

TTZ

Vereniging zonder winstoogaerk.

AKTUEEL

TWEEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT

Oktober - november

Lidgeld : 500 BF - Los Nummer : 120 BF

Jaargang : 6

Nummer : 34



Wordt gratis verdeeld onder alle TTZ-leden.

Lidmaatschapsbijdrage : 500 BF/jaar
Los nummer : 120 BF

Redactie :

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

Medewerking :

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

Hoofdredactie :

J. Casier, Radiostraat 19, 3700 Tongeren.

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

Dit nummer werd afgesloten op 15 september en verschijnt begin oktober, het volgende nummer wordt 15 november afgesloten en verschijnt begin december.

Graag wil de redactie zich verontschuldigen voor het laattijdig verschijnen, doch de TTZ is een vereniging geleid door vrijwilligers. Professionele verplichtingen hebben dan ook voorrang en verder is de museumwerking ook van essentieel belang en primeert op het verschijnen van het tijdschrift. Voorbereidingen voor het spoorwegfestival, de nieuwe aankopen, de eventuele overschakeling naar As kwamen thans op hetzelfde ogenblik. Daarom hebben we besloten om het verschijnen van dit nummer (en de volgende) met één maand te vertragen. Ik hoop op begrip voor deze situatie.

Inhoud :

NMBS-aktueel :	blz 1
museumexploitatie NMBS	9
rijtuigen	10
wagens	11
TTZ-krant	15
Historische bladzijde :	
het type 8 van 1906	20
nummerlijsten	23
Stations :	27
Motorwagens	31
Exploitatie (lijnen 45 - 47A)	37
Agenda	41
Boekenplank	42
Spoorwegongevallen :	45

N.M.B.S. -

AKTUEEL

1. Statistiek

a. Leveringen :

			(1)	(2)	(3)
901	BN Brugge	-	Schaarbeek	29/04/88	
902	BN Brugge	-	Schaarbeek		
903	BN Brugge	-	Schaarbeek	10/06/88	
904	BN Brugge	-	Schaarbeek	17/06/88	
905	BN Brugge	-	Schaarbeek	22/06/88	
906	BN Brugge	-	Schaarbeek	30/06/88	
907	BN Brugge	-	Schaarbeek	08/07/88	
2156	BN Nivelles	-	Brussel-zuid	19/01/88	25/01/88 02/03/88
2157	BN Nivelles	-	Brussel-zuid	02/02/88	08/02/88 02/03/88
2158	BN Nivelles	-	Brussel-zuid	16/02/88	23/02/88 16/03/88
2159	BN Nivelles	-	Brussel-zuid	03/03/88	09/03/88 04/04/88
2160	BN Nivelles	-	Brussel-zuid	18/04/88	21/04/88 27/05/88

(1) : aankomst in de stelplaats (levering)

(2) : voorlopige overname door de NMBS

(3) : eerste effectieve inzet

b. Stelplaatswijzigingen :

4401	Kortrijk	-	Merelbeke	29/05/88	
4402	Kortrijk	-	Merelbeke	29/05/88	
4403	Kortrijk	-	Merelbeke	29/05/88	
4404	Kortrijk	-	Merelbeke	29/05/88	
4405	Kortrijk	-	Merelbeke	29/05/88	
4406	Kortrijk	-	Merelbeke	29/05/88	
4601	Ath	-	Haine-S-P	01/07/88	park
4603	Ath	-	Haine-S-P	01/07/88	park
5133	Merelbeke	-	Hasselt	29/05/88	
5136	Merelbeke	-	Hasselt	29/05/88	
5137	Merelbeke	-	Hasselt	29/05/88	
5141	Monceau	-	Hasselt	29/05/88	
5142	Monceau	-	Hasselt	29/05/88	
5143	Monceau	-	Hasselt	29/05/88	
5144	Monceau	-	Hasselt	29/05/88	
5145	Monceau	-	Hasselt	29/05/88	
5154	Hasselt	-	Antwerpen-D	29/05/88	
5155	Hasselt	-	Antwerpen-D	29/05/88	
5156	Hasselt	-	Antwerpen-D	29/05/88	
5157	Hasselt	-	Antwerpen-D	29/05/88	
5158	Hasselt	-	Antwerpen-D	29/05/88	
5159	Hasselt	-	Antwerpen-D	29/05/88	
5160	Hasselt	-	Antwerpen-D	29/05/88	
5180	Hasselt	-	Antwerpen-D	29/05/88	
5181	Hasselt	-	Antwerpen-D	29/05/88	

3. Ombouw en henummering

961	uitrit CW Mechelen	03/06/88	ex-080	Kinkempois
962		24/06/88	ex-085	Kinkempois
963		07/04/88	ex-109	Kinkempois
964		08/07/88	ex-086	Kinkempois
965		20/07/88	ex-117	Kinkempois
966			ex-123	Kinkempois
967			ex-118	Kinkempois
968			ex-074	Kinkempois
969			ex-091	Kinkempois
970			ex-093	Kinkempois
971				Kinkempois
972			ex-084	Kinkempois
973			ex-120	Kinkempois

4. Schrappingen

6006	St-Ghislain	PV 250 van CW Salzannes van 11/05/88 uit de geschriften op 01/07/88
8004	Schaarbeek	PV 241 van CW Salzannes van 05/04/88 uit de geschriften op 01/07/88
8005	Schaarbeek	PV 242 van CW Salzannes van 05/04/88 uit de geschriften op 01/07/88
8010	Schaarbeek	PV 243 van CW Salzannes van 05/04/88 uit de geschriften op 01/07/88
8028	Schaarbeek	PV 244 van CW Salzannes van 05/04/88 uit de geschriften op 01/07/88
8043	Schaarbeek	PV 245 van CW Salzannes van 05/04/88 uit de geschriften op 01/07/88
8048	Schaarbeek	PV 246 van CW Salzannes van 05/04/88 uit de geschriften op 01/07/88
8054	Schaarbeek	PV 247 van CW Salzannes van 05/04/88 uit de geschriften op 01/07/88
8056	Schaarbeek	PV 248 van CW Salzannes van 05/04/88 uit de geschriften op 01/07/88
8057	Schaarbeek	PV 249 van CW Salzannes van 05/04/88 uit de geschriften op 01/07/88

2. Aktuele berichten :

00 De ombouw van deze stellen tot poststellen verloopt zeer vlot en op 1 augustus waren al 5 stellen effectief omgebouwd, 7 andere stellen waren in de CW Mechelen. Dit verminderde effectief heeft echter geen invloed op de inzet van deze stellen.



09.0 Ook hier gaat de levering goed vooruit en konden enkele problemen opgelost worden. De geleverde stellen worden nog niet effectief ingezet en worden vooral gebruikt voor personeelsopleiding te Schaarbeek en Antwerpen, voor testen en tevens staan ze dikwijls op tentoonstellingen en andere manifestaties. Vanaf eind september komen ze dan effectief in dienst. Hierdoor is de inzetreeks MY voorzien. Eerst zullen vier stellen ingezet worden op de verbinding Mechelen - Etterbeek. Naarmate er meer stellen geleverd worden, zal in tweede instantie de omnibusdienst Antwerpen - Mechelen - Brussel - Nivelles gereden worden (in het totaal 7 bijkomende stellen) en de derde fase voorziet de diensten tussen Antwerpen en Boom en sommige treinen Antwerpen-St-Niklaas. Verder is het ook mogelijk dat in een tussenperiode ook enkele piekurtreinen op andere verbindingen gereden worden.

09.6 De klaargekomen poststellen worden al regelmatig ingezet in de inzetreeks van de oude poststellen. Bij voorkeur wordt de dienst Brussel - Jemelle - Luxembourg gereden. Anderzijds komen ze ook tot inzet op de overige verbindingen. In tegenstelling met de vakantiegids, werd Kinkempois de onderhoudsstellplaats : reden is dat deze stellen al het onderhoud verzekert van de klassieke stellen reeks 00 en dat de poststellen op technisch gebied hiervan niet afwijken. In het statistisch gedeelte kan men de omnummering van deze stellen concreet volgen.

21 Na de aflevering van de 2160 is voorlopig de bouw van elektrische lokomotieven afgesloten. Het huidige bestand kan de elektrifikaties van de volgende jaren volkomen dekken en zodoende bestaat er geen plan om verdere loks te bouwen. De reeks 22 blijft immers - volgens de nieuwste plannings - tot in 2000 in dienst. Met ingang van september komt er een definitieve verdeling van de elektrische lokomotieven en de inzet zal met de indienststelling van de elektrifikatie van de sectie Zandvliet (09/1989) voor het eerst opnieuw in grotere mate veranderen.

43 Voor de beide laatste stellen van deze reeks - de 4301 en 4304 van Montzen - werd een aanvraag voor schrapping ingediend en zodanig zal deze reeks waarschijnlijk vanaf 1 oktober definitief van de sporen verdwijnen. De loopbaan van beide voornoemde stellen :

603.01 -- 4301

Bouwer :	AM Nivelles
Levering :	30/04/1954
Stelplaatsen :	
Aarschot	30/04/54 - 01/12/59
Bertrix	01/12/59 - 03/06/84
Montzen	03/06/84 -

603.04 -- 4304

Bouwer :	AM Nivelles
Levering :	19/06/1954
Stelplaatsen :	
Bertrix	19/06/54 - 28/04/56
Kortrijk	28/04/56 - 22/05/56
Bertrix	22/05/56 - 31/07/59

Kinkempois	31/07/59 - 25/03/63
Herbesthal	25/03/63 - 23/05/66
Bertrix	23/05/66 - 03/06/84
Montzen	03/06/84 -

In aanvulling op de vakantiegids kan nog vermeld worden dat de 4305 en 4320 thans te Leuven staan voor ombouw tot bovenleidingswagen. Een stel is voor Leuven voorzien, het tweede zal vanuit Hasselt ingezet worden.

- 44 Zoals reeds lang in het vooruitzicht gesteld zijn de stellen reeks 44 vanuit Kortrijk naar Merelbeke getransfereerd, inzetpunt blijft - zoals voorheen - Aalst met als voornaamste inzetlijn de verbinding Aalst-Burst.
- 46 De stelplaats Ath wordt volledig ontruimd en afgebroken : gevolg van deze beslissing is de transfert van de 4601 en 4603 naar Haine-St-Pierre. Ook hier blijven beide stellen als netreserve genoteerd. De overige te Ath afgestelde motorwagens worden naar de CW Mechelen gevoerd om daar gesloopt te worden. De bruikbare stukken worden gehouden voor herstellingen aan de 4608 en 4609 van Montzen. Deze stellen hadden trouwens tijdens de laatste weken meerdere bijzondere taken te vervullen : te Liege verzekerde de 4608 de pendeldiensten tussen Liege-Guillemins, Kinkempois en het trammuseum Natalis. Het volgende weekend werd de 46-er ingezet in het pendelverkeer te Verviers en reed daarbij ook voor de laatste maal naar Aachen-Hbf. Op het spoorwegfestival van de TTZ daarenboven verzekerde de 4608 een dienst tussen Eisden en Zolder.
- 49 Dezelfde dienst was ook weggelegd voor de getrouwe 4903 die op 15 augustus twee ritten Zolder - Eisden verzorgde.
- 51 De eerste fase voor de schrapping van de laatste 59-ers is gelegd, dit door de mutatie van 10 verdere machines van deze reeks naar Antwerpen-dam. In eerste instantie is de inzet nog niet volledig aangepast, doch de 51-ers duiken naast de gewone reeks ook zeer frekwent op in de inzetreeks van de 59-ers. Te vermelden valt nog dat de gemuteerde 51-ers al vanuit Antwerpen ingezet werden, doch dat het onderhoud te Hasselt gedaan werd. Het verminderde effectief werd gedeeltelijk goedge maakt door de overplaatsing van 3 machines uit Merelbeke (afgelost door 21-ers) en 5 machines van Monceau (te groot effectief).
- 54 Na de indrukwekkende afscheidsrit waarbij twee machines in hun oorspronkelijke schildering en met hun oud nummer uitgerust werden, blijven de 4 overblijvende machines van deze reeks in dienst en worden ze vooral gebruikt bij de elektrifikatiewerken naar Dinant en verder voor lokale goederendiensten. De effectieve schrapping wordt tegen het einde van het jaar verwacht.
- 59 Nog steeds blijven de 59-ers in dienst, doch het einde nadert met rasse schreden : op dit ogenblik bestaat er een inzetreeks voor 5 machines, doch in deze reeks komen regelmatig 51-ers tot inzet. Het officiële einde wordt tegen september verwacht.

59 Anderzijds werd de 5910 aangeduid voor het toekomstig museum. De toestand van deze lokomotief is veel beter en zal in de loop van de volgende maanden in zijn oorspronkelijke toestand teruggebracht worden. Ook de koplampen worden verandert en hiervoor werden deze van de 5907 gedemonteerd. Op 28 oktober is er dan de afscheidsrit van de 59-ers doorheen Limburg.

60 De zomerregeling werd ook het einde van de 60-ers : vanaf deze datum werden alle machines van St-Ghislain definitief afgesteld en zullen deze lokomotieven weldra definitief uit de geschriften verdwijnen. De eerste lokomotief die dit lot bedeed kreeg was de 6006, waarvan onder de levensloop :

210.006 -- 6006

Bouwer : Cockerill
Fabrieksnr : 3700
Levering : 07/11/1962
Stelplaatsen :
Schaarbeek 07/11/62 - 14/01/66
Kinkempois 14/01/66 - 10/11/67
Merelbeke 10/11/67 - 28/01/72
Kinkempois 28/01/72 - 05/10/72
St-Ghislain 05/10/72 - 01/07/88
Buiten dienst PV 250 van FAZ
Uit geschriften : 01/07/88

Anderzijds was er ook het rondschrijven dat ook de machines van de dienst Baan vanaf juni afgesteld moesten worden en vervangen door machines van de stelplaats in de buurt van de werken, doch deze maatregel wordt niet volledig opgevolgd en de zes machines van de dienst Baan werden nadien nog regelmatig ingezet. Hoelang deze toestand nog zal bestaan is niet bekend.

Enige lokomotief van deze reeks die voorlopig in dienst blijft is de 6005 van Merelbeke. Ook na zijn afscheidsrit wordt hij verder ingezet in zijn lokale dienst naar Ieper en Kortrijk. Over het beëindigen van het kontrakt met ABC werd officieel nog geen beslissing genomen.

80 Vooral bij deze reeks lokomotieven is de afstellingsgolf nu volop in beweging gekomen en zo werden per 1 juli niet minder dan 9 lokomotieven uit het bestand geschrapt. De levensloop vindt men onder :

260.004 -- 8004

Bouwer : Brugeoise & Nivelles
Levering : 17/11/1960
Stelplaatsen :
Kinkempois : 17/11/60 - 06/06/74
Schaarbeek : 06/06/74 - 01/06/88
Buiten dienst : PV 241 van CW FAZ

260.005 -- 8005

Bouwer : Brugeoise & Nivelles
Levering : 23/11/1960
Stelplatsen :
Kinkempois 23/11/60 - 22/12/75

Schaarbeek 22/12/75 - 01/06/88
 Buiten dienst : PV 242 van CW FAZ

 260.010 -- 8010

 Bouwer : Brugeoise & Nivelles
 Levering : 02/02/1961
 Stelplaatsen :
 Kinkempois 02/02/61 - 04/02/74
 Schaarbeek 04/02/74 - 01/06/88
 Buiten dienst : PV 243 van CW FAZ

 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 - 01/06/88
 Buiten dienst : PV 244 van CW FAZ

 260.043 -- 8043

 Bouwer : Brugeoise & Nivelles
 Levering : 21/05/1963
 Stelplaatsen :
 Monceau 21/05/63 - 14/06/66
 Schaarbeek 14/06/66 - 01/06/88
 Buiten dienst : PV 245 van CW FAZ

 260.048 -- 8048

 Bouwer : Brugeoise & Nivelles
 Levering : 02/07/1963
 Stelplaatsen :
 Merelbeke 02/07/63 - 15/01/88
 Schaarbeek 15/01/88 - 01/06/88
 Buiten dienst : PV 246 van CW FAZ

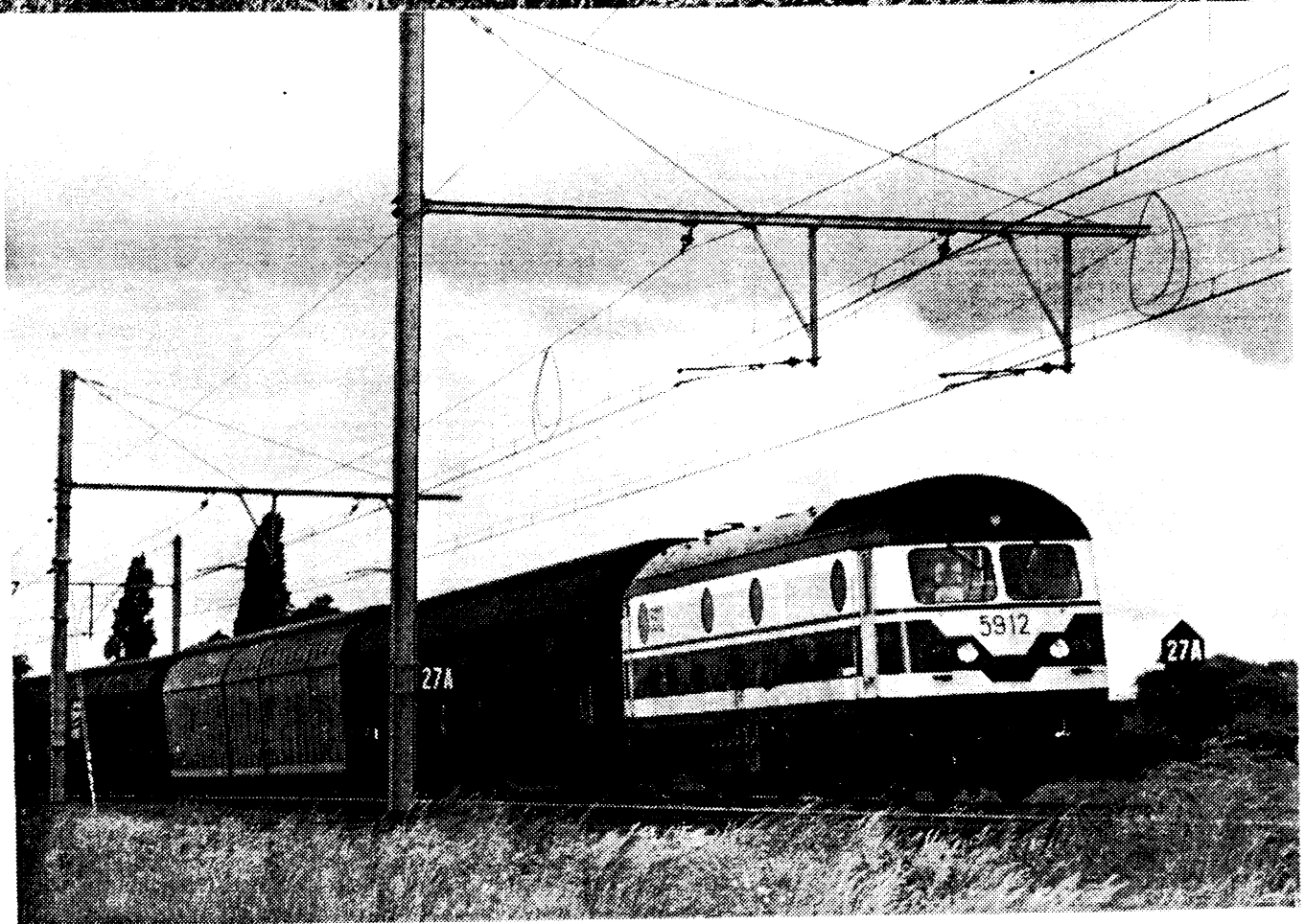
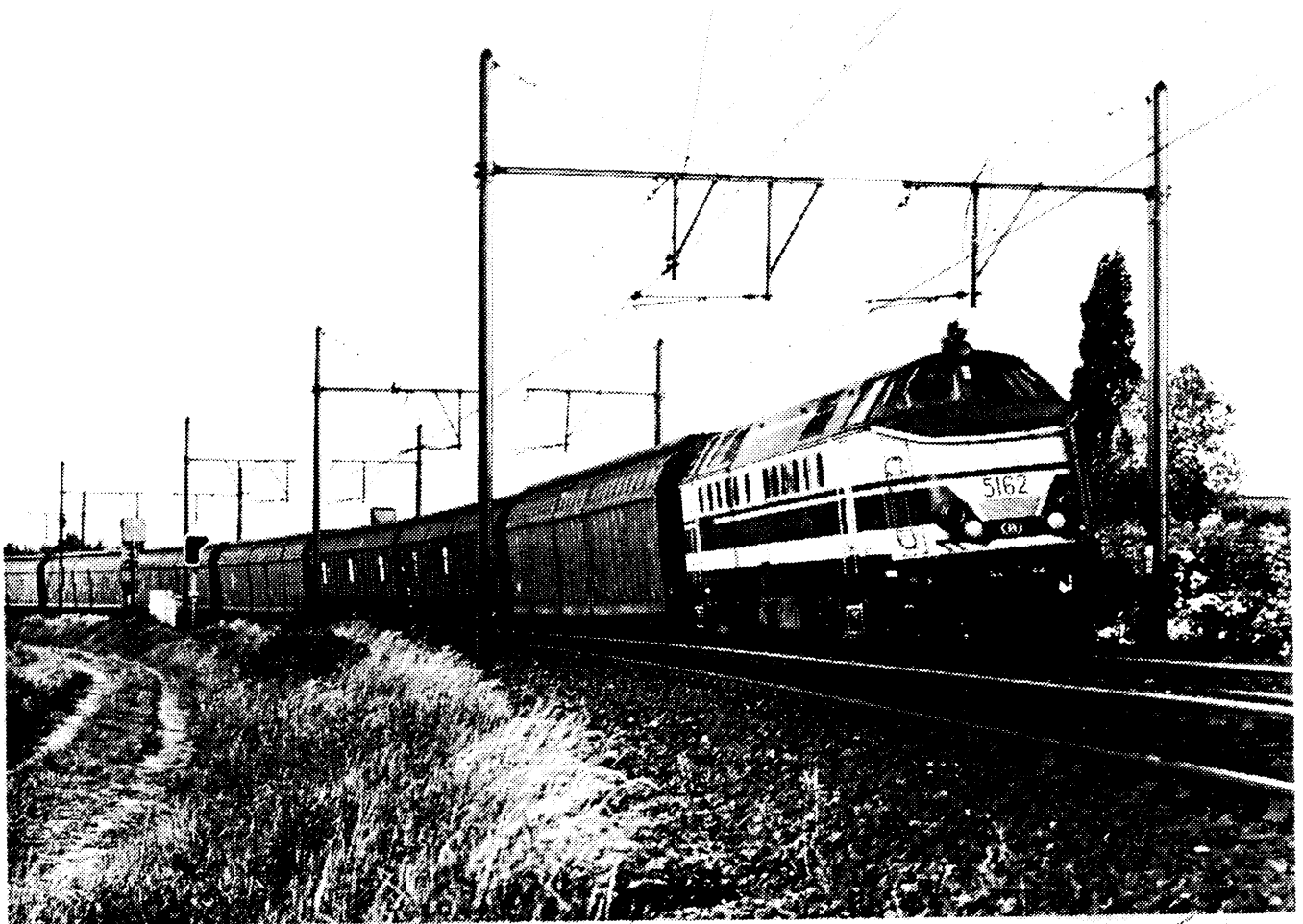
 260.054 -- 8054

 Bouwer : Brugeoise & Nivelles
 Levering : 14/08/1963
 Stelplaatsen :
 Schaarbeek 14/08/63 - 19/08/63
 Monceau 19/08/63 - 19/10/63
 Schaarbeek 19/10/63 - 01/06/88
 Buiten dienst : PV 247 van CW FAZ

 260.056 -- 8056

 Bouwer : Brugeoise & Nivelles
 Levering : 28/08/1963
 Stelplaatsen :
 Monceau 28/08/63 - 04/07/66
 Schaarbeek 04/07/66 - 01/06/88
 Buiten dienst : PV 248 van CW FAZ

 260.057 -- 8057



Bouwer : Brugeoise & Nivelles
Levering : 08/09/1963
Stelplaatsen :
Schaarbeek 08/09/63 - 01/06/88
Buiten dienst : PV 249 van CW FAZ

Anderzijds staan er voor de volgende maand opnieuw 5 lokomotieven op de lijst voor schrapping : het zijn de 8003, 8024, 8026, 8030 en 8060. Deze laatste lokomotief werd door de CFV3V van de NMBS afgehuurd en staat op dit ogenblik in voor het rangeerwerk te Mariembourg. Het onderhoud wordt echter verder uitgevoerd door de NMBS. Intussen is het effectief aangepast aan de vereisten van de stelplaats Schaarbeek zodat verdere afstellingen achterwege zullen blijven. Nochtans mag men verwachten dat binnen middellange termijn ook de laatste 80-ers te Brussel zullen vervangen worden door 73-ers of 82-ers.

**** Museumexploitatie NMBS ****

Type 1 : de restauratie van deze lokomotief is in zijn eindfase geraakt en men voorziet het gereed komen tegen eind november, dus na de opendeurdagen te Leuven. In deze periode zullen dan ook waarschijnlijk enkele opleidingsritten plaatsvinden, zodat de Pacific vanaf volgend seizoen actief kan gebruikt worden. De afwerking van het type 1 gebeurt trouwens in de CW Leuven dat beter uitgerust is voor deze werken.

Type 12 : de herstelling van de Crampton-buis verloopt trager dan verwacht en daarom zal deze Atlantic waarschijnlijk niet onder stoom te zien zijn bij de opendeurdagen begin september. De herstelling wordt tegen het einde van het jaar verwacht.

Type 44 : Na de lokomotief, is thans de tender in restauratie in de stelplaats Hasselt en hierdoor zal de 44-er begin september opnieuw herenigd zijn.

Type 201 : Zoals reeds gemeld werd de 5910 aangewezen als museumlokomotief en wordt - door middel van delen van de afgestelde 5907 in de loop van oktober te Antwerpen-dam in zijn oorspronkelijke versie teruggebracht.

Type 204 : De 204.003 en de voor het museum bestemde 204.004 bevinden zich nog steeds te Ronet en zullen waarschijnlijk ook in deze stelplaats blijven na hun definitieve schrapping. Van hieruit kunnen ze dan steeds ingezet worden op speciale manifestaties en voor speciale ritten.

Type 210 : Ook de voor de tentoonstelling "150 jaar spoorwegen in Liege" herschilderde 210.034 bevindt zich op dit ogenblik te Ronet en wordt gebruikt voor speciale ritten. Of deze machine in het museumpatrimonium opgenomen wordt, is nog steeds niet beslist.

Goederenwagens : Te Leuven wordt ijverig gewerkt aan de restauratie van de goederenpakwagen type "Flamme", in Hasselt is anderzijds de opknapbeurt van de ex-Nord Belge pakwagen afgesloten.

** RIJTUIGEN **

a. Statistiek :

- Leveringen :

12 746	51 88 21 70	046	BN Brugge	I10 B	18/04/88
12 747		047	BN Brugge	I10 B	02/05/88
12 748		048	BN Brugge	I10 B	20/06/88
12 749		049	BN Brugge	I10 B	18/04/88
12 750		050	BN Brugge	I10 B	02/05/88
12 751		051	BN Brugge	I10 B	18/04/88
12 752		052	BN Brugge	I10 B	18/04/88
12 753		053	BN Brugge	I10 B	18/04/88
12 754		054	BN Brugge	I10 B	29/05/88
12 755		055	BN Brugge	I10 B	06/05/88
12 756		056	BN Brugge	I10 B	29/05/88
12 757		057	BN Brugge	I10 B	18/05/88
12 758		058	BN Brugge	I10 B	13/06/88
12 759		059	BN Brugge	I10 B	08/07/88
12 760		060	BN Brugge	I10 B	22/04/88
12 761		061	BN Brugge	I10 B	18/05/88
12 762		062	BN Brugge	I10 B	29/05/88
12 763		063	BN Brugge	I10 B	20/06/88
12 764		064	BN Brugge	I10 B	18/04/88
12 765		065	BN Brugge	I10 B	22/04/88
12 766		066	BN Brugge	I10 B	22/04/88
12 767		067	BN Brugge	I10 B	22/04/88
12 768		068	BN Brugge	I10 B	02/05/88
12 769		069	BN Brugge	I10 B	29/05/88
12 770		070	BN Brugge	I10 B	06/06/88
12 771		071	BN Brugge	I10 B	20/06/88
12 772		072	BN Brugge	I10 B	29/05/88
12 773		073	BN Brugge	I10 B	03/08/88
12 774		074	BN Brugge	I10 B	08/07/88
12 775		075	BN Brugge	I10 B	08/07/88
12 776		076	BN Brugge	I10 B	08/07/88
12 777		077	BN Brugge	I10 B	03/08/88

2. Schrapingen :

alle met PV 1/88 van 12/04/88

I2 AR	1	11 905						
I1 B	6	12 209,	12 228,	12 234,	12 261,	12 266,	12 267	
K1 A	11	21 004,	21 006,	21 009,	21 010,	21 011,	21 014	
		21 018,	21 022,	21 025,	21 034,	21 114		
K1 B	3	22 012,	22 019,	22 026				
K2 B	20	22 220,	22 224,	22 233,	22 234,	22 244,	22 252	
		22 253,	22 258,	22 259,	22 261,	22 262,	22 275	
		22 276,	22 287,	22 294,	22 295,	22 300,	22 308	
		22 316,	22 322					
K1 AD	2	28 121,	28 123					
M1 Bx	3	42 032,	42 074,	42 210				
M1 ABx	4	43 032,	43 037,	43 046,	43 072			
M1 BDx	5	49 079,	49 088,	49 090,	49 093,	49 095		

2. Aktuele berichten :

I1 In het volgende PV van schrapping worden naast al de nog /I2 resterende I1-rijtuigen ook alle I2-rijtuigen uit het bestand afgevoerd. Hierdoor verdwijnen de laatste geklonken rijtuigen uit het internationale verkeer.

I6 Op dit ogenblik bestaan er plannen om een aantal I6-rijtuigen tweede klasse om te bouwen tot ligrijtuigen om zo het chronische tekort aan dergelijke rijtuigen uit de wereld te helpen.

I10 Bij het verschijnen van dit nummer zullen alle I10-rijtuigen geleverd zijn en hun dienst op de lijn Oostende - Koln volledig opgenomen hebben. Zodoende is het leverprogramma voor BN afgewerkt en wacht deze firma op nieuwe orders voor rijtuigbouw (tussenrijtuigen voor de Breaks ?)

K1 Nog slechts 15 eerste-klasse/bagagerijtuigen zijn vanaf de zomerregeling nog slechts op drie plaatsen ingezet : Namur heeft nog 5 rijtuigen, Chatelinaeu zet nog 6 rijtuigen in en Leuven gebruikt in het totaal 4 K1's.

K2 Hier blijft geen enkel rijtuig meer in officiële dienst en alle rijtuigen worden binnenkort geschrapt. Voor deze rijtuigen is er wel een optie genomen door de Marrokaanse spoorwegen.

K3 In het totaal worden nog 19 inzetreeksen met deze tweede-klasse-rijtuigen bediend, dit in dezelfde inzetplaatsen als de K1-rijtuigen. Konkreet heeft men :

Namur : K 01 : 1 B K3 (versterkingsrijtuig)
K 02 - 06 : 4 B K3 + 1 ADR K1

Chatelinaeu :

K 01 - 06 : 3 B K3 + 1 ADR K1
K 07 - 09 : 1 B K3 (versterkingsrijtuigen)

Leuven : K 01 : 6 B K3 + 1 ADR K1
K 02 - 04 : 3 B K3 + 1 ADR K1

Al deze diensten zullen waarschijnlijk in de loop van september eindigen.

M1 Met ingang van de zomerregeling verdwenen ook de M1-rijtuigen uit de officiële dienst en de laatste dergelijke rijtuigen worden in september uit het effectief geschrapt.

Wagens

1. Statistiek

a. Ombouw :

	03/88	04/88	05/88	06/88	07/88
2231A0 -- 2231A1	29	48	54	36	18
2215A1 -- 2215A0				2	2
3514E5 -- 3514E4				11	

b. Schrappingen :

		02/88	03/88	04/88	05/88	06/88	07/88
1204 A1	Em	2	0	0	0	0	0
1215 A0	E	19	19	19	18	18	16
1215 A4	E	996	996	995	995	995	995
1215 A5	E	794	794	794	794	793	793
1232 A1	E	544	509	508	492	478	478
1232 G0	Eo	95	83	83	83	83	81
1232 G3	Eo	5	4	4	4	4	4
1415 A1	Eaos	670	670	670	670	670	669
1245 A2	Fbl	407	407	407	406	406	406
2211 A2	Gkklms	144	93	67	49	32	32
2211 A4	Gkklms	165	149	124	100	68	68
2211 A5	Gkklms	28	14	12	1	1	1
2216 A2	Gbs	397	397	397	397	393	393
2216 X0	Gbs	8	0	0	0	0	0
2231 A0	Glms	1307	1272	1220	1156	1103	1085
5030 A1	Hb fkks	97	68	1	1	1	0
2000 C4	Ibdes	9	8	6	6	5	5
2000 C5	Ibdes	50	50	50	49	44	44
1215 B3	Tds	259	259	259	187	187	183
1222 B5	Tms	1	1	1	1	1	0
3614 A3	Shmms	198	196	196	196	196	196
3614 A5	Shimms	200	199	199	199	199	199
3202 A1	Kkk	107	100	93	85	73	69
3202 A2	Kkks	64	57	53	48	41	41
3202 A3	Kkks	151	146	145	140	139	139
3212 A2	Ks	570	569	569	568	567	562
3212 A3	Ks	765	765	766	767	761	762
3212 A9	Ks	4	4	3	2	2	1
3212 B0	Ks	985	984	984	984	984	984
3232 A1	Kls	324	321	319	318	311	311
3000 B3	Lkklmmps	5	0	0	0	0	0
3202 A5	Lkkms	64	64	64	64	0	0
3202 A6	Lklps	55	55	55	55	40	40
5030 C4	Lfs	50	44	44	35	29	29
3514 C0	Remms	658	658	658	658	658	652
3514 B0	Rs	79	79	79	75	75	73
3514 B6	Rs	222	220	220	220	218	218
3000 F3	Salmmp	3	3	3	3	2	2
2000 G1	Uc	21	17	5	3	0	0

c. Van dienstwagen naar effectieve dienst :

	02/88	03/88	04/88	05/88	06/88	07/88
2000 K1 (ketelwagen)	7	12	18	58	60	60

2. aktuele berichten :

2231 A0 : Deze Canadese wagens ondergaan op dit ogenblik twee verschillende ombouwwerken : een gedeelte wordt thans omgebouwd tot colli-wagens, anderzijds werden 11 dergelijke gesloten goederenwagens omgebouwd tot bagagewagens type 4031 A0. Hierdoor kunnen de oude metalen pakwagens 4030 definitief afgesteld worden.

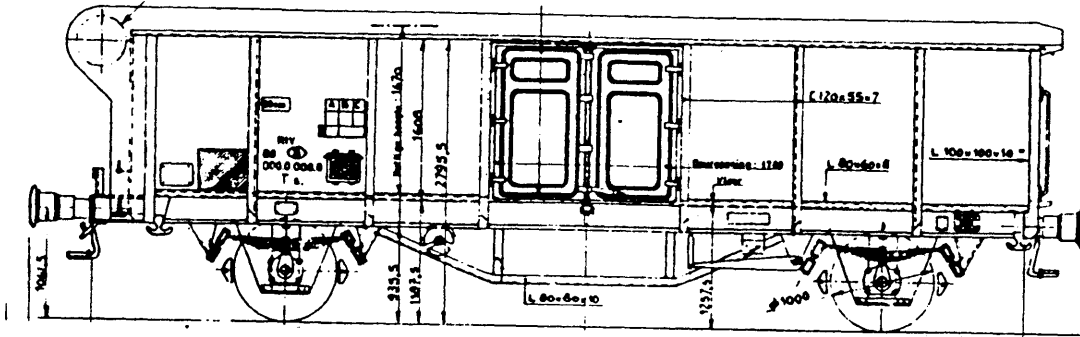
Schrappingen :

Opnieuw zijn er grotere afstellingsgolven op te tekenen en weer zijn er vier types die volledig van de NMBS-sporen verdwenen zijn :

Type 1222 B5

Wagen met oprolbaar dak

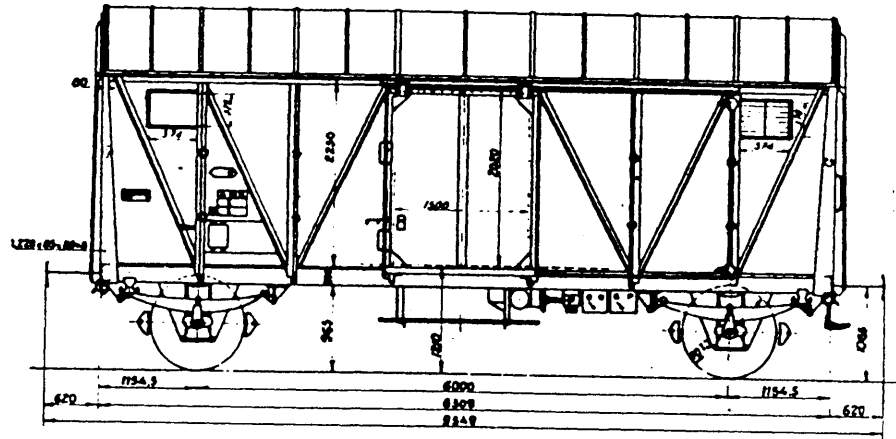
aantal gebouwd : 570
 bouwjaar : 1944 - 46



Type 2211 A5

Gesloten goederenwagen

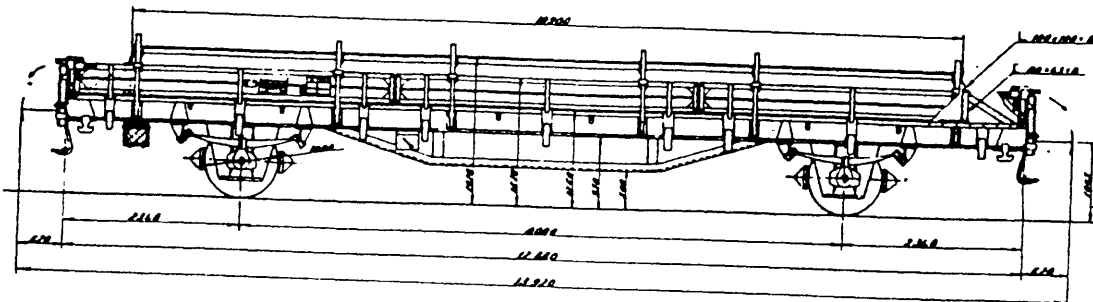
aantal gebouwd : 200
 bouwjaar : 1947 - 48



Type 3202 A5

Platte wagen

aantal gebouwd : 100
 bouwjaar : 1966-67

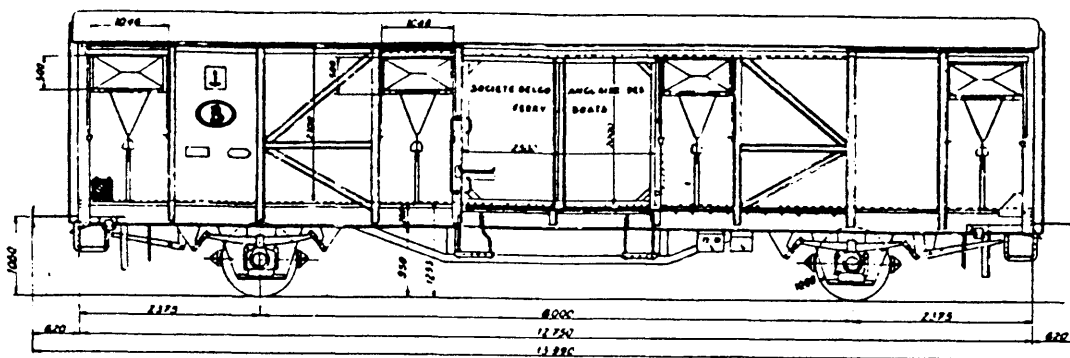


Type 5030 A1

Gesloten Ferry-boot-wagen

aantal gebouwd : 100

bouwjaar : 1961 - 62



Exploitation

1. Statistiek :

Buiten dienststelling :

lijn 67	Le Touquet - Armentieres	op 29/05/88
lijn 288	Floreffe - Floreffe-Zoning	op 29/05/88

Elektrifikaties :

lijn 90	Geraardsbergen - Ath - Jurbise	op 29/05/88
lijn 167	Athus - Mont-St-Martin - Longwy	op 01/06/88 *

* geeletrificeerd op 25000 V/50 Hz

TTZ - KRANT

Aktuele berichten

- SIMONE

Na de herstelling van het drijfwerk en de gedeeltelijke herschildering, kon Simone op 13 juli voor het eerst opnieuw proefdraaien en deze test verliep zonder problemen. Hierdoor stond de inzet voor 21 juli vast. Tijdens deze ritdag werd de lokomotief verder aan de tand gevoerd en ook nu deden er zich geen belangrijke moeilijkheden voor.

Na enkele bijkomende afregelingen bewees Simone op het spoorwegfestival opnieuw haar capaciteiten. Thans moeten enkel nog enkele werkzaamheden aan de moderator uitgevoerd worden en deze worden voorzien voor na het seizoen.

- MAGDA

Na Simone is nu ook Magda aan de beurt voor een herziening van het drijfwerk. Eind augustus wordt Magda dan afgesteld en gedomonteerd. De voornaamste werken zijn ook hier het wegwerken van het spel op alle bedieningsstangen, het terug vlak maken van de moderator en een volledige schilderbeurt. Verder wordt van deze afstelling gebruik gemaakt om de turbo-generator en de elektrische installatie te monteren.

- BEBERT

Het probleem van de laatste maanden - nl. het warmlopen van de eerste aslager schijnt van de baan. Door het volledig zuiver maken van de bronzen lagerschalen en de roderingsperiode, komen deze problemen niet meer naar voren en kan ook deze lokomotief zijn seizoen (inklusief de St-Niklaasritten) verder afwerken.

- NESTOR

Na het spoorwegfestival werden de offertes opgesteld voor de vernieuwing van de beide watertenders, het machinistenhuis en de volledige verdere beplating. Nadat deze prijsaanbiedingen binnen zijn kan verder gewerkt worden aan de assemblage van deze lokomotief. Verder zal in september ook de ketel gelicht worden zodat de verdere afwerking van het chassis onder handen genomen kan worden.

- Diesellokomotief 2

Ook hier gaat de revisie verder. Na de eerste motor werd nu ook de tweede motor onder handen genomen en kon deze opnieuw geregeld worden zodat de startproblemen ook hier schijnbaar verholpen werden. Anderzijds werd de motorruimte 1 volledig herschilderd en werden de motorkappen en onderdelen opnieuw gemonteerd. Belangrijkste werk voor de volgende maanden is de vernieuwing van

de elektrische uitrusting en de verdere opknapbeurt van het kast-gedeelte.

- SMALSPOORMATERIEEL ;

Voor al hier werden de grootste veranderingen en werkzaamheden opgetekend, die nu konkreet besproken zullen worden.

* Diesellokomotief Moes DLM 3

Al voor de tweede wereldoorlog werd gestart met de verdieseling van de ondergrondse bedrijvigheid en hiervoor werden bij de firma Moes een groter aantal diesellokomotieven aangekocht. Naar gelang het motorvermogen waren er drie types : DLM 2, DLM 3 en DLM 4 waarbij het cijfer slaat op het aantal cilinders. Lange tijd bleven deze machines in de ondergrond en voldeden zeer goed aan hun taken. Doch in de zestiger jaren werden ze vervangen door modernere en krachtiger machines en kwamen ten minste 4 lokomotieven type DLM 3 naar de bovengrond. Hier werden ze dan gebruikt voor rangeerdiensten. In deze periode ontvingen ze dan ook nieuwe 2-cilindermotoren type GM waarbij ook een elektrische starter en de nodige batterijen ingebouwd werden. De transmissie bleef oorspronkelijk, nl. een mechanische versnellingsbak met drie versnellingen en een keerkoppeling. De aandrijving gebeurt door middel van kettingen op de tweede as, de voorste as wordt met koppelstangen aangedreven.

Daar waar twee lokomotieven al in de zeventiger jaren afgesteld werden, bleven de nrs 1 en 2 tot in 1985 in dienst en prijkte deze lokomotief regelmatig op ons spoorwegfestival. Op 1 juli werd het nummer 2 aangekocht en dadelijk werd gestart met de restauratie. Daar de machine nog functioneerde was deze vrij beperkt nl. een grondige schoonmaakbeurt van stuurpost en motorkompartiment (op sommige plaatsen was er meer dan 5 cm kolengruis, olie en ander vuil aanwezig), het afschuren van het kastgedeelte en het wegwerken van het spel op de koppelstangen. Op verschillende dagen werd met man en macht gewerkt en de restauratie kon begin augustus grotendeels afgesloten worden. Thans moeten enkel nog kleinere afwerkingen van het schilder- en plaatwerk geschieden.

* Diesellokomotief Deutz A4M

Na de afwerking van de Moes, werd er gestart met deze machine: vermelden we nog dat de A4M gedemonteerde naar Zolder kwam en dat de meeste onderdelen al tijdens de vorige maanden afgeschuurd en geschilderd waren. Begin augustus werd gestart met de montage van de motor, de stuurpost en het radiatorgedeelte. Hiervoor werd een beroep gedaan op de diensten van de mijn, die met zwaar materieel voor deze montage zorgde. Ook onze spookkraan werd hiervoor ingezet. Hierna kon de verder assemblage van de kleinere onderdelen aanvangen en kon de A4M voor het spoorwegfestival al aan een zijde geschilderd en afgewerkt worden. Hierbij werd gekozen voor de oorspronkelijke kleurstelling, nl groene bovenbouw en blauw chassis. Tijdens de volgende weken zal ook hier de restauratie afgesloten worden zodat ook deze machine - in eerste fase enkel als statisch geheel - zich weer in zijn volle waardigheid kan

vertonen.

* Diesellokomotief Deutz A2M

Gelijktijdig met de A4M werd ook de kleinere broer - de A2M - onder handen genomen. Deze kwam praktisch volledig gemonteerd naar Zolder en ook hier waren de onderdelen al praktisch afgewerkt. Na een afstoombeurt kon het afschuren van het chassis aanvangen. Thans wordt gewerkt aan het schilderen van chassis, motor en bovenbouw en hier werd gekozen voor een latere periode, nl. deze van de veiligheidschildering : gele bovenbouw en zwart chassis.

* Trolleylokomotief Acec

Op 8 augustus konden opnieuw 2 verdere lokomotieven verworven worden. In eerste plaats handelde het om de 9 ton zware trolleylokomotieven van de mijn van Winterslag. Deze lokomotief werd gedemonteerd naar boven gebracht doch door de diensten van de mijn van Winterslag zuiver gemaakt en geassembleerd. Met een dieplader van de firma Cosemans werd de transfert uitgevoerd. Deze zeer robuuste lokomotief werd nog voor de tweede wereldoorlog gebouwd door Acec, waarbij nog niet achterhaald werd wie de lokomotief zelf bouwde. De stroomafname gebeurt door middel van een trolley voor elke rijrichting afzonderlijk en door middel van een controller en aanloopweerstand wordt de stroomtoevoer (en de snelheid) naar de beide traktiemotoren geregeld.

Deze lokomotief werd op een platte wagen geplaatst en werd voor het eerst tijdens het spoorwegfestival aan het publiek voorgesteld. De opknapbeurt zal tijdens de volgende maanden aanvangen.

* Diesellokomotief Schoma

Gelijktijdig met de voorgaande lokomotief werd ook te Eisden een lokomotief afgehaald : het betreft hier een diesellokomotief gebouwd door de firma Schoma in 1960 . Deze machine - uitgerust met een vier-cilindermotor met luchtkoeling van de firma Deutz - werd enkel gebruikt op de bovengrond te Eisden. De lokomotief is nog volledig rijvaardig en deed dienst tot voor enkele maanden. Eens aangekomen te Zolder werd de Schoma op een platte spoorwagen geplaatst en wacht op zijn restauratie tijdens de volgende maanden.

* Persluchtlokomotief

De laatste aanwinst betreft een persluchtlokomotief : de zetel Beringen had een groter aantal dergelijke machines van verschillende types en een tiental staan op dit ogenblik nog onder. Een van deze lokomotieven zal tijdens de volgende weken boven gehaald worden en dan door de TTZ aangekocht. Voor verdere specificaties verwijzen we naar ons volgend nummer

* Mijnwagens

Ook hier is er een zeer grote aangroei gekomen van het effectief : op 7 juli werden in de mijn van Winterslag 3 mijnwagens afgehaald. Het betreft een lage mijnwagen van 1500 liter inhoud type AYC, een containerwagen type Winterslag en een ballastwagen.

Een maand later kwamen nogmaals 5 verdere mijnwagens in de kollektie bij : nl. twee kleine mijnwagens type Zolder met een inhoud van 800 liter, een grote mijnwagen type AYC van Winterslag en twee standaard mijnwagens afkomstig van Zolder en Winterslag.

* Personeelswagens

Ook hier komt thans schot in de zaak en zo konden vier wagens van drie verschillende types opgespoord worden, nl. de vierassige wagens van de mijnen van Eisden en Winterslag en verder nog twee tweeassige wagens afkomstig van de zetel Eisden. Al deze personeelswagens zijn nog te Winterslag aanwezig, doch worden in de loop van september naar Zolder overgebracht.

Nr	Omschr.	Type	Bouwjaar	Massa	Herkomst	Omschr.
1	Schoma		1960	6 320	Eisden	diesellok
2	Moes	DLM3	1939	6 320	Zolder	diesellok
8	Acec		1936	9 040	Wintersl	trolleylok
14	Ruhrthaler	G 90	1955	12 000	Zolder	diesellok
24	Deutz	A 2M	1935	6 500	Watersch	diesellok
47	Deutz	A 4M	1935	8 000	Watersch	diesellok
			1937	7 000	Beringen	perslucht

Wagens :

Nr	Omschrijving	Massa	Herkomst	
	Personeelswagen		Eisden	tweeassig
	Personeelswagen		Eisden	tweeassig
	Personeelswagen		Eisden	vierassig
	Personeelswagen		Winterslag	vierassig
1417	Houttruck	450 kg	Zolder	klein
	Houttruck	250 kg	Zolder	inwendig gebr.
	Houttruck	650 kg	Zolder	groot
	Kontainerwagen	1050 kg	Watersch.	oud model
	Kontainerwagen	1050 kg	Wintersl.	nieuw model
	Kontainerwagen	1050 kg	Zolder	voor segmenten
	Mijnwagen 800 l	650 kg	Zolder	
	Mijnwagen 800 l	650 kg	Zolder	
	Mijnwagen 2000 l	1100 kg	Watersch.	standaard
	Mijnwagen 1500 l	950 kg	Wintersl.	AYC
	Mijnwagen 2000 l	1100 kg	Wintersl.	AYC
	Mijnwagen 2000 l	1150 kg	Wintersl.	oud model
	Mijnwagen 2000 l	1150 kg	Eisden	oud model
	Buizenwagen	850 kg	Waterschei	
	Materiaalwagen	650 kg	Waterschei	
	Ballastwagen	1350 kg	Winterslag	

* Genebos

Met het uitzicht op het spoorwegfestival en vooral de St-Niklaas-ritten werd een bijkomende opstelling van tafels en stoelen doorgevoerd. Hiervoor werd de tentoonstelling aangaande de mijn gereorganiseerd en werd tegen de achterwand een bijkomende rij banken uit M1-rijtuigen geplaatst. Anderzijds werden diverse onderdelen van seinen tegen de wanden opgesteld.

Verbeteringen :

TTZ-aktueel 30 :

loopbaan : 5917 : fabrieksnummer 3423 i.p.v. 3422
5939 : gemuteerd van FHS naar FKR in maart 1963
6027 : bijvullen : Schaarbeek 09/64 tot 01/65
6069 : na Ronet bijvullen :
NK 03/06/84 tot 01/06/86
FGH 01/06/86 tot 31/12/87
type 5 : radstand : 4 270 mm
type 601 : stelplaatsen : FCV - 1939 - FKR - WO II - FBM - 1947
GT
maximale snelheid : 85 km/h
type 602 : stelplaatsen : FKR - 1938 - GT - ...
Massa : 31 430 kg / 46 430 kg
Maximale snelheid : 85 km/h
Cilinders : 140 x 200 mm
type 603 : maximale snelheid : 80 km/h
type 604 : vermogen : 120 pk , cilinders : 125 x 185 mm
sabotages : 604.02 gesaboteerd te Ternat, de overige
te Luttre; de stellen 604.03, 04 en 05 stonden bij
hun schrapping op het aansluitspoor van de AM te
Tubize.
type 605 : stelplaatsen : FKR - 1939 - GT - ...
max. snelheid : 80 km/h, massa (leeg) : 29 900 kg
cilinders : 170 x 220 mm
lijn 38 : opening : Micheroux - Herve : 10/11/1873
Herve Battice : 25/01/1875
Battice - Aubel : 22/09/1881
Aubel - Plombieres : 02/10/1895
lijn 38 A: lengte : 12,1 km van Battice tot Verviers-Ouest
11,2 km van Battice tot Verviers-Centr.

TTZ 32 :

baanvak Spa - Trois-Ponts - Gouvy :

De GCL had voorkeur bij de aanleg van deze lijn, doch stond deze rechten af aan de "Societe Royale grand-ducale des ch.de fer Guillaume-Luxembourg" doch deze maatschappij sloot op 11/10/1861 een overeenkomst met de Pepinster-Spa voor de aanleg. Na de opstelling werd de lijn geëxploiteerd door de "Cie des chemins de fer de l'Est" die ook de Guillaume exploiteerde. Maar al zeer vlug (30/08/1872) werd het baanvak Pepinster-Spa door de EB teruggekocht en exploiteerde de Staat ook de verdere verbinding met Gouvy (vanaf 16/09/1872). De terugkoop van de lijn gebeurde op 26/06/1924 met terugwerkende kracht tot 01/01/13.

HISTORISCHE BLADZIJDE

Type 8

1905

vier cilinders
compound-werking

Gelijktijdig met het ontwerp van het type 10, ontstond nog een tweede reizigerstreinlokomotief, ditmaal met asindeling 2'C en afgeleid van een analoog type dat reeds in dienst was bij de Franse spoorwegen en ontworpen werd door Glehn. Hierbij had men twee buitenliggende hoge-druk cilinders die de tweede drijf-as aandreven, terwijl de binnenliggende lage-druk-cilinders de eerste as aandrijven. In het totaal werden 57 machines geleverd in twee bouwschijven : 42 machines in 1905, nogmaals 15 in 1907. De bouwers waren Tubize, Couillet, St-Leonard, Haine-st-Pierre, Franco-Belge en La Meuse. Daar waar alle machines met verzadigde stoom werkten, werd een lokomotief (de 3327) omgebouwd met oververhitter. De eerste stelplaatsen waren Berchem, Brussel-noord, Arlon en Verviers en hier sleepten ze vooral zware reizigers-treinen op de lijnen naar Duitsland en Luxemburg. Verder werden ze ook gebruikt voor de bloktreinen tussen Brussel en Antwerpen. Maar al snel werden ze verdrongen door de krachtiger typen 10.

Tijdens de eerste wereldoorlog gingen 10 machines verloren en in 1922 doken de typen 8 op te Arlon, Jemelle en Namur. Hoofdinzet werden de doorgaande reizigerstreinen op de Luxemburg-lijn. Vanaf 1923 kwamen ze ook te Tournai voor de diensten naar Brussel. Deze toestand bleef tot in 1930 : op dat ogenblik verdwenen ze uit Namur en kwamen eerst voor een korte tijd in Antwerpen-zuid en nadien in Kortrijk terecht. In 1936 kregen we een nieuwe organisatie : Tournai verloor zijn machines en de stelplaatsen werden Tamines, Jemelle, St-Niklaas en even later ook Aarschot. Zo hebben we in overzicht :

	06/22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35
Namur	6	6	9	7	9	8	9	8	-	-	-	-	-	-
Jemelle	9	-	9	10	10	8	8	5	5	3	5	6	6	6
Arlon	4	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Tournai	-	6	6	13	10	9	8	9	11	10	10	11	11	6
Aalst	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Antw.-zuid	-	-	-	-	-	-	-	-	3	5	-	-	-	-
Kortrijk	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	4	4	4	4
Totaal eff.		47	47	47	47	47	44	43	43	43	43	43	43	43

Tijdens de tweede wereldoorlog werden de typen 8 vooral ingezet vanuit Jemelle en Tamines, maar ook andere stelplaatsen (bv. Tournai) gebruikten de typen 8 in hun eigen inzetreeksen.

Andere oorlogsstelplaatsen waren anderzijds Aarschot en Pepinster.

	06/36	37	38	39	40	41
Jemelle	8	8	6	6	6	8
Tournai	6	-	-	-	-	-
Kortrijk	4	-	-	-	-	-
Tamines	-	11	11	10	10	6
St-Niklaas	-	3	4	4	4	-
Aarschot	-	-	-	-	6	6
Pepinster	-	-	-	-	-	7
Totaal eff.	43	43	43	43	38	37

Na de oorlog waren deze machines praktisch over het ganse net verdeeld, maar vanaf 1945 werd enkel te Jemelle een beperkte reeks opgesteld. Maar de inzet was van korte duur en door de aankomst van de typen 29 te Jemelle werden de laatste typen 8 definitief afgesteld. Gedurende twee jaar bleven ze nog in het bestand en stonden ze op verschillende plaatsen op te roesten. In 1948 werden de 29 overgebleven machines in blok uit het effectief geschraapt.

KENMERKEN

Bouwjaren : 1905 (42 stuks)
1907 (15 stuks)

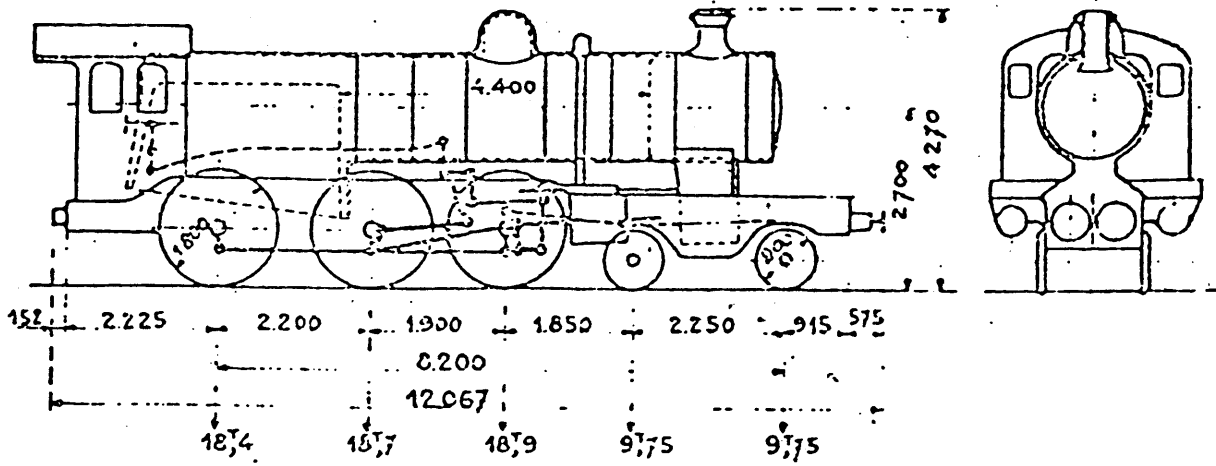
Bouwers : Tubize, Couillet, St-Leonard, Haine-St-Pierre, Franco-Belge, La Meuse

Nummering : 3313 - 3369
vanaf 1931 800 - 842
vanaf 1946 8.001 - 8.042

Ontwerper : Glehn

Technische Gegevens :

Diameter cilinders : HD 360 mm	Keteldruk :	16 bar
LD 600 mm	Inhoud ketel :	6,075 m3
Zuigerslag : 640 mm	Opp. stoomafgifte	9,20 m2
Diameter loopwielen : 900 mm	Inhoud stoomruimte	2,175 m3
Diameter drijfwielen 1 800 mm	Verw. opp. haard	16,23 m2
Radstand (vast) 4 100 mm	Verw. opp. pijpen	144,50 m2
Radstand (totaal) 8 200 mm	Tot. verw.opp.	160,73 m2
Roosterlengte : 3 030 mm	Oververhittingsopp	---
Roosterbreedte : 1 019 mm		
Roosteropp. : 3,08 m2	Massa rijvaardig	75 500 kg
Aantal kl. vlamp. 232	Massa leeg	69 450 kg
Diameter kl. vlamp. 45/50 mm	Aslast : 1ste as	9 750 kg
Lengte vlampijpen 4 400 mm	2 de as	9 750 kg
Lengte : 12 067 mm	3 de as	18 900 kg
Breedte :	4 de as	18 700 kg
Hoogte : 4 270 mm	5 de as	18 400 kg



** Nummerlijsten ** (vervolg uit Aktueel 32)

Nummering	K.P.E.V.		EB	NMBS	Bouwer	In dienst	schrapp.
5160	Elberf.	G8.1	8361	81.261	D Hanomag	7531	/1915 08/63
5362	Kattow.	G8.1	8362	81.262	D Orenstein	8546	/1917 07/60
5363	Hannover	G8.1	8363	81.263	D Hanomag	8585	/1918 11/52
5363	Munster	G8.1	8364	81.264	D Henschel	14607	/1917 05/60
5365	Hannover	G8.1	8365	81.265	D Orenstein	8511	/1919 02/61
5366	Hannover	G8.1	8366	81.266	D Hanomag	8588	/1917 04/66
5367	Hannover	G8.1	8367	81.267	D Hanomag	8589	/1917
5365	Hannover	G8.1	8368	81.268	D Hanomag	8587	/1918
5169	MGD Br.	G8.1	8369	81.269	D		12/65
5170	MGD Br.	G8.1	8370	81.270	D Wolf	882	/1917
5171	Elberf.	G8.1	8371	81.271	D Hanomag	7542	/1915 11/52
5372	Hanomag	G8.1	8372	81.272	D Hanomag	8594	/1918 10/65
5373	Essen	G8.1	8373	81.273	D Henschel	13487	/1915 05/60
5374	Munster	G8.1	8374	81.274	D Hanomag	8493	/1918 06/52
5375	Hannover	G8.1	8375	81.275	D Hanomag	8597	/1918
5376	Hannover	G8.1	8376	81.276	D Hanomag	8598	/1918
5376	Essen	G8.1	8377	81.277	D Henschel	13490	/1915
5376	Kattow.	G8.1	8378	81.278	D Borsig	10106	/1918
5373	Hannover	G8.1	8379	81.279	D Hanomag	8595	/1918
5180	Bromberg	G8.1	8380	81.280	D Schichau	2567	/1917 11/52
5181	Magdeb.	G8.1	8381	81.281	D Borsig	10067	/1918
5382	Munster	G8.1	8382	81.282	D Hanomag	8501	/1918
5383	Hannover	G8.1	8383	81.283	D Hanomag	8605	/1918 09/59
5384	Kattow.	G8.1	8384	81.284	D Orenstein	8531	/1918 12/52
5185	Bromberg	G8.1	8385	81.285	D Schichau	2572	/1917
5386	Kattow.	G8.1	8386	81.286	D Orenstein	8533	/1917 09/59
5387	Hannover	G8.1	8387	81.287	D Hanomag	8735	/1918 04/67
5388	Munster	G8.1	8388	81.288	D Hanomag	8507	/1918 06/52
5389	Hannover	G8.1	8389	81.289	D Hanomag	8737	/1918 09/59
5390	Essen	G8.1	8390	81.290	D Henschel	13504	/1915
5391	Munster	G8.1	8391	81.291	D Hanomag	8510	/1918
5392	Munster	G8.1	8392	81.292	D Hanomag	8511	/1918 12/58
5393	Essen	G8.1	8393	81.293	D Henschel	13507	/1915 11/52
5394	Munster	G8.1	8394	81.294	D Hanomag	8513	/1918 05/62
5395	Kattow.	G8.1	8395	81.295	D Orenstein	8540	/1918 11/52
5396	Hannover	G8.1	8396	81.296	D Hanomag	8744	/1918
5390	Munster	G8.1	8397	81.297	D Hanomag	8509	/1918 03/66
5393	Hannover	G8.1	8398	81.298	D Hanomag	8741	/1918
5393	Kattow.	G8.1	8399	81.299	D Orenstein	8538	/1918 06/61
5400	Munster	G8.1	8400	81.300	D Vulkan	3383	/1918
5201	Essen	G8.1	8401	81.301	D Henschel	12238	/1913 09/59
5202	MGD Br.	G8.1	8402	81.302	D		
5203	Erfurt	G8.1	8403	81.303	D Borsig	9381	/1915
5203	Halle	G8.1	8404	81.304	D Vulkan	3426	/1918
5205	MGD Br.	G8.1	8405	81.305	D		10/61
5205	Elberf.	G8.1	8406	81.306	D Grafenst	6866	/1916
5205	Konigsb.	G8.1	8407	81.307	D Borsig	9627	/1916 02/67
5208	Koln	G8.1	8408	81.308	D Humboldt	1290	/1917
5209	Konigsb.	G8.1	8409	81.309	D Borsig	9631	/1916 09/59
5210	Breslau	G8.1	8410	81.310	D Linke	1240	/1915 06/57
5211	Bromberg	G8.1	8411	81.311	D Schichau	2630	/1917 06/52
5212	Koln	G8.1	8412	81.312	D Humboldt	1294	/1917 06/52
5213	Koln	G8.1	8413	81.313	D Humboldt	1295	/1917

Nummering K.P.E.V.		EB	NMBS	Bouwer	In dienst	Schrapp
5214	Koln	G8.1	8414 81.314	D Humboldt	1296	/1917 08/65
5215	Breslau	G8.1	8415 81.315	D Linke	1245	/1915 12/58
5216	Koln	G8.1	8416 81.316	D Humboldt	1298	/1917 10/61
5216	Elberf.	G8.1	8417 81.317	D Borsig	9450	/1916 06/52
5218	Koln	G8.1	8418 81.318	D Humboldt	1300	/1917
5219	Koln	G8.1	8419 81.319	D Humboldt	1301	/1917 06/52
5220	Breslau	G8.1	8420 81.320	D Vulkan	3039	/1915
5221	Koln	G8.1	8421 81.321	D Humboldt	1303	/1917 11/52
5222	Koln	G8.1	8422 81.322	D Humboldt	1304	/1917
5223	Elberf.	G8.1	8423 81.323	D Borsig	9457	/1916 02/67
5225	Elberf.	G8.1	8424 81.324	D Hanomag	7846	/1916 02/67
5225	Mainz	G8.1	8425 81.325	D Henschel	14257	/1917 05/66
226	Elberf.	G8.1	8426 81.326	D Hanomag	7847	/1916 12/64
5227	Breslau	G8.1	8427 81.327	D Vulkan	3046	/1915 02/67
5228	Kattow.	G8.1	8428 81.328	D Orenstein	8119	/1916 06/52
5229	Koln	G8.1	8429 81.329	D Humboldt	1321	/1918 09/59
5229	Elberf.	G8.1	8430 81.330	D Hanomag	7850	/1916 09/59
5234	Elberf.	G8.1	8431 81.331	D Hanomag	8040	/1917 10/63
5235	Koln	G8.1	8432 81.332	D Jung	2627	/1918 07/66
5233	Elberf.	G8.1	8433 81.333	D Hanomag	8039	/1917 06/52
5234	Essen	G8.1	8434 81.334	D Henschel	12706	/1914 05/66
5235	Posen	G8.1	8435 81.335	D Schichau	2657	/1918
5236	Koln	G8.1	8436 81.336	D Humboldt	1326	/1917 05/63
5236	Elberf.	G8.1	8437 81.337	D Jung	2602	/1917 09/59
5238	Hannover	G8.1	8438 81.338	D Hanomag	7683	/1915 04/67
5236	Hannover	G8.1	8439 81.339	D Hanomag	7681	/1915
5240	Elberf.	G8.1	8440 81.340	D Jung	2606	/1917 12/65
5241	Hannover	G8.1	8441 81.341	D Hanomag	7747	/1916 06/66
5242	Essen	G8.1	8442 81.342	D Henschel	12714	/1914 03/61
5243	Koln	G8.1	8443 81.343	D Humboldt	1333	/1917 03/61
5244	Koln	G8.1	8444 81.344	D Humboldt	1334	/1917 12/65
5245	Koln	G8.1	8445 81.345	D Humboldt	1335	/1917
5246	Hannover	G8.1	8446 81.346	D Hanomag	7752	/1916 05/66
5245	Posen	G8.1	8447 81.347	D Schichau	2667	/1918
5248	Erfurt	G8.1	8448 81.348	D Borsig	9743	/1917 05/65
5244	Essen	G8.1	8449 81.349	D Henschel	12716	/1914 12/58
5250	Elberf.	G8.1	8450 81.350	D Jung	2616	/1917 06/66
5250	Stettin	G8.1	8451 81.351	D Vulkan	3304	/1917 11/52
5251	Hannover	G8.1	8452 81.352	D Hanomag	7757	/1916 10/65
5253	Essen	G8.1	8453 81.353	D Hohenzoll.	3839	/1918 08/63
5254	Erfurt	G8.1	8454 81.354	D Henschel	14704	/1917
5255	Stettin	G8.1	8455 81.355	D Vulkan	3309	/1917 11/63
5253	Munster	G8.1	8456 81.356	D Hanomag	7581	/1915 11/52
5257	Konigsb.	G8.1	8457 81.357	D Schichau	2529	/1917 04/67
5258	Konigsb.	G8.1	8458 81.358	D Schichau	2530	/1917 12/52
5259	Essen	G8.1	8459 81.359	D Henschel	12731	/1914
5460	Essen	G8.1	8460 81.360	D Hohenzoll	3846	/1918 07/60
5260	Mainz	G8.1	8461 81.361	D Grafenst	7029	/1918 06/52
5162	Elberf	G8.1	8462 81.362	D Hanomag	7533	/1915 06/66
5163	MGD Br.	G8.1	8463 81.363	D		
5464	Essen	G8.1	8464 81.364	D Hohenzoll	3850	/1918 01/62
5165	MGD Br.	G8.1	8465 81.365	D		06/52
5169	Koln	G8.1	8466 81.366	D Humboldt	1215	/1916 11/65
5467	Essen	G8.1	8467 81.367	D Hohenzoll	3853	/1918 02/67
5168	MGD Br.	G8.1	8468 81.368	D Humboldt	1262	/1917 12/58
5169	Essen	G8.1	8469 81.369	D Hohenzoll	3855	/1918 06/52
5170	Essen	G8.1	8470 81.370	D Hohenzoll	3856	/1918 11/52

Nummering K.P.E.V.			EB	NMBS	Bouwer	In dienst	schrapp
5171	Halle	G8.1	8471	81.371	D Borsig	10020	/1917 11/65
5171	Konigsb.	G8.1	8472	81.372	D Schichau	2331	/1915 11/52
5173	Erfurt	G8.1	8473	81.373	D Borsig	9262	/1915 09/59
5174	Bromberg	G8.1	8474	81.374	D Schichau	2561	/1917 06/57
5175	Essen	G8.1	8475	81.375	D Hohenzoll	3861	/1918 08/63
5170	Koln	G8.1	8476	81.376	D Humboldt	1216	/1916 06/64
5477	Essen	G8.1	8477	81.377	D Hohenzoll	3863	/1918 11/52
5478	Essen	G8.1	8478	81.378	D Hohenzoll	3864	/1918
5479	Essen	G8.1	8479	81.379	D Hohenzoll	3865	/1918
5183	Koln	G8.1	8480	81.380	D Humboldt	1229	/1916 06/52
5481	Essen	G8.1	8481	81.381	D Hohenzoll	3867	/1918
5182	Halle	G8.1	8482	81.382	D Borsig	10031	/1917 12/52
5483	Essen	G8.1	8483	81.383	D Jung	2779	/1918
5184	Halle	G8.1	8484	81.384	D		
5183	Frankf	G8.1	8485	81.385	D Jung	2329	/1915 06/52
5186	Bromberg	G8.1	8486	81.386	D Schichau	2573	/1917
5187	Essen	G8.1	8487	81.387	D Henschel	12079	/1913 12/58
5188	Elberf.	G8.1	8488	81.388	D Borsig	9395	/1916 12/58
5189	Elberf.	G8.1	8489	81.389	D Borsig	9396	/1916 03/61
5190	Halle	G8.1	8490	81.390	D Borsig	10091	/1918 10/65
5191	Elberf.	G8.1	8491	81.391	D Borsig	9398	/1916
5193	Elberf.	G8.1	8492	81.392	D Borsig	9400	/1916 12/52
5193	Hannover	G8.1	8493	81.393	D Hanomag	7562	/1915
5194	Elberf.	G8.1	8494	81.394	D Borsig	9401	/1916 10/61
5195	MGD Br.	G8.1	8495	81.395	D Hanomag	8561	/1918
5196	Bromberg	G8.1	8496	81.396	D Schichau	2583	/1917 06/66
5197	Bromberg	G8.1	8497	81.397	D Schichau	2584	/1917 11/52
5198	MGD Br.	G8.1	8498	81.398	D		02/65
5199	MGD Br.	G8.1	8499	81.399	D		
5200	MGD Br.	G8.1	8500	81.400	D		12/57
5201	Elberf.	G8.1	8501	81.401	D Vulkan	3424	/1918 06/52
5202	Kassel	G8.1	8502	81.402	D Henschel	13724	/1915
5202	Essen	G8.1	8503	81.403	D Henschel	12239	/1913
5262	Hannover	G8.1	8504	81.404	D Hanomag	7768	/1916 10/63
5205	Mainz	G8.1	8505	81.405	D Jung	2420	/1916 12/58
5262	Mainz	G8.1	8506	81.406	D Grafenst.	7031	/1918
5265	Hannover	G8.1	8507	81.407	D Hanomag	7771	/1916 12/66
5273	Hannover	G8.1	8508	81.408	D Hanomag	8051	/1917
5274	Hannover	G8.1	8509	81.409	D Orenstein	8220	/1917
5210	Koln	G8.1	8510	81.410	D Humboldt	1292	/1917 05/63
5211	Erfurt	G8.1	8511	81.411	D Borsig	9389	/1915
5212	Konigsb	G8.1	8512	81.412	D Borsig	9634	/1916 05/63
5213	Essen	G8.1	8513	81.413	D Henschel	12250	/1913 12/58
5214	Essen	G8.1	8514	81.414	D Henschel	12251	/1913 01/66
5153	Koln	G8.1	8515	81.415	D Humboldt	1181	/1916
5216	Essen	G8.1	8516	81.416	D Henschel	12253	/1913 03/65
5326	Munster	G8.1	8517	81.417	D Hanomag	8102	/1916 12/57
5218	Mainz	G8.1	8518	81.418	D Grafenst.	6958	/1917 12/65
5327	Hannover	G8.1	8519	81.419	D Hanomag	8324	/1918 10/66
5220	Koln	G8.1	8520	81.420	D Humboldt	1302	/1917 12/51
5221	Elberf.	G8.1	8521	81.421	D Borsig	9455	/1916 06/52
5222	Elberf.	G8.1	8522	81.422	D Borsig	9456	/1916
5223	Essen	G8.1	8523	81.423	D Henschel	13142	/1914
5324	Hannover	G8.1	8524	81.424	D Hanomag	8321	/1918 06/52
5220	Elberf	G8.1	8525	81.425	D Borsig	9454	/1916 11/52
5226	Halle	G8.1	8526	81.426	D Schichau	2637	/1918 05/65
5227	Koln	G8.1	8527	81.427	D Hohenzoll	3753	/1917 03/65

Nummering K.P.E.V.			EB	NMBS	Bouwer		in dienst	schrapp
5227	Elberf.	G8.1	8528	81.428	D Hanomag	7848	/1916	
5227	Essen	G8.1	8529	81.429	D Henschel	12699	/1914	
5275	Kattow.	G8.1	8530	81.430	D Orenstein	8221	/1917	01/66
5277	Elberf.	G8.1	8531	81.431	D Hanomag	8479	/1918	11/52
5277	Hannover	G8.1	8532	81.432	D Hanomag	8055	/1917	04/67
5278	Hannover	G8.1	8533	81.433	D Hanomag	8056	/1917	08/63
5281	Mainz	G8.1	8534	81.434	D Jung	2786	/1918	04/67
5282	Koln	G8.1	8535	81.435	D Humboldt	1384	/1918	
5282	Elberf.	G8.1	8536	81.436	D Hanomag	8484	/1918	
5282	Hannover	G8.1	8537	81.437	D Hanomag	8060	/1917	09/59
5287	Elberf.	G8.1	8538		D Humboldt	1358	/1918	
5288	Koln	G8.1	8539	81.439	D Borsig	10102	/1918	06/52
5240	Essen	G8.1	8540	81.440	D Henschel	12712	/1914	
5251	Stettin	G8.1	8541	81.441	D Vulkan	3305	/1917	
5243	Hannover	G8.1	8542	81.442	D Hanomag	7740	/1916	
5243	Konigsb	G8.1	8543	81.443	D Vulkan	3234	/1917	
5244	Konigsb	G8.1	8544	81.444	D Vulkan	3235	/1917	09/59
5252	Elberf.	G8.1	8545	81.445	D Jung	2618	/1917	02/67
5259	Munster	G8.1	8546	81.446	D Hanomag	7590	/1915	10/64
5259	Stettin	G8.1	8547	81.447	D Vulkan	3313	/1917	
5260	Stettin	G8.1	8548	81.448	D Vulkan	3314	/1917	11/52
5261	Stettin	G8.1	8549	81.449	D Vulkan	3384	/1918	09/59
5200	Koln	G8.1	8550	81.450	D Jung	2495	/1917	
5200	Frankf	G8.1	8551	81.451	D Grafenst.	6884	/1916	06/52
5210	Elberf.	G8.1	8552	81.452	D Hanomag	8106	/1916	06/52
5210	Konigsb	G8.1	8553	81.453	D Borsig	9632	/1916	11/52
5210	Posen	G8.1	8554	81.454	D Schichau	2608	/1918	10/66
5211	Essen	G8.1	8555	81.455	D Henschel	12248	/1913	04/66
5215	Koln	G8.1	8556	81.456	D Humboldt	1297	/1917	12/58
5215	Erfurt	G8.1	8557	81.457	D Borsig	9469	/1916	
5215	Frankf	G8.1	8558	81.458	D Henschel	13954	/1916	01/66
5159	Koln	G8.1	8559	81.459	D Humboldt	1187	/1916	06/66
5160	Bromberg	G8.1	8560	81.460	D Borsig	9706	/1917	04/65
5161	Magdeb.	G8.1	8561	81.461	D Borsig	10047	/1917	
5162	Essen	G8.1	8562	81.462	D Henschel	12047	/1913	
5163	Erfurt	G8.1	8563	81.463	D Grafenst.	6809	/1914	
5164	Elberf.	G8.1	8564	81.464	D Hanomag	7535	/1915	06/64
5163	Kattow.	G8.1	8565	81.465	D Linke	1252	/1915	04/67
5162	Munster	G8.1	8566	81.466	D Orenstein	6104	/1913	
5159	Elberf.	G8.1	8567	81.467	D Hanomag	7530	/1915	10/66
5168	Elberf.	G8.1	8568	81.468	D Hanomag	7539	/1915	
5169	Konigsb	G8.1	8569	81.469	D Schichau	2329	/1915	12/65
5170	Erfurt	G8.1	8570		D Borsig	9259	/1915	
5172	Essen	G8.1	8571	81.471	D Henschel	12057	/1913	12/57
5174	Koln	G8.1	8572	81.472	D Humboldt	1220	/1916	
5175	Koln	G8.1	8573	81.473	D Humboldt	1221	/1916	11/52
5174	Konigsb	G8.1	8574	81.474	D Schichau	2333	/1915	
5175	Frankf	G8.1	8575	81.475	D Schwarzck	5659	/1915	
5175	Konigsb	G8.1	8576	81.476	D Schichau	2334	/1915	
5177	MGD Br	G8.1	8577	81.477	D Hanomag	8543	/1918	12/57
5178	MGD Br.	G8.1	8578	81.478	D Hanomag	8544	/1918	10/65
5178	Essen	G8.1	8579	81.479	D Henschel	12063	/1913	05/66
5186	Elberf.	G8.1	8580		D Borsig	9393	/1915	
5177	Hannover	G8.1	8581	81.481	D Hanomag	7511	/1915	
5178	Munster	G8.1	8582	81.482	D Hanomag	7045	/1913	03/66
5157	Koln	G8.1	8583	81.483	D Humboldt	1185	/1916	09/66
5157	Hannover	G8.1	8584	81.484	D Hanomag	7360	/1914	

STATIONS

Dorpsstation EB Type 4

Bij de opening van de eerste lijnen bouwde de Staat enkele stations in de belangrijkste steden. Rond 1860 ontstond er door het groeiende treinverkeer behoefte aan nieuwe stations. Na de steden kwamen nu belangrijkste regionale centra aan de beurt. Zo werden langs de lijnen Mechelen - Leuven, Mechelen - Dendermonde en Brussel - Mons enkele nieuwe stations gebouwd. Bij de opening van de lijn Brussel - Leuven werd hetzelfde type station gebruik. Verder kwam het voor in het Centrum en langs de nieuwe lijn van Antwerpen-Zuid over de fortengordel naar Oude-God. Waarschijnlijk werd dit type tot omstreeks 1880 gebouwd.

De stations werden Vlaamse neo-renaissance stijl gebouwd. Wat impliceerde dat er als decoratief element vooral gebruik werd gemaakt van trapgevel.

Van dit station bestonden er twee varianten:

A/ Een groot massief gebouw met verdieping zonder vleugels. De topgevels zijn van trapjes voorzien. De lengte varieert al naar de noodwendheden van vier tot zeven vensters. De vensters op de eerste verdieping zijn met een dakkapel met trapgevel in het dak verwerkt.

B/ Een centraal gebouw met verdieping met vijf vensters met aan iedere zijde een vleugel zonder verdieping. De topgevels van zowel het hoofdgebouw als de vleugels waren voorzien van trapgevels.

Bij beide varianten loopt onder de venster van de eerste verdieping een lijst. Op het gelijkvloers bevonden er zich oorspronkelijk geen deuren. Soms werden niet-funktionele deuren in de loop der tijd dichtgemetseld.

Te Auvelais en Buizingen werden de topgevels en de dakkapellen voorzien van arduinen dekstenen in plaats van gemetselde trapjes.

Bij vele stations werd bij een renovatie de dakkapellen verwijderd en de topgevels recht getrokken.

A/Auvelais
Boortmeerbeek
Baudour
Boussu
Bassilly
Couillet
Diegem
Galmaarden
Haacht
Kortenbergh

A/Lembeek
Londerzeel
Malderen
Moorzele
Neuveville
Oude-God
Scheldewindeke
Veltem
Wespelaar-Tildonk

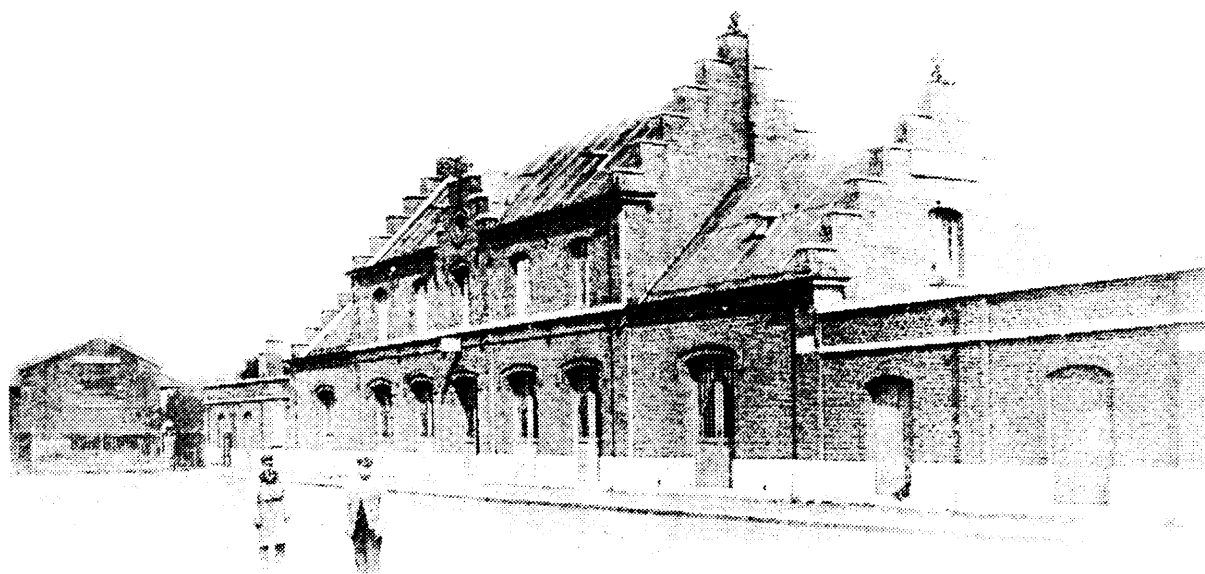
B/Braine-l'Alleud
Buizingen
Hoboken-Polder
Saintes
St-Genesius
Ukkel-Kalevoet
Waterloo
Wilrijk

Het station Oude-God op de lijn 25 (Antwerpen - Brussel) werd opgericht in 1875 en verdween de uitgraving van het elektrische spoor in 1933.

Het station van Couillet, langs de lijn 130, telt zeven vensters, in tegenstelling tot het station Oude-God dat er slechts vier heeft.

Op het station Vorst-Oost op de 124 (Brussel - Charleroi) bemerkt men de typische kenmerken van type 4B. Een centrale gebouw met twee vleugels met trapgevel.

Bij het stationsgebouw Buizingen wijkt van de andere stations type 4 af door het gebruik van arduinen dekstenen in plaats van trapgevels.

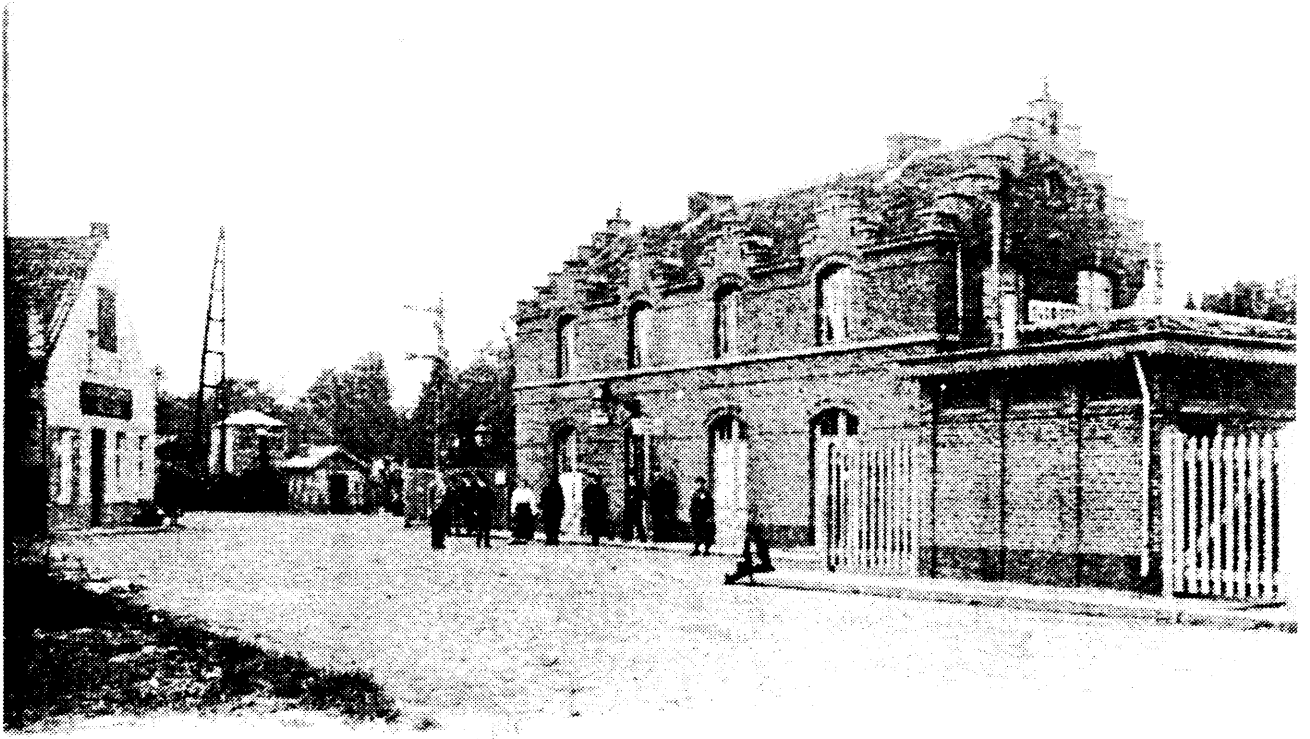


Forest

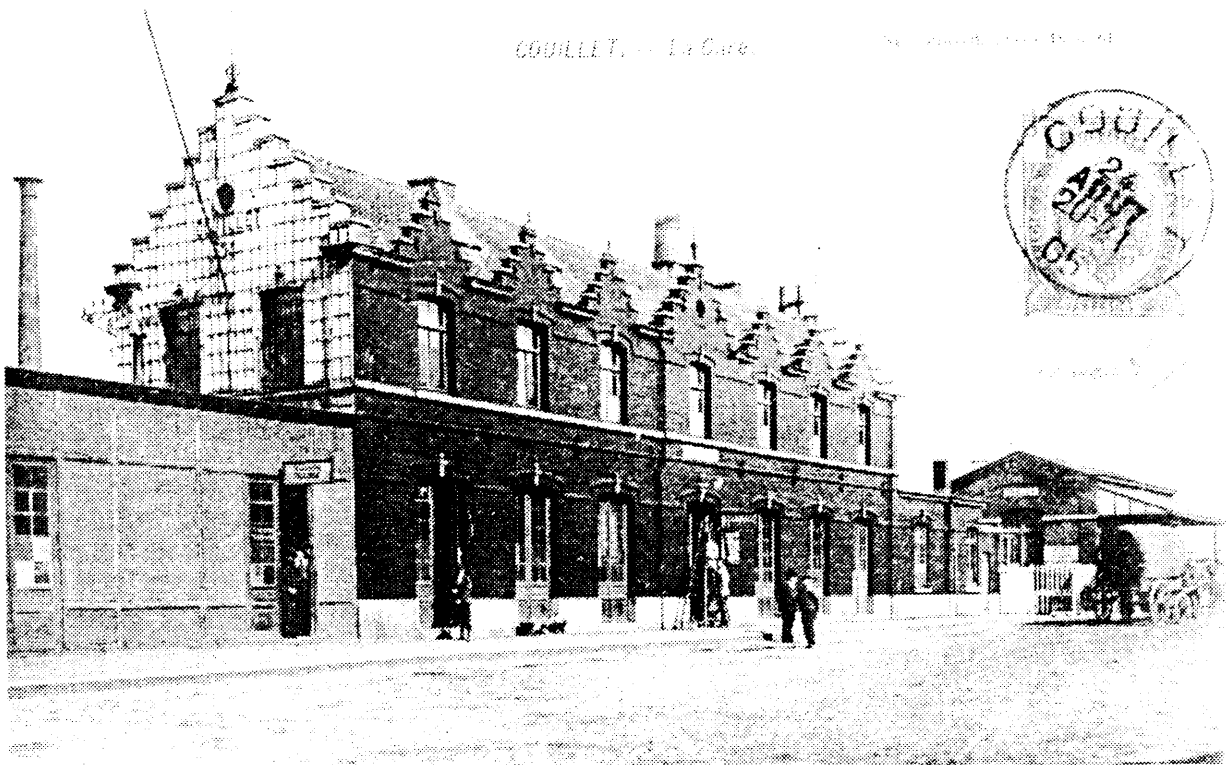
Le station Forest Est

BRUSSELS

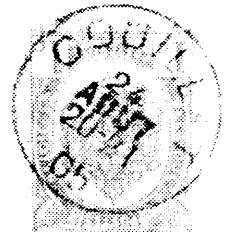
Acc. Compliments



21st St. & Duane
Only God



COULLT, - La Crosse. No. 1000-1000-01



La Crosse



Verbeteringen :

TTZ-aktueel 31 :

AM 087 : mutatie naar Oostende van 17/03/80 tot 01/09/80
 schrappen

Type 12 : gebouwd : 115 + 1 prototype met 3 langsketels
 schrapping : het prototype 195 in 1900/01
 de serieuitvoering : in 02/1931

Type 606 : Max. snelheid : 85 km/h, cilinders : 170 x 220 mm

Type 607 : Max. snelheid : 80 km/h

Lijn 36 A : Tunnels : de la Chaussee de Hannut : 60 m
 de Hollogne : 720 m
 du Corbeau : 374 m
 du Horloz : 133 m
 d'Ougree : 360 m

Lijn 36 C : elektrifikatie : 15/12/1956
 elektrifikatie : 01/03/1971 (gedeeltelijk)
 01/04/1971 (volledig)

Lijn 39 : afstanden : GWK - Henri-Chapelle : 3,1 km
 Henri-Chapelle - Bleyberg : 7,1 km
 Bleyberg - Gemmenich (gr) : 4,1 km

[MOTORWAGENS]

** Type 652 ** nr 652.02

zie type 656

** Type 653 **

Nadat de zware tweeledige motorstellen een sukses werden en daar men voor de hoofdlijnen snelle "intercity" verbindingen wilde invoeren, besliste men om een aantal drieledige stellen te bouwen. Hiervoor koos men de diesel-elektrische uitvoering en in het totaal werden acht motorwagens besteld. Daar waar de kast praktisch gelijk was, zou men vier ondertypes hebben in verband met de motoren. Steeds ging men uit van twee kopdelen, waarin de beide dieselmotoren ondergebracht waren en een middenrijtuig. Deze stellen werden op 4 draaistellen geplaatst, waarbij de middendraaistellen gemeenschappelijk waren voor de beide kasten en ook voor de aandrijving zorgden. Het eerste type omvatte 3 stellen waarin steeds twee Maybach-motoren geplaatst werden. De kasten werden gebouwd door La Brugeoise, Nivelles & Delcuve en ACEC zorgde voor het elektrisch gedeelte. Dit type 653 werd in 1936 geleverd en vanuit Brussel-zuid ingezet. Hierbij werden ze gebruikt op de meeste hoofdlijnen van het net. Tijdens de tweede wereldoorlog werden ze afgesteld. Inmiddels was het type 655 wel uitgerust met Maybach-motoren en kreeg het volgnummer 653.04.

Een stel - de 653.01 - ging tijdens de tweede wereldoorlog bij een bombardement van Muizen op 19 april verloren en ook de 653.03 liep hierbij zware schade op. Anderzijds werd de 653.02 te Monceau zo zwaar beschadigd dat dit stel in juni 1948 uit het bestand afgevoerd werd. Met de onderdelen van dit stel kon de 653.03 toch nog opgeknapt worden. De beide overblijvende stellen bleven te Brussel-zuid en reden in een gemeenschappelijke reeks. In 1958 werd het stel nog hernummerd doch in september 1959 werd deze motorwagen definitief geschrapt. De 653.04 kreeg in januari 1958 zijn oorspronkelijk nummer terug.

Kenmerken :

Bouwer :	Brugeoise, Nivelles & Delcuve
Bouwjaar :	1936
Asindeling :	2'B'B'2'
Massa rijvaardig :	159 000 kg
Aantal plaatsen	C : 177 zitplaatsen 25 staanplaatsen
	B : 52 zitplaatsen 15 staanplaatsen
Motor :	2 x Maybach
Type	12 cilinders in V, viertakt
Vermogen :	2 x 410 pk
Transmissie :	elektrisch gebouwd door ACEC-Jeumont
Max. snelheid :	150 km/h (later teruggebracht tot 120 km/h)
Lengte :	59 900 mm

Loopbaan :

01/58

653.01		Brugeoise	1936	07/45	FBMZ	
653.02		Brugeoise	1936	06/48	FBMZ	
653.03	653.01	Brugeoise	1936	09/59	FBMZ	
653.04*	655.01	BM / Braine	1936	/65	FBMZ	----

* ex-655.01 (hernummering in 1939)

**** Type 654 ****

Analoog met de vorige stellen werd een tweede reeks van 3 drieledige motorwagens besteld, ditmaal gebouwd door Baume & Marpent (koprijtuigen) en de Usines de Braine-le-Comte (middenrijtuig). Hierbij werden nu motoren van de firma Carels ingebouwd en ditmaal waren het 8-cilinder-versies met de cilinders in lijn. Ook deze stellen werden in 1936 en vanuit Brussel-zuid ingezet. Na een vruchtbare periode voor de oorlog, werden de motorwagens tijdens de wereldbrand afgesteld. Hierbij werd de 654.01 te Muizen vernield en in juli 1945 afgevoerd. De overige stellen reden de snelle inter-steden treinen bereikten hierbij Brugge, Lille via Gent en Kortrijk), Hasselt, Mons en Erquelines. Deze diensten zouden gedurende vele jaren blijven doch de elektrificaties verdrongen deze stellen uit de hoofdstad. Na een korte periode te Schaarbeek, Ronet (diensten naar Brussel en Arlon) en Walcourt (dienst Charleroi - Mariembourg/Treignes) kwamen ze te Kortrijk. Hier werden ze ingezet naar Tournai, Lille en vooral Gent/Antwerpen-LO. Doch ook hier werden ze vlug verdrongen door de nieuwe stellen type 630 en in december 1966 uit het bestand geschrapt. Een koprijtuig werd te Kortrijk bewaard en ging nadien over in het museumpatrimonium.

Kenmerken :

Bouwer :	Baume & Marpent/ Usines de Braine-le-Comte
Bouwjaar :	1936
Asindeling :	2'B'B'2'
Massa rijvaardig :	159 000 kg
Aantal plaatsen :	C : 162 zitplaatsen 40 staanplaatsen
	B : 52 zitplaatsen 15 staanplaatsen
Motoren :	2 x Carels
Type :	8 cilinders in lijn, viertakt
Vermogen :	2 x 365 pk
Transmissie :	elektrisch gebouwd door SEM Gent
Max. snelheid :	135 km/h (later teruggebracht tot 120 km/h)
Lengte :	60 450 mm

Loopbaan :

01/58

654.01		BM/ Braine-le C	1936	07/45	FBMZ
654.02	654.01	BM/ Braine-le C	1936	12/65	FBMZ - 09/61 - FSR 10/61 - FEO - 04/62 LWC - 12/62 - FC
654.03	654.02	BM/ Braine-le C	1936	02/66	FBMZ - 09/61 - FSR 10/62 - FEO - 04/62 LWC - 12/62 - FC

**** Type 655 ****

Naast de beide grotere reeksen ontstonden ook twee eenlingen, waarin twee twee verschillende motoren ingebouwd werden. De kast werd steeds gebouwd door Baume & Marpent en Braine-le-Comte, de elektrische uitrusting stamde steeds van ACEC. Bij het type 655 werden twee Mercedes-motoren ingebouwd en na de levering kwam dit stel te Brussel-zuid. Doch de motoren voldeden niet en werden in de loop van 1939 vervangen door Maybach-motoren en hierdoor werd de motorwagen ingelijfd bij het type 653. Na de non-aktiviteit tijdens de tweede wereldoorlog, werd de inzet vanuit Brussel-zuid verdergezet. In 1958 werden o.m. nieuwe draaistellen ingebouwd en kreeg het stel zijn oorspronkelijk nummer terug. Net zoals de stellen type 654 ging ook de 655.01 resp naar Schaarbeek, Ronet en Walcourt over en sloot zijn loopbaan te Kortrijk af.

Kenmerken :

Bouwer :	Baume & Marpent / Usines Braine-le-Comte
Bouwjaar :	1936
Asindeling :	2'B'B'2'
Massa rijvaardig	156 000 kg
Aantal plaatsen :	C : 162 zitplaatsen 40 staanplaatsen B : 52 zitplaatsen 15 staanplaatsen
Motor :	2x Mercedes-Benz
Type :	12 cilinders in V
--	na WO II : uitgerust met Maybach-motoren
Vermogen :	2 x 450 pk
Omwentelingssn.	1 400 toeren/min
Transmissie :	elektrisch
Bouwer :	Acec - Jeumont
Max. snelheid :	150 km/h (later teruggebracht tot 120 km/h)
Lengte :	59 900 mm

Nummerlijst :

/39 01/58

655.01	653.04	655.01	BM	/1936	08/65	FBM 09/61 FSR 11/61
						FEO 01/64 FC

**** Type 656 ****

Het laatste type in deze rij, had dezelfde bouwers en dezelfde kenmerken als de 655, maar werd voorzien van twee motoren gebouwd door de Deense firma Frichs. Geleverd aan de stelplaats Brussel-

zuid, zou dit stel 656.01 zeer veel ongeluk kennen : in 1939 brandde het middendeel uit en werd omgebouwd tot een tweeledig stel en kreeg hierbij het nummer 652.02. Doch in mei 1940 kreeg het zijn oorspronkelijk nummer terug en na een inaktiviteit tijdens deze wereldbrand, sloeg het noodlot toe op 19 april 1944. Bij het bombardement van Muizen werd dit stel volledig vernield en al in 1945 uit het effectief geschraapt.

Kenmerken :

Bouwer : Baume & Marpent / Usines de Braine-le Comte
 Bouwjaar : 1936
 Asindeling : 2'B'B'2' (vanaf 1939 2'B'2')
 Massa rijvaardig : 155 000 kg
 Aantal plaatsen : drieledig tweeledig

C	162 zitplaatsen	132 zitplaatsen
	40 staanplaatsen	24 staanplaatsen
B	52 zitplaatsen	24 zitplaatsen
	15 staanplaatsen	10 staanplaatsen

Motor : 2x Frichs (Denemarken)
 Type : 12 cilinders in V
 Vermogen : 2x 400 pk
 Omwentelingssn. : 1 250 toeren/min
 Transmissie : elektrisch
 Gebouwd door ACEC-Jeumont
 Max. snelheid : 140 km/h (teruggebracht tot 120 km/h)
 Lengte : 59 900 mm

Nummerlijst :

 /39 05/40

656.01 652.02 656.01 BM /1936 07/45 FBM

**** Type 670 ****

zie TTZ-akt. 23

Uitgaande van de ervaringen met de zware diesel-elektrische motorwagens, bestelde de N.M.B.S. enige jaren later ook 6 diesel-hydraulische stellen. Uitgerust met 2 Maybach-motoren en gebouwd door Brugeoise, Nicaise & Delcuve kwamen ze in 1939 te Brussel-zuid in dienst. Hierbij kregen ze de nummers 653.11 tot 653.16 toegewezen. Na een korte dienst op de hoofdlijnen, werden ze tijdens de tweede wereldoorlog - door een gebrek aan brandstof - te Brussel en Muizen afgesteld. In deze laatste plaats ging de motorwagen van de 653.12 onherstelbaar verloren. In januari 1946 werd de 653.13 door brand vernield, doch met het middendeel en het koprijtuig van de 653.12 werd een nieuw stel gevormd.

In 1946 werden de 5 overblijvende stellen hernummerd in type 670 en in 1948 kreeg de 670.05 nieuwe motoren, ditmaal van de firma Carels ingebouwd en werd het vernummerd in 671.01.

De inzet bleef na de wereldoorlog te Brussel gehandhaafd en zo reden ze o.a. naar Charleroi/Erquelinnes, Binche, Gent/Kortrijk en Hasselt. Verdrongen door de elektrifikaties, werd hun inzetgebied tijdens de latere jaren naar het noorden verschoven en zo kwamen deze stellen ook te De Panne, St-Niklaas en Oostende.

Na een korte stationering te Schaarbeek, verhuisden deze stellen dan naar Ronet en hier reden ze vooral diensten naar Givet, en Liege. Vanaf 1963 gingen ze hun laatste jaren van hun loopbaan doorbrengen te Kortrijk met hier diensten naar Antwerpen-LO, Tourcoing, Eeklo en Poperinge. In 1966 verdwenen deze stellen dan definitief uit het bestand.

Kenmerken :

Bouwer : La Brugeoise Nicaise & Delcuve
 Bouwjaar : 1939
 Asindeling : B'2' + 2'2' + 2'B'
 Massa (rijvaardig) 159 000 kg
 Aantal plaatsen C : 157 zitplaatsen
 30 staanplaatsen
 B : 62 zitplaatsen
 10 staanplaatsen
 Motor : 2 x Maybach
 Type : 12 cilinders in V
 Vermogen : 2 x 600 pk
 Omwentelingssnelh : 1 250 toeren/min
 Transmissie : hydraulisch
 Bouwer : Voith getriebe
 Max. Snelheid : 155 km/h (teruggebracht tot 140 km/h)
 Lengte : 59 365 mm

Nummerlijst :

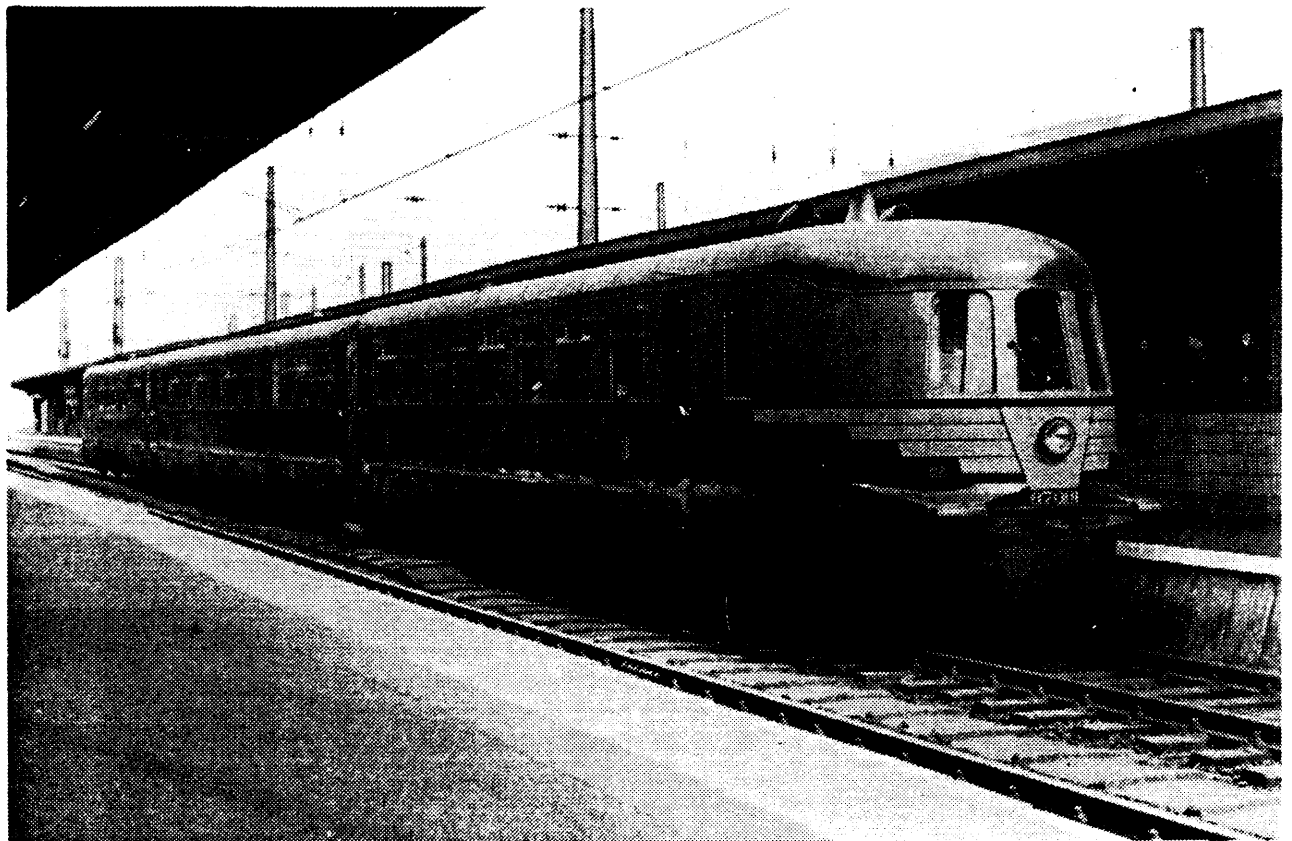
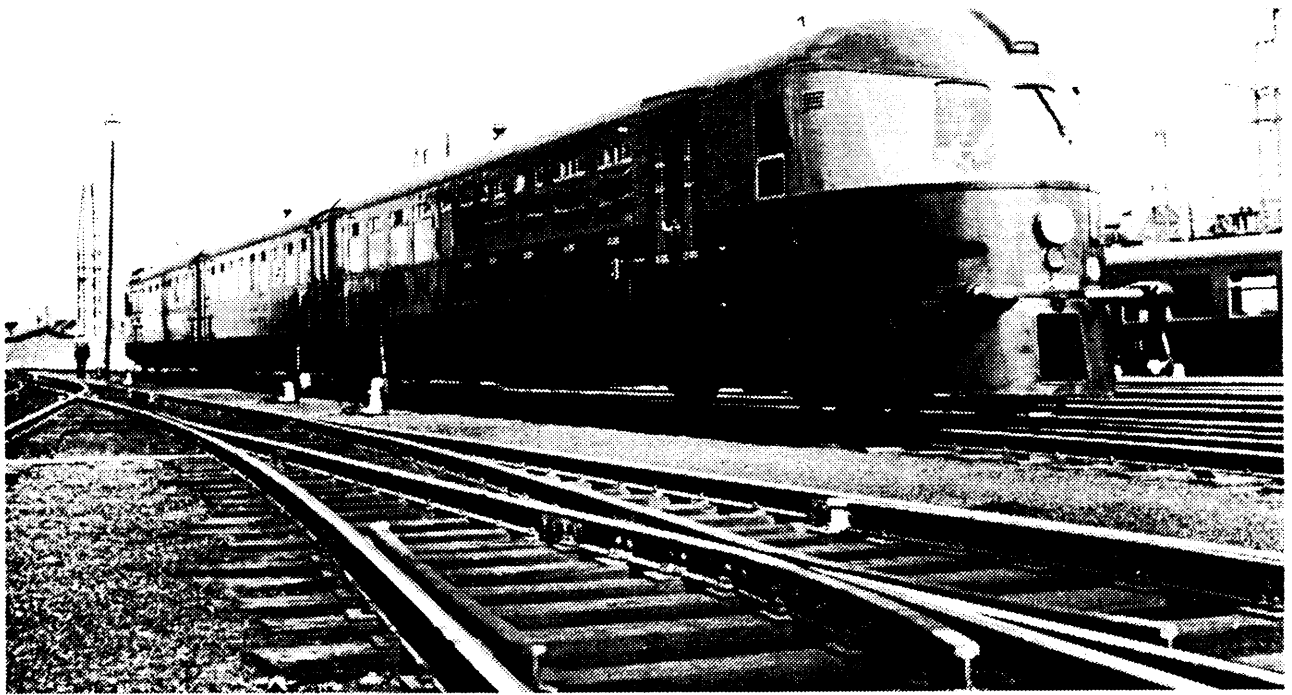
05/46

653.11	670.01	Brugeoise	/39	12/65	FBM - 09/61 - FSR - 10/61
					FEO - 05/63 - FC
653.12	670.02	Brugeoise	/39	07/66	FBM - 05/61 - FEO - 05/63
					FC
653.13		Brugeoise	/39	/45	FBM
653.14	670.04	Brugeoise	/39	07/66	FBM - 04/61 - FEO - 04/63
					FC
653.15	*	Brugeoise	/39	07/66	FBM - 09/61 - FSR - 05/62
					FEO - 04/63 - FC
653.16	670.06	Brugeoise	/39	06/66	FBM - 09/61 - FSR - 05/62
					FEO - 05/63 - FC

* 670.05 in 05/46, 671.01 in /48, 670.03 in 08/61

**** Type 671 ****

Zoals reeds boven gezien werd de 670.05 in 1946 uitgerust met motoren van de firma Carels en hernummerd in 671.01. Dit stel bleef tot in 1961 in dienst met deze motoren, doch werd dan teruggebouwd met de oorspronkelijke Maybach-motoren en kreeg opnieuw type type 670 (nr 670.03) terug. Voor de kenmerken zie boven.



[EXPLOITATIE]

Lijn 45 : Stavelot - Weismes - Losheimergraben

Geschiedenis

=====

Met het Verdrag van Versailles, kreeg de Etat Belge ook de lijnen in de toegevoegde Oostkantons Eupen-Malmedy onder zijn hoede. De officiële overdracht van deze Preussische lijnen was op 28 februari 1921. Onder deze verbindingen was ook de lijn die Trois-Ponts via Stavelot met de Duitse Eifel verbond. Deze verbinding die in de Belgische periode slechts een lokale betekenis had, kende nooit meer de bloei van de Duitse periode en werd dan ook niet meer echt gemoderniseerd. Recent werd het baanvak Trois-Ponts - Weywertz uit het bestand geschrapt.

Lengte :

=====

Trois-Ponts - Weismes :	22,1 km	
Weismes - Weywertz :	5,2 km	(lijn 48)
Weywertz - Grens :	18,5 km	

Stations en stopplaatsen :

=====

FNO	FNO	Trois-Ponts	km 0,0	
FVO	FVO	Stavelot	5,0	(lijn 44)
GMA		Masta	8,0	
		Meiz	10,4	
RMY	RMY	Malmedy	14,2	
RMW	RMW	Weismes (Waimes)	22,1	
RMZ	RMZ	Weywertz (Weverce)	27,3	(lijn 48)
RMG		Butgenbach	31,7	
RMB	RMU	Bullingen (Bulange)	35,9	
RMF		Honsfeld		
RMO	RMO	Losheimergraben	42,2	
		(Grens)	45,6	
		Losheim (DB)	49	

Afschaffen van de reizigersdiensten :

=====

23 februari 1959

Lijn 46 : Lommersweiler - Steinebruck - Gerolstein

Geschiedenis :

=====

Vanaf de lijn 47 takte te Lommersweiler een lijn af die in de Duitse periode een belangrijke rol speelde, daar deze St-Vith met de grotere plaatsen Gerolstein en verder Trier verbond. Doch met de afgifte van de Oostkantons werd deze lijn geamputeerd en slechts 3 km bleven op Belgisch grondgebied. Het verkeer was minimaal en daarom werd deze lijn al in 1952 totaal verbust.

Stations en stopplaatsen :

=====

RMM	Lommersweiler	km	0,0
RMK	Steinebruck		1,9
	grens (DB)		2,9
	Pronsfeld (DB)		20,2
	Gerolstein (DB)		52,9

Afschaffing van de reizigersdiensten :

=====

18 mei 1952

Buiten dienststelling :

=====

voor juli 1959

Opbreken van de lijn :

=====

1960

Lijn 47 : St-Vith - Lommersweiler - Trois-Vierges

Geschiedenis :

=====

Ook de lijn die St-Vith met het Luxemburgse spoorwegnet te Trois-Vierges verbond werd op 28 februari 1921 bij de Etat Belge gevoegd en kende een analoge loopbaan als de vorige lijn. Slechts van lokaal belang met anderzijds met zware hellingen kende maar een zwakke verkeerstoeloop en werd dan ook in 1952 van zijn reizigersverkeer beroofd. Ook het goederenverkeer verminderde en het baanvak Lommersweiler - Reuland werd in 1954 buiten dienst gesteld. Reuland en Lengeler werden dan nog via het Luxemburgse Trois-Vierges bediend tot in 1964

Lengte :

===== 22,4 km

Stations en stopplaatsen :

=====

RSV	RSV	St-Vith	km	0,0
		Neidingen		3,7
RMM		Lommersweiler		6,1
		Auel		9,8
RMU		Reuland		10,7
		Oudler		15,4
RME		Lengeler		19,4
		(grens CFL)		22,4

Vertakkingen :

=====

Y St-Vith :	km	0,5	naar Gouvy
Y Weisenbach :		1,2	naar Gouvy
Y Lommersweiler :		6,1	naar Steinebruck

Afschaffen van de reizigersdiensten :

=====

18 mei 1952

Schrapping van de lijn :

=====

St-Vith - Lommersweiler :	1960
Lommersweiler - Reuland :	1954
Reuland - grens CFL :	1964

Lijn 47A : Vielsalm - Born - (St-Vith)

Geschiedenis :

=====

Al een jaar vroeger als de vorige lijnen werd op 29 juni 1920 de verbindingslijn Vielsalm - Born - St-Vith van de Duitse spoorwegen overgenomen, doch ook hier nam het verkeer zeer snel af. Na een heropbloei tijdens de tweede wereldoorlog werd de lijn al vlug opgedoekt en in 1952 verdween ze uit het NMBS-bestand.

Lengte :

=====

24 km

Stations en stopplaatsen :

=====

FVI	FVI	Vielsalm	km	0,0
		Vielsalm-sous-Bois		
		Burtonville		
		Recht		
		Ligneuville		
		Born-village		24,1

Vertakkingen :

=====

Y Vielsalm	km	0,0	richting	Gouvy
Y Vielsalm-s-B	km	1,2	richting	Trois-Ponts
Y Born	km	23,8	richting	St-Vith

Afschaffen van de reizigersdiensten :

=====

Opbreken van de lijn :

=====

1952

AGENDA

- 04/10 T.T.Z. Ons Huis 19.30
- De Stations in Antwerpen
Anekdotisch wordt de geschiedenis van de stations in deze provincie behandeld.
- 08/10 Febelrail Lokaal van "De Pijl", Muizen 10 - 19 u
- FORUM voor spoorwegliefhebbers
- 15-16/10 St-Niklaas (Station) 10 - 18 uur
en 22-23/10
- MODELBOUWTENTOONSTELLING
- 29/10 T.S.P. Speciale rit met twee lokomotieven type 201 (ex 59) in oude schildering.
- Parcours : Brussel - Antwerpen - Mol - Budel - Houthalen - Winterslag - Bilzen - Brussel.
- 08/11 T.T.Z. Ons huis 19.30
- De spoorwegen in de Limburgse Kempen
Door de sluiting van de Limburgse mijnen ging een groot deel van het Limburgse spoorwegebeuren verloren : deze diareeks belicht deze interessante streek
- 11-13 /11 MOBOV Wilrijk (Kultuurcentrum De KERN) 10-17 u
- MODELBOUWTENTOONSTELLING
- 13/11 T.T.Z. St-Niklaasrit om 14.00 te Zolder
- 20/11 T.T.Z. St-Niklaasrit om 14.00 te Zolder
- 27/11 T.T.Z. St-Niklaasrit om 14.00 te Zolder
- 04/12 T.T.Z. St-Niklaasrit om 14.00 te Zolder
- 06/12 T.T.Z. Ons Huis 19.30
- De spoorwegen in het Oostenrijkse Vorarlberg.

De lokomotieven van de Belgische Staat en de NMBS

=====

Uitgave : TTZ

Auteur : F Maes, H De Bot, J Casier

200 blz A4

Prijs 150 BF

De reeds langer aangekondigde brochure met de nummerlijsten is thans uit. Bekend vanuit de TTZ-aktueel werden de nummerlijsten van de Belgische lokomotieven vanaf het begin tot in 1931 aangevuld met de laatste beschikbare gegevens en werden ze verder uitgebreid. Deze brochure omvat naast een korte inleiding waarin alle typen samengevat worden, de nummerlijsten, waarbij ook kort ingegaan wordt op de diverse konstruktors. Aanvullend en niet verschenen in de aktueel zijn de omnummeringslijsten van de EB-loks tijdens WO I en deze van de Duitse loks na WO I.

Deze uitgebreide brochure - die vooral bedoeld is voor spoorweghistorici - kan verkregen worden door storting van 150 BF (+ 20 BF portokosten) op het rekeningnummer van de TTZ.

Les Consolidation type 29

=====

Uitgave : Partners & Co
210 Blz A4, 300 zw.wit-foto's

Auteur : C Vincent
Prijs : 1950 BF

Het type 29 kent iedereen, doch de geschiedenis van deze markante lokomotieven die na de tweede wereldoorlog in Amerika en Canada aangekocht werden is minder bekend. De auteur C Vincent geeft een uitgebreid beeld over deze reeks machines waarbij zowel de ontstaanskenmerken, de techniek, de loopbaan en enkele anekdotische gegevens verwerkt werden. Hierdoor gaf de auteur blijk van een zeer doorgedreven opzoekingswerk, dit zowel naar de gegevens als naar foto's. Vele nieuwe gegevens kwamen ter beschikking doch hier heeft men ook de voornaamste fout van deze monografie : sommige hoofdstukken zijn lang uitgesponnen, algemene hoofdstukken over klaarmaken, rijden, historieboeken zijn goed, doch horen m.i. niet thuis in een werkelijke monografie en zouden beter samengevat worden in een algemeen boek over de stoomtraktie. Anderzijds gaat men los over de eigenlijke inzet en de loopbaan. Hier zijn nochtans genoeg gegevens beschikbaar en kan men de hele rekonversie naar diesel- en elektrische traktie duidelijk belichten. Ook de eigenlijke loopbaangegevens zijn niet overzichtelijk en onauwkeurig weergegeven. Anderzijds zijn er tal van storende fouten die gemakkelijk weggewerkt konden worden.

Nochtans een zeer interessant boek, met onvolkomendheden die te verhinderen waren en tegen een prijs die ruim boven het gemiddelde ligt.

De Belgische Spoorwegen in kleur
=====

Uitgave : Schuyt & Co Auteurs : Vocke, Herbiet, Vanderhaegen
175 blz A4, 150 kleurfoto's Prijs : ca. 1700 BF

In navolging van de Duitse, Zwitserse en Oostenrijkse fotoboeken verscheen nu ook een analoog Belgisch boek. Hierin grootformatige kleurenfoto's aangaande het hedendaagse traktiematerieel. Ook hier zijn er wondermooie foto's gemaakt in harmonie met het landschap. Alle traktievoertuigen komen aan bod en ook werd in ruime mate het ganse grondgebied gelijkmatig bestreken. Doch spijtig in verband met dergelijke fotoboeken is de drukkwaliteit. Hier heeft men een typisch Belgisch kompromis : door het geringe afzetgebied moest men besparen op de drukkosten en hierdoor zijn zeer vele foto's druktechnisch van mindere kwaliteit, waardoor de verdiensten van de drie fotografen sterk gehypotikeerd worden.

Ondanks dit euvel, een aan te raden boek met een ietwat hoge prijs voor de geleverde drukkwaliteit.

Een spoorse kijk op Hoboken
=====

Auteurs : R Slegers en JP-Schenkel

Ter gelegenheid van de heropening van de stoptreindienst tussen Antwerpen en Boom werd door de Heemkundige kring "Hubuechen 1135" een brochure uitgegeven waarin de geschiedenis van de spoorwegen in en om Hoboken behandeld wordt. Het auteurenduo Schenkel - Slegers stond garant voor de historische accuratie van deze publikatie.

In een eerste hoofdstuk wordt voor de niet-spoorwegkenner uitgebreid de ontstaansgeschiedenis van de Belgische spoorwegen beschreven. Het volgende hoofdstuk handelt over het ontstaan van het spoorwegnet in de regio begrepen tussen Schelde en de staatslijn Antwerpen - Mechelen. In het laatste hoofdstuk komt het Hobokense aspekt met een anekdotische benadering aan bod.

Wij hebben met veel plezier dit stukje Belgische geschiedschrijving over de spoorwegen gelezen. De brochure is verkrijgbaar door storting van 130 BF (+ 35 BF portokosten) op rekening 068-2071638-36 van de vzw. Heemkundige kring Hubuechen 1135, sekretariaat Rita Spies, te 2710 Hoboken.

Le Rail Passe par Liege
=====

Uitgave GTF
164 blz A4, 250 zwart-wit foto's

In de gekende stijl van de GTF werd ter gelegenheid van 150 jaar spoorwegen te Liege een geschiedenis van de spoorwegen in en om de vurige stede uitgebracht. Hierin wordt ingegaan op de geschiedenis van het spoorwegwezen en deze opdracht werd aan verschillende auteurs gegeven die elk een hoofdstuk voor hun rekening namen. Hierbij ging iedereen zeer gedegen te werk en wordt uitgebreid ingegaan op de vroegste geschiedenis, het hellend vlak, de stoomtraktie, de diesel- en elektrische traktie, de hedendaagse betekenis en de toekomst. Doch deze vorm heeft een groot nadeel : door de fragmentarische benadering krijgt men geen afgerond geheel en vallen enkele belangrijke perioden geheel door de mand. Ook de eigen stijl van elke auteur zal het verband tussen de hoofdstukken lossen laten worden.

Ondanks de verdiensten van dit boek, wordt de geschiedenis niet volledig behandeld en liet men een kans liggen om een meer gedegen, en daarom niet noodzakelijk meer technisch, naslagwerk te maken.

In een klein stationneke (de stations in de provincie Antw.)
=====

Uitgave : LMS (Lier)
100 blz A4, 75 zw.-wit foto's

Prijs : 295 BF

In een redactie van H De Bot verscheen een eerste uit een reeks brochures die de stations in verschillende provincies behandelen. De brochure begint met een korte historiek van de lijnen in de provincie Antwerpen en nadat wordt de hoofdbroek aangesproken : namelijk een overzicht van alle stations en stopplaatsen met voor elk de opening, de sluiting, de stijl van het gebouw, verdere kenmerken en zo mogelijk een historische foto. Zeer minutieus werd hierbij gewerkt, waarbij alle achtereenvolgende stations opgesomd worden. Ondanks het fotokopieren is een voldoende kwaliteit aanwezig waarbij betreurt kan worden dat - wegens de geringe verspreiding - niet gekozen kon worden voor een echt drukprocede waarbij de verdiensten van de auteurs verder onderstreept zouden worden.

Deze brochure is verkrijgbaar bij de TTZ door storting van 295 BF (+ 35 BF porto) op ons rekeningnummer.

Spoorwegongevallen

In de volgende nummers van TTZ-Aktueel nemen we de spoorongevallen onder de loupe die destijds in de pers enorme aandacht kregen. De criteria voor publikatie is niet het aantal doden, maar de nieuwswaarde volgens toen geldende normen.

Het is uiteraard niet de bedoeling het spoorweggebeuren als een onveilig bedrijf voor te stellen. Integendeel, het wegverkeer eist jaarlijks 1800 levens. De balans van 153 jaar spoorverkeer is lang niet zo driest. Spoorweg- en luchtvaartongevallen vinden nu eenmaal een grote weerklank in de pers. Drie weekend-doden is nieuws voor bladzijde vijf in de krant. Een zelfde balans bij een spoorwegongeval is enkele dagen frontpaginanieuws.

In de volgende TTZ-Aktueel edities brengen we in kronologische volgorde één ongeval. Om U te laten genieten van de toen gehanteerde stijl en woordgebruik brengen wij het relaas zonder enige tekstaanpassing. Hier en daar wordt het verhaal wel eens ingekort. Geciteerde teksten zijn steeds cursief afgedrukt.

In het midden van vorige eeuw kwamen er in de pers nog geen illustraties voor. Dit verandert zo rond het einde van de eeuw en van dan af brengen wij dan ook getekende illustraties. In het begin van de 20ste eeuw verschijnen er van de ongevallen prent-briefkaarten en worden er in de kranten foto's afgedrukt.

OUDE-GOD 17 MEI 1844

bron: Vlaams België

Ongelukken op den yzeren weg

Men schrijft ons uit Antwerpen. 17 mei 8 uren 45 minuten 's avonds

De statie van den yzeren weg is omzet met eene ontelbare menigte op welker aenzicht men schrik en doodelyken angst ontwaert. De overheden bevinden zich ter plaets; men loopt met draegbedden en iedereen is als bevangen met eene diepe vrees van gansch de waerheid te vernemen.

Een afgryselijk ongeval moet er aen de standplaets van den Ouden God tussen Antwerpen en Duffel gebeurd zyn. Men draegt daer even zes der ligtst gekwetsten op draegbaren door het neêrslagtig volk. Een stoomtuig vertrekt met 8 geneesheren om nog ter plaetse liggende ongelukkigen te gaen verzorgen. Men wacht op de terugkomst der geneesheren. Uit de uiteenlopende berigten kan men op maken dat een der voorste waggons uit de spoor gesprongen is en de volgende rytuigen daerentegen en daerover in wanorde gedreven zijn. Morgen geef ik U nader berigt.

Antwerpen 17 mei, 9u 15m 's avonds.

De geneesheren zijn terug gekeerd. Men heeft er veel op een ogenblik gevonden omdat juist wanneer men ze opzocht het geneeskundig genootschap vergaderd was. Het getal der gekwetsten die vervoerbaer zyn beloopt geen zeven. Voor het ogenblik zyn er slegts twee doden; eene vrouw die het hoofd teenemael verbryzeld

is geworden en herkend is middels eenen brief welken zy in haren boezem verborgen had: en een jonge vrouw die voor zy stierf nog den tyd heeft gehad om te verzoeken dat men haer ongeluk zou aenmelden te Fontaine-l'Evêque waer zy gehuisvest is. Ook hare zuster zal welligt den nacht niet doorbrengen. Een grysaard, te Atrecht, in frans Vlaenderen woonachtig, is eveneens in levensgevaer; het kermen zyns zoons, die hem begeleidde, verscheurt het hart.

... De ware rede van dit schrikkelijk ongeluk is onbekend. Zy die ter plaetse geweest zyn verschillen hieromtrent van gevoelen. De eenen wyten het toe aan het kwalyk sluiten van de spoorzetter of excentric, de anderen aen 't breken eener as.

... Een man die op 't oogenblik zelfs dat het ongeluk gebeurd is, en zich de wanorde ten nutte makend, eene beurs heeft gestolen, is onmiddellyk aangehouden.

Antwerpen 19 mei

... De trein met reizigers eergisteren om 4 ure 15 minuten des namiddags van Brussel naer Antwerpen vertrokken heeft het zwaarste ongeluk ondergaen, dat nog op onze yzeren weg sinds zyne daerstelling is voorgevallen.

Op het oogenblik dat de trein de statie van den Ouden God voorbytrok, brak de deessel van den tweede waggon. Het vallen van dien waggon brak de keten waermede hy aen den eersten vast was en veroorzaakte een zo geweldige schok op de rytuigen die volgden, dat deze alle langs weerskanten de sporen uit den weg wierden geworpen en de eenen tegen de anderen aen stukken sloegen. Van de reizigers die in de waggons en bankwaggons zaten zyn er twee dood gebleven, vyf zwaer gewond, en vele anderen min of meer gekneusd.

... Onmiddellyk na het voorval is het stoomtuig om rytuigen en hulp naer Antwerpen vertrokken.

... De reizigers kunnen niet wel het geweld van den schok begrypen die het ongeluk veroorzaekt heeft gehad. Een der instukken geslagen bankwagens bevatte vyftien reizigers en een treinwachter. Op het oogenblik van het ongeluk, werden zy, met de stukken van het rytuig op omtrent 8 voet afstands van de baen geworpen, de eene regts, de anderen links, zonder dat een hunner, door een buitengewoon geluk, eenig wond bekwam.

Bij de trein bevonden zich een zeker getal gevangenen in een waggon die voor soortelyke transporten gebruikt wordt. Die waggon heeft, zoo het schynt, niets geleden.

Een Antwerps blad beweert dat de genaemde Van Dalewyck reeds den morgend daerna in het S. Elisabethgasthuis is overleden.

Antwerpen 22 mei

M. Masui en den byzonderste fonctionarissen van den yzeren weg hebben zondag laetst eene byeenkomst gehad in de statie van Mechelen, ten einde eenige maetregelen te beraemen ter voorkoming van ongelukken op de spoorbaen veroorzaekt, hetzy door breken van deessels, het uitvallen van assen enz.

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 traktie in België :

Deel I : DE Belgische Staatsspoorwegen Prijs : 500 F

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

Auteur : JP. Schenkel

Lier 1860

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

Railfoto 1, 2, 3, 4, Prijs per deel : 160 F

Railfoto 5, 6, 7, 8, 9, ... Prijs per deel : 180 F

portokosten inbegrepen

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

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

+---+---+---+---+

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

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

Zowel de exploitatie alsook de belangrijke restauraties aan al dit materieel wordt trouwens kosteloos door verschillende leden van de vereniging opgeknapt. Wie ook voor dit werk interesse heeft, kan steeds contact opnemen met de sekretaris of één van de werkende leden.

Anderzijds houdt de T.T.Z. maandelijks in de zaal "Ons Huis" te Zolder een bijeenkomst waar aan de hand van een dia- of filmvertoning de geschiedenis of de aktualiteit bij de spoorwegen behandeld worden.

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

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

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

Voor verdere inlichtingen :

Désiré Jans (voorzitter) Vetterstraat 28 Tel. 011/250114
3511 Kuringen (Hasselt)

Julien Casier (sekretaris) Radiostraat 19 Tel. 012/237661
3700 Tongeren.

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

T.T.Z. , DE MUSEUMLIJN VAN VLAANDEREN

