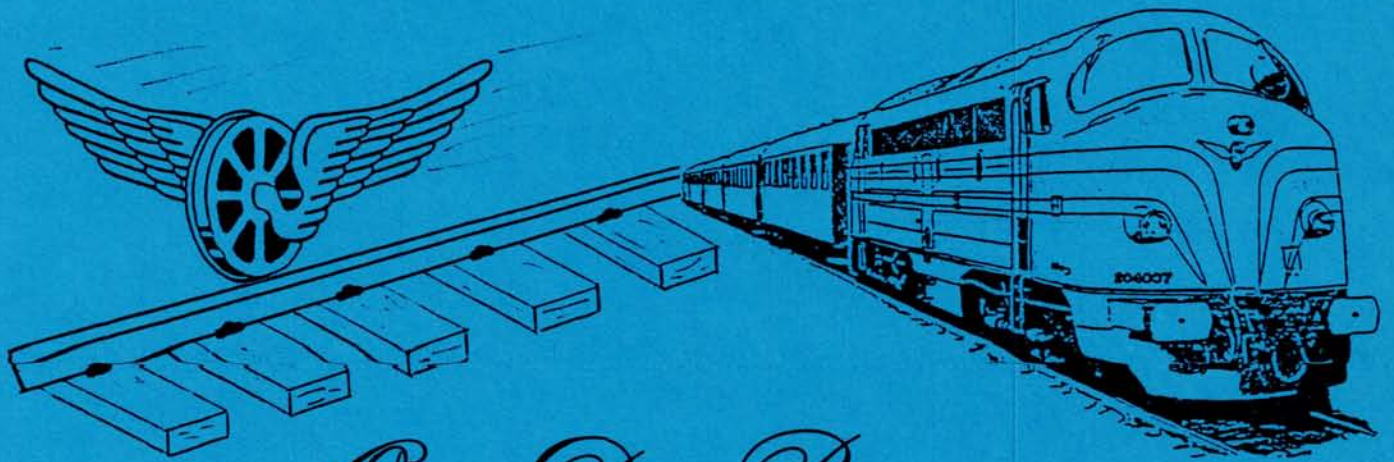


N° 2 APRIL 1990

DRIEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT



Op De Baan



Informatieblad van de
TSP



TOERISTISCH SPOOR PATRIMONIUM

ADRES

Een dienst of een inlichting nodig?

Een enkel adres :

TSP-vzw

Avenue des Eglantines, 15

1150 - BRUSSEL

TELEFOON : 02/770.51.82

BANKREKENING:

001-1201789-35, TSP-BRUSSEL

OPGELET : Voor onze buitenlandse leden : alleen betalingen uitgevoerd bij middel van een internationaal postmandaat, of van een gegarandeerde Eurochèque op naam van TSP-vzw worden aanvaard.

BTW

435.339.562

ADRESVERANDERING

Het volstaat ons uw nieuw adres mee te delen.

BRIEFWISSELING:

Voor elke briefwisseling verzoeken we U een gefrankeerde omslag met opgave van uw adres te willen bijvoegen, dank hiervoor.

OP DE BAAN:

De afgedrukte artikels gaan alleen de verantwoordelijkheid van hun auteurs aan.

Alle artikels mogen vrij nagedrukt worden na toestemming van het TSP.

OP DE BAAN

n° 2 APRIL 1990



INHOUD

- Het woord van de voorzitter..... p.3
- TTMM nieuwtjes..... p.3
- Allerlaatste berichten..... p.4
- Grote stoomrit, 28 april 1990..... p.5-6
- Memorial 204: "Brussel-Keulen"..... p.7-8
- Grote dieselrit: 52 SNCB + 16 CFL p.9-10
- Actualiteiten van de NMBS..... p.11-12
- L.154: indienststelling elektrificatie p.13
- STAR 21 - Goederenvervoer..... p.14-15
- De laatste K rijtuigen..... p.16-17
- Buitenlandse nieuwtjes..... p.18-19
- De laatste "kandelaars"..... p.20-22
- NMBS: de laatste groene lok..... p.23-25
- Restauratie van onze materielen p.27
- Portrait: De 554,18 van het PFT..p.28-31
- Brussels Model Steam Club.....p.32-33
- TSP grafiek.....p.34-35
- Seintjes..... p.36
- Technische stoomsteekkaart n°1.p.37-40
- TSP shop..... p.42

VERWEZENLIJKING: VANDERHAEGEN J-L

REDAKTIE : DIEU Baudouin, DIEU Philippe, HERBIET Pierre, MARDAGA Ronald, MARTIN Serge, MASSART Roger, MONNIER Etienne, THITY michel
VANDERHAEGEN Jean-Luc, VAN HOECK Eric.

HET WOORD VAN DE VOORZITTER

U waart zeer talrijk om onze vereniging te ondersteunen zij het door bij te treden als lid, zij het door deel te nemen aan een van onze uitstappen.

Een hartelijke dank hiervoor, we zijn ervan overtuigd dat de doeleinden die we nasturen uw belangstelling waardig zijn. Eens te meer vestig ik de aandacht van de buitenlandse liefhebbers op het volgende : het bedrag tot deelname wordt enkel ontvangen door postmandaat of door gegarandeerde Euro-check. Een bankvereffening houdt een belangrijke kosten tussenkomst in die deze organismen aanrekenen! Kunt U geloven dat het lidmaatschap bijna volledig wordt opgeslorpt door deze bankkosten?

Natuurlijk heeft het TSP verscheidene projekten in petto, bij voorbeeld het zoeken naar een lokaal om de verzamelingen ten toon te stellen en de mogelijkheid voor zij die het wensen, eigenaar te worden van rijdend materiaal.

Waarschijnlijk meer details hierover³¹ in nummer 3 van "Op de Baan".

Aangename lezing!

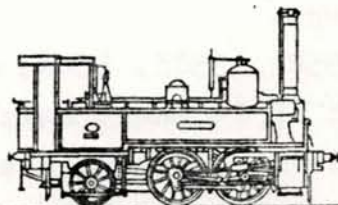
TTMM NIEUWS



De voorbije besprekingen tussen de TTMM, NMBS en de Nationale Defensie omgaande de herovering van de lijnen 136A en 150 tussen Florennes en Anhée lopen ten einde.

Profiterende van de aanvraag TTMM, heeft de NMBS en de Nationale Defensie een procedure op punt gezet voor alle toeristische spoorwegen: heden en toekomstige. Bij deze nieuwe procedure loopt de TTMM vertraging op voor het verwezenlijken van de werken op dit zeer mooi traject, want vooraller de TTMM de toelating zal krijgen om de lijn te mogen rijden, zal deze eerst al de betwistbare punten terug in goede staat moeten brengen (vooral tussen Florennes en Ermeton).

De officiële opening dat op 1 april gepland werd, zal naar en latere datum geschuifd worden (1 julie?).



TRAIN TOURISTIQUE DE LA MEUSE ET DE LA MOLIGNEE

ALLERLAATSTE BERICHTEN

- 22 lokomotieven zijn in Ronet toegekomen om daar afgebroken te worden; vanuit Antwerpen-Schijnpoort de 5901-5907-5909-5914-5916-5917-5919-5921-5923-5924-5925-5931-5935-5938-5941-5945-5949-5950-5952-5954 (in twee delen op 29 maart en 2 april) ; en vanuit Gouvy de 6033 + 6058.

HERNUMMERING OP EERSTE APRIL VAN DE DIESELLOKOMOTIEVEN ZONDER VERWARMING

Het aantal reizigerstreinen gesleept door diesellokomotieven vermindert ononderbroken. Dit heeft de NMBS er toe aangespoort besparingen te doen door een zeker aantal stoomketels, die zonder gebruik zijn, af te bouwen.

Sedert 1989 kan men de lokomotieven zonder verwarmingsketel herkennen door de tegenwoordigheid van een punt geplaatst naast hun nummers.

Ten gevolge van verscheidene problemen (zichtbaarheid van het punt, informatika, enz...) heeft men besloten vanaf 1 april 1990 alle lokomotieven zonder verwarmingsketel te hernummeren.

volgens volgend schema :

- reeks 51 : hernummerd in reeks 56;
- reeks 54 : onveranderd;
- reeks 55 : hernummerd in reeks 57 (er is eveneens sprake van de 55 met elektrische verwarming te hernummeren (reeks 58?));
- reeks 62/63 : hernummerd in de reeks 64/65.

De hernummerde machines behouden hun volgnummer, behalve de reeks 52 hernummerd vanaf 5321. En honderdtal lokomotieven zijn betroffen door deze maatregel die, naar onze mening, de zaken niet zal vergemakkelijken. Het zal inderdaad nodig zijn, de nieuwe reeksen te memoriseren, zonder de liefhebbers te vergeten die op jacht zullen moeten gaan om de nieuwe nummers vast te leggen op foto of op kleinmodellen.

We hebben reeds een tiental hernummerde lokomotieven ontdekt :

- 5635 (ex 5135) van Monceau;
- 5644 (ex 5144) van Merelbeke;
- 5325 (ex 5205) van Ronet;
- 5702, 5703, 5704 (ex 5502, 5503, 5504) van Latour;
- 5719 (ex 5519) verliet op 24 maart Salzinnes;
- 6444 (ex 6244/212.144) van Saint-Ghislain;
- 6450 (ex 6250) van Saint-Ghislain.

ZATERDAG 28 APRIL 1990

GROTE STOOMRIT OP DE ATHUS-MAASLIJN

Ongeveer 23 jaar geleden verdwenen de laatste wolkpluimen van de Belgische sporen. Een aantal locos ontsnapten aan de snijbranden en worden in de museumbewaarplaats te FLV samengebracht, enkele locos zijn terug rijvaardig gesteld. Sinds de verdwijning van de stoomtractie zijn er enorm veel lijnen gemoderniseerd, door de electrificatie werd het uitzicht oewiizig, alle mechanische seinen werden door lichtseinen vervangen, hierdoor verdwenen op het ganse net vele getuigen uit het stoomtijdperk.

Alvorens de modernisatie ook de Athus - Maas lijn treft organiseert TSP een speciale toeristische uitstap in deze prachtige streek. Er wordt voor ieder wat wils geboden. De deelnemers worden per speciale trein en met het comfort van de AK rytuigen van Brussel Noord (V 8.30) naar Dinant gebracht. De trein zal op dit traject gesleept worden door de ondertussen legendarische 204.004. Te Dinant hebben de deelnemers twee keuzemogelijkheden:

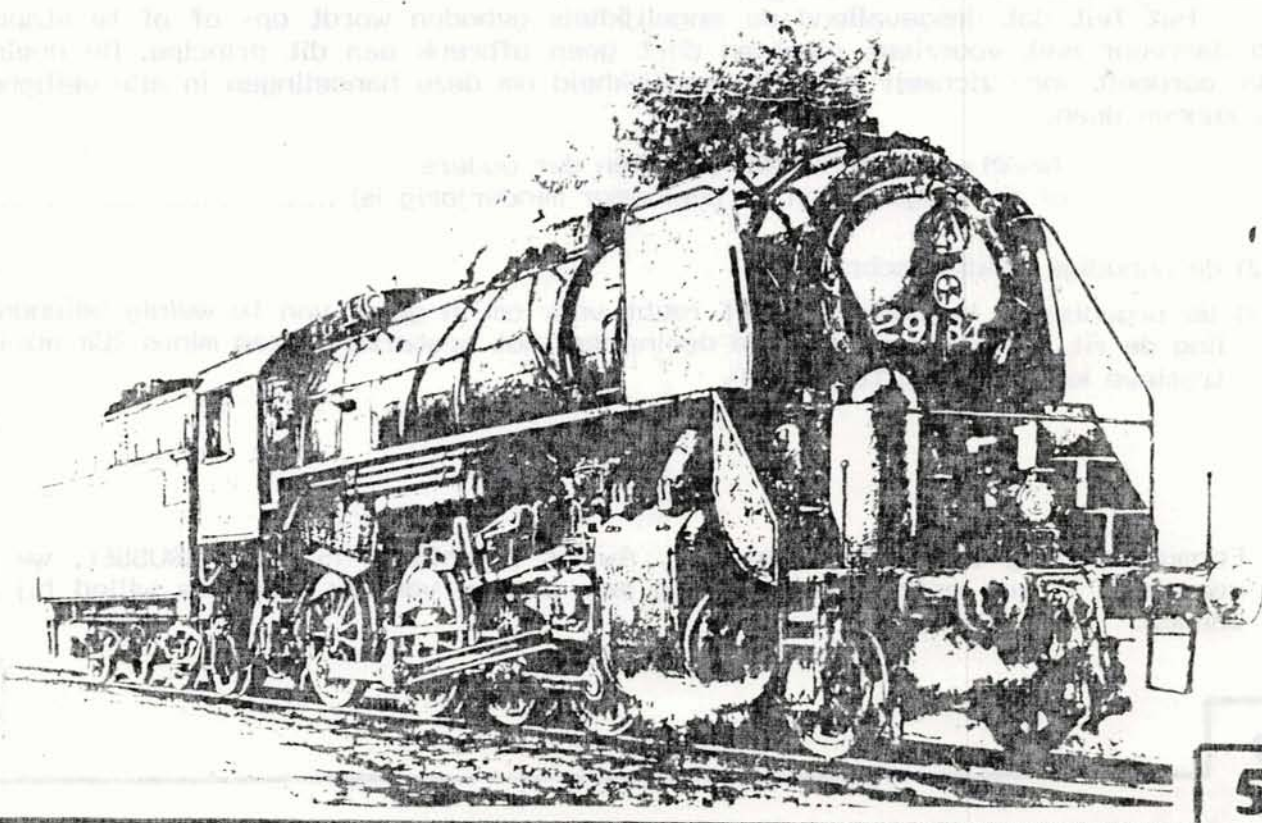
- voor de spoorwegliefhebbers-fotografen hebben wij een fotobus uitgelegd die de speciale stoomtrein, samengesteld uit de stoomloc T 29 en een stel goederenwagens uit de 50er jaren op het traject Dinant - Bertrix zal volgen.
- de deelnemers die er een toeristische uitstap willen van maken kunnen Dinant op eigen initiatief bezoeken of onder leiding van een gids een bezoek brengen. Voor de prijs van 300,- krijgt U een toeristisch pakket aangeboden

De deelnemers die Dinant bezochten vertrekken terug met de speciale trein om 14u . naar Bertrix waar de terugrit rond 16.30 aangevat wordt.

De AK rytuigen worden tussen Bertrix en Namur op de terugrit gesleept door de stoomloc 29.013. Vanaf Namur tot Brussel Nd zal de tractie overgenomen worden door een el loc van de stelplaats Ronet. Hierdoor kunnen de deelnemers tijdens de zelfde rit kennis maken met de drie verschillende tractievormen op het Belgische net.

Deelname aan de rit kost 800,- per persoon, een fotobusreservatie kost 300,-, een lunchpakket (3 broodjes + 1 drank) kunnen bekomen worden aan de prijs van 90,-. Het toeristische pakket te Dinant kost 300,-. Een toevoerbiljet om van elk Belgisch station naar Brussel Nd te reizen kost 200,- . Voor de fotografen die de goederentrein met de wagen willen volgen vragen wij een solidariteitsbedrag van 800,- per persoon.

OPGELET: het deelnemersaantal voor de fotobus is om een goed verloop van het fotoprogramma te garanderen beperkt tot 200 !!



INSCHRIJVINGSFORMULIER VOOR EEN MOOIE DAG OP DE ATHUS-MAASLIJN

28 APRIL 1990

Ik, ondergetekende (naam + adres).....

schrijf in voor de rit "een mooie dag op de "Athus-Meuse" :

TSP LID

. . . deelnemers aan 800Fr	=	Fr
. . . toevoerbiljet aan 200Fr	=	Fr
. . . autovolgers aan 880Fr	=	Fr
. . . deelnemers fotobus aan 300Fr	=	Fr
. . . deelnemers toeristisch bezoek aan Dinant, 300Fr	=	Fr
. . . lunchpaketten aan 90Fr (3 broodjes + 1 drankB)	=	Fr
TOTAAL=		Fr

Ik betaal dit bedrag op PCR 001-1201789-35 van de TSP Brussel. Bij annulatie van de rit gelieve dit bedrag (2) terug te betalen met een cheque / terug te storten op rekening n° : (3).

VERKLARING VAN NIET VERANTWOORDELIJKHEID

Ik verklaar af te zien van elke eis tot schadeloosstelling ten overstaan van de NMBS of de organisatoren in geval van een ongeval overkomen tijdens deze rit aan mijn persoon of mijn bezittingen.

Het feit dat desgevallend de mogelijkheden geboden wordt op- of af te stappen op daarvoor niet voorziene plaatsen doet geen afbreuk aan dit principe. De deelnemer oordeelt voor zichzelf over de mogelijkheid om deze handelingen in alle veiligheid te kunnen doen.

NAAM + HANDTEKENING (van één der ouders
of de voogd indien de deelnemer minderjarig is)

(2) de onnodige melding schrappen.

(3) de organisator behoudt zich het recht voor om in geval van te weinig belangstelling de rit af te schaffen en de deelnemers het gestorte bedrag minus 20Fr administratieve kosten terug te betalen.

Formulier terug te zenden naar TSP, Av.des Eglantines 15, 1150 BRUSSEL, we verzoeken U een gefrankeerde omslag met opgave van uw adres te willen bijvoegen.

ZATERDAG 26 MEI 1990

MEMORIAL 204: "BRUSSEL-KEULEN"

"De internationale trein met bestemming Luik, Aaken, Düren en Keulen vertrekt van spoor ... zoals voor dertig jaar".

Dit zullen de uitverkozenen kunnen zeggen die zullen deelnemen aan deze onvergetelijke reis.

De nog steeds onzekere toekomst voor de 3 laatste 204 nog in dienst, dringt er ons toe aan, eens te meer, beroep te doen op hun goede diensten om zich te herinneren aan de tijd dat de dieseltraktie nog koning was van het spoor. Binnen onafzienbare tijd zal dit genre van manifestatie onmogelijk worden bij gebrek aan acteurs...

Verzameling wordt geblazen op zaterdag 26 mei 1990 voor een grote deelname TSP-reis met vertrek uit Brussel Zuid om 8u15, Brussel Noord om 8u31, Luik om 10u15 met bestemming Keulen met voorziene aankomst rond 13u00 en vertrek rond 17u00 (aankomst Luik om 18u30, Brussel Noord om 19u50 en Zuid 20u00);

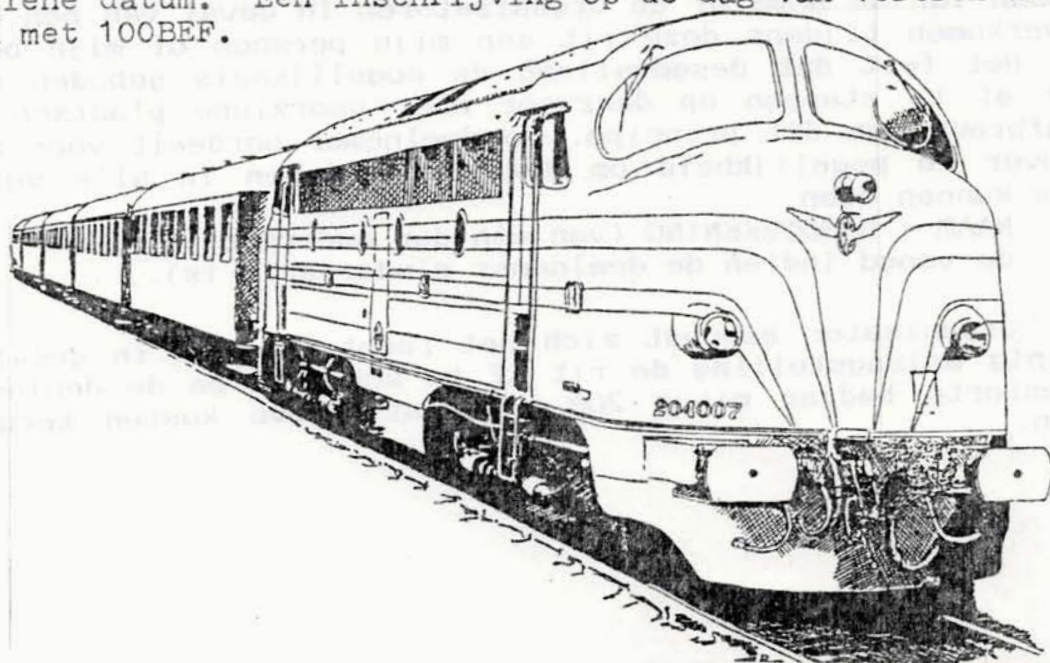
De buitengewone brede uurregeling zal het ons mogelijk maken deze reis uit het verleden te vereeuwigen op de film op de meest karakteristieke plaatsen van de reis en alzo te gelijktijd het spoorwegtoerisme te genieten. Zij die het wensen zullen te Keulen 4 uur tijd hebben om de winkels aan te kijken...

KEULEN 26 MEI

- S-Bahn opening
- Groot tentoonstelling met moderne en historische materielen (in bijzonder: een derde lokomotief type 204!!)
- Pendelritten met historische materielen

Komt talrijk, weemoedigen van het spoor, liefhebbers en toeristen... De inschrijving is verplicht en gebeurt door terugzending van onderstaande strook volledig ingevuld vóór 15 mei.

De ticketten zullen U langs de post worden verzonden enkele dagen voor de voorziene datum. Een inschrijving op de dag van vertrek wordt verhoogd met 100BEF.



TSP-GAR- Reis in Zuid België

met LOCOMOTIEVEN AFB

ZATERDAG 25 AUGUSTUS 1990

Reisweg: Brussel - Liège - Gouvy - Bertrix - Athus -
Luxembourg - Brussel.

Zo'n 35 jaren geleden kwamen de laatste loks GM uit de werkplaatsen van AFB (Anglo-Franco-Belge) te La Croyère, waar zij gebouwd werden. Het gaat om de beroemde 204.001 tot 004 en 1601 tot 1604 CFL, machines waarvan er op heden nog vier exemplaren in dienst zijn.

In het kader van de reiscyclus ter herdenking aan de glorie-tijd van deze legendarische voertuigen, organiseert de TSP in samenwerking met de Luxemburgse GAR een trefreis waarbij de verschillende types gebouwd door de AFB zullen verzameld worden.

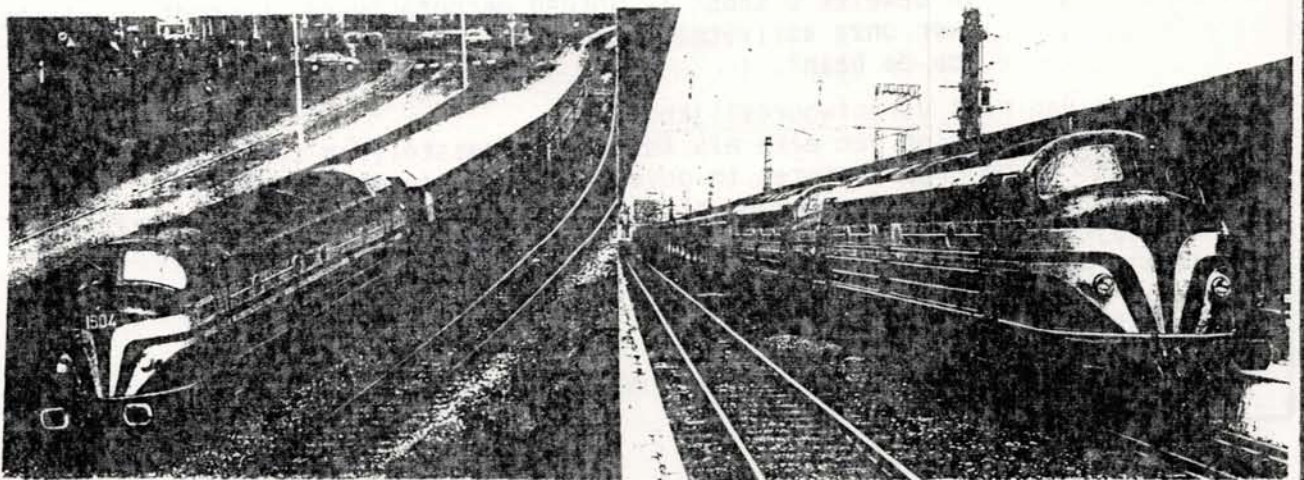
Onze speciale trein zal Brussel Noord verlaten rond 8 uur, met bestemming Trois-Ponts, waar de fotoreis zal aanvangen met een optocht gevolgd door een bus tot Gouvy. U zult er een 52 in oorspronkelijke uitvoering kunnen bewonderen, evenals een onverwachte dubbele traktie van CFL locomotieven. Al deze machines zullen hergroepeerd worden te Gouvy.

Wij zullen vanuit Gouvy vertrekken geslept door een 202 en een 1600 CFL in de richting van Bastogne, Bertrix, Virton en Athus tot Luxembourg waar een bezoek van de installaties van de CFL voorzien is. De terugreis zal via Namur gebeuren.

Deze rit, (opmerkelijk vanuit meerdere opzichten), voorziet verschillende fotostilstanden op de beste plaatsen (naar de gewoonte van de TSP). U zult zoals gebruikelijk de mogelijkheden hebben om in het buffetrijtuig een hapje te eten of er een lunchpakket aan te schaffen. Deze reis is in het bijzonder tot de spoorwegliefhebbers gericht, maar wij durven hem eveneens aanbevelen aan mensen die een originele zaterdag willen doorbrengen in één van de mooiste streken van ons land.

De GAR organiseert een speciale trein vanuit Luxembourg.

Wij wensen U een aangename reis en hopen U tijdens onze zomertocht in groten getale te mogen verwelkomen.



Inschrijvingsformulier terug te zenden naar volgend adres:
PFT-TSP vzw Eglantinenlaan, 15 1150 Brussel

TSP-GAR REIS MET DE LOCOMOTIEVEN AFB, OP 25 AUGUSTUS 1990

Ik, ondertekende: _____

adres: _____

PCK/bankrekening Nr (voor eventuele terugbetaling): _____

wenst deel te nemen aan de reis met de locomotieven AFB in het Zuid België
op 25 Augustus 1990 en schrijft in voor:

	<u>TSP lid</u>	<u>TSP niet lid</u>	
... biljetten voor de reis aan	800/pers.	950/pers.	= fr
waarvan ... fotografen			
... niet fotografen			
... biljetten voor de fotobus aan	150/pers.		= fr
... toevoerbiljetten aan	130/pers.		= fr
... lunchpakketen (3 broodjes en een drank) aan	90/stuk		= fr
	TOTAAL		= fr

Ik stort dit bedrag op PCK Nr 001-1201789-35 van de TSP Brussel met de
vermelding "reis AFB".

De biljetten zullen binnen de tien dagen voor de reis aan de deelnemers
toegestuurd worden, met alle inlichtingen.

- OPMERKINGEN:
- 1) betalingen vanuit het buitenland kunnen **UITSLUITEND** per
POST MANDAAT verricht worden.
 - 2) de organisatoren behouden zich het recht voor in geval van
te weinig belangstelling of technische problemen de rit
af te schaffen en de deelnemers het gestorte bedrag minus
20,- administratieve kosten terug te betalen.
 - 3) de prijs van de biljetten afgeleverd op de dag van de reis
zal verhoogd worden met 150,-
 - 4) om lid te worden: eenvoudig door storting van 150,- op onze
rekening, met aanduiding van de taal (frans - nederlands)
in dewelke U wenst te worden gecontacteerd. U wordt ingelicht
over onze activiteiten door ons inlichtingstijdschrift
"op de baan".

Verklaring van niet verantwoordelijkheid:

Ik verklaar af te zien van elke eis tot schadeloosstelling ten overstaan
van de NMBS of de organisatoren in geval van een ongeval overkomen
tijdens deze rit aan mijn persoon of bezittingen. Het feit dat, desgevallend,
de mogelijke geboden wordt op- of af te stappen op daarvoor niet
voorzien plaatsen doet geen afbreuk aan dit principe. De deelnemer oordeelt
zelf voor zichzelf over de mogelijke om deze handelingen in alle
veiligheid te kunnen doen.

datum _____ Handtekening (ouders of wettelijke voogd indien minderjarig)

Elektrische lokomotieven

SERIE 20 : De 2011, 2003 en 2002 zijn na algemene herziening in blauw kleedje buiten gekomen, respectivelijk in januari, februari en maart 1990; de 2010 ondergaat voor het ogenblik een algemene herziening.

SERIE 22 : De 2201 is in blauw herschilderd.

SERIE 23 : Op 20 februari is de 2310 na algemene herziening in blauw kleedje buiten gekomen.

SERIE 28 : Na de onvergetelijk TSP-rit van 31 maart heeft de 120.002 (alias 2802) weer normale dienst te Brussel Zuid gekregen; steeds in haar groene livrei met gele banen, maar opnieuw met rood-witte dubbellichten uitgerust. Degene die deze lokomotief in het kader van een tentoonstelling of een historische trein willen gebruiken, worden verzocht, contact met het TSP op te nemen.

Diesellokomotieven

RREEKS 52-53-54 : De beslissing werd op 19 maart genomen : alle ouden 52-53 en zelfs de 54 zullen in het vooruitzicht van 1995 met "vlottende stuurposten" worden uitgerust. Alleen de 204.004 (5404) zal voor het museum in haar oorspronkelijke versie worden behouden, ze zal niettemin worden gereviseerd en in normale dienst rijden. De eerste lokomotief, namelijk de 5401, zal nog dit jaar de bewuste ombouw ondergaan. Laten we nog even herhalen dat 10 van deze lokomotieven nog de oorspronkelijke neuzen hebben : de 5209, 5302, 5307, 5318, 5319, 5320, 5401, 204.003, 204.004, 5407

REEKS 55 : 10 van deze lokomotieven zullen worden gereviseerd en met elektrische verwarming uitgerust. Ze zullen dan naar het noorden van het land worden overgebracht en meer bepaald op de lijn Antwerpen-Neerpelt worden ingezet, om lokomotieven van het type 62/63 te vervangen.

REEKS 59 : De 5912 en 5937 zijn op 3 februari jongstleden in de CW van Salzannes aangekomen. Na recuperatie van wisselstukken zullen ze worden gesloopt. Na de afbraak van een 26tal lokomotieven reeks 60, zullen de lokomotieven van de reeks 59, sommigen nog dit jaar, het zelfde lot ondergaan. De 5922 en 201.001 (alias 5930 die in oktober 1988 door het TSP in haar livrei "Expo" werd herschilderd, worden aan de vereniging verkocht, die voor de toeristische exploitatie van de "Vennbahn" zal zorgen.

REEKS 60 : De 6042 en 6048 worden binnenkort aan Italië verkocht. Hierdoor zullen voortaan 10 lokomotieven van deze reeks in dit land opnieuw gebruikt worden.

Een bedrijf uit de streek van St.Ghislain is van plan vier 60 met een nieuwe motor Caterpillar, 1000 toeren/minuut uit te rusten. De nummers en de toekomstige bestemmingen van de betreffende lokomotieven zijn ons nog niet bekend.

REEKS 62/63 : Twee groene lokomotieven ondergaan voor het ogenblik een herziening in Salzannes; namelijk de 6249 en de 6328.

De geplande overbrenging van 10 lokomotieven reeks 55 zal de deklassering uit de rangeerlokomotieven van enkele type 62/63 met zich meebrengen (net als de deklassering van de 65 als rangeerlokomotieven reeks 75). Door deze maatregel kunnen oude rangeermachines geschrapt worden, zonder nieuwe lokomotieven te bouwen.

REEKS 70 : De 7004 ondergaat een algemene herziening in Salzannes. Bij wijze van proef zal ze met een motor van 60 prototype (6001-6006) en met een hoofgenerator van 60 worden uitgerust. Aangezien de 70 werkelijk op leeftijd zijn (36 jaar), zou het niet eenvoudiger geweest zijn, 60 prototype, waarvan sommige tegen hoge kosten vóór hun schrappen werden gereviseerd, in dienst te behouden en deze, wel, mooie voorlopers af te breken?

REEKS 80 : In de loop van de maand maart werden de 8010, 8015, 8026 en 8056 in Schaarbeek gesloopt.

Motorrijtuigen

REEKS 43 : De CW van Mechelen zal 6 van de 11 motorrijtuigen ex. 43, die aan de ES dienst overgedragen werden, volledig met nieuwe motoren uitrusten. Het gaat om dezelfde motoren die de nieuwe motorrijtuigen van de DB reeds uitrusten (VT 627 en VT 628). Deze verbouwing zou eindelijk zelfs tot de bouw van nieuwe motorrijtuigen aanleiding kunnen geven. Afgezien van 11 hierboven vermelde motorrijtuigen, van de 4302, eigendom van de BVS en de 4333, eigendom van het TSP, zijn alle anderen 43 gesloopt of zullen het in de toekomst worden.

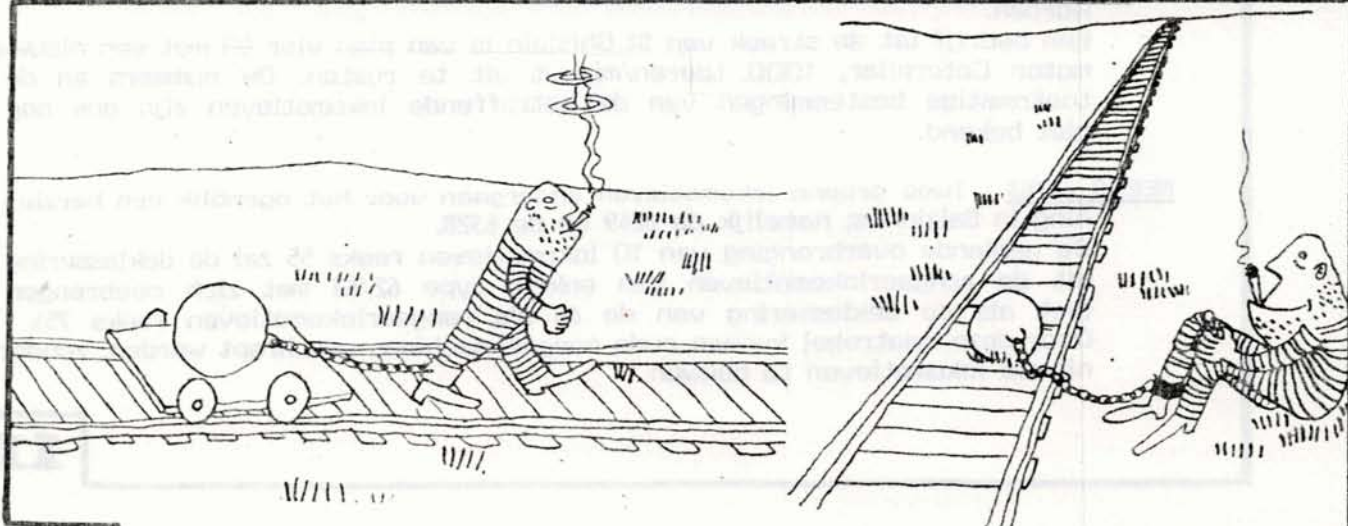
Rijtuigen

REEKS M2 : 10 bijkomende M2-rijtuigen zullen in mei van dit jaar aan de Nederlandse Spoorwegen worden verhuurd. De NS zou graag nog 40 M2-rijtuigen huren, om de verbinding Zwolle-Rosendaal volledig met M2 te kunnen onderhouden.

REEKS I3 : Na de M1- en 12 K3-rijtuigen worden nu de slaapwagens type I3 aan Marokko verkocht.

Lijnen

Lijn 15 : MOL-HASSELT : De verbinding Mol-Hasselt wordt tegen juni een éénsporige lijn. Daardoor worden de beide kandelaars van Leopolsburg afgeschaft. Zie hieromtrent ons artikel: "De laatste kandelaars" p.20-22.



LIJN 154 : INDIENSTSTELLING ELEKTRISCHE TRACTIE

Op 27 mei 1990 zullen er voor het eerst elektrisch gesleepte reizigersstellen rijden tussen Namen en Dinant.

De elektrificatie van deze 28 km heeft belangrijke infrastructuurwerken gevraagd, zoals het onder elektrisch gabarit brengen van de tunnels van Lustin en Godinne.

De plaatselijke spoorwegbediening zal verbeterd worden door het verlengen van de IC H (Gent-Sint-Pieters - Namen) en van sommige piekurtreinen tot Dinant.

De nieuwe dienstregeling is als volgt samen te vatten :

- op N67 en R67 in de toeristische periode : verlenging van de IC H met volgende kadans :

Namen Jambes Lustin Godinne Yvoir Dinant
Nd

.47	.51	.00	.03	.07	.13
.55	.51	.42	.39	.35	.29

- op R67 buiten de toeristische periode zal een stoptrein rijden in aansluiting op de IC L en de IC J te Namen met volgende kadans :

Namen Jambes Lustin Godinne Yvoir Dinant
Nd

.31	.35	.44	.47	.51	.57
.11	.07	.58	.55	.51	.45

Gebruik makend van de elektrificatiewerken, alsook van de verwezenlijking van het nieuwe reizigersstation en bij-

horende parking te Jambes-Noord, werden reeds vanaf 29 mei 1989 rechtstreekse treinen ingelegd tussen dat station en Brussel. Vijf treinen vertrekken 's morgens vanuit Jambes-Noord en zes komen er 's avonds aan.

Dank zij deze nieuwe verbindingen en het aanbod van gratis parkeergelegenheid, hebben de reizigers komende vanuit het zuiden en het oosten van de agglomeratie Namen alle voordeel om de trein te nemen te Jambes-Noord.

Het traject per auto op de spitsuren van Jambes-Noord naar het station Namen, vergt ongeveer 23 minuten terwijl de trein daar slechts 4 minuten voor nodig heeft ..!

Deze verbeteringen hebben een merkwaaardige verhoging van het aantal reizigers en ontvangsten teweeggebracht. Rekening houdend met het feit dat de nieuwe dienstregeling slechts sinds juni werd ingevoerd, heeft het station Jambes-Noord, voor de laatste 7 maanden van 1989 4.716.317 F ontvangen tegenover 1.798.313 voor dezelfde periode in 1988. Wat het gemiddelde aantal opstappende reizigers/dag betreft, is er een verhoging van 202 naar 506 en er werden daar 216 nieuwe treinkaarten verkocht.

Door Jambes-Noord klantvriendelijker te maken, heeft de NMBS ook deels een oplossing gebracht voor de nijpende verkeersproblemen waarmee de pendelaars van en naar het station Namen geconfronteerd worden.

B

STAR 21 - GOEDERENVERVOER

Bij het goederenvervoer ligt voor wat de zware goederen betreft (vaste brandstoffen, ertsen, metaalprodukten) het huidige marktaandeel van de NMBS goed. De marktaandelen voor het vervoer van o.m. landbouwprodukten, bouwmaterialen en meststoffen zijn daarentegen vrij gering.

Volgens de algemeen aanvaarde vooruitzichten zal het verkeer van de zware goederen dat hoofdzakelijk betrekking heeft op de bevoorrading van de elektrische centrales en de staalnijverheid, op lange termijn afnemen. Het verspreid binnenlands verkeer zal eveneens gering blijven.

In het verspreid internationaal verkeer daarentegen zullen de vervoerde tonnages vrijwel verdubbelen tegen het jaar 2010, o.m. dank zij de zeer snelle ontwikkeling van het gecombineerd vervoer (grote containers en rail-route).

Deze verkeersaan groei kan echter maar geconcretiseerd worden dank zij een verbeterd dienstaanbod ondersteund met doorgedreven commerciële acties. Er moeten bijzondere inspanningen geleverd worden op internationaal vlak zoals de ontwikkeling van de rechtstreekse en snelle verbindingen tussen de grote Europese economische centra, de vermindering van het aantal rangeeroperaties onderweg en een betere naleving van de leveringstermijnen.

De samenwerking tussen de netten moet versterkt worden, o.m. via de integratie van de internationale vervoerplannen en de ontwikkeling van de belangengemeenschappen.

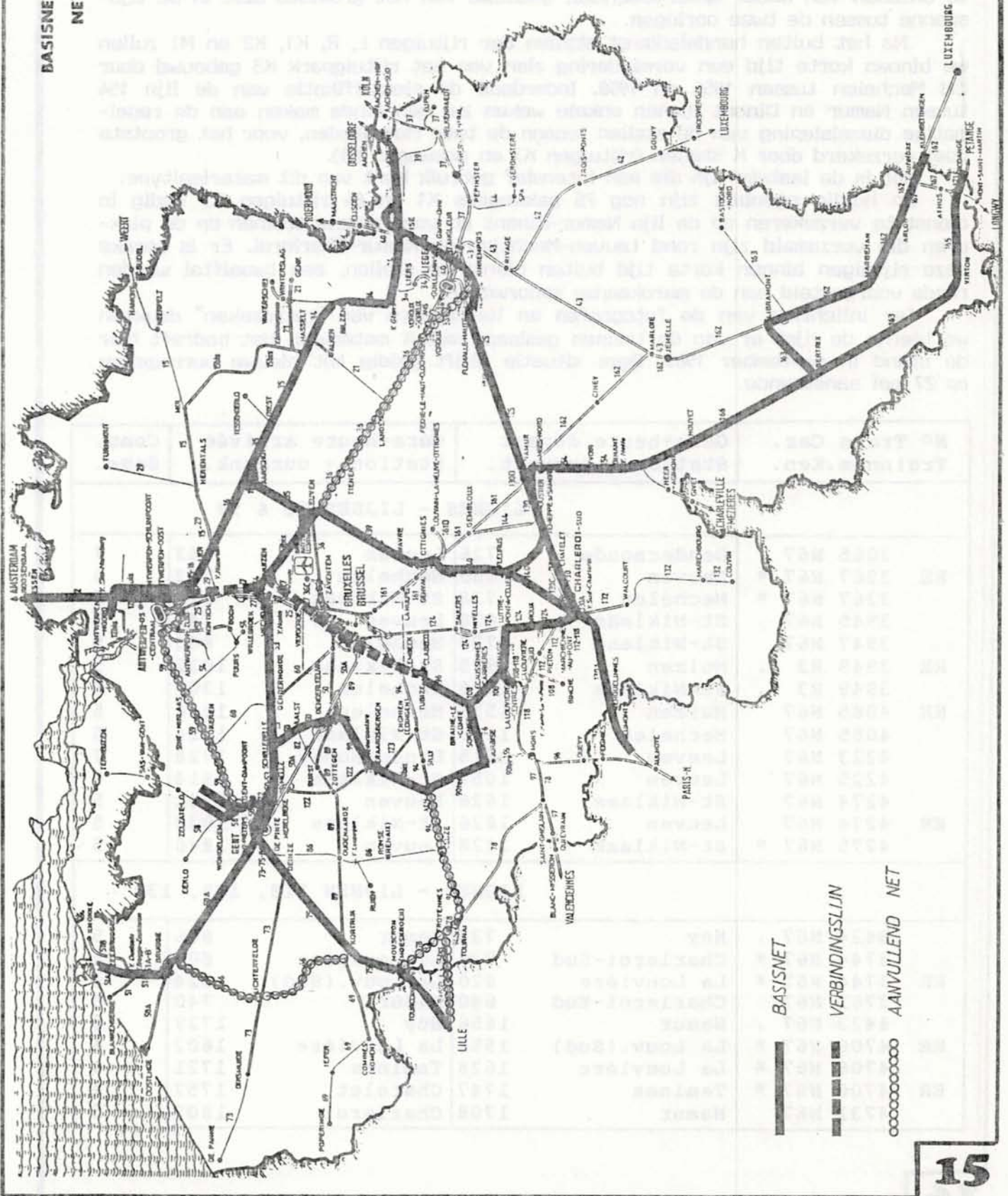
In dit kader moeten stations die goed gelegen zijn (in de zones die verkeer opleveren), over de nodige middelen beschikken voor de behandeling en de opslag van de goederen en zelfs een dienst voor afhaling en bestelling aan huis van de wagenladingen kunnen aanbieden. Ze moeten eveneens uitgerust worden om de complementariteit tussen vervoermiddelen te bevorderen (rail/route-verkeer).




Om te zorgen voor een snelle verwerking van de grote verkeersstromen, waarvan de globale omvang tegen het jaar 2010 met 50 % kan toenemen, werd er een basisnet gedefinieerd. Hierbij werden de voornaamste reismogelijkheden voor reizigers in de mate van het mogelijke ontweken. Op deze lijnen van het basisgoederennet moeten goederentreinen kunnen rijden aan 100 of 120 km/uur met een maximumlast van 22,5 ton per as. Op langere termijn zullen de voornaamste assen die dienen voor het vervoer van zware goederen, eveneens geschikt moeten worden gemaakt om lasten van 25 ton per as te verwerken.

Aldus zullen wij gewapend zijn voor het goederenvervoer van de jaren 2000.

**BASISNET EN AANVULLEND
NET GOEDEREN**

(B)



-  BASISNET
-  VERBINDINGSLIJN
-  AANVULLEND NET

DE LAATSTE K RIJTUIGEN

Het in dienst stellen van de nieuwe rijtuigreeksen (M4, M5) en van de elektrische motorstellen (Break, Sprinter) heeft het de NMBS mogelijk gemaakt zich te ontdoen van ouder spoomateriaal, gebouwd van het grootste deel in de tijdspanne tussen de twee oorlogen.

Na het buiten handelsdienst stellen der rijtuigen L, R, K1, K2 en M1 zullen we binnen korte tijd een vermindering zien van het rijtuigpark K3 gebouwd door CW Mechelen tussen 1956 en 1958. Inderdaad de elektrifikatie van de lijn 154 tussen Namur en Dinant binnen enkele weken zal een einde maken aan de regelmatige dieselsleping van de stellen tussen de twee Maassteden, voor het grootste deel verzekerd door K stellen (rijtuigen K3 en pakwagens K1).

Het is de laatste lijn die een intensief gebruik kent van dit materiaaltipe.

Op huidig ogenblik zijn nog 26 pakwagens K1 en 84 rijtuigen K3 nodig in dienst te verzekeren op de lijn Namur-Dinant en voor enkele treinen op de piekuren die verzameld zijn rond Leuven-Mechelen en Namur-Charleroi. Er is sprake deze rijtuigen binnen korte tijd buiten dienst te stellen, een twaalftal werden reeds voorgesteld aan de marokaanse spoorwegen.

Ter inlichting van de fotografen en liefhebbers van "retrozaken" drukken we hierna de lijst af van de treinen gesleept met K materiaal. Het betreft hier de stand in september 1989. Deze situatie blijft geldig tot nieuwe uurregeling op 27 mei aanstaande.

N° Train Car. Treinum.Ken.	Gare+heure départ Station + uurvert.	Gare+heure arrivée Station + uuraank.	Comp. Same.	
LIGNES - LIJNEN 53 & 54				
RE	3065 N67	Dendermonde 726	Leuven 843	7
	3267 N67 *	Leuven 659	Mechelen 723	5
	3267 N67 *	Mechelen 738	St-Niklaas 814	5
	3945 N67	St-Niklaas 628	Leuven 742	5
	3947 N67	St-Niklaas 728	Mechelen 803	5
RE	3949 R3 .	Muizen 925	St-Niklaas 1032	5
	3949 R3 .	St-Niklaas 1228	Mechelen 1305	5
RE	4085 N67	Muizen 1525	Mechelen 1530	5
	4085 N67	Mechelen 1640	St-Niklaas 1714	5
	4223 N67	Leuven 1615	Dendermonde 1728	7
	4225 N67	Leuven 1657	St-Niklaas 1814	5
	4274 N67	St-Niklaas 1628	Leuven 1741	5
ER	4274 N67	Leuven 1826	St-Niklaas 1930	5
	4275 N67 *	St-Niklaas 1728	Leuven 1840	5
LIGNES - LIJNEN 118, 125, 130				
	3424 N67 .	Huy 734	Namur 806	5
	3744 N67 *	Charleroi-Sud 736	La-Louvière 807	4
ER	3744 N67 *	La Louvière 820	La-Louv. (Sud) 824	4
	3762 N67	Charleroi-Sud 640	Namur 740	5
	4423 N67 .	Namur 1656	Huy 1729	5
RE	4706 N67 *	La Louv. (Sud) 1558	La Louvière 1602	4
	4706 N67 *	La Louvière 1628	Tamines 1721	4
ER	4706 N67 *	Tamines 1747	Chatelet 1757	4
	4731 N67	Namur 1708	Charleroi 1802	5

N° Train Car. Treinum.Ken.	Gare+heure départ Station + uurvert.	Gare+heure arrivée Station + uuraank.	Comp. Same.
-------------------------------	---	--	----------------

LIGNE - LIJN 130A

3750 N67	Erquelinnes	611	Charleroi	649	4
3751 N67	Erquelinnes	711	Charleroi	749	4
3755 N67	Chatelet	458	Erquelinnes	547	4
3756 N67	Charleroi	741	Erquelinnes	815	4
8182 N67	Erquelinnes	842	Charleroi	920	4
4740 N67	Charleroi	1649	Erquelinnes	1724	4
4741 N67	Charleroi	1755	Erquelinnes	1830	4
ER 4741 N67	Erquelinnes	1919	Chatelet	1958	4

LIGNES - LIJNEN 139 & 140

RE 3135 N67	Ottignies	501	Fleurus	518	4
3135 N67	Fleurus	545	Leuven	708	4
3397 N67 *	Leuven	728	Ottignies	809	4
3734 N67	Charleroi	618	Ottignies	700	4
RE 3735 N67	Ottignies	717	Fleurus	734	4
3735 N67	Fleurus	748	Ottignies	816	4
4122 N67	Leuven	1728	Ottignies	1809	4
4393 N67 *	Ottignies	1631	Leuven	1712	4
4752 N67	Ottignies	1626	Fleurus	1655	4
RE 4753 N67	Fleurus	1709	Ottignies	1726	4
4753 N67	Ottignies	1742	Charleroi	1825	4

LIGNES - LIJNEN 154-166

3696 N67	Bertrix	518	Namur	710	5
4692 N67	Namur	1724	Bertrix	1922	5
1955 N7	Namur	558	Dinant	629	5
à / tot					
1970 N67	Namur	2058	Dinant	2129	5
1970 R67	Namur	2128	Dinant	2200	5
1976 N7	Dinant	614	Namur	646	5
à / tot					
1991 N67	Dinant	2114	Namur	2146	5
1991 R67	Dinant	2144	Namur	2216	5
sauf-behalve					
1958 N67	Namur	858	Dinant	929	M2
1960 N67	Namur	1058	Dinant	1129	M2
1980 N67	Dinant	1014	Namur	1046	M2
1982 N67	Dinant	1214	Namur	1246	M2

N67 : rijdt niet op zaterdag, zondag en feestdagen
 N67 : ne circule pas les samedis, dimanches et jours fériés
 R67 : rijdt slechts op zaterdag, zondag en feestdagen
 R67 : ne circule que les samedis, dimanches et jours fériés
 * : train supprimé pendant les congés payés
 * : trein die niet rijdt tijdens de vakantie periode
 . : trein die niet rijdt tijdens de schoolvakantie
 . : train supprimé pendant les congés scolaires

BUITENLANDSE NIEUWTJES

NS MATERIEELOVERZICHTEN



Stand 1 januari 1990

Elektrische locomotieven (totaal : 147)

reeks 1100: 47 locomotieven: 1101-1117, 1119, 1122-1124, 1127, 1129, 1130, 1132, 1134-1139, 1142-1155, 1157-1160.

reeks 1200: 25 locomotieven: 1201-1225.

reeks 1300: 15 locomotieven: 1301, 1302, 1304-1316.

reeks 1600: 58 locomotieven: 1601-1658.

Diesel locomotieven (totaal: 377)

reeks 200/300 (locomotoren): 127 locomotieven: 203, 204, 209-211, 213-215, 217-219, 222, 223, 225-232, 234, 235, 238, 241-250, 252-257, 259, 260, 262-265, 267, 270, 271, 274, 276, 278, 279, 281, 283-286, 288-292, 296-303, 305-310, 312-316, 318-332, 334-353, 357-363, 368, 369.

reeks 600 (rangeerlocomotieven): 65 locomotieven: 601-665.

reeks 2200/2300: 116 locomotieven: 2201-2205, 2207-2217, 2219-2226, 2228-2230, 2234-2236, 2238, 2239, 2241, 2243-2247, 2249-2251, 2253-2261, 2263, 2264, 2266-2278, 2280, 2282-2286, 2289-2311, 2317-2320, 2322-2324, 2326-2330, 2332, 2342-2344, 2346, 2348.

reeks 2400/2500: 26 locomotieven: 2403, 2405-2407, 2412-2414, 2418, 2419, 2423-2425, 2429, 2432, 2434, 2435, 2439, 2443, 2444, 2446, 2447, 2449, 2450, 2452-2454, 2456, 2458, 2462, 2463, 2465, 2467, 2470, 2477, 2482, 2501, 2502, 2504, 2506, 2510, 2513, 2526, 2528.

reeks 6400: 26 locomotieven: 6401-6426.

ELEKTRISCHE TREINSTELLEN (totaal: 588)

reeks ELD2 (plannen F-G-M-Q): 321, 324-331, 333-348, 350-365, 371-379,
381-393.

reeks ELD2 (plan V): 401-419, 421-438.

reeks EL2 (plan V): 441-483.

reeks ELP2 (plan V): 801-877, 879-937, 939-958, 960-965.

reeks EL2 (plan Y): 2001-2015, 2021-2035.

reeks EL3: 2836-2895.

reeks ELE3: 4001-4007.

reeks ELD3: 4011-4094.

reeks ELD4 (plan T): 501-531.

reeks ELD4 (plan F-G): 1711, 712, 713, 715-720, 1721, 722-728, 1729, 730,
1731, 1733, 734, 1735, 736, 1737, 738-740, 1741,
742, 1743-1746, 747, 1748-1750, 751-754, 1755,
756, 1757, 1761-1768, 769-772, 774, 1780-1791.

reeks EL4 (plan P): 1970.

DIESELTREINSTELLEN (totaal: 118)

reeks DE: 20 (VIP-car)

reeks DE3: 111-152.

reeks DE2: 162-186.

reeks DH1: 3101-3119.

reeks DH2: 3201-3231.

ELEKTRISCHE MOTORPOSTRIJ TUIGEN (totaal: 33)

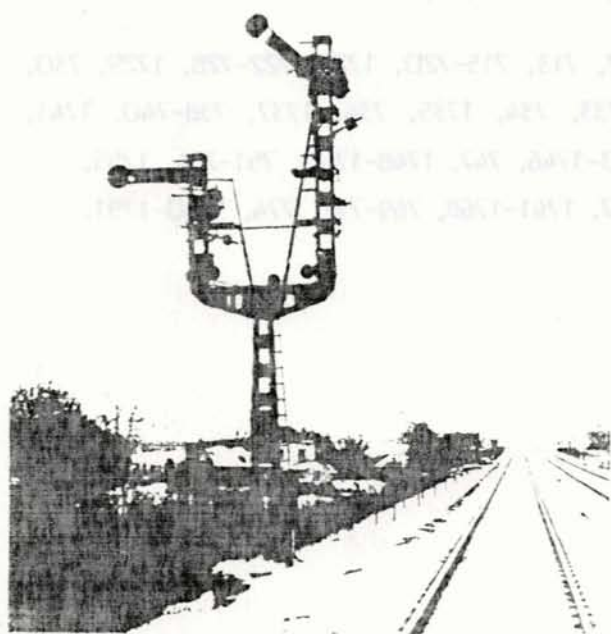
reeks mP 3000: 3001-3009, 3011-3020, 3022-3035.

DE LAATSTE "KANDELAARS"

De getuigen van de oude spoorweg moeten langzaam plaats maken voor het modernisme dat vast er zeker en zonder ommekeer op alle gebieden doordringt. Daartoe behoort ook de mekanische seingeving die nog slechts op een paar plaatsen tegenwoordig is, met uitzondering van de lijnen 97 Saint-Ghislain-Quiévrain en 165-166 Dinant-Bertrix-Virton waar zij nog een tamelijk belangrijke plaats inneemt.

Het doel van dit artikel is een overzicht te geven van de zes laatste "kandelaars" die nog in dienst zijn. En volgend artikel zal een samenvatting geven van de mekanische seingeving nog in dienst op het net.

De mekanische richtingssignalen, "kandelaars" genoemd omwille van hun vorm, zijn stopsignalen gebruikt om een vertakking of de inrit van een station naar verschillende richtingen te beschermen wanneer minstens één richting mag bereden worden tegen een snelheid hoger dan 40km/u.



FLORENVILLE

Men onderscheidt kandelaars met twee of drie masten, waarvan alleen de eerste nog bestaan, de kandelaars met drie masten zijn definitief verdwenen in 1985 (Edingen en Virton). De kleine masten links of rechts geplaatst naast de grote duiden het spoor, de bundel of de richting aan links of rechts waar de snelheid beperkt is tot 40 km/u vanaf de eerste wissel die zich achter het signaal bevindt. De hoogste mast duidt de richting aan die aan de hoogste snelheid mag bereden worden.

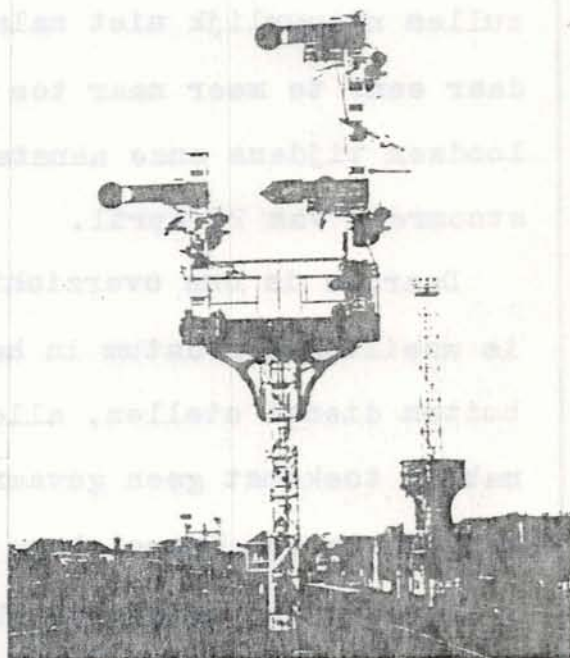
Elke mast heeft een stoppalet in rode kleur die kan begeleid zijn door een verwittingspalet in gele kleur en/of een rangeerpalet in paarse kleur. Naar gelang het een seingeving betreft met twee of drie standen kunnen de stoppaletten ofwel twee standen innemen : horizontaal (stilstand, 's nachts een rood licht) en

geheven op 45° (doorrit toegestaan, 's nachts een groen licht) ofwel drie standen innemen : horizontaal (stilstand, 's nachts een rood licht), geheven op 45° (volgens signaal te beschouwen als gesloten, 's nachts een geel licht) en geheven op 90° (doorrit bij volgen signaal toegestaan zonder beperking, 's nachts een groen licht). De seingevingspaletten met twee standen zijn te herkennen door de tegenwoordigheid van een ronde schijf aan hun uiteinde (stoppalet) of in hun midden (werwittigingspalet).

De kandelaars zijn gemaakt uit gelaste metalen latten of balken en zijn meest erwerken opgebeld van hun smeedijzer. Ze kunnen tot 16 ton zwaar zijn! en ze liggen diep in de grond verankert in een zware gietijzeren voetsteen.

Ze worden hoe langer hoe meer gezocht want het worden echte uitzonderingen en rariteiten, maar waar kan men die laatste stukken nog aantreffen?

Lijn 15 MOL - HASSELT : twee kandelaars bewaken elke ingang van Leopolsburg (laatste station van deze lijn dat de mechanische seingeving nog in dienst heeft en die normaal in juni aanstaande moet verdwijnen bij het in dienststellen van het enkelspoor van de lijn 15). Tijdens onze reis "Type 201" op 29 oktober 1988 hebben de deelnemers deze twee signalen kunnen bewonderen en fotograferen.



LESSINES

Lijn 132 CHARLEROI - WALCOURT : Alleen station Jamioulx is nog uitgerust met een mechanische seingeving. De ingang kant Walcourt is beschermd door een prachtige kandelaar. Gelegen midden in een

bos kan hij slechts optimaal gefotografeerd worden na 13u00 in de zomer.

Lijn 165 BERTRIX - VIRTON : Florenville bezit nog steeds een prachtige kandelaar met mooie afgeronde vormen zo aangenaam om zien en geplaatst aan de ingang van het station Bertrix. We zullen ze tegenkomen tijdens onze reis op 25 augustus aanstaande.

Lijn 166 DINANT - BERTRIX : de twee laatste en ook de meest merkenwaarde kandelaars bevinden zich te Vonêche, aan beide ingangen. Ze liggen in een prachtig landschap van een uitzonderlijke schoonheid, tevens hebben ze als eigenschap de hoogste signalen van het net te zijn. We zullen natuurlijk niet nalaten U daar eens te meer naar toe te loodsen tijdens onze aanstaande stoomreis van 28 april.



VIRTON

Daarmee is ons overzicht spijtig genoeg reeds beeindigd. Het is moeilijk een datum in het vooruitzicht te stellen over het buiten dienst stellen, alleen kan men bevestigen dat ze in een nabije toekomst geen gevaar lopen, met uitzondering van de twee kandelaars van Leopolsburg die hun laatste dagen leven.

Laten we hopen dat de NMBS het gelukkig initiatief zal nemen één van deze laatste getuigen te bewaren, niet als eenvoudig denkmaal maar door het in dienst houden van de ganse mekanische seingeving van een station (met plaatselijke consigne). Waarom niet te Vonêche? Zoals het reeds het geval is voor verschillende Europese Spoorwegen.

Enkele zeldzame lijnlokomotieven hebben de laatste decennia van deze eeuw aangevangen steeds gekleed met de oude groene livrei, we hebben het dan ook interessant gevonden de toestand van nabij te beschouwen. Maar vangen we eerst aan met de geschiedenis van de kleurverandering.

De groene en bruine kleuren waren zeer verspreid in Europa. Ze werden gedeeltelijk om strategische redenen weerhouden (kamouflage). Tot in 1977 hadden alle lokomotieven van ons net een livrei waarin de hoofdkleur groen was, met uitzondering van de meerstromige machienen (reeks 15, 16 en 18 in blauwe kleur). De NMBS enerzijds bezorgd om de veiligheid bij het naderen van de overwegen en van de stations en van het personeel dat aan de sporen werkte te verbeteren, en anderzijds zijn imago te verbeteren door het gebruik van aangename en aantrekkelijke kleuren, ging over tot een test in februari 1976 op de 2376 met een opvallende gele livrei doorsneden met 4 groene streken. Kort nadien werd deze test uitgevoerd op de 2380 en vervolgens op de 2355. Merken we terloops aan dat de 2376 niet werd herschilderd maar dat ze gedeeltelijk met groen kleefpapier werd overtrokken. Vervolgens was het de beurt aan diesellokomotief 5142, die herschilderd in een nieuwe gele livrei, de werkplaatsen van Salzinnes verliet op 28 juli 1976. In feite had deze machine haar versiering bewaard; alleen de gele en groene kleuren waren onderling verwisseld.

Op 31 december 1976 verliet de 2604 dezelfde werkplaats in een andere livrei, nog steeds geel maar opgesmukt dit maal met blauwe streken.

Ten gevolge van deze proeven, nam de NMBS het besluit, in juni, op alle lijnlokomotieven volgende laatste livreiën, intussen licht aangepast, toe te passen :

- geel met groene decoratieve streken, groen dak en zwart onderstel van de diesels (vergeleken met de 5124, was de decoratieve onderstrook breder, de smalle streken gaande van de koplichten naar de vensters werden nagelaten, de deuren in 't geel geschilderd;

- geel met decoratieve blauwe stroken, grijs dak en zwart onderstel van de elektrische lokomotieven (de 2604 had een onderstel geel geschilderd). Zeer snel deden de eerste lokomotieven hun intrede op de lijnen.

Ziehier van elke reeks, de eerste herschilderde machienen :
1501 (3/77), 1602 (5/78), 1802 (3/79), 2206 (10/77), 2323 (8/77),
2511 (2/79), 2605 (12/77), 5109 (9/77), 5206 (8/79),
5303 (5/79), 5408 (12/78), 5501 (12/77), 5925 (10/77),
6073 (6/77), 6112 (4/78), 6220 (8/78) en 6505 (3/80).

Vestigen we ook de aandacht op het feit dat de 2024 en de 2025 de twee enige lokomotieven waren in gele livrei bij het verlaten van de fabriek (op 19.12.1977 en 17.01.1978).

De nieuwe livrei van de elektrische lokomotieven scheen ten slotte zeer vervuילend te zijn, en bij afwezigheid van een "gebonden" zuiveringspolitiek bekwam men het tegenovergestelde van wat men ha willen verkrijgen : het vuil vormde op de gele achtergrond een bruinachtige kleur die veeker aan "kamouflage" deed denken...

Zo verscheen dan in september 1980, de 2337 in een nieuw blauw kleedje opgesmukt door gele zichtstroken, het dak en het onderstel bleven onveranderd.

Het is deze livrei die tenslotte de overhand heeft om het grootste deel van de elektrische lokomotieven op te smukken. Wat het dieselmateriaal betreft, werd de gele livrei bewaard; alleen de voorzijde, geel geschilderd op de 5109, 6024, 33, 36, 46, 47, 73, 72 en 83 wordt geleidelijk groen herschilderd; de volgende verlaten Salzinnen in veranderde toestand; het is een feit dat ze minder rijden en dat ze minder blootgesteld zijn aan de spattingen veroorzaakt door de werking van pantograaf op bovenleiding. Alleen 7 machienen van de reeks 55 en de 6005 en de 6215 hebben een blauwe livrei gekregen daar ze uitgerust zijn met een elektrische verwarming voor de stellen. De blauwe kleur is tenslotte verkozen om de traktie of/en de elektrische verwarming te kenmerken. Een woordje tenslotte over de laatste nog groen geschilderde lokomotieven.

Wat de elektrische betreft zijn we vlug rond daar het park nog slechts 14 machienen heeft in drie reeksen verdeeld : de 20, 22 en 23. De toestand was de volgende op één februari 1990.

- reeks 20 : in deze reeks bestaan nog 5 groene lokomotieven : 2014, 2017, 2019, 2022 en 2023. Hun eerste algemene herziening aangevangen sinds 1988 zal in oktober van dit jaar beëindigd zijn met de 2023. Op dit ogenblik zal alleen de 2024 nog overblijven in de gele kleur.
- reeks 22 : de 2238 en de 2244 schijnen vast besloten niet van kleedje te willen veranderen; het zijn inderdaad sinds lang de laatste twee 22 die hun oude groene livrei behouden;
- reeks 23 : de 2303, 2336, 2346, 2347, 2350, 2351, 2352 en 2370 zijn nog steeds groen. Waarschijnlijk zullen ze vóór einde 1991 een algemene herziening ondergaan die ze zal doen overgaan in de rij der blauwe lokomotieven;

Wat de diesels betreft, het aantal groene lokomotieven is veel groter :

- reeks 51 : alleen de 5135 van standplaats Monceau is nog steeds groen (livrei model 1971) en om deze reden is deze machine voor vele liefhebbers een veel geprezen zeldzaamheid geworden. In de maand mei zal ze een algemene herziening ondergaan te Salzinnes;
- reeks 53 : deze reeks telt nog slechts de 5302, 5318 en 5320 van standplaats Ronet (in juni 1990 : Latour) en de 5319 van Latour in hun oude smuk (met gele strook). Een nieuw projekt betreft om ze uit te rusten met nieuwe vlotende stuurposten;
- reeks 54 : de 54 zijn op dit ogenblik de vedetten van de liefhebbers. Spijtig genoeg blijven slechts 3 lokomotieven in dienst en dit in hun oorspronkelijk kleedje (met twee gele streken). Het betreft de 204.003 en de 204.004 (beiden herschilderd door het TSP in mei 1988) en de 5407, en gehuisvest in standplaats Ronet;
- reeks 55 : de grote storm om de gele kleur heeft de rij der 55 deelwijze gespaard, 13 bestaan nog in hun groen kleur dit betekent 32% van het volledige gestel : 5502, 5503, 5504, 5506, 5508, 5509, 5511, 5512, 5513, 5530, 5531, 5537 en 5538;
- reeks 62/63 : de laatste reeks die groene lokomotieven heeft, reeks 62/63 bezit twee bijzonderheden : ze telt het grootste aantal groene lokomotieven en dit in vijf verschillende decoraties !
- in oorspronkelijke livrei : 212.144 (alias 6244) van standplaats Saint-Ghislain eveneens herschilderd door het TSP in februari 1989;

PFT

TSP



Siège social / Sociale zetel
Avenue des Eglantines 15
1150 BRUXELLES / 1150 BRUSSEL