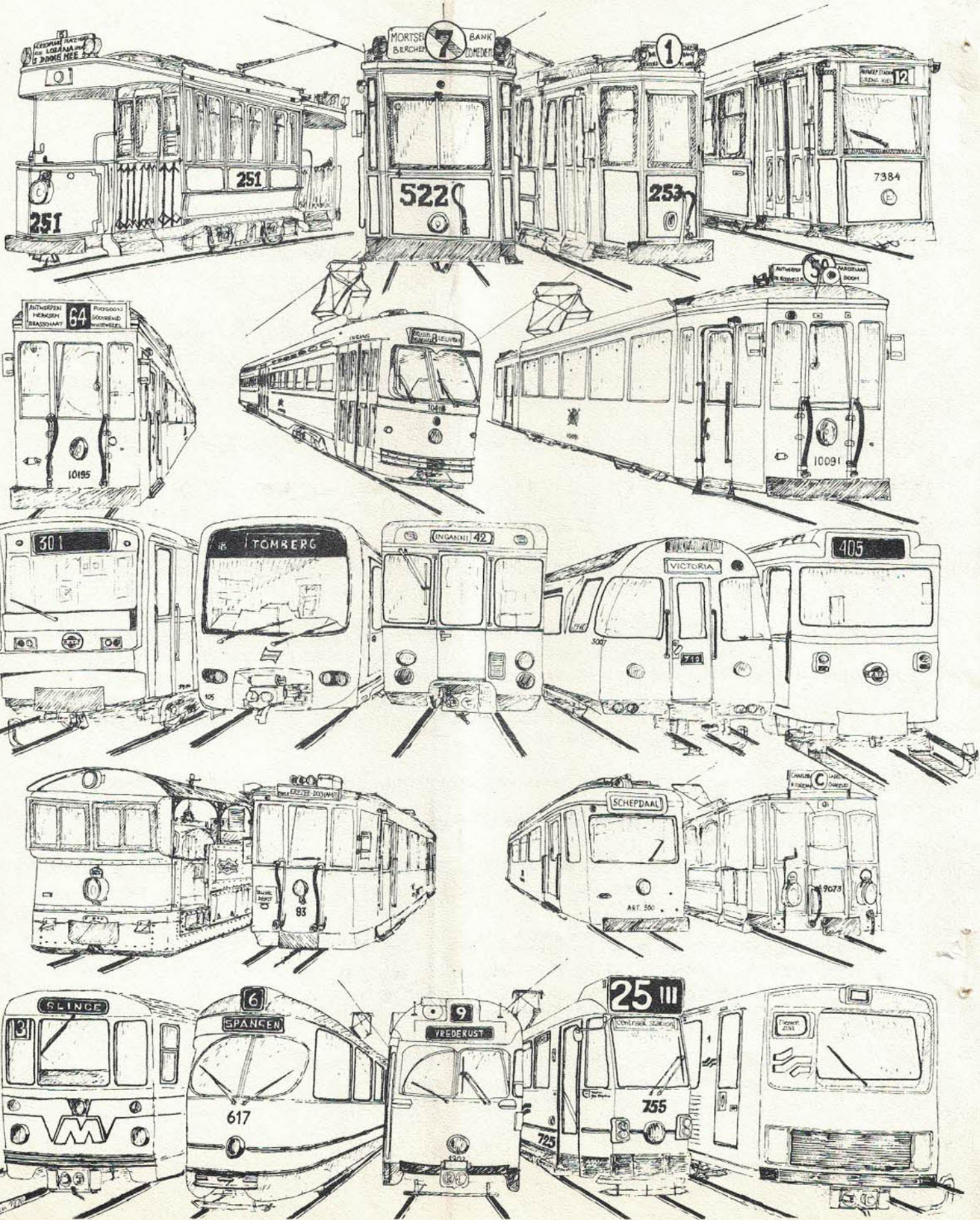




maandblad van de Vereniging voor Belangstellenden in het Openbaar Vervoer

verantwoordelijke uitgever : Roger Bastaens
Kerkendijk 1
b - 2200 Borgerhout



VeBOV-KOERIER is het maandblad van de Vereniging voor Belangstellenden in het Openbaar Vervoer, vzw. Dit blad wordt kosteloos verstrekt aan alle VeBOV-leden. Alle in dit blad gepubliceerde artikels en informaties mogen slechts worden overgenomen, mits schriftelijke en voorafgaandelijke toestemming van de redactie. Bronsvermelding is steeds vereist. Ondertekende inzendingen blijven onder verantwoordelijkheid van de auteur, en geven niet noodzakelijk de mening van de redactie weer.

Redactie: R. Bastaens, J. Vermeiren en J. Casier.
Hoofdredactie en verantwoordelijke uitgever:
Roger Bastaens, Kerkendijk 1, B-2200-Antwerpen-Borgerhout.
Telefoon: (031) 36.04.92, na 18 uur.

WERKEN AAN DE ONDERGRONDSE TRAM

zijn in Antwerpen geen nieuwigheid meer. Op volle toeren is men thans de uitvoering begonnen aan de tramtunnels onder de Stenenbrug, Turnhoutsebaan, Turnhoutsepoort, Carnotstraat, Koningin Astridplein en weldra ook onder de Gemeentestraat en het Rooseveltplein, ten behoeve van de lijnen 10 en 24. Aan het station Morckhoven, ter hoogte van het kruispunt Lt Lippenslaan, Te Boelaarlei, Herentalsebaan, Mockhovenlei en Stenenbrug, wordt flink doorgewerkt.

Het station, ter hoogte van de Turnhoutse Poort is ook aangevangen, en tot op een flinke diepte kunnen reeds slibwanden worden aanschouwd. Tussen beide stations echter is er een afstand van ruim 700 m. Op dit ogenblik heeft lijn 24 een halte ter hoogte van de Kollegelaan, waar een zeer druk bezocht kollege en het Belastingkantoor van Borgerhout en Deurne gelegen is. Binnenkort ook wordt een nieuwe school voor bijzonder onderwijs geopend. In de ondergrondse plannen voor lijn 24 is hier echter geen station voorzien, en dat lijkt ons een flater van belang.

Inderdaad, als dat station er niet zou komen, zijn vele mensen aangewezen op buslijn 18, die daardoor aanzienlijk meer verkeer te verwerken zou krijgen, en dat kan toch bezwaarlijk de opzet van het ondergronds brengen van tramlijnen zijn, of wel?

Het probleem is bij MIVA niet onbekend, en ook het Ministerie van Verkeerswezen kent de toestand.

Eens de kwaal gekend en gelokaliseerd, moet het mogelijk zijn een bevredigende beslissing te treffen. Wij zien dan ook een beslissing van het Ministerie tegemoet, en wij durven hopen dat hier de juiste beslissing zal vallen. Het station, dat vlakbij de kleine Ring zou moeten komen, zal wel een stukje vernuft vereisen, gezien de grote diepte waarop het zou moeten gebouwd worden, maar dat lijkt echt niet onoverkomelijk, en ten slotte zou deze investering toch slechts éénmaal moeten gedaan worden. Hoe dan ook, op deze grote diepte zal men toch moeten werken voor de tunnel zelf.

Het Ministerie blijkt tegemoet te willen komen aan de verlangens van vele tramreizigers uit de omgeving van de Kollegelaan - Stenenbrug, en dat lijkt ons gezond voor het latere rendement van de ondergrondse.

Overigens hopen wij ook maar dat de geplande verlenging van lijn 12 naar het Wim Saerensplein, nog dit jaar zou kunnen begonnen worden. Verbeteringen komen nooit te vroeg!

STOOMLOKOMOTIEF TYPE 90 - N.M.B.S. (deel 2)

C - DE BEIERSE G 5/5

Voor de veelvuldige berglijnen in het Beierse gebied, werden hier vanaf 1911 tot 1924, 87 machines in dienst gesteld, die als werkingsprincipe gekozen hadden voor **compound**-werking met oververhitting en 4 cilinders. De ketel van deze zware berglokomotieven was nochtans niet zo ruim gedimensioneerd. Met een roosteroppervlak van 3,7 m² had men een gering verwarmingsoppervlak van de haard van 13,2 m².

213 kleine en 24 grote vlampijpen zorgden voor een verwarmingsoppervlak van resp. 148,3 en 43 m², terwijl een totale oppervlakte van 204,5 m² bereikt werd. Ondanks de betrekkelijk grote verwarmingsoppervlakteverhouding van 15,3 voldeed de ketel goed aan de behoefte. Dit werd vooral bewerkt door de grote waterinhoud van 7,7 m³ en het verdampingsoppervlak van 9,4 m². De maximale keteldruk van 16 bar verzekerde dan ook een bestendige stoomafgifte. De oververhitter met pijpen van 29 mm Ø had een oppervlakte van 53,6 m². Van de cilinders waren er twee uitwendig en twee inwendig aangebracht. De inwendige hoge-drukcilinders hadden een zuigerslag van 610 mm en een doormeter van 425 mm, en dreven de tweede as aan. De derde as werd aangedreven door de twee uitwendige cilinders die een zuigerslag van 640 mm en een middellijn van 650 mm hadden. Met hun drijfwielen van 1270 mm werd een maximale snelheid van 60 km/u bereikt. Om een goede bochten loop te verzekeren waren de eerste en de laatste as 20 mm verschuifbaar gelagerd. Deze sterke machines konden dan ook treinen tot 2500 ton met een snelheid van 45 km/u over de Beierse lijnen slepen.

D - DE TENDERS

De oorspronkelijke tenders waren deze die bij afname van de Pruisische machines aanwezig waren. Dit waren dan ook de eenheidstenders die door de KPEV gebouwd waren voor de verschillende goederentreinlokomotieven, nl. een drieassige tender met een capaciteit aan kolen van 5 ton, terwijl 17.000 liter water vervoerd kon worden. In België werden deze tenders, waarvan er 625 aanwezig waren (ze dienden o.a. ook voor het type 81) ingedeeld als het type 31, en kregen ze de nummers 17000 - 17625. Deze tenders met een massa bij volledige belasting van 44.500 kg, zorgden hiermee voor een asbelasting van 14.840 kg voor de eerste as en 14.830 voor de beide volgende assen. Leeg was de massa van de tender 21.000 kg. De diameter van de wielen bedroeg 1000 mm met een totale radstand van 4.400 mm.

Naast de koerante en meest bekende drieassige tenders, werden enkele machines gekoppeld aan tenders met vier assen (twee draaistellen) van het type 33 (nrs 16.000 - 16.070). Deze tenders hadden een kolenvoorraad van 5 of 7 ton, en een water voorraad van 31.500 liter, later om een onbekende reden verminderd tot 16.000 l. Deze tenders met wielen van 1000 mm Ø en een totale radstand van 4.750 mm, hadden een bedrijfsklare massa van 41.400 kg. De asbelasting bedraagt hierbij 10.250 kg voor beide eerste assen en 10.540 kg voor beide laatste assen. Leeg had de tender een massa van 20.400 kg.

Ook de Saksische XI v hadden een drieassige tender met een kolenvoorraad van 4 tot 5 ton en een waterinhoud van 12.000 of 13.000 liter, naargelang hun bouwaard. In België hebben ze waarschijnlijk geen Belgische bedrijfsnummers gevoerd.

De Beierse G 5/5 daarentegen voerden zeer grote vierassige tenders ontwikkeld door de Bayerische Länderbahnen. Hun 8.800 kg kolen en 21.800 l water waren nodig voor het rijden op de

betrekkelijk lange en hellingrijke lijnen in de Beierse Alpen, waar vooral het waterverbruik zeer aanzienlijk was.

3 - DE LOOPBAAN

De aan België toegewezen Preussische G 10 werden tussen 1910 en 1921 gebouwd door verschillende konstruktoren. Ze kwamen praktisch over gans België in depot. De Beierse G 5/5, waarvan zoals reeds aangehaald er 4 eenheden naar België verhuisden, werden in 1911 gebouwd en gingen waarschijnlijk naar één der Luikse stelplaatsen waar ze gedurende enkele jaren diensten deden op de hellingrijke lijnen rond de "Vurige Stede". De Saksische machines die tussen 1905 en 1908 gebouwd werden, hadden een nog onopvallender bestaan in België geleid. In de verschillende lijsten heb ik geen enkel bewijs in verband met hun inzetten kunnen vinden. Nadat de eerste na-oorlogsjaren voorbij waren beslisten de Belgische Staatsspoorwegen tot een grondige standaardisatie van de ingevoerde types en de reeksen waarvan er slechts enkele exemplaren aanwezig waren, werden op een zijspoor geplaatst en waarschijnlijk enige tijd later - mogelijk in de jaren 1923-24 - buiten dienst gesteld en gesloopt. Het is daarom ook normaal dat de aangehaalde Belgische nummering zuiver theoretisch was en nooit gevoerd werd door deze machines. In 1921 werd immers beslist om een eenvormige nummering in te voeren en hierbij kregen deze vijfassige zware goederentreinlokomotieven het typenummer 90 aangewezen.

De Preussische G 10, waarvan er in het totaal 45 naar België kwamen hadden een groter succes. Door het verdrag van Versailles werden er nl. 35 machines aan België toegewezen. Nochtans kwamen er nog 10 machines na het tekenen van dit verdrag naar België en namelijk tijdens het jaar 1922. Het waren machines die tijdens de bezetting van de Ruhr in beslag genomen werden en hadden de volgende nummers : Essen 6227 ; Magdeburg 5443, 5444, 5451, 5159 ; Hannover 5452, 5472 ; Elberfeld 5434, 5439 ; terwijl de Essen 5426 (B 9030) reeds voor 1925 vernield was. Nochtans zocht men ook voor deze lokomotieven in het buitenland een koper. Hiervoor kwam enkel de Prince-Henri-baan uit Luxemburg opdagen, waar er dan ook 11 van de 45 machines terecht kwamen. Hier werden ze onder de nummers 451 tot 461 in het zuidelijke ertsgebied ingezet. Deze machines werden tijdens de tweede wereldoorlog omgenummerd in 57.2771 tot 57.2781 en werden door de Duitse bezetter naar Duitsland gevoerd. Hier werd de 57.2778 vernield en bleven de 57.2773, 2776 en 2779 in Oost-Duitsland achter. De resterende machines werden door de C.F.L. omgenummerd in 5201, 5202, 5204, 5205, 5207, 5210 en 5211 en werden tot 1962 gebruikt. Een overzicht van deze machines wordt in tabel 5 gegeven, waarbij weer op te merken valt dat de Belgische nummers zuiver theoretisch zijn.

Voor de tweede wereldoorlog was de stelplaatsindeling voor de Belgische machines vrij eenvoudig. Vanaf 1922 tot 1927-28 stonden alle type 90 (G 10) in de stelplaatsen St-Vith (RSV) en Virton-St-Mard (MSM) waar ze praktisch alle zware goederendiensten deden in het zuidelijk deel van de Ardennen. Vanaf 1927 kwamen alle machines naar Antwerpen-Dam (FNDM) waar ze zware goederentreinen naar praktisch alle vormingsstations van het land sleepten. Zo werden in 1936 regelmatig treinen gereden naar Mons (met overnachting daar), dit over de lijnen 139, 144, 118 (Leuven-Ottignies-Manage), naar Monceau, naar Merelbeke, naar Leuven en zelfs naar Montzen (ook weer met overnachting in die stelplaats).

Met de bezetting door de Duitse troepen werden de 90-ers over het ganse land verspreid en kwamen ook in meerdere stelplaatsen terecht. Terwijl de diensten ongeveer dezelfde bleven, hadden we als stelplaatsen Merelbeke (5-7 loks), Schaarbeek (6-8 loks), Antwerpen-Dam (4-6 loks) terwijl nog een reeks andere stelplaat-

sen enkele machines bezaten. Een volledige lijst geeft U tabel 7.

Voor 1940 werden enkel de lokomotieven 9030 en 9078 buiten dienst gesteld, terwijl de 9009 in de eerste oorlogsdagen in Schaarbeek beschadigd werd.

Alle overige lokomotieven werden door de bezetter tussen november 1940 en maart 1941 opgevorderd en naar Duitsland gevoerd. In tegenstelling met veel andere Belgische machines bleven hier de meeste van deze lokomotieven in het westen van Duitsland en werden ze verdeeld over de volgende direkties : Mainz 10 loks ; Münster 15 loks ; Köln 5 loks en Saarbrücken 2 loks. Ook deze lokomotieven bleven tijdens praktisch de gehele oorlog bij dezelfde direkties ingezet, zodat er weinig of geen ritten naar en van het oostfront plaatsvonden. Het onderhoud werd trouwens gedaan in Belgische werkplaatsen. Mainz bediende - nadat zijn eigen lokomotieven oostwaarts afgegeven werden - met de 10 in België geleende machines zowel de lijnen langs de Rijn en in de Lahnvallei als ook op de bergachtige lijnen in het Taunusgebergte (van Wiesbaden naar Limburg) en in de Pfälz (naar Simmern en Kaiserslautern). De lokomotieven van Münster waren o.a. in Coesfeld, Haltern, Kirchweye en Rahden gestationeerd. Naast de gewone inlandse goederentreinen deden deze machines ook diensten naar en aan het front. Hierbij werden o.a. de 9002 en 9007 zwaar beschadigd. Vanaf 1942-43 werden hier dan ook de Belgische lokomotieven stelsmatig vervangen door Franse zuster machines en werden ze meer naar het oosten gestationeerd onder meer bij de direkties Regensburg en Kassel. Ook bij de direktie Köln moesten - nadat de eigen machines naar het oosten verdwenen - Belgische loks hier de taken overnemen. Waderhand doken verschillende machines meer oostwaarts op zo o.a. de 9044 in München. Bij het einde van de oorlog vinden we dan ook de Belgische machines over gans (zuidelijk) Duitsland verspreid : zo werden de 9051 en de 9068 in Regensburg gesignaleerd, terwijl de 9027 beschadigd in Röhrenfeld (dir. Augsburg) afgesteld stond. De 9002 en de 9025 waren bij de stelplaatsen Eschwege-west (dir. Kassel), waar ze sinds 04.06.1942 vanuit Münster aangekomen waren. Nochtans stond het gros van de machines waarschijnlijk in de direktie Saarbrücken. De terugkeer gebeurde trouwens langs deze direktie en langs Frankrijk (vooral via de Régions Est en Sud-Est) en meer bepaald langs het departement Elzas-Lotaringen, dat trouwens afhing van de dir. Saarbrücken en Mainz. De uitwisseling tusschen Duitsland en Frankrijk gebeurde vooral op 31.12.1944. Op deze dag werden de loks 9003, 9006, 9008, 9028, 9066, 9071, 9072 en 9089 teruggebracht. Meestal waren deze machines nog steeds in dienst. De volgende tabel geeft een overzicht :

9003	31.12.1944	te Strasbourg	terug NMBS	20.04.1945
9005		naar SNCF	"	15.12.1944
9006	31.12.1944	te Metz (Sablon)	"	27.08.1945
9008	31.12.1944	te Amagne (bij Rethel)	"	20.04.1945
9015		naar SNCF	"	20.11.1944
9016		naar SNCF (rég. S-0)	"	09.08.1945
9017		te Bourget (Paris)	"	20.11.1944
9018	27.11.1945	te Thionville	"	13.03.1946
9026	07.08.1945	te Mulhouse	"	27.08.1945
9027		naar SNCF	"	15.12.1944
9028	31.12.1944	te Amagne	"	13.04.1945
9040	07.08.1945	te Mulhouse	"	27.08.1945
9052		naar SNCF	"	15.12.1944
9066	31.12.1944	te Amagne	"	13.04.1945
9071	31.12.1944	te Amagne	"	30.03.1945
9072	31.12.1944	te Amagne	"	20.04.1945
9089	31.12.1944	te Mulhouse	"	13.04.1945

De lokomotieven 9051 en 9068 (afgesteld te Regensburg) werden op 09.06.1950 door de D.B. teruggegeven doch deze beschadigde machines werden niet meer hersteld en kwamen in juni 1952 buiten dienst. Op 28.06.1950 kwamen de zwaar beschadigde loks 9002 en 9007 uit Münster terug en werden ook in 1952 buiten dienst gesteld zonder nog één km gereden te hebben. De 9009 werd zwaar beschadigd te Dijon-Perrigny afgesteld en daar met goedvinden van de NMBS in maart 1945 buiten dienst gesteld en in juli 1945 gesloopt. Toen in 1951 de ruil afgesloten werd, waren enkel de 9001 en 9079 nog vermist.

Bij het einde van de oorlog en vooral na de geallieerde invasie in Normandië waren in de bezette gebieden de daar aanwezige machines niet meer in staat de geweldige gestegen militaire vervoeren te onderhouden en werden vanuit Duitsland vele Duitse loks naar het Westfront gedirigeerd. Ook de Duitse Baureihe 57 (ex G 10) was hierbij sterk vertegenwoordigd. Door de snelle bevrijding van Frankrijk en België bleven er op het Belgisch grondgebied 11 machines van deze reeks achter. Door de geallieerde troepen werden ze dadelijk gebruikt en later aan de NMBS overgedragen die enige tijd met deze machines onder Duitse nummers reed, doch die ze later omnummerde in het type 90. Voor de bouwgegevens verwijzen we naar tabel 8. Over het verblijf van deze loks bericht de Heer Hennequin het volgende :

- 9011 = 57.1082 : Deze machine werd op 07.09.1944 toegewezen aan de Franse stelplaats Mohon (région Est) doch kwam reeds dezelfde maand naar België waar ze van sept. 1944 tot maart 1945 dienst deed in de stelplaats Renory, hing tussen maart 45 en juli 45 af van stpl Schaarbeek en werd dan teruggegeven aan de SNCF waar ze het nummer 1/050 B 784 kreeg.
- 9012 = 57.1177 : werd eerst ingezet door Ronet en werd eind september 1944 overgeplaatst naar Schaarbeek.
- 9013 = 57.1719 : stond oorspronkelijk te Ottignies en kwam in oktober 1944 naar Schaarbeek.
- 9014 = 57.1845 : was zwaar beschadigd en heeft niet gereden en werd opgemerkt te Antwerpen-Dam. Oorspronkelijk waren de stpl Renory tot maart 45 en dan Schaarbeek.
- 9019 = 57.1867 was in september 44 te Schaarbeek, deed tijdens de winter 44-45 echter dienst in Laon en keerde naar Schaarbeek terug in januari 1945.
- 9020 = 57.2030 : stond oorspronkelijk te Merelbeke en verhuisde in oktober naar Schaarbeek.
- 9021 = 57.2097 : was in november 44 in CW Mechelen.
- 9023 = 57.2680 : was net zoals de 9020 eerst te Merelbeke en vanaf oktober 44 in Schaarbeek gestationeerd.
- 9029 = 57.3466 : stond reeds te Schaarbeek.
- 9030 = 57.2289 : was in september 44 te Statte, in oktober 44 te Renory waar hij gebruikt werd voor de geallieerde treinen naar Frankrijk. Hij kwam in december 1945 terug uit Frankrijk. Oorspronkelijk nummer was 9022.

De tenders van deze lokomotieven waren van verschillende types : zo was de 9012 gekoppeld aan een tender van 16 m³, de 9014 aan een tender van 20 m³ en de 9030 had een tender van 22 m³. In de loop van 1950 werden al deze Duitse machines teruggegeven. De Belgische loks die terugkeerden in 1944-45 werden aanvankelijk toegewezen aan de stelplaats Schaarbeek en kwamen - trouwens samen met de hierboven aangehaalde Duitse loks - pas in november 45 naar Antwerpen-Dam. Twee loks, namelijk

de 9006 en de 9016, wachtten te Tournai op een reparatie en kwamen resp. in juni 46 en december 45 rechtstreeks naar Antwerpen-Dam. In deze stelplaats kregen ze hun voor-oorlogse taken terug en behaalden zo nog jaarlijks afstanden van meer dan 500.000 km voor de 29 ingezette machines, iets wat een gemiddelde afstand per lok van 17.241 gaf. Als topjaar na de tweede wereldoorlog kunnen we 1947 aanhalen toen 15 eenheden 1.265.444 km aflegden, wat een gemiddelde per lokomotief van 36.155 km betekent. Hun kolenverbruik dat voor de tweede wereldoorlog rond de 25 kg per afgelegde km bedroeg, steeg kort na de oorlog tot een piek van 38,8 kg per km, dit vooral door de slechtere brandstof en het gebrek aan onderhoud tijdens deze zware oorlogsjaren. Nochtans stabiliseerde dit verbruik zich later weer en haalde in de laatste jaren zelfs een 22 kg per km.

Nog een laatste punt over de tenders. Voor de volgende lokomotieven hebben we het soort van tender : de loks 9000, 9001, 9002, 9003, 9004, 9005, 9006, 9009, 9010, 9016 en 9040 waren gekoppeld aan de vierassige tenders type 33. De loks 9007, 9008, 9015, 9017, 9018, 9022, 9025, 9026, 9028, 9030, 9066, 9068, 9071, 9078, 9079, 9089, 9090 waren gekoppeld aan de tenders met 3 assen type 31.

Nadat de Duitse loks in 1950 teruggegeven werden aan de D.B. verdwenen ook de Belgische machines vlug van onze sporen : in 1951 werden er 3, in 1952 zelfs 23 buiten dienst gesteld, terwijl de 6 overgebleven loks in de loop van 1953 naar de schroothandelaar verwezen werden.

4 - BRONNEN

Eerst en vooral dank ik de Heer Hennequin voor de gegevens i.v.m. de loopbaan en de stelplaatsen van het type 90.

Verder :

N.M.B.S.	Technische fiches	
H. Wenzel	Die Baureihe 57	Eisenbahn-Kurier
D.B.	Merkbuch für Schienenfahrzeuge 1924	Alba Verlag
		Eisenbahn-Kurier
D.B.	Merkbuch für Schienenfahrzeuge 1924	Alba Verlag
Weisbrod-Müller	Damflok-Archiv 2	
N.M.B.S.	Jaarverslagen 1927-53	
Oskar Maixner	Lok Magazin 73/75	Franckh'sche Verlag

Verder zou ik graag aan de leden vragen indien ze nog verdere gegevens beschikken deze door te geven aan de redaksie zodat dit artikel nog verder vervolledigd kan worden.

Julien Casier
Tongeren, november 1977

TABEL 2 : TECHNISCHE GEGEVENS VAN DE G 10

Asindeling :	E
Effektief :	45 (11 verkocht aan Prince-Henri baan Luxemburg)
Bouwjaren :	1910 - 1921
Herkomst :	Preusen
Snelheid vooruit :	60 km/u
achteruit :	50 km/u
Middellijn van de cilinders :	630 mm
Zuigerslag :	660 mm
Ø drijfwielen :	1400 mm
Ø loopwielen vooraan :	--
Ø loopwielen achteraan :	--
Keteldruk :	12 bar (12 kg/cm ²)
Waterinhoud van de ketel :	6,10 m ³
Volume damp in de ketel :	2,40 m ³
Stand van de cilinders :	uitwendig - horizontaal
Roosterlangte :	2600 mm
Roosterbreedte :	1010 mm
Roosteroppervlakte :	2,62 m ²
Grootste keteldoormeter :	1600 mm
Massa van de ketel :	19,7 t
Verwarmingsopp. haard :	14,63 m ²
Aantal kleine vlampijpen :	131
Ø kleine vlampijpen :	45/50 mm
Opp kleine vlampijpen :	86,99 m ²
Aantal grote vlampijpen :	26
Ø grote vlampijpen :	125/133 mm
Opp grote vlampijpen :	48,02 m ²
Lengte vlampijpen :	4700 mm
Totaal verwarmingsoppervlak :	149,64 m ²
Ø oververhittingspijpen :	32/40 en 29/36 mm
Oververhittingsoppervlak :	53 m ²
Plaatdikte van de ketel :	16 mm
Inhoud van de rijvaardige ketel :	6,100 m ³
Oppervlakte van stoomafgifte:	8,90 m ²
Afstand tussen drijfassen :	1500 mm
Volledige radstand :	6000 mm
Lengte van de lokomotief :	11.437 mm
Lengte lokomotief + tender :	18.912 mm
Totale hoogte :	4260 mm
Massa van de lege lokomotief:	65,290 t
Massa van de lok (rijvaardig):	71,490 t
Adhesiemassa :	71,490 t
Massa lokomotief + tender :	122,1 t
(rijvaardig)	
Belasting op 1ste as :	14,700 t
2de as :	14,780 t
3de as :	14,400 t
4de as :	13,740 t
5de as :	13,870 t
Zijdelingse verplaatsing van de 1ste as :	28 mm langs weerszijden
Kleinste boogdiameter :	140 m
Vermogen :	810 kW (1100 pk)
Kostprijs :	91.750 Reichsmark

TABEL 3 : TECHNISCHE GEGEVENS VAN DE SAKSISCHE XI v EN

DE BEIERSE G 5/5

Asindeling :	E	E
Effektief bij NMBS :	11	4
Bouwjaar :	1905	1911
Herkomst :	Saksen	Beieren
Maximale snelheid :	50 km/u	60 km/u
Ø cilinders :	590/860 mm	425/650 mm
Zuigerslag :	630 mm	610/640 mm
Ø drijfwielen :	1260 mm	1270 mm
Ø loopwielen vooraan :	---	---
Ø loopwielen achteraan :	---	---
Aantal cilinders :	2	4
Stand van de cilinders	uitwendig	uitwendig-horizont. inwendig-schuin
Roosterlengte :	2450 mm	2460 mm
Roosterbreedte :	1340 mm	1500 mm
Roosteroppervlakte :	3,3 m ²	3,7 m ²
Verwarmingsoppervl. haard :	13,23 m ²	13,2 m ²
Waterinhoud ketel :	10,9 m ³	7,7 m ³
Stoominhoud ketel :		2,3 m ³
Massa van de ketel :	19,9 t	20,8 t
Aantal kleine vlampijpen :	282	213
Ø kleine vlampijpen	45/50 mm	42/50 en 47/52 mm
Verwarmingsopp kl. vl.pijpen :	187,4 m ²	149,0 m ²
Aantal grote vlampijpen :	---	24
Ø grote vlampijpen :	---	125/133 mm
Opp grote vlampijpen :	---	43,2 m ²
Lengte vlampijpen :	4700 mm	4600 mm
Totaal verwarmingsoppervlak :	200,6 m ²	206,0 m ²
Ø oververhittingspijpen :	---	29/36 mm
Opp. oververhitter :	---	47,0 m ²
Afstand tussen drijfassen :	1400 mm	1400 mm
		1800 mm tussen 2de en 3de as.
Volledige asstand :	5600 mm	6000 mm
Lengte lokomotief :	11528 mm	11985 mm
Lengte lok + tender :	18376 mm	19974 mm
Totale hoogte :	4550 mm	4615 mm
Massa lege lokomotief :	61,8 t	75,8 t
Massa lok (rijvaardig) :	69,6 t	83,4 t
Adhesiemassa :	69,6 t	83,4 t
Massa lok + tender (rijv.)	102,1 t	134,4 t
Belasting op 1ste as :	13,3 t	16,6 t
2 de as :	13 t	16,7 t
3de as :	14,2 t	16,8 t
4de as :	14,6 t	16,7 t
5de as :	14,5 t	16 t
Zijdelingse verplaatsing		
1ste as :	26 mm	20 mm
5de as :	26 mm	20 mm
Kleinste boogstraal	12600 mm	12700 mm

TABEL 3bis : TECHNISCHE KENMERKEN VAN DE TENDERS

Type :	31	33
Nummering :	17000 - 17619	16000 - 16067
Gekoppeld aan :	90 (G 10)	90 (G 10)
Ø Wielen :	1000 mm	1000 mm
Massa (leeg) :	21 t	22 t
Massa (totale voorraad)	44,5 t	42 t
Massa (2/3 voorraad)	36,67 t	35,34 t
Belasting 1ste as :	14,83 t	10,5 t
2de as :	14,83 t	10,5 t
3de as :	14,83 t	10,5 t
4de as :	--	10,5 t
Afstand 1ste-2de as :	2400 mm	1550 mm
2de-3de as :	2000 mm	1600 mm
3de-4de as :	--	1550 mm
Totale asstand :	4400 mm	4700 mm
Waterinhoud :	17 m ³	16 m ³
Koleninhoud :	5000 kg	5000 kg
Totale lengte :	7310 mm	7350 mm
Kostprijs :	10070 Reichsmark	15150 Reichsmark

Type :	--	--
Gekoppeld aan :	90 (Saks XI v)	90 (Beierse G5/5)
Ø wielen :	985 mm	
Massa (leeg) :	13,9 t	21,7 t
Massa (totale voorraad) :	32,5 t	51 t
Massa (2/3 voorraad) :	24,3 t	41,2 t
Belasting 1ste as :		12 t
2de as :		12 t
3de as :		12 t
4de as :		13,4 t
Afstand 1ste-2de as :	1775 mm	1750 mm
2de- 2de-3de as :	1775 mm	1600 mm
3de-4de as :	--	1750 mm
Asstand (totaal) :	3550 mm	5100 mm
Inhoud aan water :	12 m ³	21,7 m ³
Inhoud aan kolen :	5000 kg	7500 kg
Totale lengte :	6776 mm	7500 mm

TABEL 1bis : TREKKRACHT VAN HET TYPE 90

wagenmassa in ton
stijging/snelheid1: Type 90 (versie Saks. XI v) voor Goederentreinen

km/u	15	20	25	30	35	40	45	50
0 %							1760	1400
1							1300	1060
2						1255	1020	850
3					1250	1010	850	700
4				1265	1030	865	705	595
5			1300	1070	895	740	610	510
6		1340	1100	930	780	645	535	450
7	1300	1180	980	815	690	575	475	390
8	1150	1040	880	730	605	505	420	350
10	940	855	720	600	500	410	340	280
14	685	620	515	425	360	290	240	190
20	470	425	350	290	235	190	160	120
25	360	320	260	210	170	125		

2: Type 90 (versie Beierse G5/5) voor Goederentreinen

km/u	25	30	35	40	45	50	55	60
0 %					2500	2020	1660	1340
1					1850	1550	1270	1050
2			2020	1740	1490	1210	1010	850
3		2000	1700	1450	1210	1015	840	710
4	2000	1700	1440	1210	1020	860	710	610
5	1710	1450	1235	1050	885	740	625	530
6	1500	1265	1080	905	760	650	550	460
7	1310	1100	950	800	680	580	485	410
8	1180	1000	850	710	605	510	430	365
10	970	815	695	590	495	410	350	290
14	695	590	495	415	350	285	240	195
20	470	395	330	275	220	175	150	115
25	365	290	240	195	160	115		

TABEL 4a : VERDELING ONDER DE BOUWERS VAN DE G 10

Bij aflevering aan de Duitse Spoorwegmaatschappijen :

Jaar	Borsig	Hanomag	Rheinmetall	Hohenzollern	Totaal				
	Henschel ↓	Grafenstad. ↓	Krupp ↓	Orenstein ↓					
1910	49	-	-	-	49				
11	93	-	-	-	93				
12	81	45	-	-	126				
13	77	81	10	-	168				
14	20	60	10	-	90				
15	22	-	-	-	22				
16	-	-	-	-	-				
17	28	20	-	-	48				
18	130	-	117	-	247				
19	28	153	154	1	336				
20	61	73	80	29	293				
21	45	125	-	77	330				
22	30	64	-	130	354				
23	18	44	61	50	314				
24	30	-	33	19	110				
Tot:	712	664	10	452	287	290	117	48	2580

Afgegeven aan de Belgische Spoorwegen : (NMBS)

	1910	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	Totaal
Henschel	11	1	-	1	1	-	-	-	2	-	-	-	16
Hanomag	-	-	-	-	-	-	-	-	20	-	2	-	22
Rheinmetall	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	4	5
Borsig	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	2
Totaal	11	1	0	1	3	0	0	0	22	0	3	5	45

TABEL 4b : LEVERINGSGEGEVENS TYPE 90

<u>nr</u>	<u>bouw</u> <u>jaar</u>	<u>nieuw</u> <u>nr</u>	<u>duitse</u> <u>nr</u>	<u>direktie</u>	<u>bouwer</u>	<u>fabrieks</u> <u>nummer</u>
9000	1910	90.009	5404	Köln	Henschel	9632
9001	1910	(90.001)	5401	Köln	Henschel	9629
9002	1910	90.002	5402	Köln	Henschel	9630
9003	1910	90.003	5403	Köln	Henschel	9631
9004	1911	90.004	5404	Königsberg	Henschel	10516
9005	1910	90.005	5405	Köln	Henschel	9633
9006	1910	90.006	5406	Köln	Henschel	9634
9007	1918	90.007	5407	Essen	Hanomag	8767
9008	1910	90.008	5408	Köln	Henschel	9636
9009	1910	(90.009)	5409	Köln	Henschel	9637
9010	1910	90.010	5410	Köln	Henschel	9638
9015	1918	90.015	5415	Essen	Hanomag	8775
9016	1910	90.016	5416	Saarbrück.	Henschel	10128
9017	1910	90.017	5407	Köln	Henschel	9635
9018	1918	90.018	5408	Essen	Hanomag	8768
9022	1918	90.022	5422	Essen	Hanomag	8782
9025	1918	90.025	5405	Essen	Hanomag	8765
9026	1918	90.026	5406	Essen	Hanomag	8766
9027	1920	90.027	6227	Essen	Rheinmet.	24
9028	1918	90.028	5428	Essen	Hanomag	8788
9030	1918		5426	Essen	Hanomag	8786
9040	1914	90.040	5440	Königsberg	Borsig	11285
9043	1921	90.011	5443	Magdeburg	Rheinmet.	41
9044	1921	90.031	5444	Magdeburg	Rheinmet.	42
9051	1921	90.032	5451	Magdeburg	Rheinmet.	49
9052	1920	90.033	5452	Hannover	Hanomag	9131
9066	1918	90.034	5466	Köln	Hanomag	8716
9068	1918	90.035	5468	Köln	Hanomag	8718
9071	1918	90.036	5472	Königsberg	Hanomag	8661
9072	1920	90.037	5472	Hannover	Hanomag	9106
9078	1918		5478	Königsberg	Hanomag	8667
9079	1918		5479	Königsberg	Hanomag	8686
9089	1918	90.039	5489	Kattowitz	Hanomag	8626
9090	1918	90.041	5490	Kattowitz	Hanomag	8627

TABEL 5 : MACHINES VERKOCHT AAN PRINCE-HENRI BAAN

<u>nr</u> <u>lux.</u>	<u>nr</u> <u>belg.</u>	<u>duitse</u> <u>nr</u>	<u>bouw</u> <u>jaar</u>	<u>direktie</u>	<u>bouwer</u>	<u>fabrieks</u> <u>nummer</u>
451	9033	5440	1914	Königsberg	Borsig	9063
452	9050	5451	1913	Kassel	Henschel	11959
453	9082	5482	1914	Kassel	Henschel	12682
454	9067	5468	1918	Frankfurt	Henschel	15801
455	9011	5401	1918	Halle	Henschel	15468
456	9061	5461	1918	Köln	Hanomag	8711
457	9039	5439	1918	Elberfeld	Hanomag	8647
458	9021	5421	1918	Essen	Hanomag	8781
459	9032	5434	1918	Elberfeld	Hanomag	8642
460	9024	5404	1918	Essen	Hanomag	8764
461	9059	5459	1921	Magdeburg	Rheinmet.	87

TABEL 6a : LEVERINGSGEGEVENS VAN DE BEIERSE G5/5

<u>nr</u>	<u>bouw</u> <u>jaar</u>	<u>duitse</u> <u>nr</u>	<u>direktie</u>	<u>bouwer</u>	<u>fabrieks</u> <u>nummer</u>
9033	1911	5803	Beieren	Maffei	3237
9034	1911	5814	Beieren	Maffei	3248
9035	1911	5805	Beieren	Maffei	3239
9041	1911	5811	Beieren	Maffei	3245

TABEL 6b : LEVERINGSGEGEVENS VAN DE SAKS XI v

<u>nr</u>	<u>bouw jaar</u>	<u>duitse nr</u>	<u>directie</u>	<u>bouwer</u>	<u>fabrieks nummer</u>
	1909	730	Saksen	Hartmann	3278
	1909	737	Saksen	Hartmann	3280
	1910	745	Saksen	Hartmann	3426
	1910	812	Saksen	Hartmann	3445
	1911	818	Saksen	Hartmann	3500
	1912	820	Saksen	Hartmann	3587
	1912	822	Saksen	Hartmann	3589
	1913	831	Saksen	Hartmann	3653
	1913	832	Saksen	Hartmann	3654
	1913	838	Saksen	Hartmann	3686
	1915	873	Saksen	Hartmann	3860

TABEL 7 : TOESTAND TIJDENS DE TWEEDE WERELDOORLOG

<u>nr</u>	<u>stelplaats (1940)</u>	<u>afgave</u>	<u>directie</u>	<u>opmerkingen</u>
9000	Merelbeke	05.12.1940	Münster	
9001	Schaarbeek	27.01.1941	Mainz	vermist
9002	Schaarbeek	15.01.1941	Münster	verschroot in Münster
9003	Antwerpen-Dam	21.03.1941	Mainz	terug 20.04.45
9004	Braine-le-Comte	15.01.1941	Münster	terug uit Mün- ster 04.46
9005	Schaarbeek	13.02.1941	Mainz	terug 15.12.44
9006	Antwerpen-Dam	08.03.1941	Münster	terug 27.08.45
9007	Latour	11.04.1941	Münster	verschroot in Münster
9008	Brugge	11.02.1941	Mainz	terug 20.04.45
9009	Schaarbeek	10.02.1941	Mainz	
9010	Latour	31.03.1941	Mainz	terug uit Mün- chen 10.04.46
9015	Haine-St-Pierre	19.12.1940	Münster	terug 20.11.44
9016	Merelbeke	28.11.1940	Saarbrücken	terug 09.08.45
9017	Tournai	08.11.1940	Köln	terug 20.11.44
9018	Merelbeke	02.12.1940	Münster	terug uit Kassel op 13.03.46
9022	Mons	02.12.1940	Köln	terug uit Essen op 01.46
9025	Merelbeke	02.12.1940	Münster	
9026	Mons	28.02.1941	Münster	terug 27.08.45
9027	Mons	04.02.1941	Mainz	terug 15.12.44
9028	Antwerpen-Dam	29.04.1941	Saarbrücken	terug 13.04.45
9040	Monceau	08.11.1940	Köln	terug 27.08.45
9043	Mons	31.01.1941	Mainz	
9044	Merelbeke	29.11.1940	Köln	terug uit Mün- chen 10.04.46
9051	Antwerpen-Dam	19.11.1940	Münster	terug uit Regensb op 09.06.50
9052	Schaarbeek	05.12.1940	Münster	terug 15.12.44
9066	Merelbeke	22.01.1941	Mainz	terug 13.04.45
9068	Schaarbeek	16.11.1940	Köln	terug uit Regensb op 09.06.50
9071	Merelbeke	30.11.1940	Münster	terug 30.03.45
9072	Schaarbeek	11.12.1940	Mainz	terug 20.04.45
9079	Berchem	15.01.1941	Münster	
9089	Brugge	01.12.1940	Münster	terug 13.04.45
9090	Bertrix	10.01.1941	Münster	

TABEL 8 : GEGEVENS OVER DE DUITSE LOKOMOTIEVEN DIE IN
1945 IN BELGIE ACHTERBLEVEN

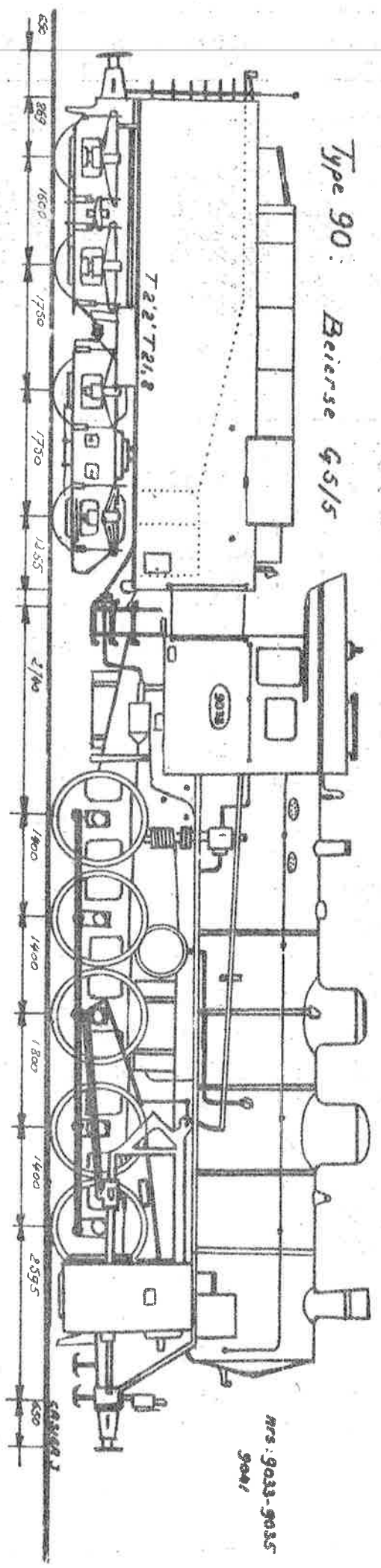
<u>belg</u> <u>nr</u>	<u>duits</u> <u>nr</u>	<u>bouw</u> <u>jaar</u>	<u>oorsp</u> <u>nr</u>	<u>oorspr.</u> <u>direktie</u>	<u>bouwer</u>	<u>fabrieks</u> <u>nummer</u>
90.012	57.1177	1912	5427	Kassel	Borsig	8422
90.013	57.1719	1918	5465	Köln	Hanomag	8715
90.014	57.1845	1919	5852	Kassel	Borsig	10555
90.019	57.1867	1919	5454	Hannover	Hanomag	10577
90.020	57.2030	1920	5464	Hannover	Hanomag	9098
90.021	57.2097	1920	6208	Essen	Hanomag	9167
90.023	57.2680	1922	5778	Halle	Rheinmetall	380
90.024	57.2731	1914	5472	Saarbrücken	Henschel	12688
90.029	57.3466	1924	-	Halle	Koppel- Orenstein	10046
90.030	57.2289	1921	5407	Bielefeld	Borsig	10788

TABEL 9 : GEBRUIK BIJ DE N.M.B.S.

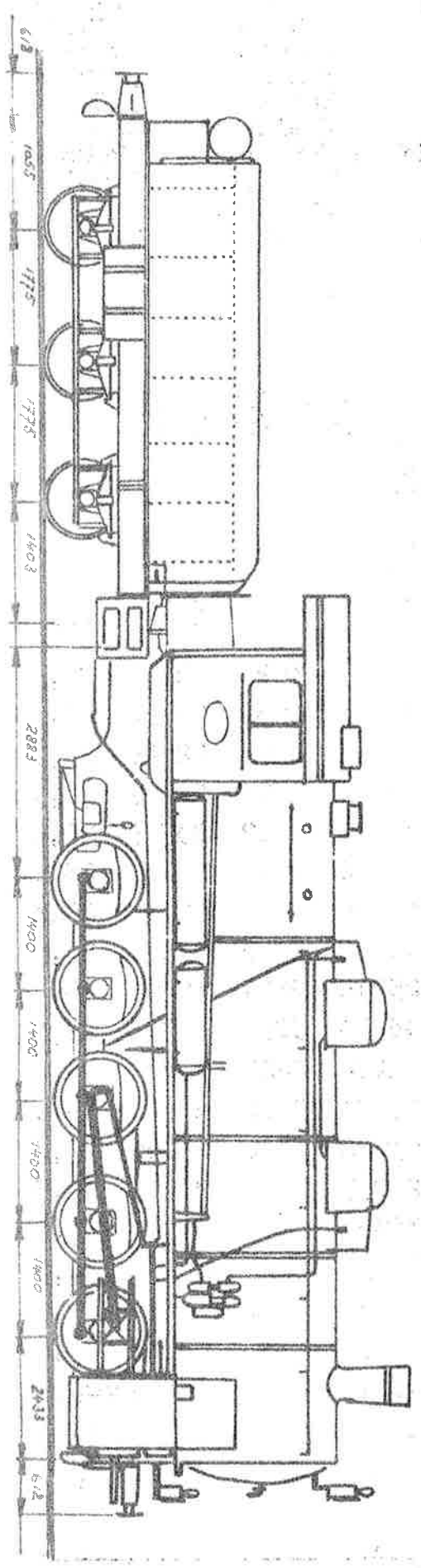
- (1) : Jaar
(2) : Effektief (op 31 december)
(3) : Afgelegde afstand voor personentreinen (in km)
(4) : Afgelegde afstand voor goederentreinen (in km)
(5) : Totaal afgelegde afstand (in km)
(6) : Verbruik aan briketten (in ton)
(7) : Verbruik aan gruiskolen (in ton)
(8) : Totaal verbruik (in ton)
(9) : Kolenverbruik per km (in kg/km)

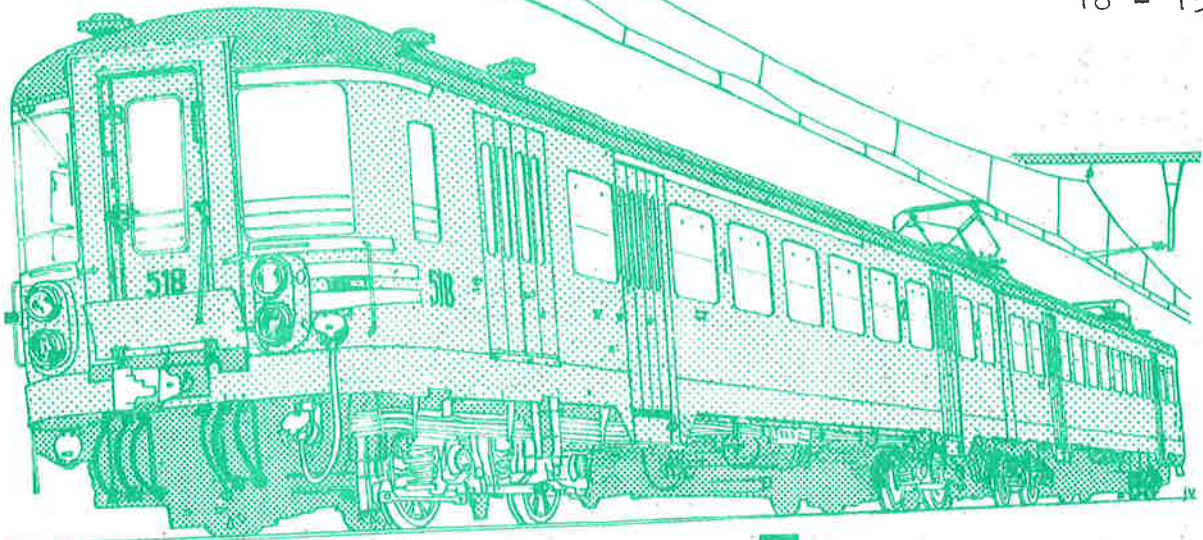
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)
1927	32	12664	911145	923809	19023	3424	22447	24,3
1928	32	0	820231	820231	18198	2732	20930	25,5
1929	32	265	829158	829423	18800	3923	22723	27,4
1930	32	0	915173	915173	20681	4126	24807	27,1
1931	32	0	918973	918973	19997	3862	23859	26,0
1932	32	0	858786	858786	18040	3478	21518	25,0
1933	32	0	913523	913523	18917	3284	22201	24,3
1934	32	2026	977192	979218	19508	4465	13973	24,5
1935	32	11864	1264265	1276129	25218	5661	30879	24,2
1936	32	937270	1205294	2142564	43034	5878	48912	22,8
1937	32	688910	1247518	1936428	42422	7223	49645	25,6
1938	32	4366	1205294	1209660	23034	5878	28912	23,9
1945	28	29004	306595	335599	13020	0	13020	38,8
1946	34	2564	892673	895237	28293	0	28293	31,6
1947	35	85	1265444	1265529	38165	0	38165	30,1
1948	35	0	737652	737652	20239	0	20239	27,4
1949	35	0	507366	507366	13116	0	13116	25,9
1950	32	0	466366	466366	11377	0	11377	24,4
1951	29	0	431908	431908	9849	0	9849	22,8
1952	6	0	geen gegevens					
1953	0	0	76300	76300				

Type 90: Beierse G5/5



Sächsische XIV





spoorslags

AKTUALITEITEN OP SPOORWEGGEBIED - MATERIEEL.

15 - Naast de in VeKo 16 opgegeven diensten, komt deze reeks — geregeld tot inzet in het plan van reeks 18 op de verbindingsen Brussel - Parijs en Luik - Parijs. Daarenboven komt dit type ook tot inzet wanneer een DB-lok van de reeks 184 uitvalt. Volgende ritten zijn bekend: 16 jan.78: TEE E 40; 19 jan 78: TEE E 33; 20 jan 78: E 234; 21 jan.78: TEE E 32. Bij al deze ritten komt hij in inzet tussen Luik en Aken. Terloops vermelden wij dat naast de DB 184.003, 184.111, en 184.112, nu ook de DB 184.001 tot vierspanningslokomotief verbouwd werd. Zij komen geregeld tot Luik-Guillemins.

20 - Naast de internationale treinen tussen Luxemburg en — Brussel/Oostende komt deze reeks terug voor in het plan van Ronet, samen met loks van de reeksen 23 en 26. De meeste diensten rijden in dubbeltraktie voor ertstreinen op de lijn Stockem - Namen - Ottignies - Leuven - Antwerpen-Nd. Intussen is de volledige tweede reeks 2016 - 2025 afgeleverd, waarbij dient opgemerkt dat de 2024 en 2025 in geel-blauwe uitmonstering op de sporen verschenen.

43 - Verdeling van de stellen:

— LK: 4302, 4305-09, 4311, 4313, 4317, 4318, 4320-21, 4323, 4325-26, 4328
 MBX: 4301, 4303, 4304, 4310, 4312, 4314-16, 4319, 4322, 4324, 4327, 4329-30.
 NKM: 4331 - 33;
 FVY: 4334 - 36.

Stockem zet zijn stellen in op de verbinding Aarlen - Virton, terwijl de stellen van Gouvy naar Libramont, Rivage en Trois-Vierges rijden.

46 - Stelplaatsverdeling:

— ATH: 4601 - 4610 en GT: 4611 - 4620.

50 - In tegenstelling met ons bericht in VeKo 16, wordt deze — lokomotief in Latour omgebouwd in de serieuitvoering van reeks 51, met als nummer: 5101. De verwouwing behelst het wegnemen van de generator, ombouw van de dieselmotor en aanbrenge van een gewone generator. De verbrande traktiemotoren worden uiteraard ook vervangen.

51 - Enkele aanpassingen op de stelplaatslijst in VeKo 16:
 — 5119, 5134, 5136 en 5177 worden ingezet vanuit Oudenaarde (FDN); 5144 stp FDR i.p.v. FDN;

5175 en 5180, beide geel, worden samen met de 6018 en 6023 ingezet vanuit Walcourt in het gebied Charleroi, Ottignies, en Mariembourg.

5158 door Hasselt uitgeleend aan Monceau als ruilok met de 5170, die van Monceau naar Hasselt gaat.

De 5171, die door Hasselt aan Kortrijk was geleend, blijft in Kortrijk. Na de 5180 van Monceau, kreeg nu ook de 5175 van dezelfde stp, een nieuwe, gele schildering. Intussen zullen nu ook de 5124 (LK) en de 5181 (FHS) nu ook wel Salzannes verlaten hebben. Buiten de reeds aangehaalde verschillen is er nog een: de 5142 en de 5109 hebben een gele bovenkant op de neus; bij de volgende loks bleef deze bovenkant echter groen, om verblinding van de machinist tegen te gaan, door de weerkaatsing van de gele kleur in de ruiten.

Volgende loks van reeks 51 zijn met radio uitgerust voor verbindingen op de lijn Brussel - Doornik: 5107, 5111, 5113, 5115, 5116, 5121, 5123, 5126, 5129, 5132 en 5163. Het is ons niet bekend of deze installatie nog in dienst is.

52 - Stelplaatsverdeling:

— MUT: 5201; LJ: 5207; MKM: 5204 - 06; MBX: 5209, 5211-12; FHO: 5202, 5203, 5205, 5208, 5210, 5213.

Stp Stockem (MKM) waar trouwens ook de 5319 en de 5401 zijn ondergebracht, zet deze machienes niet regelmatig in. Buiten enkele goederentreinen naar Luxemburg en lokale goederentreinen naar Marbehan en Libramont, staan ze in reserve om bij eventuele storing van de bovenleiding, op lijn 162 in te springen.

De meeste lokomotieven van Ronet kregen een nieuwe, groene schildering. Hierbij verloor de 5205 het oude NMBS-monogram, het vliegend wiel. Bij de 52ers hebben de 5201, 5202 en 5204 geen stoomketel, en zijn ze dus niet geschikt voor het slepen van reizigerstreinen tijdens de winterperiode.

53 - MUT: 5301 - 5318; MKM 5319. Bij gebrek aan stoomketel

— enkel diensten met goederentreinen naar Ronet, Stockem, Marloie en Ecouvies (SNCF)

55 - NK: 5501, 5507, 5512, 5517, 5519, 5521-26, 5529, 5533, 5535-36, 5538.

— GMN: 5502-05, 5509, 5513, 5515, 5520, 5531, 5532, 5534, 5541.

LJ: 5506, 5508, 5511, 5514, 5528, 5540* en 5542*.

FVY: 5510, 5518, 5527, 5530, 5537 en 5539.

De met * gemerkte loks leveren elektrische verwarming.

De eerste in het geel geschilderde loks zijn 5501 en 5514. Bij de 5514 kwam men rechtstreeks van de originele schildering tot de gele livrei. De lokomotieven van Kinkempois komen steeds meer tot inzet in de plannen van reeks 60, waardoor ook diensten in de trek- en duwdienst naar Maastricht voorkomen. Op Maastricht worden ook geregeld lokomotieven van Jemelle en Gouvy ingezet.

59 - De 5919 kwam als derde lok in het geel terug in Antwerpen.

— Intussen zijn 2 loks van deze reeks in reserve gesteld, waardoor herstelling onwaarschijnlijk wordt: de 5915 van Gent na een aanrijding, en de 5921 van Haine St Pierre, die in Salzannes staat. Er zijn geruchten dat alle loks van deze reeks, met enkele koplampen, - 5903, 5907, 5920, 5922 en 5948 - bij het bereiken van hun grens, buiten dienst zullen gesteld worden. Binnen afzienbare tijd zal Haine St Pierre al zijn loks aan Antwerpen en Merelbeke afstaan, waarvan de 5923 een bescheiden begis is. De vrijgekomen diensten zullen worden overgenomen door de reeks 62 van GT.

60 - FHS: 6010-12, 6027, 6030, 6073, 6074, 6077, 6081 en 6084;

— NK: 6002, 6004, 6005, 6029, 6035, 6041, 6045, 6047, 6050, 6055;

FGH: 6001, 6003, 6006, 6022, 6024-26, 6031-32, 6034, 6036-38, 6042, 6040, 6044, 6046, 6048, 6049, 6052-54, 6058, 6060, 6062, 6065 en 6068;

LNC: 6018 - 6023, ingezet door Walcourt;

PKR: 6007 - 09, 6013 - 17, 6019-20, 6057, 6059, 6061, 6064, 6067, 6070, 6075.- 76, 6078-79, 6083, 6086, 6101 - 6115;

FEO: 6021,6033, 6043, 6051, 6056, 6063, 6066, 6069, 6071, 6072, 6080, 6083, 6085, 6087 - 89, 6090 en 6091.
 64 - Bij een tussentijdse herziening in stp Hasselt, kreeg de
 — 6406 een nieuwe, groene, schildering. De 6406 is overigens
 de enige lok van deze reeks met enkele koplampen.
 73 - GT: 7311, 7327, 7328, 7331, 7332, 7334, 7335;
 — NK: 7338-7353 en 7385 - 95;
 FKR: 7337, 7358 - 70, 7376, 7377;
 LNC: 7301-16, 7318-26, 7329-30, 7333, 7336, 7354-57, 7371-75,
 7378 - 84.

Van de laatste reeks loks worden de 7301 - 04 ingezet vanuit
 Walcourt, de 7305 - 12 vanuit Chatelineau. De 7323 is in
 Marchienne-Zone, en de 7324 in Erquelinnes.

74 - Overzicht van de leveringsdata van deze reeks aan
 — Antwerpen - Dam:

7401:	5 - 8 - 77,	proefrit Monceau - Antwerpen-Nd - Monceau;
7401:	8 dec. 77:	levering(en 21 jun.77 afwerking.)
7402:	2 sep. 77:	levering(28 jun.77 ")
7403:	13 sep. 77:	levering(7 jul.77 ")
7404:	23 sep. 77:	levering(8 aug.77 ")
7405:	23 sep. 77:	levering(22 aug.77 ")
7406:	4 okt. 77:	levering(8 sep.77 ")
7407:	12 okt. 77:	levering(15 sep.77 ")
7408:	3 nov. 77:	levering(22 sep.77 ")
7409:	10 nov. 77:	levering(30 sep.77 ")
7410:	8 dec. 77:	levering(25 okt.77 ")

Al deze lokomotieven worden regelmatig ingezet in de plannen
 van reeks 82. In dubbeltraktie trekken ze treinen tussen
 Antwerpen-Noord en de verschillende havensekties.

80 - FSR: 8001 - 13, 8022, 8024-28, 8030, 8043, 8046-47, 8049-52,
 — 8054, 8057-63, 8065-69;

FKR: 8014-18, 8020-21, 8023, 8029, 8031-33, 8035-42, 8044, 8048,
 8064;

FDR: 8034

FSN: 8045 en 8053.

84 - Bij de ex-251 reeks zijn de volgende loks reeds ongenummerd:
 — 8461 (ex.8526), 8463 (ex.8528), 8464 (ex.8529),

8466 (ex.8531), 8467 (ex. 8532), 8468 en 8470. Deze laatste
 twee zijn rechtstreeks hernummerd van 521 naar reeks 84.

Van deze reeks 84-85 zijn de 8515 aan Leuven uitgeleend, en
 de 8467 aan Montzen. De 8516 en de 8517 zijn gans geel geschilderd.
 Volgens berichten van de NMBS worden alle rangeerlokomotieven na een
 herziening in Salzinnes, geel afgeleverd, maar andere berichten zeggen
 dat de kleur te fel is. Afwachten dus.

90 - Volgende loks zijn uitgerust met een nieuwe GM-motor
 — en vernummerd: 9103 (9003), 9104 (9004), 9106 (9006),
 9107 (9007), en 9108 (9008).

91 - Stelplaatsverdeling:

— LK : 9001,9902,9103,9104,9005,9106-08,9009 en 9010;

FGH: 9111-15,9117-18,9120,9122,9124,9126,9128,9130,9133,9140,9144;

FEO: 9116,9138,9141-43,9145-47,9149,9151, 9154-58;

MKM: 9123,9125,9127,9134-35,9137,9148,9153,9159;

FKR: 9129,9136,9150,9152,9160;

FSR: 9119 - 9121, FLS: 9139,(onderhoud FKR)

Elektrificeringsplannen van de NMBS:

Lijn 21: Hasselt-Genk, in dienst 1979,

Lijn 75: Gent-Kortrijk, in dienst 1980,

Lijn 108-118: Charleroi-Braine le Comte/Bergen, in dienst 1980,

Lijn 16: Antwerpen-Aarschot, aanvang werken 1978,

lijn 35-34-24: Leuven-Hasselt-Visé/Liers - Montzen, + 1984,

Het station Montzen wordt uitgebouwd tot een stroomwissel-
 station, 3000 V / 15 kV 16 2/3 Hz.

lijn 57: Dendermonde-Lokeren, einde der werken 1979,

lijn 40: Bressoux - Visé (- Maastricht).

In een volgende etappe komen dan aan de beurt:

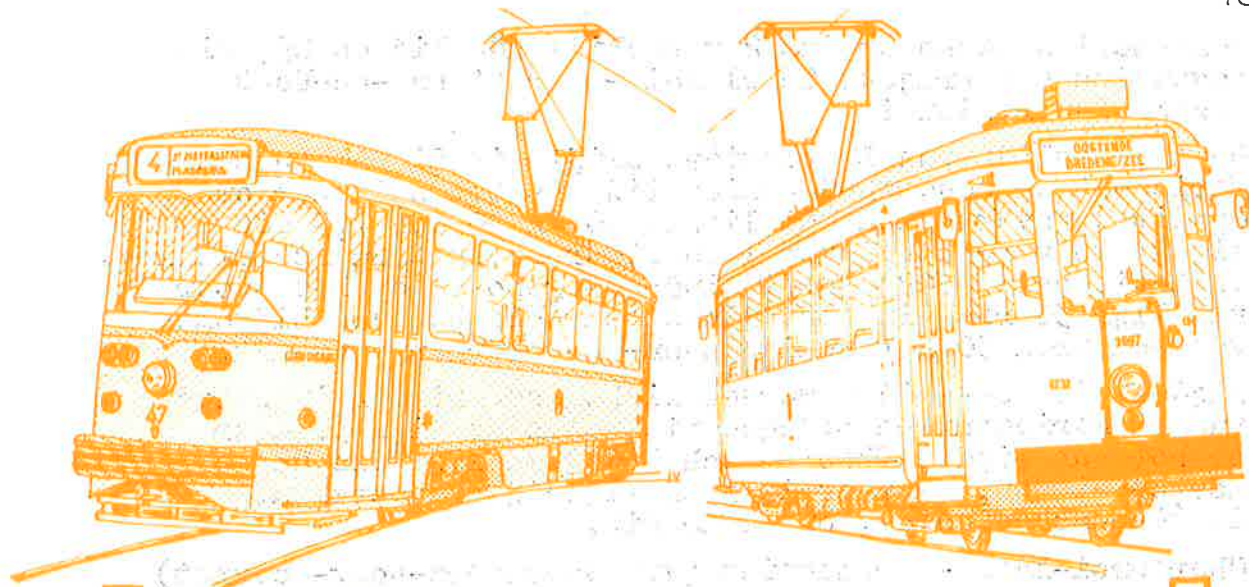
- lijn 15 : Lier - Herentals; er zijn echter geruchten dat de elektrifikatie van deze lijn vlugger dan aanvankelijk gedacht zou ten uitvoer gebracht worden, met ook de sekties Herentals - Mol en Herentals - Turnhout;
- lijn 49 : Eupen - Welkenraedt - Montzen, waarbij de sekte Welkenraedt - Eupen terug voor reizigersverkeer zou opengesteld worden, en de stoptreinen Luik - Welkenraedt tot Eupen zouden rijden. Daartoe wordt het sporenplan in Eupen volledig herzien. De elektrifikatie van de sekte Welkenraedt - Montzen heeft tot doel, rechtstreekse elektrische goederentreinen van Antwerpen naar Duitsland te laten rijden via Aken-Zuid, en een alternatief te hebben voor lijn 36, ingeval van storing op deze lijn, of bij de uitvoering van werken.
- lijn 52 : Antwerpen - Boom - Mechelen en Boom - Dendermonde;
- lijn 53 : Mechelen - Dendermonde - Wetteren (Gent) ;
- lijn 60 : Brussel - Dendermonde;
- lijn 75 : Kortrijk - Moeskroen - Doornik met aansluiting naar Tourcoing. De SNCF heeft de bedoeling de lijn Rijsel - Tourcoing te elektrificeren, en in dit laatste station een stroomwisselstation in te richten. De direkte treinen Rijsel - Parijs vertrekken overigens in Tourcoing.
- lijn 78 : Doornik - Bergen; waardoor een elektrische dienst Luik - Moeskroen mogelijk wordt;
- lijn 89 : Denderleeuw - Zottegem, met in het vooruitzicht het plan 81-85: uitbreiding tot Kortrijk;
- lijn 90b: Jurbise - Aat;
- lijn 94 : Brussel - Doornik - Rijsel;
- lijn 140: Charleroi - Zuid - Fleurus - Ottignies;
- lijn 154: Namen - Dinant - Givet.

Eurofima-Rijtuigen:

Van de door BN gebouwde rijtuigen zijn de 20 ex. voor de SBB en de 20 eerste klasse rijtuigen van de NMBS reeds geleverd, terwijl in december 77 het eerste van de 80 bestelde tweede klasse rijtuigen eveneens geleverd is. De proefritten met deze rijtuigen gebeuren tussen Brugge - Luik en Brugge - Oostende; zij worden gesleept door een lokomotief type 15. Ondertussen zijn ze reeds in dienst gekomen op de lijn Brussel - Parijs, gemengd met de franse Corail-wagens, en op de verbinding Oostende - Keulen. Als bagagerijtuig fungeert nog steeds een oude wagen van 22 m. Om de storingen die de schakelingen voor de airconditioning te weeg brengen, weg te nemen, worden op de lijnen Brussel - Quévy en Oostende - Welkenraedt, de schakelingen ter bediening van de seinen omgebouwd.

Mengerwagentreinen.

Wegens werken aan een brug te Couillet, is er voor de mengerwagentreinen tussen Marcinelle en Montignies (lijn 130), een omleiding voorzien a.v: Marcinelle - Charleroi-West - Fleurus - Ottignies - Gembloers - Jemeppe-sur-Sambre - Châtelineau. De trekkracht is een lok type 51 (LNC) tussen Marcinelle en Ottignies, en een elektrische lok type 23 of 26, uit het plan Monceau tussen Ottignies en Montignies. Voor het opdrukken tussen Marcinelle en Lodelinsart wordt beroep gedaan op een lokomotief van de reeks 73. Zoals vorige maand beloofd, hebben wij deze maand een ruime spoorwegberichtgeving gebracht. Volgende maand gaan wij er mee door.



trampost

BUURTSPOORWEGEN N.M.V.B. : HENEGOUWEN

Nadat de in Veko 14 beschreven hervorming aan het tramnet niet werd doorgevoerd is op 01 februari terug een herstructurering doorgevoerd waarbij een aantal tramlijnen en één buslijn waren betrokken. We bespreken de veranderingen per lijn:

- 90 : Deze lijn rijdt terug over haar ganse traject La Louvière - Charleroi-Eden (zoals vóór 22.05.77). Frekwentie is 60 min, en 30 min tijdens het spitsuur. Tijdens de voormiddag (ook op zaterdagvoormiddag) worden ritten tussen Binche en La Louvière (ex-lijn 36) gereden om de frekwentie op 30 min te brengen.
- 92 : Komt terug om de 30 min (spits) of om de 60 min tussen Thuin en Charleroi-Eden. Lijn 91 vervalt daardoor theoretisch volledig, maar er zouden nog enkele versterkingsritten tussen Anderlues en Thuin behouden worden.
- 30 : Houdt haar oude traject Maurage/Bracquegnies - Anderlues. Om de 30 min (spits) of om de 60 min. Tussen Maurage/Bracquegnies rijdt deze lijn nu permanent in éénmansbediening behalve als een bijwagen wordt meegesleept.
- 89 : Onder dit lijnnummer worden ritten gereden tussen Charleroi-Eden en Anderlues-Jonction om op dit baanvak samen met lijnen 90 en 92 een 7,5 min (spits) of een 15 min dienst op te bouwen. 's Avonds, op zaterdag en zondag en tijdens de vakantie wordt ook een 15 min dienst gereden (één 90, één 92, twee 89). Deze lijn kreeg nummer 874 als nationaal lijnnummer. Te Anderlues wordt nu slechts éénmaal meer gedrievoert (aan Monument), terwijl aan Jonction dadelijk terug richting Charleroi wordt gedraaid (vroeger werd hier nog een 2de maal gedrievoert op het spoor richting Thuin).
- 80 : Blijft haar volledige traject houden tussen Maurage en Charleroi-Eden. De ganse dag om de 30 min, 's avonds slechts om de 60 min. Tussen Maurage en Morlanwelz permanent in éénmansbediening, behalve wanneer een bijwagen wordt getrokken.
- 82 : Door de versterkte dienstregeling van lijn 80 vervalt deze buslijn tussen Charleroi en Trazegnies volledig.
- 89 : De oude lijn 89 rijdt 's avonds om het uur een versterkingsdienst tussen Charleroi-E en Chapelle-l-Herlaimont.

Momenteel bestaan er dus 2 verschillende lijnen 89, die bovendien het traject Charleroi - Marchienne-au-Pont gezamenlijk rijden !

- 83 : Deze stadslijn van La Louvière blijft in dienst tussen Mariemont en Houdeng-Goegnies tijdens het spitsuur om op dit baanvak samen met lijnen 80 en 30 een 7,5 min dienst te verwezenlijken ! Voortdurend in éénmansbediening. Te Mariemont (SNCB) wordt eindpunt genomen op het spoor van lijn 30 richting Anderlues, wat bij het voorbijkomen van een tram 30 het nodige heen- en weegerij brengt.
- (82) : Tijdens de voormiddag worden bijkomende ritten ingelegd tussen Mariemont en Bracquagnies wanneer lijn 30 maar om het uur rijdt. Theoretisch had deze lijn als 82 moeten rijden, maar er is geen lijncijfer voorzien. In éénmansbediening, om de 60 min.
- 41 : Charleroi-Eden - Trazegnies (via Gohyssart-Roux-Souvret)
- 63 : Charleroi-Sud - Fontaine-l-E. (via Gosselies-Courcelles)
Rijden altijd (week+za+zo) om de 30 min waardoor de lijnen 78,79,61-64 volledig vervallen.
- 57 : Rijdt nu de ganse dag een halfuurdienst tussen Charleroi-S en Souvret-Forrières, wat dus een verlenging vanaf Courcelles-Trieux inhoudt. Daardoor rijdt lijn 62 praktisch niet meer.

De oude lijnfilms blijven in gebruik. Lijnen 89 (ex-CA) en 83 voeren volgende rood-witte platen achter de voorruit :

CHOI EDEN :89 ANDERLUES

MARIEMONT 83 HOUDENG

Deze platen hebben dezelfde breedte als de voorruit zodat er werkelijk van de duidelijke lijnaanduiding sprake is.

Lijnen van het stadsnet rijden nu voortdurend in éénmansbediening. Op lijnen 30 en 80 wordt achter de voorruit een andere type plaat gebruikt die dit aangeeft :

1 AGENT (zwart op wit)

Het aantal voorverkoophuisjes voor ticketten werd opgevoerd en deze zijn nu ook in La Louvière en omstreken te vinden.

Tussen La Louvière en Jolimont (Pont Brogniez) krijgen lijnen 30 en 80 terug voortdurend hun vroegere traject : 30 via Haine-St-Pierre SNCB en 80 via Fond & Haut de Beaume.

Nadat type S motorwagen 9125 (ex S 10000) een zwaar ongeluk had gehad, enkele maanden geleden, waarbij een balkon werd vernield werd besloten in wpl Jumet deze wagen om te bouwen tot een experimenteel nieuw prototype S motorwagen. Begin maart was één voorkant en gedeeltelijk een zijkant afgewerkt en dit ontwerp wachtte op goedkeuring. De grootte en de plaats van de ramen bleef dezelfde maar ze werden in rubberomrandingen gevat, zoals dat ook bij autobussen het geval is. Op de voorkant werden 2 koplampen van het normale type vlak naast elkaar geplaatst, met links en rechts daarnaast op dezelfde hoogte een blokje met richtings-, achter- en remlichten. Het gedeelte afgewerkte tram werd in de nieuwe NMVB kleurencombinatie (paars-oranje-crème-zwart) geschilderd. Bij gebrek aan de nodige zelfklevers "5" werd de 9125 tijdelijk 9126 genummerd ! Een nieuwe binneninrichting werd nog niet aangebracht. Ook de technische installatie wordt iets volledig nieuw o.a. een ander type pneumatische rem waarbij de mechanische handrem kan vervallen. Indien deze verbouwing voldoet kan een aantal trams aldus worden omgebouwd om het toekomstige wagenpark met gelede trams aan te vullen.

STOOMLOKOMOTIEVEN IN LEUVEN.

Zoals vorige maand aangekondigd brengen wij een bezoek aan de NMBS-Leuven, waar wij een overzicht zullen krijgen van de stoomlokomotieven die door de NMBS bewaard zijn, en hersteld. MAAR... door de NMBS zijn beperkingen opgelegd. Wij mogen nl. ten hoogste met een groep van 40 bezoekers komen. Daarenboven verlangde de NMBS een bij voorbaat af te geven lijst met de namen van de deelnemers. Als gevolg van het gevorderde tijdstip en het beperkende aantal bezoekers, hebben wij op de Algemene ledenvergadering in Brussel, aan de aanwezigen gevraagd wie er op zaterdag 18 maart zou meegaan. Deze bezoekdag is volledig volgeboekt. Er zijn dus geen aanmeldingen meer mogelijk. Wij verzochten om een tweede bezoekdag. Die werd ons toegestaan op ZONDAG 2 APRIL 1978. Personen die wensen mee te gaan op die dag, moeten zich melden vóór 25 maart, schriftelijk of telefonisch bij de sekretaris, dhr F. Geens, Menegemlei 55, 2100-Durne, tel: (NA 19 u!) (031) 22.24.85. Wanneer het aantal van 40 bereikt is, wordt de deelneming afgesloten. Na 25 maart worden geen aanmeldingen meer aanvaardt, want dat is de uiterste datum waarop de afgesloten lijst aan de NMBS moet worden overgemaakt! Het is wel te verstaan dat voor dit beperkt bezoek van 80(2 x 40) personen, alléén leden van VeBOV worden toegelaten. Let U ook op de datum van het tweede bezoek: ZONDag, 2 april! In beide gevallen wordt bijeengekomen in Leuven, voor het station om 14 u. Op telatkomers wordt NIET gewacht.

DOOR OMSTANDIGHEDEN, volkomen onafhankelijk van onze wil, is dit blad met vertraging gereed gekomen. Wij vragen U om begrip, en wij stellen alles in het werk om ons volgend nummer voor 10 april besteld te weten.

AMITRAM - RIJSEL.

Amitram, met wie VeBOV sedert haar ontstaan goede betrekkingen onderhoudt, viert dit jaar haar tienjarig bestaan. Te dezer gelegenheid richt de jubilerende vereniging een grote tentoonstelling in in Rijsel. Vebov neemt er met een foto-stand deel aan. Wij brengen in verenigingsverband een bezoek aan deze tentoonstelling, op zaterdag 29 maart e.k. In ons volgend nummer brengen wij de laatste schikkingen voor deze dag. Om precies te zijn weten wij nog niet of de reis per trein of per bus zal worden afgelegd, in verband met de tijd. De laatste trein uit Rijsel in de richting Gent en Antwerpen, vertrekt immers al kwart voor zes! Het is onwaarschijnlijk om tegen die tijd ons programma af te werken. Om 14u.15 komt nl. de FACS uit Parijs met een STOOMTREIN aan in Rijsel, dan volgt een bezoek aan de tentoonstelling, en een bezoek aan het net van de SNElRT. Het lijkt onmogelijk om dat op die korte tijd tot een goed einde te brengen, vandaar dat wij wellicht met een touring-car zullen gaan. Wij voorzien een kostennota van à fr. per persoon. Als wij met de bus gaan, wat waarschijnlijk zal zijn, zullen wij trachten om ten laatste om 11 u. in Rijsel aan te komen, zodat er nog tijd is om te eten en wat foto's te maken. Tegen dat de stoomtrein uit Parijs aankomt, zullen wij uiteraard in het station zijn. Om ons programma verder af te werken, nl. om tijdig in vervoer te kunnen voorzien, vragen wij onze leden nu meteen mede te delen wie mee wil, en met hoeveel personen.

Vertrekken wij even van de veronderstelling dat de prijs kan bepaald worden op 400 fr. per persoon, dan wordt deze op 450 fr. gebracht voor niet-leden. Als wij het kunnen klaar-spelen voor 350 fr., wordt het 400 fr. voor niet-leden. Wij hebben redenen om aan te nemen dat 350 fr. voor leden, een haalbare zaak is met een autobus. Dit geldt dan voorlopig als maatstaf. Aan deze ekskursie kan ook deelgenomen worden door niet-leden, mits genoemde voorwaarden. Wij voorzien een bus uit Antwerpen via Gent en Kortrijk, met mogelijkheid tot instappen in deze plaatsen. Mocht de belangstelling zo groot zijn dat een bus onvoldoende is, kunnen wij overwegen een tweede bus te laten rijden, misschien over Brussel. Daarom vragen wij onze leden meteen iets te laten weten, want men mag aannemen dat het niet eenvoudig zal zijn om voor het 1 mei-woekeinde in laatste instantie nog aan bussen te geraken. Een kaartje met de gevraagde inlichtingen of een telefoontje aan de sekretaris volstaat. Helpt U ons even? Handel dan vlug! Verdere afspraak in de volgende VeBOV-KOERIER.

TENTOONSTELLINGSTRAM 75 JAAR ELEKTRISCHE TRAM IN ANTWERPEN.

December was een donkere, gure herfst/wintermaand, dat weet U. Er was echter één zonnige dag, letterlijk en figuurlijk, en dat was de VeBOV-dag, zaterdag 3 december 1977. Dagen van tevoren was er gewerkt aan de uitrusting van de tram, die dan op de bewuste dag, om kwart over 9, de stp Hoboken uitbolde, met bestemming Mortsel. Voorop een rood koersbord met witte letters 75 JAAR ELEKTRISCHE TRAM IN ANTWERPEN - TENTOONSTELLING, voorafgegaan door het blauwe VeBOV embleem op witte achtergrond. Aan de achterzijde prijkte het blauwe koersbord VeBOV-EKSPRES van 8 okt.77. In Mortsel was de tram voor het publiek toegankelijk van 10 tot 11 uur. Tijdens deze korte periode bezochten ruim 50 bezoekers de tram. Graag hadden wij nog langer daar gebleven, maar het opdrijven van de frekwentie op lijnen 7 en 15 vanaf het middaguur, maakte dat beide lussen in dienst moesten komen. Van daaruit reden wij via lijnen 15 en 3 naar het eindpunt in Merksen, waar van 12 tot 14 u. de bezoekers welkom waren. Hier ruim 100 bezoekers. Via lijnen 3 en 12 reden wij naar het Antwerp-stadion. De handelaars van de Ten Eekhoveleri vierden het einde der wegenis-werken in hun straat (eigen baan voor lijn 12), en er werd gestopt om belangstellenden even mee te nemen tot het stadion en terug. Dan ging het via lijnen 3,12,9 en 7 naar het Groenplein, waar van 15 tot 17 uur ruim 250 personen de tram bezochten. Een ekstraatje was de stand in de Volksstraat, van omstreeks 18 uur tot 21u. Ook hier een ruime belangstelling, en toen wij omstreeks 22 u. binnenreden in Hoboken hadden ruim 500 bezoekers onze tentoonstelling bezocht, en dat is heel wat als U bedenkt dat de bezoekers slechts zeer traag doorschoven. Zij waren onze gasten en genoten van de tentoonstelling met volle teugen. 25 bezoekers hebben zich meteen als lid van VeBOV opgegeven. Positieve waardering! Bij de talrijke tentoongestelde foto's vonden de bezoekers zeker hun gading. Twee modellen van Antwerpse trams waren te zien, benevens een zestal gerestaureerde koersborden, waarvan dat van lijn 1 kenmerkend was. Het was trouwens door twee originele lampen onlijst. De koersborden werden in opdracht van het bestuur vervaardigd door Bob Boogaerts, die wij graag feliciteren voor zijn vakmanschap. Dank en gelukwensen gaan eveneens naar de heren Mon Poot en Jean Van den Dungen, die zich, als agenten van de MIVA en leden van VeBOV, geheel belangeloos te onzen dienste hadden gesteld, onbetaald en met een dag van hun verlof. Hartelijk dank jongens! Wij waarderen deze geste oprecht.