

Op De Baan



Informatieblad van de



TSP



TOERISTISCH SPOOR PATRIMONIUM

Februari 1993

Waarde : 140 FB

Nr 13

Driemaandelijks tijdschrift

Afgiftekantoor : 1180 Brussel 18

Verantwoordelijke uitgever : DIEU Baudouin

Route de Mons, 348 - 7301 Hornu.

ADRES

Voor alle inlichtingen slechts één adres:

TSP-PFT-vzw

Egelantierenlaan, 15

1150 - Brussel

tel: 02/770.51.82

BANKREKENING

PCR : 000-1318999-90, TSP Brussel

ASLK : 001-1201789-35, TSP Brussel

BETALINGSVOORWAARDEN

* BELGIE: stortingen op de rekeningnummer 001-1201789-35 t.n.v. TSP Brussel

* BUITENLAND:

-stortingen op postrekeningnummer 000-1318999-90 t.n.v. TSP Brussel

-opzending van een GEKUISTE EUROCHEQUE of INTERNATIONAAL POSTMANDAAT met verschuldigde bedrag in BELGISCHE FRANKEN t.n.v. TSP Brussel.

BTW

435.339.562

ADRESWIJZIGINGEN

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

BRIEFWISSELING

Indien een schriftelijk antwoord verwacht wordt, verzoeken wij u vriendelijk een aan uzelf gerichte en gefrankeerde omslag te willen meesturen.

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 de tijdschrift.

Niets in deze uitgave mag worden veelevoudigd of/en openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaandelijke schriftelijke toestemming van de uitgever.

NR 13 - FEBRUARI 1993.



INHOUD

Het woord van de Voorzitter	3.
Lezersbrieven	4.
Onze seininrichting	5.
Portret TSP: het rijtuig 732.10	9.
Belgische bouw van spoorwegmaterieel voor het buitenland: USSR III	12.
TSP Graphiek	14.
Het HST in België	16.
Resultaten van ons referendum	20.
Technische stoom fiche: type 81	23.
Buitenlandse actualiteit	25.
Belgische actualiteit	34.
TSP-historische Patrimonium	47.
De 60ers naar Italië	48.

+ + +

Hoofdredacteur :

Jean-Luc Vanderhaegen

Redactie : Baudouin DIEU, Philippe DIEU, Hubert DESCHEPPER, Philippe GOUSSET, Pierre HERBIET, Philippe HOMBROECKX, Marc HERKELBROEK, Serge MARTIN, Jan MAHIEU, Jean-Luc VANDERHAEGEN, Eric VAN HOECK.

Dankbetuiging : Pierre BERCHEM, Philippe DEMINE, Christian DOSSOGNE, Paul JACOBS, Eric LOOZE, Christian MICHEL, Christian VANHECK.

+ + +

TITELBEELD

De laatste acquisities van de TSP: twee ex-V36 van de maatschappij CCB, gefotografeerd te Havinnes, op 29/11/91. Foto VDH. Foto nr13-17

Reis

ONZE EERSTE REIS VAN HET SEIZOEN

Voor onze eerste uitstap hebben we gedacht U mee te nemen naar zee... maar dan op onze manier!

Zoals U waarschijnlijk weet schieten de elektrifikatiewerken van de lijn 73 Deinze-De Panne goed op en de eerste palen zullen weldra geplant zijn. Het was dus een must deze toegangsweg nog eens te berijden zolang hij zonder draad is.

Op zaterdag 3 april starten we dus uit Brussel, na een oponthoud te Gent, gaat het dan verder naar De Panne. Zoals gewoonlijk zullen talrijke fotostops U de mogelijkheid bieden het konvooi tijdens de terugrit naar Gent op de gevoelige plaat vast te leggen. Bij onze aankomst in Gent zullen we de reis verder zetten naar Wondelgem en de lijn 55 tot Zelzate; deze lijn wordt nog slechts voor het goederenverkeer gebruikt dat Zeews Vlaanderen bedient. Daar de lijn zaterdags besloten is, beschikken we natuurlijk over de nodige tijd om naar believen te stoppen.

Teruggekeerd in Gent, gaan we dan naar Zottegem en Geraardsbergen via lijn 122, vervolgens naar Edingen en dan terug naar Brussel.

We stellen U voor te reizen in M3 rijtuigen. Weinig gekend door de reizigers en de liefhebbers omwille van hun verouderd comfort - of beter gezegd om de totale afwezigheid van enig comfort! - zouden ze moeten geschrapt worden in zeer korte tijd. In de regelmatige dienst treft men ze niet meer aan, ze worden nog slechts bij gelegenheid ingezet voor speciale ritten.

Onze lokomotief 6077 die we dachten in te zetten om ons stel te slepen bevindt zich op dit ogenblik in een werkplaats en kan er dus niet bij zijn. We hebben dan een andere 60 van de NMBS vastgelegd die zal worden bijgestaan door een 62, natuurlijk in groene livrei.

Het vertrek uit Brussel is voorzien tegen 8u en we zijn weer terug rond 21u.

Zoals gewoonlijk zal het mogelijk zijn zich in de trein verfrissingen aan te schaffen en in onze shop de laatste nieuwigheden van het TSP te ontdekken.

Ongetwijfeld is het de laatste keer dat we de lijn 73 berijden; mocht deze eertse uitstap U interesseren, vergeet dan niet het inschrijvingsbulletin zo snel mogelijk terug te zenden, en dit in alle geval ten laatste tegen 20 maart, naar onze maatschappelijke zetel.

En nog iets, houdt reeds de datum van 30 mei vrij voor een andere uitstap, in een andere streek en omwille van veel minder aangename redenen...

Volgnummer :

Réf : 93/.....

DEELNEMINGSFORMULIER

Rit nr 24

Datum : zaterdag 3 april 1993

Dit formulier dient teruggestuurd voor 20 maart 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 27 maart.

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,

Afscheidsrit van de stoomtraktie in Europa

Op 23 mei 1993 (wijziging van dienstregeling) wordt de stoomtraktie op gewone tussenruimte lijndienst in Polen, en meteen in Europa, definitief afgeschaft. Als spoorwegliefhebbers konden wij ons niet veroorloven, deze buitengewone gebeurtenis te verzwijgen. Het TSP stelt dan ook een extra reis naar Polen voor: een grote bedevaart ter ere van deze laatste "spoordames".

Het verblijf zal in het bijzonder interessant zijn: wij brengen immers een bezoek aan de allelaatste stelplaats in Europa die nog stoomlokomotieven inzet. Het gaat om de stelplaats Wolsztyn die alleen stoomlokomotieven telt.

Wolsztyn is een schilderachtig stadje in de streek van "Groot Polen" (tussen Silesië en Pomeranië) halfweg tussen de Duitse grens en Poznan. Deze stad behoorde vroeger tot Pruisen. Zij is een knooppunt waarvan 5 secundaire spoorlijnen vertrekken. De ronde lokomotiefloods en de draaischijf maken de stelplaats heel eigenaardig die bovendien een 20-tal machines van 8 verschillende types beheert.

01 49, 1-3-1	: voor reizigersdienst
Ty2 en Ty42, 1-5-0	: ex 52DR
Tkt 48, 1-4-1T	: rangeringen in stations
Ty 45, 1-5-0	
Ty3, 1-5-0	: ex 42DR
Pt 47, 1-4-1	: lokomotief voor expresstreinen
Ok 1, 2-3-0	: ex P8 Pruisen
Ok 22, 2-3-0	: Poolse lokomotief gebouwd op basis van de P8

De 6 laatste types zijn eigenlijk "museum"-lokomotieven die nochtans voor lijndiensten worden ingezet.

Het rijden, die hoofdzakelijk uit reizigerstreinen bestaat, omvat 7 dagen. In de stelplaats heerst de echte sfeer van de jaren veertig ...

Naar gelang van het aantal deelnemers - beperkt tot 50 - voorziet het TSP meerdere extra ritten waarvoor een groot aantal lokomotieven van verschillende types zullen zorgen. Een uitstap op de merkwaardige smalspoorlijn Sroda - Zaniesmyl - niet ver van Wolsztyn en bereden door lokomotieven Px 48 (0-4-0) wordt eveneens gepland. Met onze bus kunnen wij ook de goederen- of reizigerstreinen in lijndienst volgen.

Wij verblijven drie nachten in een hotel te Wolsztyn. De liefhebbers mogen zelfs de nacht doorbrengen in de slaapzaal van de stelplaats met "stoom"-geluidsachtergrond. Wij zijn van plan, België in de avond van Paaszondag per luxueuse bus te verlaten. Aankomst in Polen wordt op de volgende morgen rond 9 uur voorzien. Terugreis wordt op 16 in de avond gepland. Volgens het aantal deelnemers schommelt de prijs tussen 12.000,- en 16.000,- fr. Deze prijs omvat: de verplaatsing per bus tussen België en Polen, de extrastoomritten, de uitstapjes, het bezoek aan de stelplaats van Wolsztyn en de overnachting in hotel. Worden niet inbegrepen: de verzekering, maaltijden en dranken.

Nog enkele belangrijke opmerkingen:

- het kan zijn dat er geen single-kamer beschikbaar is; de meeste kamers tellen immers 5 of meer bedden.
- in Wolsztyn is er maar één restaurant (in de hotel zelf). Het eten is niet lekker en zijn deuren sluiten waarschijnlijk om 19 u.
- om toegang te krijgen tot het Poolse grondgebied moet je verplicht in bezit zijn van een paspoort waarvan de geldigheidsduur tenminste 6 maanden dekt.
- neem een verzekering type "Europ-Assistance". Er bestaat tussen beide landen geen overeenkomst inzake sociale verzekering.

De liefhebbers die aan deze buitengewone en historische reis willen deelnemen, worden verzocht, ons het inschrijvingsformulier in bijlage zo vlug mogelijk en in elk geval vóór 15 maart te sturen. Wij behouden ons het recht voor, de reis te annuleren als het aantal deelnemers onvoldoend is. De definitieve prijs wordt tegen eind maart medegedeeld.



INSCHRIJVINGSFORMULIER - REIS NAAR POLEN 11-16/4/93

ONDERTEKENDE (NAAM + VOORNAAM)
WOONACHTIG TE

WENST PLAATS (EN) BOEKEN VOOR DEZE REIS WAARVAN DE PRIJS TUSSEN
12.000,- EN 16.000,- SCHOMMELT. ;

IK STORT VÓÓR 15 MAART EEN VOORSCHOT VAN 3.000,-

- (1) OP REKENINGNUMMER 001-1201789-35 VAN TSP BRUSSEL
- (1) OP PCR 000-1318999-90 VAN TSP BRUSSEL
- (1) PER BANKCHEQUE TENNAME VAN HET TSP

(1) SCHRAPPEN WAT NIET PAST

BIJ ANNULATIE WORDT HET VOORSCHOT HELEMAAL TERUGBETAALD.

- (1) IK WENS - INDIEN MOGELIJK - IN EEN INDIVIDUELE KAMER OVERNACHTEN
- (1) TWEE BEDDEN
- (1) IK HEB GEEN VOORKEUR
- (1) IN DE STELPLAATS VAN WOLSZTYN.

DATUM EN HANDTEKENING

HET WOORD VAN DE VOORZITTER

Begin 1993 kende hoogte punten...

Inderdaad onze vereniging heeft Diesel materiaal aangekocht uit de Duitse reeks V36, eigendom van de steengroeven CCB te Havinnes; zo de NMBS slechts een van deze voertuigen bezat, uit de reeks 231, mag men eventueel beschouwen dat het het eerste exemplaar is van de Diesel rangeerlokomotieven van ons net. De voertuigen van Havinnes, die volledig overeen stemmen met deze van de NMBS, hebben een historische waarde, des te meer dat de Spoorwegen dit uniek stuk niet hebben bewaard.

Tweede goed nieuws... de lijn 128 Ciney-Spontin staat ter onze beschikking. Zelfs indien de NMBS geen nieuwe toelatingen kan verlenen voor toeristische uitbatingen, is er een akkoord tot stand gekomen dat ons toelaat van "geval per geval" te rijden. Aldus zullen de eerste ritten per motorwagen gereden worden op deze zeer prachtige lijn op -zondag en Paas maandag, op 11, respectievelijk 12 april.

Wij gaan verder met de berm in goede staat te herstellen. Indien leden ertoe bereid zijn ons een handje toe te steken, daar worden zij erom verzocht ons om op de in de agenda vermelde data te komen helpen. Dank bij voorbaat.

De uitbating van deze lijn, reeds dit jaar drie maal overwogen, heeft tot gevolg dat wij het aantal van de speciale reizen moeten inkorten. Evenwel stellen wij U reeds een reis voor, waarvan de details alsmede het inschrijvingsbulletin in onderhavig nummer zijn ingelast.

Aldus vindt U een reisvoorstel naar Polen, waar de stoomtractie ten eide loopt. Deze reis zal geschieden per autocar voor zover wij 42 plaatsen bereiken.

In een andere gedachtengang, verwezenlijken wij momenteel, in samenwerking met de AFCC (Cheminots de Charleroi) een boek dat 150 jaar Spoor in deze streek verteld.

Wij zullen eveneens deelnemen met onze twee MS46 aan de Open Deurendagen die te Charleroi, Monceau en Châtelet van 15 tot 18 mei zullen doorgaan. Onze taak zal bestaan in pendelreizen tussen Charleroi-Sud en Monceau langs de lijn 260. Photographen, afspraak te Charleroi!

De pin's verzamelaars zullen niet worden vergeten: wij zetten de collectie verder met de Diesel reeks 59, in ster-livrei.

De referendum verschenen in het vorig nummer heeft een groot succes gekend. De antwoorden waren inderdaad zeer talrijk. De diverse suggestie waren welkom en wij zullen onze activiteiten, in de maten van het mogelijke, aan de verwachtingen van onze leden aanpassen

Tenslotte, en tot ons groot genoegen, was het aantal aansluitingen opnieuw zeer hoog; dit getuigt ontegensprekelijk van uw belangstelling voor onze bedrijvigheid.

Veel leesgenot....

De Voorzitter

* LEZERSBRIEVEN *

Een van onze leden zou graag het nummer van de tender kennen die in 1942 aan de ex-G8 Pruisische lokomotief 8472 was gekoppeld en het nummer van de lokomotief met de tender 17.199.

Het gaat respectievelijk om de tender 17.635 en de lokomotief 8496.

~ ~ ~ ~ ~

Dit zelfde lid verbaast zich over de verspreiding van de "Break" motorstellen op bladzijde 51 van ons vorig "Op de Baan". Dit geldt ook voor de vergissingen in de som.

Enkele toelichten hierbij:

Onderhoudswerkplaatsen:

Stockem	: 300-330	= 30
Merelbeke	: 331-337, 354-364	= 18
Kinkempois	: 338-342, 344-353, 416-440	= 50
Oostende	: 365-440	= 41
Totaal	:	= 139

Bewegingen (theoretisch!)

301-304 : bewegingen MD van Kinkempois (Liège - Tournai)
305-330 : bewegingen MC van Stockem (IR Brussel-Luxembourg)
331-337 : bewegingen MF van Merelbeke (IC Gent-Dinant)
338-342 : bewegingen MD van Kinkempois
344-353 : bewegingen MD van Kinkempois
354-364 : bewegingen MF van Merelbeke
365-415 : bewegingen MB van Oostende (IC Knokke/Blankenberge et Genk/Maastricht)
416-440 : bewegingen MF van Merelbeke.

~ ~ ~ ~ ~

Een ander lid vestigt onze aandacht op ons vorig artikel over de reis van de 8539 in Zuid-Frankrijk. Het is onmogelijk dat zij de vijfde etappe in 7 uren gezien de afstand tussen Chateauroux en Narbonne en de beperkte snelheid van de types 81 (55 km/h) aflegde !

Het zou heel waarschijnlijk zijn dat de bestuurder zich in de datum vergiste. Wij menen immers dat de aankomst te Narbonne (19h00) op 26 en niet 25 mei gebeurde !

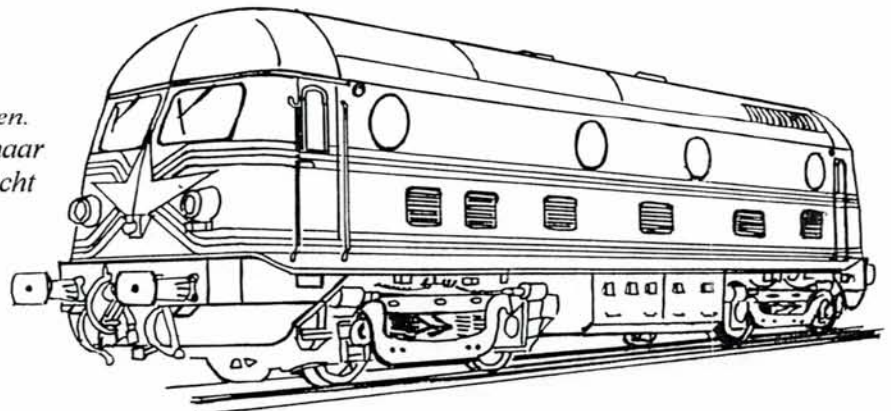
~ ~ ~ ~ ~

N I E U W

Een nieuwe pin's komt onze verzameling verrijken. Het gaat om een diesel lokomotief reeks 201 in haar oorspronkelijke livrei (met sterren) in 3/4 voorzicht getoond.

PIN'S

De verkoopprijs werd, zoals de andere pin's, op 200 BF vastgesteld + verzendkosten 30 BF.
Leveringsdatum: 01/03/1993



Op de Baan
29.11.

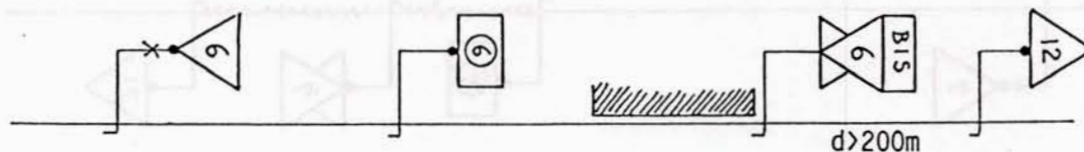
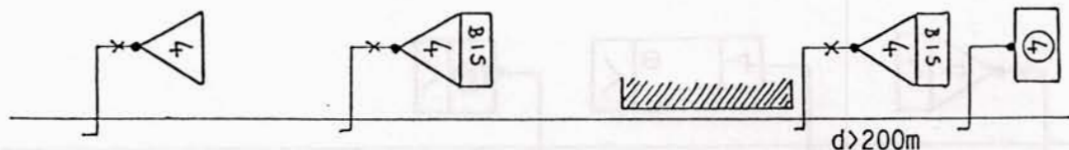
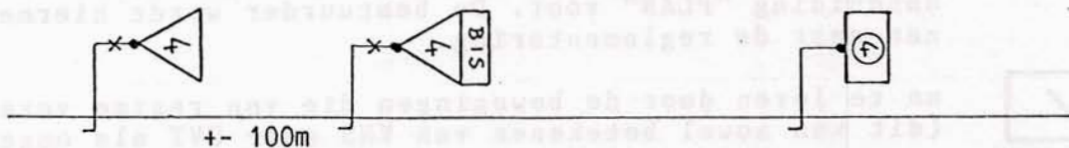


4) Bijzondere aanduidingen:

De snelheidsseinen gelden voor ALLE bewegingen, uitgenomen wanneer zij een bijzondere aanduiding dragen. De seinen worden daartoe uitgerust met een bord met aanvullingen. Deze bijzondere afkortingen duiden de bewegingen, voertuigen of treinen aan die de beperkingen moeten eerbiedigen.

ME-MZ = richt zich alleen tot de elektrische motorstellen (ME) of de dieselmotorwagens (MZ).

BIS = in bepaalde gevallen (snelheidsbeperkingen minder dan 50 km/u) zal, voor verhoging van de veiligheid, een bord "bis" worden geplaatst.



Het snelheidssein "bis" richt zich in het bijzonder tot de treinen die halt hielden in de stopplaats.

HKM = richt zich enkel tot GOEDERENTREINEN.

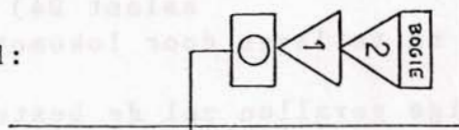
HKV = richt zich enkel tot REIZIGERSTREINEN, alsook LOSRIJ-
DENDE LOKOMOTIEVEN.

LE = richt zich tot ELEKTRISCHE LOKOMOTIEVEN.

LZ = richt zich tot DIESELLOKOMOTIEVEN.

BOGIE = enkel na te leven door lokomotieven op BOGIES

voorbeeld:

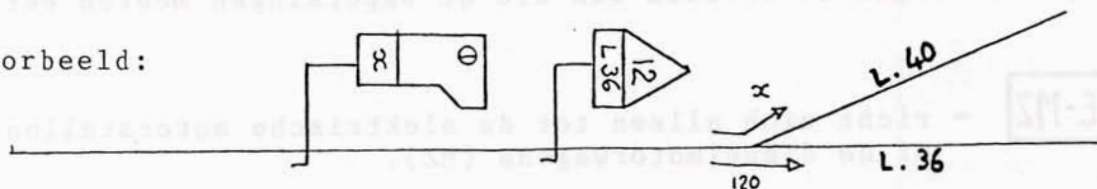


20 km/u voor lokomotieven op bogies
10 km/u voor de lokomotieven niet
uitgerust met bogies.

p.k. = richt zich enkel tot de KLEINE bewegingen (rangeringen).

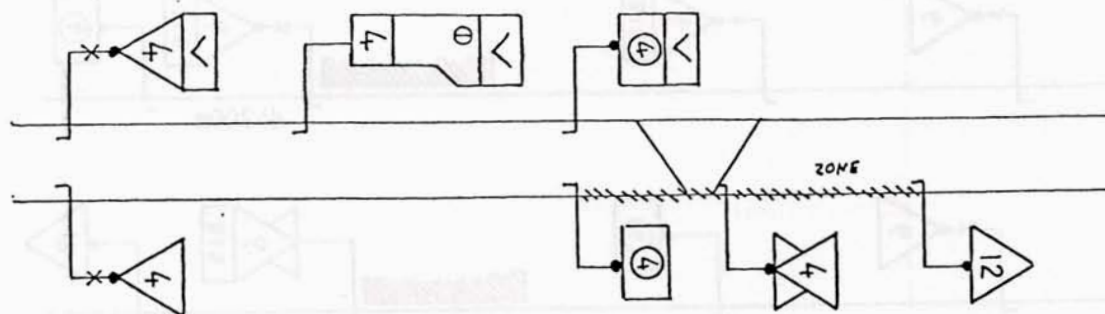
L.xx = voor alle bewegingen die rijden in de richting lijn XX.

voorbeeld:



PLAN wanneer de aanduidingen te uitgebreid zijn, of te ingewikkeld om duidelijk weer te geven, komt op het bord de aanduiding "PLAN" voor. De bestuurder wordt hiermee verwezen naar de reglementering.

✓ na te leven door de bewegingen die van regime veranderen. (dit kan zowel betekenen van VNS naar CVT als omgekeerd).



FO = richt zich tot de treinen die vloeibaar staal vervoeren of warme gietelingen.

D4 = richt zich tot de treinen waarin voertuigen voorkomen met een aslast van 22,5 ton.

~~D4~~ = niet van toepassing voor de bovenvermelde treinen.



59-72 = enkel na te leven door lokomotieven reeksen 59 en 72 (vb.)

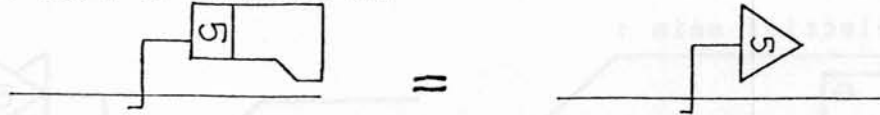
🚩 in sommige gevallen zal de bestuurder richtlijnen ontvangen gegeven door handseinen. Hij wordt hiervan voorafgaandelijk verwittigd door een silhouet van een ontrolde vlag. (In het kader van dit artikel zijn deze omstandigheden te uitgebreid om tot in detail te bespreken).

Bijzonderheden

* Op de lijnen die uitgerust zijn met vaste seinen voor verkeer op tegen-spoor, dragen de door een krokodil aangevulde tijdelijke driehoeken op hun rugzijde een bord "krokodil". Dit bord verwittigt de bestuurder over de aanwezigheid van een krokodil die het sein aanvult dat zich richt tot het verkeer uit de andere richting (automatische stilstand, fluit ...)



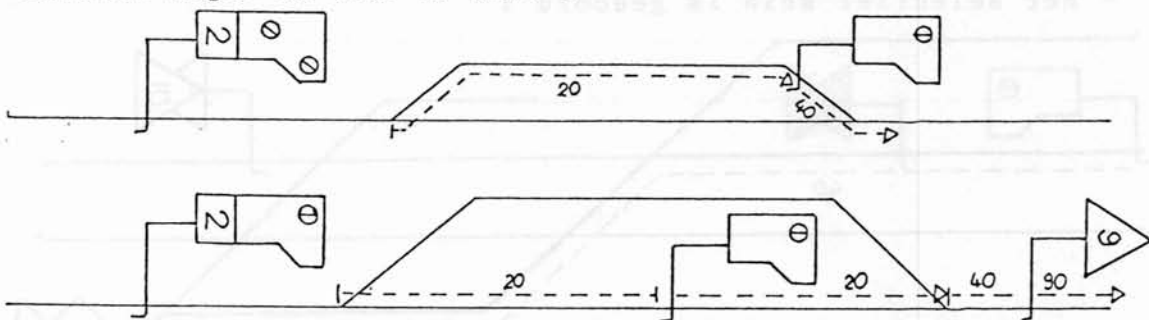
* Op de lijn 0 (Noord-Zuidverbinding) is de groene driehoek normaal vervangen door een lichtcijfer 5, geplaatst op de stopseinen, om de referentiesnelheid van 50 km/u te signaleren.



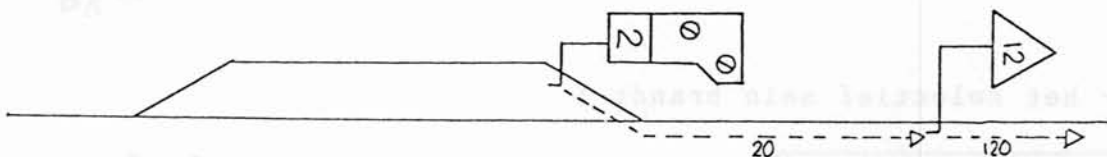
* Het einde van een permanente zone tot snelheidsvermindering wordt niet steeds aangegeven door een sein (vb. wisselverbinding in volle baan). Men vindt steeds snelheidsdriehoeken met de referentiesnelheid aan de uitgang van de stations en aan de oorsprong van de lijn.

* In de stations, behalve op de doorgaande hoofdsporen en behoudens anders-luidende aanduidingen, is de toegelaten snelheid beperkt tot 40 km/u. Deze snelheidsbeperking geldt tot voorbij de wisselverbinding met het doorgaande hoofdspoor.

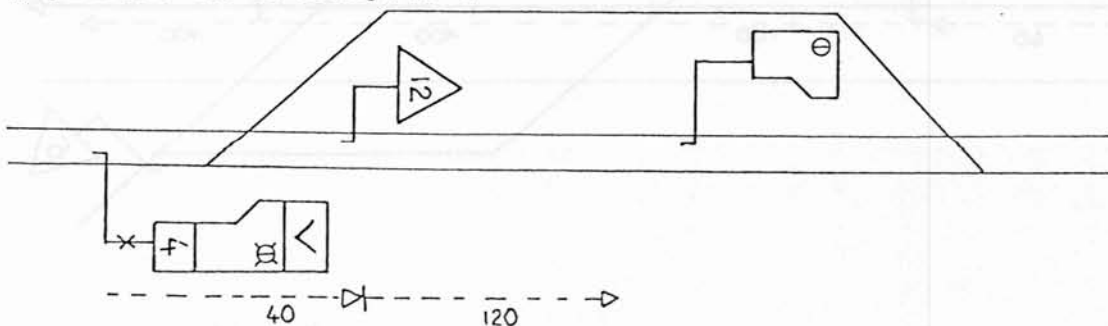
* Voorbeeld van een geval waarbij de toegelaten snelheid aan de inrit van het station lager is dan 40 km/u :



* Voorbeeld van een geval waarbij de toegelaten snelheid aan de uitrit van het station lager is dan 40 km/u :



* Om de lengte van de zone met snelheidsbeperking enigszins te beperken, wordt zeer dikwijls onmiddellijk na de wisselzone een snelheidsdriehoek geplaatst in hoofdspoor :

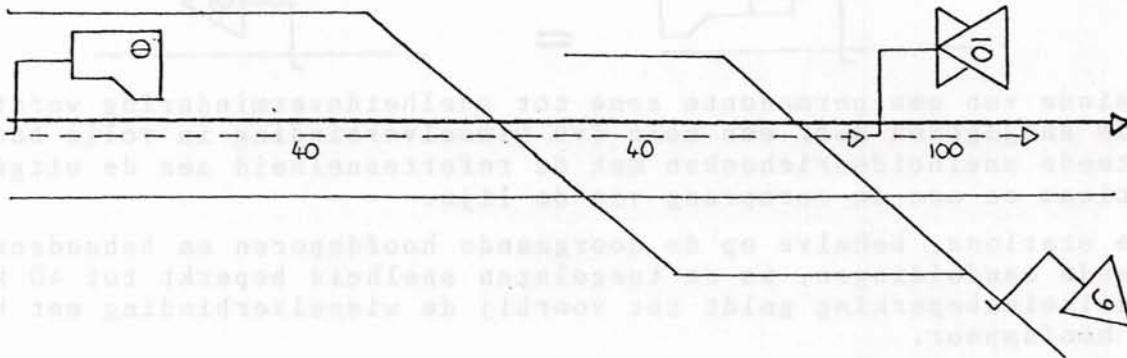


5) Selectieve snelheidsseinen

Sommige snelheidsseinen dekken tegelijkertijd de nabij- en de verdergelegen wisselstraten af. Voor de treinen, die een wisselstraat gaan volgen waarvan de toegelaten snelheid groter is dan deze van de andere wisselstraten, is er een selectief snelheidssein geplaatst. Het snelheidscijfer is slechts zichtbaar voor de beweging die de overeenkomstige wisselstraat moet volgen.

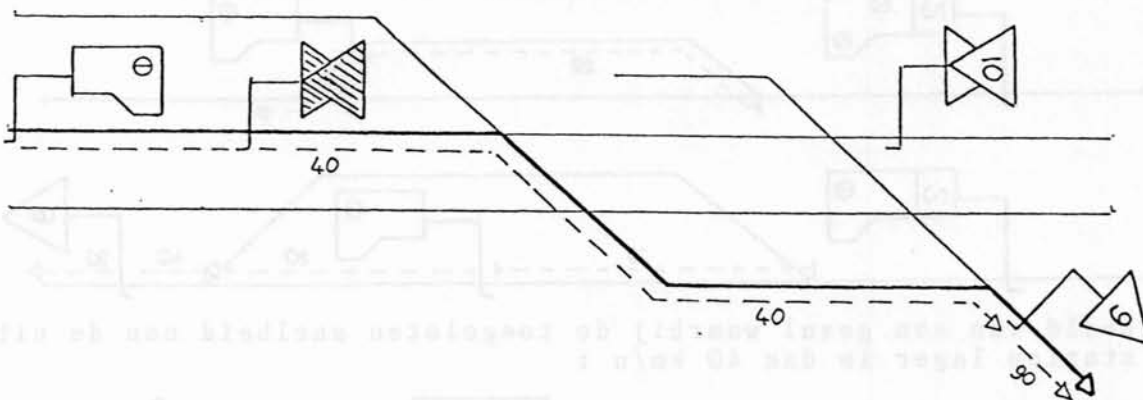
- Wanneer het lichtcijfer **niet brandt** blijft de snelheid van kracht die opwaarts toegelaten was.
- Wanneer het lichtcijfer **brandt** dan betekent dit dat de hogere snelheid toegelaten is vanaf dit sein.

* zonder selectief sein :

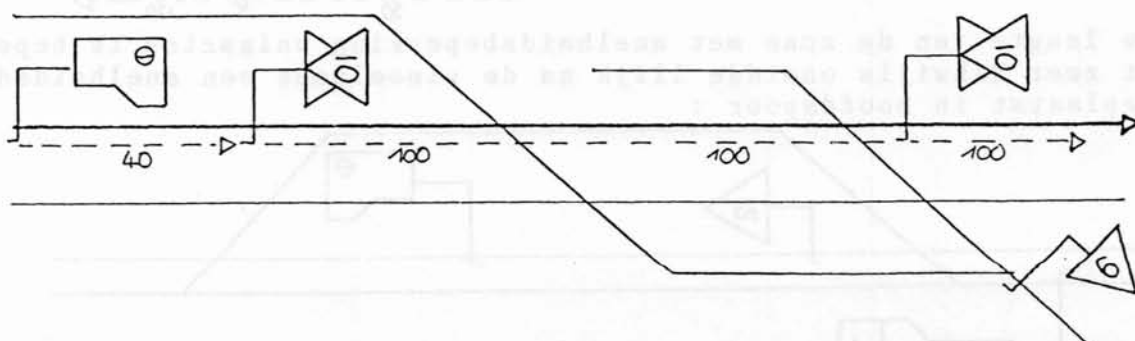


* met selectief sein:

- het selectief sein is gedoofd :



- het selectief sein brandt :



Vervolgt ...

Portret : het aanhangrijtuig 732.10

Naast de aankoop in 1954 van 56 nieuwe motorwagens type 602-603-604-605 (later reeks 42-43-44-45) bestelde de NMBS 50 aanhangrijtuigen in twee reeksen verdeeld:

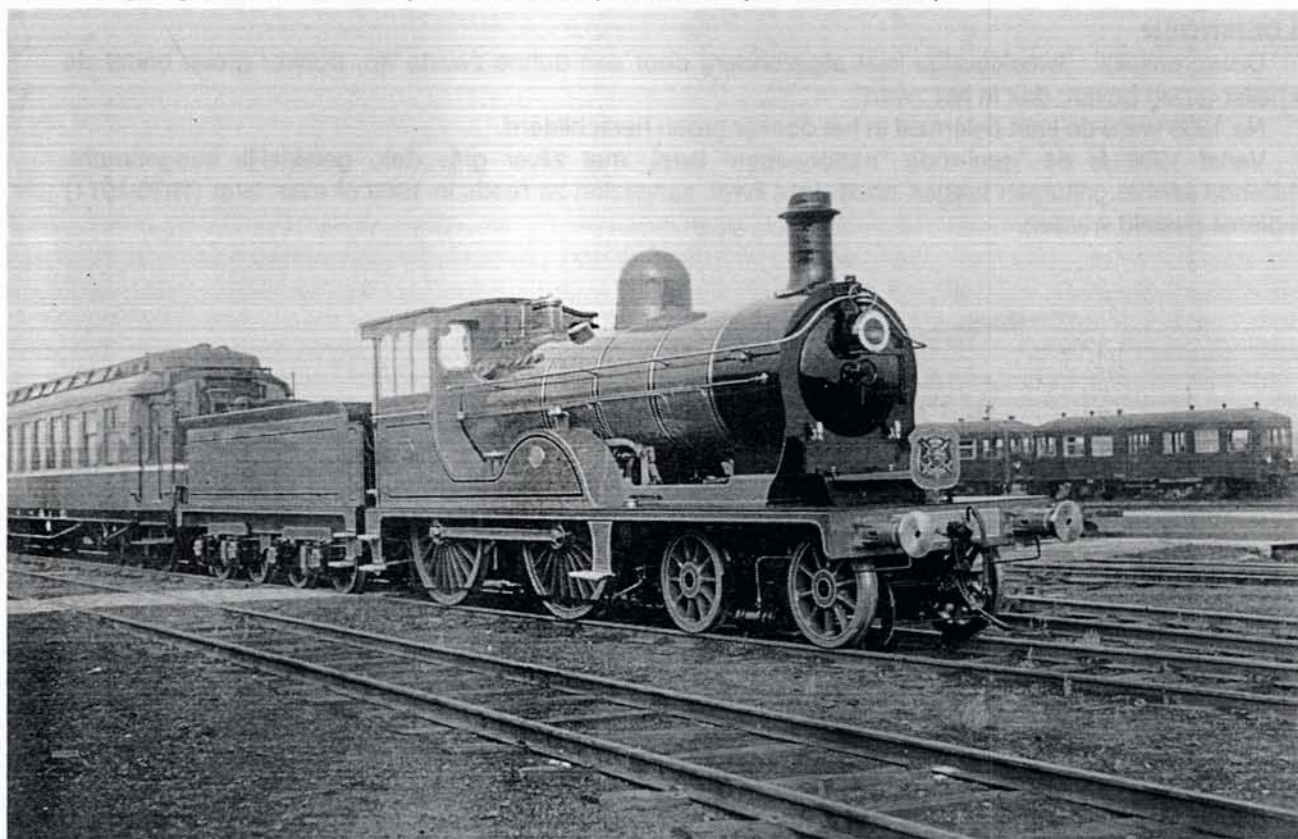
- type 732 - 2 assig (20 eenheden)
- type 734 - met draaistel (30 eenheden)[1]

Deze aanhangrijtuigen waren eigenlijk maar kleine en zeer licht wagens, zonder intercirculatie, die waren bestemd om door motorwagens te kunnen gesleept worden. Gewoonrijtuigen waren immers te zwaar. Hierdoor kon de samenstelling van de treinen naar gelang van de behoeften aangepast worden : spits- en tussenuren, versterkingen,...

De motorwagen type 602 à 605 waren speciaal bestemd voor het slepen van deze aanhangrijtuigen. Ze waren van koppelingen en buffers voorzien, en beschikten over een bediening voor meerdere eenheden. De maximale samenstelling van een stel is tot vier eenheden beperkt, namelijk : 1 motorwagen + 2 aanhangrijtuigen + 1 motorwagen, want één motorwagen kan slechts één voertuig slepen.

BOUW

De 'Ateliers Métallurgiques de Nivelles' zorgden voor de bouw van de 20 aanhangrijtuigen type 732. De leveringen gebeurden in 1954 (732.01 à 732.11) en in 1955 (732.12 à 732.20).



De gerestaureerde 18.051 sleept de Koninklijke trein. Dit stel bevond zich in september-oktober 1966 in Brussel Noord in het kader van de tentoonstelling over de Spoorwegen destijds en in de toekomst. Op de achtergrond ziet men twee donker groene aanhangrijtuigen 732 van de stelplaats Schaarbeek.

BINNENINRICHTING

De binneninrichting was vergelijkbaar met de uitrusting van de motorwagens type 603. Het ging om éénenkele derde klas afdeling (later 2^{de} klas), in twee verdeeld door een platform.

De banken in aluminiumbuizen waren net als hun rugleuning met groen kunstleer bedekt en geplaatst volgens de liefste gewoontes van de NMBS, namelijk 2 of 3 zitplaatsen naast elkaar. De banken aan de voor- en achterkanten boden elk van beiden 6 zitplaatsen aan.

De capaciteit was 58 zitplaatsen, 7 klapstoeltjes en 20 staanplaatsen. Een WC bevond zich tegen het platform naast de twee persoonsbanken.

[1] De NMBS had de bouw van 40 bijkomende motorwagens gepland (type 606). Naar aanleiding van het herstrukturierungsplan dat de sluiting van talrijke secundaire lijnen met zich meebracht, werden deze motorwagenoverbodig en het project werd gewoon weggegeven. Om dezelfde redenen werden 20 aanhangrijtuigen type 734 ombgebouwd en als rijtuigen type 'R' aangeduid.

De binnenwanden waren gedekt met gelakt hout. Het aanhangrijtuig was van vouwdeuren met 2 x 2 vleugels voorzien die door een elektropneumatische mechanisme waren bediend.

Een venster op twee kon geopend worden (slechts het bovendee). De venster van de WC beschikte over een raampje van 200 mm hoog.

Een oliebrander Westinghouse, onder het vloer van het rijtuig dichtbij het platform, zorgde voor de verwarming via een warmwateromloop in de radiatoren.

Twee rangen TL-buizen + twee op het platform zorgden voor de verlichting. De lucht verversing was versterkt door 7 ventilatoren in het dak. 17 aanhangrijtuigen waren met lucht toestellen 'Scheppers' uitgerust. De drie anderen met ventilatoren 'Torpedo'.

DE KAST

De kast is vergelijkbaar met deze van normale rijtuigen. Aanvankelijk was er een wit licht op de voor- en achterkant. Later komt er een tweede bij.

Om de dienst in treinschakeling (twee motorwagens met één of twee aanhangrijtuigen) te kunnen onderhouden, liep een UM-middelrijk kabeltouw door het aanhangrijtuig heen. Een stopcontact bevond zich op de voor- en achterkant ter hoogte van de witte lichten (oorspronkelijk onder het enige wit licht).

DE OPHANGING

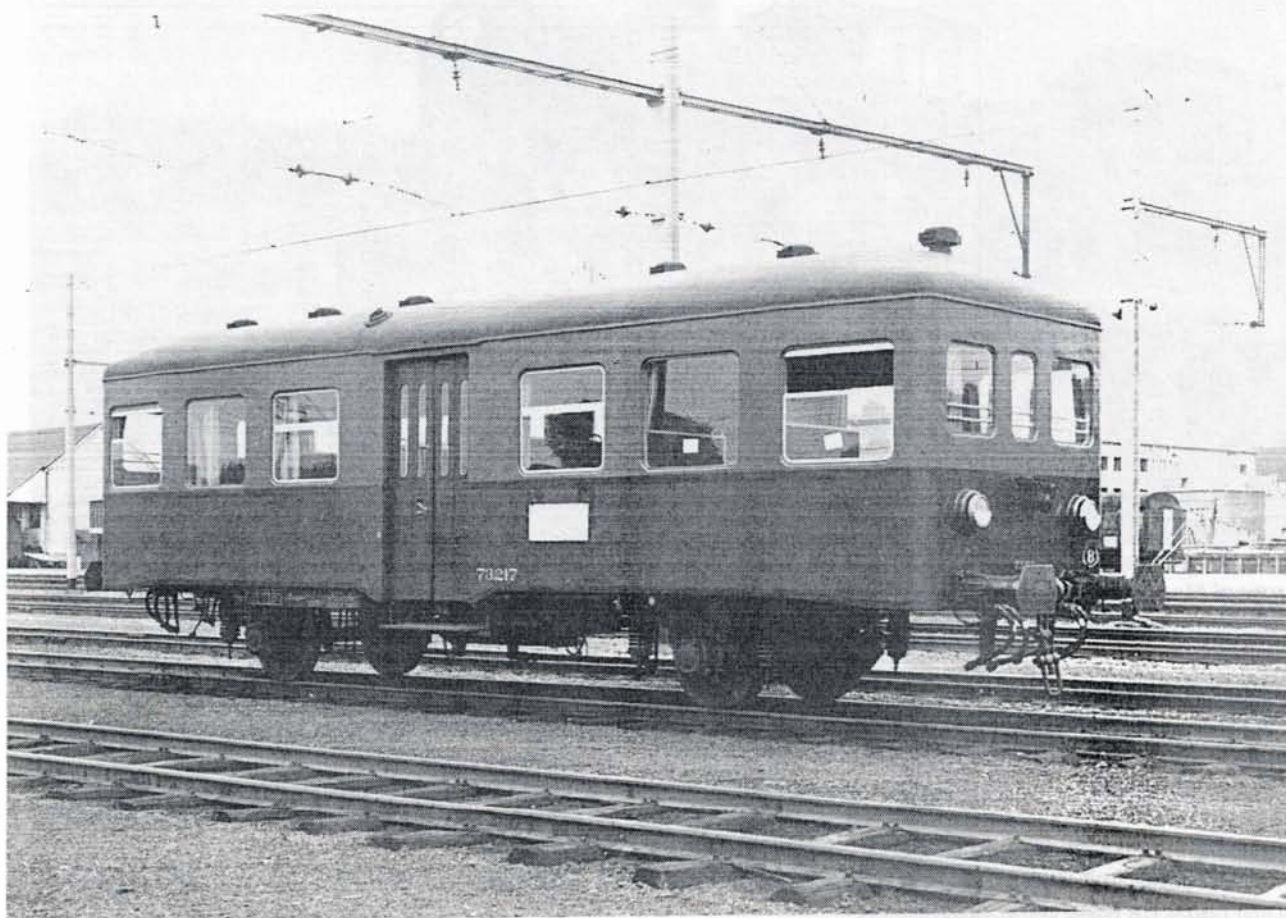
Het ging om bladveren die op de rolbakken van de assen berustten. De last werd op beide uiteinden van de klingen via schroefvormige veren toegebracht.

SCHILDERINGEN

Oorspronkelijk : tweekleurige kast afgezonderd door een dunne zwarte lijn; donker groen onder de lijn en heller groen boven; dak in het zwart.

Na 1955 werd de kast helemaal in het donker groen herschilderd.

Vanaf 1969 is de 'geel-rode "motorwagen" livrei, met zilver grijs dak, geleidelijk aangebracht. Verschillende aanhangrijtuigen kregen nooit deze livrei, aangezien ze reeds in 1969 of even later (1970-1971) buiten dienst gesteld werden.



Het aanhangrijtuig 732.17 te Libramont in haar oorspronkelijke versie. Dit was echter reeds van twee witte lichten op de frontkanten voorzien. De oliebrander Westinghouse is onder het vloer dichtbij het platform zichtbaar. Het schakelingsmechanisme is tussen beide lichten te zien. Dit aanhangrijtuig behoort tot op 26 november 1969 vier eerste buitendienst gestelden.

Belgische bouw van spoorwegmaterieel voor het buitenland

Sovjetunie III

Wij zijn aan het einde van onze reeks artikels over lokomotieven die voor de Sovjetische Spoorwegen in België werden gebouwd. Dit derde en laatste deel gaat over lokomotieven die aan België nooit besteld werden, maar die toch om oorlogsredenen ons land verlieten.

AANKOOP VAN TYPES 36 VAN DE BELGISCHE STAAT.

Op 28 augustus 1916, tijdens de Eerste Wereldoorlog, werden 80 van de in Frankrijk geëvacueerde lokomotieven van de Belgische Staat aan de USSR doorverkocht volgens een overeenkomst die door de Belgische Regering in ballingschap in Le Havre en de Russische Minister van vervoer werd gesloten.

De overplaatsing gebeurde per boot. Het eerst aantal kwam in de haven van Arkhangelsk (Witte Zee) tegen het einde van 1916 toe. Na het lossen werden de lokomotieven gedeeltelijk gedemonteerd om op aken te kunnen vervoerd worden die 500 km lang de Dvina tot Kotlas stroomopwaarts voeren.

Nadien werden zij op lange bakwagens ingeladen en naar Oekraïne vervoerd, waar zij door de werkplaats van Alexandrovsk (vandaag Zaporozjé - nabijheid van de Zwarte Zee) werden weer gedemonteerd.

Na deze lange reis zou de eerste machine op 24 december 1916 in dienst genomen worden. De andere volgen tijdens de lente van 1917 op. Hun eerste "stamlijn" was Kursk-Kharkhov-Sébastopol (1000 km lang). Het baanvak Sébastopol-Simféropol was heel moeilijk (streng bochten, sterke hellingen, talrijke tunnels,...)

De volgende overplaatsingen gebeurden via een andere reisweg. De boten werden in februari-maart 1917 in de haven van Mourmansk (Barent Zee) gelost in het uiterste Noorden van Noorwegen en Finland. De lokomotieven werden gedemonteerd en op lage bakwagens tot Petrograd vervoerd. Ze werden door de werkplaatsen van Poutilow (vandaag Newski) en vertrukken nadien naar Oekraïne.

Naast de assemblage en de aanpassingen aan de behoeften van het Sovjetische net; o.a. de plaatsing van de automatische koppeling, de wijziging van de assen om de sporen met brede tussenruimte (1,524 m) te kunnen berijden, ondergingen de lokomotieven de volgende wijzigingen:

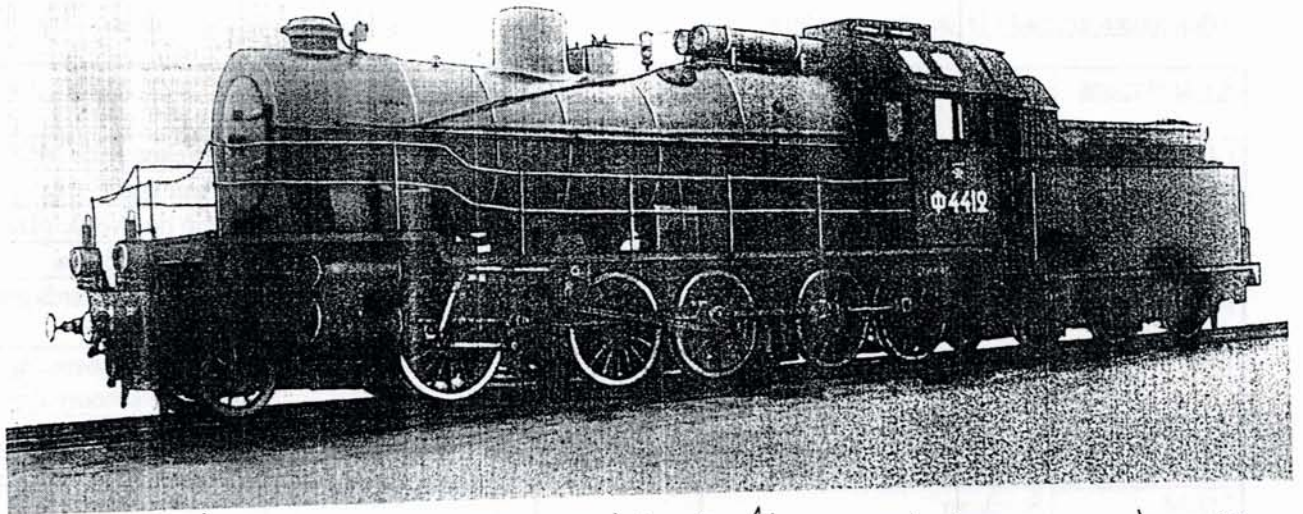
- de ophoging van stuurpost en stoomdom;
- montage van deuren tot de stoomketel op de stuurposten, wat de overplaatsing van de luchtpomp bovendien noodzakelijk maakte;
- de toevoeging van twee luchttanken op de rookkamer;
- uitbreiding van de zandkisten;
- plaatsing van een krachtiger fluit;
- installatie van leuning langs de stoomketel zoals gebruikelijk op alle sovjetische lokomotieven;
- ophoging van de tender en toevoeging van een huisje;
- schilderwerken : lokomotief in het zwart met rode draden, rode wielen, nummers in het wit.

Aangezien de ligging van de cilinders en de bediening de onderhouds- en herstelwerken uiterst ingewikkeld maakten en daar het bisseldraaistel voor heel wat problemen zorgde, werden enkele wijzigingen nog later aangebracht om deze knelpunten te verbeteren.

De SZD klasseerden het ex-type 36 in de reeks F (voor 'Flamme') en bewaarden het nummer van de Belgische Staat.

U moet wel weten dat slechts een deel van de 80 lokomotieven hun eindpunt bereikten zo talrijk waren de valstrikken op de reisweg.

Het torpederen van Duitse onderzeeboten deed een onbepaald aantal lokomotieven waarschijnlijk verdrinken. 10 à 20 lokomotieven kantelden uit een helling ten gevolge van een ontsporing tijdens de rit Mourmansk-Petrograd. Pas na de burgeroorlog werden de nog bruikbare deelen als wisselstukken gerecupereerd voor de lokomotieven die in Oekraïne en Krimee waren ingezet.



Wij geven hier uit een copy van de bekende foto van de Φ 4412, een type 36, gewijzigd om op het sovjetische net te kunnen rijden. Deze lokomotief werd door La Hestre in 1912 gebouwd.

De 21 laatste machines bleven zelfs in Frankrijk : eerst bij gebrek aan vervoermiddelen. Dan brak de Russische Revolutie op in maart 1917 en in december werd de wapenstilstand tussen de Duitsers en de Russen ondertekend. Tijdens de revolutie en de burgeroorlog werden de werken inzake het weer monteren onderbroken (1918-1921) en konden pas tussen 1926 en 1928 hervat en beëindigd worden.

De in Petrograd weer gemonteerde lokomotieven werden op de 'oktober'-spoorweg gebruikt (lijn Moscow - Smolensk - Orcha, Bologoié - Vélikié, Louki - Nevel, Orcha - Vitebsk - Nevel et Vitebsk - Smolensk). Sommige machines zouden na 1918 tijdens de bezitting van Oekraïne door de Duitsers buitgemaakt zijn. Deze voertuigen zouden opnieuw aan de normale spoortussenruimte aangepast zijn (1,435 m) en misschien zelfs op het westfront teruggebracht zijn.

Het Poolse Leger zou, van zijn kant, tijdens de oorlog met Sovjetunie (1919-1920) enkele machines te Kiev in beslag genomen die naar België zouden teruggestuurd zijn.

Na de tweede Wereldoorlog telde het bestand van de reeks F nog 18 lokomotieven die allemaal in Krimée gebruikt waren (schiereiland in de Zwarte Zee). Ze sleepten de goederentreinen tussen Sébastopol en Simféropol. Voor 1918 hebben de 'F' er ook reizigerstreinen gesleept. Deze taak werd later door grote 2-4-D van de reeks M overgenomen.

LOKOMOTIEVEN VAN BELGISCHE OORSPRONG DIE IN 1944 WERDEN BUITGEMAAKT.

Om oorlogsredenen zijn nog twee andere lokomotieven naar de USSR vertrokken. Het gaat om 2 exemplaren van de reeks 50 van de DR (Deutsche Reichsbahn) die van 200 eenheden van hetzelfde type deel uitmaakten, welke aan de Belgische industrie door de Duitse bezetter werden besteld.

Deze beiden lokomotieven werden door "l'Anglo-Franco-Belge" te La Croyère gebouwd en droegen respectievelijk de volgende nummers :

AFB 2570/1943 : 50.2148 DR


AFB 2572/1943 : 50.2150 DR

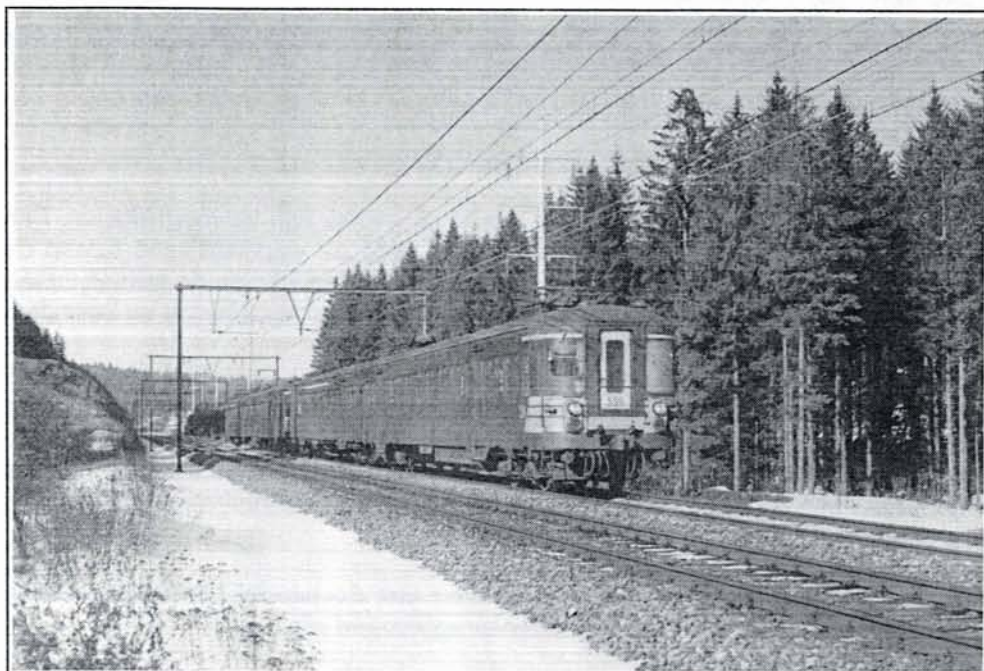
Ze werden vlak voor het einde van de oorlog door de Sovjetische Strijdkrachten buitgemaakt en door de SZD reeks TZ opgenomen (nummers TZ 2148 en TZ 2150).

De TZ 2150 reed voor de SZD tot 1958 en werd nadien aan de kopermijnen van Kirovgrad verkocht. De TZ 2148 werd de laatste lokomotief van Belgische oorsprong die in Sovjetunie reed tot 1963. Ze werd nadien aan de Roemeense Spoorwegen verkocht en kreeg het nummer 150.1129 CFR.

Afkortingen gebruikt in de beurtregeling:

A) de stations	
LL	Arlon
FNR	Namur
LC	Ciney
LT	Ottignies
LJ	Jemelle
FEO	Ronet
KL	Kleinbettingen (CFL)
LUX	Luxembourg (CFL)
MKM	Stockem

B) de beurtregelingen	
	twee gekoppelde MS
A	MS aan kop
B	MS op de tweede plaats
R	rijdt op alle dagen
N67	rijdt niet op zaterdag en zondag
R3	rijdt enkel s'woensdags (behalve tijdens de schoolvakantie)
ME	ledige rit voor de trein...
EM	ledige rit van de trein...



*De laatste motorstellen van de reeks 500 beëindigen hun loopbaan (in België) op één van de mooiste lijnen van het land: Namur - Arlon. Hier kunnen wij zien de trein 7760 Namur-Arlon, verze kerd door de MS 538 gekoppeld met de MS 107. Hatrival, 18/2/91
Foto JL Vanderhaegen*

FOTO NR 13-11

Algemene inlichtingen:

Oorspronkelijk waren er 38 motorstellen type 500 (502 tot 539). Op heden zijn er nog slechts 13 in dienst: de 502, 505, 509, 510, 517, 518, 519, 520, 527, 530, 531, 532, 538.

Tijdens de week-end worden de ritten verzekerd door één motorstel, in tegenstelling tot de hieronder gegeven grafiek.

Bijkomende informatie per dag:

dag 1: E7765 R67, beperkt tot Ciney

dag 4: E5822 N67, oorsprong Arlon, vertrek 7h19

dag 5: E7754 R: oorsprong Namur, vertrek 6h59

E3661 R3: rijdt niet tijdens de schoolvakantie

dag 6: E7782 R: oorsprong Arlon, vertrek 6h32

dag 8: E7781 N67: oorsprong Jemelle, vertrek 6h18

E7763 R67, beperkt tot Ciney

dag 9: E5822 N67, oorsprong Arlon, vertrek 7h19

E5844 R3, rijdt niet tijdens de schoolvakantie

dag 9(s): E7792 R67: oorsprong Ciney in plaats van Arlon

E 7766 R: bestemming Arlon, aankomst 21h10

dag 10: E7753 N67: oorsprong Namur, vertrek 5h59

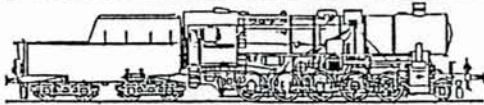
E 3652 R3: rijdt niet tijdens de schoolvakantie

dag 11: E7781 N67: oorsprong Jemelle, vertrek 6h18

dag 12: E7782 N67: oorsprong Arlon, vertrek 6h32

R67, oorsprong Ciney in plaats van Arlon

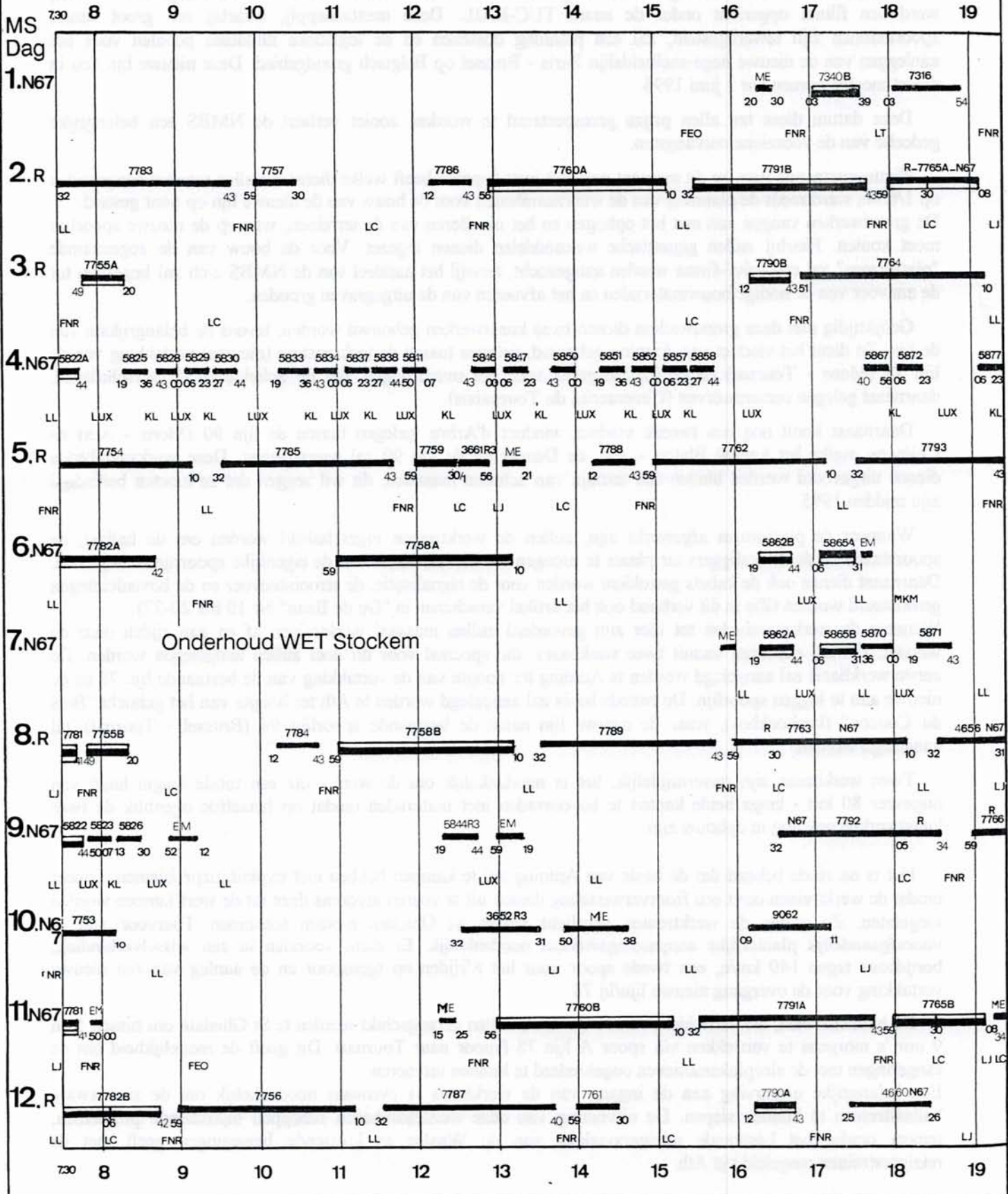
NB: deze beurtregeling geeft de theoretische diensten van de motorstellen reeks 500. Het kan gebeuren dat de voorziene dienste door motorstellen van een andere type verzekerd worden. U kunt natuurlijk ook de MS 500 op andere lijnen tegenkomen.



TSP grafiek



WET Stockem
Omloop MS 500 (type 1955)
Vanaf 27/09/1992



De HST in België

De bouw en de exploitatie van de toekomstige HST, waarover reeds meer dan tien jaar wordt gesproken, zal volledig door de NMBS zelf verwezenlijkt worden. Daartoe werd een financieringsplan uitgewerkt tussen de Staat en de NMBS, waarin de modaliteiten vervat zijn voor elke partij; dit plan is verweven met "STAR 21", welke de modernisering van het binnenlandse net in de komende decenia bepaald.

Met het doel de NMBS te begeleiden en bijstand te verlenen voor het realiseren van het hoge-snelheidsnet, werd een filiaal opgericht onder de naam TUC-RAIL. Deze maatschappij, waarbij een groot aantal spoormannen zijn tewerkgesteld, zal een planning opstellen en de logistieke middelen bepalen voor het aanleggen van de nieuwe hoge-snelheidslijn Paris - Brussel op Belgisch grondgebied. Deze nieuwe lijn zou in dienst moeten komen per 1 juni 1996.

Deze datum dient ten allen prijze gerespecteerd te worden, zoniet verliest de NMBS een belangrijke gedeelte van de voorziene ontvangsten.

Niettegenstaande men op dit moment nog niet juist bepaald heeft welke diensten zullen worden aangeboden op 1/6/96, werd reeds de planning van de werkzaamheden voor de bouw van de nieuwe lijn op punt gesteld. De grondwerken vangen aan met het ophogen en het nivelleren van de terreinen, waarop de nieuwe spoorlijn moet komen. Hierbij zullen gigantische wekmiddelen dienen ingezet. Voor de bouw van de zogenaamde "platformen" zal een privé-firma worden aangezocht, terwijl het aandeel van de NMBS zich zal beperken tot de aanvoer van de nodige bouwmaterialen en het afvoeren van de uitgegraven gronden.

Gelijktijdig met deze grondwerken dienen twee kunstwerken gebouwd worden, tevens de belangrijkste van de lijn. Zo dient het viaduct van Antoing gebouwd, gelegen tussen de toekomstige (nieuwe) vertakking van de lijn 78 (Mons - Tournai) en de Franse grens voor het overbruggen van de Schelde en de verschillende, daarnaast gelegen cementwerven (Cimenteries du Tournaisis).

Daarnaast komt nog een tweede viaduct, viaduct d'Arbre, gelegen tussen de lijn 90 (Mons - Ath) en Chièvres, welke het kanaal Blaton - Ath, de Dender en de lijn 90 zal overspannen. Deze werkzaamheden dienen uitgevoerd worden binnen een termijn van achttien maanden, dit wil zeggen dat ze moeten beëindigd zijn midden 1995...

Wanneer de platformen afgewerkt zijn, zullen de werktreinen ingeschakeld worden om de ballast, de spoorstaven en de dwarsliggers ter plaats te brengen om met de bouw van de eigenlijke spoorlijn te beginnen. Daarnaast dienen ook de kabels getrokken worden voor de signalisatie, de stroomtoevoer en de bovenleidingen gemonteerd worden (Zie in dit verband ook het artikel verschenen in "Op de Baan" Nr 10 blz 20-27). Wanneer de werkzaamheden tot hier zijn gevorderd zullen massaal werktreinen af en aan rijden naar de werven. Dit zal gebeuren vanuit twee werkbases, die speciaal voor dit doel zullen aangelegd worden. De eerste werkbasis zal aangelegd worden te Antoing ter hoogte van de vertakking van de bestaande lijn 78 en de nieuwe aan te leggen spoorlijn. De tweede basis zal aangelegd worden te Ath ter hoogte van het gehucht "Bois du Coucou" (koekoekbos), waar de nieuwe lijn naast de bestaande spoorlijn 94 (Brussel - Tournai) zal aangelegd worden.

Twee werkbases zijn onvermijdelijk, het is noodzakelijk om de werf - die een totale lengte heeft van ongeveer 80 km - langs beide kanten te bevoorraden met materialen omdat op hetzelfde ogenblik de twee kunstwerken ook nog in opbouw zijn.

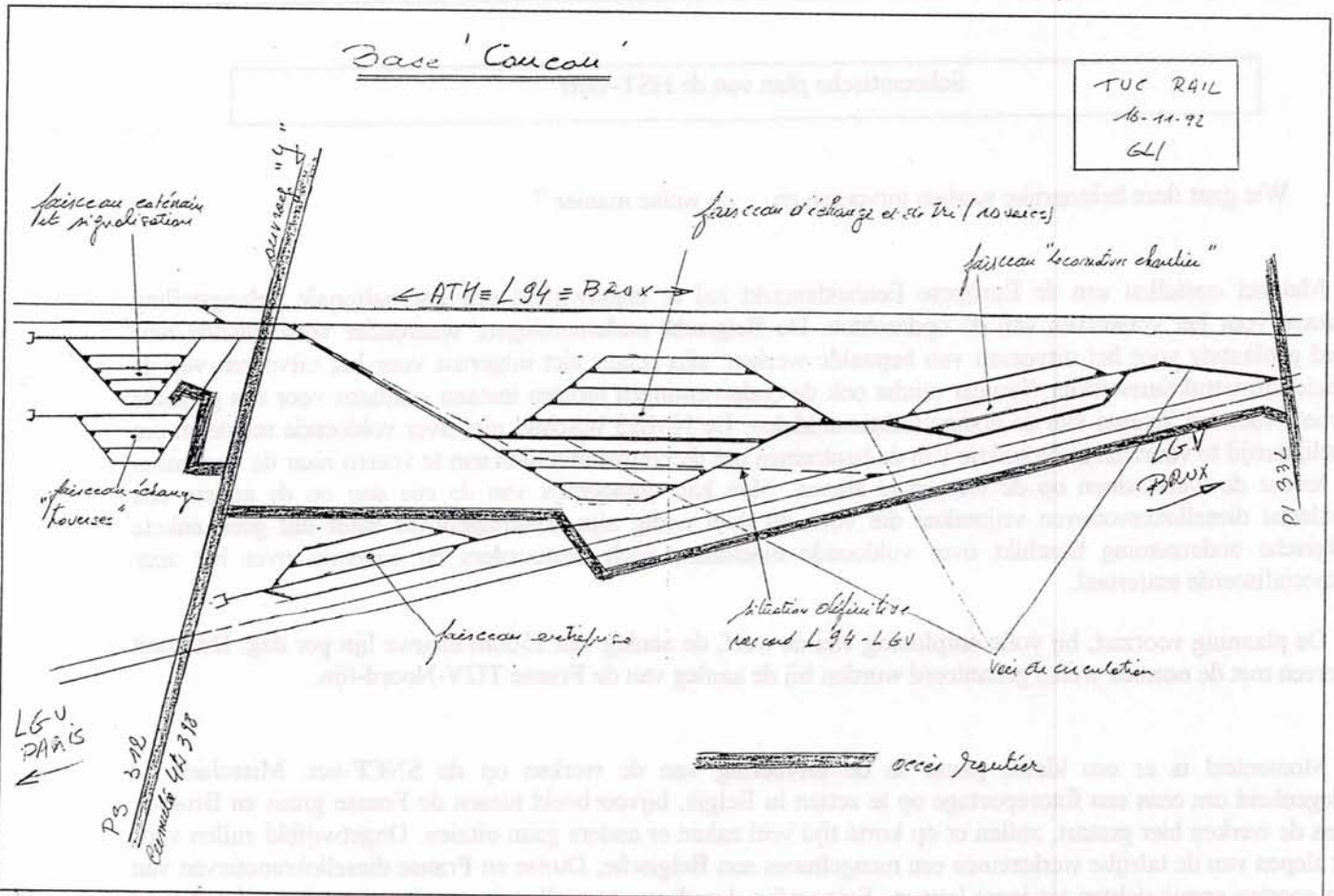
Het is nu reeds bekend dat de basis van Antoing zal te kampen hebben met exploitatieproblemen, temeer omdat de werktreinen eerst een frontverwisseling dienen uit te voeren alvorens deze tot de werf kunnen worden toegelaten. Zo zullen de werktreinen verplicht vanuit St Ghislain moeten toekomen. Hiervoor zijn er voorafgaandelijk plaatselijke aanpassingswerken noodzakelijk. Er dient voorzien in een wisselverbinding, berijdbaar tegen 140 km/u, een tweede spoor voor het afrijden op tgen spoor en de aanleg van een nieuwe vertakking voor de overgang nieuwe lijn/lij 78.

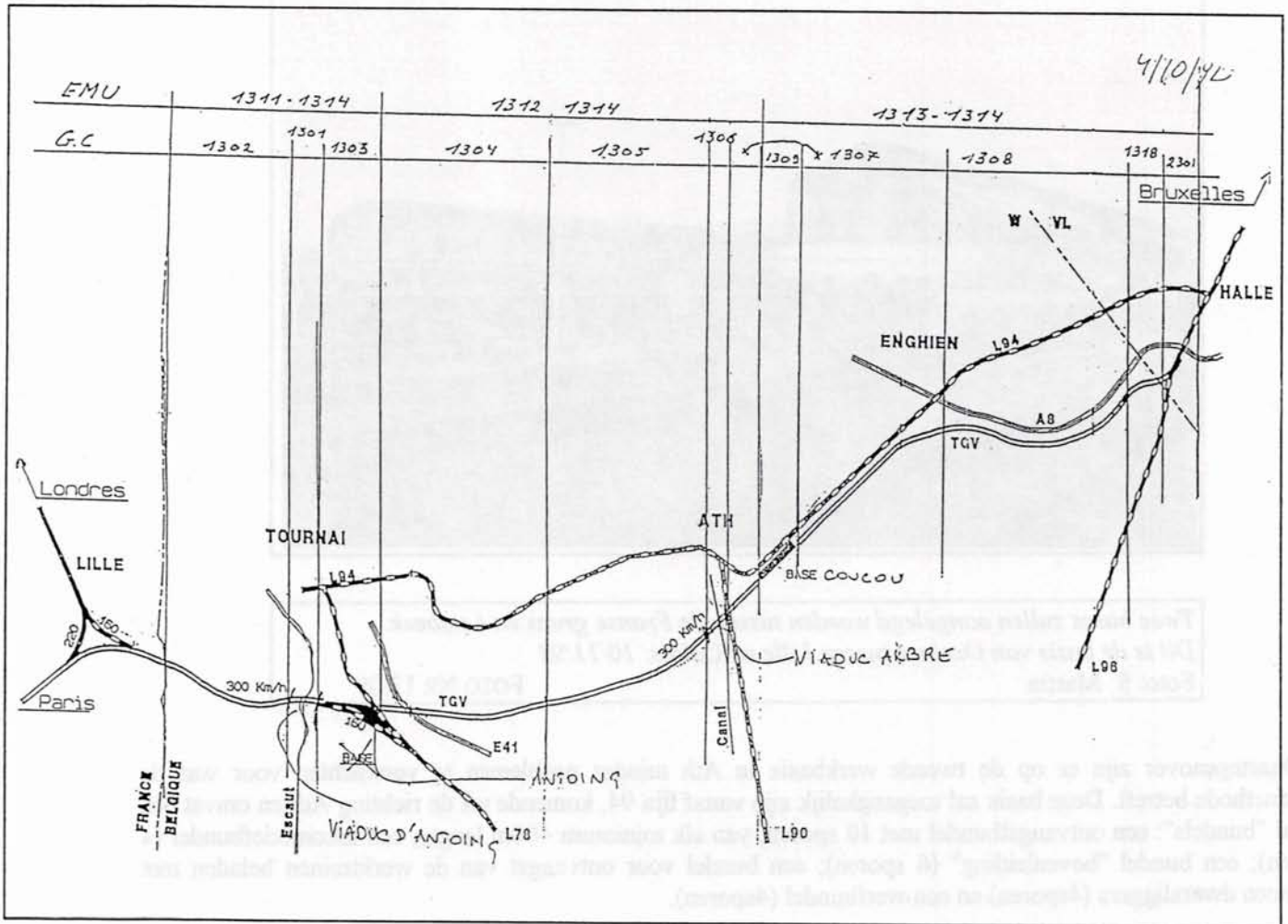
De ballasttreinen, die vertrekken vanuit Quenast, zullen gerangschikt worden te St Ghislain om tussen 5 en 9 uur 's morgens te vertrekken via spoor A lijn 78 (spoor naar Tournai). Dit geeft de mogelijkheid om de rangeringen met de sleeplokomotieven ongehinderd te kunnen uitvoeren. Een belangrijke uitgraving aan de ingang van de werkbasis is eveneens noodzakelijk om de zeer zware ballasttreinen te kunnen slepen. De uitvoering van deze werkzaamheden scheppen bijkomende problemen, temeer omdat het bestaande reizigersverkeer van de Waalse as kruisende bewegingen geeft met de reizigerstreinen omgeleid via Ath.



Twee bases zullen aangelegd worden tussen de Franse grens en Lembeek.
 Dit is de basis van Oxelare tussen Lille en Calais. 10/11/91
 Foto: S. Martin FOTO NR 13.09

Daartegenover zijn er op de tweede werkbasis in Ath minder problemen te verwachten voor wat de werkmethode betreft. Deze basis zal toegankelijk zijn vanaf lijn 94, komende uit de richting Ath en omvat een vijftal "bundels": een ontvangstbundel met 10 sporen, van elk minimum 400m lengte; een lokomotiefbundel (4 sporen); een bundel "bovenleiding" (6 sporen); een bundel voor ontvangst van de werkreinen beladen met betonnen dwarsliggers (4sporen) en een werfbundel (4sporen).





Schematische plan van de HST-werf

Wie gaat deze belangrijke werken uitvoeren en ... op welke manier ?

Met het opstellen van de Europese Eenheidsmarkt zal er ongetwijfeld een internationale belangstelling bestaan voor het verwerven van de opdrachten. De Belgische ondernemingen, waaronder verschillende zeer goed geplaatste voor het uitvoeren van bepaalde werken, zijn echter niet uitgerust voor het uitvoeren van de gehele infrastructuurwerken. Temeer omdat ook de ondernemingen moeten instaan - althans voor een gedeelte ervan - voor het leveren van de nodige traktiemiddelen. De NMBS beschikt niet over voldoende middelen om tegelijkertijd te voorzien in de tractie van de bantreinen om de bouwmaterialen aan te voeren naar de werfbases en tevens de werktreinen op de werven te slepen. Men kan onmogelijk van de ene dag op de andere een honderd diesellokomotieven vrijmaken die voor dit doel nodig zijn. Daartegenover staat dat geen enkele Belgische onderneming beschikt over voldoende machines, noch bestuurders en evenmin over het zeer gespecialiseerde materiaal.

De planning voorziet, bij volle ontplooiing van de werf, de aanleg van 1500m nieuwe lijn per dag. Dit komt overeen met de normen welke gehanteerd worden bij de aanleg van de Franse TGV-Noord-lijn.

Momenteel is er een kleine pause in de uitvoering van de werken op de SNCF-net. Misschien de gelegenheid om eens een fotoreportage op te zetten in België, bijvoorbeeld tussen de Franse grens en Brussel. Eens de werken hier gestart, zullen er op korte tijd veel zaken er anders gaan uitzien. Ongetwijfeld zullen voor het slepen van de talrijke werktreinen een mengelmoes aan Belgische, Duitse en Franse diesellokomotieven van alle soorten en uitzichten tot inzet komen. Fotografen, houdt uw toestellen in aanslag want het zal zeker en vast de moeite zijn !!!

Deze basis zal instaan voor de aanvoer van de materialen op de werven tot aan het "viaduc d'Arbre" enerzijds en tot aan de inrit van het station Halle anderzijds. De basis Ath zal mogen rekenen op een zeer drukke aanvoer van materialen. Elke dag komen een zevental ballasttreinen toe uit Lessines, alsook één trein met betonnen dwarsliggers. om de twee dagen zal een trein met lange spoorstaven naar de basis van Ath worden verzonden. Deze aanvoer van materialen wordt nog aangevuld met de benodigheden voor de bouw van de signalisatie et de bovenleiding.



Zullen de 59 deel nemen aan de HST-werken in België ? Waarscheinlijk wel, in samenwerking met Franse-, Duitse-, Hollandse- en misschien Britse lokomotieven. Op onze foto ziet men zes 59 aan het rusten in Oxelare, op zondag 12/12/91.

Foto S. Martin

FOTO NR 13-10

De actuele werkplanning voorziet:

- vanuit de basis Antoing:
 - aanleggen spoor tussen de Franse grens en Antoing (14km) van 1/3/95 tot 1/5/95;
 - aanleggen bovenleiding tussen de Franse grens en Antoing + aanleggen spoor en bovenleiding tussen Antoing en "viaduct d'Arbre" (28km) van 1/5/95 tot 1/8/95.
- vanuit de basis Ath:
 - aanleggen van spoor tussen de basis "Coucou" en Lembeek (30km) van 1/5/95 tot 1/8/95;
 - aanleggen van de bovenleiding tussen de basis en Lembeek van 1/8/95 tot 1/12/95.

Volgens deze planning moet de infrastructuur voor de HST-lijn volledig afgewerkt zijn op het einde van 1995. De officiële indienststelling midden 1996 komt aldus niet in het gedrang, gezien de resterende zes maanden eventueel kunnen worden benut voor et opvangen van eventuele vertragingen in de bouwfasen.

DE RESULTATEN VAN ONS REFERENDUM

Het minste dat men kan zeggen is dat onze activiteiten u verre van onverschillig laten zoals blijkt uit uw commentaren.

Alvorens elk punt te analyseren, geven wij u eerst het relatief hoge aantal deelnemers: 27 % onder u hebben ons geantwoord, waarvoor wij u danken.

1. REIZEN

a) deelname aan de reizen:

dikwijls	54%
zelden	36%
nooit	10%

b) keuze van de reizen:

matig	1%
is voor verbetering vatbaar	3%
goed	43%
zeer goed	34%
uitstekend	19%

c) keuze van de fotostops:

matig	1%
is voor verbetering vatbaar	2%
goed	43%
zeer goed	34%
uitstekend	20%

d) discipline:

onvoldoende	7%
matig	9%
moet grondig verbeterd worden	15%
is voor verbetering vatbaar	30%
goed	30%
zeer goed	5%
uitstekend	4%

OPMERKINGEN: Iets minder dan 5% onder u vroeg om een vermindering van het aantal fotostops, 4% oordeelt dat onze reizen te lang zijn en 3% vraagt om het vertrek- uur van de reizen later te nemen. Het is jammer genoeg niet mogelijk iedereen tevreden te stellen.

e) reizen naar het buitenland:

voor één dag	ja	82%
	nee	18%

f) prijzen van de reizen:

te duur	8%
bevredigend	92%

voor meerdere dagen	ja	50%
	nee	50%

Hierbij dient men te weten dat het merendeel van onze reizen geen frank opbrengen, sommige worden afgesloten met een negatieve balans (vb. de reis met 29013 en goederentrein). Onze prijzen blijven ondanks alles democratisch, gelijksoortige reizen in Frankrijk en in Duitsland kosten al gauw 2000 à 3000 BEF en soms zelfs zonder fotostops!

g) welke reizen wenst u?

Bij dit soort vragen beginnen de problemen. In werkelijkheid hebben wij even veel ideeën voor reizen ontvangen als er inzendingen waren voor het referendum. Een groot aantal is zelfs verwezenlijkbaar zonder TSP, of zijn onmogelijk geworden. Slechts enkele voorstellen zijn min of meer onder een gemeenschappelijke noemer te plaatsen: Athus-Meuse en de Ardense lijnen in het algemeen, de gesloten of industrielijnen, de Vennbahn, de "dikke neuzen" (het is helaas te laat), de havens van Gent en Antwerpen.

Er dient nog vermeld dat in uw voorstellen, veel reizen financieel niet verwezenlijkbaar zijn. Of bent u bereid om een briefje van 5000 frank neer te leggen?

h) onze beste reizen:

De rubriek moet met het nodige voorbehoud benaderd worden. In feite kent een groot aantal onder u TSP slechts enkele maanden en heeft bijgevolg niet kunnen deelnemen aan onze eerste reizen die ook de meest spectaculaire waren en welke heden niet meer te verwezenlijken zijn omwille van het materieel! Hierna volgt de hitlijst met op kop de laatste grote reis.

