

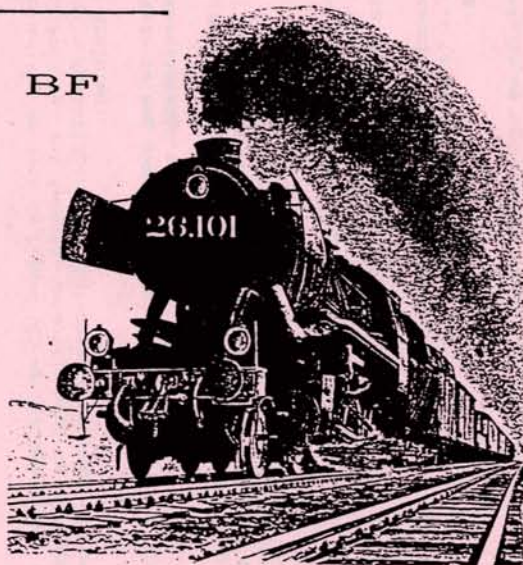
Op De Baan

DRIEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT

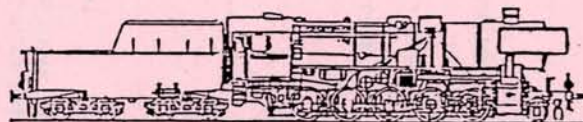
AFGIFTEKANTOOR: 1180 BRUSSEL 18

N° 11 AUGUSTUS 1992

WAARDE : 120 BF



Informatieblad van de



TSP



TOERISTISCH SPOOR PATRIMONIUM

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

Lijn 128 : CINEY-SPONTIN

De laatste reis van het seizoen 1992 zal plaats hebben zoals voorzien op zaterdag 12 september met uitbreiding op zondag 13.

We hebben er eerst iets bijzonders voor willen maken daar een buitenkans zich heeft voorgedaan ... Oordeelt eerder zelf !

Zoals gewoonlijk zullen we uit Brussel vertrekken rond 8 uur om Namen en Dinant aan te sturen; we rijden dan over de prachtige lijn "Athus - Maas" die op dit ogenblik wordt klaar gesteld voor een electrificatie tot Bertrix.

Vanaf Bertrix, zullen we over de lijnen 165 en 162 naar Ciney stevenen waar we een inhap zullen maken tot Spontin. Deze lijn werd in 1980 volledig hernieuwd door de houten dwarsliggers door betonnen te vervangen en werd voor alle vervoer in 1982 gesloten ...

Geen enkele trein is nog over deze lijn gereden en ze wordt "in staat" gehouden voor de noodwendigheden van de Natie.

Alhoewel ze slechts 9 kilometers lang is, is ze bijzonder mooi en misschien zullen we niet meer de mogelijkheid hebben ze op een ander ogenblik te berijden; het was ten andere zeer moeilijk ze vrij te maken van struiken en gewassen.

We doorkruisen dus één van de mooiste streken van het land. De lijn 128 werd ons toegestaan op voorwaarde ze te benutten met een lichte motorwagen; onze keuze viel dan op de 554.18.

Indien alle beschikbare plaatsen volzet zijn, hebben we voor op dezelfde dag de 4605 in te leggen om dezelfde reis te doen maar in tegenovergestelde richting.

Op zondag 13 leggen we navetten in, enkel tussen Ciney en Spontin met één van de twee motorwagens. Ze zullen kunnen gebruikt worden met vertrek uit Ciney of Spontin zonder voorafgaanklijke plaatsbespreking.

Diegenen die van Brussel willen vertrekken, kunnen ons een seintje geven. Een extra motorwagen rijdt tussen Brussel en Spontin en terug. Prijs voor deze dagtrip : 500 fr per persoon.

Zij die het wensen, kunnen zich een toevoerbiljet aanschaffen tegen de prijs van 220 fr om zich naar Ciney te begeven en dit uit elk Belgisch station. In dit geval volstaat het ons een woordje te sturen.

Een rit Ciney-Spontin en terug kost (op zondag 13 september) 150 fr (100 fr voor kinderen onder 12 jaar). Dfwel kunt U ook een kaart voor de ganse dag kopen tegen betaling van 350 fr (uitsluitend geldig op de lijn 128).

Volgnummer :

Réf : 92/.....

DEELNEMINGSFORMULIER

Rit nr 23

Datum : zaterdag 12 september

Dit formulier dient teruggestuurd voor 5 september naar het volgend adres :

T.S.P. v.z.w.
Egelantierenlaan, 15
1150 BRUSSEL

Om geldig te zijn dient het verschuldigde bedrag toe te komen op 7 september 1992.
Na deze datum wordt het bedrag met 200F verhoogd.

Ik, ondergetekende : NAAM + VOORNAAM :

Adres :Nr.Bus.

Woonplaats :Postnummer :

Lid T.S.P. nr : Bankrekening :

schrijf in voor deze rit :

<input type="checkbox"/>	Deelnemer TSP-leden aan 800BEF	=.....BEF
<input type="checkbox"/>	Deelnemer niet TSP-leden aan 950BEF	=.....BEF
<input type="checkbox"/>	Lunchpaketten (3 sandwiches en 1 drank) aan 90BEF	=.....BEF
<input type="checkbox"/>	Toevoerbiljet NMBS 2e klas geldig van elk station naar Brussel aan 200BEF	=.....BEF

		TOTAAL :BEF

Ik regel het verschuldigde bedrag door :

Doorgestreepte cheque

Storting op PCR 001-1201789-35 van T.S.P. Brussel

Internationaal postmandaat of gegarandeerde cheque (verplicht voor de buitenlanders)

Storting op PCR 000-1318999-90 van TSP Brussel (verplicht voor de buitenlanders)

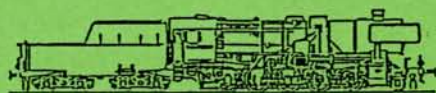
Ik verklaar kennisgenomen te hebben van de algemene deelnemingsvoorwaarden en er mij volledig naar te schikken.

Datum en handtekening,

Op De Baan



Informatieblad van de



TSP



TOERISTISCH SPOOR PATRIMONIUM

N^o 11 AUGUSTUS 1992

WAARDE : 120 BF

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.

Nr 11 - JULI 1992



INHOUD

Het woord van de Voorzitter :.....	3
Elindelijk bij ons : Ty2-3554	4-5
Portret : Het 4605 van het TSP :.....	6-8
Geschiedenis : Belgische bouw van van spoorwegmaterieel voor de USSR :..	9-13
Technische stoom fiche : type 81 :.....	14-16
Opnieuw omleiding via de "Athus-Meuse":	17-20
Buitenlandse actualiteit :.....	21-26
TSP grafiek : lijn 96 :.....	27-30
Lezersforum :.....	31-32
Test van de loc. 252.001 RENFE in Belg:	33-40
Onze seininrichting VIII :.....	41-46
NMBS actualiteit :.....	47-53

HOFREDACTEUR : J-L VANDERHAEGEN

Redactie en dankbetuiging : Baudouin DIEU,
Philippe DIEU, Pierre HERBIET, Jan MAHIEU,
Hubert DESCHEPPER, Serge MARTIN, Etienne
MONNIER, Eric VAN HOECK, Paul JACOBS,
Jean-Luc VANDERHAEGEN, Christian VANHECK,
Pierre BERCHEM, Thierry SIMON.

TITELBILD

De Ty2-3554 van het TSP te Koblenz-
-Lützel, 7 juli 1992. Foto: Th. SIMON.

FOTO Nr 11-28

HET WOORD VAN DE VOORZITTER

Het seizoen draait op volle toeren en we kunnen zeggen dat het resultaat van onze activiteiten zeer bevredigend is.

Ter gelegenheid van de Opendeurdagen te Mons konden wij onze drie voor het ogenblik herstelde voertuigen voorstellen, dankzij o.a. een tiental pendelritten tussen Mons en Quévy waarvoor onze beide motorwagens reeks 46 zorgden. Wij vervoerden ongeveer 500 mensen tot grootste tevredenheid van onze vereniging en van NMBS.

In maand juni nam ons 4605 aan zijn EERSTE grote reis naar de havens van Brugge en Zeebrugge deel; een vlekkeloos gedrag !

Wat de toekomstige manifestaties betreft, bieden wij U op 12 september een originele uitstap aan (zie ons deelnemingsformulier). Opgelet, het aantal plaats is beperkt, want een herhaling zal ditmaal niet mogelijk zijn. Deze laatste reis van het seizoen vindt tussen twee "Opendeurendagen" plaats waarvoor U reeds uitgenodigd bent, namelijk : Namur op 4 en 5 september, Ath op 26 en 27 september. Drukke weken dus tot de herfst.

In het najaar hervatten we de restauratiewerken op ons materieel. Eerst op het 4333, waarvan de binneninrichting bijna in orde is. Dan zal ons buffetrijtuig, dat voor het ogenblik door de Centrale Werkplaats te Cuesmes hersteld wordt, tevens in staat zijn om een eerste rit af te leggen.

En tenslotte, ZIJ is uiteindelijk aangekomen. Op 7 juli om 22u20 was zij in Schaarbeek. Het is uiteraard onze Poolse, onze warte met rode wielen en drijfstangen Ty2-3554. Zodra de mogelijkheid zich aanbiedt, zullen wij vanzelfsprekend deze machine voorstellen. Wij moeten nu de nodige administratieve stappen ondernemen voor de erkenning en de registratie van de ketel, de toelatingen voor het rijden, enz. Hopelijk zullen wij binnenkort onze Ty2 aan de kop van een stel kunnen bewonderen.

Nogmals hartelijk dank aan de leden die ons financieel steunden. Ze zullen natuurlijk prioritair beloond worden.

Veel leesgenot

Dit was op 5 juli 1992, om 23u53

Op dit ogenblik, dat ongetwijfeld in ons geheugen en in de geschiedenis van onze vereniging gegrift zal blijven, wachten wij sinds ruim 2 jaar. Maar geduld wordt steeds beloond. Het resultaat is eenvoudigweg fantastisch : de schitterende en volledig rijvaardige Ty2-3554, deed de bevoorrechte liefhebbers, die haar tijdens de overplaatsing zagen, bezwijken en beeft nu van ongeduld bij de aanvang van haar nieuwe jongheid in ons land.

In een volgend nummer beschrijven we de opvallende loopbaan van onze lokomotief die haar zevende land ontdekt. Wij konden echter niet weerstaan deze 2 jaren stappen en vermoeiend maar wel onvergetelijke reizen naar Polen samen te vatten.

- 16 juni 1990 : aankoop van de Ty2-3554;
- Juli-augustus 1990 : eerste herstelwerken - de lokomotief wordt door de private werkplaats van Przechlebie weer rijvaardig gemaakt;
- Oktober 1990 : inspectie van de werken door het TSP, de ketel wordt op 6 oktober onder druk gezet;
- November 1990 - augustus 1991 : de Ty2 bevindt zich in de PKP- Centrale Werkplaats te Oleśnica ("tegenhanger" van Salzannes), waar ze een algemene herziening ondergaat, dit geldt ook voor de tender;
- 13 maart 1991 : de proef van de ketel wordt met succes bekroond Het TSP was uiteraard aanwezig !
- Juli 1991 : op 23 juli : inspectie van de lokomotief. Daarna, proefritten op het PKP-net. Wij nemen onze lokomotief op 2 augustus in ontvangst;



De Ty2-3554 in de werkplaats van Oleśnica vlak vóór haar proefritten.
Foto : Thierry SIMON, 26-7-1991.

Oktober 1991 :

we beginnen met de administratieve formaliteiten voor het vervoer naar België;

Begin 1992 :

de werkplaats zorgt nog voor enkele klusjes (schildering,...);

Juni 1992 : stapsgewijze overplaatsing van onze lokomotief, namelijk :

22-06 : Oleśnica - Tulpice (Poolse grens);

24-06 : vertrekt te Forst in richting Frankfurt am Main;

27-06 : doorrit te Erfurt en grens DR/DB d-w-z Gerstungen/Bebra;

28-06 : Mainz Bischofsheim - Oberlahnstein;

29-06 : Oberlahnstein - Koblenz Lützel;

05-07 : vervoer Koblenz Lützel - Aachen West. Na een pauze van enkele uren vertrok de machine naar Montzen en reeds om 23u53 over de grens (gesleept door de DB 215.023);

07-07 : de laatste rit Montzen - Schaarbeek werd met behulp van de 5103 afgelegd.



De laatste etappe doorheen Duitsland tussen Koblenz-Lützel en Aachen-West werd op zondag 5 juli met behulp van de elektrische lokomotief 140.344-3 van de DB afgelegd.

Na een korte pauze, verlaat onze trein het station van Porz. Foto : Thierry SIMON.

FOTO Nr 11-16

Haar aankomst in België is zeker niet onopgemerkt gebleven. Dit wordt door ons foto te Montzen geïllustreerd bij de voorbereiding van het vervoer naar Schaarbeek. 7-7-1992.

Foto : Thierry SIMON.

FOTO Nr 11-17



Voor het ogenblik beschikt het TSP over 3 exemplaren van de 20 motorrijtuigen van de reeks 46, namelijk :

- het volledig gerestaureerde 554.18 (4618) met de donker groene livrei van de jaren zestig, staat na drie jaar deelname aan de TSP-reizen op het NMBS-net bij de liefhebbers goed bekend.
- het 4605 waarover wij hieronder iets vertellen.
- het 4613 (gekocht door de ASVI "Association pour la Sauvegarde du Vicinal" - recuperatie van de dieselmotor voor een dieseltram) en nadien terruggekocht door het TSP als voorraad wisselstukken (transmissie, draaistellen, vensters, apparatuur,...) en tevens als werkplaats.

Wij komen hier op de geschiedenis van deze reeks motorrijtuigen niet terug. Daarvoor verwijzen wij U naar "Op de Baan" nr 2 bladzijde 28-31.

Het 4605, of liever 554.05, werd door Ragheno in Mechelen gebouwd en op 30 augustus 1952 door de NMBS ontvangen..

Dit was van een Brossel-dieselmotor en een Minerva-mechanische transmissie met 4 snelheden voorzien.

Dit voertuig genoot van een weelderige binneninrichting en was van een geluidsinstallatie voorzien ten gevolge van zijn statuut als toeristisch motorrijtuig.

Het 554.05 werd aan de stelplaats van Brugge toegewezen.

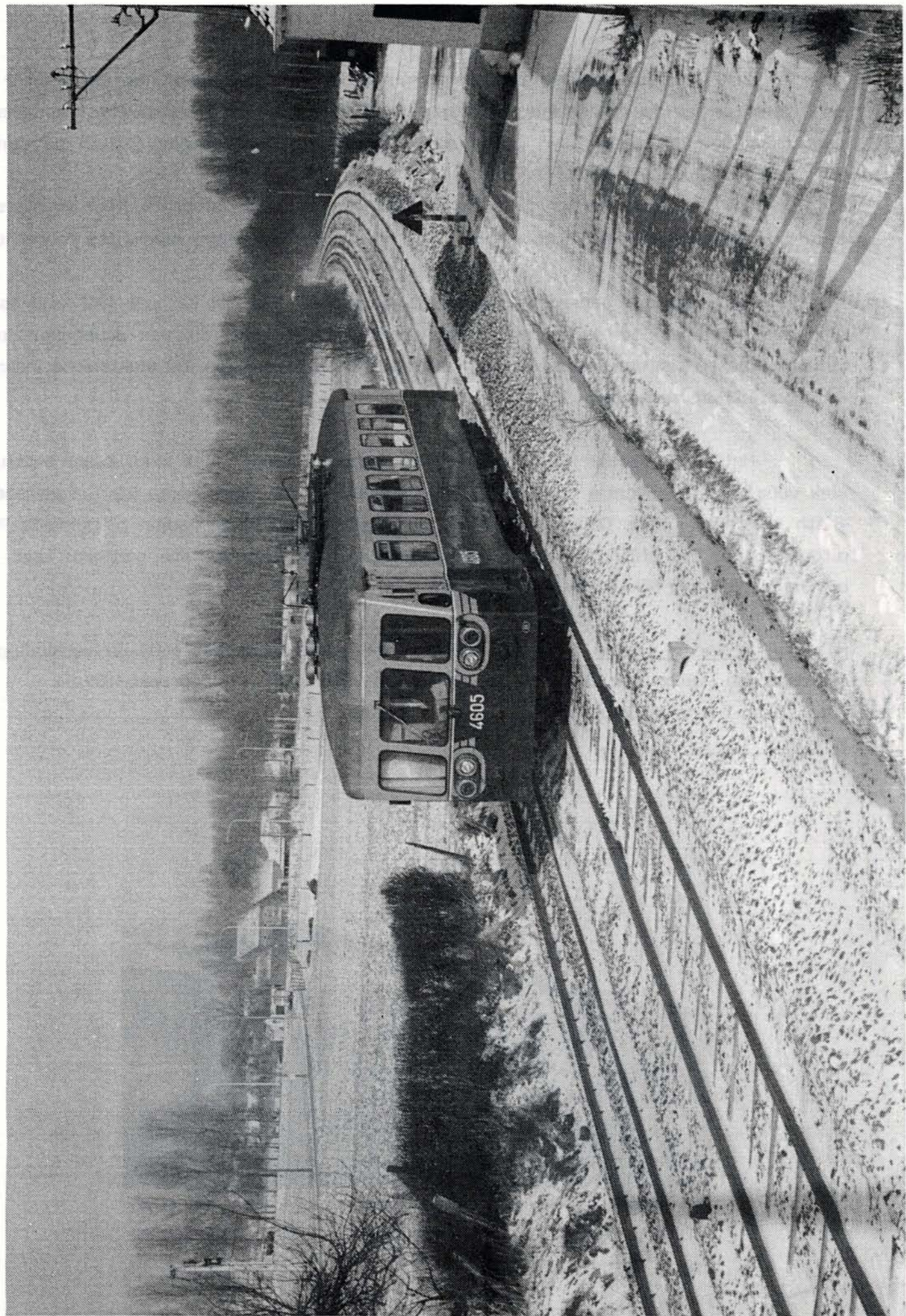
Vanaf 16 februari 1959 verhuisde het motorrijtuig voor zijn mechanisch onderhoud naar de werkplaats van Merelbeke.

Na een derde overplaatsing verbleef het 554.05 vanaf 24 juni 1962 in de streek van het Centrum (Haine-St-Pierre), waar de motorrijtuigen destijds druk waren gebruikt.

In 1965 werden de laatste motorrijtuigen van de reeks 551 en 553 van de stelplaats Ath buiten dienst gesteld en door exemplaren van de reeks 554 vervangd (waaronder het 554.05 dat in Ath op 2 maart terechtkwam.(1)

Op administratief vlak behoorden deze motorrijtuigen echter nog steeds tot de werkplaats van St.Ghislain die ze in Ath inzette.

(1) de aankomst van de 10 motorrijtuigen reeks 605 (toekomst 45) uit Landen maakte deze overplaatsing mogelijk.



Met de toepassing van de nieuwe nummering op 1-1-1971, werd het 554.05 tot 4605 herdoopt.

Zijn volledige modernisering, met name de vervanging van de dieselmotor door een GM-motor en de transmissie door een DIWABUS-Voith hydromechanische transmissie, de aanpassing van de stuurposten ging tussen 15 mei en 10 september 1972 in de Centrale Werkplaats te Mechelen door.

Dit bewaarde echter zijn binneninrichting en zijn oorspronkelijke vensters. Bij deze gelegenheid werd het 4605 in rood-geel herschilderd en kreeg rood-witte dubbellichten.

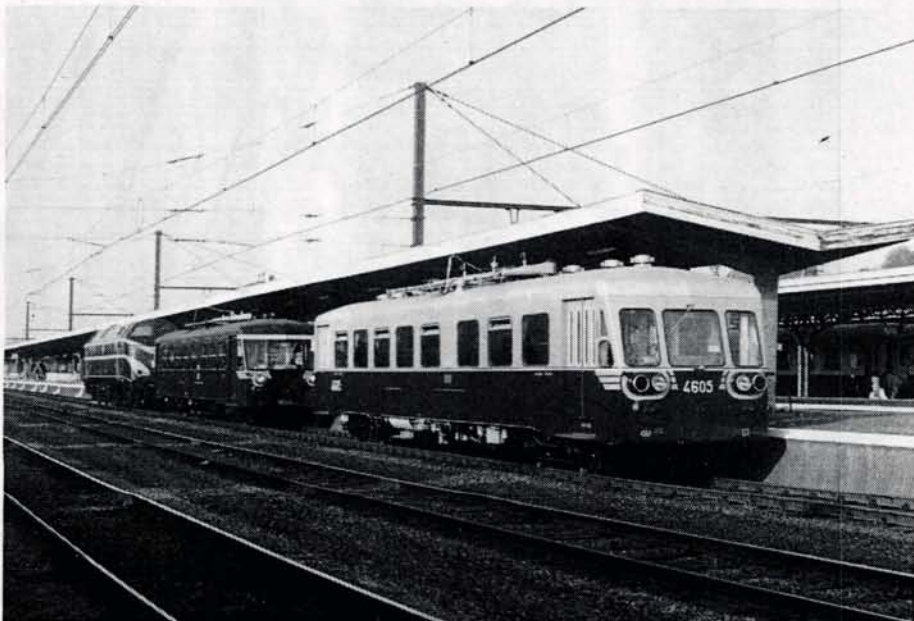
Het voertuig onderging tussen 30 september 1981 en 27 juni 1982 zijn laatste algemene herziening te Mechelen Centrale Werkplaats, waarbij dit van dubbebeglazing en gelaagde platen ter vervanging van de lambrizing werd voorzien. De elektrische inrichting werd gelijktijdig vernieuwd.

Het 4605 overbleefde het IC/IR-herstructureringsplan niet lang. Zwaar beschadigd vlak vóór de elektrificatie van het laatste baanvak van de stervormige lijn Geraardsbergen - Ath - Jurbise - Mons (29 mei 1988) werd dit voertuig in Ath en nadien te Haine-St-Pierre uitgeweken in afwachting van zijn buitendienststelling. Deze laatste gebeurde veel later op 5 april 1990 (PV 90-02 van Cw-Mechelen).

Foto op de vorige pagina : Bij een winterse dag onderhoudt het 4605 de verbinding Geraardsbergen - Ath; hier vlak vóór de stopplaats van Acren - 17 februari 1985.

Foto : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

FOTO nr 11-13



Het 4605 gefotografeerd samen met het 554.18 en het 6077/210.077, tijdens de "Opendeurdagen" te Mons. 16-05-1992.

Foto : Serge MARTIN.

FOTO Nr 11-14

Jean-Luc VANDERHAEGEN

De USSR

Juist na de Verenigde Staten beschikt de GOS (ex- USSR) over het meest uitgebreide spoorwegnet ter wereld met een lengte van meer dan 150.000 km waarvan 40 % geëlektrificeerd zijn.

De spoorweg speelt een overheersende rol in de Sowjetische economie. Op een groot aantal lijnen wordt het verkeer bijna verzadigd zoals nergens anders in de wereld. De goederentreinen volgen elkaar op in een hels tempo en vervoeren enorme hoeveelheden. De Sowjetische Spoorwegen zetten meer dan de helft van de goederen af, die door alle spoorwegen in de wereld samen worden vervoerd (in ton/km uitgedrukt). De gesleepte last schommelt over het algemeen tussen 5.000 en 11.000 ton. Sommige stellen, met 440 goederenwagens, bereiken soms de reusachtige massa van 33.500 ton ! Deze treinen leggen uiterst lange afstanden af in de strengste weersomstandigheden ter wereld (temperatuur tussen +50 en -60°C, zandstorm, zeer sterke wind, sneeuw,...). De reizigerstreinen tellen soms meer dan 24 rijtuigen met een lengte die 600 m overschrijdt.

Na deze korte beschrijving van de Sowjetische Spoorwegen - afgekort SZD - (Sovyetskije Zhelesnie Dorogi), laat ons tot ons onderwerp terugkomen, met name een lijst trachten op te maken van alle motorvoertuigen die door Belgische bedrijven aan de Sowjetische Spoorwegen werden geleverd.

Deze lijst is niet helemaal volledig en nauwkeurig. Het is duidelijk dat er inlichtingen ontbreken. Ze geeft echter al een goed overzicht van de Belgische leveringen naar de Sowjetunie.

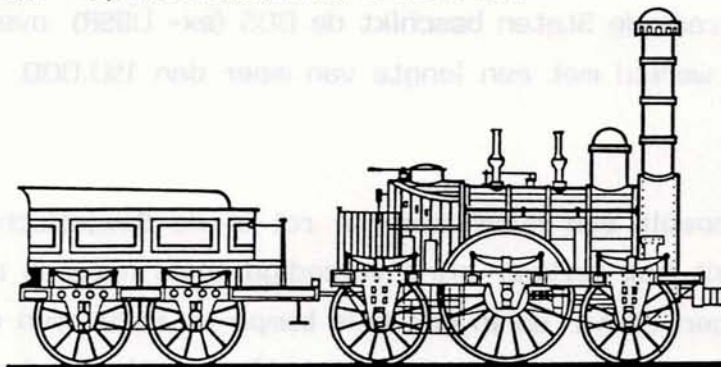
Laat ons nog eerst vermelden dat de spoorweg heel vroeg in Rusland verscheen. De eerste lijn werd op 30 november 1837 geopend en verbond Sint-Petersburg met Zarskoja selo (25 km).

Tegen het einde van de XIXde eeuw werd de Sowjetische industrie in staat, om bijna al het nodig rollend materieel zelf te bouwen.

EERSTE BELGISCHE LEVERING

De eerste Belgische lokomotief werd in 1837 door Cockerill aan de spoorweg Sint-Petersburg - Zarskoja -Selo geleverd (bouwnummer 9). Het ging om een 1-1-1 gekoppeld aan een 2-assige tender. Ze heette waarschijnlijk "Slow" (Olifant). Rijvaardig woog deze lokomotief 16 T en had een kracht van 120 PS.

De oorspronkelijke spoortussenruimte van 1.830 mm werd in 1902 omgeschakeld in het normaal Russisch spoortussenruimte : 1.524 mm.



De eerste Belgische lokomotief aan Rusland geleverd.

(Cockerill nr. 9/1837). Spoorweg St.Petersburg - Zarskoja-Selo.

SPOORWEG MOSKOU - NISHEGOROD (Rusland)

De lijn Moskou - Nishni-Nongorod werd op 2 augustus 1862 volledig geopend. Deze maatschappij werd nadien door de Grote Russische Spoorwegen overgenomen.

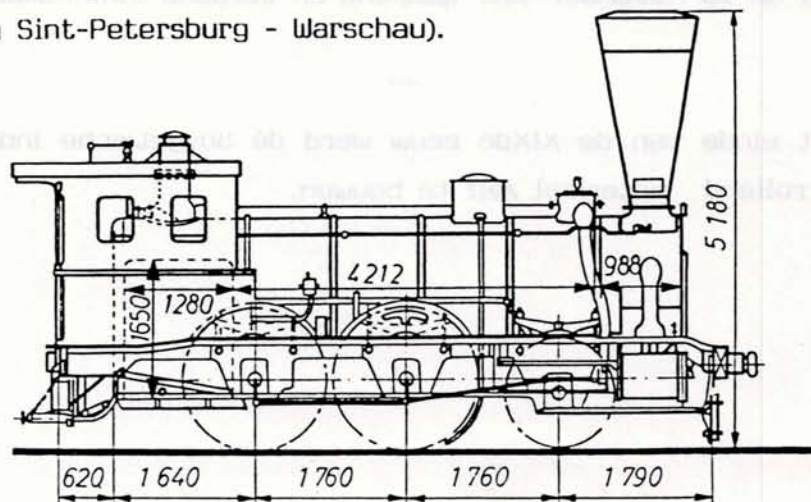
Tussen 1862 en 1863 leverden 6 bouwers, onder wie Couillet uit België, (de anderen waren van Franse nationaliteit : Gouin, Graffenstaden, Cail, Le Creusot en Schneider) in totaal 67 1-2-0 lokomotieven, B geklasseerd.

Rijvaardig bereikte hun massa 32 T, waarvan 23,2 T adhesie-gewicht. De verwarmingsketel (keteldruk 8 kg/cm²) beschikte over een totaal verwarmingsoppervlak van 89,6 m² en een haard met een oppervlakte van de rooster van 1,28 m².

Diameter van de drijfwielen : 1.678 mm.

Cilinders : diameter 406 mm - slag : 559 mm.

Tussen 1861 en 1871 kreeg deze spoorweg tevens 7 rangeerlokomotieven 0-3-0 T type D (zie type D Spoorweg Sint-Petersburg - Warschau).



Lokomotief type B

(1) Sint-Petersburg werd Petrograd in 1916 en Leningrad in 1924 geheten, weer St-Petersburg in 1991.

Deze lijn spoort doorheen Rusland, Letland, Litouwen en Wit-Rusland.

Dit net werd door de Grote Russische Spoorwegen overgenomen (spoortussenruimte : 1.524 mm).

Drie types van lokomotieven werden aan de Belgische industrie besteld :

1) 0-3-0 T type G (voor goederentreinen)

10 exemplaren onder de 103 lokomotieven van deze type werden in België door de Forges, Usines et Fonderies (FUF) in 1861 te Haine St.Pierre gebouwd.

Hun massa schommelde tussen 30 en 32 T. Ze beschikten over 2 cilinders met een diameter van 440 mm en een slag van 620 mm die door het Stephenson-systeem waren bediend.

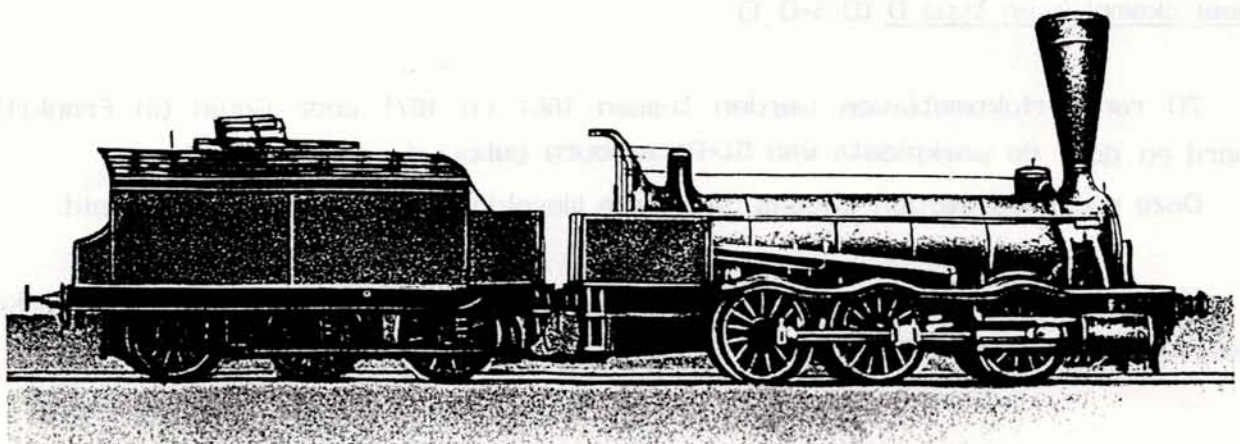
De ketel (druk 8 kg/cm²) had een totaal verwarmingsoppervlakte van 105,2 m² en een rooster van 1,16 m².

Diameter van de wielen : 1.300 mm.

Drie-assige tender.

De G39 was de eerste Sowjetische lokomotief die met een oververhitter werd uitgerust (ontworpen door Ingenieur Sluski). De verwarmingsoppervlakte was herleid tot 88,6 m² in verhouding met een overhittingsoppervlakte van 17 m². Dankzij dit systeem kon 20 % brandstof bezuinigd worden.

Deze lokomotieven werden buiten dienst gesteld tussen 1910 en 1915.



10 lokomotieven type G werden in Haine St-Pierre gebouwd in 1861.

2) 1-2-0 type B (reizigerstreinen)

De eerste lokomotieven van het type B deden in 1858 hun intrede. 93 exemplaren ervan werden tot 1878 gebouwd.

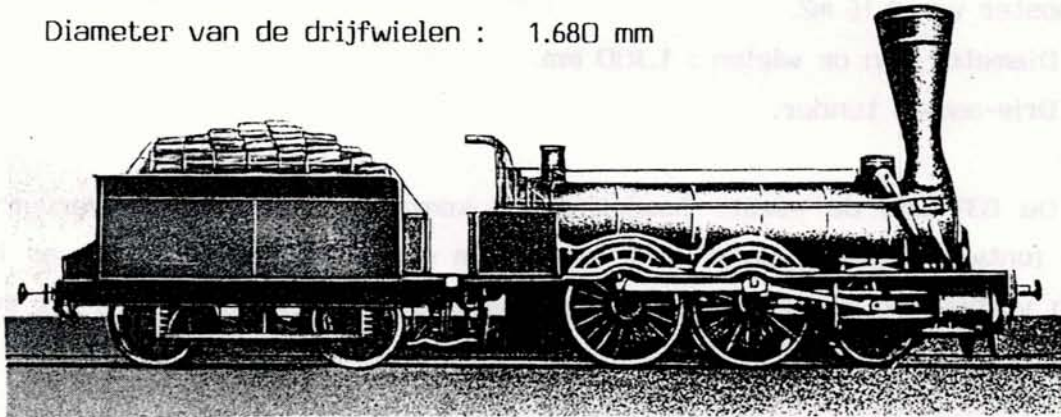
"Les Usines Métallurgiques du Hainaut" (Couillet) namen aan hun bouw deel (onbekend aantal voertuigen).

Deze machines beschikten over een identieke ketel als de 0-3-0 type G.

De B's sleepten ook goederentreinen. Ze reden tot 1914.

Voor naamste kenmerken

Totale massa :	32 T
Adhesie-massa :	23 T
Ketel :	druk : 8 kg/cm ² totaal verwarmingsoppervlakte : 105,3 m ² oppervlakte van de rooster : 1,16 m ²
Cilinders :	aantal : 2 diameter : 440 mm slag : 560 mm
Bediening :	Stephenson
Diameter van de drijfwielen :	1.680 mm



Lokomotief type B

3) Rangeerlokomotieven type D (0-3-0 T)

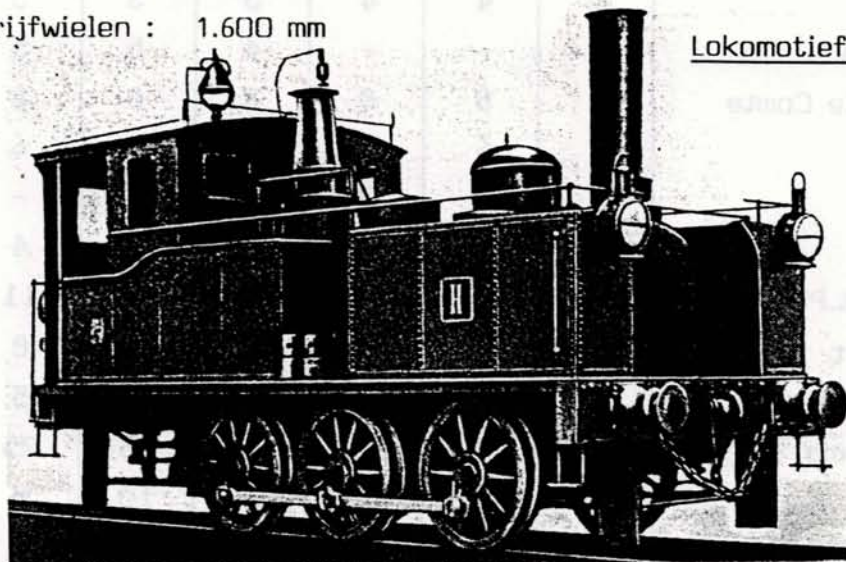
20 rangeerlokomotieven werden tussen 1861 en 1871 door Gouin (in Frankrijk), St-Léonard en door de werkplaats van St-Petersburg gebouwd.

Deze machines werden tijdens de Eerste Wereldoorlog buiten dienst gesteld.

Gelijktijdig leverde St-Léonard 7 identieke lokomotieven aan de Spoorweg Moskou - Nishegorod, die ze tevens D noemde.

voornaamste kenmerken

Totale massa :	29,9 T
Ketel :	druk : 8 kg/cm ² verwarmingsoppervlakte : 66,1 m ² oppervlakte van de rooster : 0,89 m ²
Cilinders :	aantal : 2 diameter : 400 mm slag : 400 mm
Bediening :	Stephenson
Diameter van de drijfwielen :	1.600 mm



Lokomotief type D

ZUID-OOST SPOORWEG

Vroegere Spoorwegmaatschappij Koslow - Woronesch - Rostow (spoortussenruimte 1.524 mm).

0-3-0 T type ET

In 1864 leverden de bedrijven Evrard uit Brussel 4 lokomotieven 0-3-0 T - aangeduid ET - voor het goederenvervoer.

Diameter van de wielen : 1.527 mm, twee cilinders (diameter 450 mm, slag 650 mm), ketel : druk 8 kg/cm², verwarmingsoppervlakte 127,1 m², oppervlakte van de rooster 1,56 m², totale massa 32 T.

0-3-0 T type BB en BT

Tussen 1870 en 1872 werden enkele tientallen lokomotieven voor goederentreinen door Couillet (14), Evrard (27) en St-Léonard (onbekend aantal) gebouwd. Hieronder volgen de voornaamste kenmerken ervan :

Totale massa :	34 T
Ketel :	druk 8 kg/cm ² verwarmingsoppervlakte : 1,4 m ² oppervlakte van de rooster : 1,4 m ²
Cilinders :	diameter : 460 mm , Slag : 684 mm
Diameter van de wielen :	1.242 mm

WORT VERVOLGD

Technische stoom fiche

LOKOMOTIEF TYPE 81

<u>Stelplaatsen/data</u>	<u>5-55</u>	<u>10-55</u>	<u>6-56</u>	<u>6-57</u>	<u>9-57</u>	<u>6-58</u>	<u>9-58</u>	<u>5-59</u>	<u>10-59</u>
Antwerpen-Dam	10	9	10	6	4	1	1	-	-
Antwerpen-Zuid	6	7	7	-	-	-	-	-	-
Ans	12	12	10	-	-	-	-	-	-
Ath	4	4	4	3	3	3	3	3	3
Berchem	-	-	-	4	5	5	5	6	11
Braine-le Comte	8	8	8	8	8	8	8	6	7
Brugge	6	6	7	8	6	6	6	6	6
Ciney	2	2	2	-	-	-	-	-	-
Gouvy	7	7	6	4	4	4	4	4	8
Haine St.Pierre	11	11	11	12	12	11	11	10	10
Hasselt / Mol	10	10	8	9	8	8	8	8	8 / 1
Herbesthal	5	5	5	5	5	5	5	5	5
Kinkempois	15	15	15	25	25	25	25	25	25
Luttre	10	10	10	10	10	8	8	6	-
Mariembourg	3	3	3	-	-	-	-	-	-
Monceau	-	-	-	-	-	2	2	5	9
Montignies	10	10	9	9	9	10	11	10	10
Muizen	10	10	8	8	8	8	7	7	-
St.Ghislain	17	17	16	17	17	18	18	16	16
Montzen	10	-	-	-	-	-	-	-	-
Schaerbeek	8	8	7	6	6	2	-	2	2
Statte	6	6	6	6	6	6	6	5	5
Tamines	8	8	8	8	8	6	6	7	6
Trois-Ponts	8	8	8	6	7	6	6	4	-
Visé	6	6	6	-	-	-	-	-	-
Walcourt	6	5	6	9	8	8	8	8	7
TOTAAL (2)	214	204	193	172	170	160	158	150	145
EFFECTIEF	300	300	300	294	280	280	280	250	250
IN DIENST (1)	257	254	236	228	206	194	192	185	180
RESERVE	16	22	30	42	40	39	26	29	25

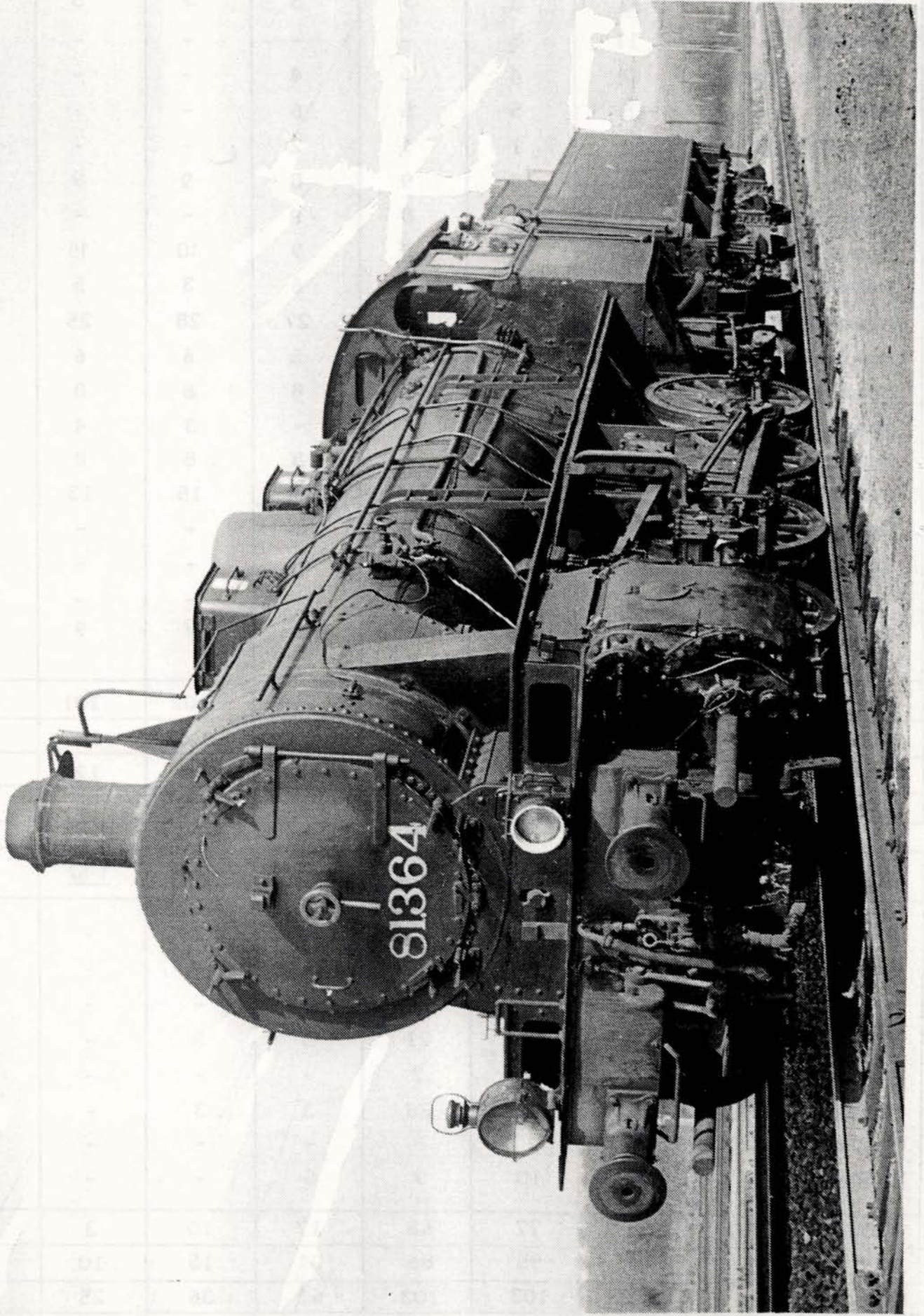
(1) aantal gebruiksklare locomotieven

(2) aantal diensten voorzien in de omloop, reserve diensten niet meegerekend

Foto blz 15.: de 81.364 van de stelplaats Monceau gefotografeerd in Erquelines.

Foto NMBS

81.364: ex 8467, ex KPEV Essen 5467, Hohenzollern 3853/1918



81364

<u>STELPAATSEN/DATA</u>	<u>10-60</u>	<u>5-61</u>	<u>10-61</u>	<u>9-62</u>	<u>5-63</u>	<u>9-63</u>	<u>5-64</u>
Antwerpen-Dam	-	-	2	2	-	-	-
Ath	3	3	3	3	3	3	2
Berchem	11	5	-	-	-	-	-
Braine-le Comte	7	6	6	4	-	-	-
Brugge	5	5	5	6	-	-	-
Bruxelles-Midi	2	1	1	2	-	-	-
Gouvy	8	9	9	8	9	9	7
Haine St.Pierre	8	8	8	8	-	-	-
Hasselt	10	8	8	9	10	15	14
Herbesthal	4	4	4	6	3	5	6
Kinkempois	27	24	29	27	28	25	25
Merelbeke	6	5	3	3	6	6	2
Monceau	11	11	9	8	8	8	22
Mons	-	-	-	-	3	4	-
Montignies	9	13	9	8	8	8	8
St.Ghislain	16	15	15	14	15	13	12
Schaerbeek	2	2	2	3	-	-	-
Statte	5	5	-	-	-	-	-
Tamines	5	5	-	-	-	-	-
Walcourt	4	4	5	8	9	9	-
TOTAAL(2)	145	133	118	118	102	101	98
EFFECTIEF	202	182	195	179	172	157	110
IN DIENST (1)	178	163	159	127	129	120	86
RESERVE	19	20	24	14	27	1	21

<u>STELPLAATSEN/DATA</u>	<u>9-64</u>	<u>5-65</u>	<u>9-65</u>	<u>5-66</u>	<u>10-68</u>	<u>1-67</u>	<u>3-67</u>
Gouvy	7	7	7	4	4	-	-
Hasselt	12	10	4	-	-	-	-
Herbesthal	4	4	2	-	-	-	-
Kinkempois	24	21	21	5	3	-	-
Merelbeke	2	2	2	-	-	-	-
Monceau	23	23	23	3	3	-	-
Montignies	9	-	-	-	-	-	-
St.Ghislain	15	10	9	5	-	-	-
TOTAAL (2)	96	77	68	17	10	3	0
IN DIENST (1)	86	95	86	31	15	10	0
EFFECTIEF	110	103	103	61	36	25	14
RESERVE	20	25	24	13	9	10	11

OPNIEUW OMLEIDING VIA DE ATHUS-MEUSE LIJN

In ons voorgaande nummer van "OP DE BAAN" hadden wij het over de recente omleidingen ten gevolge van ongevallen op de lijn Namur-Arlon van de internationale en goederen treinen via de ATHUS-MEUSE LIJN

Precies op het ogenblik de het nummer verzonden werd had er opnieuw een ernstig ongeval plaats, met als gevolg een nieuwe omleiding voor het verkeer, ditmaal gedurende bijna 4 dagen!

Dit alles gebeurde op 13(!) mei laatstleden, toen een goederentrein naar Stockem rond 3 uur stilviel, net voor het station van Libramont, als gevolg van het breken van een koppeling (tussen de vijfde en zesde laatste wagon).

Om een nog ongekende reden, liepen de losgekomen wagons achteruit op de sterke helling van Libramont naar Jemelle (16%).

Ongelukkiglijk, kwam op het zelfde ogenblik een andere goederentrein, getrokken door de 2020 en de 2307, de helling opgereden richting Libramont zodat ter hoogte van het station van Hatrival een botsing niet meer kon vermeden worden.

De klap was buitengewoon hevig, met als gevolg dat de gehele lijn versperd werd. De snelheid op het ogenblik van de botsing is geschat op 110 km/h, en als bij wonder werd geen van beide machinisten gewond.

Doch het onheil was hiermee niet van de baan, de vijf losgekomen wagons vervoerden een uitermate gevaarlijke vracht: ongeveer 250 ton asbestpoeder, dat over de ganse omgeving verspeid lag. De weersomstandigheden waren in die omstandigheden gunstig zodat een ruime verspreiding van het asbestpoeder voorkomen werd en alzo een catastrofe voor het milieu vermeden werd.

Al het internationaal en goederen verkeer werd dus opnieuw omgelegd via de Athus-Meuse lijn tussen Namur-Dinant-Bertrix-Athus-Arlon.

De werkzaamheden om het spoor te herstellen waren zeer delicaat als gevolg van het aanwezige asbestpoeder. Eerst moest zoveel mogelijk van het asbestpoeder gerecupereerd worden met speciaal gereedschap, een moeilijke en delicate taak.

De onderbreking van het treinverkeer duurde ongeveer 4 dagen, op zondag 17 mei kon het verkeer hernomen worden op één spoor. Het was de langste onderbreking van het verkeer op de lijn 162 sinds de ingebruikname.

Heden, zijn de 2 locomotieven en een deel van de verongelukte wagons nog steeds ter plaatse. Het geheel werd overdekt met volledig dichte zeilen en een beschermingsmuur werd langs de lijn 162 aangebracht om verspreiding van het asbestpoeder te voorkomen. Een gespecialiseerde firme haalt beetje bij beetje alles weg wat besmet werd door het asbestpoeder; een zeer moeilijke opgave.

Doch het spreekwoord zegt "de een zijn dood is de ander zijn brood", en voor de fotografen was het een echt buitenkansje te meer daar de zon van de parij was.

Hier hield de zwarte reeks helaas niet op. Op 2 juni was een vastgelopen rem er de oorzaak van dat van een trein Namur-Stockem, een wagon ontspoorde in de bochten te Mirwart. Men vreesde opnieuw het ergste, maar de normale toestand kon vlug hersteld worden, ondanks een beginnende omleiding via de Athus-Meuse lijn.



FOTO Nr 11-07

De internationale trein E294 (Roma-Brussel) gesleept door een dubbeltraktie in Pondrôme (hiernaast) en dezelfde trein te Anseremme (hieronder). Beide foto's : Serge MARTIN.



FOTO Nr 11-08

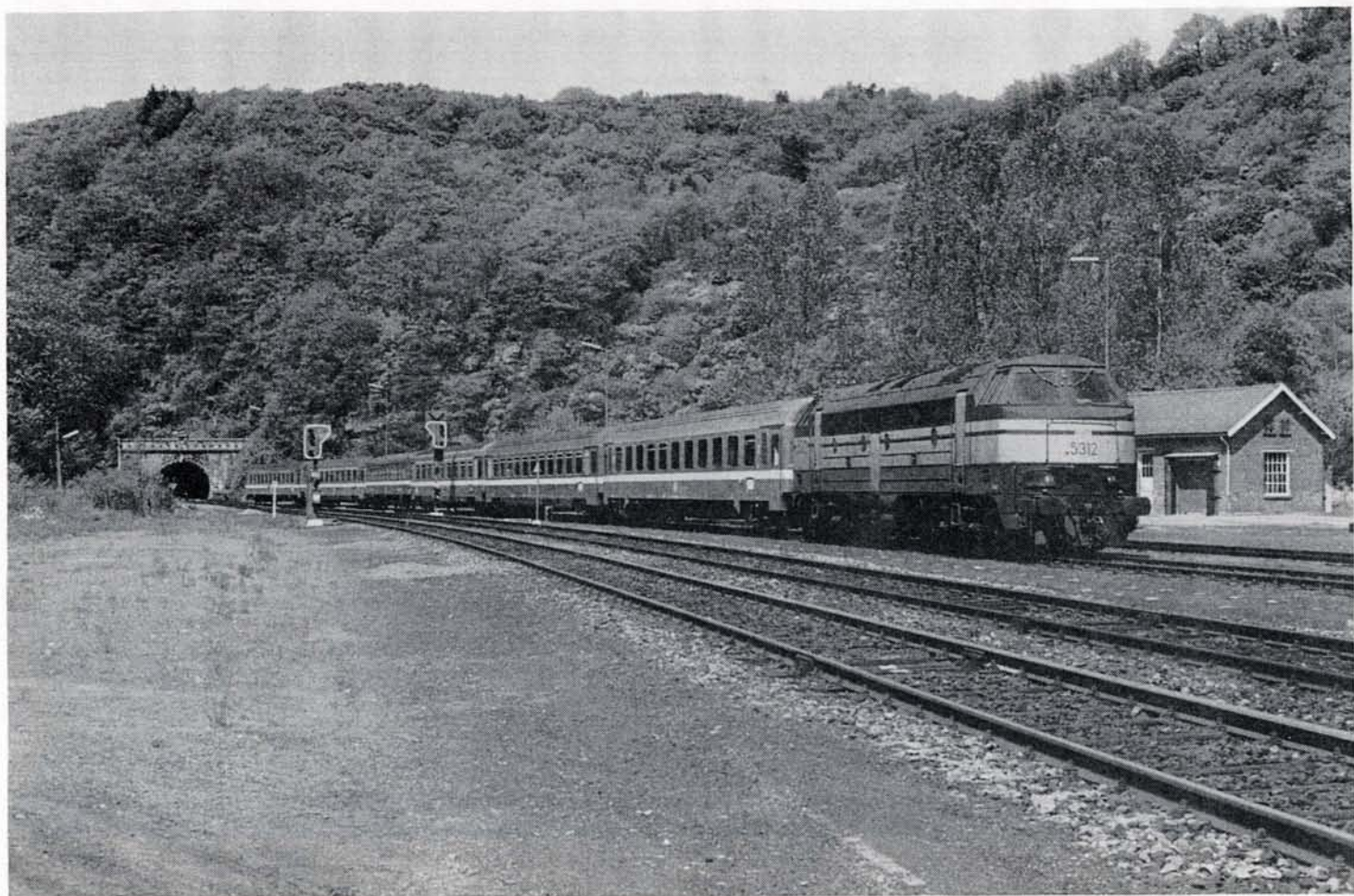


FOTO Nr 11-05

Hiernaast : de 5312 sleept de EC 95 "Iris" door Houyet. Hieronder : nogmaals de IC 95 ter hoogte van het kandelaarsein te Vonêche. Beide foto's : Serge MARTIN, 15 mei 1992.

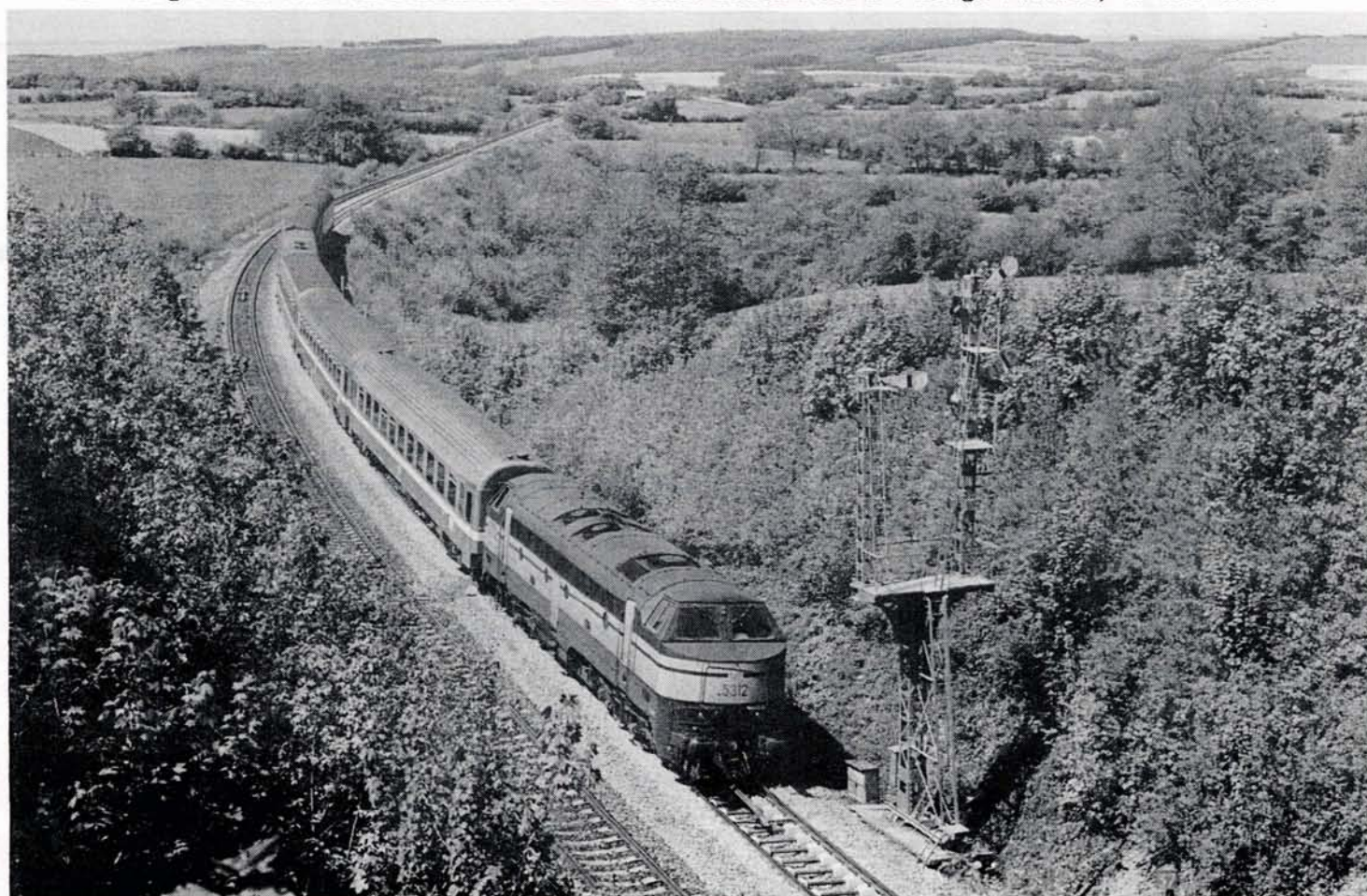


FOTO Nr 11-06



FOTO Nr 11-09

De lokomotieven 52/53 hebben gedurende vier dagen de eer gehad om aan kop te mogen lopen van soms zeer indrukwekkende internationale reizigerstreinen, zoals hier de EC 91 "VAUBAN" (Brussel-Basel-Milano) tijdens de doorrit te Gedinne. Foto : S. MARTIN

PATRIMONIUM VAN HET TSP

Ons patrimonium is van een rijtuig rijker geworden. Het gaat om het M1 BD 49.051 dat in april 1937 door La Dyle te Leuven werd gebouwd. Destijds was dit CBP nr 67.013 aangeduid.

In 1968, gaf de IUS dit rijtuig het registratienummer 50.88.82-18651-5. Dit werd op 14 februari 1985 gedeklasseerd.

Met dit rijtuig is ons M1-stel volledig, en bestaat uit ten minste één exemplaar van elke type : 3 rijtuigen B (2de klas), 1 rijtuig AB (1ste en 2de klas) en 1 rijtuig BD (2de klas + bagageruimte).

