

DRIEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT

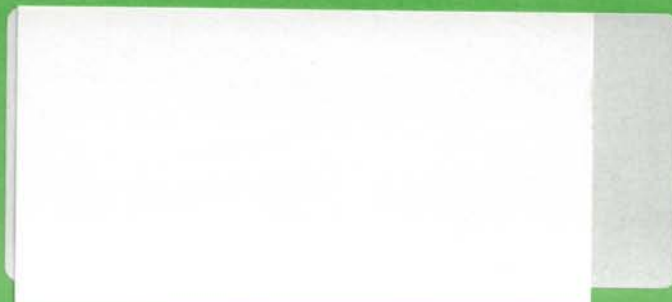
WAARDE : 80 Fr

N°7 - 8/1991

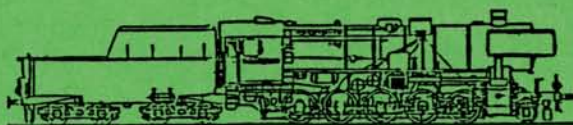
UITGIFTEKANTOOR

1180 BRUSSEL 18

*Op De Baan*



Informatieblad van de



**TSP**



**TOERISTISCH SPOOR PATRIMONIUM**

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER : DIEU BAUDOUIN, 348 route de Mons, 7301 HORNU

## 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.

Bij het verschijn  
wetelijk depot

# Op DE BAAN

## N°7 - 8/1991



## INHOUD

- p. 3-4 : Woordje van onze Voorzitter  
p. 7-8 : ASVI-festival 15-08-1991  
p.9-10 : Met twee 59 naar Athus, 24-08-1991  
p.11-12 : Reis met twee Italiaanse 60 ex-NMBS  
p.13-15 : Technische stekkaart stoom nr  
p.16-18 : Een tandradbaan in België  
p.19-22 : Portret : Het buffetrijuig van het TSP  
p.23-26 : Onze seininrichting IV  
p.27 : Gecombineerd rail-routevervoer  
p.28-29 : TSP-grafiek  
p.30-34 : Buitenlandsnieuws  
p.35-36 : SST  
p.37-40 : Restauratie van ons materieel  
p.41 : Vervoer van vloeibaar ijzenerts tussen Kinkempois en Clabecq.  
p.42-44 : De TGV in nood ???  
p.45-51 : NMBS nieuws

VERWEZENLIJking : VANDERHAEGEN J-L

REDAKTIE : DIEU Baudouin, DIEU Philippe,  
HERBIET Pierre, MAHIEU Jan,  
MARTIN Serge, MONNIER Etienne, VANDERHAEGEN JL,  
VAN HOECK Eric

---

## WOORDJE VAN ONZE VOORZITTER

---

Voor talrijke spoorwegliefhebbers draait het toeristisch seizoen op volle toeren. We kunnen misschien al een eerste overzicht van onze activiteiten opmaken.

Na de eerste reizen in de Borinage en na afscheid te hebben genomen van de groene elektrische lokomotieven, was de TSP aanwezig bij viering "150 jaren spoorwegen te Braine-le Comte en Soignies".

De liefhebbers die ons een bezoek brachten, konden de schitterende 6077/210.077 in het station Braine-le Comte bewonderen.

Het spreekt vanzelf dat we aan dergelijke manifestaties nog zullen deelnemen, want het publiek kan hierdoor een weinig bekende en, jammer genoeg, moeilijk toegankelijke wereld ontdekken.

tijdens deze viering werd de stoomlok 1.002 zwaar op proef gesteld; zes dagen lang werd ze ingezet voor ritten naar Jurbise, Soignies en zelfs Clabecq.

De vereniging uit Galmaarden die de 1.002 op eerste juni huurde, had wel pech, aangezien de lokomotief defect raakte en bijgevolg haar dienst niet volledig kon presteren.

Omdat de stoomlokomotief 29.013 tegen september nog niet rijvaardig zal zijn, zien we genoodzaakt om op 14 september een sieselrit in te voeren.

De 204.003 en .004 sleepten de T2-rijtuigen op hun gemak naar Paris-Est. De liefhebbers waren helemaal tevreden : prachtig landschap, buitengewone foto's, vriendelijke sfeer, ... reeds een vakantiestemming.

Een ander vermoeden blijkt bevestigd te worden : Maredsous zal dit jaar niet bereikbaar zijn. De TTMM is praktisch ontbonden en een nieuwe vereniging, de CFM "Compagnie Florenne - Molinee", wordt tot stand gebracht.

De deelnemers aan de reis met TSP motorrijtuig 554.18, die op 20 juli doorgaat worden reeds van de wijziging verwittigd : in plaats van Maredsous berijden we andere interessante lijnen, waarvan sommige op korte termijn worden bedreigd : we rijden naar Genappe, Sombreffe, Acoz, Gilly, Piéton; het verkeer wordt er geschorst en we bezoeken de werkplaats te Monceau.

Op 15 augustus sporen we niet naar Maredsous, maar wel naar Thuin waar traditiegetrouw het Buurtspoorwegenfestival van de ASVI doorgaat.

Onze volgende lange reis gaat op zaterdag 24 augustus door. We berijden nogmaals de onvermoeibare "Athus-Meuse" met twee diesellokomotieven reeks 59. Na onze reis vertrekken ze naar Frankrijk waar ze op SST-werkzaamheden zullen worden ingezet. Een laatste gelegenheid dus !

Ten slotte zullen we op 14 september de lijnen 86 en 97 berijden met twee diesellokomotieven reeks 60, zie bladzijde 11.

Prettige Vakantie !

---

## TSP - KALENDER

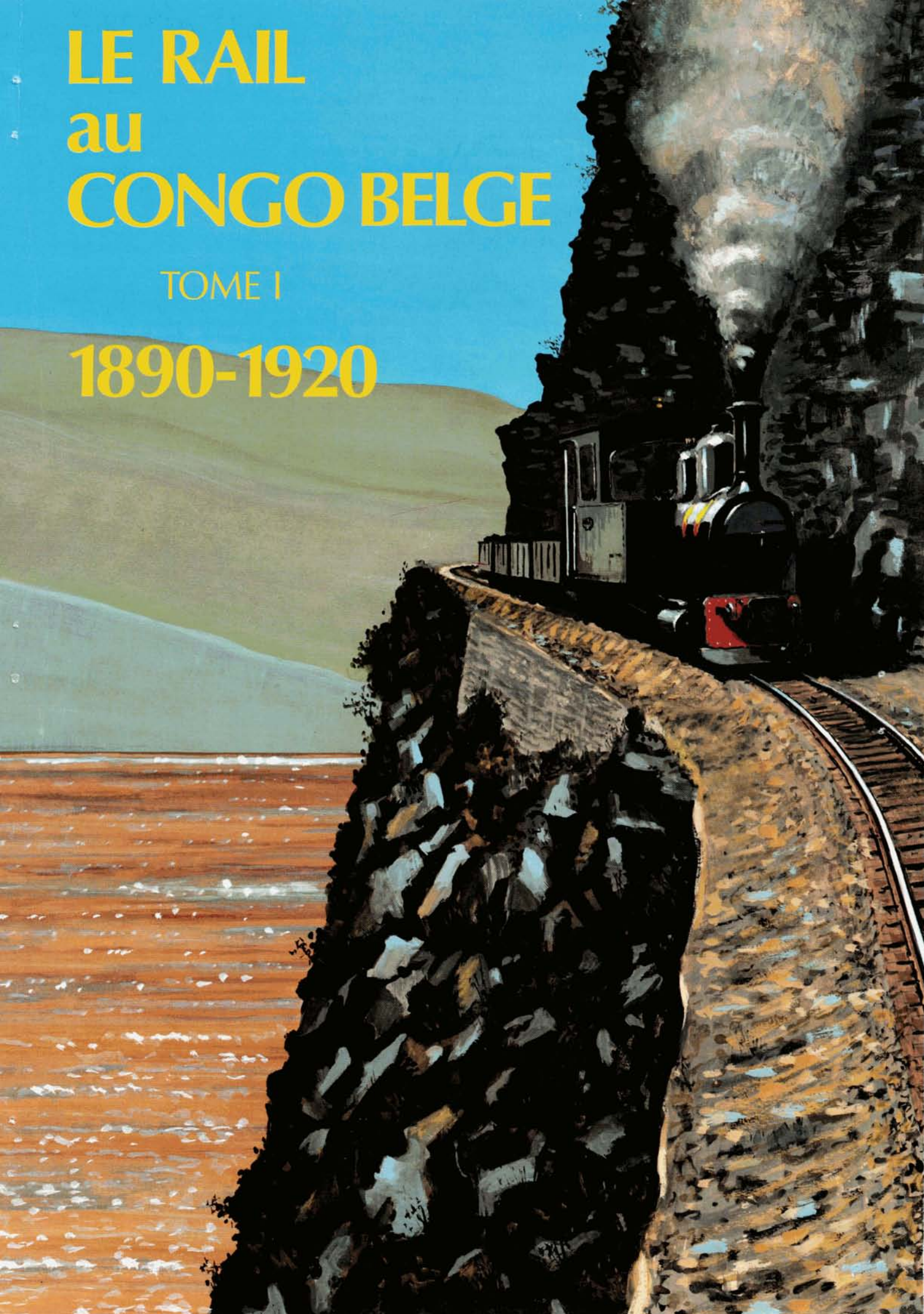
---

- \* 20 juli : Brussel-Genappe-Sombreffe-Acoz-Gilly-Monceau-Piéton, TSP motorrijtuig 554.18.
- \* 27 juli : zoals 20 juli
- \* 15 augustus : Brussel-Thuin, ASVI buurtspoorwegenfestival, TSP motorrijtuig 554.18.
- \* 24 augustus : Brussel-Bertrix-Athus, diesellokomotieven reeks 59 !
- \* 14 september : Brussel-Gent-Ronse-Leuze-St.Ghislain-Quévrain, met twee diesellokomotieven (ex. NMBS reeks 60) in de "Italiaanse" kleuren !

# LE RAIL au CONGO BELGE

TOME I

1890-1920



"Avant que le souvenir ne se perde..."

Comme l'avait dit Stanley en 1882, devant le Comité d'Etudes du Haut Congo, "Sans un chemin de fer, le Congo ne vaut pas une pièce de deux shillings". Il est utile que toute l'épopée du premier chemin de fer et des autres de ce pays immense par sa superficie et riche par ses ressources agricoles et minières, fasse l'objet d'un livre. Le souvenir de cette réalisation en Afrique centrale, par les Belges et les Congolais confondus dans une même entreprise, ne peut tomber dans l'oubli. Nos compatriotes peuvent en effet être fiers de ce qu'ils ont créé en terre africaine ayant ainsi édifié avec courage et tenacité, les bases d'un pays neuf et plein d'avenir.

Le premier but de notre ouvrage est de retracer l'historique du rail au Congo belge, ceci d'autant plus que le matériel était presque exclusivement construit en Belgique. Ensuite de décrire l'évolution des réseaux au fur et à mesure de la mise en valeur de cet immense territoire de l'Afrique centrale. Enfin de montrer les retombées sociales et aussi la bonne collaboration existant entre les populations blanche et noire, entre autres, au sein des compagnies de chemin de fer. Le tout étayé par une iconographie considérable pour mieux vous faire ressentir tout ce qui a été vécu.

Dans le tome 1 dont la parution est annoncée pour septembre 1991, après une introduction tour à tour géographique, historique puis économique, il sera question de la construction et de l'exploitation des premières lignes de chemin de fer et tout particulièrement du Chemin de fer du Bas-Congo qui fut le premier construit et qui, par l'expérience acquise, contribua à la réalisation des autres lignes. Le plan ci-dessous, vous donne un bref aperçu des thèmes abordés dans l'ouvrage.

Le livre sera au format de ce feuillet, contiendra environ 240 pages de textes et plus de 500 illustrations, plans et cartes. Le prix prévu est de 1.980 F. Pour tous renseignements, veuillez prendre contact avec votre libraire, une des nombreuses amicales des anciens coloniaux ou votre club ferroviaire, qui seront tous tenus au courant de cette édition.

Le Rail au Congo belge  
1ère partie : "Terra Incognita"

1. Géographie
  - 1.1 Le relief
  - 1.2 Hydrographie
  - 1.3 Végétation et sous-sol
  - 1.4 Moyens de communication (pistes, pirogues, portage, tipoye)
  - 1.5 La route des caravanes
2. Histoire
  - 2.1 Les explorations
  - 2.2 "L'Association Internationale Africaine" (12/06/1876)
  - 2.3 Le "Comité d'Etudes..." (25/11/1878)
  - 2.4 L'Association Internationale du Congo (± octobre 1882)
  - 2.5 La Conférence de Berlin (15/11/1884 au 26/06/1885)
    - L'Etat indépendant du Congo
    - Le Congo belge
3. Les compagnies "à charte"
  - 3.1 Le principe de base : notion et caractéristiques
  - 3.2 Liste et cadre d'activités
4. Organisation générale des transports

Les routes, les jonctions avec les ports et les biefs non navigables, l'avion

2ème partie : Période de 1890 à 1920

Organisation générale des transports

1. Les lignes de chemin de fer - généralités
  - 1.1 Le pourquoi ?
  - 1.2 Les tracés
  - 1.3 Les écartements et la voie
2. Construction des différents réseaux
  - 2.1 Le tramway de Boma
  - 2.2 C.C.F.C.
  - 2.3 C.F.M.
  - 2.4 C.F.L.
  - 2.5 C.F.K., K.D.L., T.D. (Tenke-Dilolo)
  - 2.6 Les divers projets (ch. de fer de l'Urua, de Lado, Congo-Nil)
3. Les troupes de chemin de fer
  - 3.1 La Force Publique du Congo belge
  - 3.2 Les compagnies auxiliaires de chemin de fer
  - 3.3 La campagne de l'Est Africain et les chemins de fer

## ASVI-festival

Donderdag 15 augustus

Op 15 augustus rijden we, met TSP motorwagen 554.18, naar ASVI-festival te Thuin.

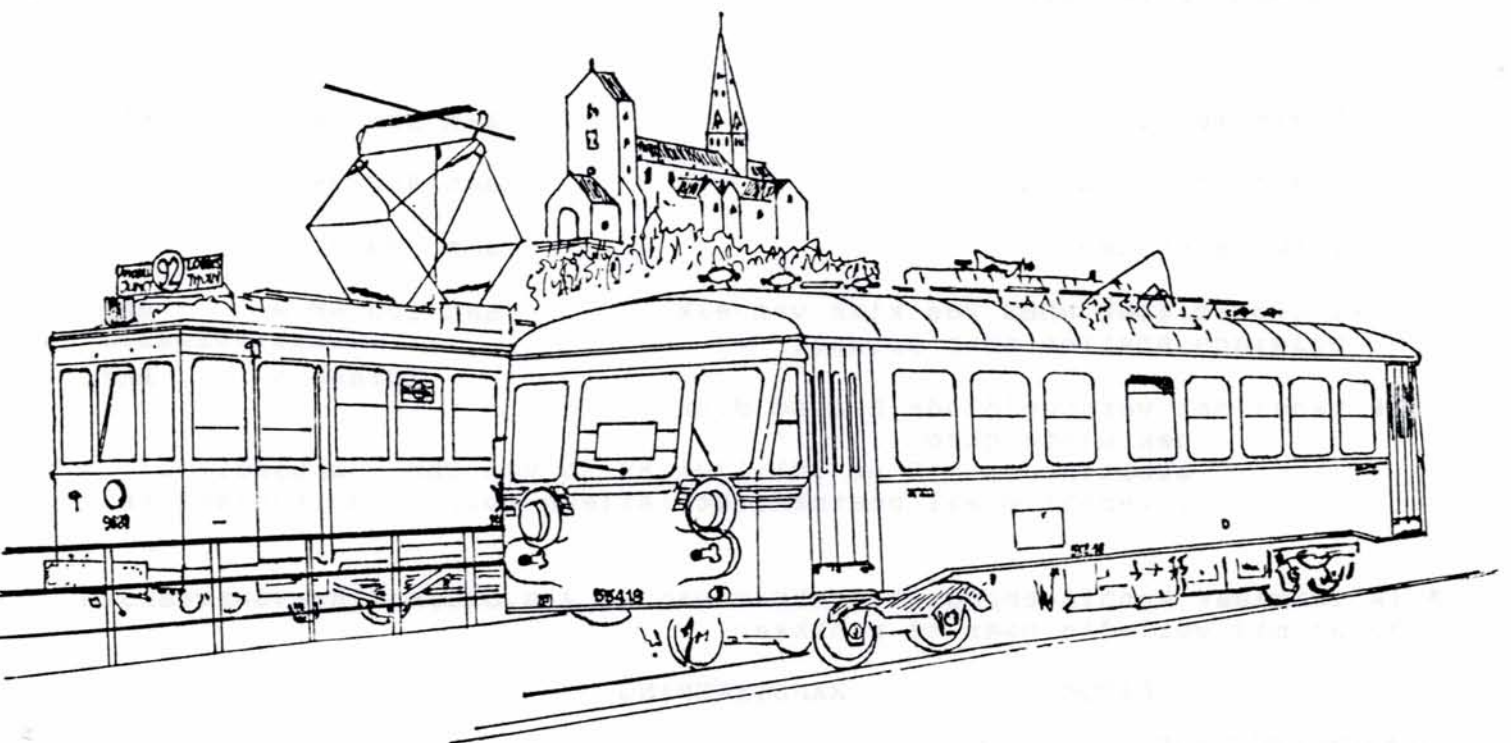
Traditioneel zal tussen Anderlues en Thuin het gerestaureerd historisch materiaal van ASVI rijden.

Alle traktiewijzen zijn voorzien op verschillende sekties van de lijn (elektrische, diesel en stoom).

Wij bieden aan onze deelnemers een "all-in pakket" voor de ganse dag met vertrek te Brussel en het trajekt op de ASVI en tussen Thuin en Thuillies.

Op aanvraag kan er een maaltijd georganiseerd worden.

Het vertrek is om 9u00 voorzien en de terugkeer om 18u00.



## DEELNEMINGSFORMULIER

\* = \* = \* = \* = \* = \* = \* = \* = \* = \* = \*

Rit nr 17

Datum : 15 augustus

Dit formulier dient teruggestuurd te worden naar het volgende adres :

T.S.P. vzw  
Eglantinenlaan 15  
1150 BRUSSEL

Om geldig te zijn dient het verschuldigde bedrag toe te komen op 9 augustus

Alle betalingen van inschrijvingen na deze datum dienen met 250 BF per persoon verhoogd te worden

\* Ik, ondergetekende (naam, voornaam) \_\_\_\_\_

Adres : straat \_\_\_\_\_ nummer \_\_\_\_\_

woonplaats \_\_\_\_\_ lid nr \_\_\_\_\_

Tel.: / .

In geval van terugbetaling om welke reden ook, wens ik deze te ontvangen op rekening nr - -

<input type="checkbox"/>	Deelnemer(s)	aan 900 BF =	BEF
<input type="checkbox"/>	Maaltijd te Thuin	aan 450 BF =	BEF
<input type="checkbox"/>	lunchpakket(ten)	aan 90 BF =	BEF
<input type="checkbox"/>	Toevoerbiljet NMBS 2de klas van elk belqisch station naar Brussel	aan 200 BF =	BEF
		=====	
		TOTAAL =	BEF

\* Ik regel het verschuldigde bedrag door :

- gekruiste cheq (1)
- storting op PCR nr 001-1201789-35 van TSP - Brussel (1)
- Internationaal postmandaat (alleen voor de buitenlanders)

\* Ik verklaar kennisgenomen te hebben van de alg.deelnemingsvoorwaarden en er mij volledig naar te schikken.

DATUM \_\_\_\_\_ HANDTEKENING \_\_\_\_\_

(1) Doorhalen wat niet past

## ZATERDAG 24 AUGUSTUS 1991

### Met twee diesel reeks 59 van Brussel naar Athus

Nadat de lokomotieven van de reeks 59 het spoorwegtoneel verlieten in 1988 en 1989 -jaar waarin zelfs twee afscheidsritten werden georganiseerd- staat er nu terug een speciale TSP-rit op het programma waarin een diesellokomotief van de reeks 59 de hoofdrol speelt.

De uitgerangeerde machines stonden reeds enkele jaren terzijde afgesteld en wie had ooit durven dromen dat de 5917, 5941, 5916 en nog enkele anderen terug zouden gaan rijden ?

En toch, dank zij het tekort aan sleeplokomotieven voor de werktreinen bij het aanleggen van de nieuwe TGV-lijnen in Frankrijk, werden enkele lokomotieven uit de reeks 59 (gebouwd in 1955 door Baume et Merpent) terug in dienst gesteld. Bij sommige van deze lokomotieven was er zelfs een begin gemaakt met kannibalisme... De terug "in staat" gestelde machines zullen omstreeks 15 augustus hun eerste kilometers op Franse sporen rijden.

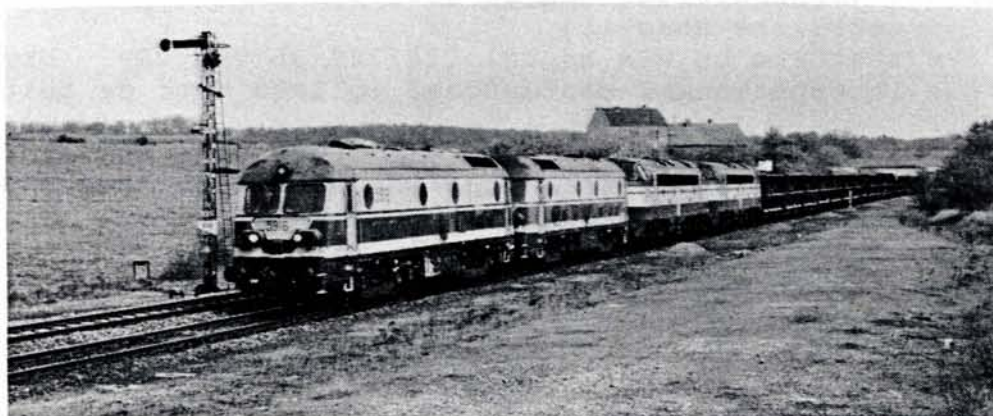
Hiervoor heeft de NMBS een dozijn lokomotieven uit de reeks volledig terug opgeknapt om deze te verhuren aan de SNCF (Franse Spoorwegen). De werkplaatsen Ronet en Merelbeke zijn belast met dit heropbouwen en het uitvoeren van een grondige revisie. Sinds mei werden de lokomotieven terug opgenomen in de geschriften en zijn sindsdien ingezet voor het slepen van goederentreinen en dit volgens een geplande beurtregeling.

Om een gepaste hulde te brengen aan deze opmerkelijke "come-back" van deze onverwoestbare veteranen heeft de vereniging TSP beslist om op **24 AUGUSTUS 1991** een speciale rondrit te organiseren op de befaamde Ardeense Athus-Meuse-lijn (in plaats van de rit met een motorwagen op dezelfde lijn).

De 5917 zal door de zorgen van TSP worden herschilderd en zal zich aan kop mogen plaatsen van de speciale trein samengesteld uit M3-rijtuigen. Met de trein wordt voornamelijk de zuidelijke tak van de Athus-Meuse-lijn bereden (m.a.w. tussen Bertrix en Athus).

Het vertrek uit Brussel Zuid zal plaatsvinden omstreeks 7u30. We rijden via Dinant bijna onmiddellijk naar Bertrix, om vanaf daar het baanvak Bertrix - Athus grondig te verkennen.

De terugkeer te Brussel wordt verwacht omstreeks 21u00 na een rit met zeer vele fotostops, een traditie bij TSP !!!



5941 + 5916 + twee 53. Trein 48911, Pondrôme 3-1991. foto : Serge Martin.

Volnummer

Réf. 91/

## DEELNEMINGSFORMULIER

\* = \* = \* = \* = \* = \* = \* = \* = \* = \* = \*

Rit nr 18

Datum : 24 augustus

Dit formulier terugsturen naar het volgend adres

T.S.P. vzw  
Eglantinenlaan 15  
1150 BRUSSEL

Om geldig te zijn dient het bedrag toe te komen  
UITERLIJK op 15 augustus  
Alle betalingen na deze datum  
worden met 250 BF per ingeschreven persoon verhoogd

\* Ik, die onderteken (naam, voornaam) \_\_\_\_\_

Adres : straat \_\_\_\_\_ nummer \_\_\_\_\_

woonplaats \_\_\_\_\_ lid nr \_\_\_\_\_

Tel.: \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_ .

In geval van terugbetaling om welke reden ook, wens ik deze te  
ontvangen op rekening nr \_\_\_\_\_ - \_\_\_\_\_

Volwassene(n) lid TSP en gelijkgestelde familieleden  
aan 900 BF = \_\_\_\_\_ BEF

Namen en voornamen \_\_\_\_\_

Volwassene(n), niet lid van TSP  
aan 1.050 BF = \_\_\_\_\_ BEF

lunchpakket(ten)  
aan 90 BF = \_\_\_\_\_ BEF

Toevoerbiljet NMBS 2de klas van elk  
belgisch station  
aan 200 BF = \_\_\_\_\_ BEF

=====

TOTAAL = \_\_\_\_\_ BEF

\* Ik regel het verschuldigde bedrag door :  
- gekruiste cheq (1)  
- storting op PCR nr 001-1201789-35 van TSP - Brussel (1)  
- Internationaal postmandaat (alleen voor de buitenlanders)

\* Ik verklaar kennisgenomen te hebben van de alg.deelnemingsvoorwaarden  
en er mij volledig naar te schikken.

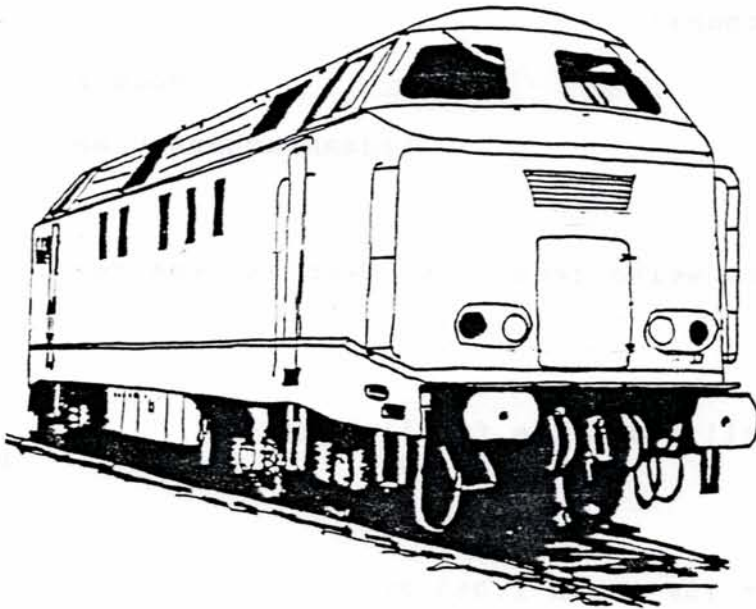
DATUM \_\_\_\_\_ HANDTEKENING \_\_\_\_\_

(1) Doorhalen wat niet past

Reis met twee Italiaanse ex-type 60 NMBS

1991 zal een rijk jaar op gebied van spoorwegevenementen geweest zijn ! Eens te meer, zal het programma van de TSP lichtjes aangepast worden, om een dringendere actualiteit te volgen. Wij, amateurs die we zijn, denken een wensen te vervullen, door het organiseren van deze niet in het minst originele en zeker actuele reis. De reis met de motorwagen 43 werd uitgesteld tot 1992 (de stoomlokomotief 29.013 zal tegen september nog niet rijvaardig zijn).

Vier jaren al verlieten de eertse twee 60 ons, verkocht aan Gleismac. Ze leerden een nieuw leven kennen, aan kop van de onderhoudstreinen van het Italiaans net. Op het einde van dit jaar zullen in totaal 16 lokomotieven van de reeks 60 de weg gevolgd hebben, via de "Gotthard", naar het land van Jules César.



Verkocht in goede staat maar bijna zonder garantie, hebben ze ons verlaten in de schaduw, zonder afscheidsrit. Het TSP zal hieraan iets doen op 14 september met de 6016 en 6089, bekleedt in geel. Net vóór hun groot vertrek, zullen onze twee 60 een historische rit realiseren.

We zullen Brussel-Noord verlaten omstreeks 8u30 met bestemming Gent, vervolgens naar Leuze over Oudenaarde en Ronse. Het zal wellicht de laatste maal zijn dat we de gelegenheid zullen hebben om te sporen van

Frans-les-Anvaing naar Leuze, gesloten voor in juni 91 en bedreigd met uitbreken.

Na Leuze, zullen we ons richting St.Ghislain begeven voor een ultieme hulde aan de lijn 97 naar Quiévrain.

Volgend jaar ondergaat de lijn een verjongingskuur "systeems NMBS", die één van de twee hoofdsporen zal doen verdwijnen, alsook een groot gedeelte van het stationgebouw van Quiévrain en de integrale mechanische signalisatie daar nog aanwezig.

De aankomst in Brussel-N. is voorzien omstreeks 20u00. Liefhebbers van spoorwegwandelingen en dieseltractie, kom met velen af of deze reis enig in z'n soort georganiseerd door de TSP...

## DEELNEMINGSFORMULIER

\* = \* = \* = \* = \* = \* = \* = \* = \* = \* = \*

Rit nr 19

Datum : 14 september 1991

Dit formulier terugsturen naar het volgend adres :

T.S.P. vzw.  
Eglantinenlaan 15  
1150 BRUSSELOm geldig te zijn dient het bedrag toe te komen UITERLIJK op  
08 september 1991Alle betaling NA deze datum worden met 250 Fr per ingeschreven  
persoon verhoogd

\* Ik die onderteken (naam, voornaam) \_\_\_\_\_

Adres : straat \_\_\_\_\_ nummer \_\_\_\_\_

woonplaats \_\_\_\_\_ - \_\_\_\_\_ lidmaatschapsnummer \_\_\_\_\_

tel. \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_

\* In geval van terugbetaling, om welke reden ook, wens ik deze te  
ontvangen op rekening nr \_\_\_\_\_ - \_\_\_\_\_

\* Schrijf in voor deze rit :

<input type="checkbox"/>	Volwassene(n) lid TSP en gelijkgestelde familieleden	aan 900 BF	=	_____	BF
<input type="checkbox"/>	Namen en voornamen _____				
<input type="checkbox"/>	Volwassene(n), niet lid van TSP	aan 1.050 BF	=	_____	BF
<input type="checkbox"/>	Lunchpakket(ten)	aan 90 BF	=	_____	BF
<input type="checkbox"/>	Toevoerbiljet NMBS 2de klas vanuit elk belgisch station naar Brussel	aan 200 BF	=	_____	BF
	TOTAAL		=	_____	BF

\* Ik betaal het verschuldigde bedrag met :

- gekruiste cheque (1)
- storting op PCR nr 001-1201789-35 van TSP Brussel (1)
- internationaal postmandaat (alleen voor de buitenlanders) (1)

\* Aantal foto's \_\_\_\_\_

\* Ik verklaar kennis genomen te hebben van de algemene deelnemings-  
voorwaarden en er mij volledig naar te schikken.

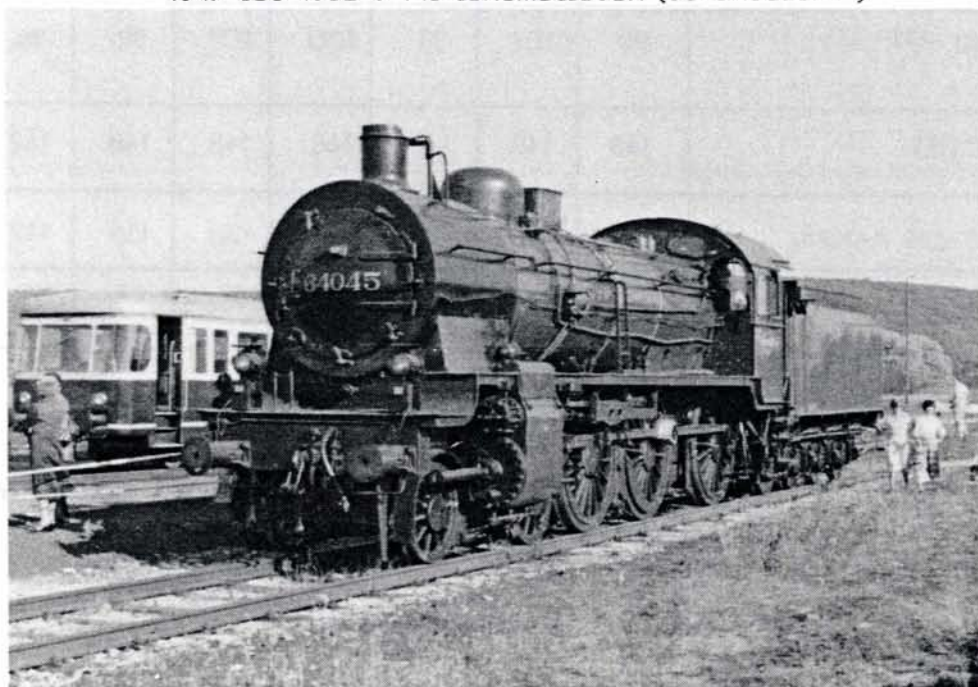
DATUM \_\_\_\_\_ HANDTEKENING \_\_\_\_\_

(1) Doorhalen wat niet past

# Technische steekkaart stoom nr. 6

## LOKOMOTIEF TYPE: 64

- Type : 230 + tender 2'2'
- Aantal locomotieven : 168
- Oorspronkelijke afkomst : Door het verdrag van Versailles na de eerste wereldoorlog, kreeg de Belgische Staatsspoorwegen 168 Deutsche locomotieven van de reeks 38 DR (165 locomotieven ex. Preussische P8 en 3 locomotieven ex. Mecklenburg P8)
- Nummering : 1920-1926 : Belgische Staat type 64 Nr 6400-6567  
1926-1946 : NMBS type 64 Nr 6400-6567  
1946-1967 : NMBS type 64 Nr 64.001 tot 64.168 (64.168: ex. 6400)
- Maximale snelheid : 100 km/u
- Vermogen : 1180 PK
- Buitendienststellingen : 1961 tot 1967 (de 64.045 was de laatste stoomlocomotief die een dienst heeft gemaakt (begin 1967, werkplaats Tournai).
- Effectief in : 1920 tot 1942 : 168 locomotieven  
1943 : 8 locomotieven (de andere in Deutschland)  
1944 : 1 locomotief ( " )  
1945 : 48 locomotieven ( " )  
1946 : 133 locomotieven ( " )  
1947 tot 1960 : 148 locomotieven (de andere + )



## TOEWIJZING

<u>Werkplaats</u>	<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>6-56</u>
<u>Aarschot</u>	-	-	-	-	-	-	9	9	9
<u>Ath</u>	10	10	10	10	10	10	10	10	10
<u>Berchem</u>	14	16	15	14	14	14	14	14	15
<u>Brugge</u>	-	-	-	-	-	-	14	14	15
<u>Haine-St.Pierre</u>	12	12	12	9	9	9	-	-	-
<u>Hasselt</u>	6	6	6	6	6	6	5	5	5
<u>Kinkempois</u>	-	-	-	-	9	9	8	8	5
<u>Landen</u>	6	6	6	6	6	6	-	-	-
<u>Liège</u>	10	10	9	9	-	-	-	-	-
<u>Merelbeke</u>	9	9	9	6	11	11	10	10	10
<u>Mol</u>	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<u>Montignies</u>	10	10	10	14	14	14	15	15	14
<u>Mont-St.Martin</u>	6	6	6	-	-	-	-	-	-
<u>Oostende</u>	-	-	-	-	-	-	-	-	4
<u>Ottignies</u>	8	8	8	6	6	6	6	6	6
<u>Sint-Niklaas</u>	-	-	-	-	-	-	-	-	6
<u>Tamines</u>	8	8	8	10	9	9	8	8	8
<u>Trois-Ponts</u>	-	-	-	8	8	6	6	6	6
TOTAAL (1)	99	101	99	100	102	99	96	95	99
EFFECTIEF	148	148	148	148	148	148	148	148	148
WERKELIJK AANTAL	?	?	?	123	120	118	112	103	112
RESERVE	?	?	?	5	17	24	19	15	18

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

word vervolg



---

## EEN TANDRADBAAN IN BELGIE

---

De talrijke tandradbanen in de bergachtige streken zijn de liefhebbers ongetwijfeld bekend. Daarentegen weten ze meestal niet dat België er ook één in het Luikse had.

Het Luikse industriegebied strekt zich langs de oevers van de Maas uit waarnaast de heuvels soms een moeilijk overschrijdbare hindernis vormen. Denk maar aan de hellende vlakken van Luik - die soms 33°/oo bedragen - die de treinen richting Brussel moeten beklimmen.

Onze enige tandradbaan verborg zich in deze heuvelachtig streek, meer bepaald binnen de inrichtingen van de "S.A. d'Ougrée-Marihaye" te Ougrée (later Cockerill-Ougrée). Achter hoge muren was het bestaan van deze spoorweg tegen nieuwsgierige blikken beschermd.

Deze industriële lijn werd in 1905 geopend. Ze was bestemd voor het afvoeren van vloeibare slakken uit de hoogovens die zich op de lijn 125B Renory-Flémalle Haute bevonden.

De wagons waren geschoven tot een kabelspoor dat het overnam en de holten tot aan de top 150 m hoger hees, waar de slakken aan de berghelling waren geloosd.

De tweesporige lijn bestond uit twee baanvakken met tussenrail en maakte ongeveer 400 m lang; deze baanvakken waren door een overloop gescheiden. De hellingen bedroegen 120°/oo, d.w.z. 4 maal de hellende vlakken van Luik.

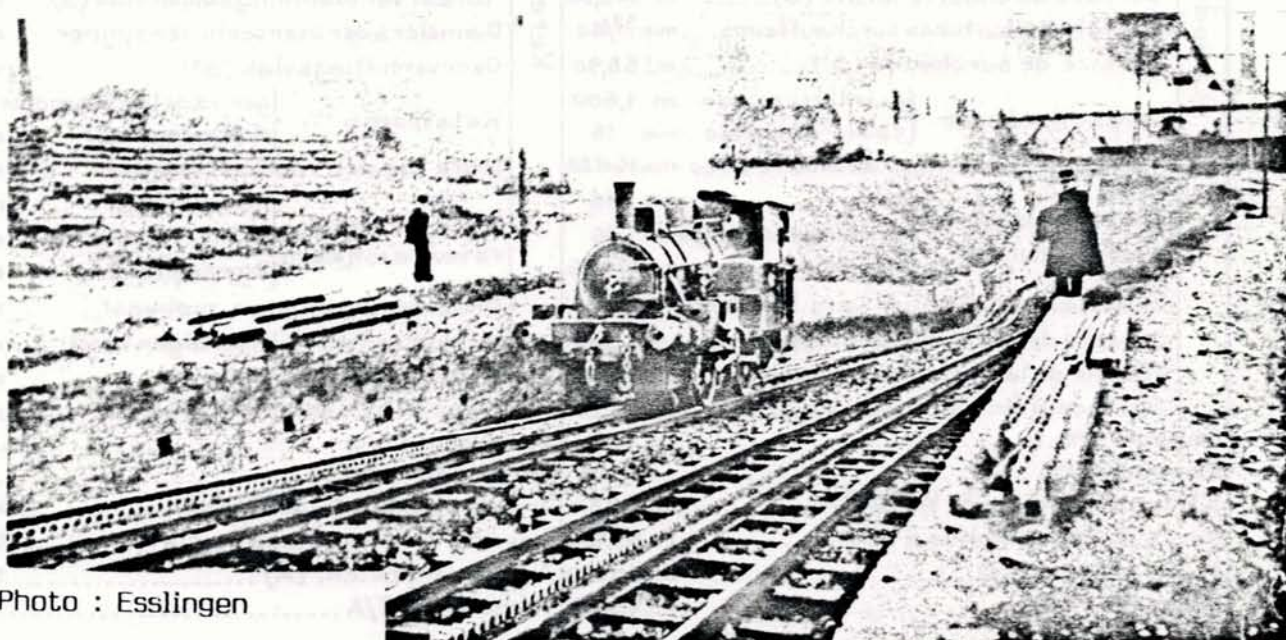
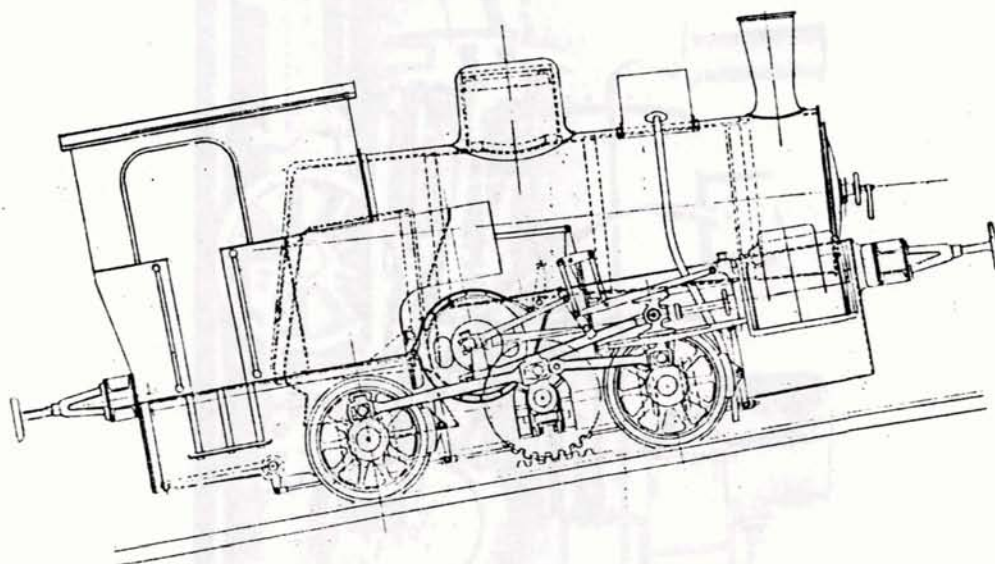


Photo : Esslingen

Onze tussenrail was van het type Telfener nauw verwant met het systeem Strub. Deze tussenrail vloeide eigenlijk uit het overschot aan materiaal voor de tandradbaan San-Ellero-Saltina in de omgeving van Florence (Italië) voort.

De "S.A. Ougrée-Marihaye" beschikte over drie locomotieven type O20T. Deze voertuigen (waarschijnlijk met nummer 1-2-3) werden door de werkplaatsen Jung te Jungenthal (Duitsland) gebouwd. Hun stoomketel was ten opzichte van het chassis naar voren gebogen, om hem op een nagenoeg horizontaal vlak te handhaven.

Ze konden tevens op andere sporen zonder tussenrail rijden.



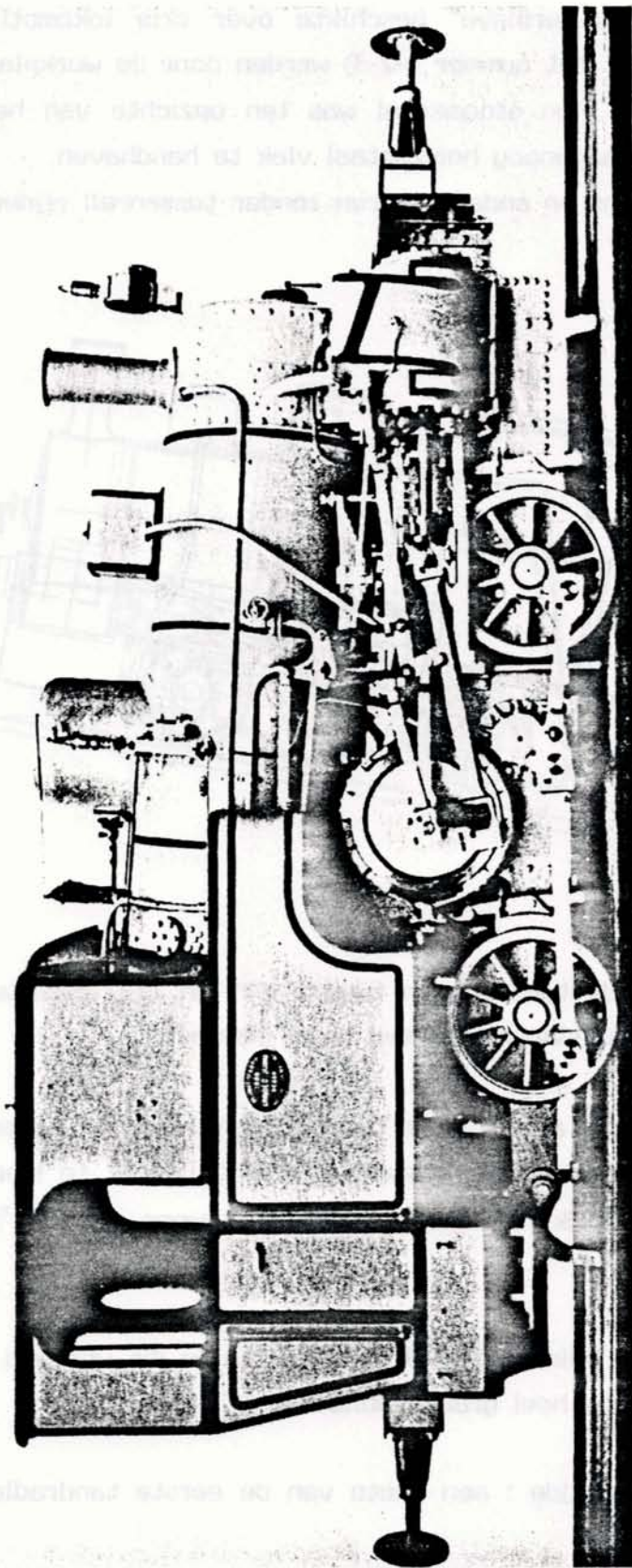
Blijkbaar werd de tandradbaan tussen 1925 en 1930 gesloten en in 1949 afgebroken, toen de nieuwe overlaadbrug in dienst werd genomen.

Men vraagt zich af of deze tandradbaan niet als experiment (zoals vaak in België) werd gebouwd om eventuele bestellingen in de wacht te slepen; de afzetmogelijkheid was indertijd belangrijk, dit bleek immers een wens van de "S.A. Ougrée-Marihaye" te zijn.

Heb je verdere inlichtingen of documenten in dit verband of wil je iets verbeteren. We zullen je bijdrage heel graag publiceren.

Op volgende bladzijde : een photo van de eerste tandradlokomotief bij het buitenkomen van de fabriek.

VANDERHAEGEN Jean-Luc



## PORTRET :

# HET BUFFETRIJtuig VAN HET TSP (11.901)

### OORSPRONG

Tijdens de oorlog werden een aantal internationale rijtuigen vernield of beschadigd. Daarom bestelde de NMBS in 1950 50 nieuwe rijtuigen bij Ragheno te Mechelen.

Deze rijtuigen werden tussen 1951 en 1952 geleverd en I2 geklasseerd. Ze hadden het uiterlijk van I1 behouden hoewel ze langer (23,300 m., wat de plaatsing van 2 WC's mogelijk maakte) en aanzienlijk lichter waren (I1 : 44-49 T., I2 : +/- 32 T.).

De 50 rijtuigen, alle met zijgangen, waren in 2 reeksen opgesplitst :

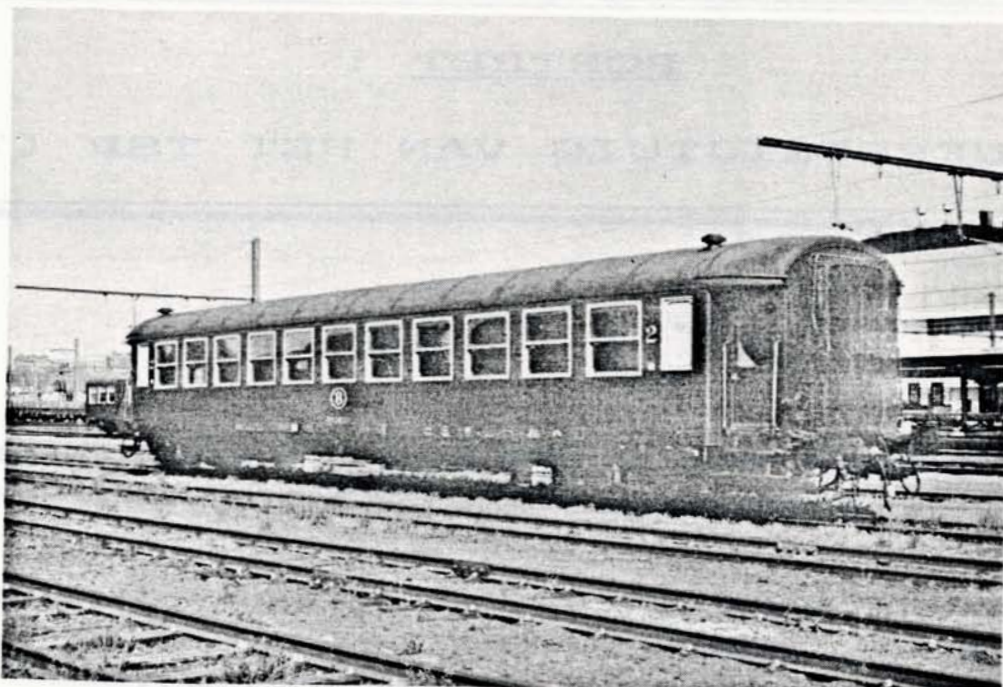
- 38 eerste-klas-rijtuigen (8 compartimenten, 48 plaatsen) nummering : 10.121 tot 10.158, vanaf 1958 : 11.121 tot 11.158).
- 12 derde-klas-rijtuigen (11 compartimenten, 88 plaatsen) nummering : 13.121 tot 13.132. In 1956 werden ze in tweede-klas-rijtuigen omgebouwd en kregen de nummering : 12.101 tot 12.112.

Gaandeweg ondergingen ze diverse verbeteringen, bijvoorbeeld :

- plaatsing van elektrische sluitseinen,
- vervanging van de Pennsylvania draaistellen door Schlieren draaistellen. Hierdoor kon hun snelheid tot 150 km/u opgevoerd worden.
- raamwerken in aluminium,
- plaatsing van een selectiemechanisme voor de verwarming.

### DE BUFFETRIJtuigen

In 1963 werden 12 eerste-klas-rijtuigen door de werkplaatsen Ragheno in buffetrijtuigen omgebouwd. Nieuwe nummering : 11.901 tot 11.912 NMBS, en 51 88 84- 80.201 tot 51 88 84- 80.212 UIC.



Tweede-klas-rijtuig I2 n° 12.112 , Mons 8-1989.

Ze werden helemaal nieuw ingericht en omvatten :

- een platform met een WC;
- vier eerste-klas-compartimenten (waarvan twee ex-tweede klas);
- een eetruimte van 20 plaatsen;
- een ingebouwde keuken met gasfornuis, wasbak, kasten en koelkasten.

Bovendien werd hun snelheid tot 160 km/u opgevoerd.

Later werden er nog enkele wijzigingen uitgevoerd : de binneninrichting werd opgeknapt. Op een aantal rijtuigen werden één of meerdere compartimenten in dienstruimte omgebouwd (koelcel, winkel en zelfs een doucheruimte op het "Railtour" 11.911).

Met de aankomst van de nieuwe EUROFINA-rijtuigen type I6 in 1977 en 1978 kregen ze de zelfde oranje livrei om eenkleurige stellen te maken. Het "Railtour" 11.911 werd bruin geverfd met 4 oranje lijnen.

## GEBRUIK

In commerciële dienst werden de buffetrijtuigen op internationale verbindingen van korte afstand ingezet :

- Oostende - Köln;

Brussel - Paris;

- Brussel - Paris;

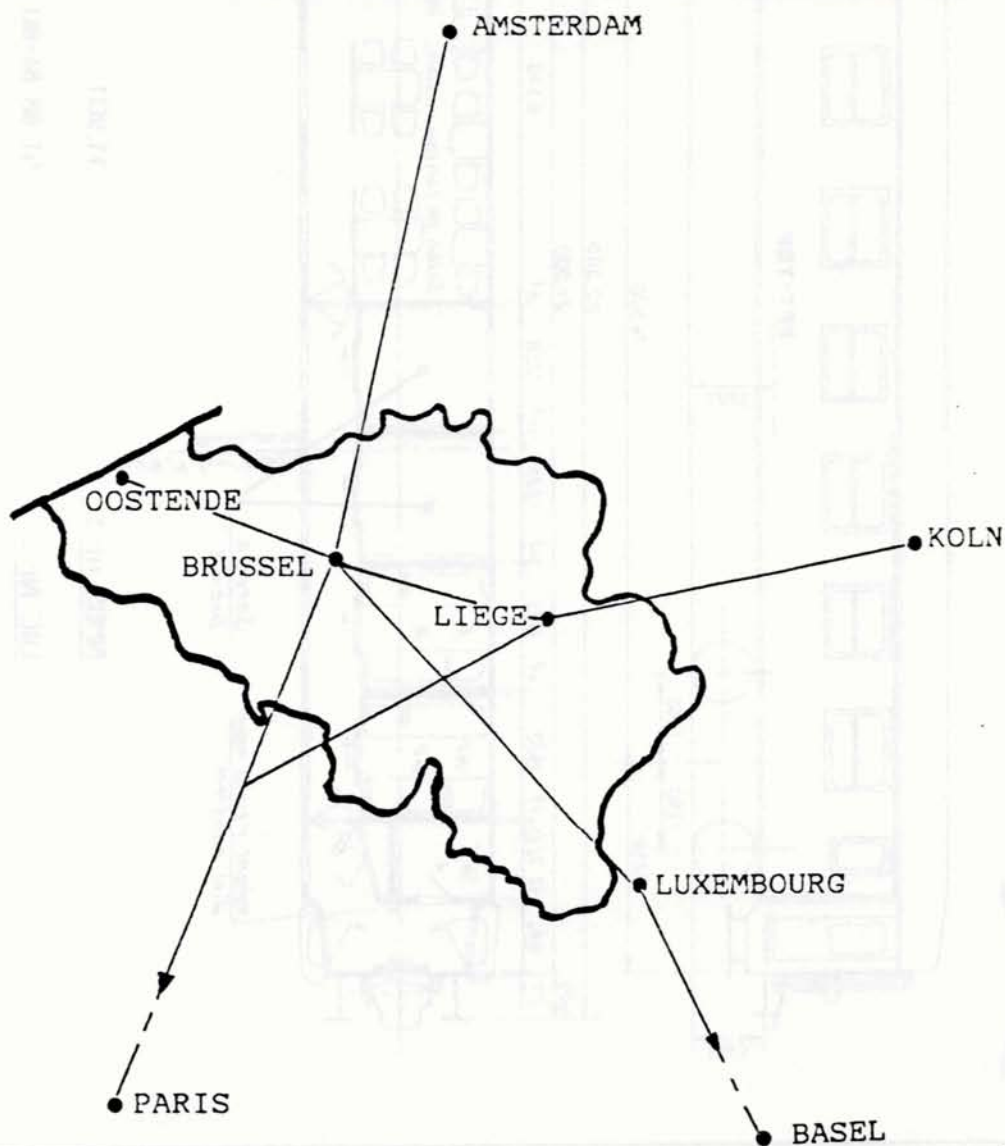
- Brussel - Amsterdam;

- Brussel - Basel;

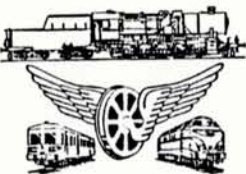
- Liège - Paris.

Bij gebrek aan confort waren ze niet aantrekkelijk. In afwachting van 20 nieuwe "Quick-Pick" restauratiewagens (type I9) verving de NMBS ze in 1984 door een ambulante minibar. Deze voorlopige oplossing werd definitief, want de bouw van de "Quick-Pick" raakte ondertussen in het vergeethoek.

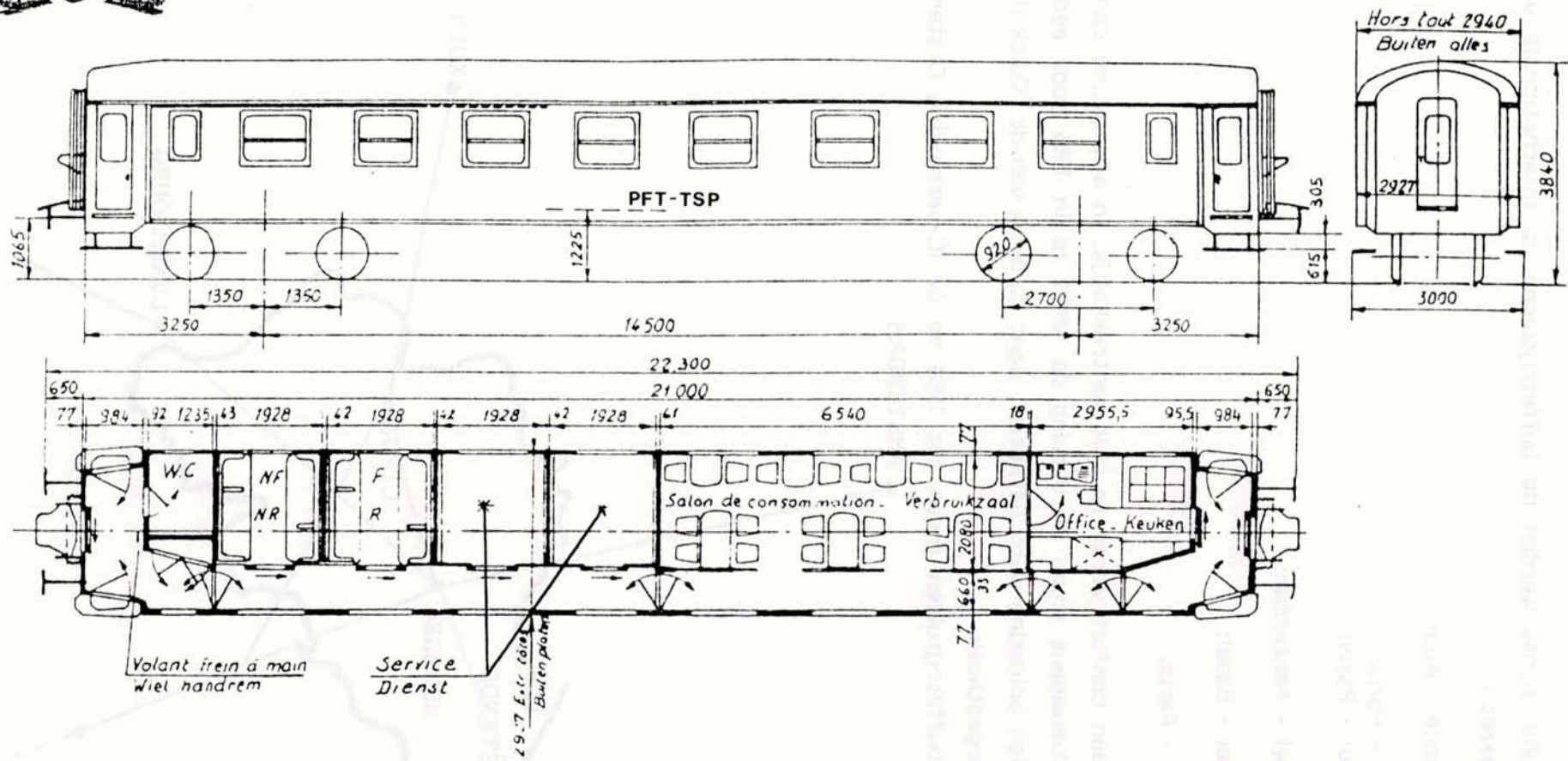
De laatste buffetrijtuigen reden tot 1988 op de IC-verbinding Oostende - Köln.



vervolgt



BUFFETRIJtuig 11.901 VAN HET TSP



<u>NMBS nr :</u>	11.901
<u>UIC Nr :</u>	51 88 84-80 201-9
<u>Buiten dienst :</u>	1989 (TSP = 10-09-1989)
<u>Toegelate snelheid :</u>	160 km/u
<u>Tarra - Tonnenmaat :</u>	32 T. - 36 T.
<u>Zitplaatsen :</u>	12 (A) + 20 (restaurant)

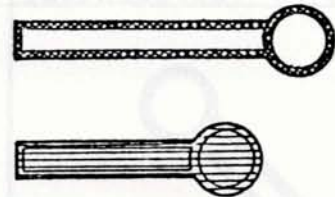
D) De Duitse armseinen in de Oostkantons

De armseinen van Duitse oorsprong bestaan nog op sommige lijnen van de Oostkantons (o.a. "Vennbahn"). Tot in 1918 behoorden deze lijnen immers tot het Duitse Spoorwegnet. Een gedeelte van de signalisatie werd in de jaren zeventig gemoderniseerd. De enkele seinen die overgebleven zijn verdienen het alleszins om er even bij stil te blijven staan.

De armseinen staan hier RECHTS van het bereden spoor ingeplant. De seinarmen staan op hun beurt aan de rechterzijde van de seinmast.

Er bestaan twee soorten seinarmen :

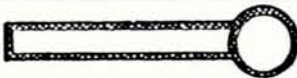





- de "klassieke" Duitse seinarm (stopsein):
- de "verbasterde" seinarm, waarbij een Duitse seinarm werd ingekort en violet geschilderd fungeert als rangeersein volgens het tweestandenstelsel :



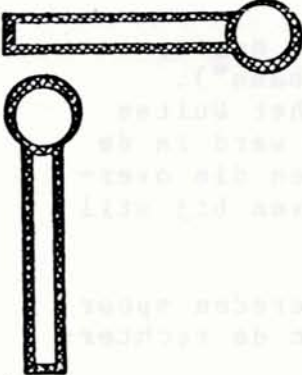

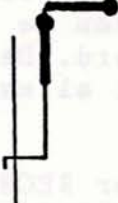
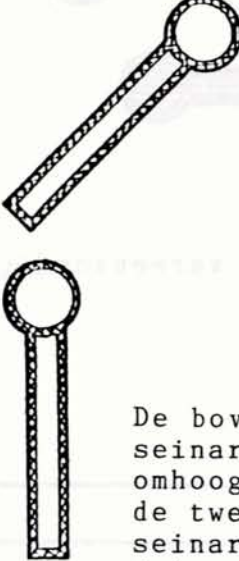


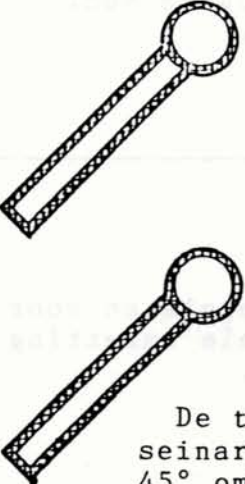


Er bestaat geen verwittigungssein, noch een vereenvoudigde uitrusting.

UITZICHT EN BETEKENIS

Stopsein

Uitzicht		symbool	betekenis
dag	nacht		
 seinarm horizontaal	 rood licht		Beveelt stilhouden voor elke beweging.
 seinarm 45° omhoog	 groen licht		Doorrijden toegelaten voor GB (en eventuele omzetting van KB in GB).

Richtingssein : is een stopsein dat gebruikt wordt om een vertakking van lijnen of de oorsprong van verscheidene wisselstraten te beveiligen.

uitzicht		nacht	symbool	betekenis
dag				
 <p>In gesloten stand is enkel de bovenste arm zichtbaar (horizontaal)</p>	 <p>rood licht</p>		<p>Beveelt stilhouden voor elke beweging.</p>	
 <p>De bovenste seinarm 45° omhoog; de tweede seinarm verdoken</p>	 <p>groen licht</p>		<p>Doorrijden toegelaten voor GB naar het spoor dat NIET afwijkt. (en eventuele omzetting van KB in GB).</p>	
 <p>De twee seinarmen 45° omhoog</p>	 <p>twee groene lichten</p>		<p>Doorrijden toegelaten voor GB naar het spoor dat AFWIJKT met verminderde snelheid (40 km/u) en eventuele omzetting van KB in GB.</p>	

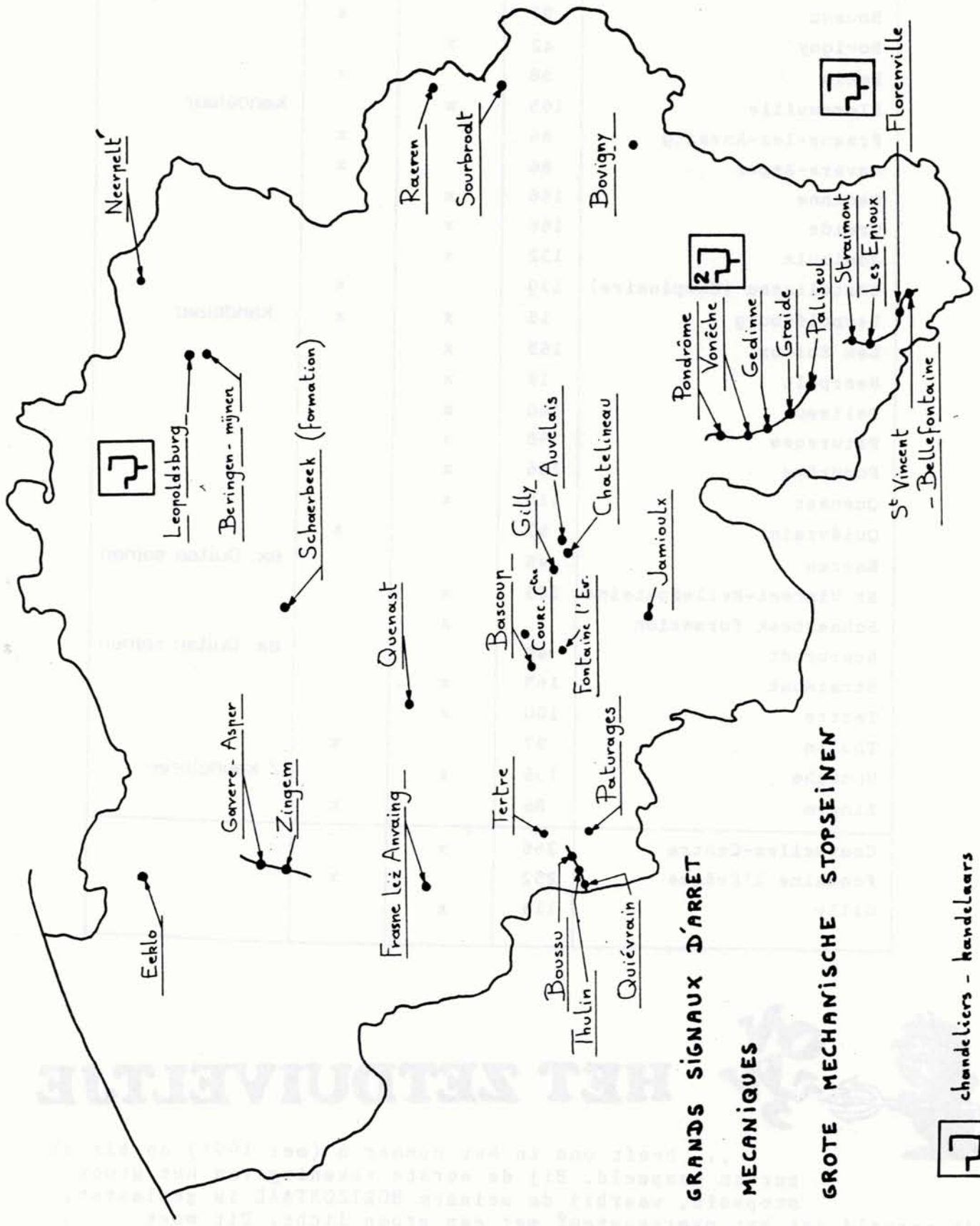
De laatste grote mechanische stopseinen

Station	Lijn	2 stan.	3 stan.	Bijzonderheden
Auvelais	130		x	
Bascoup	113	x		
Beringen-mijnen	15	x		
Boussu	97		x	
Bovigny	42	x		
Eeklo	58		x	
Florenville	165	x		kandelaar
Frasne-lez-Anvaing	86		x	
Gavere-Asper	86		x	
Gedinne	166	x		
Graide	166	x		
Jamioulx	132	x		
Chatelineau (Campinaire)	130		x	
Leopoldsburg	15	x	x	kandelaar
Les Epioux	165	x		
Neerpelt	19	x		
Paliseul	166	x		
Pâturages	98	x		
Pondrôme	166	x		
Quenast	115	x		
Quiévrain	97		x	
Raeren	48			ex. Duitse seinen
St Vincent-Bellefontaine	165	x		
Schaerbeek formation		x		
Sourbrodt	48			ex. Duitse seinen
Straimont	165	x		
Tertre	100	x		
Thulin	97		x	
Vonêche	166	x		2 kandelaren
Zingem	86		x	
Courcelles-Centre	266	x		
Fontaine l'Evêque	252		x	
Gilly	119	x		



## HET ZETDUIVELTJE

... heeft ons in het nummer 6 (mei 1991) op blz 32 parten gespeeld. Bij de eerste tekening van het groot stopsein, waarbij de seinarm HORIZONTAAL is geplaatst, wordt vermeld dat het overeenstemt met een groen licht. Dit moet uiteraard een ROOD licht zijn. Wil ons verontschuldigen voor deze onjuistheid. Bij deze dus rechtgezet...



LES GRANDS SIGNAUX D'ARRÊT  
MECANIKES

DE GROTE MECHANISCHE STOPSEIENEN

chandeliers - handelaars

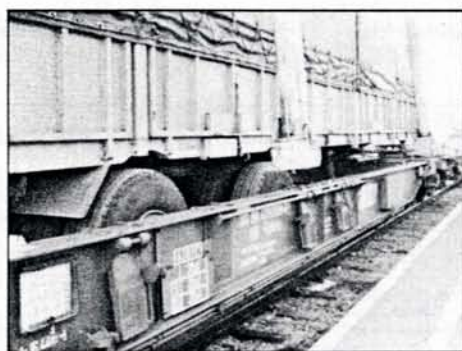


## GECOMBINEERD RAIL-ROUTEVERVOER: PROEVEN MET EEN BIMODAAL VOERTUIG

Het intermodaal verkeer is in volle evolutie. Die nieuwe techniek, die zich nog in een commercieel proefstadium bevindt, zal binnenkort in Europa haar intrede doen. In de Verenigde staten bestaat het bimodaal voertuig al een tijdje. Het betreft een "spoor-oplegger", een voertuig dat niet op wagons geladen wordt, maar met beide uiteinden op een bogie rust.

Tot nu toe gebruikt men in het intermodaal vervoer twee technieken:

- \* de container, geschikt voor de weg, het spoor, de binnenvaart, en de grote lijnvaart (in speciaal ontworpen containerschepen);
- \* het spoor-wegstelsel, een wegvoertuig op een speciale spoorwagon geplaatst. In ons land is dat een mobiele laadkist (zonder wielen), of een oplegger die met het wielonderstel op de wagon geplaatst wordt. In het spoorverkeer moet het vrije-ruimteprofiel gerespecteerd worden. Ook de afmetingen van op wagons geladen opleggers en laadkisten moeten binnen dit profiel blijven. Om de rendabiliteit te verhogen wensen de wegvervoerders in één voertuig een maximum aan goederen te laden. Men moet dus het laadvermogen vergroten binnen de perken van het vrije-ruimteprofiel. Dit is mogelijk wanneer men de hoogte van de



wagon nuttig kan gebruiken.

### EEN BIMODAAL VOERTUIG

Verschillende Europese constructeurs hebben ontworpen gemaakt van een voertuig dat een grotere laadruimte koppelt aan de eisen van het intermodaal vervoer. Zij hebben allen, op hun eigen wijze, een bimodaal voertuig gebouwd.

Zoals de traditionele oplegger beschikt het nieuwe voertuig over een wielonderstel en een koppelingsplaatje. Op die manier kan het aan een traktor gekoppeld worden. Op het wielonderstel zit een (dikwijls hydraulisch) hefsysteem waarmee men de kast hoger of lager dan de normale transporthoogte kan plaatsen. Op beide uiteinden is de kast versterkt, zodat ze op een ander voermiddel kan worden geplaatst.

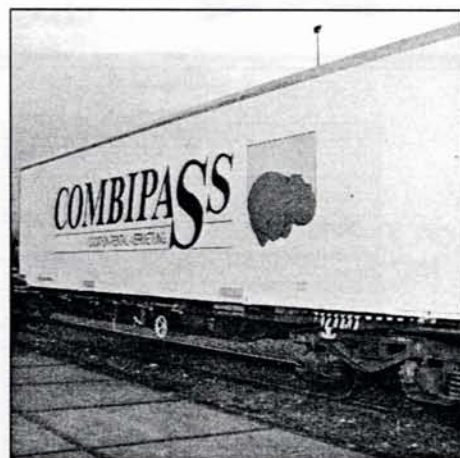
### DRIE HANDELINGEN VOLSTAAN

Die oplegger kan eenvoudig tot wagon worden omgevormd. Daarvoor volstaan drie handelingen:

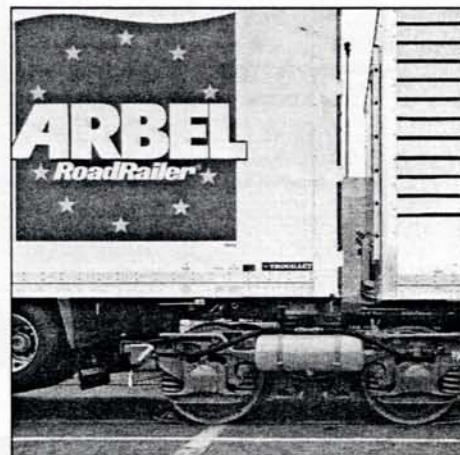
1. door het hefsysteem wordt de kast opgetild;
  2. een speciale bogie wordt onder het uiteinde geplaatst, men laat de kast dalen tot deze op de bogie rust. Dan licht men de wielen op zodat ze de grond niet langer raken;
  3. het andere uiteinde, losgekoppeld van de traktor, rust op stutten. Een tweede bogie wordt eronder geplaatst, men laat de kast erop zakken en men licht de stutten op.
- Op het einde van de treinreis gaat men andersom te werk, en het bimodaal voertuig is klaar om via de weg zijn eindbestemming te bereiken. De bogies, behalve die aan de kop en de staart van de trein, dragen elk twee (uiteinden van) voertuigen. Zo vervangt de bogie de traditionele koppeling tussen twee wagons.

### BETROUWBAAR, BEDRIJFSZEKER EN UITWISSELBAAR

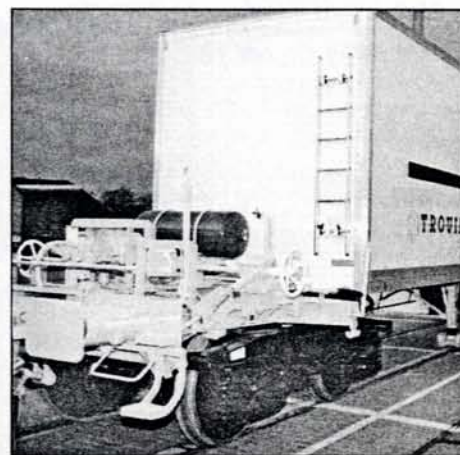
Het nieuwe materieel bevindt zich momenteel in een proefstadium, waarin het zijn veiligheid en betrouwbaarheid moet bewijzen. In een volgende fase zal werk gemaakt worden van de uitwisselbaarheid van het materieel, dat in verschillende landen zal worden gebouwd. In ons land zullen deze bimodale voertuigen vooral voor internationaal transport gebruikt worden. Onze treinen moeten dus bimodale voertuigen van diverse oorsprong naar hun bestemming kunnen brengen. Fundamentele technische verschillen mogen hiervoor geen belemmering vormen. ■



Een mobiele laadkist neemt op een wagon minder plaats in dan een oplegger



Op een bogie geplaatst, de wielen opgelicht: vrachtwagens worden wagons



Eén type van de speciale bogies





















































# Jocadis

SPRL PVBA

## VOITURES L RIJTUIGEN

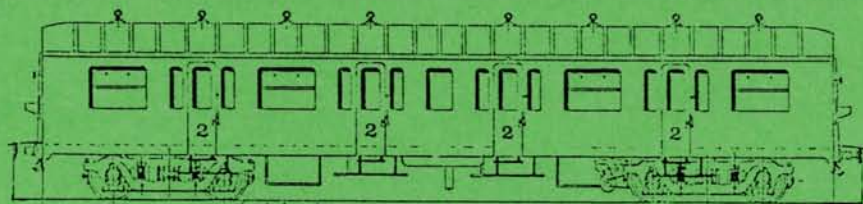
BOUWDOOS  
DRAAISTELLEN MET DUBBEL ZWAANHALS  
ROCO WIELEN  
MESSING ASBUSSEN  
BINNENINRICHTING  
INGELIJSTE RAMEN

BOITES DE CONSTRUCTION-PLASTIQUE INJECTE A PLAT  
BOGIES AVEC DOUBLES COLS DE CYGNES  
ESSIEUX ROCO  
POINTES DE ROULEMENT EN LAITON  
BOITIERIS D'ATTELAGES COURTS NEM SYMOBA  
AMENAGEMENT INTERIEUR  
VITRES ENCASTREES

### 980-

**(B)**

BOITE DE  
CONSTRUCTION  
BOUWDOOS  
BAUSATZ  
KIT



S.N.C.B.

VOITURE L RIJTUIG

N.M.B.S.

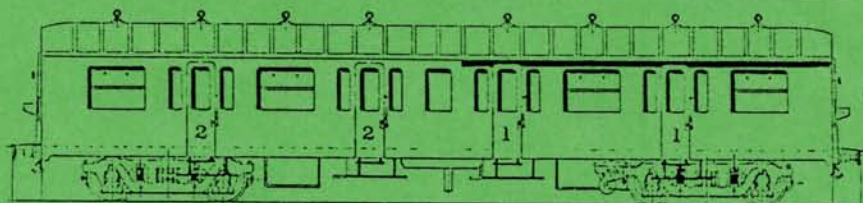
B8 ex A2 B6

41007

in  
stock

**(B)**

BOITE DE  
CONSTRUCTION  
BOUWDOOS  
BAUSATZ  
KIT



S.N.C.B.

VOITURE L RIJTUIG

N.M.B.S.

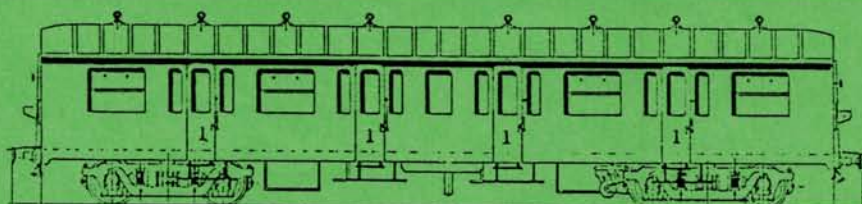
A4 B4 ex A2 B6

41008

en  
stock

**(B)**

BOITE DE  
CONSTRUCTION  
BOUWDOOS  
BAUSATZ  
KIT



S.N.C.B.

VOITURE L RIJTUIG

N.M.B.S.

A8 ex B8

41009

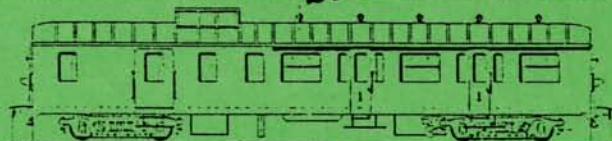
en  
stock

PRECISER A LA COMMANDE : EPOQUE III ou IV  
ESSIEUX 2 OU 3 RAILS

BIJ DE BESTELLING AANDUIDEN: TIJDPERK II OF IV  
WIELEN VOOR 2 OF 3 RAILS

bientôt

binnenkort



S.N.C.B.

VOITURE L RIJTUIG

N.M.B.S.

A5 D ex B5 P



S.N.C.B.

VOITURE L RIJTUIG

N.M.B.S.

B10 ex C10