

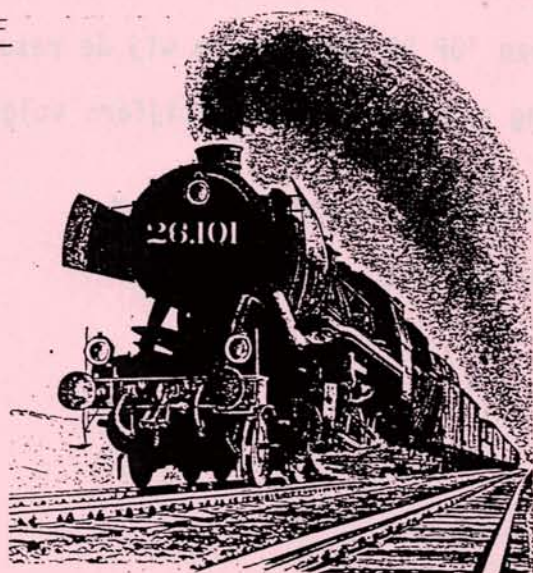
Op De Baan

DRIEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT

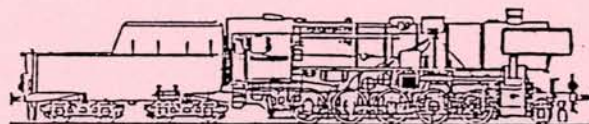
AFGIFTEKANTOOR: 1180 BRUSSEL 18

Nr12 - DECEMBER 1992

140 BF



Informatieblad van de



TSP



TOERISTISCH SPOOR PATRIMONIUM

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

REFERENDUM

Om beter te kunnen ingaan op uw wensen, en om zoveel mogelijk, bij de organisatie van onze activiteiten, in te kunnen gaan op uw verwachtingen, stellen wij u in dit nummer een referendum voor.

Wij verwachten dat allen zullen ingaan op ons voorstel en hun ingevuld referendum zullen terugsturen naar: TSP vzw Eglantierenlaan 15 - 1150 BRUSSEL.

In een volgend nummer van "OP DE BAAN" maken wij de resultaten bekend.

Wij vragen uw waardering uit te drukken in cijfers volgens onderstaande verdeelsleutel:

- 1 : weinig interessant onderwerp en slecht uitgebouwd;
- 2 : slecht door de vorm/voorstelling;
- 3 : inhoudelijk slecht;
- 4 : onvoldoende;
- 5 : matig;
- 6 : moet grondig verbeterd worden;
- 7 : is voor verbetering vatbaar;
- 8 : goed;
- 9 : zeer goed;
- 10 : uitstekend.
- : Indien het onderdeel voor u niet telt zet dan een streepje (-).
- * : doorhalen wat niet past



REFERENDUM

1. REIZEN (kwotering van 4 tot 10).

- deelname aan de reizen: dikwijls - zelden - nooit (*)
- keuze van de reizen:
- keuze van de fotostops:
- discipline:
- hebt u interesse in buitenlandse reizen - van één dag ? ja - nee (*)
 - van meerdere dagen ? ja - nee (*)
- prijzen van de reizen: te duur - bevredigend (*)
- welke zijn volgens u de vijf beste reizen (reisroute & gebruikt materieel):
1: _____ 2: _____
3: _____ 4: _____
5: _____

2. Tijdschrift "OP DE BAAN" (kwotering van 1 tot 10).

Voorafgaande opmerking: Het tijdschrift "OP DE BAAN" wordt bijna volledig vertaald uit het Frans. Er zijn slechts enkele personen die, momenteel, hiervoor instaan. Zou u eventueel willen of kunnen helpen bij het vertaal- en/of type-werk? ja - nee (*)

- algemene waardering:
- rubrieken: portret:
onze seininrichting:
grafiek:
technische steekkaart stoom:
lezersbrieven/vragen:
buitenlandse actualiteit:
binnenlandse actualiteit:
restaurantie van het materieel:
- andere gewenste rubrieken: _____
- bent u bereid om meer te betalen in ruil voor een verbetering van de druk van ons blad (zoals offset-druk) : ja - nee (*)
- indien ja, hoeveel per jaar: 600 F; 800 F; 1000 F of meer dan 1000 F (*)
- bent u van mening dat wij het aantal nummers van "OP DE BAAN" moeten verhogen: tot 6 nummers; tot 8 nummers; tot 10 nummers; tot 12 nummers (*)
evenwel rekening houdend met een daaraan verbonden verhoging van het lidgeld.

3. Documentaties en diverse uitgaven (kwotering van 1 tot 10).

Wat denkt u van:

- de algemene kwaliteit van de PIN's:
- en in het bijzonder: AR 46:
 - HL 52 NMBS:
 - HL 16 CFL:
- volgende uitgaven: (de meeste uitgaven bestaan voorlopig enkel in het Frans)
 - Les lignes ferrées de Mons et du Borrinage:
 - Les locomotives type 204:
 - La ligne internationale Bruxelles - Paris:
 - Petite histoire de la gare de Namur:
 - Promenade Ferroviaire au Pays d'Ath:
 - Indicateur 1935:
 - diesel locomotieven reeks 60-61:
- welk spoorwonderwerp zou u behandeld willen zien in boekvorm:

4. Het materieel.

Wij bezitten een 15-tal voertuigen die ongelukkig verspreid staan in verscheidene locaties. Wat denkt u dat we zouden moeten doen met dit materieel?

5. Uw wensen.

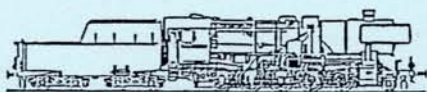
Welke zijn uw wensen betreffende de voorgestelde activiteiten van T.S.P.?

Naam en voornaam (vrijblijvend): _____

Op De Baan



Informatieblad van de



TSP



TOERISTISCH SPOOR PATRIMONIUM

***DECEMBER* 1992**

WAARDE : 140 BF

Nº 12

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 GEKRUJSTE 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.

Nr12 - DECEMBER 1992



INHOUD

Het Woord van de Voorzitter :.....	3
Hernieuwing van uw lidmaatschap:.....	4
Technische stoom fiche : type 81 :....	5
Onze seininrichting IX :.....	9
Portret : Het TSP en de 4605 :.....	13
Belgische bouw van spoorwegmate- rieel voor het buitenland : USSR II :..	18
Restauratie van vons materieel :.....	21
Buitenlandse actualiteit :.....	23
St.Ghislain-Quévrain : het einde ! ...	32
Lezersbrieven :.....	36
Reis :.....	38
NMBS actualiteit :.....	45

HOFREDACTEUR : Jean-Luc VANDERHAEGEN

Redactie : Baudouin DIEU, Philippe DIEU,
Allard Dominique, Pierre HERBIET, Jan MAHIEU,
Hubert DESCHEPPER, Etienne MONNIER, Serge
MARTIN, Eric VAN HOECK, J-L VANDERHAEGEN.

Dankbetuiging : Georges BADIE, Tanguy BADIE
Pierre BERCHEM, Christian VAN HECK, Laurent
ROBERT, Philippe GOUSSET, Stefan DENAYRE,
Thierry SCHROEDER, Christian MICHEL.

TITELBILD

De 554.18 in Spontin, 10 jaar na
het rijden van de laatste trein.

Foto : J-L VANDERHAEGEN, 12-9-1992.

FOTO Nr 12-16

HET WOORD VAN DE VOORZITTER

We zijn al in november en meteen verschijnt de laatste "Op de Baan" van het jaar. Het is ook tijd om een eerste balans van 1992 op te maken.

Onze reizen werden met enorm succes bekroond. Twee grote onderscheidingen vallen op : de "Vennbahn" met ruim 300 deelnemers en de pendelritten Ciney-Spontin op 13 september met 696 reizigers.

Enig knelpunt : de prijzen van de NMBS.

In 1992 namen wij voor de eerste keer deel aan feestelijkheden van de Spoorwegen in het kader van "Opendeurdagen" : te Mons in mei en te Namur en Ath in september. Tweemaal konden wij met onze motorwagens sporen : gratis pendelritten tussen Mons en Quévy enerzijds en tussen Ath en Ghislenghien anderzijds.

Het was niet evident, de toelating van de bevoegde instanties voor deze ritten te krijgen. We zijn niettemin reeds voor de Opendeurdagen te Charleroi in mei 1993 uitnodigd. Onze volharding en ernst worden dus eindelijk beloond...

Dit jaar legden de motorwagen 4605 en de diesellocomotief 210.077/6077 hun eerste "TSP-kilometers" af. Het buffetrijtuig is herzien en staat klaar voor een nieuwe loopbaan. Wat de 26.101 betreft, wachten wij ongeduldig op het einde van de administratieve stappen voor het "opstarten".

Het 4333 is nu aan de beurt. Deze zal waarschijnlijk voor de lente rijvaardig zijn.

Dit was voor het afgelopen jaar. We willen vanzelfsprekend onze aktie voor 1993 nog verbeteren.

Het succes van de pendelritten Ciney - Spontin zet ons aan om de toeristische exploitatie van de lijn 128 te overwegen. Zou dit project verwezenlijkt worden, dan worden de reizen voor liefhebbers tot 3 of 4 per jaar beperkt. Onze vrijwilligers kunnen niet overal zijn.

Begin volgend jaar wordt dit weer besproken.

Dankzij Uw vertrouwen kan onze vereniging de doelstellingen verder nastreven die ze zich heeft opgelegd.

Het zou spijtig zijn het volgend nummer van "Op de Baan" te missen; vergeet dan ook niet Uw lidmaatschap voor 1993 (zie bladzijde 3).

Prettig eindjaarsfeesten en beste wensen voor 1993.

Veel leesgenot.

De nr 12 van "Op de Baan" ligt in u handen ... het wordt dan ook tijd om aan het lidmaatschap te denken.

Zoals in 1992 is het lidgeld omgewijzigd gebleven : minimaal 400 BF, omdanks een stijging van de verzendingskosten tussenbeide gekomen op 1 oktober 1992, en ook de verbetering van omzendingen en de kwaliteit van de opdrukking. Voor buitenlandsleden is het lidgeld bedrag op minimaal 600 BF.

Nochtans zullen wij proberen onze tijdschrift nog te verbeteren. Voor dit kunt u ons helpen, en ook voor onze patrimonium goed in orde te brengen. Hoedat ? Door u lidgeld te afronden.

Om uw lidmaatschap te hernieuwen

* Indien U in België woont, volstaat het de som van minimaal 400 BEF te storten op onze rekening 001-1201789-35 van het TSP Brussel met mededeling te vermelden "Lid 1993".

* Indien U in het buitenland woont,

- en over een lopende postrekening beschikt, volstaat het de som van minimaal 600 BEF (uitgedrukt in belgische franken) te storten op de postrekening nr : 000-1318999-90 met vermelding "Lid 1993". Dit zonder kosten voor wisselkoers of uitvoering.

- en over geen lopende rekening beschikt, kunt U voor uw lidmaatschap ons een doorgehaalde eurocheck van minimaal 600 BEF toezenden op naar het TSP Brussel, of door een internationaal postmandaat van minimaal 600 BEF.



Technische stoomfiche LOCOMOTIEF TYPE 81 (III)

De volgende tabellen bevatten voor elke locomotief de volgende gegevens: nummeringen (NMBS, Etat Belge en KPEV), bouwer, stelplaats (1958 en 1962), buiten-dienst-stellingsdatum en stelplaats, laatst aangekoppelde tender, datum van teruggave door de DR na de tweede wereldoorlog, allerhande opmerkingen.

Deze gegevens werden ons vriendelijk overgemaakt door de heer Christian MICHEL (grotendeels verzameld volgens de gegevens van de heer Robert HUYSMAN).

OPMERKINGEN BIJ DE TABELLEN

- (1) nieuw NMBS nummer vanaf 1-1-1946.
- (2) oud nummer Etat Belge (1925 à 1931) later NMBS (1926 tot 31-12-1945)
- (3) nummer gebruikt door de Pruisische Spoorwegen (KPEV):

Alt:	Hamburg Altona
Brom:	Bromberg
Dantz:	Dantzig
Elb/Elber:	Elberfeld
Frank:	Frankfurt/Main
Magd:	Magdeburg
Saar:	Saarbrücken
Stet:	Stettin

- (4) bouwer:

Humb:	Humboldt Deutz
Schi:	Schichau
Link.H:	Linke Hofmann
Hen:	Henschel
Schw:	Schwartzkopf
Hanom:	Honomag

- (5) Stelplaats:

ATH: Ath	FLV: Leuven	NK: Kinkempois
FBC: Braine-le-Comte	FMS: Mons	FVS: Visé
FCV: Berchem	FMY: Montignies	FYM: Muizen
FGH: St.Ghislain	LHY: Statte	GT: Haine st.Pierre
FHR: Herbesthal	LJ: Jemelle	FNDM: Antwerpen-Dam
FHS: Hasselt	FR: Brugge	FNSD: Antwerpen-Zuid
FLU: Luttre	FSR: Schaarbeek	LNC: Monceau
		LWC: Walcour

- (6) datum van buiten dienststelling en stelplaats.
- (7) laatst aangekoppelde tender.
- (8) datum van teruggave door Duitsland na de tweede wereldoorlog. Sommige locomotieven die een eerste maal werden teruggenomen door de Duitsers, bij het begin van de oorlog, werden een tweede maal teruggenomen door het "Reich" tijdens het Von Rundstedt offensief en werden vervolgens een tweede maal teruggegeven.
- (9) opmerkingen: zie na de tabellen

AFKORTINGEN:
DRG: Duitse Spoorwegen voor 1945
DR: Oostduitse Spoorwegen
DB: Westduitse Spoorwegen
PKP: Poolse Spoorwegen

NUMMERINGEN			(4)	(5)		+ (6)	TENDER (7)	(8)	(9)
NMBS (1)	(2)	KPEV (3)		1958	1962				
81.001	8101	Stet. 4905	Vulcan 2823/1913	FHS	-	12-58 FHS	17.132	-	
81.002	8102	Stet. 4908	OŞK 6306/1914	FBC	FMS	03-66 FGH	17.653	-	
81.003	8103	Magd. 4903	Borsig 9268/1915	-	-	12-52 FMY	17.253	07-45	
81.004	8104	Cöln 4898	Humb. 1029/1914	FYM	-	05-60 FCV	17.384	11-44	
81.005	8105	Cöln 4905	Humb. 1036/1914	FR	FGH	03-66 FGH	17.099	-	
81.006	8106	Cöln 4906	Humb. 1037/1914	-	-	03-57 FR	17.560	09-44	
81.007	8107	Stet. 4907	Vulcan 2825/1913	GT	-	12-58 GT	17.505	08-44	
81.008	8108	Magd. 4908	Borsig 9273/1915	FR	-	06-61 FR	17.399	08-44	(8)(9)
81.009	8109	Bromb. 4909	Vulcan 3053/1915	FNDM	-	09-59 FNDM	17.253	03-44	(8)(11)
81.010	8110	Dantz. 4910	Schi. 2456/1916	-	-	(12)	?	-	(12)
81.011	8111	Alt. 4824	Link.H 1115/1915	FGH	-	09-59 FGH	17.322	01-46	
----	8112	Alt. 4834	Vulcan 2964/1914	-	-	(13)	?	-	(13)
81.013	8113	Cöln 4838	Hen. 11876/1913	ATH	-	03-61 ATH	17.443	07-44	(8)(14)
----	9114	Halle 4914	Schw. 5676/1915	-	-	(15)	?	09-43	(15)
81.015	8115	Halle 4915	Borsig 9298/1915	LHY	NK	08-65 NK	17.450	08-46	
81.016	8116	Cöln 4842	Hen. 11880/1913	-	-	06-52 FVS	17.053	06-50	(16)
81.017	8117	Alt. 4917	Hanom. 8074/1917	FCV	NK	06-64 NK	17.312	08-44	
81.018	8118	Magd. 4918	Borsig 9038/1915	FCV	-	12-58 FCV	17.174	12-45	
81.019	8119	Cöln 4918	Humb. 1069/1915	NK	-	09-59 NK	17.046	03-44	(8)(17)
81.020	8120	Cöln 4844	Hanom. 7011/1913	-	-	11-52 FYM	17.352	01-46	
81.021	8121	Essen 4921	Hen. 11820/1913	LWC	LWC	09-67 FLV	17.049	08-44	
---	8122	Bromb. 4922	Hanom. 7635/1915	-	-	09-44 FEO	?	-	
81.022	8100	Magd. 4900	OŞK 7813/1915	-	-	11-52 FYM	17.536	04-45	
81.023	8123	Cöln 4845	Hanom. 7012/1914	LWC	LNC	05-64 LNC	17.361	09-43	
----	8124	Frank. 4845	Hanom. 7203/1914	-	-	(19)	?	-	(19)
81.025	8125	Alt. 4846	Borsig 9244/1915	-	-	02-53 FVS	17.482	10-45	
81.026	8126	Halle 4926	Schw. 7208/1915	FLU	LNC	06-63 LNC	17.553	08-44	
81.027	8127	Alt. 4927	Hanom. 8225/1917	-	-	11-52 FSR	17.649	06-50	(20)
81.028	8128	Magd. 4928	Schw. 5814/1916	LWC	-	07-60 LWC	17.592	-	
----	8129	Alt. 4949	Borsig 9247/1915	-	-	(21)	?	-	(21)
81.030	8130	Alt. 4931	Hanom. 8229/1917	FHR	NK	03-66 NK	17.626	02-43	
81.031	8131	Elber. 4931	Hanom. 6854/1913	-	-	06-57 LNC	17.249	07-44	
----	8132	Dantz. 4932	Schi. 2534/1917	-	-	(22)	?	-	(22)
81.033	8134	Elber. 4933	Hanom. 6856/1913	FYM	-	12-58 FYM	17.357	12-44	
----	8135	Magd. 4928	Schw. 5818/1916	-	-	(23)	?	-	(23)
81.035	8135	Stet. 4935	Vulcan 3056/1915	FR	FR	06-63 FR	17.404	08-44	(8)(24)
81.036	8136	Alt. 4936	Hanom. 8234/1917	-	-	10-57 FSR	17.235	07-44	
81.037	8137	Cöln 4936	Humb. 1091/1915	-	-	06-57 FNSD	17.432	07-44	
81.038	8138	Alt. 4938	Hanom. 8236/1917	-	-	02-53 LHY	17.217	06-44	(8)(25)
81.039	8139	Elber. 4939	Vulcan 2891/1913	-	-	02-53 LWC	17.250	09-43	
----	8140	Essen 4940	Hen. 11839/1913	-	-	03-45 FLV	17.223	-	
81.041	8141	Alt. 4941	Hanom. 8239/1917	FMY	FMY	09-65 FMY	17.512	01-45	
81.042	8142	Essen 4942	Hen. 11841/1913	FNDM	LNC	05-65 LNC	17.599	06-44	
----	8143	Cöln 4941	Humb. 1100/1915	-	-	05-41 LJ	17.646	-	(27)
81.044	8144	Elber. 4945	Vulcan 2845/1913	-	-	06-52 FHR	17.070	11-45	
81.045	8145	Posen 4945	Schi. 2259/1915	FMY	FMY	04-67 FLV	17.296	01-46	
81.046	8146	Brom. 4946	Schw. 5917/1916	FMY	FMY	12-65 LNC	17.367	02-43	
81.047	8147	Alt. 4947	Hanom. 8245/1917	FGH	-	12-58 FGH	17.090	07-44	
81.048	8148	Cöln 4948	Humb. 1105/1915	GT	-	01-62 GT	17.602	10-45	
----	8149	Cöln 4949	Humb. 1108/1915	-	-	(28)	?	-	(28)
81.050	8150	Stet. 4950	Vulcan 3071/1915	FHS	-	01-62 FHS	17.222	01-46	
81.051	8151	Alt. 4951	Borsig 10071/1917	FLU	GT	03-66 FHS	17.086	09-43	(8)(29)
81.052	8152	Atl. 4952	Borsig 10072/1917	FLU	FMY	09-66 LNC	17.085	01-45	
81.053	8153	Alt. 4953	Borsig 10073/1917	LHY	-	09-61 LHY	17.293	-	
81.054	8154	Essen 4953	Hen. 11852/1913	GT	GT	12-65 LNC	17.229	02-43	
81.055	8155	Essen 4955	Hen. 11854/1913	FR	FHS	05-63 FHS	17.185	02-43	
81.056	8156	Stet. 4956	Vulcan 3077/1915	-	-	11-52 FBC	17.445	-	
81.057	8157	Alt. 4957	Borsig 10077/1917	LHY	NK	05-65 NK	17.113	-	
81.058	8158	Cöln 4958	Humb. 1121/1915	-	-	11-52 FYM	17.092	06-50	
81.059	8159	Alt. 4959	Borsig 10079/1917	ATH	ATH	02-67 LNC	17.190	04-44	

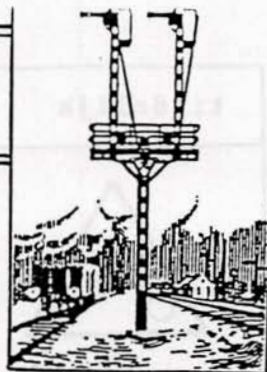
NUMMERINGEN			(6)	(5)		+ (6)	tender (7)	(8)	(9)
NMBS (1)	(2)	KPEV (3)		1958	62				
81.060	8160	Halle 4960	Schw. 5934/1916	-	-	11/52 FYM	17.379	06/50	(30)
81.061	8161	Cöln 4957	Humb. 1120/1915	FLU	FHS	10/65 FHS	17.411	10/45	
81.062	8162	Dantzig 4964	Schi. 2603/1918	-	-	07/53 FSR	?	07/46	
----	8163	Altona 4963	Borsig 10083/1917	-	-	(35)	?	-	(35)
----	8164	Brom. 4964	Vulcan 3198/1917	-	-	(36)	17.322	-	(36)
81.065	8165	Elb. 4965	Jung 2105/1914	-	-	05/57 FGH	17.522	01/46	
81.066	8166	Essen 4966	Hen. 11865/1913	-	-	11/52 FKR	17.034	01/46	
81.067	8167	Brom. 4970	Vulcan 3204/1917	-	-	11/52 LHY	17.342	12/45	
81.068	8168	Elb. 4971	Jung 2111/1914	FMY	LWC	04/67 FLV	17.142	06/44	
81.069	8169	Altona 4969	Borsig 10113/1917	FR	FR	12/65 LNC	?	08/44	
----	8170	Altona 4970	Borsig 10114/1917	-	-	-	17.573	08/43	(37)
81.071	8171	Dantzig 4971	Schi. 2691/1918	GT	-	10/61 GT	17.346	-	
81.072	8172	Altona 4972	Hanom. 8609/1918	NK	FHR	02/64 FHR	17.457	-	
81.073	8173	Dantzig 4973	Schi. 2693/1918	NK	NK	09/63 NK	17.504	08/44	
81.074	8174	Dantzig 4974	Schi. 2694/1918	NK	FHS	10/65 FHS	17.226	09/43	
81.075	8175	Posen 4973	Schi. 2344/1915	ATH	ATH	07/66 FGH	17.408	09/43	(8)(31)
81.076	8176	Altona 4976	Hanom. 8613/1918	-	-	11/52 FKR	?	06/50	(34)
----	8177	Altona 4980	Hanom. 8617/1918	-	-	(26)	17.025	-	(26)
81.078	8178	Cöln 4983	Humb. 1146/1916	-	-	12/52 FHS	17.640	04/44	
81.079	8179	Elb. 4979	Jung 2213/1915	-	-	11/52 FHS	17.380	06/50	
81.080	8180	Cöln 4980	Humb. 1143/1916	FTM	FMY	05/64 LNC	17.430	-	
81.081	8181	Saar. 4981	Hen. 14536/1917	-	-	11/52 FNSD	17.300	07/50	(34)(38)
81.082	8182	Altona 4982	Hanom. 8619/1918	FKR	FKR	03/63 FKR	17.326	02/45	
81.083	8183	Altona 4983	Hanom. 8620/1918	FNO	-	02/62 FVY	17.340	09/44	
81.084	8184	Altona 4984	Vulcan 3404/1918	-	-	11/52 LC	17.400	11/42	
81.085	8185	Altona 4985	Vulcan 3405/1918	-	-	06/52 FKR	17.026	06/50	(34)
81.086	8186	Essen 4986	Vulcan 2847/1913	FHR	FHR	10/66 FKR	?	08/44	
----	8187	Cöln 4987	Jung 2411/1916	-	-	(32)	17.160	-	(32)
81.088	8188	Brom. 4988	Link.H 1434/1917	FMY	FMY	10/64 FMY	17.480	08/44	
81.089	8189	Elber. 4989	Hanom. 7410/1914	-	-	06/52 FLU	17.500	08/44	
81.090	8190	Altona 4991	Vulcan 3411/1918	NK	NK	05/63 NK	17.358	05/50	(34)
81.091	8191	Elb. 4991	Hanom. 7412/1914	FGH	FGH	05/66 FGH	17.219	-	
81.092	8192	Cöln 4992	Humb. 1170/1916	GT	-	09/59 GT	17.191	06/44	
81.093	8193	Saar. 4993	Bors. 9893/1917	-	-	02/53 FVS	17.416	08/44	
81.094	8194	Essen 4992	Vulcan 2853/1913	FNDM	GT	06/65 FHS	17.309	09/44	
81.095	8195	Elb. 4995	Hanom. 7416/1915	-	-	02/53 FSR	?	07/45	
----	8196	Elb. 4996	Hanom. 7417/1915	-	-	(40)	17.424	-	(40)
81.097	8197	Elb. 4999	Hanom. 7420/1915	-	-	01/53 GMN	?	08/46	
----	8198	Stet. 4991	Vulcan 3255/1917	-	-	(39)	17.434	07/44	(39)
81.099	8199	Münster 4999	Hanom. 6859/1913	-	-	12/52 NK	17.054	06/50	
81.100	8200	Elb. 5000	Hanom. 7421/1915	-	-	02/53 FGH	17.564	08/44	
81.101	8201	Halle 4856	Hen. 12410/1914	-	-	06/52 FMY	17.049	-	
81.102	8202	Altona 4857	Borsig 9255/1915	FNDM	FMY	02/67 NK	17.397	02/43	
81.103	8203	Dantzig 4858	Schi. 2303/1915	-	-	02/53 FYM	17.574	07/44	(8)(18)
81.104	8204	Altona 4859	Borsig 9285/1915	FBC	NK	10/65 NK	17.427	-	
81.105	8205	Dantzig 4859	Schi. 2304/1915	-	-	06/52 FSR	17.302	01/46	
81.106	8206	Altona 4861	Borsig 9287/1915	NK	NK	04/66 NK	17.209	-	
81.107	8207	Altona 4866	Borsig 9292/1915	FLU	LWC	01/66 LNC	17.117	09/44	
81.108	8208	Dantzig 4869	Schi. 2322/1915	-	-	11/52 GT	17.523	-	
81.109	8209	Altona 4871	Borsig 9411/1915	FKR	-	09/59 FKR	17.433	06/44	
81.110	8210	Cöln 4874	Humb. 988/1914	-	-	06/52 NK	17.643	-	
81.111	8211	Dantzig 4876	Schi. 2349/1949	FMY	FMY	06/63 FMY	17.518	03/47	
81.112	8212	Dantzig 4877	Schi. 2350/1915	FBC	FBM	05/66 LNC	17.589	04/45	
81.113	8213	Altona 4880	Borsig 9420/1915	NK	-	01/62 NK	?	12/44	
----	8214	Dantzig 4884	Schi. 2357/1915	-	-	(40)	17.504	-	(40)
81.115	8215	Halle 4884	Jung 2221/1915	LHY	NK	03/66 NK	17.377	02/43	
81.116	8216	Halle 4886	Jung 2223/1915	FCV	ATH	05/66 LNC	17.197	06/44	(8)(33)
81.117	8217	Cöln 4888	Humb. 1002/1914	NK	FVY	06/66 FVY	17.420	01/45	
81.118	8218	Magd. 4891	QSK 7804/1915	-	-	12/52 FGH	?	06/44	
----	8219	Altona 4892	Borsig 9485/1916	-	-	(40)	?	-	(40)

OPMERKINGEN:	NUMMERINGEN	
	(1)	(2)
(10) 5-1945 (8)		
(11) 1-1946 (8)		
(12) DRG 55.5666 stelplaats Düren, na de oorlog: DB 55.5666		
(13) na de oorlog: DR		
(14) 10-1945 (8)		
(15) na de oorlog: DR (uit dienst omstreeks 1953)		
(16) DRG 55.5667 stelplaats Düren, door de NMBS niet hersteld na teruggave.		
(17) 10-1945 (8)		
(18) 11-1945 (8)		
(19) na de oorlog: PKP (+ 1945)		
(20) DRG 55.5685 stelplaats St.Vith, door de NMBS niet hersteld na teruggave.		
(21) DRG 55.5668 stelplaats Montzen, na de oorlog: Wit Rusland (spoorbreedte 1,524m)		
(22) verdwenen tijdens de oorlog		
(23) DRG 55.5686 stelplaats Düren na de oorlog: USSR ?		
(24) 9-1945 (8)		
(25) 10-1945 (8)		
(26) DRG 55.5687 na de oorlog: Wit Rusland (spoorbreedte 1,524m)		
(27) ontmanteling in Kaiserslautern		
(28) DRG 55.5669 na de oorlog: PKP Tp4-92		
(29) 7-1946 (8)		
(30) tender zonder nummer		
(31) 9-1945 (8)		
(32) DRG 55.7251 na de oorlog: DR		
(33) 1-1946 (8)		
(34) niet hersteld na teruggave		
(35) na de oorlog: DR (+ 1955)		
(36) na de oorlog: PKP Tp4-93		
(37) na de oorlog: DR 55.8170 (+ 1955)		
(38) DRG 55.5688		

(39) na de oorlog: DR (+ 1953±)

(40) na de oorlog: DR

wordt vervolgt...



G) De snelheidsseinen

De treinbestuurder is verantwoordelijk voor het naleven van de seinen. Hij dient bijgevolg de snelheid van de trein zodanig te regelen dat de rit veilig kan gebeuren. Zoals we reeds eerder zagen worden deze na te leven regels opgelegd door de seininrichting. Het is echter nodig om buiten de wisselzones de treinbestuurders op de hoogte te brengen van snelheidsbeperkingen in volle lijn, evenals de plaats van waar de normale snelheid terug mag hernomen worden. Dit gebeurt door middel van snelheidsseinen.

1) inplanting

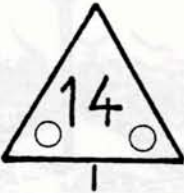
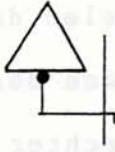
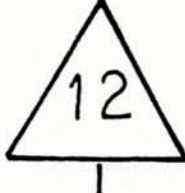

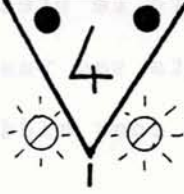
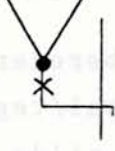
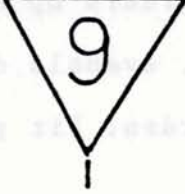
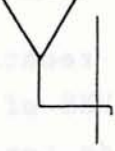

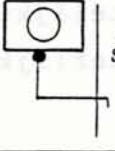
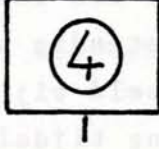
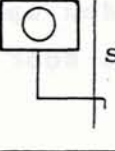

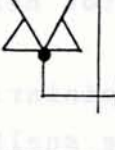

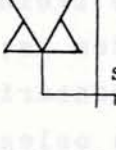
De snelheidsseinen staan opgesteld links of rechts van het bereden spoor, al naargelang de rijrichting en het regime VNS of CVT (normaal/tegen-spoor). Wanneer het onmogelijk is om langs de reglementaire zijde de seinen te plaatsen zijn deze voorzien van een blauwe ronde plaat met witte pijl. De snelheidsseinen kunnen bestendig worden opgesteld, of een tijdelijk karakter hebben (bijvoorbeeld bij werken). Hierbij kan ook de bestaande bestendige seininrichting tijdelijk worden aangepast. De aankondigingsafstand wordt bepaald door de waarde van de toegelaten snelheid en de snelheid toegelaten opwaarts van de vertragingszone. Wanneer de seinen niet kunnen opgesteld worden op een ordentelijke hoogte, worden zij 's nachts verlicht door een afzonderlijke lichtbron.

2) uitzicht en betekenis:

Er bestaan vier soorten snelheidsborden: hernemen refertesnelheid (of de bevestiging ervan); hernemen van een snelheid kleiner dan de refertesnelheid; aankondigingsbord snelheidsvermindering en het oorsprongbord. De tijdelijke snelheidsseinen dragen als kenmerk witte of zwarte punten (bollen) naargelang het geval.

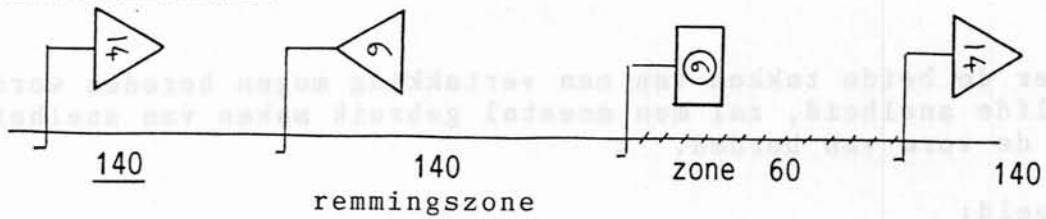
Van belang te weten dat 1) het hernemen van de snelheid slechts toegelaten wordt wanneer de volledige trein het sein tot hernemen van de snelheid voorbijgereden is;

2) wanneer de reglementering of de seininrichting meer beperkende maatregelen opleggen zijn de snelheidsseinen hieraan ondergeschikt.

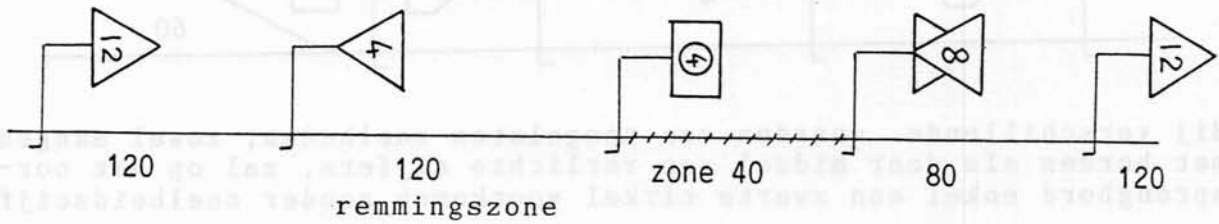
tijdelijk	bestendig	betekenis
  symbool	  symbool	<p>Groene driehoek op de basis, cijfers en punten in witte kleur.</p> <p>Toegelaten om de referentiesnelheid van de lijn (in tientallen km/u) te hernemen.</p> <p>De referentiesnelheid van de lijn bepaalt de opstelling van de seinen op de lijn.</p>
  symbool	  symbool	<p>Gele driehoek op de punt, cijfers en punten in zwarte kleur.</p> <p>Beveelt de snelheid te beperken tot de aangeduide waarde (in tientallen km/u).</p> <p>De tijdelijke seinen zijn steeds uitgerust met twee gele knipperende lichten voor de zichtbaarheid.</p>
  symbool	  symbool	<p>Wit rechthoekig bord met zwarte opschriften.</p> <p>Begin van de zone waar de snelheidsbeperking van kracht is (in tientallen km/u).</p>
  symbool	  symbool	<p>Gele driehoek met groene omranding opgesteld op de punt, cijfers en punten in zwarte kleur.</p> <p>Toegelaten om de aangeduide snelheid (in tientallen km/u) te hernemen. Deze snelheid is echter lager dan de referentiesnelheid van de lijn.</p>

3) Toepassingen

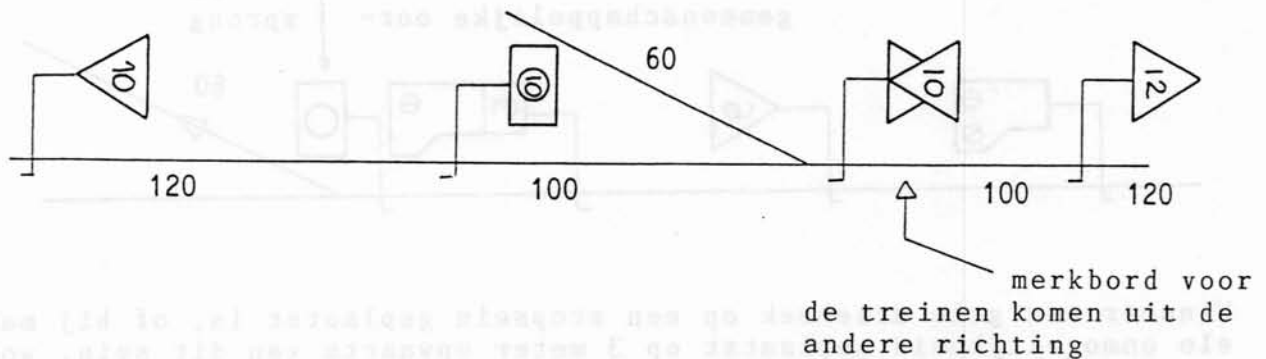
KLASSIEKE OPSTELLING



OPSTELLING MET GEDEELTELIJKE HERNEMING SNELHEID

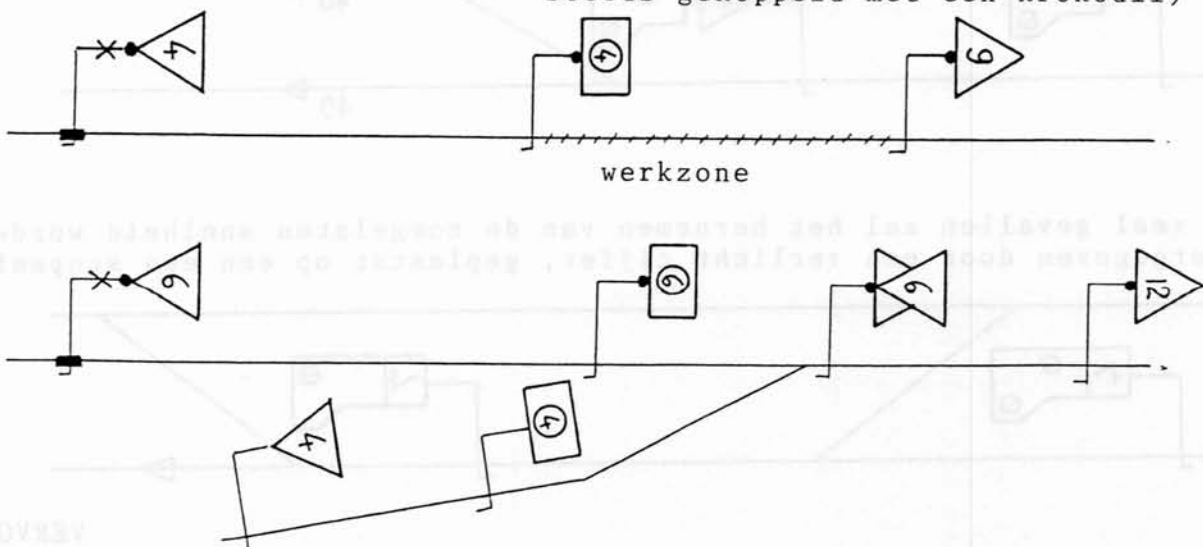


VERTAKKING



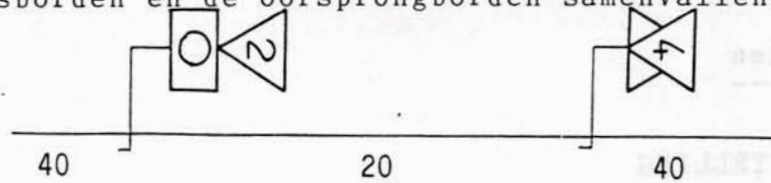
TIJDELIJKE SNELHEIDSSEINEN

(de aankondigingsseinen -driehoeken- zijn steeds gekoppeld met een krokodil)



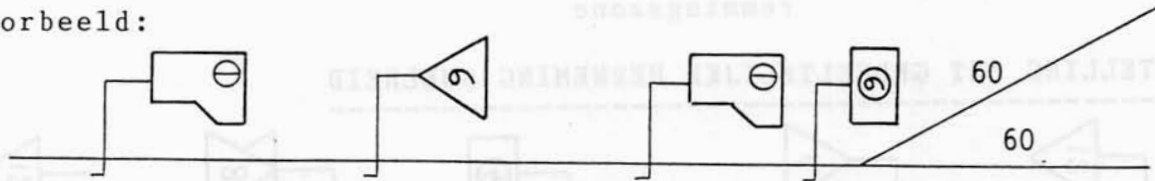
Wanneer de toegelaten snelheid opwaarts van de zone die dient bereiden met verminderde snelheid niet meer bedraagt dan 40 km/u, mogen de aankondigingsborden en de oorsprongborden samenvallen:

voorbeeld:



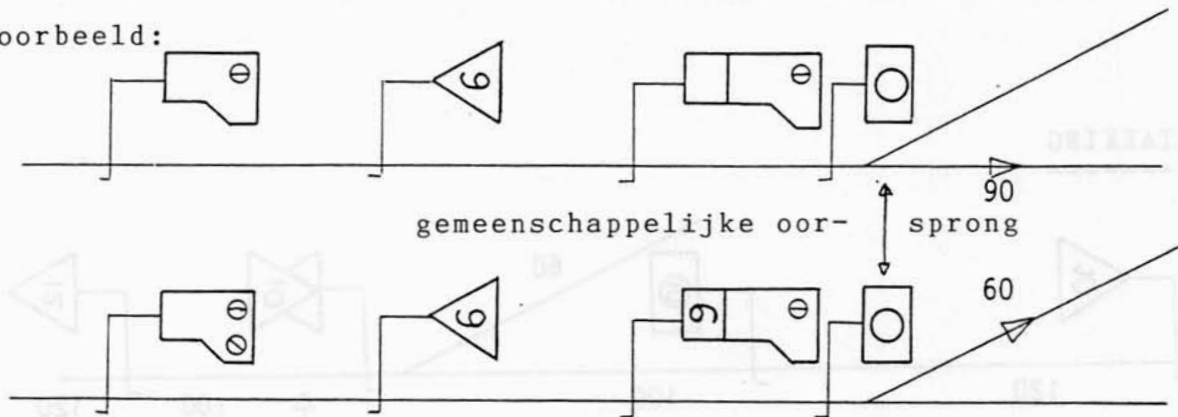
Wanneer de beide takken van een vertakking mogen bereiden worden met eenzelfde snelheid, zal men meestal gebruik maken van snelheidsseinen onder de vorm van borden.

voorbeeld:

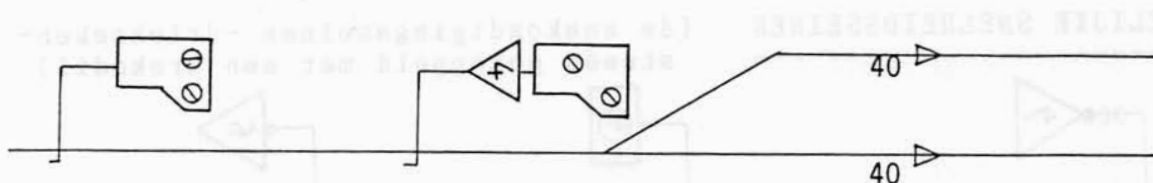


Bij verschillende waarden van toegelaten snelheden, zowel aangeduid met borden als door middel van verlichte cijfers, zal op het oorsprongbord enkel een zwarte cirkel voorkomen zonder snelheidscijfer:

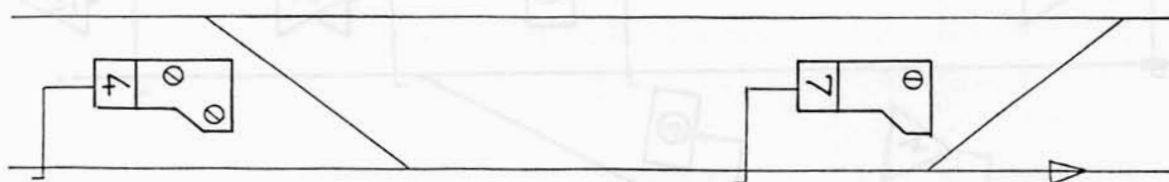
voorbeeld:



Wanneer een gele driehoek op een stopsein geplaatst is, of bij materiele onmogelijkheid geplaatst op 3 meter opwaarts van dit sein, wordt het oorsprongbord niet geplaatst:



In veel gevallen zal het hernemen van de toegelaten snelheid worden weergegeven door een verlicht cijfer, geplaatst op een een stopsein:



VERVOLGT...

Aangezien het TSP een tweede exemplaar van deze uitstekende reeks 46 wou bezitten, werden reeds begin 1990 stappen ondernomen om de 4605 te redden van de sloop, nog voor de definitieve schrapping. Deze stappen hadden, enkele weken later, het beoogde resultaat (mei 1990).

Deze motorwagen was reeds vervallen: twee jaar in de buitenlucht lieten hun sporen na, bovendien was de motorwagen als bevoorradere van wisselstukken voor de andere motorswagens gebruikt.

Zonder tijdverlies stonden de meeste vrijwilligers van het TSP klaar om de restauratiewerken aan te vatten. Vanaf augustus 1990 zou de 4605, samen met de 554.18, op de lijn Stave - Maredsous - Falën (geëxploiteerd door de gewezen TTMM) gebruikt worden.

Ongelukkig genoeg moest het TSP de onbekwaamheid en de onbetrouwbaarheid van de vereniging TTMM vaststellen. De restauratiewerken werden stopgezet en de 6077 kwam als eerste aan de beurt.

De restauratie en de technische herstellingswerken werden hernomen tijdens de winter van 1990-91 en werden op 15 maart 1992 beëindigd.

Nogmaals hartelijk dank aan allen die op een of andere manier hun bijdrage leverden aan de werken.

In het begin van dit jaar onderging de 4605 een grondige inspectie door de technische diensten van de NMBS en verkreeg de toestemming om op het gehele NMBS net te rijden.

BIJLAGE

Historisch kaartje blz 14

Uittreksel uit het historisch boek met de achtereenvolgende eigenaarsdiensten (blz 16) en het aantal afgelegde km tussen 1967 en 1969 en tussen 1984 en 1987 (blz 17)

FOTO: blz 15 de 4605 in het station van Ath (stoptrein Ath-Mons nr 4309)
J-L VANDERHAEGEN - 20 maart 1980.

4605

Bouwer: Ragheno te Mechelen - 1952

Levering aan de NMBS: 30/08/1952

Opeenvolgende Nummeringen: 554.05 : 30/08/1952 - 31/12/1970
4605 : 01/01/1971 - 05/04/1990

Verbouwing: CW Mechelen - mei/september 1972

Opeenvolgende Standplaatsen: Brugge : 30/08/1952 - 15/02/1959
Merebeke : 16/02/1959 - 23/06/1962
Haine-St-P. : 24/06/1962 - 01/03/1965
St-Ghislain (Ath): 02/03/1965 - 05/04/1990
(gerangeerd te Haine-St-P. vanaf 1989)

Buitendienststelling: ingevolge destandardisatie
PV n^r 90-02 van Mechelen - 05/04/1990

Verkocht aan TSP: mei 1990

Afgelegde Afstand: 2.616.711 km
gemiddelde: 6.186 km/maand
205 km/dag
record: 11.636 km - maart 1955
112.466 km - jaar 1973





~~Hindes~~
Motorwagen - Autorail

4605

N^r - N^o 55405

Type : 554

Soort - Genre : autorail locomote

Naam van de bouwer : Raghe
Nom du constructeur :

Datum van indienststelling : 2.8.52
Date de mise en service :

ACHTEREENVOLGENDE EIGENAARSDIENSTEN
SERVICES DETENTEURS SUCCESSIFS

Eigenaarsdepot Remise propriétaire	Herstellings- werkplaats Atelier de réparations	Data - Dates		Opmerkingen Observations
		van ontvangst de réception	van overgave de cession	
Bugge		20.8.52		
	C.W. Lutter	6.5.54	21.5.54	
Bugge		22.5.54	18.4.56	
	C.W. Lutter	19.4.56	20.6.56	
Bugge		20.6.56	21.2.57	
	C.W. Lutter	23.6.57	27.7.58	
Pörsger		27.7.58	26.11.58	
	C.W. Lutter	26.11.58	26.1.59	rep. ph. accident.
Pörsger		26.1.59		
ekballische		16.2.59	29.6.61	
	Dr. Meckelen	28.6.61	25.7.61	Juste herziening
Meckelen		25.8.61		
St. Gier		25.6.62		
	C.W. Meck.	22.8.63	7/10/63	GH
St. Gier		7/10/63	2/3/65	
St. Gier (H. H.)		2/3/65	5.11.65	
	C.W. Meckelen	5.11.65	30.12.65	Dr. Herz
St. Gier (H. H.)	H. H.	30.12.65	8.9.69	
	C.W. Meckelen	5.9.69	19.9.69	Wijziging kast
St. Gier		19.9.69	11.5.72	
	C.W. Meckelen	12.5.72	10.9.72	Gr. reparatie
St. Gier (H. H.)	H. H.	14.9.72	20/9/81	

1435.12.56 (800). 0

Eigenaarsdepot Remise propriétaire	Herstellings- werkplaats Atelier de réparations	Data - Dates		Opmerkingen Observations
		van ontvangst de réception	van overgave de cession	
	C.W. Meckelen	20/9/81	27/11/82	GH
GH		27/11/82		
St. Gier - St. Pierre	mise hors service par le PV n ^o 50-02 du 25-04-80			



HI diesel
Motorwagen - Autorail

4605

N° - N° 55405

Type : 554

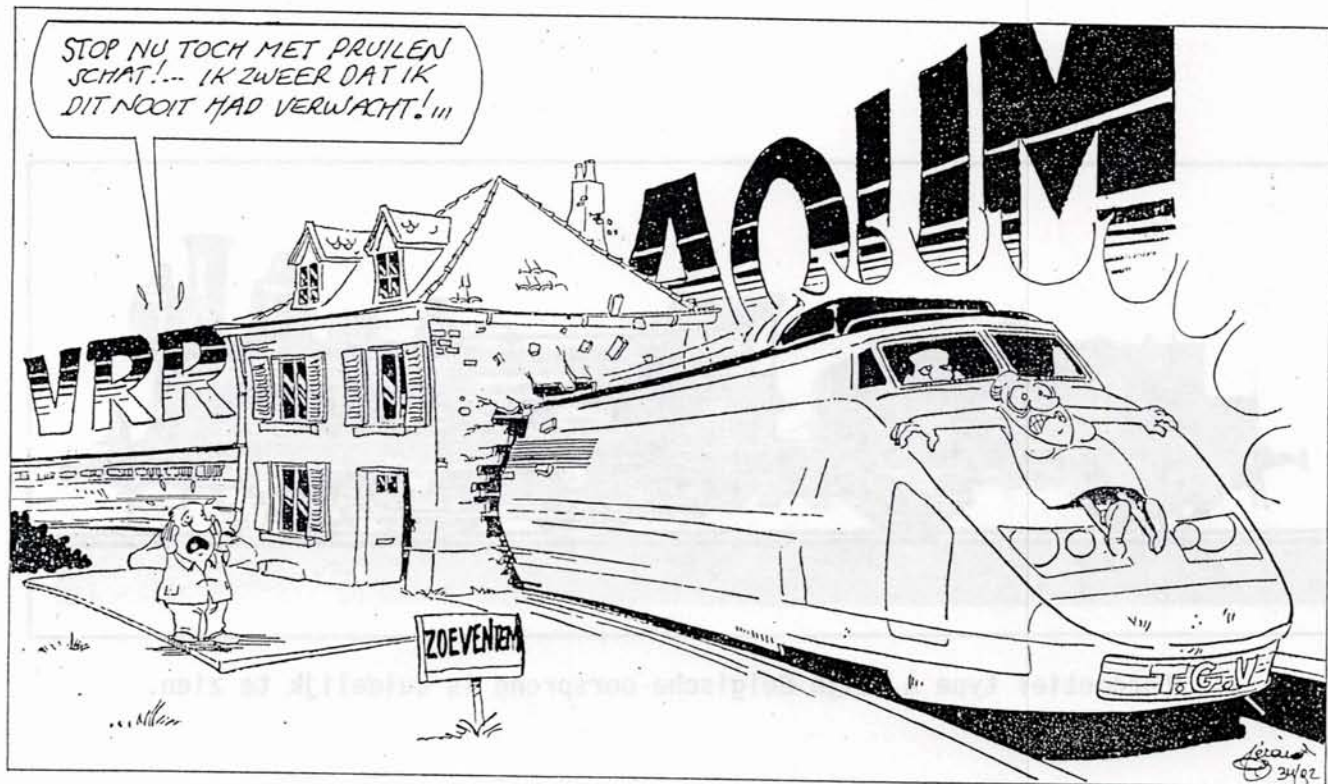
Soort - Genre : autorail, tourisme

STATISTISCHE GEGEVENS - RENSEIGNEMENTS STATISTIQUES

RITTEN - PARCOURS

Maand Mois	Afgelegde km Km parcourus	Maand Mois	Afgelegde km Km parcourus	Maand Mois	Afgelegde km Km parcourus
september	821 6756	februari	508 21357	februari	773 34675
oktober	907 1583	maart	3345 26292	maart	742 35143
november	794 17197	april	1467 26537	april	502 32154
december	858 13355	september	853 23327	mei	1717 34566
januari	811 10577	oktober	372 23703	mei	4633 371135
februari	486 15439	november	425 24320	juni	574 37309
maart	676 10125	december	798 25218	juli	102 28486
april	673 10228	-	796 -	augustus	776 29230
mei	699 11752	januari	657 25761	september	677 39843
juni	816 16963	februari	352 26120	oktober	632 40015
juli	107 137061	maart	823 26929	november	702 41622
augustus	124 13605	april	602 27536	december	- 171 -
september	733 14038	mei	870 29426	januari	773 42420
oktober	684 15087	juni	677 29123	februari	727 42767
november	845 15707	juli	846 29780	maart	815 43295
december	872 16717	augustus	852 30521	april	722 44307
-	68 -	september	683 30506	mei	763 45700
januari	810 17612	oktober	466 31772	juni	879 47327
februari	873 17466	november	278 32250	juli	187 48122
maart	878 18177	december	875 33225	augustus	722 49488
april	829 20197	-	77 -	september	321 46135
mei	649 20549	januari	770 33822	oktober	228 46819

MAAND MOIS	RIT TUDENS DE MAAND PARCOURS DU MOIS	AFGELEGDE KM SEDERT LAATSTE HERSTELLING KM.PARCOURS DEPUIS DERN. REPARATION	MAAND MOIS	RIT TUDENS DE MAAND PARCOURS DU MOIS	AFGELEGDE KM SEDERT LAATSTE HERSTELLING KM.PARCOURS DEPUIS DERN. REPARATION
JULIET	6681 101166		JANUARI	3281 245691	
AUGUST	5704 108910	JANUARI	3281 245691		
SEPTEMBER	4118 113297	FEBRUARI	4491 249882		
OCTOBER	6674 119609	MARS	4361 254218		
NOVEMBER	4779 124548	APRIL	5081 259202		
DECEMBER	6147 131495	MAY	4221 261688		
1984		JUNI	4779 266104		
JANUARI	5366 139561	JULIET	3204 270245		
FEBRUARI	5897 145458	AUGUST	1841 271387		
MARS	5774 158282	SEPTEMBER	3129 271316		
APRIL	4311 158567	OCTOBER	2681 277979		
MAY	7132 165699	NOVEMBER	0 277979		
JUNI	6123 171922	DECEMBER	0 277979		
JULIET	3280 179204	1987			
AUGUST	1991 181191	JANUARI	412 278054		
SEPTEMBER	1761 182982	FEBRUARI	492 282192		
OCTOBER	1811 184767	MARS	412 287160		
NOVEMBER	2027 186794	APRIL	374 287454		
DECEMBER	4372 191167	MAY	53 287547		
1981		JUNI			
JANUARI	5037 196804	JULIET	400 291100		
FEBRUARI	4444 200628	AUGUST	30 291100		
MARS	3587 204215	SEPTEMBER			
APRIL	5070 209185	OCTOBER			
MAY	720 210001	NOVEMBER			
JUNI	3969 218974	DECEMBER			
JULIET	4710 228867	JANUARI			
AUGUST	5608 234881	FEBRUARI			
SEPTEMBER	4282 238516	MARS			
OCTOBER	4416 238932	APRIL			
NOVEMBER	4019 242971	MAY			
DECEMBER	547 242408	JUNI			



BELGISCHE BOUW VAN SPOORWEGMATERIEEL VOOR HET BUITENLAND

Jean-Luc VANDERHAEGEN

SOVJETUNIE (II)

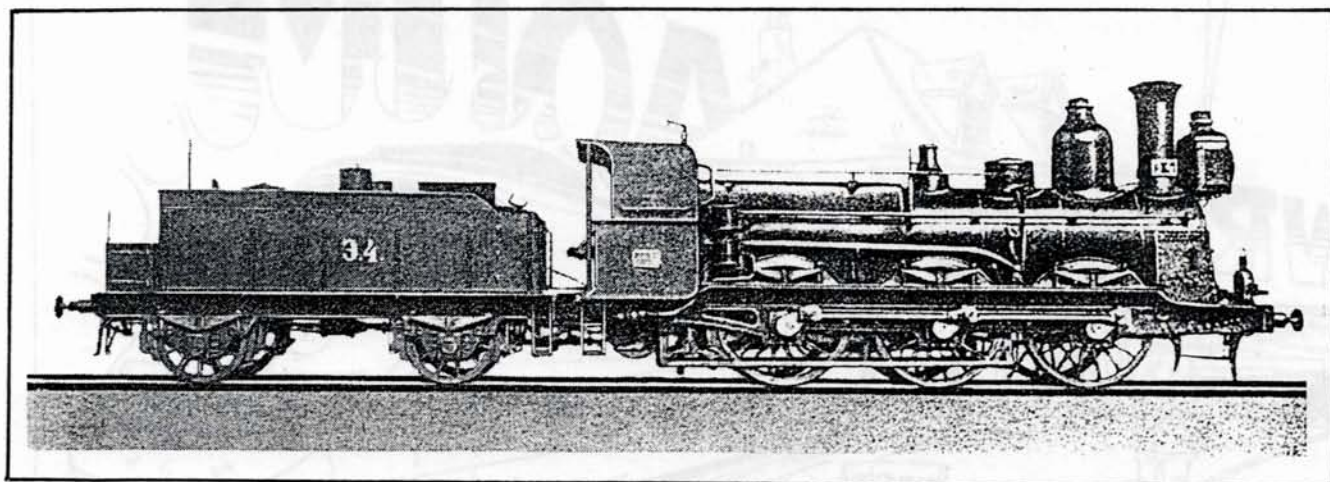
Zuid-Oost spoorweg (Oekraïne)

De Zuid-Oost spoorweg ontstond uit de fusie van 3 spoorwegmaatschappijen: Odessa-Bacta, Kiev-Brest en de spoorweg van Fastow (alle drie met spoorbreedte 1.524 mm).

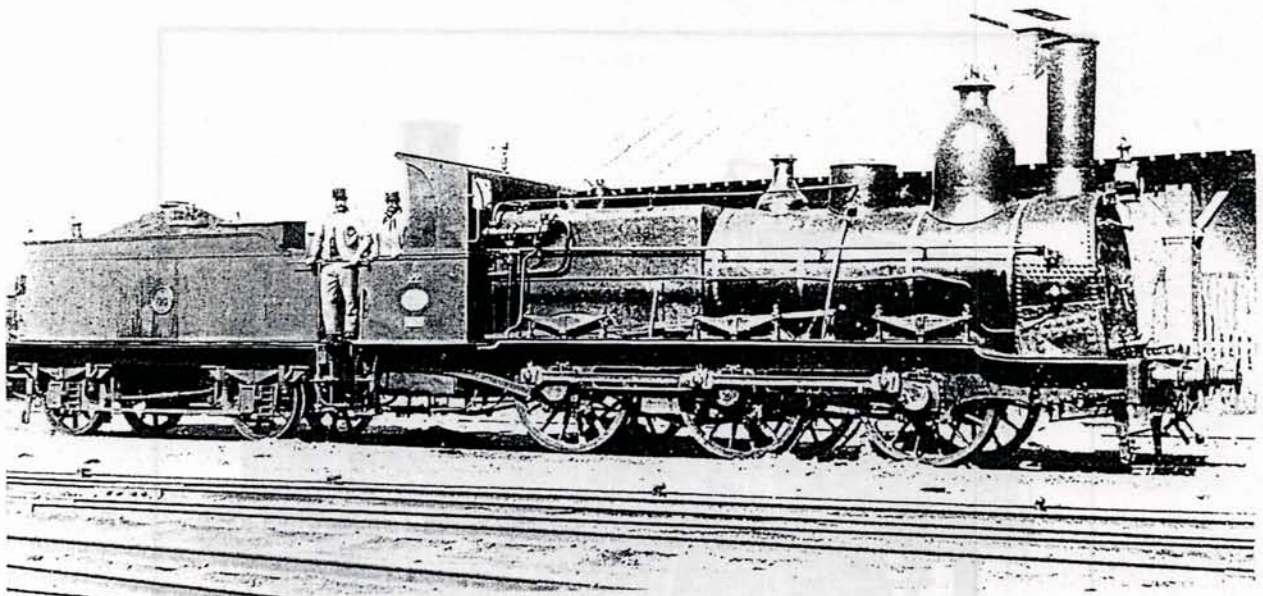
Voor het goederenvervoer werden 12 locomotieven (0-3-0) bij drie Belgische firma's besteld: Evrard, Cockerill en Couillet (elk vier locomotieven).

Deze locomotieven waren typisch Belgisch, een kopie van het type 28 van de Belgische Staats. De stuurcabine was echter beter verzorgd gezien de klimatologische omstandigheden tijdens de winter. Enkele minieme verschillen vallen op naar gelang de bouwer (zie tabel hieronder).

<u>KENMERKEN:</u>	reeks AD (Ә)	reeks CH (X)	reeks Ä (Э)	type 28 BS
Bouwer:	Cockerill	Couillet	Evrard	-
Netnummer:	Ә ⁿ 1 à Ә ⁿ 4	X1 à X4	Э1 à Э3	-
Keteldruk:	9 kg/cm ²	8 kg/cm ²	8 kg/cm ²	8 à 9 kg/cm ²
Verwarmingsopp.:	122,5 m ²	122,4 m ²	122,5 m ²	109,38 m ²
Cilinders:	450 x 600	450 x 600	450 x 600	450 x 600 mm
Wieldiameter:	1.700 mm	1.300 mm	1.700 mm	1.450 mm
Bediening:	Stephenson	Stephenson	Stephenson	Stephenson

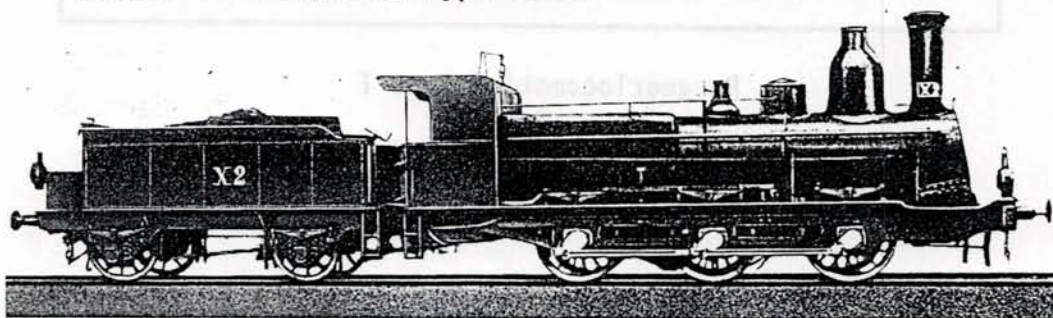


Locomotief type Ä. Zijn Belgische oorsprong is duidelijk te zien.



Hierboven: (ter vergelijking) type 28 van de Belgische Staat.

Hieronder: locomotief type CH.(x)

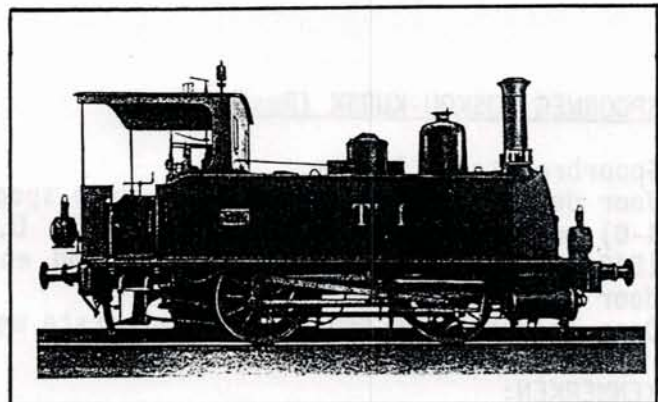


In 1877 leverde Tubize eveneens een kleine rangeer-tender-locomotief, 2-assig type T^t (nummer T^t1).

Merkwaardigheid: dit voertuig was de eerste tender-locomotief met Walschaertsbediening.

KENMERKEN:

Keteldruk:	8 kg/cm ²
Verwarmingsoppervlakte:	65,4 m ²
Cilinders:	350 x 560 mm
Oppervlakte rooster:	0,74 m ²
Totaal gewicht:	25,3 ton

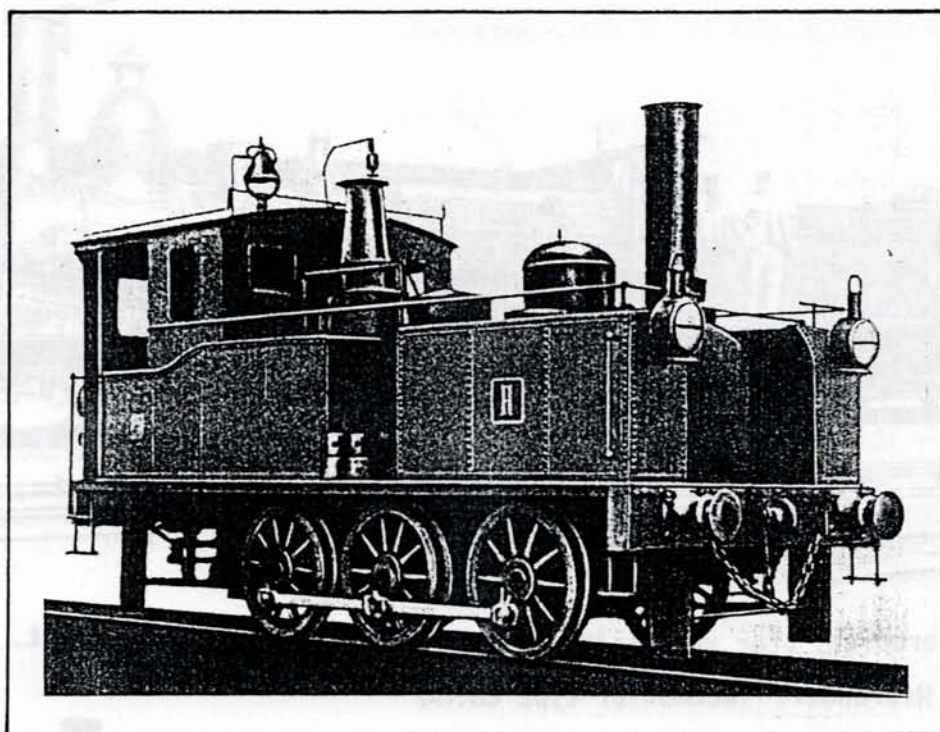


SPOORWEG SINT-PETERBURG - MOSKOU (Rusland):

Dit was de eerste maatschappij die voor de spoorbreedte van 1.524 mm opteerde, welke de norm werd voor de Sovjetrussische Spoorwegen.

In 1868 bestelde deze maatschappij in België tien 3-assige rangeerlocomotieven (0-3-0 T) type als T werd aangeduid.

Evrard leverde de eerste drie machines in 1869. Cockerill en St.Léonard zorgden voor de volgende leveringen.



Rangierlocomotief type T

VOORNAAMSTE KENMERKEN:

Keteldruk:	8 kg/cm ²
Verwarmingsoppervlakte:	74,0 m ²
Cilinders:	400 x 460 mm
Diameter van de wielen:	1.006 mm
Oppervlakte rooster:	0,89 m ²
Totaal gewicht:	30 ton

SPOORWEG MOSKOU-KURSK (Rusland):

Spoorbreedte: 1.524 mm.

Voor de goederendienst beschikte deze spoorweg over 53 4-assige locomotieven (0-4-0) onderverdeeld in vier reeksen: B, D, L en M. De eerste drie werden tussen 1846 en 1869 in Oostenrijk, Duitsland en Frankrijk gebouwd. De vierde in 1881 door Cockerill in België.

Deze locomotieven overleefden de eerste wereldoorlog niet.

KENMERKEN:

Totaal gewicht:	47,3 ton
Keteldruk:	8 kg/cm ²
Verwarmingsoppervlakte:	195,6 m ²
Roosteroppervlakte:	2,08 m ²
Cilinders:	500 x 650 mm
Bediening:	buitenliggend ALLAN

