

Op De Baan

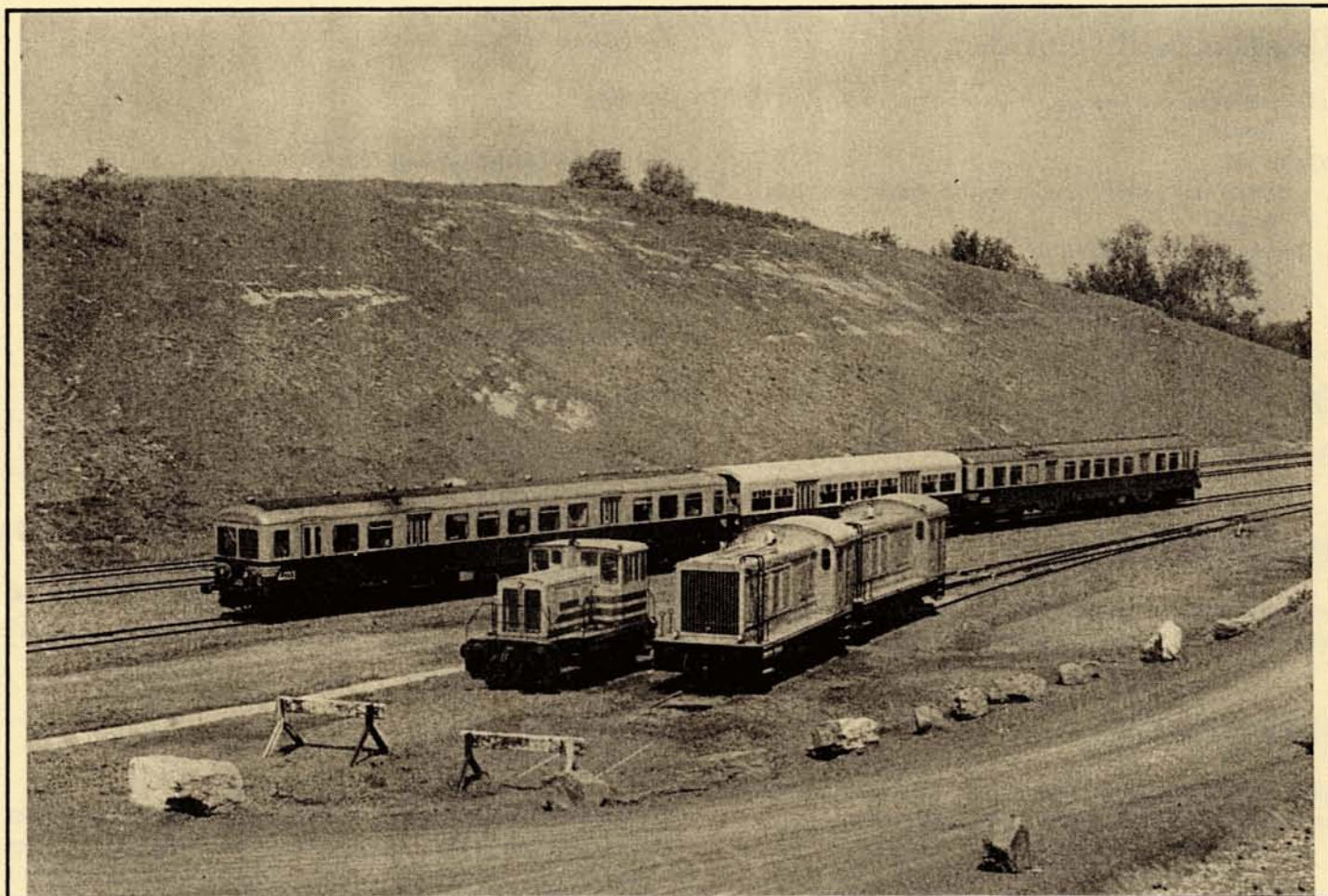
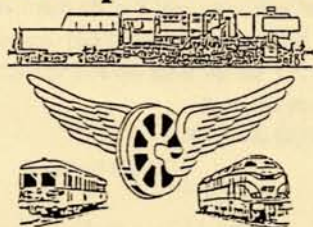


FOTO Nr 15-15

Informatieblad van de
TSP
Touristisch Spoor Patrimonium



N°15

SEPTEMBER
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 veeelvoudigd 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 - FÉBRUARI 1993.

INHOUD

Het woord van de Voorzitter	.3
Agenda-TSP	.3
Restauratie van het materieel	.4
Technische fiche stoom	.5
Portret: de aanhangrijtuig 732.10	.8
Onze reizen	.15
Onze seininrichting XII	.19
Buitenlandse actualiteit	.26
Lezerspost	.30
Belgische actualiteit	.32
Schrappingen	.46
TSP-Grafiek	.52

Hoofredacteur :

Jean-Luc Vanderhaegen

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

Dankbetuiging : Dominique ALLARD, Tanguy BADIE, Georges BADIE, Pierre BERCHEM, José DEBACKERE, Philippe DEMINE, Stefan DENAYRE, Wim DE RIDDER, Christian DOSSOGNE, Alain ELOOT, Manfred HIRTZ, Jean-Marc HOTTON, Paul JACOBS, Christian MICHEL, Charles MOERENHOUT, Walter PINET, Laurent ROBERT, Eric SILKENS, Michel THIRY, Christian VANHECK.

TITELBEELD

Een "groepsfoto" van onze reis van 29 mei : van links naar rechts : 4403 gekoppeld aan het aanhangrijtuig 734.01 en motorwagen 4406, lokotractor Cockerill CCB 217 en de twee ex-V36 (CCB216 + CCB 215) die zopas werden angekocht door TSP.

Foto: J-L VANDERHAEGEN

FOTO Nr 15-15

OPGEPAST : pagina 15 foto motorwagen 554.18 te Bastogne : er is FOTO 15-08 er moet : **FOTO 15-68**.

Het woordje van de voorzitter

Wij kunnen zeggen dat het seizoen een goed verloop kent...

Onze deelname aan de manifestaties, ingericht ter gelegenheid van 150 jaar spoorwegen in Charleroi, kende een groot succes. Wij verzekerden niet minder dan 34 ritten tussen Charleroi-Sud en Monceau met onze motorwagens 4605 en 554.18. Vervolgens reden wij "de Ronde der Steengroeven" waarbij de voorziene motorwagen van reeks 44 werd bijgestaan door een tweede motorwagen van deze reeks, met tussenin de aanhangwagen 734.01.

Tijdens de maand juni hebben wij een laatste eer bewezen aan de (electrische) stellen Marelli en 500 tijdens een rit van ongeveer 410 km. De twee stellen 048 en 531 waren door onze medewerkers langs een zijde terug in oude toestand gebracht.

Tenslotte, op een druilerige Nationale Feestdag, hebben wij talrijke spoorwegliefhebbers laten kennismaken met de lijn 128 Ciney-Spontin.

Tijdens de weinige vrije tijd die ons nog rest gaan wij verder met het rijklaar maken van de lijn 128. Hiervoor moeten wij het spoor vrijmaken van het welig tierende struikgewas. Wij hopen, dit jaar nog, Dorinne te bereiken. Er moet nog slechts 400 meter spoor onderhanden genomen worden en de inrijwissel van het station is bereikt...

Onze inspanningen mogen niet zonder gevolg blijven, en daarom hopen wij, bij aankomst in Dorinne, dat de lijn nog berijdbaar is. Tevens willen wij het toeristisch belang van de vallei van de Bocq onderstrepen. Daarom... als U een zondag vrij bent, niet weet wat doen, kom ons helpen. Wij verzekeren U : een goed humeur, werk en de vermoeidheid's anderendaags.

Om de inhoud van uw tijdschrift "Op de Baan" nog te verrijken, meer bepaald met het actuele treingebeuren bij de N.M.B.S., vragen wij onze leden ons te helpen. Werkt U bij de Spoorwegen (of elders) en kan U ons inlichten over de aktualiteit, of hebt U eenvoudigweg iets speciaals gezien en/of gefotografeerd dat U aan de lezers wil kenbaar maken, aarsel dan niet om de redactie te contacteren om de nodige afspraken te maken en ons de nodige gegevens te bezorgen, zodat wij ze met onze tekstverwerker kunnen bewerken.

veel leesgenot.

AGENDA T.S.P.

Zaterdag 4 september : verwijdering van struikgewas op lijn 128.
Bijeenkomst om 9.00 uur te Ciney.
Wij werken tussen Ciney en Spontin..

Zondag 12 september : DAG VAN HET PATRIMONIUM
- ritten op de lijn 128 met 4605 tussen Ciney en Spontin volgens de volgende dienstregeling : vertrek te : Ciney : 10.30, 11.45, 13.00, 14.15, 15.30, 16.45 en 18.00
Spontin : 11.10, 12.25, 13.40, 14.55, 16.10, 17.25 en 18.40
- ritten op lijn 98 met 554.18 tussen St.Ghislain en Flénu/Frameries.
Vertrektijden : St.Ghislain 11.05, 13.05 en 15.05
Cuesmes (Malogne) : 12.00, 14.00 en 16.00

Zondag 24 oktober : Verwijdering van struikgewas op lijn 128.
Bijeenkomst te Ciney om 9.00 uur.

Zondag 21 november : IDEM

Op een later te bepalen datum : laatste TSP-reis van dit seizoen.

RESTAURATIE MATERIEEL

6077

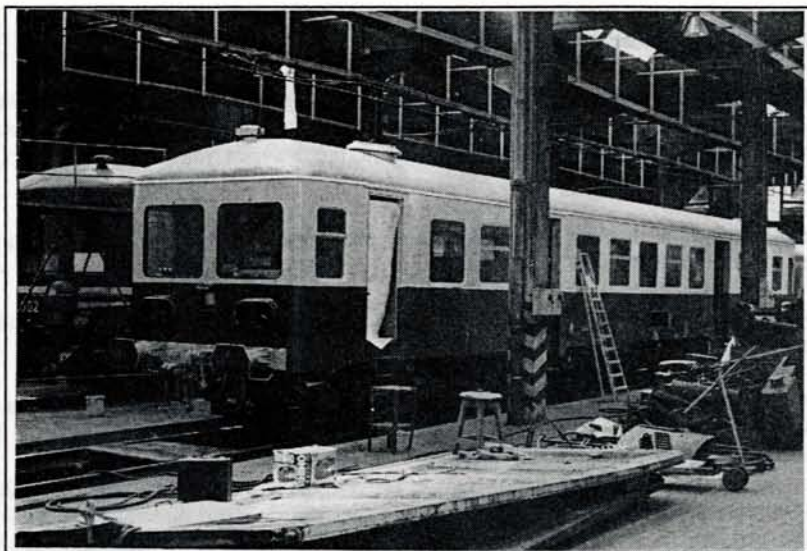
De volledige revisie van de dieselmotor werd juist voor de opendeurdagen in Charleroi beëindigd, zodat de lokomotief kon worden tentoongesteld in de vorming te Monceau. Nabij het hoofdseinhuis, van waaruit de schifting van de goederwagens plaatsvindt, werd onze 6077 een mooie plaats toegewezen naast andere machines. Ook ons buffet-rijtuig stond te kijk in Monceau

Ty2-3554

De ketel en vuurhaard werden gekeurd door het erkende organisme AIB-Vinçotte, waarbij geen enkel probleem werd vastgesteld. Het enige dat nog rest is de afsluiting van het keurdossier, wat echt niet lang meer op zich zal laten wachten. Vervolgens kan een volgende administratieve stap genomen worden bij technische diensten van de NMBS om met de lokomotief toegelaten te worden op het net. Nog even geduld aub !

4333

De kast van de motorwagen staat volledig in de grondverf. Verscheidene verflagen geel en rood kunnen nu aangebracht worden om daarna als laatste een definitieve deklaag aan te brengen. De deuren van de motorwagen werden, na een volledige revisie, terug gemonteerd. Binnenin moesten de houten panelen, gezien de slechte staat waarin deze verkeerden, worden vervangen. De bankstellen werden terug gemonteerd en het interieur van de motorwagen is bijna volledig voltooid. De afwerking van de beide stuurposten is ook bijna rond, blijven alleen nog enkele elektrische leidingen aan te sluiten en een volledige controle uit te voeren omtrent de werking van de toestellen. Op het einde van het seizoen wordt dit rijtuig alleszins aan u voorgesteld.



↑ Op 21 mei staat de kast van de 4333 volledig in de grondverf.
Foto : Jean-Luc VANDERHAEGEN

V36

Onze twee ex-duitsse lokomotieven zijn altijd bij het CCB-aansluiting uitgerangeerd. Binnenkort zullen zij naar Haine-St.Pierre overgebracht worden en daarna gerestaureerd worden.

4605 en 554.18

Deze twee motorwagens zijn momenteel in gebruik en worden ingezet bij verschillende excursies en manifestaties (o.a. ritten op lijn 128 en voor het rijden van extra-treinen).

Buffet-rijtuig 11.901

Ons buffet-rijtuig kon voor eerste keer worden ingezet op 7 augustus toen we de reis naar de Oostkantons en de Duitse Eifel organiseerden. Tijdens de winterperiode zal het rijtuig herschilderd worden na een volledige revisie van de kast. In oostende heeft de zoute zeelucht het rijtuig beslist geen goed gedaan.

732.10

De voorbereidende werkzaamheden voor de restauratie van het aanhangrijtuig 732.10 zullen zo spoedig mogelijk worden aangevat.

M1

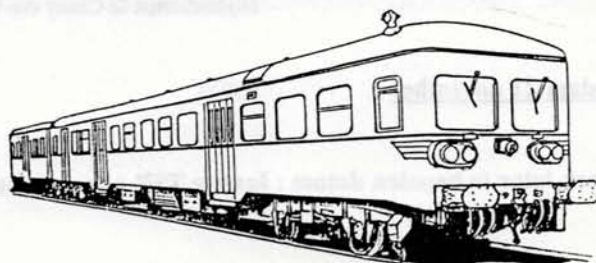
Ondertussen hebben wij voor drie van de vijf M1-rijtuigen de nodige onderdelen voor de ophanging ontvangen. Zodoende kunnen wij de definitieve wijzigingen aan de draaistellen doorvoeren, een werk waarmee begonnen was tijdens de winterperiode van vorig jaar.

551.26

In afwachting van de restauratie, worden op dit moment de voorbereidende werkzaamheden aangevat.

NIEUW

Onze reeks pin's - die trouwens een zeer groot succes kent, want de motorwagens reeks 46, de lok 16 CFL en de 54 NMBS zijn niet meer voorradig - wordt verdergezet. Momenteel resten slechts de 26.101, de diesel 201 en de twee versies van de 60, in gele of groene livrei. De nieuwste aanwinst stelt onze motorwagen 4333 met zijn aanhangwagen 732.10 voor. Het kleinoord meet 41 mm en bestaat uit 6 kleuren.
De verkoopprijs is, net zoals de overige pins, 200 BF plus eventuele verzendingskosten (voor de verzendingskosten zie TSP-Boetiek).



Techische fiche - stoomtractie

LOKOMOTIEF TYPE 81

(vervolg van de nummers 13 en 14)

Opmerkingen betreffende de tabellen

- (a) oud nummer N.M.B.S. (1926-1945) en Etat-Belge (1925-1926)
- (b) oorspronkelijk nummer, toegekend door K.P.E.V. (Pruisische spoorwegen)
- (c) constructeur - fabrieknummer - jaar
- (d) stelplaatsen in 1958 en 1962 :

ANS	Ans	FLU	Luttre	FVY	Gouvy
ATH	Ath	FMS	Mons	GMN	Montzen
FBC	Braine-le-Comte	FMY	Montignies	GT	Haine St.Pierre
FGH	St.Ghislain	FNDM	Antwerpen-Dam	LMG	Mariembourg
FHR	Herbesthal	FNO	Antwerpen-Oost	LNC	Monceau
FHS	Hasselt	FNSD	Antwerpen-Zuid	LWC	Walcourt
FHY	Huy	FSR	Schaarbeek	NK	Kinkempois
FKR	Merelbeke	FTM	Tamines	RY	Renory
FLD	Landen	FVS	Visé		

- (e) datum van schrapping en stelplaats
- (f) laatste gekoppelde tender
- (g) datum van teruggave door Duitsland na de Tweede Wereldoorlog. Sommige lokomotieven, meegenomen als oorlogsbuit bij het begin van de oorlog en teruggeven aan België, werden een tweede maal als oorlogsbuit meegenomen door "das Reich" tijdens het von Rundstedt-offensief, en tenslotte opnieuw teruggegeven.
- (h) Opmerkingen :
 - (1) werd "Werklok nr 6" bij Brikettfabriek Saubusch (DDR)
 - (2) na de Tweede Wereldoorlog : DR, + omstreeks 1953
 - (3) na de Tweede Wereldoorlog : DR
 - (4) niet hersteld na de teruggave
 - (5) ex. Eupen-Malmédy 55.5692 Bw Düren. Na de Tweede Wereldoorlog : naar Wit-Rusland (spoorbreedte 1.524 mm)
 - (6) verdwenen tijdens de Tweede Wereldoorlog.
 - (7) ex. Eupen-Malmédy 55.5678 Bw Düren. Na de Tweede Wereldoorlog : PKP (Polen) Tp4-127
 - (8) beschadigd ten gevolge een ongeval in de Voerstreek in 1951
 - (9) lokomotief meegenomen op 25.09.1944 als oorlogsbuit, ex DRG 55.3225. Teruggegeven aan D.B. in juni 1950
 - (10) ex PKP Tp4-... Opgenomen in het lokomotievenbestand van DRG in januari 1942 onder het nummer 55.3225. Onherstelbaar beschadigd tijdens de oorlog
 - (11) na de Tweede Wereldoorlog : SNCF 040D603
 - (12) na de Tweede Wereldoorlog : PKP Tp4-130
 - (13) na de Tweede Wereldoorlog : DR 55.7252
 - (14) na de Tweede Wereldoorlog : PKP Tp4-128 (ex. Eupen-Malmédy 55.5679 Bw Düren)
 - (15) na de Tweede Wereldoorlog : SNCF 040D601
 - (16) na de Tweede Wereldoorlog : DB 55.5680 (ex. Eupen-Malmédy 55.5680 Bw Düren)
 - (17) na de Tweede Wereldoorlog : DR 55.5694 (ex. Eupen-Malmédy 55.5694 Bw Düren)
 - (18) na de Tweede Wereldoorlog : PKP Tp4-131
 - (19) na de Tweede Wereldoorlog : USSR (Baltische Staten)
 - (20) na de Tweede Wereldoorlog : SNCF 040D605
 - (21) na de Tweede Wereldoorlog : SNCF 040D607 of PKP Tp4-129 ?
 - (22) na de Tweede Wereldoorlog : DR 55.5681, + 1971 (ex. Eupen-Malmédy 55.5681 Bw St.Vith)
 - (23) na de Tweede Wereldoorlog : DR 55.5695, + 1967 (ex. Eupen-Malmédy 55.5695 Bw St.Vith)
 - (24) na de Tweede Wereldoorlog : PKP Tp4-228
 - (25) na de Tweede Wereldoorlog : Wit-Rusland - spoorbreedte 1.524 mm (ex. Eupen-Malmédy 55.5697)
 - (26) door de Duitsers meegenomen tijdens de oorlog en hernummerd DRG 55.5693. Na de oorlog werd zij teruggeven en foutief hernummerd als 5689/81.581. Zij werd in juni 1950 teruggegeven aan de DB. De DB zond haar terug naar België op 23 september 1950 met vermelding van haar juiste nummer : 8565 (81.465) en gekoppeld aan een tender buiten reeks nr 40.000
 - (27) vrijwillig vernield voor proeven met springstoffen door 155 Regiment Workshop van het Amerikaanse leger
 - (28) ex. Eupen-Malmédy 55.5696 Bw Stolberg
 - (29) ex. Eupen-Malmédy 55.5682 Bw Düren
 - (30) lokomotief buitgemaakt op 7 oktober 1944, ex DRG 55.3337, teruggegeven aan DB in juni 1950
 - (31) lokomotief buitgemaakt op 7 oktober 1944, ex. DRG 55.4034, teruggegeven aan DB in juni 1950
 - (32) lokomotief buitgemaakt op 25 september 1944, ex DRG 55.4663, teruggegeven aan DB in juni 1950

NMBS	(a)	KPEV (b)		(c)			1958 (d)	1962 (d)	+ (e)		HT (f)	(g)	(h)
81.378	8478	Essen	5478	Hohenzollern.	3864	1918	-	-	05/46	-	?	11/45	
-	8479	Essen	5479	Hohenzollern.	3865	1918	-	-	-	-	?	-	(1)
81.380	8480	Coln	5183	Humboldt	1229	1916	-	-	06/52	NK	17.065	01/45	
81.381	8481	Essen	5181	Hohenzollern.	3867	1918	-	-	01/57	FGH	17.547	03/43	
81.382	8482	Halle	5182	Borsig	10031	1917	-	-	12/52	FKR	17.500	07/46	
81.383	8483	Essen	5483	Jung	2779	1918	-	-	01/53	NK	17.088	10/45	
-	8484	Erfurt	5184	Borsig	10033	1917	-	-	-	-	?	-	(2)
81.385	8485	Frankfurt	5183	Jung	2329	1915	-	-	06/52	FMY	17.179	11/44	
-	8486	Bromberg	5186	Schichau	2573	1917	-	-	-	-	17.588	-	(3)
81.387	8487	Essen	5187	Henschel	12079	1913	NK	-	12/58	NK	17.203	09/44	
81.388	8488	Elberfeld	5188	Borsig	9395	1916	FKR	-	12/58	FKR	17.644	-	
81.389	8489	Elberfeld	5189	Borsig	9396	1916	FMY	-	03/61	FCV	17.176	07/44	
81.390	8490	Halle	5190	Borsig	10091	1918	FHY	NK	10/65	NK	17.605	08/44	
81.391	8491	Elberfeld	5191	Borsig	9398	1916	-	-	12/52	FMY	17.016	11/45	
81.392	8492	Elberfeld	5193	Borsig	9400	1916	-	-	12/51	FNSD	?	06/50	(4)
-	8493	Hannover	5193	Hanomag	7562	1915	-	-	-	-	-	-	(12)
81.394	8494	Elberfeld	5194	Borsig	9401	1916	FKR	-	10/61	FKR	17.195	10/44	
81.395	8495	MGBD	5195	Hanomag	8561	1918	-	-	01/53	NK	17.321	01/45	
81.396	8496	Bromberg	5196	Schichau	2583	1917	NK	FVY	06/66	FVY	17.526	09/43	
81.397	8497	Bromberg	5197	Schichau	2584	1917	-	-	11/52	FHR	?	09/43	(4)
81.398	8498	MGBD	5198	Hanomag	8564	1918	FBC	FMS	03/65	LNC	17.011	03/44	
81.399	8499	MGBD	5199	Hanomag	8565	1918	-	-	03/57	FR	17.586	-	
81.400	8500	MGBD	5200	Hanomag	8566	1918	-	-	12/57	FKR	17.354	01/46	
81.401	8501	Halle	5101	Vulcan	3428	1918	-	-	06/52	NK	17.180	-	
81.402	8502	Kassel	5102	Henschel	13274	1915	-	-	12/52	NK	17.285	06/50	(4)
81.403	8503	Essen	5102	Henschel	12239	1913	-	-	01/53	FGH	17.485	03/44	
81.404	8504	Hannover	5262	Hanomag	7768	1916	NK	NK	11/63	NK	17.520	06/44	
81.405	8505	Mainz	5205	Jung	2420	1916	FSR	-	12/58	FSR	17.061	03/44	
-	8506	Mainz	5262	Graffenstaden	7031	1918	-	-	-	-	?	-	(5)
81.407	8507	Hannover	5265	Hanomag	7791	1916	FKR	FR	12/66	FKR	17.037	10/44	
81.408	8508	Hannover	5273	Hanomag	8051	1917	-	-	12/52	FKR	17.570	06/50	(4)
81.409	8509	Kattowitz	5274	O&K	8220	1917	-	-	02/53	NK	17.378	10/45	
81.410	8510	Coln	5210	Humboldt	1292	1917	FLU	LNC	05/63	LNC	17.286	08/46	
-	8511	Erfurt	5211	Borsig	9389	1915	-	-	-	-	?	07/44	(6)
81.412	8512	Königsberg	5212	Borsig	9634	1916	GT	GT	05/63	GT	17.392	-	
81.413	8513	Essen	5213	Henschel	12250	1913	FNDM	-	12/58	FNDM	17.043	01/46	
81.414	8514	Essen	5214	Henschel	12251	1913	FMY	NK	01/66	NK	17.299	03/45	
-	8515	Coln	5153	Humboldt	1181	1916	-	-	-	-	?	-	(7)
81.416	8516	Essen	5216	Henschel	12253	1913	FHR	FHR	03/65	NK	17.070	07/44	
81.417	8517	Munster	5326	Hanomag	8102	1916	-	-	12/57	LMG	17.035	07/44	
81.418	8518	Mainz	5218	Graffenstaden	6958	1917	FNO	FHR	12/65	NK	17.174	-	
81.419	8519	Hannover	5327	Hanomag	8324	1918	FLU	LWC	10/66	LNC	17.382	04/45	
81.420	8520	Coln	5220	Humboldt	1302	1917	-	-	12/51	NK	?	08/43	(8)
81.421	8521	Elberfeld	5221	Borsig	9455	1916	-	-	06/52	FNSD	17.405	01/46	
-	8522	Elberfeld	5222	Borsig	9456	1916	-	-	-	-	?	-	(3)
-	8523	Essen	5323	Henschel	13142	1914	-	-	-	-	?	02/43	(6)
81.424	8524	Hannover	5324	Hanomag	8321	1918	-	-	06/52	FMY	17.510	06/44	
81.425	8525	Elberfeld	5220	Borsig	9454	1916	-	-	11/52	FHR	17.044	06/50	(4)
81.426	8526	Halle	5226	Schichau	2637	1918	NK	NK	05/65	NK	17.121	-	
81.427	8527	Coln	5227	Hohenzollern	3753	1917	LNC	LWC	03/65	LNC	17.456	09/43	
-	8528	Elberfeld	5227	Hanomag	7848	1916	-	-	-	-	?	-	(3)
81.429	8529	Essen	5227	Henschel	12699	1914	-	-	12/52	NK	17.461	06/50	(4)
81.430	8530	Kattowitz	5275	O&K	8221	1917	FHS	FHS	01/66	FHR	17.360	11/44	
81.431	8531	Elberfeld	5277	Hanomag	8479	1918	-	-	11/52	FKR	17.155	06/50	(4)
81.432	8532	Hannover	5277	Hanomag	8055	1917	FGH	FVY	04/67	FVY	17.535	10/45	
81.433	8533	Hannover	5278	Hanomag	8056	1917	FR	FR	08/63	FR	17.143	04/44	
81.434	8534	Mainz	5281	Jung	2786	1918	LHY	FVY	04/67	FVY	17.401	04/44	
81.435	8535	Coln	5282	Humboldt	1384	1918	-	-	01/53	GMN	17.634	09/44	
81.436	8536	Elberfeld	5282	Hanomag	8484	1918	-	-	12/52	FR	17.033	03/44	
81.437	8537	Hannover	5282	Hanomag	8060	1917	LMG	-	09/59	LMG	17.186	01/46	
-	8538	Elberfeld	5287	Humboldt	1358	1918	-	-	09/44	NK	?	-	(9)
81.438	8680									FHR	17.621	-	(10)
81.439	8539	Coln	5288	Borsig	10102	1918	-	-	06/52	NK	17.083	09/43	

NMBS	(a)	KPEV (b)		(c)			1958 (d)	1962 (d)	+ (e)		HT (f)	(g)	(h)
-	8540	Essen	5240	Henschel	12712	1914	-	-			?	-	(12)
-	8541	Stettin	5251	Vulcan	3305	1917	-	-			?	-	(13)
-	8542	Hannover	5243	Henschel	7749	1916	-	-			?	-	(3)
81.443	8543	Königsberg	5243	Vulcan	3234	1917	-	-	12/52	FHS	17.027	06/50	(4)
81.444	8544	Königsberg	5244	Vulcan	3235	1917	FGH	-	09/59	FGH	17.006	01/45	
81.445	8545	Elberfeld	5252	Jung	2618	1917	FGH	FHS	02/67	FHS	17.532	-	
81.446	8546	Münster	5259	Hanomag	7590	1915	FMY	FBM	10/64	FMY	17.368	09/43	
81.447	8547	Stettin	5259	Vulcan	3313	1917	-	-	03/55	GT	17.448	08/46	
81.448	8548	Stettin	5260	Vulcan	3314	1917	-	-	11/52	FNSD	17.426	07/50	(4)
81.449	8549	Stettin	5261	Vulcan	3384	1918	FHR	-	09/59	FHR	17.178	01/45	
-	8550	Coln	5200	Jung	2495	1917	-	-	06/52		?	-	(14)
81.451	8551	Frankfurt	5200	Grafenstaden	6884	1916	-	-	06/52	FLD	17.489	10/45	
81.452	8552	Elberfeld	5210	Hanomag	8106	1916	-	-		FNSD	17.302	10/45	
81.453	8553	Königsberg	5210	Borsig	9632	1916	-	-	11/52	FSR	17.012	01/45	
81.454	8554	Posen	5210	Schichau	2608	1918	FKR	FR	10/66	FHS	17.166	10/43	
81.455	8555	Essen	5211	Henschel	12248	1913	FLU	FHS	04/66	NK	17.097	07/44	
81.456	8556	Coln	5215	Humboldt	1297	1917	FNDM	-	12/58	FNDM	17.316	03/44	
-	8557	Erfurt	5215	Borsig	9469	1916	-	-			?	-	(15)
81.458	8558	Frankfurt	5215	Henschel	13954	1916	LHY	NK	01/66	NK	17.405	06/45	
81.459	8559	Coln	5159	Humboldt	1187	1916	FHS	FHS	06/66	NK	17.347	10/45	
81.460	8560	Bromberg	5160	Borsig	9706	1917	FTM	LWC	04/65	LNC	17.584	07/45	
81.461	8561	Magdeburg	5161	Borsig	10047	1917	-	-	02/53	FVS	17.125	07/46	
81.462	8562	Essen	5162	Henschel	12047	1913	-	-			?	-	(16)
81.463	8563	Erfurt	5163	Grafenstaden	8809	1914	-	-	01/53	ANS	17.013	09/43	
81.464	8564	Elberfeld	5164	Hanomag	7535	1915	FMY	FNDM	06/64	FMS	17.048	09/43	
81.465	8565	Kattowitz	5162	Linke-Hof.	1252	1915	FHR	NK	04/67	FLV	17.346	-	(26)
-	8566	Münster	5162	O&K	6104	1913	-	-				-	(17)
81.467	8567	Elberfeld	5159	Hanomag	7503	1915	FR	FR	10/66	FHS	17.310	04/44	
81.468	8568	Elberfeld	5168	Hanomag	7539	1915	-	-	01/53	FR	?	02/43	
81.469	8569	Königsberg	5169	Schichau	2329	1915	FGH	FGH	12/65	FGH	17.122	04/44	
-	8570	Erfurt	5170	Borsig	9259	1915	-	-	03/45	NK	?	-	(27)
81.470	8681			Hanomag	7548	1915	-	-		FGH	17.638	-	(30)
81.471	8571	Essen	5172	Henschel	12057	1913	-	-	12/57	FHR	17.361	-	(18)
-	8572	Coln	5174	Humboldt	1220	1916	-	-			?	-	(18)
81.473	8573	Coln	5175	Humboldt	1221	1916	-	-	11/52	FGH	17.220	02/45	
-	8574	Königsberg	5174	Schichau	2333	1915	-	-			?	06/44	(3)
-	8575	Frankfurt	5175	Schwartzkopf	5659	1915	-	-			?	-	(3)
-	8576	Königsberg	5175	Schwartzkopf	2334	1915	-	-			?	-	(19)
81.477	8577	MGDB	5177	Hanomag	8543	1918	-	-	12/57	FHS	17.154	01/45	
81.478	8578	MGDB	5178	Hanomag	8544	1918	FGH	LNC	11/65	LNC	17.242	12/44	
81.479	8579	Essen	5178	Henschel	12063	1913	FLU	LNC	05/66	LNC	17.496	07/44	
-	8580	Elberfeld	5186	Borsig	9393	1915	-	-	03/45	FHS	?	02/43	
81.480	8682	Essen	5718	Hanomag	7784	1916	-	-		RY	?	-	(31)
81.481	8581	Hannover	5177	Hanomag	8411	1915	-	-	02/53	FNO	17.189	09/43	
81.482	8582	Münster	5178	Hanomag	7045	1913	NK	NK	04/66	NK	17.563	10/43	
81.483	8583	Coln	5157	Humboldt	1185	1916	FTM	GT	09/66	FKR	17.600	10/45	
-	8584	Hannover	5157	Hanomag	7360	1914	-	-			?	-	(20)
-	8585	Königsberg	5157	Schichau	2294	1915	-	-			?	-	(21)
81.486	8586	Elberfeld	5158	Hanomag	7529	1915	-	-	12/57	FMY	17.262	09/43	
81.487	8587	Halle	5187	Borsig	10088	1918	-	-	06/52	FMY	?	07/44	
81.488	8588	Essen	5189	Henschel	12081	1913	FHS	-	07/61	FHS	17.181	08/44	
81.489	8589	Königsberg	5189	Schichau	2432	1916	LWC	-	09/59	LNC	17.415	04/44	
81.490	8590	Essen	5690	Henschel	13630	1915	ATH	FMS	03/65	LNC	17.414	06/44	
81.491	8591	Essen	5691	Henschel	13631	1915	-	-	02/53	FVS	17.275	02/43	
-	8592	Essen	5692	Henschel	13632	1915	-	-		LNC	?	-	(4)
81.492	8683			Linke Hof.	1453	1917	-	-		LWC	17.639	-	(32)
81.493	8593	Königsberg	5193	Schichau	2436	1916	-	-		GMN	17.315	06/50	(22)
-	8594	Kassel	5195	Henschel	13664	1915	-	-			?	-	(23)
-	8595	MGDB	5196	Hanomag	8562	1918	-	-			?	-	
81.496	8596	Elberfeld	5196	Borsig	9403	1916	NK	-	01/62	NK	17.294	-	(24)
-	8597	MGDB	5197	Hanomag	8563	1918	-	-			?	-	(4-28)
81.498	8598	Essen	5197	Henschel	12234	1913	-	-	12/52	GMN	?	06/50	
81.499	8599	Magdeburg	5199	Vulcan	3403	1918	-	-	06/52	FGH	17.374	10/45	
81.500	8600	Kassel	5154	Henschel	13349	1915	FHS	-	12/58	FHS	17.040	02/46	(4-29)
81.501	8601	Hannover	5652	Hanomag	8750	1918	-	-	11/52	FSR	17.626	06/50	(25)

PORTRET

Het aanhangrijtuig 732.10 van het TSP

vervolg van de nr 13 en 14

Zoals vermeld in ons vorig artikel bleven er maar drie aanhangrijtuigen type 732 in 1974. Alle drie behoorden ze tot het materieel van Bertrix : de 732.09, 10 en 16. De 732.16 was eigenlijk niet meer gebruikt en diende als voorraad wisselstukken voor de twee andere aanhangrijtuigen. De 732.16 werd op 23 maart 1983 geschrapt (PV 832 van de CW Mechelen) en verdween uit de geschriften op 1 mei 1983.

De laatste twee rijtuigen werden slechts voor één dienst ingezet, met name op maandag (schooldagen) voor het vervoer van leerlingen naar de verschillende colleges in deze streek o.a.

Beauraing en Carlsbourg.

Het stel (motorwagen + aanhangrijtuig + motorwagen) was ofwel op zondagavond, ofwel op maandagochtend bij de aankomst van de trein 4633 te Bertrix (toevoeging van een aanhangrijtuig en een motorwagen) samengesteld. Deze dienst overleefde een tiental jaren tot juni 1984.

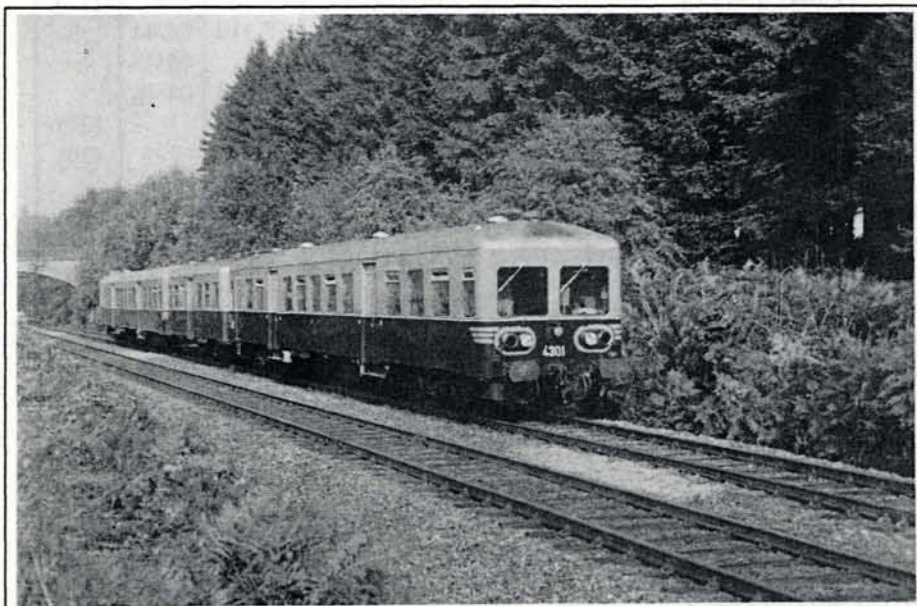
Sporadisch werd eveneens op vrijdagmiddag een aanhangrijtuig tussen Bertrix en Gedinne of Graide om dezelfde redenen toegevoegd.

Bovendien waren tijdens de zomermaanden de treinen richting Di-

nant, Gouvy of Virton soms met een aanhangrijtuig versterkt onder meer voor het vervoer van deelnemers aan de afdeling van de Lesse per Kajak, van wielrijders of kinderen naar vakantie dorpen.

Met de invoering van het herstructureringsplan op 2 juni 1984 werd tevens een einde gemaakt aan het gebruik van deze merkwaardige voertuigen. De aanhangrijtuigen type 732 waren de laatste 2-assige rijtuigen in commerciële dienst bij de NMBS. De 732.09 en 732.10 werden door PV 84.01 van CW Mechelen (9-11-1984) uitgerangeerd en op 1 december uit inventaris genomen.

In mei 1984 werden drie aanhangrijtuigen type 734 met draaistel naar Bertrix overgeplaatst ter vervanging van de 732's.



↑ **FOTO nr 15-28** Slechts op maandag was de trein 4633 Dinant-Bertrix samengesteld uit twee motorwagens en één aanhangrijtuig. Hier de 4301 en de 4332 met een aanhangrijtuig type 732.

Glaumont, 3 oktober 1982

Foto : J-L VANDERHAEGEN.

→ **FOTO nr 15-29** Dezelfde rit op 20 juni 1983. Het stel verlaat Anseremme (4315 + 732 + 4330).

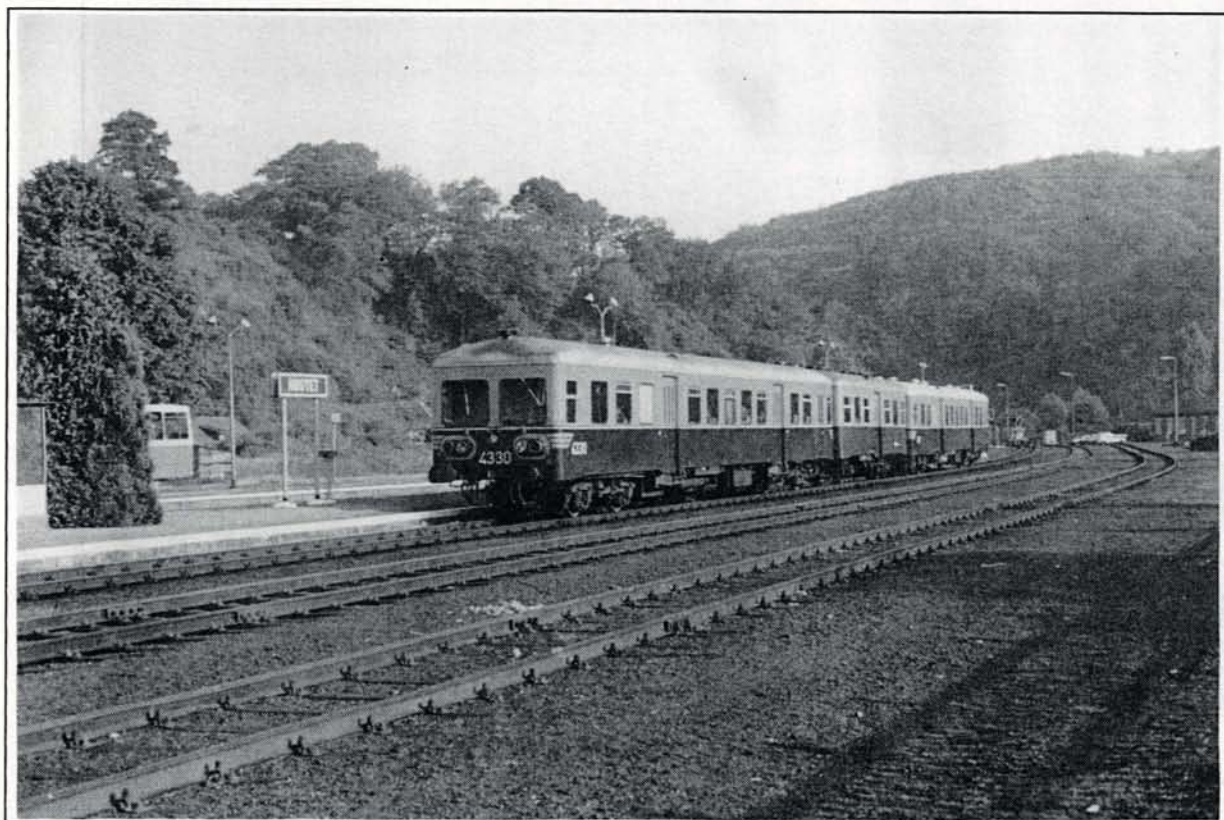
Foto : J-L VANDERHAEGEN



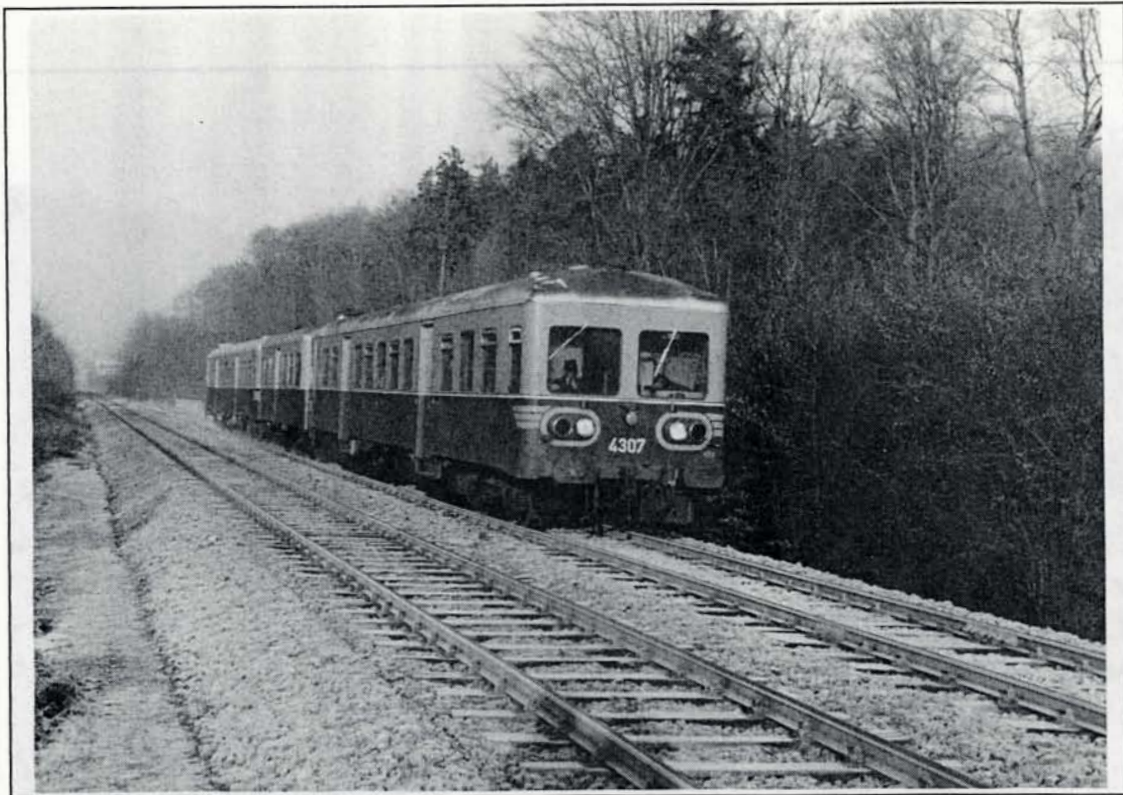
Bertrix - Dinant		166		Dinant - Bertrix	
km	TT 4633 X				TT 4633
0 Bertrix	6:27				
2 Burhaimont	6:29				
5 Glaumont	6:33				
9 Offagne	6:37				
12 Paliseul	6:43				
14 Mezy	6:46				
15 Carlsbourg	6:48				
19 Graide	6:54				
21 Bièvre	6:56			0 Dinant	8:19
25 Louette-Saint-Denis	7:01			4 Anseremme	8:23
27 Gedinne	7:04			11 Gendron-Celles	8:31
35 Vonêche	7:12			16 Houyet	8:38
43 Pondrôme	7:18			0	8:39
45 Beauraing	7:25			6 Wiesme	8:44
53 Wiesme	7:30			10 Beauraing	8:50
58 Houyet	7:35			16 Pondrôme	8:57
0	7:36			23 Vonêche	9:05
6 Gendron-Celles	7:42			31 Gedinne	9:15
12 Anseremme	7:51			33 Louette-Saint-Denis	9:18
16 Dinant	7:58			37 Bièvre	9:20
				39 Graide	9:23
				43 Carlsbourg	9:28
				44 Mery	9:28
				46 Paliseul	9:32
				50 Offagne	9:36
				53 Glaumont	9:43
				57 Burhaimont	9:43
				58 Bertrix	9:46



↑ **FOTO nr 15-30** Alleen de trein 4633 kon in goede omstandigheden gefotografeerd worden. Hier bijhet binnenrijden van Vonêche, 28 juni 1983 (4322 + 732 + 4314).
Foto : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

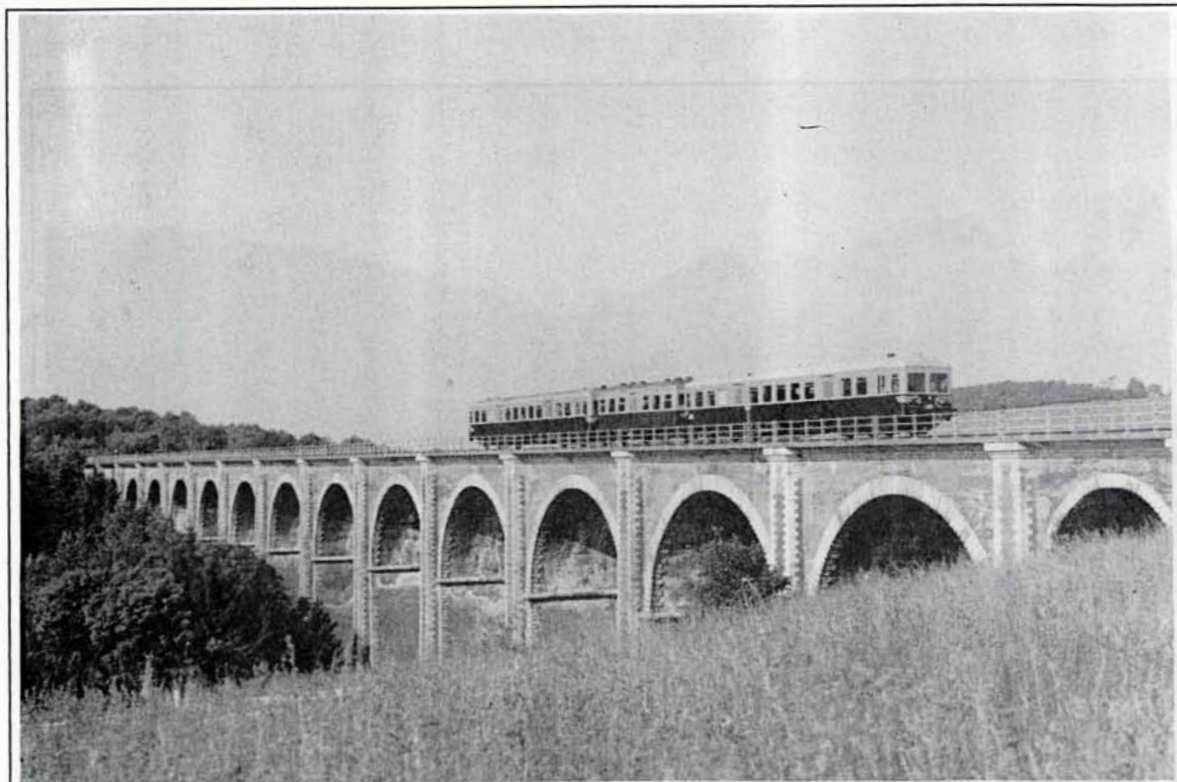


↑ **FOTO nr 15-31** Nogmaals de 4633, ditmaal te Houyet, 4320 + 732.10 + 4315, 20 juni 1983.
Foto : Jean-Luc VANDERHAEGEN.



↑ **FOTO nr 15-32** De 4307 + aanhangrijtuig + 4310 op een koude maandag in januari. Glaumont, 24-01-1983.

Foto : Jean-Luc VANDERHAEGEN.



↑ **FOTO nr 15-33** Trein 4633 op het viaduc van Thanville, 4315 + 732.10 + 4330 - 20 juni 1983.

Foto : Jean-Luc VANDERHAEGEN.



↑ **FOTO nr 15-34** De 4324 + 732 + 4301 staan in voor de trein 4633 Dinant-Bertrix, Glaumont 29 november 1983.
Foto : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

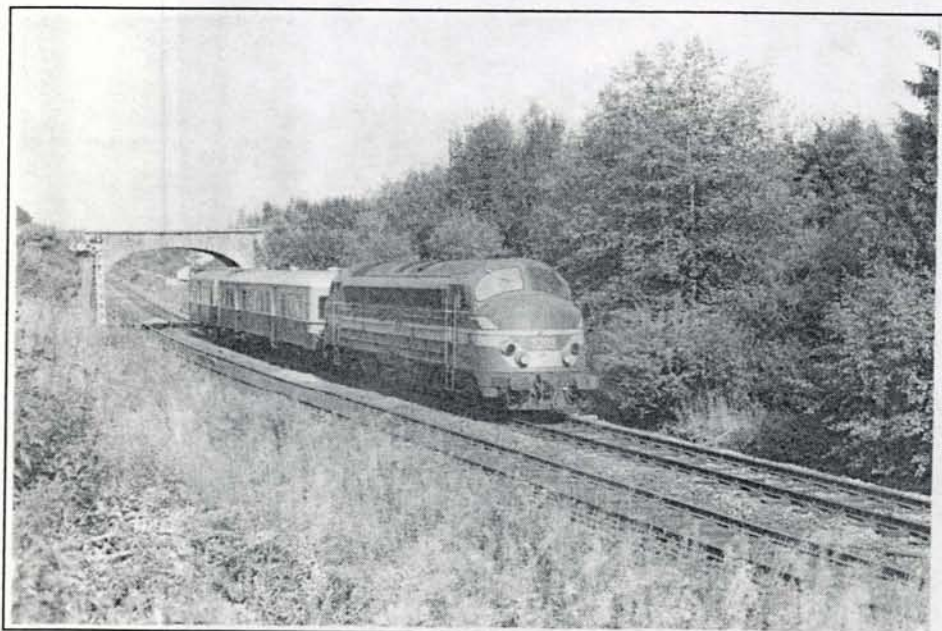
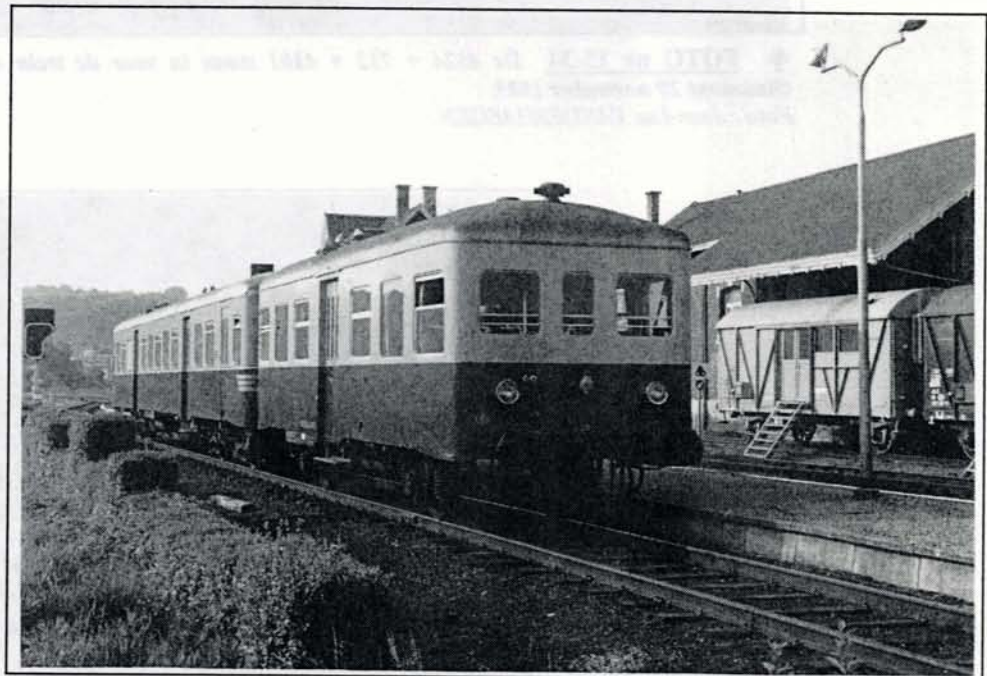


→ **FOTO nr 15-35** Op 5 september 1983 was de trein 4684 uitzonderlijk versterkt met een aanhangrijtuig 732. Hier te Anseremme met de 4310 voraan, de 4319 achteraan.
Foto : Jean-Luc VANDERHAEGEN



← **FOTO nr 15-36**
 Na het inzetten in de trein
 4633 wordt het aanhangrijtuig
 gerangeerd en op een zijspoor
 gezet in de werkplaats van
 Bertrix.
 Foto : J-L VANDERHAEGEN

→ **FOTO nr 15-37**
 Op 7 september 1983 was het stel
 van de trein 4681 Bertrix-Dinant
 uit de motorwagen 4327 +
 aanhangrijtuig 732.09 + motor-
 wagen 4301 samengesteld. Naar
 aanleiding van een lek aan de uit-
 gang van het dieseleservoir van de
 4301, werden de defecte motor-
 wagen en de 732.09 in Beauraing
 losgekoppeld. De 4327 reed verder
 alleen naar Dinant.
 Foto : J-L VANDERHAEGEN.



← **FOTO nr 15-38**
 De 4301 en het 732.09 werden uit-
 eindelijk door de 5209 tussen
 Beauraing en de werkplaats van
 Bertrix gesleept. Vandaar deze
 buitengewone samenstelling te
 Paliseul op 7 september 1983.
 Foto : J-L VANDERHAEGEN.

Onze reizen

3 april 1993

De Panne

Op 3 april werd het startschot gegeven voor het seizoen 1993. Vanuit Brussel-Zuid, sinds kort een "tweehoofdig" station, vertrok onze speciale trein naar de kust. In afwachting dat de toekomstige "Terminal-Manager" zijn (haar) collega komt bijstaan in het toekomstige TGV-station, was het nu nog de traditionele onderstationschef die ons kwam uitwuiven. De deelnemers konden te Brussel-Zuid met eigen ogen zien hoe de werken voor de TGV-terminal evolueren. Binnenkort zullen de typische bovenleidingspalen plaats moeten ruimen voor nieuwe exemplaren.

Onder een stralend lentezonnetje sleepte de volledig opgeknapte diesellokomotief 6041 van onze vrienden uit Kinkempois een aantal rijtuigen type M3 (een onuitgegeven samenstelling trouwens) naar Gent-Sint-Pieters.

Met een aldus ingesloten rijtuigensetel werd naar Zelzate gespoord over de lijn 55. Deze enkelsporige (hoofd)lijn maakt de verbinding tussen de verschillende industrieterreinen die zich



FOTO Nr 15-04 De eerste fotostop langs lijn 55 had plaats ter hoogte van het stationsgebouw van Langerbrugge.

Foto : Jean-Luc VANDERHAEGEN

uitstrekken langsheen de westelijke oever van het kanaal Gent-Terneuzen. De lijn takt af even voorbij Wondelgem, gelegen op de reizigerslijn Gent-Eeklo. Wondelgem, waar zich het creosoteercentrum bevindt (dit is de werkplaats waar de houten dwarsliggers worden behandeld tegen de weersomstandigheden met een soort carbolinestof, het creosoteer), valt des te meer op

dat juist hier de lijn uitgerust werd met... betonnen dwarsliggers !!!

Het merendeel van de fotostops werd op de terugrit georganiseerd, nadat heel even werd doorgereden tot aan het grenspunt met Nederland. Dit is trouwens de enige toegang voor de NS (Nederlandse Spoorwegen) om de ingesloten linker Scheldeoever te bereiken. Het spreekt voor zich dat de deelnemers zich te goed hebben gedaan om onze trein te fotograferen in dit typische vlakke land met zijn uitgesproken landelijke karakter, al bleven sommige deelnemers echter verdacht opvallend in de buurt van de vrouwelijke treinchef...

De rest van de dag gingen we op verkenning op de lijn 73 die Gent met De Panne verbindt en die binnenkort zal geëlektrificeerd worden. Ontelbare platte wagens met bovenleidingspalen die onderweg in de verschillende stations staan afgesteld zijn de stille getuigen van de nakende werkzaamheden. Deze spoorlijn, die voorbij Diksmuide enkelsporig is, vormt ook hier weer dat onafscheidelijk geheel met de Ijzervlakte. De excursie werd afgesloten ter hoogte van KP (kilometerpaal) 88, op enkele



FOTO Nr 15-05 Voor de 6041 was het de eerste grote rit sinds zijn wederindienststelling. Hier aan kop van onze trein, op de grens van het net van de NS.

Foto : Jean-Luc VANDERHAEGEN

meter verwijderd van het Franse grenspunt Bray-Dunes.

Nadat op de terugweg naar Brussel, in Gent, de 5916 was achtergebleven om terug naar haar stelplaats Merelbeke te rijden, sleepte onze trouwe 6041, zonder enige rustpauze onderweg, haar trein zeer plichtsbewust terug naar het vertrekpunt. Moe maar tevreden keerden de deelnemers huiswaarts.



↑ **FOTO Nr 15-06**

Niettegenstaande dat de lijn 55 een geïndustrialiseerde streek doorkruist, is toch het typische Vlaamse landschap bewaard, zoals hier aan de rand van het dorp Rieme, waar even werd gestopt voor een foto-halte. Foto : J-L VANDERHAEGEN

← **FOTO Nr 15-07** *Oorspronkelijk werd de lijn 55 uitgebaat door de Maatschappij GENT-TERNEUZEN. De bouwstijl van de stations is dan ook typisch voor deze lijn. Getuige het stationsgebouw van Ertvelde.*

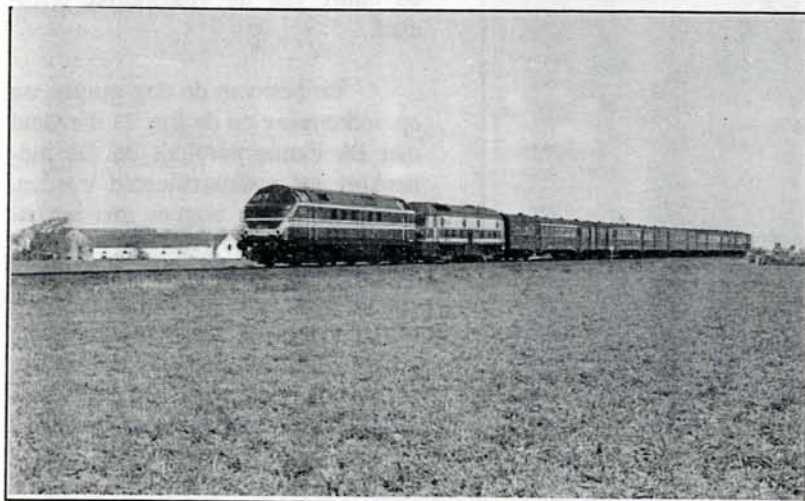
Foto : Jean-Luc VANDERHAEGEN.



← **FOTO Nr 15-08**

De namiddag werd volledig besteed aan een rit op de laatste nog niet geëlectrificeerde hoofdlijn van Vlaanderen. Bij het vertrek uit Gent werden de locomotieven onderling van plaats verwisseld. De 6041 bevond zich aan het hoofd van het konvooi tot De Panne. Wij hebben zeker niet nagelaten om het kleine en mooie station van Kortemark op de gevoelige plaat vast te leggen.

Foto : Jean-Luc VANDERHAEGEN.



← **FOTO Nr 15-09**

Nog enkele weken, en op de mooie lijn 73 verschijnen eveneens de palen voor de bovenleiding. Zij zal daardoor een groot deel van haar landelijk charmes verliezen. Nabij het gehucht Kaaskerke, te midden van het typische Vlaamse landschap, werd onze trein opnieuw onder vuur genomen door de fotografen.

Foto : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

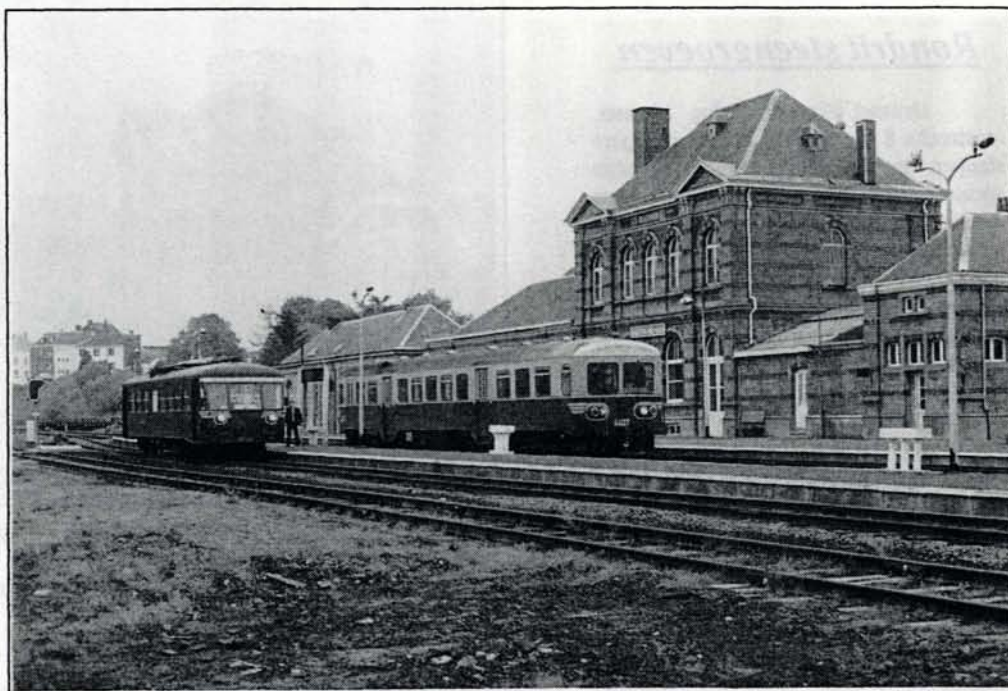
14 mei 1993

De 554.18 te Bastogne

Op 14 mei jongstleden, na een lange winterslaap, heeft de 554.18 een lange reis ge-maakt namelijk van Brussel naar Bastogne en dit voor een privé klant.

De heenreis naar Bastogne bracht ons over de lijnen 161 en 162 terwijl wij bij de terugkeer naar Brussel, wij opnieuw de charmes ontdekten van de "Athus-Meuse" lijn tus-sen Bertrix en Dinant.

Voor het merendeel van 70 enthousiaste deelnemers was deze reis niet enkel een ontdekking van de opeenvolgende mooie Ardense landschappen maar ook van een voor hun tot nu toe ongekende transportwijze.



↑ **FOTO Nr 15-08** Voor de 554.18 was het een mogelijkheid om voor de eerste maal en waarschijnlijk ook voor de laatste keer de lijn 163 tussen Libramont en Bastogne te berijden. Op onze foto : de 554.18 en de 4407 te Bastogne-Sud.

Foto : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

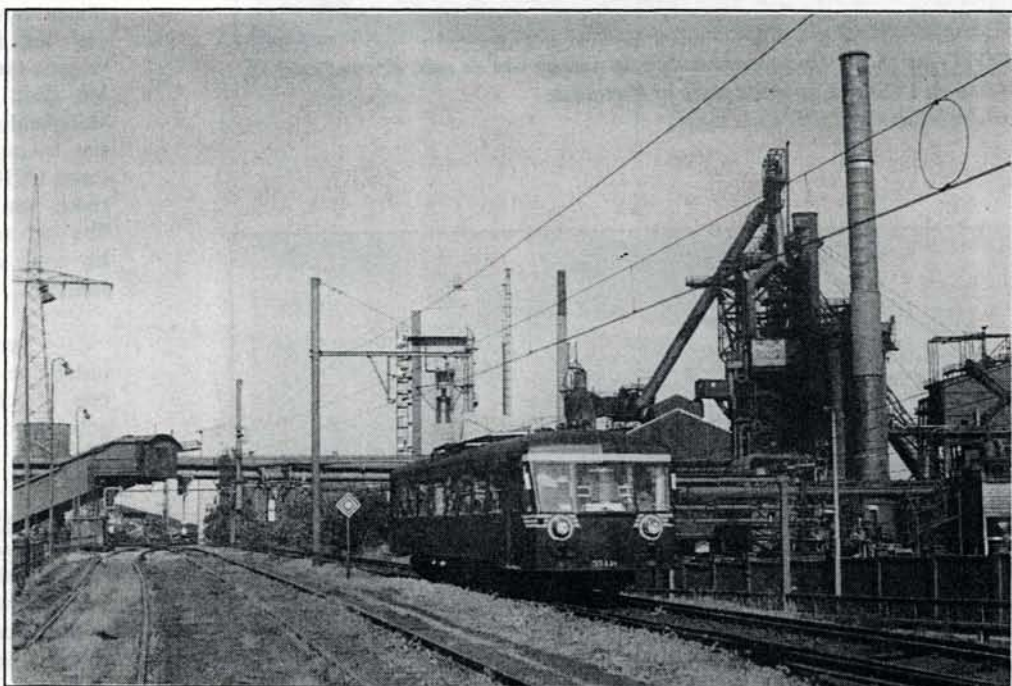
15-18 mei 1993

150 jaar spoorwegen in Charleroi

TSP heeft actief meege-werkt aan de manifestaties ter gelegenheid van de 150ste verjaardag van de spoorwegen in Charleroi. Gedurende de vier dagende feestelijkheden hebben we alle pendelritten tussen Charleroi Sud en het vormingsstation van Monceau uitgevoerd. De in totaal 48 (!) ritten werden verzorgd door de 554.18 en de 4605, met een vertrek om de 30 minuten. De heenreis ging via Charleroi Ouest en de industri- lijn 260, die de indrukwekkende installaties van Cockerill-Sambre doorkruist. De terugrit verliep via lijn 124A.

Bovendien had TSP op perron 1 van Charleroi Sud een presentatiestand ingericht, terwijl de 6077 en buffetrijtuig 11.901 (gebruikt als bar) in Monceau werden voorgesteld.

Alle voorgestelde activiteiten waren zeer interessant en goed georganiseerd. Ze kenden dan ook een groot succes, zowel bij de liefhebbers als het grote publiek.



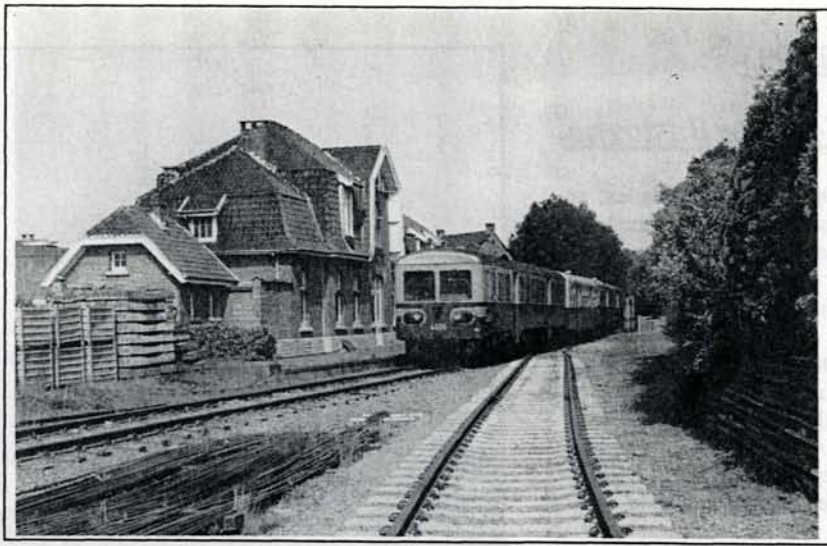
↑ **FOTO nr 15-27** De ritten met de TSP motorwagens tussen Charleroi Sud en Monceau boden de kans om het hart van de staalindustrie in Charleroi te ontdekken. Hoogoven 5 van Marchienne is hier rechts van de 554.18 te zien, terwijl de losinstallatie voor het erts zich links bevindt, 17 mei 1993.

Foto : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Rondrit steengroeven

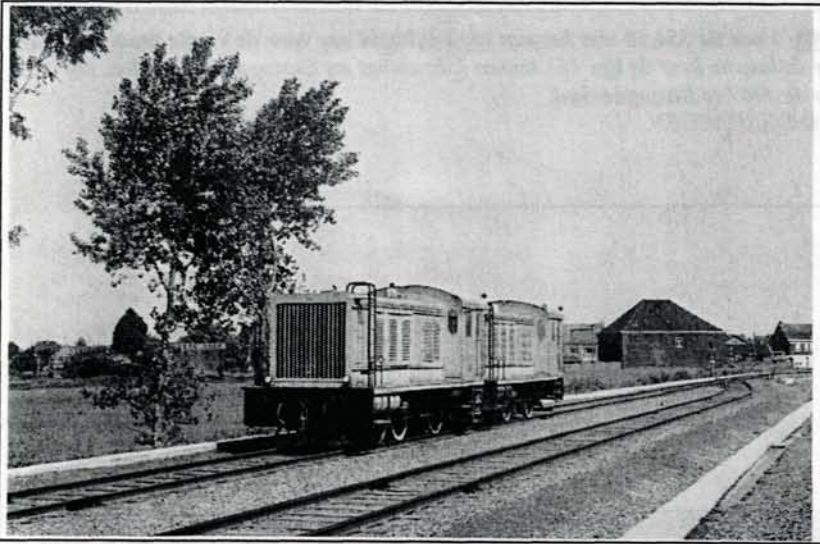
Brussel Zuid, zaterdag 29 mei, omstreeks 8 uur 30. De laatste reizigers stappen op en installeren zich in onze speciale trein, samengesteld uit twee dieselmotorwagens met ingesloten aanhangrijtuig. Als naar TSP-gewoonte is het een warme en zonnige dag. De trein zal ons via Edingen, Ath, Lessines, Ollignies, Havinnes, Brugelette, Soignies, Braine-le-Comte, Tubize, Quenast, Clabacq en Halle terug naar Brussel Zuid voeren. Na aankomst wordt onmiddellijk een nieuwe rit naar Halle gereden met onderweg fotostops in Vorst Zuid, Ruisbroek, Lot en Buizingen.

Onze trein was samengesteld uit de laatste twee rood-gele motorwagens reeks 44 van stelplaats Merelbeke (4403



↑ **FOTO Nr 15-13** De reizigersdienst op lijn 87 werd gestaakt in 1961, waardoor de rechtstreekse verbinding Lessines - Brussel kwam te vervallen. Onze trein bevindt zich hier in Ollignies, het eindpunt van het nu nog bestaande baanvak.

Foto : Jean-Luc VANDERHAEGEN.



↑ **FOTO Nr 15-14** Ontegensprekelijk de vedette van de reis, de twee ex-V36, CCB 216 en CCB 215, in volle aktie in Havinnes.

Foto : Jean-Luc VANDERHGAEGEN.

en 4406). Het aanhangrijtuig 734.01 (50 88 2729 580-1) -in een zelfde kleurstelling- zorgde voor een mooi homogeen geheel.

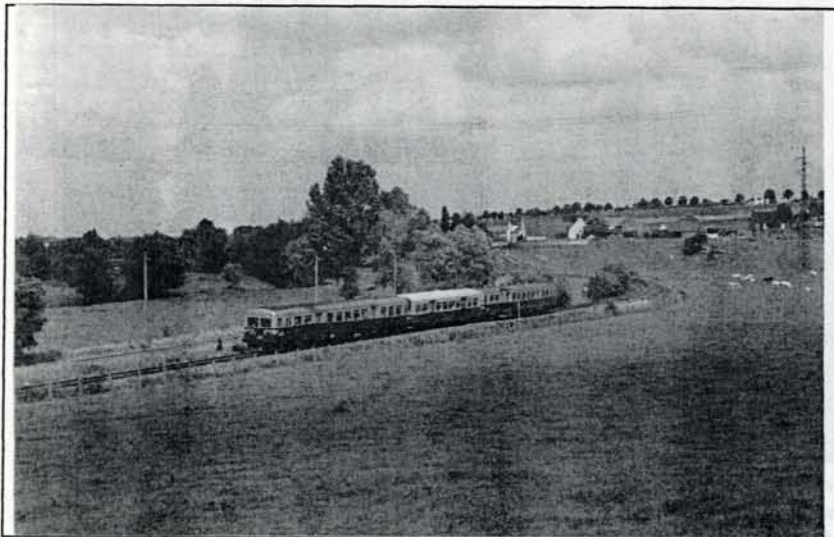
De eerste etappe van de uitstap nam ons mee naar Ollignies, huidige eindpunt van de lijn 87 die vroeger Lessines verbond met Bassily. Nu wordt dit baanvak nog enkel gebruikt voor het bedienen van de spooraansluiting DUPUIS in Ollignies. Deze firma vervaardigd betonnen dwarsliggers.

Het hoogtepunt van de reis was ongetwijfeld de voorstelling van onze twee diesellokomotieven (ex-V36 van Duitse herkomst), werkzaam op de terreinen van de firma CCB in Havinnes. Het lag in de bedoeling om enkele wagens aan de CCB 215 + 216 te koppelen, doch in laatste instantie werd om veiligheidsredenen hiervoor geen toelating bekomen. Een geleid bezoek aan de firma CCB diende evenwel afgelast om reden van tijdsgebrek. Hiervoor werd drie uur noodzakelijk geacht en binnen het reeds overladen programma was dit haalbaar...

Derde interessante halte : de installaties te Quenast, waar nog steeds een mechanische seininstallatie in gebruik is die bediend wordt vanuit een

← **FOTO Nr 15-16** Van de spoorlijn 115, die vroeger Tubize verbond met Rognon, blijft nog alleen de sectie Tubize - Quenast in gebruik voor de bediening van de steengroeven. We zien hier het konvooi in de bocht juist voor het binnenvaren van Quenast. 4403 + 734.01 + 4406.

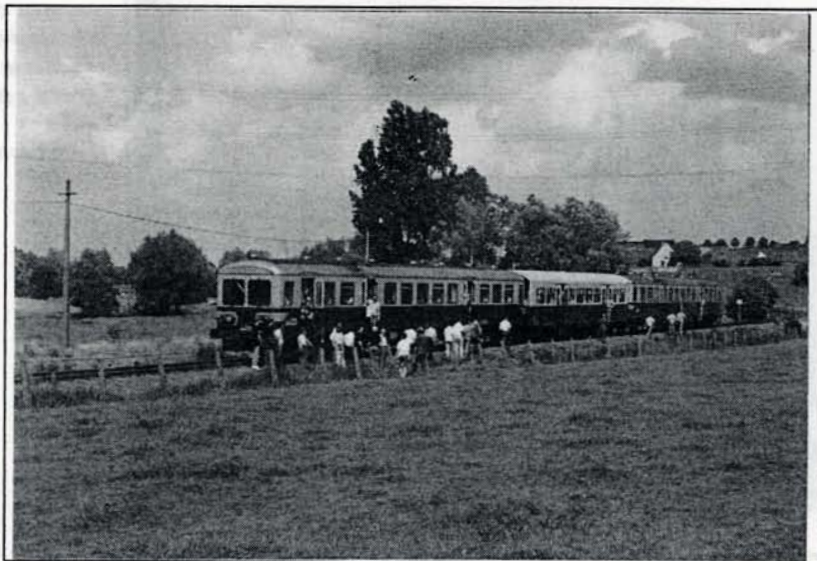
Foto : Jean-Luc VANDERHAEGEN



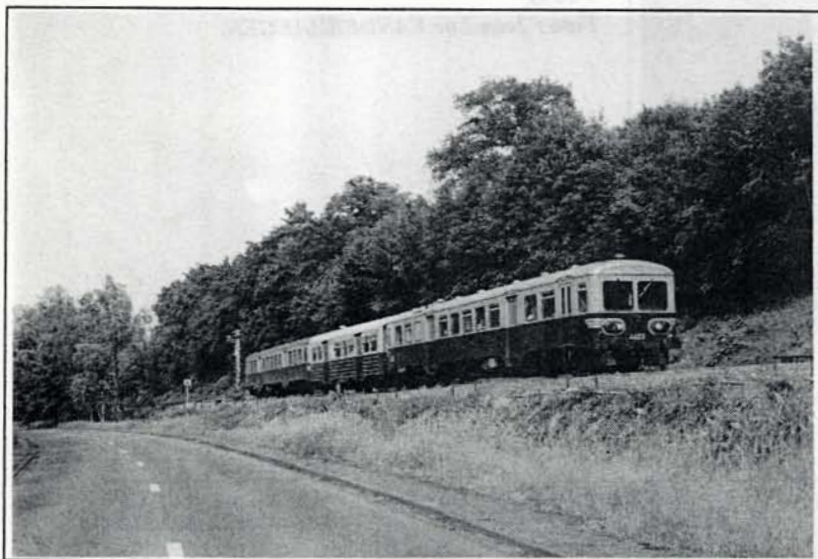
houten seinhuis. Dit seinhuis is zonder twijfel het enige op het net dat nog in dienst is. De terugreis naar Brussel werd aangevat via de staalindustrie van Clabecq, een levend museum aan industriële archeologie.

De activiteiten van de dag werden afgesloten te Brussel Zuid. Maar eerst werd een tweede rit naar Halle afgewerkt om onderweg de stations Vorst Zuid, Ruisbroek, Lot en Buizingen op de gevoelige plaat vast te leggen. Een mooi aandenken voor het nageslacht om te bewijzen hoe het er aldaar uitzag in de pre-TGV-tijd.

Voor de tweede keer werd Brussel Zuid aangedaan en werd een punt gezet achter een fantastische dag. De TSP-ers namen nog enkele minuten de tijd om afscheid te nemen en om af te spreken voor de volgende excursie : een ultiem afscheid aan de motorstellen "Marelli" en "reeks 05".



Een unieke gebeurtenis in de geschiedenis van TSP : onze trein staat geïmmobiliseerd door de manifestatie van één (!) ontevreden landbouwer...

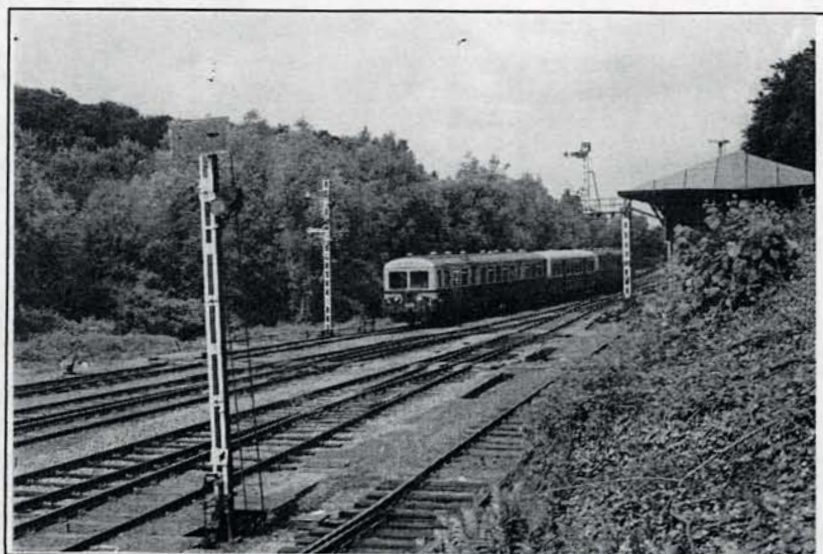


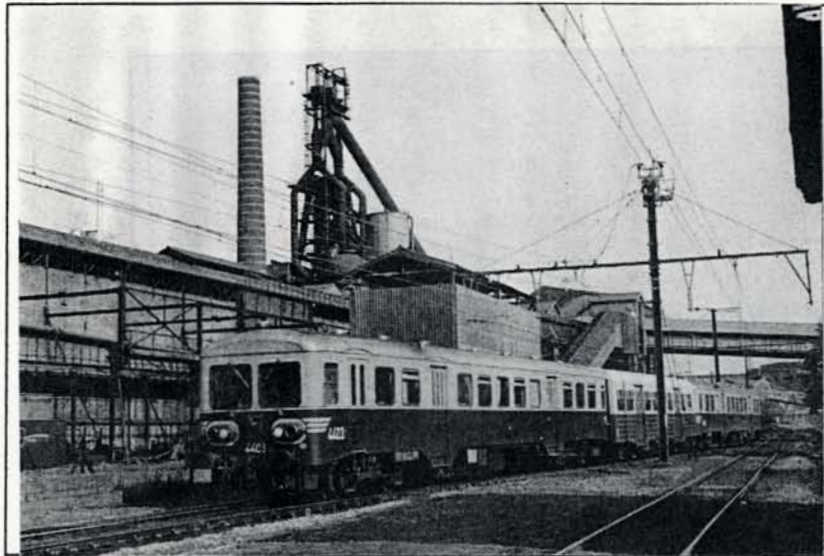
← FOTO Nr 15-18 De reizigersdienst op lijn 115 werd gestaakt op 1 oktober 1961. Kort nadien, in 1962, werd het baanvak Quenast - Rognon volledig buiten dienst gesteld. Op de foto zien we onze trein aan de inrit van het station Quenast. 4403 + 734.01 + 4406.

Foto : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

→ FOTO Nr 15-17 De mechanische seinen zijn nog steeds in gebruik in het station Quenast. Een situatie die niet lang meer zal bestaan. Om in de toekomst het hoofd te bieden aan het toenemende verkeer door de bouw van de TGV zullen de installaties volledig gemoderniseerd en aangepast worden. 4403 + 734.01 + 4406.

Foto : Jean-Luc VANDERHAEGEN





← FOTO Nr 15-19 De "Forges de Clabecq" vormen een levend museum aan industriële archeologie. Ons treinstel presenteert zich hier middenin de staalindustrie, met in de achtergrond een van de hoogovens. 4403 + 734.01 + 4406.

Foto : Jean-Luc VANDERHAEGEN.



← FOTO Nr 15-20 Om de stationsgebouwen in een optimaal zonnelicht te kunnen fotograferen werd een tweede rit voorzien tussen Brussel en Halle. De stations gelegen op deze lijn zijn immers gedoemd om te verdwijnen in het kader van de nieuwe TGV-lijn. Op deze foto zien we de motorwagens tijdens de halte in Lot. 4406 + 734.01 + 4403.

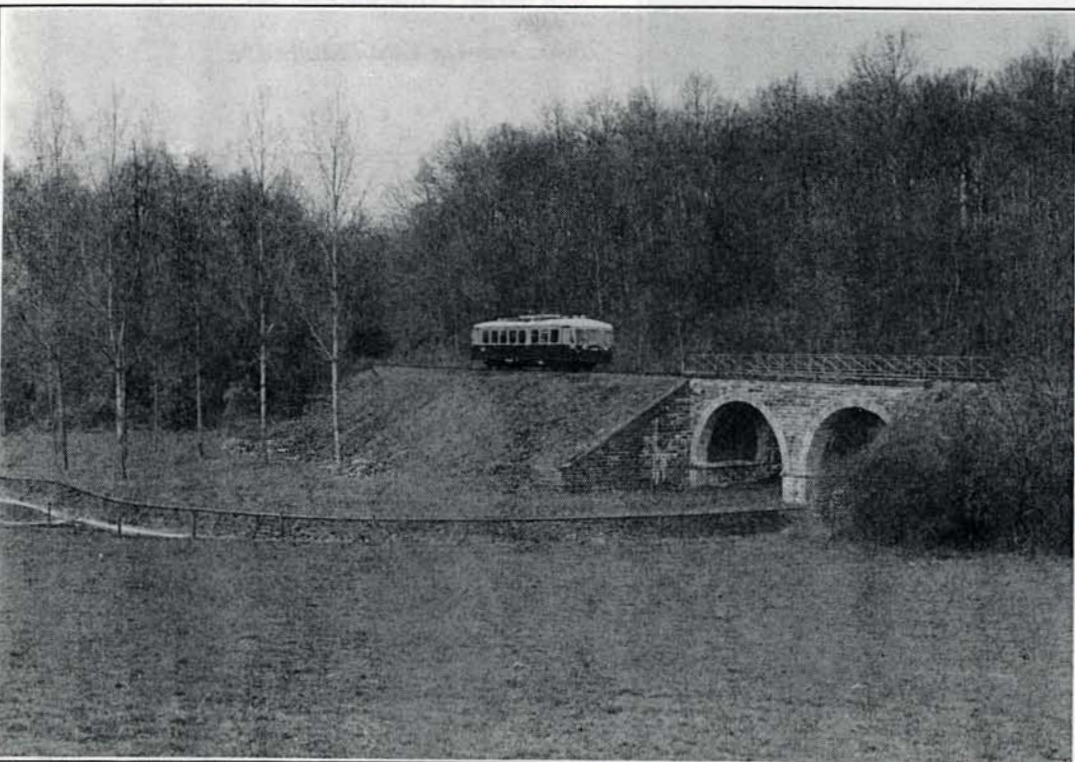
Foto : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

12 april 1993
25 juni 1993

Lijn 128

De wens om lijn 128 toeristisch uit te baten heeft TSP er toe aangezet om ook dit jaar enkele ritten tussen Ciney en Spontin te organiseren. De 4605 werd gekozen om op paasmaandag de eerste ritten van het seizoen uit te voeren. Tot onze grote vreugde was er veel belangstelling van toeristen en liefhebbers.

Op 25 juni werd gereden ter gelegenheid van een aantal schoolreizen. Meer dan 300 scholieren stapten in de 4605 om een kleine retrorreis naar Spontin te maken. Hier bestond bovendien de mogelijk-

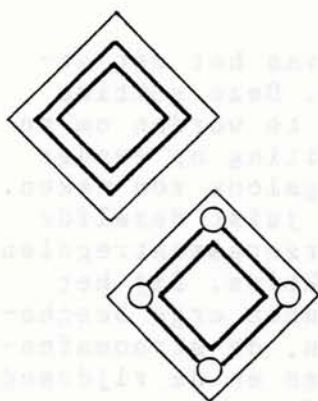


Onze seininrichting XII

I) Bijzondere seinen voor geëlektrificeerde lijnen

Door de eigenheid van de elektrische traktie richten sommige seinen zich enkel tot de bestuurders van de elektrische lokomotieven en de elektrische motorstellen. Deze seinen geven specifieke aanduidingen in verband met de stroomafname van de rijdraden of voorkomen mogelijke beschadigingen aan de pantografen. We onderscheiden vijf types:

1) Einde-rijdraadsein



Het sein bevindt zich aan het uiterste punt dat de elektrische motorvoertuigen NIET mogen overschrijden. Het heeft de vorm van een vierkant op de punt geplaatst en wordt geplaatst op de hoogte van de traktievoertuigen. Wanneer deze plaatsing onmogelijk is, maakt men gebruik van een sein met beperkter afmetingen en plaatst men het gelijkgronds. In dit geval draagt elke hoek een reflektor. Deze opstelling wordt veelal gebruikt in de vormingsstations als de sporen niet over de volledige lengte geëlektrificeerd zijn. De voorzijde van het sein is met een lichtweerkaatsende stof bedekt en draagt een dubbele zwarte omlijsting op witte achtergrond.

2) Seinen tot neerlaten van de stroomafnemers

Sommige baanvakken mogen enkel worden bereiden met neergelaten stroomafnemers. De bijzondere seinen die dergelijke sekties signaleren bestaan uit een verwittigingssein (opgesteld +/- 500 m voor de te beschermen plaats), het uitvoeringssein (geplaatst op +/- 30m voor de zone) en het sein dat het oplaten van de stroomafnemers toestaat (opgesteld na de te beschermen zone). De seinen dragen op de voorzijde zwarte motieven op witte achtergrond en zijn reflekerend.



verwittigingssein



uitvoeringssein



sein tot
oplaten van
de stroomafnemers

