uit de bus. De bouw startte in 1963 en begin juni 1964 werd de eerste lokomotief aan de stelplaats Hasselt afgeleverd. Ook de volgende machines kwamen naar de Limburgse stelplaats en hier werden ze vooral gebruikt in de lichte reizigersdienst

Te Hasselt bleven de type 210 gedurende praktisch hun ganse loopbaan en ook hier bleven de diensten praktisch ongewijzigd. tot 1984 waren ze vooral in de gemengde dienst ingezet, waarbij een licht overwicht voor de reizigerstreinen. Doch de elektrificaties verdrongen deze loks meer en meer naar de lokale goederentreinen. Hier eindigden ze hun inzet in de Limburgse mijnstreek waar ze voor een groot gedeelte de ondergang van de mijnen meemaakten. In 1986 werden de laatste rijvaardige lokomotieven aan St-Ghislain afgestaan.

Na Hasselt gingen de volgende machines naar Kinkempois : hier ongeveer hetzelfde stramien bij de inzet : in een gemengde reeks met de prototypelokomotieven werden hier zowel reizigers- als goederendiensten gereden. Opmerkelijke diensten zijn deze voor de internationale treinen Maastricht - Genua, waar deze tussen Maastricht en Liege gesleept werd, enkele diensten naar Gouvy en Jemelle en bij de goederendiensten de inzet voor de mengerwagentreinen en vooral op de maaslijn. Net zoals in Hasselt bleven ze tot in 1986 in het Luikse.

Ook St-Ghislain was een van de oorspronkelijke stelplaatsen en ook hier vooral gemengde diensten. Vooral hier was het inzetgebied zeer uitgestrekt en reikte van Moeskroen en Gent in het westen tot Ronet in het oosten. En het isq trouwens St-Ghislain die als uitloopstelplaats gekozen werd voor deze reeks en na de IC-IR-regeling kwamen ze enkel in de lokale goederendienst terecht. Hier eindigden ze hun dagen voor treinen met bestemming Tertre, Ath, Tournai, Quevy en Queivrain. Vanaf 1986 werden ze hier verdrongen door de reeks 62.

In Vlaamse land werd anderzijds ook Merelbeke bedacht met het type 210. Ook hier hetzelfde stramien : vooral reizigersdiensten in een groot gedeelte van Oost- en West-Vlaanderen en bestemming Brussel. Anderzijds ook diverse goederentreinen. In deze stelplaats bleven de lokomotieven het langste in hoogwaardiger diensten, voor zware treinen in het Gentse havengebied en bedieningsgoederendiensten in de streek. Ook Merelbeke werd aangeduid als uitloopstelplaats en hier eindigde de inzet in de loop van 1987, dit echter met uitzondering van de 6005 die thans nog steeds in dienst is.

Monceau was de volgende grotere stelplaats die in contact kwam met het type 210. Eens te meer werden de machines hier ingezet in de gemengde diensten : reizigerstreinen naar Mariembourg en Ottignies/Leuven wisselden af met lokalere goederendiensten. Ook

hier een praktisch konstant verloop van de inzet gedurende vele jaren en een afbouw vanaf de IC-IR regeling.

Schaarbeek en Ronet waren de beide laatste stelplaatsen met inzet voor deze machines : te Schaarbeek bleef de dienst vrij beperkt, zowel in bestemmingen als in tijd. Begonnen in de loop van 1966, na de overdracht van de prototypemachines kwamen de seriemachines ongeveer dezelfde diensten overnemen. Al in de loop van de zeventiger verminderde de inzet - door de elektrifikaties - zo snel dat een transfert van deze machines het gevolg was. Te Ronet was de situatie anders : hier kwamen de lokomotieven iets later aan en hier lag het overwicht in de goederendienst met vooral treinen op de Maaslijn. In reizigersdienst kwamen vooral de diensten naar Dinant/Givet naar voren. Ook hier hielden de diensten lang stand, doch vanaf 1984 werden de machines geleidelijk aan verdrongen door de lokomotieven reeks 52/54.

Naast de stelplaatskenmerken toch nog enkele markante feiten in verband met dit type :

Opmerkelijkste feit hierbij - zeker bij de NMBS - is het feit dat deze machines gedurende hun ganse loopbaan geen enkele grotere verbouwing ondergaan hebben en dat zelfs op het einde nog verschillende machines hun oorspronkelijk uitzicht, met uitzondering van de hernummering, behielden. En dit ondanks het feit dat vooral de motoren van de start enkele zwakkere punten vertoonden.

Tweede feit, dat al aangehaald werd, is de standvastigheid van deze machines : geen enkel ander type was zo honkvast als ons type. Zodanig bleef het aantal mutaties zeer beperkt en ook de inzet kende geen noemenswaardige veranderingen.

Ondanks de inzet die vrij eentonig verliep, kende het type toch enkele opmerkelijke pieken, als we recent gaan kijken, hebben we na een volledige verbanning uit de reizigersdienst in 1984, een lichte opflakking toen deze machines - wegens een gebrek aan elektrische lokomotieven - opnieuw ten tonele verschenen en enkele piekuurtreinen in treinschakeling voor hun rekening namen. Ook de diensten voor de dienst baan vallen hierbij in het oog : na hun versnelde afstelling vanaf 1986 gingen 6 machines over naar de baantreinen waar ze gedurende een beperkte tijd bij spoorvernieuwingswerken gedienschtig maakten.

Kenmerken :
=====

Nummers :	210.007 - 210.091 6007 - 6091
Bouwer :	Cockerill-Ougree (Seraing)
Asindeling :	Bo'Bo' (diesel-elektr.)
Massa : rijvaardig :	78 000 kg
Aslast (max) :	19 500 kg
Bevoorradingen :	
brandstof :	3 000 l
olie :	480 l
water (verw.) :	3 000 l
koelwater :	850 l
Vermogen :	850 pk (1145 pk)

Max. snelheid : 120 km/h
Remming : autom. : Oerlikon LST 1
rechtstr. : Oerlikon FD 1

Dieselmotor :

Bouwer : Cockerill (licensie Baldwin)
Type : TH 8.95 SA
Werkingsprincipe : 4-takt (overvoeding)
Vermogen : 1030 kW (1400 pk)
Omwentelingssnelh : 1000 omw/min
aantal cilinders : 8 in lijn
Boring : 241,3 mm
Slaglengte : 304,8 mm
Massa (motor) : 12 000 kg
Maximaal koppel : 1000 kgm

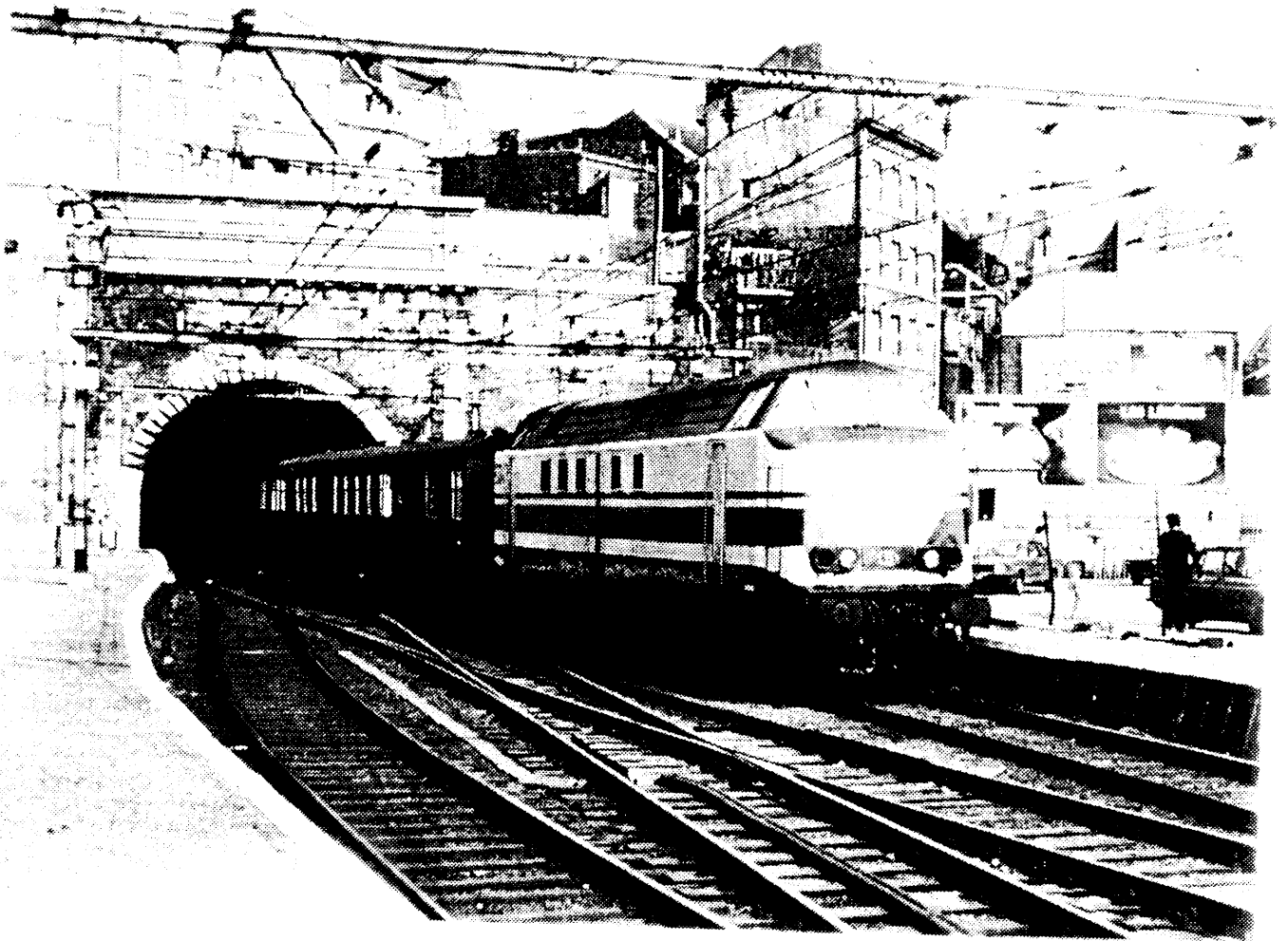
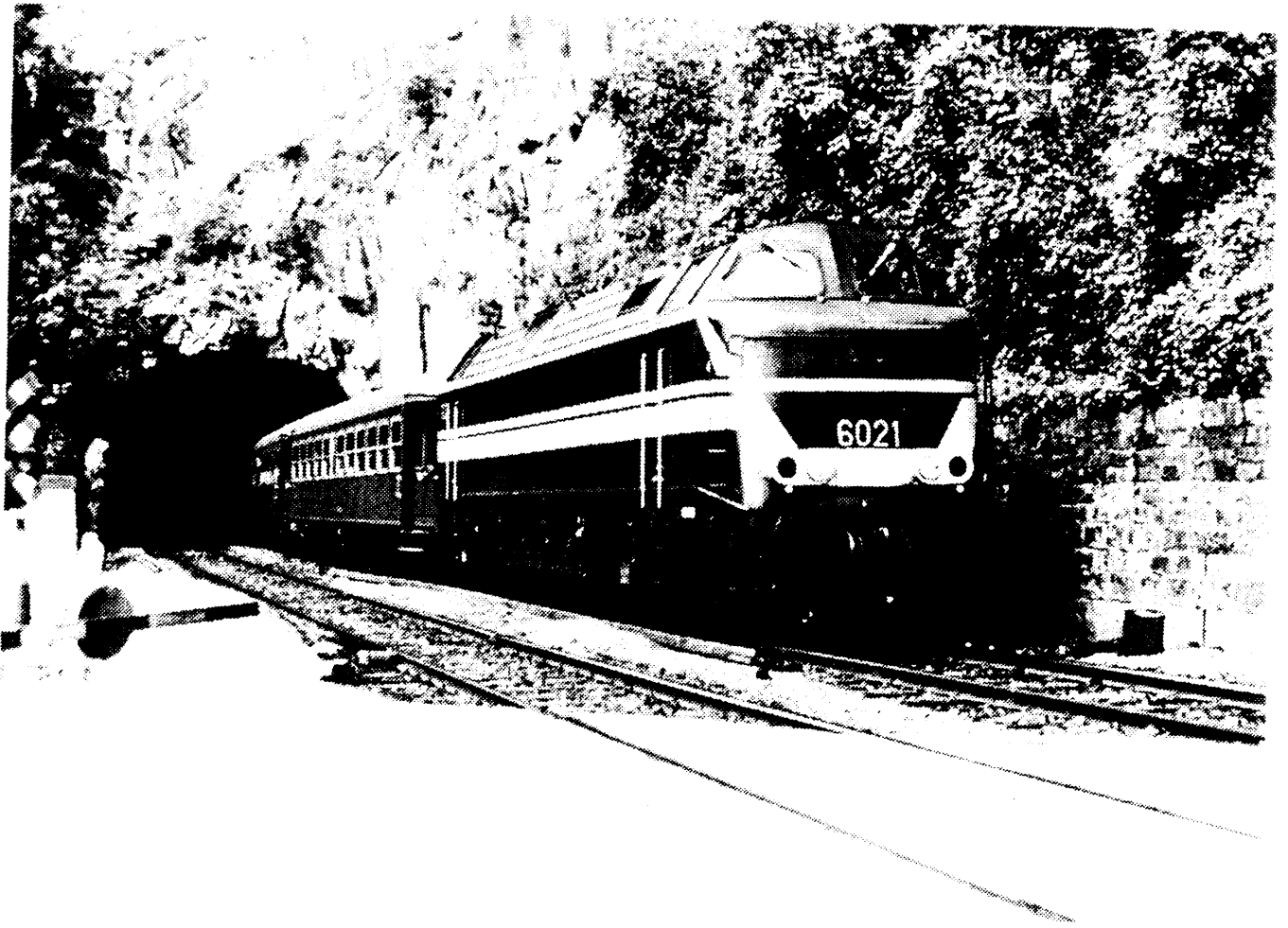
Transmissie :

Bouwer : ACEC
Type : TM DN 441



STELPLAATSINDELING

NUMMER	BOUWER	LEVERING	STELPLAATSEN	UIT GES	PV	OPMERK	
210 007	6007	Cock	03:06:64	FHS 12:06:64 NK 28:01:72 FKR 01:10:82	30:08:82	26	
210 008	6008	Cock	16:06:64	FHS 07:03:68 FKR 01:06:84	16:04:84	70	
210 009	6009	Cock	26:06:64	FHS 04:04:72 FKR 01:10:84	09:08:84	82	
210 010	6010	Cock	26:06:64	FHS 01:06:83 NK 03:06:84 FGH 01:08:86	12:06:86	159	
210 011	6011	Cock	30:06:64	FHS 01:06:86 FGH 01:08:86	12:06:86	151	
210 012	6012	Cock	03:07:64	FHS 01:06:86 FGH 01:09:87 fsrB 01:05:88	17:03:88	240	>Italie
210 013	6013	Cock	08:07:64	NK 27:11:73 FKR 02:06:80 LNC 03:06:84 NK 01:11:84 FKR 01:05:85	11:04:85	115	
210 014	6014	Cock	14:07:64	FGH 27:05:72 LNC 09:02:73 FKR 02:06:85 FHS 01:06:86 FGH 01:12:86	06:10:86	175	
210 015	6015	Cock	17:07:64	FKR 05:08:64 FSR 07:03:66 FEO 04:03:68 NK 13:12:71 FKR 01:10:83 LNC 03:06:84 NK 01:11:84 FKR 01:09:85	23:07:85	124	
210 016	6016	Cock	06:08:64	FGH 29:01:68 FKR 01:12:86 fsrB 01:12:88	28:11:88	291	
210 017	6017	Cock	12:08:64	FSR 14:03:66 FEO 27:11:72 FKR 01:04:83	31:02:83	38	
210 018	6018	Cock	18:08:64	FGH 12:12:72 LNC 01:10:84	09:08:84	83	
210 019	6019	Cock	21:08:64	FSR 28:03:66 FEO 04:04:72 LNC 12:01:72 FKR 01:08:86	12:06:86	149	
210 020	6020	Cock	25:08:64	FGH 27:11:72 FKR 10:10:83 FEO 03:06:84 NK 01:11:84 FKR 01:12:84	16:10:84	97	
210 021	6021	Cock	28:08:64	FSR 12:04:66 FEO 01:06:81 LNC 03:06:84 FKR 01:11:84	01:10:84	93	



STELPLAATSINDELING

NUMMER	BOUWER	LEVERING	STELPLAATSEN	UIT GES	PV	OPMERN
=====	=====	=====	=====	=====	=====	=====
210 022 6022	Cock	02:09:64	FGH 01:06:82 LNC 03:06:84 FGH 01:08:84	20:06:84	77	
210 023 6023	Cock	07:09:64	FSR 19:04:66 FEO 27:05:72 LNC 01:01:84	07:12:83	62	
210 024 6024	Cock	10:09:64	FGH 01:06:82 LNC 03:06:84 FGH 01:10:84	06:09:84	89	
210 025 6025	Cock	16:09:64	FSR 23:09:64 FGH 01:03:85	18:01:85	104	
210 026 6026	Cock	21:09:64	FGH 15:01:82 LNC 01:08:83	24:06:83	46	
210 027 6027	Cock	25:09:64	FHS 01:06:86 FKR 31:12:87	16:12:87	207	
210 028 6028	Cock	01:10:64	FGH 29:09:80 LNC 03:06:84 FGH 01:08:86	12:06:86	160	
210 029 6029	Cock	06:10:64	FHS 29:10:66 NK 01:04:86	19:02:86	144	
210 030 6030	Cock	16:10:64	NK 25:01:74 FHS 15:01:81 FKR 01:06:81 FHS 01:08:86	12:06:86	152	
210 031 6031	Cock	20:10:64	FGH 29:09:80 FKR 01:10:84	09:08:84	84	
210 032 6032	Cock	29/10/64	FHS 02/12/66 FKR 21/08/67 FGH 01/05/88	17/03/88	239	
210 033 6033	Cock	03:11:64	FSR 27:11:66 FEO 03:06:84 NK 01:08:86	12:06:86	164	
210 034 6034	Cock	06:11:64	FGH 01:12:88	28:11:88	286	
210 035 6035	Cock	10:11:64	NK 01:08:84	20:06:84	79	
210 036 6036	Cock	18:11:64	FGH 01:08:86	12:06:86	161	
210 037 6037	Cock	24:11:64	FGH 01:09:65	23:07:85	125	
210 038 6038	Cock	30:11:64	FGH 06:02:79 LNC 03:06:84 FGH 01:05:87	24:02:87	185	
210 039 6039	Cock	30:11:64	NK 28:02:74 FKR 01:06:80 FGH 31:12:87	16:12:87	208	
210 040 6040	Cock	10:12:64	FGH 01:12:88	28:11:88	287	
210 041 6041	Cock	15:12:64	NK 01:06:86	12:06:86	165	
210 042 6042	Cock	17:12:64	FGH 01:12:86 fsrB 01:12:88	28:11:88	288	
210 043 6043	Cock	18:12:64	FHS 11:02:67 FEO 01:06:81 LNC 01:11:83	28:09:83	56	
210 044 6044	Cock	24:12:64	FGH 01:07:86	27:05:86	148	
210 045 6045	Cock	30:12:64	NK 01:05:82 LNC 03:06:84 NK 01:06:86 FGH 31:12:87	16:12:87	209	



STELPLAATSINDELING

NUMMER	BOUWER	LEVERING	STELPLAATSEN	UIT GES	PV	OPMERK
=====	=====	=====	=====	=====	=====	=====
210 046	6046	Cock	06:01:65	FHS 22:11:66 FKR 01:02:68 FGH 01:12:86	06:10:86	170
210 047	6047	Cock	12:01:65	NK 01:06:86 FGH 31:12:87	16:12:87	210
210 048	6048	Cock	19:01:65	FGH 01:12:88	28:11:88	289
210 049	6049	Cock	22:01:65	FGH 01:05:84	02:04:84	68
210 050	6050	Cock	28:01:65	NK 01:08:86	12:06:86	162
210 051	6051	Cock	03:02:65	NK 20:12:73 FEO 01:06:81 LNC 01:06:83	04:05:83	43
210 052	6052	Cock	12:02:65	FGH 01:12:86 fsrB 01/09/87 FGH 01/12/87	30:10:87	197
210 053	6053	Cock	19:02:65	FGH 08:02:84 LNC 03:06:84 FGH 01:08:84	20:06:84	78
210 054	6054	Cock	26:02:65	FGH 01:02:83 FHS 01:02:84 LNC 03:06:84 FGH 01:04:85	13:02:85	110
210 055	6055	Cock	09:03:65	NK 26:05:78 FKR 01:08:86	12:06:86	163
210 056	6056	Cock	19:03:65	NK 03:06:71 FEO 26:05:78 FHS 01:08:84	20:06:84	76
210 057	6057	Cock	26:03:65	FKR 01:06:84	16:04:84	71
210 057	6057	Cock	26:03:65	FKR 01:06:84	16:04:84	71
210 058	6058	Cock	06:04:65	FGH 15:01:82 NK 01:07:84	10:05:84	73
210 059	6059	Cock	16:04:65	FKR 01:10:85 FHS 01:03:86	06:02:86	140
210 060	6060	Cock	23:04:65	FGH 01:02:83 FHS 01:06:86 FKR 31:12:87	31:12:87	211
210 061	6061	Cock	18:05:65	FKR 01:11:84	13:09:84	91
210 062	6062	Cock	28:05:65	FGH 14:02:84 NK 01:08:84	20:06:84	80
210 063	6063	Cock	02:06:65	FEO 01:06:81 LNC 01:08:63	24:06:83	47
210 064	6064	Cock	04:06:65	FKR 01:10:84	09:08:84	85
210 065	6065	Cock	11:06:65	FGH 02:05:78 NK 01:06:85	03:05:85	117
210 066	6066	Cock	18:06:65	FEO 03:06:84 NK 01:08:86	12:06:86	166
210 067	6067	Cock	29:12:65	FKR 31:05:87		
210 068	6068	Cock	23:06:65	FGH 01:12:86	06:10:86	177
210 069	6069	Cock	28:06:65	FEO 03:06:84 NK 01:06:86 FGH 31:12:87	31:12:87	212
210 070	6070	Cock	02:07:65	FKR 31:05:87 FGH 01:12:88	28:11:88	290

STELPLAATSINDELING

NUMMER	BOUWER	LEVERING	STELPLAATSEN	UIT GES	PV	OPMERK
=====	=====	=====	=====	=====	=====	=====
210 071	6071	Cock	08:07:65	FGH 02:01:69 FEO 03:06:84 NK 01:12:85	17:10:85	127
210 072	6072	Cock	14:07:65	FEO 01:08:83	24:06:83	53
210 073	6073	Cock	16:07:65	FHS 01:06:86 FKR 01:12:86 fsrB 01:12:88	28:11:88	292
210 074	6074	Cock	10:08:65	FHS 01:08:86	12:06:86	153
210 075	6075	Cock	30:08:65	FKR 02:06:85 FHS 01:06:86 FKR 01:12:86	19:11:86	179
210 076	6076	Cock	03:09:65	FKR 15:10:81 NK 01:08:83	24:06:83	52
210 077	6077	Cock	08:09:65	NK 01:10:70 FHS 01:08:86	12:06:86	154
210 078	6078	Cock	13:09:65	FKR 01:03:85	18:01:85	105
210 079	6079	Cock	17:09:65	FKR 31:12:87	16:12:87	213
210 080	6080	Cock	24:09:65	FEO 03:06:84 NK 01:11:84 FKR 01:08:85	20:06:85	121
210 081	6081	Cock	01:10:65	FHS 01:03:83	10:02:83	36
210 082	6082	Cock	08:10:65	FKR 01:08:86	18:06:86	150
210 083	6083	Cock	15:10:65	FEO 03:06:84 NK 01:07:84	10:05:84	74
210 084	6084	Cock	29:10:65	FHS 01:07:82	08:06:82	21
210 085	6085	Cock	08:11:65	FEO 22:05:78 FHS 15:01:81 FKR 01:06:83 FEO 01:12:83	11:10:83	59
210 086	6086	Cock	17:11:65	FKR 01:12:86 fsrB 01:12:88	28:11:88	293
210 087	6087	Cock	23:11:65	FEO 01:01:83	26:10:83	28
210 088	6088	Cock	30:11:65	FEO 03:06:84 NK 01:08:86	12:06:86	167
210 089	6089	Cock	03:12:65	FEO 03:06:84 FHS 01:06:86 FGH 01:12:86 fsrB 01:12:88	28:11:88	295
210 090	6090	Cock	08:12:65	FEO 01:08:83	24:06:83	45
210 091	6091	Cock	15:12:65	FEO 12:03:79 FKR 01:08:83	20:06:83	44

AGENDA

19/2	MTUB	Speciale rit in ouderwetse trams naar Tervuren met musea activiteiten
1/3	TTZ	19.30 Ons Huis "Rondom de Arlberg"
5/3	MSTB	Internationale Ruilbeurs te Vilvoorde
19/3	MTUB	Speciale rit in historische trams naar Vilvoorde en Groot-bijgaarden
25/3	VeBOV	Rondrit op Gentse tramnet.
3/ 4		Rit met diesellok reeks 59 vanuit Gent Inlichtingen P Dejonckere tel 056/22 16 01
4/4	TTZ	19.30 Ons Huis
8/4	GTF	Reis
11-16/4	ARBAC	39ste internationale salon van de spoorwegen-Station Brussel Centraal.
15/4	VeBOV	Ondergronds bezoek aan de mijn van Zolder.
15/4	MTUB	Speciale rit met het gerestaureerde museum stel 7093.
16/4	MTUB	Openingsfeest van het museum: non-stop circulatie tussen Montgomery-Woluwe-Tervuren.
30/4 - 1/5	TTZ	Opendeurdagen TTZ/mijn
4/5	TTZ	Dwars door Limburg.
12/5	VeBOV	Bezoek bovengrond mijn Zolder + Kolenhaven Genk
11-13/5	GTF	Buitelandse reis (BDR)
15/5	TTZ	Viering 50-jarig bestaan Lijn Zolder-Genebos.
15/5 a.m.	MTUB	Rit voor het publiek beschikbaar in trolleybus.
15/5 p.m.	MTUB	Rit tussen Montgomery en Tervuren.
21/5	CFC	2de internationale ruilbeurs in Boisdu-Luc.

21/5	MSTB	Internationale ruilbeurs te Vilvoorde Ritdag: Stoomtractie Lente-Eetfestijn in het MSTB Buffetrijtuig in Intercom Park.
27/5	GTF	Rit.
27/5	MSTB	Gastronomische avondrit met stoomtractie.
28/5	MSTB	Ritdag.
01-06/6	CFV3V	Koncentratie van militair materieel te Treignes.
10/06	MSTB	Gastronomische avondrit
11/06	MSTB	Ritdag
17/06	MTUB	Bezoek aan installaties van de STIB te Molenbeek
18/06	MTUB	Speciale rit met historische bus
25/06	MSTB	Ritdag
02/07	TTZ	Ritdag
02/07	SDP	Ritdag
08/07	MSTB	Gastronomische avondrit
09/07	TTZ	Ritdag
09/07	MSTB	Ritdag
09/07	SDP	Ritdag
16/07	TTZ	Ritdag
21/07	TTZ	Ritdag met twee-mijnen-rit
21/07	MTUB	Tram-defile te Brussel
21-23/07	TTA	Tramfestival te Erezee
23/07	TTZ	Ritdag
23/07	MSTB	Ritdag
23/07	SDP	Ritdag
30/07	TTZ	Ritdag

bron : Febelrail-agenda

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 museumpoorlijn 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 550 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/ 232224
	3700 Tongeren.	

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

T.T.Z. , DE MUSEUMLIJN VAN VLAANDEREN

