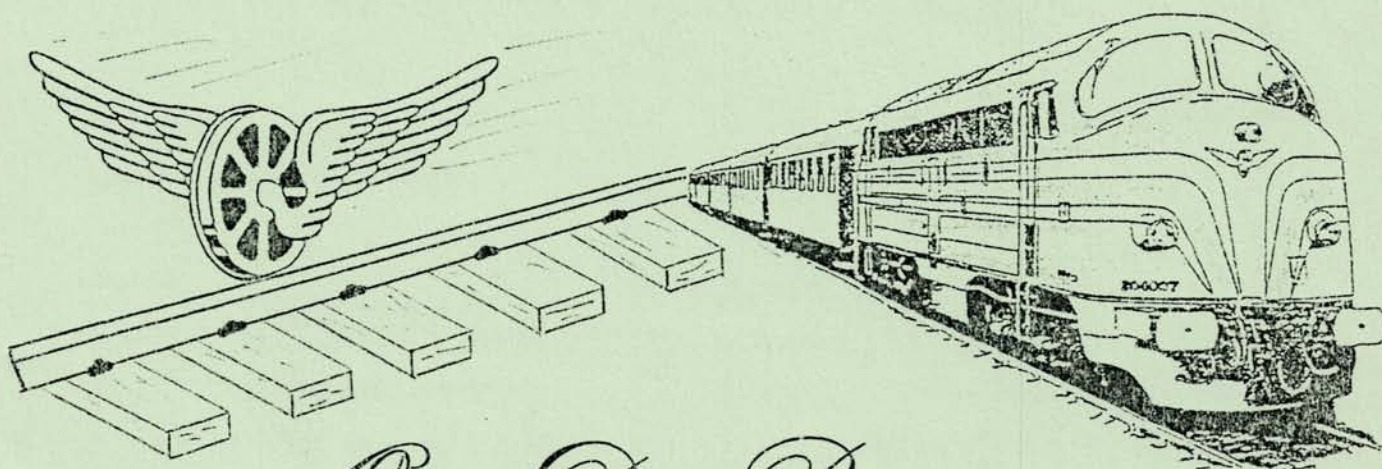


N° 4 NOVEMBER 1990

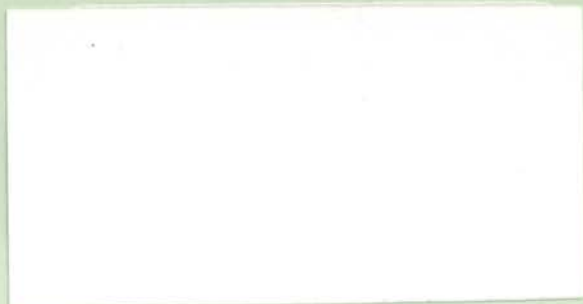
70 BF



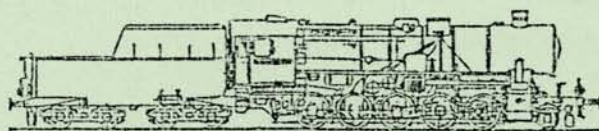
DRIEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT



Op De Baan



Informatieblad van de



TSP



TOERISTISCH SPOOR PATRIMONIUM

ADRES

Een dienst of een inlichting nodig?

Een enkel adres :

TSP-vsw

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° 4 11/1990



INHOUD

- Het woord van de Voorzitter :..... p. 3
- Reisjaaroverzicht - 1991 :..... p. 4
- Het reden van materiaal :..... p. 5 - 6
- Technische Steekkaart stoom n° 3 :... p. 7-9
- De seinrichting NMBS (I) :..... p.10-15
- Ons "B" monogram heeft 60 jaren :.... p. 16
- 20 jaar geleden :..... p.17-23
- Portret : De 4333 van het TSP p.24-30
- NMBS : De laatste staking :..... p. 31
- NS nieuwtjes :..... p. 32
- De nieuwe motorstellen van de CFL :. p. 33
- Het goederenvervoer bij de NMBS
in de komende decennia :..... p.34-35
- Restauratie van het materieel :..... p.36-37
- Grafiek TSP :..... p. 37
- Wenskaarten :..... p. 39
- Actualiteiten van de NMBS :..... p.41-43
- TSP - Shop :..... p. 44

VERWEZENLIJKING : VANDERHAEGEN J-L

REDAKTIE : Dieu Baudouin, DIEU Philippe, HERBIET Pierre, MAHIEU Jan, MARDAGA Ronald, MARTIN Serge, MONNIER Etienne, VANDERHAEGEN Jean-Luc, Van HOECK Eric, VOCKE Marijn.

HET WOORD VAN DE VOORZITTER

Een succes! Deze twee woorden volstaan om het resultaat te weerspiegelen van ons toeristisch seizoen tijdens hetwelke we vier uitzonderlijke uitstappen ondernomen hebben en tevens de uitbating hebben begonnen van de TTMM met ons motorstel 554.18, het geheel onder een stralende zonneshijns.

Onze laatste uitstap, die van 25 augustus voerde ons van Brussel naar Luxemburg, via Liège, Gouvy, Bertrix, Athus en Pétange ongetwijfeld was het de meest populaire met ongeveer 400 deelnemers; nochtans was het een lange en vermoeiende reis : 14 uren trein, 550 kilometers en nog de bus daarbij! En toch moeten we verschillende tekortkomingen en fouten toegeven zowel van ons zelf als van de deelnemers.

Eerst en vooral de inschrijvingen : de helft daarvan gebeurde de laatste week met de administratieve gevolgen daaraan verbonden : versturen van biljetten met spoedzending, hetuitgave van documenten, versterking van de trein op het laatste ogenblik, enz...

Vervolgens waren we door deze uitstap verbonden met onze vrienden van de GAR; het aantal deelnemers van deze vereniging werd slechts bekend gemaakt op de dag zelf van de reis, met de bijkomende risikos van plaatsgebrek daaraan verbonden. Tenslotte waren de fotohalten te onvoldoende en zo kwam het tot een ware overrompeling, trekken en duwen, en het afschaffen van 8 voorziene fotohalten!

Vergeeten we niet dat het een ontspanningsdag is en dat de beleefheid, van waar ze ook kome, moet behouden blijven...

Dit alles dwingt er ons toe na te denken. En voor volgend jaar zullen we de nodige maatregelen moeten treffen die voor ons de zaak vergemakkelijken, en die voor U, liefhebbers, de reizen aantrekkelijker maken; onder deze maatregelen zijn de volgende : beperking van het aantal deelnemers (indien nodig herdoen we dezelfde uitstap een of meerdere malen), een politiek die er op aanstuurt de piraten weg te werken (afschaffing van de autovolgers), een voorziene datum voor de inschrijvingen, langere fotohalten en kortere reizen.

Maar wat gebeurt er nog in onze vereniging?

Ons geschiedkundig patrimonium heeft zich in 1990 verrijkt met het motorstel 4605 dat momenteel gerestaureerd wordt. We hebben tevens vier rijtuigen type M1 aangeschaft bestemd om te worden ingezet met onze allerlaatste aanschaffing die U zult ontdekken op bladzijde 5.

Een andere nieuwigheid is de toelating voor onze motorstellen te mogen rijden op het NMBS-net; we zullen niet nalaten U daarvan te laten profiteren.

Dit nummer van "Op de Baan" is het vierde en laatste nummer van dit jaar; het bevat dus ons programma "Reizen" voor 1991 en eveneens de voorwaarden tot lidmaatschap.

Op het einde van dit eerste jaar hopen we dat ons tijdschrift U dichter bij ons heeft gebracht. We zijn de mening toegedaan dat het volledig zijn taak heeft volbracht die we bij aanvang hadden vooropgesteld.

We blijven altijd opmerkzaam om uw wensen te kunnen vervullen.

Aangename lektuur...

Zoals u zal kunnen merken, moesten wij onze bijdrage herzien in de functie van de drukkerij en de verzendingskosten. Wist u dat voor onze buitenlandse leden, de verzendingskosten ons 46 fr per nummer bedraagt, of 184fr per jaar, als de som van de bijdrage voor 1990 maar van 150 fr voorzien was!

REISJAAROVERZICHT - 1991

23 MAART : - Rondrit van de omgeving van Mons en St.Ghislain met onze motorwagen 554.18 (ex.4618).

31 MAART : - Brussel-Maredsous met een motorwagen (554.18 op 554.18), seizoen opening van de TTMM.

13 APRIL : - Kempenreis met lokomotieven typen 65 en 71. Afscheidsreis van de "Kubels" wagen.

22 JUNI : -Stoomtrein van Braine-le-Comte naar Gent via Quiévrain, Ronse en Oudenaarde. Lokomotief: 29.013.

1 JUNI : - Grote reis van Brussel naar Paris met een lokomotief type 204!

20 JULI : - Brussel-Maredsous - TTMM.

15 AUGUSTUS : - Brussel-Maredsous - TTMM.

24 AUGUSTUS : - Dinant-Bertrix-Virton met onze motorwagen 554.18.

14 SEPTEMBER : - Reis rond Brussel (voor de TGV werken), TSP motorwagen 4333.

OM WEDER LID TE WORDEN

* Indien U in België woont, volstaat het de som van min. 250 fr te storten vóór 1 januari, op rekeningnummer 001-1201789-35 van TSP Brussel, met vermelding "Lid 1991". Na deze datum kost de bijdrage min. 300 fr.

* Indien U in een andere Europees land woont, is de bijdrage vastgesteld op min. 350 fr tot 1 januari, daarna min. 400fr.

* Indien U buiten Europa woont kost de bijdrage min. 400 fr tot 1 januari, daarna min. 450 fr

VOOR DE LEDEN DIE NIET IN BELGIE WONEN MOET DE BETALING UITSLUITEND WORDEN UITGEVOERD MET EEN INTERNATIONAAL POSTMANDAAT OF EEN GEWAARBORGDE EUROCHECK OP NAAM VAN HET TSP.

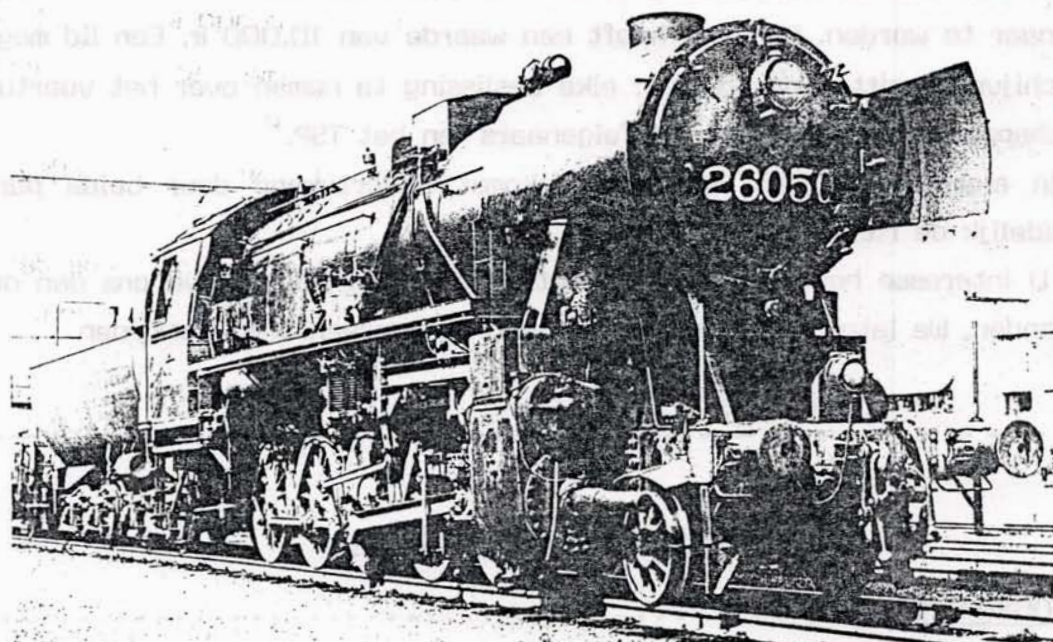
HET REDEN VAN MATERIAAL

Er wordt over gefluisterd, er wordt over gesproken... en daar is hij onze jongste aankoop : een stoomlokomotief, en nog wel een poolse!

Hij is van het poolse type Ty2 die uit de duitse reeks 52 komt; juister gezegd de Ty2-3554 PKP, ex. 52.3554 DR. Uitrusting assen : 150 (of 1E) met kuitender 4 assen.

Waarom een poolse? Omdat 100 lokomotieven zoals deze, na de tweede wereldoorlog werden ingelijfd in het park van de NMBS; ze werden herdoopt in type 26, kregen de nummering 26.001 tot 26.100; en Polen heeft het ons mogelijk gemaakt een machine te ontdekken dat zijn belgisch kleurtje zal terug krijgen na een goede lifting.

In een volgend nummer komen we met meer bijzonderheden terug op de lokomotieven type 26.



Onze lokomotief krijgt sinds de maand september een flinke beurt met volledige herziening in een daartoe uitgeruste werkplaats en we hopen hem naar België te kunnen brengen in de eerstvolgende weken.

We zullen hem weer omtoveren in type 26 (26.101), wat niet zo moeilijk zal zijn (schilderen, lichten ene...)

Tegelijkertijd gaan we over tot het aanschaffen van 4 rijtuigen type M1 die zullen kunnen worden aangehaakt.

Die aankopen gaan natuurlijk grote financiële problemen met zich brengen; de meeste deeleigenaars zijn aan de grens van hun budget en de kostprijs van ons type 26, herziening, vervoer ene... meegerekend is geweldig hoog : verschillende miljoenen franken! Daarom hebben we ook de beslissing genomen, zoals voor de 6077, een oproep te richten aan uw vrijgevigheid : voor elke gift van mintens 550 fr, wordt u uitgenodigd gratis deel te nemen aan de inhuldiging en aan de eerste rit met de 26.101, tevens krijgt u een foto.

U kunt uw vrijgevigheid storten op onze bankrekening : 001-1201789-35 van van de TSP Brussel. Op voorbaat bedankt.

ONZE RIJTUIGEN M1

Onze keus viel op vier rijtuigen van dit type, die zullen worden aangehaakt ofwel aan de 6077 ofwel aan het type 26, op toeristische lijn ofwel op het NMBS-net na inschrijving als "particulier" rijtuig.

Die rijtuigen momenteel uitgeweken te Muizen, zijn genummerd 42.011, 42.193, 43.032, en 43.046 (wat in UIC-Nummering het volgende geeft : 50 88 2918 6073, 50 88 2918 7204, 50 88 3826 6163 en 50 88 3826 6254).

Om dit materiaal aan te schaffen heeft de Vereniging besloten U te laten Deelnemen. Hoedat? Door een of meerdere aandelen te kopen van één of meerdere rijtuigen, en zo deeleigenaar te worden. Elk deel heeft een waarde van 10.000 fr. Een lid mag niet meer dan twee schijven bezitten per rijtuig; elke beslissing te nemen over het voertuig gebeurt in gemeenschappelijk akkoord tussen de "eigenaars" en het TSP.

Dit zijn algemene punten. Een overeenkomst ondertekend door beide partijen legt klaar en duidelijk de richtlijnen van de twee vast.

Indien U interesse hebt aan deze operatie "Rijtuigen M1" gelieve ons dan onderhavige strook te zenden. We laten U een exemplaar van de overeenkomst geworden.

OPERATIE RIJTUIGEN M1

NAAM en VOORNAAM :

ADRES :

TELEFOON :

Ik heb interesse aan de aankoop van M1-rijtuigen en ik zal deelnemen aan schijven van 10.000 fr. Gelieve mij een afschrijft van de overeenkomst te laten geworden ten einde uw voorstellen in te krijgen.

Tekst terug te zenden aan : TSP-Vzw, Av. des Eglantines 15, 1150 Brussel

TECHNISCHE STEEKKAART STOOM Nr. 3

LOKOMOTIEF TYPE: 40

Dorsprongelijke afkomst : Na de eerste wereldoorlog, tussen 1920 en 1922, heeft de Engelse ROD (Railway Operating Division) 70 lokomotieven "Then-Weel" aan de Belgische Staatsspoorwegen verkocht.

Bouwers : Baldwin (USA) tussen 1917 en 1918.

Nummering : ROD: 4000-4069

Van 1920 tot 1931: 4909-4978

Van 1931 tot 1945: 4000-4069 (4000-4008: ex. 4970-4978)

Vanaf 1-1-1946: 40.001-40.069 (40.001-40.008: ex. 4001-4008, 40.009-40.028: ex. 4009-4028, 40.029: ex. 4000, 40.030-40.069: ex. 4030-4069).

Maximale snelheid : 80 km/h

Vermogen : 1024 kW / 1386 pk

Stelplaatsen van de lokomotieven type 40

Aantal lokomotieven van 1922 tot 1943: 70

Aantal lokomotieven in 1944: 65

Aantal lokomotieven in 1945: 67

Aantal lokomotieven in 1946: 69

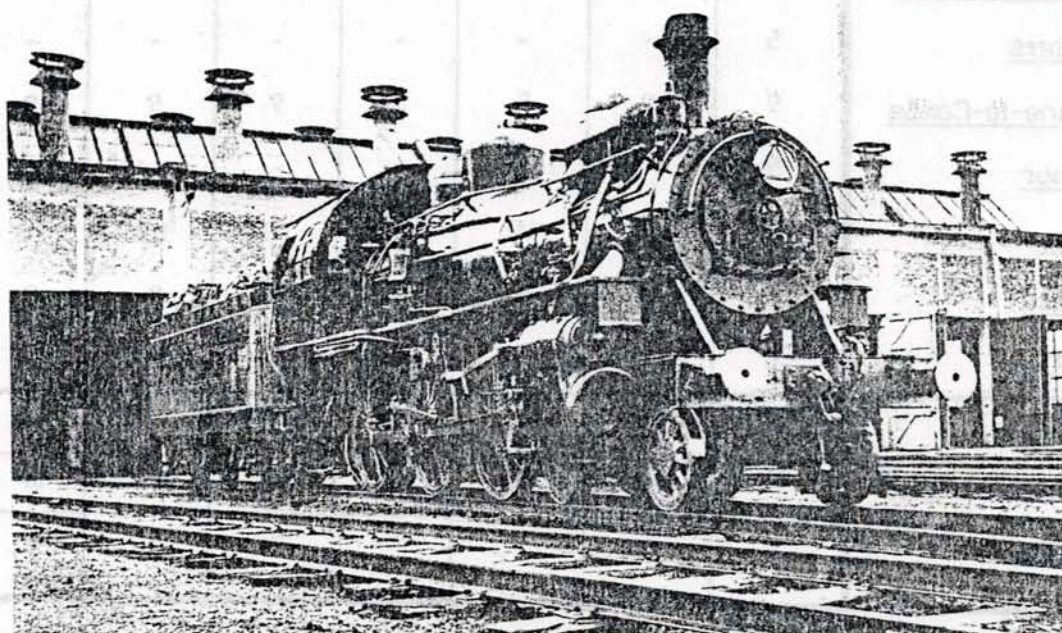
Aantal lokomotieven van 1947 tot 1950: 68

	<u>9/50</u>	<u>5/51</u>	<u>9/51</u>	<u>9/52</u>	<u>9/53</u>	<u>5/54</u>	<u>5/55</u>	<u>9/55</u>
<u>Aalst</u>	-	-	-	-	-	8	7	7
<u>Antwerpen-Zuid</u>	-	-	-	4	4	4	-	-
<u>Baulers</u>	5	-	-	-	-	-	-	-
<u>Braine-le-Comte</u>	9	9	9	9	9	9	8	8
<u>Latour</u>	5	-	-	-	-	-	-	-
<u>Mons</u>	14	16	15	14	10	10	10	10
<u>Statte</u>	-	8	8	9	8	8	8	8
<u>Tournai</u>	9	9	11	9	9	9	10	10
<u>totaal (1)</u>	42	42	43	45	40	48	43	43
<u>werkelijk aantal</u>	68	68	68	68	68	68	67	67
<u>reserve</u>				9	5	9	2	7

	<u>6/56</u>	<u>6/57</u>	<u>9/57</u>	<u>6/58</u>	<u>9/58</u>	<u>5/59</u>	<u>9/59</u>	<u>9/60</u>
<u>Aalst</u>	<u>7</u>	<u>8</u>	<u>8</u>	<u>8</u>	<u>8</u>	<u>5</u>	<u>5</u>	<u>4</u>
<u>Braine-le-Comte</u>	8	7	7	7	4	-	-	-
<u>Kortrijk</u>	-	-	-	-	4	13	13	12
<u>Mons</u>	10	11	11	9	9	9	9	8
<u>Statte</u>	8	9	9	9	9	-	-	-
<u>Tournai</u>	9	10	9	8	8	8	8	-
<u>totaal (1)</u>	42	45	44	41	42	35	35	24
<u>werkelijk aantal</u>	67	67	67	67	67	67	67	42
<u>reserve</u>	10	6	12	11	14	8	6	13

	<u>5/61</u>	<u>9/61</u>	<u>9/62</u>	<u>5/63</u>	<u>9/63</u>	<u>5/64</u>	<u>9/64</u>	<u>5/65</u>
<u>Kortrijk</u>	12	12	12	12	12	5	5	-
<u>MOns</u>	8	6	7	-	-	-	-	-
<u>totaal (1)</u>	20	18	19	12	12	5	5	-
<u>werkelijk aantal</u>	30	30	20	20	20	13	13	-
<u>reserve</u>	12	7	7	14	8	5	1	-

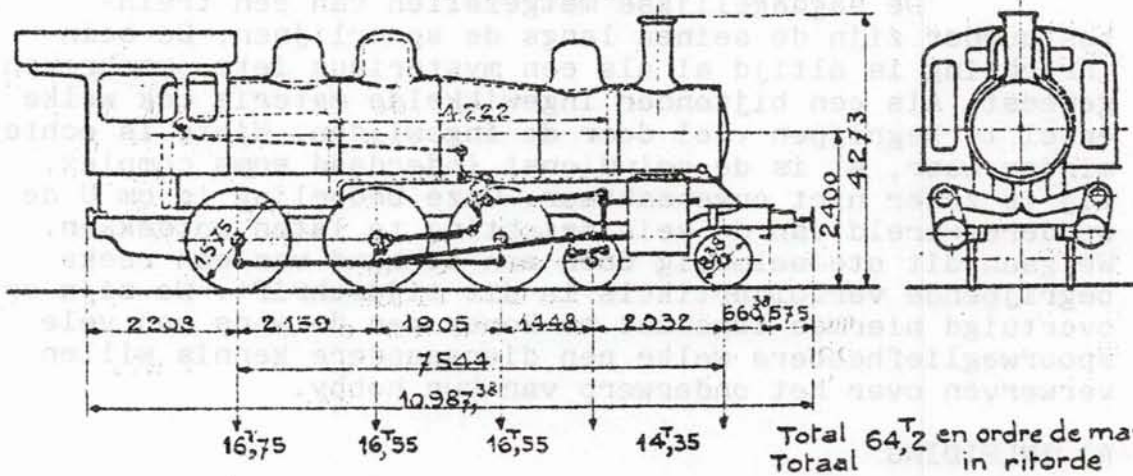
(1) - aantal benodigde lokomotieven (reserve niet meegerekend)



Locomotive TYPE 40

Effectif: 69 loco.

S.N.C.B.
N.M.B.S.



Caractéristiques

Date de construction: 1917

Locomotives numérotées de 40001 à 40.069

Type de locomotive... (10Wheel) 4-6-0

Mécanisme { Diamètre des cylindres (d) mm. 483
Course des pistons (l) mm. 660
Diamètre des roues motrices (D) m. 1,575

Timbre (p) kg/cm² 13,36

Type de foyer

Grille { Longueur m. 2,545
Largeur m. 1,067
Surface (G) m² 2,71

Surface de chauffe du foyer m² 13,09

Faisceau fumée { Petits diamètres mm. 45⁸/₅₀
tubes à nombre 138

surface m² 84,2

tubulaire { Gros diamètres mm. 128⁹⁸/₁₃₅
tubes à nombre 22

fumée surface m² 37,80

Surface de chauffe totale (S) m² 135,09

Diamètres des tubes surchauffeurs mm. 30⁵/₃₈

Surface de surchauffe (S') m² 42,49

Corps cylindrique { diamètre moyen m. 1,711
épaisseur de la tôle mm. 17,46

Epaisseur du menteau de la boîte à feu mm. 14,28

Epaisseur des tôles { ciel mm. 16
du foyer (cuivre) arrière et latérales mm. 16
tubulaire mm. 16 à 26

Epaisseur de la tôle tubulaire boiler fumée mm. 12,7

Capacité de la chaudière en ordre de marche m³ 3,140

Volume de la chambre de vapeur m³ 2,060

Surface d'émission de la vapeur m² 7,50

Rapport S/G 49,8

Rapport S'/S 0,314

Effort de traction T = 0,65pd^{2l} kg. 8.500

Poids de la locomotive à vide t. 57,2

Poids adhérent (A) t. 49,85

Rapport T/A 1/5,86

Karakteristieken

Bouwjaar: 1917

Locomotieven genummerd van 40001 tot 40.069

Type van locomotief... (10Wheel) 4-6-0

Mechanisme { Diameter der cilinders (d) mm. 483
Zuigerslag (l) mm. 660
Diameter der drijfwielen (D) m. 1,575

Keteldruk (p) kg/cm² 13,36

Type van vuurkist

Rooster { Lengte m. 2,545
Breedte m. 1,067
Oppervlak (G) m² 2,71

Verwarmingsoppervlak vd vuurhaard m² 13,09

kleine diameters mm. 45⁸/₅₀
vlam aantal 138

Pijpen- pijpen oppervlak m² 84,2

bundel { Grote diameters mm. 128⁹⁸/₁₃₅
vlam aantal 22

pijpen oppervlak m² 37,80

Totaal verwarmingsoppervlak (S) m² 135,09

Diameters der oververhitterspijpen mm. 30⁵/₃₈

Oververhittingsvlak (S') m² 42,49

ketelromp { gemiddelde diameter m. 1,711
dikte der plaat mm. 17,46

Dikte van den vuurkistmontel mm. 14,28

Dikte der platen { hemeiplaat mm. 16
vd vuurhaard (koper) achteren zijplaten mm. 16
pijpenplaat mm. 16 à 26

Dikte der pijpenplaat-rookkast mm. 12,

Inhoud van den ritvaardigen ketel m³ 3,140

Volume der stoomkamer m³ 2,060

Oppervlak van stoomafgifte m² 7,50

Verhouding S/G 49,8

Verhouding S'/S 0,314

Trekvermogen T = 0,65pd^{2l} kg. 8.500

Gewicht der lege locomotief t. 57,2

Adhesie-gewicht (A) t. 49,85

Verhouding T/A 1/5,86

Chaudière

Ketel

DE SEININRICHTING NMBS 1

De dagdagelijkse metgezellen van een treinbestuurder zijn de seinen langs de spoorlijnen. De seininrichting is altijd al als een mysterieus iets omschreven geweest. Als een bijzonder ingewikkelde materie ook welke enkel te begrijpen viel door de ingewijden. Niets is echter minder waar, al is de seindienst inderdaad soms complex, zij is zeker niet ongenaakbaar. Onze bedoeling is om U de wondere wereld van de seininrichting te laten ontdekken. We gaan dit stelselmatig doen aan de hand van een reeks begrijpende vervolgartikels in dit tijdschrift. We zijn ervan overtuigd hiermee tegemoet te komen aan de wens van vele spoorwegliefhebbers welke een diepgaandere kennis willen verwerven over het onderwerp van hun hobby.

A) INLEIDING

Alvorens we de "studie" van de seininrichting gaan aanvatten is het nodig om voorafgaandelijk enkele definities te geven over bepaalde begrippen en deze ook te verduidelijken.

Onder wat wij in één groot begrip omschrijven als "de seininrichting", wordt verstaan het geheel van visuele-en-akoestische seinen welke aan de bestuurders van de de traktievoertuigen de nodige aanwijzingen geven om de treinrit in volgestrekte veiligheid te laten verlopen. Hierin is ondermeer verstaan het respekteren van de dienstregeling, het volgen van de voorgeschreven reisweg, de toegelaten snelheid en ook om de nodige remafstand te voorzien om de trein tijdig tot stilstand te brengen. De seininrichting heeft tevens ook tot doel te zorgen voor de nodige tussenruimte tussen twee opeenvolgende treinen, om deze te beschermen tegen aanrijdingen. Daarom zijn de gegeven tekens door de seinen BEVELEN die door de treinbestuurders PASSIEF en ONMIDDELLIJK moeten opgevolgd worden. Wat betekenen nu de al deze aanwijzingen gegeven door de seinen? Alles zal afhangen van de KARAKTERISTIEK en de AARD van de beweging.

KARAKTERISTIEK : Men spreekt van een "trein" voor iedere rit waaraan een nummer werd toegekend.

(vb: E32407, E1530, Z1658, LE49908)

Elke rit welke aan deze voorwaarde NIET voldoet, maar die toegestaan wordt door het openstellen van de stopseinen wordt gel ijkgesteld met een "trein".

Men noemt de beweging een "rangering" elke rit of beweging die niet als "trein" dient beschouwd.

De toegelaten snelheid van een trein is afhankelijk van de stand van de seinen en de karakteristieken van het materieel. Bij rangeringen is de maximum toegelaten snelheid beperkt tot 40 km/u.

AARD : Een trein evenals een rangering kan rijden als GROTE of als KLEINE beweging.

Dit zijn twee essentiële begrippen om de betekenis van de seinen te kunnen begrijpen.

GROTE BEWEGING : - gebeurt met normaal rijden

KLEINE BEWEGING : - gebeurt steeds met "rit op het zicht"
en met een maximum snelheid van 40 km/u.

Een bestuurder die rijdt onder de aard "grote beweging" moet enkel de grote seinen respecteren.

(Let op : de benaming grote seinen slaat NIET op de AFMETINGEN van deze seinen, zoals we later zullen zien.)

Het respecteren van de grote seinen is afhankelijk van het REGIME van de beweging, VNS = NORMAAL SPOOR of CVT = TEGEN-SPOOR.

Bij verkeer op normaal spoor (normaal de linkse rijrichting), respecteert de bestuurder de grote seinen met VAST BRANDENDE lichten, welke normaal links naast de bereden spoorbaan staan opgesteld.

Bij het regime tegenspoor worden de grote seinen met FLIKKERENDE lichten in acht genomen. Deze staan rechts naast de spoorbaan ingeplant.

De overgang van het ene regime naar het andere zullen we nader bekijken wanneer we het hoofdstuk over de DAG- EN NACHTLICHT-SEINEN bespreken.

Een kleine beweging kenmerkt zich door de afwezigheid van regime. Een bestuurder welke rijdt onder de aard "kleine beweging" (KB) moet bijgevolg dan ook aan ALLE ontmoete seinen gevolg geven, zowel de kleine- als de grote seinen.

KLEINE SEINEN : deze richten zich steeds tot de KB

GROTE SEINEN : zijn seinen die zich richten tot ALLE bewegingen, zowel kleine- (KB) als grote bewegingen (GB) en welke de eigenschap bezitten om de aard en het regime van de beweging om te zetten.
(GB → KB, KB → GB, VNS → CVT, CVT → VNS).

Een uitzondering op deze regel betreft het VEREENVOUDIGDE STOPSEIN welke zich eveneens richt tot KB en GB, doch de beweging NIET kan wijzigen. De reglementering terzake is op dit punt soms moeilijk te begrijpen.

Wanneer spreekt men van een kleine beweging ?

AMBTSHALVE onder de volgende omstandigheden :

- elke EERSTE beweging uitgevoerd door een trein of een rangering (beginpunt van de rit, dienstaanvang),

- na een stuurpostverandering,

- na een frontverwisseling (verandering van rijrichting),

- na het koppelen of het ontkoppelen van elektrische motorstellen,

- na het veranderen van het treinnummer of het afschaffen ervan,

- na aflos bestuurder of verandering van bestuurder als

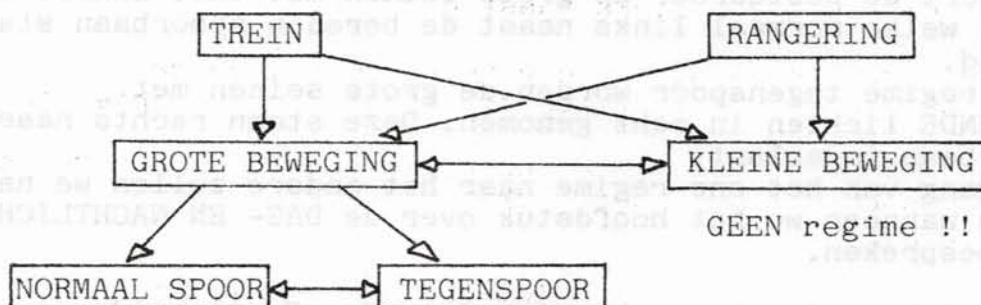
de twee bestuurders elkaar NIET hebben ONTMOET.

Deze bewegingen worden beschouwd als KB tot aan het eerste ontmoete groot sein.

NA OMVORMING : door het overschrijden van een groot sein dat doorrijden toelaat in kleine beweging.

Men gaat over van KB naar GB wanneer men een groot sein opengesteld voor een GB overschrijdt.

Volgende combinaties zijn hierbij mogelijk :



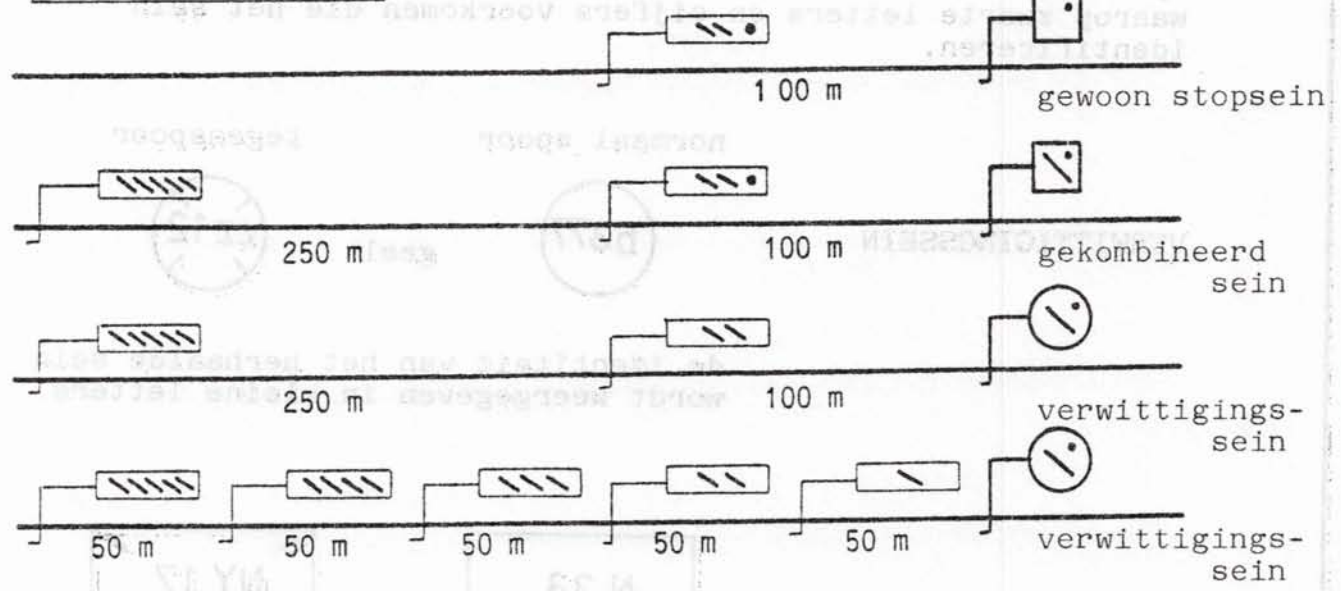
OPSTELLING VAN DE SEINEN

De VASTE seinen zijn opgesteld LINKS van het spoor, ten opzichte van de normale rijrichting. In geval van plaatsgebrek -en voor zover de maximum toegelaten snelheid de 40km/u. NIET overtreft-kunnen de seinen RECHTS worden geplaatst. Elk sein dat uitzonderlijk niet langs de reglementaire kant staat opgesteld, draagt op zijn mast een blauwe schijf met witte pijl. De pijl is gericht naar het spoor tot hetwelke het zich richt. De tegenspoorseinen staan RECHTS ten opzichte van het bereden spoor.

AANDUIDING

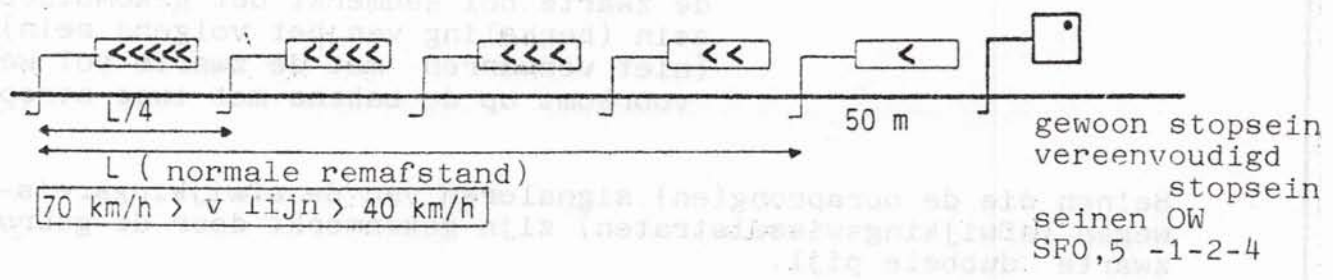
Het naderen van de vaste seinen wordt gesignaleerd door middel van BAKENS (van verschillende typen), afhankelijk van de aard van de lijn. Men gebruikt bakens met KEPERS op de lijnen die niet uitgerust zijn met verwittigingsseinen, in het algemeen op lijnen waar de refertesnelheid hoger is dan 40 km/u., zonder de 70 km/u. te overtreffen.

v lijn > 70 km/h

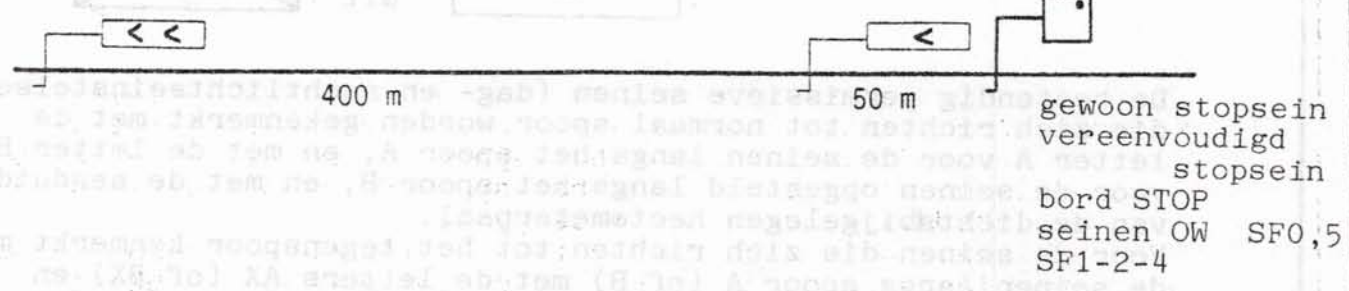


In de eerste drie gevallen zijn de bakens reflekerend. In het vierde geval zijn de bakens niet reflekerend.

De zwarte schijf (bol) op het bakens betekent dat we een (stop)sein naderen dat de stilstand van de beweging kan opleggen.

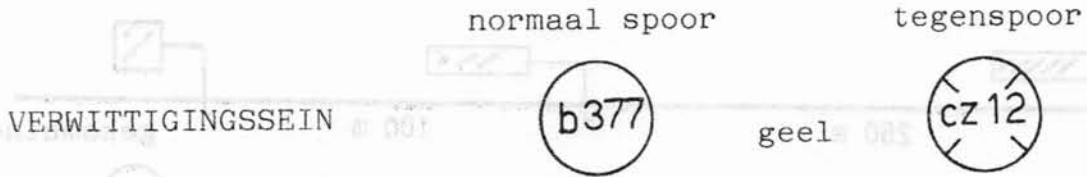


v lijn < 40 km/h



IDENTIFICATIE VAN DE SEINEN

Op de mast van de seinen is een reflekerend bord geplaatst waarop zwarte letters en cijfers voorkomen die het sein identificeren.



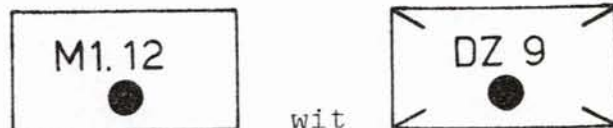
de identiteit van het herhaalde sein wordt weergegeven in kleine letters

STOPSEIN



littera (aanduiding) van het sein gevolgd door de nummer van de blokpost (seinhuis) welke het sein bedient of waar het sein van afhangt

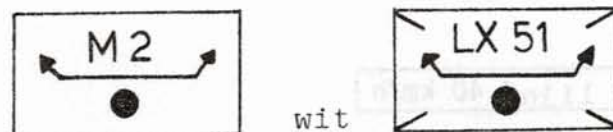
GEKOMBINEERD SEIN



de zwarte bol kenmerkt het gekombineerd sein (herhaling van het volgend sein) (niet verwarren met de zwarte bol welke voorkomt op de bakens met twee strepen)

Seinen die de oorsprong(en) signaleren van de afwijkingsreizen (afwijkingswisselstraten) zijn gekenmerkt door de gebroken zwarte dubbele pijl.

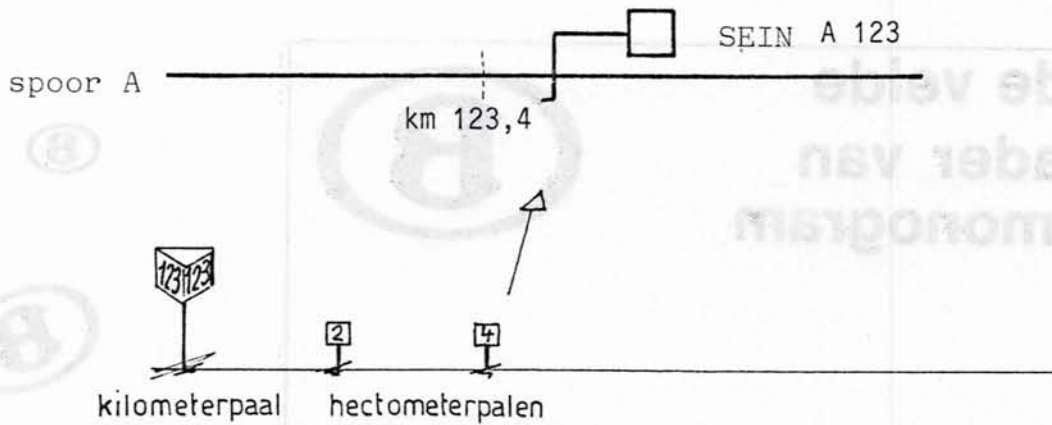
voorbeeld



De bestendig permissieve seinen (dag- en nachtlichtseinstelsel) die zich richten tot normaal spoor worden gekenmerkt met de letter A voor de seinen langs het spoor A, en met de letter B voor de seinen opgesteld langs het spoor B, en met de aanduiding van de dichtstbijgelegen hectometerpaal.

Voor de seinen die zich richten tot het tegenspoor kenmerkt men de seinen langs spoor A (of B) met de letters AX (of BX) en eveneens met de aanduiding van de dichtstbijgelegen hectometerpaal.

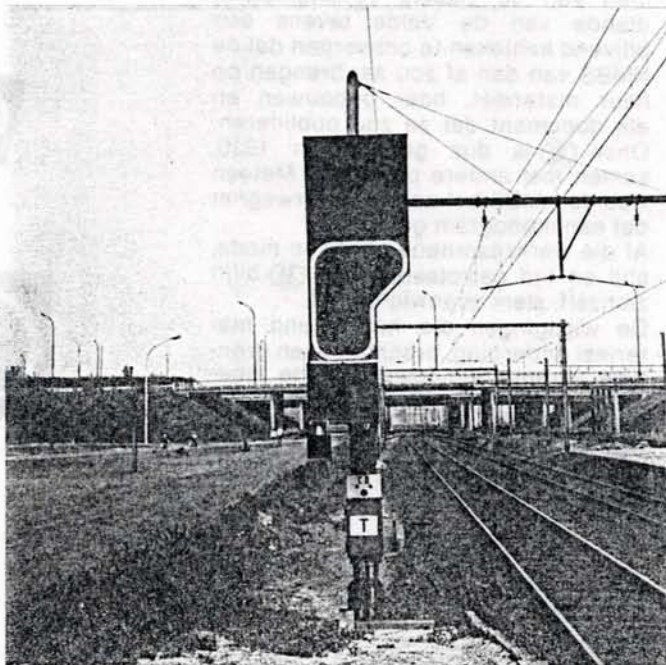
voorbeeld :



Tot hier het eerste hoofdstuk. We hopen alleen dat het niet al te ingewikkeld geworden is. Herlees eventueel deze tekst nogmaals zeer zorgvuldig.

Het was onontbeerlijk sommige begrippen te verduidelijken en we kunnen ons ook voorstellen dat niet alles van de eerste keer even gemakkelijk was. We gaan in de toekomst ook achtereenvolgens de mechanische seinen met twee- en drie standen, het dag- en nachtlichtseinstelsel, de snelheidsseinen, de diverse seinen en de mobiele (verplaatsbare) seinen behandelen om te eindigen met de seinen met bijzondere aanduidingen voor de elektrische traktie. We belichten ook in het kort de seinen nog in gebruik in de Oostkantons.


Aldus een kleine vooruitblik op datgene wat U te lezen staat in de komende afleveringen.



vervolgt.

van de velde de vader van ons monogram



Oningewijden verwonderen zich wellicht erover dat, nu andere spoorwegnetten grafische kunstenaars opdracht geven een nieuw « huiskmerk » te ontwerpen, het symbool van de NMBS, de welbekende , in de ogen van heel wat specialisten nog niet afgedaan heeft.

Wie echter weet dat onze  het werk is van een groot ontwerper, die vanwege zijn artistieke en pedagogische bedrijvigheid de esthetiek van onze eeuw in belangrijke mate heeft beïnvloed, vindt zulks evenwel normaal.

Nou, die man, dat was Henry van de Velde, de stichter van het instituut dat nu bekend staat onder de naam van *Nationale Hogere School voor Bouwkunst en Visuele Kunsten in de Abdij van ter Kameren*. Het was trouwens op zijn medewerking als artistiek adviseur dat de NMBS zich, vanwege haar status van grote nationale onderneming, in 1930, verplicht zag een beroep te doen. De keuze van onze Maatschappij getuigde ontegensprekelijk van een vooruitstrevende politiek.

Natuurlijk kon de industriële vormgeving in die tijd al niet meer als nieuw worden beschouwd. Overigens was van de Velde zelf een der promotoren ervan geweest.


Intussen was de industriële vormgeving er evenwel nog niet in geslaagd op grote schaal ingang te vinden. Ze werd toegepast op 't ogenblik dat de NMBS haar eerste metalen rytuigen begon te bouwen. Daar hout niet langer meer als basisbouwstof diende, werd de vervaardiging van de onderdelen aan


machines toevertrouwd.

Een industriële aangelegenheid dus, die evenwel gepaard ging met het zoeken naar esthetische vormen. We mogen hier dus wel degelijk van een industriële vormgeving spreken.

In zijn hoedanigheid van schilder, architect, ontwerper met talent, zou van de Velde vijf jaar lang dialogeren met onze ingenieurs.

Samen met hen streefde hij er bovendien naar de materie zo functioneel te gebruiken dat de vanzelfsprekende bekommerring voor comfort en schoonheid hierbij gevrijwaard bleef. Als figuur met een internationale faam en theoreticus van de functionele architectuur was van de Velde de geknipte adviseur voor de belangrijkste onderneming van ons land.

Als grafisch kunstenaar, tekenaar en man van de visuele communicatie, diende van de Velde tevens een blijvend kenteken te ontwerpen dat de NMBS van dan af zou aanbrengen op haar materieel, haar gebouwen en elk document dat ze zou publiceren. Onze  is dus geboren in 1930, samen met andere projecten. Meteen was de NMBS het eerste spoorwegnet dat een monogram gebruikte.

Al die werkzaamheden hebben mode, stijl en tijd getrotseerd. De  blijft zichzelf, sterk evenwichtig, af.

De wijzigingen die het rollend materieel onderging, brachten geen grondige verandering teweeg in de algemene vorm die van de Velde eraan gegeven had. Het besluit dat de Maatschappij wel degelijk een goede adviseur had gekozen, ligt dus voor de hand.



20 JAAR GELEDEN:

Hernummering van het tractiepark NMBS

Maand op maand 20 jaar geleden viel een nota in de bus, dd. 1 september 1970 uitgaande van het bureel MA 25-12, van alle tractiewerkplaatsen. Deze gaf de opdracht om over te gaan tot de hernummering van het tractiepark.

Waarom ?

De nummers toen aangebracht bestonden uit 5 of 6 kleine cijfers die enkele nadelen hadden zoals bv. slechte zichtbaarheid, inschrijvingsmoeilijkheden. ... Om dit te verbeteren werkte de directie een plan uit om vanaf 1 januari 1971 alle bestaande nummeringen te vervangen door een ander systeem van slechts vier cijfers.

De oude nummering

In dit 5 of 6-cijfersysteem (in voege sinds 1 januari 1946) duidde de eerste groep van drie cijfers het type en de reeks aan. Het eerste cijfer stond voor tractievorm :

0	stoomlocomotieven (cijfer niet aangeduid)
1	electrische locomotieven
2	diesel locomotieven (1)
3	voorbehouden
4	voorbehouden
5	motorstellen met lichte trekkracht
6	motorstellen met gemiddelde trekkracht
7	bijwagens voor motorstellen
8 en 9	voorbehouden

Het tweede cijfer duidde op de snelheid :

Electrische locs :

0	locomotieven geschikt tot 100 km/uur (type 101)
2	locomotieven geschikt tot 120 km/uur (type 120, 121, 122, 123, 125 en 126 (aanvankelijke snelheid !))
4	locomotieven geschikt tot 140 km/uur (type 140, daarna 2517 tot 2522, aanvankelijke snelheid)
5	locomotieven geschikt tot 150 km/uur (type 150 - aanvankelijke snelheid !)
6	locomotieven geschikt tot 160 km/uur (type 160)

of de trekkracht : diesel locomotieven :

0	lijnlocomotieven met grote trekkracht
1	lijnlocomotieven met gemiddelde trekkracht
2	lijnlocomotieven met lage trekkracht
3	locotracteurs
4	voorbehouden
5	maneuverlocomotieven met geringe trekkracht
6	maneuverlocomotieven met gemiddelde trekkracht
7	locomotieven voor zwaar rangeerwerk met grote trekkracht
8 en 9	voorbehouden

Het derde cijfer staat voor de reeksaanduiding.

- (1) De elektrische motorstellen kregen het nummer 228 (behalve de stellen "BENELUX" : 220.901 tot 220.904 en de Poststellen : 221.801 tot 221.808). Volgens het aangebrachte nummer was het dus onmogelijk het reeksnummer te herkennen.

Een gelijkaardige systeem van zes cijfers, waarvan het eerste cijfer het tractiemiddel aanduidt, vinden we nog in de volgende Europese landen : DB, DR, RENFE, CP en JZ. Voorbeeld : de nummering van de DB : 0 = stomers, 1 = elektrisch, 2 = diesel, 3 = locotracteurs, 4 = elektrische stellen, 5 = accu-motorstellen, 6 = dieselstellen, 7 = dienstvoertuigen en bussen op spoor (Schienenbus), 8 = bijwagens voor diesel- en elektrische stellen, 9 = bijwagens voor "Schienenbus".

DE NIEUWE NUMMERING VAN 1971

Herleidt tot slechts vier cijfers behoudt het nieuwe systeem in wezen het oude.

Het eerste cijfers staat nog steeds voor tractiemiddel :

0	elektrische stellen (cijfer niet aangeduid)
1	meerstroomloos
2	eenstroomloos
3	voorbehouden
4	dieselstellen
5	lijndiesels grote trekkracht
6	lijndiesels lage trekkracht
7	maneuverloos zware trekkracht
8	maneuverloos gemiddelde trekkracht
9	locotracteurs.

Het tweede cijfer staat voor het reeksnummer, de laatste twee cijfers staan voor het volgnummer. Een buitenbeentje is de reeks 62 die met zijn effectief de 99 eenheden overschrijdt en genummerd is van 6201 tot 6333 via het nummer 6300.

Het probleem van de zichtbaarheid van de cijfers werd fel verbeterd. Normaal 250 mm hoog, en geplaatst op meer in het oog springende plaatsen, werden ze nu vergroot tot 400 mm hoogte. De vorm (dikte, hoogte enz.) verandert wel regelmatig ...

Slechts één reeks ontkwam aan de hernummering nl. de stellen "BENELUX" die hun oude nummering behielden (220.901 tot 220.904) tot aan hun buitendienststelling in 1987 !

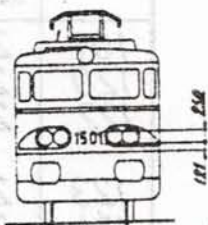
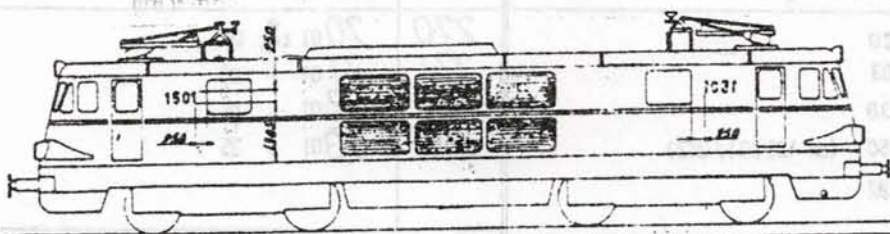
Verschillende locs bleven geruime tijd rijden met de twee nummersystemen ! Enkele locs van van de reeks 62 van het depot van Aat behielden deze eigenaardigheid tot in 1978 ! (6254, 6277).

Als besluit dient gezegd dat alle locs een UIC-nummer bezitten van twaalf cijfers. In werkelijkheid worden enkel vier cijfers aangebracht (in tegenstelling met wagons voor personen- en goederenvervoer).

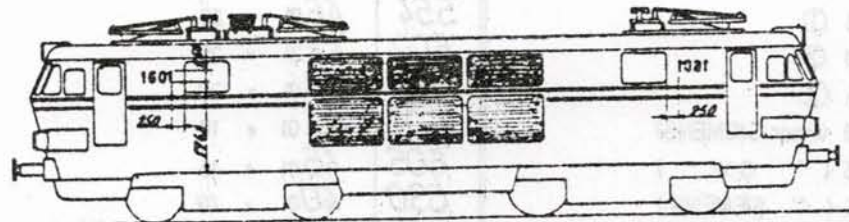
Type	Série et numérotation Reeks en nummering	Type	Série et numérotation Reeks en nummering
101	29 ^a ₀₁ tot 20	270	70 ^a ₀₁ tot 06
120	20 ₀₁ " 03	271	71 ₀₁ " 05
122	22 ₀₁ " 38	272	72 ₀₁ " 15
	39 " 50 (ex 122201/212)	273	73 ₀₁ " 35
123	23 ₀₁ " 82		
124	24 ₀₁		
125	25 ₀₁ " 16		
	17 " 22 (ex 140)	553	49 ₀₁ " 44
126	26 ₀₁ " 05 ①	554	46 ₀₁ " 20
	06 " 20 ②	602	42 ₃₁ " 36
	21 " 35 ③	603	43 ₀₁ " 30
150	15 ₀₁ " 03 (Redr. SIEMENS)	604	44 ₀₁ " 10
	04 " 05 (" S.W.)	605	45 ₀₁ " 10
160	16 ₀₁ " 04 (" SIEMENS)	630	40 ₀₁ " 07
	05 " 08 (" ACEC)		
200	50 ₀₁ (ex 200001/4000cv)		
	51 ₀₂ " 53 ①	1939	001 " 008
	54 " 93 ②	1946	009
201	59 ₀₁ " 55	1950	010 " 034
202	52 ₀₁ " 13	1953	036 " 049
203	53 ₀₁ " 19	1954	050 " 128
204	54 ₀₁ " 08	1956	129 " 150
205	55 ₀₁ " 42	1962	151 " 210 ①
210	60 ₀₁ " 06 ①	1963	211 " 250 ②
	07 " 56 ②	1965	251 " 270 ③
	57 " 91 ③	1951	501
	61 ₀₁ " 15 transist. (ex 210201/215)	1955	502 " 539
211	64 ₀₁ " 06	1966	601 " 640 ④
212	62 ₀₁ " 03 ① Bogie BN (ex 212101/103)	1970	641 " 664 ⑤
	04 " 38 ②		665 " 676 FM (Thyristor)
	39 " 78 ③	Post.	801 " 808
	79 " 6333 ④	Aéro.	851 " 856
	63 ₉₁ " 93 ① Bogie Flexicoil (ex 212001/003)	Benelux	901 " 904
213	65 ₀₁ " 06		
222	66 ₀₁ " 03		
230	90 ₀₁ " 10 ①		
	91 ₁₁ " 60 ②		
232	92 ₀₁ " 25		
250	84 ₀₁ " 25 ①		
	26 " 60 ②		
252	85 ₀₁ " 25		
	26 " 34 (ex 251 met mot SEM)		
	84 ₆₁ " 70 (ex 251 " " ABC)		
253	83 ₀₁ " 25		
260	80 ₀₁ " 42 ①		
	43 " 69 ②		
261	81 ₀₁ " 03		
262	82 ₀₁ " 55		

BELX 1112.9.70 (305)

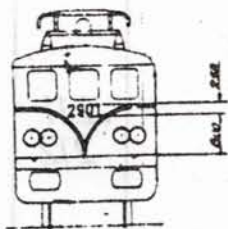
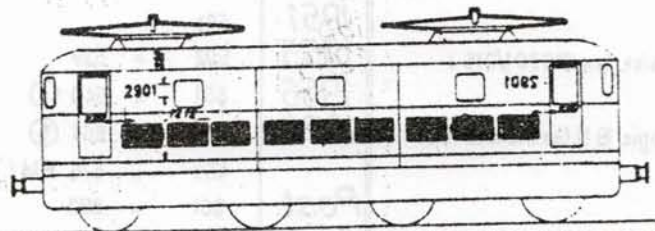
type 150



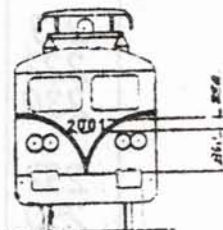
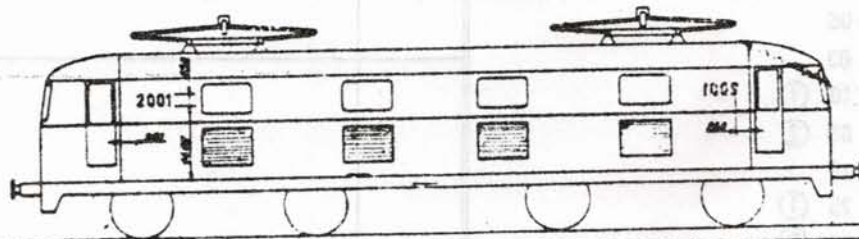
type 160



type 101

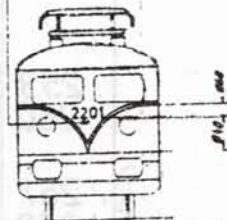
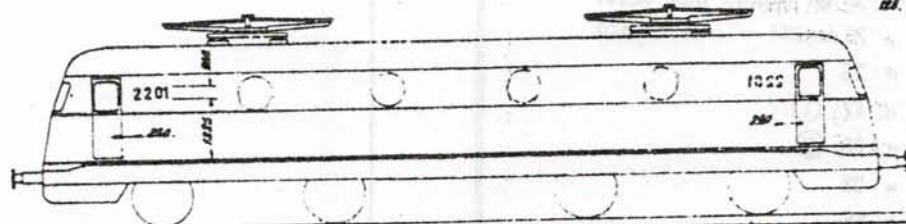


type 120



type 122, 123, 124, 125, 126.

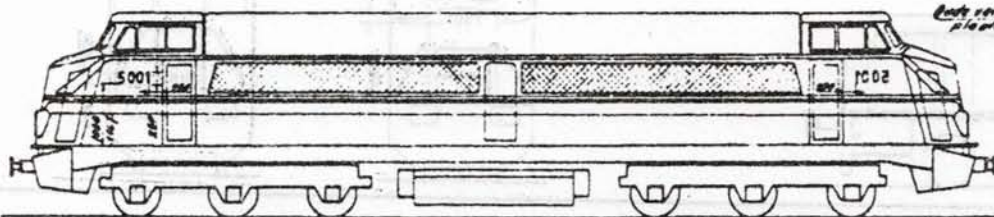
Remise version
requiem by Type
122, 123, 125



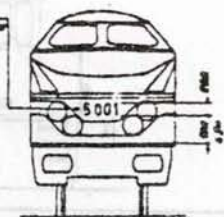
Blad 6

Blad 7

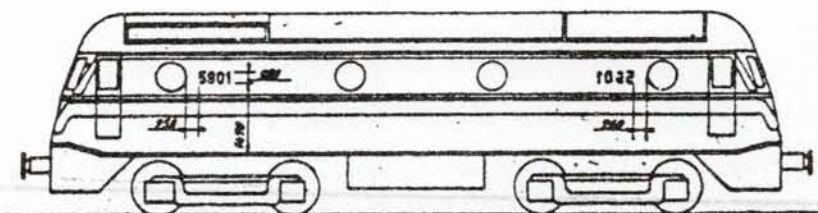
type 200, 210, 211.



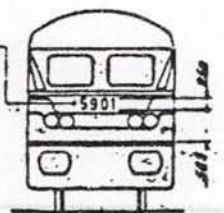
Ardo versoning
pikavozit programiro.



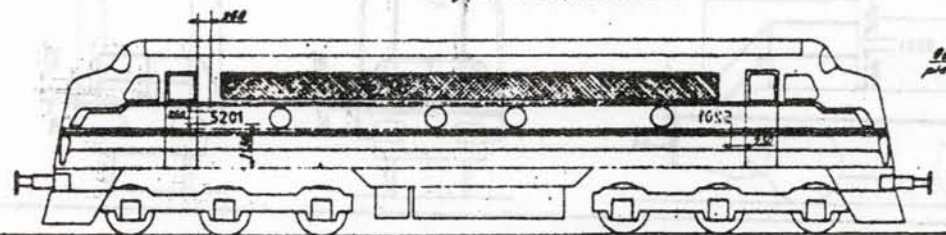
type 201



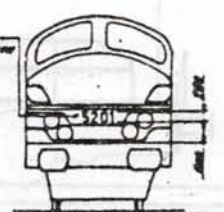
Ardo versoning
pikavozit programiro.



type 202, 203, 204.

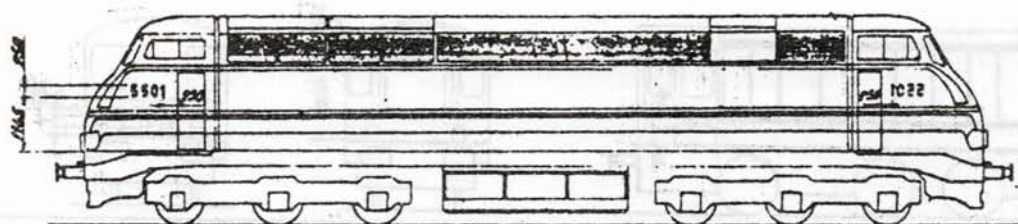


Ardo versoning
pikavozit programiro.

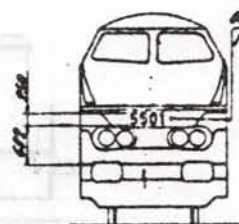


Blad 8

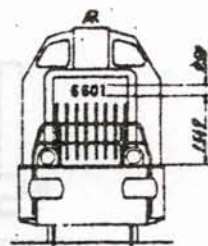
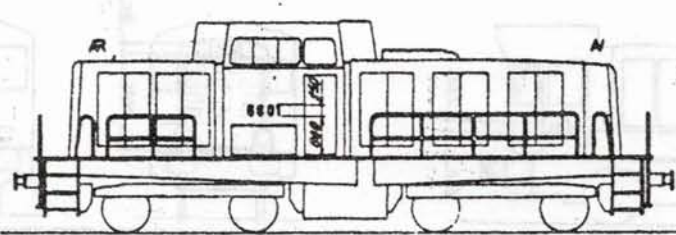
type 205, 212, 213.



Ardo versoning
pikavozit programiro.

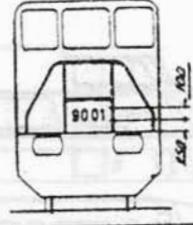
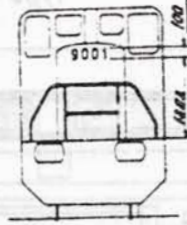
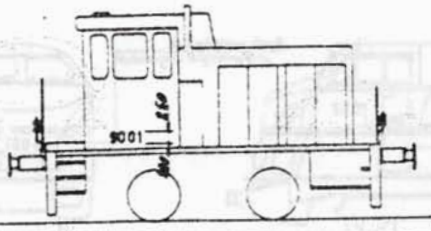


type 222

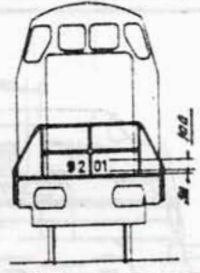
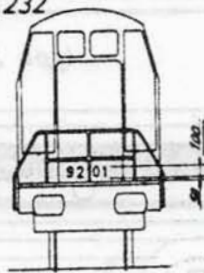
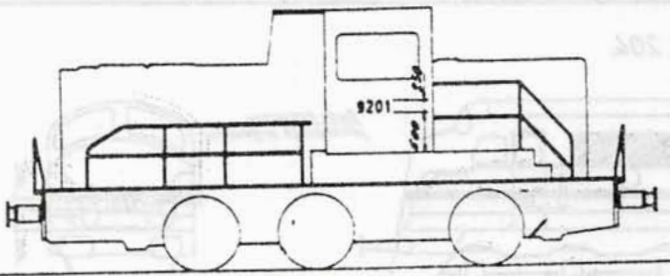


Blad 9

type 230

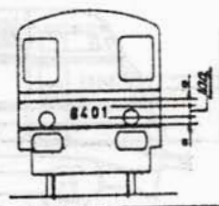
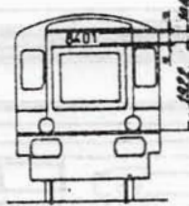
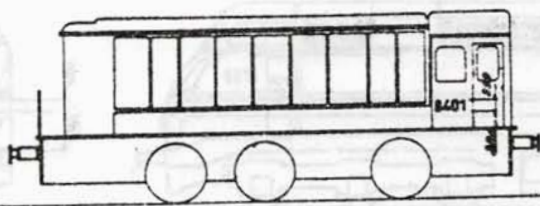


type 232

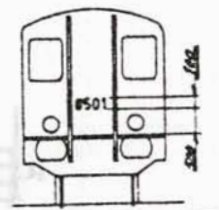
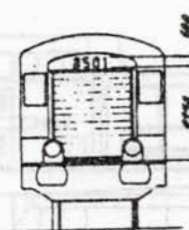
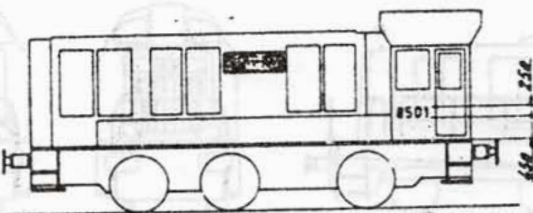


Feuille 10

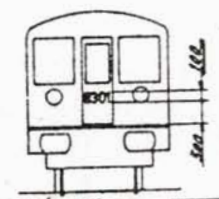
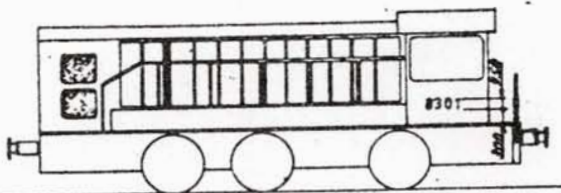
type 250



type 252

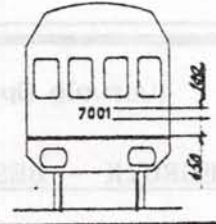
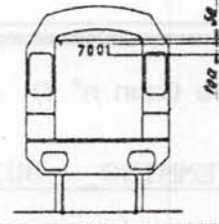
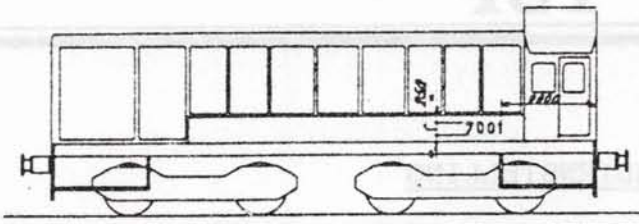


type 253

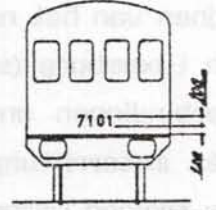
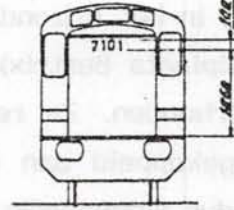
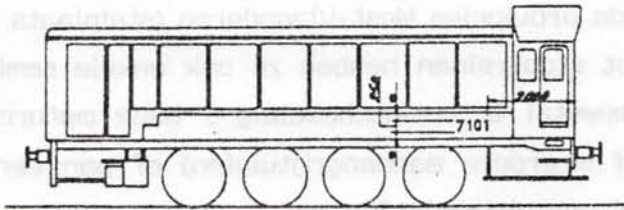


Feuille 11

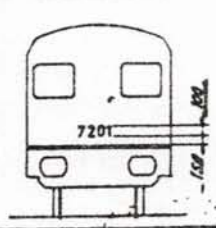
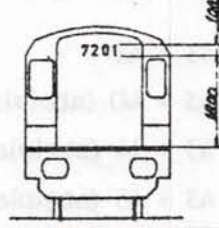
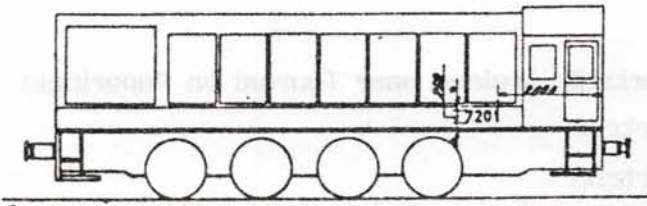
type 270



type 271

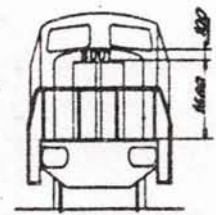
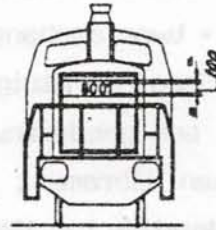
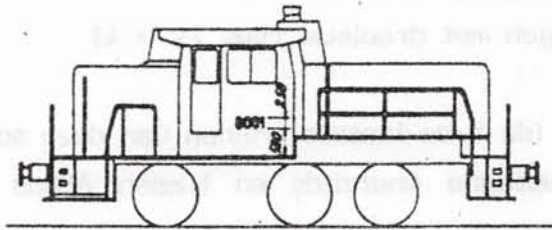


type 272

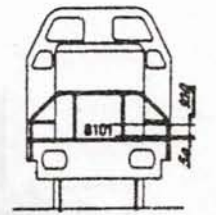
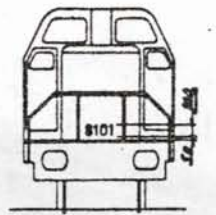
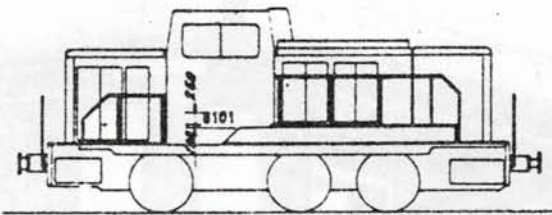


Feuille 13
Blad 13

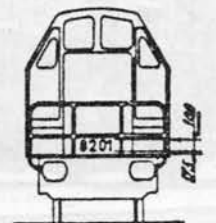
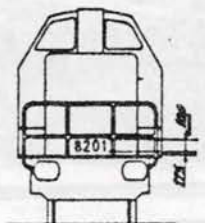
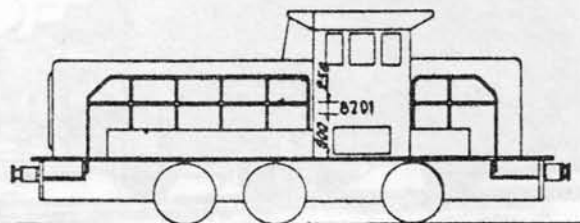
type 260



type 261



type 262-273



Feuille 12
Blad 12

PORTRET : DE 4333 VAN HET TSP

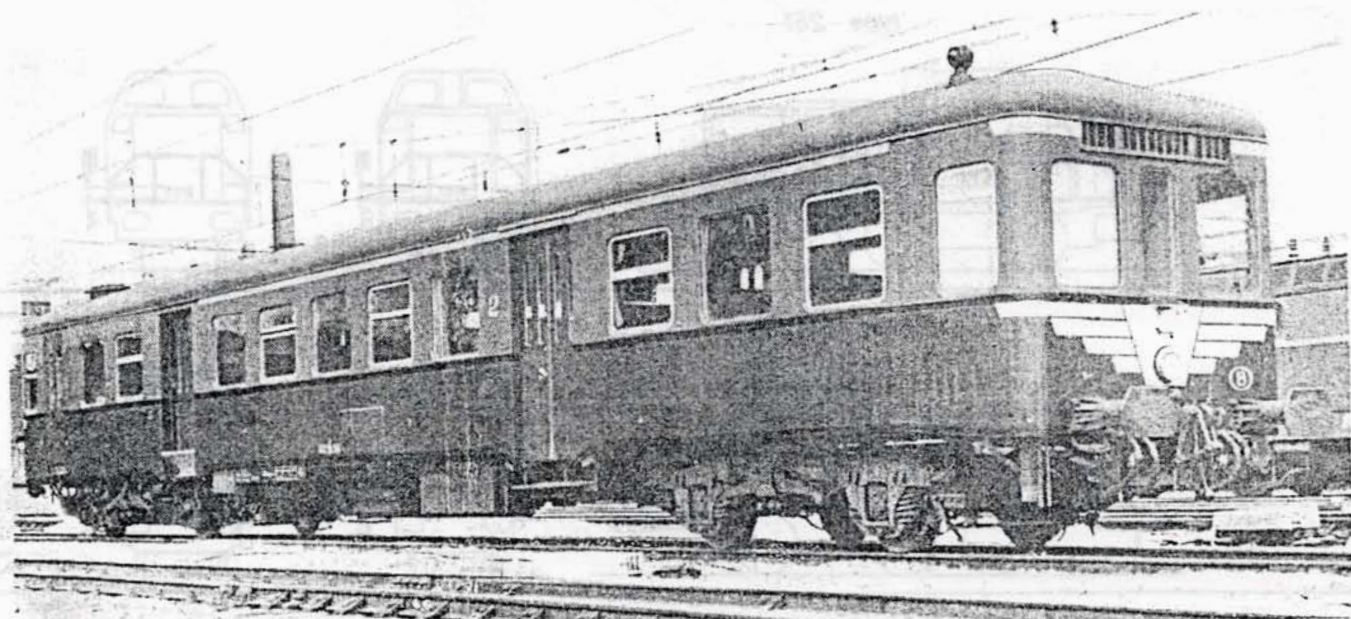
(vervolg Op De Baan n° 3)

GEBRUIK - BESTEMMING - BUITENDIENSTELLING

De 602-603's die voor de stoptreinen waren bestemd, hebben ongetwijfeld hun taak volbracht. Gedurende meer dan 30 jaren reden zij op de meeste grote en lokale lijnen van het net, in het bijzonder in de provincies West-Vlaanderen (stelplaats Kortrijk) en Luxemburg (stelplaats Bertrix). Naast stoptreinen hebben ze ook enkele semi-directe verbindingen onderhouden. Ze reden meestal in treinschakeling : twee motorrijtuigen, één motorrijtuig gekoppeld aan één of meerdere aanhangrijtuig(en) of aan een wagen. De treinen waren dus eigenaardig en vol verscheidenheid.

Hieronder volgen alle samenstellingen die in normale dienst hebben gereden :

- 43 + 43
- 43 + 40 (stelplaats van Kortrijk, treinen naar Tournai en Poperinge)
- 43 + 44 (stelplaats van Bertrix)
- 43 + 45 (stelplaats van Bertrix)
- 43 + een tweeassig aanhangrijtuig type 732
- 43 + een tweeassig aanhangrijtuig type 732 + 43
- 43 + twee tweeassige aanhangrijtuigen type 732 + 43
- 43 + een aanhangrijtuig met draaistel 734 + 43
- 43 + twee aanhangrijtuigen met draaistel type 734 + 43
- 43 + een M1-rijtuig !
- 43 + een goederenwagen (de twee laatste treinen van deze soort reden tussen Libramont en Bastogne enerzijds en tussen Athus en Arlon anderzijds tot 1984.

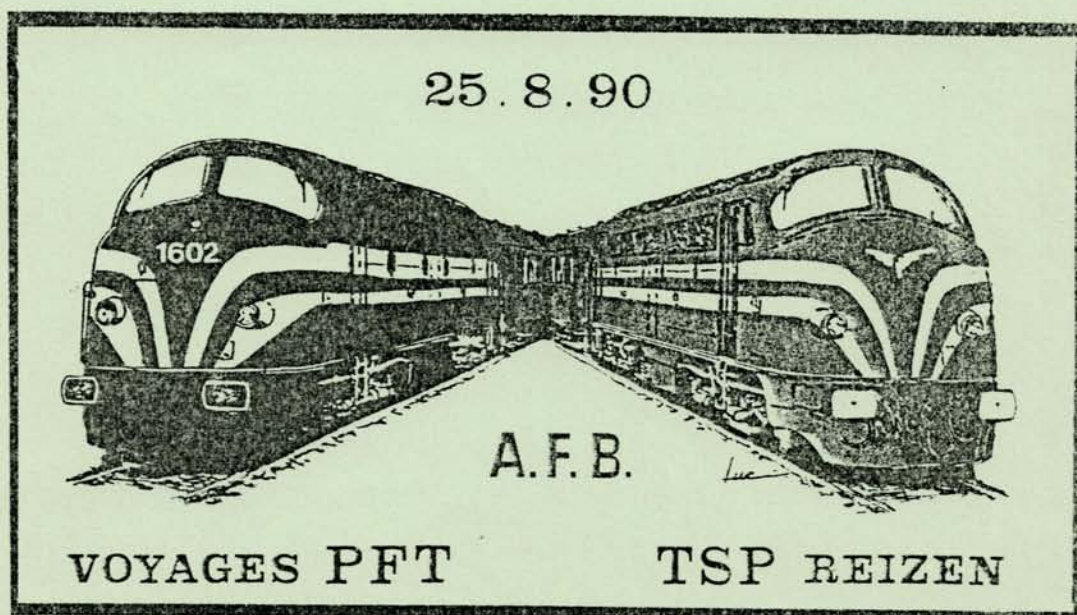


TYPE 602

TSP - SHOP

U van gewenste werken bestellen door overmaking van het verschuldigde bedrag op PCR : 001-1201789-35 van TSP Brussel. Voor onze buitenlandse leden : alleen betalingen uitgevoerd bij middel van een internationaal postmandaat, of van een gegarandeerde Eurochèque op naam van TSP worden aanvaard.

	preis	zendingkosten	
		belg	best
- NOHAB/AFB Locomotieven (Hugo de Bot)	860 fr	50 fr	150 fr
- 3 reeksen postkaarten (36 kaarten)	405 fr	40 fr	100 fr
- Stoom in Belgie (Phil Dambly)	1800 fr	50 fr	150 fr
- De Belgische spoorwegen in kleur	1595 fr	50 fr	150 fr
- De nederlandse spoorwegen in kleur	1595 fr	50 fr	150 fr
- NMBS - Reis gids van 1935 (franse uitgave)	895 fr	50 fr	150 fr
- Portret van HLD - type 60-61	150 fr	20 fr	40 fr
- Portret : De post - motorstellen	150 fr	20 fr	40 fr
- Loco - kalender 1991 (Ediblanchart)	320 fr	40 fr	100 fr
- Stikers : AFB reis (25-8-1990), in kleur!	40 fr	14 fr	14 fr
- Stikers : Reis op lijn 154 tot Revin (14-5-1989)	40 fr	14 fr	14 fr



TSP-stikers: AFB reis - 25-8-1990