



Vereniging zonder winstoogmerk.

# AKTUEEL

TWEEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT

JANUARI - FEBRUARI

Jaargang : 6

Nummer : 30

Lidgeld : 500 BF - Los Nummer : 120 BF





Wordt gratis verdeeld onder alle TTZ-leden.

Lidmaatschapsbijdrage : 500 BF/jaar  
Los nummer : 120 BF

Redaktie :

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

Medewerking :

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

Hoofredaktie :

J. Casier, Radiostraat 19, 3700 Tongeren.

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

Dit nummer werd afgesloten op 20 december en verschijnt begin januari, het volgende nummer wordt op 20 februari afgesloten en verschijnt begin maart.

Inhoud :

nmbs-aktueel :	blz 30. 3
overzicht 1987 :	30.15
voorzichten 1988	30.17
rijtuigen :	30.18
exploitatie	30.19
TTZ-krant :	30.20
Modelbouw :	30.24
Historische bladzijde :	30.27
nummerlijsten :	30.29
lokomotieven na WO II	30.31
De Belgische stations :	30.32
Dieselstellen nmbs	30.37
Exploitatie :	30.41
Konstruktors van toen :	30.45
firma Hanrez	
Boekbespreking :	30.50

*Hernieuwing van de lidgelden.*

*Ingesloten vindt U een stortingsbulletin voor het vereffenen van het lidgeld. Dit is ook dit jaar ongewijzigd op 500 BF gehandhaafd, dit ondanks de stijging van de drukkosten.*

*Dit bedrag is net voldoende om de uitgaven van het tijdschrift te bekostigen, doch - door de sluiting van de mijnen heeft ook de museumwerking extra steun nodig, en hier is elke donatie welkom om een deel van het unieke spoorwegpatrimonium te redden. Bij voorbaat dank.*

=====



# N.M.B.S. -

# AKTUEEL

## 1. Statistiek :

### a. Leveringen :

2148	Bn nivelles	-	Merelbeke	14/09/87	18/09/87	14/10/87
2149	Bn nivelles	-	Merelbeke	28/09/87	02/10/87	28/10/87
2150	Bn nivelles	-	Merelbeke	16/10/87	21/10/87	16/11/87
2151	Bn nivelles	-	Merelbeke	30/10/87	06/11/87	
2152	Bn nivelles	-	Merelbeke	26/11/87		

### b. Stelplaatswijzigingen :

4608	Ath	-	Montzen	01/12/1987
4609	Ath	-	Montzen	01/12/1987

### c. Hernummeringen :

080	wordt	961	ombouw tot poststel
085	wordt	962	ombouw tot poststel
109	wordt	963	ombouw tot poststel

### d. Schuappingen :

5169	Antwerpen-dam	buiten dienst met PV 199 van 16/10/1987 van CW Salzannes uit de geschriften op 01/12/1987
5903	Antwerpen-dam	buiten dienst met PV 198 van 09/10/1987 van CW Salzannes uit de geschriften op 01/12/1987
6027	Merelbeke	buiten dienst met PV 207 van 16/11/1987 van CW Salzannes uit de geschriften op 31/12/1987
6039	St-Ghislain	buiten dienst met PV 208 van 16/11/1987 van CW Salzannes uit de geschriften op 31/12/1987
6045	St-Ghislain	buiten dienst met PV 209 van 16/11/1987 van CW Salzannes uit de geschriften op 31/12/1987
6047	St-Ghislain	buiten dienst met PV 210 van 16/11/1987 van CW Salzannes uit de geschriften op 31/12/1987
6052	St-Ghislain (dienst baan)	buiten dienst met PV 197 van 09/10/1987 van CW Salzannes uit de geschriften op 01/12/1987
6060	Merelbeke	buiten dienst met PV 211 van 16/11/1987 van CW Salzannes uit de geschriften op 31/12/1987
6069	St-Ghislain	buiten dienst met PV 212 van 16/11/1987 van CW Salzannes uit de geschriften op 31/12/1987

6079	Merelbeke	buiten dienst met PV 213 van 16/11/1987 van CW Salzannes uit de geschriften op 31/12/1987
8307	Monceau	buiten dienst met PV 204 van 13/11/1987 van CW Salzannes uit de geschriften op 31/12/1987
8308	Monceau	buiten dienst met PV 205 van 13/11/1987 van CW Salzannes uit de geschriften op 31/12/1987
8321	Monceau	buiten dienst met PV 206 van 13/11/1987 van CW Salzannes uit de geschriften op 31/12/1987
8403	Stockem	buiten dienst met PV 200 van 12/11/1987 van CW Salzannes uit de geschriften op 31/12/1987
8409	Montzen	buiten dienst met PV 203 van 12/11/1987 van CW Salzannes uit de geschriften op 31/12/1987
8416	Haine-St-P	buiten dienst met PV 202 van 12/11/1987 van CW Salzannes uit de geschriften op 31/12/1987
8425	Stockem	buiten dienst met PV 201 van 12/11/1987 van CW Salzannes uit de geschriften op 31/12/1987

## 2. Aktuele berichten :

00 / Het stel 050 is sinds oktober in reizigersdienst opgenomen, en - op enkele kleinere defekten na - voldoet de nieuwe elektrische uitrusting aan de verwachtingen. Nog begin volgend jaar wordt beslist of deze draaistroomtechniek algemeen gebruikt zal worden voor de nieuwe leveringen.

00/ Opmerkelijkste besissing is wel de ombouw van 15 stellen type  
09 '54 tot poststellen. Thans zijn drie stellen al in ombouw in de CW Mechelen. Deze ombouw is redelijk uitgebreid en omvat de volledige uitbouw van het interieur (met ook de verwarming), het plaatsen van een tussenwand ter hoogte van de huidige bagageruimte en het plaatsen voor het verankeren van de postcontainers.

Maar de grootste wijzigingen krijgen we aan de buitenzijde. Hier worden alle deuren en vensters dichtgelast en in elke zijwand worden 2 rolluiken met een breedte van 2 000 mm aangebracht. Mogelijk wordt deze breedte nog uitgebreid tot 2 500 mm. Verder wordt ook de kopdeuren (zowel vooraan als tussen de beide onderling) dichtgelast. Over de kleur werd nog geen overeenstemming bereikt, doch waarschijnlijk wordt het "Post"-rood (net zoals de oudere stellen) gebruikt.

De nieuwe nummering gaat van 961 tot 975 en voorlopig werden de volgende stellen weerhouden voor ombouw : 109 (= 963), 080 (= 961), 085 (= 962), 117, 087, 086, 123, 110, 091, 074, 118, (084), 128, 093, 071. Het eerste stel (de 963) zou al midden januari de postdiensten gaan verzekeren. Naarmate de "nieuwe" stellen omgebouwd worden, zullen de oude stellen buiten dienst gesteld worden. Voor de ombouw rekent men op 1 stel per maand.

09 : Van deze omnibusstellen is de kast al volledig afgewerkt te Brugge. Men wacht thans op de elektrische uitrusting. Het eerste stel zou half februari op de baan verschijnen en aan testritten onderworpen worden. Over de inzet is nog geen duidelijkheid : zowel de lijn Antwerpen-Boom als de lokaallij-



- 09 : nieuw ondom Liège (o.a. naar Verviers, Flémalle en Herstal/Liers).
0. : Tegen de verwachtingen in, is de bestelling van tussenrijtuigen voor de Breaks afgewezen. Voornaamste reden is het feit dat niet genoeg financiële middelen ter beschikking staan en dat men voorrang gaat verlenen aan Breaks van een nieuwe generatie. Deze zouden de voorkeur krijgen. Anderzijds zal in deze periode ook de bouw van de TGV-stellen "Nord" in volle gang zijn en deze zullen prioriteit krijgen.
- 15 : De dienstregeling voor deze reeks is nu bekend en in binnenlandse dienst zullen ze de treinparen 529/508 en 536/519 Oostende - Welkenraedt en de piekuurtrein 3402/4402 Brussel - Welkenraedt slepen.
- 21 : In vertraagd tempo komen de laatste machines van deze reeks op de sporen en worden dadelijk ingezet ter vervanging van de 27-ers in reizigersdienst. Nochtans zal de vroegere planning (met de aflevering van de laatste lokomotief voor de zomervakantie) aangehouden kunnen worden.
- 28 : Nu de voorverwarming (en klimatisatie) van de stellen te Oostende in de gewone reeks opgenomen werd, is de reeks 28 in de kuststad overbodig en kwam deze machine kwam naar Brussel-zuid en de 2801 en 2802 ezekeren nu samen de afsteldienst naar Vorst-zuid.
- 43 : De dagen van deze reeks stellen is nu geteld : met de transfer van de 4608 en 4609 naar Montzen werden de personeelstreinen al overgedragen aan deze stellen. De verbinding naar Aachen anderzijds gebeurt nog met de reeks 43, dit omdat de 46-ers nog niet toegelaten werden door de DB, maar dit zou al tijdens de volgende weken opgelost worden. Op dat ogenblik wordt de drie overblijvende 43-ers op non-actief gesteld.
- 46 : Anderzijds werden ook de 4601 en 4603 terug uit park genomen doch nog niet effectief ingezet. Hierbij zouden deze twee stellen te Antwerpen-dam de 4903 gaan aflossen, maar een definitieve beslissing is nog niet genomen.

De overige stellen worden uit de geschriften afgevoerd. De levensloop van deze stellen - namelijk de 4602, 4604, 4606, 4607, 4611 en 4615 - werd reeds in de vorige aktueel gepubliceerd.

Verder werd er nog een vierde stel voor het nageslacht bewaard : de 4620 werd immers door de M.S.T.B. te Vilvoorde aangekocht en zal vanaf volgend jaar op deze museumlijn ingezet worden.

- 51 : Vanaf juni 1988 zal de inzet van deze lokomotieven verder uitgebreid worden : vooral te Antwerpen zal de dienst verder gaan stijgen en zullen ze hier de reeks 59 praktisch volledig verdringen. Ook te Hasselt zal de reeks uitgebreid worden en zullen de 51-ers de (overgebleven) goederendiensten van de 62-ers overnemen. Hierbij gaat het echter alleen om de reeks 62 ingezet vanuit Hasselt en niet deze van Leuven.

Nochtans gaat het effectief steeds verder achteruit, dit te wijten aan ongevallen : na de 5169 - die thans uit het bestand geschrapt werd, is het binnenkort de beurt aan de 5170.



- 51 : Deze lokomotief werd te Antwerpen-noord (komend van Oorderen) op bezet spoor binnengeleid en botste hierbij op de 7505. De schade bij deze laatste was gering, doch het chassis van de 5170 werd verbogen. De levensloop van deze lokomotief :

200.070 - 5170

Bouwer : Cockerill (Baldwin)  
 Fabrieksnummer : 3894  
 Levering : 26/03/1963

Stelplaatsen :

Monceau : 26/03/1963 - 01/06/1986  
 Antwerpen-dam : 01/06/1986 -

Tijdens de laatste bietenkampagne werden twee 51-ers van Merelbeke in leen afgestaan aan Kortrijk en verzekeren 3 treinenparen Poperinge - Moerbeke-waas. Het begin van de afvoerperiode was op 16 oktober.

- 52 / Thans wordt de laatste 53-er te Salzannes omgebouwd met vlot-  
 53 tende kabine en dan wordt het programma afgesloten. De niet omgebouwde loks worden vooralsnog verder gebruikt, doch worden bij bereiken van de km-grens voor een grote herstelling of bij zwaardere schade onherroepelijk afgesteld. Dit is mogelijk door het feit dat het verkeer over de Athus-Maas-lijn verder achteruitgaat. Ook de goederendiensten vanuit Ronet worden steeds verder beknot en zo zijn deze diensten beperkt tot lokale treinen.
- 54 : Dit heeft tot gevolg dat de vier lokomotieven reeks 54 met ingang van de volgende zomerregeling afgesteld zullen worden en later uit het bestand afgevoerd.
- 59 : Het lot is nu gevallen voor deze krachtige machines : op 31 december worden niet minder dan 25 lokomotieven uit het NMBS-effektief geschraapt. Het gaat om de volgende machines :

Antwerpen-dam : 5901, 5902, 5907, 5913, 5914, 5917,  
 5921, 5923, 5925, 5931, 5935, 5938,  
 5949, 5952 en 5954  
 Merelbeke : 5918, 5922, 5927, 5929, 5939, 5940,  
 5944, 5947, 5951 en 5953.

Konkreet zijn dit lokomotieven die al langer in park gesteld werden en die thans officieel geschraapt worden. De levensloop van deze machines wordt op de volgende bladzijde afgedrukt.

De tweede klap zullen de 59-ers met ingang van de zomerregeling krijgen : dan zal immers de inzetreeks volledig afgebroken worden en zouden nog enkele loks voor reservediensten gebruikt worden. Deze lokomotieven worden dan tijdens de zomer uit het effectief afgevoerd en verdwijnt deze reeks van de sporen.

Nochtans is één lokomotief gered en werd de 5907 in het museumpatrimonium opgenomen. Ondanks de slechte kast werd voor deze lokomotief gekozen omdat hij nog het verste in de oorspronkelijk toestand verkeert.



201.001 --- 5901

Bouwer : Cockerill  
 Fabrieksnummer : 3406  
 Levering : 22/12/1954  
 Stelplaatsen :  
 Kinkempois 22/12/1954 - 26/06/1961  
 Antwerpen-dam 26/06/1961 -

201.002 -- 5902

Bouwer : Cockerill - A.M.nivelles  
 Fabrieksnummer : 3407  
 Levering : 04/01/1955  
 Stelplaatsen :  
 Kinkempois : 04/01/1955 - 06/02/1962  
 Hasselt : 06/02/1962 - 18/01/1963  
 Haine-St-Pierre : 18/01/1963 - 01/05/1980  
 Antwerpen-dam : 01/05/1980 -

201.007 -- 5907

-----  
 Bouwer : Cockerill - A.M.nivelles  
 Fabrieksnummer : 3412  
 Levering : 09/02/1955  
 Stelplaatsen :  
 Kinkempois : 09/02/1955 - 22/03/1955  
 Haine-St-Pierre : 22/03/1955 - 01/06/1986  
 Merelbeke : 01/06/1986 - 31/05/1987  
 Antwerpen-dam : 31/05/1987 -

201.013 -- 5913

-----  
 Bouwer : Cockerill - A.M.nivelles  
 Fabrieksnummer : 3419  
 Levering : 10/03/1955  
 Stelplaatsen :  
 Kinkempois : 10/03/1955 - 27/11/1961  
 Antwerpen-dam : 27/11/1961 -

201.014 -- 5914

-----  
 Bouwer : Cockerill - B.M.  
 Fabrieksnummer : 3420  
 Levering : 11/03/1955  
 Stelplaatsen :  
 Kinkempois : 11/03/1955 - 04/12/1961  
 Antwerpen-dam : 04/12/1961 -

201.017 -- 5917

-----  
 Bouwer : Cockerill - B.M.  
 Fabrieksnummer : 3422



Levering : 23/03/1955  
 Stelplaatsen :

Kinkempois : 23/03/1955 - 15/04/1955  
 Haine-St-Pierre : 15/04/1955 - 01/06/1986  
 Merelbeke : 01/06/1986 - 31/05/1987  
 Antwerpen-dam : 31/05/1987 -

=====

201.018 -- 5918

Bouwer : Cockerill - B.M.  
 Fabrieksnummer : 3423  
 Levering : 31/03/1955  
 Stelplaatsen :

Kinkempois : 31/03/1955 - 16/04/1955  
 Haine-St-Pierre : 16/04/1955 - 07/12/1957  
 Merelbeke : 07/12/1957 -

=====

201.021 - 5921

Bouwer : Cockerill - A.M.nivelles  
 Fabrieksnummer : 3426  
 Levering : 16/04/1955  
 Stelplaatsen :

Kinkempois : 16/04/1955 - 23/04/1955  
 Haine-St-Pierre : 23/04/1955 - 24/12/1959  
 Merelbeke : 24/12/1959 - 16/11/1961  
 Hasselt : 16/11/1961 - 29/03/1963  
 Haine-St-Pierre : 29/03/1963 - 29/09/1980  
 Antwerpen-dam : 29/09/1980 -

=====

201.022 - 5922

Bouwer : Cockerill - B.M.  
 Fabrieksnummer : 3427  
 Levering : 20/04/1955  
 Stelplaatsen :

Kinkempois : 20/04/1955 - 29/05/1955  
 Haine-St-Pierre : 29/05/1955 - 01/06/1986  
 Merelbeke : 01/06/1986 -

=====

201.023 - 5923

Bouwer : Cockerill - A.M.nivelles  
 Fabrieksnummer : 3428  
 Levering : 22/04/1955  
 Stelplaatsen :

Kinkempois : 22/04/1955 - 29/05/1955  
 Haine-St-Pierre : 29/05/1955 - 01/06/1986  
 Antwerpen-dam : 01/06/1986 -

201.025 - 5925

Bouwer : Cockerill - B.M.  
 Fabrieksnummer : 3430  
 Levering : 29/04/1955  
 Stelplaatsen :

Kinkempois : 29/04/1955 - 07/05/1955  
 Haine-St-Pierre : 07/05/1955 - 20/06/1958  
 Merelbeke : 20/06/1958 - 12/09/1961  
 Antwerpen-dam : 12/09/1961 -

=====

201.027 - 5927

Bouwer : Cockerill - B.M.  
 Fabrieksnummer : 3432  
 Levering : 10/05/1955  
 Stelplaatsen :

Kinkempois : 10/05/1955 - 17/05/1955  
 Haine-St-Pierre : 17/05/1955 - 01/06/1986  
 Merelbeke : 01/06/1986 -

=====

201.029 - 5929

Bouwer : Cockerill - B.M.  
 Fabrieksnummer : 3434  
 Levering : 17/05/1955  
 stelplaatsen :

Kinkempois : 17/05/1955 - 27/06/1955  
 Haine-St-Pierre : 27/06/1955 - 01/06/1986  
 Merelbeke : 01/06/1986 -

=====

201.031 - 5931

Bouwer : Cockerill - B.M.  
 Fabrieksnummer : 3436  
 Levering : 26/05/1955  
 Stelplaatsen :

Kinkempois : 26/05/1955 - 04/06/1955  
 Hasselt : 04/06/1955 - 21/03/1963  
 Haine-St-Pierre : 21/03/1963 - 01/06/1986  
 Antwerpen-dam : 01/06/1986 -

=====

201.035 - 5935

Bouwer : Cockerill - B.M.  
 Fabrieksnummer : 3440  
 Levering : 13/06/1955  
 Stelplaatsen :

Kinkempois : 13/06/1955 - 21/06/1955  
 Hasselt : 21/06/1955 - 14/06/1963  
 Haine-St-Pierre : 14/06/1963 - 01/06/1986  
 Merelbeke : 10/06/1986 - 31/05/1987  
 Antwerpen-dam : 31/05/1987 -



201.038 - 5938

Bouwer : cockerill - A.M.nivelles  
 Fabrieksnummer : 3443  
 Levering : 24/06/1955  
 Stelplaatsen :

Kinkempois : 24/06/1955 - 26/07/1955  
 Hasselt : 26/07/1955 - 22/05/1963  
 Antwerpen-dam : 22/05/1963 -

=====

201.039 - 5939

Bouwer : Cockerill - B.M.  
 Fabrieksnummer : 3444  
 Levering : 29/06/1955  
 Stelplaatsen :

Kinkempois : 29/06/1955 - 07/07/1955  
 Hasselt : 07/07/1955 - 28/10/1955  
 Merelbeke : 28/10/1955 -

=====

201.040 - 5940

Bouwer : Cockerill - A.M.nivelles  
 Fabrieksnummer : 3445  
 Levering : 05/07/1955  
 Stelplaatsen :

Kinkempois : 05/07/1955 - 15/07/1955  
 Hasselt : 15/07/1955 - 28/10/1955  
 Merelbeke : 28/10/1955 -

=====

201.044 - 5944

Bouwer : Cockerill - B.M.  
 Fabrieksnummer : 3449  
 Levering : 29/07/1955  
 Stelplaatsen :

Kinkempois : 29/07/1955 - 03/01/1962  
 Aarschot : 03/01/1962 - 11/01/1962  
 Hasselt : 11/01/1962 - 26/07/1963  
 Merelbeke : 26/07/1963 -

=====

201.047 - 5947

Bouwer : Cockerill - B.M.  
 Fabrieksnummer : 3452  
 Levering : 09/08/1955  
 Stelplaatsen :

Kinkempois : 09/08/1955 - 22/10/1961  
 Antwerpen-dam : 22/10/1961 - 16/11/1961  
 Merelbeke : 16/11/1961 -

=====

201.049 - 5949

Bouwer : Cockerill - B.M.  
 Fabrieksnummer : 3454  
 Levering : 09/08/1955  
 Stelplaatsen :

Kinkempois :	18/08/1955 - 28/08/1955
Haine-St-Pierre	28/08/1955 - 17/10/1955
Merelbeke :	17/10/1955 - 09/02/1959
Hasselt :	09/02/1959 - 23/07/1963
Antwerpen-dam :	23/07/1963 -

-----

201.051 - 5951

Bouwer :	Cockerill - B.M.
Fabrieksnummer :	3456
Levering :	27/08/1955
Stelplaatsen :	
Kinkempois :	27/08/1955 - 23/09/1955
Merelbeke :	23/09/1955 -

-----

201.052 - 5952

Bouwer :	Cockerill - B.M.
Fabrieksnummer :	3457
Levering :	31/08/1955
stelplaatsen :	
Kinkempois :	31/08/1955 - 15/10/1956
Merelbeke :	15/10/1956 - 10/01/1965
Antwerpen-dam :	10/01/1965 -

-----

201.053 - 5953

Bouwer :	Cockerill - B.M.
Fabrieksnummer :	3458
Levering :	06/09/1955
Stelplaatsen :	
Kinkempois :	06/09/1955 - 15/10/1956
Hasselt :	15/10/1956 - 12/04/1960
Kinkempois :	12/04/1960 - 19/07/1961
Merelbeke :	19/01/1961 -

-----

201.054 - 5954

Bouwer :	Cockerill - B.M.
Fabrieksnummer :	3459
Levering :	08/09/1955
Stelplaatsen :	
Kinkempois :	08/09/1955 - 10/01/1956
Merelbeke :	10/01/1956 - 01/10/1970
antwerpen-dam :	01/10/1970 -

60 : Net zoals voor de vorige reeks, zijn ook de dagen voor de 60-ers geteld : vanaf de zomerregeling verdwijnen de laatste machines van de NMBS-sporen en de diensten worden overgenomen door de reeks 62. Ook de machines van de dienst baan zouden op dat ogenblik afgeschreven worden. Hier gaat men dan naar de vroegere toestand waarbij de stelplaatsen in de buurt van de werken de nodige lokomotieven moeten voorzien. Over het lot van de 6005 werd echter nog geen beslissing genomen.

Anderzijds werden alle 60-ers die in park stonden uit het bestand gschraapt. De levensloop van deze 7 machines :



210.027 - 6027

Bouwer : Cockerill  
 Fabrieksnummer : 4035  
 Levering : 25/09/1964  
 Stelplaatsen :

Hasselt : 25/09/1964 - 01/06/1986  
 Merelbeke : 01/06/1986 - 31/12/1987

=====

210.039 - 6039

Bouwer : Cockerill  
 Fabrieksnummer : 4047  
 Levering : 30/11/1964  
 Stelplaatsen :

Kinkempois : 30/11/1964 - 28/02/1974  
 Merelbeke : 28/02/1974 - 01/06/1980  
 St-Ghislain : 01/06/1980 - 31/12/1987

1/2

=====

210.045 - 6045

Bouwer : Cockerill  
 Fabrieksnummer : 4053  
 Levering : 30/12/1964  
 Stelplaatsen :

Kinkempois : 30/12/1964 - 01/05/1982  
 Monceau : 01/05/1982 - 03/06/1984  
 Kinkempois : 03/06/1984 - 01/06/1986  
 St-Ghislain : 01/06/1986 - 31/12/1987

=====

210.047 - 6047

Bouwer : Cockerill  
 Fabrieksnummer : 4055  
 Levering : 12/01/1965  
 Stelplaatsen :

Kinkempois : 12/01/1965 - 01/06/1986  
 St-Ghislain : 01/06/1986 - 31/12/1987

=====

210.060 - 6060

Bouwer : Cockerill  
 Fabrieksnummer : 4090  
 Levering : 23/04/1965  
 Stelplaatsen :

St-Ghislain : 23/04/1965 - 01/02/1983  
 Hasselt : 01/02/1983 - 01/06/1986  
 St-Ghislain : 01/06/1986 - 31/12/1987

=====

210.069 - 6069

Bouwer : Cockerill  
 Fabrieksnummer : 4099  
 Levering : 28/06/1965  
 Stelplaatsen :

Ronet : 28/06/1965 - 03/06/1984

210.079 - 6079

Bouwer : Cockerill  
 Fabrieksnummer : 4110  
 Levering : 17/09/1965  
 Stelplaatsen :  
 Merelbeke : 17/09/1965 - 31/12/1987

- 62 : Voor de bietendienst zet Kortrijk - voor het laatste jaar - één lokomotief reeks 62 in tussen Langemark en Moerbeke. Hierbij kwam ook regelmatig de 6215 tot inzet. Ook Merelbeke gebruikt regelmatig een extra 62-er voor deze afvoertreinen.

Anderzijds werd de inzetreeks van Hasselt beperkt, dit door de sluiting van de mijn van Eisden. De laatste kolentrein die vanuit Eisden vertrok werd op vrijdag 18/12/87 gesleept door de 6279 en telde 7 wagens.

In maart sluit de mijn van Winterslag en hierdoor komen ook de bovengrondse installaties van Waterschei buiten gebruik. Op dat ogenblik eindigt ook de goederenreeks van de 62-ers in de Kempen en zullen ook ten minste 2 73-ers overbodig worden. Over het lot van deze overbodige machines werd nog geen beslissing genomen.

- 80 : Nog tijdens de volgende maanden moet de inzet van deze reeks te Merelbeke volledig afgebouwd worden : na de aflossing van de 80-er te St-Niklaas in juni 1987, was het in oktober de beurt te Dendermonde.

Vanaf februari worden alle 80-ers overgedragen aan Schaarbeek en ca. 15 van de slechtste machines wordt dan uit het effectief afgevoerd.

Nochtans kreeg Schaarbeek tijdens de bietenkampagne een nieuwe opdracht : een 80-er ging de bietentreinen te Merchtem afhalen.

- 82 : Thans onderzoekt men de mogelijkheid om te Antwerpen-noord in drievoudige tractie te heuvelen : reden hiervoor is de verhoging van de rangeerheuvel. Hiervoor zouden de machines moeten uitgerust worden met verdere controlelampen voor het nazien van stand van de keerkoppeling. Ook zijn er problemen met de krachten op de buffers en het gevaar voor verbuffering

Op lange termijn moeten toch nieuwe rangeerdiesels gebouwd worden voor dit werk en thans denkt men aan zesassige loks met asynchrone motoren.

- 83 : Ook deze reeks wordt steeds verminderd en nu gingen opnieuw 3 lokomotieven uit het bestand. In de volgende maanden zouden nogmaals een vijftal loks hetzelfde lot kennen. Reden hiervan is het feit dat Monceau geen 73-ers moet afstaan aan Merelbeke. De levensloop van de 3 geschrapte loks :

253.007 - 8307

Bouwer : Cockerill  
 Levering : 13/03/1956  
 Stelplaatsen :  
 Haine-St-Pierre 13/03/1956 - 30/05/1963  
 Monceau : 30/05/1963 - 31/12/1987

-----



253.008 - 8308

Bouwer : Cockerill  
 Levering : 31/03/1956  
 Stelplaatsen :  
 Haine-St-Pierre : 31/03/1956 - 10/05/1963  
 Monceau : 10/05/1963 - 31/12/1987

=====

253.021 - 8321

Bouwer : Cockerill  
 Levering : 13/07/1956  
 Stelplaatsen :  
 Merelbeke 13/07/1956 - 30/03/1961  
 Monceau : 30/03/1961 - 31/12/1987

- 84 : Ook bij deze reeks zijn er opnieuw afstellingen te noteren, dit geldt voor 4 machines van de eerste reeks. Nog volgend jaar zullen praktisch al de andere machines van de eerste bouwschijf afgevoerd worden en ook enkele loks uit de tweede bouwschijf zouden verdwijnen. Dit zal dan ook enkele mutaties tussen de stelplaatsen met zich meebrengen.

Maar eerst de levensloop :

250.003 -- 8403

Bouwer : Baume & Marpent  
 Levering : 22/09/1955  
 Stelplaatsen :  
 Schaarbeek : 22/09/1955 - 18/07/1966  
 Stockem : 18/07/1966 - 31/12/1987

=====

250.009 : -- 8409

Bouwer : Baume & Marpent  
 Levering : 27/10/1955  
 Stelplaatsen :  
 Schaarbeek : 27/10/1955 - 03/02/1961  
 Montzen : 03/02/1961 - 31/12/1987

=====

250.016 -- 8416

Bouwer : Baume & Marpent  
 Levering : 08/12/1955  
 Stelplaatsen :  
 Schaarbeek : 08/12/1955 - 18/03/1966  
 Haine-St-Pierre : 18/03/1966 - 31/12/1987

=====

250.025 - 8425

Bouwer : Baume & Marpent  
 Levering : 18/01/1956  
 Stelplaatsen :  
 Schaarbeek : 18/01/1956 - 16/03/1961  
 Ronet 16/03/1961 - 01/06/1986  
 Stockem : 01/06/1986 - 31/12/1987

### 3. Overzicht 1987 :

#### -- Leveringen :

Zoals te voorzien, bleven de leveringen beperkt tot de afwerking van de laatste reeks 21-ers en in 1987 werden 9 machines (2134 tot 2152) afgeleverd, een bouw die het aflopende aankoopbeleid van de NMBS niet duidelijker kan aantonen.

#### -- Stelplaatsen :

Slechts weinig beweging in de inzet van de stelplaatsen, de meeste depots behielden hun diensten en hun lokomotieven. De mutaties waren vooral te wijten aan de afstelling van de oudere machines. De karige elektrifikaties hadden praktisch geen gevolg op de eigenlijke inzet.

Per stelplaats hadden we de volgende situatie :

**Antwerpen-dam :** de aankomst van verschillende 59-ers uit Merelbeke had enkel tot gevolg dat eigen 59-ers afgesteld werden. Anderzijds werd de reeks van de 51-ers niet uitgebreid. Bij de rangeerdienst werd er geen enkele wijziging opgetekend.

**Hasselt :** geen structurele wijzigingen : de inzet ging wel geleidelijk achteruit, dit vooral door de sluiting van de mijnen (Waterschei en Eisden). Dit zal in 1988 leiden tot de afgifte van enkele 62-ers en 73-ers. Bij de stellen heeft men een status-quo.

**Schaarbeek :** Ook hier geen veranderingen, opmerkelijkste feit is dan ook de inzet van de omgebouwde 050 vanuit deze stelplaats. Bij de dieseltraktie kende men een lichte vooruitgang van de reeks 51.

**Brussel-zuid :** slechts marginaal zijn er wijzigingen : voor de Benelux-dienst komen naast de reeks 11, ook opnieuw loks 25.5 terug naar Amsterdam. De reeks 15 wordt meer en meer in binnenlandse dienst ingezet. Opgemerkt is ook het feit dat de reeks 12 toegelaten werd tot Paris, maar (nog) niet in de inzetpool opgenomen werd. Anderzijds de regroepering van de 28-ers te Brussel.

**Merelbeke :** deze stelplaats kende de grootste wijziging : de afstelling van de 59-ers werd gekompenseerd door de aankomst van een groter aantal 51-ers. Anderzijds ook de volledige afstelling van de 60-ers, behalve de 6005 die een nieuwe taak kreeg. In de rangeerdienst is de aflossing van de reeks 80 reeds ver gevorderd en kan men binnenkort de aankomst van een aantal 73-ers noteren. Door de levering van verdere 21-ers vergrootte het bestand van Merelbeke verder.

Grootste afgiftegolven waren deze van de 59-ers naar Antwerpen en van 62-ers aan St-Ghislain. Dit laatste feit werd gedeeltelijk gekompenseerd door de aankomst van 62-ers uit Kortrijk.

**Kortrijk :** Hier heeft men de grootste vermindering : de afgifte van alle 51-ers en een aantal 62-ers werd slechts voor een klein gedeelte gekompenseerd door de aankomst van elektrische stellen reeks 06. De onderhoudsdienst te Kortrijk werd praktisch gehalveerd.

**Oostende :** Geen enele wijziging in het bestand en de inzet.

**Kinkempois :** ook slechts kleinere wijzigingen, meer bepaald enkele veranderingen in de goederendienst. Het effectief bleef voorlopig gehandhaafd, doch men mag rekenen op de afgifte van enele 73-ers aan Merelbeke.

**Reims** : door het verminderde verkeer werden de inzetreeksen verder beperkt, doch hierbij kwam het niet tot afstellingen. De reeks 54 werd verder gebruikt in de goederendienst.

**Stockem** : ook hier geen enkele wijziging te noteren, wel werden een aantal 84-ers die er afgesteld stonden, uit het bestand geschrapt.

**Monceau** : de verdergaande crisis in de staalnijverheid verminderde de diensten te Monceau en het gevolg was een verdere afstelling van lokomotieven reeks 83. In de reizigersdienst bleef de toestand konstant.

**Haine-St-Pierre** : Verdere vermindering van de diensten, leidde tot de afstelling van enkele 84-ers, doch grosso modo bleef de onderhoudskapaciteit behouden.

**St-Ghislain** : grotere wijzigingen voltrokken zich in deze stelplaats : de aankomst verminderde de inzet van de 60-ers drastisch, maar tot een algehele afstelling kwam het nog niet. Reden was de vertraging van de elektrifikatiewerken tussen Geraardsbergen- Ath en Mons. Ath daarentegen verloor zijn laatste stellen reeks 46.

**Latour** : geen werkelijke wijzigingen, doch de achtergang van de diensten laat weinig goeds verhoppen voor deze stelplaats.

**Montzen** : slechts een kleine verandering bracht de aankomst van twee stellen reeks 46 ter vervanging van de laatste 43-ers.

-- Schrappingen :

Lang liet niets vermoeden, dat in 1987 gestart zou worden met de grote "kuis", doch tegen het einde van het jaar verlieten een groter aantal machines het strijperk :

Reeks 09 :	901, 902	2
Reeks 43 :	4315, 4316	2
Reeks 44 :	4409	1
Reeks 46 :	4602, 4604, 4606, 4607, 4611, 4615	6
reeks 51 :	5169, 5188	2
reeks 59 :	5901, 5902, 5907, 5913, 5914, 5917, 5918, 5921, 5922, 5923, 5925, 5927, 5928, 5929, 5931, 5933, 5935, 5938, 5939, 5940, 5944, 5947, 5949, 5951, 5952, 5953, 5954 5903	28
reeks 60 :	6002, 6027, 6038, 6039, 6045, 6047, 6052, 6060, 6069, 6079	10
reeks 80 :	8013, 8015, 8016, 8022, 8036, 8039, 8044	7
reeks 83 :	8307, 8308, 8318, 8321	4
reeks 84 :	8401, 8403, 8409, 8416, 8423, 8425	6
TOTAAL		68

— Vooruitzichten voor 1988 :

\* Leveringen :

*Deze zullen uitgebreider zijn dan 1987 : de laatste 8 lokomotieven reeks 21 zullen op de sporen verschijnen en ook een tiental omnibus-stellen type '86 zullen voor afwisseling zorgen in het NMBS landschap.*

*De bestellingen zullen zeer beperkt zijn, meer bepaald een nieuw type elektrisch stel en mogelijk de nieuwe TGV-stellen.*

Nieuw zullen ook de poststellen worden, die thans in ombouw zijn in de CW Mechelen en die gedurende het jaar de taken van de oude stellen zullen overnemen.

\* Afstellingen :

Zoals te verwachten valt, zullen deze ook in 1988 zeer uitgebreid zijn : waarschijnlijk zullen 5 verschillende reeksen definitief uitgerangeerd worden : naast de "oude" poststellen reeks 00, de Benelux-stellen en de reeks 54, zal het verdwijnen van de 60-ers en de 59-ers het spoorwegtoneel eentoniger maken.

Hiernaast zullen waarschijnlijk ook de laatste stellen reeks 43 afgevoerd worden, terwijl ook verdere machines zullen sneuvelen bij de reeksen 80, 83 en 84 (eerste bowschijf). Mogelijk kunnen al enkele (niet-omgebouwde) 52- en 53-ers afgesteld worden. Voor de elektrische traktie zijn er geen afstellingen voorzien voor de het materieel in binnenlandse dienst. Wel zullen 15 stellen uit de reeks 00 omgebouwd worden.

\* Mutaties . :

Deze zullen zich beperken tot het opvullen van de hiaten die de buitendienststellingen zullen nalaten. Konkreet hebben we hier:

Antwerpen-dam : aankomst van enkele 51-ers ter vervanging van de reeks 59

Merelbeke : aankomst van 73-ers van Hasselt en Kinkempois ter vervanging van de reeks 80

Schaarbeek : aankomst van de nieuwe L-stellen, zonder wijzigingen bij de andere reeksen

Stockem : aankomst van enkele 84-ers van andere stelplaatsen, tervervanging van afgestelde 84-ers van de eerste reeks.

Montzen : aflossing van de 84-ers door 82-ers ?

St-Ghislain : aankomst van verdere 62-ers ter vervanging van de laatste 60-ers.

Bij de elektrische traktie zullen elektrische stellen, naar de behoeften van het verkeer onderling van stelplaats wijzigen.

Elektrifikaties :

Deze zijn zeer beperkt, en omvatten enkel de lijnen Geraardsbergen-Ath - Mons en mogelijk de sekte Antwerpen-noord - Zandvliet.

Voor al deze laatste elektrifikatie kan grotere gevolgen hebben op de inzet van het (vooral elektrische) traktiemateriaal.

-----



**\*\* RIJTUIGEN \*\***1. Leveringen :

52 591	50 88 26	091-9	Bn Brugge	M5 B	11/11/1987
52 592		092-7	Bn Brugge	M5 B	11/11/1987
52 593		093-5	Bn Bruggge	M5 B	11/11/1987
52 594		094-3	Bn Brugge	M5 B	11/11/1987
12 721	51 88 21 70	021-9	bn Brugge	I10 B	16/10/1987
12 732		032-6	Bn Brugge	I10 B	16/10/1987
12 733		033-4	Bn Brugge	I10 B	16/10/1987
12 734		034-2	Bn Brugge	I10 B	30/10/1987
12 735		035-9	Bn Brugge	I10 B	30/10/1987
12 736		036-7	Bn Brugge	I10 B	30/10/1987
12 737		037-5	Bn Brugge	I10 B	30/10/1987
12 738		038-3	Bn Brugge	I10 B	30/10/1987

2. Schrappingen

alle met PV 3/87 van 21/10/1987

10 I1 B8 12 208, 12 211, 12 214, 12 226, 12 231, 12 237, 12 243, 12 246,  
12 251

- Aktuele berichten :

- I1 : door de levering van de I 10-rijtuigen, kunnen steeds meer oude I1-rijtuigen afgesteld worden : na de 10 rijtuigen die boven vernoemd zijn, worden er dit jaar nog een vijftal verdere afgesteld, hieronder de nrs 12209, 12228, 12234, 12267.
- I4 : De ex-Benelux-rijtuigen vormen samen met de andere rijtuigen van dit type, een gedeelte van de treinen in de richtingen Zwitserland, Italië en Frankrijk, maar ook hier worden ze al meer en meer verdrongen door de vrijgekomen I6 (Eurofima-rijtuigen).
- K1 : De afstellingsgolf van deze rijtuigen is vooreerst gestopt, nog dit jaar gaan slechts twee rijtuigen (22012, 22026) richting afstelspoor, doch de volgende afstellingen mag men verwachten in de helft van 1988, na de aflevering van de nieuwe L-stellen.
- D : Het PV 4/87 voorziet de schrapping van de 2 eerste bagage-rijtuigen van het korte type : van de acht bestaande rijtuigen worden immers de 17 106 en 17 108 voorzien voor definitieve afstelling.

Dit type werd kort voor de tweede wereldoorlog gebouwd, waarbij er twee typen ontstonden : de lange pakwagens (lengte 18 000 mm) werden genummerd als 17 001 - 013 en werden reeds eerder afgevoerd, de rijtuigen met een lengte van 15 000 mm kregen als nummers 17 101 - 108 en werden behouden voor de internationale reizigersdienst, doch worden tijdens de laatste jaren nog slechts weinig gebruikt.

**\*\* EXPLOITATIE \*\*****i. Statistiek :****a. Schraping van lijnen :**

lijn 107 :	Horodeng-Goegnies - Y Vaast	24/09/87
lijn 113 :	Manage - Bascoup	24/09/87
lijn 150 :	Aisemont - Y Bouvignies	24/09/87
lijn 154 :	Y Anhée - Y Houx	24/09/87
lijn 240 :	Haine-St-Pierre - verreries (aansl.)	24/09/87
lijn 257 :	Y noir Dieu - Gilly-Haies	24/09/87
lijn 265 :	Y Bellecourt - aansluiting Bn	24/09/87

**b. Uitbreken van de lijnen :**

lijn 17 : Heppen - Kwaadmechelen /12/87

**c. Sluiting van loskoeren :**

op 28/09/87

de loskoeren van Herstal (lijn 34), Rocourt (lijn 31) en namur.

op 21/10/1987

de loskoeren van Basècles-Carrières, Boechout, Chimay, Couillet-Montignies, Dour, Ecaussines-Carrières, Frameries, Langerbrugge, Lembeek, Lochristi, Maldegem, Marcinelle, Paturage, Terdonk, Tertre, Trazegnies en Waterloo.

op 01/12/87

de havenaansluiting van namur.

**2. Aktuele berichten :****IC/IR-regeling :**

*Zoals men uit de berichten uit de kranten kon lezen, is de voorlopige verandering in dit plan niet zo drastisch en bleef het aantal lijnen waar de reizigersdienst zal verdwijnen.*

*Nochtans zijn er diverse voetangels in het plan ingebouwd : voor enkele verbindingen zijn danig verminkt zodat de aantrekkelijkheid sterk in het gedrang komt. Voor andere lijnen (zoals Hasselt - Mol) is het uitstel slechts voorlopig daar er volgend jaar een nieuw onderzoek naar de rendabiliteit komt.*

*Anderszijds is er nog geen echt zicht op het feit op welke veranderingen de IR en de L-dienst versmolten zal worden en welke treinen uit het pakket geschrapt zullen worden.*

*Intussen zijn de elektrifikatiewerken terug gestart zodat hier opnieuw aantrekkelijker verbindingen kunnen gerealiseerd worden.*

*Ook de verkiezingsuitslag en het nieuwe regeerprogramma kan al deze wijzigingen nog eens op de helling zetten.*



# TTZ - KRANT

## Aktuele berichten :

Op 29 november werd het ritseizoen afgesloten, waarbij de 4 St-Niklaasritten een zeer groot succes kenden. Tijdens deze dagen werden bijna 1 000 reizigers geteld.

Ondanks deze drukke dagen, liepen de gewone werkzaamheden gewoon verder en is de TTZ in een stroomversnelling gekomen. Tal van nieuwigheden kwamen al te Zolder aan en kunnen vanaf volgend jaar het publiek verdere mogelijkheden geven.

### \*\* Nestor \*\*

Op zaterdag 14 november kwam "Nestor" dan per dieplader naar Zolder over en werd door de diensten van de mijn op het spoor gezet. Tijdens de volgende (rit)dag werd deze machine dan naar zijn voorlopige plaats gesleept, waar de restauratie doorgang zal vinden. Intussen werd hiermee gestart en werden al gedeelten van het chassis onder handen genomen. Indien het weer meewil, zal het volledig chassis voor volgend ritseizoen afgewerkt zijn en kan dan met de heropbouw begonnen worden.

### \*\* Simone \*\*

Een week vroeger werd een andere mijlpaal bereikt : op dat ogenblik kwam het cilinderblok - na zwaar werken - los van het chassis en kon het vuil van zestig jaar verwijderd worden. Half november werd dit cilinderblok naar een gespecialiseerd lasbedrijf gebracht en in de loop van januari zal dit onderdeel terug in orde zijn. Ondertussen werd in huisarbeid het spel van alle stangen en van de schaar weggenomen, waarbij tal van pennen en bussen volledig opnieuw moesten gekonstrueerd worden. Tijdens de volgende weken komt ook de linkerkant van Simone aan de beurt.

### \*\* Magda \*\*

Ook hier werd met de ontmanteling gestart en konden alle stangen al blank gemaakt worden en van dit werk werd ook gebruik gemaakt om de smering te verbeteren. Ook de spuikraan van de ketel werd volledig gereviseerd.

### \*\* Kraanwagen \*\*

De overblijvende tijd werd o.a. gespendeerd aan het afschuren van de talrijke verflagen van de kraanwagens. Hierbij kwam één van de vroegere schilderingen - nl een groene livrei - terug aan de oppervlakte. In dit verband willen we aan onze leden vragen of deze handbediende kraanwagens wel degelijk in deze kleurschikking gereviseerd hebben en in welke periode.

**\*\* Aanwinsten \*\***

In vorige uitgave werden aanvragen aan de K.S. al aangeduid en al snel werden een aantal vragen door de K.S. goedgekeurd. Als eerste aanwinst kunnen we een zware smalspoorlok van de firma Ruhrthaler onthalen :

**\*\* Ruhrthaler type G 90 \*\***

Op 8 december was de aankoop van deze lokomotief een feit en de overbrenging vormde geen probleem, daar deze machine te Zolder aanwezig was.

Het betreft een lokomotief die in 1954 door de firma Ruhrthaler te Mülheim (Dtsl) gebouwd werd en samen met 6 andere machines van dit type G 90 ö/v werd deze lokomotief op 5 april 1955 te Zolder in bedrijf genomen. Gedurende lange jaren verzekerden deze 12 000 kg zware machines de kolentransporten in de ondergrond doch vanaf 1970 werden ze geleidelijk verdrongen door modernere typen. In deze periode kwamen twee machines (de nrs 14 en 16) naar de bovengrond en werden er uitgerust met elektrische startmotoren (dit in plaats van de drukluichtflessen). Hier deden ze nog gedurende meer dan 10 jaar dienst, voornamelijk voor rangeringen in en rond het betonbedrijf van de Zolderse zetel. Hier vervingen ze de oudere typen Moës en Ruhrthaler. Maar vanaf 1983 werden deze beide loks vervangen door de moderne machines van de firma Moës en tijdens de laatste jaren bleven ze reserve en werden ze afgesteld in de grote magazijnloods.

Deze lokomotieven zijn uitgerust met zware dieselmotoren van de firma Mercedes. Deze viertakt-diesels hebben 4 cilinders in lijn met een boring van 140 mm en een slaglengte van 210 mm. Met hun omwentelingssnelheid van 1300 trn/min bereiken ze een vermogen van 60 kW.

Voor de transmissie is er een hydraulisch aangedreven versnellingsbak met vier versnellingen (resp. 4,9 ; 9,3 ; 14,9 en 20,2 km/h). Deze transmissie kan van de motor afgezonderd worden door een droge plaatkoppeling. De eigenlijke aandrijving gebeurt op een valse as en de overbrenging op de assen wordt door drijfstangen voorzien.

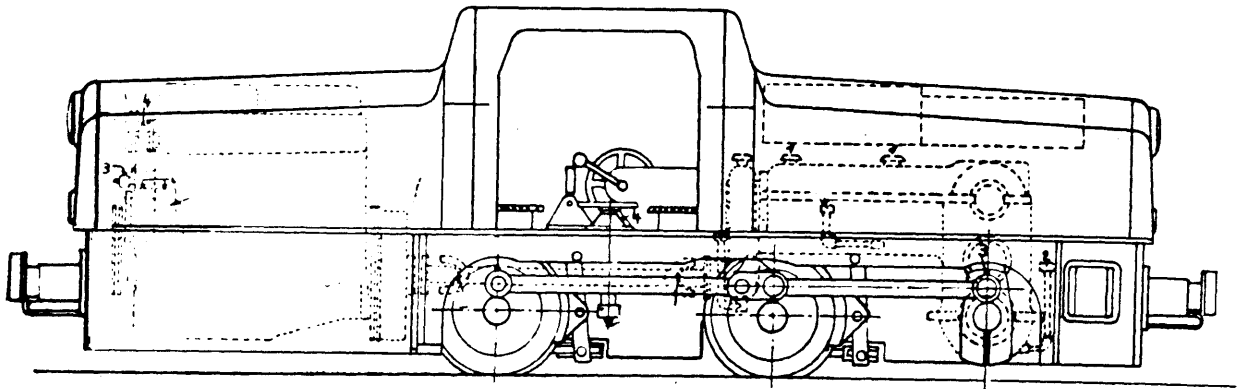
Naast een pneumatische rem, bezit men nog een schroefrem op beide drijfwielen. Deze laatste hebben een diameter van 600 mm en een radstand van 1300 mm.

De verdere afmetingen zijn : lengte 6 120 mm, breedte : 896 mm; hoogte : 1 610 mm. Om een transport doorheen de schacht te vergemakkelijken is het motorgedeelte demonteerbaar en wordt de lengte in dit geval 3 280 mm.

Vermelden we nog dat de kleinste straal van de doorlopen bochten slechts 15 m bedraagt en dat deze lokomotief een trekkracht bezit van 3 000 kg.

Op de volgende bladzijde vindt men een schets van deze nieuwe aanwinst.





\*\* Deutz type A 2M en A 4M 517 \*\*

Maar ook Waterschei bleef niet achter : gelijktijdig werden hier twee ondergronders aangeboden en door de TTZ op 11 december aangekocht. Nog dezelfde dag werd de overbrenging naar Zolder geregeld. Het betreft hier twee machines van een zelfde reeks die omstreeks 1960 in dienst gesteld werden : de A 2M bezit een twee-cilinderdieselmotor en slechts één bestuurderspost en werd gebruikt voor de lichtere transporten in de ondergrond. De A 4M heeft een motor met 4 cilinders in lijn en sleepte de zware ondergrondse kolen-transporten. Beide lokomotieven werden werkloos bij de sluiting van de ondergrondse activiteit van Waterschei en werden in de loop van september naar boven gehaald. Daar waar de A 2M praktisch volledig naar boven kwam, moest de A 4M voor een groot deel uit elkaar gehaald worden om terug het daglicht te zien. Voor deze machine begint het puzzelwerk voor de assemblage dan ook na de aankomst te Zolder. Op dit ogenblik beschikken we nog niet over alle (technische) gegevens zodat we pas in ons volgend nummers een beschrijving kunnen geven van deze beide nieuwkomers.

\*\* Mijnwagens \*\*

Op 18 december werd dan de offerte goedgekeurd voor de aankoop van een aantal typische wagens op 60 cm van de ondergrond. Door de goede samenwerking met de K.S. konden we die dag in de mijnen van Waterschei, Winterslag en Eisden tussen alle beschikbare wagens een keuze doen om een zo goed mogelijk overzicht te geven aan gaande de soorten "berlings" die nog aanwezig zijn. Tijdens de volgende weken zullen ook deze nieuwigheden naar Zolder overgebracht worden. Het betreft in eerste instantie nl. de volgende wagens :

Voornaamste vertegenwoordiger is de alom vertegenwoordigde transportwagen (de "Berling"). Deze wagen dient vooral voor het vervoer van kolen, maar wordt ook gebruikt voor allerlei andere materialen. In de zestiger-jaren ontstond een standaard wagen met een inhoud van 2 000 liter. Opmerkelijkste verschil zijn de buitenliggende veren van de buffers. Eén exemplaar zal op de tentoonstelling deze periode illustreren.

Doch voor deze standardisatie waren er op de diverse mijnen tal van andere mijnwagens : zo waren er te Zolder, Houthalen en Eisden een kleiner type wagen met een inhoud van 800 liter : daar waar deze wagens te Zolder nog in beperkte mate in bedrijf zijn, werden deze "Berlings" in Eisden nog in grote getale tot de laatste exploitatiedag (18/12/87) gebruikt. Hierbij waren er twee typen : het normale open type en een verbouwd type met deksel voor het vervoer van materiaal en gereedschap. Beide wagens werden voor de TTZ voorbehouden. Te Eisden zijn er anderszijds nog andere mijnwagens met een inhoud van 2 000 liter, afkomstig van de vroegere Nederlandse mijn. Deze zijn gekenmerkt door een afvering van de buffers door rubberen strips.

Na de standardisatie kwam er een nieuwe evolutie, namelijk de containerwagen : op een standaard-onderstel konden allerlei "containers" geplaatst worden. Belangrijkste opbouw was natuurlijk deze voor het transport van kolen en een dergelijke wagen van Waterschei zal tot het TTZ-patrimonium gaan behoren. Doch de universele bruikbaarheid wordt bewezen door een "Rood Kruis" opbouw : hierbij is deze wagen op knooppunten in de ondergrond opgesteld en bevat naast dekens ook divers medisch materiaal voor het behandelen van gewonden.

Naast het vervoer van kolen, zijn er nog verdere transporten. Eén hiervan is dit van ondersteuningsmateriaal : vroeger was het vooral hout en hiervoor waren er te Zolder geïmproviseerde houttrucks, doch in Waterschei had men eigen transportwagens voor dit mijnhout : hiervan waren er twee typen : een kort type met een capaciteit van ca. 1 m<sup>3</sup>, en een groter type met een vervoersmogelijkheid van ca. 3 m<sup>3</sup>. Ook deze beide typen zullen de tentoonstelling te Genebos uitbreiden. Thans wordt er meer en meer gebruik gemaakt van betonnen segmenten. Hiervoor werden speciale wagens ontworpen en één exemplaar uit Waterschei wordt hiervoor gereserveerd.

En verder zijn er nog wagens voor speciale taken : het leggen van sporen was één van deze taken en hiervoor werden een aantal kleine Berlings omgebouwd voor het vervoer en het lossen van ballast, zowel op boven- als ondergrond. Opmerkelijk was ook het ontdekken van een aantal kipwagens, zoals die vroeger voornamelijk gebruikt werden op decauville-spoor (groeven, steenbakkerijen, ...) en die te Waterschei gebruikt werden voor vervoer van ballast en o.m. beton. Ook dit type werd voor de TTZ gereserveerd.

-----

# [MODELBOUW]

## Reeks 59 :

Roco

Nog juist voor de kerstperiode kwam de laatste reeks van 900 exemplaren uit de machines reeks 59. Met dezelfde karakteristieken als de vroegere leveringen, werd nu opnieuw gekozen voor de groene versie en hiervan werden 3 nummers uitgebracht, nl. de 5914 (bestelnr 43601), 5927 (nr 43602) en 5936 (nr 43603)

## Reeks 62 :

Op dit model moet men nog verder wachten, daar de levering met een paar maanden verdaagd werd tot begin februari. Er zullen voor eerst machines met drie verschillende bedrijfsnummers (6245, 6255, 6278) uitgebracht worden, maar alle in de gele huisstijl van de NMBS.

## Ombouwset voor de lok reeks 12 :

Jocadis

Al voor de vakantie kondigde Jocadis een ombouwset voor de reeks 12 voor, maar nu pas ligt deze set in de winkel. Hij bestaat uit een middenstukje voor de Lima-lok en een gietboom met een tiental kleinere onderdelen. Het monteren is iets ingewikkelder dan deze voor de reeks 11. Dit is in eerste instantie natuurlijk te wijten aan de veranderingen op het dak van de 12 zelf, dat nogal grondig verschilt van de reeks 27.

## Interieur voor het stel reeks 46 :

Jocadis

Ter aankleding van het bouw pakket van het stel reeks 46, bracht dezelfde firma nu een binnerruimte uit, waardoor het nogal kale interieur nu eindelijk verdwijnt. Het geheel bestaat uit een gietstuk uit plastic, dat voor inbouw best nog bijgekleurd wordt om een realistisch effect te krijgen.

## M2 - rijtuigen :

Jocadis

Opnieuw brengt Jocadis een reeks herschilderingen uit van de gekende M2-rijtuigen van Lima. Ze bestaan uit drie reeksen, nl. de gewone groene versie, de groene versie voor trek-duw-eenheden (met resp gele en blauwe hoekband) en de bordeaux versie. Bij deze rijtuigen gaat het niet alleen over een herschilderde versie, maar deze rijtuigen kregen ook de nieuwe versters (vlak met de kast) en op de bordeaux-rijtuigen werd zelfs de verstevigingsstrip onderaan de kast bijgevoegd. Maar het grootste bezwaar - nl. de te korte lengte - blijft bestaan. Hopelijk zal eens een firma de modelgetrouwe versie van deze rijtuigen op de markt brengen.

## Belgische onderdelen voor landschapsbouw

Jocadis

Deze firma schijnt het begrepen te hebben dat om en rond het spoor nog een en ander ontbreekt. Typisch voor de Belgische spoorwegen is het veelvuldig gebruik van hekwerk type "Roeselare" rond

stations en spoorwegemplacements. Van dit betonhekwerk bestond: diverse uitvoeringen, van het zogenaamde type "Roeselare" brengt Jocadis nu het model op de markt, prijs : 45 BF voor een lengte van 190 mm.

Een ander interessant toebehoren vinden we de knipperlichtinstallatie voor onbewaakte overwegen. Een volledige set (prijs 1100 BF) bestaat uit twee St-Andrieskruisen met een elektronische schakeling en de bedieningskabine. Alle onderdelen zijn ook afzonderlijk verkrijgbaar. Het hekwerk en de overweglichten komen op tijd. Zij vormen een ideale aanvulling voor het hieronder beschreven baanwachterhuisje.

### Baanwachtershuisje

In het modelbouwwereldje lopen heel wat lieder: rond met een gespleten logica; in klubs worden overloze discussies gevoerd over kleurtinten, de breedte van sierstrepen, de plaatsing van lampen, modelkoppelingen, enz ... . Je kent ze wel, de klinknageltellers. Met trots worden dan foto's van hun "Belgische" baan getoond. Op de rails is alles perfect, zelfs te perfect, want alle goederenwagens zijn steevast van Belgische origine. Een buitenlandse wagen wordt als kontaminatie beschouwd.

Buiten de rails is het helaas een zootje : onze Belgische purist blijkt voorkeur te hebben voor Duitse vakwerkstationnetjes en dito huisjes. Aan de Duitse overweg staat een Italiaans baanwachtershuisje. De watertoren kocht hij bij het Franse Jouef. Op de achtergrond draaien de wieken van een Hollandse windmolen en staan de koeien rond een Zwitsers chalet.

Toegegeven, de modelbouwindustrie heeft niet veel te bieden. Alhoewel ook hier stilaan verandering in komt : de Belgische seinen en bovenleiding zijn nu ook op de markt. Jocadis bracht eerder dit jaar een Nord Belge station op de markt.

Door het teamwork van twee van onze leden ontstond een Belgisch bareelwachtershuisje : Eddy Vervcort zorgde voor de plannen en Willy Cools bouwde het huisje uit muurplaten. Als voorbeeld stond het baanwachtershuisje uit Westmeerbeek, langs de lijn Aarschot-Herentals. Een goede keuze want dit type huisje geldt als representatief voor één van de vier Belgische Staat.

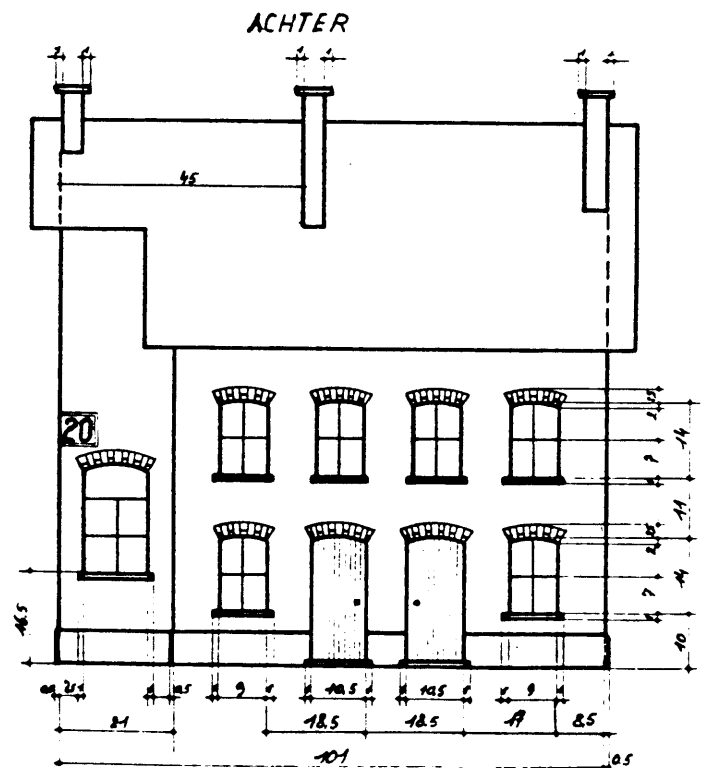
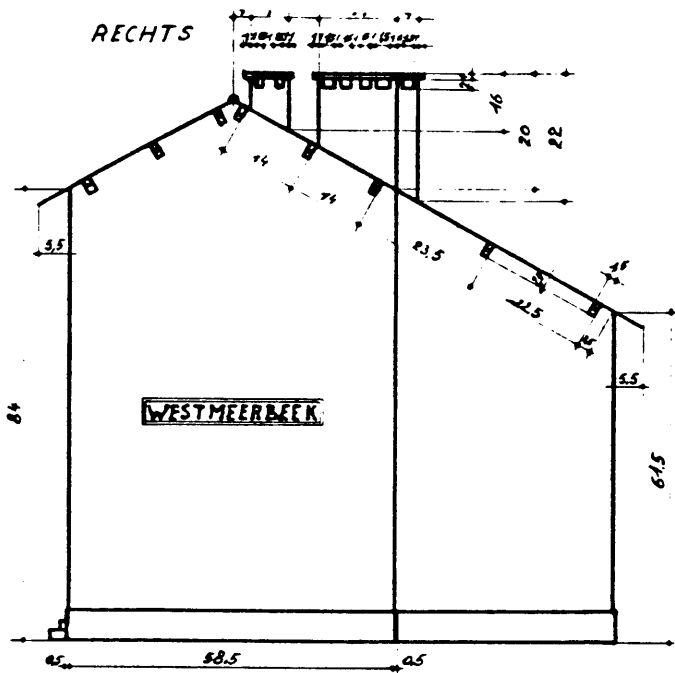
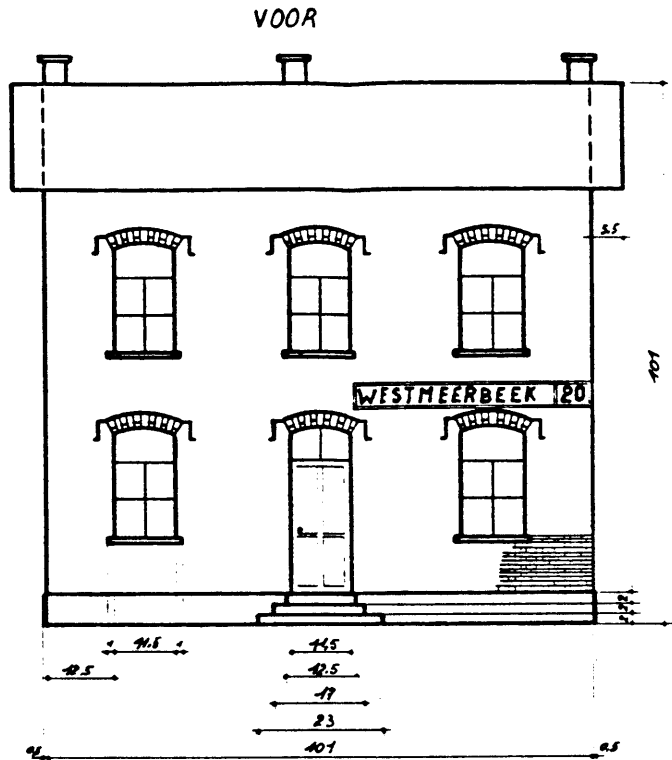
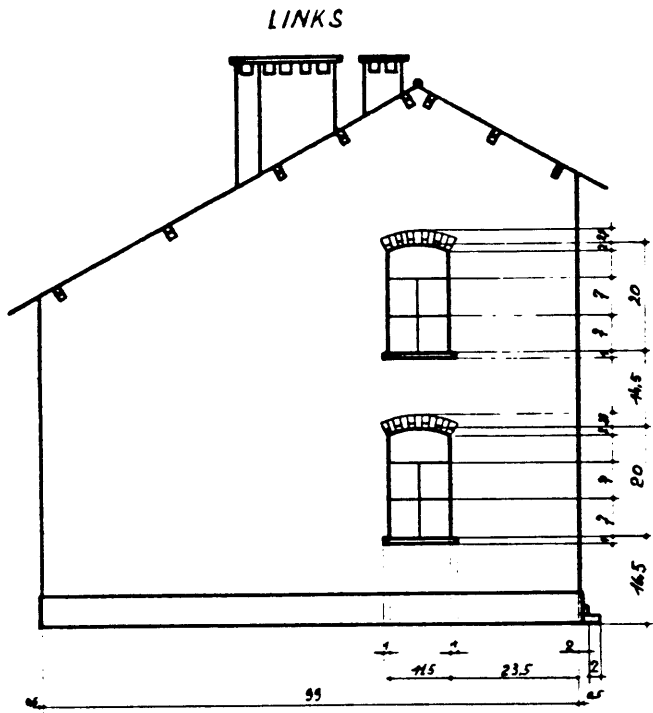
Het huisje werd minutieus opgemeten en op schaal 1/87 nagebouwd. Natuurlijk blijft het altijd wennen, want zelfs een bescheiden "Route-huizeke" lijkt groot. De te kleine gebouwtjes die de modelbouwindustrie op de markt brengt, hebben ons gevoel voor proporties misvormd.

Het huisje wordt volledig in polyurethaanhars afgegoten; de deuren en vensters worden separaat in transparante epoxy bijgeleverd. De mogelijkheid bestaat om het huisje "kant en klaar" te kopen. Een afgewerkt model kost 2 000 BF, een onafgewerkt en ongeschilderd model kost 1 100 BF

Dit model is op de vergaderingen van de TTZ te Zolder te koop.



Tekening van het baanwachtershuisje van Westmeerbeek.



# HISTORISCHE

# BLADZIJDE

## \*\* Type 5 \*\*

Voor de lichte "tram"-treinen benodigde men een lichte stoomlokomotief, die gemakkelijk te bedienen was en zuinig in verbruik. Het doel was het bedienen van lokaallijnen waarbij dit type 2 à 3 lichte rijtuigen zou slepen. De bouw van de lichte "Locomotives-fourgons" hadden niet het verwachte succes en daarom werd St-Léonard belast met het ontwerp van een tenderlokomotief. Hieruit ontstond het type 5 : een lichte lokomotief met asindeling 1Bt met twee binnenliggende cilinders. Opmerkelijk was de lage aslast van maar 10/11 ton, waardoor zelfs de kleinste lokaallijnen kon bereden worden. De maximale snelheid bedroeg 60 km/h en de lok moest treinen met een massa van 100 ton kunnen slepen. In 1880 ontstonden deze machines en in het totaal werden 37 loks geleverd, waarbij Franco-Belge het grootste aantal machines leverde.

In 1882 waren ze ingedeeld bij de stelplaatsen Brussel-zuid, Antwerpen, Aalst, Oostende, St-Ghislain, Tienen en Arlon. Vanuit deze depot bedienden ze de lokaallijnen in de buurt.

Maar al vlug (vanaf 1888) werden deze machines al verdrongen door de nieuw geleverde machines type 11. En zo werden de type 5 naar minder belangrijke stelplaatsen teruggewezen.

Vanaf 1900 werden de oorspronkelijke ketel vervangen door nieuwe en in 1909 vinden we deze machines terug in de stelplaatsen Aalst, Oudenaarde, Eeklo (voor de lijnen in Oost- en West-Vlaanderen), Liège (Ourthelijn en Vesderlijn) en Luttre en Piéton.

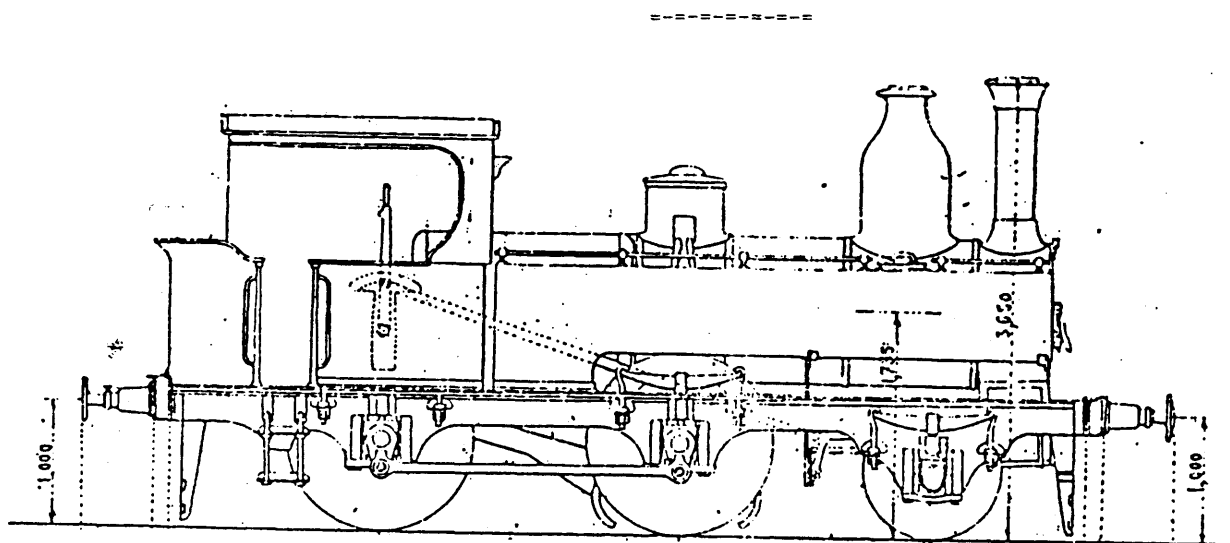
De eerste lokomotieven verdwenen al in 1907, een groot gedeelte ging verloren tijdens de eerste wereldoorlog. In 1921 waren nog 15 lokomotieven in dienst : stelplaatsen waren Brussel-noord (2 diensten) en Aalst (4 diensten). In 1922 was het bestand teruggebracht tot 13 machines : 11 loks type 5 waren te Aalst waarbij de inzetreeks nog steeds 4 diensten voorzag. De overige twee machines waren in de groep Tournai, de stelplaats is niet bekend. Hier was geen inzet. De zomerregeling van 1923 was de laatste waarin het type 5 gebruikt werd. Begin 1924 was het effectief tot 4 machines teruggevallen en deze laatste ging eind 1924 te Aalst uit de g-schriften.

### Kenmerken

Bouwjaren :	1880 - 1881
Bouwers :	St-Léonard, Franco-Belge (Evrard) Hanrez
Nummering :	niet opeenvolgend
Ontwerper :	St-Léonard

## Technische gegevens :

Diameter cilinders :	350 mm	Keteldruk :	8,5 bar
Zuigerslag :	460 mm	Inhoud ketel :	
Aantal cilinders :	2 binnenl.	Opp. stoomafgifte :	
Diameter loopwielen :	1 060 mm	Verw. opp. haard :	6,21 m <sup>2</sup>
Diameter drijfwielen :	1 450 mm	Verw. opp. pijpen :	52,46 m <sup>2</sup>
Radstand :	8 420 mm	Tot. verwarmingsopp. :	58,69 m <sup>2</sup>
Roosterlengte :	1 355 mm	Oververhittingsopp.	---
Roosterbreedte :	1 070 mm	Massa (rijvaardig) :	31 660 kg
Roosteropp. :	1,45 m <sup>2</sup>	Massa (leeg) :	24 700 kg
Aantal kl. vlampijpen :	145	Aslast : 1ste as :	9 520 kg
Diameter kl. vlamp.	40/45 mm	2 de as :	11 310 kg
Lengte vlampijpen :	2 750 mm	3 de as :	10 830 kg
Diameter langsketel :	1 078 mm		
Lengte :	8 420 mm	Voorraad kolen :	3 000 kg
Hoogte :	3 650 mm	Voorraad water :	10 000 l.



Nummering	K.P.E.V.		EB - NMBS	Bouwer	Fabr.nr	In dienst	Uit dienst	Opmerkingen
5008	Essen	G9	7908	Schichau	1750	/1909		
5009	Kattow.	G9	7909	Schichau	1794	/1909		
5010	Cöln	G9	7910	Hanomag	5780	/1910		
5011	Cöln	G9	7911	Hanomag	5781	/1910		
5012	Kattow.	G9	7912	Schichau	1797	/1909		
5014	Cöln	G9	7913	Hanomag	6009	/1911		
5014	Kattow.	G9	7914	Schichau	1799	/1909		
5015	Cöln	G9	7915	Hanomag	6011	/1911		
5015	Essen	G9	7916	Schichau	1757	/1909		
5107	Essen	G9	7917	Schichau	1924	/1911		
5018	Essen	G9	7918	Hanomag	5683	/1910		
5019	Cöln	G9	7919	Hanomag	6136	/1911		
5002	Cöln	G9	7920	Schichau	1635	/1908		
5021	Essen	G9	7921	Henschel	9640	/1910		
5122	Breslau	G9	7922	Hanomag	6006	/1910		
5023	Essen	G9	7923	Henschel	9642	/1910		
5025	Essen	G9	7924	Henschel	9644	/1910		
5025	Kattow.	G9	7925	Hanomag	6022	/1911		
5026	Essen	G9*	7926	Henschel	9645	/1910		
5027	Kattow.	G9	7927	Hanomag	6024	/1911		
5028	Kattow.	G9	7928	Hanomag	6025	/1911		
5029	Essen	G9	7929	Henschel	9648	/1910		
5002	Saarbr.	G9	7930	Schichau	1767	/1909		
5005	Saarbr.	G9	7931	Henschel	9662	/1910		
5003	Saarbr.	G9	7933	Henschel	9660	/1910		
5034	Essen	G9	7934	Henschel	9653	/1910		
5005	Kattow.	G9	7937	Schichau	1764	/1909		
5108	Breslau	G9	7938	Schichau	1805	/1910		
5109	Breslau	G9	7939	Borsig	7530	/1910		
5041	Essen	G9	7941	Schichau	1806	/1909		
5044	Essen	G9		Schichau	1809	/1909	1921-23	
5102	Essen	G9	7942	Schichau	1759	/1909		
5044	Kattow.	G9	7944					
5115	Breslau	G9	7945	Hanomag	5998	/1910		
5046	Essen	G9	7946	Schichau	1831	/1910		
5109	Essen	G9	7949	Hanomag	5960	/1910		
5051	Essen	G9	7951	Hanomag	5787	/1910		
5102	Essen	G9	7952	Hanomag	6135	/1911		
5058	Essen	G9	7958	Henschel	10149	/1910		
5065	Essen	G9	7965	Hanomag	6124	/1911		
5070	Essen	G9	7970	Hanomag	6129	/1911		
5073	Essen	G9	7973	Hanomag	6132	/1911		
5074	Essen	G9	7974	Hanomag	6133	/1911		
5075	Essen	G9	7975	Hanomag	6134	/1911		
5076	Essen	G9	7976	Borsig	7536	/1910		
5081	Essen	G9	7981	Schichau	1919	/1911		
5082	essen	G9	7982	Schichau	1761	/1909		
5083	Essen	G9	7983	Hanomag	5685	/1910		
5094	Essen	G9	7994	Schichau	1863	/1910		
5099	Essen	G9	7999	Henschel	10155	/1910		
4801	Hannover	G8	8001	Vulcan	2169	/1905		
4802	Cöln	G8	8002	Vulcan	2198	/1906		
4812	Hannover	G8	8003	Vulcan	2277	/1907		
4804	Mainz	G8	8004	Hanomag	5659	/1909		
4814	Königsb.	G8	8005	Schichau	1785	/1909		
4816	Elberf.	G8	8006	Hannover	4871	/1907		
4807	Saarbr.	G8	8007	Vulcan	1936	/1902		
4808	Frankf.	G8	8008	Schichau	1491	/1906		
4809	Hannover	G8	8009	Hanomag	4680	/1907		
4856	Königsb.	G8	8010	Schichau	1971	/1912		
4811	Königsb.	G8	8011	Schichau	1782	/1909		
4812	Elberf.	G8	8012	Vulcan	2270	/1907		
4813	Cöln	G8	8013	Vulcan	2288	/1907		
4814	Elberf.	G8	8014	Hanomag	4869	/1907		
4815	Königsb.	G8	8015	Schichau	1786	/1909		
4816	Hannover	G8	8016	Hanomag	5994	/1910		
4816	Königsb.	G8	8017	Schichau	1787	/1909		
4818	Essen	G8	8018	Hanomag	5648	/1909		
4819	Elberf.	G8	8019	Hanomag	4874	/1907		
4820	Bromberg	G8	8020	Vulcan	2801	/1913		
4819	Essen	G8	8021	Hanomag	5649	/1909		
4822	Hannover	G8	8022	Hanomag	6359	/1911		
4823	Halle	G8	8023	Hanomag	6392	/1912		
4824	Essen	G8	8024	Hanomag	5654	/1909		
4825	Essen	G8	8025	Hanomag	5655	/1909		
4819	Hannover	G8	8026	Hanomag	6165	/1909		
4819	Mainz	G8	8027	Henschel	11450	/1912		
4828	Elberf.	G8	8028	Hanomag	4883	/1907		
4829	Breslau	G8	8029	Schichau	1681	/1908		
4824	Königsb.	G8	8030	Schichau	1931	/1911		
4860	Essen	G8	8031	Grafenstaden	6296	/1911		
4632	Essen	G8	8032	Hanomag	5984	/1910		



## Nummering

4900	Munster	G8	8033	D	Vulcan	2423	/1908		
4905	Essen	G8	8034	D	Henschel	11436	/1912		
4836	Munster	G8	8035	D	Hanomag	4681	/1907		
4836	Königsberg	G8	8036	D	Henschel	10930	/1912		
4837	Posen	G8	8037	D	Vulcan	2695	/1911		
4912	Munster	G8	8038	D	Vulcan	2453	/1908		
4919	Munster	G8	8039	D	Schichau	1706	/1908		
4841	Essen	G8	8041	D	Hanomag	6170	/1911		
4842	Königsberg	G8	8042	D	Schichau	1957	/1909		
4943	Munster	G8	8043	D	Vulcan	2533	/1909		
4935	Munster	G8	8046	D	Vulcan	2520	/1909		
4947	Munster	G8	8047	D	Vulcan	2537	/1909		
4848	Essen	G8	8048	D	Grafenstaden	6284	/1911		
4929	Elberfeld	G8	8049	D	Henschel	11226	/1912		
4850	Munster	G8	8050	D	Schichau	1526	/1907		
4951	Munster	G8	8051	D	Hanomag	6181	/1911		
4852	Posen	G8	8052	D	Vulcan	2704	/1911		
4913	Elberfeld	G8	8053	D	Hanomag	5643	/1909		
4854	Bromberg	G8	8054	D	Schichau	2246	/1915		
4855	Posen	G8	8055	D	Vulcan	2707	/1911		
4856	Bromberg	G8	8056	D	Schichau	2248	/1915		
4857	Elberfeld	G8	8057	D	Schichau	1608	/1907		
4858	Elberfeld	G8	8058	D	Schichau	1609	/1908		
4860	Elberfeld	G8	8060	D	Schichau	1611	/1908		
4861	Elberfeld	G8	8061	D	Vulcan	2393	/1908		
4867	Elberfeld	G8	8067	D	Vulcan	2399	/1908		
4869	Munster	G8	8069	D	Vulcan	2304	/1907		
4871	Elberfeld	G8	8071	D	Vulcan	2403	/1908		
4873	Munster	G8	8073	D	Vulcan	2308	/1907		
4977	Essen	G8	8077	D	Schichau	1996	/1912		
4878	Elberfeld	G8	8078	D	Vulcan	2410	/1908		
4880	Elberfeld	G8	8080	D	Vulcan	2449	/1908		
4881	Munster	G8	8081	D	Schichau	1603	/1907		
4982	Essen	G8	8082	D	Hanomag	6487	/1912		
4888	Essen	G8	8088	D	Hanomag	6675	/1912		
4888	Elberfeld	G8	8087	D	Vulcan	2467	/1909		
4889	Elberfeld	G8	8089	D	Vulcan	2468	/1909		
4893	Essen	G8	8093	D	Hanomag	6680	/1913		
4909	Munster	G8	8096	D	Schichau	1687	/1908		
4900	Magdeburg	G8.1	8100	81.022	D	Orenstein	7813	/1915	11/1952
4905	Stettin	G8.1	8101	81.001	D	Vulcan	2823	/1913	12/1958
4908	Stettin	G8.1	8102	81.002	D	Orenstein	6306	/1914	03/1966
4903	Magdeburg	G8.1	8103	81.003	D	Borsig	9268	/1915	12/1952
4898	Cöln	G8.1	8104	81.004	D	Humboldt	1029	/1914	05/1960
4905	Cöln	G8.1	8105	81.005	D	Humboldt	1036	/1914	03/1966
4906	Cöln	G8.1	8106	81.006	D	Humboldt	1037	/1914	
4907	Stettin	G8.1	8107	81.007	D	Vulcan	2825	/1913	12/1955
4908	Magdeburg	G8.1	8108	81.008	D	Borsig	9273	/1915	06/1961
4909	Bromberg	G8.1	8109	81.009	D	Vulcan	3053	/1915	09/1959
4910	Dantzig	G8.1	8110	81.010	D	Schichau	2456	/1916	
4824	Altona	G8.1	8111	81.011	D	Linke	1115	/1915	09/1959
4834	Altona	G8.1	8112	81.012	D	Vulcan	2965	/1914	
4838	Cöln	G8.1	8113	81.013	D	Henschel	11876	/1913	03/1961
4914	Halle	G8.1	8114	81.014	D	Schwarzkopff	5676	/1915	
4915	Halle	G8.1	8115	81.015	D	Borsig	9398	/1915	08/1965
4842	Cöln	G8.1	8116	81.016	D	Henschel	11880	/1913	06/1952
4917	Altona	G8.1	8117	81.017	D	Hanomag	8074	/1917	06/1964
4918	Magdeburg	G8.1	8118	81.018	D	Borsig	9038	/1915	12/1958
4918	Cöln	G8.1	8119	81.019	D	Humboldt	1069	/1915	09/1959
4844	Cöln	G8.1	8120	81.020	D	Hanomag	7011	/1913	11/1952
4921	Essen	G8.1	8121	81.021	D	Henschel	11820	/1913	04/1967
4922	Bromberg	G8.1	8122		D	Hanomag	7635	/1915	
4845	Cöln	G8.1	8123	81.023	D	Hanomag	7012	/1913	05/1964
4845	Frankfurt	G8.1	8124	81.024	D	Hanomag	7203	/1914	
4846	Altona	G8.1	8125	81.025	D	Borsig	9244	/1915	
4926	Halle	G8.1	8126	81.026	D	Schwarzkopff	5708	/1915	06/1963
4927	Altona	G8.1	8127	81.027	D	Hanomag	8225	/1917	12/1952
4928	Magdeburg	G8.1	8128	81.028	D	Schwarzkopff	5814	/1916	07/1960
4949	Altona	G8.1	8129	81.029	D	Borsig	9277	/1915	
4931	Altona	G8.1	8130	81.030	D	Hanomag	8229	/1917	09/1966
4931	Elberfeld	G8.1	8131	81.031	D	Hanomag	6854	/1913	06/1957
4932	Dantzig	G8.1	8132	81.032	D	Schichau	2534	/1917	
4933	Elberfeld	G8.1	8133	81.033	D	Hanomag	6856	/1913	12/1958
4932	Magdeburg	G8.1	8134	81.034	D	Schwarzkopff	5818	/1916	
4935	Stettin	G8.1	8135	81.035	D	Vulcan	3056	/1915	06/1963
4936	Altona	G8.1	8136	81.036	D	Hanomag	8234	/1917	10/1957
4936	Cöln	G8.1	8137	81.037	D	Humboldt	1091	/1915	06/1957

\*\* De lokomotieven na WO II \*\*  
 -- De tenders --

---

Naast de lokomotieven werden ook een aantal tenders buitgemaakt, die deels aan de DB teruggegeven werden maar die deels ook na 1950 in België achterbleven. Onderstaand de lijst van deze buitgemaakte tenders :

nr DRB	nr nmbs	type	aahetereenvolgens gekoppeld aan :
9937	16.068	33	90.012
16 1587	17.620	31	BD te Hasselt - 05/050 - RY (81.480) Ug : 11/52
16.428	17.621*	31	81.438 - - - - -
16.002	17.622*	31	90.028 - 05/50 - 90.019 -
18.577	17.623*	31	90.006 - 05/50 - 90.024
57.2097	17.624*	31	90.021 - 11/48 - 90.027 - 05/50 - 90.021
57.2680	17.625*	31	90.023
58.3466	17.626	31	90.029 - { 81.501 - /52 - 81.030 - 05/1966
57.2030	17.627*	31	90.020 - 03/49 - 90.016 - 04/49 - 90.026 - 05/50 - 90.020
	17.628	31	? - - - 81.358 - 02/53
55.3222	17.629*	31	81.150
55.2594	17.630*	31	81.136 - n3/48 - 81.043 - 05/50 - 81.580
	17.631	31	? - - 81.243 - 05/59
55.5026	17.632*	31	81.576
55.5693	17.633	31	81.581 - 05/50 - 81.361 - 09/59
55.3192	17.634	31	81.582 - 05/50 - 81.435 - /58 - 81.348 - 06/61
55.5414	17.635	31	81.579 - 05/50 - 81.372 - 11/52
55.2552	17.636*	31	81.040 - 06/48 - 81.337 - 05/50 - 82.002
55.5032	17.637*	31	81.577
57.2289	17.638*	31	90.030 - - 81.444 - /49 - 81.470
55.4663	17.639*	31	81.492
55.5146	17.640	31	81.578 - 05/50 - 81.079 - 12/52
	17.641	31	? - - 81.371 - /60 - 81.221 - b /66 - 81.211
	17.642	31	?
	17.643	31	- 03/47 - 81.111 - 06/63
	17.644	31	? - - 81.388 - 05/59
	17.645	31	? - 06/48 - 81.040 - /48 - 81.404 - ? - 81.040
			12/1952
	17.646*	31	81.487 - 03/48 - 05/50 - 81.043
56.262	17.647*	31	82.001
57.1719	17.648	31	82.002 - v3/48 - 90.015 - 05/50 - 90.013
	20.324*	34	81.239 - 12/48 - BD - 05/50 - 90.014
58.1996	20.500*	37	83.001
58.1393	20.501	37	83.002
	22.177	35	64.120 - 05/50 - 64.168
	22.359	36	zwaar beschadigd ug : 10/49
57.2731	22.360	36	90.024 - 05/50 - 64.126 - 08/64
	22.361	36	64.043 - 02/58 - 64.138 - /60 - 64.001 - 05/66

Wordt vervolgd, uitleg volgt in aktueel 31.

## \*\* De Belgische Stations \*\*

### Deel 3

#### De typische stations van de EB

In onze vorige bijdrage plaatsten we de neo-klassieke en eclectische stations in de kijker. Deze stations waren meestal voorbehouden aan steden en grotere spoorwegknooppunten. Nu komen de typische dorpsstationnetjes aan de beurt.

Voor deze stations gebruikte de Etat Belge een vijftal standaardontwerpen. Een eerste tpestation duikt op in de jaren '70 van vorige eeuw. Dit is vrij laat in onze spoorweggeschiedenis. Tot omstreeks 1845 legde de staat zelf spoorlijnen aan. Uit deze periode stammen de eerste - erg schaarse - dorpsstations in neoklassieke stijl, zoals bv. deze van Aalter, Wetteren, Tubize, Ecuassines, ... Na deze periode liet de Staat de bouw van spoorlijnen over aan particuliere spoorwegmaatschappijen. Deze maatschappijen hadden ook hun typische gebouwen. De voornaamste maatschappijen - o.a. de Flandre Occidentale, Dender en Waas, Grand Central Belge, Nord Belge en Grande Compagnie de Luxembourg - worden later in de TTZ-aktueel besproken.

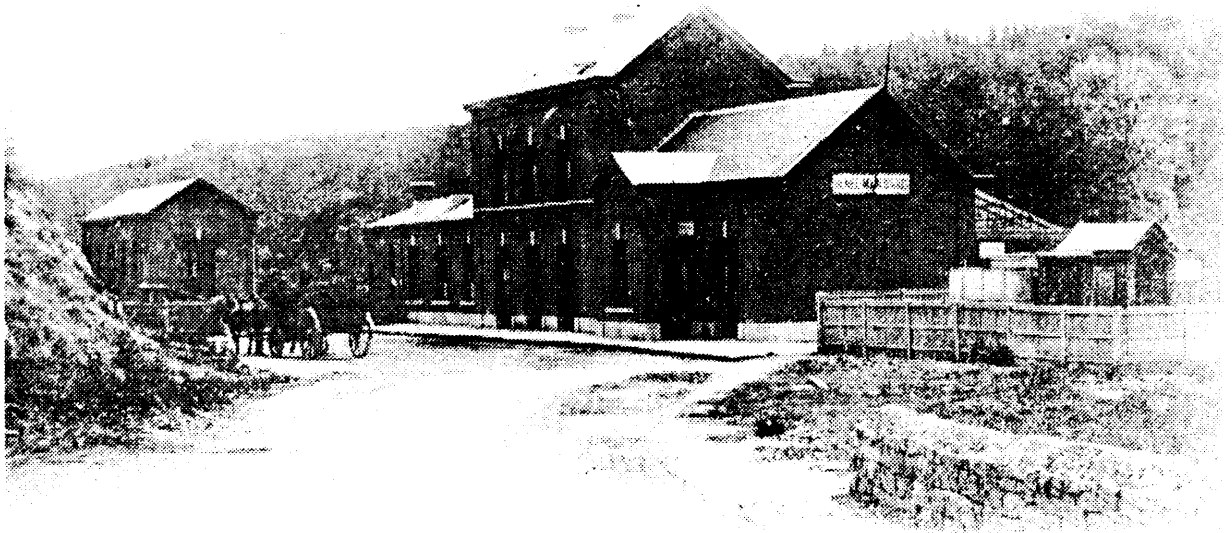
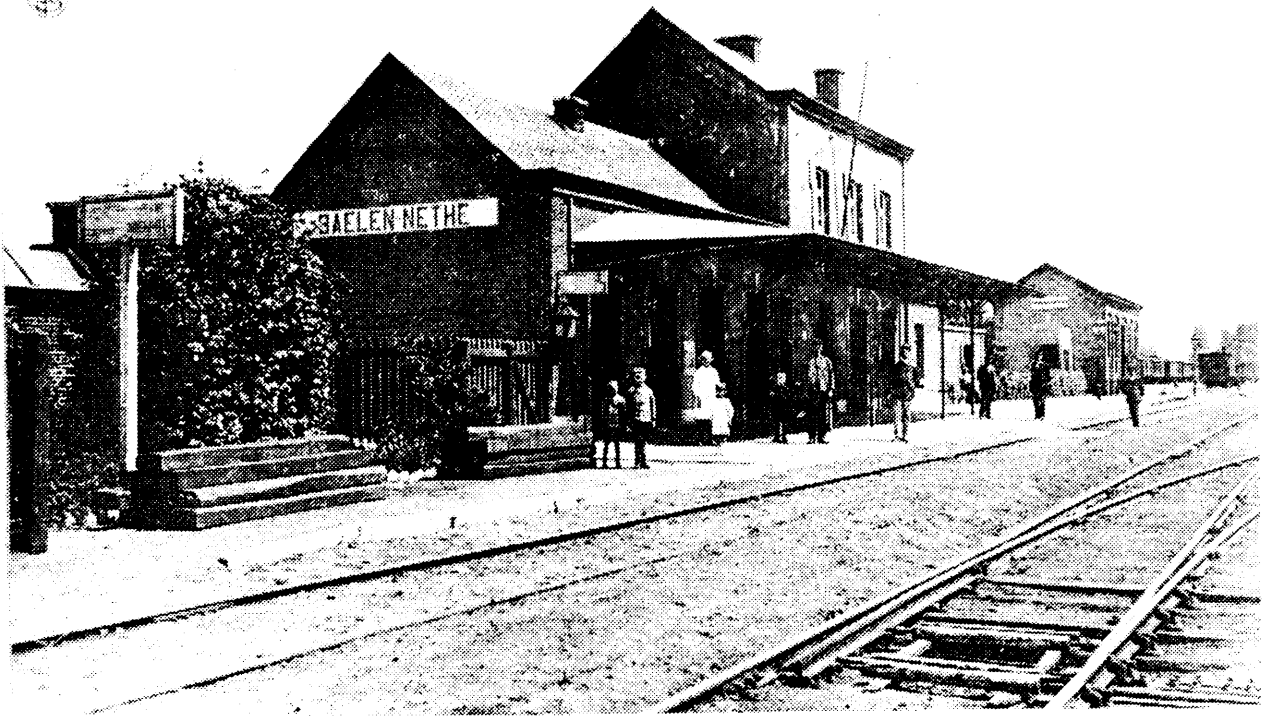
Na een politieke rel met Frankrijk in 1869-70 - met als inzet de Liègeoise - Limbourgeoise en de Grande Compagnie de Luxembourg - keurt het parlement een wet goed om systematisch alle konsessies terug te kopen. Voortaan zal de Staat zelf nieuwe spoorlijnen aanleggen of door particuliere maatschappij voor rekening van de Staat laten aanleggen. Rond deze periode ontstaat een eerste type dorpsstation. Hiervan hebben we er een vijftigtal kunnen inventariseren. Dit gebeurde aan de hand van prentbriefkaarten en heemkundige publicaties. Waarschijnlijk is onze lijst dan ook ver van compleet. Dat dit aantal zelfs een honderdtal bedraagt is niet uit te sluiten. Aanvulling is hier dan ook altijd welkom.

Het type I - deze benaming werd door ons gekozen - bestond uit een hoofdgebouw met één verdieping en met zowel aan perron- als aan straatzijde drie deuren. Op het gelijkvloers deed zowat de helft dienst als wachtzaal, de rest van het gelijkvloers en de eerste verdieping deed dienst als woonvertrekken voor de stationschef. Het zijgebouw had - al naar de behoefte - drie of vier deuren aan elke zijde. Dit gedeelte werd verdeeld in een kantoorruimte met de lokettenzaal en een goederenmagazijn. Het meest karakteristiek deel aan deze gebouwen waren de gemetselde lijsten rond de deuren. Boven de deur- en vensterlijst bevond zich bijna altijd een sleutelsteen. De zijgevel werd steeds omgeven door een lijst in halfverheven metselwerk. Rond het gebouw liep ter hoogte van de venstertabletten een waterlijst. In de vrijstaande gevel waren twee blinde vensters en een kader voor de stationsnaam gemetseld.

In de loop van de tijd werd aan sommige stations één en ander verbouwd. Op enkele plaatsen - zoals te Boom, Kontich-dorp, Beyne, enz... bleek het gebouw te klein en drong uitbreiding zich op. Het hoofdgebouw werd dan met een derde verlengd en kreeg zodoende een bijkomende venster op het gelijkvloers en op de verdieping. Bij andere stations - bv. Bertrix en Denée-Maredsous - metselde men om de tocht te vermijden aan de ingang een voorportaal.

Oorspronkelijk had het gebouw alleen maar deuren op het gelijkvloers, maar waar deze niet meer functioneel waren werden deze al vlog vervangen door een venster. De grensstations Lamorteau en Rumes hadden voor het onderbrengen van douane en rijkswacht een

Balen-nete. Station.



Dorée-Maredsous

la gare.

boven : Balen-nete ; het station is nog in originele staat. De deuren werden nog niet tot vensters getransformeerd

Denée-Maredsous : het station werd met een vleugel uitgebreid. Voor de wachtzaal werd een portaal gebouwd. Goederenloods in dezelfde stijl.

gebouw met een lange gevel zonder verdieping en aan het uiteinde twee hoofd vleugels met elk een verdieping.

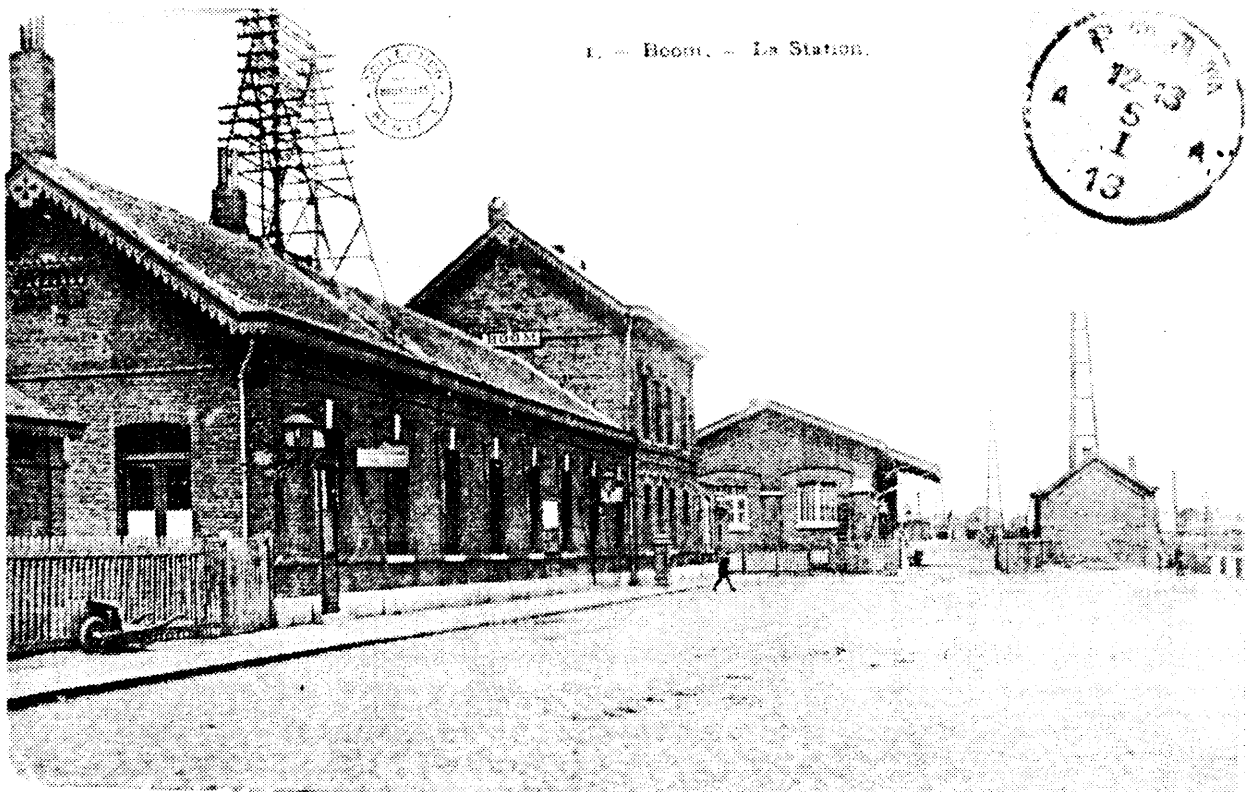
Dit type station komt vooral voor langs de lijnen die in de jaren tussen 1870 en 1880 werden gebouwd, in het bijzonder langs de lijnen Antwerpen - Tournai, de Athus-Maas-lijn en Gouvy - Bastogne.

De modelbouwers kunnen zonder veel moeite het gebouw op hun baan nabouwen : het station Neuvy van Jouef biedt hier heel veel mogelijkheden. Het hoofdgebouw kan zonder problemen gebruikt worden. De twee zijgeveltjes met respectief een en twee deuren kunnen best tot een zijgevel met drie deuren worden samengevoegd. Daar het gebouw zowel bepleisterd als gemetseld voorkomt, kan men het best wit, beige of grijs schilderen of met baksteenpapier bekleden.

#### Lijst van de stations type I

Adegem	Baasrode-noord
Balen-nete	Battice
Bellefontaine	Berchem (Oudenaarde)
Bertrix	Beyne
Boom	Borgloon
Bourcy	Braine-le-Château
Chièvres	Clabecq
Courcelles	Denée-Maredsous
Florenville	Fouches
Frasnes-lez-Gosselies	Froidchapelle
Gedinne	Geetbets
Graide	Halanzu
Hamme	Haversin
Hemiksem	Heppen
Herinnes	Jumet (Brûlotte)
Kontich-dorp	Lamorteau
Lichtervelde	Limerlé
Lodelinsart-Ouest	nederbrakel
niel	Paliseul
Piringen	Quenast
Rebecq	Reet
Rochefort	Ruien
Rumes	St-Marie-sur Semois
Thuin-Ouest	Virginal
Virton	Wauthier-Braine
Wichelen	

=====



Bertrix (boven) : enkele deuren werden al toegemetsd om er vensters van de te maken  
Bemerk het gemetselde kader, de blinde vensters en de waterlijst  
Boom (onder) : de oorspronkelijk vleugel werd met enkele vensters uitgebreid. Het  
hoofdgebouw kreeg een vierde venster. De afstand tussen venster 3 en 4 is overigens  
groter.

Elévation extérieure.  
Chemin de fer.

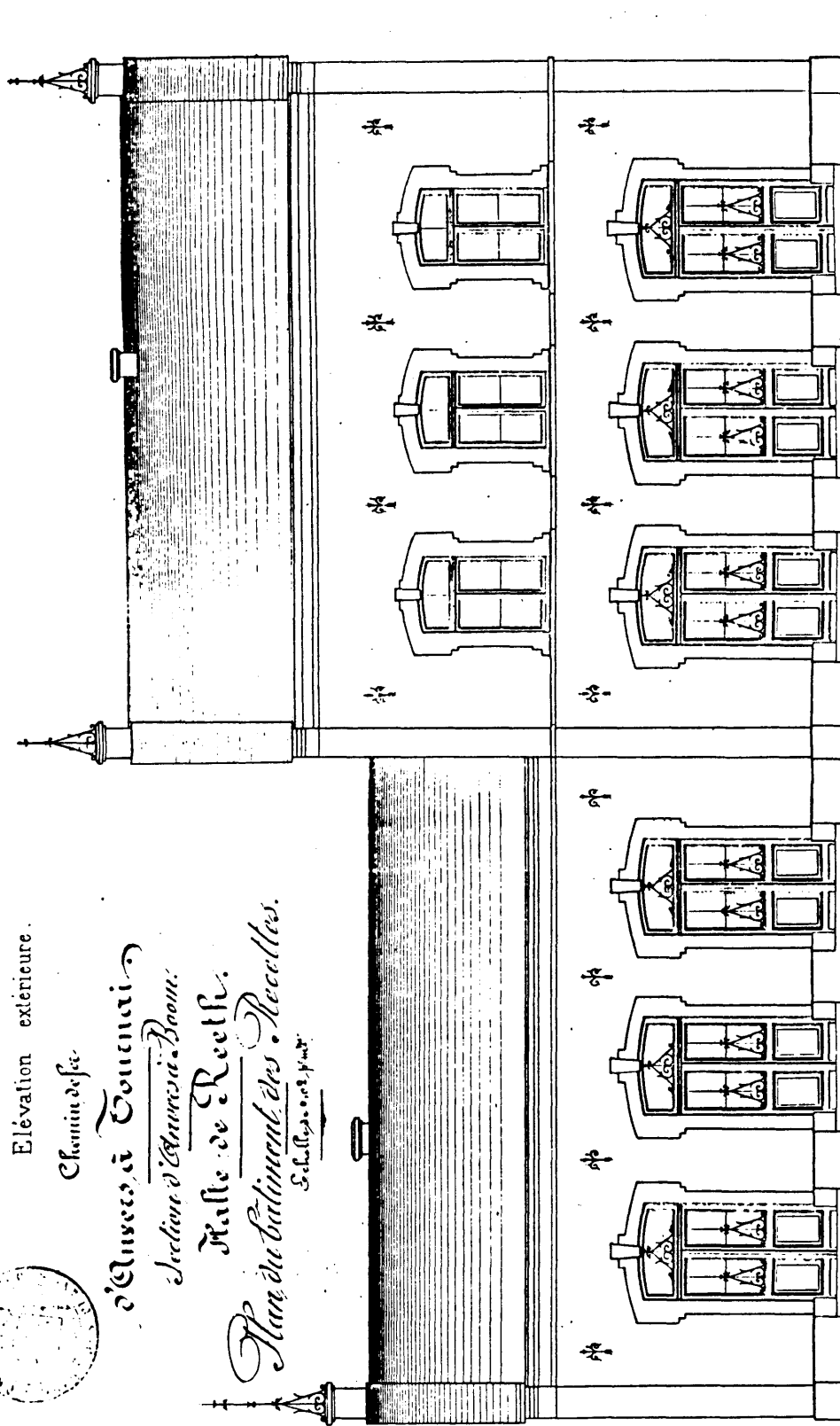
d'Anvers à Tournai

Section d'Anvers à Boom.

Rue de Reeth.

Plan du bâtiment des Recettes.

Sch. 1852.002.1.100



Receveur à l'Apprentissage de son nom  
 le Receveur des Recettes de la Rue de Reeth  
 le 10 Novembre 1852

Receveur des Recettes de la Rue de Reeth  
 le 10 Novembre 1852





**\*\* Dieselstellen NMBS \*\***

---

**-- Type 601 -**

*Uitgaande van de ervaringen opgedaan met de stellen type 600, bestelde de NMBS in 1932 opnieuw gelijkaardige stellen en voor de bouw van de kast werd contact gezocht met La Brugeoise et Nicaise et Delcuve. Het motorgedeelte werd echter volledig overgenomen van hun voorgangers, nl. een 6-cilinder viertakt motor van Maybach, waarbij de aandrijving gebeurde d.m.v. een transmissie type Maybach. Deze dreef een valse as aan, die de kracht verder via drijfstangen aan de beide drijfwielen door gaf. De kast - die sierlijker en lichter uitgevoerd werd - bood aan 84 mensen zitplaats in derde klas, 20 plaatsen waren er in tweede klas. In 1933 werden dan de 14 bestelde motorwagens geleverd en de eerste stelplaatsen waren Berchem Merelbeke en Haine-St-Pierre. Gedurende een groot gedeelte van de vooroorlogse periode bleef deze indeing behouden, waarbij deze stellen vooral in de lokale reizigersdienst gebruikt werden. Vanaf 1935 verdwenen de typen 601 uit Merelbeke en in 1940 waren er nog stellen aanwezig te Berchem en Haine-St-Pierre.*

*Tijdens de eerste oorlogsdagen werden de 601.08, 601.09 en 601.13 vernield. Tijdens de oorlogsjaren werden nog 6 verdere stellen gesaboteerd en al deze motorwagens werden in juni 1946 uit het bestand geschrapt. De overblijvende stellen kregen op dat ogenblik opnieuw een doorlopende nummering, waarbij de overgebleven stellen de nummers van afgevoerde motorwagens overnamen.*

*Na de oorlog werden alle stellen gegroepeerd te Haine-St-Pierre en hier reden ze tot 1962 in gemengde reeksen met de Brosses type 553 en bestreken daarbij een uitgebreid ingezetgebied in het Centrum met uitschieters naar Chareroi, Tubize en Mons. In februari 1962 werden de laatste typen 601 uit de effectieven afgevoerd.*

**Kenmerken :**

Bouwer :	ba Brugeoise -nicaise - Delcuve
Bouwjaar :	1933
Massa : (leeg)	33 700 kg
(rijvaardig) :	45 700 kg
Maximale snelheid :	80 km/h
Diameter wielen :	980 mm
Aantal plaatsen :	C : .. 84 zitplaatsen 33 staanplaatsen
	B : 20 zitplaatsen 10 staanplaatsen
Motor : oorspronkelijk :	Maybach (type G 4b)
Vermogen :	130 kW (175 pk)
Omwentelingssnelheid	1400 omw/min
Cilinders :	6 in lijn (140 mm x 180 mm)
Maximaal koppel :	1 000 nm (105 kgm)
Motor (na 1954) :	Deutz type A 8M 517
Vermogen :	125 kW (170 pk)
Omwentelingssnelh :	1400 omw/min
Cilinders :	8 in lijn (130 mm x 170 mm)
Maximaal koppel :	86 kgm
Transmissie :	Maybach type T2
Werkingsprincipe :	mechanisch (4 versnellingen) - aandrijving op valse as en drijfstangen.

601.01	601.01	La Brugeoise	1933	28/02/1962	GT	
601.02	601.02	Lb Brugeoise	1933	28/02/1962	GT	
601.03		La Brugeoise	1933	/06/1946		gesaboteerd WO II
601.04		La Brugeoise	1933	/06/1946		gesaboteerd WO II
601.05		La Brugeoise	1933	/06/1946		Gesaboteerd WO II
601.06		Lb Brugeoise	1933	/06/1946		Gesaboteerd WO II
601.07	601.03	La Brugeoise	1933	19/10/1959	GT	
601.08		La Brugeoise	1933	/06/1946		Vernield 1940
601.09		La brugeoise	1933	/06/1946		Vernield 1940
601.10	601.04	La Brugeoise	1933	19/10/1959	GT	
601.11		La Brugeoise	1933	/06/1946		Gesaboteerd WO II
601.12		La Brugeoise	1933	/06/1946		Gesaboteerd WO II
601.03		La Brugeoise	1933	/06/1946		Vernield 1940
601.14	601.05	La Brugeoise	1933	28/02/1962	GT	

-- Type 602 --

*Gelijktijdig met de 14 overige stellen type 601, werd nog een vijftiende stel besteld. Deze motorwagen was identiek met de serie-uitvoering, maar kreeg een zwaardere dieselmotor van de firma Maybach ingebouw. Hierdoor steeg het vermogen tot 210 pk. Dit stel werd in 1934 geleverd en vanuit Merelbeke ingezet, samen met de typen 601. Vanaf 1936 werd ook dit stel naar Haine-St-Pierre verplaatst. Hier reed het in lokale reizigersdienst, doch net zoals voor verschillende andere stellen, werd het tijdens de tweede wereldoorlog gesaboteerd en in juni 1946 afgevoerd.*

Kenmerken :

Bouwer :	LLa Brugeoise - nicaise & Delcuve.
Bouwjaar :	1934
Massa : (leeg)	34 800 kg
(rijvaardig) :	46 900 kg
Maximale snelheid :	80 km/h
Aantal plaatsen :	C : 84 zitplaatsen 33 staanplaatsen B : 20 zitplaatsen 10 staanplaatsen
Motor :	Maybach (type G 4c)
Vermogen :	155 kW (210 pk)
Omwentelingssnelheid :	1400 omw/min
Cilinders :	6 in lijn (140 mm x 180 mm)
Transmissie :	Maybach type T2
Werkingsprincipe :	mechanisch (4 versnellingen) - aandrijving op valse as met drijfstangen.

nummerlijst :

602.01	La Brugeoise	1934	/06/1946	gesaboteerd WO II
--------	--------------	------	----------	-------------------

-- Type 603 --

*Naast de zwaardere stellen, ontstond ook een prototype van een licht tweeassig motorstel op de tekentafels. De konstruktie werd uitgegeven aan de Ateliers de la Dyle te Leuven. Voor de motor koos men een produkt van de firma Man. Deze zes-cilinder motor had een vermogen van 140 pk. Dit stel kwam in 1934 op de sporen en werd gedurende zijn ganse loopbaan vanuit Haine-St-Pierre ingezet. Doch een brand vernielde dit prototype in 1940.*

## Kenmerken :

Bouwer :	Ateliers de la Dyle
Bouwjaar :	1934
Asindeling :	A1
Massa : (leeg) :	16 760 kg
(rijvaardig) :	21 335 kg
Maximale snelheid :	80 km/h
aantal plaatsen :	C : 49 zitplaatsen 18 staanplaatsen
	B : 8 zitplaatsen
Kostprijs :	574 000 BF
Motor :	Man type D 4086 A 14/18
Vermogen :	100 kW (140 pk)
Omwentelingssnelheid :	
Cilinders :	6 in lijn (140 mm x 180 mm)
Transmissie :	T.A.G. (Berlin) type LRG 150
Werkingsprincipe :	mechanisch (4 versnellingen) aandrijving met kartdanassen.

## nummerlijst :

603.01	Ateliers Dyle	1934	/06/1946	uitgebrand 1940
--------	---------------	------	----------	-----------------

-- Type 604 --

*Door men op dit vlak nog niet genoeg ervaring had in België, bestelde de NMBS - samen met het type 603 - nog 5 analoge stellen bij de Hongaarse firma Ganz te Boedapest. Deze stellen waren al langer in gebruik in dat land en hadden er al hun deugdelijkheid bewezen. Deze vijf stellen (604.01 - 604.05) werden in 1934 geleverd - net zoals het vorige stel - te Haine-St-Pierre gehuisvest. Hier bereiden ze de lokaallijnen met zwak klienteel en bleven er gedurende de ganse vooroorlogse periode. Net zoals zo vele andere stellen werden ze het slachtoffer van sabotagedaden en werden in juni 1946 uit het bestand afgevoerd.*

## Kenmerken :

Bouwer :	Ganz (Boedapest)
Bouwjaar :	1934
Asindeling :	A1
Massa (leeg) :	15 700 kg
(rijvaardig) :	20 500 kg

Maximale Snelheid : 72 km/h  
 Aantal plaatsen : C : 49 zitplaatsen  
 20 staanplaatsen  
 B : 8 zitplaatsen  
 Kostprijs : 540 000 BF  
 Motor : Ganz type V.I.J.A. R135  
 Vermogen : 110 kW (150 pk)  
 Omwentelingssnelheid : 1 500 omw/min  
 Cilinders : 6 in lijn (135 mm x 185 mm)  
 Transmissie : Ganz  
 Werkingsprincipe : mechanisch (4 versnellingen)  
 aandrijving met cardanassen.

nummerlijst :

604.01	Ganz	1934	/06/1946	GT	gesaboteerd	WO
604.02	Ganz	1934	/06/1946	GT	gesaboteerd	
604.03	Ganz	1934	/06/1946	GT	gesaboteerd	
604.04	Ganz	1934	/06/1946	GT	gesaboteerd	
604.05	Ganz	1934	/06/1946	GT	gesaboteerd	

-- Type 605 --

*Na de levering van deze laatste stellen, ontstond een vernieuwde soort stellen. hierin werd de ervaring van de vorige typen verwerkt en kreeg men een modernere versie. Het eerste prototypestel - met nummer 605.01 - werd door de Usines de Braine-le-Comte gebouwd en had een Ganz motor ingebouwd. Deze werd echter in België gebouwd door SEM. Dit stel werd in 1935 geleverd en vanuit Merelbeke ingezet. Ook deze motorwagen werd tijdens de oorlog gesaboteerd en verdween in juni 1946 uit het bestand.*

Kenmerken :

Bouwer : Usines de Braine-le-Comte  
 Bouwjaar : 1935  
 Asindeling : B'2'  
 Massa (rijvaardig) : 41 900 kg  
 Aantal plaatsen : C : 70 zitplaatsen  
 25 staanplaatsen  
 B : 30 zitplaatsen  
 25 staanplaatsen  
 Motor : SEM (licensie Ganz)  
 Vermogen : 160 kW (220 pk)  
 Omwentelingssnelheid : 1 330 omw/min  
 Cilinders : 6 in lijn (170 mm x 240 mm)

Transmissie :  
 Werkingsprincipe :

nummerlijst :

605.01	Braine-le-Comte	1935	/06/1946	FKR	gesaboteerd	
--------	-----------------	------	----------	-----	-------------	--

-----

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

**Lijn 37 : Liège - Verviers - Aachen**

*Geschiedenis :*

Net als de lijn 36 maakte deze lijn deel uit van de eerste spoorwegplannen om de Belgische industrie met Duitsland te verbinden. Het gedeelte Herbesthal - Duitse grens werd uiteraard door de Pruisen gebouwd. Ten gevolge van het verdrag van Vervsailles werd dit gedeelte op 28 februari 1921 in het bestand van de Belgische spoorwegen opgenomen.

*Opening :*

Liège - Chaudfontaine : 01/07/1843  
 Chaudfontaine - Verviers : 18/07/1843  
 Verviers - Welkenraedt : 24/10/1843  
 Welkenraedt - grens : 28/02/1921 (overname)

*Lengte :*

47,4 km (tot grens)  
 124,4 km (tot Kölner-Hbf)

*Stations en stopplaatsen :*

FL	FL	Liège-Guillemins	km	0,0
MGR	MGR	Angleur		2,9
FCH	FCH	Chênée		4,1
		Henne-Chèvremont		5,8
FCF		Chaudfontaine		7,5
		La Brouck		9,5
FRZ	FRZ	Trooz		11,2
		Olne		12,5
		Fraipont		14,0
FNV		Nessonvaux-Fraipont		15,5
		Goffontaine		17,8
FPS	FPS	Pepinster		20,5
FNL		Ensival		23,5
GV	GV	Verviers-Central		24,9
		Verviers-Palais		25,6
GVST	GVST	Verviers-Est		27,0
		Nasproué		29,5
FDL		Dolhain		31,7
GDL	GDL	Dolhain-Vicinal		33,0
		Welkenraedt-Ouest		37,6
GWK	GWK	Welkenraedt		38,1
FHR	FHR	Herbesthal		39,5
REA		Astenet		42,4
REG		Hergenrath		44,5
		** Grens **		47,4
		Aachen-süd		48,2
		Aachen-Hbf		53,5

*Vertakkingen :*

Y Val-Benoit	km	1,5	richting Bressoux
Y Aquesses		2,2	richting Bressoux
Y Chic-Chac		25,4	richting Verviers-Ouest

*Industrieaansluitingen :*

<i>Angleur</i>	<i>km 2,8</i>	<i>Conduites-d'Eau</i>
<i>Trooz</i>	<i>km 10,8</i>	<i>Prayon</i>
<i>Trooz</i>	<i>km 12,3</i>	<i>Carrières de Olne</i>

*Elektrifikatie :*

18/05/1966

*Gedeeltelijk afschaffing van de stopdienst :*

03/06/1984

**Lijn 38 : Chênée - Battice - Plombières :***Geschiedenis :*

*Al vlug poogde men het noordoosten van de provincie Luik - met zijn koolmijnen en zinkverwerkende industrie te ontsluiten en hiervoor werd een privé-maatschappij "Chemins de fer des Plateaux de Herve" opgericht. Deze had tot doel om een spoorlijn Liège - Battice - Verviers aan te leggen. Doch dit projekt ging niet door en zo werd deze ontworpen lijn door de Etat Belge aangelegd. Het eerste deel - Chênée - Micheroux - werd op 15 juli 1872 opengesteld. Tijdens de volgende jaren volgden de baanvakken naar Herve, Battice en Verviers.*

*Ook voor de verbinding met Aubel werd aangevraagd doch het zou tot 1881 duren eer dit deel opgeen ging. Nog langer duurde de ontsluiting van Bleyberg (Plombières) met zijn zinkbedrijven. Hier moest men wachten tot 1895.*

*Met de internationale lijn 24 verloor deze lijn van belang en omstreeks 1950 werd een verbindingsbocht naar Montzen aangelegd en enkele jaren later verdween het verkeer naar Plombières. Battice - Aubel verloor zijn verkeer in 1957, Chênée - Battice verloor zijn verkeer recent.*

*Lengte : 43,4 km*

*Stations en stopplaatsen :*

<i>FCH</i>	<i>FCH</i>	<i>Chênée</i>	<i>km 0,0</i>
<i>FXC</i>		<i>Vaux-sous-Chêvremont</i>	<i>1,3</i>
		<i>Thier-de-Chênée</i>	<i>3,6</i>
		<i>Rue Malvaux</i>	<i>4,3</i>
<i>FOX</i>		<i>Bois-de-Brieux</i>	<i>5,1</i>
		<i>Les Bruyères</i>	<i>6,3</i>
<i>FYE</i>	<i>FYE</i>	<i>Beyne</i>	<i>9,0</i>
		<i>Romsée</i>	<i>10,2</i>
<i>FRF</i>		<i>Fléron</i>	<i>11,3</i>
<i>MRT</i>		<i>Retinne</i>	<i>13,3</i>
		<i>Micheroux-Hasard</i>	<i>14,6</i>
<i>FCX</i>	<i>FCX</i>	<i>Micheroux</i>	<i>15,4</i>
		<i>Mélen</i>	<i>17,2</i>
<i>FRV</i>	<i>FRV</i>	<i>Herve</i>	<i>19,7</i>
<i>FAE</i>	<i>FAE</i>	<i>Battice</i>	<i>22,2</i>

LTI	Thimister-Clermont	26,1
LFO	Froithier	30,1
LAB	Aubel	32,9
LMB	Hombourg	38,2
	Hindél-Haut	40,8
FBB	Plombières/Bleyberg	43,4

## Vertakkingen :

Y Les Xhawiers (Michiroux)	km 16,9
Y Hombourg	39,2

## Industrieaansluitingen

Vaux-sous-Chèvremont	km1,3	charb. Fond-Piquette
"		charb. de Ransy
Bois-de-Brioux	5,1	usine Jonckau
"		usine Bailly-Mathoy
"	6,1	charb. de Homvent
Beyne	9,0	charb. de Wérister
Fléron	11,3	Pré de Fléron
Micheroux-Hasard	14,6	charb. de Hasard
Micheroux	15,4	charb. du Bois de Mich.
Mélen	17,2	charb. José-Battice
Battice	22,2	Fiberglass

## Afschaffen van reizigersdiensten :

2 juni 1957

## Schrapping van de lijnen :

/ /1957	Battice - Hindel (haut)
/ /1950	Hindél - Plombières
23/04/1985	Chênée - Battice

## Opbreken van de lijnen :

/1956	Hindél - Plombières
ca. /1960	Battice - Hindél

Lijn 38A : Verviers - Battice

## Geschiedenis :

Dit gedeelte van de verbinding Liège - Battice - Verviers werd - met de nodige vertraging - door de Etat Belge aangelegd en op 5 juli 1879 opengesteld. Het weinige verkeer heeft de lijn steeds in de verdomhoek gedrukt en toen de lijn in 1940 te Battice door oorlogsfeiten onderbroken werd, werd deze lijn niet meer opgeknapt.

Lengte : 17 km

## Opening :

Battice - Dison :	05/07/1879
Dison - Verviers-Ouest	01/12/1879

## Stations en stopplaatsen



FAE		Battice	km	0,0
FHX		Chaineux		5,1
		Dison-Déchet		7,3
FDS		Dison		9,8
		Lambermont		14,6
GVO	GVO	Verviers-Ouest		16

## Vertakkingen :

Y Chic-Chac km 14,9 richting Verviers-Ouest

## Afschaffing van reizigersdienst :

/05/1940 wegens oorlogsfeiten

## Schrapping van de lijnen :

/ /1946 Battice - Dison  
? Bison - Verviers

## Uitbreken van de lijnen :

/ /1948 Battice - Dison  
/ /1960 Dison - Verviers

=====

## Verbeteringen in TIZ-aktueel 29 :

- blz 3 : 09 : inzet van Benelux-stellen is beperkt tot Amsterdam
- blz 6 : 5169 : deze lok reed als trein 47093 op 5 augustus '87 te Remersdaal achterop trein 49099. Kabine van de 5169 was beschadigd, chassis geplooid
- 5903 : brandde uit te St-Genesius-rode voor trein 22740. Een eerste brand werd geblust, maar te Waterloo ontstond een tweede brand. Datum : 19 augustus '87
- blz 20 : type 4 : diameter drijfwielen : 1 700 mm  
voorraad brandstof : 1 700 kg
- blz 32 : 8679 : verbeter Linke 1176/1914  
9023 : verbeter 380  
9029 : verbeter datum 25/09/1944
- blz 42 : verbeter stelplaatsen type 554 :
- |        |  |
|--------|--|
| 554.05 | FR - 02/59 - GT - 02/62 - FKR - 06/62 - GT - 02/65 ATH |
| 554.06 | FR - /54 - GT ---                                      |
| 554.07 | FR - /53 - GT ---                                      |
| 554.09 | FR - /54 - GT ---                                      |
| 554.10 | --- 12/57 - FR - 02/59 - FKR - 06/62 - GT - 04/65 ATH  |
| 554.11 | GT - /54 - FR ---                                      |
| 554.12 | uit de geschriften : 01/04/1985                        |
- blz 44 : stel 600.02 :
- droeg bij levering een konstruktieplaat "Wagenfabrik Wismar 19923-1930"
  - na WO II reed dit stel :
    - 20 835 km in 1949
  - werd ingezet gedurende :
    - 150 dagen in 1950
    - 59 dagen in 1951
    - 90 dagen in 1952
    - 19 dagen in 1953 (4 309 km)

**\*\* Konstruktors van Toen \*\***

**\*\* Firma Hanrez \*\***

De geschiedenis van deze firma gaat al terug tot in 1857, toen Joseph Hanrez te Monceau-sur-Sambre een metaalbedrijf oprichtte. Deze kleine vestiging groeide al snel uit tot een groter bedrijf en bij de dood van zijn stichter strekte het bedrijf zich al uit over 4 ha. Vanaf 1870 kondigde Hanrez al de bouw van stoomlokomotieven aan, doch - zover bekend werd de eerste stomer pas in 1883 aan de EB afgeleverd.

Wel had J. Hanrez al diverse uitvindingen en verbeteringen aan de techniek van deze eerste stomers onder brevet gesteld. Bij zijn overlijden nam zijn schoonzoon Robert Zimmerman. Deze ingenieur werkte al van in het begin nauw samen en bij zijn overname werd het bedrijf als "Zimmermann, Hanrez & Cie" genoemd. Op dat ogenblik kende deze fabriek zijn hoogtepunt en werden jaarlijks tussen de 10 à 15 lokomotieven afgeleverd, merendeel aan de Etat Belge. Om de standing te verhogen werd in 1900 beslist om vanaf fabrieksnummer 76 de nummers verder te zetten met 577 en in deze periode werden vooral typen 15, 17, 18 en 23 aan de Etat Belge geleverd.

In 1908 stierf R. Zimmermann en het bedrijf werd een N.V. onder leiding van Prosper Hanrez, zoon van de stichter en al ingewerkt als ingenieur in het bedrijf. Op dat ogenblik kende de lokomotiefbouw in België een hoogtepunt en hiervan genoot ook de nieuwe N.V. Maar naast de spoorwegbouw, werden ook belangrijke andere bedrijvigheden (extraktiemachines, materieel voor scheikundige bedrijven, ...)

In 1910 werd Hanrez ook betrokken bij de bouw van het type 10 en in deze periode werden ook de meeste van ca. 25 industrielokomotieven geleverd. Tijdens de oorlog werd de bedrijvigheid sterk ingekrompen en na deze wereldbrand kreeg het bedrijf een nieuwe naam, nl. "Ateliers Hanrez S.A.". In 1923 kreeg Hanrez nog de opdracht tot de bouw van 4 machines type 23 en 4 loks type 36, doch hiermee werd de lokomotiefbouw in 1923 definitief afgesloten. Doch de firma bleef verder bestaan als uitgestrekt metaalbedrijf en werden nog diverse leveringen aan de EB en NMBS uitgevoerd, zowel voor onderdelen als herstellingswerken (o.a. na WO II). Het bedrijf bestaat nog steeds te Monceau.

Geschiedenis :

Benaming :	Ets Hanrez	tot 1885
	Zimmermann, Hanrez & Cie	tot 1919
	Ateliers Hanrez S.A.	
Stichting :	1857 door J. Hanrez	
	Oprichting S.A.	1908
Ligging :	Monceau - sur- Sambre	
Aantal stoomloks :	240	
Begin lokomotiefbouw :	1883	
Einde lokomotiefbouw :	1923	

-----

## Nummerlijst : Hanrez

1	Etat Belge	1704	Type 29	1883	1 435 mm
2	Etat Belge	1705	type 29	1883	1 435 mm
3	Etat Belge	1706	type 29	1883	1 435 mm
4	Etat Belge	1727	type 29	1884	1 435 mm
5	Etat Belge	1728	type 29	1884	1 435 mm
6	Etat belge	1729	type 29	1884	1 435 mm
7	Etat belge	1015"	type 51	1885	1 435 mm
8					
9	Etat Belge	1784	type 25	1885	1 435 mm
10	Etat Belge	1785	type 25	1885	1 435 mm
11	Buurtspoorwegen	14	type 3	1886	1 000 mm
12	Buurtspoorwegen	15	type 3	1886	1 000 mm
13	Etat Belge	2029	type I	1886	1 435 mm
14	Etat belge	2030	type I	1886	1 435 mm
15	Etat Belge	2031	type I	1886	1 435 mm
16	Etat belge	2032	type I	1886	1 435 mm
17	Buurtspoorwegen	93	type 3	1887	1 000 mm
18	Buurtspoorwegen	94	type 3	1887	1 000 mm
19	Buurtspoorwegen	95	type 3	1887	1 000 mm
20	Etat belge	492"	type 11	1887	1 435 mm
21	Etat belge	493"	type 11	1888	1 435 mm
22	Etat Belge	495"	type 11	1888	1 435 mm
23	Etat Belge	496"	type 11	1888	1 435 mm
24	Etat Belge	553"	type 25	1889	1 435 mm
25	Etat belge	567?	type 25	1889	1 435 mm
26	Etat belge	1846	type 25	1890	1 435 mm
27	Etat belge	1890	type 25	1890	1 435 mm
28	Etat belge	1847	type 25	1890	1 435 mm
29	Etat belge	1962	type 11	1891	1 435 mm
30	Etat Belge	1963	type 11	1891	1 435 mm
31	Etat Belge	1964	type 11	1891	1 435 mm
32	Etat Belge	1965	type 11	1891	1 435 mm
33	Etat belge	2121	Type 11	1893	1 435 mm
34	Etat belge	2122	type 11	1893	1 435 mm
35	Etat Belge	2123	type 11	1893	1 435 mm
36	Etat Belge	2124	type 11	1893	1 435 mm
37	Etat Belge	106"	type 11	1893	1 435 mm
38	Etat belge	161"	type 11	1893	1 435 mm
39	Etat Belge	252"	type 11	1893	1 435 mm
40	Etat belge	418"	type 11	1893	1 435 mm
41	Etat belge	465"	type 11	1893	1 435 mm
42	Etat belge	470"	type 11	1893	1 435 mm
43	Etat belge	210"	type 11	1894	1 435 mm
44	Etat Belge	208"	type 11	1895	1 435 mm
45	Etat belge	211"	type 11	1895	1 435 mm
46	Etat Belge	437"	type 11	1895	1 435 mm
47	Etat Belge	2065	type 51	1895	1 435 mm
48	Etat belge	2066	type 51	1895	1 435 mm
49	Etat belge	2084	type 25	1896	1 435 mm
50	Etat Belge	2085	type 25	1896	1 435 mm
51	Etat Belge	406"	type 11	1896	1 435 mm
52	Etat Belge	433"	type 11	1896	1 435 mm
53	Etat Belge	434"	type 11	1896	1 435 mm
54	Etat belge	435"	type 11	1896	1 435 mm
55	Etat belge	436"	type 11	1896	1 435 mm
56	Etat belge	424"	type 25	1897	1 435 mm
57	Etat belge	128"	type 11	1897	1 435 mm
58	Etat belge	144"	type 11	1897	1 435 mm
59	Etat belge	241"	type 11	1897	1 435 mm

60	Etat Belge	335"	type 11	1897	1 435 mm
61	Etat belge	257"	type 11	1897	1 435 mm
62	Etat belge	267"	type 11	1897	1 435 mm
63	Etat belge	333"	type 11	1897	1 435 mm
64	Etat belge	422"	type 11	1897	1 435 mm
65	Etat belge	438"	type 11	1898	1 435 mm
66	Etat belge	309"	type 11	1898	1 435 mm
67	Etat belge	909"	type 29	1897	1 435 mm
68	Etat belge	923"	type 29	1899	1 435 mm
69	Etat belge	926"	type 29	1899	1 435 mm
70	Etat Belge	927"	type 29	1899	1 435 mm
71	Etat belge	967"	type 29	1899	1 435 mm
72	Etat belge	2495	type 17	1899	1 435 mm
73	Etat Belge	2496	type 17	1899	1 435 mm
74	Etat belge	2497	type 17	1899	1 435 mm
75	Etat belge	2498	type 17	1899	1 435 mm
76	Etat belge	1218	type 5	1900	1 435 mm
577	Etat belge	2657	type 17	1901	1 435 mm
578	Etat belge	2658	type 17	1901	1 435 mm
579	Etat belge	2659	type 17	1901	1 435 mm
580	Etat belge	2680	type 17	1901	1 435 mm
581	Etat belge	2661	type 17	1901	1 435 mm
582	Etat belge	2846	type 30	1901	1 435 mm
583	Etat belge	2847	type 30	1901	1 435 mm
584	Etat belge	2849	type 30	1901	1 435 mm
585	Etat Belge	2850	type 30	1901	1 435 mm
586	Etat belge	2580	type 15	1902	1 435 mm
587	Etat belge	2581	type 15	1902	1 435 mm
588	Etat belge	2582	type 15	1902	1 435 mm
589	Etat belge	2583	type 15	1902	1 435 mm
590	Etat belge	2685	type 18	1902	1 435 mm
591	Etat belge	2686	type 18	1902	1 435 mm
592	Etat belge	2687	type 18	1902	1 435 mm
593	Etat belge	2688	type 18	1902	1 435 mm
594	Etat belge	2689	type 18	1902	1 435 mm
595	Etat belge	2690	type 18	1902	1 435 mm
596	Etat belge	2691	type 18	1902	1 435 mm
597	Etat belge	2602	type 15	1903	1 435 mm
598	Etat belge	2603	type 15	1903	1 435 mm
599	Etat belge	2604	type 15	1903	1 435 mm
600	Etat belge	2605	type 15	1903	1 435 mm
601	Etat belge	2606	type 15	1903	1 435 mm
602	Etat belge	2607	type 15	1903	1 435 mm
603	Etat belge	2608	type 15	1903	1 435 mm
604	Etat belge	2609	type 15	1903	1 435 mm
605	Etat belge	2610	type 15	1903	1 435 mm
606	Etat belge	2611	type 15	1903	1 435 mm
607	Buurtspoorwegen	208"	type 4	1903	1 000 mm
608	Buurtspoorwegen	333	type 4	1903	1 000 mm
609	Buurtspoorwegen	347	type 4	1903	1 000 mm
610	Etat belge	989"	type 23	1904	1 435 mm
611	Etat belge	996"	type 23	1904	1 435 mm
612	Etat belge	997"	type 23	1904	1 435 mm
613	Etat belge	1041"	type 23	1904	1 435 mm
614	Etat belge	1042"	type 23	1904	1 435 mm
615	Etat belge	3192	type 18	1904	1 435 mm
616	Etat belge	3193	type 18	1904	1 435 mm
617	Etat belge	3194	type 18	1904	1 435 mm
618	Etat belge	3195	type 18	1904	1 435 mm
619	Etat belge	3196	type 18	1904	1 435 mm
620	Etat belge	1061"	type 15	1905	1 435 mm
621	Etat belge	3270	type 18	1905	1 435 mm

622	Etat Belge	3271	type 18	1905	1 435 mm
623	Etat Belge	3272	type 18	1905	1 435 mm
624	Etat belge	3273	type 18	1905	1 435 mm
625	Etat belge	3274	typ 18	1905	1 435 mm
626	Etat belge	3275	type 18	1905	1 435 mm
627	Etat belge	3276	type 18	1905	1 435 mm
628	Etat belge	3277	type 18	1905	1 435 mm
629	Buurtspoorwegen	423"	type 6	1905	1 000 mm
630	Buurtspoorwegen	425"	type 6	1905	1 000 mm
631	Buurtspoorwegen	426"	type 6	1905	1 000 mm
632	Etat belge	771"	type 23	1905	1 435 mm
633	Etat belge	766"	type 23	1905	1 435 mm
634	Etat belge	796"	type 23	1905	1 435 mm
635	Buurtspoorwegen	418	type 6	1906	1 000 mm
636	Buurtspoorwegen	433"	type 6	1906	1 000 mm
637	Buurtspoorwegen	436"	type 6	1906	1 000 mm
638	CF de Péking à Hankow			1906	1 435 mm
639	CF de Péking à Hankow			1906	1 435 mm
640	CF de Péking à Hankow			1906	1 435 mm
641	Etat belge	1052"	type 23	1906	1 435 mm
642	Etat belge	1054"	type 23	1906	1 435 mm
643	Etat belge	1055"	type 23	1906	1 435 mm
644	Etat belge	1056"	type 23	1906	1 435 mm
645	Etat belge	1057"	type 23	1906	1 435 mm
646	Etat belge	1082"	type 23	1906	1 435 mm
647	Etat belge	741"	type 23	1905	1 435 mm ?
648	Etat belge	745"	type 23	1905	1 435 mm ?
649	Etat belge	3701	type 23	1907	1 435 mm
650	Etat belge	3702	type 23	1907	1 435 mm
651	Etat belge	3703	type 23	1907	1 435 mm
652	Etat belge	3704	type 23	1907	1 435 mm
653	Etat belge	3705	type 23	1907	1 435 mm
654	Etat belge	3706	type 23	1907	1 435 mm
655	Etat belge	3376	type 23	1907	1 435 mm
656	Etat belge	3377	type 23	1907	1 435 mm
657	Etat belge	3378	type 23	1907	1 435 mm
658	Etat belge	3379	type 23	1907	1 435 mm
659					
660	Etat belge	3687	type 23	1908	1 435 mm
661	Etat belge	3688	type 23	1908	1 435 mm
662	Etat belge	3689	type 23	1908	1 435 mm
663	Etat belge	3690	type 23	1908	1 435 mm
664	Etat belge	3691	type 23	1908	1 435 mm
665	Etat belge	3692	type 23	1908	1 435 mm
666	Etat belge	3693	type 23	1908	1 435 mm
667	Etat belge	3694	type 23	1908	1 435 mm
668	Etat belge	3695	type 23	1908	1 435 mm
669	Etat belge	3696	type 23	1908	1 43 mm
670	Buurtspoorwegen	498	type 4	1908	1 000 mm
671	Buurtspoorwegen	499	type 4	1908	1 000 mm
672	Buurtspoorwegen	500	type 4	1908	1 000 mm
673	Buurtspoorwegen	501	type 4	1908	1 000 mm
674					
675	Buurtspoorwegen	516	type 4	1909	1 000 mm
676	Buurtspoorwegen	517	type 4	1909	1 000 mm
677	Etat belge	4147	type 23	1909	1 435 mm
678	Etat belge	4148	type 23	1909	1 435 mm
679	Etat belge	4149	type 23	1909	1 435 mm
680	Etat belge	4150	type 23	1909	1 435 mm
681	Etat belge	4151	type 23	1909	1 435 mm
682	Etat belge	4152	type 23	1909	1 435 mm
683	Etat belge	4153	type 23	1909	1 435 mm
684	Etat belge	4154	type 23	1909	1 435 mm

685	Etat belge	6155	type 23	1909	1 435 mm	
686	Etat belge	6156	type 23	1909	1 435 mm	
687	Etat belge	6157	type 23	1909	1 435 mm	
688	Etat belge	6158	type 23	1910	1 435 mm	
689	Etat belge	6159	type 23	1910	1 435 mm	
690	Etat belge	6160	type 23	1910	1 435 mm	
691	Etat belge	6161	type 23	1910	1 435 mm	
692	Etat belge	4503	type 10	1910	1 435 mm	1 4/01/1911
693	Etat belge	4504	type 10	1910	1 435 mm	18/09/1910
694						
695						
696						
697						
698						
699						
700						
701						
702	Etat belge	4514	type 10	1911	1 435 mm	2 9/10/1911
703	Etat belge	4515	type 10	1911	1 435 mm	2 8/12/1911
704						
705						
706	Etat belge	4522	type 10	1912	1 435 mm	2 5/03/1912
707	Etat belge	4528	type 10	1912	1 435 mm	3 0/05/1912
708						
709						
710						
711	Etat belge	4529	type 10	1913	1 435 mm	2 8/12/1912
712	Etat belge	4530	type 10	1913	1 435 mm	30/01/1913
713						
714	Etat belge	3985	type 15	1913	1 435 mm	
715	Etat belge	3986	type 15	1913	1 435 mm	
716	Etat belge	4810	type 23	1913	1 435 mm	
717	Etat belge	4811	type 23	1913	1 435 mm	
718	Etat belge	4812	type 23	1913	1 435 mm	
719	Etat belge	4813	type 23	1913	1 435 mm	
720						
721						
722						
723	Etat belge	4837	type 23	1914	1 435 mm	
724	Etat belge	4838	type 23	1914	1 435 mm	
725	Etat belge	4839	type 23	1914	1 435 mm	
726	Etat belge	4840	type 23	1914	1 435 mm	
727	Etat belge	4841"	type 23	1914	1 435 mm	
728	Etat belge	4842	type 23	1914	1 435 mm	
729						
730	Etat belge	4879	type 23	1921	1 435 mm	
731	Etat belge	4880	type 23	1921	1 435 mm	
732	Etat belge	4881	type 23	1921	1 435 mm	
733	Etat belge	4882	type 23	1921	1 435 mm	
734	Etat belge	4354	type 36	1923	1 435 mm	2 8/12/1922
735	Etat belge	4355	type 36	1923	1 435 mm	1 2/01/1923
736	Etat belge	4356	type 36	1923	1 435 mm	3 0/01/1923
737	Etat belge	4357	type 36	1923	1 435 mm	2 2/03/1923
738						
739						
740						

-----

# [BOEKENPLANK]

Stoom B (Deel II)

M. Delie

220 blz A4, 208 groot-formaat Zwart-Wit foto's

Prijs : 1050 BF

Het tweede deel van de fotoreeks over de Belgische stoomlokomotieven is verschenen, en het boek overtreft in onderwerpen grotendeels het eerste deel : praktisch alle opnamen zijn onuitgegeven en meestal zeer zeldzame foto's van Belgische Stoomlokomotieven. Hierbij worden alle perioden uit de geschiedenis van de stoomloks. Hierbij werden de foto's gelijkmatig over deze tijdperken verdeeld, iets wat in het vorige boek haperde. Daarenboven blijft de druk kwaliteit van de foto's zeer goed, waarbij men wel moet bekennen dat sommige aktiefoto's uit de jaren '30 ietwat onscherp blijven.

Enig klein nadeel is de tekst, waarin nog te weinig gegevens in voorkomen en zich dikwijls herhalen. De liefhebbers vragen regelmatig om meer uitleg over de loks, vooral uit de vroegste periodes. Ondanks dit een ideaal geschenk voor elke treinliefhebber. Wordt verdeeld door de ITZ (1050 BF + 50 BF porto)

La ligne de chemin de fer 126 : Ciney - Statte

JP.Hamblenne

De lektuur van dit boek laat nogal verwarrende gevoelens na : men kan echt moeilijk tot een eindkonklusie komen. Het boek scoort vele goede punten, maar ook enkele slechte. Dus laten we maar eerst met de goede beginnen : uit eigen ervaring weten we best hoe moeilijk het historisch onderzoek is over een onderwerp waarover nog geen letter gepubliceerd werd. Zeker als het een zo duistere en bizarre maatschappij als de "Hesbaye-Condroz" betreft. Praktisch werden er geen bronnen overgeslagen. Toch tracht de auteur ons van zijn gefundeerd onderzoek te overtuigen door alle dokumenten at te drukken en deze zijn nu eenmaal onleesbaar. Een tweede euvel vinden we nog het beperken van de geschiedenis van de "Hesbaye-Condroz" tot de helft van de lijn. Zinvoller vonden we een studie over de ganse lengte van Ciney tot Landen. Een ander negatief is uiteraard de slechte druk kwaliteit. Het had een veel mooiere en betere kافت verdiend. Maar ja, spoorwegpublicaties blijven eenmaal marginaal.

Verkrijgbaar bij de auteur J.P. Hamblenne, BP 1446, 1420 Braine-l'Alleud. Prijs 475 BF (verzending inbegrepen) op PCR 000-0560212-37.

Verzameling van schema's van ex-Duitse rijtuigen bij de nmb

245 blz A4, diverse tekeningen

C. Oscinberg/ Vandenberghen

In de reeks overzichtstekeningen worden nu de ex-Duitse rijtuigen aangepakt, hoofdgegevens zijn deze die na WO II in België gebleven zijn. En eindelijk krijgen we in deze reeks een praktisch volledig boek met gefundeerde nummerlijsten en een behoorlijke uitleg over deze rijtuigen. Ook de tekeningen zijn zeer duidelijk en meestal herwerkt voor dit boek. Enige nadeel is het feit dat terloops ook (enkele) rijtuigen uit WO I behandeld worden en hier zou men beter een heel boekwerk - in de vorm van dit - uitgegeven met alle Duitse rijtuigen uit deze periode. Maar algemeen een zeer grondig boekwerk over een praktisch onbekende periode en een hoop dat Vandenberghen op deze manier verder gaat in zijn beschrijvingen en meer klakkeloos dienstplannen en dokumenten afdruckt.

Te verkrijgen in het spoorwegmuseum te Brussel-noord, Prijs : 500 BF

OPMERKING :

Door talrijke verbeteringen en aanpassingen zijn de aangekondigde "nummerlijsten EB" nog niet gereed gekomen. Bij verschijnen worden ze aan alle intekenaars verstuurd.



Door de T.T.Z. verdeelde boeken

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

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

Brochure 6 : Diesellokomotieven type 271

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

Brochure 7 : Dieselmotorwagens type 606/60E

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

Brochure 8 : Stoomlokomotieven type 38

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

Brochure 9 : Diesellokomotieven type 211 (reeks 64)

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

Brochure 10 : Elektrische lokomotieven type 101 (reeks 29)

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

Belgische Stoom in beeld

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

Belgische diesels in beeld

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

Spoorwegen in België

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

Elektrische traktie in België :

Deel I : DE Belgische Staatsspoorwegen                      Prijs : 500 F

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

Auteur : JP. Schenkel

Lier 1860

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

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

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

portokosten inbegrepen

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

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

←-----→



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

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

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

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

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

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

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

Voor verdere inlichtingen :

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

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

T.T.Z. , DE MUSEUMLIJN VAN VLAANDEREN

