

Op De Baan



Informatieblad van de
TSP
Touristisch Spoor Patrimonium



N°14

MEI 1993

Driemaandelijks tijdschrift
Waarde: 140 FB
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 verveelvoudigd of/ten openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaandelijke schriftelijke toestemming van de uitgever.

NR 13 - FÉBRUARI 1993.



INHOUD

Het woord van de Voorzitter	.3
TSP Patrimonium	.4
Technische fiche stoom	.7
Onze seininrichting	.8
Lezersbrieven	.13
NMBS Minitrip naar Italië	.15
Buitenlandse actualiteit	.20
Belgische actualiteit	.25
Firma's Drouard en TSO in België	.33
HST werken	.36
Portret: de aanhangrijtuig 732.10	.39
Restauratie van het materieel	.42

+++

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, Wim DE RIDDER, Christian DOSSOGNE, Alain ELOOT, Paul JACOBS, Eric LOOZE, Christian MICHEL, Walter PINET, Christian VANHECK.

+++

TITELBEELD

De laatste aankoop van de TSP !! Op 28 april 1986 verzekerde de 5204 de ertstrein 48915, hier gefotografeerd in Gendron-Celles.

Foto: J-L VANDERHAEGEN

FOTO Nr 14-44

HET WOORD VAN DE VOORZITTER

Het seizoen krijgt vorm ...

Wij hebben u reeds drie reizen voorgesteld die de trouwe liefhebbers hebben aangesproken:

-op 3 april had de reis naar de Kust plaats onder het gekende TSP-zonnetje.

-op 12 april, reed de 4605 tussen Ciney en Spontin, terwijl op hetzelfde ogenblik een dertigtal enthousiasten de laatste stoomdampen degusterden van de Poolse stoomlocomotieven in de omgeving van Wolsztyn...

Deze eerste langdurige buitenlandse reis werd een echt succesnummer; onder een stralend blauwe hemel opende een perfecte lokale organisatie het laatste Europees normaal-spoor-stoomtrein-bastion aan de TSP-ers. Polen is ontgensprekelijk een te ontdekken land. Een omvangrijke bijdrage over deze uitstap in ons volgend nummer. Deze eerste escapade zet ons nu reeds aan om aan volgend jaar te denken, waar we nogmaals zullen proberen om onze volgelingen te verwennen. Op stapel staat een reis naar het oostelijk deel van de VSA, met name naar New York, waar de laatste Amerikaanse "dikke neuzen" rondtoeren.

Verleden winter hebben wij een betreuenswaardige tegenslag moeten incasseren, die wij liever niet hadden zien voorbij komen: onze 6077 is slachtoffer geweest van een zware beschadiging. Uitgeweken in de stelplaats van Ronet, werd ze, als gevolg van een stom misverstand, blootgesteld aan intense koude. Ze werd overgebracht naar Monceau waar de motor gedemonteerd werd en de cilinderkoppen vervangen werden, de turbo vervangen en nog andere werkzaamheden plaatsvonden. Dit is de reden waarom tijdens de reis van 3 april de 6077 vervangen werd door de 5916, terug in het land na de TGV werkzaamheden. Wij hebben van dit spijtig voorval niettemin gebruik gemaakt om de motor volledige na te zien.

In mei is het gewoonlijk minder druk, en wij roepen u op om, zoals gewoonlijk, talrijk deel te nemen aan onze volgende activiteiten: de open-deur dagen in Charleroi halfweg de maand mei, onze derde reis einde mei (wij weten tot nu toe nog niet hoe de toekomst van lijn 163 er uit ziet), en op 21 juli de tweede Ciney-Spontin rijdag.

In de weinige vrije tijd die ons nog rest wordt de restauratie van de 4333 voortgezet, ook werden de eerste werken aangevat op aanhangwagen 732.10, die in de loop van maart in de werkplaats van Braine-le-Comte aankwam.

Onze bibliotheek werd uitgebreid met een boek waarvan de inhoud beschreven is in dit nummer, ook vermelden wij dat het boek over de stoomlocomotieven 25, 26, 27/28 bijna klaar is.

Maar ook andere ideeën vinden hun weg; ze zullen voorgesteld worden in een volgend nummer.

Veel leesgenot.

OPEN DEUR DAGEN IN CHARLEROI

Op 15, 16, 17 en 18 mei aanstaande, organiseert de NMBS open deur dagen in het station Charleroi-Sud, met animatie in de nabij gelegen stations Châtelet en Monceau.

Zoals gewoonlijk stelt de NMBS haar meest recente materieel voor, terwijl stoomlocomotief 29.013, geassisteerd door een stoomlocomotief van de CF3V pendelritten verzekert tussen Charleroi en Châtelet.

Er worden verscheidene tentoonstellingen ingericht, met als thema 150 jaar spoor in Charleroi. Bovendien de spoorwegen worden ook de buurtspoorwegen, de stadstrams en de industriële lijnen behandeld.

Er zijn meerdere plaatsen voorzien: het station van Charleroi waar het materieel voorgesteld wordt alsook een TGV-Atlantique stel, het station van Châtelet waar het mogelijk zal zijn om het rangeerstation, in werking, te bezoeken en het tentoonstellingspaleis waar de miniatuurtreinen verzameld zullen zijn.

TSP verzekert de pendelritten tussen Charleroi-Sud en Monceau met de motorstellen 554.18 en 4605, met op de heenreis via lijn 260 en de terugreis via lijn 124A. De nodig uitleg wordt gegeven op deze treinen. De vertrekuren zijn: van 11.00 tot 18.30 uur om het half uur. Al deze activiteiten zijn gratis en u bent er hartelijk op uitgenodigd. Een TSP-shop wordt geïnstalleerd op spoor I van het station Charleroi.

TSP patrimonium

Het is een hartewens van TSP om haar collectie aan te vullen met een "dikke neus".

Deze hartewens zou evenwel niet in vervulling kunnen gaan, omdat de NMBS in 1990 besloten heeft om alle nog niet omgevormde locomotieven van de reeksen 52 en 53 en zelfs de overblijvende locomotieven van de reeks 54, uit te rusten met vlottende cabines, met als enige uitzondering de 204.004 (5404) die in de oorspronkelijke staat behouden wordt voor het toekomstig museum.

In plaats van te berusten in de deze bijna verloren zaak, heeft TSP vanaf 1991 een reeks stappen ondernomen om er als nog in te slagen om een locomotief in zijn oorspronkelijke staat terug te brengen, welke zal aangekocht worden na de op rust stelling.

Maar één na één ondergingen de "majestueuze" machines hun gedaante- verwisseling. Eigenaardig genoeg, werd iedere vraag gevolgd door een onmiddellijke en gehaaste overbrenging naar de werkplaats! (5209, 5401, 5407).

Tot slot werd de ultieme poging om de 5320 te bewaren gekelderd.

Het is evenwel nog mogelijk voor TSP om een Belgische "dikke-neus" te verwerven, de 5204.

Deze locomotief werd in februari 1989 gedeclasseerd wegens zware schade aan de diesel-motor. In die tijd was het niet de bedoeling om na de tachtiger jaren de locomotieven van de reeks 54 en de 52 en 53-ers die niet omgevormd waren nog in dienst te houden. De beslissing om de

Athus-Meuse lijn te herwaarderen als hoofdas voor al het goederentransport met bestemming Oost-frankrijk, Zwitserland en Italië heeft deze beslissing ongedaan gemaakt; maar, voor de 5204 kwam de keuze beetje te laat, ze zou wellicht hersteld geweest zijn.

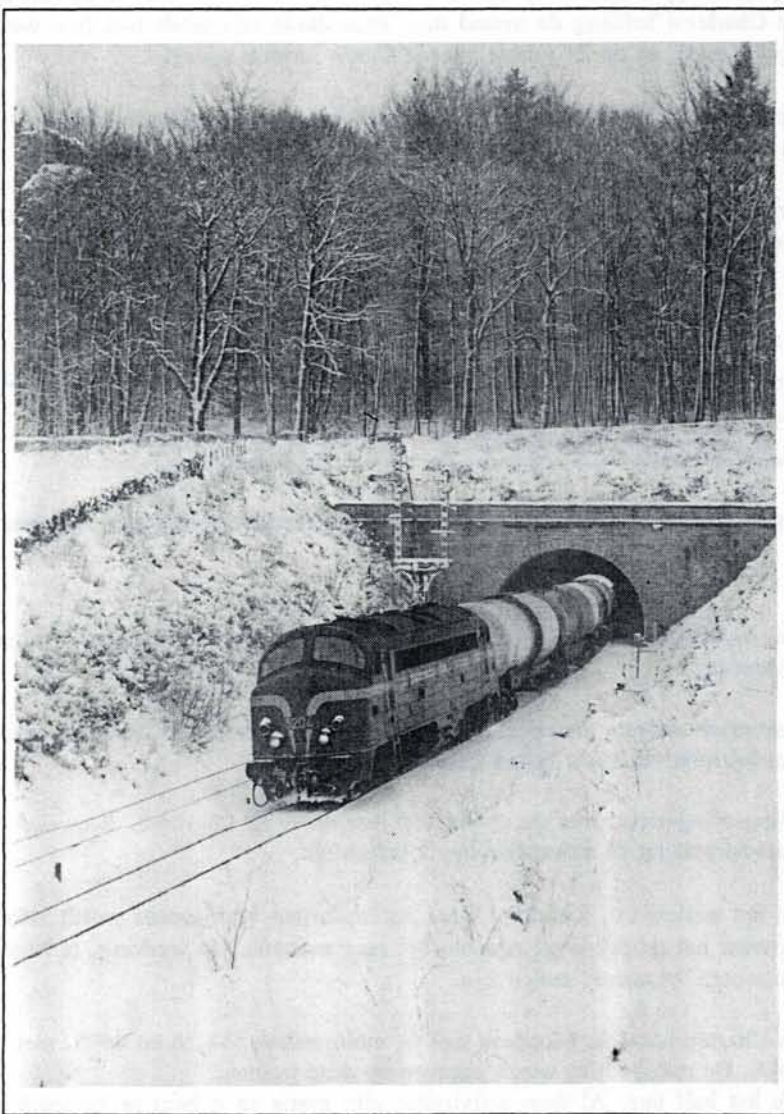
De 5204 maakt waarschijnlijk deel uit van de drie laatste locomotieven (met de 5209 en de 5319) die over een kast en voornamelijk een neus beschikken in goede staat zonder blusten en een minimale corrosie.

De NMBS had waarschijnlijk er voordeel bij gehad om deze kast te bewaren in plaats van het herbouwen van de 204.003 of de 5407 ...

Ten slotte heeft TSP de 5204 gekocht. Er dient evenwel vermeld dat de kast volledig leeg is, ontdaan van alle motoren en stuurposten. Men kan slecht een reconstructie in overweging nemen bij het uitrangeren van de reeksen 52, 53 & 54 binnen een tiental jaar, en indien TSP over de nodige fondsen zal beschikken voor deze zeer dure operatie.

Hoe het ook zij, het zou spijtig geweest zijn had men de kast van de 5204 naar de schroothoop verwezen, nu kan ze ten minste dienen als historisch monument in afwachting van een eventuele wedergeboorte.

Het patrimonium van TSP is opnieuw verrijkt met een voor België enig exemplaar.



Dank zij de actie van TSP, blijft er een tweede "dikke-neus" in België : de 5204. Hier is ze te zien op 20 februari 1987, in de sneeuw, bij verlaten van de tunnel van Vonèche, met de trein 76940 aan de haak die Beauraing als bestemming heeft.

Foto : Jean-Luc VANDERHAEGEN

FOTO Nr 14-16

Technische fiche stoom

LOKOMOTIEVEN TYPE 81

vervolg van nummer 13

opmerkingen i.v.m. de tabellen

- (1) NMBS-nummer toegekend op 01/01/1946
- (2) oud NMBS- en Etat-Belge nummer
- (3) nummer toegekend door de Pruisische Staatsspoorwegen (KPEV)
Bromb : Bromberg Elber : Elberfeld Hann : Hannover
Kattow : Kattowitz König : Königsberg Magd : Magdeburg
MGDB : Militär General Direktion Brüssel
Müns : Münster
- (4) bouwer:
Han : Hannover Hen : Henschel Hohen : Hohenzollern
Humb : Humboldt Graf : Grafenstaden Link : Linke-
Hofmann Schi : Schichau
- (5) stelplaats:
ANS : Ans FNO : Antwerpen Oost
ATH : Ath FNSD : Antwerpen Zuid
FBC : Braine-le-Comte FR : Brugge
FBM : Brussel Zuid FSR : Schaarbeek
FCV : Berchem FTM : Tamines
FHS : Hasselt FVY : Gouvy
FGH : St. Ghislain GMN : Montzen
FKR : Merelbeke GT : Haine St. Pierre
FLD : Landen LMG : Mariembourg
FLU : Luttre LNC : Monceau
FMS : Mons LWC : Walcourt
FMY : Montignies NK : Kinkempois
FNDM : Antwerpen-Dam
- (6) datum van schrapping en stelplaats
- (7) laatst aangekoppelde tender
- (8) datum van teruggave door Duitsland na de Tweede Wereldoorlog. Sommige lokomotieven die reeds naar België teruggekomen waren werden een tweede maal door het Reich buitgemaakt tijdens het von Rundstedt-offensief, en vervolgens weer teruggegeven.
- (9) opmerkingen:
 - (10) niet hersteld na teruggave
 - (11) uitgerust met een Gieslinjektor in 1959
 - (12) na W.O.2: PKP Tp4-94
 - (13) na W.O.2: NS 4001, daarna NS 4207; vervolgens teruggegeven aan de NMBS
 - (14) ex Eupen-Malmédy 55.5691, verdwenen tijdens de oorlog
 - (15) na W.O.2 : DR
 - (16) na W.O.2 : DR (55.8378), + rond 1953
 - (17) na W.O.2 : USSR (Baltische Staten)
 - (18) na W.O.2 : SNCF 040D 604
 - (19) ex Eupen-Malmédy 55.5674
 - (20) bezat verlengde oververhitter-elementen
 - (21) ex Eupen-Malmédy 55.5675, na W.O.2 in Rusland (spoorbreedte 1.524 mm)
 - (22) na W.O.2 : PKP Tp4-185
 - (23) ex Eupen-Malmédy
 - (24) na W.O.2 : PKP Tp4-52
 - (25) bezat een geblindeerde schuifplaats

NMBS (2)	KPEV (3)	(4)	1958 (5)	1962	+ (6)	HT(7)	(8)	(9)					
81.250	8350	Essen	5350	Hen	13368	1915	GT	GT	01/66	NK	17.475	01/46	
81.251	8351	Müns	5350	Han	8168	1917	FHS	FHS	10/64	FHS	17.255	01/46	
81.252	8352	Berlin	5152	O&K	8547	1919	-----	-----	12/51	FMY	17.124	06/50	(10)
81.253	8353	Müns	5353	Han	8171	1917	FMY	FNDM	08/63	NK	17.051	04/45	(11)
-----	8354	Essen	5354	Hen	13372	1915	-----	-----					(12)
81.255	8355	Hann	5354	Han	8576	1918	GT	GT	10/66	NK	17.289	07/46	
81.256	8356	Berlin	5151	O&K	8546	1919	FGH	FGH	05/66	FGH	17.033	01/46	
81.257	8357	Cöln	5151	Humb	1179	1916	GT	-----	11/61	GT	17.257	02/46	
81.258	8358	Essen	5358	Hen	13376	1915	-----	-----	05/56	LMG	17.238	01/46	
81.259	8359	Müns	5359	Hen	14603	1917	-----	-----	06/52	NK	17.081	-----	
81.260	8360	Essen	5360	Hen	13379	1915	FHS	LWC	12/65	LWC	17.123	11/45	
81.261	8361	Elber	5160	Han	7531	1915	FLU	LNC	08/63	LNC	17.420	07/44	
81.262	8362	Kattow	5362	O&K	8508	1917	LWC	-----	07/60	LNC	17.585	04/45	
81.263	8363	Hann	5363	Han	8585	1918	-----	-----	11/52	FGH	17.262	01/46	
81.264	8364	Müns	5363	Hen	14607	1917	FMY	-----	03/60	FCV	17.100	10/45	
81.265	8365	Kattow	5365	O&K	8511	1918	LWC	-----	03/61	LWC	17.492	11/44	
81.266	8366	Hann	5366	Han	8588	1918	FMY	FBM	05/66	LNC	17.207	11/44	
81.267	8367	Hann	5367	Han	8599	1918	-----	-----	02/53	GMN	17.390	-----	
81.268	8368	Hann	5365	Han	8587	1918	-----	-----	12/52	FMY	17.401	10/44	(13)
81.269	8369	MGDB	5169	Humb	1263	1918	NK	NK	12/65	NK	17.126	-----	
-----	8370	MGDB	5170	Wolf	882	1917	-----	-----					(14)
81.271	8371	Elber	5171	Han	7542	1915	-----	-----	12/52	FMY	17.216	02/45	
81.272	8372	Hann	5372	Han	8594	1918	FNDM	FHS	10/65	FHS	17.240	08/45	
81.273	8373	Essen	5373	Hen	13487	1915	FKR	-----	05/60	FKR	17.107	04/45	
81.274	8374	Müns	5374	Han	8493	1918	-----	-----	06/52	NK	17.076	08/45	
81.275	8375	Hann	5375	Han	8597	1918	-----	-----	02/53	FMY	17.413	-----	
-----	8376	Hann	5376	Han	8598	1918	-----	-----					(15)
81.277	8377	Essen	5376	Hen	13490	1915	-----	-----	08/50	FHS		06/50	(10)
-----	8378	Kattow	5376	Borsig	10106	1918	-----	-----	06/44				(16)
81.279	8379	Hann	5373	Han	8595	1918	-----	-----	01/53	FBC	17.227	08/44	
81.280	8380	Bromb	5180	Schi	2567	1917	-----	-----	11/52	FMY	17.597		
81.281	8381	Magd	5181	Borsig	10067	1918	-----	-----	02/53	FLU	17.379	01/46	
-----	8382	Müns	5382	Han	8501	1918	-----	-----					(17)
81.283	8383	Hann	5383	Han	8505	1918	FCV	-----	09/59	FMY	17.394	07/46	
81.284	8384	Kattow	5384	O&K	8531	1918	-----	-----	12/52	FNO	17.613	04/45	
81.285	8385	Bromb	5185	Schi	2572	1917	-----	-----	01/53	NK	17.513	08/44	
81.286	8386	Kattow	5386	O&K	8533	1917	FNO	-----	09/59	FVY	17.582	09/43	
81.287	8387	Hann	5387	Han	8735	1918	FNO	FVY	04/67	FVY	17.292	08/44	
81.288	8387	Müns	5388	Han	8507	1918	-----	-----	06/52	ATH	17.538	09/43	
81.289	8388	Hann	5389	Han	8737	1918	FMY	-----	09/59	FMY	17.294	06/44	
-----	8390	Essen	5390	Hen	13504	1915	-----	-----					(18)
-----	8391	Müns	5391	Han	8510	1918	-----	-----					(15)
81.292	8392	Müns	5392	Han	8511	1918	FR	-----	12/58	FR	17.231	-----	
81.293	8383	Essen	5393	Hen	13507	1915	-----	-----	11/52	FSR	17.508	06/50	(10)(19)
81.294	8394	Müns	5394	Han	8513	1918	NK	-----	01/62	NK	17.411	01/46	
81.295	8395	Kattow	5395	O&K	8540	1918	-----	-----	12/52	FKR	17.212	07/44	
81.296	8396	Hann	5396	Han	8744	1918	-----	-----	07/56	FVY	17.561	01/45	
81.297	8397	Müns	5390	Han	8509	1918	FMY	FGH	03/66	LNC	17.262	04/45	(20)
81.298	8398	Hann	5393	Han	8741	1918	-----	-----	02/58	FVS	17.406	08/46	
81.299	8399	Kattow	5393	O&K	8538	1918	FVY	-----	06/61	FVY	17.488	06/50	
-----	8400	Müns	5400	Vulcan	3383	1918	-----	-----					(15)
81.301	8401	Essen	5201	Hen	12238	1913	FMY	-----	09/59	FMY	17.188	07/47	
81.302	8402	MGDB	5202	Han	8568	1918	-----	-----	12/52	FNSD	17.540	12/45	
81.303	8403	Erfurt	5203	Borsig	9381	1915	-----	-----	12/52	FKR	17.571	06/50	(10)
-----	8404	Halle	5203	Vulcan	13426	1918	-----	-----					(21)
81.305	8405	MGDB	5205	Humb	1389	1918	FHS	-----	09/61	FHS	17.163	08/44	
81.306	8406	Elber	5205	Graf	6866	1916	-----	-----	02/53	NK	17.311	10/45	
81.307	8407	König	5205	Borsig	9627	1916	FMY	FVY	02/67	FVY	17.091	09/44	
-----	8408	Cöln	5208	Humb	1290	1917	-----	-----					(22)
81.309	8409	König	5209	Borsig	9631	1916	GT	-----	09/59	GT	17.244	01/45	
81.310	8410	Breslau	5210	Linke	1240	1915	-----	-----	06/57	FMY	17.423	01/46	
81.311	8411	Bromb	5211	Schi	2630	1917	-----	-----	06/52	FKR	17.173	-----	
81.312	8412	Cöln	5212	Humb	1294	1917	-----	-----	06/52	FHS	17.533	06/50	(10)
81.313	8413	Cöln	5213	Humb	1295	1917	-----	-----	03/53	FLU	20.066	-----	

NMBS (1)	(2)	KPEV (3)		(4)			1958 (5)	1962 (5)	+ (6)		HT(7)	(8)	(9)
81.314	8414	5214	Cöln	Humb	1296	1917	FMY	FMY	08/65	LNC	17.120	09/44	
81.315	8415	5215	Bresl	Linke	1245	1915	NK	----	12/58	NK	17.180	----	
81.316	8416	5216	Cöln	Humb	1298	1917	NK	----	10/61	NK	17.008	----	
81.317	8417	5216	Elber	Borsig	9450	1916	----	----	06/52	FKR	17.068	02/46	
81.318	8418	5218	Cöln	Humb	1300	1917	----	----	01/53	GT	17.074	01/45	
81.319	8419	5219	Cöln	Humb	1301	1917	----	----	06/52	NK	17.267	09/43	
-----	8420	5220	Breslau	Vulcan	3039	1915	----	----					(15)
81.321	8421	5221	Cöln	Humb	1303	1917	----	----	11/52	FHS	17.509	06/44	
81.322	8422	5222	Cöln	Humb	1304	1917	----	----	12/52	FKR	17.021	06/44	
81.323	8423	5223	Elber	Borsig	9457	1916	FKR	FKR	06/67	NK	17.012	06/44	
81.324	8424	5225	Elber	Hann	7846	1916	NK	FVY	02/67	FVY	17.210	----	
81.325	8425	5225	Mainz	Hen	14687	1917	FTM	LWC	05/66	LNC	17.153	01/46	
81.326	8426	5226	Elber	Hann	7847	1916	FBC	FMS	12/64	FMS	17.112	----	
81.327	8427	5227	Bromb	Vulcan	3046	1915	FTM	FMY	02/67	LNC	17.124	----	
81.328	8428	5228	Kattow	OŞK	8129	1916	----	----	06/52	ANS	17.091	----	
81.329	8429	5229	Cöln	Humb	1321	1918	NK	----	09/59	NK	17.444	02/43	
81.330	8430	5229	Elber	Hann	7850	1916	NK	----	09/59	NK	17.102	----	
81.331	8431	5234	Elber	Hann	8040	1917	FLU	LNC	10/63	LNC	17.304	03/45	
81.332	8432	5235	Cöln	Jung	2637	1918	FGH	FGHG	07/66	FGH	17.116	08/44	
81.333	8433	5233	Elber	Hann	8039	1917	----	----	06/52	FLD	17.087	04/45	
81.334	8434	5234	Essen	Hen	12706	1914	FMY	FGH	05/66	FGH	17.550	07/44	
81.335	8435	5235	Posen	Schi	2657	1918	----	----	02/53	FMY	17.099	03/44	
81.336	8436	5236	Cöln	Humb	1326	1917	FKR	FKR	05/63	FKR	17.270	----	
81.337	8437	5236	Elber	Jung	2602	1917	FNDM	----	09/59	FNDM	17.243	06/45	
81.338	8438	5238	Hann	Hann	7683	1915	FGH	FGH	04/67	FLV	17.593	01/46	
81.339	8439	5236	Hann	Hann	7681	1915	----	----	12/53	NK	17.239	07/46	
81.340	8440	5240	Elber	Jung	2606	1917	ATH	ATH	12/65	FGH	17.610	09/43	
81.341	8441	5241	Hann	Hann	7747	1916	FLU	NK	06/66	NK	17.198	09/44	
81.342	8442	5242	Elber	Hen	12714	1914	FGH	----	03/61	FGH	17.137	----	
81.343	8443	5243	Cöln	Humb	1333	1917	FGH	----	03/61	FGH	17.538	03/44	
81.344	8444	5244	Cöln	Humb	1334	1917	LNC	LNC	12/65	LNC	17.604	08/44	
81.345	8445	5245	Cöln	Humb	1335	1917	----	----	02/53	FVS	17.126	09/44	
81.346	8446	5246	Hann	Hann	7752	1916	FGH	FGH	05/66	LNC	17.193	09/43	
81.347	8447	5247	Posen	Schi	2867	1918	----	----	12/52	GMN	17.514	06/50	(10)(23)
81.348	8448	5248	Erfurt	Borsig	9743	1917	LWC	LWC	05/65	LNC	17.324	11/45	
81.349	8449	5244	Essen	Hen	12716	1914	FNDM	----	12/58	FNDM	17.601	09/43	
81.350	8450	5250	Elber	Jung	2616	1917	NK	NK	06/66	FHS	17.223	09/43	
81.351	8451	5250	Stettin	Vulcan	3304	1917	----	----	11/52	FHS	17.207	07/46	
81.352	8452	5251	Hann	Hann	7757	1916	FCV	FNDM	10/65	FHS	17.246	06/44	
81.353	8453	5253	Essen	Hohen	3839	1918	FGH	GT	08/63	GT	17.175	09/43	
81.354	8454	5254	Erfurt	Hen	14804	1917	----	----	03/53	NK	17.230	08/46	
81.355	8455	5255	Stettin	Vulcan	3309	1917	FBC	FMS	11/63	FBC	17.359	----	
81.356	8456	5253	Magd	Hann	7584	1915	----	----	11/52	FHS	17.295	08/44	
81.357	8457	5257	Köning	Schi	2529	1917	FHS	FR	04/67	NK	17.490	01/45	
81.358	8458	5258	Köning	Schi	2530	1917	----	----	12/52	FKR	17.628	08/45	
-----	8459	5259	Essen	Hen	12731	1914	----	----					(24)
81.360	8460	5460	Essen	Hohen	3846	1918	FGH	----	07/60	FGH	17.140	10/43	
81.361	8461	5260	Mainz	Graf	7029	1918	----	----	06/52	NK	17.633	06/50	(10)
81.362	8462	5162	Elber	Hann	7533	1915	NK	NK	06/66	NK	17.159	08/44	
81.363	8463	5163	MGDB	Humb	1257	1917	----	----	12/52	FMY	17.442	07/44	
81.364	8464	5464	Essen	Hohen	3850	1918	FSR	----	01/62	FTM	17.426	04/45	
81.365	8465	5165	MGDB	Humb	1259	1917	----	----	06/52	FHS	17.100	06/44	
81.366	8465	5169	Cöln	Humb	1215	1916	FNO	FVY	11/65	FVY	17.389	04/45	
81.367	8467	5467	Essen	Hohen	3853	1918	FTM	LNC	02/67	LNC	17.429	08/44	
81.368	8468	5168	MGDB	Humb	1262	1917	FBC	----	12/58	FBC	17.370	01/46	
81.369	8469	5469	Essen	Hohen	3855	1918	----	----	06/52	FLU	17.241	02/43	
81.370	8470	5470	Essen	Hohen	3856	1918	----	----	11/52	FSR	17.075	03/44	
81.371	8471	5171	Halle	Borsig	10020	1917	FGH	FGH	11/65	LNC	17.344	----	
81.372	8472	5171	Köning	Schi	2331	1915	----	----	11/52	FVS	17.635	06:50	(10)(25)
81.373	8473	5173	Erfurt	Borsig	9262	1915	FKR	----	09/59	FKR	17.078	06:44	
81.374	8474	5174	Bromb	Schi	2501	1917	----	----	06/57	FBC	17.313	07:44	
81.375	8475	5475	Essen	Hohen	3861	1918	LWC	FSR	08/63	FKR	17.581	05:50	(26)
81.376	8476	5170	Cöln	Humb	1216	1916	NK	NK	06/64	NK	17.577	09:43	
81.377	8477	5477	Essen	Hohen	3863	1918	----	----	11/52	FVS	17.487	06:50	

wordt vervolgt...

ONZE SEININRICHTING XI

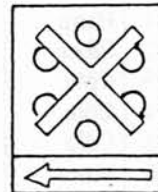
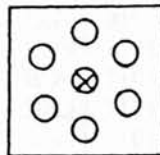
H) Diverse seinen

Onder de benaming "diverse seinen" vallen alle vaste seinen en aanduidingen, die het treinverkeer vlotter laten verlopen. Zij komen op de meest uiteenlopende domeinen voor. Hierna volgt een opsomming van de voornaaste diverse seinen.

1) aanwijzers "verrichtingen gedaan"

Genoegzaam bekend onder de naam "margriet", komt dit sein voor in verschillende stations. Het geeft aan de bestuurder van een begeleide trein de aanduiding dat de verrichtingen voorvor de trein stilstond, volledig beëindigd werden. De "AVG" worden bediend door de treinchef of de stationschef. Het vertoont na bewerking een rood licht, dat na verloop van 7 à 10" dooft, terwijl een kroon gevormd door zes witte lampen begint te branden.

Een bord met de voorstelling van een AVG (aanwijzer verrichtingen gedaan), doorstreept met een rood kruis en eventueel aangevuld met een pijl, verwittigt het treinpersoneel dat er voor de aangeduide richting géén AVG ter beschikking is. Het vertrek van de trein moet derhalve gebeuren op de klassieke manier.



2) herhalingsseinen

a) herhalingssein met gekleurde lichten:

Dit sein betreft de sporen vanwaar reizigerstreinen vertrekken die zich VOORBIJ het vertreksein bevindt. Zo het sein brandt, heeft het dezelfde waarde als een stopsein. Gedoofd heeft het sein geen betekenis. De voorzijde van dit sein is blauw weerkaatsend. Het sein geldt voor alle bewegingen.

	<p>Rood licht: het herhaalde sein is gesloten</p>
	<p>Geel licht: het herhaalde sein staat veilig (dient beschouwd als gevende dubbel geel). Indien een verlichte keper brandt op het herhaalde sein, is dit sein er eveneens mee uitgerust.</p>
	<p>Rood licht met een maanwit licht of een maanwit licht alleen: het herhaalde sein laat doorrijden toe in KLEINE BEWEGING.</p>

b) herhalingssein met lichtstreep:

dit sein wordt OPWAARTS geplaatst van het groot herhaald stopsein als de zichtbaarheidsafstand te klein is. De lichtstreep brandt vast of knippert naargelang de lichten van het vast sein vast branden of knipperen. Het sein heeft volgende betekenis:





	het groot herhaal sein beveelt stilhouden of doorrijden met snelheidsvermindering		het groot herhaald sein laat doorrijden toe zonder snelheidsvermindering.
---	---	---	---

3) sorteerseinen

het sorteersein regelt de opgeduwde bewegingen die uitgevoerd worden met het oog op de sortering van de wagens door heuvelen. Het zwarte seinscherm (niet wit omrand) omvat vier lichtseinen: twee groen, een rood en een geel.

Als er geen enkele sorteerbeweging aan de gang is, zijn de lichten gedoofd.

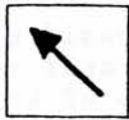
Betekenis van de lichten:

	Rood licht: sorteerbewegingen stilhouden.
	Eén groen licht: beweging naar de rangeerheuvel toegelaten met verminderde snelheid.
	Dubbel groen: beweging naar de rangeerheuvel toegelaten met versnelde vaart.
	Geel licht: beweging in tegenovergestelde richting (terugtrekken) toegelaten.

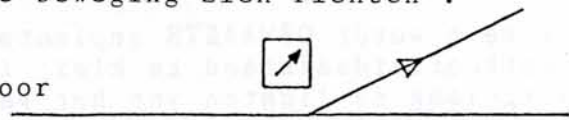
4) wisselstandaanwijzer

Dit sein wordt over het algemeen gebruikt in de zones gelegen aan kop van sporenbundels. Vanop afstand kan met de stand die de wisseltongen innemen nagaan. Het heeft een eigen binnenverlichting (nacht, slechte zichtbaarheid).

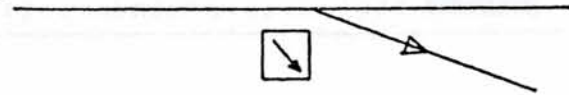
- Wissel vanaf de spits bereiden, zal de beweging zich richten :



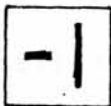
naar het LINKER spoor



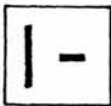
naar het RECHTER spoor



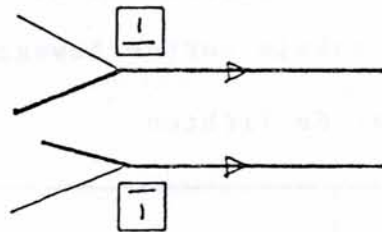
- Wissel bereiden vanaf de wortel, komt de beweging vanaf ;



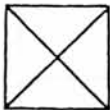
het RECHTER spoor



het LINKER spoor



5) merksein van de stootbok



bestaat uit een een kast waarvan het voorvlak een zwart Sint-Andrieskruis vertoont dat zich op wit opaalglas aftekent. Het sein kan een eigen verlichtingsinrichting bezitten. Dit sein duidt het uiteinde van het spoor aan en legt de stilstand op vóór de stootbok.

6) grenssein voor kleine beweging



het sein bestaat uit een rechthoekig bord waarvan de voorzijde een zwart pictogram draagt van een gesloten rangeersein. Het beveelt stilhouden voor KLEINE bewegingen.

7) grenssein voor opdruklokomotieven



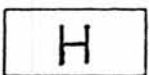
het sein bestaat uit een rechthoekig bord met de aanduiding "ALL" (zwarte letters op witte grond). Het richt zich uitsluitend tot de bestuurders van de opdruklokomotieven (die niet vastgehaakt werden aan de opdrukbeving).

8) merksein stilstand voor lokomotieven



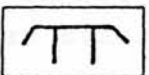
het sein bestaat uit een rechthoekig bord met het opschrift "HL" (zwarte letters op witte grond). Het beveelt stilhouden aan alle lokomotieven.

9) merksein uiteinde perron



het sein bestaat uit een rechthoekig bord met het opschrift "H" (zwarte letter op witte grond). Dit sein wordt gebruikt om de juiste ligging van het perronuiteinde aan te duiden. Het sein mag door de lokomotief voorbijgereden worden.

10) merksein "proefkrokodil"



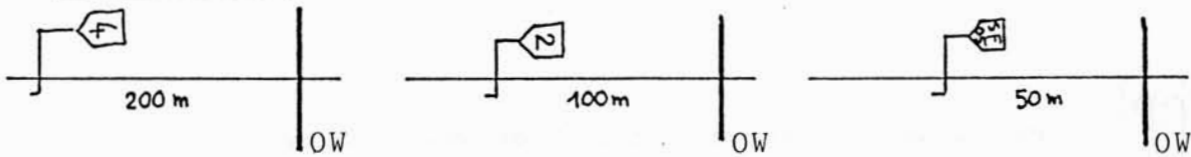
het symbool van een krokodil opgesteld ter hoogte van een proefkrokodil verwittigt de bestuurders de overbrenging van de seinstand naar de stuurpost te testen. Deze krokodil is namelijk lager opgesteld dan de normale seinkroko.

11) snelheidsseinen voor de overwegen



Geeft in tientallen km/u de maximum snelheid aan die dient gerspekteerd te worden bij het overschrijden van de overweg. De aanduiding SF legt aan de bestuurder op herhaalde klaxontonen te geven.

inplanting :



12) merksein verandering van seinstelsel



De symbolen van de netten komen voor in het zwart op een witte achtergrond. Het bovenste bord is doorstreept en draagt het monogram van het net dat verlaten wordt. Het onderste bord draagt het monogram van het net dat gaat bereden worden.

13) stopplaat voor reizigerstreinen

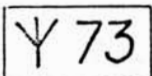
2 ... Deze platen duiden de meest geschikte plaats aan voor het stilhouden van de reizigerstreinen, rekening houdend met hun samenstelling 2 ...12 rijtuigen. De cijfers zijn blauw (of zwart) op ... **12** ... witte achtergrond. De borden worden gelijkgronds opgesteld.

14) merkbord bereden lijn

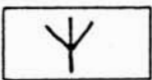


Dit sein geeft aan de bestuurder het nummer van de lijn waarop de beweging aangekomen is. De cijfers zijn wit op blauwe achtergrond. De bestuurder die een lijnbord met een verschillend nummer draagt dan de lijn waarop hij voorzien is te rijden, stelt zich onmiddellijk telefonisch in verbinding met het seinhuis.

15) merkbord "radio" (de aanduidingen zijn zwart op witte grond)



Geeft het kanaalnummer voor gebruik lijnradio



Geeft aan de bestuurder de opdracht om zijn beweging "aan te melden". Het kanaalnummer blijft ongewijzigd. Met deze melding kan dispatching de bewegingen ononderbroken blijven volgen.

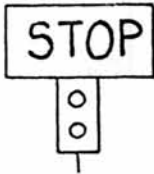
16) merksein "pedaal" (de aanduiding "P" zwart op witte grond)



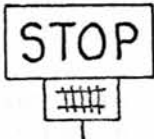
In een station duidt dit sein de plaats aan welke ten minste moet bereikt worden door de eerste as van de trein. Op lijnen waar de refertesnelheid niet hoger is dan 70 km/u, duidt dit sein de plaats aan waar de eerste as van de trein de bediening van een automatische OW met automatische wegsignalistie in werking stelt. De bestuurder van de trein regelt zijn snelheid zodanig dat stilhouden vóór het sein dat de OW dekt mogelijk is, indien dit niet in de stand "doorrijden toegelaten" staat.

17) sein "stop bij overwegen (OW)

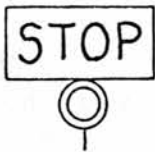
Dit sein wordt gebruikt op de lijnen met vereenvoudigde exploitatie of industriële lijnen om sommige overwegen te dekken. Het beveelt stilhouden voor het seinbord STOP. Bijkomende aanwijzingen geven de te vervullen formaliteiten voor het overschrijden van de OW.



de OW is uitgerust met seinen voor het wegverkeer.

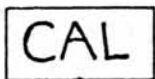


de OW is uitgerust met slagbomen welke moeten bedient worden.



de OW bezit geen enkele uitrusting.
Het wegverkeer wordt stilgehouden door het vertonen van een witte schijf met rode rand (bord code 21) van de wegcode.

18) merkbord stopplaats



Dit merkbord duidt de nadering aan van een station of een stopplaats, waarvan het perron moeilijk waar te nemen is vanop afstand. Het is geplaatst op minimum 900 m voor het beginpunt van de perrons. De letteraanduiding is wit op blauwe grond.

OVERZICHT VAN DE BELGISCHE SEININRICHTING

NIEUW!

TSP zal in samenwerking met JOCADIS uit Edingen (en bekend als specialist voor Belgische miniatuurmodellen) een representatieve brochure uitgeven met een samenvatting van de hedendaagse Belgische Seinrichting.

In het kort overzicht kan met het mechanische seinstelsel met twee- en drie standen terugvinden, naast de dag- en nacht lichtseinen, alsook het gebruikte seinstelsel in de Oostkantons. Naast de vroeger verschenen bijdragen uit "Op de Baan" zullen een 30-tal zwart/wit foto's het geheel op passende wijze illustreren.

De 60 bladzijden (formaat A4) tellende brochure kan verkregen worden tegen de prijs van 395 f (+ 45 f verzendkosten).

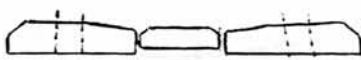
Zij wordt ingebonden uitgegeven door TSP en verschijnt losbladig in een plastic farde bij JOCADIS.

LEZERSBRIEF

Vanwege de heer G. Demeulder: Er bestaat een groot verschil tussen de dwarsliggers volledig in beton (D.M. DUPUIS) en deze met een verbindingsstuk. De eerste werden geplaatst in het station van Charleroi-Sud (sporen 3 & 4), op de lijnen 34 en 132 en op de Athus-Meuse lijn. Anderzijds werden op de lijnen 96 (Brussel-Halle) en 50 (Gent-Brugge) dwarsliggers met twee blokken geplaatst. Welke zijn de verscheidene typen betonnen dwarsliggers gebruikt bij de NMBS.

Er bestaan twee grote soorten:

De dwarsliggers type '**ROULERS**': zijn de oudste. Gemaakt na de tweede wereldoorlog, zijn ze samengesteld uit twee vlampijpen afkomstig van gewezen stoomlocomotiefketels. Ze verbonden twee betonnen blokken waarop zich in het midden een blok hout bevond om de tire-fonds te bevestigen. Deze dwarsliggers mochten enkel op zijsporen gebruikt worden. Hun mechanische constructie maakte ze broos en ze verdwenen vlug.



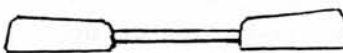
doorsnede van een Franki-Bagon dwarsligger

De '**FRANK-BAGON**' zijn opgebouwd uit twee betonblokken verbonden door een derde; tussen elke blok bevindt zich een elastische scharnier zodat elk blok min of meer onafhankelijk kan bewegen. Dit type dwarsligger is geplaatst op lijn 90 tussen Ath en Lessines. Ze wegen 210 kg.

De '**VDH**', waarvan de naam afkomstig is van de fabrikant, Van den Heuvel. Het zijn de meest voorkomende. Ze zijn opgebouwd uit twee betonblokken verbonden door een stuk metaal. Er zijn twee types VDH:

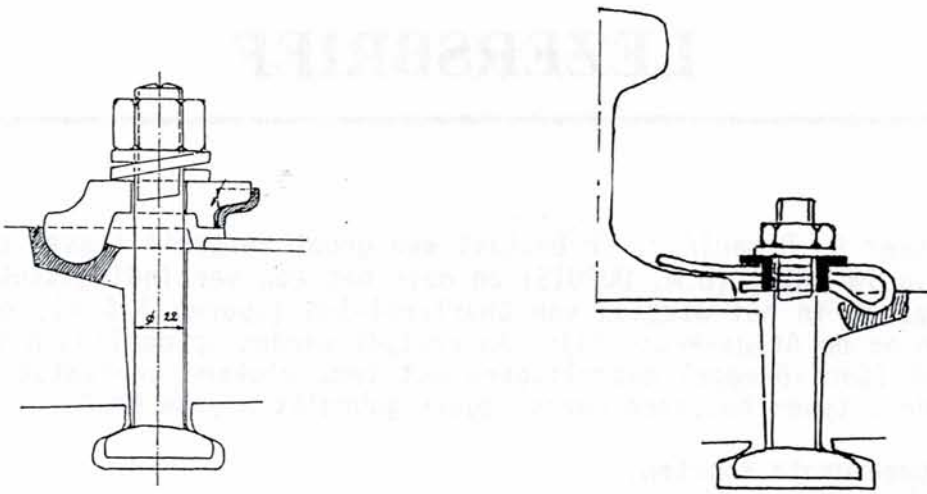
- de RS: het stuk metaal tussen de betonblokken is een omgekeerd T-ijzer
- de SL: het stuk metaal is een hoekijzer waarvan de hoek naar boven gericht is, t.o.v. de voorgaande biedt deze het voordeel dat er geen water op blijft staan.

Het gewicht van een VDH is 180 kg.



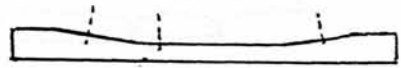
doorsnede van een VDH dwarsligger

Op deze beide typen dwarsliggers worden de rails bevestigd met behulp van een klemplaat die op zijn plaats gehouden wordt door een bout die door de dwarsligger steekt, of door een speciale klem in een metalen stuk in het centrum van de dwarsligger.



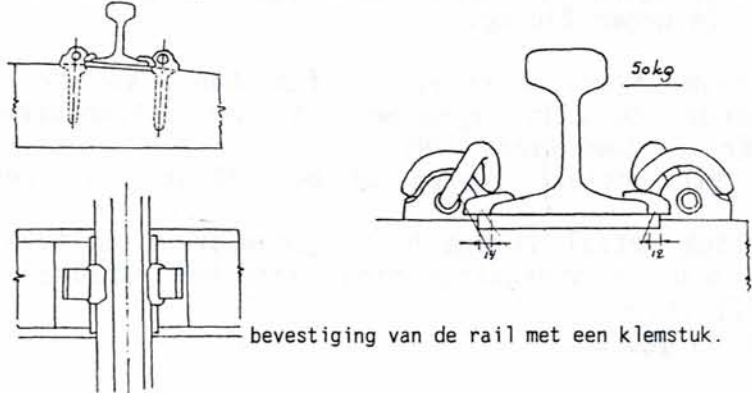
bevestiging van de rails op betonnen dwarsliggers

De 'DMD', naar de naam Dow-Mac Dupuis. Ze worden vervaardigd bij Dupuis te Ollignies (Lessines) en zijn uit een stuk. Hun breedte is 2,50 m (2,3 m voor de andere) en hun gewicht bedraagt 270 kg. Ze zijn geplaatst op de lijn 94 tussen Ath en Edingen. Ze zijn herkenbaar aan het fabriekslabel dat er op voorkomt.



doorsnede van een DMD dwarsligger.

De bevestiging van de rail op de zool is van het type "PANDROL", m.a.w. de bevestiging bestaat uit een speciaal klemstuk. Tegenover de voorgaande hebben ze het voordeel dat het oplijnen en afwerken van het spoor veel beter gebeurt.



bevestiging van de rail met een klemstuk.

DE VDH nieuwe generatie: dit zijn de dwarsliggers die gebruikt worden voor de HST-lijnen. Ze zijn identiek aan de VDH SL maar er wordt gebruik gemaakt van het "Pandrol" bevestigingssysteem. Zodoende worden van beide types de beste eigenschappen verenigd.

Welke zijn de voordelen van betonnen dwarsliggers?

- * Vooreerst hun levensduur: ze gaan ongeveer 30 jaar mee en de verbeterde versies van tegenwoordig hebben een nog langere levensduur.
- * De prijs: een betonnen dwarsligger kost ongeveer 1551 BEF per stuk daar waar een gecreosoteerd houten exemplaar 2450 BEF kost, en ook voor veel meer transportkosten zorgt (van het bos naar de creosoteer installatie, dan naar de opslagplaats en dan naar de werf). Ten slotte kunnen de betonnen dwarsliggers mechanisch geplaatst worden.

NMBS MINITRIP NAAR ITALIE

Na een volledige terug instaatstelling, een volledig onderhoud, het terug opschilderen, gevolgd door een doorgang op de proefbank en een complete remproef kunnen de administratieve formaliteiten worden aangevat. Deze bestaan in het verkrijgen van de nodige vervoerstoelatingen in de verschillende te doorlopen landen (Belgie, Luxemburg, Frankrijk, Zwitserland en Italie). De juiste vertrekdatum en het vertrekur, evenals de te volgen reismwegen, worden bepaald teneinde de lokomotieven als goederen "rijdend op eigen wielen" te verzenden. De maximum snelheid van dergelijk transport wordt doorgaans vastgesteld op 90 km/u. De reis in Belgie tot aan de Luxemburgse grens verliep zonder het minste probleem, maar daarna...

DE OVERBRENGING VAN DE 6042 EN DE 6048.

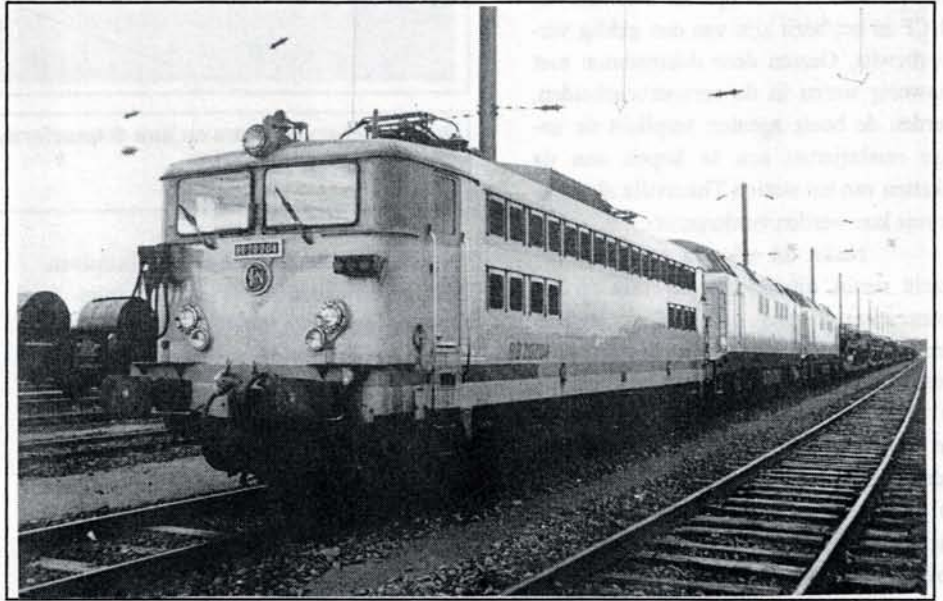
Hierna het avontuurlijke verhaal van twee spoor mannen, behorende tot de technische dienst van de werkplaats Monceau, welke de beide lokomotieven dienden te vergezellen tot in het zuiden van Italie.

Op 1 november 1990 vertrokken ze vanuit de stelplaats omstreeks 1u15.

Een kwartiertje later werden de beide lokomotieven in een trein naar Stockem geplaatst en vastgehaakt. Vanuit het vormingsstation Monceau werd vertrokken om 1u40. Namur werd bereikt om 2u30 om in Jemelle te arriveren om 3u55. Om 5u00 kwam de trein toe in Stockem. Aangezien in Stockem de lokomotieven in een andere trein moesten worden geplaatst, werd het

konvooi op een rangeerspoor uitgeweken.

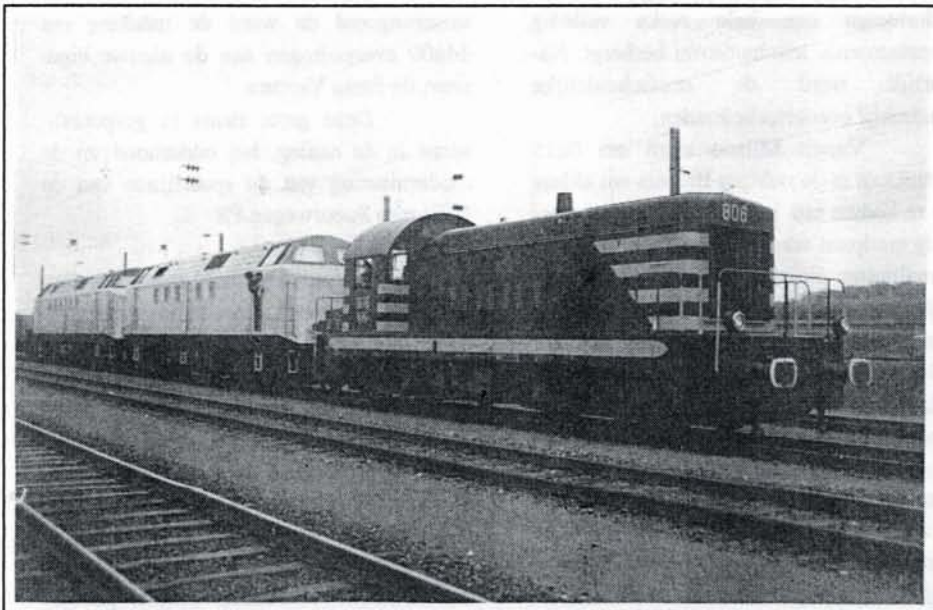
Omstreeks 7u30 kwam een CFL-lokomotief (Diesel 1811) tegen de trein met bestemming Bettembourg, die om 7u40 moest vertrekken. De installaties van Luxemburg werden doorkruist omstreeks 8u30! De aankomst te Bettembourg was



St. Louis, 2 november 1990, laatste lok verwisselen voor de Zwitserse grens. De BB20.204 van de SNCF is aan kop van de trein.

Foto : Philippe DEMINE.

FOTO Nr 14-21



In Bettembourg, werden de twee 60-ers afgehaakt en, en door de 806 CFL op een wachtspoor geplaatst, 1-11-1990.

Foto : Philippe DEMINE

FOTO Nr 14-22

voorzien om 8u50. Aldaar werden de twee 60^{ers} afgehaakt en op een wachtspoor geplaatst. Hier diende gewacht tot 11u20 vooraleer de reis naar Thionville kon aangevat worden. Daar werd het konvooi weerom uitgeweken. Hier diende gewacht op een grondige schouwing van het materieel door het gekwalificeerde personeel van stelplaats Thionville, teneinde de definitieve toelating te verkrijgen voor de rit op het Franse spoorwag. Bij dit nazicht waren vooral de rolorganen, assen, ophanging, remmen, koppelhaken, buffers en buigzame slangen die aan een grondige keuring werden onderworpen. Ook werden alle maten van de wielprofielen en het vrije ruimteprofiel van de lokomotieven nauwkeurig opgemeten. Wanneer al deze gegevens verzameld waren, werd een telex gericht aan de hoofdbestuur in Paris om een vertrektoelating aan te vragen.

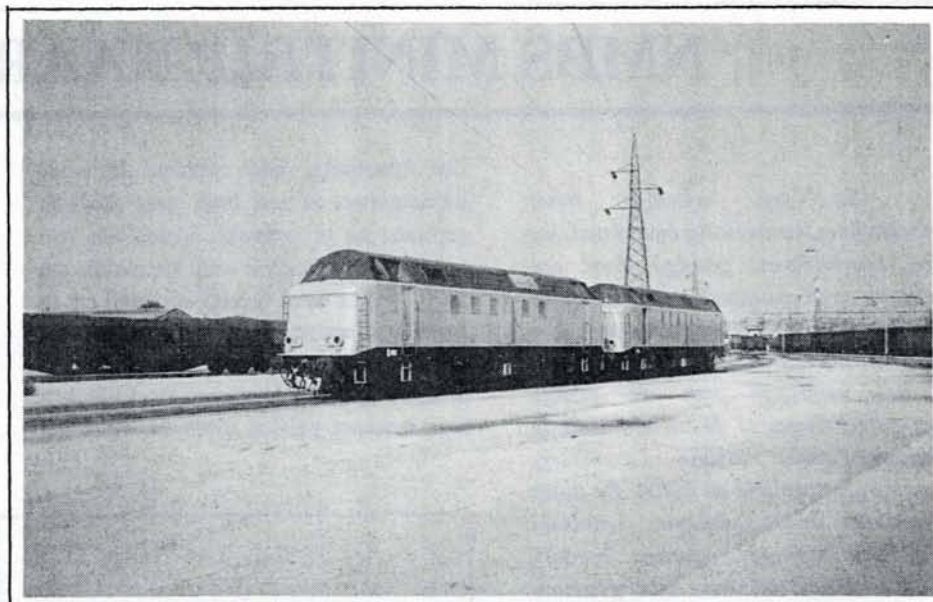
Deze toelating werd verkregen onder bepaalde voorwaarden waaronder het overbrengen diende te geschieden. Zo werd er onder andere beslist om de oorspronkelijk voorziene maximum snelheid van 100km/u te verlagen tot 90 km/u. Bovendien vertrekken er dagelijks maar drie treinen vanuit Thionville, wat een oponthoud van meer dan 12 uur tot gevolg had. Immers de toelating om de lokomotief te verzenden was weggegeven voor de trein die vertrok om 0u25...

Niettegenstaande dat alles was het niet toegestaan dat het begeleidend personeel zich mocht verwijderen van de Belgische lokomotieven. Ook het begeleidingspersoneel moet op het net van de SNCF in het bezit zijn van een geldig vervoerbewijs. Gezien deze dokumenten niet aanwezig waren in de vervoerbescheiden, werden de beide agenten verplicht de nodige reisbiljetten aan te kopen aan de loketten van het station Thionville alvorens de reis kon worden verdergezet.

Nadat dit alles in orde was gebracht vertok uiteindelijk de trein op het voorgeschreven uur 0u25. Kort nadien, omstreeks 0u55, werd reeds Metz gepasseerd. Om 3u20 kwamen onze 60^{ERS} aan in de vorming van Hausbergen (Strasbourg). De verlichting van dit reusachtig emplacement was de begeleiders reeds opgevallen op meer dan 10 kilometer afstand!! Na nogmaals een lokwissel werd terug vertrokken om 4u30 in de richting S^t Louis, laatste halte voor de Zwitserse grens, waar aangekomen werd om 6u50.

Hier diende men te wachten tot 14u00 alvorens aansluiting werd verkregen naar Basel, aankomst 14u30. Na nogmaals uitgerangeerd te worden en in een trein naar Chiasso geplaatst te worden, werd hier vertrokken om 17u04. De rit naar Chiasso zou de hele nacht in beslag nemen om toe te komen omstreeks 24u00. Onnodig te vertellen dat de klim naar de S^t Gothard en de rit door de gelijknamige tunnel een bijna onbeschrijflijke gebeurtenis is.

Dit onderdeel van de reis is als het ware een verhaal op zich! De afmetingen van onze Diesellokomotieven reeks 60 zijn zowat de maximaal toegelaten, de afstand tussen de bovenleiding in de tunnel en het dak van de machines bedroeg amper 30 cm!! Tijdens de afdaling werden de remmen gedurende 35 minuten onafgebroken aangesloten met 1 kg druk in de cilinders om de maximum opgelegde snelheid van 60 km/u niet te overschrijden. Het stijgings- of dalingspercentage kent hier waarden tussen de 25 en 27 o/oo. Kom hier nog bij dat we ons in de Alpen bevinden waar de buitentemperatuur op dat ogenblik zo'n -10 °C bedroeg, waardoor de voorruit



De twee 60-ers wachten op hun douaneformaliteiten te Brescia, 6 november 1990.
Foto : Philippe DEMINE.

FOTO Nr 14-23

ten geheel onder de rijm werden bedolven. Op het voorziene uur aangekomen te Chiasso, werd onmiddellijk begonnen met het uitvoeren van de vereiste rangeringen om de 60^{ERS} te klasseren in een trein naar Milano.

Omdat echter tussen de inrit en de uitrit van het vormingsstation (afstand een goede 7 kilometer), de vervoerbescheiden zoekgeraakten, kon niet meteen vertrokken worden. Hierdoor diende weerop gewacht. De nodige dokumenten werden uiteindelijk teruggevonden en kon de reis om 13u50 verder gezet worden. In Milano werd aangekomen om 15u10, waarbij de immense ronde loods werd opgemerkt die ondertussen een hele reeks volledig gerestaureerde lokomotieven herbergt. Natuurlijk werd de onafscheidelijke draaischijf eveneens behouden.

Vanuit Milano werd om 0u15 vertrokken in de richting Brescia om aldaar toe te komen om 1u30. Dit was een voorlopig eindpunt van de rit omdat er douaneformaliteiten dienden vervuld... en het was ondertussen reeds zondag geworden. Er diende gewacht tot donderdag ochtend 5u30 vooraleer de rit verder kon gaan naar Calabre. Omdat de verkregen toelating voorzag dat onze 60^{ERS} meemochten in een directe (snel)trein naar Sicilia (100 km/u), werd dit gedeelte van de reis meteen ook de snelste. In het verleden werden onze lokomotieven meestal verzonden met plaatselijke bedieningstreinen die in elk station een oponthoud hadden. Op deze manier werd Verona reeds bereikt om 6u50, waar we terug verder mochten om 15u30.

Aankomst te Bolagna om 22u25, vertrek 's anderendaags om 13u05! Flo-

rence: doorrit om 14u50, aankomst te Piacenza 22u20, vertrek 21u30. In Rome kwam het konvooi toe om 22u10.

Hier werd de 6042 ontkoppeld en gerangeerd voor overdracht aan het spoor-net van Sardinia. De 6048 bleef alleen in de trein voor overbrenging naar Calabre. Vanuit Rome werd terug vertrokken om 23u50. Napoli werd voorbijgereden om 4u00. Om 4u45 kwam de 6048 aan te Salerno, om na lokomotiefwissel terug te vertrekken om 7u40. In Agropoli werd een klein oponthoud voorgeschreven (9u05/9u20) om uiteindelijk toe te komen op de eindbestemming Paola om 12u00!

Na aankomst werd onze 6048 uitgerangeerd en werd de machine om 14u00 overgedragen aan de nieuwe eigenaar, de firma Ventura.

Deze grote firma is gespecialiseerd in de aanleg, het onderhoud en de modernisering van de spoorlijnen van de Italiaanse Spoorwegen FS.

's Anderendaags stond er dan voor het technisch begeleidingspersoneel de terugreis naar België op het programma. Deze terugkeer gebeurt per vliegtuig. Deze luxe is zeker niet overbodig, als men realiseert dat deze mensen gedurende bijna 14 dagen onafgebroken hebben doorgebracht in de stuurcabine van een lokomotief. Hierbij werd niet voorzien in een speciale uitrusting om de reisomstandigheden comfortabeler te maken. Slapen gebeurt doorgaans op enkele houten planken in de gang van de machinekamer. Een klein gastestel moest ervoor zorgen dat deze mensen een keteltje warm water konden maken voor een kop warme drank en een soort

noodrantsoenen opwarmen. Daarbij komt nog het feit dat gedurende het voorloop van de reis geen verwarming aan boord van de lok aanwezig is!

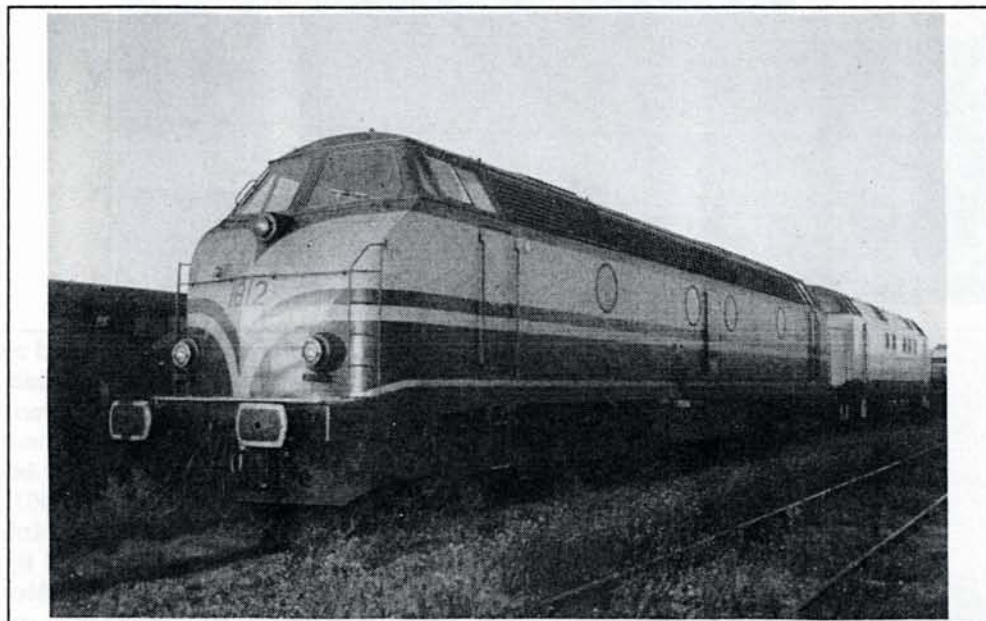
Moe van de rit, blij van terug te zijn op Belgische bodem stonden onze

begeleiders alweer klaar voor een volgende overbrenging.

Dit verhaal werd ons verteld door de heer Philippe DEMINE, technisch bediende van de WDT Monceau, die alle

lokomotieven reeks 60 verkocht aan Italië mee heeft begeleid bij de overbrenging. Hartelijk dank voor dit zeer interessante verhaal.

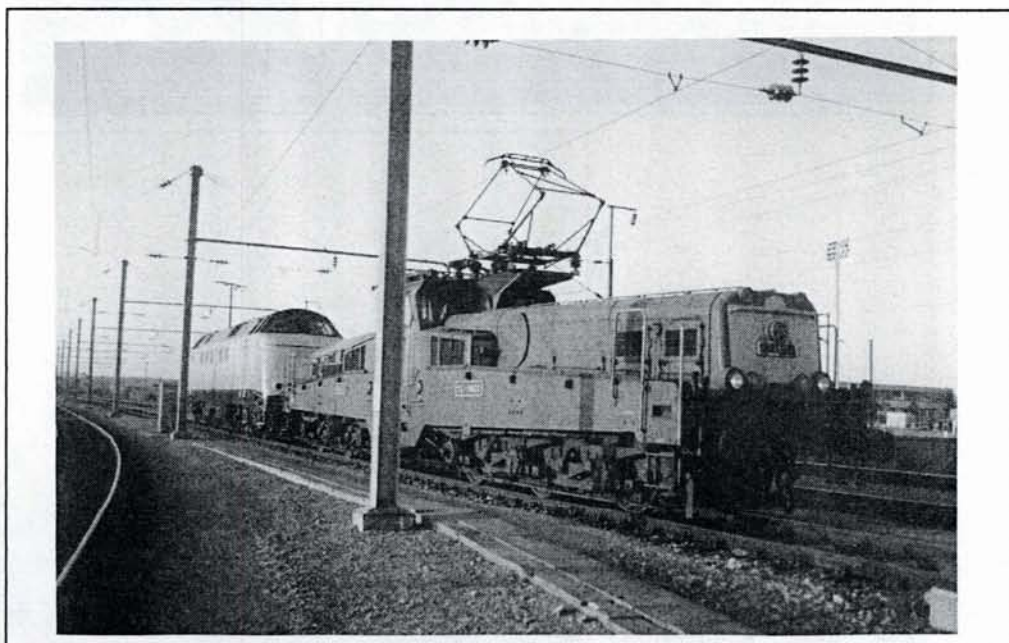
De reis van de 6036 in beeld



De 6036 heeft de werkplaats Monceau op dinsdag 12 oktober 1992 verlaten (01h40). Van Stockem tot Bettembourg werd hij getrokken door de CFL 1812. Hier de trein te Stockem, klaar om te vertrekken (7u00).

Foto : Philippe DEMINE.

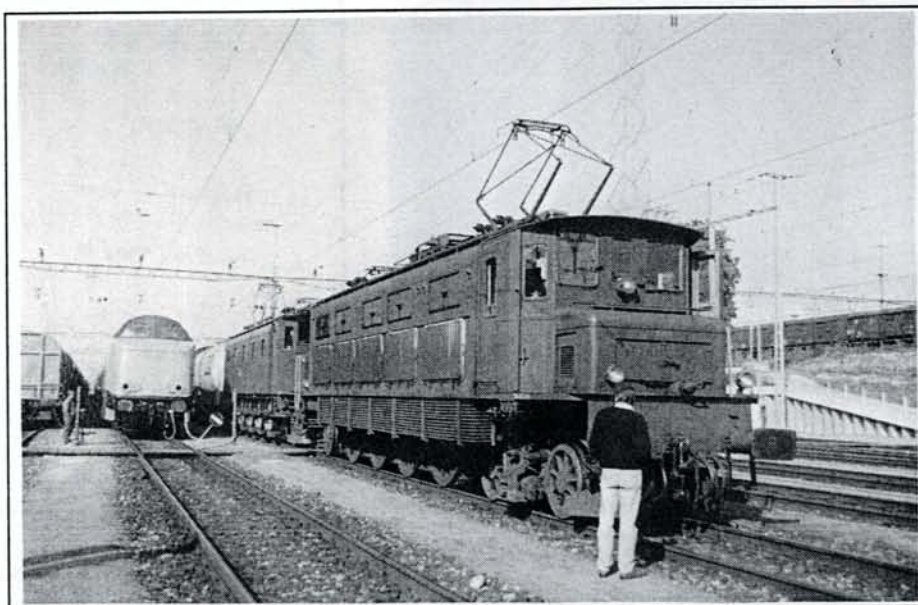
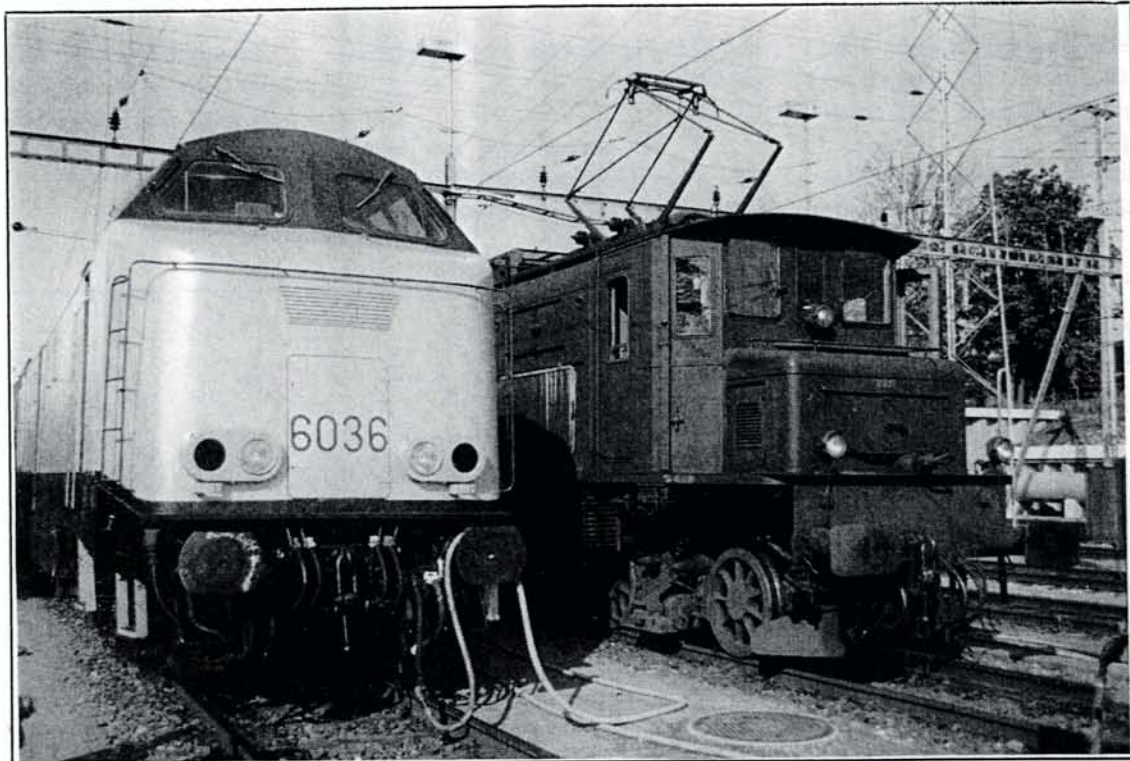
FOTO Nr 14-24



Van 9u30 tot 17u00 heeft de 6036 moeten wachten te Bettembourg. Hij werd daarna door de SNCF CC14.123 gesleept tot Thionville, 13-10-1992.

Foto : Philippe DEMINE.

FOTO Nr 14-29



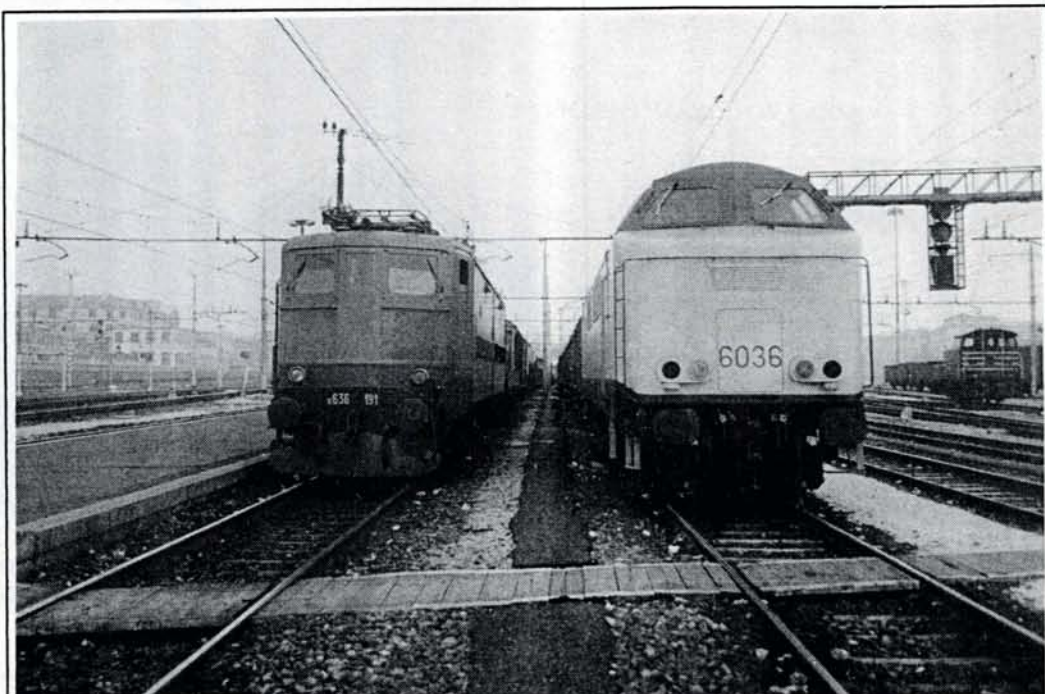
Het vertrek te Thionville zal op woensdag 14 oktober plaats hebben om 0u25, met een directe trein naar Basel (aankomst 6u20). Onze twee foto's hier boven en hiernaast tonen de 6036 in het vormingsstation te Muttenz (Basel); gefotografeerd tijdens een volledige remtest. Men kan hierbij ook nog de twee onvermoeibare zwitserse veteranen zien waarvan de Ae 4/7 10.950 aan kop, tegen onze oude beschermeling.

Foto : Philippe DEMINE

FOTO Nr 14-25 (boven) en 14-26 (hiernaast).

De 6036 is aangekomen in Italië op donderdag 15 oktober. Men ziet haar hier te Milano-Greco-Pirelli, naast een BBB van de reeks E636 van de FS. Aan haar rechterzijde merkt men een rangeermachine van de reeks D245.

Foto : Philippe DEMINE
FOTO Nr 14-27

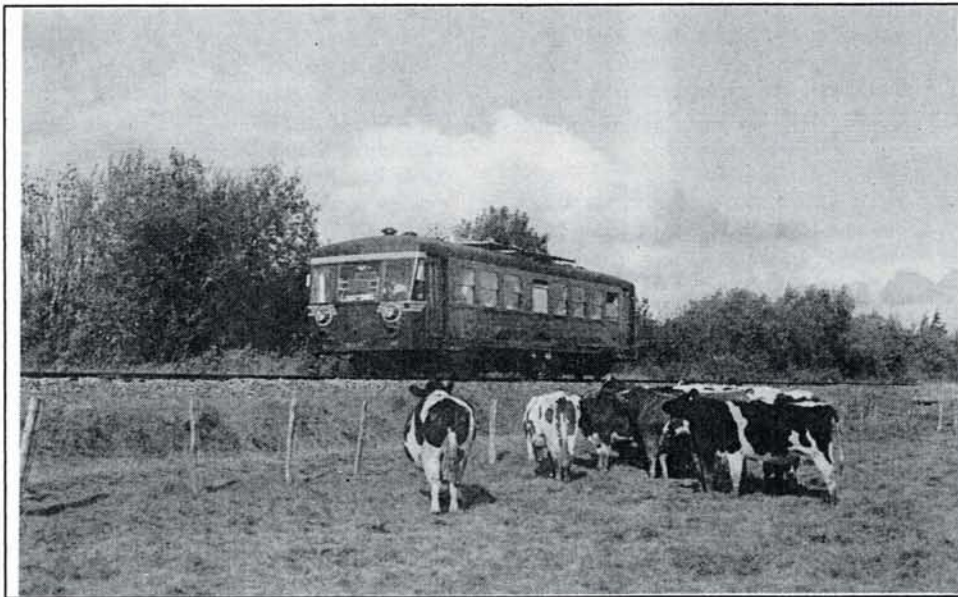


ONZE REIZEN

Het was de 554.18 die de eer had ons seizoen 1992 af te sluiten, met een lange tocht over de Vennbahn. Het ging om een privéreis, georganiseerd door de PTVF (miniatuurstoomtrein van Vorst). De motorwagen vertrok leeg uit Mons en nam in Ath de eerste deelnemers aan boord, waarna koers gezet werd naar Brussel om de rest van het gezelschap op te pikken. Nog nooit waren zoveel uniformen te zien geweest op één van onze voertuigen, en zo opgesmukt vertrokken we spoorlags naar Eupen.

Het eerste hoogtepunt was de afdaling van het hellend vlak van Luik, wat slechts door weinigen vanuit de bestuurderpost gezien kon worden (we moeten erkennen dat het afdalen van de 33‰ met onze kleine motorwagen nogal overweldigend is...). Eupen werd zonder problemen bereikt en de reis ging verder door een streek waar men nooit genoeg van krijgt. Elke reis geeft de kans nieuwe ontdekkingen te doen, en de fototoestellen hebben eens te meer niet stilgestaan!

Butgenbach was het eindpunt van de rit; hier ging de meerderheid van de deelnemers de inwendige mens versterken (het menu moet uitstekend geweest zijn, aangezien we moesten aandringen voor ze van hun tafels wilden scheiden).



Het was de eerste keer dat een motorwagen van de reeks 46 de Vennbahn bereed (in het groen als type 554), wat misschien de grote interesse van de koeien voor onze reis verklaart..

Foto S. Martin.

FOTO Nr 14-41

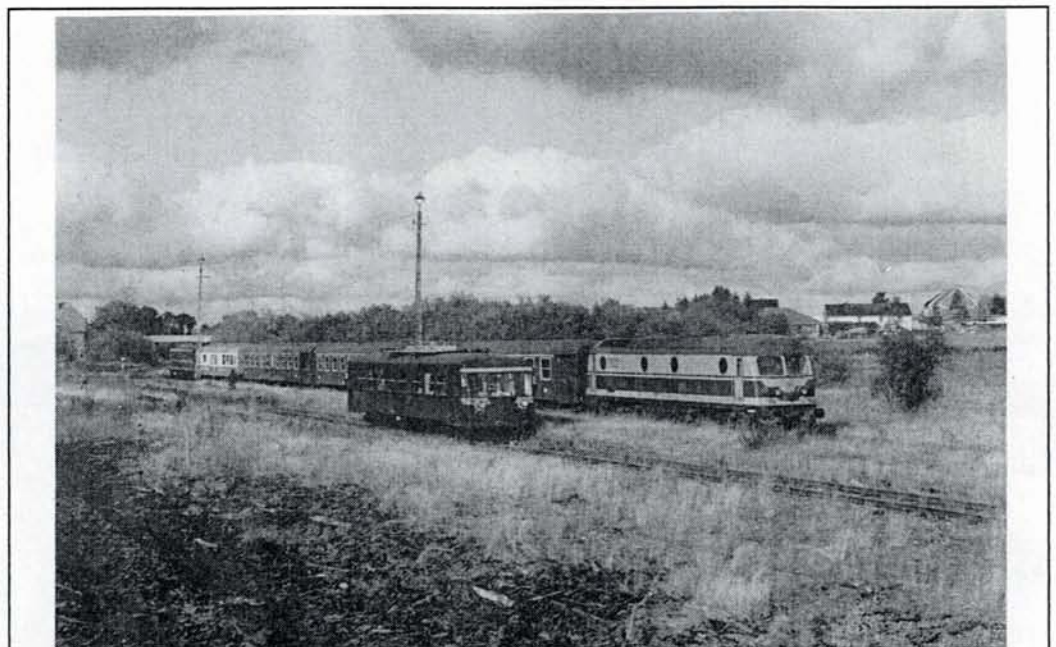
De terugreis kende twee hoogtepunten : de afdaling naar Malmédy, altijd opmerkelijk, en het beklimmen van de hellingen van Luik. Men kon zich realiseren dat de motorwagens van de serie 46 niet echt ontworpen zijn voor deze sport : na een aanloop op volle kracht begonnen we de beklimming met een snelheid van 55km/u, maar tijdens de doortocht van Montegnée werd nog slechts 25km/u gehaald! Een stop op de helling, en we waren verplicht in de kleinste stand tot de top te rijden...

De terugrit naar Brussel en Ath verliep vlot, en onze 554.18 bereikte zijn stelplaats in Mons niet meer dan 500 kilometers in de wielen. Onnodig te vermelden dat de sfeer zoals het weer was: zonnig...

In Weywertz ontmoette de 554.18 de trein van de Vennbahn, ingesloten door de 5922 en de 201.001. Bemerkt het restauratierijtuig dat onlangs werd overgenomen van de DR.

Foto S. Martin.

FOTO Nr 14-42



Buitenlandse actualiteit

OOSTENRIJK: het einde van de reeks 1045

De laatste van de kleine, maar schijnbaar onvermoeibare locomotieven van de reeks 1045 hebben uiteindelijk hun stroomafnemers gestreken, na ... 67 jaar dienst.

Hun buitendienststelling, oorspronkelijk voorzien voor 1978, vond in het begin van 1993 plaats nadat hun reeds verschillende keren uitstel was verleend, dit als gevolg van een constante toename van het vervoer en het afschrijven van andere locomotieven.

De oorsprong van deze serie gaat terug tot 1927. In deze periode ontstond vraag naar sterkere en beter aangepaste machines voor de dienst op de Salzkammergutlijn (Attnang Puchheim - Selzthal) en op de Karwendelbahn (Innsbruck - Mittenwald). De keuze ging naar een kleine locomotief met een maximale adhesie die beschikte over vier individueel aangedreven assen (type BoBo), gegroepeerd in twee draaistellen. Het waren de eerste locomotieven op draaistellen in Oostenrijk. Hun lengte bedroeg 10.400mm en het totale gewicht bleef beperkt tot 61 ton. Het ontwerp was zodanig opgevat dat ze gemakkelijk bovengenoemde lijnen, die gekenmerkt werden door krappe bogen en steile hellingen, konden berijden. Het

vermogen bereikte 1140 kW en de maximumsnelheid bedroeg 60 km/u.

De bouw van de 14 locomotieven vond plaats in 1927 en 1928. Het elektrisch gedeelte werd geleverd door ELIN, het mechanisch gedeelte door Lokomotivfabrik Wiener Neustadt in 1927 (voor de eerste 10 machines) en de Wiener Lokomotivfabrik in 1928 voor de vier resterende.

Oorspronkelijk werden ze door de BBÖ ingedeeld in de reeks 1170: 1170.01 tot 1170.14. De eerste tien gingen naar Attnang-Puchheim, de vier volgende naar Innsbruck. Het succes van deze reeks vertaalde zich in de levering van verschillende gelijkaardige reeksen: de reeks 1170.100 (later 1145) in 1930, de 1170.200 (later 1245) in 1934, de 1040 in 1950, de 1041 in 1952 en tenslotte de 1141 in 1955.

Na de annexatie van Oostenrijk door Duitsland werd de reeks 1170 door de DRG hernoemd in de reeks E45.01 - 14, en werden de vier in Innsbruck gestationeerde machines overgebracht naar Attnang-Puchheim. Deze stelplaats zou alle locomotieven van deze reeks tot hun buitendienststelling huisvesten. In 1953 werden ze door de ÖBB ingedeeld in de reeks 1045, met uitzondering van de 1045.02 en 05

die beide in de oorlog verloren gingen.

Gedurende bijna dertig jaren verzorgden deze kleine BoBo's het grootste deel van het verkeer op de Salzkammergutlijn. De modernisering van deze route in de jaren vijftig (verhoging van de snelheid tot 100km/u en van de aslast tot 20 ton) verdreef de reeks 1045 naar lokale diensten en naar de rangeerdienst. De laatste drie locomotieven (de 1045.09, 12 en 14) beëindigden hun dienst begin dit jaar.

Toch rijden er nog steeds drie machines. Het gaat om de 1045.01, 03 en 06 die in 1980 en 1985 aan de particuliere Montafonerbahn (MBS), die de lijn Bludenz - Schruns uitbaat, werden verkocht. De 1045.09 wordt door de ÖBB rijvaardig bewaard.

Op te merken valt nog het vreemde lot van de 1045.11: het elektrisch gedeelte van deze locomotief diende in 1966 om de "verrijzenis" van de 1145.16 mogelijk te maken. Deze laatste werd door de werkplaats van Linz herbouwd met onderdelen van de E45.101 en 103 !

Met de reeks 1045 verdween weer een restant van de vooroorlogse ÖBB van de sporen, na een bijna ongelofelijk levensduur.

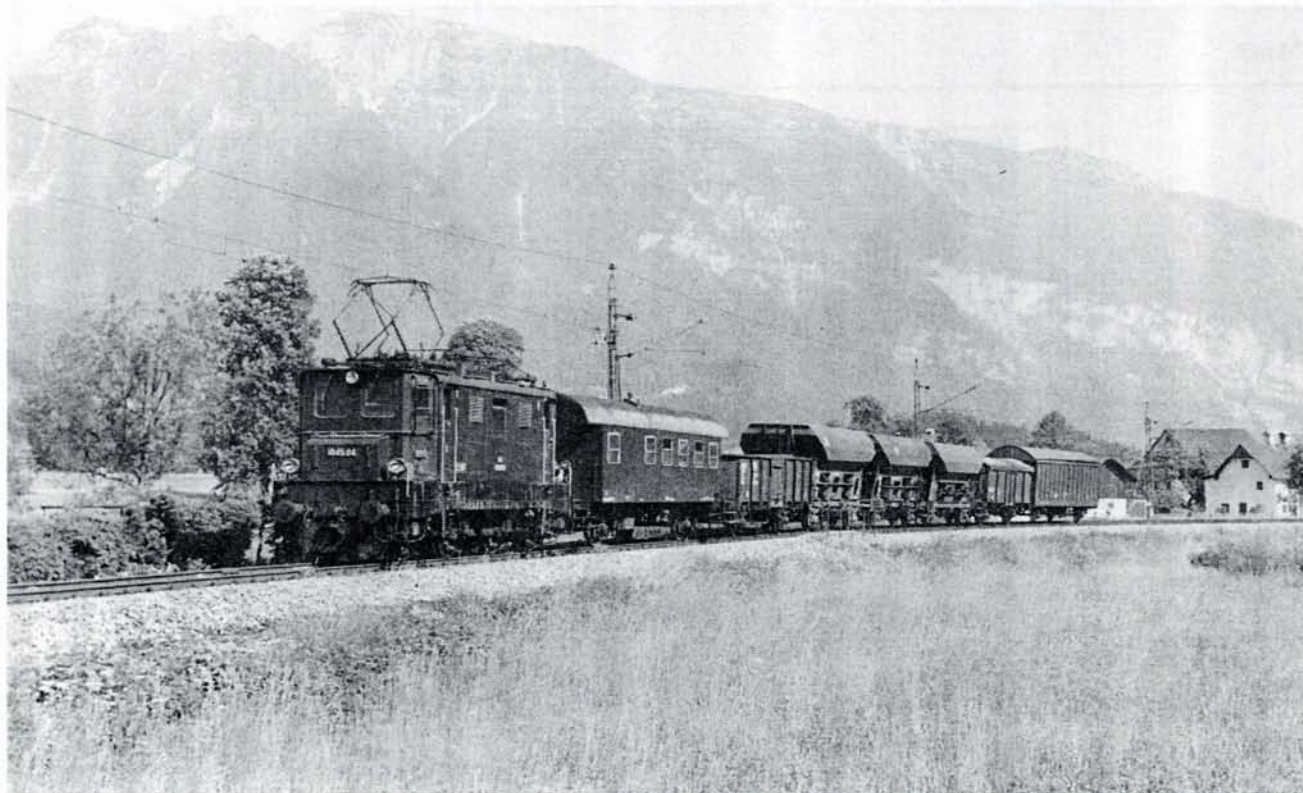
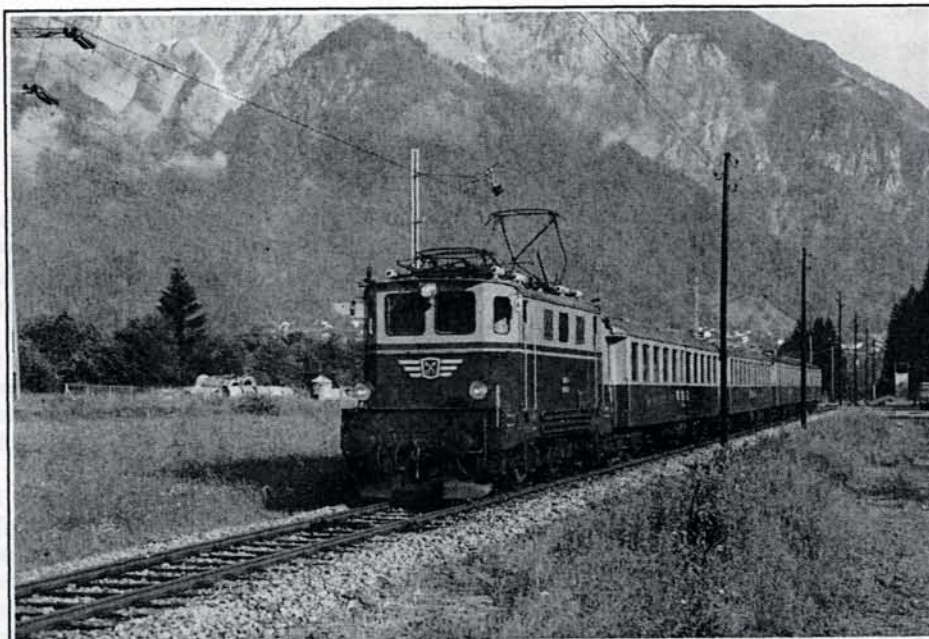


Foto bladzijde 20

De 1045.04 met de lokale goederentrein Steeg Gosau - Attnang-Puchheim, gefotografeerd in Steeg Gosau op 19/6/1984. Deze locomotief werd één jaar later, op 1/5/1985, buitendienst gesteld.

Foto : J-L VANDERHAEGEN

FOTO Nr 14-01



In april 1980 werden de 1045.01 en 1045.03 verkocht aan de Montafonerbahn. Onze foto toont de 1045.03 met een scholientrein Bludenz-Schrus, gefotografeerd in St Anton im Montafon op 25/6/1984

Foto : Jean-Luc VANDERHAEGEN

FOTO Nr 14-02

Het einde van de Schienenbus

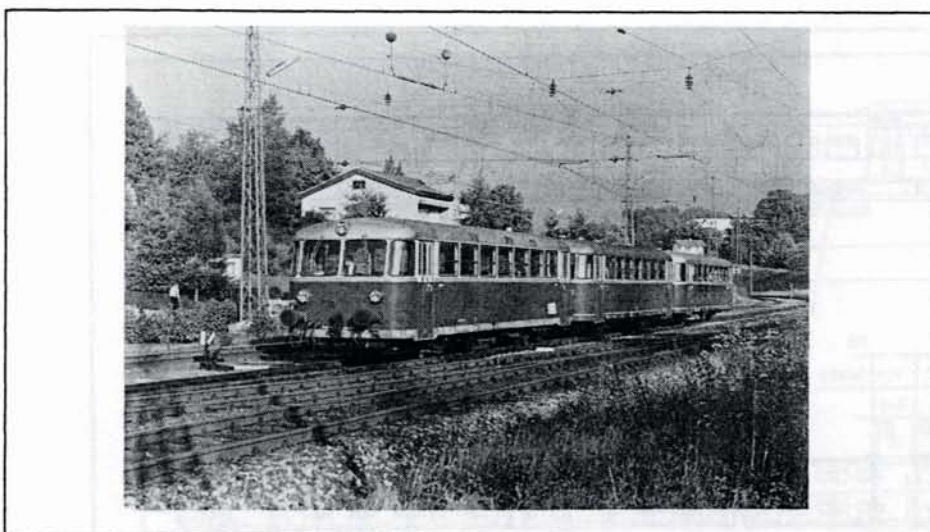
Gezien het grote succes van de "Schienenbus" in Duitsland bestelde de ÖBB in 1964 drie identieke motorwagens. Ze werden gebouwd door de firma Uerdingen en kregen de nummers 5081.01 tot 03. Eén jaar later bouwden de Oostenrijkse constructeurs SGP (Simmering - Graz - Pauker) en Jenbacher Werke onder licentie, respectievelijk 15 en 12 gelijkaardige voertuigen.

Deze motorwagens waren uitgerust met twee Büssing motoren met een vermogen van 150 pk. bevestigd aan de vloer, en een mechanische overbrenging met vijf elektrische bediende versnellingen. Ze werden ingezet op minder belangrijke zijlijnen, vooral in het Noorden van Oostenrijk.

In 1977 kregen zes motorwagens (5081.60 tot 65) een aangepast

remsysteem waardoor ze dienst konden doen op de Erzbergbahn, een lijn met steile hellingen (tot 71 o/oo). Bij deze gelegenheid kregen ze de nummers 5081.560 tot 565.

De levering van 110 nieuwe motorwagens van de reeks 5047 (sinds 1987) maakte de buitendienststelling van de Schienenbus mogelijk. De laatste ritten vonden in het begin van dit jaar plaats.



De Schienenbus 5081.52 met twee aanhangwagens in Vöcklabruck, mei 1980.
Foto: E. Van Hoeck

