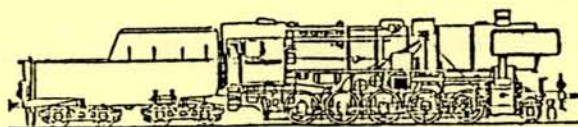




*Op De Baan*



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.

Bij het verschijn  
wetelijk depot

**2**

# OP DE BAAN

## N° 8 -11/1991



## INHOUD

- p.3-4 : Het woord van de voorzitter
- p.4 : Hernieuwing van uw lidmaatschap
- p.5-7 : Technische steekkaart stoom nr.6
- p.8-9 : Restauratie van ons materieel
- p.10-11 : Portret - Het Buffetrijtuig van het TSP
- p.12-13 : TSP-grafiek : lijn 42
- p.14-17 : Buitenlandsnieuws
- p.18-22 : De Poolse lokomotieven in België gebouwd
- p.23 : DHL - Vervoer van express koerier tussen Paris en Vilvoorde.
- p.24-30 : Onze seininrichting V
- p.31-41 : NMBS-nieuws
- p.42-46 : De lijn 147 en STAR 21
- p.48 : Kleine aankondiging
- p.48-50 : TSP-SHOP

VERWEZENLIJKING : Jean-Luc VANDERHAEGEN

REDAKTIE : Baudouin DIEU, Philippe DIEU,  
Pierre HERBIET, Jan MAHIEU, Philippe GOUSSET,  
Etienne MONNIER, Eric VAN HOECK,  
Jean-Luc VANDERHAEGEN, Serge MARTIN



Het seizoen 1991 loopt ten einde. Het wordt dus langzaam tijd een eerste bilan op te stellen dat men als eerder middelmatig moet beschouwen.

Onze verschillende activiteiten kunnen als volgt worden beschreven :

## 1. Reizen.

Het seizoen heeft goed aangevangen daar we het voorziene programma hebben kunnen uitvoeren (reis door de Borinage, waarwel aan de groene elektrische lokomotieven en Brussel-Paris met de 204). Verschillende omstandigheden waarvan we niet immers schuld hadden hebben ons toe gedwongen meer dan eens ons programma te wijzigen.

Zo komt het dat de stoomreis is uitgevallen. Gelukkig maar ! op 2 juni was de 29.013 in herstelling en de avond daarvoor viel de 1.002 in panne...

De "Maredsous" moesten worden vervangen door twee uitstappen waarvan één ont-dubbelse - in de streek van Charleroi met de 554.18, daar de lijn 150 ons verboden werd. De reis op de lijn "Athus-Maas" - bij aanvang voorzien met de 554.18, maar gezien de onstan-digheden, verzekerd door de 59 TGV, heeft zich niet kunnen uitwerken gezien de voorwaarden ons opgelegd door de NMBS; en de rit rond Brussel met de 4333 is vervangen worden door een afscheid aan de lijn 86.

Al die tegenslagen die we de laatste tijd hebben beleefd zouden een oplossing moeten vinden vanaf volgend jaar door het verschijnen op NMBS niveau van een reglement bestemd voor liefhebbers zoals wij, dat de organisatie van zulke reizen moet regelen. Zo zal men gemakkelijker kunnen nagaan of alle verigingen op dezelfde voet geplaatst worden... Een zaak meer dan in het oog te houden !

## 2. Restaureren van materiaal.

De "Open Deur" dagen van Braine-le-Comte hebben het mogelijk gemaakt aan diege-nen die de verplaatsing hadden gedaan van er een sprankelende 6077 te vinden naast de 554.18 die nu goed gekend is.

De 4605 is bijna klaar en de 4333 wacht nog slechts op de restauratie van het onderstel.

Het buffet rijtuig zou moeten in dienst kunnen gesteld worden vanaf volgend jaar.

En ondertussen, daar komt de Ty2-3554 (26.101) van Polen terug...

## 3. De Publikaties.

Twee publikaties werden dit jaar uitgegeven bij gelegenheid van onze reizen "Uit-

stap in de Borinage" (franse uitgave), "Brussel-Parijs" (franse uitgave); "De Lokomotieven reeks 60" werd herzien.

Andere publikaties liggen ter studie, de eerste zal het hebben over de geschiedenis van de belgische spoorweg seingeving, de tweede zal gewijd worden aan de geschiedenis van de lokomotiven type 204.

#### 4. Het tijdschrift "Op de Baan".

Na een tweejarig bestaan kan men er van uit gaan dat dit tijdschrift goed gehoor vindt bij lezers en liefhebbers. Nochtans het feit in het tijdschrift "Op de Baan" het programma "Reizen" te voorzien houdt ons vast aan zekere verplichtingen. Dit is dan ook de reden waarvoor vanaf volgend jaar de twee activiteiten afzonderlijk zullen worden behandeld. De reizen zullen het voorwerp uitmaken van een speciaal nummer.

En zou besluiten we met u eraan te herinneren dat de bijdrage 1991 op haar einde loopt...en dat het reeds tijd wordt om aan 1992 te denken !

Aangename lektuur.

**1992**

### Hernieuwing van uw lidmaatschap.

Het jaar loopt stil aan ten einde...het wordt dan ook tijd u eraan te herinneren aan uw lidmaatschap te denken.

In 1992 zoals in 1991 geeft uw lidmaatschap U automatisch recht op de vier nummers van het tijdschrift "Op de Baan" dat driemaandelijks verschijnt. Daarenboven bieden onze buiten reeks nummers U onze verschillende activiteiten "Reizen" aan.

#### Om uw lidmaatschap te hernieuwen

\* indien U in België woont, volstaat het de som van 400 BEF te storten op onze rekening 001-1201789-35 van het TSP Brussel met als mededeling te vermelden "Lid 1992".

\* indien U in het buitenland woont,

- en over een lopende postrekening beschikt, volstaat het de som van 500 BEF (uitgedrukt in belgische franken) te storten op de postrekening 000-1318999-90 met vermelding "Lid 1992". Dit zonder kosten voor wisselkoers of uitvoering.
- en over geen lopende postrekening beschikt, kunt U voor uw lidmaatschap ons een doorgehaalde eurocheck van 500 BEF toezenden op naar van het TSP Brussel.
- een internationaal postmandaat van 500 BEF laten geworden.

<u>werkplaats</u>	<u>5-57</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>5-61</u>	<u>9-61</u>	<u>9-62</u>
<u>Aarschot</u>	9	9	10	10	10	10	9	9	9	9
<u>Ath</u>	9	9	9	-	-	10	10	10	10	10
<u>Berchem</u>	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<u>Braine-le-Comte</u>	-	-	-	3	7	7	7	7	7	6
<u>Brugge</u>	4	4	4	4	6	5	4	4	4	3
<u>Dendermonde</u>	-	-	-	-	2	10	11	11	10	10
<u>Gouvy</u>	-	-	-	3	2	2	2	2	-	-
<u>Hasselt</u>	5	4	-	-	6	6	6	7	5	-
<u>Kinkempois</u>	6	6	-	-	-	-	-	-	6	5
<u>Merelbeke</u>	10	10	10	9	12	10	10	10	10	23
<u>Mol</u>	8	8	8	8	8	8	-	-	-	-
<u>Montignies</u>	14	12	12	12	9	9	9	9	8	10
<u>Oostende</u>	4	4	4	4	-	-	-	-	-	-
<u>Ottignies</u>	4	4	4	-	-	-	-	-	-	-
<u>Sint-Niklaas</u>	10	11	14	14	13	12	11	12	11	-
<u>Statte</u>	-	-	-	-	9	9	9	6	-	-
<u>Tamines</u>	9	9	8	8	-	-	-	-	-	-
<u>Tournai</u>	-	-	-	-	9	9	10	8	9	9
<u>Trois-Ponts</u>	7	6	5	5	5	-	-	-	-	-
TOTAAL (1)	95	98	88	89	90	92	96	94	92	92
EFFECTIEF	148	148	148	148	148	148	148	135	135	135
werkelijk aantal	120	118	114	118	117	117	118	115	115	116
RESERVE	19	20	27	19	15	18	10	14	11	12

(1) aantal benodigde lokomotieven (reserve niet meegerekend)

<u>Werkplaats</u>	<u>5-63</u>	<u>9-63</u>	<u>5-64</u>	<u>9-64</u>	<u>5-65</u>	<u>9-65</u>	<u>5-66</u>	<u>10-66</u>	<u>1-67</u>
<u>Aarschot</u>	8	7	7	3	-	-	-	-	-
<u>Ath</u>	8	8	9	9	-	-	-	-	-
<u>Dendermonde</u>	9	-	-	-	-	-	-	-	-
<u>Hasselt</u>	5	-	-	-	-	-	-	-	-
<u>Kinkempois</u>	5	4	4	4	4	4	4	1	-
<u>Kortrijk</u>	-	-	4	4	9	9	6	1	-
<u>Merelbeke</u>	15	28	28	24	18	14	7	4	-
<u>Montignies</u>	8	7	2	-	-	-	-	-	-
<u>Tournai</u>	9	9	8	6	7	7	5	-	-
TOTAAL	67	63	62	50	38	34	22	6	0
EFFECTIEF	120	124	123	104	65	53	44	23	11
WERKELIJK AANTAL	81	77	76	38	46	42	30	10	2
RESERVE	23	16	12	12	12	10	7	6	2

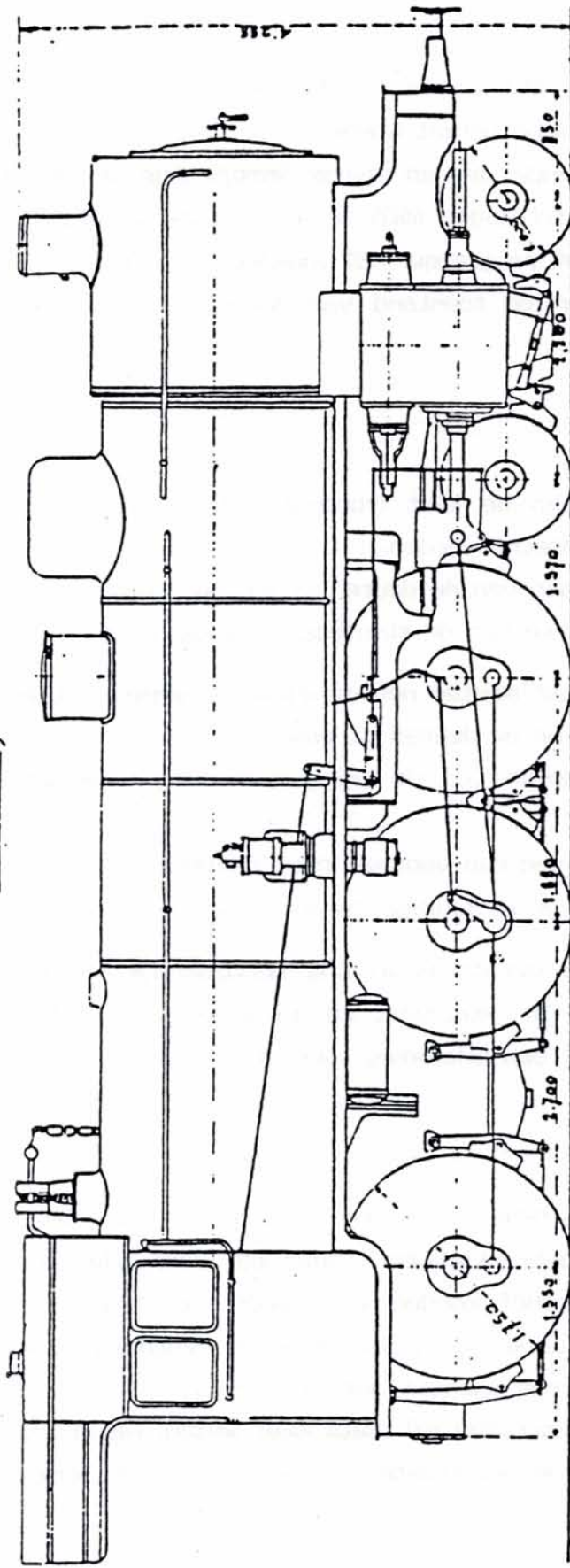


De 64.085 te Haine-Saint-Pierre, 9 maart 1952. FOTO : NMBS

# Locomotive à voyageurs, à deux cylindres et à surchauffe

Type P.8.64.

Echelle 1/40



## Legende.

Diamètre des cylindres	575	mm	12660
Charge des pistons	630	kg	12340
Volume de la chaudière	17600	l	16300
Cylindrique	longueur entre les tubes	4700	16990
		13126	16990
Tubes à fumée	diamètre extérieur	50135	75260
		7514	52280
Capacité de la chaudière en eau (10 m au-dessus du sol)	diamètre	6000	69180
		2600	9300
Grille	longueur	1010	
		262	
Surfaces de grille	m <sup>2</sup>	19	
		1750	
<b>Legende.</b>			
Surface de chauffe du foyer	14,35	m <sup>2</sup>	Poids en ordre de marche
" " des tubes	135,01	"	"
" " totale	149,36	"	Poids adhérent
" " surchauffe	58,90	"	" à vide
Rapport	5/5		Effort de traction (0,65 p.d.l.)
"	5/5		Coefficient d'adhérence
"	5/5		Empattement de la locomotive
Diamètre des roues	1750	mm	" total ( " et tender)

De winterperiode staat voor de deur en de werken op het materieel kunnen eindelijk in een gestaag tempo hervat worden.

Tijdens het volgende seizoen moeten immers drie werkzaamheden beëindigd worden. Het gaat om de motorrijtuigen 4605 en 4333 en de diesellokomotief 6077 die, hopelijk, voor de reizen van het programma 1992 ingezet kan worden.

Eind oktober kon de toestand van de werken op deze voertuigen als volgt samengevat worden :

#### MOTORRIJTUIG 4605

Het schilderen van de kast (rood-gele kleurstelling) is beëindigd, alleen de serigrafie moet nog aangebracht worden.

- Het weer plaatsen van de deuren is aan de gang
- het weer monteren van de stuurposten is beëindigd

Tegen het einde van het jaar moeten nog de volgende werken uitgevoerd worden :

- het afregelen van de deuren na plaatsing
- het weer monteren van de reizigersafdeling (plaatsing, vastmaking van de zetels)
- de uitwisseling van een voorruit naar aanleiding van een gebrek aan dichtheid.
- de vervanging van de huidige dieselolietank gezien zijn slechte toestand

Na de werken is nog een laatste bijstelling noodzakelijk voordat dit motorrijtuig de NMBS-lijnen mag berijden. Dit impliceert vanzelfsprekend een diepgaand onderzoek van de NMBS-diensten vooraleer een erkenning toegestaan wordt.

#### DIESELLOKOMOTIEF 6077

Zodra het 4605 in orde is, worden de werken op de 6077 hervat. Bij een testrit liet het voertuig enkele gebrekkigheden tonen die voor elke indienstneming verholpen moeten worden. Bij deze proef konden wij immers vaststellen dat de compressor niet in de lijn stond, wat voor abnormale trillingen in de ventilatoren van de machine zorgde. Deze stoornissen zijn voor het ogenblik aan het herstellen. Eén probleem moet nog opgelost worden : de turboblaasmachine wil niets meer weten. Na al deze herstelwerken moet nog de vloerbedekking in de stuurposten en enkele op- en bijschilderingen uitgevoerd worden.

## MOTORRIJTUIG 4333

De werken zullen nog vóór het einde van het jaar hervat worden.

## STOMMLOKOMOTIEF Ty2-3554

De TSP-delegatie heeft zoals gepland de proefritten van onze toekomstige 26.101 meegemaakt en dit voertuig voorlopig ontvangen. Deze proeven verliepen in de beste omstandigheden.

De laatste eindwerken werden in augustus en september uitgevoerd. hierop volgde de definitieve ontvangst van de lokomotief.

Bij ontvangen van Uw tijdschrift zou het transport naar België eindelijk begonnen zijn. We verwachten goed nieuws in dit verband voor ons volgende "Op de Baan".

## WACHTEN OP HUN BEURT

Motorrijtuig "Brossel" 551.26

Aanhangrijtuig 732.10

De 4 M1-rijtuigen.



4605 : het schilderen van de kast is bijna beëindigt. Oktober 1991.

De laatste buffetrijtuigen werden in 1989 buiten dienst gesteld. Op dit ogenblik werden deze mooie, in uitstekende toestand en goed uitgeruste rijtuigen met hun uiterlijk van de jaren dertig door een groot aantal liefhebbers begeerd. Verschillende aanvragen, waaronder deze van het TSP, werden bij de NMBS ingediend, om één van deze rijtuigen af te kopen. In dit kader werden vijf buffetrijtuigen verkocht en een zesde ging naar het historisch patrimonium van de NMBS.

Hieronder volgt de situatie van de buffetrijtuigen op 1-4-1991 :

- 11.901 : verkocht aan het TSP op 10-9-1989
- 11.902 : verkocht aan de vereniging ESSBAHN te München op 6-16-1989
- 11.903 : uitgeweken te Oostende, voor afbraak bestemd
- 11.904 : idem
- 11.905 : idem
- 11.906 : idem
- 11.907 : verkocht aan de CFV3V op 18-7-1989
- 11.908 : idem
- 11.909 : historisch patrimonium van de NMBS
- 11.910 : verkocht aan het SCM (Stoom Centrum Maldegem) op 3-1-1990
- 11.911 : verkocht aan de Vennbahn op 9-5-1990 (ex Railtour)
- 11.912 : aan het slopen in de CW-Mechelen

## HET BUFFETRIJTUIG VAN HET TSP

Om zijn reizen aangenamer en aantrekkelijker te maken kocht het TSP in december 1988 het buffetrijtuig 11.901.

Gedurende de winter 1988-1989 werd dit spoedig herchilderd in zijn oorspronkelijke groene livrei en onderging een diepgaande schoonmaak van de binneninrichtingen. Deze opdracht was bijzonder moeilijk maar noodzakelijk. De keuken was weerzinwekkend smerig. Alleen met hamer en beitel konden we de vuilheid verwijderen die zich twintig jaar lang opstapelde !

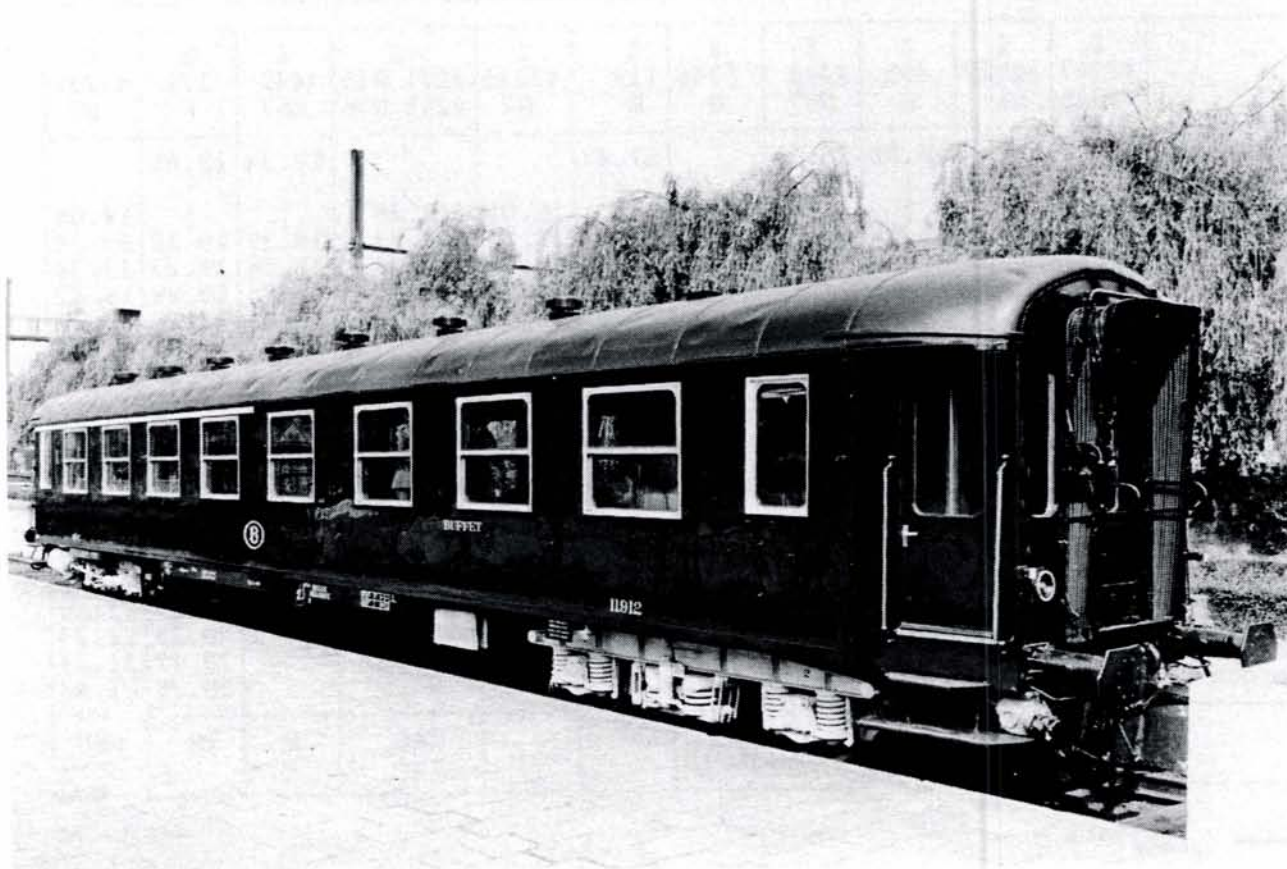
Voor zijn eerste rit reed het buffetrijtuig tussen Antwerpen en Bertrix ter gelegenheid van onze onvergetelijke winterreis op 11 maart 1989. De deelnemers reageerden zeer positief en het smalle buffetcompartiment werd spoedig overvolk.

Dit rijtuig werd op 10 september 1989 aan het TSP officieel verkocht. Deze datum was precies het begin van een lange stilstand in afwachting van zijn registratie en erkenning als "prive" rijtuig.

Naast de uiterst langdurige administratieve stappen vereiste deze opdracht dat de algemene toestand van het rijtuig wordt aangepast om met de NMBS- en de UIC-normen overeen te stemmen.

Ons buffetrijtuig zal hoogst waarschijnlijk pas in 1992 beschikbaar zijn; wacht maar af !

In de toekomst zal het rijtuig ingericht worden om aantrekkelijker te zijn : beter confort en sanitaire voorzieningen, verhoogde capaciteit, enz...



A : Richting België - Luxemburg

	TT 1705 R	Z 44931	Z 111 R	ZR 3444	Z 113 R	Z 64300 N67	Z 115 R	Z 48927 N17	Z 117 R	Z 74221 N67	Z 47947 F1	Z 2288 N67
Liège-Guil. Kinkempois Bressoux		04.53	07.08		09.08	08.04	11.08	11.28	13.08		14.10	15.08
Angeleur		05.00	07.12		09.12	08.11	11.12	11.35	13.12		14.27	15.12
Esneux		05.11	07.23		09.22	08.35	11.23	11.47	13.20		14.42	15.22
Rivage O			07.29		09.29	08.48	11.29		13.29			15.29
D/V		05.20	07.29		09.29	09.54	11.29	11.54	13.29		14.50	15.29
Aywaille O		05.30	07.37		09.37		11.37		13.37			15.37
D/V		05.58	07.37		09.37	10.02	11.37	12.04	13.37		15.00	15.37
Stoumont O			07.48		09.48		11.48		13.48			15.48
D/V		06.13	07.52		09.52	10.19	11.52	12.19	13.52		15.14	15.52
Coo		06.27	08.02		10.02	10.32	12.02	12.32	14.02		15.26	16.02
Trois-Ponts			08.05		10.05	10.34	12.05		14.05			16.05
D/V		06.30	08.06	08.26	10.06	11.25	12.06	12.35	14.06		15.29	16.06
Vielsalm O			08.17		10.17	11.44	12.17		14.17			16.17
D/v		06.47	08.17	08.37	10.17	12.29	12.17	12.55	14.17		15.47	16.18
Bovianv		07.03	08.24	08.44	10.24	12.47	12.24	13.12	14.24	15.08	16.04	16.24
Gouvy O		07.11	08.27	08.47	10.27	12.56	12.27	13.21	14.27	15.16	16.13	16.28
Gouvy d/v.		07.48	08.28		10.28		12.28	13.35	14.28		19.25	
Bellain	07.42	07.57	08.32		10.32		12.32	13.44	14.32		19.34	
Tr.-Vierges	07.47	08.05	08.36		10.36		12.36	13.52	14.36		19.43	
		HKM NK-LX	IR	P	IR	HKM Zone	IR	HKM {2}	IR	HKM {3}	HKM {4}	

	Z 47947 F2345	Z 48927 R1	Z 495 R	Z 4441 N67	Z 1746 R	Z 119 R	Z 47238 R7	Z 9271 R15 9295 R36	Z 4442 N67	Z 121 R	Z 47238 N7
Liège-Gmins Kinkempois Bressoux		15.17	16.08	16.47		17.47			18.34	19.08	
Angeleur	15.12						18.05	18.25			19.08
Esneux	15.24	15.24	16.12	16.52		17.52	18.14	18.33	18.39	19.12	19.18
Rivage O	15.36	15.36	16.22	17.06		18.02	18.30	18.48	18.56	19.23	19.34
V/D	15.44	15.44	16.29	17.13		18.10	18.38		19.05	19.29	19.42
Aywaille O	15.54	15.54	16.37	17.20		18.11	18.46	18.56	19.07	19.29	19.50
V/D	16.05	16.05	16.37	17.20		18.19			19.13	19.37	
Stoumont O						18.20	18.58	19.02	19.14	19.37	20.02
V/D	16.20	16.20	16.46	17.30						19.48	
Coo	16.32	16.32	16.56	17.39		18.31	19.13	19.14	19.22	19.52	20.16
Trois-Ponts			16.59	17.42		18.40	19.25	19.23	19.32	20.02	20.28
V/D	16.35	16.35	17.00	17.44		18.43			19.35	20.05	
Vielsalm O	16.52	16.52	17.11	17.55		18.44	19.28	19.25	19.36	20.06	20.31
V/D	17.26	17.26	17.11	17.55		18.55			19.47	20.17	
Bovianv	17.43	17.43	17.18	18.02		18.56	19.48	19.38	19.48	20.17	20.48
Gouvy O	17.52	17.52	17.22	18.05		19.02	20.07	19.50	19.55	20.24	21.08
Gouvy D/V	19.25	18.36	17.23		18.32	19.06	20.16	19.55	19.59	20.27	21.16
Bellain	19.34	18.46	17.28		18.37	19.15	21.24	20.09		20.28	21.24
3 Vierges	19.43	18.55	17.32		18.42	19.19	21.34	20.14		20.32	21.34
	HKM {4}	HKM		P	CFL 16/18	IR		TAC {7}	P	IR	HKM

B : Richting Luxemburg - België

	Z 49934 N1F	Z 2254 R	TP 1705 R	Z 3444	Z 74220 N67	Z 44936 N7	Z 110 R	Z 112 R	Z 49253 R	Z 496 R	Z 114 R	Z 64301 N67
Trois-Vierges	05.50		07.31				09.07	11.07	11.49	13.08	15.07	
Bellain	06.00		07.36				09.12	11.12	11.58	13.12	15.12	
Gouvy O	06.08						09.17	11.17	12.07	13.17	15.17	
Gouvy V/D	06.42	07.18		07.50	08.00	08.13	09.18	11.18	12.45	13.18	15.18	15.46
Bovigny	06.46	07.21		07.53	08.10	08.18	09.21	11.21	12.49	13.21	15.21	15.50
Vielsalm O		07.28		08.00			09.28	11.28		13.28	15.28	16.00
Vielsalm D/V	06.56	07.28		08.01		08.28	09.28	11.28	12.58	13.28	15.28	16.38
Trois-Ponts O		07.39		08.11		08.40	09.39	11.39		13.39	15.39	16.50
Trois-Ponts D/V	07.08	07.39				08.46	09.39	11.39	13.09	13.39	15.39	17.18
Coo	07.10	07.42				08.48	09.42	11.42	13.12	13.42	15.42	17.20
Stoumont	07.21	07.51				09.00	09.51	11.51	13.24	13.51	15.51	17.33
Aywaille O		08.01					10.01	12.01		14.01	16.01	
Aywaille D/V	07.34	08.02				09.14	10.02	12.02	13.35	14.02	16.02	17.45
Rivage O		08.10					10.10	12.10	13.42	14.10	16.10	17.53
Rivage D/V	07.46	08.11				09.24	10.11	12.11	13.44	14.11	16.11	18.30
Esneux	07.54	08.18				09.31	10.18	12.18	14.04	14.18	16.18	18.37
Anleur	08.10	08.29				09.44	10.29	12.29	14.18	14.29	16.29	18.51
Kinkempois	08.17					09.51						18.58
Liège-Gmins		08.34					10.34	12.34		14.34	16.34	
	HKM	IR	CFL	P	[3]	HKM	IR	IR	HKM		IR	HK zone

	Z 116 R	Z 1731 R	Z 49930 N7	Z 118 R
Trois-Vierges	17.07	17.51	18.03	19.04
Bellain	17.12	17.56	18.12	19.08
Gouvy O	17.17	18.03	18.21	19.14
Gouvy D/V	17.22		22.07	19.18
Bovigny	17.25			19.21
Vielsalm O	17.32			19.28
Vielsalm D/V	17.32			19.28
Trois-Ponts O	17.43			19.39
Trois-Ponts D/V	17.43			19.39
Coo	17.46			19.42
Stoumont	17.55			19.51
Aywaille O	18.05			20.01
Aywaille D/V	18.05			20.01
Rivage D/V	18.13			20.11
Esneux	18.19			20.18
Anleur	18.30			20.29
Liège-Gmins	18.34			20.34
	IR	CFL 16/18	HKM [2]	IR

Afkortingen

- N7 : rijdt niet op zondag
- R : rijdt alle dagen
- R1 : rijdt op maandag
- F : facultatief trein
- 1...7: maandag...zondag (R5 = rijdt vrijdag)

Materieel

- IR : lokomotief type 55 (blauwe) + M4 rijtuigen.
- P : lokomotief type 55 of CFL type 1800 + M2-rijtuigen. Trein 3444: alleen één M2-rijtuig (BD). De treinen 1731 en 1746 zijn altijd verzekert door een CFL-lok type 1600 of 1800.

(2) ertstrein Antwerpen-Zandvliet - Esch-Belval.

(3) facultatief

(4) uit Maastricht

(7) TAC : autoslaptreinen. 9271: rijdt de 15 § 29-11-1991, 22-12-1991, 5 § 28-01-1992, 25-02-1992.

9295: rijdt op woensdag van 29-04-1992 tot 27-05-1992.

SPANJEDe nieuwe lokomotief type 252 van de "RENFE"

De eerste elektrische lokomotieven type 252 van de "RENFE" van de nieuwe generatie verschenen bij het begin van de laatste zomer.

Het gaat om een reeks van 75 lokomotieven. Grotendeels wordt het model van de Duitse E 120 overgenomen. De voornaamste verschillen liggen bij de spanning (twee systeemspanning : wisselstroom 25.000 V-50 hz en gelijkstroom 3.000 V) en de nieuwste technologische verbeteringen (thyristors GTO, gebruik van halfgeleider, modulaire bouw, enz...).

De 15 eerste lokomotieven worden in Duitsland en de 60 volgende, onder Duitse licentie, in Spanje gebouwd.

20 lokomotieven worden bestemd voor het slepen van snelle treinen (tot 220 km/u via de lijn AVE (Alta Velocidad Espanolos = spaanse SST) tussen Madrid en Sevilla die onder wisselstroom geëlektrificeerd zal worden en waarvan de sporen de standarttussenruimte van 1,435 m. zullen hebben. De beide elementen vormen een primeur voor het net van de RENFE.

De 55 volgende lokomotieven worden op het hele net voor een gemengde dienst gebruikt en bijgevolg met draaistellen voor de brede spanse spoor (1,668 m.) uitgerust. Later zullen ze op de Europese normaalspoor afgestemd worden normate de reconversie van het RENFE net voortgaat.

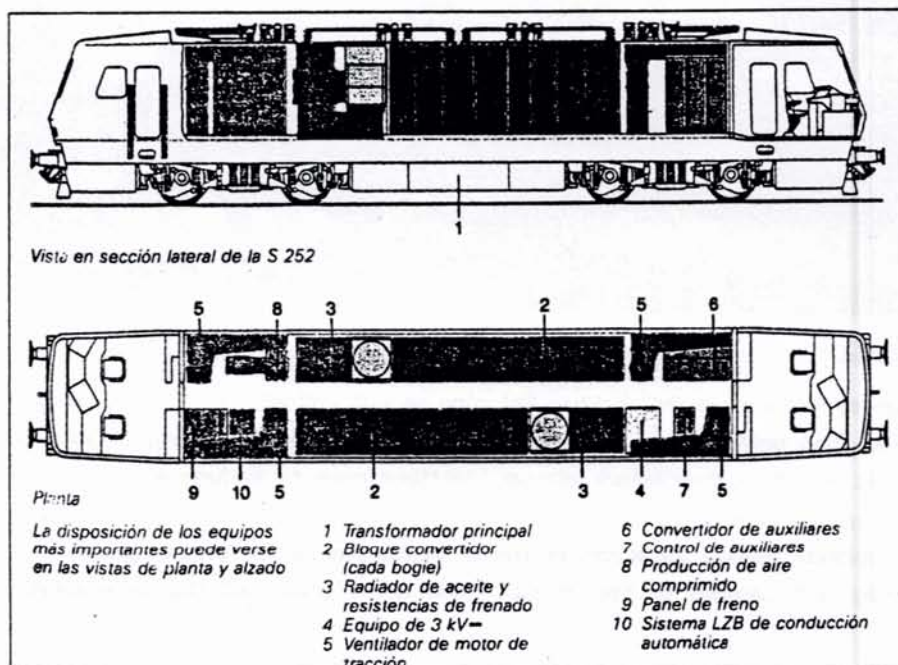
De beide onderreeksen vallen door hun livrei op : wit-grijs AVE voor de eerste 20 en gewone blauw-geel voor de volgende.

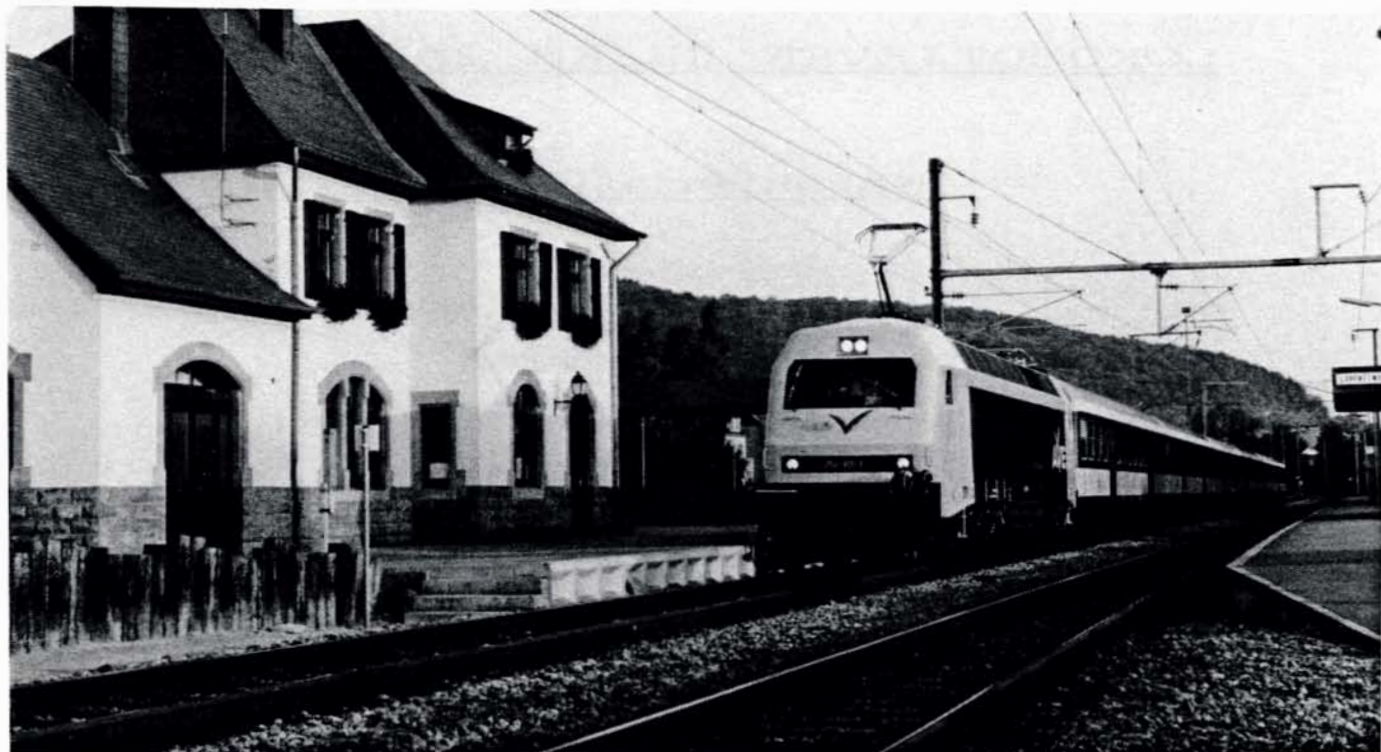
Tijdens de zomer deed de 252.001 proefritten in Luxemburg met uitstapjes naar België, namelijk te Stockem. Voor het inrijden waren immers lijnen met een normaalspoor noodzakelijk die onder 25 kV en 3 kV waren geëlektrificeerd. Dit kon precies door het CFL-net aangeboden worden (de lijn AVE is immers nog niet in dienst).

Dit model van lokomotieven heeft een lange nakomelingschap in Europa : E 120 en binnenkort E 121 in Duitsland, reeks 252 in Spanje, Portugal : 30 lokomotieven en 13 in optie (= 252 RENFE). Bovendien zouden de CFL met het oog op de hernieuwing van hun elektrische voertuigen eveneens voor de bouw van een 252 RENFE gelijksoortige versie belangstelling tonen die door de NMBS zou kunnen gebruikt worden (Athus-Maas lijn).

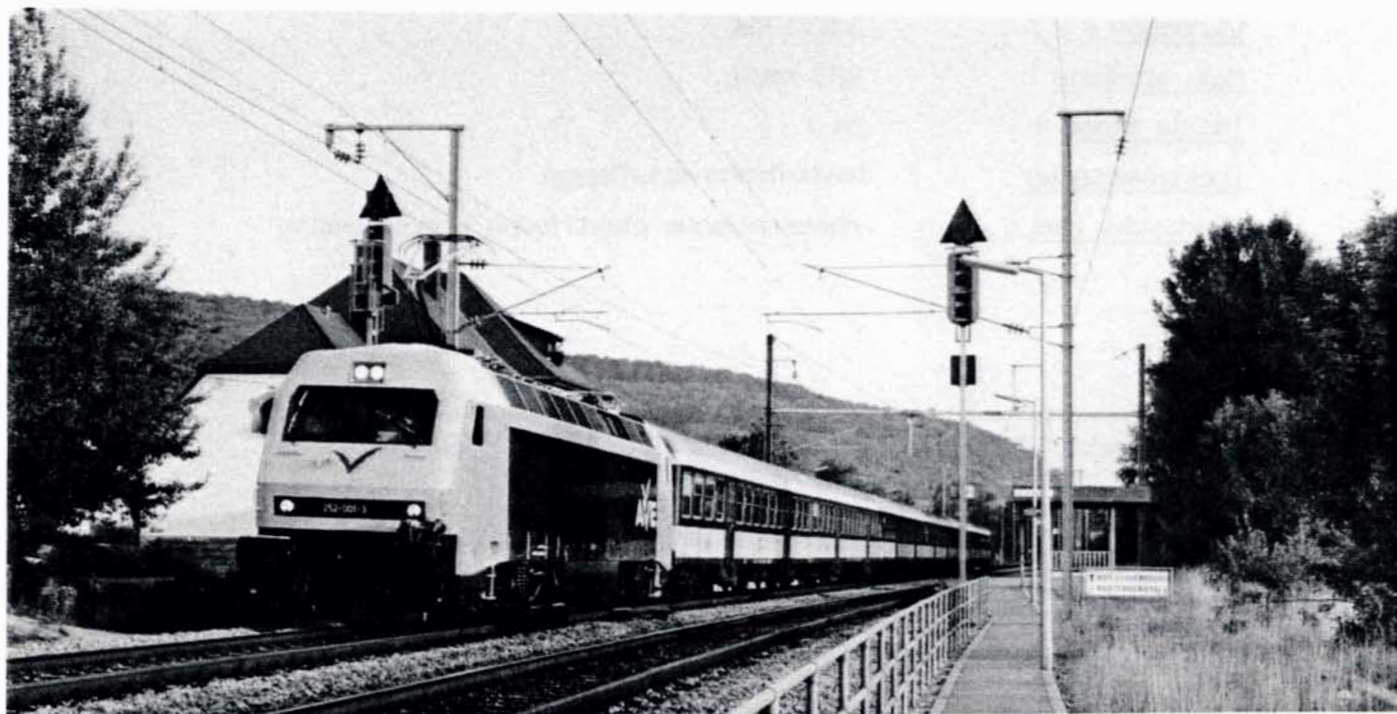
Karakteristieken

<u>TYPE</u> :	Bo'Bo'
<u>Spoor</u> :	1,435 m. (20 lokomotieven) 1,668 m. (55 lokomotieven)
<u>Spanning</u> :	~ 25.000 V. 50 hz. = 3.000 V.
<u>Aantal lok</u> :	75
<u>Nr</u> :	252.001 tot 252.075
<u>Bouwer</u> :	ABB - Siemens - Thyssen - Henschel verzameling : Krauß-Maffei, München (15 eerste) CAF en MEINFASA, onder licentie (60 lok)
<u>Bouwjaar</u> :	1991-1993
<u>Vermogen</u> :	5.600 kW.
<u>Max. snelheid</u> :	220 km/h.
<u>Totale massa</u> :	86 T.
<u>Traktiemotoren</u> :	asynchroon-driefasige
<u>Elektische rem</u> :	rheostatische elektrische remuitrusting





RENFE 252.001, proefrit Luxemburg-Ettelbrück. Lorentzweiler 6-8-1991. Foto's BADIE Tanguy.



## NEDERLAND

- De Nederlandse Spoorwegen (NS) hebben het plan om het volledige net te herelektrificeren opgegeven. Het plan bestond erin om over te schakelen op wisselspanning 25.000V-50hz. Hierdoor diende het volledige traktiepark nieuwe traktiemotoren te krijgen en dat viel zeer duur uit. Te duur, zodat nu enkel de nieuwe lijnen met wisselspanning zullen uitgerust worden (bv. TGV en de geplande nieuwe goederenlijn tussen Rotterdam en de Duitse grens). Op dit ogenblik is het nog niet bepaald of het 25.000V-50hz wordt ofwel het Duitse systeem met 15.000V-16hz2/3.

- Naast de nieuwe Dubbeldekkers voor stoptreindiensten werkt de NS aan een luxere versie voor langere afstanden. Deze "Interregio-Dubbeldekkers" krijgen onder andere airconditioning, meer beenruimte en een liftje voor de minibar van de treinsteward. Ns heeft onlangs 290 Interregio-dubbeldeksrijtuigen besteld. De treinen moeten in 1995 in dienst komen. Rond het jaar 2005 zal de helft van het NS-rijtuigenbestand uit Dubbeldekkers bestaan.

## OOSTERIJK

### Nieuwe diesel rangeerlokomotieven

Als navolgers van de 5 prototypen geleverd in 1989 en 1990, hebben de OBB 25 reekslokomotieven besteld van het type 2068.

Deze zeer krachtige machines (732 kW) zijn volledig gebouwd door de firma JENBACHER Werke te Jenbach (Tyrol).

De lokomotief bestaat uit een zeer stevige onderbouw waarop de enige stuurpost rust, die langs elke zijde twee kappen van verschillende lengte heeft, de langste daarvan houdt de dieselmotor in.

Deze motor, eveneens gebouwd door JENBACH ontwikkelt een kracht van 820 kW en die door een Voith transmissie de 4 motor-assen aandrijft (type B'B').

De post bezit twee bedieningstafels, één voor elke rijrichting. De 2068 kunnen op afstand worden bedient door een draagbaar toestel en kunnen ook in meerdere eenheden functioneren.

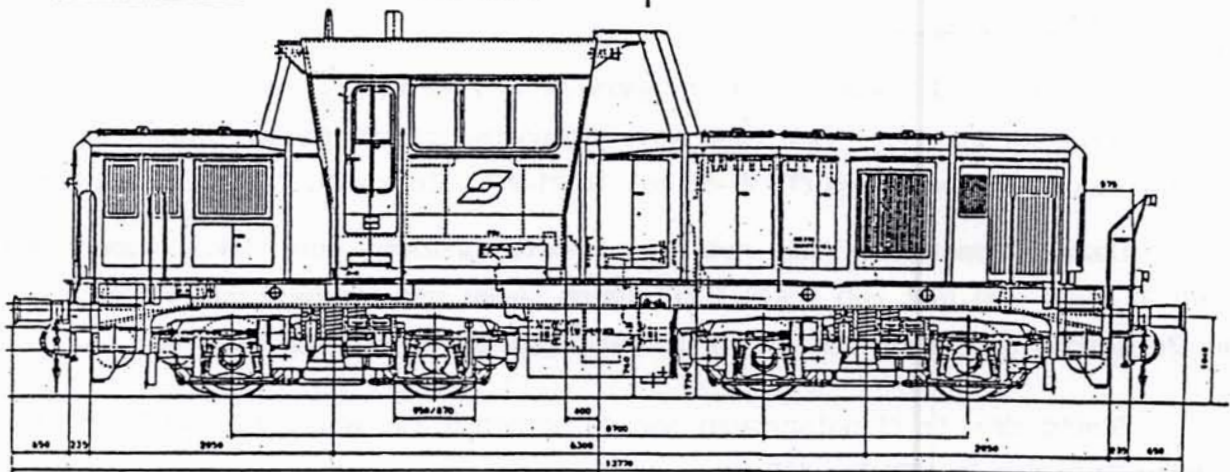
De nieuwe lokomotieven zullen er toe dienen de machines met 3 assen te vervangen van type 2067, waarvan de eerste exemplaren dateren van 1957.

De OBB hebben ten andere 14 diesellokomotieven reeks 211 overgekocht van de DB (duitse spoorwegen). Herdoopt in type 2048 (2048.001 tot 014) ondergaan deze machines een herziening in de Centrale Werkplaats van St.Pölten om dan in dienst te worden gesteld in de stelplaatsen Wien-Nord en Wels waar ze het plaatselijke goederen verkeer verzekeren.

### lokomotieven type 2068 OBB

#### KARAKTERISTIEKEN

<u>Asindeling</u> :	B'B'	<u>Dienstvaardig gewicht</u> :	66,9 T.
<u>Spoor</u> :	1,435 m.	<u>Dieselmotor</u> :	JENBACH JW 480D
<u>Aantal lok</u> :	5 + 25		820 kW - 8 cyl.
<u>Nr</u> :	2048.001-005	<u>Transmissie</u> :	Voith L4r4ZSU2
<u>Bouwer</u> :	JENBACH Werke	<u>Overbrenging</u> :	732 kW
<u>Max. snelheid</u> :	100 km/u		



VANDERHAEGEN Jean-Luc

De spoorwegbouw nam vroeger een belangrijke plaats in het economische leven van België. Onze ondernemingen hebben duizenden lokomotieven uitgevoerd over de hele wereld.

Na zoveel bloeiende jaren, is onze uitvoer van spoorwagematerieel op dit ogenblik praktisch tot op nul terugggevallen.

In dit artikel gaan we het hebben over alle lokomotieven in België gebouwd voor de Poolse spoorwegen (PKP), waarvan het aantal 100 bedraagt, geleverd tussen 1921 en 1924.

Polen, alhoewel bekend voor zijn belangrijke spoorwegindustrie ( Chrzanow, Warszawska, Poznan, Cegielski, ... ) was verplicht op einde van de eerste wereldoorlog en door het konflikt met Rusland, hulp in te roepen van buitenlandse firma's (Belgische, Duitse, Oostenrijkse) om zo vlug mogelijk opnieuw een motorpark van de PKP opnieuw samen te stellen.

In totaal werden 100 lokomotieven aan België besteld, ze worden uitgedeeld in 2 reeksen : - 40 lokomotieven type Tr 21  
- 60 lokomotieven type Ty 23

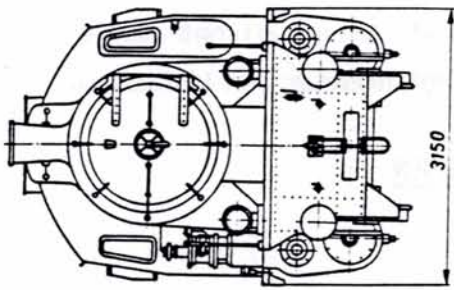
Deze twee reeksen vormden de eerste standaardlokomotieven ontworpen en gebouwd voor de PKP, en waarvan het algemene uitzicht en het ontwerp in vele navolgende reeksen gingen terugkomen.

### REEKS Tr21:

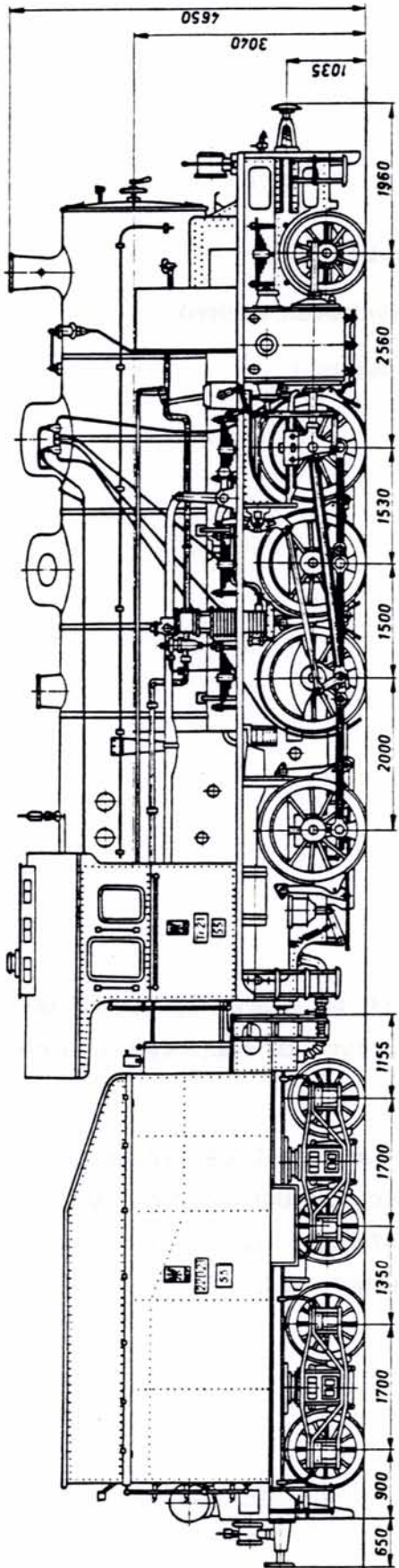
In totaal 148 lokomotieven, genummerd Tr 21-1 tot Tr 21-148. Ze werden gebouwd in de tijdspanne van 1921 tot 1924. Drie Belgische ondernemingen waren betrokken bij de bouw van 40 lokomotieven (Tr 21-55 tot Tr 21-94) : Cockerill, Tubize en Haine-St.Pierre.

Deze lokomotieven van het type 1-4-0, bestemd voor lokale goederentreinen waren in staat een last van 1.500 T te slepen tegen een snelheid van 40 km/u op hellingen. Ze worden geschrapt vanaf 1945 om definitief uit te sterven in 1974.

Slecht drie Tr 21 ontsnappen aan de verschroting, waaronder de Tr 21-53 gebouwd in Haine-St.Pierre in 1924 (nr 1394).



3150



0597

070E

1035

1960

2560

1530

1500

2000

1155

1700

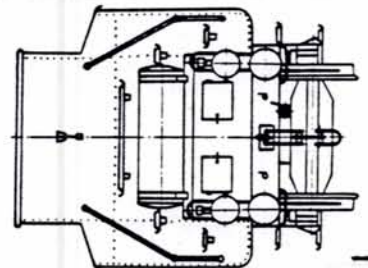
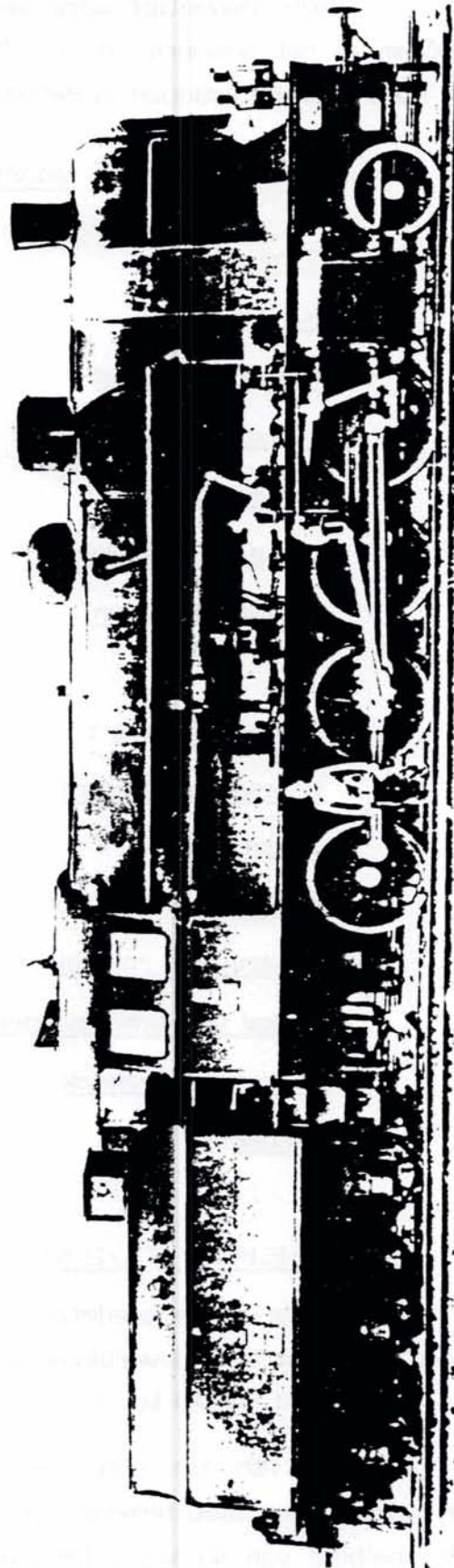
1350

1700

900

650

# Tr 21



Deze lokomotief werd eerst genummerd Tr 21-84; vervolgens tijdens de oorlog bekam ze het nummer DR 56.4025, en tenslotte, na 1945, kreeg zij het nummer Tr 21-53. Deze relikwie gebouwd in België, wordt uitgesteld in het museum van Warschau.

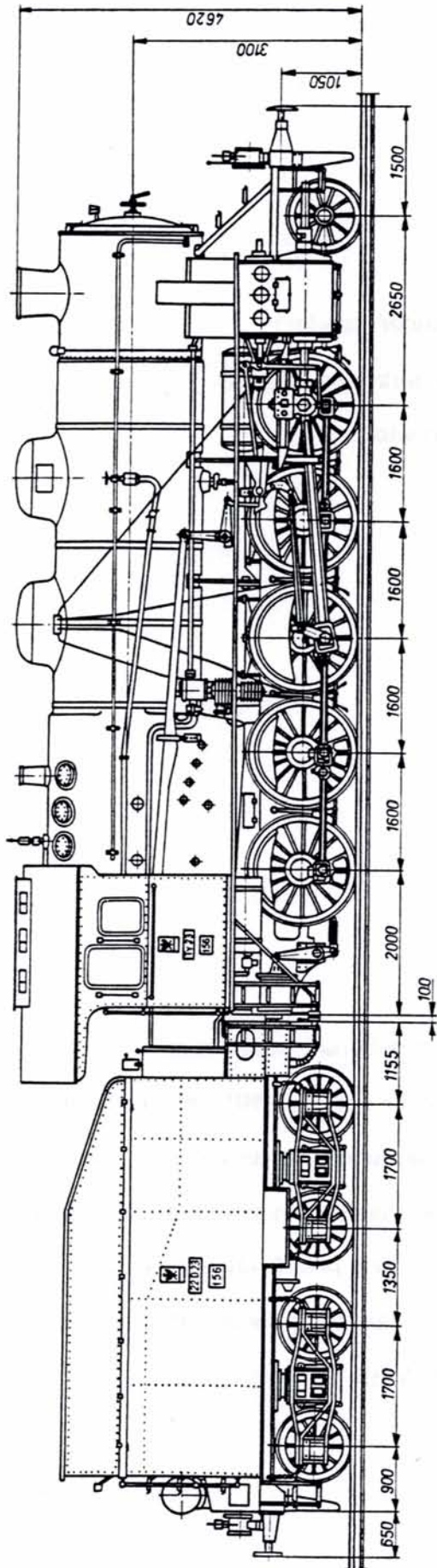
#### VOORNAAMSTE EIGENSCHAPEN

<u>Type</u> :	1-4-0
<u>Kracht</u> :	493 kW
<u>Maximum snelheid</u> :	60 km/u
<u>Totaal gewicht</u> :	80,0 T
<u>Adhesie-gewicht</u> :	72,5 T
<u>Lente lokomotieven</u> :	11,790 m (zonder tender)
<u>Doorsnede wielen</u> :	1,350 m (aangedreven wielen) 1,000 m (loopwielen)
<u>Aantal cilinders</u> :	2
<u>Doorsnede cilinders</u> :	615 mm
<u>Zuigerslag</u> :	660 mm
<u>Keteldruk</u> :	13 kg/cm <sup>2</sup>
<u>Oppervlakte rooster</u> :	4,12 m <sup>2</sup>
<u>Totaal verwarmingsoppervlak</u> :	207,9 m <sup>2</sup>
<u>Oververhittingsvlak</u> :	58,8 m <sup>2</sup>
<u>Tender</u> :	2'2" of 3'

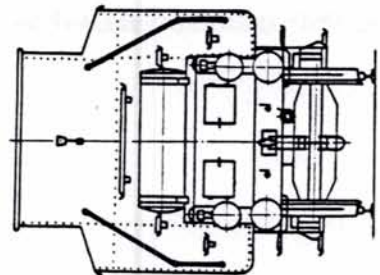
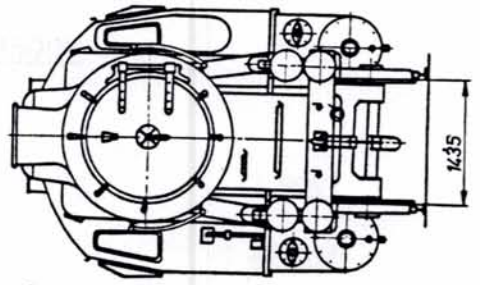
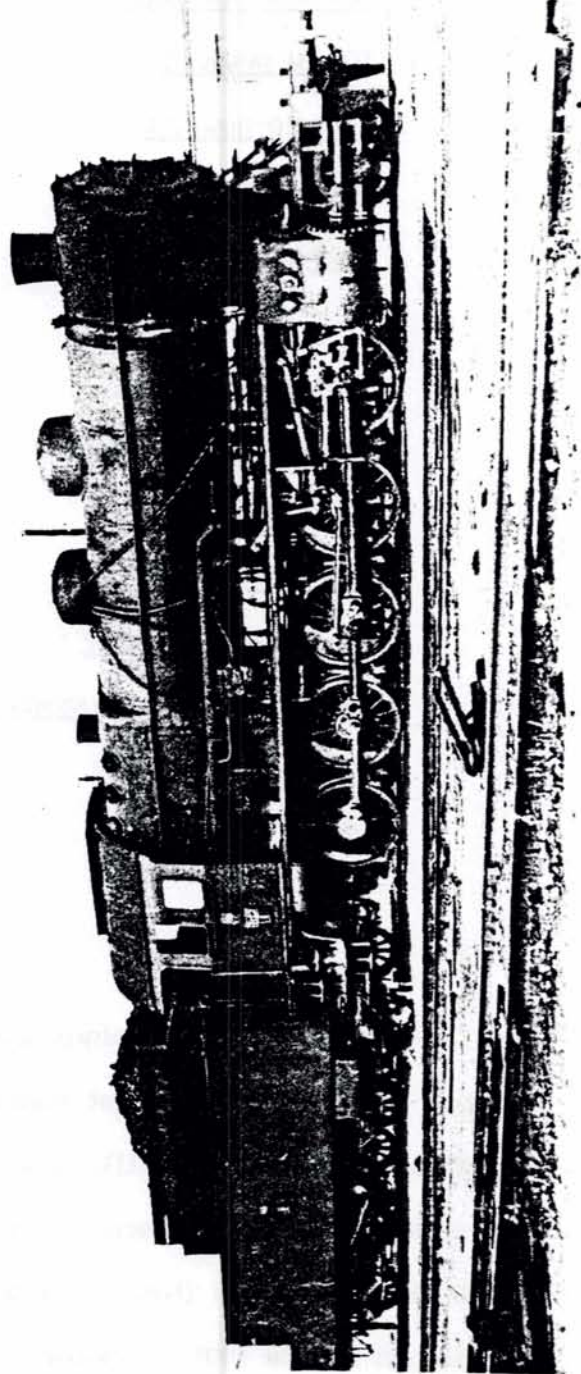
#### REEKS Ty23:

Om de zware goederen treinen te slepen werden er zware "Decapods" gebouwd vanaf 1923. Tot in 1933 verlieten 606 lokomotieven van dit type de fabrieken, genummerd : Ty 23-1 tot 603 en 610 tot 612.

Van 1924 tot 1925, leverden Cockerill en St.Léonard 60 lokomotieven waarvan de nummers ons niet bekend zijn. Deze machines sleepten zonder moeite 1460 T tegen een snelheid van 60 km/u. De laatste Ty 23 doofde definitief haar vuur in 1979. Vier daarvan werden bewaard, maar geen enkele werd in België gebouwd.



# Тy 23



## VOORNAAMSTE EIGENSCHAPPEN

<u>Type</u> :	1-5-0
<u>Kracht</u> :	972 kW
<u>Maximum snelheid</u> :	60 km/u
<u>Totaal gewicht</u> :	95,0 T
<u>Adhesie-gewicht</u> :	86,0 T
<u>Lengte lokomotief</u> :	12,550 m (zonder tender)
<u>Doorsnede wielen</u> :	1,450 m (aangedreven wielen) 1,000 m (loopwielen)
<u>Aantal cilinders</u> :	2
<u>Doorsnede cilinders</u> :	650 mm
<u>Zuigerslag</u> :	720 mm
<u>Keteldruk</u> :	14 kg/cm <sup>2</sup>
<u>Oppervlakte rooster</u> :	4,5 m <sup>2</sup>
<u>Totaal verwarmingsoppervlak</u> :	191,1 m <sup>2</sup>
<u>Oververhittingsvlak</u> :	85,9 m <sup>2</sup>
<u>Tender</u> :	2'2'

Sinds 1925, heeft België geen lokomotieven meer gebouwd voor Polen.

Valt op te merken dat in het kader van de elektrificatie van de PKP, ons land in 1957 een NMBS lokomotief, de 2203, naar Polen heeft gezonden voor afstellingen en proeven. Gedurende deze proeven werd ze op 9 juli 1957 zwaar beschadigd in een frontale botsing te Grodzisk-Mazowiecki (lijn in de buurt van Warschau). Deze proef leverde echter geen bestellingen op; de PKP verkozen de Engelse lokomotief die de konkurrent van de 2203 was (de PKP gebruiken dezelfde spanning als NMBS : 3.000 V =).



Vanaf 16 september 1991 leggen de SNCF en de NMBS een trein in, voor een proeftijd van drie maanden, waarvan de uurregelingen beantwoorden aan de noodzakelijke tijdspar die nodig is voor het vervoer van internationale ijzendingen van persberichten.

Het inleggen van deze trein die s'nachts zal rijden, vijf dagen per week, heen en terug tussen Paris-La Chapelle en Vilvoorde tot stand gekomen dank zij de zeer nauwe handelsbetrekkingsen tussen FRET-SNCF, ABX-NMBS en de vennootschap DHL Aviation van Brussel.

Op aanvraag van DHL wordt met deze trein een stel bevorderd dat bestaat uit 7 "reizigers" pakwagens en een Corail rytuig. De zendingen in deze pakwagens geladen worden door DHL tijdens de reis gesorteerd.

Deze arbeidsmethode vereenvoudigt ten zeerste de ganse bewerking en vermindert aanzienlijk de tijd van overgaan op europees vlak tussen DHL en de luchthaven van Zaventem waar alle verbindingen met de vliegtuigen plaats hebben.

Deze proef zal DHL niet alleen mogelijk maken de spoorweg te testen op gebied van snelheid en betrouwens waardigheid maar zal eveneens toestaan de eigen mogelijkheden na te gaan met het oog op de eigen organisatie.

Zowel van ABX-NMBS als van FRET-SNCF staat er zeer veel op het spel. Eén van de eerste wereldondernemingen op gebied van vervoer van ijzendingen van persberichten en die bekend staat voor zijn grote kwaliteit als transportonderneming, nader zijn klanten te kunnen rekenen is zo goed als een aanbevelingsbrief die de spoorweg weet te schatten op een markt die een zeer grote uitbreiding zeemt.

Het is met een eerste challengegeest dat de spoorwegploegen zich inspannen om een daadwerkelijke kwaliteitsdienst aan te bieden.

De ritten van deze treinen is dus bijzonder aanbevolen en ze genieten van de voorrrang 2. De centrale dispatching samen met de PC SNCF vervolgen met grote aandacht de ritten van deze treinen.

E 18343 N67 (SNCF 17343)

Paris Chapelle Plaine	21.02
Aulnoye	22.48/22.56
Mons	23.14
Bruxelles-Midi	23.46
Vilvoorde	00.04

E 18342 N17 (SNCF 17342)

Vilvoorde	02.46
Brussel-Zuid	03.46
MONS	03.40
Aulnoye	04.01/04.09
Paris Chapelle Pl.	06.10

Sleeping : CC 40.100 SNCF.



E) HET DAG- EN NACHT LICHTSEINSTELSEL

Hoe goed ook het seinstelsel met drie standen op zich mocht zijn, toch waren enkele onvolkomenheden op te merken aangaande de zichtbaarheid bij mistig weder, het soms zeer complexe systeem waarmee ingewikkelde toestanden dienden aangekondigd en niet in het minst de dure onderhoudskosten. Door het opvoeren van de snelheid en het toepassen van een modernere exploitatie werd gezocht naar een eenvoudig systeem dat beduidend meer informatie kon overbrengen.

Enkele proeven met lichtseinen werden reeds voor de oorlog genomen op de lijnen Namur - Charleroi (gekozen voor de klimatologische omstandigheden) en Brussel - Antwerpen (weerhouden voor de verkeersdrukte).

Vele verbeteringen werden in de loop der jaren aangebracht, bijvoorbeeld na ongevallen, waarbij bepaalde onvolkomenheden werden bijgestuurd. Zodoende is men erin geslaagd om te komen tot ons hedendaags lichtseinsysteem dat opmerkelijk efficiënt mag genoemd worden.

De lichtseinen kunnen we onderverdelen in verschillende categorieën:

- stopseinen \*
- gecombineerde seinen \*
- verwittigingsseinen \*                      \* zowel voor normaal als voor tegenspoor
- vereenvoudigde stopseinen
- rangeerseinen

We gaan nu elke categorie even van naderbij bekijken:



I/ SEINEN VOOR NORMAAL SPOOR

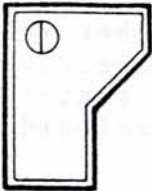
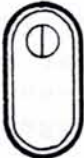
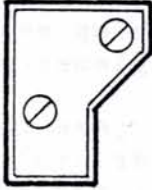
Deze seinen richten zich zowel tot kleine- als tot grote bewegingen die rijden op NORMAAL spoor.

1) STOPSEIN NORMAAL SPOOR

Dit sein kan de volgende seinbeelden weergeven : rood en groen licht ofwel rood en dubbelgeel licht.

UITZICHT EN BETEKENIS

<p>type 1</p> 	<p>type 2</p> 	<p>Rood licht: stilhouden voor ALLE bewegingen.</p>
---	---	---

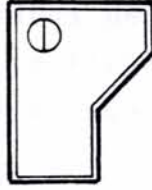
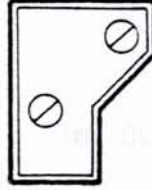
<p>type 1</p> 	<p>type 2</p> 	<p>Groen licht: doorrijden toegelaten in GB (eventuele omzetting KB naar GB) tegen de normale (op dit baanvak toegelaten) snelheid. Het volgend sein is een waarscuwer.</p>
		<p>Dubbelgeel:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-bij de ingang van een station, geeft dit sein toelating tot doorrijden in GB (ev. omzetting KB in GB). De beweging moet stoppen voor hetvolgende sein en dat kan: <ul style="list-style-type: none"> <li>-een niet herhaald stopsein,</li> <li>-een stootboksein,</li> <li>-een vereenvoudigd stopsein,</li> <li>-een handstopsein zijn.</li> </ul> </li> </ul> <p>De snelheid dient aan de omstandigheden aan gepast.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-aan de uitrit van een station laat dit sein doorrijden toe in GB (eventueel omzetting KB in GB). Het volgende sein moet aanzien worden als <u>gesloten</u>.</li> </ul>

Het beeld van het stopsein is afhankelijk van het sein dat volgt, doch zonder een aanduiding over dat sein. Het herhaalt in geen geval dat volgende seinbeeld. Op het identificatieplaatje van dit sein komt dan ook GEEN ZWARTE STIP voor, zoals op de gecombineerde seinen.

## 2) VERWITTIGINGSSEIN VOOR NORMAAL SPOOR

Dit sein kan volgende seinbeelden weergeven: groen licht, twee gele lichten, groen/geel horizontaal of groen/geel vertikaal.

### BETEKENIS

	<p>Groen licht: hetvolgende sein laat doorrijden toe zonder beperkingen.</p>
	<p>Twee gele lichten: hetvolgende sein is gesloten, of laat doorrijden toe in KLEINE beweging.</p>















































# NIEUW !

Het TSP heeft drie nieuwe postkaartreeksen (Ediblanchart) uitgegeven. Elke reeks bestaat 12 NMBS foto's :

<u>reeks 4</u> (nr. 1037 tot 1048)	<u>reeks 5</u> (nr. 1049 tot 1060)	<u>reeks 6</u> (nr. 1061 tot 1072)
210.077/204.003/554.18/212.144	stoomlokokomotief 1.002	1205/1184/2109 WET-FBM
201.030 WDT-Antwerp.Dam	201.010 Pondrôme	5914 + 60, Dave
5163 + SNCF VO2N Rijtuigen	6034/6048/6042, Quiévrain	60/55/1800 CFL/1600 CFL/51
6300 + K3 rijtuigen	204.003 // 5403	6005 + 6215 + 5523, Bovigny
5401 + 5407, Florenville	1602 CFL + 55, Trois-Ponts	212.144, Thulin
8030 + 2920, Schaarbeek	7006 + post rijtuigen	7212, Antwerpen-Noord
4508 + "Picasso", Givet	4901, Esneux	4333, Vijfhuizen
stoomlok. 12.004, Eppegem	4005, Ename	29.013 + goederentrein
MS 1935 // 954/2911	2603 (groene)	MS "BENELUX", Kijkuit
1602 (gele), Halle	2557 + TEE, Weerde	6505 + M1 rijtuigen
101.012 + M1, Schaarbeek	2204 (groene), Deurne	551.16-120.002 // 4001-2802
554.18 TSP, Frameries	6406 + M1 rijtuigen	5313 oude versie

Elke reeks wordt verkocht aan de prijs van 150 fr + zendingkosten : 18 fr (50 fr buitenland), voor drie reeksen : 450 fr + 50 fr (of 90 fr).

## WENSKAARTEN

Biedt uw nieuwjaarswensen aan dank zij de wenskaarten van het TSP.

De wenskaarten, formaat 9 X 18, zien er uit als een foto 9 X 13, op zijkant, de vermeldingen "Bonne année - Gelukkig Nieuwjaar - Happy New Year - Glückliches Neues Jahr". De onderwerpen, allen gefotografeerd in een sneeuwlandschap stellen volgende motieven voor :

reeks A : - 55 NMBS + 1800 CFL, Bovigny  
- 6042 + rijtuigen M2, Lessines  
- 4601 op lijn bij Overboelare  
- motorstel 029 in Holleken  
- 4505 in de omgeving van Glaumont

reeks B : - 5204 in station Vonêche  
- 2014 tussen Libramont en Hatrival  
- 4901 te Henri-Chapelle  
- 5538 in station Sourbroedt  
- 4507 tunnel Vonêche

De wenskaarten worden geleverd met de bijpassende omslagen en worden verkocht tegen de prijs van 200 fr (reeks A tot uitputting van de voorraad), zendingkosten inbegrepen, voor de onverdeelbare reeks.

## TSP - SHOP

De gewenste werken kunnen besteld worden door storting 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, of door storting op PCR 000-1318999-90 van TSP Brussel worden aanvaard.

	Prijs	Zendingkosten	
		België	-België
- NOHAB/AFB lokomotieven (Hugo de Bot).....	860 Fr	95 Fr	170 Fr
- Stoom in België I (Phil Dambly).....	1800 Fr	110 Fr	170 Fr
- De Belgische Spoorwegen in kleur.....	1595 Fr	95 Fr	170 Fr
- De Nederlandse Spoorwegen in kleur.....	1595 Fr	95 Fr	170 Fr
- NMBS reisgids van 1935 (franse uitgave), TSP Editie.....	995 Fr	60 Fr	120 Fr
- Portret van diesellokomotieven reeks 60-61.....	300 Fr	45 Fr	60 Fr
- La ligne internationale Bruxelles-Paris (franse uitgave).....	350 Fr	45 Fr	120 Fr
- Balade en Borinage (franse uitgave).....	350 Fr	45 Fr	60 Fr
- De stoomlokomotief NMBS 1.002.....	480 Fr	60 Fr	120 Fr
- Stoom III (Ediblanchart).....	1095 Fr	95 Fr	170 Fr
- Stikers stoomlokomotief 29.013 (in kleur).....	40 Fr	14 Fr	14 Fr
- Stikers reis Brussel-Parijs (in kleur).....	40 Fr	14 Fr	14 Fr
- Stikers reis TSP-ASVi (in kleur).....	40 Fr	14 Fr	14 Fr
- Postkaarten reeks 1 (12 kaarten NMBS + CFL).....	150 Fr	18 Fr	50 Fr
- Postkaarten reeks 2 (12 kaarten NMBS + CFL).....	150 Fr	18 Fr	50 Fr
- Postkaarten reeks 3 (12 kaarten NMBS + CFL).....	150 Fr	18 Fr	50 Fr
- Op de Baan n° 1.....		UITGEPUT	
- Op de Baan n° 2.....		UITGEPUT	
- Op de Baan n° 3.....		UITGEPUT	
- Op de Baan n° 4.....		UITGEPUT	
- Op de Baan n° 5.....		UITGEPUT	
- Op de Baan n° 6.....	80 Fr	20 Fr	50 Fr
- Op de Baan n° 7.....		UITGEPUT	
 <b><u>NIEUWE UITGAVEN</u></b>			
- Postkaarten reeks 4 (12 kaarten NMBS).....	150 Fr	18 Fr	50 Fr
- Postkaarten reeks 5 (12 kaarten NMBS).....	150 Fr	18 Fr	50 Fr
- Postkaarten reeks 6 (12 kaarten NMBS).....	150 Fr	18 Fr	50 Fr
- Vidéo kassette VHS "Tijd van de stoom" (NMBS) (1).....	599 Fr	51 Fr	100 Fr
- Les voitures ex-allemandes de la SNCB en modélisme (2).....	375 Fr	45 Fr	100 Fr

(1) Het algemeen bestuur van de NMBS komt een video kassette uit te geven met de titel "Tijd van de stoom". Ze duurt 19 minuten en weerspiegelt de dag van een ploeg machinisten, vanaf het vertrek van thuis 's morgens vroeg tot de terugkomst 's avonds.

(2) de CFC : "Club Ferroviaire du Centre" komt een brochure uit te geven die alleen in het Frans beschikbaar is met de titel "Les voitures ex-allemandes de la SNCB en modélisme". Het boek is in vijf delen ingedeeld die het reizigers materiaal met 2 en 3 assen, het reizigers materiaal met boggies, en de post rytuigen behandelen. In elk hoofdstuk worden de verschillende rytuigentypen onderzocht en in tot in de bijzonderheden beschreven; vervolgens wordt een vergelijkeuris opgesteld met de kleine modellen die op de markt zijn. Talrijke fotos en schemas illustreren dit werk van 62 bladzijden.