

# TTZ

\* LMT \*

Vereniging zonder winstoogmerk.

# AKTUEEL

TWEEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT

MEI - JUNI

Jaargang : 6

Nummer : 32

Lidgeld : 500 BF - Los Nummer : 120 BF





Wordt gratis bedeed onder alle TTZ-leden

Lidmaatschapsbijdrage  
Los nummer

500 BF/Jaar  
120 BF

Redactie :

J. Casier, H De B0t, F Maes, M. Delie

Medewerkers :

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

Hoofdredactie :

J. Casier, Radiostraat 10, 3700 Tongeren

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

Dit nummer werd op 20 april afgesloten en verschijnt begin mei, het volgende nummer (vakantiegids) wordt op 20 juni afgesloten en verschijnt begin juli.

Inhoud :

NMBS-aktueel	32.03
Wagens :	32.10
Exploitatie	32.12
Lokale lijnen :	32.13
TTZ-krant	32.15
Het seizoen 1988	32.17
Museumlijnen	32.19
Modelbouw	32.20
Historische bladzijde	
- Stoomlokomotief type 25	32.23
- Nummerlijsten	32.27
Er waren eens ... : De saksische lokomotieven (verbetering)	32.29
Exploitatie :	
Lijnen 40, 41, 42, 43, 44	32.35
Motorwagens :	32.39
Stations : dorpsstation type 3	32.43
De konstrukteur van de maand : St-Léonard	32.46
Agenda :	32.49



# N.M.B.S. -

# AKTUEEL

## 1. Statistiek :

### a. Leveringen :

2155	Bn nivelles - Merelbeke	30./12/87	06/01/88	09/02/88
2156	Bn nivelles - Merelbeke	10/01/88	25/01/88	
2157	Bn nivelles - Merelbeke	02/02/88	08/02/88	02/03/88
2158	Bn nivelles - Merelbeke	16/02/88	23/02/88	
2159	Bn nivelles - Merelbeke	03/03/88	09/03/88	

### b. Stelplaatswijzigingen :

geen

### c. Schrappingen :

087	Ronet	buiten dienst met PV 88.01 van CW Mechelen van 28/01/88 uit de geschriften op 01/03/88
4310	Montzen	buiten dienst met PV 88.02 van CW Mechelen uit de geschriften op 01/05/88
6012	St-Ghislain	buiten dienst met PV 240 van CW Salzinnes uit de geschriften op 01/05/88 verkocht aan Italië
6032	St-Ghislain	buiten dienst met PV 239 van CW Salzinnes uit de geschriften op 01/05/88

## 2. Aktuele Berichten :

00 : Naast de schrapping van de 087, zijn er geen wijzigingen in de inzet van deze klassieke stellen, nochtans wordt de reserve zeer klein, dit door het binnenemen van deze stellen voor ombouw tot poststel, het inspringen in de reeksen van de oude poststellen en regelmatige defekten. Hierdoor moeten stellen reeks 06 regelmatig bijspringen.

08 : Een kleine verandering in de inzet zal er optreden bij de nieuwe dienstregeling : dan zullen deze vierledige stellen opnieuw enkele omnibusdiensten gaan verzekeren tussen Brussel en Nivelles. Ondertussen gaan de grote herzieningen (met herschildering) zeer goed vooruit en zijn reeds meer dan de helft van de stellen in nieuwe IC-IR-livrei op de sporen.

09 : Het eerste stel type '86, is half april klaar gekomen te Brugge en stond op dat ogenblik op de koer van de BN. De levering wordt voorzien omstreeks 20 april. Na enkele proefritten, o.m. tussen Brugge en Brussel en Brussel en Mons, wordt het statisch onderzocht in de stelplaats Schaarbeek. Het tweede stel zou half mei geleverd worden. Over de inzet werd nog steeds geen beslissing genomen.

09.6 Het eerste poststel - de 963 - werd half maart aan de pers voorgesteld, in een licht gewijzigde kleurschikking : het blijft volledig "postrood", doch in plaats van kleine aanduidingen, staat levensgroot het logo "POST 90" op de zijwanden. Maar waarschijnlijk zal enkel dit stel deze uitvoering krijgen en worden de volgende stellen in de voorheen aangekondigde kleurstelling uitkomen.

Voorheen reed de 963 enkele testritten en werd te Brussel-zuid een proefneming gedaan met de neerklapbare schotten voor het laden van de containers. Intussen is het stel terug in de CW Mechelen voor de noodzakelijke aanpassingen.

De eerste stellen zullen waarschijnlijk pas in de loop van de zomer ingezet worden, en nog slechts op verbindingen waar hoge laadkaaien aanwezig zijn.

20 : Na een lange wachttijd is de 2001 als eerste uitgekomen in de nieuwe "standaard"-uitvoering. Nochtans blijven de wijzigingen binnen zeer beperkte grenzen. Deze bestaan praktisch uitsluitend in het elektrisch gedeelte : de bekabeling werd volledig vernieuwd en verbeterd, de bestuurder krijgt een nieuwe synoptisch bord (overzichtelijke schikking van alle controlelampen en bedieningshandels). Dit stemt overeen met dit aanwezig op de reeks 27. Verder werden wijzigingen aangebracht in het elektronisch deel, o.m. door de memorisatie van de defekten (uitschakelen van de hoofdschakelaar, van hakkers, ..) tijdens de rit. Verder is het mogelijk om één hakker vanuit de stuurpost automatisch uit te schakelen. Het sterkstroomgedeelte bleef praktisch ongewijzigd, hierdoor werd het vermogen terug op het oorspronkelijke 5100 kW (7000 pk) gebracht.

Uiterlijk zijn er geen wijzigingen aangebracht, wel werd natuurlijk de blauwe huisstijlkleuren aangebracht. Vermelden we nog dat de 2001 (zoals nog een vijftal andere loks reeks 21 en 27) uitgerust werd met een controletoestel op de stroomafnemer : door middel van een vrije naald op het registreeerapparaat worden fouten in de bovenleiding aangeduid op de snelheidsband.

21 : Bij het verschijnen van dit nummer zal de reeks 21 volledig geleverd zijn, doch te Merelbeke ontstaan problemen bij het opstarten van deze nieuw geleverde machines : zeer veel fouten en vooral het ontbreken van de nodige wisselstukken leidt tot de voorlopige buitendienststelling van tal van machines. Intussen nemen de 21-ers steeds meer en meer taken over van de 27-ers en er wordt verwacht dat tegen de volgende dienstregelingsperiode en inzetgrafieken aangepast zullen worden aan de huidige toestand.

22 : Geen verschuivingen in de dienst van deze "oude" lokomotieven : met hun gheringe prestaties komen deze machines nu als betrouwbaarste lokomotieven uit de statistieken.





Boven : Ook van de partij dit jaar : het stel '35 zal enkele ritten te verzekeren hebben (zie agenda)  
Onder : de dagen zijn geteld : nog ongeveer een maand zullen deze loks (sporadisch) in dienst zijn en dan is het definitief gedaan.



- 26 : Opnieuw een specialiteit van de NMBS 's verdwenen : in maart onderging de 2604 (met prototypeschildering) een grote herziening en kreeg hierbij de gewone blauwe huisstijl.
- 27 : Ook de reeks 27 is toe aan een tussentijdse herstelling : deze gebeurt in de CW Salzinnes en omvat enkele aanpassingen aan de elektrische uitrusting en vooral verbeteringen aan de draaistellen, dit om de trillingen en scheurtjes tegen te gaan.

Van deze herziening - die over ongeveer twee jaar uitgesmeerd wordt - wordt ook gebruik gemaakt om alle condensatoren met PCB's te vervangen.

- 28 : Naast het voorverwarmen en van spanning voorzien van de airconditioning worden de loks reeks 28 ook geregeld gebruikt als zuivere rangeermachines te Brussel-zuid.
- 43 : De aankomst van de 46-ers heeft een eerste gevolg gehad : de 4310 kon hierdoor vrijgemaakt worden en werd uit het bestand geschrapt.

#### De levensloop :

603.10 -- 4310

Bouwer : AM nivelles  
 Levering : 19/07/1954  
 Ombouw : 602.12 (inbouw van eerste klasse) van 23/03/59 tot 04/60

#### Stelplaatsen

Bertrix : 19/07/54 - 31/05/56  
 Aarschot : 31/05/56 - 23/03/59  
 Schaarbeek : 23/03/59 - 01/12/59  
 Aarschot : 01/12/59 - 06/02/62  
 Kortrijk : 06/02/62 - 16/12/63  
 Bertrix : 16/12/63 - 03/06/84  
 Montzen : 03/06/84 - 01/05/88

De twee overgebleven 43-ers worden ingezet tussen Welkenraedt en Aachen-Hbf tot 1 juni, maar komen nogmaals op de sporen tijdens de viering van 150 spoorwegen in Liège, bij de festiviteiten te Welkenraedt.

Een andere speciale eer valt één van deze stellen te beurt als de GTF met een dergelijk stel vanuit Liège over de Vennbahn en Losheim en de Eifelstrecke naar Köln rijdt. Deze trip zou doorgaan op maandag 2 mei.

- 46 : Van deze stellen zullen er weinig gesloopt worden : opnieuw werden twee stellen voor het nageslacht bewaard : de 4611 - uiterlijk in zeer slechte staat - kwam als tweede stel naar de CFV3V (Mariembourg) en pendelt er vooral tussen Mariembourg en Chimay / Momignies ; de 4602 werd aangekocht voor de SDP (Puurs - Dendermonde) en zal in de loop van mei bij deze museumlijn aankomen.  
 Een verder stel werd door een privé-persoon aangekocht en zal gebruikt worden als vaste verblijfplaats (frietkot ?)



- 51 : Voor de volgende beurtregeling worden er bij deze reeks twee belangrijker mutaties voorzien : Merelbeke zou enkele machines in ringruil via Monceau aan Antwerpen-dam afstaan. Ook Hasselt zou enkele loks - vrijgekomen door de sluiting van de mijn van Winterslag - aan Antwerpen-dam afstaan. Hier zouden ze de 59-ers voor het grootste deel vervangen.

Ook bij de 51-ers een versie minder : de 5109 (met geel bovenvlak op de neus) werd aan de standaard-schildering aangepast.

- 54 : De laatste 4 machines van deze reeks doen nog steeds goed dienst in de (lokale) goederenreeks van Ronet. De 5403 ontspoort wel bij één van deze diensten, doch is terug in dienst. Anderzijds is er nog geen beslissing gevallen over het feit welke lokomotief in het museumpatrimonium opgenomen zal worden : zowel van de 5403 als 5407 zijn de kast in slechte staat.
- 59 : Voor deze reeks zal er in juni nog een eigen reeks - met waarschijnlijk 4 plandagen - opgesteld worden. Deze reeks zal nog de lokale diensten rondom Antwerpen en enkele treinen vanuit Zandvliet omvatten. Verder zullen nog een viertal loks in reserve-diensten ingezet worden.

Anderzijds zal de 5905 (waarvan de kast en de motor slecht zijn) waarschijnlijk uitgewisseld worden met een andere lok om zo tot een volwaardige museumlokomotief te komen.

- 60 : De inzet van 60-ers te St-Ghislain was begin april praktisch tot nul teruggevallen en worden ze enkel nog gebruikt in reservediensten. Verder werden twee machines (de 6012 en 6032) uit het bestand geschrapt. Hierbij werd de eerste lokomotief aan Italië (waarschijnlijk opnieuw Gleismac) verkocht en zodoende zijn er al 3 verschillende NMBS-reeksen hun pensioen in het zuiden door aan het brengen. De levensloop van beide machines :

210.012 -- 6012

Bouwer :	Cockerill
Fabrieksnummer :	4020
Levering :	03/07/1964
Stelplaatsen :	
Hasselt :	03/07/64 - 01/06/86
St-Ghislain :	01/06/86 - 01/09/87
Dienst Baan :	01/09/87 - 01/05/88

=====

210.032 -- 6032

Bouwer :	Cockerill
fabrieksnummer :	4040
Levering :	29/10/1964
Stelplaatsen :	
Hasselt :	29/10/64 - 02/12/66
Merelbeke :	02/12/66 - 21/08/67
St-Ghislain :	21/08/67 - 01/05/88

=====



62 : Vanaf 1 april werd de inzetreeks van de 62-ers te Hasselt met drie inzetdagen ingekrompen, reden hiervan was de sluiting van de mijn van Winterslag en de wasserij van Waterschei. Hierdoor vervielen praktisch alle diensten in de Kempense mijnstreek. Waterschei wordt thans nog alleen bediend voor het douane-entrepot en de loskoer. Ook de bedrijvigheid te Winterslag is de aktiviteit met ongeveer de helft verminderd. Waarschijnlijk zullen de vrijgekomen 62-ers aan St-Ghislain doorgegeven worden om daar de 60-ers te vervangen.

Anderzijds blijft de (goederen)reeks van Leuven behouden, dit omdat de elektrifikatie van Zandvliet - wegens een tekort aan kredieten - opnieuw gestopt werd.

Ook te Merelbeke is er thans een overschot aan 62-ers, doch er is nog geen planning wat er met deze lokomotieven zal gebeuren. Ondertussen werden wel al de drie prototype-lokomotieven 63.9 uitgerust met gewone draaistellen.

73 : Ook met één inzetdag werd de reeks van Hasselt beperkt : de rangeerdienst te Waterschei viel volledig weg. Thans rangeren de 73-ers enkel nog te Hasselt (3 loks), Winterslag en Mol. Er zijn geen lijndiensten (uitgenomen enkele lokale bedieningen) meer in de reeks voorzien.

80 : Van de afgestelde 80-ers werden er weer 9 aangeduid om uit het bestand geschrapt te worden. De levensloop van deze loks vertelt :

260.004 -- 8004

Bouwer :	Bn
Levering :	17/11/1960
Stelplaatsen :	
Kinkempois :	17/11/60 - 06/06/74
Schaarbeek :	06/06/74 -

=====

260.005 -- 8005

Bouwer :	Bn
Levering :	23/11/1960
Stelplaatsen :	
Kinkempois :	23/11/60 - 22/12/75
Schaarbeek :	22/12/75 -

=====

260.010 -- 8010

Bouwer :	Bn
Levering :	02/02/61
Stelplaatsen :	
Kinkempois :	02/02/61 - 04/02/74
Schaarbeek :	04/02/74 -

=====

260.028 -- 8028

Bouwer : ABR  
 Levering : 17/11/1960  
 Stelplaatsen :  
 Schaarbeek : 17/11/60 - 07/02/64  
 Kinkempois : 07/02/64 - 11/07/66  
 Schaarbeek : 11/07/66 -

=====

260.043 -- 8043

Bouwer : Bn  
 Levering : 21/05/1963  
 Stelplaatsen :  
 Monceau : 21/05/63 - 14/06/66  
 Schaarbeek : 14/06/66 -

=====

260.048 -- 8048

Bouwer : Bn  
 Levering : 02/07/1963  
 Stelplaatsen :  
 Merelbeke : 02/07/63 - 15/01/88  
 Schaarbeek : 15/01/88 -

=====

260.054 -- 8054

Bouwer : Bn  
 Levering : 14/08/1963  
 Stelplaatsen :  
 Merelbeke : 14/08/63 - 19/08/63  
 Monceau : 19/08/63 - 19/10/63  
 Schaarbeek : 19/10/63 -

=====

260.056 -- 8056

Bouwer : Bn  
 Levering : 28/08/1963  
 Stelplaatsen :  
 Monceau : 28/08/63 - 04/07/66  
 Schaarbeek : 04/07/66 -

=====

260.057 -- 8057

Bouwer : Bn  
 Levering : 03/09/1963  
 Stelplaatsen :  
 Schaarbeek : 03/09/63 -

Ter verbetering van de vorige Aktueel, dient vermeld dat de 8037 sinds zijn grote revisie in 1986 in de normale livree rondrijdt, dus zonder schrikstrepen.



83 : De inzet van deze reeks wordt verder uitgedund, verschillende treinen worden overgenomen door de reeks 73, enkel de rangeringen te Chatelineau en te Monceau zijn nog vrij regelmatig de taak van de 83-ers. Tijdens deze zomer zullen nog een vijftal machines afgeschreven worden.

84 : Ook bij deze reeks - en vooral bij de eerste bouwschijf - zullen de schrappingen deze zomer verdergaan en zullen een tiental rangeerdiesels van deze reeks richting sloper gaan.

#### DIENST E.S. :

Na de slooping van de ES 300 reeks (ex-tweeassige Brossels) komen de omgebouwde 49-ers thans aan de beurt : als eerste is de 4911 van Leuven buiten dienst gesteld en in de loop van maart ontdaan van zijn werkplatform en zijn binneninrichting. Ook de 4901 van Visé zal binnenkort afgesteld worden.

#### \*\* Rijtuigen \*\*

##### Leveringen :

geen

##### Schrappingen :

geen

##### Aktuele berichten :

Tijdens deze tussenperiode is er weinig of geen verandering in de inzet van de rijtuigen. De levering van de I 10-rijtuigen is tijdelijk gestopt, het volgende PV van schrapping daarentegen voorziet de afstelling van een aantal rijtuigen type I1, M1 en K2. De juiste nummers waren bij het afsluiten nog niet bekend.

#### \*\* Wagens \*\*

##### Statistiek :

##### Leveringen :

geen

##### Ombouw :

5 wagens Sgs type 3714 A2 in type 3714 A4

4 wagens Uc type 2000 G1 in Ucs (geschikt voor 100 km/h)

##### Schrappingen :

(1) : toestand 31/12/87

(2), (3), (4) : toestand resp. 31/01, 29/02 en 31/03/88

	(1)	(2)	(3)	(4)	
1204 A1	2	2	2	0	*
1212 G1	6	2	2	2	
1212 G8	1	0	0	0	*
1214 B2	4	4	4	3	
1215 A0	24	24	19	19	
1232 A1	575	570	544	509	
1232 G3	93	95	95	83	

2211 A0	5	3	2	2
2211 A2	171	157	144	93
2211 A4	170	170	165	49
2211 A5	70	32	28	14
2216 X0	50	50	8	0
2231 A0	1314	1314	1307	1272
2231 A1	419	419	419	410
5030 A1	97	97	97	68
2000 C4	9	9	9	8
3614 A3	198	198	198	196
3614 A4	200	200	200	199
3614 A5	100	100	100	99
3202 A1	128	125	107	100
3202 A2	73	70	64	57
3202 A3	151	151	151	146
3212 B0	993	990	985	984
8212 A2	572	571	570	569
3232 A1	324	324	324	321
3000 B3	6	6	5	0
3000 C5	1	0	0	0
5030 C4	54	51	50	44
3514 A0	54	54	54	52
3514 B6	226	224	222	220
3000 S1	6	5	5	5
4012 B1	13	13	11	10

\*

### Aktuele Berichten :

Opmerkelijke tendens bij de goederenwagens, is de sterke buitendienst-stellingsgolf tijdens de vier voorbije maanden. Zo is het totaal bestand afgenomen van 32 667 eenheden naar 32 243. Naast de sterke afstelling van o.m. van de gewone bakwagens (type E) en de Canadese gesloten goederenwagens, zijn er opnieuw 5 reeksen wagens volledig van de sporen : hierbij de gewone bakwagens typen 1204 A1 (Em), 1212 G8 (Em) en 3000 C5 (Llmm - vervoer van stenen). Twee opmerkelijke afstellingen worden met een tekening voorgesteld:

Type 2216 X0

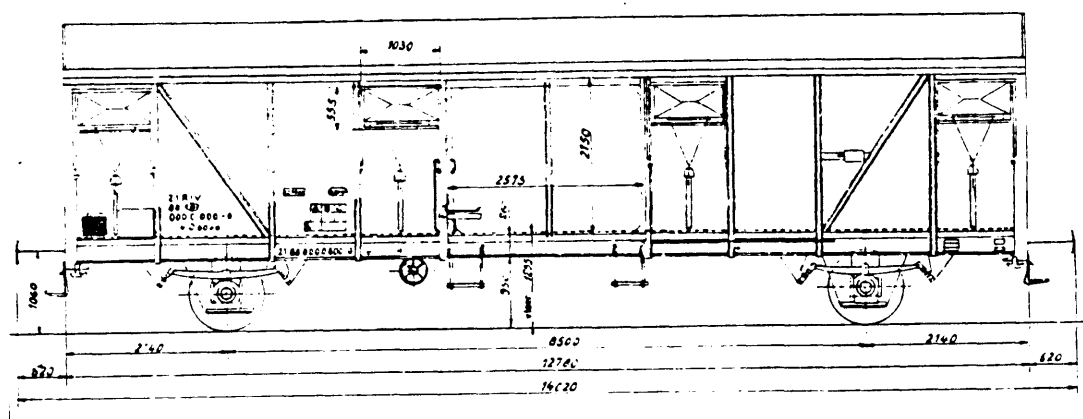
Gbs

Gesloten goederenwagen.

Bouwjaar : 1971

Aantal gebouwd : 50

Deze toch recente 50 wagens werden in blok - wegens een groot overschot aan wagens uit het bestand geschrapt.



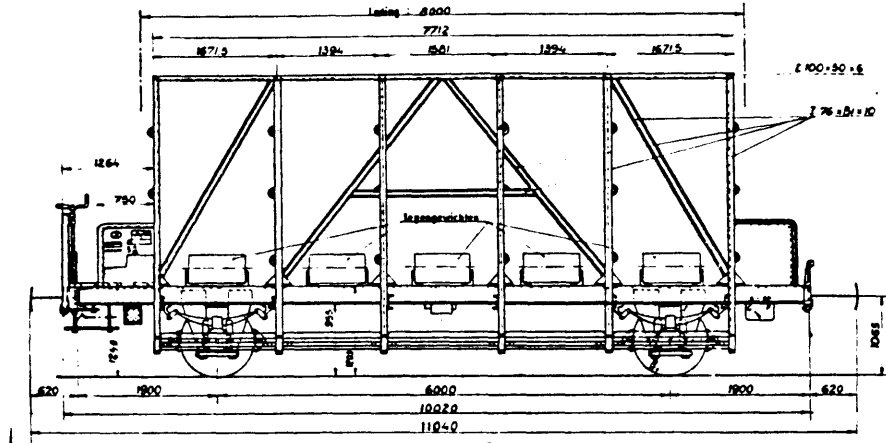


Type 3000 C5

Lkklmmps Zadelwagen voor glasvervoer

Bouwjaar : 1961  
 Aantal gebouwd : 50

Wegens het wegvallen van vervoer uit de glassektor (sluiting van bedrijven, vervoer over de weg), is er een sterk overschot aan deze wagens. Daar waar het type 3202 A6 vooral afgesteld staan te Gembloux en Mont-St-Guibert, werden de oudere wagens definitief geschrapt.



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

Statistiek :

Lijnen buiten dienst :

lijn 21A	Waterschei - As	01/05/88	
lijn 21B	AS - Eisden-mijnen	01/05/88	
lijn 156	Boussu en Fagne - Chimay	01/04/88	-- naar CFV3V
lijn 205	Lier - Kaplaar	01/04/88	

Definitieve schrapping :

Lijn 21A	As - Maaseik	01/04/88	nota van 24/02/88
Lijn 257	Y noir-Dieu - Gilly-Haies	01/04/88	nota van 24/02/88

Aktuele berichten :

Lijn 20 : Binnenkort wordt de enige goederenkoer op deze lijn - nl. deze van Lanaken gesloten en de planning voorziet dat het bedrijf Amcel door Belgische machines vanuit Maastricht bediend zou worden. De doorgaande treinen worden omgeleid via Visé. Hierdoor kan het baanvak Y Beverst - Lanaken buiten dienst gesteld worden.

Lijn 21 : door de sluiting van de oostelijke mijnen, kon nu ook de lijn Waterschei - Eisden buiten dienst gesteld worden. Anderzijds zou de dienst baan zelf nog treinen inleggen naar het stort van Maasmechelen. Ook het baanvak Winterslag - Waterschei zou op korte termijn - na het verplaatsen van het douane-entrepot - afgevoerd worden. De ITZ heeft echter wel een aanvraag gedaan tot overname van deze lijn, zodat de museumexploitatie eventueel naar hier verplaatst kan worden.

**\*\* LOKAALLIJNEN \*\***

In dit nummer drie verschillende streken : we beginnen in het zuiden van de provincie Henegouwen, nl. Mariembourg, thuishaven van de CFV3V.

De lokale diensten worden hier verzekerd door een lokomotief reeks 73 van Monceau. Deze komt kort voor de middag te Mariembourg aan en bedient achtereenvolgens drie lijnen :

Lijn 134 : Mariembourg - Couvin :

Voor het schaarse verkeer op deze lijn werd twee uur uitgetrokken volgens de dienstregeling :

77120 : Mariembourg (15.37) - Couvin (15.52)

77121 : Couvin (16.52) - Mariembourg (17.07)

Lijn 286 : Mariembourg (zoning)

Aansluitend wordt dan het industrieterrein van Mariembourg bediend. Deze industrielijntakt iets voorbij Mariembourg (richting Chimay) van deze lijn af en via een scherpe bocht worden enkele bedrijven bediend :

77130 : Mariembourg (17.27) - zoning (17.42)

77131 : zoning (18.00) - Mariembourg (18.20)

Lijn 156 : Mariembourg - Frasnes :

In de vroege avond wordt dan de belangrijkste bediening uitgevoerd : nl. de steengroeve van Frasnes. Hier is een omloopspoor aanwezig. Voor de treinen worden nog open goederenwagens gebruikt en gemiddeld worden er een 8 tot 10 wagens per dag afgevoerd. De dienstregeling voorziet :

77140 : Mariembourg (18.40) - Frasnes (18.55)

77141 : Frasnes (19.10) - Mariembourg (19.25)

Een tweede plaats vormt het Kempense Herrentals : bijna in de vergetelheid wordt hier de belangrijkste inzet van de reeks 70 opgetekend,

Lijn 15 : Herrentals - Olen :

Vanuit Herrentals wordt tegen de middag de "Métallurgie" te Olen bediend, waarbij meestal maar een paar wagens gesleept oeten worden. De dienstregeling voorziet :

71520 : Herrentals (12.55) - Olen (13.05)

71521 : Olen (14.05) - Herrentals (14.15)

Lijn 207 : Herrentals - industriezone

Voor deze vorige dienst bedient de reeks 70 de industrielijntakt naast het Albertkanaal. Doch deze dienst gebeurt als rangeerrit en heeft geen dienstregelingsnummer. Verder kan deze dienst ook uitvallen bij gebrek aan vracht.



Een andere interessante plaats is Statte (Huy). Gelegen aan de verbinding Liège - Namur, heeft men er een groot gedeelte van het internationale goederenverkeer, sommige treinen worden hier nog gesleept door de reeks 52/54. In Statte heeft men gedurende de ganse dag een rangeerlok reeks 82, die er ook de volgende lokale goederendiensten doet :

Lijn 127 : Statte - Moha - (Hannut)

Op deze verbinding ligt te Moha de aansluiting van de carrières "La Meuse". Deze steengroeve wordt tweemaal daags bediend door de 82-ers over een grotendeels pittoreske lijn. Voor deze goederentreinen heeft men de volgende dienstregeling :

76310 Statte (9.30) - Moha (9.55)  
 76311 Moha (10.25) - Statte (10.50)  
 76312 Statte (14.15) - Moha (14.40)  
 76313 Moha (15.15) - Statte (15.45)

Lijn 126 : Statte - Marchin - (Ciney)

Langs de andere zijde van Statte vertrekt de lijn 126 die dadelijk de Mass oversteekt op een imposante boogbrug en die dan via de vallei van Hoyoux doordringt tot Marchin (eindpunt). Hier is een schroothandelaar gevestigd die tweemaal daags bediend wordt.

76310 Statte (8.10) - Marchin (8.35)  
 76321 Marchin (8.40) - Statte (9.00)  
 76322 Statte (11.40) - Marchin (12.05)  
 76323 Marchin (12.20) - Statte (12.45)  
 76324 Statte (16.10) - Marchin (16.35)  
 76325 Marchin (16.55) - Statte (17.20)

Lijn 125 : Statte - Amay

Op de hoofdlijn wordt de verzamelgoederentrein gereden door een lijnlokomotief reeks 52 of 54. Vertrekplaats is opnieuw Statte waarbij voor het bereiken van de bestemming Amay gerangeerd wordt te Huy-nord en Ampsin (kalkgroeve). De terugrit gebeurt rechtstreeks. De dienstregeling :

76330 Statte (11.13) - Huy (11.18-11.38) - Ampsin (11.44-11.58)  
 Amay (12.02)  
 76331 Amay (12.40) - Statte (12.53)

De terugrit gebeurt los tussen Statte (13.30) en Andenne (13.44)  
 De rit naar Statte werd hierbij doorgevoerd voor trein 66300 : Ronet (9.49) - Statte (10.29)

=====



# TTZ - KRANT

## 1. Aktuele Berichten :

### SIMONE :

Zoals reeds aangekondigd, werden de herstellingen aan Simone afgesloten en kan het afwerken beginnen. Hierbij geldt het voor het grootste gedeelte een volledige herschildering van het chassis en verbeteringswerken in het machinistenhuis.

### MAGDA :

Ook hier werden de normale onderhoudswerken doorgevoerd en werd deze lokomotief klaargemaakt voor het komende ritseizoen. Op 10 april werd de machine zonder problemen op druk gebracht en kan dan weer voor een lang seizoen zorgen. Inmiddels werd ook het machinistenhuis volledig opgeknapt en herschilderd. De stangen daarentegen werden volledig blank afgeschuurd.

Intussen gaan de voorbereidingen door met het oog om een elektrische verlichting te plaatsen op deze lokomotief. De turbo-generator werd al in orde gebracht en de nodige steunen werden vervaardigd.

### NESTOR :

Na de afbouw van de onderdelen, werd thans gestart met het ontroesten : het chassis werd al grotendeels behandeld en diverse onderdelen konden al opnieuw gemonteerd worden. Ook het uitwendige van de ketel werd onder handen genomen en presenteert zich in zijn zilverkleurige ketelverf. Verder werden al diverse onderdelen volledig behandeld en wachten op hun heropbouw.

### 554.14 :

Het seizoen werd dit jaar ingezet op 26 maart met een groepsrit uitgevoerd door de 554.14. Dit stel onderging in de winter verschillende bewerkingen om het interieur te verfraaien en werden enkele problemen o.m. met de deuren opgelost.

Diesellokomotief 2 :

Al van het begin wordt deze lokomotief ingezet, doch werd tot nu toe slechts weinig restauratiewerken uitgevoerd. Maar op dit ogenblik wordt dit verzuim gedeeltelijk goed gemaakt en in de volgende maanden, krijgt deze machine een grondige opknapbeurt. Op dit ogenblik wordt het motorkompartiment A onder handen genomen en zo werden de motorkappen terug in orde gemaakt en wordt het eigenlijke motorkompartement gereinigd en herschilderd.

Anderzijds wordt van de gelegenheid gebruik gemaakt om sommige aanpassingswerken door te voeren. Zo hopen we dat deze interessante lokomotief tegen het spoorwegfestival - toch alleszins uiterlijk - terug in orde zal zijn.

Smalspoordiesels :

In de vorige weken werden tal van onderdelen volledig in stand gezet en thans wordt gewerkt om de lokomotief zelf onder handen te nemen. De keuze viel hiebij op de A2M, daar deze de minste problemen zal opleveren. Zo werd inmiddels begonnen aan het ondestel: dit wordt ontroest en in de menie geplaatst.

Anderzijds werden de kontakten gelegd met de mijn van Winterslag tot het verwerven van de recent gesloten mijn : de normaalspoordiesels (ABR) komen pas tegen het einde van het jaar vrij, doch de elektrische (trolley)loks worden afgeschreven en komen waarschijnlijk binnen korte termijn vrij.

Voor de stoomkraan is er nog geen beslissing gevallen (verkopen of in eigen K.S.-museumpatrimonium houden), doch ook hier worden de beslissingen kortelings verwacht. Deze stoomkraan werd gebouwd door Cockerill in 1924 en kreeg in 1976 gedeeltelijk nog een nieuwe (vertikale) ketel. De massa bedraagt ongeveer 16 ton.

Genebos :

Ook hier zijn er diverse nieuwigheden :

- inmiddels werden tal van onderdelen gereed gemaakt en deze worden nog voor het ritseizoen naar Genebos overgebracht en opgesteld
- van de sponsor kregen we het besluit dat Jupiler het buffet en de voorgevel zal aanpassen en verfraaien. Ook zal er een terras aangebouwd worden.
- verder werd ook - voor de oprichting van een akkomodatie voor de kinderen - een reuzenwiel (hoogte 14 m) te Bokrijk ontmandeld en naar Genebos overgebracht. Hopelijk kan het opknappen nog dit jaar gebeuren. Anderzijds zal het seingestel van Jeuk voorlopig naar Zolder verhuizen, hier wordt het opgeknapt en in orde gemaakt voor tentoonstelling.

**\*\* Het Seizoen 1988 \*\***

Vanaf dit seizoen, wijzigen we grondig het concept van de museumlijn : bij voorkeur wordt er thans vertrokken vanuit Genebos. Reden hiervan is dat de infrastructuur daar zover gevorderd is dat de reiziger en toerist daar beter op te vangen is op het ogenblik dat hij een tijdje voor het vertrek van de trein aankomt.

Trouwens, gedurende het lopende seizoen zal Genebos verder uitgebouwd worden met de tentoonstelling aangaande de spoorwegen en door de aankomst van de eerste smalspoordiesels van de mijn.

Om deze regeling mogelijk te maken, is het nodig dat twee losse ritten - die echter wel toegankelijk zijn van de reizigers - ingelegd worden. Een ritdag ziet dan ook als volgt uit :

\* omstreeks 8u30 wordt de lokomotief aangestoken, de ganse voorbereiding - die zeer interessant is - kan trouwens na telefonisch contact door de spoorwegenthousiast meegemaakt worden. Om 12u00 worden de rijtuigen aan het perron gebracht.

\* Om 13u00 is de eerste rit vanuit Zolder - in stoomtraktie - voorzien en deze moet de reizigers die om 14u00 te Genebos aanwezig zijn, gaan oppikken.

\* Inmiddels is er om 14u00 een eerste doorrit doorheen de mijn met het dieselstel 554.14, dit om de mensen die getrouw naar Zolder kwamen, boeiend bezig te houden.

\* Na aankomst van de stomer, doet de 554.14 om 14.30 een nieuwe doorrit, dit terwijl de stomer zich bevoorraadt.

\* Om 15.15 gaat de tweede slag naar Genebos van start en deze verloopt op analoge wijze.

\* De laatste rit - om 17.15 - wordt, na zijn doorrit doorheen de mijn, door het dieselstel afgewikkeld.

\* Op de topdagen, zijn er twee stomers in dienst. De dienstregeling blijft in principe gelijk, doch de tweede stomer gaat los (zo vroeg mogelijk) naar Genebos, en zal hier gebruikt worden om tijdens de tussenperiodes de mensen korte ritjes in het machinistenhuis te laten beleven. Eventueel kunnen extra ritten met deze stomer uitgevoerd worden.

== De dienstregeling voorziet dus :

Lijn Zolder - Genebos :

Zolder	13.00	15.15	17.15*	Genebos	14.00	16.00	18.00*
Genebos	13.30	15.40	17.40*	Zolder	14.25	16.25	18.25*

Doorrit mijn (met TA 554.14 :

\* met TA

Zolder	14.00	14.35	16.35
Spor 8	14.15	14.50	16.50
Zolder	14.30	15.05	17.05

Om het de fotografen gemakkelijker te maken, te plannen, ook een lijst van de inzet van de stomers, dit echter onder voorbehoud van technische en exploitatieve modaliteiten.



26/VI	Magda - Simone	03/VII	Bebert
10/VII	Magda	17/VII	Simone
21/VII	Simone - Bebert	24/VII	Magda
31/VII	Magda - Simone	07/VIII	Bebert
14/VIII	3 loks	15/VIII	3 loks
21/VIII	Bebert	28/VIII	Magda - Simone
04/IX	Simone	11/IX	Bebert
01/X	Magda - Bebert	02/X	Magda - Bebert

Verder zijn er de *St-Niklaasritten*, met vertrek vanuit Zolder om 14.00. In principe wordt voor deze ritten Bebert ingezet.

=====

Ook bij de collega-museumlijnen heerst er thans een grote bedrijvigheid, zwel bij de restauraties als bij de aankopen.

#### M.S.T.B.

Hier werd de 4620 volledig opgeknapt is zijn laatste (rood-gele) versie en werd een geluidsinstallatie aangebracht. Anderzijds worden de restauratiewerken voortgezet aan de St-Leonard en zo werd het chassis nu volledig afgewerkt en werden de assen terug gemonteerd.

Anderzijds werd bij de CFV3V een tweeassige lokomotief La Meuse (nr 3398 van 1930) aangekocht. Deze lokomotief stond - net zoals Bebert trouwens - afgesteld in de steenkoolmijn van Werister en werd in de loop van februari overgebracht. Verder wordt de aankomst van twee dieselloks uit de Vilvoordse kanaalzone in het vooruitzicht gesteld. Hierbij zal een vooroorlogse La Meuse zeker de nodige aandacht krijgen.

#### S.P.D.

Ook hier is er grote bedrijvigheid : na de 4302 heeft deze vereniging een tweede stel, met name de 4602 aangekocht en deze zal in de loop van mei op het museumnet verschijnen.

Bijkomend werd de restauratie gestart van de tweede stoomlokomotief. Deze is afkomstig van de kalkgroeve van Aisemont, doch wegens de slechte staat van deze lok zal deze opknopbeurt toch zeker enkele jaren gaan duren.

Inmiddels is wel de tweede diesellokomotief in orde gemaakt, doch door het geringe vermogen, worden beide diesels gebruikt op vollast en daarom kijkt men te Baasrode uit naar een zwaardere rangerdiesel.

#### C.F.V.3 V. :

Ook hier zijn er - ondanks het uitgebreide park - nog steeds aanwinsten : recent werd de 4611 aangekocht en dit stel pendelt nu voornamelijk tussen Mariembourg, Chimay en Momignies. De uiterlijke toestand is echter zeer slecht.

Minder gunstig is het feit dat een museumvereniging op dit ogenblik nog twee stoomlokomotieven uit zijn bestand laat slopen : na de koop van een tweeasser door de MSTB, werd een drieassige La Meuse en een tweeassige St-Léonard in de mijn van Werister in stukken gebrand, of hoe nu unieke museumstukken nog steeds ongemerkt kunnen verdwijnen.

# [MODELBOUW]

NMBS Reeks 62

Roco

Na lang wachten is het model van deze lokomotief eindelijk uit, en toch moeten we dit model met gemengde gevoelens benaderen. Enerzijds het model zelf : grosso modo is het een zeer knap en geslaagde reproductie. De maatgetrouwheid te voortreffelijk. Roco tekende hier opnieuw voor een concept dat normaal voor elk model moet gelden : technisch zeer goede eigenschappen, gekend van dit merk, een afwerking die slechts weinig kritiek kan opleveren en dit alles tegen een aannemelijke prijs.

De enkele kleine foutjes (gele stuurpost, bestuurder op verkeerde plaats, geel bovenvlak van de treden en de zwarte voettreden) kunnen door de liefhebber gemakkelijk verholpen worden. Aan de beschrijving valt er geen tekort op te merken, enkel de stelplaatsaanduiding Hasselt geldt enkel voor de 6246.

Maar dan toch het zuiver negatieve : van de reeks 62 (type 212) kunnen in principe een 15-tal diverse uitvoeringen gemaakt worden. Een groot gedeelte van deze schilderijen rijdt (of reed nog enkele jaren geleden) nog rond. Wel moet gezegd worden dat enkele specialiteiten komen slechts bij één lok voor. En toch brengt Roco (of de invoerder) slechts de gele uitvoering uit. Verder ook nog de "eenling" als blauwe 6215. Nochtans zijn de karakteristieke groene versie en de livrei type 1971 zijn zo typerend dat ook deze modellen het goed zouden doen. En waarom niet het "type 212" met zijn karakteristieke V-schildering. Het is trouwens typisch dat alle kleinere onderdelen ook voor deze modellen kunnen dienen, zonder omkleuring. Alleen de kast moet in groene plastic uitgevoerd worden. Doch bij de reeks 59 vormde dit geen probleem. Of is deze politiek enkel gericht op de gespecialiseerde modelbouw winkels die dan "exclusieve" modellen kunnen uitbrengen en even "exclusieve" prijzen. Voor wanneer terug de demokartisering van Belgische modellen.

Als indruk : een zeer goed model dat overal kan ingezet worden (zie verder), maar hopelijk komen ook andere versies op de markt.

NMBS reeks 23

Lima :

Aansluitend op de gele reeks 23, kwam onlang ook de groene versie van deze lokomotief op de markt. De uitvoering is identiek met de vorige versie en daardoor goed gedetailleerd, maar met matige motorisatie. De dubbele koplampen en de kabels voor treinschakeling zijn aanwezig. Op eerste zicht is de gekozen kleur nogal afwijkend en gaat teveel naar het blauwe, doch deze kleur kwam voor tijdens de eerste periode van deze lokomotieven en sommige machines hadden ook in deze uitvoering deze valere kleur. Mijns inziens had men toch beter naar het typisch NMBS-groen toegepast. Wel moet gezegd worden dat het oog vlug went aan deze livrei.

Gesloten goederenwagen type Gbs

Roco

Naast de wagens, uitgerust met stalen deuren, stelde de NMBS ook een aantal wagens met de lichtere aluminium-schuifdeuren in dienst. Ook deze variante werd nu door Roco uitgebracht, op basis van de vorige wagen. Verschillende verbeteringen werden aangebracht. Belangrijkste zijn de opengaande deuren en de verbeterde ophanging van de (kort)koppelingskop. Maar anderzijds is het een klakkeloze overname van de kast van de DB-wagen en werd geen rekening gehouden met de deels veranderde zijwand van de NMBS-wagen. De beschrifting, haarscherp uitgevoerd, is echter iets te sterk uitgevoerd en is niet volledig.

Nochtans voor de prijs een aanbevelingswaardige wagen, die met weinig moeite sterk verbeterd kan worden (zijwanden, dak).

### De reeks 62 : varianten met de vleet :

Nu Roco deze diesellokomotief op de markt gebracht heeft, kunnen we iets dieper ingaan op de verschillende kleurvarianties, die op het model aangebracht kunnen worden. Tevens wordt kort ingegaan op de inzet van deze machines.

#### Periode 1 : type 212.

Na de zware diesellokomotieven, werden in de vorm van de typen 210 (nu reeks 60) en 212 middelzware machines op de sporen gezet. Voor dit laatste type werden vooreerst twee reeksen van 3 prototypen geleverd. Deze varieerden uiterlijk vooral in de draaistellen. Vermelden we nog dat deze 6 machines oorspronkelijk enkele koplampen hadden. Voor de serieuitvoering verkoos men de machines met BN-draaistellen en in het totaal werden nogmaals 130 machines geleverd. Karakteristiek bij deze reeks zijn de dubbele koplampen, de dubbele V op de neus en de smalle gele lijnen op de zijwanden. Deze schildering type 1 was standaard en de typen 212 hadden geen echte afwijkingen.

In de eerste periode werden ze praktisch enkel in de reizigersdienst ingezet met alle nog bestaande rijtuigen type K, M en L en zelfs uitzonderlijke oudere houten rijtuigen.

#### Periode 2 : de hernummering.

In 1971 kreeg men de hernummering, doch op dat ogenblik hadden alle machines nog de schildering type 1. Zo werd wel de typische V-vorm verwijderd, maar er zijn geen belangrijke veranderingen. In details zijn er echter enkele kleinere varianten van de schildering, vooral ter hoogte van de lampen. Vanaf 1973 werden wel de neuzen versterkt, en dit leidde wel tot verdere varianten : voor de machines van Aarschot en Leuven kregen de nieuwe schildering type 2 aangemeten op de beide neuzen. Hierbij ook enkele kleinere wijzigingen in de plaatsing van het nummer (onder of tussen de smalle gele band op de koppen).

#### Periode 3 : de schildering type 2

In deze periode werd de eerste standaard-schildering (bredere gele banden) aangebracht. Doch hier ontstonden nu tal van varia-



ties, vooral in de nummers. Bij de meeste loks werden op de koppen grote cijfers gebruikt, die aangebracht werden tussen brede band tussen de lampen en de smalle band. Vooral de machines van Ath waken af, daar hier de grote cijfers in de onderbroken smalle band stonden. Kortrijk anderzijds plaatste meestal kleine cijfers op de koppen. Verder waren er enkele kleinere veranderingen, waarbij de 6310 het grootste verschil oplevert. Verder dient vermeld dat de machines van Kinkempois een derde opgezette koplamp bezaten.

De machines bleven nog in reizigersdienst aanwezig, maar er komen ook al lokale goederentreinen in de reeksen voor.

#### Periode 4 : schildering type 3.

Om de zichtbaarheid te verbeteren, werd beslist om de gele livree in te voeren (model Roco) en in tegenstelling met andere reeksen, komt er hier geen prototypeschildering voor. Steeds meer machines bezitten deze standaardschildering. Voor de inzet komen nu zelfs zware goederentreinen voor (bv. ertstreinen vanuit Zandvliet, Fals-treinen in de Limburgse mijnstreek).

#### Periode 5 : schildering type 4

Verder werd er beslist om één lokomotief - de 6215 - uit te rusten met elektrische verwarming en om dit te ondersteunen kreeg deze lok de blauw-gele livree, kenmerkend voor deze ombouw. De proef was echter niet doorslaggevend en een verdere ombouw bleef uit.

#### - Overzicht van de schilderingen :

zie ook Diesels in B

- type 212 - slechts één versie
- reeks 62-I - schildering type 1 :
  - groen tussen koplampen
  - gele lijn tussen koplampen
- reeks 62-I - schildering type 1, versterkte neus :
  - nieuwe schildering op neus (twee versie van becijfering)
- reeks 62-II - schildering type II
  - drie versie van becijfering
  - verschillende kleinere afwijkingen
- reeks 62-III - gele schildering (één versie)
  - enkele kleinere detailwijzigingen)
- reeks 62 - 6215 (blauw-geel



	1922	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35
Berchem	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Muizen	13	8	8	4	3	1	1	2	6	1	2	-	8	3
Luttre	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Pieton	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Virton	-	-	-	6	1	1	2	2	1	-	-	-	-	-
Arlon	-	-	-	-	1	8	3	4	2	-	-	-	-	-
Schaarbeek	-	-	-	-	14	6	4	5	6	6	1	1	2	1
Ans	-	-	-	-	-	-	4	5	2	3	4	2	1	1
Liege	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-
Baulers	-	-	-	-	-	-	-	5	5	5	2	2	1	-
Brugge	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9	8	8	6	8
Kortemark	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	2	2	2	1
TOTAAL	254	254	254	254	249	244	218	171	142	133	113	105	83	46

	1936	37	38	39	40	41	
Kortemark	2	-	-	-	-	-	
Ciney	2	1	1	1	-	-	
Statte	5	4	-	-	-	-	
Monceau	1	1	1	-	-	-	
Schaarbeek	1	1	-	-	-	-	
Ans	1	1	1	1	2	-	
TOTAAL	20	13	4	3	3	0	gegevens begin zomerregeling

De naoorlogse periode was gekenmerkt door een verspreiding van de typen 25 over zeer veel stelplaatsen, met als belangrijkste inzetpunten Hasselt, Muizen, Liers, Ronet en Ciney. Vanaf 1924 kreeg men een nieuwe situatie : inmiddels waren alle Duitse locomotieven aangekomen en werden veel Belgische machines hersteld. Hierdoor namen vooral de typen 32 en 81 de taken over en verdrongen de typen 25 naar ondergeschiktere diensten. Hierdoor steeg het aantal stelplaatsen verder, maar het aantal diensten per depot daalde tot enkele eenheden. Voornaamste "nieuwe" stelplaatsen waren Statte, Virton/Arlon, Mons, Monceau en even later ook Ans.

Vanaf 1926 daalde het effectief gestaag en in 1930 was het aantal al onder de 150 gekomen. Op dat ogenblik waren er echter nog 13 stelplaatsen eind 1930. We zien echter dat de inzet meer en meer naar de vlakke landsgedeelten gaat. In inzet vanuit Brugge en Kortemark geeft hiervan een aanuiding. In 1933 daalde het effectief onder de 100 eenheden en het aantal depots tot 11. Vooral te Brugge, Ciney, St-Ghislain en Muizen hadden nog grotere reeksen. Anderzijds waren er ook diverse plaatsen waar maar een lokomotief nodig was. Statte was de laatste stelplaats met een grotere inzetreeks (tot 1937). Na dit jaar was er nog een lokomotief nodig te Ciney, Monceau, Schaarbeek en Ans. In deze laatste stelplaats werd trouwens ook de laatste 25-er gebruikt. Deze krachtige goederentreinmachines verdwenen in 1941 van de Belgische sporen.

## KENMERKEN :

-----

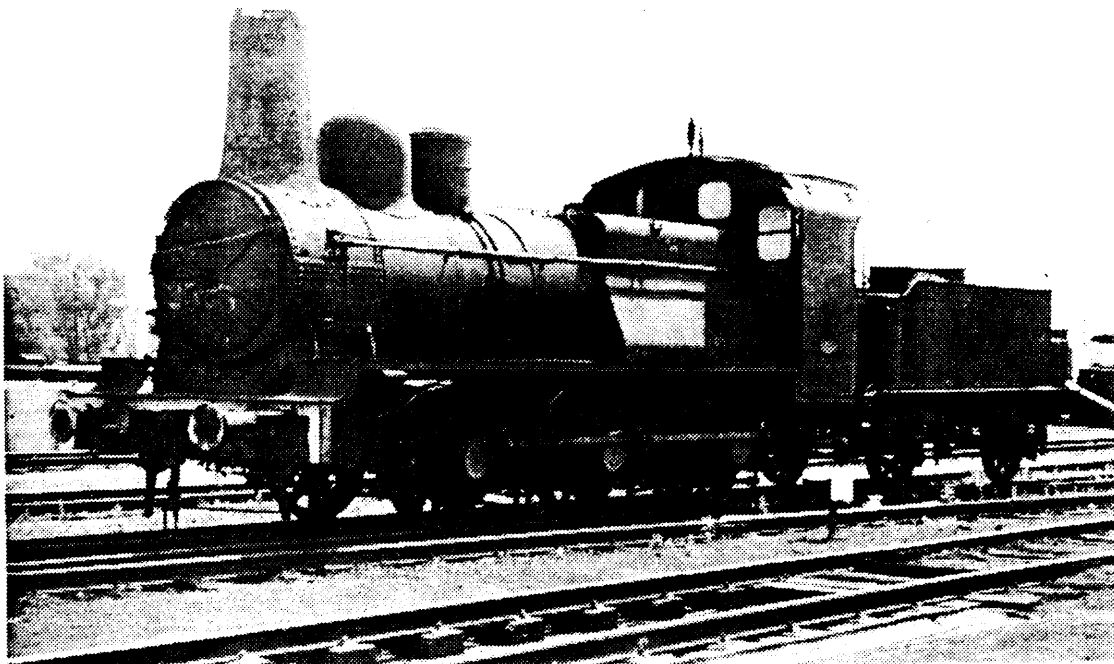
Bouwjaren : 1884 tot 1898  
 Nummering : niet opeenvolgend tot 1931  
 2500 - 2635 vanaf 1931  
 Bouwers : Cockerill, Tubize, St-Leonard, Couillet,  
 Franco-Belge, Haine-St-Pierre, La Meuse,  
 Carels, Boussu, Hanrez  
 Ontwerper : Belpaire - Masui

## TECHNISCHE KENMERKEN :

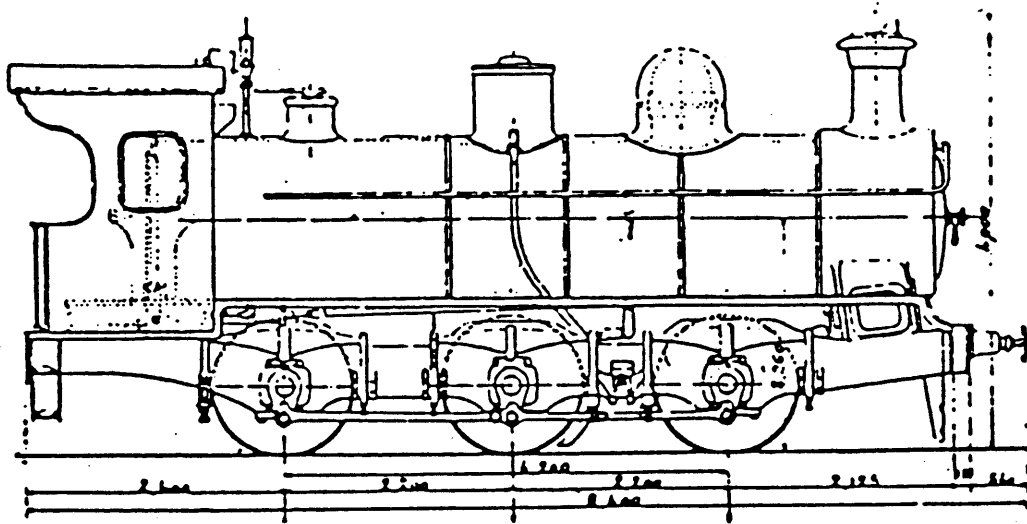
-----

Diameter cilinders :	500 mm	Keteldruk :	10,5 bar
Zuigerslag :	600 mm	Inhoud ketel :	
Aantal cilinders :	2 binnenligg.	Opp. stoomafgifte :	
Diameter drijfwielen :	1 300 mm	Verw. opp. haard :	11,42 m <sup>2</sup>
Radstand :	4 200 mm	Verw. opp. pijpen :	122,45 m <sup>2</sup>
Roosterlengte :	2 654 mm	Tot. verw.opp. :	133,87 m <sup>2</sup>
Roosterbreedte :	1 116 mm	Oververh.opp.	---
Roosteroppervl. :	5,05 m <sup>2</sup>		
Aantal kl. vlampijpen :	249	Massa (rijv.) :	45 000 kg
Diam. kl. vlampijpen :	40/45 mm	Massa (leeg) :	42 360 kg
Lengte vlampijpen :	3 510 mm	Aslast : 1ste as :	15 000 kg
Lengte :	9 400 mm	2 de as :	15 000 kg
Breedte :		3 de as :	15 000 kg
Hoogte :	4 300 mm		

=====







Nummering K.P.E.V.		EB	NMBS	Bouwer		In Dienst	Schrapp.
5249	Elberf.	G8.1	8249	81.149	D Jung	2615	/1917 09/59
5250	Breslau	G8.1	8250		D Linke	1330	/1916
5251	Elberf.	G8.1	8251	81.151	D Jung	2617	/1917
5252	Cassel	G8.1	8252	81.152	D Henschel	14624	/1917 11/52
5253	Elberf.	G8.1	8253	81.153	D Jung	2619	/1917
5254	Elberf.	G8.1	8254	81.154	D Jung	2620	/1917
5255	Elberf.	G8.1	8255	81.155	D Hanomag	8268	/1917 10/66
5256	Elberf.	G8.1	8256	81.156	D Hanomag	8269	/1917 05/66
5257	Elberf.	G8.1	8257	81.157	D Hanomag	8270	/1917 06/66
5258	Essen	G8.1	8258	81.158	D Henschel	12730	/1914 05/63
5259	Elberf.	G8.1	8259	81.159	D Hanomag	8272	/1917
5260	Breslau	G8.1	8260	81.160	D Linke	1340	/1916
5261	Mainz	G8.1	8261	81.161	D Grafenst	7030	/1918 02/62
5262	Elberf.	G8.1	8262	81.162	D Hanomag	8397	/1918
5263	Elberf.	G8.1	8263	81.163	D Hanomag	8398	/1918 09/59
5265	Coln	G8.1	8264	81.164	D Humboldt	1367	/1918 08/65
5265	Elberf.	G8.1	8265	81.165	D Hanomag	8400	/1918 06/52
5266	Essen	G8.1	8266	81.166	D Humboldt	1009	/1914
5267	Erfurt	G8.1	8267	81.167	D Wolf	895	/1917 04/67
5268	Essen	G8.1	8268	81.168	D Humboldt	1049	/1915 11/52
5269	Elberf.	G8.1	8269	81.169	D Hanomag	8471	/1918 02/67
5270	Elberf.	G8.1	8270	81.170	D Hanomag	8472	/1918 04/66
5272	Elberf.	G8.1	8271	81.171	D Hanomag	8474	/1918 12/58
5272	Hannover	G8.1	8272	81.172	D Hanomag	8050	/1917 04/67
5273	Elberf.	G8.1	8273	81.173	D Hanomag	8475	/1918
5274	Elberf.	G8.1	8274	81.174	D Hanomag	8476	/1918
5275	Elberf.	G8.1	8275	81.175	D Hanomag	8477	/1918 03/61
5276	Elberf.	G8.1	8276	81.176	D Hanomag	8478	/1918 03/66
5277	Coln	G8.1	8277	81.177	D Humboldt	1379	/1918 08/65
5278	Coln	G8.1	8278	81.178	D Humboldt	1380	/1918 10/66
5279	Elberf.	G8.1	8279	81.179	D Hanomag	8481	/1918 09/59
5280	Coln	G8.1	8280	81.180	D Humboldt	1382	/1918 08/63
5281	Coln	G8.1	8281	81.181	D Humboldt	1383	/1918
5282	Breslau	G8.1	8282	81.182	D Linke	1459	/1917 01/66
5283	Hannover	G8.1	8283	81.183	D Hanomag	8061	/1917 09/59
5284	Elberf.	G8.1	8284	81.184	D Humboldt	1355	/1918 04/65
5284	Coln	G8.1	8285	81.185	D Borsig	10098	/1918 09/57
5286	Elberf.	G8.1	8286	81.186	D Humboldt	1357	/1918 05/62
5287	Breslau	G8.1	8287	81.187	D Linke	1464	/1917
5288	Breslau	G8.1	8288	81.188	D Linke	1465	/1917 01/64
5289	Essen	G8.1	8289	81.189	D Henschel	13108	/1914
5290	Hannover	G8.1	8290	81.190	D Hanomag	8025	/1917
5281	Hannover	G8.1	8291	81.191	D Hanomag	8059	/1917 12/58
5292	Elberf.	G8.1	8292	81.192	D Humboldt	1357	/1918 12/58
5297	Breslau	G8.1	8293	81.193	D Borsig	9888	/1917 01/66
5284	Frankf.	G8.1	8294	81.194	D Vulkan	3315	/1918
5275	Hannover	G8.1	8295	81.195	D Hanomag	8053	/1917 08/63
5276	Posen	G8.1	8296	81.196	D Vulkan	3455	/1918
5297	Cassel	G8.1	8297	81.197	D Henschel	15345	/1917
5298	Frankf.	G8.1	8298	81.198	D Humboldt	1405	/1918 06/52
5279	Hannover	G8.1	8299	81.199	D Hanomag	8057	/1917 09/59
5300	Essen	G8.1	8300	81.200	D Henschel	13119	/1914 12/58
5304	Essen	G8.1	8301	81.201	D Henschel	13123	/1914 12/58
5302	Munster	G8.1	8302	81.202	D Hanomag	7731	/1916 05/60
5304	Hannover	G8.1	8303	81.203	D Hanomag	8180	/1917
5304	Munster	G8.1	8304	81.204	D Hanomag	7733	/1916

Nummering K.P.E.V.		EB	NMBS	Bouwer	In Dienst	Schrapp.
5305	Essen	G8.1	8305	81.205	D Henschel	13124 /1914 04/67
5306	Hannover	G8.1	8306	81.206	D Hanomag	8182 /1917
5307	Essen	G8.1	8307	81.207	D Henschel	13126 /1914 12/52
5308	Munster	G8.1	8308	81.208	D Hanomag	7737 /1916 06/61
5309	Essen	G8.1	8309	81.209	D Henschel	13128 /1914 02/67
5310	Essen	G8.1	8310	81.210	D Henschel	13129 /1914
5311	Coln	G8.1	8311	81.211	D Humboldt	1293 /1917 09/66
5212	Elberf.	G8.1	8312	81.212	D Jung	2415 /1916 06/64
5213	Essen	G8.1	8313	81.213	D Henschel	13132 /1914 11/52
5314	Hannover	G8.1	8314	81.214	D Hanomag	8190 /1917
5315	Hannover	G8.1	8315	81.215	D Hanomag	8191 /1917
5315	Munster	G8.1	8316	81.216	D Hanomag	7744 /1915
5317	Breslau	G8.1	8317	81.217	D Linke	1571 /1917 08/65
5318	Munster	G8.1	8318	81.218	D Hanomag	8094 /1916 12/52
5319	Hannover	G8.1	8319	81.219	D Hanomag	8316 /1917 03/65
5320	Hannover	G8.1	8320	81.220	D Hanomag	8317 /1917 05/66
5321	Coln	G8.1	8321	81.221	D Hohenz.	3892 /1919 05/66
5322	Coln	G8.1	8322	81.222	D Hohenz.	3893 /1919
5323	Coln	G8.1	8323	81.223	D Hohenz.	3894 /1919 12/55
5324	Coln	G8.1	8324	81.224	D Hohenz.	3895 /1919 09/63
5325	Coln	G8.1	8325	81.225	D Hohenz.	3896 /1919 11/52
5326	Coln	G8.1	8326	81.226	D Hohenz.	3897 /1919
5327	Coln	G8.1	8327	81.227	D Hohenz.	3898 /1919 06/52
5328	Hannover	G8.1	8328	81.228	D Hanomag	8325 /1918 12/65
5329	Hannover	G8.1	8329	81.229	D Hanomag	8326 /1918
5232	Elberf.	G8.1	8330	81.230	D Hanomag	8038 /1917
5231	Mainz	G8.1	8331	81.231	D Henschel	14693 /1917 11/52
5332	Munster	G8.1	8332	81.232	D Hanomag	7797 /1916 01/64
5334	Essen	G8.1	8333	81.233	D Hanomag	7544 /1915 04/66
5334	Hannover	G8.1	8334	81.234	D Hanomag	8331 /1918
5235	Breslau	G8.1	8335	81.235	D Linke	1280 /1916
5337	Breslau	G8.1	8336	81.236	D Linke	1591 /1917 09/57
5337	Hannover	G8.1	8337	81.237	D Hanomag	8334 /1917 12/50
5338	Breslau	G8.1	8338	81.238	D Linke	1592 /1917 11/52
5233	Coln	G8.1	8339	81.239	D Jung	2625 /1918
5340	Munster	G8.1	8340	81.240	D Hanomag	8034 /1917 06/52
5152	Elberf.	G8.1	8341	81.241	D Hanomag	7523 /1915 06/61
5342	Essen	G8.1	8342	81.242	D Henschel	13360 /1918 09/65
5154	Essen	G8.1	8343	81.243	D Henschel	12039 /1913 12/58
5344	Munster	G8.1	8344	81.244	D Hanomag	8162 /1917
5155	Coln	G8.1	8345	81.245	D Humboldt	1183 /1916 05/62
5156	Elberf.	G8.1	8346	81.246	D Hanomag	7527 /1915 07/61
5347	Essen	G8.1	8347	81.247	D Henschel	13365 /1915 10/66
5347	Hannover	G8.1	8348	81.248	D Hanomag	8344 /1918
5347	Munster	G8.1	8349	81.249	D Hanomag	8165 /1917 06/66
5350	Essen	G8.1	8350	81.250	D Henschel	13368 /1915 01/66
5350	Munster	G8.1	8351	81.251	D Hanomag	8168 /1917 10/64
5152	Berlin	G8.1	8352	81.252	D Orenstein	8547 /1919 12/51
5353	Munster	G8.1	8353	81.253	D Hanomag	8171 /1917 08/63
5354	Essen	G8.1	8354	81.254	D Henschel	13368 /1915
5354	Hannover	G8.1	8355	81.255	D Hanomag	8576 /1918 10/66
5151	Berlin	G8.1	8356	81.256	D Orenstein	8508 /1919 05/66
5151	Coln	G8.1	8357	81.257	D Humboldt	1179 /1916 10/61
5358	Essen	G8.1	8358	81.258	D Henschel	13376 /1915
5359	Munster	G8.1	8359	81.259	D Henschel	14603 /1917 06/52
5360	Essen	G8.1	8360	81.260	D Henschel	13378 /1915 12/65

**\*\* Er waren eens ...**

*Duitse lokomotieven na WO I \*\*\**

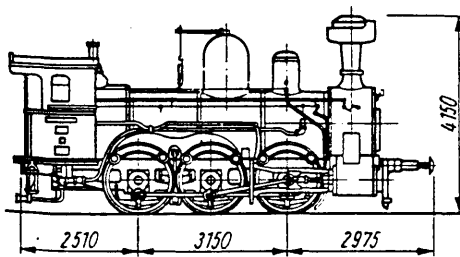
In TTZ aktueel 26 behandelden we de Saksische lokomotieven, doch door nieuwe bronnen en door verder doorgedreven studie bracht tal van fouten en onvolkomendheden aan het licht. F. Maes hernam dit hoofdstuk dat we hieronder volledig hernemen.

### SAKSISCHE LOKOMOTIEVEN (verbetering)

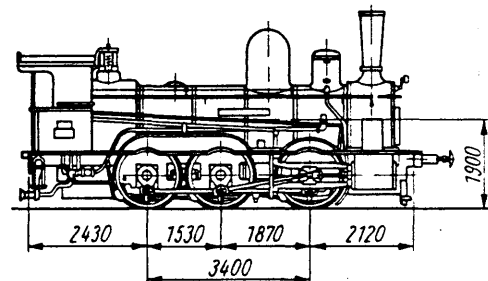
#### Type V

Toen in 1878 meerdere maatschappijen opgingen in de "Saksische Staatsspoorwegen" komt deze in het bezit van een reeks loks met asindeling C, doch in verschillende uitvoeringen. Al deze loks met enkelvoudige expansie, krijgen de gattung V zoals trouwens de later gebouwde machines met dezelfde kenmerken.

Twee loks dienden na WO I afgestaan te worden aan België. In het begin van 1922 was er telkens één lok te Brussel-noord en te Brussel-zuid, maar eind 1922 waren ze beide in de groep van Brussel-noord aanwezig. Tijdens het jaar 1923 verdwenen ze uit het effectief en werden ze waarschijnlijk kort daarop gesloopt.



Reeks V, bouwjaar 1870



Reeks V, bouwjaar 1882

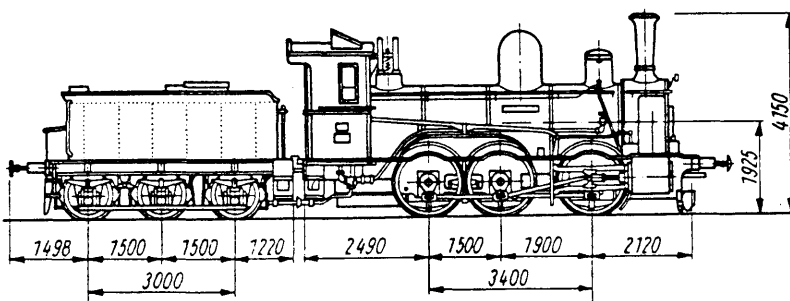
nummers :

Saksen 2855	Hartmann 457	1870	C	"Splügen"	ex nr 855	ex 291	HT 1081
Saksen 2906	" 1140	1882	C	"Titlis"	ex nr 906	ex 617	Ht 1006

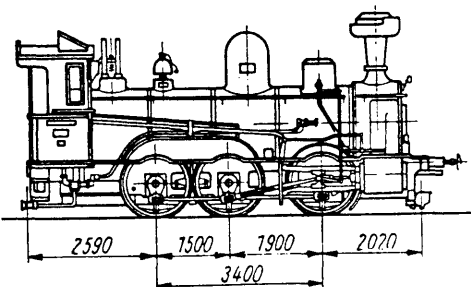
#### Type Vv :

Bij de invoering van de compound-werking bij de K.P.E.V., besliste men ook in Saksen tot de bouw van een groot aantal eenvoudige machines met twee cilinders werkend met verzadigde stoom en natuurlijk compounding. Vanaf 1885 werden er in het totaal meer dan 160 machines gebouwd, vooral door Hartmann en dit tot 1901 wanneer de laatste van deze sterke loks geleverd werd.

na WO I kwamen er 8 van deze loks naar België en ze werden vooreerst gebruikt in de groepen Brussel-zuid en Brussel-noord. Ook Liège kreeg één van deze loks toegewezen. Eind 1922 gingen de machines van Brussel-zuid naar Brussel-noord over. In de loop van 1923 verdwenen alle machines uit het bestand van de EB



Reeks Vv (van 1890 tot 1894)



Reeks Vv bouwjaar 1899

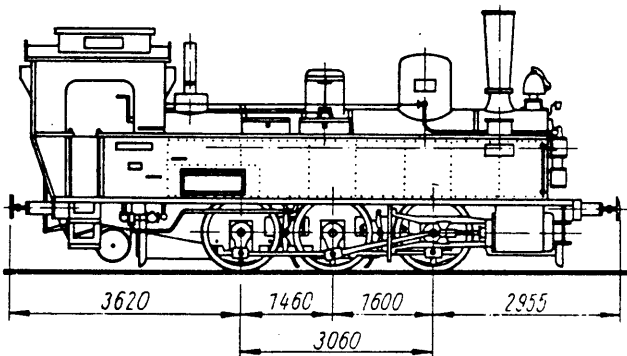


Saksen 1033	Hartmann 1681	bj. 1890	C	Traunstein ex nr 560	HT 454
Saksen 1056	Hartmann 1877	bj. 1892	C		HT 1179
Saksen 1077	Hartmann 1998	bj. 1894	C		HT 1035
Saksen 1078	Hartmann 2062	bj. 1895	C		HT 649
Saksen 1103	Hartmann 2173	bj. 1896	C		HT 2409
Saksen 1121	Hartmann 2303	bj. 1898	C		HT 1205
Saksen 1126	Hartmann 2308	bj. 1898	C		HT 1197
Saksen 1136	Hartmann 2396	bj. 1899	C		HT 964

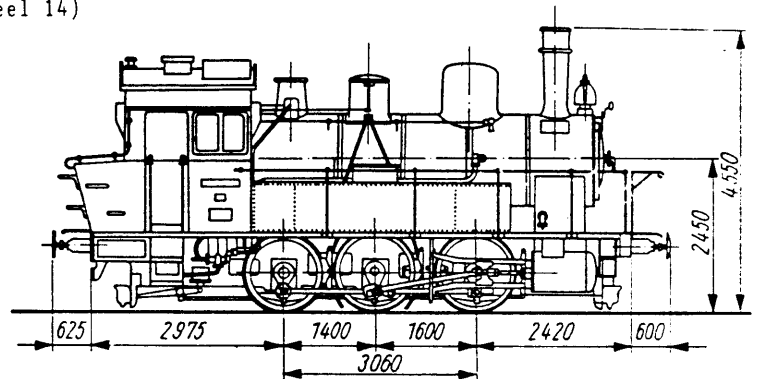
### Type VT :

Voor de rangeerdienst werden er een hele reeks drieassige tenderloks gebouwd, die uiterlijk verschillend waren maar toch dezelfde bouwreeks VT kregen. Men kan drie bouwschijven onderscheiden : een eerste met watertenders tot aan de voorste bufferbalk, bij latere loks reiken de tenders nog maar tot aan de rookkast ; een tweede bouwschijf heeft zijn watertenders tussen het chassis, zoals trouwens de gewoonte was bij meerdere Badense loks en een uitbouw achter het machinistenuis. De derde reeks was bijna gelijk aan de voorgaande, maar de watertenders werden vergroot en bevonden zich ook naast de langsketel.

Van de eerste reeks kwam er één lokomctief naar België, terwijl de tweede reeks met twee exemplaren vertegenwoordigd was. Eén lok werd te Liège getruikt en verdwijnt al in 1922 uit het bestand. De beide andere machines rangeerden te namur. Eind 1923 zijn ook zij weg uit het bestand. Eén van deze drie loks werd verkocht en kwam later bij de steenkoolmijn "Les Liègeois" te Zwartberg terecht. Hier werd ze gebruikt tot in 1960 (zie ook ITZ-aktueel 14)



Reeks VT bouwjaar 1901



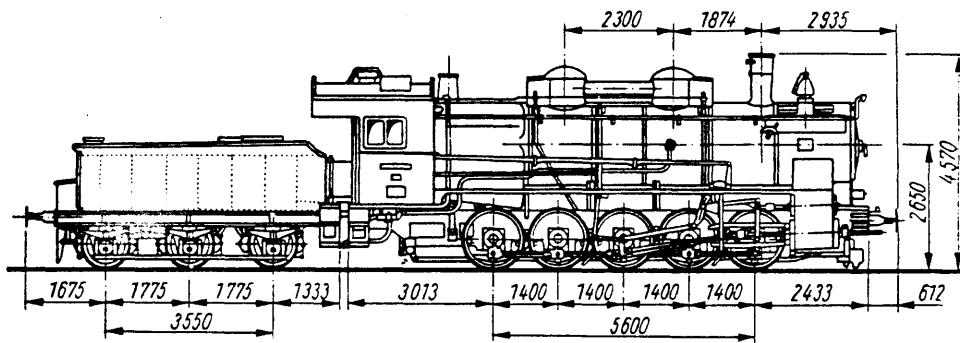
Reeks VT, bouwjaar 1914

Saksen 1653	Hartmann 2691	bj. 1901	Ct
Saksen 1677	Hartmann 3768	bj. 1914	Ct
Saksen 1680	Hartmann 3824	bj. 1914	Ct

### Type XIV en XIhv :

na de bouw van lichtere machines, onstonden omstreeks de eeuwwisseling een groter aantal vijfassige lokomotieven voor de zware goederdienst op hellingrijke lijnen. Met dezelfde kenmerken werden drie lokomotieftypes gebouwd, namelijk een compound-machine met verzadigde stoom en twee typer met oververhitting, enerzijds met enkelvoudige expansie, anderzijds met compound-werking. Ook hier tekende leverancier Hartmann voor de levering en vanaf 1905 werden er 147 machines van de drie werkingsprincipe gebouwd.

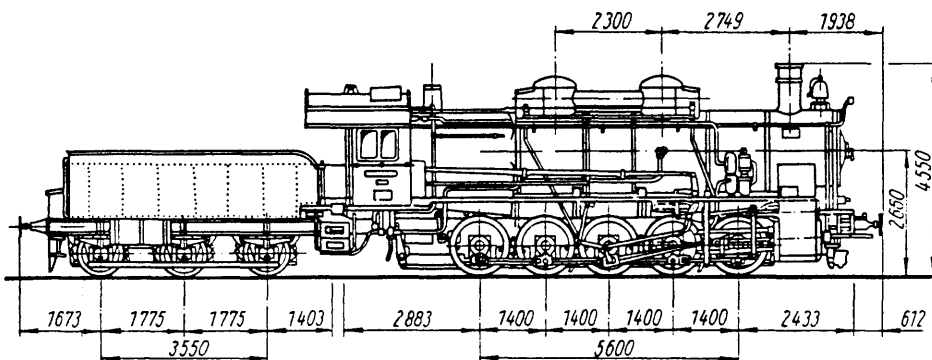
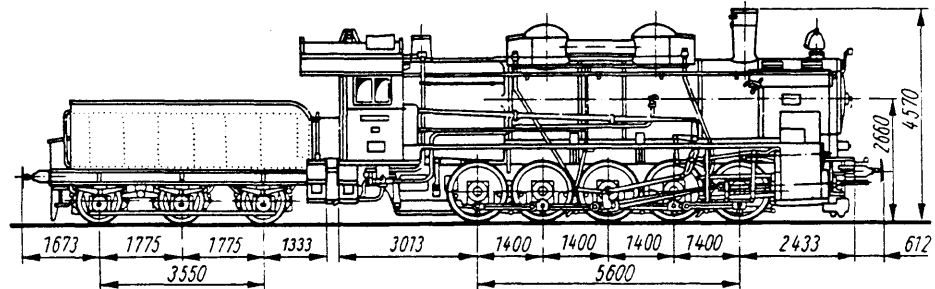
Door het verdrag van Versailles werden 10 lokomotieven van de bouwreeks XIV (compound) en 1 machine van de bouwreeks XIhv (oververhitting en compound) aan ons land toegekend als herstelbetaling. Alle machines werden ingedeeld bij de groep Brussel-zuid, eind 1922 waren 5 machines van dit type in dienst te Montignies en deze dienst duurde verder in de loop van 1923. Maar tegen de winterregeling waren al 6 machines uit het bestand afgevoerd en de overige loks volgden tegen de jaarwisseling 1923/24



Reeks XIV

bj. 1909 tot  
1913

Reeks XIV

bj. 1913  
(enkel lok 838)

Reeks XIhv

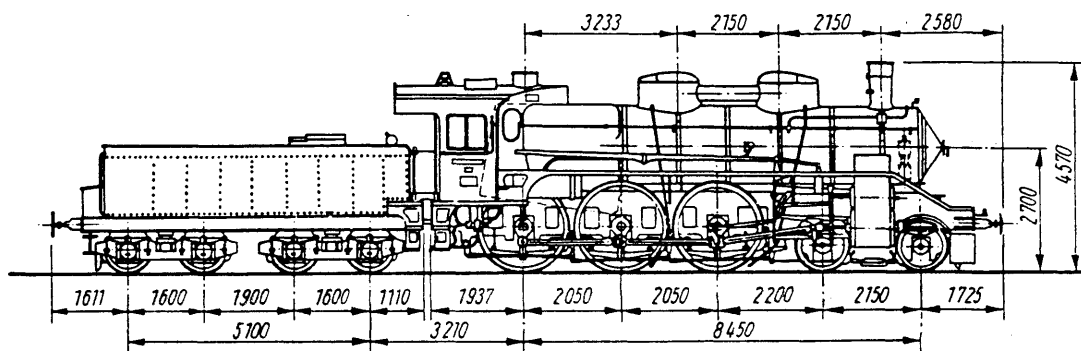
bj. 1913  
(lok 873)

Saksen 730	Hartmann	3273	bj. 1909	E	HT 834
Saksen 737	Hartmann	3280	bj. 1909	E	HT 734
Saksen 745	Hartmann	3426	bj. 1910	E	HT 729
Saksen 812	Hartmann	3443	bj. 1910	E	HT 714
Saksen 818	Hartmann	3500	bj. 1911	E	HT 758
Saksen 820	Hartmann	3587	bj. 1912	E	HT 810
Saksen 822	Hartmann	3589	bj. 1912	E	HT 751
Saksen 831	Hartmann	3653	bj. 1913	E	HT 759
Saksen 832	Hartmann	3854	bj. 1913	E	HT 722
Saksen 838	Hartmann	3683	bj. 1913	E	HT 717
Saksen 873	Hartmann	3860	bj. 1918	E	HT 899 (reeks XIhv)

**Type XIIhv :**

Voor de sneltreinen op het Saksische net ontwierp men - voortgaande op vooral Beierse ervaringen - een aantal grotere viercilinder-compound lokomotieven met onder andere een asindeling 2'C. Eerst ontstond een type met vier gelijke cilinders (gebouwd vanaf 1906 als reeks XIIh), maar al een jaar later ontstond zijn opvolger met compounding. In het totaal werden 42 dergelijke loks geleverd en één hiervan kwam na WO I naar België.

Deze lokomotief werd vanuit Brussel-noord ingezet voor sneltreinen maar verdwijnt in de loop van 1923 als éénling uit het bestand van de EB.



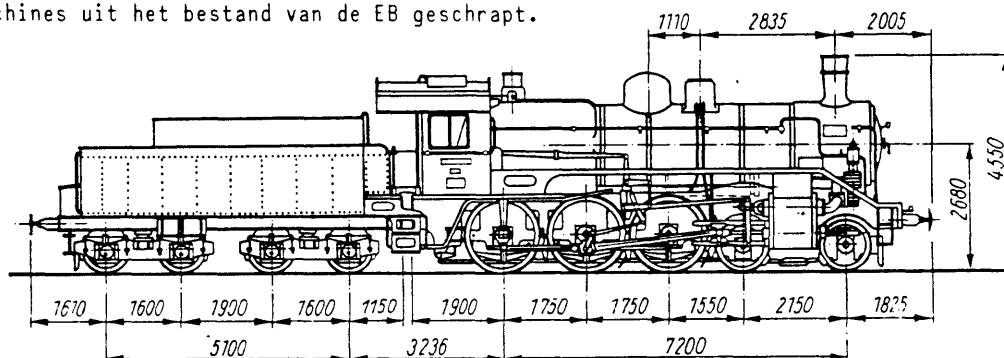
Reeks XIIhv bj. 1908

Saksen 12 Hartmann 3170 bj. 1908 2'C HT 57

Type XIIh2 :

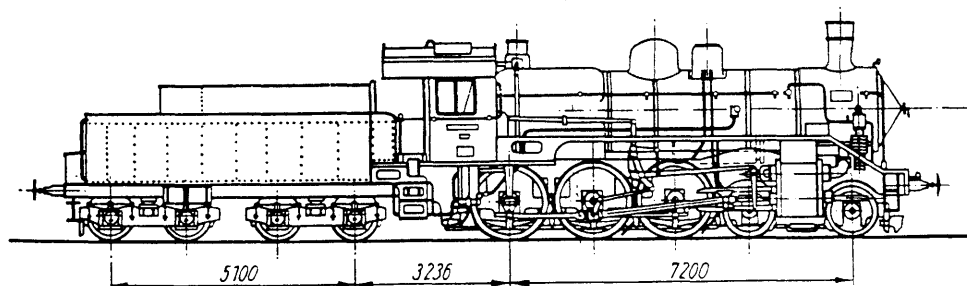
Enkele jaren later - meer bepaald vanaf 1909 - ontstond een vereenvoudigde versie van de vorige bouwreeks XIIhv. Deze locomotieven waren immers maar uitgerust met twee cilinders en werkten met oververhitting. Ondanks het feit dat hun voorgangers duidelijk sterker waren, werd dit nieuw type XIIh2 - in lichtere vorm - vanaf 1910 in grotere aantallen verdergebouwd en zo ontstonden niet minder dan 159 dergelijke machines voor de gewone doorgaande reizigersdienst.

na WO I kwamen vier dergelijke machines naar ons land en werden in de groep Brussel-noord ingedeeld en vanuit de stelplaats Tienen ingezet, waarschijnlijk voor doorgaande treinen naar Liège en Leuven. Maar al voor de zomerregeling van 1923 werd de inzetreeks opgedoekt en nog net tegen het einde van hetzelfde jaar werden deze machines uit het bestand van de EB geschrapt.



Bouwreeks XIIh2, bouwjaar 1918

Saksen 3696	Hartmann 3923	bj. 1917	2'C	ex nr 696	HT 299
Saksen 3697	Hartmann 3924	bj. 1917	2'C	ex nr 697	HT 295
Saksen 3710	Hartmann 4037	bj. 1918	2'C		HT 330
Saksen 3716	Hartmann 4043	bj. 1918	2'C		HT 336

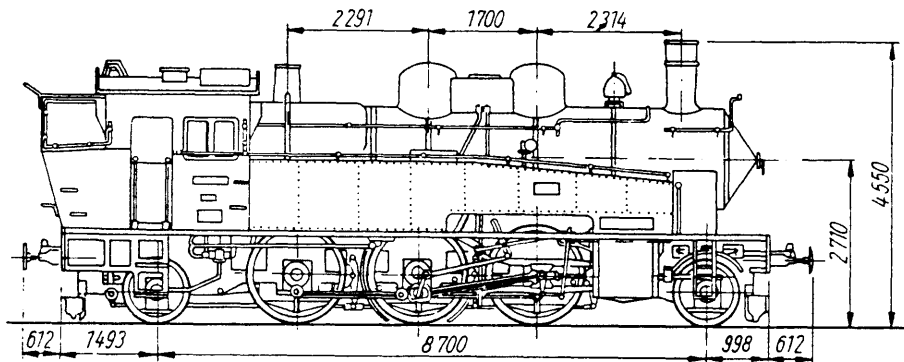


Bouwreeks XIIh2 : bouwjaar 1917

Type XIV ht :

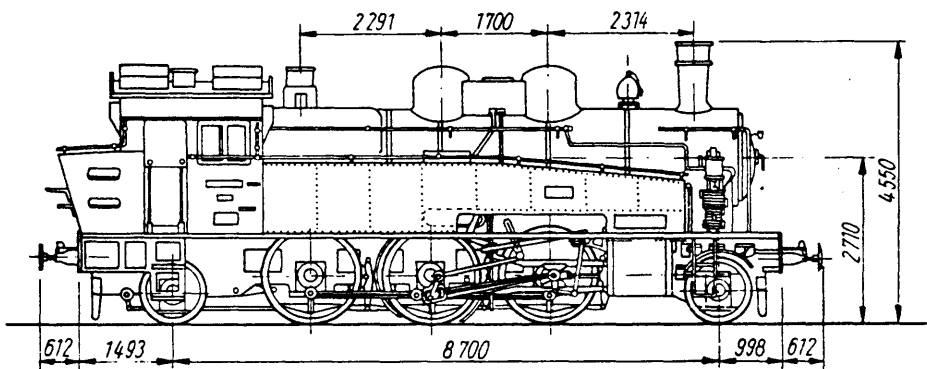
En naast de tenderlokomotieven voor de rangeerdienst, werden er vanaf 1911 ook een aantal tenderloks ontworpen voor de lokale reizigersdienst. Op dat ogenblik was de oververhitting goed ingeburgerd en zo uitgerust werd dit type als twee-cilinderlokomotief met asindelin 1'C1't. Tot 1921 werden deze machines gebouwd en in het totaal werden er 106 stuks geleverd.

Van deze machines kwamen er 4 naar België en deze werden ondergebracht bij de groep Brussel-zuid. Tot na de zomerregeling van 1923 bleven ze in het bestand van de EB.



Bouwreeks XIVht

Bouwjaar 1915



Bouwreeks XIVht

Bouwjaar 1917/18

Saksen 1850	Hartmann 3835	bj. 1915	1'C1't
Saksen 1874	Hartmann 3943	bj. 1917	1'C1't
Saksen 1898	Hartmann 3975	bj. 1918	1'C1't
Saksen 1886	Hartmann 4045	bj. 1918	1'C1't

-----

# [ EXPLOITATIE ]

## Lijn 40 : Liège - Maastricht :

Nadat het spoor Liège bereikt had, waren er vlug plannen om via de Maasvallei Liège te verbinden met het Nederlandse spoorwegnet en daarom werd op 31 maart 1860 een concessiemaatschappij n.l. de "Chemin de fer de Liège à Maestricht et ses extensions" opgericht. De lijn zelf bestond uit het gedeelte tussen Liège-Longdoz en de Nederlandse grens en werd op 24 november 1861 officieel in gebruik genomen. Het baanvak Kinkempois (Liège) - Liège-Longdoz was al op 26 augustus 1851 aangelegd als deel van de verbinding 125, dit door de "Chemin de fer de Liège à Namur".

De Liège-Maastricht werd in 1899 door de Etat Belge overgenomen.

Thans wordt het ganse deel - Liège-Guillemins - Maastricht - als lijn 40 aangeduid.

### Lengte :

17,7 km

Opening : Liège (Guill) - Liège Longdoz : 26/08/1851  
 Liège-Longdoz - Visé (grens) 24/11/1861

### Stations en stopplaatsen :

FL	FL	Liège-Guillemins	
		Liège-vennes	km
FDZ		Liège-Longdoz	1,7
		Liège-Cornillon	2,3
FBX	FBX	Bressoux	4,1
FJ		Jupille	5,3
		Souverein-Wandre	8,0
MWA		Wandre	8,8
	Chate	Chateau-Cheratte	10,2
FEA	FEA	Cheratte	10,9
		Sarolay	12
FRG		Argenteau	13
		Pont-d'Argenteau	13,4
		Souvré	15,1
		Pont de Visé	16,5
FVS	FVS	Visé	17,7
		Eysden (NL)	21,1
		Maastricht	29,9

### Vertakkingen :

Y Val-Benoit	km 0,0	richting Liège-Guill
Y Garde-Dieu	0,5	richting lijn 37/NK
Y Froidmont	1,3	aftakking Liège-Longdoz
Bressoux	4,9	richting Monsin/Chertal

Industriële aansluitingen :

km 0,3	Socolie
km 3,5	Militaire verbinding
km 4,8	Markthallen Liège (Bressoux)
km 7,2	Petroleum Products (Bressoux)
km 10,3	Kolenmijn Hassard (gesloten) -- Jupiler
<del>km</del> 13,2	Kolenmijn Argenteau

Verbussing van de stopdiensten :

01/07/1956

Afschaffen van lijnen :

Liège-Longdoz - Cornillon : 1961

Elektrifikaties :

Liège-Guillemins - Bressoux  
 Bressoux - Visé (grens) : 03/05/82

Lijn 40A : Y Froidmont - Liège-Longdoz :

Thans wordt de vertakking naar Liège-Longdoz (lengte 1,4 km) als lijn 40A gevoerd.

Lijn 41 : Angleur - Rivage :

Al zeer vroeg ontstond het idee om via de vallei van de Ourthe Liège te verbinden met de lijn naar Luxembourg enerzijds en met het noorden van het GH. Luxembourg anderzijds. Nochtans begon men de bouw van de lijn aan de andere zijde, nl. te Marloie. De concessie was immers gegeven aan de Grande Compagnie du Luxembourg, die al vanaf 1846 gedrijvig was. Het gedeelte (Melreux) - Rivage - Liège kwam in 1866 gereed en werd op 1 augustus van dat jaar ingereeden.

Al 8 jaar na de indienststelling van deze lijn, werd ze al door de Etat Belge overgenomen.

Lengte : 20,1 km

Stations en stopplaatsen :

MGR	MGR	Angleur	km 0,0
		Sauheid	2,7
MTF	MTF	Tilff	6,9
		Méry	10,2
		Hony	11,6
LSN	LSN	Esneux	12,6
		Souverein-Pré	14,2
MPS	MPS	Poulseur	16,3
		Chanche	18,0
MRV	MRV	Rivage	20,1

Industriële aansluitingen :

km 1,8	Angleur (schroothandelaar Raskin)
km 15,3	Poulseur (steengroeve)
km 16,3	Poulseur (Buurtspoorwegen - normaalspoor)



Gedeeltelijke verbussing van de diensten :

03/06/1984

LIJN 42 : Rivage - Gouvy

Wegens de vele moeilijkheden i.v.m. het reliëf en de geringe belangstelling, bleef de aanleg van de verbinding met Luxembourg via Gouvy lange tijd onuitgevoerd en pas op 20 januari 1885 werd het eerste deel - Rivage - Stoumont officieel geopend. De aanleg gebeurde - zoals de ganse lijn - door de Etat Belge.

Een tweede deel - Stoumont - Trois-Ponts - werd twee jaar later op 1 juli 1890 ingereden. Te Trois-Ponts gaf de lijn aansluiting op de verbinding Spa - Trois-Ponts - Gouvy. Deze verbinding was al geruime tijd in dienst : op 20 februari 1867 was deze - door de Etat Belge aangelegde - verbinding ingehuldigd.

Lengte : 60,2 km

Opening :

Rivage - Stoumont	20/01/1885
Stoumont - Trois-Ponts	01/07/1890
Trois-Ponts - Gouvy (grens)	20/02/1867

Stations en Stopplaatsen :

MRV	MRV	Rivage	km 0,0
		Martinrive	5,7
MWL	MWL	Aywaille	8,2
MRC		Remouchamps	11,4
		Nonceveux	13,4
		Quarreux	17,0
		Lorcé-Chevron	19,0
MSO	MSO	Stoumont	21,4
		La Gleize	27,4
LOC	LOC	Roanne-Coo	30,4
		Coo	32,6
FNO	FNO	Trois-Ponts	34,8
FGX		Grand-Halleux	40,7
		Rencheux	45,7
FVI	FVI	Vielsalm	46,7
		Salm-Chateau	48,3
MCI		Cierreux	51,4
FYB	FYB	Bovigny	54,2
FVY	FVY	Gouvy	58,1
		Bellain (CFL)	63,4
		Trois-Vierges	68,1

Industriële aansluitingen :

km 2,6 Belle Roche (steengroeve)

Verbussing van de stopdiensten :

01/06/1958 en 03/06/1984

LIJN 43 : Rivage - Marloie :

Om de verbinding tussen Liège en Luxembourg te vergemakkelijken en om de (latere) Nord Belge te omzeilen werd de beslissing genomen om een verbinding te leggen tussen Jemelle en Liège. Deze lijn werd aan de "Grande Compagnie du Luxembourg" geconsessionneerd. De lijn takte af te Marloie en via Marche kwam men te Rivage, steeds de vallei van de Outhe volgend. De officiële ingebruikname gebeurde op 25 juli 1865 voor het baanvak Marloie - Melreux, vanaf hier naar Rivage en Liège ging de trein op 1 augustus 1866 officieel rijden.

Lengte :                    41,9 km

Stations en stopplaatsen :

MRV	MRV	Rivage	km	0,0
MCP	MCP	Comblain-au-Ponts		0,9
MCT	MCT	Comblain-au-Tour		3,3
LHM	LHM	Hamoir		9,3
		Sy		13,3
MBM	MBM	Bomal		17,0
LBV	LBV	Bavaux		20,4
		Biron		24,2
MLR	MLR	Melreux-Hotton		29,9
MRE		Marenne		34,0
MCH	MCH	Marche-en-Famenne		38,7
MML	MML	Marloie		41,9
LJ	LJ	Jemelle		

Industriële aansluitingen :

km 36                    Marche (militaire aansluiting)

Gedeeltelijke verbussing :

03/06/1984

Elektrifikatie :

gepland, doch voor onbepaalde tijd uitgesteld.

=====

Lijn 44 : Pepinster - Spa - Trois-Ponts :

Spa - befaamd kuuroord van de vorige eeuw - vroeg al vlug een aansluiting op het spoorwegnet en in 1855 was het zover : op 17 februari reed de eerste trein Spa binnen. Nochtans had de "Chemin de Fer de Pepinster à Spa" het niet gemakkelijk gehad. Deze maatschappij was opgericht op 12 februari 1853 en stelde haar 13 km lange lijn in drie stukken in dienst, resp. tot Theux, La Reid en Spa. Door wederzijdse verdragen tussen Luxembourgen en België werd overeengekomen om een verbinding via het noorden van Luxembourgen door te voeren en op Belgisch grondgebied koos men voor het verlengen van de lijn vanuit Spa via Trois-Ponts naar de Luxemburgse grens. Deze verbinding werd door de Etat Belge aangelegd en op 20 februari 1867 ingereeden. Probleem vormde het eerste gekoncessioneerde gedeelte, doch dat werd in 1872 overgenomen van de "Pepinster - Spa".

Lengte :                   42 km  
                                  12,5 km (thans nog in gebruik)

Openingen :

Pepinster - Theux :	21/10/1854
Theux - La Reid :	07/11/1854
La Reid - Spa :	17/02/1855
Spa - Trois-Ponts :	20/02/1867

Stations en stopplaatsen :

FPS	FPS	Pepinster	km	0,0
		Pepinster-cité		0,6
FJL		Julenville		3,2
FTX	FTX	Theux		4,2
		Franchimont		5,6
LLD		La Reid		7,4
		Marteau		9,6
FSS	FSS	Spa		11,2
		Spa-Geronstere		12,5
		Nivezé		15
FZP		Sart-lez-Spa		20
FKC		Hockai		24
FFP		Francorchamps		28
RMY	RMY	Malmédy		37
FNO	FNO	Trois-Ponts		42

Opheffen van de reizigersdienst :

Spa - Trois-Ponts : 01/06/1958 en 02/08/1959

Buitendienststelling :

Spa - Trois-Ponts (als lijn 44)	1959
Trois-Ponts - Malmédy :	1986

Witbreken :

Spa - Malmédy :	1972
-----------------	------

Elektrifikatie :

Pepinster - Spa-Geronstere :	23/05/1971
------------------------------	------------

# [ MOTORWAGENS ]

## \*\* Type 620 \*\*

*Uitgaande van het technische gedeelte van de enkelvoudige motorwagens type 608, werd er ook een tweeledige motorwagen gebouwd : in het totaal werden er 12 stellen door Baume & Marpent in 1939 aan de NMBS geleverd. Eerst werden ze als type 652 (nrs 652.11 tot 652.22) genummerd. Ingedeeld te Brussel-zuid, zouden ze voor de wereldoorlog ingezet worden op de hoofdlijnen van het net, tijdens de oorlog waren ze afgesteld en twee stellen (de 652.14 en 652.22) werden vernield.*

*Na de oorlog bleven ze te Brussel-zuid. In 1946 werden ze her-nummerd in type 620 (nrs 620.01 - 620.10). In 1947 werden ze ingezet naar Antwerpen, St-Niklaas, Wavre, Kortrijk en Manage. Tijdens de volgende jaren zou deze inzet nog regelmatig licht veranderen, doch de kenmerken van de treinen - doorgaande verbindingen op hoofdlijnen bleven behouden.*

*In 1956 was de inzet verder uitgedeind en bereikten de typen 620 de volgende eindbestemmingen : Geraardsbergen, Dendermonde, Mons-Quévy, St-Niklaas, Gent, Ronse en Ath.*

*In september 1961 verhuisden ze op papier naar Schaarbeek, doch in deze periode gingen ze effectief naar de stelplaats Walcourt. Reden hiervan was de oprukkende elektrifikaties rond Brussel en de levering van diesellokomotieven. In het "zuiden" bereden ze vooral de lijn 132 en bereikten ze Charleroi, Treignes, Couvin en Chimay. Vanuit Charleroi reden ze ook door naar Erquelinnes. In 1963 werd de stelplaats Walcourt opgedoekt en verhuisden ze naar Monceau, doch de inzet bleef vanuit Walcourt georganiseerd. Verdrongen door de nieuwe trek- dwststellen verdwenen ze in 1967 en in 1968 werden ze definitief uit het bestand geschrapt.*

Kenmerken :

Bouwer :	Baume & Marpent + Braine le Comte
Bouwjaar :	1939
Asindeling :	B'2'B'
Massa rijvaardig :	109 700 kg
Aantal plaatsen :	C : 112 zitplaatsen 45 staanplaatsen B : 24 zitplaatsen 15 staanplaatsen
Motor :	2x Carels (licensie Ganz)
Type :	8 cilinders in lijn (
Vermogen :	2 x 370 pk (2x 270 kW)
Transmissie :	SLM Winterthur
Max Snelheid :	120 km/h

nummerlijst :

652.11	620.01	BM	1939	07/68	FBMZ - 09/61 - FSR - 09/61 - LWC - 12/63 - Lnc
652.12	620.02	BM	1939	07/68	FBMZ - 09/61 - FSR - 09/61 - LWC - 12/63 - Lnc
652.13	620.03	BM	1939	07/68	FBMZ - 09/61 - FSR - 10/61 - LWC - 12/63 - Lnc
652.14		BM	1939	06/46	FBMZ
652.15	620.05	BM	1939	07/68	FBMZ - 09/61 - FSR - 09/61 - LWC - 12/63 - Lnc

652.16	620.06	BM	1939	07/68	FBMZ - 06/61 - LWC - 12/63	Lnc
652.17	620.07	BM	1939	07/68	FBMZ - 09/61 - FSR - 11/61 - LWC - 12/63	Lnc
652.18	620.08	BM	1939	07/68	FBMZ - 05/61 - LWC - 12/63	Lnc
652.19	620.09	BM	1939	07/68	FBMZ - 09/61 - FSR - 11/61 - LWC - 12/63	Lnc
652.20	620.10	BM	1939	02/67	FBMZ - 09/61 - FSR - 10/61 - LWC - 12/63	Lnc
652.21	620.04	BM	1939	07/68	FBMZ - 06/61 - LWC - 12/63	Lnc
652.22		BM	1939	06/46	FBMZ	

### \*\*\* Type 630 \*\*\*

Nadat de laatste "moderne" stellen geleverd werden en nadat de bestelling van de stellen type 606 afgevoerd werd, had de NMBS nog een groter aantal motoren over. Hierdoor werd er beslist om in eigen beheer een nieuwe drieledige motorwagen te bouwen. Hierbij ging het in feite om de ombouw van twee prototyperijtuigen M2 (pas geleverd) en de bouw van een motorwagen zonder kompartimenten. Er werden hier twee motoren ingebouwd. De eerste motorwagen (in feite de eerste trek-duweeenheid) werd in 1957 door de CW Mechelen gebouwd en eerst in Kortrijk, later in Brussel-zuid uitgetest. Inzet werd steeds naar Kortrijk en De Panne opgetekend. In 1961 werden nogmaals 6 dergelijke stellen door de CW-Mechelen gebouwd en deze 7 motorwagens werden gedurende de ganse loopbaan vanuit Kortrijk ingezet. Eerst verzekerden ze vooral hun dienst tussen Kortrijk en Antwerpen-linkeroever, doch later werden ze gebruikt in de lokale dienst rondom Kortrijk met bestemmingen Gent-Eeklo, Poperinge, Tournai/Tourcoing, Ronse en Oudenaarde. Opmerkelijke prestaties werden in de zeventiger jaren geleverd als doorgaande treinen Antwerpen - Hasselt met zelfs een inzet naar Herstal. Inmiddels waren ze hernummerd in de reeks 40.

Tijdens de laatste jaren was de inzet beperkt in het Kortrijkse en in december 1984 werden ze uit het bestand geschrapt. Twee dergelijke stellen werden behouden : de 4006 behoort tot het museum-patrimonium van de NMBS, de 4001 (prototype) werd door de CFV3V aangekocht en wordt ingezet op deze museumlijn. Deze motorwagen werd de "le Chimay" gedoopt.

#### Kenmerken :

Bouwer :	CW Mechelen
Bouwjaar :	1957 (630.01) 1961 (630.02 - 630.07)
Asindeling :	B'B' + 2'2' + 2'2'
Massa rijvaardig :	127 900 kg
Aantal plaatsen :	B : 190 zitplaatsen 60 staanplaatsen A : 24 zitplaatsen
Motor :	2 x SEM
Type :	6 cilinder in lijn (horizontaal)
Vermogen :	2 x 400 pk
Transmissie :	2x SEM
Max. Snelheid :	100 km/h

#### nummers :

630.01	4001	FM	30/05/57	01/12/84	FSR - 05/57 - FBMZ - 09/57 - LK - 04/58 - FBMZ - 05/64 - LK - 07/85 - CFV3V
630.02	4002	FM	08/08/61	01/12/84	LK

630.03	4003	FM	14/09/61	01/12/1984	LK
630.04	4004	FM	19/09/61	01/12/1984	LK
630.05	4005	FM	26/09/61	01/12/1984	LK
630.06	4006	FM	29/09/61	01/12/1984	LK - museum GT
630.07	4007	FM	03/10/61	01/12/1984	LK

### \*\*\* Type 650 \*\*\*

Naast proeven met diesel-mechanische en diesel-hydraulische overbrenging, werd er ook beslist om de diesel-elektrische aandrijving uit te testen en daarom bestelde de NMBS één stel - de 650.01 - bij DEVA in Zweden. Dit stel werd uitgerust met een Deense dieselmotor van Burmeister. Geleverd in 1932 werd het ingedeeld bij de stelplaats Liège en hier werd vooral gereden op de lokaallijnen in de buurt van Liège, met bestemmingen Visé, Spa en Esneux.

Tijdens de tweede wereld oorlog was het stel te Liège afgesteld en bij de bombardementen van 1944 werd het zwaar beschadigd. In april 1945 werd de 650.01 definitief uit het bestand geschrapt.

Kenmerken :

Bouwer :	DEVA (Zweden)
Bouwjaar :	1932
Asindeling :	B'2'
Massa rijvaardig :	54 100 kg
Aantal plaatsen :	C :           64 zitplaatsen 50 staanplaatsen
	B :           16 zitplaatsen
Motor :	Burmeister & Wain (Denemarken)
Type :	6 cilinders in lijn.
Vermogen :	
Transmissie :	ASEA (elektrisch)
Max. Snelheid :	80 km/h

nummer

650.01	DEVA	/1932	04/1946	FL
--------	------	-------	---------	----

### \*\*\* Type 651 \*\*\*

In 1934 werd een tweede proef met diesel-elektrische stellen uitgevoerd : op dat ogenblik werden de stellen type 601 en 602 geleverd en van dit laatste stel werd ook een diesel-elektrische versie besteld.

Net zoals de 602 begon de 651.01 (die trouwens gedurende enkele weken als 652.01 genummerd was) zijn loopbaan te Merelbeke, dit met diensten naar o.a. Brugge (via Eeklo), Zelzate, Tielt en Brussel-noord. In 1938 werd de 651 overgebracht naar Haine-St-Pierre en hier werd een uitgebreid inzetgebied afgewerkt. Uiterste inzetpunten waren Charleroi, Tamines, Clabecq, Binche en Quéivrain. Tijdens de tweede wereldoorlog was dit stel afgesteld, doch na de oorlog bleef het stel te Brussel. Pas in 1949 dook het terug te Haine-St-Pierre op en bereed dezelfde lijnen. Het gebruik was vrij beperkt en in december 1956 werd de 651.01 definitief uit het bestand afgevoerd.



## Kenmerken :

Bouwer : La Brugeoise - nicaise  
 Bouwjaar : 1934  
 Asindeling : B'12'  
 Massa rijvaardig : 44 000 g  
 Aantal plaatsen : C 77 zitplaatsen  
                                   25 staanplaatsen  
                                   B 23 zitplaatsen  
                                   25 staanplaatsen  
 Motor : Maybach  
 Type : 6 cilinders in lijn  
 Vermogen : 210 pk  
 Transmissie : ACEC  
 Max. Snelheid : 90km/h

(652.01) 651.01 Bn 1934 12/1956 FKR - WO II - FBM - /49 - GT

**\*\*\* Type 652 \*\*\***

*Tijdens dezelfde periode werd bij dezelfde firma ook een tweeledig stel gebouwd. Hierbij werd gebruik gemaakt van een 12-cilinder - V-motor van Maybach. Deze dreef de beide traktiemotoren aan, deze waren in het middendraaistel geplaatst.*

*De inzet gebeurde gedurende de ganse loopbaan vanuit Brussel-zuid, eerst vooral in verbindingen naar Aalst en Gent. Na de stilstand in wereldoorlog twee, kreeg het stel vooral reserveopdrachten, maar werd ook veelvuldig ingezet in de reeks van het type 620. In een eigen reeks werden vooral diensten naar Dendermonde, Mechelen en St-Niklaas verzekerd.*

*Het stel bleef goed voldoen en verdween pas in 1958 - verdrongen door de elektrische tractie - van de sporen.*

## Kenmerken :

Bouwer : La Brugeoise - nicaise  
 Bouwjaar : 1934  
 Asindeling : 2'B'12'  
 Massa rijvaardig : 87 000 kg  
 Aantal plaatsen : C 133 zitplaatsen  
                                   15 staanplaatsen  
                                   B 52 zitplaatsen  
                                   15 staanplaatsen  
 Motor : Maybach  
 Type : 12 cilinders in V  
 Vermogen : 410 pk  
 Transmissie : Gebus - Siemens (vervangen door ACEC)  
 Max. Snelheid : 120 km/h

(651.01) 652.01 Bn 1934 04/58 FBM

# STATIONS

## Dorpsstation EB type 3

In de periode 1890-1910 bouwde de EB vooral stations type 2. In dezelfde periode ontwierp de Staat nog een tweede stationstype. Waarschijnlijk maakte men een onderscheid tussen een station, halte en stopplaats. Een station beschikte ook over faciliteiten voor het goederenverkeer, zoals een separaat magazijn en verder een los- en laadkoer met weegbrug, laadmal, enz.

Een halte daarentegen verzekerde enkel reizigers- en colidiensten. Dit onderscheid wordt bevestigd op de vele prentbriefkaarten uit het begin van deze eeuw. Meestal ligt een station type 3 langs een spoor zonder uitwijk-mogelijkheden voor het goederenverkeer.

Type 3 vinden we praktisch in het hele land terug. Hoofdkenmerk van dit gebouw zijn; een hoofdgebouw met vier vensters op gelijkvloers en eerste verdieping. Net als bij de stations type 1 en 2 wordt er een zadeldak gebruikt. Het grootste gedeelte van het hoofdgebouw was gereserveerd als woonruimte voor de stationschef. Deze stond in de spoorweghiërarchie uiteraard een trapje lager dan zijn collega in type 2.

Aan de ene zijde bevond zich een ruime vleugel zonder verdieping. Volgens de belangrijkheid van de halte was deze gevel uiteraard langer of korter. In deze vleugel waren meestal een wachtzaal en een magazijn ondergebracht. Zeer typisch voor dit station was een kleine L-vormige vleugel aan de andere zijde van het station. Tussen deze L-vormige vleugel bevondt zich een klein koertje dat langs de spoor-zijde was afgesloten door een muurtje met een poortje. Het koertje gaf het gezin van de chef enige privacy. Hij had hier ook een wasplaats, een oven en een kolenhok ter beschikking. Langs de buitenkant bevonden zich de toiletten voor de reizigers. Qua uitvoering waren er vele verschillen. De spoorwegarchi-tekten volgden toen de toen heersende modetrend door het veelvuldig gebruik van gekleurde baksteenlagen. Dit was het geval te Michelbeke, Melsele, Montigny-le-Tilleul, Kalmpthout-Heide en Philippeville. Te Peronnes werd het hele gebouw met lichte baksteen uitgevoerd. Onder het ver uitstekend dak van het station te ST-Eloois-Vijve kan men prachtig uitgevoerd timmerwerk bewonderen. Een staaltje van vakmanschap !

Asse  
 Balegem  
 Blanmont  
 Borneville  
 Cherg  
 Ernage  
 Faux  
 Flobecq  
 Fraipont  
 Gelrode  
 Groot-Bijgaarden  
 Hansbeke  
 Heide  
 Hemptinne  
 Hofstade (Aalst)  
 Kemseke  
 Kessel  
 Louise-Marie  
 Melsele

Michelbeke  
 Montigny-le-Tilleul  
 Nidérand  
 Neuville  
 Nossegem  
 Oisquercq  
 Péronnes  
 Philippeville  
 Ransart  
 Sauvegarde  
 Senzeille  
 St-Aubin  
 St-Eloois-Vijve  
 Steenhuffel  
 Tolembeek  
 Vignée  
 Zeveneke  
 Zulte

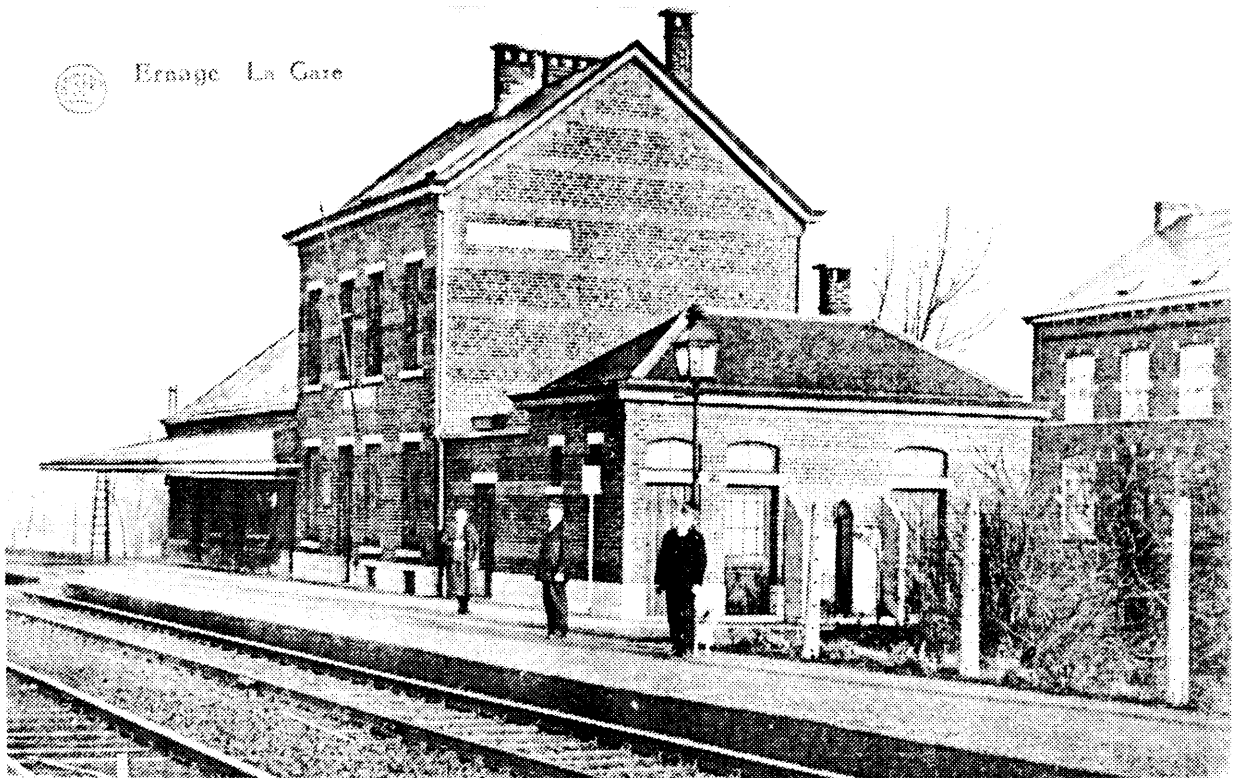


*Boven : Het station Kessel - op de lijn 15 - kreeg in 1896 zijn eerste bewoner, de halte zelf werd in 1894 geopend.*

9511. Heide Statie. La Gare



Ernage La Gare



Boven : Eerst in 1911 werd het station Heide (Kalmthout, lijn 12) geopend, de halte zelf dateerde al van 1897. Op dat ogenblik diende een baanhuisje als station.

Onder : Het station Ernage (lijn 161) : men merkt duidelijk de kleine L-vormige vleugel met binnenkoertje. Ook hier gebruikte men gekleurde baksteenlagen

## **\*\* De konstrukteur van de maand ...**

### **\*\*\* St-Léonard (de eerste 150 lokomotieven)**

Samen met o.m. Cockerill en Tubize, ontstond ook St-Léonard zeer vroeg : al in 1825 ontstond er aan de Porte Saint-Léonard langs de Maas te Liège een klein, bescheiden atelier en dit bedrijfje groeide zeer snel uit.

In 1936 werd de S.A. "La Sociêté de Saint-Léonard" opgericht met het doel om een aantal gereedschappen en machines te bouwen. Het bedrijf werd verder uitgebreid op dezelfde plaats en nam weldra een groot gedeelte van de arme arbeiderswijk in beslag. Na de levering van diverse machines, werd al in 1840 geleverd : het order omvatte 5 machines (94, 117, 120, 125 en 126) voor de Etat Belge.

Na een korte tussenpoos, kon een tweede - buitenlandse - bestelling genoteerd worden : de spoorlijn tussen Köln en Bonn werd in deze periode aangelegd en bestelde twee loten van twee machines voor deze lijn. In de volgende jaren volgden nog verdere leveringen.

In 1946 werd de levering uitgevoerd van de 8 eerste machines van de Flandre Occidentale. Verder waren ook de koncessies "Entre Sambre et Meuse", de "Mons à Manage" en de "Namur à Liège" de klanten voor hun eerste stomers.

Anderzijds kreeg men ook een order vanuit Spanje en werd St-Léonard verder bekend.

Naast de Etat Belge bleef St-Léonard één van de voornaamste leveranciers van de privé-koncessies, vooral van de maatschappijen die later de Nord Belge zouden vormen. Verder gingen er lokomotieven naar Zwitserland en Frankrijk.

Tijdens de volgende jaren breidde de konstrukties zich verder uit, doch in 1865 werd de eerste periode in de bedrijfsgeschiedenis afgesloten : in dat jaar stierf de oprichter en direkteur, nl. de heer Regnier-Poncelet en zijn opvolger - zijn schoonzoon J. Vaessen - zou door zijn eminente uitvindingen en verbeteringen aan lokomotieven de bloeiperiode van het bedrijf verder zetten en zelfs nog uitbreiden.

=====

1	Etat Belge "St-Léonard"	94	--	1 435 mm	02/1840	1A1
2	Etat Belge "Beck"	117	--	1 435 mm	09/1840	1A1
3	Etat Belge "Delcour"	120	--	1 435 mm	10/1840	1A1
4	Etat Belge "Sanderus"	125	--	1 435 mm	06/1841	1A1
5	Etat Belge "Roland Delatre"	126	--	1 435 mm	09/1842	1A1
6	Cf Rhénan "Vulkan"		--	1 435 mm	/1842	1A1
7	Cf Rhénan "Merkur"		--	1 435 mm	/1842	1A1
8	Etat Belge "Van Espen"	127	--	1 435 mm	03/1842	1A1
9	Cf Rhénan "Hector"		--	1 435 mm	/1842	1A1
10	Cf Rhénan "Achilles"		--	1 435 mm	/1842	1A1
11	Etat Belge	129	--	1 435 mm	11/1842	1A1
12	Cf Rhénan "Jupiter"		--	1 435 mm	/1843	1A1
13	Cf Rhénan "Mars"		--	1 435 mm	/1843	1A1
14	Etat Belge "Pierre David"	137	--	1 435 mm	07/1843	1A1
15	Etat Belge "La Ville de Verviers"	140	--	1 435 mm	08/1843	1A1
16	Cf Bonn - Köln	32	--	1 435 mm	/1844	1A1
17	Etat Belge "Philippe Cauchy"	143	--	1 435 mm	11/1843	1A1
18	Etat Belge	145	--	1 435 mm	12/1844	1B
19	Etat Belge "Le Général Evers"	149	--	1 435 mm	03/1845	1B
20	Etat Belge	151	--	1 435 mm	03/1846	1B
21	Etat Belge	150	--	1 435 mm	03/1846	1B
22	Cf Rhénan "Pomona"	22	--	1 435 mm	/1847	1B
23	Cf Rhénan "Donnesberg"	23	--	1 435 mm	/1847	1B
24	Cf Rhénan "Borgette"	24	--	1 435 mm	/1847	1Bt
25	Flandre Occ.	1	--	1 435 mm	/1846	2A
26	Flandre Occ.	2	--	1 435 mm	/1846	2A
27	Flandre Occ.	3	--	1 435 mm	/1846	2A
28	Flandre Occ.	4	--	1 435 mm	/1846	2A
29	Flandre Occ.	5	--	1 435 mm	/1847	2A
30	Flandre Occ.	6	--	1 435 mm	/1847	2A
31	Flandre Occ.	7	--	1 435 mm	/1847	2A
32	Flandre Occ.	8	--	1 435 mm	/1847	2A
33	Entre Sambre & Meuse	1	--	1 435 mm	/1848	2A
	"La Loi de 7 mars 1845"					
34	Entre Sambre & Meuse "Le Fer"	2	--	1 435 mm	/1848	2A
35	Entre Sambre & Meuse	3	--	1 435 mm	/1848	2A
	"Le Bois Des Minières"					
36	Entre Sambre & Meuse "La namur"	4	--	1 435 mm	/1848	2A
37	Entre Sambre & Meuse "Le Morialmé"	5	--	1 435 mm	/1848	2A
38	Etat Belge	155	--	1 435 mm	01/1848	1A1
39	Mons à Manage "Le Léonard"		--	1 435 mm	/1847	1B
40	Mons à Manage "Reine des Belges"		--	1 435 mm	/1847	1B
41	Etat Belge "L'Avenir"	156	--	1 435 mm	01/1848	1A1
42	Etat Belge	158	--	1 435 mm	02/1848	1A1
43	Mons à Manage "Colonel de Puydt"		--	1 435 mm	/1849	1B
44	Mons à Manage "Joe Cars"		--	1 435 mm	/1849	1B
45	Mons à Manage "Alexandre Grey"		--	1 435 mm	/1849	1B
46	namur à Liège "Caroline"		--	1 435 mm	/1850	1B
47	namur à Liège "Emely"		--	1 435 mm	/1850	1B
48	namur à Liège "Dimonceau"		--	1 435 mm	/1850	1B
49	Cf Madrid à Aranguez		--		/1848	1B
50	Cf Madrid à Aranguez "Ceres"		--		/1848	1B
51	Cf Madrid à Aranguez		--		/1848	1B
52	Cf Madrid à Aranguez		--		/1848	1B
53	Cf Louis de La Pfaltz "Ceres"		--		/1848	1B
54	Cf Louis de la Pfaltz "Bacchus"		--		/1848	1B
55	Mons à Manage "La Victoire"		--	1 435 mm	/1848	1A1
56	Mons à Manage "La Meuse"		--	1 435 mm	/1848	1A1
57	Etat Belge	163	--	1 435 mm	/1849	1A1
58	Etat Belge	170	--	1 435 mm	/1849	Ct



59	PS Flénu		--	1 435 mm	/1849	B
60	Etat Belge	173	--	1 435 mm	/1852	
61	Eat Belge	175	--	1 435 mm	/1852	
62	PS Flénu		--		/1851	
63	Flandre Occ.	9	--	1 435 mm	/1853	
64	Etat Belge	176	--	1 435 mm	/1853	
65	Charleroi à la Front. Franç		--	1 435 mm	1852	1B
66	Charleroi à la Front. Franç		--	1 435 mm	/1852	1B
67	Manage à Wavre "Jean de nivelles"		--	1 435 mm	/1854	
68	Cf de Luxembourg "Duchess de Brab."	1	--	1 435 mm	/1853	1B
69	Cf de Luxembourg "Duc de Brabant"	2	--	1 435 mm	/1853	1B
70	Flandre Occ.	11	--	1 435 mm	/1854	1B
71	Flandre Occ.	12	--	1 435 mm	/1854	1B
72	Manage O Wavre "Godfroid de Bouillon"		--	1 435 mm	/1854	
73	Etat Belge	187	- type 8	1 435 mm	07/1854	1A1
74	Etat Belge	188	- type 8	1 435 mm	09/1854	1A1
75	Etat Belge	189	- type 8	1 435 mm	09/1854	1A1
76	Etat Belge	190	- type 8	1 435 mm	11/1854	1A1
77	Etat Belge	191	- type 8	1 435 mm	12/1854	1A1
78	Etat Belge	192	- type 8	1 435 mm	01/1855	1A1
79	Ouest de la Loire (Zwitserland)	1	-	1 435 mm	/1853	1B
80	Ouest de la Loire (Zwitserland)	2	-	1 435 mm	/1853	1B
81	Oueste de La Loire (Zwitserland)	3	--	1 435 mm	/1853	1B
82	Ouest de La Loire (Zwitserland)	4	--	1 435 mm	/1853	1B
83	Ouest de la Loire (Zwitserland)	5	--	1 435 mm	/1853	1B
84	Etat Belge	205	type 43	1 435 mm	10/1855	C
85	Etat Belge	206	type 43	1 435 mm	11/1855	C
86	Etat Belge	207	type 43	1 435 mm	10/1855	C
87	Etat Belge	208	type 43	1 435 mm	01/1856	C
88	Etat Belge	209	type 43	1 435 mm	03/1856	C
89	Etat Belge	210	type 43	1 435 mm	01/1856	C
90	Etat Belge	211	type 43	1 435 mm	06/1856	C
91	Etat Belge	212	type 43	1 435 mm	05/1856	C
92	Etat Belge	233	--	1 435 mm	01/1856	1A1
93	Manage à Wavre "Eschyde"	5	--	1 435 mm	/1855	1B
94	Manage à Wavre "Laurent Delvaux"		--	1 435 mm	/1855	1B
95	Cf nord de Paris "Eschyde"	81	-- nb.	1 435 mm	/1855	Bt
96	Cf nord de Paris "Sophocle"	82	-- nord belge	1 435 mm	/1856	Bt
97	Cf nord de Paris "Euripide"	83	-- " "	1 435 mm	/1856	Bt
98	Cf nord de Paris "Eraxitele"	84	-- " "	1 435 mm	/1856	Bt
99	Cf nord de Paris "Menavedre"	85	-- " "	1 435 mm	/1856	Bt
100	Cf nord de Paris "Plante"	86	-- " "	1 435 mm	/1856	Bt
101	GCL "Ciney"	9		1 435 mm	/1856	C
102	GCL "Marche"	10		1 435 mm	/1856	C
103	GCL ""Rochefort"	11		1 435 mm	/1856	C
104	GCL "St-Hubert"	12		1 435 mm	/1857	C
105	GCL "neufchateau"	13		1 435 mm	/1857	C
106	GCL "Grupont"	14		1 435 mm	/1857	C
107	Flandre Occ.	15		1 435 mm	/1856	
108	Flandre Occ.	16		1 435 mm	/1856	
109	Flandre Occ.	17		1 435 mm	/1856	
110	Flandre Occ.	18		1 435 mm	/1856	
111	Mons à Hautmont			1 435 mm	/1857	
112	Mons à Hautmont			1 435 mm	/1857	
113	Mons à Hautmont			1 435 mm	/1857	
114	Etat Belge	3"		1 435 mm	/1857	1A1
115	Etat Belge	20"	type 39	1 435 mm	08/1857	C
116	Etat Belge	29"	type 39	1 435 mm	08/1857	C
117	Etat Belge	83"	type 39	1 435 mm	/1857	C

118	GCL "Haversin"	18		1 435 mm	/1858	C
119	GCL "La Meuse"	19		1 435 mm	/1858	C
120	GCL "L'Ourthe"	20		1 435 mm	/1858	C
121	GCL "Athus"	29		1 435 mm	/1860	1B
122	GCL "Messancy"	30		1 435 mm	/1860	1B
123	GCL "Orval"	31		1 435 mm	/1860	1B
124	GCL "La Hesse"	21		1 435 mm	/1858	C
125	GCL "Arlon"	22		1 435 mm	/1858	C
126	GCL "Les Ardennes"	23		1 435 mm	/1858	C
127	GCL "LerSemois"	24		1 435 mm	/1858	C
128	Lichterv-veurne "Lichtervelde"	1	-- SGE 85	1 435 mm	/1858	1B
129	Lichterv-veurne "Dixmuide"	2	-- SGE 86	1 435 mm	/1858	1B
130	Lichterv-veurne "Furnes"	3	-- SGE 87	1 435 mm	/1858	1B
131	Etat Belge	242	type 7	1 435 mm	/1857	1A1
132	Etat Belge	243	type 7	1 435 mm	/1858	1A1
133	Etat Belge	244	type 7	1 435 mm	/1858	1A1
134	Etat Belge	245	type 7	1 435 mm	/1858	1A1
135	GCL "Recogne"	15		1 435 mm	/1857	Bt
136	GCL "Habay"	16		1 435 mm	/1857	Bt
137	GCL "Assesse"	17		1 435 mm	/1857	Bt
138	GCL "Bouillon"	25		1 435 mm	/1859	C
139	GCL "Virton"	26		1 435 mm	/1859	C
140	Hainaut - Flandre		-- SGE 109	1 435 mm	/1860	C
141	Hainaut - Flandre		-- SGE 110	1 435 mm	/1860	C
142	Hainaut - Flandre		-- SGE 111	1 435 mm	/1860	C
143	GCL "La Grotte de Han"	27		1 435 mm	/1861	C
144	GCL "Mathieu-Uzielle"	28		1 435 mm	/1861	C
145	Hainaut - Flandre		---SGE 112	1 435 mm	/1861	C
146	GCL	32		1 435 mm	/1861	C
147	GCL	33		1 435 mm	/1861	C
148	Hainaut - Flandre		-- SGE 113	1 435 mm	/1861	C
149	Etat Belge	124	type 7	1 435 mm	/1860	1A1
150	Etat Belge	142	type 7	1 435 mm	/1860	1A1
151	Cf Warschawa - Wien			1 435 mm	/1860	1B
152	Cf Warschawa - Wien			1 435 mm	/1860	1B
153	Cf Warschawa - Wien			1 435 mm	/1860	1B
154	Flandre Occ.	19	-- SGE 101	1 435 mm	/1862	C
155	GCL "L'Attent"	47		1 435 mm	/1862	C
156	Etat Belge	143	type 30	1 435 mm	/1861	C
157	Etat Belge	144	type 30	1 435 mm	/1861	C
158	Cf Isabelle II à Santander	16			/1861	2Ct
	tot					
165	Cf Isabelle II à Santander	23			/1861	2Ct
166	GCL "La marcbè"	51	1 435 mm	1 435 mm	/1861	C
167	GCL "Les Allegnes"	52		1 435 mm	/1861	C
168	Soc de Sclessin (Tienen) "La Dyle"			1 435 mm	/1863	Bt
169	Sac de Sclessin (Tienen) "La Victoire"			1 435 mm	/1863	Bt
170	Entrepreneur Darosse			1 435 mm	/1863	B
171	Entrepreneur Darosse			1 435 mm	/1863	B
172	Cf Wizballen - Pokow	A1			/1862	Ct
	tot					
186	Cf Wizballen - Pokow	A15			/1862	Ct
187	Etat Belge	256		1 435 mm	/1863	C
188	Cf Algeria-Blidha "Didi Ferrach"	1			/1862	C
189	Cf Algerai-Blidha "L'Atlas"	2			/1862	C
190	Cf Algeria-Blidha "Le Soleil"	3			/1862	C
191	Cf Algeria-Blidha "La Medidga"	4			/1862	C
192	Cf Algeria-Blidha "L'Harrach"	5			/1862	C
193	Cf Algeria-Blidha "Bon Roami"	6			/1862	C
194	Cf Algeria-Blidha "Le Massafran"	7			/1862	C
1954	Cf Isabelle (A Santander)	24			/1863	2Bt
196	Cf Isabelle (à Santander)	25			/1863	2Bt
197	Cf Isabelle (à Santander)	26			/1863	2Bt



# AGENDA

Datum	Vereniging	Omschrijving	
03/05	TTZ	Ons Huis Belgische Stations in Beeld ** Hugo De Bot geeft een inleiding over de verschillende types stations, nadien vrije projectie.	20.00
13-15/05	NMBS	"130 jaar Spoorwegen in Veurne" - tentoonstellingen NMBS - stoomtreinrit op 21/05	
14/05		Afscheidsrit met de reeks 54 (zie verder)	
14/05	TTZ	Gecharterde rit TTZ	
15/05	TTZ	Gecharterde rit TTZ	
28/05		Afscheidsrit met de reeks 60 (zie verder)	
07/06	TTZ	Ons Huis Goederenverkeer, van homogene stellen tot stukgoed, een wereld van variatie	20.00
18-26/06	NMBS	150 jaar spoorwegen in Liege - diverse tentoonstellingen - stoomtreinritten op beide weekends (inlichtingen zie verder)	
26/06	TTZ	Opening van het nieuwe ritseizoen ** gratis ritten ** twee stoomloks in bedrijf	
27/06	TTZ	Gecharterde rit TTZ	
28/06	TTZ	Gecharterde rit TTZ	
29/06	TTZ	Gecharterde rit TTZ	
03/07	TTZ	Ritdag	
05/07	TTZ	Ons Huis Vrije projectie NMBS	20.00

\*\* Afscheidsrit van de reeks 54 \*\*

Ook van deze lokomotieven is het afscheid nemen en daarom richt P. Jacops op zaterdag 14 mei een afscheidsrit in tussen Brussel-noord en Bertrix via Namur.

De prijs bedraagt 500 BF te storten op rekening 788 5050348 82 van P. Jacops, Beatrijsstraat 71, 2580 St-Katelijne-Waver. Daarenboven wordt er nog een fotobus ingelegd om de trein op ty-

pische punten te kunnen fotograferen. De extra-prijs hiervoor is 200 BF. Voor verdere inlichtingen en inschrijvingsbulletins kan men terecht op het bovenstaande adres.

**\*\* Afscheidsrit van de reeks 60 \*\***

-----  
De afstellingen kunnen dit jaar niet meer op : met ingang van de zomerregeling verdwijnen ook de 60-ers en P. Dejonckere bereid ook hier een rondrit voor, dit met een serieuitvoering van een serieuitvoering, hierbij worden ook twee lijnen voor het laatst in reizigersdienst bereden, nl. Edingen - Braine-le-Comte en Ronse-Leuze. Met een vertrek om 9.00 te St-Ghislain en een terugkeer omstreeks 19.00 een gevulde dag.

Reisweg : St-Ghislain -) Queivrain - Braine-le-Comte - Edingen - Zottegem - Kortrijk - Oudenaarde - Ronse - Leuze - Ath - Mons - St-Ghislain

Ritprijs : 480 BF te storten op rekening 000-1479847-15 van P.. Dejonckere, Weggevoerdenlaan 2, 8500 Kortrijk.

Inlichtingen : tel 056 22 16 01

**\*\* 150 jaar Spoorwegen in Liege \*\***

-----  
11 juni : 9.30 : rondrit met stel '35 op de ringlijnen rond Liege  
12.30 : idem met break

weekend 17-19 juni : - opendeurdagen te Kinkempois  
- pendelritten Liege-G - Kinkempois  
- stoomtreinritten tussen Waremmen en Liege  
(niet op 17/06)  
- tentoonstellingen te Waremmen, Ans, Liege-Guill  
en Kinkempois  
- TGV en ICE te Liege-Guill (niet op 17/06)  
- tentoonstelling buurtspoorwegen in Museum-Natalis

weekend 25-27 juni : - stoomtreinritten Verviers-Welkenraedt  
(niet op 25/06)  
- tentoonstellingen te Verviers en Welkenraedt  
- pendelritten Welkenraedt - Aachen

=====



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 606/608

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 TTZ 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 Genebos 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 3511 Kuringen (Hasselt)	Tel. 011/250114
Julien Casier (sekretaris)	Radiostraat 19 3700 Tongeren.	Tel. 012/237661

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

T.T.Z. , DE MUSEUMLIJN VAN VLAANDEREN

