

N:9 * Februari 1992

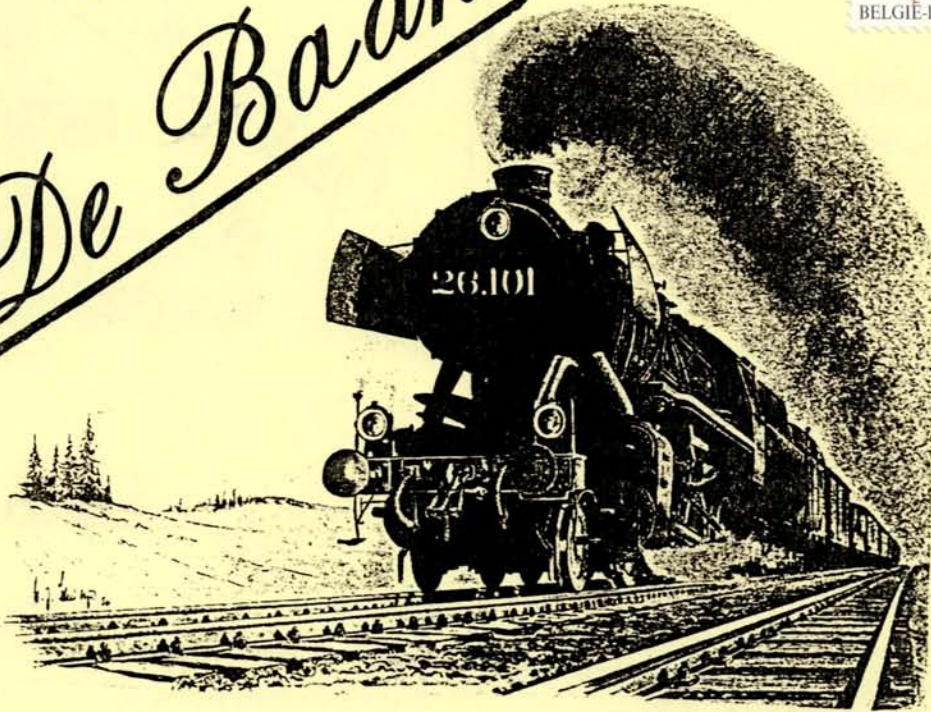
WAARDE : 120 BF

DRIEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT

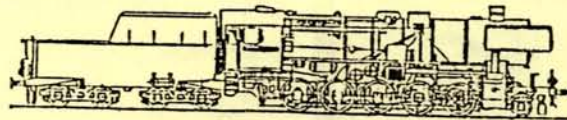
AFGIFFTEKANTOOR: 1180 BRUSSEL 18



Op De Baan



Informatieblad van de



TSP



TOERISTISCH SPOOR PATRIMONIUM

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

ADRES

Voor alle inlichtingen slechts één adres :

TSP-PFT-VZW

Egelantierenlaan, 15

B-1150 BRUSSEL

Tel : 02/770.51.82

BANKREKENING

PCR : 000-1318999-90, TSP BRUSSEL

ALSK : 001-1201789-35, TSP BRUSSEL

BTW

435.339.562

BETALINGSVOORWAARDEN

* BELGIE : Stortingen op rekeningnummer 001-1201789-35
t.n.v. TSP BRUSSEL

* BUITENLAND : - Stortingen op postrekeningnummer
000-1318999-90 t.n.v. TSP BRUSSEL
- Opzending van een GEKRUISTE EURO-
CHEQUE of INTERNATIONAAL POSTMAN-
DAAT met verschuldige bedrag in BEL-
GISCHE FRANKEN t.n.v. TSP BRUSSEL

ADRESWIJZIGINGEN

Het volstaat om uw nieuw adres gewoon mede te delen
aan TSP (Vb. d.m.v. speciale postkaarten adresveran-
dering verkrijgbaar bij de posterijen).

BRIEFWISSELING

Indien een schriftelijk antwoord verwacht wordt, ver-
zoeken wij u vriendelijk een aan uzelf gerichte en
voldoende gefrankeerde omslag te willen meesturen.
Dank bij voorbaat.

OP DE BAAN

Ingezonden bijdragen kunnen worden ingekort, zonder
dat echter afbreuk te doen aan de inhoud ervan.
Inzendingen verschijnen onder de verantwoordelijkheid
van de auteur(s) en vertolken niet noodzakelijk het
standpunt van de redactie of de verantwoordelijke
uitgever van het tijdschrift.

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd
en/of openbaar gemaakt door middel van druk, foto-
kopie, microfilm of op welke andere wijze ook, zonder
voorafgaandelijke schriftelijke toestemming van de
uitgever.

N:9 • Februari 1992



INHOUT

Het woord van de Voorzitter	3
NIEUW (TSP-Shop)	4
Onze seininrichting V.	5
Stoom steekkaart : lok type 64 (III)	12
Lezersvragen	19
Portret : De 6077 van het TSP	20
Geschiedenis : De in België gebouwde Finse Lokomotieven	24
Buitenlandsnieuws	26
Nieuws van de TGV 59's	35
Graffiti	38
Grafiek : E-lok type 20	40
NMBS nieuws	42
Restauratie van ons materieel	51
TSP-shop	52

HOFREDACTEUR : Jean-Luc VANDERHAEGEN

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

DANKBETUIGING : Philippe DEJONCKERE,
Paul JACOBS, Christian MICHEL, Jean-Marie
TRUYENS, Jeannine STEENHOUWER.

Na een slappe tijd waarvan gebruik werd gemaakt om de aan de gang zijn de restauratiewerken te beëindigen, beginnen wij een seizoen 1992 vol verrassingen.

Na de goedkeuring door de Overheid van het SST-dossier en het investeringsplan STAR 21 van de NMBS, zal het net - en het materieel - belangrijke wijzigingen ondergaan. De eerste fase van het investeringsplan is reeds in uitvoering : vernieuwingen van de stationsomgevingen, slooping van buiten dienst gestelde gebouwen, begin van de geplande elektrificatie werkzaamheden op bepaalde lijnen, enz...

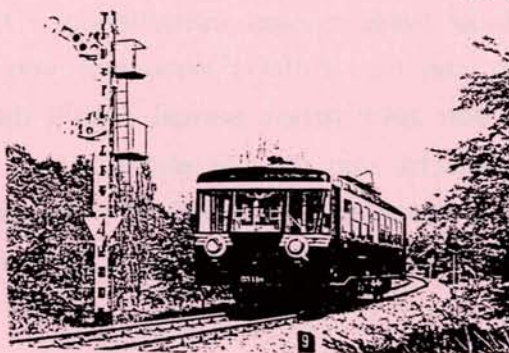
Voor de laatste maal hebben we de gelegenheid om tijdens onze reizen deze lijnen te berijden en deze plekken te zien vóór hun volledige ombouw. Hieromtrent krijgt u in de komende dagen het programma van onze eerste reis die ongetwijfeld een verwennerij zal zijn...

Wat ons materieel betreft, zal 1992 tevens van belang zijn. Drie voertuigen zullen immers onmiddellijk "op de baan" zijn : het nu reeds bekende 554.18, het 4605 dat onlangs door het toezicht werd erkend en de 6077 waarvan de defecte turboblaas voor het ogenblik aan het herstellen is.

Wat onze stoomlokomotief aangaat, ze laat waarachtig op zich wachten. Haar voor november geplande aankomst werd nogmaals omwille van vertragingen inzake administratieve formaliteiten uitgesteld. Wij moeten nu tot het begin van de lente wachten om de vorstperiode achter de rug te hebben. In afwachting kunnen wij eindelijk de restauratiewerken op het 433 hervatten die ruim één jaar geleden werden stopgezet.

Op het vlak van onze publikaties kon je zeker vaststellen dat de kwaliteit van je driemaandelijks tijdschrift mettertijd werd verbeterd. Drie brochures zijn in voorbereiding en zullen nog dit jaar verschijnen. Meer details in onze volgende nummers.

Tot gauw "op de baan"



Twee uit de nieuwe postkaarten reeks 4-5-6 (zie laatste blz.)

La ligne 132 en cartes postales anciennes

Het museum van het lokale leven van Cerfontaine komt een langwerpig boekje uitgegeven genaamd "La ligne 132 en cartes postales anciennes".

Het bevat 92 foto's verdeeld over een per blad met uitleg; de ganse lijn 132 van Charleroi tot Vireux (Frankrijk) is daarin beschreven met daarenboven enkele stations van de lijnen in de buurt daarvan.

We kunnen U dit boekje - enkel in het Frans beschikbaar - aanbieden tegen de prijs van 350 fr (+ zendinkosten 45 fr in België, 120 fr voor het buitenland).

De Zwitserse Spoorwegen bieden ons aan :

* SPOORBOEKJES VAN FRANKRIJK : Het gaat om volledige spoorboekjes met alle treinen die het Franse net berijden. Dit is vreemd genoeg een initiatief van de Zwitserse Spoorwegen (sinds juni 1991 geeft de SNCF geen spoorboekje meer uit !!). Alle lijnen worden overgenomen en in 6 régio's ingedeeld. Formaat : 12,5 X 17, dikte : 2,4 cm, 1.000 bladzijden. We bieden deze publicatie voor een bijzonder voordelige prijs aan : RAIL FRANCE ETE '91 400 fr + zendingskosten (België 45 fr - buitenland 120 fr). Mededeling : RAIL FRANCE ETE - dit spoorboekje was geldig tot 27 september jongstleden. RAIL FRANCE HIVER '91/92 (geld tot 30 mei 1992) : 800 fr + zendingskosten (België 45 fr - buitenland 120 fr), mededeling : RAIL FRANCE HIVER.

* Atlas van de Franse, Nederlandse, Belgische en Luxemburgse netten in het Engels, tweekleurig-huidige toestand-schaal : 1 miljoenste. Prijs : 1.000 fr + zendingskosten (België 60 fr - buitenland 120 fr) . Mededeling : ATLAS.

* Europese kaart van spoorwegnetten, stand 1919, éénkleurig. Prijs : 500 fr + zendingskosten (België 20 fr - buitenland 45 fr). Mededeling : KAART EUROPA.

* Kaarten van Italiaanse spoorwegnet : stand 1974, tweekleurig. Prijs : 500 fr + zendingskosten (België 20 fr - buitenland 45 fr). Mededeling : KAART ITALIE

NMBS 1988-1990

Een nieuw boek is pas verschenen : NMBS "1988-1990". Dit gaat, zoals verwacht, over de evolutie van het rollend materieel van de NMBS gedurende de drie laatste jaren. Het boek omvat een zeer groot aantal foto's die tijdens TSP-reizen werden gemaakt. Dit is enigszins een overzicht van de TSP-activiteiten. Dit werk telt 112 foto's en is verkrijgbaar bij het TSP tegen betaling van 1.590 fr + zendingskosten (België 95 fr - buitenland 170 fr). Mededeling : NMBS 1988-1990. Formaat 24 x 22,5 cm.

POSTKAARTEN VAN DE "ASVI"

De ASVI "Association pour la Sauvegarde du Vicinal" streeft vrijwel dezelfde doelstellingen als het TSP na, maar in dit geval voor de buurtspoorwegen. De vereniging exploiteert met prachtig gerestaureerde buurttrams, tussen Anderlues en Thuin, een deel van de buiten dienst gestelde TEC (ex. SNCV)-lijn 92 Charleroi-Thuin.

Heb je deze lijn nog nooit bereden, kom dan even langs; de charme van de buurttram en de schoonheid van het landschap zorgen ongetwijfeld voor een aangename reis.

Om haar activiteiten te bevorderen biedt de ASVI u een reeks van 8 kleurenkaarten met het bewaarde materieel aan. Bovendien werd een volledig overzicht van het bewaarde materieel opgemaakt. Dit boekje van 24 bladzijden omvat zowel technische en historische gegevens als illustraties.

Deze publikaties zijn tegen de volgende prijs te verkrijgen :

* de reeks van 8 postkaarten (ondeelbaar) : 170 fr zendingskosten inbegrepen.

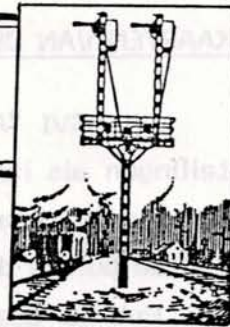
* overzicht van de voertuigen : 140 fr zendingskosten inbegrepen.

TSP-foto's

In antwoord op talrijke aanvragen van lezers die graag foto's zouden willen kopen die in "Op de baan" verschijnen, hebben we een beslissing in die zin genomen. Deze foto's kunnen voortaan besteld worden. Het gaat uitsluitend om kleurenfoto's (formaat 10 x 15), verkrijgbaar tegen storting van 30 fr per foto (+ 14 fr zendingskosten) op onze rekening (zie de betalingsvoorwaarden blz. 2) met in mededeling het nummer van de gewenste foto's. Alleen de foto's die een nummer dragen kunnen worden besteld (het nummer staat onder de foto).



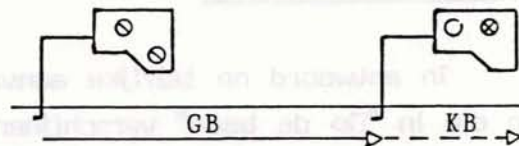
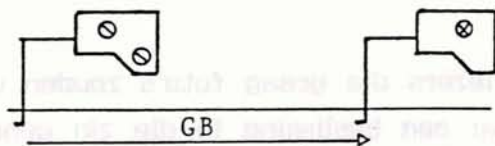
ONZE SEININRICHTING V



II) RANGEERSEINEN

a) Rangeerlicht op een groot stopsein

type 1	type 2	rood licht: stilstand voor alle bewegingen
		rood en wit licht: doorrijden toegelaten voor de KB (eventueel omzetting GB ---> KB)



b) Onafhankelijk opgesteld

* met paars en geel licht

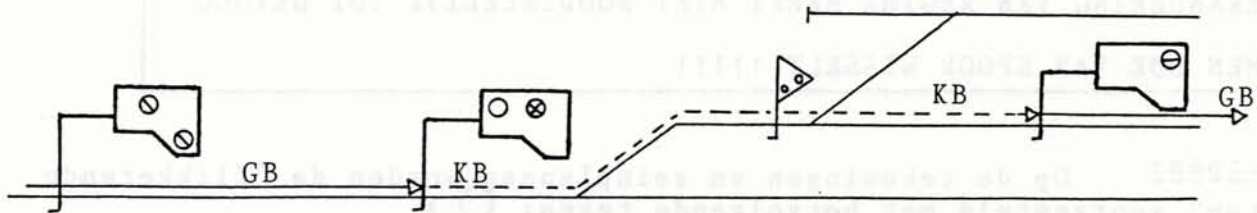
	paars licht: stilstand voor KB
	geel licht: doorrijden toegelaten voor KB

* met witte lichten

	twee witte lichten HORIZONTAAL: stilstand voor KB
	twee lichten 45° SCHUIN: doorrijden toegelaten voor KB

De onafhankelijk opgestelde rangeerseinen worden GELIJKGRONDS opgesteld. Ze richten zich uitsluitend tot de KLEINE BEWEGINGEN (= rangeringen).

Wanneer een reisweg aangelegd is voor een GROTE BEWEGING blijven deze seinen GESLOTEN. Enkel het witte licht, geplaatst op een groot stopsein, kan de grote beweging omzetten in een kleine beweging. Het terug omzetten naar een grote beweging gebeurt door tussenkomst van een groot stopsein opengesteld voor een GROTE beweging.



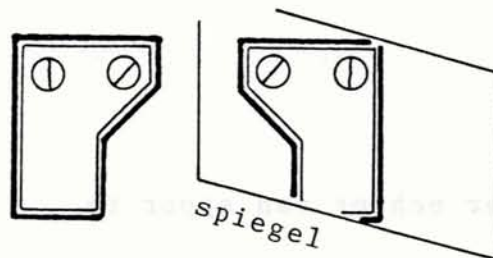
Om exploitatieredenen kan het voorkomen dat de grote stopseinen evenals de rangeerseinen PERMANENT GESLOTEN blijven, of enkel een rood licht, een paars licht of twee lichten HORIZONTAAL vertonen. Ze worden "NIET BEDIENDE" seinen genoemd en kunnen enkel overschreden worden met een geschreven bevel tot seinoverschrijding.

III) --- GROTE SEINEN VOOR TEGENSPOOR

Deze seinen richten zich tot de bewegingen in kleine- of in grote beweging die op TEGENSPOOR rijden. Men kan ze herkennen aan hun "FLIKKERENDE" lichten. Deze seinen staan RECHTS van het spoor tot hetwelke zij zich richten opgesteld.

De betekenis van deze seinen is IDENTIEK aan deze voor NORMAAL SPOOR. De tegenspoorseinen zijn simpelweg het "spiegelbeeld" van de normaalspoorseinen.

Het onderstaand tekeningetje laat duidelijk zien wat bedoeld wordt met "spiegelbeeld" :




Opmerkingen :

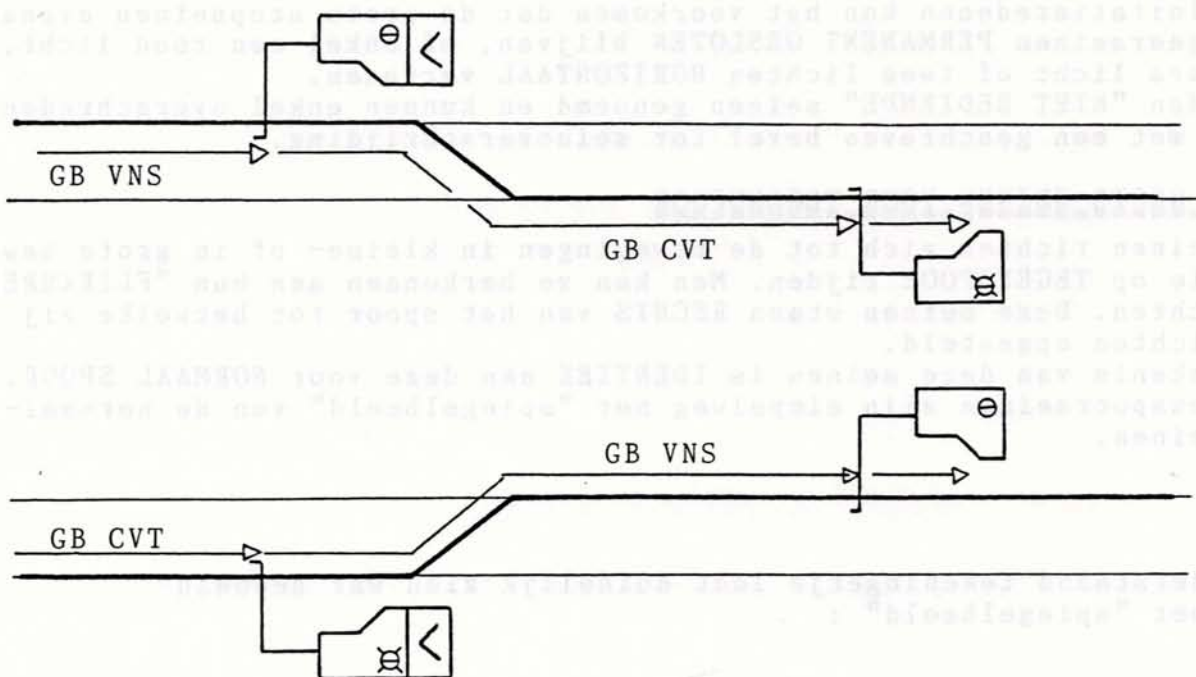
- de schuine strepen van de naderingsbakens lopen in de andere richting;
- de identificatieplaatjes op de seinmasten vertonen de uiteinden van de diagonalen zie A - algemeenheden.

Kan men nu van het ene in het andere regime overgaan? Ja, dat kan. Om aan te duiden dat van regime zal veranderd worden maakt men gebruik van een bijkomend bord met (verlichte) keper opgesteld boven het seinscherm. Wanneer de keper verlicht wordt, zal de regimeverandering plaatsvinden. Het eerst volgende GROOT SEIN dat de bestuurder ontmoet is in principe een sein van het andere regime.

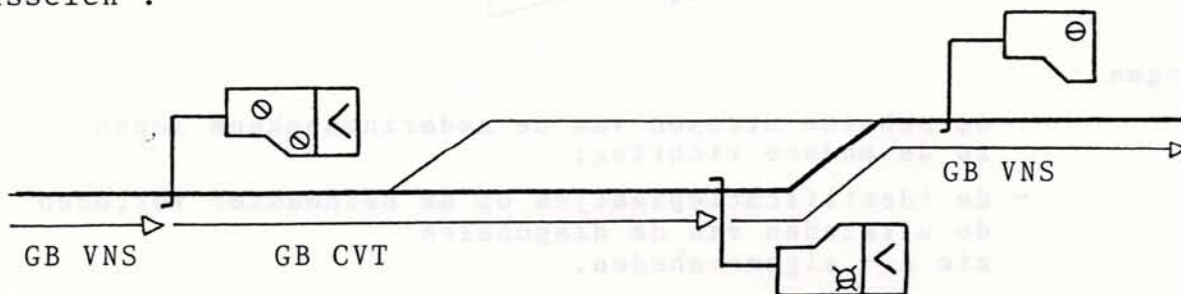
LET OP :

DE VERANDERING VAN REGIME HEEFT NIET NOODZAKELIJK TOT GEVOLG DAT MEN OOK VAN SPOOR WISSELT !!!!!

Principes: Op de tekeningen en seinplannen worden de "flikkerende lichten" voorgesteld met het volgende teken: 

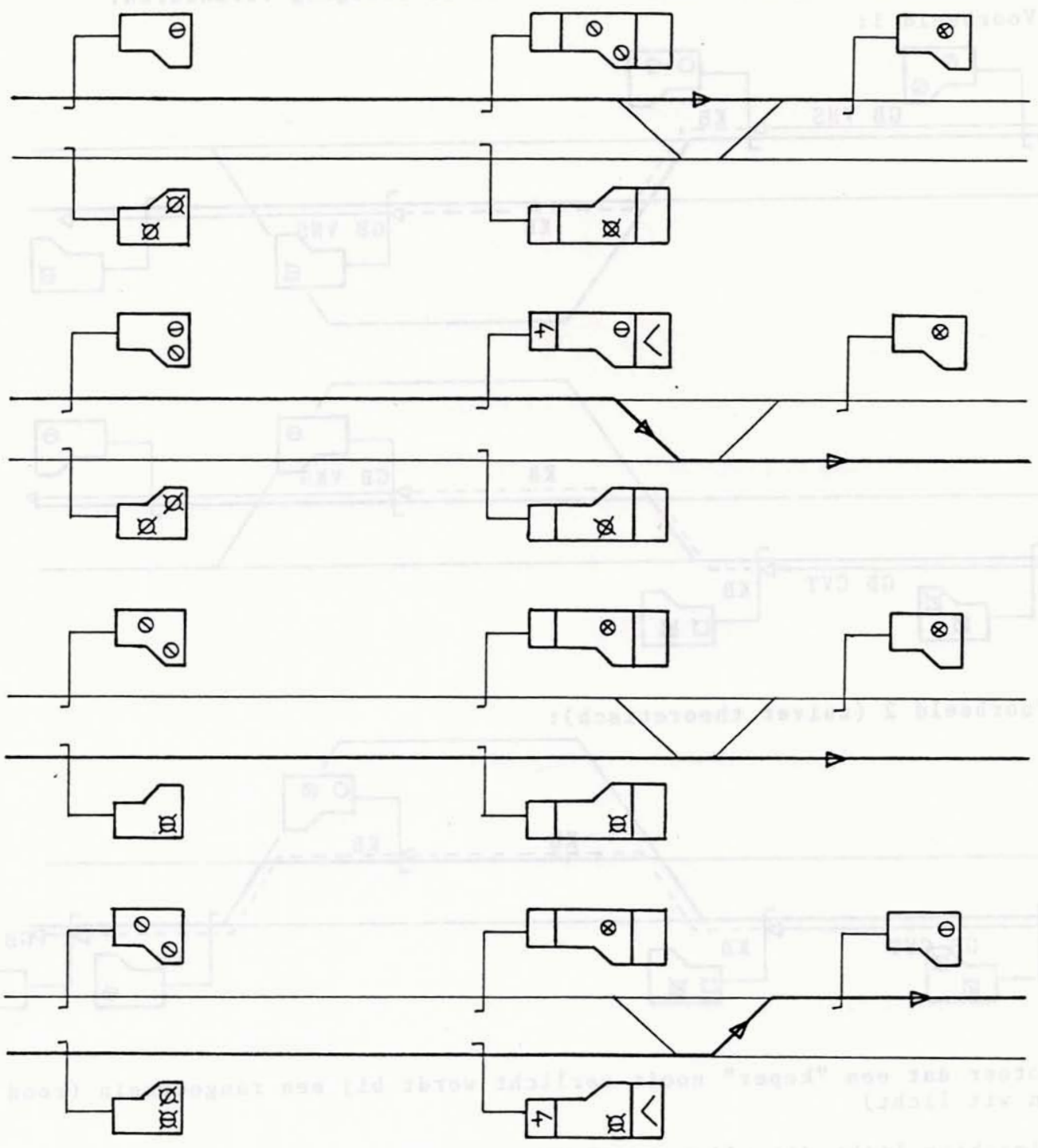


Verandering van regime zonder echter van spoor te wisselen :



VNS = NORMAAL SPOOR
CVT = TEGENSPOOR

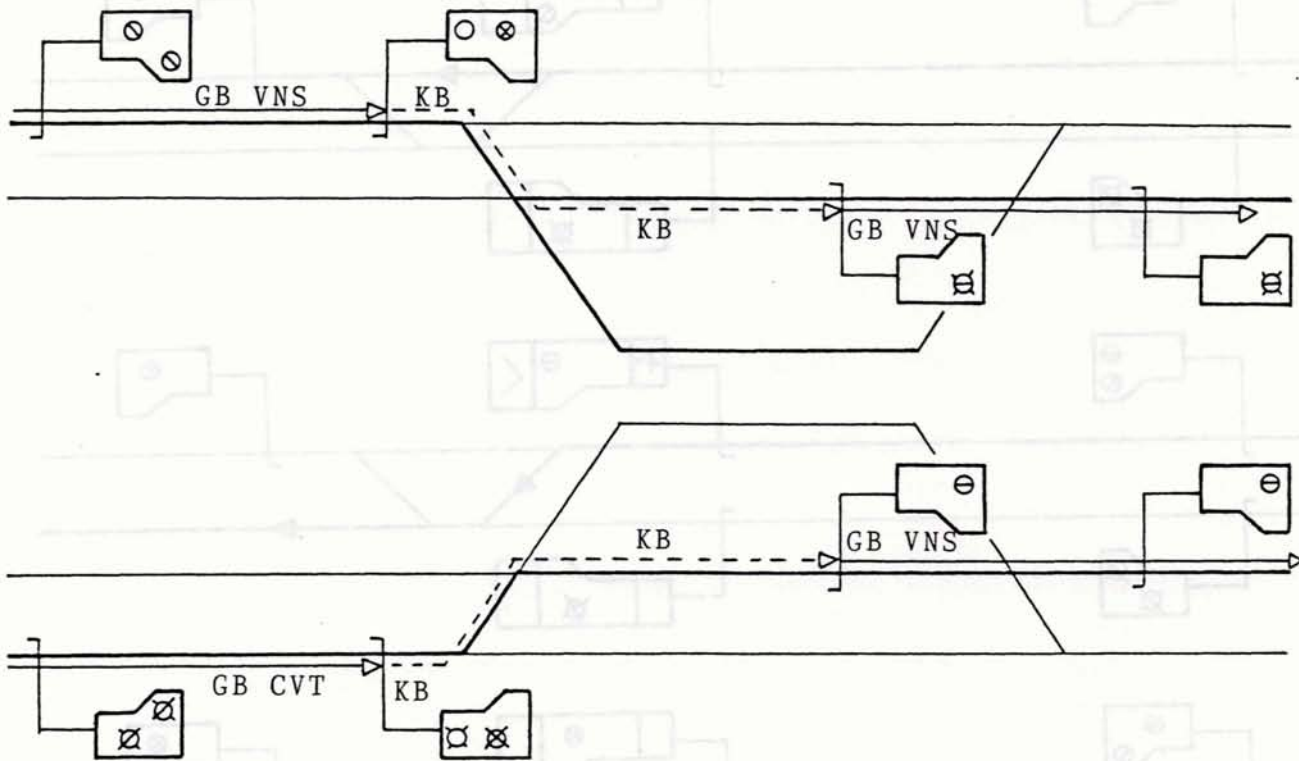
Met de mogelijkheid om van regime te veranderen zonder de aandrijving "te stoppen". Dit kan immers ook gebeuren door tussenkomst van een klein relais. Hierbij wordt een 05 ingezet in 15. Het relais dat een KLEINE BEVEEGING (KBN) BEGINT WERKT! Het relais wordt de 15 terug ingezet in 15 waarbij een op het andere regime de overgeschakeld. Het opt van verrijkingen kan noch het regime, noch de aard van de beweging veranderen.



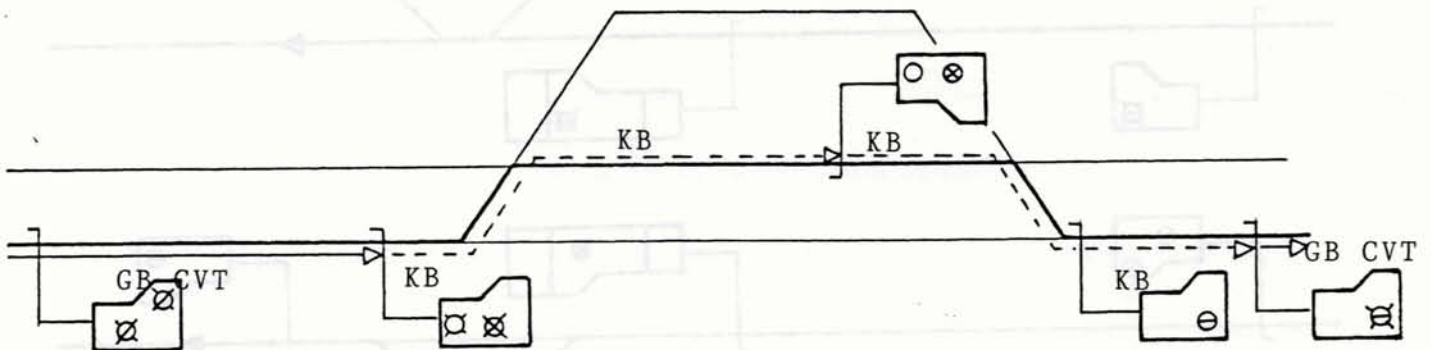
De overgangswissels in volle baan (doorsteek) mogen slechts bereiden worden met een maximale snelheid van 40 km/u.

Het is ook mogelijk om van regime te veranderen zonder de aanduiding "keper". Dit kan immers ook gebeuren door tussenkomst van een klein sein. Hierbij wordt een GB omgezet in KB. Herinner dat een KLEINE BEWEGING GEEN REGIME HEEFT! Nadien wordt de KB terug omgezet in GB waarbij men op het andere regime is overgeschakeld. Let op: een verwittigungssein kan noch het regime, noch de aard van de beweging veranderen.

Voorbeeld 1:



Voorbeeld 2 (zuiver theoretisch):

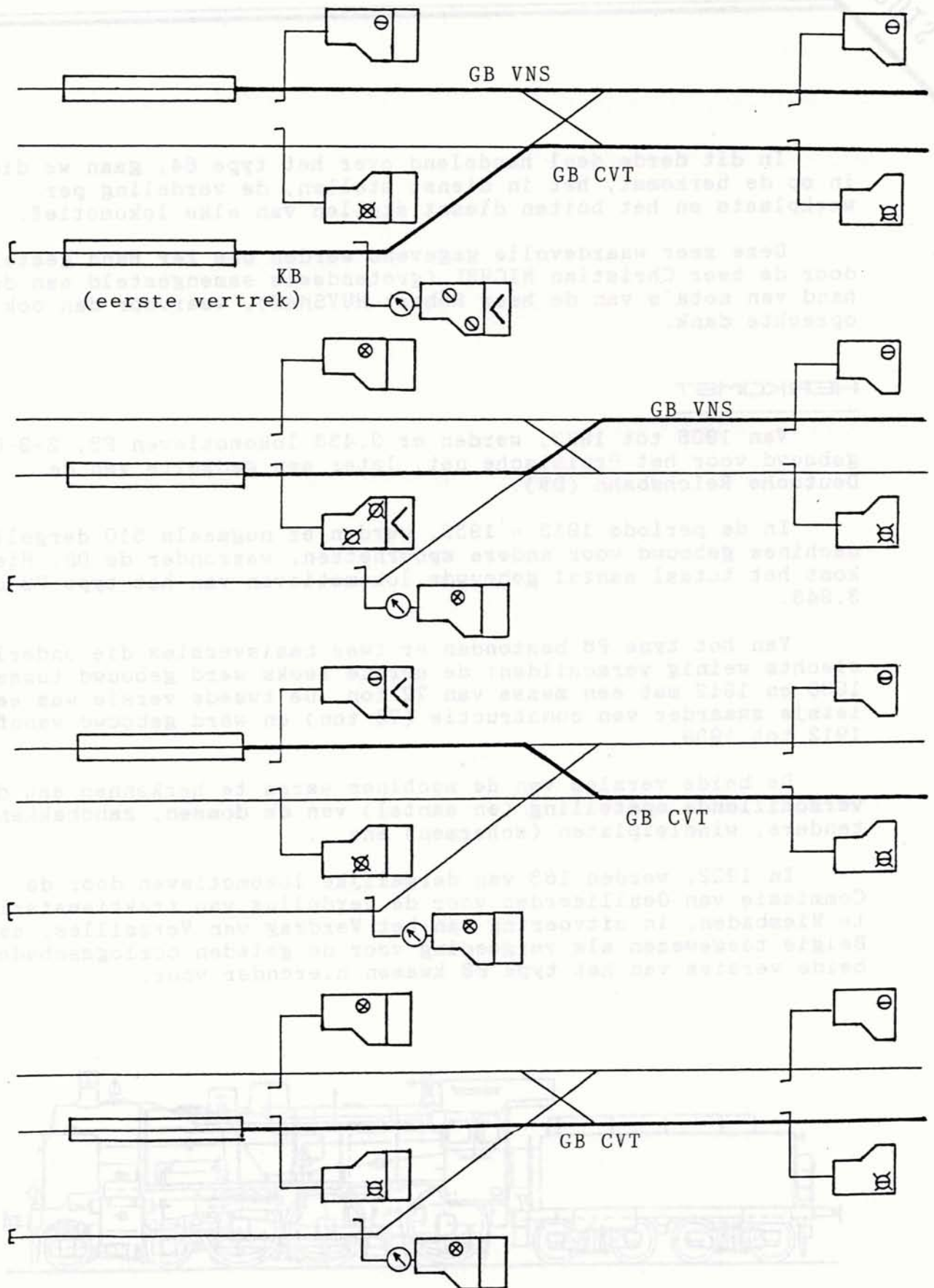


Noteer dat een "keper" nooit verlicht wordt bij een rangeersein (rood en wit licht)

Misschien lijkt dit alles nogal ingewikkeld, doch op het terrein geeft deze werkwijze een klaar en efficiënt seinbeeld. De bestuurder dient uiteraard de nodige aandachtzaamheid aan de dag te leggen voor de getoonde seinbeelden !

VNS = NORMAAL SPOOR
CVT = TEGENSPOOR

Een kleine samenvatting van de gevallen waarbij verandering van regime en omzetting van de beweging gebeuren :



VNS = NORMAAL SPOOR

CVT = TEGENSPOOR

In dit derde deel handelend over het type 64, gaan we dieper in op de herkomst, het in dienst stellen, de verdeling per werkplaats en het buiten dienst stellen van elke lokomotief.

Deze zeer waardevolle gegevens werden ons ter hand gesteld door de heer Christian MICHEL (grotendeels samengesteld aan de hand van nota's van de heer Robert HUYSMAN), waarvoor dan ook onze oprechte dank.

HERKOMST

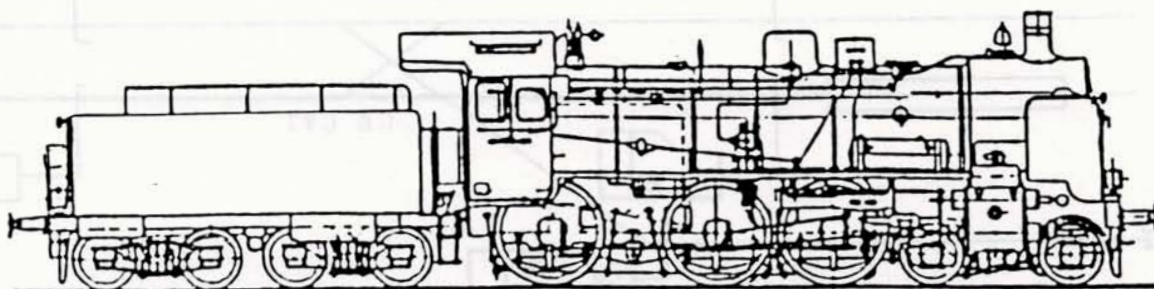
Van 1906 tot 1923, werden er 3.438 lokomotieven P8, 2-3-0 gebouwd voor het Pruisische net, later een gedeelte van de Deutsche Reichsbahn (DR).

In de periode 1913 - 1939, werden er nogmaals 510 dergelijke machines gebouwd voor andere spornetten, waaronder de DB. Hiermee komt het totaal aantal gebouwde lokomotieven van het type P8 op 3.948.

Van het type P8 bestonden er twee basisversies die onderling slechts weinig verschilden: de eerste reeks werd gebouwd tussen 1906 en 1912 met een massa van 72 ton. De tweede versie was een ietsje zwaarder van constructie (75 ton) en werd gebouwd vanaf 1912 tot 1939.

De beide versies van de machines waren te herkennen aan de verschillende opstelling (en aantal) van de dommen, zandbakken, tenders, windleiplaten (schermen) enz...

In 1922, werden 168 van dergelijke lokomotieven door de Commissie van Geallieerden voor de verdeling van traktiematerieel te Wiesbaden, in uitvoering van het Verdrag van Versailles, aan België toegewezen als vergoeding voor de geleden oorlogsschade. De beide versies van het type P8 kwamen hieronder voor.



Nr (1)	NMBS 1-1-46	Nr KPEV (2)	Bouwer		DEPOT (3)		(4)	HT (5)	+ (6)	()
					1958	1962				
6400	---	Mecklenburg 258	Humboldt	1117/1915	--	--	--	---	1940-44	(7)
6401	64.001	Mecklenburg 259	Humboldt	1210/1916	FMY	FMY	2DR	22.361	05-1966	(8)
6402	64.002	Cöln 2402	Schwartzkopf	3617/1906	ATH	ATH	1D	22.235	12-1964	(9)
6403	64.003	Brüssel 2403	Schwartzkopf	6542/1918	FSN	FKR	2D	22.309	05-1966	
6404	---	Brüssel 2404	Schwartzkopf	6543/1918	--	--	--	---	1940-44	(10)
6405	---	Hannover 2405	Schwartzkopf	4802/1912	--	--	--	---	1940-44	(11)
6406	64.006	Elberfeld 2406	Schwartzkopf	3625/1906	FBC	FBC	1D	22.299	08-1963	
6407	---	Brüssel 2407	Schwartzkopf	6546/1918	--	--	--	---		(28)
6408	---	Erfurt 2407	Schwartzkopf	3942/1907	--	--	--	---	05-1941	(12)
6409	64.009	Elberfeld 2409	Schwartzkopf	3959/1908	ATH	ATH	1	22.221	08-1963	
6410	64.010	Cöln 2410	Schwartzkopf	4029/1908	FMY	+	1D	22.249	03-1961	(13)
6411	64.011	Essen 2411	Humboldt	8129/1911	LML	FHS	1D	22.178	05-1966	
6412	64.012	Elberfeld 2412	Schwartzkopf	3962/1908	ATH	ATH	1A	22.311	12-1966	
6413	64.013	Münster 2413	Henschel	12666/1914	FSN	FKR	2	22.342	08-1965	
6414	64.014	Brüssel 2414	Schwartzkopf	6553/1918	LML	FHS	2D	22.048	03-1965	
6415	64.015	Essen 2415	Humboldt	846/1912	FSN	FKR	1AD	22.045	10-1966	
6416	---	Brüssel 2416	Schwartzkopf	6555/1918	--	--	--	---	07-1950	(14)
6417	64.017	Königsberg 2417	Schwartzkopf	4240/1908	LHY	NK	1	22.210	05-64	
6418	64.018	Brüssel 2418	Schwartzkopf	6556/1918	ATH	ATH	2DR	22.220	03-1965	
6419	64.019	Brüssel 2419	Schwartzkopf	6557/1918	FMY	FMS	2AD	22.344	04-1967	
6420	64.020	Königsberg 2420	Schichau	2522/1918	ATH	FMY	2AR	22.266	09-1966	
6421	64.021	Elberfeld 2422	Schwartzkopf	4258/1909	FTM	+	1D	22.205	03-1961	
6422	64.022	Hannover 2422	Linke-Hof.	1008/1913	ATH	FKR	2ADS	22.223	12-1966	
6423	64.023	Elberfeld 2423	Schwartzkopf	4259/1909	FKR	FTY	1AD	22.224	07-1965	
6424	64.024	Elberfeld 2424	Schwartzkopf	4294/1909	FMY	+	1	22.358	03-1961	
6425	64.025	Cöln 2425	Humboldt	832/1912	FRST	+	1D	22.211	03-1961	
6426	---	Cöln 2426	Humboldt	833/1912	--	--	--	---	1940-44	(15)
6427	64.027	Münster 2427	Humboldt	1205/1916	FTM	FT	2AD	22.310	10-1966	
6428	64.028	Humboldt 2428	Humboldt	835/1912	FSN	FKR	1D	22.340	06-1964	(16)
6429	64.029	Münster 2429	Humboldt	1207/1916	FSD	FKR	2A	22.238	04-1967	
6430	64.030	Magdeburg 2437	Schwartzkopf	5324/1914	FNO	FRST	2	22.228	10-1963	
6431	64.031	Mecklenburg 260	Humboldt	1211/1916	FRST	FRST	2AD	22.343	06-1966	(17)
6432	64.032	Münster 2432	Henschel	14332/1917	FRST	FRST	2DR	22.280	08-1963	
6433	64.033	Münster 2433	Henschel	14333/1917	FTM	FT	2DR	22.206	08-1963	
6434	64.034	Königsberg 2434	Schwartzkopf	4812/1912	FBC	FMS	1DS	22.078	05-1963	
6435	64.035	Brüssel 2405	Schwartzkopf	6544/1918	FMY	ATH	2	22.083	05-1963	
6436	64.036	Brüssel 2436	Henschel	16215/1918	FTM	FT	2D	22.245	08-1964	
6437	64.037	Königsberg 2437	Schichau	2062/1913	FRST	--	1DS	22.017	09-1962	
6438	64.038	Brüssel 2438	Henschel	16217/1918	LML	FHS	2D	22.295	03-1965	
6439	64.039	Brüssel 2439	Henschel	16218/1918	FSN	FKR	2D	22.326	03-1963	
6440	64.040	Brüssel 2440	Henschel	16219/1918	FMY	FMS	2R	22.292	06-1963	
6441	64.041	Brüssel 2441	Henschel	16220/1918	FNO	FVY	2AD	22.226	09-1966	
6442	64.042	Münster 2441	Schwartzkopf	6206/1917	LT	FVY	2D	22.253	08-1963	
6443	64.043	Altona 2443	Henschel	13853/1916	FRST	FKR	2AD	22.317	04-1963	
6444	64.044	Hannover 2444	Schichau	2380/1916	FSN	FKR	2D	22.244	12-1964	
6445	64.045	Altona 2445	Henschel	13855/1916	ATH	ATH	2AD	22.244	12-1964	(18)
6446	64.046	Münster 2446	Schwartzkopf	6429/1918	FMY	+	2R	22.263	03-1961	
6447	64.047	Brüssel 2446	Henschel	16225/1918	FNO	NK	2D	22.296	03-1965	
6448	---	Elberfeld 2448	Borsig	8188/1911	--	--	--	---	1940-44	(19)
6449	64.049	Königsberg 2448	Schichau	2161/1914	FNO	FKR	2A	22.058	06-1966	(20)
6450	64.050	Münster 2450	Schwartzkopf	6433/1918	FRST	NK	2I	22.327	04-1964	
6451	64.051	Münster 2451	Schwartzkopf	6434/1918	FSD	FR	2D	22.029	08-1963	
6452	---	Münster 2452	Schwartzkopf	6435/1918	--	--	--	---		(29)
6453	64.053	Münster 2453	Schwartzkopf	6436/1918	FKR	FKR	2D	22.289	03-1963	
6454	64.054	Essen 2454	Henschel	14348/1917	LML	FKR	2DR	22.349	03-1964	
6455	64.055	Münster 2455	Schwartzkopf	6607/1918	FR	FR	2	22.351	12-1964	
6456	64.056	Münster 2456	Schwartzkopf	6608/1918	FSN	FR	2D	22.069	05-1963	
6457	64.057	Münster 2457	Schwartzkopf	6609/1918	LML	+	2	22.238	03-1961	
6458	64.058	Münster 2458	Henschel	15728/1918	LML	FRST	2	22.084	05-1964	

Nr (1)	NMBS 1-1-46	Nr KPEV (2)		Bouwer		DEPOT (3)		(4)	HT (5)	+ (6)	()
						1958	1962				
6459	64.059	Essen	2459	Humboldt	1241/1917	LT	ATH	2D	22.202	05-1966	
6460	---	Hannover	2460	Henschel	14338/1917	--	--	--	---	1940-44	(21)
6461	64.061	Magdeburg	2461	Henschel	14306/1916	FSN	FKR	2D	22.236	08-1965	
6462	64.062	Mainz	2462	Schwartzkopf	6604/1018	LML	FHS	2D	22.349	08-1963	
6463	64.063	Mainz	2463	Schwartzkopf	6604/1918	FKR	FKR	2DR	22.235	08-1965	
6464	64.064	Mainz	2464	Schwartzkopf	6606/1918	LT	FHS	2DR	22.233	12-1965	
6465	64.065	Münster	2465	Henschel	15740/1918	FRST	FRST	2R	22.017	08-1964	
6466	64.066	Essen	2467	Schwartzkopf	6254/1917	FTM	FMY	2D	22.203	06-1966	
6467	64.067	Königsberg	2467	Schichau	2390/1916	LT	FKR	2	22.322	12-1964	
6468	---	Essen	2460	Humboldt	1242/1917	--	--	--	---	1940-44	(22)
6469	64.069	Altona	2461	Schwartzkopf	6250/1917	FBC	FMS	2	22.093	06-1966	
6470	64.070	Königsberg	2470	Schichau	2393/1916	FRST	FHS	2A	22.013	10-1966	
6471	64.071	Hannover	2470	Schwartzkopf	6235/1917	FMY	FMY	2	22.249	10-1964	
6472	64.072	Hannover	2472	Schwartzkopf	6237/1917	FKR	--	2D	22.259	10-1960	
6473	64.073	Essen	2473	Humboldt	1281/1917	FKR	FKR	2AD	22.070	10-1965	
6474	64.074	Essen	2474	Humboldt	1282/1917	FTM	NK	2	22.039	01-1966	
6475	64.075	Essen	2475	Humboldt	1283/1917	FKR	FKR	2D	22.257	10-1965	
6476	64.076	Elberfeld	2476	Humboldt	932/1914	LML	FHS	2D	22.227	10-1963	
6477	64.077	Essen	2477	Henschel	15478/1918	FMY	FMY	2	22.263	10-1964	
6478	64.078	Königsberg	2478	Schichau	2483/1917	NK	--	2D	22.050	03-1961	
6479	64.079	Essen	2472	Humboldt	1280/1917	FKR	--	1D	22.220	03-1961	
6480	64.080	Hannover	2480	Schwartzkopf	6442/1918	FSD	FKR	2D	22.278	12-1964	
6481	64.081	Hannover	2485	Schwartzkopf	6582/1918	FNO	FKR	2AD	22.253	06-1966	
6482	64.082	Hannover	2482	Schwartzkopf	6444/1918	FRST	FRST	2AD	22.294	04-1967	
6483	64.083	Frankfurt	2483	Henschel	14354/1916	FSD	FT	2	22.018	08-1963	
6484	64.084	Hannover	2486	Schwartzkopf	6599/1918	LHY	NK	2	22.347	08-1963	
6485	64.085	Stettin	2485	Schwartzkopf	6394/1917	ATH	ATH	2	22.042	08-1963	
6486	64.086	Essen	2486	Henschel	15487/1918	FSD	FTY	2A	22.072	07-1966	
6487	64.087	Elberfeld	2477	Humboldt	933/1914	ATH	FMY	2D	22.266	05-1966	
6488	64.088	Hannover	2489	Henschel	15698/1918	LML	FT	2	22.219	10-1964	
6489	64.089	Essen	2489	Schwartzkopf	6582/1918	FRST	FKR	2AD	22.308	10-1965	
6490	64.090	Cassel	2493	Henschel	14325/1917	FTM	FRST	2D	22.003	11-1963	
6491	---	Elberfeld	2491	Schwartzkopf	5555/1915	--	--	--	---	1940-44	(23)
6492	64.092	Essen	2492	Schwartzkopf	6585/1918	FBC	FMY	2A	22.358	12-1966	
6493	64.093	Essen	2493	Henschel	15706/1918	LT	NK	2A	22.265	04-1967	
6494	64.094	Essen	2494	Henschel	15707/1918	FNO	FMS	2	22.213	12-1964	
6495	64.095	Essen	2495	Henschel	15708/1918	FTM	FT	2AD	22.238	05-1966	
6496	64.096	Hannover	2496	Schwartzkopf	6622/1918	FNO	FVY	2D	22.321	04-1965	
6497	64.097	Cöln	2497	Humboldt	1491/1919	FMY	FTY	2A	22.319	09-1966	
6498	64.098	Cöln	2498	Humboldt	1492/1919	FSN	FKR	2DI	22.284	01-1964	
6499	64.099	Elberfeld	2499	Humboldt	1160/1916	FSN	FKR	2D	22.320	03-1963	
6500	---	Frankfurt	2500	Schwartzkopf	6591/1918	--	--	--	---	07-1950	(24)
6501	64.101	Hannover	2501	Henschel	16457/1918	FR	FR	2DI	22.087	08-1963	
6502	64.102	Essen	2502	Henschel	15414/1918	LHY	NK	2D	22.274	03-1966	
6503	64.103	Hannover	2502	Henschel	16458/1918	FTM	FTY	2AI	22.047	02-1967	
6504	64.104	Hannover	2504	Henschel	16460/1918	FTM	FT	2DI	22.356	08-1964	
6505	64.105	Hannover	2505	Henschel	16461/1918	FR	FR	2DI	22.307	08-1963	
6506	64.106	Breslau	2506	Linke-Hof.	1425/1917	FRST	FRST	2	22.014	08-1963	
6507	64.107	Hannover	2507	Henschel	16463/1918	FTM	FT	2RDI	22.248	08-1966	
6508	64.108	Elberfeld	2507	Humboldt	1283/1917	FSN	FKR	2	22.247	06-1966	
6509	64.109	Hannover	2506	Henschel	16462/1918	LT	FMS	(12)	22.232	04-1967	
6510	64.110	Essen	2500	Henschel	15713/1918	FMY	+	2RD	22.203	06-1962	
6511	64.111	Frankfurt	2501	Schwartzkopf	6592/1918	FKR	FMS	2D	22.272	12-1964	
6512	64.112	Elberfeld	2512	Humboldt	1276/1917	FRST	FRST	2RD	22.305	01-1966	
6513	64.113	Altona	2501	Schwartzkopf	6431/1918	FKR	FKR	2DI	22.008	03-1966	
6514	64.114	Hannover	2514	Henschel	16470/1918	FMY	FT	2RI	22.269	10-1964	
6515	64.115	Hannover	2515	Henschel	16471/1918	FSN	FKR	2I	22.313	12-1964	
6516	64.116	Hannover	2516	Henschel	16472/1918	FR	FR	2D	22.216	08-1963	

Nr (1)	NMBS 1-1-46	Nr KPEV (2)		Bouwer		DEPOT (3)		(4)	HT (5)	+ (6)	()
						1958	1962				
6517	64.117	Essen	2501	Henschel	15717/1918	FSN	FKR	2	22.281	03-1963	
6518	64.118	Cassel	2518	Henschel	15727/1918	FKR	FKR	2D	22.246	05-1963	
6519	64.119	Breslau	2519	Schwartzkopf	6560/1918	LT	FT	2RD	22.301	02-1964	
6520	64.120	Breslau	2520	Schwartzkopf	6561/1918	FTM	FTY	2A	22.330	12-1966	
6521	64.121	Elberfeld	2504	Humboldt	1200/1916	LML	FRST	2D	22.353	12-1962	
6522	64.122	Breslau	2504	Linke-Hof.	1423/1917	ATH	ATH	2D	22.030	03-1963	
6523	64.123	Hannover	2423	Linke-Hof.	1080/1914	FRST	FRST	2RDS	22.212	04-1965	
6524	64.124	Hannover	2424	Linke-Hof.	1081/1914	FMY	FMY	2RDS	22.263	10-1964	
6525	64.125	Erfurt	2525	Henschel	14322/1916	LML	FHS	2D	22.312	10-1963	
6526	64.126	Elberfeld	2526	Schwartzkopf	6566/1918	FSN	FT	2R	22.360	08-1964	
6527	64.127	Elberfeld	2527	Schwartzkopf	6567/1918	FKR	+	2	22.230	03-1961	
6528	64.128	Elberfeld	2528	Henschel	15716/1918	LHY	NK	2RD	22.338	10-1963	
6529	64.129	Elberfeld	2529	Henschel	15717/1918	FKR	FKR	2	22.345	12-1964	
6530	64.130	Elberfeld	2530	Henschel	15718/1918	FND	FMY	2AR	22.261	06-1966	
6531	64.131	Elberfeld	2531	Henschel	15719/1918	FTM	FTY	2AD	22.250	04-1966	
6532	64.132	Elberfeld	2532	Henschel	15720/1918	FR	FMS	2A	22.231	12-1964	
6533	64.133	Elberfeld	2533	Henschel	15721/1918	FMY	FVY	2AD	22.225	10-1966	
6534	64.134	Königsberg	2405	Vulcan	2350/1917	FKR	FKR	1A	22.216	06-1966	
6535	64.135	Cöln	2406	Schwartzkopf	3946/1908	FMY	FMY	1R	22.205	10-1964	
6536	64.136	Erfurt	2406	Schwartzkopf	3941/1907	FTM	ATH	1D	22.237	08-1965	
6537	64.137	Cöln	2407	Schwartzkopf	3947/1908	FKR	+	1	22.238	09-1962	
6538	64.138	Dantzig	2406	Schichau	2371/1916	FMY	FMY	2DI	22.304	03-1966	
6539	64.139	Altona	2406	Linke-Hof.	912/1912	FMY	FMY	1RD	22.028	06-1966	
6540	64.140	Altona	2412	Schwartzkopf	5163/1913	ATH	ATH	2	22.229	01-1964	
6541	64.141	Brüssel	2413	Schwartzkopf	6552/1918	FTM	FT	2D	22.339	12-1964	
6542	---	Münster	2414	Henschel	12667/1914	--	--	--	---		(30)
6543	64.143	Elberfeld	2414	Schwartzkopf	4049/1908	FMY	FTY	1A	22.040	04-1966	
6544	---	Cöln	2414	Schwartzkopf	4236/1909	--	--	--	---	06-1948	(25)
6545	64.145	Elberfeld	2415	Schwartzkopf	4050/1908	FMY	FTY	1A	22.038	06-1966	
6546	64.146	Essen	2446	Henschel	13893/1916	FKR	FTY	2AD	22.067	09-1965	
6547	64.147	Königsberg	2415	Schwartzkopf	4035/1908	FMY	FTY	1AD	22.007	09-1966	
6548	64.148	Brüssel	2415	Schwartzkopf	6554/1918	FSN	FT	2AD	22.234	10-1966	
6549	64.149	Münster	2424	Humboldt	1202/1916	FR	ATH	2D	22.358	10-1963	(26)
6550	64.150	Altona	2424	Borsig	9075/1915	LML	FHS	2R	22.323	04-1967	
6551	64.151	Frankfurt	2426	Schwartzkopf	4559/1910	ATH	ATH	1R	22.036	12-1964	
6552	64.152	Magdeburg	2452	Henschel	13881/1916	FSN	FKR	2	22.353	06-1966	
6553	64.153	Cöln	2427	Humboldt	1232/1917	FSD	FT	1AD	22.268	12-1966	
6554	---	Hannover	2454	Henschel	13867/1916	--	--	--	---		(31)
6555	---	Cöln	2454	Humboldt	1199/1916	--	--	--	---		(32)
6556	64.156	Elberfeld	2454	Humboldt	839/1912	ATH	ATH	1D	22.310	09-1962	
6557	---	Münster	2462	Henschel	15737/1918	--	--	--	---		(33)
6558	64.158	Königsberg	2463	Schichau	2365/1916	LT	FTY	2AD	22.079	09-1966	
6559	---	Altona	2463	Schwartzkopf	6460/1918	--	--	--	---		(34)
6560	64.160	Münster	2464	Henschel	15738/1918	FRST	FRST	2R	22.062	04-1967	
6561	64.161	Hannover	2476	Schwartzkopf	6438/1918	LHY	+	2RD	22.031	03-1961	
6562	64.162	Königsberg	2476	Schichau	2481/1917	LT	FMS	2ARD	22.251	12-1966	
6563	64.163	Essen	2496	Henschel	15709/1918	ATH	ATH	2AD	22.332	05-1963	
6564	64.164	Elberfeld	2496	Schwartzkopf	5560/1918	FSN	FKR	2DI	22.308	09-1963	
6565	64.165	Halle	2497	Schwartzkopf	6413/1918	FSN	FKR	2D	22.314	10-1963	
6566	64.166	Elberfeld	2497	Humboldt	1153/1915	LHY	NK	2D	22.012	10-1963	
6567	---	Essen	2499	Henschel	15712/1918	--	--	--	---		(35)
6568	64.168	DR 38.3204	--	Linke-Hof.	2281/1921	--	--	2D	22.177	05-1950	(27)

VOLGENDE TSP RAILTIPS

Zaterdag 21 maart : AFSCHIEDSRIT VAN DE D-LOK REEKS 54

VERKLARING OPMERKINGEN EN GEBRUIKTE AFKORTINGEN

- (1) nummer toegekend door de "Etat-Belge" vanaf 1925. (Tussen 1919 en 1925 behielden de lokomotieven hun originele nummer wat zeer dikwijls aanleiding gaf tot vergissingen omdat in verschillende gebieden lokomotieven voorkwamen met eenzelfde nummer).
- (2) nummer KPEV (=Königliche Preußische Eisenbahn Verwaltung) Koninklijke Pruisische Spoorwegen. Drie lokomotieven waren niet van de KPEV afkomstig maar van de Meckenburgse Spoorwegen, nl. de nummers 6400, 6401 en 6432.
- (3) Stelplaatsen :
- | | | | |
|------|-------------------|-----|----------------|
| ATH | = Ath | FSD | = Oostende |
| FBC | = Braine-le-Comte | FSN | = Sint-Niklaas |
| FHS | = Hasselt | FT | = Dendermonde |
| FKR | = Merelbeke | FTM | = Tamines |
| FMS | = Mons | FTY | = Tournai |
| FMC | = Moeskroen | FVY | = Gouvy |
| FNO | = Trois-Ponts | LHY | = Statte |
| FR | = Brugge | LML | = Mol |
| FRST | = Aarschot | NK | = Kinkempois |
- (4) categorie van lokomotief volgens de uitvoering:
- 1 = P8 eerste versie
 - 2 = P8 tweede versie
 - A = stalen vuurhaard
 - R = voorverwarmer AFCI
 - D = duitse schoorsteen
 - I = plaats zand/stoomdom omgekeerd
 - S = ronde zanddom
- (5) nummer van de tender waarmee de lokomotief het laatst gekoppeld was
- (6) datum van schrapping
- (7) 6400 (ex.-Meckenburgse Spoorwegen nr. 258) verving de 6408, vernield in mei 1940. Deze lokomotief bleef gedurende de oorlog in Oost-Duitsland.
- (8) ex.-Meckenburgse Spoorwegen nr. 259
- (9) zij was de tweede P8 !
- (10) 6404, bleef in Oost-Duitsland na 1945
- (11) 6405, bleef in Oost-Duitsland na 1945
- (12) 6408 - deze lok is de ex.6400 die de oorspronkelijke 6408 verving (vernield in mei 1940). Zij bleef in Oost-Duitsland na 1945.
- (13) 6410, kwam terug uit Duitsland met een bel voor de schouw

- (14) kwam onherstelbaar terug uit Duitsland in 1950
- (15) 6426, bleef in Oost-Duitsland na 1945
- (16) 6428, kwam terug uit Duitsland met windleiplaten
- (17) ex.-Meckenburgse Spoorwegen nr. 260
- (18) 64.045, blijft bewaard voor spoorwegmuseum NMBS. Zij was in 1967 nog in commerciële dienst als laatste stoomlok bij de NMBS.
- (19) overgedragen aan de Poolse Spoorwegen (PKP): PKP OK1-20
- (20) 6449, kwam terug uit Duitsland met een bel achter de schouw
- (21) 6460, bleef in Duitsland na de oorlog
- (22) 6468, bleef in Duitsland na de oorlog
- (23) 6491, bleef in Duitsland na de oorlog
- (24) 6500, kwam onherstelbaar terug uit Duitsland in 1950
- (25) 6544, kwam onherstelbaar terug uit Duitsland in 1947
- (26) 64.149, uitgerust met twee dommen
- (27) 64.168, deze lokomotief is de ex.- 38.3204 van de DR en verbleef in België tijdens de terugtocht van het Duitse leger. Zij was uitgerust met windleiplaten en was gekoppeld aan een tender van 31,5 m³. Deze tender bleef bewaard te Mons als watertank onder het nummer 82.928. De lokomotief ging in mei 1950 naar Duitsland (gekoppeld aan tender 22.177) en werd terug in dienst gesteld bij de DB. Bouwer: Linke-Hofmann 2281/1921. In de geschriften NMBS opgenomen: 7.10.1944. Herkomstig van de KPEV 2406 Elberfeld. Stelplaats op 20.1.1936 : Görlitz.
- (28) 6407, ging verloren tijdens de oorlog
- (29) 6452, ging verloren tijdens de oorlog
- (30) 6542, na de oorlog overgedragen aan de PKP: PKP OK1-51
- (31) 6554, bleef in Oost-Duitsland en werd aldaar terug in dienst genomen in 1946
- (32) 6555, werd na de oorlog overgedragen aan de PKP: PKP OK1-?
- (33) 6557, werd na de oorlog overgedragen aan de PKP: PKP OK1-169
- (34) 6559, kwam onherstelbaar terug uit Duitsland in 1947
- (35) 6567, kwam onherstelbaar terug uit Duitsland in 1947

DE TENDERS

Vijf verschillende types van tenders werden gekoppeld aan lokomotieven van het type 64:

- type 32 : nrs 32.020 e n 32.030
- type 34 : nrs 20.300 tot 20.327
- type 35 : nrs 22.000 tot 22.176
- type 36 : nrs 22.200 tot 22.358
- type 38 : nrs 31.000 tot 31.047

De meest gebruikte tenders waren deze van de types 35 en 36.

tenders type 32

Twee tenders van het type 32 werden als proef gekoppeld aan twee lokomotieven type 64 van het depot Tamines. Deze tenders waren afkomstig van lokomotieven type 26. Deze proef was echter van korte duur, omdat er problemen rezen bij het draaien van deze machines. Immers door deze samenstelling waren de lokomotieven met met een tender type 32 langer dan de beschikbare ruimte op de draaischijven!

Tender 32.020 : afkomstig van lokomotief 26.095, werd gekoppeld aan lok 64.074 van augustus 1957 tot oktober 1958. Daarna ging ook deze tender terug naar de lokomotief 26.057.

Tender 32.030 : afkomstig van de 26.065, werd gekoppeld aan lokomotief 64.066 van augustus 1957 tot juli 1958. Daarna ging de tender terug naar lokomotief 26.067.

tenders type 34 (gekoppeld aan HL 64 nà 1945)

De volgende stoomlokomotieven hebben gereden met een tender type 34:

- 64.002 : tender 20.314 tot in 1951
- 64.010 : tender 20.301 tot in 1951
- 64.061 : tender 20.308 tot in 1949
- 64.077 : tender 20.320 tot in 1951
- 64.088 : tender 20.321 tot in 1948
- 64.143 : tender 20.323 tot in 1951
- 64.146 : tender 20.325 tot in 1951
- 64.160 : tender 20.327 tot in 1950

tenders type 38 (gekoppeld aan HL 64 nà 1945)

Drie lokomotieven van het type 64 reden gekoppeld met een tender van het type 38:

- 64.041 : tender 31.018 tot in 1947, daarna gekoppeld aan 10.010
- 64.043 : tender 31.048 tot in 1949, daarna gekoppeld aan 10.047
- 64.056 : tender 31.006 tot in 1947, daarna gekoppeld aan 10.032

LEZERSVRAGEN

We herinneren u eraan dat deze rubriek (zie "Op de Baan" nr 1, blad. 14) open staat om uw vragen, opmerkingen en suggesties met betrekking op onze activiteiten of met spoorwegaangelegenheden. We zullen trachten u Konkreet volledig te antwoorden op uw brieven.

* Van de Heer J.S. van Verviers

Zoudt u me de lijst kunnen mededelen van de lijnlokomotieven die op dit ogenblik nog steeds een groene livrei hebben ?

Toestand op 1-2-1992

Elektrische lokomotief : 2347

Diesellokomotieven :

reeks 53 : 5318, 5320

reeks 54 : 5401, 5403, 5404, 5407

reeks 55 : 5502, 5503, 5504, 5506, 5508, 5509, 5512,
5513, 5531, 5532, 5537, 5538.

reeks 59 : (lokomotieven verhuurd aan de SNCF) 5905,
5546.

reeks 62/63 : 6219, 6244, 6254, 6258, 6262, 6263, 6269, 6270,
6272, 6273, 6284, 6289, 6314, 6323, 6324, 6327, 6333.

* Van verschillende leden

Verschillende leden hebben ons hun verwondering meegedeeld dat ze de rangeerlokomotieven reeks 92 niet gevonden hebben in de lijsten van het dieselmateriaal die in onze vorige "Op de Baan" (blz 5-6) waren afgedrukt.

De uitleg hierom is eenvoudig : deze machienen werden in het midden van de zeventiger jaren afgestaan aan de dienst Baan (op dit ogenblik dienst I : Infrastructuur) en maken dus geen deel meer uit van het dienst Materiaal (M) (met betrekking op de 92 zie "Op de Baan" nr 2 blz 16 tot 18).

Volgende lokomotieven zijn nog in dienst : 9201, 9202, 9204, 9205, 9208, 9209, 9210, 9212, 9213, 9215, 9218, 9221, 9222 en 9225 = 15.

De 9206 dient voor de rangeringswerken te verzekeren in de CW-Salzinnes.

Na de buitendienststelling van de laatste lokomotieven reeks 60-61 en gezien de beslissing van de NMBS-commissie "Historisch Patrimonium" om geen exemplaar van deze niet representatieve en zwak beoordeelde reeks te bewaren, stelde zich het TSP ten doel één van deze machienen te redden.

Na heel wat tegenslag kozen wij de 6077 die naast haar onlangs gereviseerde dieselmotor in uitstekende staat, nog over haar oorspronkelijke uitrusting beschikte. De motor is inderdaad het hoofdelement van hun zwakke mechanica.

In tegenstelling tot de andere portretten die reeds in "Op de Baan" verschenen, worden hier de historische en technische aspecten van de 60 niet behandeld. Hiervoor verwijzen wij u naar onze brochure "De Lokomotieven reeks 60" door. We trachten eerder enkele beduidende feiten weer te geven die voor de loopbaan van onze 6077 kenmerkend zijn. Ze leefde eigenlijk rustig ver van prestigedienst en werd meestal voor bijkomstige taken ingezet.

De oorspronkelijk genummerde 210.077 werd op 8 september 1965 geleverd en aan de stelplaats te Kinkempois toegewezen. Ze verbleef tussen 7 en 18 november 1968 een eerste keer in de Centrale Werkplaats te Mechelen voor de vervanging van de hoofdgenerator.

Op 31 september 1970 verliet de 210.077 Kinkempois en werd definitief naar Hasselt overgeplaatst.

Haar huidige nummer 6077 kreeg ze op 1.1.1971 ten gevolge van de nieuwe nummering.

Haar tweede verblijf te Salzennes duurde bijna een jaar (van 29 juni 1978 tot 26 juni 1979) wegens averijen aan de dieselmotor.

Nog steeds naar aanleiding van motorpech kwam ze op 26 september 1980 te Salzennes binnen. Tijdens dit laatste verblijf - dat op 11 februari 1981 eindigde - kreeg ze de motor van de 6108, die wegens een ongeval te Muizen kort na haar algemene herziening werd geschrapt. De 6077 erfde zo een motor in uitstekende toestand die slecht 53.000 km telde. Zou de 6108 niet verongelukt zijn, was onze 60 hoogst waarschijnlijk voor de afbraak bestemd.

De laatste 60 van Hasselt (6011, 6030, 6074 en 6077) werden in mei 1986 uitgeweken en drie maanden later gedeklasseerd. De 6077 behoorde tot de "te slopen lokomotieven" en bleef lang te Hasselt.

De aankoop

Begin van het jaar 1989 nam het TSP met de NMBS contact op om de lokomotief 6056, die voor het slopen was bestemd, te kopen.

Snel bleek dat de 6077, in een betere toestand, liever zou passen.

Jammer genoeg was de 6077 reeds het eigendom van de firma DUBAIL. Dankzij een akkoord tussen deze firma, de NMBS en het TSP konden beide voertuigen gewisseld worden.

Eindelijk kon het kontrakt op 17 juli ondertekend en nagekomen worden.

De herstelwerken konden dan ook aangevat worden.

Herstelwerken

De 6077 kwam op 25 januari de werkplaats voor werken op de hoofdgenerator binnen.

De machine werd door vrijwilligers van de vereniging volledig ontmanteld (vensters, roosters, deuren).

De draaistellen werden gereinigd en herzien.

De lokomotief werd nadien zowel binnen als buiten met anti-roestmiddelen behandeld.

Begin maart 1990 werd de hoofdgenerator teruggemonteerd en aangepast; de motor en machinekamer werden dan herzien en herschilderd.

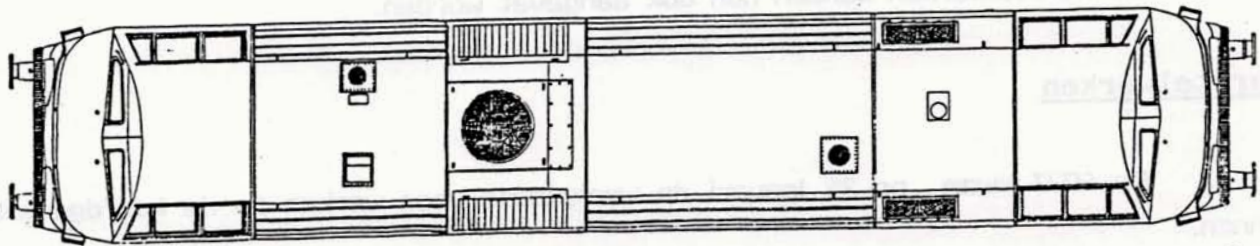
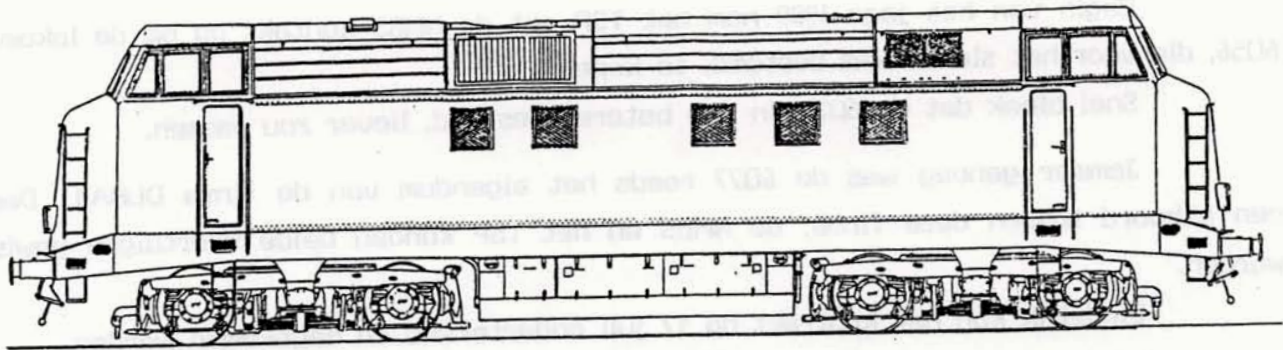
Na een diepgaande reinigingsbeurt werden de roosters en vensters teruggeplaatst. Begin april kreeg de lokomotiefkast de eerste verflaag. Na een pauze van enkele maanden die aan de organisatie van de reizen is te wijten, werden de werken in november hervat met het opschilderen in de groene kleurstelling en verschillende afwerkingen.

Het opstarten, dat wegens een toevallige kortsluiting uitgesteld werd, ging uiteindelijk door.

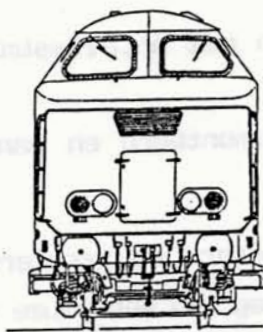
De allerlaatste afwerkingen werden enkele uren voor haar eerste voorstelling aan het publiek ter gelegenheid van de open-deur-dagen te Braine-le Comte op 25 en 26 mei beëindigd.

We kunnen dus bevestigen dat het voertuig na 4 jaar verwaarlozing in één jaar tijd volledig gereviseerd werd. Hartelijk bedankt aan alle vrijwilligers die voor deze opstanding hebben geijverd.

Hopelijk zal onze 6077 talrijke speciale treinen voor het genoegen van de liefhebbers slepen.



Handwritten signature and date: J. J. J. 10



6077



HISTORISCHE STEEKKAART

6077

BOUWER : Cockerill-Ougrée, nr 4108/1965

LEVERING : 08-09-1965

NUMMERING : 08/09/1965 - 31/12/1970 : 210.077
01/01/1971 - 01/08/1986 : 6077

STEELPLAATSEN : 08/09/1965 - 31/09/1970 : Kinkempois
01/10/1971 - 01/08/1986 : Hasselt

BUITEN DIENST : PV nr 154 van Salzannes, 12-06-1986

BUITEN SCHRIFT : 01-08-1986

VERKOOP AAN TSP : 17-07-1989

AANTAL BELOPEN KILOMETERS :

1965	: 20.979	1976	: 71.339
1966	: 71.465	1977	: 78.907
1967	: 66.845	1978	: 26.430
1968	: 47.571	1979	: 36.233
1969	: 49.656	1980	: 67.362
1970	: 57.400	1981	: 82.701
1971	: 61.889	1982	: 61.440
1972	: 42.441	1983	: 45.153
1973	: 68.525	1984	: 29.430
1974	: 68.517	1985	: 25.256
1975	: 78.871	1986	: 6.903

- totaal : 1.180.964 Km

- maandelijks gemiddeld: 4.781 Km
(record : 7-1980 : 10.483 km)

- dagelijks gemiddeld : 157 Km per dag

TSP - SHOP

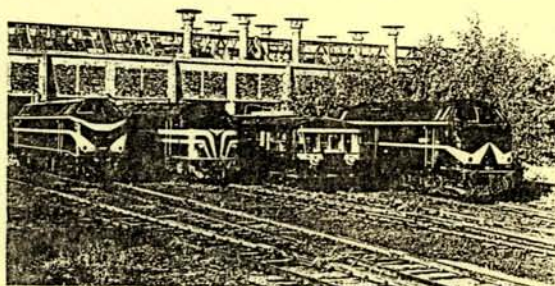
De gewenste werken kunnen besteld worden door storting van het verschuldigde bedrag op BR 001-1201789-35 van TSP Brussel. Voor onze buitenlandse leden : zie de betalingsvoorwaarden blz. 2. Alle werken kunnen ook gekocht worden tijdens onze reizen en activiteiten.

	Prijs		Zendingkosten	
	lid	lid	Belgie	Belgie
- NOHAB/AFB lokomotieven (Hugo de Bot).....	860 Fr	950 Fr	95 Fr	170 Fr
- Stoom in Belgie I (Phil Dambly).....	1800 Fr	1950 Fr	110 Fr	170 Fr
- De Belgische Spoorwegen in kleur.....	1595 Fr	1595 Fr	95 Fr	170 Fr
- De Nederlandse Spoorwegen in kleur.....	1595 Fr	1595 Fr	95 Fr	170 Fr
- NMBS reisgids van 1935 (franse uitgave), TSP Editie.....	895 Fr	995 Fr	60 Fr	120 Fr
- Portret van de diesellokomotieven reeks 60-61.....	300 Fr	350 Fr	60 Fr	60 Fr
- Historique de la ligne Bruxelles-Paris (franse uitgave)...	350 Fr	400 Fr	45 Fr	120 Fr
- Balade en Borinage (franse uitgave) TSP Editie.....	350 Fr	400 Fr	45 Fr	120 Fr
- Les trains blindés (Ediblanchart, franse uitgave).....	2950 Fr	2950 Fr	135 Fr	170 Fr
- De stoomlokomotief NMBS 1.002.....	480 Fr	480 Fr	60 Fr	120 Fr
- Stoom III (Ediblanchart).....	1095 Fr	1095 Fr	95 Fr	170 Fr
- Stikers stoomlokomotief 29.013 (in kleur).....	30 Fr	40 Fr	14 Fr	14 Fr
- Stikers reis TSP-ASVI (in kleur).....	40 Fr	40 Fr	14 Fr	14 Fr
- Stikers TSP reis Brussel-Paris (in kleur).....	40 Fr	50 Fr	14 Fr	14 Fr
- Postkaarten reeks 1 (12 kaarten NMBS + CFL).....	150 Fr	150 Fr	18 Fr	50 Fr
- Postkaarten reeks 2 (12 kaarten NMBS + CFL).....	150 Fr	150 Fr	18 Fr	50 Fr
- Postkaarten reeks 3 (12 kaarten NMBS + CFL).....	150 Fr	150 Fr	18 Fr	50 Fr
- Postkaarten reeks 4 (12 kaarten NMBS).....	150 Fr	150 Fr	18 Fr	50 Fr
- Postkaarten reeks 5 (12 kaarten NMBS).....	150 Fr	150 Fr	18 Fr	50 Fr
- Postkaarten reeks 6 (12 kaarten NMBS).....	150 Fr	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.....	80 Fr	100 Fr	18 Fr	50 Fr
- Op de Baan n° 5.....			UITGEPUT	
- Op de Baan n° 6.....	80 Fr	100 Fr	18 Fr	50 Fr
- Op de Baan n° 7.....	80 Fr	100 Fr	18 Fr	50 Fr
- Op de Baan n° 8.....	80 Fr	100 Fr	18 Fr	50 Fr

Nieuwigheiden

- NMBS 1988-1990 (zie blz.4).....	1590 Fr	1590 Fr	95 Fr	170 Fr
- ASVI Postkaarten (zie blz. 4).....	170 Fr	170 Fr	0 Fr	0 Fr
- Inventaires des véhicules de l'ASVI (zie blz.4).....	140 Fr	140 Fr	0 Fr	0 Fr
- TSP foto's uit "Op de Baan" (zie blz.4).....	30 Fr	35 Fr	14 Fr	14 Fr

ANDERE NIEUWIGHEIDEN ZIE OOK blz. 4-5



Twee nieuwe postkaarten (reeks nr 4-5-6)