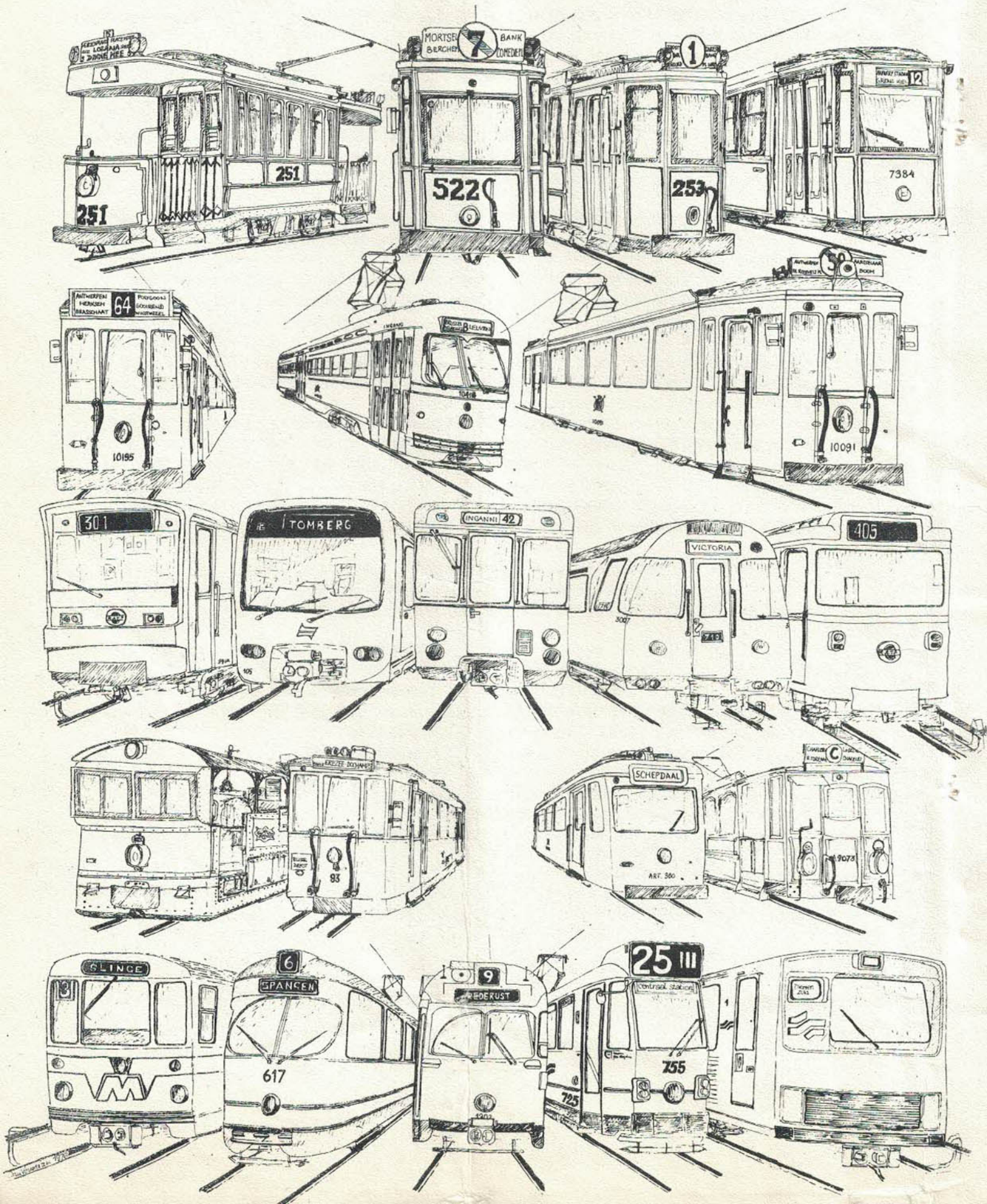


maandblad van de Vereniging voor Belangstellenden in het Openbaar Vervoer

verantwoordelijke uitgever: Roger Bastaens
Kerkendijk 1
b - 2200 Borgerhout



VeBOV-KOERIER is het maandblad van de Vereniging voor Belangstellenden in het Openbaar Vervoer - v.z.w. Dit blad wordt kosteloos aan de leden van VeBOV aangeboden. De in dit blad verschenen artikels mogen slechts worden overgenomen mits schriftelijke toelating van de redactie, en bronvermelding wordt in elk geval vereist.

Redaktieadres: Roger Bastaens, kerkendijk 1, 2200-Antwerpen-Borgerhout. Telefoon (031) 36.04.92, na 18 uur.

VeBOV-KOERIER nr 9

mei 1977.

Beschouwingen bij het nieuwe treinboek van de N.M.B.S. nieuwe dienstregeling met ingang van 22 mei 1977.

In de nieuwe dienstregeling van de NMBS die op zondag 22 mei in voege komt, zijn meer dan anders, verbeteringen aan de treinverbindingen aangebracht. Wij geven hier een bondig overzicht, zonder al te veel in details te treden.

De Ardennen-ekspres.

De uurregeling verscheen in ons vorig nummer, en in bijlage vindt U een foldertje, met meer details. De verbinding is nieuw op het ganse traject, behalve voor lijn 42 tussen Gouvy en Rivage, waar hij een bestaande omnibustrein vervangt. Tal van toeristische plaatsen worden aldus zonder overstappen bereikt.

Lijn 16 - 35.

Op werkdagen drie dagelijkse verbindingen zonder overstappen tussen Antwerpen en Hasselt, en terug. Deze treinen doen ook het station Aarschot aan, zodat in dit station van rijrichting wordt veranderd. Deze treinen zullen gereden worden met diesel driewagenstellen van het type 4000, die destijds aangeschaft werden voor Antwerpen-L.O. - Gent-Kortrijk.

Lijn 15 - 13 - 27.

Er wordt een nieuwe treinverbinding ingelegd tussen Mechelen en de Kempen. Om 7u.19 vertrekt de trein uit Turnhout met bestemming Mechelen, aankomst 8u.13, met stops te Tielen, Herentals en Lier. Buiten de aansluitingen te Mechelen naar Brussel, Leuven en elders, geeft deze trein in Herentals aansluiting met een nieuwe trein uit Mol naar Antwerpen. Vertrek Mol: 7u.16, Herentals 7u.35. Tijdens de namiddag vertrekt de trein om 17u.25 in Mechelen; de stopplaatsen zijn dezelfde als 's morgens, met aankomst in Turnhout om 18u.19. In Herentals is de aankomsttijd 17u.59, en hier is dan weer aansluiting voorzien naar Mol.

Lijn 25.

Op zaterdag en zondag zal er elk uur een nieuwe semi-direkte trein rijden tussen Antwerpen en Brussel, en omgekeerd, waar er vroeger soms een direkte trein reed. Het weekeindschema geeft voor deze lijn aldus vier klokvast verbindingen.

	vertrek <u>Brussel Zd</u>	aankomst <u>Antwerpen CS.</u>
direkte trein	uur A+ 40'	uur B + 20'
omnibus	uur A+ 43'	uur B + 41'
Boncluxtrein	uur A+ 09'	uur A + 46'
nieuwe semi-direkt	uur A+ 26'	uur B + 07'

	vertrek Antwerpen CS	aankomst Brussel Zd.
direkte trein:	uur A + 13'	uur A + 53'
omnibus	uur A + 23'	uur B + 20'
Benelux	uur A + 46'	uur B + 23'
nieuwe semi-direkt.	uur A + 52'	uur B + 43'

Lijn 40.

De uurregelingen van de treinen op de lijn Luik-Maastricht wordt zodanig gewijzigd dat er in Maastricht een overstaptijd van 5 min. wordt verzekerd voor de Intercity Maastricht-Amsterdam en vice-versa. In Luik-Guillemins blijft de verbinding verzekerd met de treinen van en naar Brussel.

Lijnen 161 - 50.

De rechtstreekse treinen die elke zomer de Ardennen verbinden met Knokke en Blankenberge, zullen vanaf 22 mei het ganse jaar rijden. Hierdoor ontstaan het ganse jaar twee directe treinen per uur tussen Brussel en Brugge, een verbinding die nu alleen op de spitsuren bestond. Een rechtstreekse trein Jemelle-Blankenberge zal met een vierwagengstel reeks 800 worden gereden.

Lijn 50:

Tijdens de vakantieperiode (22.5 - 18.9) krijgt Brussel een non-stop trein naar Oostende, op zaterdag en zondag. Fbn 9.38u, met stop in Centraal en Zuid, en Fsd aank. 10u.50. Terug: Fsd 20.45u. en aankomst fbn: 21u.54. Wordt met een 800 gereden.

Lijnen 59 - 50.

Antwerpen krijgt een non-stop naar Blankenberge op zaterdag en zondag tijdens de vakantieperiode, met een 800. Vertr. fn 8u.19, en aank. Blankenb: 9u.28. Terugrit, vertr. 19u.23, aank. fn: 20u.31.

Lijn 50 bis.

Op werkdagen van maandag tot vrijdag, is een nieuwe directe verbinding voorzien tussen Denderlaauw, Aalst en Gent. De nieuwe verbinding is de verlenging van de bestaande stoptrein tussen Brussel-Zd en Denderlaauw via Ternat, op de uren dat er geen directe trein rijdt naar Adinkerke. Stopt te Aalst, Lede, Wetteren en Gent.

Lijn 54.

Met de nieuwe dienstregeling zullen op zaterdag en zondag terug treinen rijden tussen Sint-Niklaas en Mechelen.

Lijn 53 bis.

Tussen Mechelen en Leuven wordt op zaterdag en zondag een klok-vaste dienst ingericht. In beide richtingen een trein per uur, afwisselend een directe en een omnibustrein.

Lijn 66.

Op deze lijn wordt de snelheid op 120 km/h gebracht, waardoor de ritduur met 4 minuten wordt ingekort.

Lijn 90 bis.

Op het baanvak Aat - Bergen wordt van maandag tot vrijdag de klok-vaste dienst veralgemeend. Aat vertrek op het uur + 19', en aank. Bergen op het uur + 53'. Bergen vertr. op het uur + 11', met aankomst te Aat op het uur + 44'.

Lijnen 139 - 161D.

In elke richting worden op werkdagen twee nieuwe verbindingen (zie verder onderaan blz.8)

DE STOOMLOKOMOTIEF TIPE 98 BIJ DE N.M.B.S.

1- Inleiding.

Door het Verdrag van Versailles in 1919 werden aan België een aantal duitse lokomotieven toegekend als herstelbetaling voor tijdens de oorlog veroorzaakte schade. Daaronder waren 53 lokomotieven van de Pruisische bouwreeksen T 16 en T 16.1, later genummerd in de reeks 94. In België kregen ze in 1924 de aanduiding: tipe 98.

In Duitsland omvatte de reeks T 16, 342 eenheden en de reeks T 16.1, 1236. De laatste reeks onderscheidde zich van de eerste door talrijke verbeteringen, waarbij we voornamelijk een betere ketel, en verschillende verbeteringen aan het drijfwerk vernoemen. Ze waren voor personen- en goederentreinen op hellingrijke lijnen bestemd.

2- Karakteristieken.

Beide reeksen waren zware tenderlokomotieven, die in het begin van de 20^e eeuw ontwikkeld werden. Deze machines, zonder loopassen, kregen vijf gekoppelde drijfassen, om het grote rijvaardige gewicht op te vangen. Hierbij werd speciale aandacht besteed aan het feit dat deze lokomotieven bochten met een straal van 200m. moesten kunnen berijden. Deze loks, die in de laatste versies een maximale snelheid van 65 km/h behaalden, moesten op vlakke baan een trein van 2530t. aan 35 km/h kunnen slepen, terwijl bij een helling van 25‰ een trein van 335t. aan 20 km/h moest kunnen getrokken worden. Een overzicht van de trekkracht vindt U op tabel 1.

Bij de T 16 die gebouwd waren tussen 1905 en 1913, was de derde as aangedreven. Bij een asstand van 5800 mm. , werd, voor het nemen van de bochten, de eerste en de laatste as zo gebouwd, dat ze 26 mm. naar beide zijden kon uitwijken. Bij de eerste lokomotief echter, nr 9801, was de vierde as aangedreven. De ketel, 20800 kg, verdroeg een druk van 12kg/cm². De grootste doormeter bedraagt hierbij 1500 mm. Hij omvat 152 (T.16) en 137 (T.16.1) kleine vlampijpen, terwijl het aantal grote vlampijpen 21, resp. 22 bedraagt. Beide cilinders met een doormeter van 610 mm. zijn uitwendig en horizontaal aangebracht. Het raam bestaat uit 25 mm. sterke platen. De remblokken worden door luchtdruk bediend, enkelvoudig op de eerste en de vijfde as, en dubbel op de overige wielen. Hiervoor is een remreservoir met inhoud van 400 liter voorzien. Voor de overige technische gegevens verwijzen wij naar tabel 2.

3- Loopbaan.

Van de 53 verworven lokomotieven waren er 17 van de reeks T 16 -gebouwd tussen 1905 en 1913- , terwijl de 36 overigen tot de reeks T 16.1 behoorden. Deze zijn, zoals tabel 3 aangeeft, door Schwarzkopf in Berlijn gebouwd tussen 1914 en 1918. In Duitsland liep de levering verder tot in 1924. Bij hun opname in de Belgische Spoorwegmaatschappij werden de lokomotieven over verschillende stelplaatsen verdeeld. In Antwerpen-Dam deden ze het zware verkeer tussen verschillende plaatsen in de haven, en rangeerde ze in het vormingsstation Antwerpen-Noord. Sorteringswerkzaamheden onderhielden ze ook in de vormingsstations van Brugge, Latour, Luttre, Bergen, Muizen, Ronet en Schaarbeek. In de stelplaatsen Luik-Guillemins en Ans, aanvankelijk, en Kinkempois en Ans nadien, werden ze ingezet als lichterlokomotieven op de sterk hellende vlakken

tussen Guillemins en Ans. Ze losten hier de oudere vierassige lokomotieven van het tipe 20 af.

Bij het uitbreken van de tweede wereldoorlog waren ze als volgt verdeeld: Ans: 5 lokomotieven; Antwerpen-Dam: 3; Latour: 6; Luik-G: 18; Bergen 4; Ronet 4; Schaarbeek 4, en in de volgende stations één lok: Brugge, Muizen en Luttre. Op dat ogenblik waren reeds 5 lokomotieven buiten dienst gesteld: 9801, 9811; 9829, 9834 en 35. Bij het uitbreken van de oorlog stond de 9812 in de Oostkantons, waarschijnlijk in Montzen. Ze werd door de Duitsers meteen als herwonnen eigendom beschouwd en hernummerd in 94.489, stp Aken. Reeds in 1940 moesten de eerste lokomotieven afgegeven worden, en vijf werden er vanuit Halle ingezet. De overigen moesten worden teruggegeven in drie periodes, resp. van 17 dec. '41 tot 12 feb. '42, 26 feb. '42 tot 31 mrt '42, en 25 jun. '42 tot 31 jul. '42. Aldus gingen er 10, 25 en nog eens 7 naar de heimaat terug. Tijdens de oorlog is de plaats van inzet sterk aan schommelingen onderhevig, maar de meeste lokomotieven belandden in het Oosten, het huidige Oost-Duitsland, en zelfs in Polen. Voertien loks kwamen terecht bij de direktie Oppeln (Oost-Duistland) terwijl andere, eveneens in het huidige Oost-Duitsland, terecht kwamen in Halle (5), Dresden (4) en Königsberg (4). In Oostenrijk kwamen er 8 terecht, die in Wenen dienst deden, terwijl er 4 werden ingezet in Karlsruhe. Nog tijdens de oorlog werden enkele van hun in Erfurt (DDR) en Keulen (BD) ingezet.

Na de oorlog kwamen er 12 naar België terug, en wel de nummers 9805, 9816, 9819, 9840, 9843, 9845, 9849, 9854, 9858, 9868, 9876 en 9896. Al deze lokomotieven waren door de geallieerden teruggevonden in de door hun bezette gebieden, o.a. Stuttgart en München. In de franse zone bevond zich de lok die bij het begin der vijandelijkheden ingezet werd door Aken-West, nl. de 9812, die nog steeds haar Duitse nummer droeg: 94.489, waardoor men niet aan teruggave dacht. Ze is door de DB op 18 maart 1955 in Ludwigshafen buiten dienst gesteld. De meeste lokomotieven echter bleven achter in Oost-Duitsland en Polen, en ze werden niet teruggegeven. Degenen die zich in Dresden bevonden, zijn door de DR omgenummerd in 94.1801 tot 94.1809 en 94.1811. Ze deden dienst tot in 1971. De andere lokomotieven zijn vooral ingezet aan het Oostfront, en bleven aldus in Rusland of Polen achter. Waarschijnlijk zijn ze door de PKP benuttigd geweest. Twee loks bleven in Oostenrijk achter (9824 en 9841) en werden er gesloopt in Amstetten (26 jun. 1953) en Hütteldorf (17 apr. 1953).

In 1946 werden de Belgische lokomotieven hernummerd, met vijf cijfers in stede vier. Hierbij dient opgemerkt dat de vermiste lokomotieven hierbij betrokken werden, zodat er geen volledige nummerreeks ontstond. De hernummering vindt U terug in tabel 3. Effektief hebben slechts 12 stuks de nieuwe nummering gedragen.

De naar België teruggekeerde lokomotieven kwamen terug in dienst in de stelplaatsen rond Luik. Ze vervingen er deze van het type 99 (ex. Nord Belge) die tijdens de tweede oorlog voor de lichterdiensten instonden op de hellende vlakken. Naast deze functie werden ze ook nog ingezet in het vormingsstation van Kinkempois, en ze toch ook nog geregeld te zien waren aldrangeerloek in Ans en Voroux-Goreux. Als verdeling in de stelplaatsen kunnen we aanhalen: Kinkempois, nrs: 98029, 031, 035, 043, 045; Luik-Guillemins: nrs 98.005, 006, 028 en 040. Deze diensten werden uitgevoerd tot in de zestiger jaren. De laatste Belgische T 16 is in 1964 buiten dienst gesteld.

Tabel 1 - Trekkraft.

a. Reeks T 16 - Goederen.

km/h	20	25	30	35	40	45	50
helling	gewicht van de trein in ton.						
0 ‰					2180	1765	1460
2 ‰			1805	1500	1270	1055	895
5 ‰	1580	1290	1055	890	760	640	550
10 ‰	905	740	605	510	445	370	320
20 ‰	465	375	305	255	215	180	150
25 ‰	365	295	235	195	165	135	110

b. Reeks T.16.1 - Personen.

km/h	20	25	30	35	40	45	50	55	60
helling	gewicht van de trein in ton.								
0 ‰								1320	1105
2 ‰					1260	1065	910	780	670
5 ‰		1215	1010	855	735	625	540	465	405
10 ‰	850	685	565	480	410	350	300	260	225
20 ‰	430	345	280	230	195	160	135	115	100
25 ‰	335	265	215	175	145	120	100	----	----

c. Reeks T 16.1 - Goederen.

km/h	20	25	30	35	40	45	50	55	60
helling	gewicht van de trein in ton.								
0 ‰				2530	2065	1665	1370	1115	940
2 ‰			1695	1415	1190	990	835	700	600
5 ‰	1485	1195	990	835	710	600	510	435	375
10 ‰	850	680	560	475	405	340	290	250	210
20 ‰	430	340	275	230	195	160	135	110	---
25 ‰	335	265	215	175	145	120	----	----	----

Tabel 2 - Technische gegevens.

	T 16			T 16.1		
Asindeling:	E			E		
effektief:	17			36		
nummering:	9801	9802	9803	9809	9813	9816
	9805	9810	9811	9818	9824	9828
	9812	9814	9815	9836	9837	9838
	9819	9827	9829	9840	9841	9842
	9834	9835	9839	9843	9844	9845
	9846			9847	9848	9849
				9853	9854	9856
				9858	9859	9862
				9863	9864	9865
				9866	9867	9868
				9870	9876	9880
				9887	9895	9896
Bouwjaar:	1907 - 1912			1914 - 1918		

Herkomst:	Proussen	Preussen
Middellijn v.d.cilinders:	610 mm	610 mm
Zuigerslag:	660 mm	660 mm
Ø drijfwielen:	1350 mm	1350 mm
Ø loopwielen vooraan	---	---
Ø loopwielen achteraan:	---	---
stand van de cilinders:	uitwendig	uitwendig
maksimale keteldruk	12 kg/cm ²	12 kg/cm ²
roosterlengte:	2289 mm	2316 mm
roosterbreedte:	968 mm	968 mm
roosteroppervlakte:	2,22 m ²	2,22 m ²
verwarmingsoppervl.haard	12,15 m ²	11,61 m ²
verw.oppervl.totaal:	134,14 m ²	126,99 m ²
oververhittingsoppervlakte:	41,4 m ²	45,27 m ²
Inhoud aan kolen:	2,0 of 2,5 t.	3 t.
Inhoud aan water:	7 m ³	8 m ³
trekvermogen:	14185 kg	14185 kg
Rijvaardig gewicht:	72.600 kg	81.200 kg
Belasting per as: 1° as:	15.500 kg	16.120 kg
2° as:	14.500 kg	16.240 kg
3° as:	16.500 kg	16.230 kg
4° as:	14.100 kg	16.170 kg
5° as:	14.700 kg	16.060 kg
lokomotiefgewicht ledig:	60.200 kg	63.770 kg
Lengte:	12.500 mm	12.560 mm
Hoogte:	4260 mm	4240 mm
Uurvermogen:	1070 PK	1070 PK
max.snelh.vooruit - achteruit:	40 / 40 km/h	60 / 60 km/h

Tabel 3 - Leveringsgegevens:

nr:	bouwj.	type	nr(D)	geleverd aan:	fabrieksnr:	nr na '46(1)
9801	1907	T 16(2)	8101	Hamburg-Altona	3732	---
9802	1912	T 16	8102	Königsberg	4932	(98.002)
9803	1911	T 16	8103	Erfurt	4668	(98.003)
9805	1909	T 16	8105	Halle	4414	98.005
9809	1916	T 16.1	8109	Hannover	5995	(98.010)
9810	1911	T 16	8119	Hamburg-Altona	4656	(98.010)
9811	1909	T 16	8117	Essen	4269	---
9812	1911	T 16	8112	Keulen	4665	(98.012)
9813	1918	T 16.1	8117	Stettin	6695	(98.013)
9814	1912	T 16	8114	Mainz	4858	(98.014)
9815	1910	T 16	8115	Hamburg-Altona	4545	(98.015)
9816	1917	T 16.1	8116	Hannover	6377	98.016
9817	1912	T 16	8117	Keulen	4820	(98.017)
9818	1918	T 16.1	8118	Hannover	6696	(98.018)
9819	1909	T 16	8119	Erfurt	4401	98.019
9824	1914	T 16.1	8124	Halle	5537	(98.024)
9827	1911	T 16	8127	Erfurt	4744	(98.027)
9828	1913	T 16.1	8128	Keulen	5124	(98.028)
9829	1907	T 16	8129	Breslau	4095	---
9834	1909	T 16	8134	Breslau	4286	---
9835	1909	T 16	8135	Breslau	4287	---
9836	1915	T 16.1	8135	Halle	5766	(98.036)
9837	1914	T 16.1	8137	Hamburg-Altona	5509	(98.037)
9838	1914	T 16.1	8138	Hamburg-Altona	5510	(98.038)
9839	1909	T 16	8138	Breslau	4403	(98.039)
9840	1914	T 16.1	8144	Essen	5534	98.040
9841	1916	T 16.1	8146	Keulen	6073	(98.041)
9842	1917	T 16.1	8142	Halle	6088	(98.042)
9843	1917	T 16.1	8143	Halle	6089	98.043
9844	1916	T 16.1	8144	Keulen	6071	(98.044)
9845	1916	T 16.1	8145	Keulen	6072	98.045
9846	1910	T 16	8146	Breslau	4549	(98.046)

9847	1916	T 16.1	8147	Keulen	6074	(98.047)
9848	1916	T 16.1	8148	Keulen	6075	(98.048)
9849	1917	T 16.1	8149	Keulen	6172	98.001
9853	1917	T 16.1	8153	Keulen	6361	(98.004)
9854	1915	T 16.1	8154	Essen	5727	98.006
9856	1915	T.16.1	8156	Essen	5729	(98.007)
9858	1914	T.16.1	8158	Breslau	5356	98.008
9859	1916	T.16.1	8159	Elberfeld	6076	(98.011)
9862	1916	T.16.1	8162	Elberfeld	6079	(98.020)
9863	1918	T.16.1	8163	Kassel	6823	(98.021)
9864	1916	T.16.1	8164	Essen	5963	(98.022)
9865	1916	T.16.1	8167	Rssen	5966	(98.023)
9866	1916	T.16.1	8166	Essen	5965	(98.025)
9867	1918	T.16.1	8167	Elberfeld	6685	(98.026)
9868	1918	T.16.1	8168	Elberfeld	6686	98.029
9870	1916	T.16.1	8170	Essen	5969	(98.030)
9876	1915	T.16.1	8146	Essen	5628	98.031
9880	1917	T.16.1	8180	Essen	6100	(98.032)
9887	1917	T.16.1	8187	Essen	6201	(98.033)
9895	1918	T.16.1	8195	Essen	6692	(98.034)
9896	1918	T.16.1	8196	Essen	6693	98.035

(1) tussen haakjes geplaatste nummers:lokomotieven die vermist zijn.Ze zouden volgens de geschriften de aangegeven nummers gekregen hebben.

(2) Aandrijving op de vierde as.

Tabel 4 - Verblijf lokomotieven tijdens de 2° wereldoorlog.

nr	stelplaats vòór oorlog	afgestaan aan:	tijd	verblijf bij		opmerkingen.
				(1) einde oorlog	(2)	
9802	Luik	RBD Karlsruhe	2	(R)		DR 94.1811
9803	Luik	RBD Oppeln	4	(R)		PKP
9805	Latour	RBD Karlsruhe	2	Stuttg.(B-A)		terug nr België
9809	Luik	RBD Oppeln	4	(R)		PKP
9810	Luik	RBD Oppeln	4	(R)		PKP
9812	?	MA Aachen		Cochem (F)		buiten dienst Ludw.Hafen 1955
9813	Luik	Oppeln	4	(R)		PKP
9814	Latour	RBD Oppeln	3	(R)		PKP
9815	Bergen	RBD Oppeln	3	(R)		PKP
9816	Luik	RBD Wien	3	Stuttg.(B-A)		terug 15-2-46
9817	Latour	RBD Halle	1			
9818	Latour	RBD Dresden	2	Dresden (R)		DR 94.1801
9819	Luik	RBD Wien	3	Stuttg.(B-A)		terug 15.2.46
9824	Schaarbeek	RBD Oppeln	3	Amstetten(R)		b.d.Oostenr.
9827	Ronet	RBD Königsberg	3	(R)		PKP of SZD
9828	Luik	RBD Königsberg	3	(R)		PKP of SZD
9836	Ronet	RBD Oppeln	3	(R)		PKP
9837	Luik	RBD Karlsruhe	2	Dresden (R)		DR 94.1802
9838	Bergen	RBD Oppeln	3	Zittau (R)		DR 94.1803
9839	Ans	RBD Oppeln	3			
9840	Antw.D.S.	RBD Wien	3	Stuttgart(BA)		terug 8-3-46
9841	Luik	RBD Oppeln	4	(R)		b.d.Oostenrijk.
9842	Luik	RBD Oppeln	4	(R)		PKP
9843	Ronet	RBD Wien	3	Stuttg.(B-A)		terug 15.2.46
9844	Luik	RBD Dresden	2	Dresden (R)		DR 94.1804
9845	Ans					terug 15.2.46
9846	Luik	RBD Oppeln	4	(R)		PKP
9847	Latour	RBD Dresden	2	Dresden (R)		DR 94.1805
9848	Luik	RBD Wien	3	(R)		
9849	Antw.D.S.	RBD Königsberg	3			terug nr België
9853	Bergen	RBD Königsberg	3	(R)		PKP of SZD

9854	Schaarbeek	RBD	Oppeln	3	München(B-A)	terug 10-4-46
9856	Muizen	BRD	Halle	1	Dresden (R)	DR 94.1806
9858	Schaarbeek	RBD	Wien	3	Stuttg.(B-A)	terug 11.3.46
9859	Luik	RBD	Halle	1	Dresden (R)	PKP of SZD
9862	Ans	RBD	Königsberg	3	(R)	PKP od SZD
9863	Antw.D.S.	RBD	Oppeln	3		
9864	Ronet	RBD	Dresden	2	Dresden (R)	DR 94.1807
9865	Bergen	RBD	Dresden	2	Dresden (R)	DR 94.1808
9866	Brugge	RBD	Halle	1	Dresden (R)	
9867	Schaarbeek	RBD	Oppeln	3		
9868	Luik	RBD	Karlsruhe	2	Frankft(B-A)	terug nr België
9870	Luik	RBD	Königsberg	3	(R)	PKP od SZD
9876	Ans	RBD	Königsberg	3		terug nr België
9880	Luik	RBD	Dresden	2	Dresden (R)	DR 94.1809
9887	Luttre	RBD	Halle	1	Dresden (R)	
9895	Ans	RBD	Königsberg	3	(R)	PKP of SZD
9896	Latour	RBD	Wien	3	Stuttg.(B-A)	terug mei 47

Gebruikte afkortingen: RBD = Reichsbahndirektion
 DR = Deutsche Reichsbahn(DDR)
 PKP = Poolse Staatsspoorwegen.
 SZD = Russische Staatsspoorwegen.

- (1) 1 = afgestaan tussen 9 nov. '40 en 2 dec. '40
 2 = afgestaan tussen 17 dec. 41 en 12 feb. 42
 3 = afgestaan tussen 26 feb. 42 en 31 mrt. 42
 4 = afgestaan tussen 25 jun. 42 en 31 jul. 42

- (2) Bezettingszones in Duitsland:
 R = Russische zone;
 F = Franse zone;
 B-A = Brits-Amerikaanse zone.

Bibliografie:

Technische fiche van de N.M.B.S.
 Die Baureihe 94 H.Wenzel;
 Lok Magazin nrs 81 en 82;
 Onze onvergetelijke stomers P.Dambly.

Tongeren, januari 1977
 J.Casier.

 Nieuwe dienstregeling NMBS. (vervolg van blz.2)

ingelegd tussen Leuven en Louvain la Neuve, via Ottignies.
 Vertrekken te Leuven om 8u.04 en 9u.32. Vertrek te Louvain la
 Neuve om 15u.04 en 16u.53.

Lijn 161:

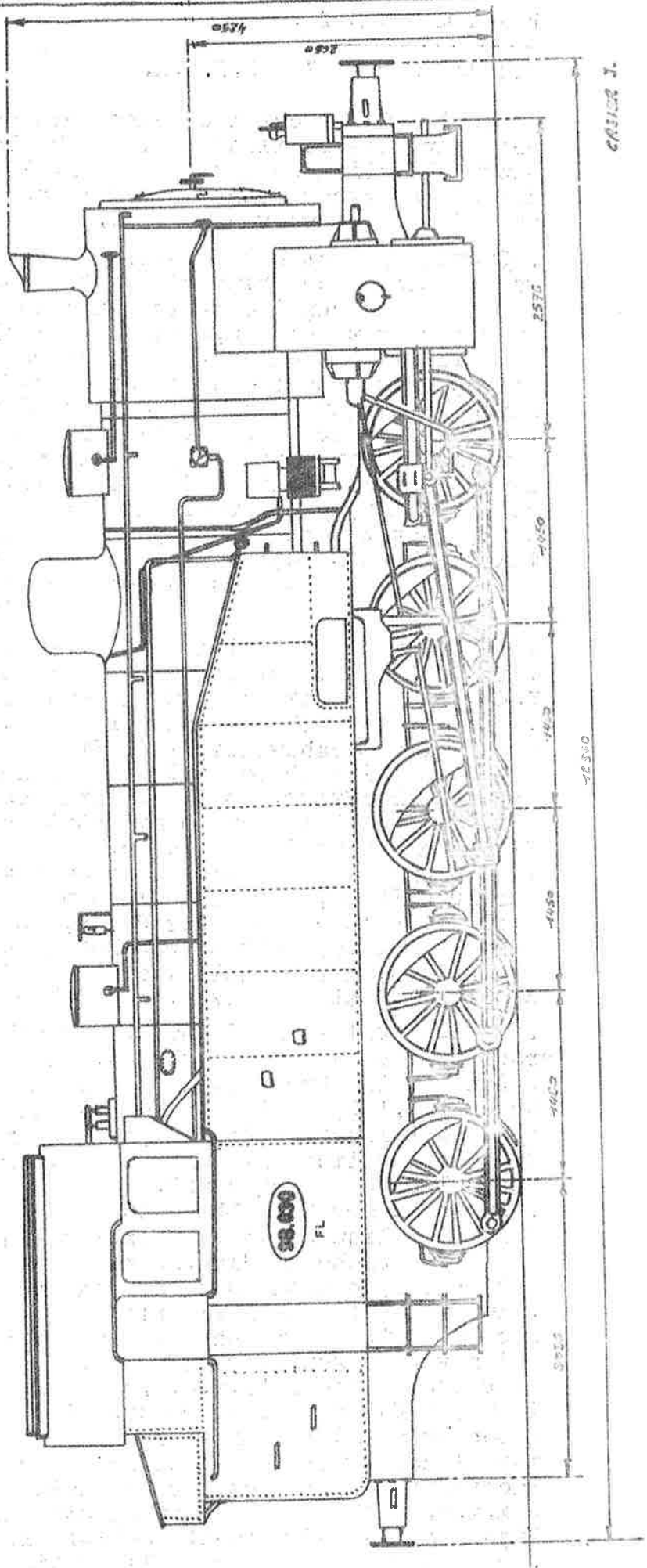
De klokvaste trein Brussel-Ottignies-Waver wordt vervangen door
 een andere klokvaste trein Brussel-Ottignies-Gembloers-Namen.
 Vertr.Brussel L.W. op het uur +26', aank.Namen uur B + 10'.
 Vertrek Namen op het uur A + 53', met aankomst te Brussel L.W.
 op het uur B + 37'. Hierdoor ontstaan elk uur twee verbindingen
 tussen Brussel en Namen.

Bij al deze verbeteringen is het spijtig te noemen dat de lijnen
 53 bis en 54 gescheiden blijven, en dat de rechtstreekse
 verbinding Antwerpen-Blankenberge enkel tijdens de wekeinden en
 in de vakantie bestaat.

Antwerpen, mei 1977.
 Jan Vermeiren.

SCHAAL 1/50

N.M.B.S. Stoomlokomotief Type 98



12.500

4.250

2.570

CRUISER I.

Uit de Metropool : M.I.V.A.

Na heel wat geruchten en ontkenningen is buslijn 3 bis (om het nog maar eens moeilijk en ingewikkeld te maken!) tussen het Centraalstation en het Lambermontplein gaan rijden, vanaf 2 mei '77. Het stadsbestuur dringt evenwel aan op het instand houden van de infrastructuur voor lijn 8.

. Overigens gaat het gespeel met de aanduidingen op de films van de bussen ongehinderd voort. Lijn 25 die destijds bedacht werd met een supplementaire lijn 25 bis, inplaats van een ander vrij nummer te kiezen, werd nu nogmaals aangevuld (bus 645) met een film met aanduiding 25 doorstreept en 25 bis doorstreept. Wie op de maatschappij kan daar zelf nu nog aan uit? Waarom niet gewoon een lijn aanduiden, en zoals het altijd is geweest en voor elke reiziger duidelijk, een ingekorte dienst met hetzelfde nummer van de bazisdienst, maar dan doorstreept. Is dat nu zo moeilijk? Voor de reizigers zijn die aanduidingen een noodzaak, speel er dus niet mee! Daar komt dan nog bij dat de 25 doorstreept en de 25 bis doorstreept identiek dezelfde teksten hebben: 25 doorstreept Wilrijk (Oosterveld)
25 bis doorstreept: J. de Voslei
Groenplaats.

Lieve Heerke, geef dat de MIVA... (verder vrije interpretatie!)

- . De laatste dienst op de korte lijn 3 werd op 1 mei gereden door PCC 2022. Hopelijk was het slechts een kort afscheid.
- . De werken waarbij de lijn 12 een vrije (?) baan krijgt temidden van de Ten Eeckhovelaan, zijn officieel gestart op 12 april. Bij deze gelegenheid komt een aansluiting van het Sportpaleis (Van der Delftstr.) naar het stadion de bestaande wisselstraten verhogen, wat bij grote manifestaties in het stadion, de tram-diensten ten goede zal komen.
- . Eveneens op 12 april is begonnen met de werken in de Lange Gasthuisstraat, waarbij de lijnen 7 en 8 in deze straat en gedeeltelijk op het Mechels Plein, een vrije trambaan krijgen.
- . Op 16 mei 1977 ontspoorde PCC 2049/4 op een wissel van het Groenplein, waarschijnlijk door een foutief manoeuvre. Dat gebeurde om 16.15u. Omstreeks 17 u. was alles terug normaal.
- . Op 12 april 77 reed PCC 2146/7 achterop PCC 2155/7, aan de vroegere brug van de Luithagen. Beide rijtuigen zijn beschadigd.
- . Een ernstig busongeval deed zich voor met ab 564 op lijn 34 op 25 feb. '77, omstreeks 18u.30. De bus, die van de Brouwersvliet op de Orteliuskaai draaide, glipte en kwam tegen een paal van de straatverlichting terecht. De voorkant van de bus is ongeveer een halve meter ingedeukt.
- . Op za 12 mrt 77 hebben PCC 2025 en 2044 uitzonderlijk dienst gedaan op lijn 2 als versterking tijdens een voetbalwedstrijd op het Beerschotstadion. Ze reden slechts een enkele rit, tunnel inbegrepen, en zijn toen door andere uitgewisseld.
- . Ingevolge de herprofileringswerken van de Lange Gasthuisstr. worden de tram- en bushaltes van het Mechelsplein meerdere malen verplaatst, eerst naar St. Jorispoort, (13 mei) en nadien naar Lge Gasthuisstr. t.o.v. huisnummer 12-14, (23 mei). Bushalte van lijn 9 wordt Huidevettersstr. 42.
- . Donderdag 12 mei kreeg lijn 16 een nieuwe halte op de Diksmuidelaan, en wel op het pleintje van de Dianalaan, waar een wachthuisje geplaatst werd. De halte aan het huisnummer 178 vervalt.
- . M.i.v. Ma 23 mei komt een nieuwe dienstregeling in voege op de lijnen 1-2-3-4-7-9-10-11-12-15-16-17-19-20-23-24 en 31.
- . De bussen die de eerste lijn 3bis hebben ingereden, zijn 621 en 622. Blijkens Miva-berichten vervoert de bus meer reizigers dan de tramlijn 39. Wie had anders verwacht?

. Op 29 april 77 reden in de laatste psits op lijn 39 de rijtuigen 2018 en 2019. Op 30 apr. reden de 2013 en de 2005. In de avonduren bleef de 2013 alleen over. Op de voorlaatste rit Groenplein - Lambermontplein - Groenplein was de 2022, die de laatste rit verzorgde op 1 mei op lijn 39, van een lijnfilm 39 voorzien: 39 Groenplaats Zuid

Het is waarschijnlijk de eerste maal in de na-oorlogse geschiedenis van de Antwerpse tram, dat bij de eerste dag van indienstname van een nieuwe lijn, de films op de rijtuigen in orde waren. Dat was dan het geval bij de fel besproken buslijn 3 bis.

Deze lijn filmt nu CENTRAAL STATION
3 bis GROENPLAATS
MUSEUM (ZUID)

De halteplaten worden op maandagmorgen door IVP aangepast.

. Alle rijtuigen van lijn 7 (2146 - 2165) zijn nu met mobilfoon uitgerust, een klein grijs doosje op het dak.

. Sedert enkele weken zijn PCC 2144 en 2145 bijna dagelijks op lijn 4 in dienst.

. Op 28 april omstreeks 17u. kreeg PCC 2039 een asbreuk op lijn 12. De bestuurder die dacht dat het een breuk van de vering was liet de reizigers overstappen en reed met de lege wagen verder tot op het wijkspoor Van der Delftstraat. De hulpwagen ontspoorde onderweg, en uiteindelijk is de defekte wegen ter plaatse hersteld, nadat hij door de kraanwagen was opgetild. Na 20u. werd het rijtuig naar de CW gesleept.

UIT DE HOOFDSTAD - M.I.V.B.

Vanaf 15 april 77 heeft lijn 103 de omleidingssporen op het Simonisplein in dienst genomen. De plaatsing van een metalen wegviadukt is voorzien voor 22 aug. 77. De verkeerslichten worden door de tram beïnvloed. Bovenleiding oude traject is weggenomen 16-17.4

. In verband met de metrobouw zal lijn 103 ook in Anderlecht een omlegging krijgen. Tussen het Dapperheidsplein en het Meirrondpunt zal de tram niet meer door de Paul Jansonlaan rijden, maar worden omgelegd via de Veewoedestraat (ex tram 46) en de H. Limbourgstraat. Sporen en bovenleiding zijn op het ganse traject geplaatst, maar nog niet in dienst. De ophanging van de bovenleiding gebeurt naar een nieuw systeem, met sterk vereenvoudigde kettingophanging, zoals ook gebeurde op het Simonisplein.

. Sedert 22 of 23 april 77 rijdt lijn 101 aan de Minoofsepoort over nieuwe sporen, op eigen bedding. De nieuwe halte bevindt zich op dezelfde plaats van de vroegere M.I.V.B.-terminus D en Ni.

. Vanaf 8 april 77 rijden buslijnen 29, 63, 65, 66, 71 en 76 in de Wolvengracht over een eigen, vrije baan, links van de straat.

. Door de verkiezingen van 17 april reden er gelede rijtuigen op lijn 19. Sinds 19 okt. '75 reden er op zondagen alleen 7000en op deze lijn, ook met de verkiezingen van 9 okt. '76.

. Alle metrostations tussen Ste Katelijne en Merode zijn in de richting van de buitenwijken uitgerust met bestemmingsfilms, Beaulieu en Tomberg.

. De op 15 juni 76 ernstig beschadigde metrorijtuigen 119 en 152 zullen, gezien de hoge kosten, bij BN slechts hersteld worden, wanneer daar een volgende reeks metrorijtuigen zal gebouwd worden. Tot nu toe reden de 120 en 151 gekoppeld, doch einde april is de 120 in 152 vernummerd, om een meer homogeen stel te vormen.

. Er blijken geschillen te zijn tussen de MIVB en het gemeentebestuur van Groot-Bijgaarden, waardoor de eindpuntlus van lijn 19 niet in dienst kan komen. Deze zaak kan nog wat aanslepen.

. Gpcc 7824 is als eerste rijtuig uitgerust met een zelfklever "1 AGENT" in plaats van een plaatje.

. Alle rijtuigen van de reeks 7801- 7830 worden aan beide zijden uitgerust met windschermen achter de bestuurder.

. Bij alle PCC 7000 - 7171 worden de pantografen, die vroeger geel waren, nu zwart geschilderd.

. De GG 7902 is tussen 10 en 18 mei tentoongesteld geweest in het Rogierstation van lijn 90. De 7900en zullen niet meer per trein worden vervoerd naar Ukkel-Kalevoet zoals voorheen, maar met een door BN gebouwde wegtrein (32 wielen!) worden verzonden.

. De keerdriehoek op de Parmentierlaan (oude terminus van 45 en 39 doorstreept, bij stp Woluwe, is op 8 april 77 definitief buiten dienst gesteld. Hij was overbodig geworden sinds de stp Woluwe uitrijsporen in beide richtingen heeft gekregen.

. Op dit ogenblik wordt op de volgende plaatsen verder gewerkt aan metrolijn 1: tussen Beaulieu en Demey, tussen Tomberg en de Woluwelaan en vanaf de garage Van der Meerenstraat tot het Dapperheidsplein.

. Op ma 25 april 77 is buslijn 53 vanaf het Bockstaelplein verlengd tot het Laarbeekbos. (Universitair ziekenhuis VUB)

De dagfrequentie is van 25 op 20 minuten gebracht. De lijnfilm is nu als volgt: kleuren: groen - groen.

N.O. HEEMBEEK	N.O. HEEMBEEK
PL. BOCKSTAEL 53	BOCKSTAEL PL
LAARBEEKBOS	LAARBEEKBOS

Samen met de doortrekking van lijn 53 zijn de verlengde ritten van lijn 46 tussen het Bockstaelplein en het Brugmannziekenhuis vervallen. Lijn 53 bedient het ziekenhuis op een vreemde manier: het normale traject komt niet langs het ziekenhuis, maar langs de kerk van Jette-centrum. Naargelang de richting van de bus, bedient zij het ziekenhuis heen en weer via dezelfde straat (Ern. Masoinlaan voor bussen richting N.O. Heembeek en G. De Greeflaan voor bussen richting Laarbeekbos). Tussen Dilegem en Laarbeekbos gebruikt lijn 53 de Tentoonstellingslaan en de recent aangelegde lanen naar het ziekenhuis, die op de Tentoonstellingslaan uitkomen, vlak tegenover de Romeinse steenweg. In feite zou de Relegemstraat de kortste weg betekenen, maar deze straat is nog steeds een middeleeuwse kasseiweg.

Nota: In VeBOV-KOERIER 8, blz 6 sloop in de tabel over de tram-uitbating van de MIVB een klein foutje. Stp Renbaanlaan zet 9 7000en in op lijn 81 i.p.v. 7. Het totaal wordt dan 21.

Voor lijn 32 is het duidelijk dat het totaal 18 moet zijn ipv. 13. Merk op dat met het indienst komen van de lente-dienstregeling op 9 mei 1977, voor alle tramlijnen behalve 101 en 102, de verdeling van de rijtuigen voor de wekdienst veranderd is. De zaterdag- en zondagsdiensten blijven behouden.

. Een aantal tramrijtuigen van de reeks 7000 zijn op verschillende punten aangepast: 7055, 7091, 7100, 7105 en 7124. Wij komen hierop terug.

. Op 19 en 20 feb. 77 zijn de sporen van de lijnen 39 en 44 (tot 30 jan '75) weggenomen op de Renaissancelaan.

. Op 22, 23 en 24 maart zijn de sporen uitgebroken van de lijnen 39 en 40, (lijn 40 tot 15 april '68) in de Simon Stevinstraat en de Karel Mertelstraat.

Uit de Arteveldestad: M.I.V.G.

Enkele tramberichtjes die wij tot op heden niet vermeldden zijn:

. Op 6 okt. '76 ontspoorde PCC 47 op lijn 10, bij het kruispunt Begijnhoflaan - Brugsepoortstraat, waar vroeger de tramlijnen 3 en 10 kruisten. De tram, die volledig ontspoorde, vernielde twee auto's volledig, en beschadigde een derde ernstig. Het duurde ruim een uur voordat de tram herspoord was.

. De verbeteringen die aan PCC 21 zijn aangebracht, (nieuwe bestuurdersstoel, verbeterde waterafvoer, vergroten van de platforms door verwijdering van 4 zitplaatsen) zijn ondertussen

ook op andere rijtuigen aangebracht, o.a. 01, 05, 06, 10 en 33.

. Met het vergroten van de autobusloods is op 8 sept. '76 begonnen, met de afbraak van een gedeelte van het vroeger tram-depot. De sporen 14 t/m 17 zijn verwijderd. De nieuwe gebouwen zullen een oppervlakte van 2532 vierkante meter beslaan.

. Sedert de sluiting van de De Smetbrug op 3 sept. 1976, werd een pendeldienst met busstel ingericht op het vervallen deel van lijn 1, tussen de Palinghuizen en het Van Beverenplein. Aan deze toestand kwam een einde op 28 nov. '76. Vanaf die dag nam buslijn 5 dat stukje voor haar rekening. Ze rijdt nu via de Gezondheidsstraat en de Ferrerlaan naar het Van Beverenplein. Terugrit langs de Ferrerlaan en Palinghuizen. De gevaarlijke brug wordt volledig gesloopt, en zal breder worden dan ze was, met een vrije baan voor de tram, temidden van de brug.

Buurtspoorwegen.

De NMVB heeft beslist haar bussen een meer moderne kleur te geven. Dat zal uiteraard geleidelijk gebeuren. Op de tentoonstelling die op 17 juni haar deuren opent in Woluwe, zal de eerste te zien zijn: onder blauw, (wat nu rood is), bovenaan oranje, het gedeelte wat nu krem is, en de bruine band die er nu doorloopt wordt dan wit. Over deze tentoonstelling krijgt U meer nieuws in ons nummer van juni, of juli-augustus. De tentoonstelling blijft trouwens open tot 15 oktober, en het gaat nog niet om de officiële opening van het nieuwe trammuseum.

SPOORSLAGS - VeBOV's spoorwegenkrant.

In verband met beperkte plaatsruimte verschijnt er deze maand slechts een beperkte spoorwegenkrant. Niettemin zal dit euvel ruimschoots vergoed worden in ons volgend nummer, dat omstreeks 10 juni zal besteld worden.

. Museumlokomotieven.

In de stp Leuven van de NMBS zijn volgende lokomotieven voor een toekomstig spoorwegmuseum bewaard:

Type 1 :nr 1.002 - gerestaureerd,

type 7 :nr 1039 - gerestaureerd in Kessel Lo;

type 10:nr 10.018, waarvan de restauratie eerlang zou kunnen beginnen;

type 12:nr 12.004, gerestaureerd te Antwerpen-Dam, maar niet rijvaardig, was op tentoonstelling van Antwerpen-Dam, Gent en Kortrijk in 1976;

type 16:nr 16.042, restauratie ver gevorderd;

type 18:nr 18051, gerestaureerd in 1965, en toen tentoongesteld bij de afsluiting van het stoomtijdperk in Brussel Nd, en in 1976 te Brussel Zd en Mechelen; (50 jaar NMBS)

type 51:nr 1151, is in zeer slechte staat, wacht op herstelling;

type 53:nr 53.020, gerestaureerd in bruine livree van vóór 1930;

Type 64:nr 64.045, uiterlijk is hersteld in 1976, maar verkeert niet in staat om echt treinen te slepen; toch rijvaardig;

type 29:nr 29013, ons welbekend, is in Schaarbeek bewaard.

Een ketel van een type 25, oorspronkelijk bedoeld voor de werkgroep "De Nijlpaal", staat nu in stp Leuven;

een kopdeel van een drieledige motortrein type 654, in 1976 uit Kortrijk overgebracht;

-een type 71, vroeger type 271, overgebracht uit Merelbeke;

-een vierledig stel uit 1935.

Verder zijn nog voorzien: een D-lok van de Andre Dumontmijn te Waterschei, bestemd voor de toeristische spoorlijn van de drie velleien; verder nog een speicher-lok (asindeling C) uit de kolonmijn van Beringen. Als voertuigen staan enkele opgeknapte G:C:I:rijtuigen in Leuven.

In Ronceau staat nog een type 41/44 zonder koppelstangen, die tot in 1973 als verplaatsbare verwarmingsketel te Charleroi-sud

gebruikt werd. Wij verzoeken hierbij onze leden om zichtgegevens omtrent lokomotieven, rijtuigen, wagens, seinen overwegbarelen... te willen mede delen aan de redactie. Op die manier kunnen wij een hulp zijn voor de NMBS, die trouwens beslist heeft, waardevol historisch materieel van sloping te vrijwaren.

. Een zeer interessant nieuwsje mogen wij onze lezers alvast niet onthouden. Wij vernemen zopas dat met ingang van de nieuwe dienstregeling op 28 mei 1978, opnieuw reizigersverkeer zal worden ingericht op lijn 19 (Antwerpen-Herentals) - Mol - Neerpelt. Opdracht is al gegeven om de lijn te verbeteren en de snelheid op te voeren tot 90 km/h. De stad Antwerpen van haar kant dringt er sterk, op aan dat spoorwegverkeer tussen het Scheldebekken en het Rijnland terug geherwaardeerd zou worden over de vroegere lijn Antwerpen - Mönchen-Gladbach. Een stap in die richting lijkt ons bovenstaande beslissing toch wel te zijn, al zijn we zeer zeker nog niet zo ver dat er een hernieuwde dienst over de ganse lijn voor 1978 op het programma staat.

VeBOV-KRANT. - Verenigingsnieuws.

Mededeling van onze penningmeester:

1977 is reeds ver gevorderd, maar toch zijn er nog een aantal leden die hun bijdrage over 1977 niet hebben voldaan. (375 fr) Wij verzoeken dringend dat degenen waarvan het lidnummer hier volgt, dat onmiddellijk zouden willen doen.
76018 - 76032 - 76054 (NL) - 76071 - 76073 en 76091.
Vergeet het nu eens niet, beste vrienden, vandaag nog doen!

Het ekstra-nummer van VeBOV-KOERIER, dat in oktober 1976 verscheen is nog niet uitgeput. Het nummer kan bekomen worden door overmaking van 60 fr. op onze rekening te Antwerpen of fl 4 op onze rekening te Ossendrecht-Putte. Dit ekstra-nummer bevat 28 blz. en verscheen in drukvorm, verlicht met talrijke foto's. Uit de inhoud: 50 jaar lijn 24 te Antwerpen, de elektrische lokomotief type 20 van de NMBS, Rollend materieel van de Brusselse Metro, en de Verplaatsing van het station Antwerpen-Dam in 1907. Gezien de grote investering, zouden wij het prettig vinden dat de voorraad wat zou inkrimpen. Dit kan tevens goed meevallen als propagande voor onze VeBOV. Wie doet mee ?

De Ardonnenekspres bestaat! Ingesloten zenden wij aan onze leden een foldertje, met nauwkeurige dienstregeling. Wij overwegen de mogelijkheid in groepsverband eens mee te rijden. Daarover later meer. Is U vrij, wacht dan niet en ga eens op ontdekking!

Bonjour la France, voici la VeBOV.

Mogelijk maakt U deze zomer eens een uitstap naar Frankrijk, of misschien zelfs verblijft U er een weekende. Nu de stoomtraktie op de SNCF-lijnen vrijwel uitgestorven is, willen wij U graag inlichten over stoom bij de toeristische lijnen? Vandaar in bijlage een vouwblad, dat ons bereidwillig is toegezonden door onze zustervereniging in Frankrijk, de "Fédération des Amis des Chemins de Fer Secondaires" Zoals U op het kaartje van Frankrijk kunt zien heeft elke strek wel haar lijntje. Helaas komen deze voor ééndagstrips vanuit onze noordelijke streken wel niet in aanmerking, maar een bezoek aan één of meerdere lijnen is best te combineren met een doortocht van het land, op weg van of naar het zuiden. Overigens geeft de F.A.C.S. ook een fraai tweemaandelijks tijdschrift uit. Inlichtingen: "Secrétariat F.A.C.S., 27, rue de Colombes, F - 92600 - Asnières. Vermeld U dan a.u.b. ook dat U lid is van VeBOV? Franse Toeristische Spoorlijnen - warm aanbevolen!

Het Trammuseum van Schepdaal is open! Ga er eens heen!