



Vereniging zonder Winstoogaerk.

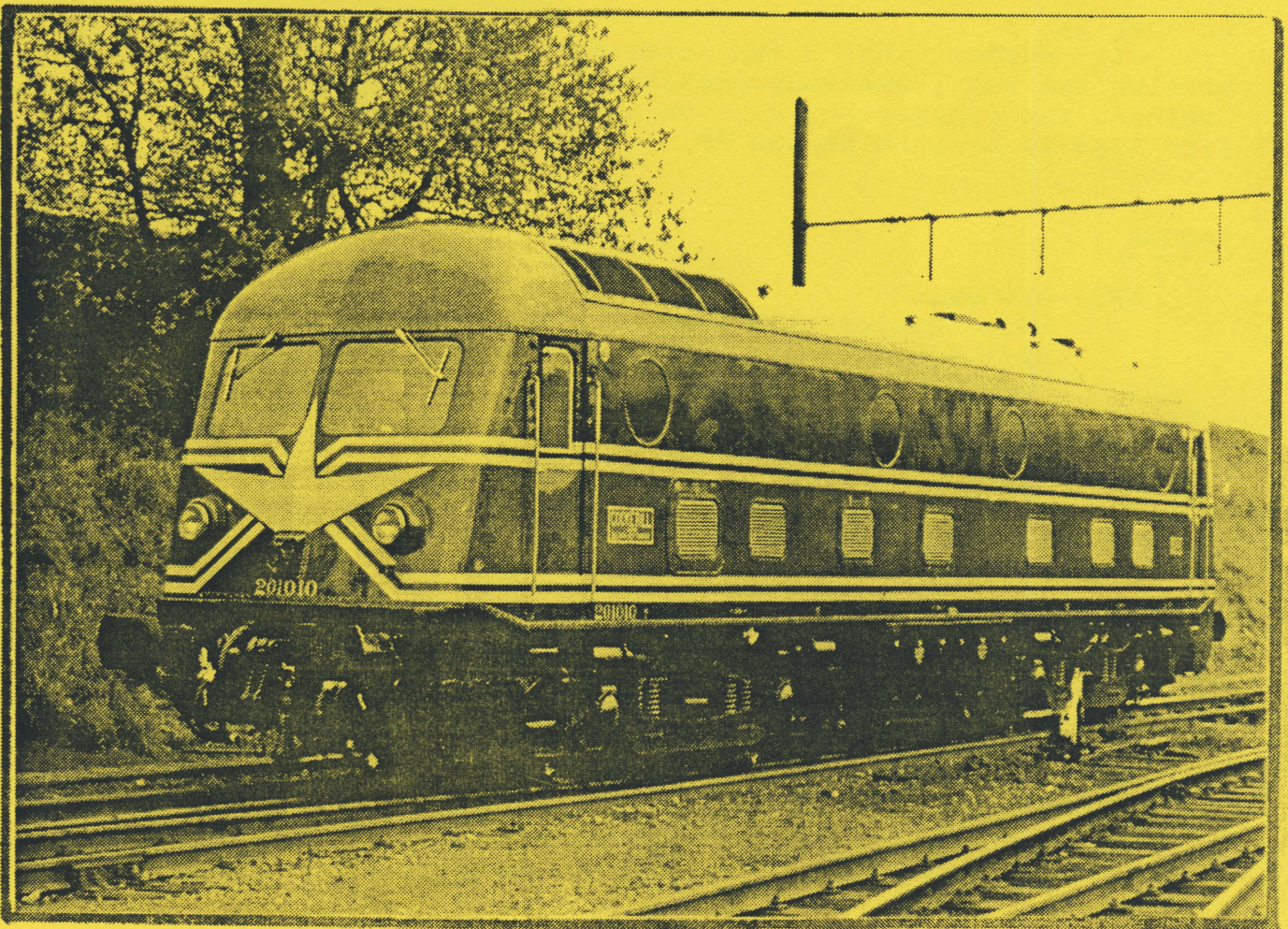
AKTUEEL

TWEEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT

Jaargang : 6

Nummer : 35

Lidgeld : 500 BF - Los Nummer : 120 BF



Wordt gratis verdeeld onder alle TTZ-leden

Lidmaatschapsbijdrage : 550 BF/jaar
 Los nummer : 120 BF

Redaktie :

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

Medewerking :

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

Hoofdredaktie : J. Casier (tel 012/23 22 24)

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

Dit nummer werd afgesloten op 20 november en verschijnt begin december, het volgende nummer wordt afgesloten op 15 januari en verschijnt begin februari

Belangrijk :

in dit nummer vindt U een overschrijvingsformulier voor het betalen van het lidmaatschapsbijdrage. Wegens steeds verdere verhogingen van drukkosten, zijn we genoodzaakt om de prijs voor het jaar 1989 te brengen op 550 BF.

Inhoud :

NMBS-aktueel	blz	1
museumexploitatie NMBS		9
Rijtuigen :		10
Wagens :		11
Exploitatie :		14
TTZ-krant :		15
Modelbouw :		18
voorstelling rangeerloek reeks 84		
Historische bladzijde :		
type 49 (ex Nord Belge)		20
nummerlijsten :		22
Stations :		25
Exploitatie :		28
(lijnen 48 - 50A)		
Motorwagens :		33
(type 602 - 605)		
Boekenplank :		38
Ongevallen :		40

N.M.B.S. -

AKTUEEL

1. STATISTIEK

a. Leveringen :

+++++

901	BN Brugge	Schaarbeek	29/04/88	01/05/88	23/09/88
902	BN Brugge	Schaarbeek	22/04/88	28/09/88	23/09/88
903	BN Brugge	Schaarbeek	10/06/88	01/07/88	23/09/88
904	BN Brugge	Schaarbeek	17/06/88	01/07/88	23/09/88
905	BN Brugge	Schaarbeek	22/06/88	01/07/88	23/09/88
906	BN Brugge	Schaarbeek	30/06/88	25/07/88	23/09/88
907	BN Brugge	Schaarbeek	08/07/88	25/07/88	23/09/88
908	BN Brugge	Schaarbeek	30/08/88	31/08/88	30/09/88
909	BN Brugge	Schaarbeek	13/09/88	30/09/88	30/09/88
910	BN Brugge	Schaarbeek	21/09/88	30/09/88	27/10/88
911	BN Brugge	Schaarbeek	10/10/88	10/10/88	27/10/88
912	BN Brugge	Schaarbeek	18/10/88	18/10/88	
913	BN Brugge	Schaarbeek	28/10/88	31/10/88	

b. Schrappingen :

+++++

903	Schaarbeek	PV 88/02 van CW Mechelen van uit de geschriften op 01/05/88
904	Schaarbeek	PV 88/02 van CW Mechelen van uit de geschriften op 01/05/88
4301	Montzen	PV 88/05 van CW Mechelen van uit de geschriften op 01/10/88
4304	Montzen	PV 88/05 van CW Mechelen van uit de geschriften op 01/10/88
5912	Antw. Dam	PV 273 van CW Salzannes van 11/10/88
5916	Antw. Dam	PV 274 --
5919	Antw. Dam	PV 275 --
5924	Antw. Dam	PV 276 --
5930	Antw. Dam	PV 277 --
5937	Antw. Dam	PV 278 --
5941	Antw. Dam	PV 279 --
5945	Antw. Dam	PV 280 --
5950	Antw. Dam	PV 281 --
		alle uit de geschriften op 01/12/88
8003	Schaarbeek	PV 252 van CW Salzannes van 29/07/88
8025	Schaarbeek	PV 253 --
8026	Schaarbeek	PV 254 --
8030	Schaarbeek	PV 255 --

8060 Schaarbeek PV 256 --
 alle uit de geschriften op 01/10/88

8309 Monceau PV 271 van CW Salzannes van 11/10/88
 8324 Monceau PV 272 --
 beide uit de geschriften op 01/12/88

8411 Montzen PV 265 van CW Salzannes van 10/10/88
 8436 Kortrijk PV 266 --
 8438 Kortrijk PV 267 --
 8445 Haine-St-P PV 268 --
 8446 Haine-St-P PV 269 --
 alle uit de geschriften op 01/12/88

b. Aktuele gegevens :

+++++

00 : Na de stellen reeks 06/07 is het herschilderen van de klas-
 sieke stellen nu ook tot een uitvoering gekomen en zo is
 er al een stel van de reeks 151 - 270 nl. de 249 in de
 rode IC/IR kleurtjes op de sporen verschenen. Of ook
 de reeksen 011 - 128 in deze schildering komen is nog
 niet geweten.

03 : Ook voor de breaks is de beslissing gevallen om een aantal
 stellen (ca. 70) van een tussenrijtuig te voorzien. Deze be-
 stelling is thans goedgekeurd en de eerste rijtuigen worden
 waarschijnlijk in de loop van 1990 op de sporen verschijnen.
 Men heeft wel een volledig nieuw ontwerp op tafel gelegd,
 waarbij wel veel onderdelen van de M4-rijtuigen (vensters,
 deuren, elektrische installatie, ...) overgenomen werden,
 doch die meer aangepast zijn aan de eigenlijke stellen.

09 : Nu er reeks 13 stellen geleverd zijn, zou men zich verwach-
 ten aan een uitgebreide inzet, doch deze is nog steeds niet
 aangevat. Deze stellen hebben wel ongeveer een week de
 dienst verzekerd op de lijn 26, doch toen kreeg men af te
 rekenen met remproblemen en hierbij gepaard gaand hevige
 trillingen. De inzet werd dadelijk gestopt en samen met BN
 wordt thans naar een oplossing gezocht voor deze problemen.
 Men verwacht dat deze tegen half november opgelost zullen
 zijn.

Anderzijds werd de bestelling van nogmaals 18 stellen in
 eerste instantie en verder nogmaals 18 bijkomende stellen
 overwogen. Hierdoor zou men echter opnieuw in moeilijkheden
 komen met de nummering. Als oplossing werd voorgesteld om de
 vierledigde stellen als reeks 09 (901 - 944) te hernummeren
 terwijl de nieuwe stellen reeks 09 nadien 801 tot 872 zouden
 worden.

09.6 : De laatste stellen zijn thans in de CW Mechelen binnen
 voor ombouw en de reeds omgebouwde stellen rijden in de
 vroegere reeksen van de poststellen, dit echter in gewone
 postdienst (dus zonder invoering van de containers).

Deze effectieve inzet is echter wel verdaagd, dit door
 het niet in orde komen van de aanpassingen van de postlaad-
 plaatsen. Eerst werd voorzien dat deze op 1 januari zouden
 ingaan, doch dit is verschoven tot voorlopig 1 maart. Op dat
 ogenblik wordt enkel nog het "ijzeren kruis" bereiden met als

uiterste inzetpunten Gent, Liege, Antwerpen en Namur. Ook de nachtdienst naar Luxembourg blijft behouden. De verbindingen naar Kortrijk, Oostende, Verviers en Hasselt zullen op dat ogenblik wegvallen.

21 Voor de milieutrein die tijdens de maanden oktober en november in Wallonie rondrijdt werd de 2109 in een aangepaste groene schildering gezet. Na deze manifestatie krijgt hij zijn blauwe jasje terug aangemeten.

43 : Met de schrapping van de laatste beide stellen reeks 43 van Montzen verdwijnt deze reeks nu ook volledig van de NMBS-sporen. Wel blijven ze tot inzet komen als voertuigen voor de ES (reeks ES 400), doch de getrouwde blik als reizigersstel behoort tot het verleden. Voor de geschiedenis van deze stellen verwijzen we naar het hoofdstuk "Motorwagens", de levensloop van beide stellen werd in de vorige TTZ-Aktueel afgedrukt.

59 : Twee feiten karakteriseren de laatste maanden van deze reeks van Antwerpen. Daar waar de effectieve inzet steeds verder achteruitgaat, kenden deze machines een nieuw elan : naar aanleiding van de speciale rit vanuit Brussel en Antwerpen naar Limburg, werden twee machines herschilderd in de oorspronkelijk livrei : de 201.010 - aangeduid als museumlokomotief kreeg de bekende kleurstelling met de ster aangemeten. de 201.001 - die trouwens tijdens de wereldtentoonstelling te Brussel stond - kreeg de livrei die deze machine voor deze manifestatie had.

Beide machines werden trouwens volledig in deze oorspronkelijke staat teruggebracht en verloren hierbij hun dubbele koplampen en hun derde eindsein.

Anderzijds werden in deze periode een groot aantal machines van deze reeks - die al langere tijd te Antwerpen werkloos waren - definitief uit de geschriften afgevoerd. De levensloop van deze lokomotieven :

201.012 -- 5912

Bouwer : Cockerill
Fabrieksnummer :
Levering : 03/03/1955
Stelplaatsen :
Kinkempois : 03/03/55 - 15/04/55 rodage
Haine-St-Pierre : 15/04/55 - 01/05/60
Antwerpen-dam : 01/05/60 - 01/12/88

Buiten dienst : PV 273 van CW Salzinnes

=====

201.016 -- 5916

Bouwer : Cockerill
Fabrieksnummer :
Levering : 22/03/1955
Stelplaatsen :
Kinkempois : 22/03/55 - 18/01/62
Hasselt : 18/01/62 - 11/12/62

Antwerpen-dam : 11/12/62 - 01/12/88
Buiten dienst : PV 274 van CW Salzannes

=====

201.019 -- 5919

Bouwer : Cockerill
Fabrieksnummer :
Levering : 26/05/1955
Stelplaatsen :
Kinkempois : 26/05/55 - 15/06/55 rodage
Haine-St-Pierre : 15/06/55 - 12/10/70
Merelbeke : 12/10/70 - 06/12/70
Antwerpen-dam : 06/12/70 - 01/12/88

=====

201.024 -- 5924

Bouwer : Cockerill
Fabrieksnummer :
Levering : 26/04/1955
Stelplaatsen :
Kinkempois : 26/04/55 - 22/11/61
Antwerpen-Dam : 22/11/61 - 01/12/88

=====

201.030 -- 5930

Bouwer : Cockerill
Fabrieksnummer :
Levering : 21/05/1955
Stelplaatsen :
Kinkempois : 21/05/55 - 18/12/61
Merelbeke : 18/12/61 - 31/05/87
Antwerpen-dam : 31/05/87 - 01/12/88

=====

201.037 -- 5937

Bouwer : Cockerill
Fabrieksnummer :
Levering : 21/06/1955
Stelplaatsen :
Kinkempois : 21/06/55 - 13/08/55 rodage
Hasselt : 13/08/55 - 14/05/63
Antwerpen-Dam : 14/05/63 - 01/12/88

=====

201.041 -- 5941

Bouwer : Cockerill
Fabrieksnummer :
Levering : 07/07/1955
Stelplaatsen :
Kinkempois : 07/07/55 - 06/10/61

Antwerpen-Dam : 06/10/61 - 01/12/88

201.045 -- 5945

Bouwer : Cockerill
Fabrieksnummer :
Levering : 04/08/1955
Stelplaatsen :
Kinkempois : 04/08/55 - 16/11/61
Antwerpen-Dam 16/11/61 - 02/06/73
Merelbeke : 02/06/73 - 21/01/74
Antwerpen-Dam : 21/01/74 - 01/12/88

201.050 -- 5950

Bouwer : Cockerill
Fabrieksnummer :
Levering :
Stelplaatsen :

60 : Ook voor deze reeks van lokomotieven is nu het definitieve einde gekomen : voor alle afgestelde lokomotieven, inclusief de lokomotieven van de dienst Baan, werd het PV voor schrapping aangevraagd en de definitieve verwijdering uit het bestand wordt voor 31/12/88 voorzien. In de volgende aktueel komen we op de levensloop van deze machines terug. Wel werden op dit ogenblik drie lokomotieven voorlopig gered. De 6006 staan voor opleiding te Salzinnes, hierbij werd wel de dieselmotor uitgebouwd. De 6034 (hernummerd in 210.034) staat nog steeds in de stelplaats Ronet en wordt waarschijnlijk als muserumlokomotief behouden. Anderzijds werd de 6106 door de SDP aangekocht en zal na restauratie ingezet worden op deze museumlijn tussen Puurs en Dendermonde. Deze machine is thans nog steeds te Merelbeke afgesteld.

Anderzijds blijft de 6005 als enige nog in dienst, dit in zijn welbekende inzetreeks vanuit Gent naar Kortrijk en Ieper. Hierbij sleept hij tijdens de laatste weken regelmatig bietenwagens mee naar Moerbeke. Verder zijn er natuurlijk nog de bijzondere opdrachten, waarbij vooral de rit met de 6216 naar Trois-Vierges en samen met deze lok verzekerde hij ook de ritten in de Gentse haven naar aanleiding van de havenfeesten. Over het lot van deze lokomotief is nog steeds geen beslissing gevallen.

80 : Opnieuw werd het bestand aan 80-ers ingekrompen, dit met de schrapping van de lokomotieven 8003, 8024, 8026, 8030 en 8060. Twee machines (de 8003 en 8030) werden aangekocht door Westduitse firma Layritz te Munchen. Deze handelaar heeft reeds meerdere DB-lokomotieven aangekocht en verder verkocht naar Italië, doch de Belgische markt blijkt op dit ogenblik gunstiger te zijn bij aankopen. Beide lokomotieven werden (waarschijnlijk door Schaarbeek zelf) gereviseerd en volledig geel gespoten en zo verlieten ze dan ons land. De

8060 is thans verhuurd aan de CFV3V en doet het rangeerwerk te Mariembourg. De NMBS blijft echter - op kosten van de CFV3V - het onderhoud verzekeren. De levensloop van deze machines in een notedop :

260.003 -- 8003

Bouwer : Brugeoise & Nivelles
Levering : 03/11/1960
Stelplaatsen :
Kinkempois : 03/11/60 - 06/06/74
Schaarbeek : 06/06/74 - 01/10/88 > Lavritz

=====

260.025 -- 8025

Bouwer : Ateliers Belges Reunies
Levering : 25/10/1960
Stelplaatsen :
Schaarbeek : 25/10/60 - 30/09/63
Kinkempois : 30/09/63 - 08/02/72
Schaarbeek : 08/02/72 - 01/10/88

=====

260.026 -- 8026

Bouwer : Ateliers Belges Reunies
Levering : 03/11/1960
Stelplaatsen :
Schaarbeek : 03/11/60 - 09/10/63
Kinkempois : 09/10/63 - 27/11/64
Monceau : 27/11/64 - 18/02/66
Schaarbeek : 18/02/66 - 01/10/88

=====

260.030 -- 8030

Bouwer : Ateliers Belges Reunies
Levering : 29/11/1960
Stelplaatsen :
Schaarbeek : 29/11/60 - 17/03/64
Kinkempois : 17/03/64 - 05/10/72
Schaarbeek : 05/10/72 - 01/10/88 > Layritz

=====

260.060 -- 8060

Bouwer : Brugeoise & Nivelles
Levering : 19/09/63
Stelplaatsen :
Schaarbeek : 19/09/63 - 01/10/88

=====

83 : De tijd voor afscheid te nemen is nu vooral bij de rangeer-
machines reeel : ook bij deze reeks ging de inzet verder
achteruit en dit leidde tot de schrapping van twee verdere

lokomotieven, nl. de 8309 en 8324. De levensloop verhaalt het volgende aangaande deze rangeerders :

253.009 -- 8309

Bouwer : Cockerill
Fabrieksnummer :
Levering : 13/04/1956
Stelplaatsen :
Merelbeke : 13/04/56 - 23/02/61
Monceau : 23/02/61 - 01/12/88

=====

253.024 -- 8324

Bouwer : Cockerill
Fabrieksnummer :
Levering : 14/08/1956
Merelbeke : 14/08/56 - 10/05/61
Monceau : 10/05/61 - 01/12/88

=====

84 : Een merkkelijk teveel aan lokomotieven laat zich nu ook zien bij de reeks 84 en nu de firma Layritz interesse betoonde voor rangeermachines, bood het de NMBS de mogelijkheid om gunstig machines te verkopen. Dit was ook het geval voor enkele lokomotieven reeks 84. Doch ditmaal handelt het zich voor de eerste maal om machines van de tweede bouwreeks. Van de 5 geschrapte lokomotieven verhuisden er 4 naar Duitsland, nl. de 8436, 8438, 8445 en 8446 . De 8411 blijft echter in belgie en levert reserveonderdelen voor zijn zusters.

250.011 - 8411

Bouwer : Baume & Marpent
Levering : 09/11/1955
Stelplaatsen :
Schaarbeek : 09/11/55 - 10/11/60
Montzen : 10/11/60 - 01/12/88

=====

250.111 - 8436

Bouwer : Ateliers Belges Reunies
Levering : 08/03/1963
Stelplaatsen :
Oostende : 08/03/63 - 15/01/88
Kortrijk : 15/01/88 - 01/12/88 (netreserve)

=====

250.113 - 8438

Bouwer : Ateliers Belges Reunies
Levering : 22/03/1963
Stelplaatsen :
Oostende : 22/03/63 - 25/09/78

Haine-St-Pierre : 25/09/79 - 01/09/84
Oostende : 01/09/84 - 15/01/88
Kortrijk : 15/01/88 - 01/12/88 (netreserve)

=====

250.120 - 8445

Bouwer : Ateliers Belges Reunies
Levering : 10/05/1963
Stelplaatsen :
Oostende : 10/05/63 - 03/10/63
Haine-St-Pierre : 03/10/63 - 01/12/88

=====

250.121 - 8446

Bouwer : Ateliers Belges Reunies
Levering : 17/05/1963
Stelplaatsen :
Haine-St-Pierre : 17/05/63 - 01/12/88



Museumexploitatie NMBS

+++++

type 1 : Na de gelukke waterdrukproef kan de assemblage van deze lokomotief nu daadwerkelijk aangevangen worden. Alle onderdelen werden reeds hersteld of gereviseerd. Doch op dit werk - dat in de CW Leuven plaatsvindt - kan nog geen einddatum geplakt worden, omdat zelfs nu nog steeds verdere moeilijkheden kunnen optreden terwijl de mensen die de restauratie uitvoeren ook steeds opgevorderd worden voor andere werkzaamheden aan het type 12 en 29.

type 16 : Voor de restauratie van deze lokomotief werd het voorstel uitgewerkt om de restauratie te laten uitvoeren door de mensen die geregeld met de stoomtreinen rijden, dit gedeeltelijk in hun vrije tijd, dit op voorwaarde dat de NMBS de nodige kredieten ter beschikking stelt en ook onderdelen wil herstellen in gespecialiseerde werkhuizen van het net.

Dieseltraktie :

Een frisse wind is er door het NMBS-museumpatrimonium heengewaaid en zo is nu het voorstel aanvaard om elke stelplaats zijn eigen museumlokomotief(ven) te geven. De stelplaats zou instaan voor het rijvaardig houden van de betreffende lokomotieven. Op korte termijn werd - ook dankzij de speciale ritten georganiseerd door de vzw. Spoorwegpatrimonium - heel wat werk verzet.

Antwerpen-Dam :

Voor de speciale rit van het type 201, werd de museumlokomotief 5910 volledig herschilderd en hernummerd als 201.010 met het welbekende stermotief, terwijl de 201.001 de exposchildering aangemeten kreeg.

Anderzijds werd de 7209 vanuit Leuven naar Antwerpen overgebracht en zal in de eerstvolgende maanden in zijn oorspronkelijke kleurstelling gerestaureerd worden. Samen met de 4903 bezit deze stelplaats nu reeds 4 museumloks/stellen. Alle deze machines staan thans afgesteld op spoor 1 van de stelplaats.

Hasselt :

De Limburgse stelplaats kreeg recent de 6406 terug, doch het is nog niet uitgemaakt of deze lokomotief rijvaardig ingericht zal worden. Verder is het ook mogelijk dat een lokomotief reeks 60 te Hasselt voor museumdoeleinde bewaard zal worden.

Ronet :

Hier blijft de 204.004 natuurlijk aanwezig en zal na zijn definitieve schrapping rijvaardig behouden blijven. Ook een ritvaardige herstelling van de 2912 door deze stelplaats blijft tot de mogelijkheden behoren.

Kortrijk :

Voor deze stelplaats wordt de overkomst van de 4006 in het
voorzicht gesteld, doch deze motorwagen zal eerst nog op
4 december een speciale rit uitvoeren tussen St-Ghislain,
Frameries en het nieuwe mijnmuseum van Wasmes.

Rijtuigen

1. Statistiek :

a. Leveringen :

b. Schrappingen :

alle met PV 2/88 van 07/09/88

I2 AR	5	11 902, 903, 906, 907, 909
I1 B	25	12 204, 206, 207, 210, 213, 216, 217, 219 12 220, 222, 224, 225, 227, 229, 230, 233 12 235, 236, 238, 240, 242, 244, 245, 249 12 252, 253, 258, 259, 260, 262, 263, 269 12 270
I6 B	1	12 612
I1 AB	8	13 011, 013, 014, 015, 018, 019, 022, 025
K1 A	17	21 003, 019, 020, 021, 039, 040, 101, 113 21 117, 119, 120, 122, 125, 126, 127, 129 21 130
K1 B	3	22 013, 020, 028
K2 B	26	22 202, 203, 204, 206, 207, 208, 210, 211 22 212, 214, 222, 269, 270, 292, 299, 305 22 309, 310, 312, 313, 314, 315, 317, 318 22 320, 326
K1 AB	1	23 009
K1 AD	10	28 101, 102, 103, 104, 109, 111, 113, 114 28 122, 124
K2 BD	9	29 201, 202, 203, 205, 206, 207, 208, 209 29 210

Aktuele gegevens :

K1 : door het PV 2/88 verdwenen praktisch alle rijtuigen type K1
uit het NMBS-bestand, dit samen met de velle overtollige K2-
rijtuigen.

Wagens

1. Statistiek :

1. Ombouw :

van 2231 A0 in 2231 A1 : 18 stuks in 08/88
50 stuks in 09/88

van 3514 D0 in 3514 D3 : 16 stuks in 09/88

2. Schrappingen :

	07/88	08/88	09/88
1212 G1	2	-	-
1214 A1	1	-	-
1232 A1	478	459	446
2211 A0	2	2	1
2211 A2	38	17	8
2211 A3	2	2	-
2211 A4	68	56	40
2216 A3	697	697	696
2000 C5	44	38	27
1416 A0	186	186	131
1416 B1	499	499	480
3202 A1	69	65	62
3202 A2	41	34	30
3202 A3	139	122	116
3212 A2	562	559	556
3212 A9	1	-	-
3212 B0	984	981	979
3232 A1	311	307	304
3202 A6	40	1	1
3232 A6	38	37	37
5030 C3	98	98	97
5030 C4	29	24	22
3000 S1	4	3	3
4012 B1	10	4	2

Aktuele berichten :

Binnenkort verschijnt er voor het eerst in de laatste jaren een nieuw wagentype op de Belgische sporen : namelijk een vierassige wagen, voorzien van volledig verschuifbare dekzeilen. Van deze wagen, waarvan de SNCF sinds lange tijd grotere aantallen rijden heeft, worden thans de eerste prototypen in Frankrijk gebouwd en worden begin januari geleverd.

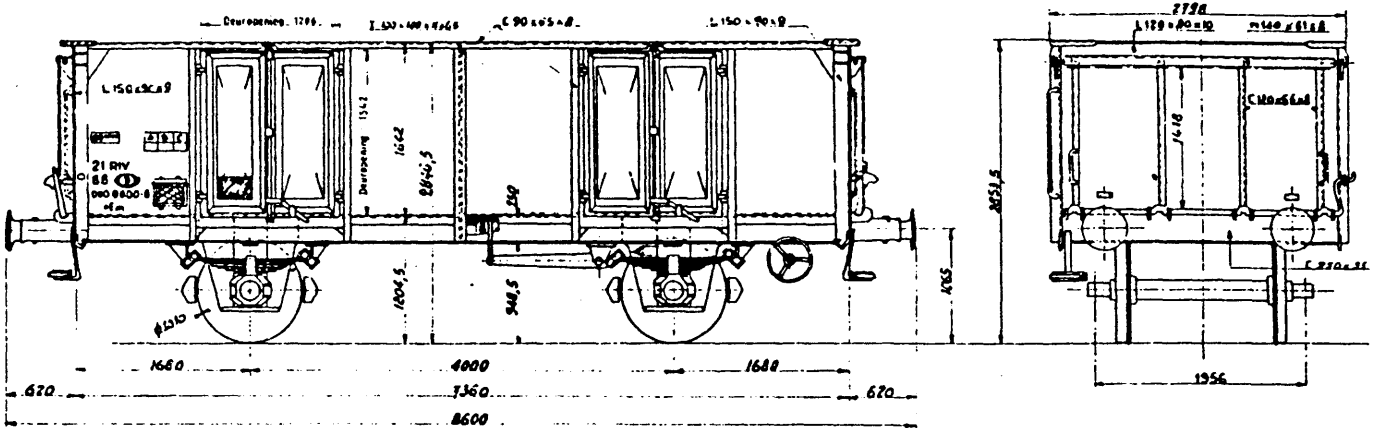
Sinds april zijn er weer 4 reeksen wagens definitief uit circulatie verdwenen, de kenmerken van deze wagens vindt U hieronder.

Uit het effectief genomen wagens :

Type 1212 G1 :

Stortwagen.

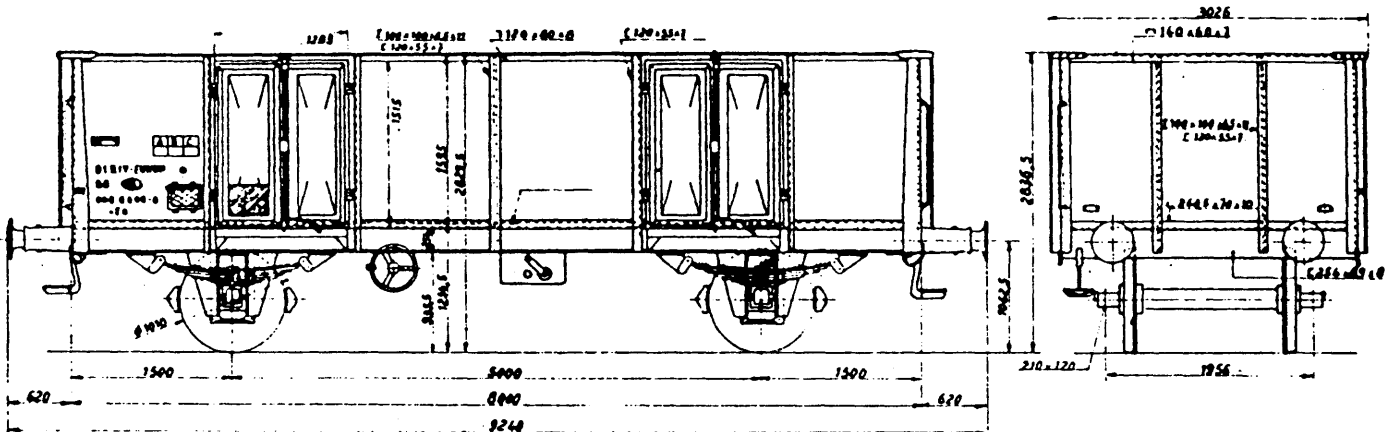
Bouwjaar : 1928-1942
 Aantal gebouwd : 1 000
 Radstand : 4 000 mm



Type 1214 A1

Stortwagen :

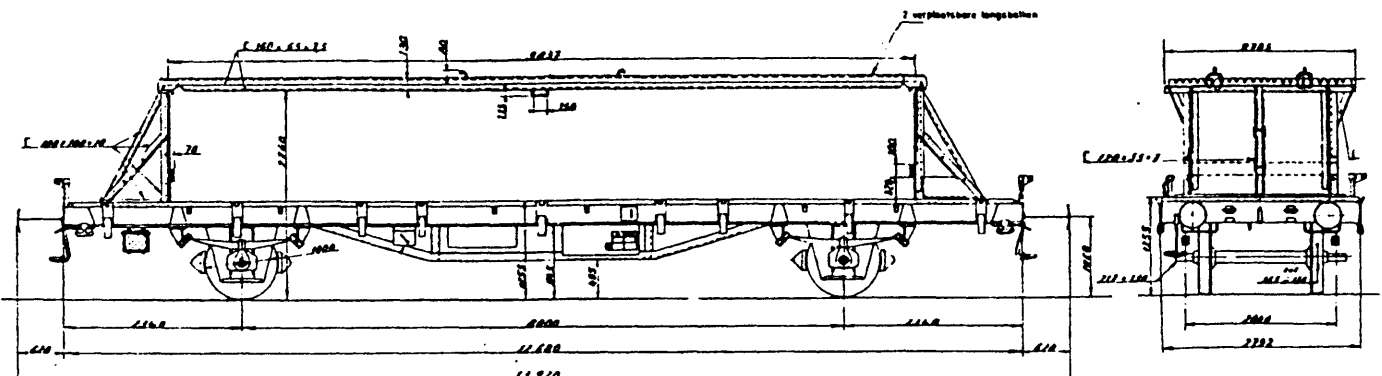
Kode : Eo
 Bouwjaar : 1946
 Aantal gebouwd : 1 000
 Radstand : 5 000 mm



Type 3202 A6

Wagen voor het vervoer van kisten glas

Kode : Lkklmps
 Bouwjaar : 1966/67
 Aantal gebouwd : 100
 Radstand : 8 000 mm

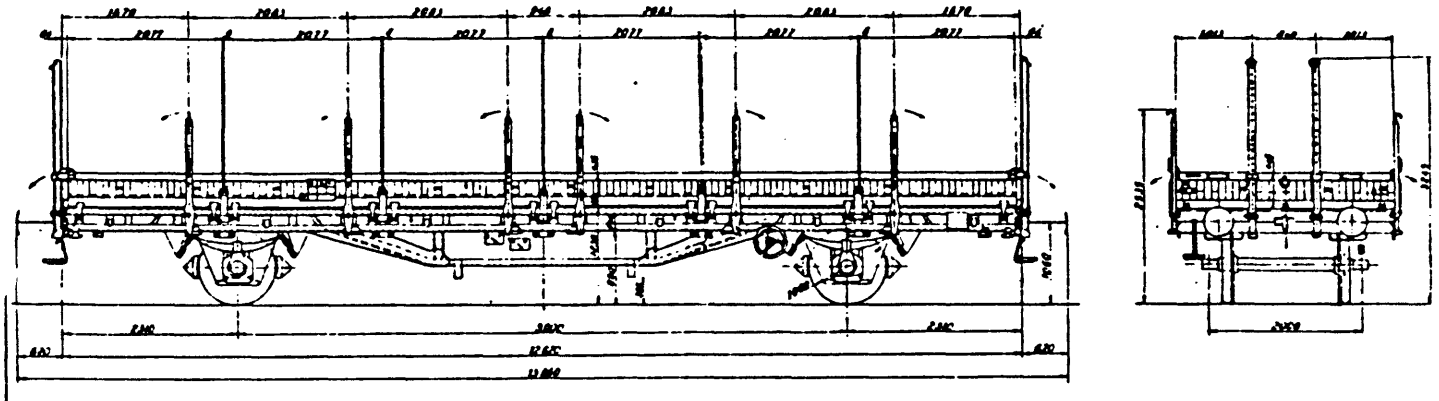


Type 3212 A9

Platte wagen

Kode :	Ks
Bouwjaar :	1962
Aantal gebouwd :	50
Radstand :	8 000 mm

Gebruikt voor kilometerproeven en rodageritten van lokomotieven en rijtuigen

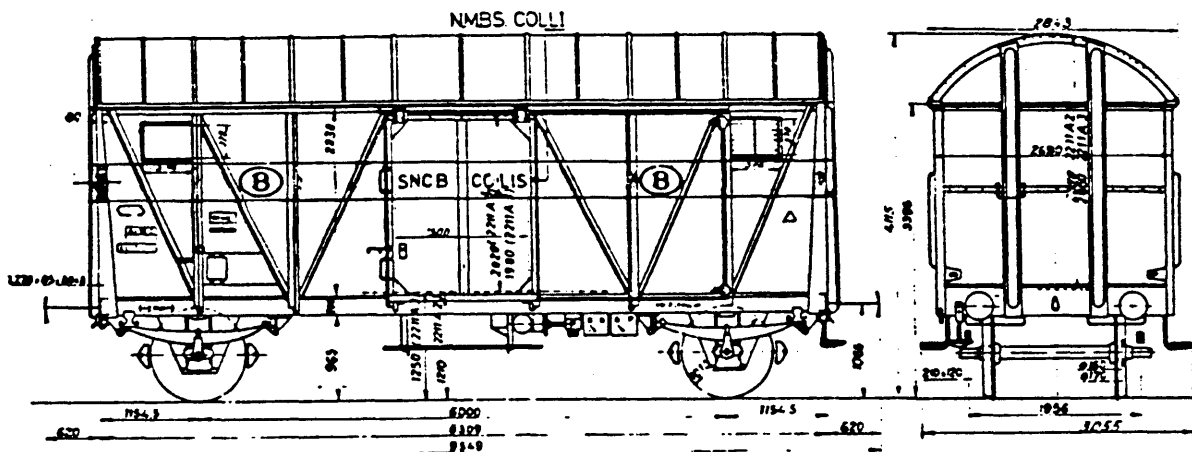


Type 2211 A3

Overdekte wagen

Kode :	Gkk1ms
Bouwjaar :	1947/48
Gebouwd :	

Gebruikt voor het vervoer van springstoffen.



Exploitatie

lijn 31 : voor het eerst is er een beslissing gevallen om de bovenleiding van een geelektrificeerde lijn te verwijderen. Deze eer valt de lijn 31 (Ans - Liers) te beurt. Het gedeelte Rocourt (Arsenal) - Liers werd reeds eerder definitief buiten dienst gesteld, doch door deze beslissing wordt de bovenleiding van de hele lijn afgebroken. Deze werken zouden begin november 1988 moeten beginnen. Vermelden we nog dat deze lijn pas in 1976 onder draad gebracht werd.

lijn 42 : ook voor deze lijn werden de definitieve plannen ontvouwen : praktisch de ganse lijn wordt op enkelspoor gebracht. Alleen de sectie Aywaille - Rivage wordt op dubbelspoor gehandhaafd. Tussen Aywaille en Vielsalm wordt een spoor weggebroken en treinen zouden elkaar enkel nog kunnen kruisen te Trois-Ponts en mogelijk Stoumont.

lijn 48 : voorlopig werd ook alle reizigersverkeer van de Vennbahn geweerd. Waar dit oorspronkelijk op 25 augustus moest ingaan, werd de laatste dienst op 9 september gereden. Op deze dag was de 4608 onderweg met een groep leerlingen uit de technische school van Aachen. Reden voor deze beslissing is de zeer slechte staat van de sporen tussen Raeren en Sourbrodt.

Op dat ogenblik werden wel nog militaire treinen over de Vennbahn gevoerd, doch de begeleidende militairen moeten in Raeren of Eupen van de trein en worden dan met bussen naar Elsenborn gevoerd. Op dit ogenblik wordt gedacht om het baanvak Raeren - Sourbrodt te sluiten en de treinen opnieuw via Malmedy te leiden. Dus zou vanaf 1991/92 kunnen gebeuren

lijn 127 : daar waar in een vorige aktueel ingegaan werd op het verkeer naar de steengroeve van Moha, moeten we nu al een wijziging melden. Deze groeve voert vanaf 1 september zijn produkten naar Andenne waar ze op spoorwagen geladen worden. Dit betekent dat het laatste verkeer van dit baanvak van ca. 5 km verdwijnt en dat zodoende ook hier de definitieve schrapping niet meer lang op zich zal laten wachten.

lijn 154 : ook voor het baanvak Dinant - Givet zijn de onderhandelingen met de klanten zo ver gevorderd dat begin volgend jaar de loskoer van Hastiere gesloten zal worden en ook dat grensbaanvak definitief verlaten wordt.

TTZ - KRANT

St-Niklaasritten :

Op 13 november startten deze blijkbaar traditie geworden ritten bij de TTZ. Nochtans waren de voorbereidingen al langer op gang en in de voorgaande weken werden alle omringende scholen van de nodige folders voorzien. Dit resulteerde dadelijk in een groot aantal reizigers.

Voor 20 november was er dan nog een rit voor de opzichters van de mijn voorzien en dit leidde tot de eerste problemen. Om de grote toeloop te kunnen opvangen (ritten voorzien om 13 en 14 uur) was het opstoken van een tweede stoomlokomotief nodig. En zodoende moest Magda opnieuw inspringen en haar winterslaap vroegtijdig onderbreken. Een gril van het weer zorgde op die dag dan nog voor een verrassing : de vroege sneeuwval zorgde voor een extra kader en werd de eerste winterrit met sneeuw door de TTZ uitgevoerd.

MAGDA :

----- Na zijn laatste ritten tijdens het TTB-weekend kon nu definitief gestart worden met het aanbrengen van de elektrische verlichting op deze lokomotief. De onderdelen waren reeds tijdens de vorige maanden afgewerkt. Doch wel werd Magda in zoverre gereed gehouden dat ze tijdens de St-Niklaasritten kon inspringen en dit gebeurde effectief ook zoals boven gemeld.

Doch na dit intermezzo kan de definitieve montage van de elektrische inrichting beginnen. Eind november werd dan ook gestart met de herziening van het drijfwerk.

SIMONE :

----- Na zijn afstelling werd de grote herziening van Simone opnieuw aangevat : eerste punt dat hersteld moet worden is de moderator, waar het spel te groot geworden is. Dit werk werd in de eerste helft van november aangevangen.

NESTOR :

----- Nadat de restauratiewerken op een laag pitje gezet werden tijdens de zomermaanden, kan deze terug starten in de loop van december. Inmiddels werden de nodige opmetingen verricht voor het vernieuwen van het plaatwerk : hierbij worden alle vloeren, de volledige rookkast, de tenders en grote delen van het machinistenhuis volledig vernieuwd. Na de nodige offertes konden de werken voor dit gedeelte begin november uitgegeven worden en al dit plaatwerk zou begin januari geleverd worden. Op dat ogenblik kunnen de werken voortgezet worden en kunnen de tenders gemonteerd worden. Deze eerste schijf voor de restauratie belooft op dit ogenblik al meer dan 300 000 BF. Verder werden de werken aan de ketel ook terug aangevangen.

554.14 :

----- Tijdens de vorige weken werden enkele delen (o.a. de elektrokleppen) van de transmissie vernieuwd om zodoende het luchtverlies hieraan te verhelpen. Verder werden bij de NMBS de nodige vervangingsonderdelen voor het elektrisch en pneumatisch bord en voor het interieur aangevraagd en kunnen deze waarschijnlijk in de loop van december van de te Mechelen afgestelde 4605 en 4615 gedemonteerd worden.

Smalspoormaterieel :

* Persluchtlokomotief :

+++++++ Reeds aangekondigd in vorige aktueel, is het nu zover : met deze lokomotief werd de aanschaf van ondergrondse lokomotieven afgesloten. Begin november werd deze lokomotief te Beringen gedemonteerd en bovengehaald. Op 18 november werd de transfert naar Zolder doorgevoerd en nog tijdens hetzelfde weekend werden de onderdelen gelost en voorlopig gestockeerd. De restauratie van deze merkwaardige lokomotief wordt thans aangevangen, doch omwille van de staat zal deze wellicht toch een volledig jaar gaan vergen.

Voor de beschrijving moeten we verwijzen naar een van de volgende nummers, daar we op dit ogenblik nog geen beschrijving van deze lokomotieven hebben en dat ook op de lokomotief geen echte vermeldingen van bouwer voorkomen.

* Personeelswagens :

+++++++ Na de aankomst van de wagens uit Eisdien en Winterslag, werden door toedoen van de mensen van de VOKZ opnieuw drie verdere personeelswagens aan de TTZ aangeboden : het betreft een exemplaar van Waterschei (thans in gebruik te Beringen), een oud type Zolder en een oud type Beringen. Al deze wagens zouden tijdens de volgende maanden te Zolder bovengehaald worden.

* Mijnwagens :

+++++++ Ook hier is er een verdere evolutie : de kollektie werd verder uitgebreid met een houttruck van Zolder en een verdere mijnwagen uit Winterslag. Doch nog verdere aanwinsten zijn binnenkort te verwachten : in eerste plaats zouden twee kleine mijnwagens en een "slie"-wagen uit Beringen overkomen. Deze laatste dient vooral voor het houtvervoer en voor het transport van grote (onderdelen van) machines tussen de ondergrond en de "Dag". Verder worden te Zolder ook de oude geklonken - daterend van in 1931 - definitief buiten dienst gesteld en ook hiervan worden twee exemplaren door de TTZ behouden.

* Tentoonstellingsmaterieel :

----- Ook in dit verband zijn de laatste maanden produktief geweest : eerst en vooral werd het seingestel van Grimde afgebroken en naar Zolder overgebracht. Daar de toestand het toeliet werd dadelijk met de opknapbeurt begonnen en binnen enkele weken is deze volledig afgewerkt.

Te Houthalen werd nog een handzaagmachine voor spoorstaven op de kop getikt en te Aarschot werd verder oud materiaal voor de spoorleggers gerekupereerd. Hieronder diverse handwerktuigen voor het onderhoud van het ballastbed. Een andere gelegenheid bood zich in de mijn van Winterslag, waar ons overtollig spoorwegmaterieel aangeboden werd. Hier onthouden we - naast een aantal railtangen en sleutels - vooral een luchtaangedreven lier om

wagens te verplaatsen en twee handpersen voor het buigen van spoorstaven.

Anderzijds werd ook verder uitgekeken naar seinmateriaal en zo kon te Etterbeek ons al aanwezige materiaal gevoelig uitgebreid worden en kn zo binnenkort een praktisch volledig overzicht gegeven worden van de seinen en seinstelsels. Verder werd te Tienen een optie genomen op de karakteristieke seinen van de lijn 36 (met de grote vakwerkmasten) en ook op het elektrische seingestel daterend uit 1937.

** PROGRAMMA RITSEIZOEN 1989 **

Het volgende jaar wordt vooral gekenmerkt door het vijftig jarig bestaan van de verbinding tussen de mijn en de kolenhaven Genebos. Deze lijn werd immers - samen met de aanleg van het Albertkanaal - vanaf 1936 aangelegd en kwam tegen het einde van 1938 klaar, doch op dat ogenblik waren de werken aan de kolenhaven zelf nog niet af. De lijn werd - zover de dokumenten het aanduiden - in de loop van februari in gebruik genomen. Deze gebeurtenis zal dan ook als een rode draad doorheen het ritseizoen doorlopen, doch voor de konkrete realisaties is de datum nog wat te kort.

Als ritdagen werden geprogrammeerd :

30 april - 1 mei : opening van het seizoen, opendeurdagen

4 mei : dwars door Limburg (onder voorbehoud)

14 - 15 mei : viering 50-jarig bestaan van de lijn.

2, 9, 16, 21, 23 en 30 juli : ritdagen

met op 21 juli (onder voorbehoud) : twee-mijntocht
(Zolder - Beringen)

6, 20, 27 augustus : ritdagen

13 en 15 augustus : spoorwegfestival

3, 10 september : ritdagen

TTB-weekend

12, 19, 26 november, 3 december ST-NIKLAASRITTEN.

De dienstregeling wordt grotendeels behouden, (vertrek te Genebos om 14.00 en 16.00), doch het vertrek te Zolder wordt veranderd, de vertrekkuren zullen 13.00, 15.00 en 17.00 zijn. Hierdoor wordt het oponthoud te Zolder beperkt tot 35 minuten.

Nieuwigheden :

+++++

Rangeerlokomotief reeks 84

firma Jocardis

Na de vele verwezenlijkingen van deze firma, heeft men nu op domeing gestort waar voor de Belgische modelbouwer weinig of niets bestaat, nl. de dieselrangeerlokomotieven. Tot op dit ogenblik bestond enkel de reeks 80 (Marklin, Fleischmann) en de reeks 90/91 (Jocardis). Thans viel de keuze op de machines reeks 84 (ex-type 250).

In tegenstelling tot de vorige modellen is men thans voor een groot gedeelte afgestapt van de bouwwijze van solderen. In deze bouwkit kan het chassis, inclusief motor praktisch volledig geschroefd worden. Ook voor de kap ging men uit van eenvoudige montage en zondoende bestaat deze (net zoals bij de stellen reeks 46) slechts uit drie hoofddelen die door solderen of lijmen aan elkaar gemaakt kunnen worden. Door deze feiten is de montage thans ook toegankelijk voor minder ervaren bouwers. Op dit moment werd nog geen model geassembleerd, zodat we nog niet kunnen ingaan op de verdere eigenschappen.

In eerste instantie werd de lokomotief van de eerste bouwreeks gekozen. Deze kenmerkt zich vooral door het ontbreken van rangeerbruggen vooraan, doch volgend jaar komt ook het model van de tweede bouwreeks op de markt en later wordt ook de rangeerlokomotief reeks 83 (ex 253) uitgebracht.

Beschrijving :

In de jaren vijftig besliste de NMBS om op korte termijn de stoomlokomotieven van de grote vormingsstations te bannen en zette daarom een grootscheeps programma tot de bouw van rangeerdiesels op stapel. Naast de zwaardere versies, ontstonden in deze tijd ook 4 types drieassige rangeerloks, nl. de typen 250 tot 253. Deze verschilden vooral in de ingebouwde motor, het chassis en de kastvorm bleven praktisch gelijk.

Van het type 250 werden in eerste instantie 25 machines besteld en de eerste lokomotief werd in augustus 1955 afgeleverd als 250.001. Alle machines van dit type werden ondergebracht in de stelplaats Schaarbeek en verzekerden het grootste gedeelte van het rangeerwerk in de Brusselse agglomeratie. Deze toestand bleef bestaan tot de beginjaren '60, nl. met de levering van de lokomotieven type 260 (later reeks 80). Deze vervingen de oudere machines en nu verhuisden ze over het ganse net, met echter als voornaamste stelplaatsen Ronet, Stockem en Montzen. Ook deze situatie zou zich in de resterende periode stabiliseren, doch deze machines kwamen gedurende korte tijd ook tot inzet te Haine-St-Pierre, Hasselt, Kortrijk, Oostende en Antwerpen-Dam.

In al deze stelplaatsen verzekerden ze vooral rangeringen,

doch vooral te Haine-St-Pierre en Montzen werden ze ook veelvuldig gebruikt voor lokale goederentreinen. Zo hebben de machines jarenlang de lokale goederentreinen gesleept op de Venn-Bahn. Zodoende kan men ze ook op de modelbaan goed inzetten voor korte goederentreinen, bv. met platte wagens voor het vervoer van hout.

Tot 1985 blijft de toestand ongewijzigd, doch dan tekent zich - door de vele schrappingen van loskoeren - een te groot bestand af, en bij de rangeerdiesels wordt besloten om deze reeks als eerste uit het bestand te schrappen en thans zijn 8 lokomotieven definitief afgevoerd. De overgebleven lokomotieven zijn ondergebracht in de stelplaatsen Montzen, Stockem en Haine-St-Pierre maar ook hier zijn vele lokomotieven thans afgesteld.

Nummering :

----- 1955 - 1971 : 250.001 - 250.025
 1971 - nu : 8401 - 8425.

Schildering :

----- 1955 - 1975 : volledig groen, geel kader rond radiator, gele streep over achterzijde macinistenhuis. (het gele kader verdwijnt geleidelijk in de jaren '60)
 1972 - nu : Z- schildering

Koplampen :

----- 1955 - 1974 : enkele koplampen
 1972 - nu : dubbele koplampen.

=====

Diesellokomotief reeks 62

Roco

Voor eind november wordt door Roco de groene versie van de reeks 62 aangekondigd. Hierbij wordt de oorspronkelijke schildering nagebootst (smalle gele lijn), waarbij wel gekozen werd voor de nieuwe nummering en de versie met de gele streep tussen de koplampen. Deze versie is trouwens het meest vertegenwoordigd geweest en ook thans rijden nog diverse lokomotieven in deze kleurstelling rond. Door deze keuze kan men deze reeks 62 dan ook gebruiken op modelbanen tussen 1971 en nu.

Naast deze veranderingen in de livrei, werden door de invoerders ook nog andere verbeteringen aangebracht. Voornaamste hierbij zal het grijze interieur van de stuurposten zijn.

=====

HISTORISCHE BLADZIJDE

Type 49 (ex Nord Belge) van 1906
=====

Bij de machines, die door Duitsland na de eerste wereldoorlog moesten afgegeven worden, behoorden ook 5 machines van de Badense Staatsspoorwegen, type VIB. Deze korte, gedrongen tenderlokomotieven werden in het begin van deze eeuw gebouwd, waarbij de firma Karlsruhe praktisch de ganse reeks leverde. Dadelijk na de overgave door het verdrag van Versailles werden ze verdergegeven aan de Nord Belge. Hier kregen de nummers 81 tot 85 en werden ze vanuit Namur en vooral Kinkempois ingezet. Hier werden ze vooral vooral in de rangeerdienst ingezet en verzekerden ze ook de lokale goederentreinen tussen de onderlinge vormingsstations van de Nord Belge en de private aansluitingen. Gedurende de ganse periode leidden ze een praktisch onopvallend bestaan.

Bij de overname door de NMBS in 1940 verbleven ze nog te Kinkempois en hier werden ze hernummerd in 4981 tot 4985 (type 49), doch korte tijd later verhuisden ze naar de stelplaats Statte. Hier deden ze vooral de rangeringen, doch verzekerden ze meer en meer de lokale goederendiensten op de Maaslijn, en op de lijn 126 en 127. Regelmatig werden ze ook ingezet voor lokale reizigers-treinen.

In 1942/43 werden deze machines overgebracht naar Vise, en hier behielden ze hun zelfde werk : rangeerdiensten te Vise en lokale goederentreinen op de Maaslijn (o.a. naar Argenteau) en op de verbinding naar Warsage en Bassenge. Doch al heel vlug werden de diensten ingekrompen, op het einde van de wereldoorlog waren er nog drie diensten voor 4 lokomotieven (een machine was zwaarder beschadigd), voor de zomerregelingen werden maar twee machines meer gebruikt. Met de winterregeling van 1946 viel een verdere inzetdag weg en nog tijdens deze winterregeling werden de 5 machines op een afstelspoor geplaatst. Hier bleven ze tot hun definitieve schapping in juni en juli 1948.

KENMERKEN :

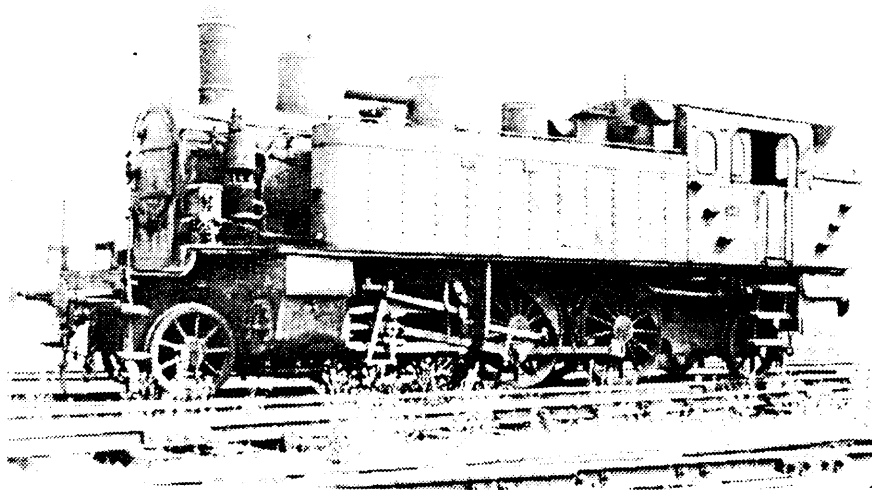
=====

Bouwer :	Karlsruhe Maschinefabrik
Bouwjaar :	1906 - 1908
ex Type :	Badense VIB
Nummering :	Nord Belge : 81 - 85
	NMBS : 4981 - 4985
	NMBS (1946) : 49.001 - 49.005

Technische kenmerken :

=====

Asindeling :	1C1t	Roosterlengte :	1 820 mm
Werkingsprincipe :	verzad.stoom	Roosterbreedte :	1 010 mm
Aantal cilinders :	2	Roosteropp. :	1,83 m ²
Diameter cilinders :	435 mm	Inhoud ketel :	4,4 m ³
Zuigerslag :	630 mm	Inhoud stoomruimte :	2,05 m ³
Diam. loopwielen :	990 mm	Opp. stoomafgifte :	7 m ²
Diam. drijfwielen :	1 450 mm	Massa (rijvaardig) :	65 150 kg
		Massa (leeg) :	48 230 kg
Aantal vlampijpen :	185	Aslast : 1ste as :	10 850 kg
Diameter vlampijpen :	45/50 mm	2 de as :	14 150 kg
Lengte vlampijpen :	4 050 mm	3 de as :	14 300 kg
Verwarmingsopp. haard :	8 m ²	4 de as :	14 500 kg
Verwarmingsopp. pijpen :	108,26 m ²	5 de as :	11 350 kg
Totaal verwarm.opp :	116,26 m ²		
Keteldruk :	13 bar	Lengte :	11 760 mm
		Breedte :	
Inhoud kolenbak :	7 000 kg	Hoogte :	4 150 mm
Inhoud waterbakken :	8,360 m ³	Aslijn ketel :	2 350 mm



Nummering K.P.E.V.		EB	NMBS	Bouwer	In dienst schr.	
5157	Konigsb.	G8.1	8585	81.485	D Schichau	2294 1915 /
5158	Elberfeld	G8.1	8586	81.486	D Hanomag	7529 1915 12/57
5187	Halle	G8.1	8587	81.487	D Borsig	10088 1918 06/52
5189	Essen	G8.1	8588	81.488	D Henschel	12081 1913 07/61
5189	Konigsb.	G8.1	8589	81.489	D Schichau	2432 1916 09/59
5690	Essen	G8.1	8590	81.490	D Henschel	13630 1915 03/65
5691	Essen	G8.1	8591	81.491	D Henschel	13631 1915
5692	Essen	G8.1	8592		D Henschel	13632 1915
5193	Konigsb.	G8.1	8593	81.493	D Schichau	2436 1916 12/52
5195	Kassel	G8.1	8594	81.494	D Henschel	13664 1915
5196	MGD Bruss.	G8.1	8595	81.495	D Hanomag	8562 1918
5196	Elberfeld	G8.1	8596	81.496	D Borsig	9403 1916 03/62
5197	MGD Bruss.	G8.1	8597	81.497	D	
5197	Essen	G8.1	8598	81.498	D Henschel	12234 1913
5199	Magdeburg	G8.1	8599	81.499	D Vulkan	3403 1918 06/52
5154	Kassel	G8.1	8600	81.500	D Henschel	13349 1915 12/58
5652	Hannover	G8.1	8601	81.501	D Hanomag	8750 1918 11/52
5654	Essen	G8.1	8602	81.502	D Henschel	13518 1915
5654	Hannover	G8.1	8603	81.503	D Hanomag	8752 1918 05/66
5660	Hannover	G8.1	8604	81.504	D Jung	2909 1919
5662	Essen	G8.1	8605	81.505	D Henschel	13526 1915 12/65
5662	Hannover	G8.1	8606	81.506	D Jung	2904 1919
5662	Munster	G8.1	8607	81.507	D Jung	2804 1918
5663	Hannover	G8.1	8608	81.508	D Jung	2905 1919
5664	Hannover	G8.1	8609	81.509	D Jung	2906 1919 05/64
5666	Munster	G8.1	8610	81.510	D Jung	2808 1918
5667	Essen	G8.1	8611	81.511	D Henschel	13531 1915 06/66
5671	Munster	G8.1	8612	81.512	D Vulkan	3459 1918 03/61
5672	Essen	G8.1	8613	81.513	D Henschel	13546 1915 11/52
5672	Munster	G8.1	8614	81.514	D Vulkan	3460 1918
5678	Essen	G8.1	8615	81.515	D Henschel	13618 1915
5680	Essen	G8.1	8616	81.516	D Henschel	13620 1915 06/57
5680	Munster	G8.1	8617	81.517	D Wolf	946 1918
5681	Essen	G8.1	8618	81.518	D Henschel	13621 1915
5087	Essen	G8.1	8619	81.519	D Henschel	13627 1915 12/58
5688	Essen	G8.1	8620	81.520	D Henschel	13628 1915 11/52
5693	Essen	G8.1	8621	81.521	D Henschel	13633 1915
5695	Essen	G8.1	8622	81.522	D Henschel	13635 1915 12/65
5703	Essen	G8.1	8623	81.523	D Henschel	13643 1915
5711	Essen	G8.1	8624	81.524	D Hanomag	7777 1916 05/60
5713	Essen	G8.1	8625	81.525	D Hanomag	7779 1916 07/66
5722	Essen	G8.1	8626	81.526	D Hanomag	7788 1916 05/66
5727	Essen	G8.1	8627	81.527	D Orenstein	8120 1916
5738	Essen	G8.1	8628	81.528	D Orenstein	8131 1916 05/60
5742	Essen	G8.1	8629	81.529	D Orenstein	8135 1916 09/59
5751	Essen	G8.1	8630	81.530	D Hanomag	8045 1917 06/66
5754	Essen	G8.1	8631	81.531	D Henschel	14381 1917 06/52
5757	Essen	G8.1	8632	81.532	D Henschel	14384 1917 04/67
5768	Essen	G8.1	8633	81.533	D Henschel	14395 1917 04/67
5770	Essen	G8.1	8634	81.534	D Henschel	14397 1917 12/57
5771	Essen	G8.1	8635	81.535	D Henschel	14398 1917 06/61
5772	Essen	G8.1	8636	81.536	D Henschel	14399 1917 11/52
5773	Essen	G8.1	8637	81.537	D Henschel	14400 1917
5775	Essen	G8.1	8638	81.538	D Jung	2515 1917 12/58
5776	Essen	G8.1	8639	81.539	D Jung	2516 1917 05/60
5777	Essen	G8.1	8640	81.540	D Hanomag	8192 1917
5781	Essen	G8.1	8641	81.541	D Hanomag	8196 1917

Nummering K.P.E.V.		EB	NMBS	Bouwer	in dienst schr.	
5782	Essen	G8.1	8642	81.542	D Hanomag	8197 1917
5786	Essen	G8.1	8643	81.543	D Hanomag	8201 1917
5788	Essen	G8.1	8644	81.544	D Hanomag	8203 1917 09/58
5791	Essen	G8.1	8645	81.545	D Hanomag	8206 1917
5794	Essen	G8.1	8646	81.546	D Hanomag	8209 1917 10/66
5797	Essen	G8.1	8647	81.547	D Hanomag	8212 1917
5798	Essen	G8.1	8648	81.548	D Hanomag	8213 1917
5901	Essen	G8.1	8649	81.549	D Hanomag	8216 1917 12/65
5908	Essen	G8.1	8650	81.550	D Hohenzoll.	3686 1917 11/52
5910	Essen	G8.1	8651	81.551	D Hohenzoll.	3688 1917
5921	Essen	G8.1	8652	81.552	D Hanomag	8277 1917 04/65
5934	Essen	G8.1	8653	81.553	D Hanomag	8357 1918
5935	Essen	G8.1	8654	81.554	D Hanomag	8358 1918 04/66
5936	Essen	G8.1	8655	81.555	D Hanomag	8359 1918
5941	Essen	G8.1	8656	81.556	D Hanomag	8364 1918
5943	Essen	G8.1	8657	81.557	D Hanomag	8366 1918
5945	Essen	G8.1	8658	81.558	D Hanomag	8368 1918 08/63
5947	Essen	G8.1	8659	81.559	D Hanomag	8370 1918 05/60
5954	Essen	G8.1	8660	81.560	D Hanomag	8377 1918 08/64
5955	Essen	G8.1	8661	81.561	D Hanomag	8378 1918
5959	Essen	G8.1	8662	81.562	D Hanomag	8382 1918
5960	Essen	G8.1	8663	81.563	D Hanomag	8383 1918 12/58
5962	Essen	G8.1	8664	81.564	D Hanomag	8385 1918
5963	Essen	G8.1	8665	81.565	D Hanomag	8386 1918 09/59
5966	Essen	G8.1	8666	81.566	D Hanomag	8389 1918 08/63
5969	Essen	G8.1	8667	81.567	D Hanomag	8392 1918 05/66
5977	Essen	G8.1	8668	81.568	D Vulkan	3333 1918 04/66
5978	Essen	G8.1	8669	81.569	D Vulkan	3334 1918
5979	Essen	G8.1	8670	81.570	D Vulkan	3335 1918 06/66
5982	Essen	G8.1	8671	81.571	D Vulkan	3338 1918 12/51
5993	Essen	G8.1	8672	81.572	D Vulkan	3349 1918 05/66
5994	Essen	G8.1	8673	81.573	D Vulkan	3350 1918 01/66
5995	Essen	G8.1	8674	81.574	D Vulkan	3351 1918
5999	Essen	G8.1	8675	81.575	D Vulkan	3355 1918
5404	Koln	G10	9000	90.009	E Henschel	9632 1910 06/52
5401	Koln	G10	9001	90.001	E Henschel	9629 1910
5402	Koln	G10	9002	90.002	E Henschel	9630 1910 06/52
5403	Koln	G10	9003	90.003	E Henschel	9631 1910 06/52
5404	Konigsb.	G10	9004	90.004	E Henschel	10516 1911 06/52
5405	Koln	G10	9005	90.005	E Henschel	9633 1910
5406	Koln	G10	9006	90.006	E Henschel	9634 1910
5407	Essen	G10	9007	90.007	E Hanomag	8767 1918 06/52
5408	Koln	G10	9008	90.008	E Henschel	9636 1910 10/52
5409	Koln	G10	9009	---	E Henschel	9637 1910
5410	Koln	G10	9010	90.010	E Henschel	9638 1910 06/52
5415	Essen	G10	9015	90.015	E Hanomag	8775 1918 06/52
5416	Saarbucken	G10	9016	90.016	E Henschel	10128 1910 06/52
5407	Koln	G10	9017	90.017	E Henschel	9635 1910 10/52
5408	Essen	G10	9018	90.018	E Hanomag	8768 1918 06/52
5422	Essen	G10	9022	90.022	E Hanomag	8782 1919 06/52
5405	Essen	G10	9025	90.025	E Hanomag	8765 1918
5406	Essen	G10	9026	90.026	E Hanomag	8766 1918 06/52
6227	Essen	G10	9027	90.027	E Rheinmet.	24 1920 06/52
5428	Essen	G10	9028	90.028	E Hanomag	8788 1919
5440	Saarbruck.	G10	9040	90.040	E Henschel	11285 1912 06/52
5443	Magdeburg	G10	9043	90.011	E Rheinmet.	41 1920 06/52
5444	Magdeburg	G10	9044	90.031	E Rheinmet.	42 1920 06/52

Nummering K.P.E.V.		EB	NMBS	Bouwer	In dienst schr.	
5451	Magdeburg	G10	9051	90.032	E Rheinmet.	49 1921 06/52
5452	Hannover	G10	9052	90.033	E Hanomag	9131 1920 06/52
5466	Koln	G10	9066	90.034	E Hanomag	8716 1918 06/52
5468	Koln	G10	9068	90.035	E Hanomag	8718 1918 06/52
5472	Konigsberg	G10	9071	90.036	E Hanomag	8661 1918 06/52
5472	Hannover	G10	9072	90.037	E Hanomag	9106 1920 06/52
5479	Konigsberg	G10	9079	90.038	E Hanomag	8668 1918
5489	Kattow.	G10	9089	90.039	E Hanomag	8626 1918
5490	Kattow.	G10	9090	90.041	E Hanomag	8627 1918
7301	Breslau	T9.3	9301	93.001	1C Union	1309 1904
7302	Altona	T9.3	9302	93.002	1C Orenstein	3030 1908 05/63
7303	Elberfeld	T9.3	9303	93.003	1C Union	1118 1900 02/54
7304	Elberfeld	T9.3	9304	93.004	1C Union	1119 1900
7305	Essen	T9.3	9305	93.005	1C Jung	527 1902
7302	Stettin	T9.3	9306	93.006	1C Union	1278 1903 02/54
7307	Halle	T9.3	9307	93.007	1C Hohenzoll.	1814 1905
7304	Essen	T9.3	9308	93.008	1C Jung	526 1902 04/59
7209	Koln	T9.3	9309	93.009	1C Humboldt	152 1902 07/60
7210	Koln	T9.3	9310	93.010	1C Humboldt	153 1902 02/54
7211	Koln	T9.3	9311	93.011	1C Humboldt	154 1902
7212	Hannover	T9.3	9312	93.012	1C Hohenzoll.	1579 1903
7203	Koln	T9.3	9313	93.013	1C Humboldt	116 1902
7314	Elberfeld	T9.3	9314	93.014	1C Humboldt	160 1908 06/63
7205	Koln	T9.3	9315	93.015	1C Humboldt	148 1902
7316	Elberfeld	T9.3	9316	93.016	1C Humboldt	162 1902
7217	Koln	T9.3	9317	93.017	1C Jung	645 1903
7218	Koln	T9.3	9318	93.018	1C Jung	649 1903 02/54
7319	Kassel	T9.3	9319	93.019	1C Borsig	5417 1905 07/58
7220	Koln	T9.3	9320	93.020	1C Hohenzoll.	1690 1904
7321	Breslau	T9.3	9321	93.021	1C Wolf	597 1908 05/48
7202	Koln	T9.3	9322	93.022	1C Humboldt	145 1902
7323	Elberfeld	T9.3	9323	93.023	1C Hohenzoll.	1702 1904
7325	Essen	T9.3	9324	93.024	1C Hohenzoll.	1698 1904 06/57
7325	Elberfeld	T9.3	9325	93.025	1C Hohenzoll.	1704 1904
7206	Koln	T9.3	9326	93.026	1C Humboldt	149 1902
7207	Koln	T9.3	9327	93.027	1C Humboldt	150 1902
7228	Koln	T9.3	9328	93.028	1C Hohenzoll.	1746 1904 05/57
7329	Altona	T9.3	9329	93.029	1C Hanomag	6138 1911
7230	Koln	T9.3	9330	93.030	1C Jung	776 1905
7204	Koln	T9.3	9331	93.031	1C Humboldt	147 1902
7208	Koln	T9.3	9332	93.032	1C Humboldt	151 1902 02/58
7218	Hannover	T9.3	9333	93.033	1C Henschel	7669 1906 02/54
7334	Mainz	T9.3	9334	93.034	1C Jung	903 1906 02/62
7335	Elberfeld	T9.3	9335	93.035	1C Humboldt	518 1908
7336	Koln	T9.3	9336	93.036	1C Hohenzoll.	2750 1911 02/54
7337	Koln	T9.3	9337	93.037	1C Hohenzoll.	2751 1911
7338	Elberfeld	T9.3	9338	93.038	1C Hohenzoll.	2339 1908
7339	Stettin	T9.3	9339	93.039	1C Orenstein	1201 1904
7340	Berlin	T9.3	9340	93.040	1C Henschel	9156 1909
7342	Breslau	T9.3	9341	93.041	1C Henschel	8305 1908 02/54
7342	Berlin	T9.3	9342	93.042	1C Henschel	9158 1908 02/62
7225	Koln	T9.3	9343	93.043	1C Hohenzoll.	1743 1904
7244	Hannover	T9.3	9344	93.044	1C Hohenzoll.	2546 1909
7345	Elberfeld	T9.3	9345	93.045	1C Hohenzoll.	2456 1909
7346	Elberfeld	T9.3	9346	93.046	1C Hohenzoll.	2457 1909
7345	Berlin	T9.3	9347	93.047	1C Henschel	9161 1909 02/62

[EXPLOITATIE]

Lijn 48 : Raeren - Weywertz - Waismes - St-Vith

Geschiedenis :

===== Al vroeg ijverden de inwoners van de Oostkantons, toen nog deel uitmakend van Duitsland, voor een spoorwegverbinding en na veel diskussies, werd het eerste deel, tussen Aachen, Raeren en Monschau op 30 juni 1885 ingehuldigd. Het zuidelijke deel kwam slechts langzaam tot stand en zo werd het baanvak Monschau - Malmedy op 1 december 1885. Op 28 november 1887 was het de beurt aan het gedeelte Waismes - St-Vith. Deze lijn werd van kapitaal militair belang tijdens de eerste wereldoorlog. Door het verdrag van Versailles kwam deze lijn in Belgische handen, waarbij typisch is dat een gedeelte over Duits grondgebied gaat en dat hierbij Duitse plaatsen bediend worden, doch waarbij de bedding van de lijn Belgisch is. Na de oorlog verloor de lijn veel van zijn verkeer en thans is ze enkel in gebruik voor lokaal goederenverkeer en militaire transporten naar het kamp van Elsenborn

Lengte :

===== 75,8 km

Openingsdata :

===== Aachen - Monschau : 30/06/1885
Monschau - Malmedy : 01/12/1885
Waismes - St-Vith : 28/11/1887

Overname EB :

===== Sourbrodt - St-Vith : 28/02/1921
Raeren (gr) - Sourbrodt : 05/12/1921

Stations en stopplaatsen :

=====

		Walheim (DB)	km 0,0
		Schmidhof (grens)	4,1
RER	RER	Raeren	6,0
RMT	RMT	Roetgen	14,7
RML	RML	Lammersdorf	23,5
		Conzen	27,6
RMJ	RMJ	Monschau	32,3
RMQ	RMQ	Kalterherberg	39,2
RMS	RMS	Sourbrodt	46,2
		Weywertz-Nidrum	51,5
RMZ	RMZ	Weywertz	53,5
		Faymonville	56,2
RMW	RMW	Waimes	58,7
		Onderval	61,6

RMA	Montenau	65,4
RMN	Born	68,9
RSV	RSV St-Vith	75,8

Afschaffing van de reizigersdiensten :

=====

01/06/1954

Buiten dienst :

=====

Waimes - St-Vith

24/08/1982

Lijn 49 : Welkenraedt - Eupen - Raeren

=====

Ook deze verbinding, die in de jaren '80 van vorige eeuw aangelegd werd, kwam door het verdrag van Versailles in Belgische handen. Terwijl de lijn tussen de twee oorlogen nog frekwent gebruikt werd, kwam na de tweede wereldoorlog het verval en werd het reizigersverkeer in 1959 onderbroken. Doch na lang aandringen door de Oostkantons, werd er beslist om de lijn tot Eupen te elektrificeren en terug voor de reizigers open te stellen.

Lengte :

=====

14,0 km

Stations en stopplaatsen :

=====

GWK	GWK	Welkenraedt	km	0,0
FHR	FHR	Herbesthal		
REP	REP	Eupen		5,9
RER	RER	Raeren		14,0

Afschaffen van de reizigersdiensten :

=====

23/09/1959

Herstel van reizigersdiensten : (Welkenraedt - Eupen)

=====

03/06/1984

Elektrifikatie : (Welkenraedt-Eupen)

=====

03/06/1984

Lijn 50 : Brussel-noord - Gent-St-Pieters - Oostende

Geschiedenis :

===== Deze lijn was een van de lijn die uitgetekend stond bij de ontwikkeling van het primaire Belgische spoorwegnet. Hierbij moet wel vermeld worden dat deze lijn vertrok in Mechelen en pas in Gent de hedendaagse lijn 50 zou worden. Zodoende werd het deel Gent-zuid - Brugge ingehuldigd op 12 augustus 1838 en Brugge - Oostende kwam op 28 augustus van datzelfde jaar in dienst.

De verbinding naar Brussel kwam slechts veel later in dienst en pas op 1 mei 1856 was het zover en konden de treinen van Brussel-noord rechtstreeks naar Gent doorstoten, dit over Aalst en Schellebelle.

Lengte :

===== Brussel - Gent-St-Pieters : 57,3 km
Gent-St-P - Oostende (nu lijn 50A) 62,1 km

Stations en stopplaatsen :

=====

FBN	FBN	Brussel-noord	km	0,0
FKL	FKL	Laken		2,5
FJT	FJT	Jette		4,4
FBSG	FBSG	St-Agatha-Berchem		7,3
MGA	MGA	Groot-Bijgaarden		8,6
FKB		Dilbeek		10,7
FBSM	FSMB	St-Marten-Bodegem		13,4
FTN	FTN	Ternat		16,4
FKS		Essene-Lombeek		20,1
LKD	LKD	Liedekerke-Feralfene		21,6
FDD	FDD	Denderleeuw		23,5
FRMB	FRMB	Erembodegem		27,0
FLSE		Aalst-Oost		28,9
FLS	FLS	Aalst		29,9
FLE	FLE	Lede		34,8
		Serskamp		36,2
FCB	FCB	Schellebelle		40,6
FVT	FVT	Wetteren		43,4
KQT		Kwadrecht		47,4
FML	FML	Melle		49,9
FKR	FKE	Merelbeke		52,9
FGSP	FGSP	Gent-St-Pieters		57,3

Vertakkingen :

=====

Y	Zennebrug	km	1,8	lijn 25/27
Y	Jette		3,5	van/naar Schaarbeek
	St-Agatha-Berchem		7,1	naar Dendermonde
	Liedekerke		20,8	naar lijn 50A
	Schellebelle		40,6	van/naar Dendermonde
Y	Melle		49,8	van lijn 50A
Y	Oost-Ledeberg		53,9	naar lijn 59/Zeehaven
Y	West-Ledeberg		54,7	van lijn 59

Elektrifikatie : Brussel-noord - Gent : 25/01/1961
===== Gent - Oostende : 26/06/1954

Lijn 50A : Brussel-zuid - Oostende

Geschiedenis :

Zoals al aangehaald was de verbinding Mechelen - Oostende in de loop van 1838 een feit en op latere datum werd ook Brussel met deze belangrijke transversaal verbonden. Maar na de eerste wereldoorlog bestond er een duidelijke vraag naar snelle verbindingen en daarom werd een omvangrijk net van snellijnen ontworpen. Een hiervan was de verbinding tussen Brussel-zuid en Oostende. Vanaf Gent kon de bestaande lijn gebruikt worden, dit na belangrijke verbeteringswerken, tussen Brussel en Gent werd een volledig nieuwe, praktisch kaarsrechte lijn voorgesteld en deze was in 1923 een feit. De officiële opening was voorzien op 1 juni 1923. Samen met de resterende stuk werd deze lijn (die nu over de ganse lengte het lijnnummer 50A kreeg) snel geelektrificeerd en op 27 februari 1954 reden de eerste elektrische treinen naar Gent.

Lengte :

114,3 km

Stations en stopplaatsen :

FBM	FBMZ	Brussel-zuid	km	0,0
FGSP	FGSP	Gent-St-Pieters		52,1
FTO	FDO	Drongen		56,2
		Halewijn		59,0
FLM	FLM	Landegem		62,0
FHK		Hansbeke		65,0
FEB		Bellem		68,6
FLT	FLT	Aalter		71,6
FIA		Maria-Aalter		76,2
LBM	LBM	Beernem		80,8
FPO	FPO	Oostkamp		86,6
FR	FR	Brugge		92,3
		Varsenare		99,0
FJB	FJB	Jabbeke		101,9
FUDS		Oudenburg		108,0
FZV		Zandvoorde		109,9
FSD	FSD	Oostende		114,3

Vertakkingen :

Y Brussel (klein eiland)	km	3,3	richting lijn 96
Y St-Katharina-Lombeek		17,8	richting Denderleeuw
Y Welle		23,9	richting Denderleeuw
Y Meulewijk		42,7	richting lijn 50
Y Oostkamp		87,0	richting lijn 66

Elektrifikatie :

Brussel- Gent-St-P :	27/02/1954
Gent-St-P - Oostende :	26/06/1954

STATIONS

DE STATIONS VAN DE GRAND CENTRAL BELGE

In 1863 besloten de maatschappijen "Antwerpen - Rotterdam" en "Est-Belge" hun exploitaties per 1 januari 1864 te fusioneren onder de benaming "Grand Central Belge". Op 1 juli 1864 trad de maatschappij "Entre-Sambre-et-Meuse" toe. Drie jaar later op 1 augustus 1867 volgde de maatschappij "Aken - Maastricht". Op 1 juli 1898 kocht de Staat de "Grand Central Belge" terug. Voor de fusie hadden de diverse maatschappijen hun eigen stationsstijl. In de eerste bijdragen besteden wij dan ook aandacht aan de stations van deze maatschappijen.

Het inventariseren van deze stations is niet eenvoudig. Het ontbreken van iconografisch materiaal is hier niet vreemd aan. De meeste stations dateren uit de jaren '40, '50 en '60 van vorige eeuw. Sommige stations werden rond de eeuwwisseling vervangen door een type van de Staat zonder dat het oude station op de gevoelige plaat werden vastgelegd.

De stations van de "Entre-Sambre-et-Meuse"

Bij de opening van de lijnen van deze maatschappij tussen 1845 en 1854 werden er stations geopend te Bomrée, Jamioulx, Hameau, Berzée, Walcourt, Silenrioux, Cerfontaine, Senzeilles, Mariembourg, Olloy, Vierves, Vireux(F), Couvin, Saint-Lambert, Froimont, Florennes, Philippeville, Morialmé, Thy-le-Château, Laneffe.

Reeds tijdens de GCB-periode werden enkele ESM-stations vervangen door een nieuw station. Dit was o.a. het geval te Jamioulx en Berzée. Na de overname door de Staat werden diverse gebouwen vervangen door een station type EB 2 of 3.

Van de stations Mariembourg, Cerfontaine, Vierves zijn er oude foto's bekend. Mariembourg, Philippeville en St-Lambert hebben zelfs tot vandaag de slopershamer kunnen trotseren.

Zoals de toen geldende mode vertonen de stations in hoofdzaak neo-classicistische stijlkenmerken. Dit komt vooral tot uiting bij het station Mariembourg door het gebruik van boogvensters en frontons. Oorspronkelijk waren de stations Cerfontaine, St-Lambert en Philippeville identiek, toch de twee laatstgenoemde werden in de loop der tijd verbouwd. Neo-classicistische gebouwen werden immers streng symmetrisch opgebouwd, want hier duidelijk niet meer het geval is. Vierves bezat in verhouding tot de belangrijkheid van deze gemeente een vrij groot station met liefst zeven vensters in de hoofdgevel. Dit is te verklaren de door de grensformaliteiten die in dit station plaatsvonden. Na de overname door de Staat kreeg het pas geopende Treignes deze taak.

Van de overige ESM-stations mogen we veronderstellen dat deze identiek waren met het station van Cerfontaine.

De stations van "Antwerpen-Rotterdam" en "Lier-Turnhout"

Hoewel "Lier-Turnhout" niet tot de "Grand Central Belge" toetrad, had het toch vele financiële relaties met deze groep. Bij de oprichting behoorden de AR en de LT aan dezelfde financiers. De lijnen werden gebouwd door dezelfde Engelse aannemer.

Bij de opening van de AR in 1854 werden er stations opgericht te Antwerpen (gemeenschappelijk met de Belgische Staat), Ekeren, Kapellen, Kalmthout, Essen, Essen, Roosendaal, Oudenbosch, Zevenbergen en Moerdijk. Voor LT kwamen er in 1855 stations te Nijlen, Bouwel, Herentals, Lichtaart, Tielen en Turnhout. Voór de Belgische stations beschikken we over afbeeldingen van Kapellen, Herentals, Turnhout en Nijlen. Voor Nederland bestaan er foto's van Roosendaal, Oudenbosch en Zevenbergen. De laatste twee stations bezitten geen gemeenschappelijke stijlkenmerken met de overige.

Te Roosendaal vinden we reeds de Lombardische boogfriezen terug. Dit motief komt later bij vele GCB-gebouwen voor. Kapellen, Herentals en het oude station van Turnhout waren nagenoeg identiek. Het dorpsstation Nijlen werd waarschijnlijk ook voor andere kleinere lokaliteiten gereserveerd. Kapellen werd tussen de beide oorlogen bijna onherkenbaar getransformeerd. Het laatste Belgische AR-LT station van Herentals ging in het begin van de jaren '1980 voor de bijl.

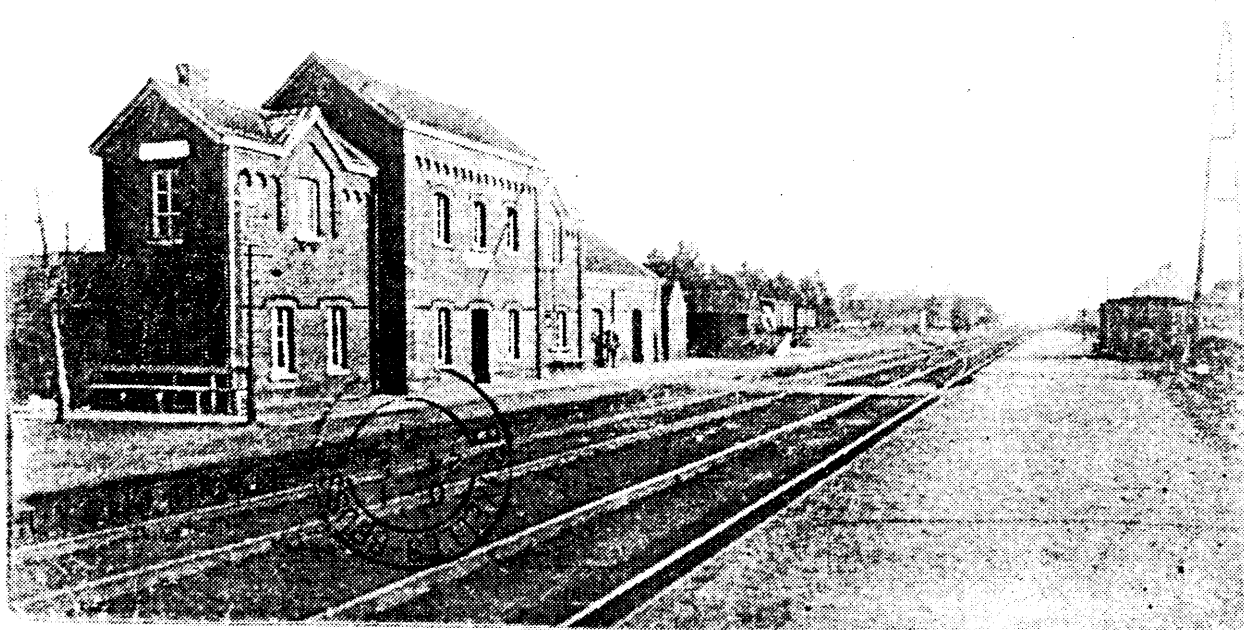


Cappellen — De Stalle — La Station



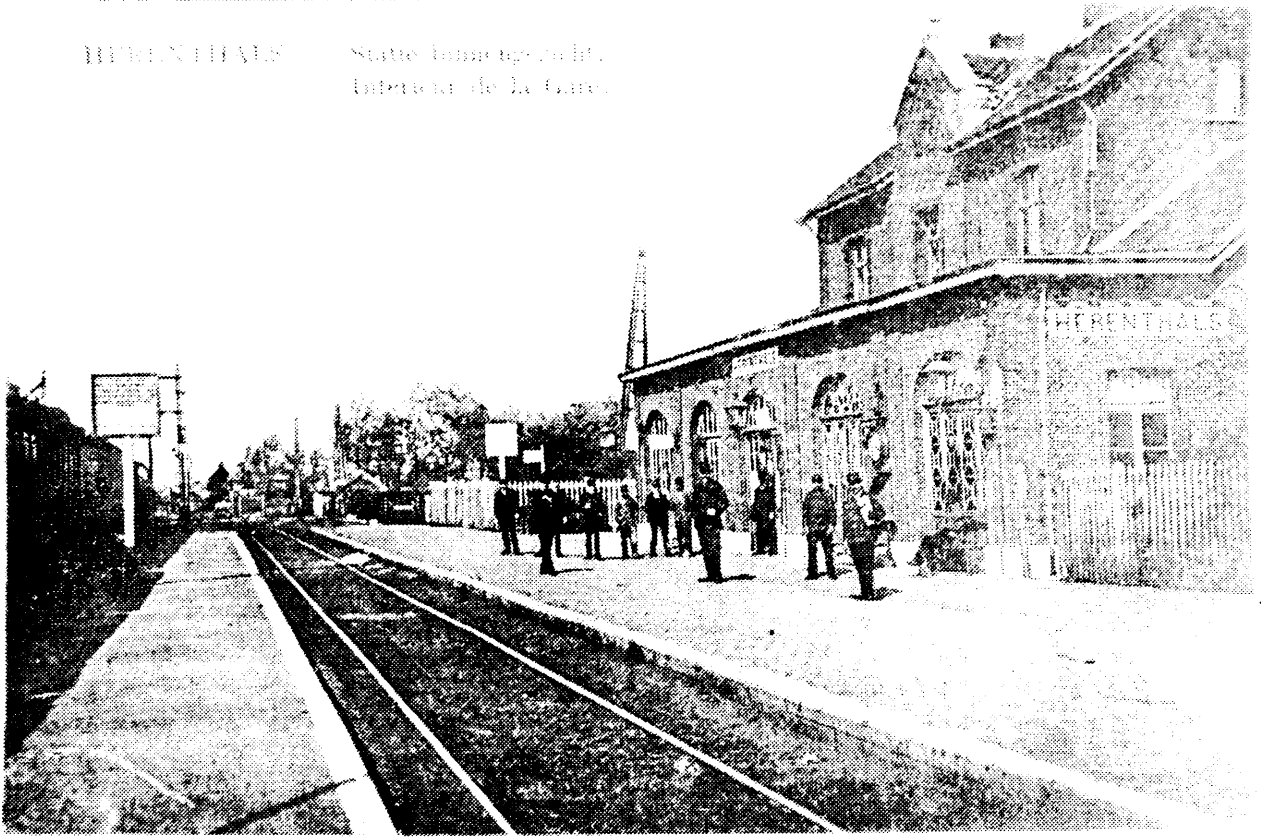
4184 F. Hoelen, phot. Cappellen.

Nijen — De Stalle



HÉRENTHALS

Station d'embarcadour
Industria de la Gare.



[MOTORWAGENS]

Type 602 van 1955

Na de bouw van de stellen 554 (later reeks 46) in 1952 werd er even later een grootscheeps plan opgesteld om verdere motorwagens te bouwen. Hierin wilde men echter de nadelen van de vroegere stellen omzeilen en als grootste optie werd hierbij aangenomen dat deze motorwagens een groter vermogen moesten hebben, dat ze koppelbaar zouden zijn en dat ze lichte, speciaal ontworpen, aanhangrijtuigen moesten kunnen slepen. Met deze gedachte ontstond een eerste type 602/603, die slechts i.v.m. hun interieur verschilden. Zo werden er 6 stellen type 602 geleverd : deze hadden een groter bagagekompartment en een eerste-klasse afdeling en waren in eerste instantie bedoeld om het verkeer tussen Brussel en de luchthaven te verzekeren. Hiervoor volstonden 6 stellen, doch vooral door de wereldtentoonstelling van '58, werd dit effectief te krap en zo werden nog enkele motorwagens type 603 aangepast en als 602 gebruikt. In de jaren '60 werden deze stellen terug omgebouwd. Tot in 1972 bleven deze stellen op hun vertrouwde stamlijn, doch door de elektrifikatie van deze verbinding werden de inmiddels in reeks 42 hernummerde stellen ondergebracht in de stelplaatsen Gouvvy en Stockem. Naar aanleiding van grote revisies werden de stellen opnieuw omgebouwd tot gewone stellen reeks 43 (door o.a. het wegnemen van de eerste klasse-afdeling) en werden ze als 4331 tot 4336 genummerd.

Type 603 van 1954-56

Analoog als de stellen type 602 werden er 30 stellen type 603 door de Ateliers Metallurgiques de Nivelles gebouwd. Deze onderscheidden zich door het ontbreken van de eerste klasse-afdeling. Hierdoor steeg het aantal zitplaatsen tot 99. Eerste stelplaatsen van het type 603 waren Aarschot en Bertrix. Te Aarschot werden ze vooral ingezet op de verbindingen naar Antwerpen. Hasselt en in de Limburgse en Antwerpse Kempen, te Bertrix verzekerden ze de diensten naar Libramont/Gouvvy. Dinant en in de zuidelijke Ardennen. Ook Kortrijk kreeg even later zijn eerste stellen type 603 op stal voor de vele lokaallijnen in West-Vlaanderen. Aarschot zou al zeer vlug zijn stellen verliezen ten gunste van Kortrijk en zo had men dadelijk de beide grote depots voor deze stellen. Vanaf 1959 kwamen enkele motorwagens naar Kinkempois en deze verhuisden in 1961 naar Herbesthal. Ze werden vooral ingezet op de verbinding naar Spa. In deze periode ontving eerst Brussel-zuid en later Schaarbeek deze stellen voor de treinen naar o.m. Aalst, Dendermonde en Gent/Zottegem.

Doch vooral de slechte plaatsing van de motor en de hieruit voortvloeiende hoge onderhoudskosten leidden - vlugger dan de andere stellen - tot afstellingen. Uitloopstelplaatsen waren Kortrijk, Bertrix, Gouvvy en Stockem. Als laatste taak werden hen de personeelstreinen vanuit Montzen opgedragen en in deze dienst kregen ze nog een internationale missie, namelijk de lokaaltrei-

nen tussen Welkenraedt en Aachen. Doch ook hier werden ze in 1987 door de reeks 46 afgelost en recent werden de laatste beide stellen definitief afgevoerd. Nochtans blijven deze stellen in dienst : twee motorwagens (de 4302 en 4333) worden ingezet bij museumlijnen of speciale ritten. verschillende andere stellen werden en worden nog steeds omgebouwd tot bovenleidingswagens voor de ES (type 400)

KENMERKEN :
=====

type 603 (kenmerken type 602 : tussen haakjes)

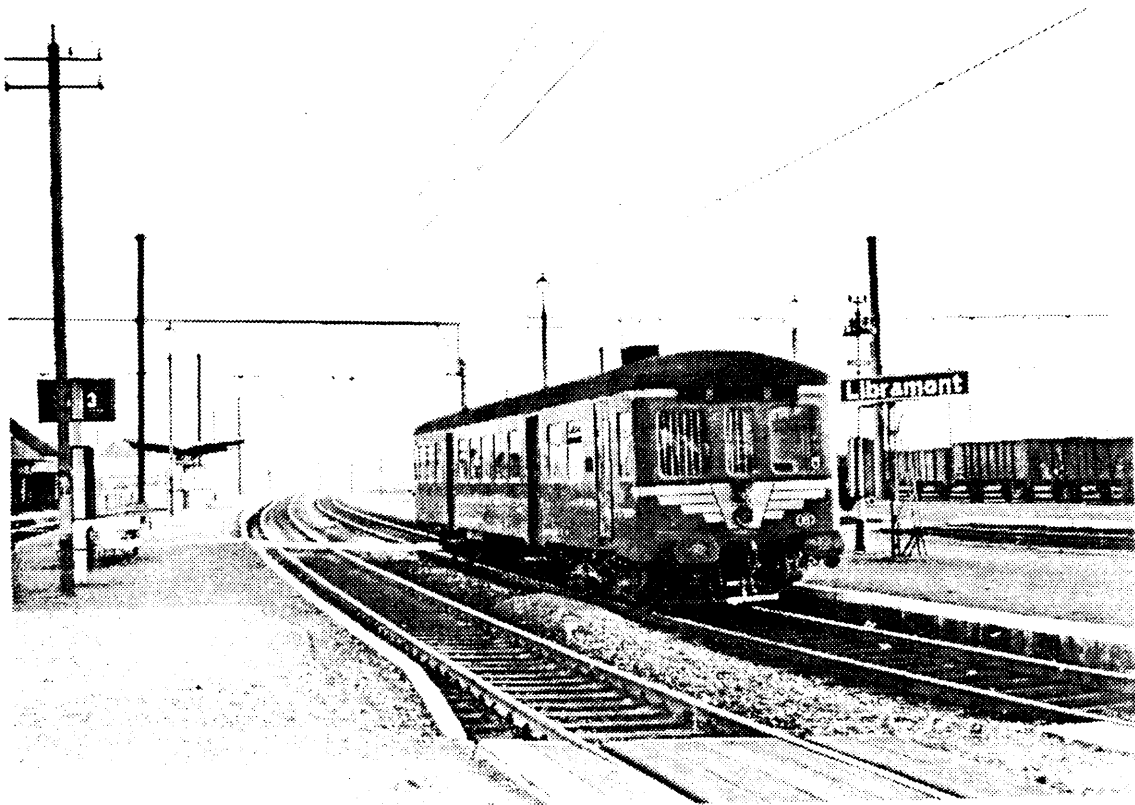
Bouwer : Ateliers Metallurgiques Nivelles
 Aantal : 30 (+6)
 Bouwjaar : 1954 - 1955
 Aantal plaatsen : 2de klasse : zitpl. 99 (50)
 staanpl. 40 (20)
 1ste klasse : zitpl. -- (29)
 Asindeling : B'2'
 Motor : bouwer : SEM Gent
 type : 6 K 103 HS
 aant. cil. 6 in lijn (horizontaal)
 principe : 4-takt
 vermogen 400 pk
 omw.snelh : 1 350 omw/min
 boring cil. 175 mm
 slag cil. 240 mm
 koppel : 212 kgm
 Overbrenging : hydraulisch
 bouwer : SEM Gent
 type : GTC 4

Massa (ritvaardig) 40 500 kg (40 800 kg)
 Max. snelheid : 90 km/h
 Minimumstraat : 125 m

Nummerlijst :
=====

602.01		4231	4331	AMN	09/02/55	01/07/83	
602.02		4232	4332	AMN	11/01/55	01/03/86	
602.03		4233	4333	AMN	18/02/55	01/12/84	> prive
602.04		4234	4334	AMN	15/03/55	01/03/86	
602.05		4235	4335	AMN	/04/55	01/05/81	
602.06	603.31	4315		AMN	13/04/55	31/12/86	
603.01		4301		AMN	30/04/54	01/10/88	
603.02		4302		AMN	22/07/54	31/12/86	
603.03		4303		AMN	/07/54	01/09/83	
603.04		4304		AMN	19/06/54	01/10/88	
603.05		4305		AMN	26/07/54	01/03/86	
603.06		4306		AMN	16/07/54	01/03/86	
603.07		4307		AMN	26/07/54	01/03/86	> ES 401
603.08		4308		AMN	22/07/54	01/03/86	
603.09		4309		AMN	16/07/54	01/03/86	
603.10		4310		AMN	19/07/54		
603.11		4311		AMN	19/07/54	01/07/83	
603.12		4312		AMN	28/07/54	01/03/86	
603.13	(602.09)	4313		AMN	24/08/54	01/03/86	
603.14		4314		AMN	12/08/54	01/12/84	

603.15	602.06	4236	4336	AMN	16/11/55	01/05/87	>ES 405
603.16		4316		AMN	30/12/55	01/05/87	
603.17		4317		AMN	17/12/54	01/04/84	
603.18		4318		AMN	10/12/54	01/03/86	
603.19		4319		AMN	14/06/56	01/12/86	>ES 403
603.20	(602.10)	4320		AMN	30/03/56	01/03/86	>ES 406
603.21		4321		AMN	22/04/55	01/03/86	
603.22		4322		AMN	18/04/56	01/03/86	
603.23		4323		AMN	23/12/55	01/07/83	
603.24		4324		AMN	24/08/55	01/03/86	>ES 404
603.25	(602.08)	4325		AMN	30/02/54	01/03/85	>ES 402
603.26	(602.07)	4326		AMN	30/12/55	01/03/86	
603.27		4327		AMN	30/12/54	01/12/84	
603.28		4328		AMN	30/12/54	01/03/86	
603.29		4329		AMN	13/01/56	01/05/81	
603.30	(602.11)	4330		AMN	14/05/56		



Type 604

+++++

Gelijktijdig met de stellen type 603 werden ook nog twee verdere reeksen stellen gebouwd, nl. de motorwagens type 604 en 605. Deze verschilden vooral in het motorgedeelte waarbij onder de vloer resp. 1 of 2 motoren type Twin 6-71 van General motors ingebouwd werden. Vanaf eind 1954 werden deze 10 stellen type 604 geleverd en werden alle ondergebracht te Landen. Hier verzekerden ze een groot gedeelte van het verkeer op de lijnen naar Statte, Ciney, Namur, maar ook in de Limburgse en Antwerpse Kempen werden ze regelmatig ingezet. Deze toestand bleef ongewijzigd tot in 1962 en op dat ogenblik verhuisden deze stellen naar Merelbeke en reden hier treinen naar Antwerpen (LO), Eeklo, Ronse, Kortrijk. en deze toestand bleef ook hier jarenlang ongewijzigd. In enkele latere periodes werden deze stellen ook ingezet vanuit Aalst waarbij de stelplaats echter ongewijzigd bleef. Bij ingaan van het IC-IR-plan verhuisden de stellen reeks 44 naar Kortrijk, doch hun inzetgebied bleef ongewijzigd en de stamlijnen bleven nu vooral Kortrijk - Zottegem en Aalst - Burst.

Begin 1986 volgde een nieuwe ingreep, drie stellen verhuisden op dat ogenblik naar Latour en werden ingezet vanuit Bertrix. Hier reden (en rijden) ze de diensten naar Virton, Bastogne en Dinant. In 1988 kwamen de Kortrijkse stellen terug over naar Merelbeke, maar de inzet vanuit Aalst bleef behouden en thans vormt de lijn Aalst - Burst nog steeds het hoofdinzetgebied.

Technisch bleven de stellen echter niet hetzelfde : zoals de stellen reeks 43 werden het interieur en de stuurposten danig gemoderniseerd en in de loop van de zeventiger jaren werd daarenboven nog een nieuwe GM-motor type 71 N ingebouwd. Ook de transmissie werd hierbij volledig aangepast.

Technische kenmerken :
=====

Bouwer :	Ateliers Germain te Monceau	
Aantal :	10	
Bouwjaar :	1954 - 1955	
Aantal plaatsen :	2de klasse :	99 zitplaatsen 40 staanplaatsen
Asindeling :	B'2'	
Motor :	GM Twin 6/71	GM 71 N
Aantal cilinders :	12 in lijn	12 in lijn
principe :	twee-takt	twee-takt
vermogen :	356 pk	350 pk
omw.snelheid :	1 800 omw/min	1 900 omw/min
boring :	108 mm	108 mm
zuigerslag :	127 mm	127 mm
koppel :	141 kgm	145 kgm
Overbrenging :	hydraulisch	hydraulisch
bouwer :	Twin Disk	Voith
type :		506 US 380
Massa (rijvaardig)	40 800 kg	42 000 kg
Max. Snelheid :	80 km/h	
Minimumstraal bochten :	125 m	

Nummerlijst :

=====

604.01	4401	Germain	08/11/54
604.02	4402	Germain	08/11/54
604.03	4403	Germain	25/11/54
604.04	4404	Germain	22/12/54
604.05	4405	Germain	30/11/54
604.06	4406	Germain	30/11/54
604.07	4407	Germain	08/12/54
604.08	4408	Germain	08/12/64
604.09	4409	Germain	16/12/54
604.10	4410	Germain	16/12/54

Type 605

+++++++

Samen met de stellen type 604 werden 10 verdere stellen type 605 bij Germain besteld. Deze verschilden enkel door het feit dat deze met twee - onder de vloer aangebrachte dieselmotoren uitgerust waren. Net zoals de stellen 604 werd Landen de eerste stelplaats en ook hier bleef het inzetgebied analoog als bij hun zusterstellen. Wel werden ze bij voorkeur op de hellingrijkere lijnen 127 en 128 gebruikt. Anderzijds hielden deze stellen het enkele jaren langer uit te Landen, waarbij op het einde vooral de direkte treinen Hasselt - Antwerpen over Mol voor uitschieters in hun loopbaan zorgden. In 1965 verhuisden ze naar Haine-St-Pierre en hier verzekerden ze - samen met de stellen 554 - het lokaalverkeer in het "Centre" met uitschieters naar Brussel, Charleroi en Mons/St-Ghislain. Ook deze toestand bleef gedurende vele jaren ongewijzigd. Doch door de elektrifikaties en door het feit dat de stellen reeks 43 steeds meer en meer defekten vertoonden, werden de tweemotorige stellen reeks 45 aangetrokken om de diensten in de zuidelijke Ardennen over te nemen en vanaf de zomerregeling van 1984 werden ze te Bertrix (onderhoud te Latour) ondergebracht. Vanaf deze datum verzekerden ze dan ook alle verkeer naar Virton, Bastogne en Dinant. Thans zijn nog alle 10 motorwagens van deze reeks in het effectief aanwezig.

Technische kenmerken :

=====

Bouwer :	Ateliers Germain te Monceau	
Aantal :	10	
Bouwjaar :	1955 - 1956	
Aantal plaatsen :	2 de klasse :	99 zitplaatsen 40 staanplaatsen
Asindeling :	1A'A1'	
Motor : bouwer :	GM	GM
type :	2x 6057 C	71 N
aantal cilinders :	6 in lijn	6 in lijn
principe :	tweetakt	tweetakt
vermogen :	178 pk	178 pk
omw. snelh. :	1 800 omw/min	1 900 omw/min
boring cil. :	108 mm	108 mm
zuigerslag :	127 mm	127 mm
koppel :	71 kgm	77,5 kgm

Overbrenging :	hydraulisch	hydraulisch
bouwer :	Twin Disc	Voith
type :		506 US 380
Massa rijvaardig :	42 000 kg	42 000 kg
Max. snelheid :	90 km/h	90 km/h
Minimumstraal bochten :	125 m	125 m

Nummerlijst :
 =====

605.01	4501	Germain	21/05/55
605.02	4502	Germain	30/04/55
605.03	4503	Germain	14/05/55
605.04	4504	Germain	02/06/55
605.05	4505	Germain	16/06/55
605.06	4506	Germain	25/06/55
605.07	4507	Germain	21/06/55
605.08	4508	Germain	11/06/55
605.09	4509	Germain	07/06/55
605.10	4510	Germain	29/06/55



Zwijndrecht 17 augustus 1856

Om de kontekst van dit ongeval beter te begrijpen moeten we enkele historische gegevens vooraf even situeren. Op 3 november 1844 werd het baanvak Antwerpen - St-Niklaas van de concessie Antwerpen - Gent geopend. Promotor van deze lijn was ingenieur De Ridder. Directeur was de heer Prisse, die zich toevallig in de trein van het ongeval bevond.

De lijn had een spoorbreedte van 1100 mm ipv 1500 mm (hart op hart van de rail). Te Antwerpen aan de Scheldekaaien was er een aansluitende veerdienst naar Antwerpen Vlaams Hoofd op de linker-oever.

De zondag na 15 augustus (Onze-Lieve-Vrouw, patrones van de katedraal) was het traditioneel Antwerpen-Kermis. Dit veroorzaakte destijds een grote volkstoeloop en uiteraard betekende dit een topdag voor de spoorwegmaatschappijen.

Een belangrijke konsekwentie van dit ongeval was dat, net zoals bij de Franse Nord en in Engeland, de Staatsspoorwegen en de partikuliere maatschappijen verplicht werden hun lijnen met hagen af te zomen. Tot dan toe gebeurde dit met een sloot.

Bron: Het Handelsblad

18 Augusty : Rampgeval op den yzeren weg van 't Land van Waes.

Gisteren avond, ten 8½ ure, is de yzeren weg van het Land van Waes het toneel van een groot rampgeval geweest. Het ongeval is geschied op dry kwaerts uers van onze stad, op het grondgebied van Zwijndrecht, en dit aan den laetsten trein, van hier naer Gent vertrokken en door twee lokomotieven voortgesleept. Men schat het getal reizigers van het konvooi op 700, alle bezoekers van onze feesten.

Eene koei, uit eene aenpalende wei gekomen is de oorzaak van het ongeluk geweest. Het dier lag op den spoorweg, tussen de rails, en daer het reeds donker was, hadden de conducteurs en machinisten geenen tyd meer om te stoppen, toen zy de koei liggen zagen. Zy sprongen van den trein, en ter uitzondering van een machinist, zyn zy het gevaer ontsnapt met min of meer zware wonden. Onder de gekwetsten zyn machinist De Bruyn en de stoker L. De Laet.

De koei werd vermorzeld, de beide lokomotieven van de rails geworpen, de eene regts, de andere links, in de grachten gesmeten. Eenige rytuigen werden gansch verbryzeld, en, wat droeviger is, een groot getal reizigers gekneusd en gewond. een dezer stierf weinig oogenblikken na het ongeval; een tweede M. de baron Goethals - de Potter, van Gent, deerlyk gesteld, werd oogenblikkelyk naer onze stad teruggebracht, en door de doktors Baguet, Van de Vyver en een geneesheer der artillerie, in het magazyn der statie, een been afgezet. Doch de ongelukkige had buiten dat, te veel verwondingen bekomen, om zyn lyden te overleven. hy is welhaest bezweken.

... Midderwyl waren ook een 20tal gekneusden en gewonden naer onze stad teruggebracht, by hunne familie en vrienden. de overige der gewonden werden van de plaets der ramp naer de omliggende gemeenten gevoerd, alwaer er dezen nacht nog eenige bezweken zyn. In ons gasthuis bevinden er zich twee: M.M. Dallièere en Devos, van Gent; de eerst genoemde heeft eene rib gebroken.

Een der machinisten is nog niet teruggevonden, zodat men vreest dat hy zal verongelukt zyn. Nauwelyks was het ongeluk gebeurd, toen er brand ontstond, door het vuer der tenders, in de stukken der verbryzelde rytuigen; Doch de vlammen werden welhaest uitgedoofd.

... Pynlyk is het zigt van de plaets der ramp: van de 16 rytuigen, is er nog slechts een bruikbaar; vier of vyf zyn letteryk verbryzeld: het zyn die welke kort op de lokomotieven volgden, en boven op deze laetstenzyn geloopt, om vervolgens, links en regts van de spoorbaen, in de gracht te storten. Plassen bloed zyn er niet zeldzaam, en in een boomveld, naest den weg, liggen gebroken regenschermen, stokken, neusdoeken, shals, haerkammen en andere voorwerpen. Zonder nadere inlichtingen te geven, spreekt men ter plaets van vier dooden; doch het schynt maer al te zeker, dat men nog meerder menschenlevens zal te betreuren hebben, wanneer de lokomotieven en opgestapelde rytuigen zullen weggeruimd zyn.

20 augusty

Wy melden met vreugd, dat het rampgeval van zondag avond zulke vreselyke gevolgen niet schynt gehad te hebben, als men vreesde. Wy ontvangen daerover de twee volgende brieven, die wy geerne opnemen, de verantwoordelyheid echter aen de schryvers overlatend.

"Het Handelsblad" drukt dan een brief af van de heer Prisse, directeur van de maatschappij "Antwerpen-Gent", waarin deze de krant beschuldigt fel te overdrijven bij de berichtgeving. Volgens Prisse zijn er maar twee dodelijke slachtoffers: Baron Goethals en De Bruine. De krant citeert dan verslagen uit de "Beurzen-Courant". De hoofdredakteur van deze krant bevond zich net als de heer Prisse in de trein van het ongeval.

Antwerpen 21 augusty

Afsluiting-Yzeren weg.

Als het kalf verdronken is, vult men den put ! Na het ongeval op den spoorweg van het land van Waes, begint men algemeen te reklameeren over het onvrue, waerin deze yzeren weg zich bevindt. Inderdaed, op vele plaetsen is de spoorweg slechts door eene smallle gracht van de weiden afgescheiden, en wat zondag-avond gebeurd is, kan iederen avond plaets hebben.

Het is hoogst noodig, dat het stelsel van afsluiting algemeenen in voege worde gebragt, op onze geconcedeerde yzeren wegen. Een eenvoudige, groeiende heg, kan reeds veel bijbrengen, om rampen zoals die van den 17 augusty, te voorkomen.

Ook de barreelen op de spoorwegen moeten nauwkeurig bewaekt worden.

Wy wyzen, op dezen oogenblik, niet alleen op den yzeren weg van het Land van Waes: - wy roepen ook de aandacht in op dien van Lier naer Turnhout, op dien van Antwerpen naer Rotterdam.

ITENERAIRE DES GARES RURALES

=====

68 km à la découverte des sites ferroviaires de l'Entre-Sambre-et-Meuse, de Mariembourg à Cerfontaine par Florennes.

Deze publikatie van de "Société Royale Belge de Géographie" van de ULB beschrijft een reisweg langs de stations van de vroegere maatschappijen "Entre-Sambre-et-Meuse" en de "Compagnie de Chimay". Veel aandacht wordt er besteed aan de architectuur van de stations van deze maatschappijen of de vervangingsstations van de EB.

Vooreerst wordt de rechtstreekse import vanuit Engeland van de industriële revolutie in dit grondstofrijke gebied besproken. Ook de aspecten rond de ontwikkelingen qua urbanisatie rond de nieuwe stationswijken komen ruim aan bod. Facetten zoals de import van vreemde stijlen en materialen in deze rurale Ardennen werpen een nieuw licht op de ontsluiting van landelijke steken door de spoorwegen.

Zij die zich voor al deze aspecten van het spoorweggebeuren interesseren bevelen wij dit werkje sterk aan. Het is overigens niet eens duur en het werd keurig verzorgd. Verkrijgbaar bij de "Societe Royale Belge de Géographie, ULB Campus de la Plaine, CP 246, Boulevard du Triomphe, 1050 Bruxelles. Prijs 140,- te storten op rek.n°000-0048669-72.

SPOREND DOOR NOORDWEST-VLAANDEREN

=====

door Frans Waeyaert

Honderdvijftig jaar spoorwegen schijnt voor spoorweghistorici heel stimulerend te werken. Scripten, knipsels en notities, die ergens onderaan in de schuif lagen, worden dan eens opgediept. De hele wester-, noorder- en oosterlijn kwamen reeds aan bod. Tiens ! De Gentenaren missen we blijkbaar in dit rijtje van publikaties.

Voor de regio rond Brugge en Oostende zorgde Frans Waeyaert voor een keurig verzorgd boek. Het gebeurt nogal eens dat de presentatie en lay-out van een boek omgekeerd evenredig is met de inhoudelijke kwaliteit. Dit is hier duidelijk niet het geval. Want het boek getuigt van een gedegen historisch onderzoek. Om het boek een nostalgisch tintje te geven werden de foto's in zgn. sepiadruk weergegeven. Bij dit procedé verliezen ze echter veel van hun originele scherpe.

Volgens de auteur verkoopt het boek als warme broodjes. Wie toch nog een exemplaar wil moet zich toch haasten, tenzij de vraag zo groot blijft dat een tweede druk zich opdringt. Uitgeverij Marc Van de Wiele/ ISBN 90-6966-033-4/ Prijs 995,-

150 JAAR YZEREN WEG TE AELTRE, BELLEM EN AELRE-STE-MARIE

=====
door een auteurskollektief

De heemkundige kring "Arthur Verhourstraete" uit het "Land van de Woestijne tussen Gent en Brugge liet het spoorwegjubileum niet onopgemerkt voorbijgaan. Ivan Hoste besteed aandacht aan de aanleg te Aalter en aan de ambities van Tielt. Filip Bastiaen beschrijft de ontwikkelingen rond het station. Ria Scarphout voegt enkel mijmeringen toe over haar vader, de vroegere stationschef. Voor de stations Bellem en Maria-Aalter tekent respectievelijk Dirk De Reuck en Maurice Thys

Door het grote aanbod van publikaties hebben we het boek (291 blz) nog niet helemaal kunnen uitlezen. Toch kunnen we na een diagonale lektuur het boek aanraden. De vele bronvermeldingen staan borg voor een gefundeerd onderzoek. Er werd eveneens de nodige aandacht besteed aan de anekdotische aspecten. Als al deze publikaties van de laatste maanden je financiële draagkracht nog niet te boven gaan, raden we je aan de boekenplank er mee aan te vullen.

Prijs: 500,- + 50,- verzendingskosten te storten op bankrekening 442-6594361-40 van Heemkundige Kring Aalter.

125 JAAR SPOORWEGEN TE AARSCHOT

=====
door F. Brusselaers en A. Coeck

Ter gelegenheid van een tentoonstelling ter gelegenheid van 125 spoorwegen te Aarschot publiceerde de Aarschotse Kring voor Heemkunde een boek. Deze publikatie geldt eveneens als catalogus voor de tentoonstelling.

In een eerste gedeelte beschrijven de auteur de ontwikkeling van de spoorwegen in deze stad. Door de kruising van twee hooflijnen (Antwerpen - Aken en Givet - Tilburg) van de Grand Central Belge werd Aarschot een belangrijk spoorwegknooppunt. In een volgend hoofdstuk worden de perikelen rond de verbinding van het stadscentrum met het station besproken. Hierbij werd het begijnhof middendoor gesneden. Aktiegroepen bestonden toen blijkbaar nog niet.

Het boekje is verkrijgbaar door storting van 250,- + 30,- verzendingskosten op P.C.R. 000-0610786-74 van de Aarschotse Kring voor Heemkunde.

Door de T.T.Z. verdeelde boeken

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

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

Brochure 6 : Diesellokomotieven type 271

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

Brochure 7 : Dieselmotorwagens type 606/608

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

Brochure 8 : Stoomlokomotieven type 38

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

Brochure 9 : Diesellokomotieven type 211 (reeks 64)

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

Brochure 10 : Elektrische lokomotieven type 101 (reeks 29)

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

Belgische Stoom in beeld

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

Belgische diesels in beeld

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

Spoorwegen in België

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

Elektrische tractie in België :

Deel I : DE Belgische Staatsspoorwegen Prijs : 500 F

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

Auteur : JP. Schenkel

Lier 1860

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

Railfoto 1, 2, 3, 4,

Prijs per deel : 160 F

Railfoto 5, 6, 7, 8, 9, ...

Prijs per deel : 180 F

portokosten inbegrepen

De bestelling kan gebeuren door storting van het betreffende bedrag verhoogd met 40 F portokosten per boek, op rekening 452-3018121-77 van de 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 ritdagen van de T.T.Z. in ons buffet te Genebos.

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

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

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

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

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

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

Als U, beste lezer, geboeid wordt door de nostalgie van oude stoomlokomotieven of meer belang hecht aan het hedendaagse spoorwegvervoer, of zelf als modelbouwer aan de slag bent, dan is er zeker plaats bij ons. Lid worden is gemakkelijk : gewoon 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/
	3700 Tongeren.	

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

T.T.Z. , DE MUSEUMLIJN VAN VLAANDEREN

