



Vereniging zonder Winstoogaerk.

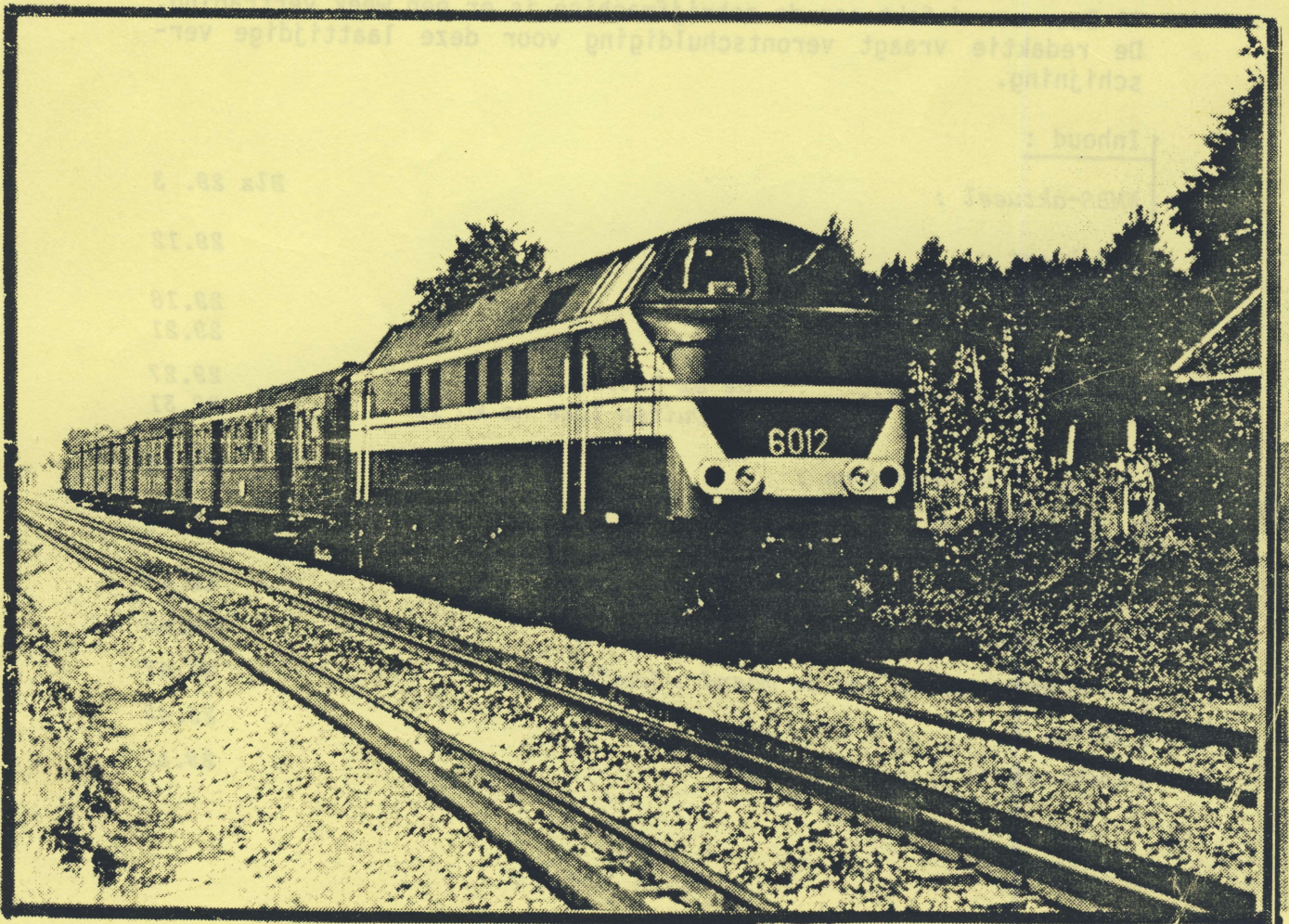
AKTUEEL

TWEEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT

November - December

Jaargang : 5
Nummer : 29

Lidgeld : 500 BF - Los Nummer : 120 BF



Wordt gratis verdeeld onder alle TTZ-leden

Lidmaatschapsbijdrage : 500 BF/jaar
Los Nummer : 120 BF

Redactie :

J. Casier, H De Bot, F Maes

Medewerkers :

E. Castermans, R Huysman, P Dejonckere, D Moens, J Vandenheede
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 20 oktober en verschijnt begin november, het volgende nummer wordt op 20 december afgesloten en verschijnt begin januari.

** Door een defekt aan de schrijfmachine is er een week vertraging. De redactie vraagt verontschuldiging voor deze laattijdige verschijning.

Inhoud :

NMBS-aktueel :	Blz 29. 3
TTZ-krant :	29.12
Historische bladzijde :	
- typen 3 en 4	29.18
- nummerlijsten :	29.21
6er waren eens ...	de ex-Duitse loks na WO I 29.27
	de Duitse loks na WO II 29.31
De Belgische stations :	29.33
Exploitatie (lijnen 35/36)	29.37
Dieselstellen (typen 554 / 600)	29.41
De Konstrukteur van de maand : Ragheno	29.45
De beurtregeling van de maand : Landen 1956	29.47
Agenda :	29.49
Boekenplank :	29.50

N.M.B.S. -

AKTUEEL

a. leveringen :

2145	30/06/1987	07/07/87	<u>04/08/1987</u>
2146	08/07/1987	09/07/1987	<u>04/09/1987</u>
2147	28/08/1987	02/09/1987	<u>28/09/1987</u>
2148	14/09/1987	18/09/1987	
2149	28/09/1987	02/10/1987	

b. Stelplaatswijzigingen :

geen

c. Schrappingen :

901	Schaarbeek	buiten dienst met PV van CW Mechelen van 24/08/1987 uit geschriften op 01/10/1987
902	Schaarbeek	buiten dienst met PV van CW Mechelen van 24/08/1987 uit geschriften op 01/10/1987
6002	St-Ghislain	buiten dienst met PV 189 van CW Salzannes van 03/07/1987 uit geschriften op 01/09/1987
8013		buiten dienst met PV 190 van CW Salzannes van 14/07/1987 uit geschriften op 01/10/1987 verkocht aan Gleismac (Italië)
8015	Merelbeke	buiten dienst met PV 193 van CW Salzannes van 22/09/1987 uit geschriften op 01/11/1987
8016	Merelbeke	buiten dienst met PV 194 van CW Salzannes van 22/09/1987 uit geschriften op 01/11/1987
8022		buiten dienst met PV 191 van CW Salzannes van 14/07/1987 uit geschriften op 01/10/1987 verkocht aan Gleismac (Italië)
8036	Merelbeke	buiten dienst met PV 195 van CW Salzannes van 22/09/1987 uit geschriften op 01/11/1987

8039 Merelbeke buiten dienst met PV 196 van CW Salzannes van 22/09/1987
uit geschriften op 01/11/1987

8401 Latour buiten dienst met PV 192 van CW Salzannes van 03/09/1987
uit de geschriften op 01/11/1987

d. Transferts :

6012 St-Ghislain naar dienst Baan Schaarbeek op 01/09/1987

2. Aktuele berichten :

00 : Het stel 050 wordt nog steeds uitvoerig getest met het oog op een serieuitvoering van deze draaistroomtechniek. Nochtans is het weinig waarschijnlijk dat de draaistroommotoren al ingebouwd zullen worden op de eerste reeksen L-stellen.

Daarentegen is er wel een nieuw ontwerp ter studie voor nieuwe tweeledige stellen : deze zouden een deel van de toekomstige IC/IR-diensten moeten overnemen, maar zouden ook geschikt moeten zijn voor de piekurdienst. Verdere vereiste is de compatibiliteit met de huidige Breaks. De eerste stellen van deze reeks zouden in 1991 op de sporen verschijnen en nadien zouden een 20-tal stellen per jaar volgen.

06 : Praktisch geen wijzigingen werden doorgevoerd in de inzet van deze stellen : reden hiervan is de vertraagde uitvoering van de elektrifikaties. Wel worden de grote herstellingen ras doorgevoerd en komen steeds meer tweetjes in de nieuwe huisstijl op de sporen.

09 : Officieel werden nu twee Benelux-stellen uit het NMBS-bestand afgevoerd : het betreft de stellen 901 (voor sloping) en de 902. Dit laatste stel is bestemd voor het museum en is al in Leuven aangekomen. De beide overige stellen zijn nog steeds - voor onbepaalde termijn - aan de NS verhuurd en door vooral diensten op de verbinding Vlissingen - Roosendaal - Zwolle.

09 : Er komt toch verder schot in de bouw en aflevering van de nieuwe L-stellen : het eerste stel zou in april 1988 aan de NMBS moeten geleverd worden. Datzelfde jaar volgen nog 13 verdere stellen. In 1889 zouden dan nog 21 stellen afgeleverd moeten worden. Voor 1990 en 1991 zou nog een bestelling van een 40-tal dergelijke stellen overwogen worden. Vanaf 1991 komt dan het nieuwe IC/IR-stel van de band.

Ook de kleurstelling werd nu definitief (?) vastgelegd : men is afgegaan van de geplande witte grondkleur en heeft gekozen voor de schildering in bordeaux. Net zoals de overige stellen heeft men een witte band onder de vensters, die op de kopwanden rond de vensters uitgevoerd is. Op deze zijwanden is er dan ook een schuine band die beide witte delen verbindt. Op de kopwanden zijn twee gele veiligheidsstrepen aanwezig die gedeeltelijk doorlopen op de zijwanden. De vensterpartij daarentegen wordt Champagne gehouden. De beschrifting wordt op de kopwanden in het zwart, op de zijwanden in het wit uitgevoerd. Het dak wordt lichtgrijs.

- 03 : Naast de nieuwe stellen, overweegt men anderzijds ook om bij de Breaks een tussenrijtuig te plaatsen, zodat er drieledige stellen zouden ontstaan. Hierdoor zou de capaciteit met de helft verhogen, zonder dat er hoge ontwikkelkosten voorzien zouden moeten worden. Ook in de huidige treinsamenstelling zou er weinig moeten veranderen.
- 12 : Eindelijk zijn deze lokomotieven nu officieel door de SNCF toegelaten voor ritten naar Paris en van deze mogelijkheid werd al verschillende keren gebruik gemaakt, dit echter steeds voor bijzondere treinen. In de pool met de reeksen 15 16 en 18 zijn ze echter nog niet voorzien. Nochtans voorziet het Belgische gebruik nog steeds 9 machines, zodat de reserve wel erg klein is. Daarom worden de diensten naar Tournai ook regelmatig aan de reeksen 21 of 27 toevertrouwd.
- 15 : Vanaf 1 januari doet er zich een grotere verschuiving voor in de inzet van deze machines : op dat ogenblik mogen ze niet meer rijden in Nederland (ontbreken van de ATB) en zullen ze enkel nog de diensten naar Paris (drie treinparen per dag). Van twee lokomotieven is echter het wisselspanningsgedeelte onbruikbaar en deze zullen bij voorkeur ingezet worden voor de IC-treinen Oostende-Liege-Eupen. Hiervoor zijn thans een aantal bestuurders van Welkenraedt in opleiding.
- 16 : De oorzaak van de vele defekten bij deze reeks schijnt thans opgelost te zijn en kunnen deze machines praktisch probleemloos de gestelde taken uitvoeren.
- 20 : Half december komt de eerste lokomotief van deze reeks in gewijzigde vorm uit de Cw Salzannes. De aanpassingen betreffen vooral het technisch gedeelte. Of er ook wijzigingen aan de kast aangebracht zullen worden is nog niet bekend.
- 21 : Op dit ogenblik is de inzetreeks voor deze machines verder uitgebreid tot 34 plandagen, zowel in reizigers- als goederendienst, dit praktisch over het ganse noordelijk deel van het land. Verder is er een tweede reeks met 6 machines, die gebruikt worden voor goederentreinen die niet effectief in de beurtregeling voorkomen. De aflevering van de laatste lokoreeks 21 wordt voor oktober verwacht. Daarna stopt de lokomotiefbouw voor een vijftal jaar. Dit is ook het geval voor de BN-vestiging te Nivelles. De volgende machines zouden vanaf 1992/93 in een andere vestiging (Charleroi ?) van de band lopen.
- 22 : Vooral de machines van Merelbeke bezitten nog steeds de uitgebreidste inzetreeks : de 21 ingezette machines verzekeren nog steeds in overgrote mate piekurtreinen, met daarbij vrij beperkte af te leggen afstanden. Verder springen deze machines ook regelmatig in in de goederenreeks van de 21-ers
- 25.5 : Door het feit dat de reeks 15 niet meer in Nederland mag optreden, worden weer twee internationale diensten opgedragen aan de lokomotieven reeks 25.5, die hierdoor terug officieel op NS sporen verschijnen.

- 43 : Vanaf de volgende zomerregeling verliezen deze stellen van Montzen een deel van hun diensten, nl. de reizigerstreinen tussen Welkenraedt en Aachen-Hbf. Of ze nog de personeelstreinen voor hun rekening zullen nemen is niet bekend. Men spreekt immers al langer over een vervanging door de reeks 46 op deze verbinding.
- 45 : Ook deze stellen verliezen een deel van de inzet vanuit Bertrix daar de lijn Libramont - Bastogne waaarschijnlijk ten offer valt aan de reorganisatie. Aan een eventuele transfert of afstelling is echter nog niet gedacht.
- 51 : Na de 5188, staat nu de verongelukte 5169 op de lijst van de te schrappen lokomotieven. De levensloop van deze lok vermeld :

200.069 -- 5169

Bouwer : Cockerill/Baldwin
 Fabrieksnummer : 3893
 Levering : 18 maart 1963
 Stelplaatsen :
 Hasselt : 18/03/63 - 02/06/85
 Antwerpen-dam 02/06/85 -

Aan de inzet van deze machines is echter weinig of geen wijziging opgetreden. De inzet te Hasselt, Schaarbeek, Monceau en Merelbeke bleef gehandhaafd. Te Antwerpen worden sreefs meer en meer loks reeks 51 in de inzetreeks van de 59-ers gebruikt.

- 52/53 : De inzet van deze machines op de Athus-Maas-lijn gaat - door de slechte conjunktuur steeds verder achteruit. De reeks voorziet nog wel 14 diensten, doch hierin is ook een dag onderhoud en niet minder dan 3 plantondiensten voor onregelmatige goederentreinen voorzien. Hierdoor ziet de toekomst voor de niet omgebouwde machines er vrij somber uit en mag men niet verwachten aan schrappingen in 1988.
- 59 : Door een brand op de 5903 en 5905 te St-Genenius-Rode (lijn 124) werd de 5903 zo zwaar beschadigd dat deze lok afgevoerd moest worden. De 5905, van wie de hoofdgenerator vuur vatte, is echter opnieuw in dienst met een vervanggenerator. De levensloop van de 5903 :

201.003 -- 5903

Bouwer : Cockerill - Ateliers Metall. de Nivelles
 Fabrieksnr : 3408
 Levering : 13/01/1955
 Stelplaatsen :
 Kinkempois : 13/01/55 - 29/03/55 (rodage)
 Haine-St-Pierre 29/03/55 - 17/09/58
 Merelbeke 17/09/58 - 15/10/81
 Antwerpen-Dam 15/10/81 -

Ook voor de thans afgestelde (in park geplaatste) lokomotieven van deze reeks is de toekomst niet rooskleurig, daar deze machines waaarschijnlijk nog volgende maand in blok

afgeschreven zullen worden. Enig voorbehoud dient gemaakt te worden voor sommige machines die vanuit Merelbeke naar Antwerpen kwamen en terug geactiveerd zouden worden. De hinderenis die een inzet in de weg stond (nl. het ontbreken van een derde koplamp en daardoor het verbod om in Duitsland te rijden) is door de DB verwijderd en thans mogen machines met 2 koplampen doorrijden tot Aachen-West, Aachen-Hbf en Aachen-Rote Erde. De inzet van deze lokomotieven bleef echter gedurende de laatste maanden praktisch ongewijzigd. Meestal worden bijkomende 59-ers ingezet voor uitzonderlijke goederentreinen en bereiken hierbij opnieuw o.a. Kinkempois, Monceau en Zeebrugge.

60 : Ook bij deze reeks zijn er enkele wijzigingen opgetreden : na de 6002 staan twee verdere machines op de zwarte lijst, nl. de 6045 en 6052. De eerste - die een motorschade leed - werd in de reeks vervangen door de 6048, de 6052, toebehorend aan de dienst Baan, werd hier vervangen door de 6012 van St-Ghislain. De levensloop van beide machines ziet er als volgt uit :

210.045 -- 6045

Bouwer :	Cockerill		
Fabrieksnummer :	4053		
Levering :	30/12/1964		
Stelplaatsen :			
Kinkempois	30/12/64	-	01/05/82
Monceau	01/05/82	-	03/06/84
Kinkempois	03/06/84	-	01/06/86
St-Ghislain	01/06/86	-	

210.052 -- 6052

Bouwer :	Cockerill		
Fabrieksnummer :	4060		
Levering :	12/02/1965		
Stelplaatsen :			
St-Ghislain :	12/02/65	-	01/12/86
Schaarbeek (dienst Baan)	01/12/86	-	

Net zoals bij de reeks 59, zouden de afgestelde lokomotieven reeks 60 nog tijdens dit jaar uit het bestand afgevoerd worden, zodat men ook hier een vereenvoudiging van het bestand nastreeft.

62 : Door de inkrumping van de mijnactiviteit komt de inzet van 62-ers te Hasselt verder in het gedrang. Op dit ogenblik worden de treinen in de Limburgse Kempen bij voorkeur met de reeks 51 gereden en komen steeds minder 62-ers tot inzet in de goederenreeks. Officieel worden nog 6 machines in deze inzet gebruikt. Tijdens volgende zomerregeling zou deze reeks volledig verdwijnen. Anderzijds blijft de reizigersdienst ook in 1988 ongewijzigd dit door het feit dat de reizigerstreinen Hasselt-Mol hoogstwaarschijnlijk verder blijft bestaan.

- 62 : Ook te Leuven wordt gedacht aan een inkrimping van de bestaande goederenreeks met voornaamste diensten deze naar Zandvliet. Hier zou een deel van de treinen overgaan op de reeks 51 van Antwerpen.
- 73 : Een nieuwe reorganisatie dringt zich op na de afstelling van de 80-ers van Merelbeke. Deze zouden immers tijdens de volgende maanden volledig uit het Gentse moeten verdwijnen en vervangen worden door 73-ers. Hiervoor Hasselt 2, Kinkempois 3 en Monceau 5 lokomotieven reeks 73 moeten afstaan. Nochtans is er een ander voorstel : nl. dat Ronet zijn 73-ers kwijt zou spelen aan Merelbeke en dat ze hier vervangen zouden worden door de reeks 83 van Monceau. Reden hiervan is dat Monceau zeer veel zware treinen te slepen heeft en dat Ronet vooral in lokale rangeringen moet voorzien.
- 80 : Duidelijke vermindering bij deze reeks machines : hier levert de dieselmotor steeds meer problemen en moeten altijd maar meer machines afgesteld worden. Dit leidde tot het plan om de inzet vanuit Merelbeke volledig af te bouwen en deze afgestelde lokomotieven te gebruiken als plukloks voor de machines van Schaarbeek. Anderzijds konden opnieuw twee machines verkocht worden aan de Italiaanse firma Gleismac, het betreft de lokomotieven 8013 en 8022. Vier andere loks werden op 1 november uit het bestand geschrapt. De levensloop van deze 6 rangeerders :

260.013 -- 8013

Bouwer :	Brugeoise / Nivelles
Levering :	28/02/1961
Stelplaatsen :	
Kinkempois :	28/02/61 - 04/11/61
Antwerpen-Dam :	04/11/61 - 18/07/62
Schaarbeek :	18/07/62 - 06/01/63
Monceau :	06/01/63 - 18/02/63
Schaarbeek :	18/02/63 - 22/07/63
Kinkempois :	22/07/63 - 29/11/73
Schaarbeek :	29/11/73 - 01/10/87
Buiten dienst :	PV 190 van FAZ van 14/07/87
Uit geschriften :	01/10/87
Verkocht :	Gleismac - Italie

260.015 -- 8015

Bouwer :	Brugeoise - Nivelles
Levering :	16/03/1961
Stelplaatsen :	
Kinkempois :	16/03/61 - 10/05/61
Merelbeke :	10/05/61 - 01/11/87
Buiten dienst :	PV 193 van FAZ van 22/09/87
Uit geschriften :	01/11/87

260.016 -- 8016

Bouwer :	Brugeoise - Nivelles
----------	----------------------

Levering : 23/03/1961
 Stelplaatsen :
 Merelbeke : 23/03/61 - 01/11/87
 Buiten dienst : PV 194 van FAZ van 22/09/87
 Uit geschriften : 01/11/87

260.022 -- 8022

Bouwer : Ateliers Belges Reunies
 Fabrieksnummer : 2212
 Levering : 06/10/1960
 Stelplaatsen :
 Schaarbeek : 06/10/60 - 09/02/63
 Monceau : 09/02/63 - 18/02/63
 Schaarbeek : 18/02/63 - 26/09/63
 Kinkempois : 26/09/63 - 24/09/73
 Schaarbeek : 24/09/73 - 01/10/87
 Buiten dienst : PV 191 van FAZ van 14/07/87
 Uit geschriften : 01/10/87
 Verkocht : Gleismac (Italie)

260.036 -- 8036

Bouwer : Ateliers Belges Reunies
 Fabrieksnummer : 2226
 Levering : 10/02/1961
 Stelplaatsen :
 Merelbeke : 10/02/61 - 01/11/87
 Buiten dienst : PV 195 van FAZ van 22/09/87
 Uit geschriften : 01/11/87

260.039 -- 8039

Bouwer : Ateliers Belges Reunies
 Fabrieksnummer : 2229
 Levering : 10/03/1961
 Stelplaatsen :
 Merelbeke : 10/03/61 - 01/11/87
 Buiten dienst : PV 196 van FAZ van 22/09/87
 Uit geschriften : 01/11/87

83 : Zoals reeds aangehaald zouden 5 machines van Monceau mogelijk naar Ronet verhuizen om hier de taken van de 73-ers over te nemen. De beslissing valt in de loop van november.

84 : Net zoals bij de reeks 80, staan de in park gestelde machines op het punt van uit het bestand te verdwijnen. De 8401 ging deze weg al op. De levensloop :

250.001 - 8401

Bouwer : Baume et Marpent
 Levering : 08/08/1955

Stelplaatsen :

Schaarbeek :	08/08/55	-	09/09/64
Antwerpen-dam :	09/09/64	-	02/02/66
Ronet :	02/02/64	-	31/10/75
Stockem :	31/10/75	-	10/11/75
Ronet :	10/11/75	-	01/06/86
Stockem :	01/06/86	-	01/11/87 (in park)
Buiten dienst :	PV 192 van FAZ van 22/09/87		
Uit geschriften :	01/11/87		

Ook de toekomst van de eerste reeks van deze machines is op korte termijn bedreigt en waarschijnlijk komt op 1 juni 1988 een reorganisatie van de diensten waardoor de loks 8401-8425 afgesteld kunnen worden.

91 : Door de gevoelige achteruitgang van het aantal treinen te Tessenderlo werd afgezien van de transfert van een lokotractor reeks 91 naar deze gemeente. De lokotractor van Menen blijft dus werkloos te Kortrijk achter.

Museumexploitatie

=====

type 29 : Met de vakbondstrein Leuven - Hasselt - Antwerpen op zaterdag 17/10 werd het ritseizoen bij de NMBS afgesloten. Op dit ogenblik moet de 29.013 een reeks onderhouds- en herstellingswerken ondergaan om in 1988 terug met volle overgave te kunnen aanvangen. De 29.013 heeft immers tijdens de vorige drie jaren meer dan 2 000 km afgelegd.

Type 1 : De werkzaamheden aan dit type gaan met een traag tempo verder. Reden hiervan is het ontbreken van het nodige aantal mensen voor deze restauraties. Ondertussen zijn wel de nieuwe vlampijpen aangebracht en werden alle onderdelen grondig nagezien. De indienststelling van deze lokomotief verwacht men - zonder verdere moeilijkheden - voor mei 1988.

Type 16 : Recent werd deze lokomotief - samen met de 7 - oppervlakkig onderzocht om na te gaan of een bedrijfsklare restauratie mogelijk is. Hierbij is men op geen enkele noemenswaardige moeilijkheid gestoten en kan de definitieve expertise afgewacht worden. Er is echter - in tegenstelling met andere geruchten - nog geen beslissing genomen over de restauratie van om het even welke machine dan ook.

Reeks 09 : Als nieuwe aanwinst werd de aankomst van het Beneluxstel 902 opgetekend. Dit stel werd in de museumloods geplaatst doch hier moesten nu de 6406, de 7103 en de 7209 wijken. Deze drie loks staan nu buiten voor de loods.

Reeks 40 : Het museumstel 4006 was kort na elkaar tweemaal op stap : op 19/09 verzorgde het de GTF-uitstap op de goederenlijnen in de driehoek Namur, Charleroi, Dinant. Op 10/10 kwam het op bezoek in Zolder, dit met de werkende leden van de CFV3V.

** RIJTUIGEN NMBS **

=====

1. Statistiek

a. Leveringen :

51 515	50 88 16 38	015-0	BN Brugge	M5 A	18/09/87
52 583	50 88 26 38	083-6	BN Brugge	M5 B	18/09/87
52 584		084-4	BN Brugge	M5 B	23/09/87
52 585		085-1	BN Brugge	M5 B	18/09/87
52 586		086-9	BN Brugge	M5 B	18/09/87
52 587		087-7	BN Brugge	M5 B	18/09/87
52 588		088-5	BN Brugge	M5 B	18/09/87
52 589		089-3	BN Brugge	M5 B	18/09/87
52 590		090-1	BN Brugge	M5 B	18/09/87
12 715	51 88 21 70	015-1	BN Brugge	I10 B	03/08/87
12 717		017-7	BN Brugge	I10 B	24/07/87
12 722		022-7	BN Brugge	I10 B	14/09/87
12 723		023-5	BN Brugge	I10 B	14/09/87
12 724		024-3	BN Brugge	I10 B	17/09/87
12 725		025-0	BN Brugge	I10 B	14/09/87
12 726		026-8	BN Brugge	I10 B	14/09/87
12 727		027-6	BN Brugge	I10 B	14/09/87
12 728		028-4	BN Brugge	I10 B	14/09/87
12 729		029-2	BN Brugge	I10 B	28/09/87
12 730		030-0	BN Brugge	I10 B	28/09/87
12 731		031-8	BN Brugge	I10 B	28/09/87

2. Schrappingen :

geen

2. Aktuele Berichten

- I1 : Op het volgende PV van schrapping staan een tiental rijtuigen I1 aangewezen om naar de sloper verwezen te worden. Reden van deze schrapping is het vrijkomen van de I6-rijtuigen, die hun oudere soortgenoten vervangen. De afstelling van de laatste I1-rijtuigen wordt voor midden 1988 voorzien.
- K1 : Ook hier is de inzet vrij beperkt geworden : deze rijtuigen verzekeren praktisch enkel nog piekurentreinen, o.a. op de verbindingen Mechelen - St-Niklaas, Leuven - Ottignies - Charleroi en Tournai - Mons. Deze interessante rijtuigen verdwijnen nog - samen met verschillende K2-rijtuigen in de loop van 1988 van de NMBS-sporen. Enkel het museumstel blijft dan nog te Leuven behouden.
- M1 : Met de nakende beeindiging van de elektrifikatie van de verbinding Geraardsbergen - Ath - Mons, verdwijnt opnieuw een type rijtuigen uit België. De afstelling van de laatste M1-rijtuigen is in juli 1988 gepland.

TTZ - KRANT

** St-Niklaasritten **

Nu het gewone ritseizoen er bij de T.T.Z. er bijna op zit, vervolgen we de traditie met de St-Niklaasritten. Op de zondagen 8, 15, 22 en 29 november rijdt de TTZ weer uit om St-Niklaas bij het Helzold-stadion feestelijk op te halen en naar Genebos te begeleiden. Het vertrek te Zolder-mijn is om 14.00 voorzien en na een rit door het herfst- of mogelijk winterlandschap komen we omstreeks 14.40 te Genebos aan. Na een oponthoud van ca. één uur wordt de terugrit aangevangen. Naast verrassingen voor de kinderen, kunnen ook spoorwegliefhebbers duidelijk aan hun trekken komen : bij mooi weer heeft men immers - bij het koude weer trouwens immense stoomontwikkeling en daarom nodigen we dan ook de stoomenthousiasten uit op deze dagen. Tijdens de rangeringen te Zolder (vanaf ca. 12.00) kunnen mooie foto's gemaakt worden en bij mooi weer en in de mate van het mogelijke zullen we na de rangeringen pogen een fotorit te organiseren over het mijnemplacement. Vrouw en kinderen meebrengen : geen probleem en deze zullen opgetogen zijn met de eigenlijke St-Niklaasrit. De Heilige Man zal gul zijn dit jaar en - iedereen weet dit nu trouwens al - aan Zwarte Pieten is er bij de TTZ geen gebrek.

** Aktuele berichten **

Naast de inzet van Bebert tijdens de St-Niklaasritten, konden de herstellingswerken aan het overige materieel aangevat worden, zo hebben we volgende werken in het vooruitzicht :

SIMONE :

Na de stationsfeesten werd Simone afgesteld en begon de afbraak voor een grondige herstelbeurt : grootste probleem vormt het rechter cilinderblok, dat een oude scheur vertoont van een zware ontsporing in 1948 te Kwaadmechelen. Deze scheur werd al enkele keren te Tessenderlo en bij de restauratie opgelast, doch nu dringt zich een definitieve oplossing op. Hiervoor moet dit cilinderblok naar een gespecialiseerd bedrijf voor definitieve lassing. De lokomotief werd reeds volledig ontmanteld en bij het verschijnen zal ook het cilinderblok waarschijnlijk al afgenomen zijn. Doch dit werk is zeer zwaar daar alle bouten (diameter 26 mm) moeten uitgeboord worden waarbij het gietijzer niet mag geraakt worden.

Van dit werk zal ook gebruik gemaakt worden om het spel op alle stangen en de schaar weg te werken. Voor al deze stangen worden

nieuwe bronzen bussen gemaakt worden, terwijl de pennen - die ovaal afgesleten zijn - terug rond moeten gedraaid worden.

Hiernaast zal de ploeg van Simone nog tal van andere (kleinere) werkzaamheden - o.a. een volledige herschildering moeten uitvoeren.

MAGDA :

Ook deze ploeg zal tijdens de wintermaanden genoeg werk te verzetten hebben : door de intense inzet van deze lokomotief, is de glijplaat van de kruiskop zover afgesleten dat vernieuwing van dit stuk nodig is. Dit bronzen stuk zal door de technische school van Hasselt gegoten moeten worden en dan in eigen beheer afgewerkt. Verder heeft men nog het herstellen van de spuikraan van de ketel en een gedeeltelijke herschildering van de lokomotief : zo komen chassis en wielen dit jaar aan de beurt. Verder zullen de stangen blank gemaakt worden, zodat Magda praktisch in haar oorspronkelijke toestand te wonderen zal zijn in 1988.

554.14

Tijdens de wintermaanden zal ook hier de restauratie afgewerkt worden : zo moeten er nog nieuwe dichtingen komen aan de kopvensters, moet het interieur nog verder opgeknapt worden en moet de schildering op sommige plaatsen aangepast worden. Dus ook hier nog voldoende werk voor de dieselploeg om niet van verveling in een diepe winterslaap te vallen.

Rijtuigen :

De normale onderhouswerken dienen verder uitgevoerd te worden aan de rijtuigen, doch - in de mate van het mogelijke - moeten verdere verfraaiingswerken gedaan worden : vooral bij de L-rijtuigen moeten de interieurs stevig aangepakt worden : nieuwe vernislaag op de banken en de wanden, een gedeeltelijk nieuwe vloer in het CD-rijtuig en schildering van de kopvlakken in het interieur zijn de voornaamste werken.

Genebos :

Sinds de vorige aktueel, zijn ook hier al enkele werken uitgevoerd : zo werd de ruwbouw van de smalspoorloods reeds grotendeels verwezenlijkt. Na de winter wordt begonnen aan het opmetsen van de voorgevel van deze loods en zal - naarmate het smalspoormaterieel ter beschikking komt het smalspoor aangelegd worden. Inmiddels zal ook het interieur van de "kantinne" aangepast worden : onze penningsmeester met zijn ploeg steken nog tijdens de volgende weken de handen uit de mouwen en hierbij wordt voorzien dat het buffet aangepast en verlengd wordt, dat een keuken voorzien wordt, zodat de afwas en het klaarmaken van de sandwiches en dergelijke gemakkelijk kan verlopen. Zodoende moet er een nieuw lokaaltje komen voor het leeggoed en het reservematerieel. Ook de voorgevel wordt tijdens de volgende maanden onder handen genomen worden en zo verfraaid tegen volgend jaar aan het nieuwe seizoen beginnen.

Ook het lokaaltje met de toiletten wordt verder afgewerkt en gemoderniseerd.

** De lijn zelf **

Dit jaar werd een nieuwe ploeg samengesteld, die de verantwoordelijkheid opneemt voor de lijn. Grootste probleem vormt hier de begroeiing doch deze zal met grove middelen aangepakt worden : vanaf november zal deze ploeg de hellingen op de meest strategische plaatsen te lijf gaan met bijlen en kettingzagen om eindelijk te komen tot een beter uitzicht. Doch voor deze ploeg zoeken we nog steeds mensen die wensen mee te werken. Het hout - op sommige plaatsen zeer dik - kan meegenomen worden, het kreupelhout zal ter plaatse opgestookt worden. Mensen die interesse hebben kunnen steeds contact opnemen met de sekretaris of penningmeester.

** Nieuwigheden **NESTOR :

Nadat de tijd tijdens het zomerseizoen ontbrak om de overbrenging te regelen, werd nu - door het optreden van onze voorzitter - eindelijk komaf gemaakt met deze overbrenging : op het ogenblik van het verschijnen zal Nestor al te Zolder zijn en kunnen de belangstellenden deze lok al tijdens de St-Niklaasritten bekijken om tot een indruk te komen welke werken nodig zijn om tot een afgewerkte machine te komen. Indien mogelijk zal NESTOR dan ook dan officieel voorgesteld worden.

TUBIZE :

Door een reorganisatie bij Focquet kan de overbrenging nog niet dadelijk plaatsvinden, doch ook hier zal onze voorzitter zorgen dat deze interessante drieasser in de loop van januari naar Zolder kan verplaatst worden, om zo tijdens het volgende seizoen met twee verdere nieuwigheden uit te pakken.

Seinhuis JEUK - ROSOUX

Na de seingestellen van Winterslag (opgesteld te Genebos) en Waterschei, kon de TTZ een derde seingestel verwerven : het betreft hier het elektromechanisch seinhuis, ingericht in het voormalig station van Jeuk-Rosoux. Dit gestel wordt begin november ontmanteld en naar Genebos afgevoerd. Hier zal dit ca. 6 m lange gestel heropgebouwd worden, waarbij waarschijnlijk een nieuw gebouwtje moet opgericht worden. Het station van Jeuk zelf wordt nog in november gesloopt.

Materieel van de K.S.

Reeds in vorige aktueel werd melding gemaakt van kontakten met de K.S. om materieel uit te sluiten mijnen te verwerven. Een eerste offerte werd reeds ingediend en - praktisch zeker - door de K.S. goedgekeurd. Het betreft hier vooral het smalspoormaterieel uit de ondergrond. Konkreet bevat het pakket volgende delen :

§§ Diesellokomotief Moës :

In het begin van de vijftiger jaren leverde de firma Moës een aantal kleinere lokomotieven voor de ondergrond. Na de periode bij het kolenfront werden deze machines in de jaren '70 vervangen door sterkere loks en werden ze naar boven gehaald. Na ombouw - met o.a. een elektrische starter - deden ze lange jaren dienst op de bovengrond van de zetel Zolder. Twee eenheden werden in 1983 afgesteld, twee verdere machines staan thans nog reserve. Een van deze machines is voor de TTZ bestemd.

§§ Diesellokomotief type Ruhrthaler :

Ongeveer in dezelfde periode leverde de firma Ruhrthaler een aantal machines met een vermogen van 60 kW en uitgerust met een Mercedes-motor met 4 cilinders in rij. Deze machines bleven gedurende meer dan 30 jaar in de ondergrond, maar werden recent buiten dienst gesteld. Twee analoge machines kwamen al in de zeventiger jaren op de bovengrond en werden omgebouwd. Deze deden te Zolder dienst in het betonbedrijf en staan er thans afgesteld.

§§ Diesellokomotief type Schöma :

De Duitse firma Schöma leverde aan verscillende mijn lichte tweeassige dieselloks voor het lichte verkeer in de ondergrond (hulpdiensten, vervoer van onderdelen, ...). Twee machines kwamen ook op de bovengrond van de zetel Eisden tot inzet en staan er thans afgesteld. Ook een exemplaar van dit dit komt waarschijnlijk naar de TTZ.

§§ Diesellokomotieven type Deutz :

Het gros van de ondergrondse machines werd in de zestiger jaren geleverd door de firma Deutz. Hier waren er 3 types van machines uitgerust met verschillende typen motoren. Het type A 2M 517 werd vooral gebruikt voor de lichtere werkzaamheden, de typen A 4M en A 6M 517 werden gebezigd voor het kolenvervoer. Zowel te Waterschei als te Beringen zijn dergelijke lokomotieven afgesteld en de TTZ heeft één exemplaar van beide grondtypes aangevraagd.

§§ Persluchtlokomotief :

Naast de dieseltraktie werd te Beringen ook gebruik gemaakt van persluchtlokomotieven : op diverse plaatsen waren aansluitingen waarmee zware drukluchtflessen konden gevuld worden met lucht onder hoge druk. Deze dreef - net zoals een stoomlok - de lokomotief aan. Verschillende van deze loks staan al gedurende geruime tijd te Beringen in de ondergrond afgesteld en één hiervan zou de tentoonstelling van de TTZ verder uitbreiden.

§§ Trolleylokomotief :

Bij twee mijnen wordt de traktie uitgevoerd door middel van elektrische lokomotieven, waarbij de stroomafname gebeurt d.m.v. zijdelings aangebrachte trolley's. Dit is trouwens nu nog het geval te Winterslag en Eisden.

Ook van dit type lokomotief wordt er één exemplaar gereserveerd voor de TTZ.

§§ Wagens :

Naast de lokomotieven komen bij het vervoer diverse soorten wagens tot inzet : eerst heeft men het personeelsvervoer. Hiervoor zijn er twee types wagens : te Waterschei bestaan er tweeassige wagens met een capaciteit van 12 mijnwerkers, te Beringen heeft men draaistelwagens met een capaciteit van 16 arbeiders. Van beide types komt er een exemplaar op de tentoonstelling te staan.

Voor het kolenvervoer had men eerst kleine "Berlings" met een capaciteit van 800 liter, deze werden al gauw vervangen door wagens met een grotere capaciteit, nl 2 000 liter. Doch in de jaren '50 ontstond een standaardwagen, waarbij de bak niet meer vast op het chassis stond, doch ging men over op het container-principe. Alle drie soorten rijden thans nog en zullen vanaf 1988 ook te zien zijn te Genebos.

Een derde vervoer is dit van hout en hiervoor bestaan er twee types : het korte type met een capaciteit van ca. 1 m³ en het recentere type waarbij ca. 3 m³ hout kan vervoerd worden. Ook van deze wagens werden exemplaren aan de K.S. gevraagd.

§§ Vaste installaties :

Ook van het typische mijnmateriaal willen we een (klein) gedeelte rekupereren, doch hiervan is nog geen lijst opgemaakt. Eén zaak werd echter wel al verworven, nl. een waterkolom afkomstig van de mijn van Waterschei. Deze kolom al in de komende weken afgebroken worden en te Genebos (funktioneel ?) heropgericht worden.

** Programma voor 1988 :

In de raad van beheer van oktober werd het ritschema voor 1988 definitief vastgelegd. Eerste beslissing is de overbrenging van het vertrekpunt naar Genebos. In uitrusting is daar al zover gevorderd dat de mensen hier beter opgevangen kunnen worden dan in Zolder (dit vooral bij slecht weer). Zo zullen alle akties ook zoveel mogelijk op Genebos afgestemd zijn. Dit heeft echter wel tot gevolg dat het ritschema veranderd moet worden en dat we een aantal losse ritten moeten inkalkuleren.

Als ritdata werd geopteerd voor een latere start, nl. pas op de laatste zondag van juni en verder tot de tweede zondag van september, dit op alle zon- en feestdagen. Dit werd vooral gedaan om het voorseizoen gewoonlijk toch zwak is en zodat we door het uitgebreid programma dat we willen bereiken - meer tijd kunnen besteden aan de restauraties en het opknappen van het materieel en de installaties.

Voor de dienstregeling werden de thans geldende uren weerhouden met vertrektijden te Genebos om 14.00 en 16.00. Te Zolder worden de terugritten uitgevoerd om 15.25 en 17.25. Losse ritten zijn er voorzien om 12.30 naar Genebos en ca. 18.00 naar Zolder. De dienstregeling wordt op de volgende bladzijde volledig afgedrukt.

Genebos		14.00	16.00	17.50
Zolder-mijn	a	14.25	16.25	18.15
	v	14.30	16.30	
Lindeman		14.40	16.40	
Spoor 8		14.50	16.50	
Lindeman		15.00	17.00	
Zolder	a	15.10	17.10	
	v	13.00	15.15	17.15
Genebos		13.25	15.40	17.40

Het spoorwegfestival wordt - na een experiment dit jaar - opnieuw gehouden tijdens het weekend van 14/15 augustus. De klassieke ingrediënten zijn natuurlijk weer aanwezig : lokomotieftentoonstelling (NMBS + KS), uitgebreide treindienst met drie stoomloks, de diesellok en de 554.14. Voorstelling van de restauratie aan de beide nieuwe stoomloks van de TTZ. Ook de boottocht naar Hasselt zal waarschijnlijk weer op het programma staan. Verder hopen we de opening van de smalspoortentoonstelling te kunnen doorvoeren. Voor verdere manifestaties worden nog onderhandelingen gevoerd.

Ook op het TTZ-weekend van 2 en 3 oktober rijdt de TTZ en de St-Niklaasritten voor 1988 zijn gepland op 20 en 27 november en 4 december.

Voor groepen kan gereden worden vanaf 1 mei tot eind oktober.

**** OPROEP !! ****

Zoals in de vorige bladzijden al aangehaald wordt het voor de TTZ een omvangrijk tussenseizoen en deze werkzaamheden vergen veel mankracht. De werkende leden van het eerste uur en de velen die nadien bijgekomen zijn leveren immense inspanningen, waarvoor het bestuur van de TTZ hen langs deze weg nog eens hartelijk willen danken. Maar opvallend is dat onder onze werkende leden vele niet echt spoorwegenthousiasten zijn die op dit ogenblik de ruggegraat vormen van de museumwerking. Van de meer dan 240 leden (meer dan 100 Limburgers) zien we te weinig mensen ons steunen. Daarom willen we nogmaals een oproep doen tot vrijwilligers voor de opbouw van "onze" museumlijn. Iedereen kan helpen en iedereen vindt ergens wel een taak - als schilder, metaalbewerker, houtbewerker of zelfs als hulpje goed voor alle werk. Zodoende kan het werk sneller vorderen en wordt de uitbouw bespoedigd.

HISTORISCHE

BLADZIJDE

TYPE 3

(van 1874 - 1876)

B1A

=====

Voor het belangrijke omnibusverkeer op de lijn naar Luxembourg had de EB - na de overname van de GCL - dringend nood aan sterke, snelle tenderlokomotieven. Voor deze machines stond het type 2 model. Maar door het aanbrengen van de watertenders en de kolenbakken, steeg de massa drastisch en overschreed men de aslast van 14 ton op deze lijn. Hierdoor moest men een loopas inbouwen en tegen de trents in, werd deze tussen de 2de en 3de gekoppelde as aangebracht. In het totaal werden 10 lokomotieven besteld bij de Cie. Belge de Construction de Materiels de Chemins de Fer (Evrard).

Doch al vlug werden ze van hun stamlijn verdrongen, en in 1882 waren ze al ondergebracht in de stelplaatsen Charleroi en Tamines en verzekerden hier de lokale reizigersdiensten. Waarschijnlijk bleven ze gedurende hun ganse loopbaan in deze streek, in 1909 trof men ze immers nog aan te Tamines en Baulers.

Kort na de eerste wereldoorlog werden ze afgesteld en eind 1922 werden ze uit het EB-bestand geschrapt. Vermelden we echter nog dat de 811 in 1878 verbouwd werd - o.a. aanbrengen van ver-grote waterbakken en een bijkomende loopas en dat deze lokomotief model stond voor het latere type 4.

KENMERKEN

Bouwjaren :	1874 -
Nummering :	niet opeenvolgend
Effektief :	10
Bouwer :	Evrard

Technische Kenmerken

* 2 cil. verzadigde stoom *

Diameter cilinders :	450 mm	Keteldruk :	8,5/9,5 bar
Zuigerslag :	600 mm	Inhoud ketel :	5,58 m3
Aantal cilinders :	2	Inhoud stoomr. :	
Diameter driefwielen :	1 700 mm	Opp. stoomafg. :	
Diameter loopwielen :	1 060 mm	Verw. opp. haard :	10,92 m2
Radstand :	4 600 mm	Verw. opp. pijpen :	98,46 m2
Roosterlengte :	2 625 mm	Totaal verw.opp :	109,38 m2
Roosterbreedte :	1 055 mm	Oververhittingsopp :	--
Roosteropp :	2,767 m2		
Aantal kl. vlampijpen :	226	Massa (rijv.) :	47 990 kg
Diameter kl. vlamp. :	40/45 mm	Massa (leeg) :	39 990 kg
Lengte vlampijpen :	3 510 mm	Aslast as 1 :	13 150 kg
Diameter langsketel :	1 300 mm	as 2 :	13 930 kg
		as 3 :	7 680 kg
		as 4 :	13 230 kg
Lengte :	10 125 mm	Inhoud aan water :	8 000 l
Breedte :		Inhoud aan kolen :	2 000 kg
Hoogte :	4 300 mm		

TYPE 4 (van 1878 - 1880) 1'C1'
 =====

Voortbouwend op de ervaringen met het type 3, werd een verdere versie ontworpen, waarbij in 1878 een eerste prototype gebouwd werd. Het was een driemaal gekoppelde lokomotief met dezelfde ketel als de typen 2 en 3, doch met zowel vooraan, als achteraan een loopas. Na voldoende testritten, werden er 91 lokomotieven bijbesteld bij Tubize, Haine-St-Pierre, Carels en Cockerill. Al deze lokomotieven werden voor verschillende diensten ingezet, eerst in het Henegouwse, later uitzwermend over het ganse net. In 1882 waren er niet minder dan 15 verschillende stelplaatsen : nl. Brussel-zuid, Brussel-Leopoldswijk, Ledeberg, Mons, Haine-St-Pierre, Baulers, Berzee, Luttre, Charleroi, Montignies, Tamines, Namur, Arlon, Bertrix en Verviers.

Overal verrichtten ze hier diverse diensten, meestal echter werden ze gebruikt in de omnibusdiensten. Vooral de diensten in Herve, rond Charleroi en op de lijn 163 vormden hun beste inzet.

Deze toestand bleef gedurende verschillende jaren konstant en tot voor de eerste wereldoorlog veranderde er slechts weinig. Ook na deze wereldbrand, waren ze over het ganse net verspreid en de volgende tabel geeft de inzet weer vanaf 1922 tot hun schrapping in 1933.

	06/1922	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33
Aalst	4	4	9	9	9	7	7	8	10	9	-	-
Kortrijk	6	7	5	5	5	5	5	5	5	5	1	-
St-Niklaas	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-
Liers	1	1	1	1	1	-	-	-	-	-	-	-
Pepinster	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ciney	3	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bertrix	-	1	1	1	1	2	2	-	-	-	-	-
Virton	-	3	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-
Brussel-noord	1	1	1	1	1	1	-	-	-	-	-	-
Mol	-	-	-	-	-	5	5	-	-	-	-	-
Maaseik	-	-	-	-	-	1	1	1	-	-	-	-
Totaal Effektief	36	36	36	36	36	36	29	25	25	22	8	0

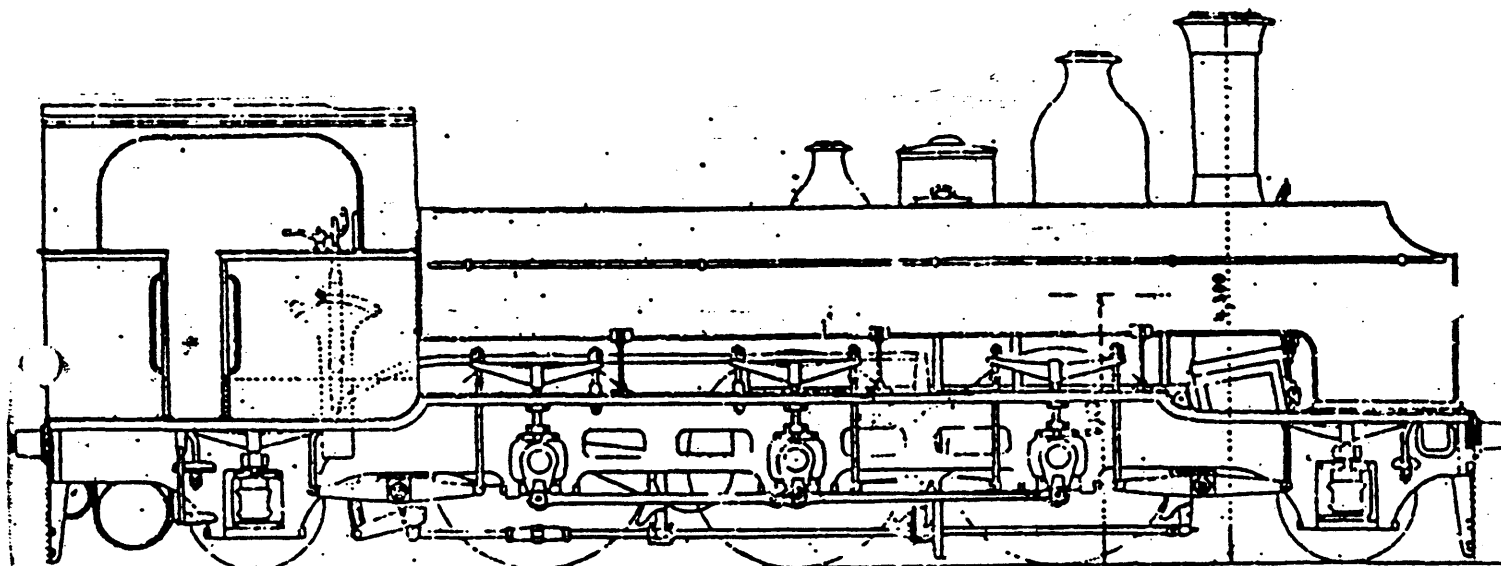
Na verschillende korte stationeringen, werden vooral Aalst en Kortrijk de voornaamste inzetpunten van dit type en deze beide stelplaatsen zouden deze lokomotieven tot in 1932 inzetten. Dan gingen ze alle richting sloper, dit na een vruchtbare loopbaan.

KENMERKEN

Bouwjaren : 1878 - 1882
 Nummering : niet opeenvolgend
 1931 : 400 - 424
 Bouwers : Evrard, Tubize, Carels, Haine-St-Pierre
 Cockerill
 Ontwerpers : Schaar en Bika

Technische kenmerken :

Diameter cilinders :	450 mm	Keteldruk :	8,5/9,5 bar
Zuigerslag :	600 mm	Inhoud ketel :	5,58 m ³
Aantal cilinders :	2	Opp. stoomafgifte :	
Diameter loopwielen :	1 060 mm	Verw. opp. haard :	10,92 m ²
Diameter drijfwielen :	1 450 mm	Verw. opp. pijpen :	98,46 m ²
Radstand :	8 420 mm	Tot. verw. opp. :	109,38 m ²
Roosterlengte :	2 625 mm	Oververhittinsopp :	--
Roosterbreedte :	1 055 mm	Massa : (rijv) :	58 950 kg
Roosteropp. :	2,76 m ²	Massa : (leeg) :	46 000 kg
Aantal kl. vlamp :	226	Aslast : as 1 :	10 550 kg
Diameter kl. vlamp :	40/45 mm	as 2 :	12 300 kg
Lengte vlampijpen :	3 510 mm	as 3 :	13 300 kg
Diameter langsketel :	1 313 mm	as 4 :	12 200 kg
		as 5 :	10 600 kg
Lengte :	12 030 mm	Inhoud aan water :	10 000 l
Breedte :		Inhoud aan kolen :	3 000 kg
Hoogte :	4 300 mm		



Nummering			Bouwer		Fabr.nr	In dienst	Uit dienst	Opm.
K.P.E.V.			EB - NMBS					
2446	Münster	P8	6446	64.046	Schwarzkopff	6429	/1918	03/61
2446	MGDW	P8	6447	64.047	Henschel	16225	/1918	03/65
2448	Elberf.	P8	6448	(64.048)	Borsig	8118	/1911	WO II
2448	Königsb	P8	6449	64.049	Schichau	2161	/1914	06/66
2450	Münster	P8	6450	64.050	Schwarzkopff	6433	/1918	04/64
2451	Münster	P8	6451	64.051	Schwarzkopff	6434	/1918	08/63
2452	Münster	P8	6452	(64.052)	Schwarzkopff	6435	/1918	WO II
2453	Münster	P8	6453	64.053	Schwarzkopff	6436	/1918	03/63
2454	Essen	P8	6454	64.054	Henschel	14348	/1917	03/61
2455	Münster	P8	6455	64.055	Schwarzkopff	6607	/1918	12/64
2456	Münster	P8	6456	64.056	Schwarzkopff	6608	/1918	04/63
2457	Münster	P8	6457	64.057	Schwarzkopff	6609	/1918	03/61
2458	Münster	P8	6458	64.058	Henschel	15733	/1918	08/64
2459	Essen	P8	6459	64.059	Humboldt	1241	/1917	04/66
2460	Hannover	P8	6460	(64.060)	Henschel	14338	/1917	WO II
2461	Magdeb	P8	6461	64.061	Henschel	14306	/1916	08/65
2462	Mainz	P8	6462	64.062	Schwarzkopff	6604	/1918	08/63
2463	Mainz	P8	6463	64.063	Schwarzkopff	6605	/1918	08/65
2464	Mainz	P8	6464	64.064	Schwarzkopff	6606	/1918	12/66
2465	Münster	P8	6465	64.065	Henschel	15740	/1918	08/65
2467	Essen	P8	6466	64.066	Schwarzkopff	6254	/1917	06/66
2467	Königsb	P8	6467	64.067	Schichau	2390	/1916	12/64
2460	Essen	P8	6468	(64.068)	Humboldt	1242	/1917	WO II
2461	Hamb. Alt	P8	6469	64.069	Schwarzkopff	6250	/1917	06/66
2470	Königsb	P8	6470	64.070	Schichau	2393	/1916	10/66
2470	Hannover	P8	6471	64.071	Schwarzkopff	6235	/1917	10/64
2472	Hannover	P8	6472	64.072	Schwarzkopff	6237	/1917	09/60
2473	Essen	P8	6473	64.073	Humboldt	1281	/1917	10/66
2474	Essen	P8	6474	64.074	Humboldt	1282	/1917	01/66
2475	Essen	P8	6475	64.075	Humboldt	1283	/1917	10/65
2476	Elberf.	P8	6476	64.076	Humboldt	932	/1914	10/63
2477	Essen	P8	6477	64.077	Henschel	15478	/1918	10/64
2478	Königsb	P8	6478	64.078	Schichau	2483	/1917	03/61
2472	Essen	P8	6479	64.079	Humboldt	1280	/1917	03/61
2480	Hannover	P8	6480	64.080	Schwarzkopff	6442	/1918	12/64
2485	Hannover	P8	6481	64.081	Schwarzkopff	6598	/1918	06/66
2482	Hannover	P8	6482	64.082	Schwarzkopff	6444	/1918	04/67
2483	Francf.	P8	6483	64.083	Henschel	13834	/1916	08/63
2486	Hannover	P8	6484	64.084	Schwarzkopff	6599	/1918	08/63
2485	Stettin	P8	6485	64.085	Schwarzkopff	6394	/1917	08/63
2486	Hannover	P8	6486	64.086	Henschel	15487	/1918	06/66
2477	Elberf.	P8	6487	64.087	Humboldt	933	/1918	05/66
2489	Hannover	P8	6488	64.088	Henschel	15698	/1918	10/64
2489	Essen	P8	6489	64.089	Schwarzkopff	6582	/1918	10/65
2493	Kassel	P8	6490	64.090	Henschel	14325	/1917	11/63
2491	Elberf.	P8	6491	(64.091)	Schwarzkopff	5555	/1915	WO II DR
2492	Essen	P8	6492	64.092	Schwarzkopff	6585	/1918	12/66
2493	Essen	P8	6493	64.093	Henschel	15706	/1918	04/67
2494	Essen	P8	6494	64.094	Henschel	15707	/1918	12/64
2495	Essen	P8	6495	64.095	Henschel	15708	/1918	05/66
2496	Hannover	P8	6496	64.096	Schwarzkopff	6622	/1918	04/65
2497	Cöln	P8	6497	64.097	Humboldt	1491	/1919	09/66
2498	Cöln	P8	6498	64.098	Humboldt	1492	/1919	01/64
2499	Elberf.	P8	6499	64.099	Humboldt	1160	/1916	03/63
2500	Francf.	P8	6500	65.100	Schwarzkopff	6591	/1918	07/50
2501	Hannover	P8	6501	64.101	Henschel	16457	/1918	08/63
2502	Essen	P8	6502	64.102	Henschel	15715	/1918	03/66
2502	Hannover	P8	6503	64.103	Henschel	16458	/1918	02/67
2504	Hannover	P8	6504	64.104	Henschel	16460	/1918	08/64
2505	Hannover	P8	6505	64.105	Henschel	16461	/1918	08/63
2506	Breslau	P8	6506	64.106	Linke-Hofmann	1425	/1917	08/63
2507	Hannover	P8	6507	64.107	Henschel	16463	/1918	08/65
2507	Elberf.	P8	6508	64.108	Humboldt	1238	/1918	06/66
2506	Hannover	P8	6509	64.109	Henschel	16462	/1918	04/67
2500	Essen	P8	6510	64.110	Henschel	15713	/1918	09/62
2501	Francf.	P8	6511	64.111	Schwarzkopff	6592	/1918	12/64
2512	Elberf.	P8	6512	64.112	Humboldt	1276	/1917	01/66
2501	Hamb. Alt	P8	6513	64.113	Schwarzkopff	6431	/1918	03/63
2514	Hannover	P8	6514	64.114	Henschel	16470	/1918	10/64
2515	Hannover	P8	6515	64.115	Henschel	16471	/1918	12/64
2516	Hannover	P8	6516	64.116	Henschel	16472	/1918	08/63
2501	Essen	P8	6517	64.117	Henschel	15714	/1918	03/63
2518	Kassel	P8	6518	64.118	Henschel	15727	/1918	05/63
2519	Breslau	P8	6519	64.119	Schwarzkopff	6560	/1918	02/64
2520	Breslau	P8	6520	64.120	Schwarzkopff	6561	/1918	12/66
2504	Elberf.	P8	6521	64.121	Humboldt	1200	/1916	11/63
2504	Breslau	P8	6522	64.122	Linke-Hofmann	1423	/1917	03/61
2423	Hannover	P8	6523	64.123	Linke-Hofmann	1080	/1914	04/65
2424	Hannover	P8	6524	64.124	Linke-Hofmann	1081	/1914	10/64
2525	Erfurt	P8	6525	64.125	Henschel	14322	/1916	10/63
2526	Elberf.	P8	6526	64.126	Schwarzkopff	6566	/1918	08/64
2527	Elberf.	P8	6527	64.127	Schwarzkopff	6567	/1918	03/61

Nummering	K.P.E.V.	EB - NMBS	Bouwer	Fabr.nr	In dienst	Uit dienst	Opmerkingen
4571	Essen	G7.1 7172	Schwarzkopff	3703	/1907		
4573	Essen	G7.1 7173	Schwarzkopff	3705	/1907		
4585	Cöln	G7.1 7185 71.031	Henschel	9446	/1909		
4587	Essen	G7.1 7187	Hanomag	4837	/1907		
4589	Essen	G7.1 7189 71.032	Hanomag	4839	/1907		
4590	Cöln	G7.1 7190	Henschel	9451	/1909		
4591	Cöln	G7.1 7191	Henschel	9452	/1909		
4593	Cöln	G7.1 7192	Henschel	9454	/1909		
4596	Cöln	G7.1 7196	Henschel	9457	/1909		
4599	Cöln	G7.1 7199	Henschel	9460	/1909		
4409	Kattow.	G7.1	Schichau	1303	/1904		1921-23
4413	Hannover	G7.1	Hanomag	7925	/1916		1921-23
4425	Münster	G7.1	Hanomag	4136	/1904		1921-23
4423	Kassel	G7.1	Vulcan	1831	/1900		1921-23
4467	Magdeb.	G7.1	Henschel	14059	/1916		1921-23
4485	Essen	G7.1	Henschel	6794	/1904		1921-23
4499	Cöln	G7.1	Schwarzkopff	2858	/1900		1921-23
4511	Cöln	G7.1	Vulcan	1871	/1901		1921-23
4546	Cöln	G7.1	Hanomag	5117	/1907		1921-23
4553	Essen	G7.1	Schwarzkopff	3690	/1906		1921-23
5805	Cöln	G7.1	Henschel	9466	/1906		1921-23
5856	Essen	G7.1	Schwarzkopff	2853	/1900		1921-23
5876	Essen	G7.1	Linke-Hofmann	181	/1908		1921-23
4409	Münster	G7.1	Schwarzkopff	3280	/1904		1921-23
4601	Elberf.	G7.2 7201	Vulcan	1460	/1894		
4604	Essen	G7.2 7202	Vulcan	1469	/1895		
4604	Münster	G7.2 7203	Henschel	4921	/1898		
4604	Mainz	G7.2 7204 (72.002)	Henschel	5219	/1897		WO II
4605	Hannover	G7.2 7205	Vulcan	1523	/1896		
4606	Hannover	G7.2 7206	Vulcan	1524	/1896		
4605	Magdeb.	G7.2 7207	Henschel	5451	/1900		
4608	Elberf.	G7.2 7208 (72.003)	Henschel	4565	/1897		WO II
4609	Breslau	G7.2 7209	Henschel	5561	/1900		
4608	Münster	G7.2 7210	Vulcan	1689	/1898		
4609	Elberf.	G7.2 7211	Henschel	4566	/1897		
4612	Mainz	G7.2 7212	Henschel	5595	/1901		
4613	Kassel	G7.2 7213	Vulcan	1468	/1895		
4613	Elberf.	G7.2 7214	Henschel	4914	/1898		
4613	Halle	G7.2 7215	Hanomag	5066	/1907		
4616	Erfurt	G7.2 7216	Vulcan	1686	/1898		
4617	Elberf.	G7.2 7217	Hanomag	3167	/1898		
4618	Magdeb.	G7.2 7218	Linke-Hofmann	71	/1902		
4619	Bromberg	G7.2 7219	Schichau	1367	/1904		
4620	Elberf.	G7.2 7220	Hanomag	3170	/1898		
4621	Königsb.	G7.2 7221 72.004	Schichau	1410	/1906		06/1948
4622	Stettin	G7.2 7222	Henschel	8223	/1907		
4623	Elberf.	G7.2 7223	Hanomag	3173	/1898		
4624	Kassel	G7.2 7224 72.005	Hanomag	2683	/1895		09/1950
4625	Elberf.	G7.2 7225	Hanomag	3175	/1898		
4626	Elberf.	G7.2 7226	Hanomag	3176	/1898		
4627	Saarbr.	G7.2 7227 72.006	Henschel	6180	/1902		09/1950
4628	Essen	G7.2 7228	Vulcan	1668	/1898		
4629	Elberf.	G7.2 7229	Vulcan	1749	/1899		
4630	Cöln	G7.2 7230	Hanomag	2954	/1897		
4631	Cöln	G7.2 7231	Hanomag	2955	/1897		
4632	Frankf.	G7.2 7232	Hanomag	3704	/1901		
4632	Hannover	G7.2 7233	Hanomag	3188	/1899		
4634	Münster	G7.2 7234	Hanomag	3720	/1901		
4638	Kattow.	G7.2 7235	Hanomag	4405	/1903		
4636	Essen	G7.2 7236	Vulcan	1680	/1898		
4638	Elberf.	G7.2 7237	Vulcan	1799	/1900		
4638	Frankf.	G7.2 7238	Hanomag	3710	/1901		
4639	Münster	G7.2 7239 (72.007)	Hanomag	3725	/1901		WO II -- Oostenrijk
4638	Münster	G7.2 7240	Hanomag	3724	/1901		
4642	Cöln	G7.2 7241	Hanomag	5107	/1907		
4642	Saarbr.	G7.2 7242 (72.008)	Henschel	7902	/1907		WO II
4643	Münster	G7.2 7243 (72.009)	Henschel	5608	/1901		WO II
4645	Essen	G7.2 7244	Hanomag	3960	/1903		
4645	Kattow.	G7.2 7245	Linke-Hofmann	390	/1907		
4646	Cöln	G7.2 7246	Henschel	8214	/1907		
4647	Elberf.	G7.2 7247	Hanomag	3532	/1900		
4648	Frankf.	G7.2 7248	Schwarzkopff	3119	/1902		
4649	Erfurt	G7.2 7249	Vulcan	1980	/1901		
4650	Cöln	G7.2 7250	Henschel	8218	/1907		
4651	Hannover	G7.2 7251	Hanomag	4716	/1906		
4652	Elberf.	G7.2 7252	Hanomag	3537	/1900		
4653	Bromberg	G7.2 7253	Hanomag	4893	/1907		
4656	Bromberg	G7.2 7254	Hohenzollern	2200	/1907		
4655	Kassel	G7.2 7255 (72.010)	Vulcan	1566	/1897		
4656	Cöln	G7.2 7256	Henschel	10459	/1911		
4657	Münster	G7.2 7257	Henschel	5950	/1903		

Nummering				Bouwer	Fabr.nr	In dienst	Uit dienst	Opmerkingen
	K.P.E.V.		EB - NMBS					
4650	Hannover	G7.2	7258	Hanomag	4715	/1906		
4647	Stettin	G7.2	7259	Orenstein	3565	/1910		
4600	Elberf.	G7.2	7260	Linke-Hofmann	59	/1901		
4601	Elberf.	G7.2	7261	Linke-Hofmann	60	/1901		
4662	Erfurt	G7.2	7262 (72.011)	Hensche1	7713	/1906	WO II	
4663	Münster	G7.2	7263	Hensche1	6168	/1903		
4662	Mainz	G7.2	7264	Hensche1	9586	/1909		
4665	Cöln	G7.2	7265 (72.012)				WO II	-- Tsjecho-Sl.
4666	Cöln	G7.2	7266	Hensche1	8264	/1908		
4666	Hannover	G7.2	7267	Hensche1	7908	/1907		
4669	Cöln	G7.2	7268					
4669	Hannover	G7.2	7269	Hensche1	7911	/1907		
4670	Hannover	G7.2	7270	Hensche1	7973	/1907		
4671	Elberf.	G7.2	7271 (72.013)	Hensche1	5939	/1901	WO II	
4672	Frankf.	G7.2	7272	Hanomag	4901	/1907		
4673	Kassel	G7.2	7273	Hensche1	5460	/1900		
4670	Münster	G7.2	7274	Hanomag	3955	/1903		
4675	Elberf.	G7.2	7275	Schwarzkopff	3094	/1902		
4676	Kassel	G7.2	7276	Hensche1	5463	/1900		
4662	Hannover	G7.2	7277 (72.014)	Hanomag	4797	/1907		
4661	Kattow.	G7.2	7278	Union	1502	/1907		
4679	Kattow.	G7.2	7279	Linke-Hofmann	480	/1907		
4681	Hannover	G7.2	7281	Hanomag	5077	/1907		
4684	Hannover	G7.2	7282	Hanomag	5080	/1907		
4653	Posen	G7.2	7283	Orenstein	3581	/1910		
4684	Kassel	G7.2	7284	Hensche1	5753	/1901		
4667	Mainz	G7.2	7285	Hanomag	5273	/1908		
4647	Münster	G7.2	7286	Hensche1	5612	/1901		
4687	Kassel	G7.2	7287	Hensche1	5756	/1901		
4688	Hannover	G7.2	7288	Hanomag	5114	/1907		
4689	Hannover	G7.2	7289 (72.015)	Hanomag	5115	/1907	WO II	
4669	Posen	G7.2	7290	Schwarzkopff	6009	/1916		
4691	Hannover	G7.2	7291	Hanomag	5269	/1908		
4692	Hannover	G7.2	7292	Hanomag	5270	/1908		
4646	Elberf.	G7.2	7293	Hanomag	3531	/1900		
4694	Hannover	G7.2	7294 (72.016)	Hanomag	5277	/1908	WO II	
466	Mecklenb.	G7.2	7295	Linke-Hofmann	1170	/1914		
472	Mecklenb.	G7.2	7296	Linke-Hofmann	1232	/1916		
473	Mecklenb.	G7.2	7297	Linke-Hofmann	1233	/1916		
474	Mecklenb.	G7.2	7298	Linke-Hofmann	1234	/1916		
475	Mecklenb.	G7.2	7299	Linke-Hofmann	1363	/1916		
4502	Kassel	G7.2	7300	Hanomag	3965	/1903		
4508	Kassel	G7.2	7301	Hanomag	3971	/1903		
4612	Münster	G7.2	7302	Vulcan	1752	/1899		
4612	Posen	G7.2	7303 (72.017)	Hanomag	4558	/1908	WO II	
4613	Münster	G7.2	7304	Vulcan	1753	/1899		
4613	Posen	G7.2	7305	Schichau	1443	/1906		
4617	Bromberg	G7.2	7306	Linke-Hofmann	148	/1903		
4618	Mainz	G7.2	7307	Hanomag	3716	/1901		
4619	Stettin	G7.2	7308	Hensche1	8220	/1907		
4624	Magdeb.	G7.2	7309	Vulcan	1971	/1902		
4625	Mainz	G7.2	7310	Schwarzkopff	3125	/1902		
4625	Stettin	G7.2	7311	Hensche1	8226	/1907		
4628	Mainz	G7.2	7312	Hensche1	6190	/1903		
4629	Hannover	G7.2	7313	Hanomag	3185	/1899		
4630	Essen	G7.2	7314 (72.018)	Vulcan	1670	/1898	WO II	
4630	Posen	G7.2	7315	Hensche1	7991	/1907		
4700	Hannover	G7.2	7316	Hanomag	5283	/1908		
4701	Bromberg	G7.2	7317	Humboldt	730	/1910		
4702	Bromberg	G7.2	7318 (72.019)	Humboldt	731	/1910	WO II	
4702	Frankf.	G7.2	7319	Hensche1	9594	/1909		
4704	Frankf.	G7.2	7320	Hensche1	9596	/1909		
4706	Frankf.	G7.2	7321 (72.020)	Hensche1	9598	/1909	WO II	
4706	Hannover	G7.2	7322 (72.021)	Hanomag	5437	/1909	WO II	
4709	Kassel	G7.2	7323 (72.022)	Hensche1	6164	/1903	WO II	
4717	Hannover	G7.2	7324	Hanomag	5805	/1910		
4721	Hannover	G7.2	7325 (72.023)	Hanomag	5809	/1910	WO II	
4734	Hannover	G7.2	7326 (72.024)	Linke-Hofmann	781	/1910	WO II	-- Tsjecho-Sl.
4727	Hannover	G7.2	7327	Hensche1	10464	/1911		
4728	Hannover	G7.2	7328 (72.025)	Hensche1	10465	/1911	WO II	
4739	Kassel	G7.2	7329 (72.026)	Union	1509	/1907	WO II	
4739	Hannover	G7.2	7330	Hensche1	6176	/1902		
4739	Kattow.	G7.2	7331	Linke-Hofmann	776	/1910		
4740	Hannover	G7.2	7332	Hensche1	6177	/1902		
4745	Hannover	G7.2	7333	Hensche1	8257	/1907		
4746	Hannover	G7.2	7334	Hohenzollern	2171	/1907		
4759	Kassel	G7.2	7335	Hensche1	8158	/1907		
4763	Kassel	G7.2	7336	Hanomag	5070	/1907		
4774	Kassel	G7.2	7339 (72.027)	Hensche1	8681	/1908		
4780	Kassel	G7.2	7340	Hensche1	8687	/1908		
4795	Kassel	G7.2	7341	Hensche1	9427	/1909		
5813	Kassel	G7.2	7342	Hensche1	9608	/1909		

Nummering			Bouwer	Fabr.nr	In dienst	Uit dienst	Opmerkingen
K.P.E.V.	EB	NMBS					
4402	MGDB	G7.3	Maffei	4706	/1917	1921-23	
4406	MGDB	G7.3	Maffei	4710	/1917	1921-23	
4407	MGDB	G7.3	7357	4711	/1917	1923-26	
4409	MGDB	G7.3	Maffei	4713	/1917	1921-23	
4420	MGDB	G7.3	7380	4724	/1917	1923-26	
4429	Boekarest	G7.3	7359	4733	/1917	1923-26	
4435	MGDB	G7.3	Maffei	4739	/1917	1921-23	
4436	MGDB	G7.3	Maffei	4740	/1917	1921-23	
4440	MGDB	G7.3	7360	7228	/1917	1923-26	
4449	MGDB	G7.3	7369	7265	/1917	1923-26	
4456	MGDB	G7.3	7356	Eblingen	3800	/1917	1923-26
4461	MGDB	G7.3	7361	Eblingen	3805	/1917	1923-26
4463	MGDB	G7.3	7363	Eblingen	3807	/1917	1923-26
4602	Essen	G7.3	7362	Hanomag	2668	/1895	1923-26
4606	Kassel	G7.3	7366	Hanomag	2675	/1895	1923-26
4607	Kassel	G7.3		Hanomag	2676	/1895	1921-23
451	Mecklenb.	G5.4	7400	Linke-Hofmann	372	/1906	
452	Mecklenb.	G5.4	7401	Linke-Hofmann	373	/1906	
455	Mecklenb.	G5.4	7402	Linke-Hofmann	587	/1908	
457	Mecklenb.	G5.4	7403	Linke-Hofmann	926	/1913	
459	Mecklenb.	G5.4	7404	Linke-Hofmann	1079	/1913	
4151	Cöln	G5.4		Hohenzollern	1550	/1902	1921-23
4154	Cöln	G5.4	7405	Hohenzollern	1553	/1902	
4155	Cöln	G5.4		Hohenzollern	1554	/1902	1921-23
4157	Cöln	G5.4	7406	Henschel	8775	/1908	
4165	Mainz	G5.4	7407	Henschel	7373	/1906	
4166	Mainz	G5.4	7408	Henschel	7374	/1906	
4170	Hamb.Alt.	G5.4	7409	Hanomag	3944	/1902	
4172	Elberf.	G5.4	7410	Henschel	8768	/1908	
4174	Hamb.Alt.	G5.4	7411	Hanomag	3948	/1903	
4174	Essen	G5.4	7412	Henschel	6944	/1905	
4175	Bromberg	G5.4	7413	Borsig	6076	/1906	
4175	Elberf.	G5.4	7414	Henschel	8771	/1908	
4176	Elberf.	G5.4	7415	Henschel	8772	/1908	
4176	Essen	G5.4	7416	Henschel	6946	/1905	
4177	Essen	G5.4	7417	Grafenstaden	6052	/1910	
4177	Frankf.	G5.4	7418	Humboldt	298	/1906	
4179	Frankf.	G5.4	7419	Humboldt	514	/1908	
4180	Hamb.Alt.	G5.4	7420	Henschel	7135	/1905	
4180	Bromberg	G5.4		Borsig	6088	/1906	1921-23
4180	Königsb.	G5.4	7421	Borsig	6767	/1908	
4181	Königsb.	G5.4	7422	Borsig	6728	/1909	
4181	Elberf.	G5.4	7423	Humboldt	585	/1909	
4182	Cöln	G5.4		Grafenstaden	5079	/1901	1921-23
4182	Elberf.	G5.4	7424	Humboldt	586	/1909	
4182	Erfurt	G5.4	7425	Borsig	6090	/1907	
4182	Hamb.Alt.	G5.4	7426	Henschel	7137	/1905	
4183	Elberf.	G5.4	7427	Humboldt	587	/1909	
4183	Königsb.	G5.4	7428	Borsig	6730	/1908	
4184	Cöln	G5.4	7429	Hanomag	3955	/1903	
4184	Elberf.	G5.4	7430	Humboldt	588	/1909	
4185	Elberf.	G5.4	7431	Humboldt	589	/1909	
4187	Erfurt	G5.4	7432	Humboldt	394	/1908	
4190	Erfurt	G5.4	7433	Borsig	6758	/1908	
4190	Königsb.	G5.4	7434	Borsig	6737	/1908	
4190	Elberf.	G5.4	7435	Humboldt	645	/1909	
4191	Erfurt	G5.4	7436	Borsig	7048	/1909	
4196	Frankf.	G5.4	7437	Henschel	8034	/1907	
4197	Frankf.	G5.4	7438	Henschel	8035	/1907	
4199	Posen	G5.4	7439	Schwarzkopff	3029	/1901	
4200	Posen	G5.4	7440	Schwarzkopff	3030	/1901	
4202	Posen	G5.4	7441	Borsig	5682	/1902	
4203	Hamb.Alt.	G5.4	7442	Henschel	8021	/1907	
4204	Kassel	G5.4	7443	Hanomag	2942	/1903	
4204	Frankf.	G5.4	7444	Grafenstaden	6010	/1909	
4208	Kassel	G5.4	7445	Humboldt	279	/1905	
4213	Kassel	G5.4	7446	Henschel	7362	/1906	
4213	Frankf.	G5.4	7447	Grafenstaden	6056	/1910	
4213	Posen	G5.4	7448	Borsig	5026	/1902	
4214	Hannover	G5.4	7449	Hanomag	3926	/1903	
4215	Hannover	G5.4	7450	Hanomag	3927	/1903	
4216	Halle	G5.4		Hohenzollern	1500	/1903	1921-23
4216	Stettin	G5.4	7451	Borsig	6751	/1908	
4217	Posen	G5.4	7452	Borsig	5070	/1902	
4218	Kassel	G5.4	7453	Grafenstaden	5994	/1909	
4220	Hannover	G5.4	7454	Hanomag	3932	/1903	
4220	Kattow.	G5.4	7455	Borsig	6726	/1908	
4222	Hamb.Alt.	G5.4	7456	Henschel	8766	/1908	
4222	Hannover	G5.4	7457	Hanomag	3934	/1903	
4223	Halle	G5.4	7458	Borsig	5065	/1902	
4226	Hannover	G5.4	7459	Henschel	7120	/1905	
4227	Hamb.Alt.	G5.4	7460	Borsig	7039	/1909	
4228	Halle	G5.4	7461	Grafenstaden	5297	/1903	

Nummering	K.P.E.V.		EB - MMBS	Bouwer	Fabr.nr	In dienst uit dienst	Opmerkingen
4229	Halle	G5.4		Grafenstaden	5298	/1903	1921-23
4234	Posen	G5.4	7462	Henschel	6937	/1905	
4236	Hannover	G5.4	7463	Humboldt	287	/1905	
4238	Hannover	G5.4	7464	Hanomag	4378	/1905	
4239	Hamb.Alt.	G5.4	7465	Humboldt	581	/1907	
4240	Posen	G5.4	7466	Henschel	7141	/1905	
4241	Dantzig	G5.4	7467	Borsig	6233	/1907	
4242	Hamb.Alt.	G5.4	7468	Humboldt	584	/1907	
4244	Hannover	G5.4	7469	Henschel	7356	/1906	
4246	Hamb.Alt.	G5.4	7470	Borsig	7292	/1909	
4247	Hamb.Alt.	G5.4	7471	Humboldt	633	/1909	
4247	Breslau	G5.4	7472	Humboldt	341	/1906	
4247	Hannover	G5.4	7473	Henschel	7082	/1906	
4250	Hannover	G5.4	7474	Henschel	7085	/1906	
4251	Halle	G5.4	7475	Henschel	7351	/1907	
4259	Hannover	G5.4	7476	Hohenzollern	1566	/1903	
4260	Hamb.Alt.	G5.4	7477	Henschel	7345	/1907	
4262	Dantzig	G5.4	7478	Borsig	7304	/1909	
4262	Halle	G5.4	7479	Henschel	7851	/1907	
4264	Halle	G5.4	7480	Henschel	7853	/1907	
4265	Hamb.Alt.	G5.4	7481	Henschel	9021	/1908	
4266	Hannover	G5.4	7482	Humboldt	366	/1907	
4267	Hamb.Alt.	G5.4	7483	Henschel	9023	/1908	
4268	Hannover	G5.4	7484	Humboldt	368	/1907	
4275	Hamb.Alt.	G5.4	7485	Grafenstaden	6053	/1910	
4276	Hamb.Alt.	G5.4	7486	Grafenstaden	6054	/1910	
4279	Hannover	G5.4	7487	Humboldt	399	/1907	
4283	Hannover	G5.4	7488	Humboldt	403	/1907	
4284	Hannover	G5.4	7489	Henschel	8734	/1908	
4290	Halle	G5.4	7490	Borsig	6330	/1907	
4292	Halle	G5.4	7491	Borsig	6332	/1907	
4294	Hannover	G5.4	7492	Grafenstaden	6021	/1909	
4301	Halle	G5.4	7493	Borsig	6747	/1907	
4303	Saarbr.	G5.4	7494	Humboldt	410	/1907	
4306	Halle	G5.4	7495	Henschel	8742	/1908	
4306	Hannover	G5.5	7496	Borsig	7520	/1910	
4308	Halle	G5.4		Henschel	8744	/1908	1921-23
4308	Hannover	G5.5	7497	Borsig	7522	/1910	
4310	Hannover	G5.5	7498	Borsig	7524	/1910	
4312	Hannover	G5.5	7499	Borsig	7526	/1910	
4313	Halle	G5.4	7500	Henschel	8749	/1908	
4313	Hannover	G5.5	7501	Borsig	7527	/1910	
4327	Halle	G5.4	7502	Grafenstaden	6001	/1909	
4328	Halle	G5.4	7503	Grafenstaden	6002	/1909	
4334	Halle	G5.4	7504	Grafenstaden	6003	/1909	
4002	Hamb.Alt.	G5.1	7506	Schwarzkopff	2093	/1891	
4002	Elberf.	G5.1	7507	Schwarzkopff	2484	/1897	
4002	Frankf.	G5.1	7508	Vulcan	1395	/1894	
4002	Hannover	G5.1		Hanomag	2491	/1893	1921-23
4002	Munster	G5.1		Schwarzkopff	2116	/1894	1921-23
4003	Hamb.Alt.	G5.1		Schwarzkopff	2094	/1891	1921-23
4003	Elberf.	G5.1		Schwarzkopff	2485	/1897	1921-23
4004	Elberf.	G5.1		Schwarzkopff	2486	/1897	1921-23
4005	Elberf.	G5.1		Henschel	3192	/1899	1921-23
4007	Stettin	G5.1		Hanomag	3192	/1899	1921-23
4009	Elberf.	G5.1		Humboldt	61	/1900	1921-23
4009	Essen	G5.1		Schichau	1021	/1899	1921-23
4009	Mainz	G5.1	7509	Henschel	6547	/1904	
4010	Magdeb.	G5.1		Henschel	5207	/1899	1921-23
4011	Elberf.	G5.1	7511	Humboldt	63	/1900	
4012	Berlin	G5.1		Vulcan	1331	/1893	1921-23
4013	Hamb.Alt.	G5.1		Hanomag	4113	/1904	1921-23
4013	Elberf.	G5.1	7513	Henschel	5190	/1899	
4014	Elberf.	G5.1	7514	Henschel	5191	/1899	
4014	Königsb.	G5.1	7515	Schichau	1094	/1900	
4018	Münster	G5.1	7518				
4019	Elberf.	G5.1		Humboldt	82	/1901	1921-23
4019	Münster	G5.1					1921-23
4021	Cöln	G5.1		Humboldt	113	/1901	1921-23
4027	Essen	G5.1		Humboldt	118	/1902	1921-23
4029	Cöln	G5.1		Schwarzkopff	2120	/1894	1921-23
4031	Cöln	G5.1		Schwarzkopff	2122	/1894	1921-23
4061	Frankf.	G5.1		Schwarzkopff	2621	/1899	1921-23
4013	Königsb.	G5.2		Schichau	1093	/1900	1921-23
4017	Cöln	G5.2		Humboldt	93	/1901	1921-23
4025	Cöln	G5.2		Humboldt	73	/1900	1921-23
4038	Cöln	G5.2		Humboldt	178	/1903	1921-23
4152	Essen	G5.2		Schwarzkopff	2266	/1896	1921-23
4152	Frankf.	G5.2		Schwarzkopff	2264	/1896	1921-23
4152	Stettin	G5.2		Schwarzkopff	2458	/1897	1921-23
4155	Hamb.Alt.	G5.2	7555	Hanomag	2996	/1897	
4155	Essen	G5.2		Hanomag	3096	/1898	1921-23

Nummering		Bouwer		Fabr.nr	In dienst	Uit dienst	Opmerkingen
K.P.E.V.	EB - NMBS						
4156	Dantzig	G5.2		Schichau	1040	/1899	1921-23
4158	Hamb.Alt.	G5.2		Hanomag	2999	/1897	1921-23
4160	Erfurt	G5.2	7560	Grafenstaden	5082	/1901	
4163	Essen	G5.2		Hanomag	3104	/1898	1921-23
4163	Königsb.	G5.2		Schwarzkopff	2898	/1901	1921-23
4163	Stettin	G5.2		Borsig	4855	/1900	1921-23
4166	Königsb.	G5.2		Schichau	1128	/1901	1921-23
4166	Bromberg	G5.2		Schichau	1104	/1900	1921-23
4167	Cöln	G5.2		Hanomag	2663	/1896	1921-23
4167	Frankf.	G5.2	7567	Hanomag	3300	/1899	1923-26
4167	Stettin	G5.2		Hanomag	3330	/1899	1921-23
4169	Saarbr.	G5.2		Henschel	5310	/1900	1921-23
4170	Halle	G5.2		Borsig	4859	/1900	1921-23
4173	Halle	G5.2		Borsig	4862	/1900	1921-23
4173	Posen	G5.2		Schichau	1032	/1899	1921-23
4174	Hannover	G5.2		Hanomag	3401	/1900	1921-23
4175	Posen	G5.2		Schichau	1034	/1899	1921-23
4177	Cöln	G5.2		Hanomag	3149	/1898	1921-23
4179	Kattow.	G5.2		Schwarzkopff	2701	/1899	1921-23
4181	Posen	G5.2		Schichau	1054	/1900	1921-23
4183	Hannover	G5.2		Schichau	1096	/1900	1921-23
4204	Münster	G5.2		Hanomag	3156	/1898	1921-23
4212	Münster	G5.2	7512	Hanomag	3309	/1899	1923-26
4218	Münster	G5.2		Henschel	5308	/1900	1921-23
4234	Münster	G5.2		Hanomag	3695	/1901	1921-23
4238	Münster	G5.2		Hanomag	3699	/1901	1921-23
4241	Münster	G5.2		Grafenstaden	5210	/1901	1921-23
4005	Hamb.Alt.	G5.3		Hanomag	4066	/1903	1921-23
4006	Hamb.Alt.	G5.3		Hanomag	4067	/1903	1921-23
4008	Cöln	G5.3		Borsig	5806	/1905	1921-23
4008	Hannover	G5.3		Hanomag	4087	/1903	1921-23
4010	Cöln	G5.3		Borsig	5808	/1905	1921-23
4011	Münster	G5.3					1921-23
4014	Hamb.Alt.	G5.3		Schwarzkopff	3378	/1905	1921-23
4015	Frankf.	G5.3		Henschel	6474	/1903	1921-23
4030	Frankf.	G5.3		Schwarzkopff	3380	/1905	1921-23
4047	Cöln	G5.3		Henschel	6474	/1903	1921-23
4050	Cöln	G5.3		Schwarzkopff	3235	/1903	1921-23
4054	Essen	G5.3		Borsig	5617	/1905	1921-23
4065	Elberf.	G5.3		Humboldt	216	/1904	1921-23
4069	Elberf.	G5.3		Humboldt	199	/1903	1921-23
4074	Elberf.	G5.3		Humboldt	204	/1904	1921-23
4076	Elberf.	G5.3	7576	Humboldt	182	/1903	1923-26
4077	Elberf.	G5.3		Humboldt	183	/1903	1921-23
4079	Elberf.	G5.3		Hanomag	4071	/1903	1921-23
4080	Elberf.	G5.3		Hanomag	4072	/1903	1921-23
4081	Elberf.	G5.3		Hanomag	4073	/1903	1921-23
4082	Elberf.	G5.3		Hanomag	4074	/1903	1921-23
4111	Halle	G5.3		Henschel	6552	/1903	1921-23
4197	Elberf.	G5.3		Hanomag	4120	/1903	1921-23
554	Bayern	C III	7654	Krauss	315	/1873	"Varra"
1166	Bayern	C III	7666	Maffei	1029	/1875	" "
1168	Bayern	C III	7668	Maffei	1031	/1875	" "
481	Bayern	C III	7681	Maffei	814	/1871	"Columbus"
686	Bayern	C III	7686	Krauss	501	/1875	"Babenhausen"
410	Bayern	C III	7690	Krauss	31	/1869	"Schönningen"
591	Bayern	C III	7691	Krauss	364	/1874	"Johannesberg"
412	Bayern	C III	7692	Krauss	33	/1869	"Böblingen"
473	Bayern	C III	7693	Krauss	166	/1871	
475	Bayern	C III	7695	Krauss	168	/1871	"Schwarzenberg"
197	Bayern	C II	7697	Maffei	327	/1858	"Achilles"
799	Bayern	C III	7698	Maffei	1191	/1879	
599	Bayern	C III	7699		1826	/1874	"Heidenheim"
1500	Bayern	C IV	7700	Krauss	3107	/1895	
1414	Bayern	C IV	7714	Krauss	2498	/1891	
1525	Bayern	C IV	7715	Krauss	3457	/1897	
1446	Bayern	C IV	7717	Krauss	2706	/1892	
909	Bayern	C IV	7719	Krauss	2038	/1889	
1404	Bayern	C IV	7734	Maffei	1618	/1891	
957	Bayern	C IV	7757	Maffei	1589	/1890	
958	Bayern	C IV	7758	Maffei	1590	/1890	
1494	Bayern	C IV	7794	Krauss	2997	/1894	
1495	Bayern	C IV	7795	Krauss	2998	/1894	
5001	Cöln	G9	7900	Schichau	1634	/1908	
5001	Saarbr.	G9	7901	Schichau	1766	/1909	
5002	Essen	G9	7902	Schichau	1640	/1908	
5003	Cöln	G9	7903	Schichau	1636	/1908	
5004	Saarbr.	G9	7904	Henschel	9661	/1910	
5005	Cöln	G9	7905	Schichau	1638	/1908	
5005	Essen	G9	7906	Schichau	1643	/1908	
5008	Cöln	G9	7907	Hanomag	5680	/1910	

** Er Waren eens

De Duitse lokomotieven na WO I **

Tijdens de vorige delen, hebben we voor de Pruisische lokomotieven twee betrekkelijke uitgebreide typen niet behandeld, nl de goederentreinloks typen G3 en G4. Deze types worden dan ook nu beschreven :

Type G3

Bij de eenheidsgedachte in de jaren '90 ingevoerd werd, had men een aantal drieassige goederentreinlokomotieven in dienst, die op dat ogenblik ondergebracht werden in de reeks G3. Veel van deze eenvoudige lokomotieven met twee cilinders en verzadigde stoom waren bij aanvang van de eerste wereldoorlog nog in dienst en 41 dergelijke machines kwamen naar België. Tijdens de eerste naoorlogse jaren werden ze nog ingezet in de groepen Brussel-zuid, Gent en Liège, doch al zeer vlug gingen ze richting "afstelspoor". Eind 1923 waren alle loks uit het bestand afgevoerd.

3112	Bromberg	Vulcan	860	1883	C
3125	Berlin	Schichau	769	1895	C
3127	Berlin	Henschel	4557	1897	C
3130	Altona	Union	510	1869	C
3146	Cöln	Schwarzkopff	1299	1883	C
3152	Altona	Union	673	1892	C
3162	hannover	Union	190	1882	C
3166	Kattowitz	Schichau	523	1890	C
3166	Halle	Henschel	1976	1885	C
3167	Magdeburg	Henschel	2894	1889	C
3177	Hannover	Henschel	1566	1883	C
3202	Hannover	Vulcan	1143	1890	C
3203	Hannover	Vulcan	1144	1890	C
3206	Kattowitz	Vulcan	1279	1892	C
3209	Breslau	Union	342	1886	C
3213	Hannover	Schwarzkopff	1405	1885	C
3221	Erfurt	Borsig	3964	1883	C
3223	Erfurt	Henschel	1712	1884	C
3238	Cöln	Schwarzkopff	1898	1891	C
3239	Cöln	Schwarzkopff	1899	1891	C
3242	Cöln	Schwarzkopff	1902	1891	C
3243	Cöln	Schwarzkopff	1903	1891	C
3245	Cassel	Hanomag	2189	1890	C
3253	Elberfeld	Borsig	4122	1885	C
3256	Essen	Schwarzkopff	1421	1885	C
3270	Breslau	Schwarzkopff	1540	1887	C
3289	Elberfeld	Henschel	2967	1889	C
3302	Essen	Hanomag	2058	1889	C
3306	Elberfeld	Schwarzkopff	1822	1891	C
3307	Elberfeld	Schwarzkopff	1823	1891	C
3316	Elberfeld	Henschel	4534	1897	C
3323	Elberfeld	Borsig	4362	1892	C
3352	Essen	Henschel	3269	1891	C
3355	Elberfeld	Vulcan	1294	1893	C
3363	Elberfeld	Schichau	651	1893	C
3373	Elberfeld	Vulcan	1158	1890	C
3375	Breslau	Borsig	4393	1892	C
3382	Breslau	Schwarzkopff	2015	1893	C
3405	Essen	Hanomag	2368	1892	
3455	Essen	Hohenzollern	731	1894	C
3464	Essen	Schichau	650	1893	C

Totaal : 41 loks

Type G 4-1

Vanaf 1895 verhoogde men bij de G3 de keteldruk van 10 op 12 bar en verder werden enkele verdere verbeteringen aangebracht. Hierdoor ontstond een gelijkwaardige lokomotief die echter als G4-1 aangeduid werd. Tot tegen de eeuwwisseling werden er meer dan 2 300 lokomotieven gebouwd en hiervan kwamen er 32 na WO I naar België. Deze machines werden - samen met de G 4-2 vanuit de groepen Brussel-zuid, Brussel-noord en Gent ingezet Vanaf eind 1922 werden deze loks geleidelijk aan afgevoerd, maar de laatste machines verdwenen pas in de loop van 1924.

3601	Elberfeld	Henschel	2362	1887	C	
3602	Cöln	Henschel	4683	1897	C	
3602	Hannover	?				
3604	Cöln	Henschel	4685	1897	C	
3605	Elberfeld	Henschel	4692	1897	C	
3606	Essen	Hanomag	2359	1891	C	
3606	Cöln	Henschel	4687	1897	C	
3608	Elberfeld	Henschel	4695	1897	C	
3609	Elberfeld	Henschel	4696	1897	C	
3609	Essen	Hohenzollern	649	1892	C	
3611	Elberfeld	Henschel	4698	1897	C	
3612	Königsberg	Union	968	1898	C	
3614	Elberfeld	Henschel	4701	1897	C	
3616	Elberfeld	Hohenzollern	1086	1898	C	
3620	Elberfeld	Hohenzollern	1090	1898	C	
3620	Essen	Henschel	4710	1897	C	
3623	Essen	Henschel	4713	1897	C	
3623	Elberfeld	Hohenzollern	1093	1898		
3826	Essen	Union	961	1898	C	
3628	Essen	Union	963	1898	C	
3635	Königsberg	Humboldt	25	1899	C	
3658	Essen	Henschel	4964	1898	C	
3660	Essen	Henschel	4966	1898	C	
3721	Essen	Union	192	1882	C	
3727	Essen	Schwarzkopff	1101	1881	C	
3756	Essen	Henschel	3432	1892	C	ex Essen 3374
3757	Essen	Hanomag	2432	1892	C	ex Essen 3417
3762	Essen	Vulcan	1161	1891	C	ex Essen 3364
3770	Essen	Henschel	3268	1891	C	ex Essen 3351
3769	Essen			1891	R	ex Essen
3771	Essen	Henschel	4548	1897	C	ex Essen 3478
3778	Essen	Hohenzollern	695	1893	C	ex Essen 3442

Totaal : 32 loks

Type G 4-1

Al voor het verschijnen van de G 4-1 ontwierp Henschel een G3 met compound-werking. Maar deze opstelling voldeed niet zo goed als de gewone versie en hierdoor bleef het aantal beperkt tot ongeveer 800 machines van dit type. Van dit type kwamen er in het totaal niet minder dan 90 lokomotieven naar België en werden in gemengde reeksen ingezet met het vorige type. We mogen aannemen dat deze loks al betrekkelijk vroeg werkloos werden, in elk geval werden ze in de loop van 1923/24 uit het EB-bestand afgevoerd.

3801	Cöln	Schichau	835	1896	C
3801	Elberfeld	Hanomag.	2535	1893	C
3801	Frankfurt	Hanomag	2538	1893	C
3802	Cöln	Schichau	836	1896	C
3802	Posen	Union	882	1897	C
3803	Cöln	Vulcan	1186	1891	C
3803	Essen	Vulcan	1185	1891	C
3803	Frankfurt	Hanomag	2540	1893	C
3803	Hannover	schwarzkopff	2245	1895	C
3804	Elberfeld	Schwarzkopff	2243	1895	C
3804	Essen	Schwarzkopff	1931	1892	C
3806	Altona	Vulcan	1190	1891	C
3806	Cöln	Henschel	4984	1898	C
3806	Essen	Hanomag	2600	1894	C
3807	Cöln	Henschel	4985	1898	C
3807	Berlin	Schichau	411	1885	C
3808	Essen	Hanomag	2602	1894	C
3811	Altona	Vulcan	1195	1891	C
3811	Cöln	Schichau	547	1891	C
3812	Altona	Vulcan	1196	1891	C
3812	Elberfeld	Schichau	784	1895	C
3813	Elberfeld	Schichau	481	1890	C
3814	Altona	Vulcan	1198	1891	C
3815	Essen	Schichau	900	1897	C
3816	Cassel	Borsig	4588	1897	C
3818	Breslau	Schichau	559	1891	C
3818	Bromberg	Schichau	444	1888	C
3822	Altona	Henschel	4246	1895	C
3822	Bromberg	Schwarzkopff	1622	1888	C
3822	Erfurt	Henschel	4254	1895	C
3822	Essen	Henschel	5165	1898	C
3822	Halle	Schichau	817	1896	C
3822	Hannover	Schichau	823	1896	C
3822	Königsberg	Schichau	504	1890	C
3823	Cöln				C
3824	Essen	Henschel	5167	1898	C
3824	hannover	Schichau	825	1896	C
3825	Königsberg	Schichau	507	1890	C
3825	Cöln				C
3826	Bromberg	Schichau	471	1889	C
3826	Cöln				C
3827	Essen				C
3828	Altona	Schwarzkopff	2342	1896	C
3828	Halle	Schwarzkopff	2354	1896	C
3828	Cöln				C
3829	Frankfurt	Hohenzollern	1036	1898	C
3830	Essen				C
3830	Hannover	Schichau	881	1896	C
3831	Saarbrucken				C
3832	Essen				C
3833	Danzig	Schwarzkopff	2066	1893	C
3834	Altona	Schwarzkopff	2383	1897	C
3836	Hannover	Schwarzkopff	2147	1895	C
3838	Altona	vulcan	1578	1897	C
3839	Elberfeld	Henschel	5173	1899	C
3841	Altona	Vulcan	1587	1897	C
3841	Königsberg	Schwarzkopff	2140	1894	C
3842	Hannover	Schwarzkopff	2153	1895	C
3843	Hannover	Schwarzkopff	2254	1896	C
3845	Bromberg	Schichau	502	1889	C
3847	Königsberg	Schwarzkopff	2597	1894	C
3849	Bromberg	Schichau	600	1892	C
3850	Bromberg	Schichau	601	1892	C

3851	Bromberg	Schichau	602	1892	C
3852	Hannover	Schwarzkopff	1944	1892	C
3852	Magdeburg	Schwarzkopff	2363	1896	C
3853	Königsberg	Schichau	781	1895	C
3853	Magdeburg	schwarzkopff	2364	1896	C
3856	Hannover	Borsig	4370	1892	C
3856	Magdeburg	Union	880	1897	C
3859	Hannover	Borsig	4373	1892	C
3863	Königsberg	Grafenstaden	4756	1897	C
3864	Bromberg	Union	876	1897	C
3864	Königsberg	Grafenstaden	4757	1897	C
3869	Hannover	Schichau	607	1892	C
3873	Magdeburg	Henschel	4989	1898	C
3873	Hannover	Schichau	611	1892	C
3874	Königsberg	Henschel	5165	1899	C
3874	Hannover	Schichau	612	1892	C
3875	Hannover	Schichau	613	1892	C
3876	Magdeburg	Henschel	4992	1899	C
3877	Hannover	Schichau	625	1892	C
3881	Bromberg	Vulcan	1631	1899	C
3886	Hannover	Vulcan	1539	1896	C
3896	Königsberg	Union	1261	1903	C
3897	Bromberg	Schichau	1012	1899	C
3899	Bromberg				C
3891	Bromberg	Schichau	1006	1899	C

Totaal : 90 loks

Type G 4-3

Om een rustiger loop te krijgen werden vanaf 1903 een aantal lokomotieven G 4 gebouwd met grotere radstand en ingedeeld als G 4-3. Union was hierbij hoofdbouwer van dit type loks. Naast deze verbetering werden nog tal van andere veranderingen aangebracht. Van de 27 gebouwde machines kwamen er 9 naar België en hier kenden ze dezelfde levensloop als de vorige loks.

3891	Hannover	Union	1424	1905	C
3892	Hannover	Union	1425	1905	C
3894	Hannover	Union	1427	1905	C
3908	Königsberg	Union	1364	1904	C
3912	Königsberg	Union	1291	1903	C
3918	Königsberg	Union	1363	1904	C
3919	Königsberg	Union	1365	1904	C
3930	Königsberg	Union	1480	1906	C
3933	Königsberg	Union	1483	1906	C

Verbetering in TTZ-aktueel 26

Type G V

In tegenstelling met de aanduidingen in de EB-nummerlijsten werden geen twee loks type G I v aan België afgestaan, doch wel 2 lokomotieven van het type G V. Hierbij handelde het om drieassige tenderlokomotieven met drie gekoppelde asse. Deze machines waren de voorloper van het type G V v en werkten met gewone enkelvoudige expansie.

** Er waren eens

De Duitse lokomotieven na WO II **

Ook na de tweede wereldoorlog bleven een aantal Duitse lokomotieven in ons land achter. Doch hier betreft het enkel oorlogsbuit die wel in het NMBS-bestand opgenomen werd, maar die nooit echt aan de NMBS toegewezen werden. Naast de typen die al in België aanwezig waren, had men ook verschillende typen, die slechts in deze periode in België waren. Het kleine aantal machines per type verklaart trouwens ook de snelle afstelling van veel van deze machines.

Al deze machines werden trouwens - in 1950 - bij een transactie tussen België en Duitsland geruild tegen Belgische machines die in West-Duitsland achtergebleven waren.

** Geschiedenis :

Tijdens de wereldoorlog werden praktisch alle ex-Duitse lokomotieven van de NMBS naar Duitsland afgevoerd en hierdoor ontstond in ons land een chronisch tekort aan machines. Dit werd gedeeltelijk opgevangen door het uitlenen van SNCF-machines aan de NMBS. Verder kwamen ook een aantal machines type 81 tegen het einde van de wereldoorlog naar ons land terug. Maar met de landing in Normandië was er een uitgebreid troepen- en materiaaltransport nodig naar dit front. Een groot gedeelte van dit transport gebeurde doorheen ons land.

Hiervoor werd dan ook een groter aantal Duitse machines gebruikt die ofwel in doortocht waren, of zelfs in Belgische stelplaatsen ondergebracht werden. Bij deze lokomotieven bevonden er zich veel nieuwe machines (vooral de typen 50, 52 en ook 52-kondens). Anderzijds was er ook een samenraapsel van een groot aantal oudere typen.

Vanaf augustus 1944 versterkte dit verkeer, ditmaal om de troepen verder naar Duitsland af te voeren, doch bij de dagen voor de bevrijding was de toestand chaotisch : de wegtrekkende troepen gebruikten alles wat maar mogelijk was om terug Duitsland te bereiken en hierbij werden ook talrijke NMBS-loks afgevoerd. Anderzijds bleven verschillende Duitse machines onbeheerd achter. Deze - meestal bedrijfsklare - machines werden vooreerst door de Amerikaanse troepen USTC - opgevorderd en gebruikt voor militaire transporten.

Pas eind september 1944 werd een eerste effectief opgemaakt en op 7 oktober kwam het officiële bestand van deze machines klaar. Op dat ogenblik kwam men op 42 buitlokomotieven, onderverdeeld over 10 verschillende typen.

Anderzijds werden nog 4 lokomotieven gebruikt door de USTC en pas in oktober 1945 aan de NMBS overgedragen en werd nog een verdere lokomotief type 81 aan het bestand toegevoegd. De laatste aanwinst was een lokomotief BR 50 (type 25) die te Losheimergraben uit het puin werd gehaald en anderzijds werd te St-Vith nog een machine BR 93 (NMBS type 97) gerukepereerd.

De tabel op de volgende blz. geeft een overzicht van deze lokomotieven :

DRB

nummer	Bouwer		bj	In nmbs bestand	nummer	tender bij terugave
38 3204	Linke	2281	1921	07/10/1944	6568 64.168	HT 22 177
39 133	Henschel	20184	1924	20/10/1945	6700 67.001	HT 40 000
44 1804	Cail	4381	1944	20/10/1945	2520 25.021	--
50 133	Borsig	11864	1940	25/09/1944	2513 25.014	HT 32 085
50 434	Schichau	3396	1940	25/09/1944	2514 25.015	HT 26 039
50 1098	Skoda	1177	1941	17/11/1945	2522 ---	
50 1314	Schwarzkopff	11608	1941	20/10/1945	2515 25.016	HT 26 036
50 1436	Henschel	26246	1941	20/10/1945	2516 25.017	HT 26 035
50 1458	Henschel	26268	1941	17/11/1945	2521 ---	
50 1539	Henschel	26349	1941	07/10/1944	2517 25.018	HT 26 033
50 1729	Krupp	2569	1941	17/11/1945	2523 ---	
50 1774	Schichau	3475	1941	07/10/1944	2518 25.019	HT 26 034
50 2700	Henschel	26768	1942	/01/1946	--- 25.022	HT 26 038
50 3052	Krupp	3127	1943	07/10/1944	2519 25.020	HT 26 040
52 1973	Henschel	27301	1944	25/09/1944	2800 27.003	HT 40 002
52 1977	Henschel	27305	1944	07/10/1944	2801 27.001	HT 40 003
52 1992	Henschel	27320	1944	25/09/1944	2802 27.002	HT 40 001
55 2552	Hanomag	6907	1913	25/09/1944	8677 81.040	HT ---
55 2594	Henschel	11853	1913	25/09/1944	8678 81.043	HT 17 646
55 3192	Humboldt	1030	1914	16/10/1945	8690 81.582	HT ---
55 3222	Linke	1453	1917	25/09/1944	8679 81.150	HT 17 629
55 3225	? (ex Tp 4)			25/09/1944	8680 81.438	HT 17 621
55 3337	Hanomag	7548	1915	07/10/1944	8681 81.470	HT 17 638
55 4034	Hanomag	7784	1916	07/10/1944	8682 81.480	HT --
55 4663	Linke	1453	1917	25/09/1944	8683 81.492	HT 17 639
55 5028	Hanomag	8590	1918	07/10/1944	8684 81.576	HT 17 632
55 5032	Hanomag	8600	1918	25/09/1944	8685 81.577	HT 17 637
55 5146	Schichau	2665	1918	07/10/1944	8686 81.578	HT ..
55 5414	Jung	2930	1920	25/09/1944	8687 81.579	HT ---
55 5443	Jung	2960	1920	25/09/1944	8688 81.580	HT 17 630
*55 5693	Linke	1252	1915	25/09/1944	8689 81.581	HT
56 205	Linke	1578	1917	07/10/1944	2900 82.002	HT 17 636
56 262	Hohenzollern	3928	1919	25/09/1944	2901 82.001	HT 17 647
57 1082	Henschel	10551	1911	25/09/1944	9011 ---	HT ---
57 1177	Borsig	8422	1912	25/09/1944	9012 90/012	HT 16 068
57 1719	Hanomag	8715	1918	07/10/1944	9013 90.013	HT 17 648
57 1845	Borsig	10555	1919	07/10/1944	9014 90.014	HT 20 324
57 1867	Borsig	10577	1919	07/10/1944	9019 90.019	HT 17 622
57 2030	Hanomag	9098	1920	25/09/1944	9020 90/020	HT 17 627
57 2097	Hanomag	9167	1920	07/10/1944	9021 90.021	HT 17 624
57 2680	Rheinmetal	360	1922	25/09/1944	9023 90.023	HT 17 626
57 2731	Henschel	12688	1914	09/03/1945	9024 90.024	HT 17 623
57 2289	Borsig	10786	1900	07/10/1944	9030 90.030	HT ---
57 3466	Orenstein	10046	1924	07/10/1944	9029 90.029	HT ---
58 1393	Hanomag	9000	1920	07/10/1944	3400 83.002	HT 20 501
58 1996	Krupp	36	1920	25/09/1944	3401 83.001	HT 20 500
89 951	Henschel	11576	1913	07/10/1944	5900 59.001	
93 1041	Humboldt	1764	1923	28/05/1947	97.057	
94 1361	Schwarzkopff	7825	1922	17/11/1945	9849 ---	

In de volgende nummers gaan we verder in op de diverse lokomotieven met loopbaan, stelplaatsen en inzet.

DE BELGISCHE STATIONS

=====
 ** Deel II : De eclectische Stations van de E.B. **

Om de term eclecticisme te verklaren konsulteren we eerst de dikke Van Dale : Eclecticisme is de handelwijze van een eclecticus, nl. het streven van werkwijzen, stijlen en motieven van het voorgeslacht of of van anderen over te nemen en te versmelten tot iets nieuws. Een eclecticus is iemand die zich niet tot een stelsel of een bouwstijl bindt, maar van alle stelsels uitkiest wat hem het beste past.

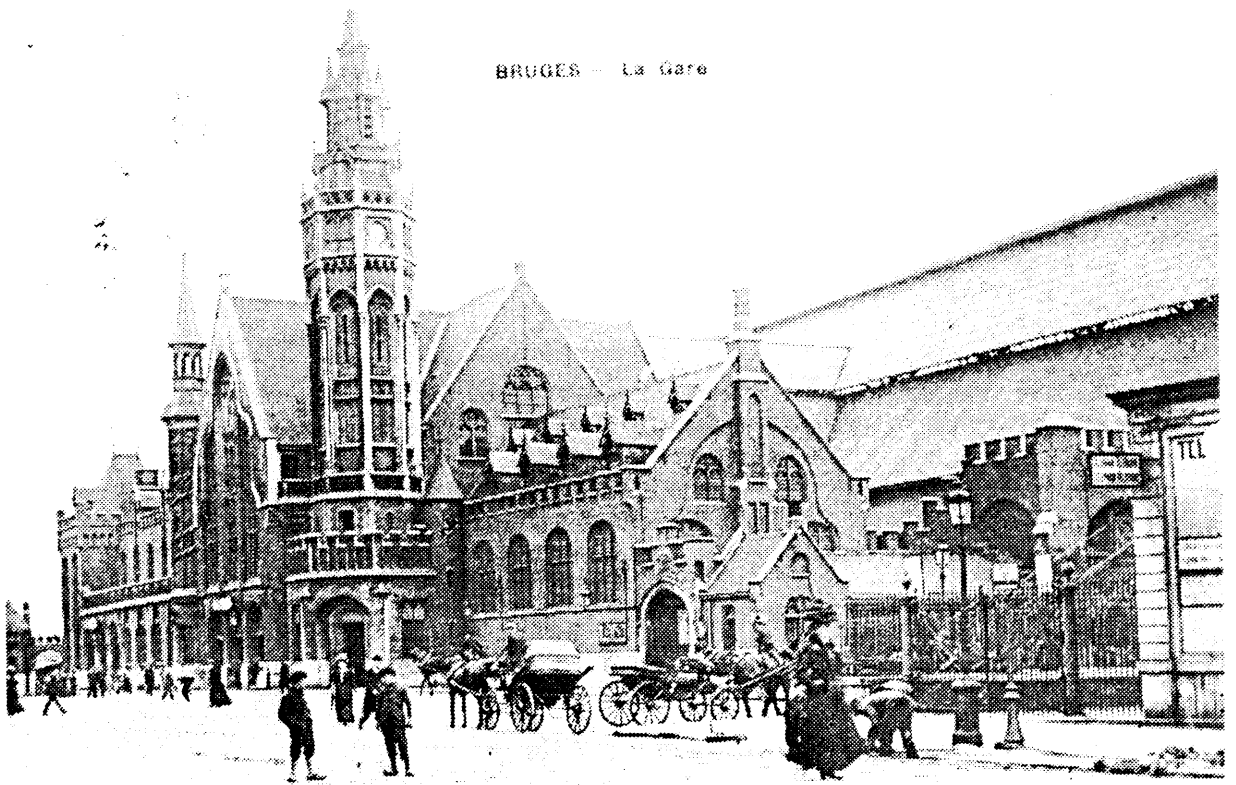
Deze stijl was vooral in zwang tijdens de jaren 1890 - 1900, in België vooral geassocieerd met de periode van Leopold II. Zij was een resultante van het etaleren van de stijgende welvaart, het nationaal bewustzijn tijdens de romantische periode en vooral het aanwenden van nieuwe technieken. Voor de stationsgebouwen moest er verder nog een harmonie gevonden worden tussen de denkbeelden van de architect en de technische kenmerken van het gebouw, opgesteld door de ingenieur.

Tijdens het eclecticisme kreeg men een vermenging van allerlei bouwstijlen met een overdadig gebruik van decoratieve elementen. Historische stijlen werden behouden en omwille van bepaalde associaties toegepast : bestuurlijke gebouwen werden vooral in Romaanse bouwstijl verwezenlijkt, rechtsgebouwen opteerden meer voor Griekse bouwstijlen, gotiek bleef voor wetenschap, Venetiaans voor handelsgebouwen, Byzantijns voor ontspanning en de gewone woonhuizen werden vooral nagebouwd in de stijl van de Hanzesteden. Bekende bouwwerken in België volgens deze stijl zijn het Justitiepaleis van Brussel, de Nationale Bank en het museum voor Schone Kunsten te Antwerpen.

Naar onze huidige begrippen komt deze bouwstijl over als nogal pompeus, bombastisch en prontserig. De verloedering van onze stations gedurende de laatste decennia versomberden daarenboven sterk het uitzicht van deze gebouwen. Toch is men in Frankrijk, Duitsland en Nederland erin geslaagd om door gevelreiniging en interne herinrichting, gekoppeld aan een eigen, duidelijke huisstijl, deze gebouwen opnieuw attractief te maken. In België daarentegen zijn de meeste bouwwerken van deze stijl reeds verdwenen.

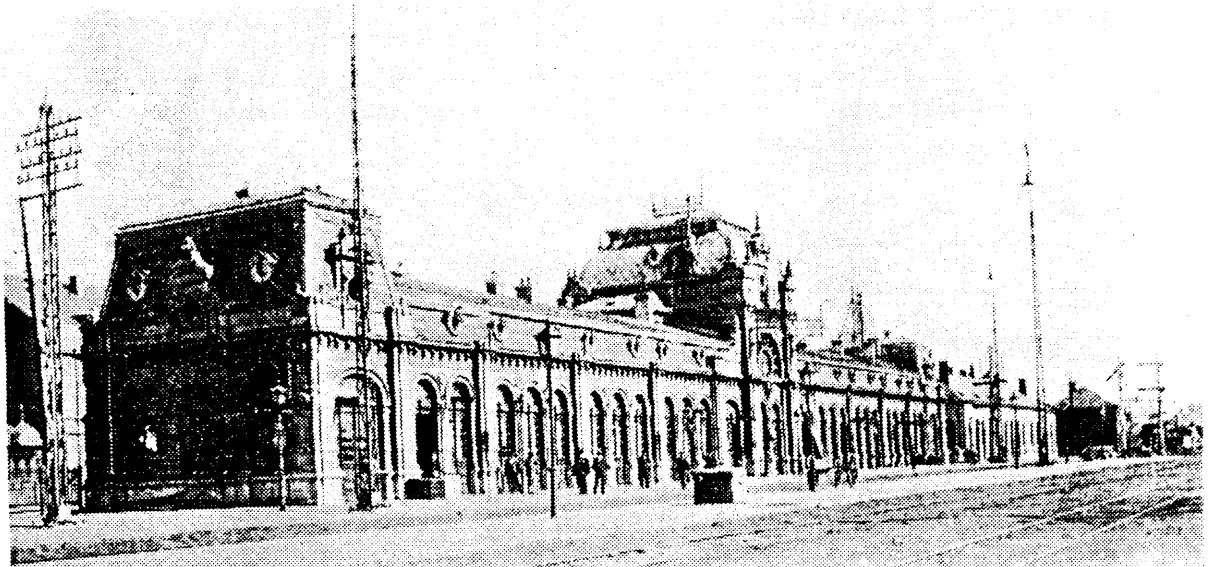
De meest gebruikte substijl voor de Belgische stations werd gevormd door de Franse renaissance, met vooral de zogenaamde "School van Fontainebleau". In de jaren 1870 en volgende zijn al vele van de oorspronkelijke stations te klein geworden en moesten ze plaats maken voor nieuwe konstrukties. Te Oostende gaat het eerste station - ontworpen door Payen - voor de bijl. Later volgen de stations van Brugge en Leuven. Te Brugge komt een neo-gotisch station, dit in de plaats van het oorspronkelijke bouwwerk dat naar Ronse verhuist. Het afschaffen van de militaire erfdiensbaarheids laat toe dat het station van Tournai buiten de omwalling op te richten. Om dezelfde reden geraakt Antwerpen einde vorige eeuw eindelijk zijn houten station kwijt en werd het huidige stationsgebouw opgericht. Omstreeks 1886 krijgt ook Mechelen een nieuw station.

BRUGES — La Gare



10 Binche. — La Gare.





Arlon

La Station.

Nels, Bruxelles, Serie 91 No. 2.

Arion



Turnhout.

Uiteraard zou een beschrijving van al deze stations - die trouwens sterk van elkaar verschilden - te ver leiden. Daarom doen we een poging om al de stations van deze bouwstijl in onderstaande tabel te inventariseren. Aanvulling van deze lijst is echter altijd welkom.

Opmerkelijk uit deze lijst, is wel het feit, dat vooral grotere plaatsen van deze stations profiteerden en dat de verdeling praktisch over het ganse land te vinden was.

- Eclectische stations -
=====

Angleur	Antwerpen-centraal (II)
Antwerpen-Dam	Antwerpen-zuid
Arlon	Ath
Bastogne-sud	Binche (II)
Brugge (II)	Brussel (Gare Maritieme)
Berchem	Chatelineau-Chatelet
Ciney	Couillet
Essen (II)	Gent-St-Pieters
Haine-St-Pierre	Halle (II)
Harelbeke	Houdeng-Goegnies
Ieper (I)	Jemappes
Jurbise	Liege-Palais
Lessines	Leuven (II)
Manage (II)	Mechelen (II)
Ottignies	Oostende-kaai (II)
Oudenaarde	Pepinster (II)
Peruwelz	St-Ghislain
Schaarbeek	Soignies
Tamines	Tongeren
Tournai (III)	Turnhout (II)
Verviers (II)	Veurne
Vilvoorde (II)	Virton-St-Mard

** Foto's :

Brugge : Om te harmoniseren met het historische stadsgedeelte ontwierp J. Schadde het rond 1885 voltooide station in neo-gotische stijl. Het oude (neo-klassieke) station verhuisde naar Ronse.

Binche : In 1895 ontwierp sektiehoofd E. Robert het station van Binche in Vlaamse renaissance. Pas rond de eeuwwisseling werd het voltooid.

Arlon : Zoals zovele stations in België koos ook Arlon voor een station in Franse renaissance-stijl

Turnhout : In 1896 kwam te Turnhout een nieuw station. Het vroegere station van de "Lier-Turnhout" werd te klein en moest verdwijnen. Gelijktijdig verhuisde de eerste Antwerpse perronkap naar Turnhout.

**** EXPLOITATIE ******Lijn 35 : Leuven - Aarschot - Hasselt****Geschiedenis :**

Vanuit historisch oogpunt bevat deze lijn drie afzonderlijke delen : Leuven - Aarschot (- Herentals) werd gebouwd en in eerste instantie geëxploiteerd door de S.A. des Chemins de fer d'Est-Belge, die op dat ogenblik al de lijn Charleroi - Leuven bezat. Dit baanvak werd op 28 februari 1863 geopend. Aarschot - Diest werd gebouwd door de Staatsspoorwegen, die echter de exploitatie overliet aan de Est-Belge. De opening dateert van 1 februari 1865. Diest - Hasselt daarentegen maakte deel uit van de concessie Antwerpen - Hasselt, verleend aan de S.A. des chemins de fer du Nord de la Belgique. Deze maatschappij liet de exploitatie echter over aan de "Antwerpen - Rotterdam". Dit laatste baanvak werd op 1 juni 1865 officieel geopend.

Op 1 januari fusioneerden hun exploitaties in de Grand Central Belge, op 1 januari 1897 werd de Grand Central Belge door de Staatspoorwegen overgenomen.

Lengte : 53,8 km

Stations of stopplaatsen :

FHS	FHS	Hasselt	km	0,0
GK		Kermt-station		3,9
GKT		Kermt-dorp		5,7
		Spalbeek		7,9
GSU	GSU	Schulen		10,7
LIK		Linkhout		13,1
GZH		Zelem		16,2
FDT	FDT	Diest		20,7
GSC	GZC	Zickem		25,8
GTT	GTT	Testelt		28,7
		Langdorp		35,0
FRST	FRST	Aarschot		38,5
GEL	GEL	Gelrode		41,6
		Wezemaal		44,9
GRO	GRO	Rotselaar		46,9
		Putkapel		47,8
		Holsbeek		49,9
FLV	FLV	Leuven		53,8

Vertakkingen :

Y Hasselt-West	km 2,3	richting Genk/Mol
Y Aarschot-Oost	km 36,3	richting Lier
Y Aarschot-zuid	km 37,3	richting Lier
Y Holsbeek	km 50,8	richting Mechelen (lijn 53)
Y blok 12	km 51,9	richting Brussel
Y blok 13	km 53,2	

Industrieaansluitingen :

Diest-station	km 20,7	firma Koudijs (buiten dienst)
---------------	---------	-------------------------------

Elektrifiactie :

Leuven - Aarschot
Aarschot - Hasselt

4 januari 1981
27 september 1981

Verbussen van de lokale treinen :

29 september 1957 (slechts gedeeltelijk)



Foto : gedurende verschillende jaren werd een soort IC-dienst Hasselt - Antwerpen gereden met de reeks 40
Hier bij doorrit te Kermt.

LIJN 36 : Brussel - Leuven - Liège :

Geschiedenis :

Deze belangrijke hoofdlijn van het net, maakt deel uit van de eerste Belgische spoorwegplannen, bekrachtigd door de wet van 1 mei 1834. Na de bouw van de lijn Brussel-Groendreef - Leuven in 1866 verschoof het centrale punt geleidelijk van Mechelen naar Brussel. Het baanvak Leuven - Tienen werd op 22 september 1837 officieel opengesteld, Tienen - Ans volgde op 2 april 1838. Het resterende stuk - nl. de hellende vlakken van Ans naar Liège-Guillemins werden voorlopig bediend d.m.v. een vaste stoommachine die de treinen met een kabel vanuit de Maasvallei naar boven trok. Op 1 mei 1842 werd dit baanvak dan opengesteld.

Zoals reeds aangehaald volgde het baanvak Leuven - Brussel pas op 17 december 1866.

Stations en stopplaatsen.

FBN	FBN	Brussel-noord	km	0,0
FSR	FSR	Schaarbeek		2,6
		Haren-zuid		5,5
FDG	FDG	Diegem		7,0
FVH	FZA	Zaventem		9,4
LEM		Nossegem		12,0
FTB	FTB	Kortenbergh		14,7
MRP		Erps-Kwerps		17,8
		Beisem		19,2
FEM		Veltem		21,1
FET	FET	Herent		24,0
FLV	FLV	Leuven		28,8
FCK		Korbeel-lo		34,1
FVJ		Lovenjoel		36,1
FVK	FVK	Vertrijk		40,0
FRK		Roosbeek		42,0
FUP		Kumtich		44,3
FTL	FTNN	Tienen		47,4
FSE	FZE	Ezemaal		53,8
FWI		Neerwinden		57,0
FLD	FLD	Landen		60,7
FOM		Gingelom		64,0
FSX	FRJ	Jeuk-Roseux		69,0
MCO	MCO	Corswarem		71,5
FVR	FVR	Wareme		74,5
		Bléret		77,2
FMU	FMU	Remicourt		79,8
FXH	FXH	Fexhe-le-Ht-Clocher		85,4
GVX	GVX	Voroux-Goreux		87,8
FTI	FTI	Bierset-Awans		89,9
ANS	ANS	Ans		93,4
LTG		Montégnée		94,7
FPR	FPR	Liège-Haut-Pré		97,0
FL	FL	Liège-Guillemins		99,3

Vertakkingen :

Y Diegem	km 7,0	richting lijnen 27/25
Y Zaventem	10,4	richting luchthaven
Y Blok 12	26,9	richting Leuven-vorming
Y Blok 13	28,4	richting Leuven-vorming
Y Tivoli	30,3	richting Ottignies
Y Molenbeek	31,2	richting Leuven Bundel P
Y Grimde	49,5	richting Grimde
Y Voroux	89,2	richting Kinkempois (lijn 36A)

Industrieaansluitingen :

Brussel	km 1,8	aansluiting overdekte markt FB
88haarbeek	km 3,2	Ch. de fer industriel (CFI)
Kortenbergh	km 16,2	D'Ieteren Volkswagen
Herent	km 23,8	Persil (buiten dienst)
Tienen	km 47,4	A.B.R. (buiten dienst)
Landen	km 59,8	Aciers Alexis (buiten dienst)

Elektrifikatie :

Brussel-noord - Leuven :	17 oktober 1954
Leuven - Liège-Guillemins :	2 oktober 1955

=====

Verbeteringen in Aktueel 28

Bijvoegen :

9137	Stockem - St-Ghislain	op 15/03/1987
734.02	Kortrijk	uit geschriften op 31/12/1986
734.08 en 09	Merelbeke	uit geschriften op 31/12/1986

blz 28.7

Op 3 juli 1987 verliet de WR 2976 (61 88 8870026) de werkplaatsen van Oostende na volledige modernisering. Dit rijtuig werd gebouwd door de Officine Meccaniche Italiane Reggio Emilia in 1927. Het eertijds blauwe rijtuig, heeft nu een Eurofima-schildering (oranje-wit), bezit draaistellen Minden-Deutz en bezit 56 plaatsen. Het is thans het oudste rijtuig ingeschreven bij de nmbs.

blz 28.9

lijn 69 : de referentiesnelheid werd verhoogd tot 120 km/h bij de elektrifikatie op 22/05/87

lijn 75 : dit was de eerste nmbs-lijn met een ref.snelh. van 160 km/h. De indienst-stellingsdatum is 21/01/87

blz 28.35 : 553.41 : schrapping na 1966 (laatste stelpl Montzen)

553.15 : na schrapping werd dit stel in de winter 68/69 als 553.45 terug in dienst gesteld. De echte 553.45 werd toen gesloopt

blz 28.38

lijn 31 : afschaffing reizigersdienst : * herfst 1941 en 04/06/1984
elektrifikatie : 30/05/1976

blz 28.43 :

De stelplaats Ans bezat ook nog een aantal typen 51 (die buiten reeks ingezet werden in de lokale rangeerdienst.

-- De dieselmotorwagens type 554 (later reeks 46)

Toen na de heropbouw na WO II verschillende stoomlokomotieftypen verouderd geraakten, besloot de nmbs nogmaals 20 nieuwe lichte stellen te laten bouwen. Hiervoor werd de 553 als voorbeeld genomen en hiervan werd de motorisatie volledig overgenomen. Alleen was er een afwijking bij de kast, die sierlijker uitgevoerd werd. Ook het interieur werd comfortabeler. In 1950 werd de bestelling gemaakt bij Ragheno en in de loop van 1952/53 werden deze stellen geleverd. Eerste stelplaatsen waren Brugge en Haine-St-Pierre, waarbij beide depots ongeveer de helft van de stellen verwierven. Te Brugge werden ze in de lokale stopdienst ingezet met bestemmingen Oostende, Gent, Zelzate (beide via Eeklo) en vanuit Gent naar Aalst. Deze diensten werden tot in 1958/59 behouden, doch door de schrapping van diverse lokaallijnen, werd het inzetgebied ingekrompen en in 1959 verdwenen de stellen vanuit Brugge naar Merelbeke.

In deze stelplaats werden ze vooral gebruikt voor diensten naar Mechelen, Eeklo, Antwerpen-Lo, Zelzate, maar anderzijds stootten ze ook door tot in Lichtervelde en zelfs Adinkerke. Ook Ronse en Dendermonde werden sporadisch bereikt. Maar ook hier was de inzet van betrekkelijk korte duur en in 1962 werden de typen 554 vervangen door de stellen 604, overgekomen vanuit Landen. De "Brossels" verhuisden op dat ogenblik naar de latere stamstelplaatsen, nl. Ath en Haine-St-Pierre.

Te Haine-St-Pierre bleef het inzetgebied praktisch konstant vanaf de levering tot de elektrifikatie van de ster rond La Louvière : naast de lijnen om Haine-st-Pierre (bestemmingen Mons, Charleroi, Fauroeulx en Piéton, stootten ze ook vanuit Mons door tot in Quévy, Quéivrain en zelfs Tournai. Verdere stamlijn van de typen 554 was de verbinding Ecaussines - Tubize via Clabecq. In hun eerste periode reden ze ook naar Chimay (met overnachting aldaar) en Erquelinnes. Doch met het sluiten van de lokaallijnen werd dit laatste inzetgebied beknot, maar namen de 554-ers diensten over van hun oudere zusters typen 553 en 601. Hierdoor werden ze ook gebruikt met bestemmingen Soignies en Braine-le-Comte. In de jaren '70 verdrongen de stellen reeks 45 gedeeltelijk de reeks 46, doch tot de invoering van de IC/IR-regeling bleven deze laatste stellen op post, terwijl de reeks 45 al eerder naar Bertrix overging. Doch in 1984 werden alle stellen van Haine-St-Pierre reserve gesteld.

Te Ath - waar de typen 554 in 1965 verschenen, bleef de inzet gedurende de volgende jaren onveranderd : stamlijnen waren hier de verbinding Tournai - Ath - Edingen, Edingen - Geraardsbergen en Edingen - Braine-le-Comte. Verder reden deze stellen ook de lijnen naar Jurbise en Mons en stootten ook door naar Quéivrain. De geschiedenis van deze "Brossels" te Ath is weinig bewogen en de diensten werden pas in de jaren '80 ingekrompen door de elektrifikatie van de lijn naar Tournai. Hun laatste stamlijn was dan Mons - Ath - Geraardsbergen, doch met de zomerregeling van 1987 werden ze ook hier vervangen - in eerste instantie door ID-stellen met de reeks 62, nadien door de elektrische traktie. Al de stellen werden reserve gesteld.

Doch we moeten toch even terug komen op de techniek : in de jaren '70 ondergingen de stellen grondige verbouwingen : na het aanbrenge van ontdubbelde koplichten in de jaren '60, werden ze vanaf 1969 rood-geel geschilderd. De grootste transformatie bestaat uit de inbouw van een nieuwe GM-dieselmotor en een automatische versnellingsbak. Bij verschillende stellen werden de schuiframen ook vervangen door klampaampjes.

Over het lot van de stellen is voorlopig nog geen beslissing gevallen, slooping lijkt waarschijnlijk. Ook de stellen van Haine-St-Pierre worden gesloopt, doch vier stellen kenden een beter lot : eerst ging de 4612 naar de ES en werd te Visé omgebouwd tot bovenleidingswagen. Drie stellen gingen naar museumlijnen : de 554.14 van de ITZ zal nu wel iedereen kennen, de 4616 rijdt bij de CFV3V in sterk verschooten geel-rode schildering rond. De 4618 wordt thans te Brussel-zuid door privé-personen gerestaureerd in een donkergroene livree met ontdubbelde enkele koplampen.

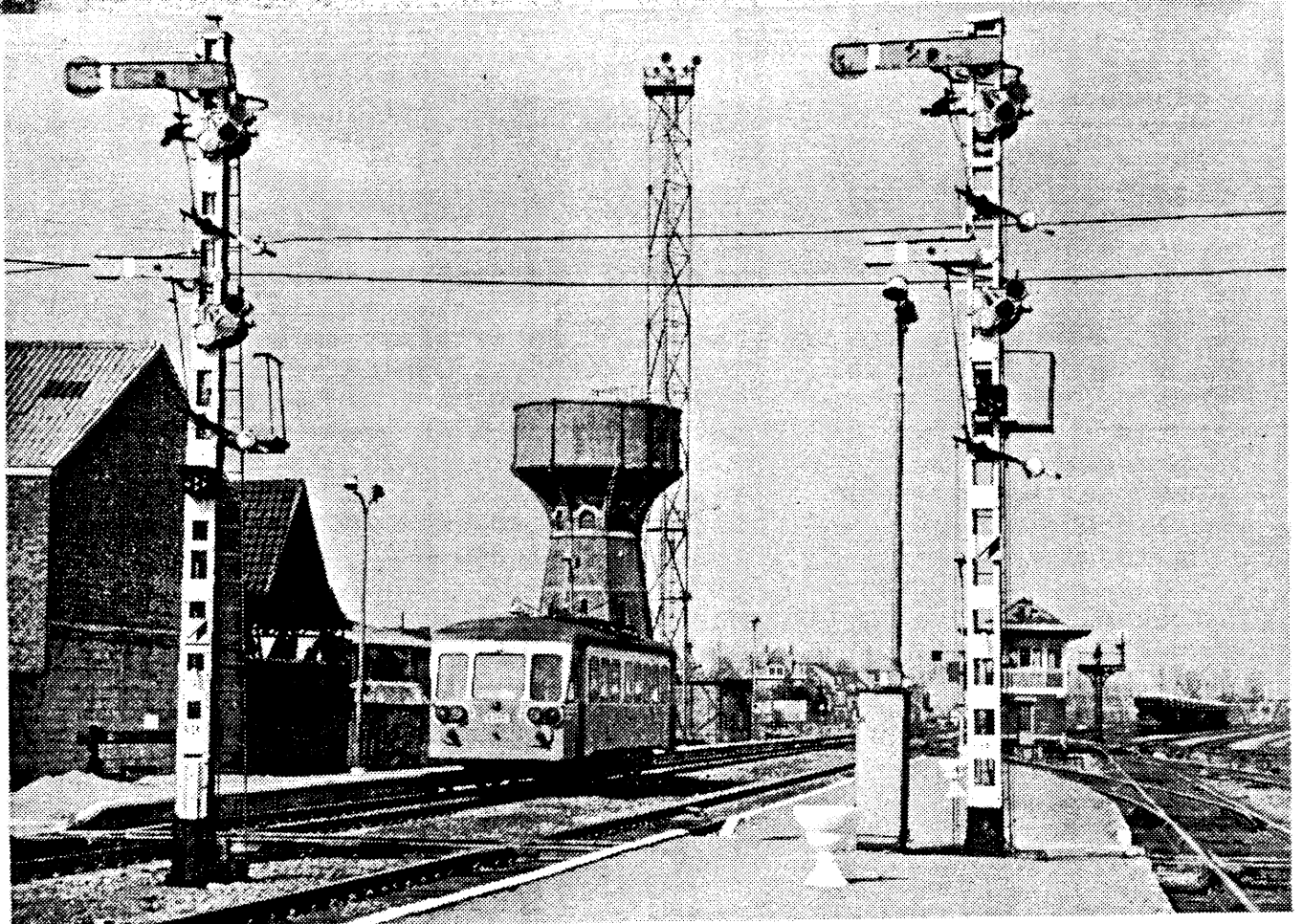
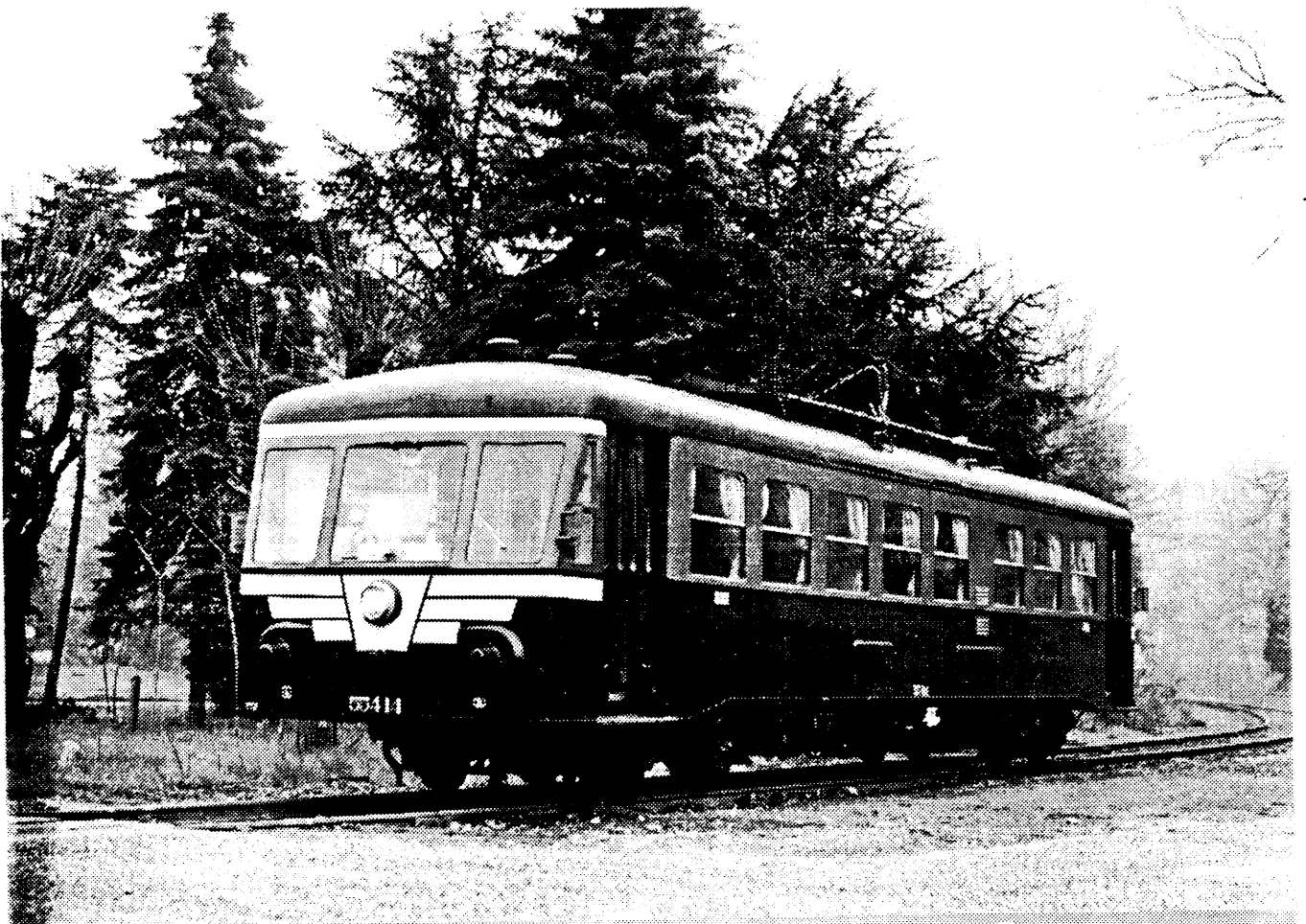
** Kenmerken **

Bouwer : Ragheno (Mechelen)
 Bouwjaar : 1952 / 1953
 Massa : 32 600 kg
 Maximale snelheid : 80 km/h
 Aantal plaatsen : 71 zitplaatsen
 35 staanplaatsen
 Kostprijs : 2 555 371 F
 Motor : oorspronkelijk Brossel (type 8 D 120 B)
 Vermogen : 166 pk (123 kW)
 Omwentelingssnelheid : 1800 tr/min
 Cilinders : 8 in lijn (120 mm x 150 mm)

 Motor (thans) : GM type 71
 Vermogen : 178 pk (131 kW)
 Omwentelingssnelheid : 1900 tr/min
 Cilinders : 6 in lijn (108 mm x 127 mm)

** nummerlijst **

554.01	4601	Ragheno	02/07/1952		FR 02/59	FKR 06/62	GT 05/65	ATH
554.02	4602	Ragheno	04/07/1952		FR 02/59	FKR 06/62	GT 02/65	ATH
554.03	4603	Ragheno	11/07/1952		FR 02/59	FKR 07/62	GT 02/65	ATH
554.04	4604	Ragheno	16/07/1952		FR 12/55	GT 02/65	ATH	
554.05	4605	Ragheno	23/07/1952		FR 02/59	FKR 02/62	GT 02/65	ATH
554.06	4606	Ragheno	24/07/1952		GT 04/65	ATH 06/71	GT.. 02/77	ATH
554.07	4607	Ragheno	02/07/1952		GT 05/65	ATH		
554.08	4608	Ragheno	28/07/1952		FR 02/59	FKR 07/62	GT 05/65	ATH
554.09	4609	Ragheno	07/07/1952		GT 10/59	FKR 05/62	GT 03/65	ATH
554.10	4610	Ragheno	15/07/1952		FR 11/57	GT 12/57	FR 02/59	GT
					04/65	ATH		
554.11	4611	Ragheno	26/12/1952		FR 02/59	FKR 07/62	GT 02/77	ATH
					03/78	GT 06/83	ATH	
554.12	4612	Ragheno	30/12/1952	01/08/1986	GT 06/83	ATH	---	ES FVS
554.13	4613	Ragheno	03/01/1953	01/08/1986	GT			
554.14	4614	Ragheno	08/01/1953	01/08/1986	GT 05/56	FR 02/59	FKR 06/62	GT
					08/86	TTZ		
554.15	4615	Ragheno	12/01/1953		GT 12/78	ATH		
554.16	4616	Ragheno	15/01/1953	01/08/1986	GT 08/86	CFV3V		
554.17	4617	Ragheno	19/01/1953	01/08/1986	GT			
554.18	4618	Ragheno	22/01/1953	01/08/1986	GT 08/86	Privé-bezit		
554.19	4619	Ragheno	26/01/1953	01/08/1986	FR 02/59	GT		
554.20	4620	Ragheno	29/01/1953	01/08/1986	FR 02/59	FKR 11/59	GT	



** Dieselmotorwagens type 600 **

Toen men, na de oprichting van de NMBS, een oplossing zocht voor de bediening van de vele lokale lijnen met zwak verkeer wilde men naast de stoommotorwagens ook de dieseltraktie uittesten. Deze was vooral in Duitsland al verschillende jaren met goed resultaat gebruikt en daarom koos voor de diesel-mechanische versie ook voor een Duitse firma : nl. E.V.A. te Berlin. In 1930 werden 3 stellen afgeleverd : deze stellen - genummerd als EVA 1 tot 3 - hadden een Maybach-dieselmotor met 6 cilinders in lijn en een vermogen van 175 pk. Dezelfde firma bouwde ook de mechanische transmissie met 4 versnellingen met droge plaatkoppeling type Hardy. Met een massa van 51 500 kg konden deze stellen toch een snelheid van 65 km/h behalen.

De drie stellen werden ingedeeld bij de stelplaats Merelbeke en reden vooral de lokale diensten rondom Gent, met bestemmingen Zelzate, Eeklo maar ook op de verbinding naar Adinkerke kwamen ze frekwent tot inzet. Ondanks enkele defekten, voldeden deze 3 stellen, die hernummerd werden in 600.01 tot 600.03, doch in voldoende mate. De ganse vooroorlogse periode bleven ze in het Gentse en hier werden tijdens de eerste oorlogsdagen zwaar beschadigd, dit in het station van Veurne. Waar de 600.01 en 600.03 zo zwaar beschadigd waren dat ze in juni 1946 uit het bestand genomen werden, werd de 600.02 toch hersteld en vanuit Haine-St-Pierre ingezet. Doch deze eenling werd slechts sporadisch gebruikt en verbracht zijn dagen meestal in leetheid door. Nochtans zou de schrapping pas in maart 1955 plaatshebben.

** Technische kenmerken **

Bouwer :	EVA Berlin
Bouwjaar :	1930
Massa :	51 500 kg
Massa (leeg) :	40 400 kg
Maximale snelheid :	65 km/h
Diameter drijfwielen :	1 000 mm
Asindeling :	B'2'
Aantal plaatsen :	2de klasse : 15 zitplaatsen 15 staanplaatsen
	3de klasse : 68 zitplaatsen 30 staanplaatsen
Kostprijs :	1 215 090 BF
Motor :	Maybach (type G 4b)
Vermogen :	175 pk (130 kW)
Omwentelingssnelheid :	1400 omw/min
Cilinders :	5 in lijn (140 mm x 180 mm)
Maximaal koppel :	105 kgm (1 000 Nm)
Transmissie :	Maybach (type T1)
Werkingsprincipe :	mechanisch (4 versnellingen)

nummerlijst :

EVA1	600.01	EVA Berlin	/	/1930	06/1946	FKR
EVA2	600.02	EVA Berlin	/	/1930	03/1955	GT
EVA3	600.03	EVA Berlin	/	/1930	06/1946	FKR

** De Konstrukteur van de Maand **

De konstrukteur van de maand : RAGHENO

Al in 1851 onstond te Mechelen het metaalverwerkend bedrijf Raghenò. Deze fabriek werd in de omgeving van het EB-arsenaal opgericht en leverde vooral onderdelen voor de herstelling van lokomotieven en rijtuigen in deze EB-werkplaats. Naderhand kreeg dit bedrijf ook orders voor de bouw van rijtuigen en wagens.

Voor het eerst werd Raghenò betrokken bij de lokomotiefbouw in 1869, daar men toen een order in de wacht sleepte voor de bouw van 2 reeksen tenders type 15. In de volgende jaren werden grote reeksen tenders aan de EB geleverd en verder specialiseerde het bedrijf zich op de bouw van tal van onderhoudsmachines.

Op 17 juni 1899 werd het familiebedrijf - onder leiding van de weduwe van de stichter - omgevormd tot een N.V. en kreeg de naam "Societe Anonyme des Usines Raghenò". Enkele jaren later werd beslist zich op de lokomotiefbouw te storten en nog voor de eerste wereldoorlog waren de plannen klaar voor de bouw van nieuwe werkhuizen te Muizen, doch de oorlog vertraagde deze bouw aanzienlijk. Na deze wereldbrand bleef de spoorwegkonstruktie de grootste taak voor Raghenò en zo zouden in het nieuwe bedrijf een groter aantal Franse lokomotieven hersteld worden. Zo werden de eerste 23 konstruktienummers waarschijnlijk gebruikt voor deze herstellingen.

In 1923 kon dan de eerste bestelling voor stoomlokomotieven opgetekend worden : het betrof 7 machines met asindeling C voor de "Mechelen-Terneuzen". Voordien waren immers ook 4 oudere machines in dezelfde werkhuizen hersteld.

Pas in 1926 verwierf Raghenò opnieuw een order, ditmaal het laatste order dat de EB uitschreef. Het bestond uit 15 lokomotieven type 23 (later type 53). Doch dit zouden de laatste stoomlokomotieven zijn die te Mechelen gebouwd zouden worden. Nadien zou Raghenò verder gaan met de bouw van spoorwagematerieel en zo werkten ze mee aan de bouw van vele tweeledige elektrische stellen (reeksen 051 - 270, Sabena-stellen en stellen 06) en bouwden ze ook de dieselmotorwagens type 554, die trouwens elders in het blad beschreven worden. In 1954 zou echter het bedrijf sterk ingekrompen worden en werd een deel van de gebouwen verhuurd aan een grootwarenhuisketen.

** Geschiedenis **

Benaming :	S.A. des Usines Raghenò
Stichting :	1851 door dhr Raghenò
Oprichting SA :	06/1899
Ligging :	Mechelen (naast CW Mechelen)
Aantal stoomloks :	22
Begin lokomotiefbouw :	1923
Einde lokomotiefbouw :	1926
Aantal loks EB :	15 typen 23
Aantal loks MT :	7

Einde activiteiten : ca. 1954
 Toestand gebouwen : verhuurd aan diverse bedrijven

** Nummerlijst **

24	Mechelen-Terneuzen	25"		1923	1	435	mm
25	Mechelen-Terneuzen	26"		1923	1	435	mm
26	Mechelen-Terneuzen	27"		1924	1	435	mm
27	Mechelen-Terneuzen	28		1924	1	435	mm
28	Mechelen-Terneuzen	29		1924	1	435	mm
29	Mechelen-Terneuzen	30		1924	1	435	mm
30	Mechelen-Terneuzen	31		1924	1	435	mm
31	Etat Belge	4090	type 23	1926	1	435	mm
32	Etat Belge	4091	type 23	1926	1	435	mm
33	Etat Belge	4092	type 23	1926	1	435	mm
34	Etat Belge	4093	type 23	1926	1	435	mm
35	Etat Belge	4094	type 23	1926	1	435	mm
36	Etat Belge	4801"	type 23	1926	1	435	mm
37	Etat Belge	4807"	type 23	1926	1	435	mm
38	Etat Belge	4813"	type 23	1926	1	435	mm
39	Etat Belge	4814"	type 23	1926	1	435	mm
40	Etat Belge	4815"	type 23	1926	1	435	mm
41	Etat Belge	4824"	type 23	1926	1	435	mm
42	Etat Belge	4828"	type 23	1926	1	435	mm
43	Etat Belge	4829"	type 23	1926	1	435	mm
44	Etat Belge	4834"	type 23	1926	1	435	mm
45	Etat Belge	4891"	type 23	1926	1	435	mm

AGENDA

Datum	Vereniging	Omschrijving	
03/11	TTZ	Zaal Ons Huis	19.30
		- Stoom in Zuid-Afrika, een waar paradijs.	
		Max Delie ondernam in de loop van vorig een reis naar dit land en brengt ons vanavond een impressie over het stoomgebeuren daar	
07/11	TTZ	Jeuk-Rosoux	vanaf 8.00
		overbrenging seingestel (helpers gevraagd)	
07-08/11	AMRA	Fort II (Wommelgem)	
		Modelspoortentoonstelling	
07-08/11		St-Denijs-Westrem (Don Bosco)	
		Modelbouwtentoonstelling	
07-11/11	CFM	Wasmuel (la maison du peuple)	
		modelbouwtentoonstelling	
07/11-22/11	ARBAC	Centraal Station Brussel	
		Spoorwegsalon	
08/11	TTZ	St-Niklaasrit	om 14.00
11/11	AMRA	Fort II (Wommelgem)	
		Modelspoortentoonstelling	
14/11	TTZ	Kuringen	vanaf 8:00
		overbrenging NESTOR (helpers gevraagd)	
14-15/11	AMRA	Fort II (Wommelgem)	
		Modelspoortentoonstelling	
14-15/11	De Pijl	Station Muizen	10.00-19.00
		Opendeurdagen	
15/11	TTZ	St-Niklaasrit	om 14.00
22/11	TTZ	St-Niklaasrit	om 13.00 (groep VOKZ)
29/11	TTZ	St-Niklaasrit	om 14.00
29/11	MSTB	Zaal "Star" (Vilvoorde)	9.00 - 13.00
		Ruilbeurs	
01/12	TTZ	Zaal "Ons Huis"	19.30

- Belgische musea en museumlijnen.
Tijdens de laatste jaren is er in België veel veranderd op Museumgebied. Deze avond geeft een overzicht op normaalspoor gebied.

06/12	CFC	Haine-St-Pierre (Rue du station) Ruilbeurs	
05/01	TTZ	Zaal "Ons Huis" Overzicht NMBS 1987	19.30

=====

Boekbespreking

=====

GRAND CENTRAL BELGE

door J. Vandenberghen

105 blz A4-formaat, 20 zw-w foto's

In een brochure verhaalt de auteur kort de geschiedenis van de Grand Central Belge met in het eerste gedeelte de lijnen (opening geschiedenis) en nadien veel uitvoeriger al de typen lokomotieven die de GCB in gebruik gehad heeft. Deze worden kort voorgesteld door een tekening, een korte geschiedkundige schets en de kenmerken. Het boekwerk wordt afgesloten door een reeks foto's van deze loks. Voor het eerst heeft men een bundeling van de feiten die al vroeger in diverse werken beschreven werden. Nadeel is echter dat men de kans niet gegrepen heeft om verder op de geschiedenis in te gaan. Maar voor de prijs van 200 BF toch een aan te raden werk. Te verkrijgen in het spoorwegmuseum.

MECHELEN - LEUVEN - TIENEN ... RETOUR

180 blz A4-formaat, ca 150 zw-w foto's

500 BF

Naar aanleiding van de 150-ste verjaardag van de opening van de lijn Mechelen - Tienen, werd hierover een boekwerk uitgegeven die verschillende punten van de geschiedenis behandelt. En hier heeft men het grootste nadeel : het boek - waarvan de hoofdstukken een voor een zeer interessant zijn - mist samenhang en de gevorderde spoorwegenthousiast zal vruchteloos zoeken naar een volledige geschiedenis van deze lijn, zelfs naar de geschiedenis in een bepaalde periode. Tweede nadeel is het feit dat deze lijn - die oorspronkelijk wel een geheel vormde, korte tijd later praktisch volledig gescheiden werd - zowel in geschiedenis als uitbating. Dus is het moeilijk een echt overzicht te geven. Verder wordt gezondigd door het feit dat men in sommige hoofdstukken het gegeven te ruim ziet (stations in Brabant) zodat het eigenlijke onderwerp hier nauwelijks aan bod komt.

Nochtans een interessant leesboek, dat echter niet brengt wat de spoorweghistoricus ervan verwacht. Te koop in de standaardboekhandels en het spoorwegmuseum.

=====

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 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 ritdagen 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 Casler (sekretaris)	Radiostraat 19	Tel. 012/237661
	3700 Tongeren.	

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

T.T.Z. , DE MUSEUMLIJN VAN VLAANDEREN

