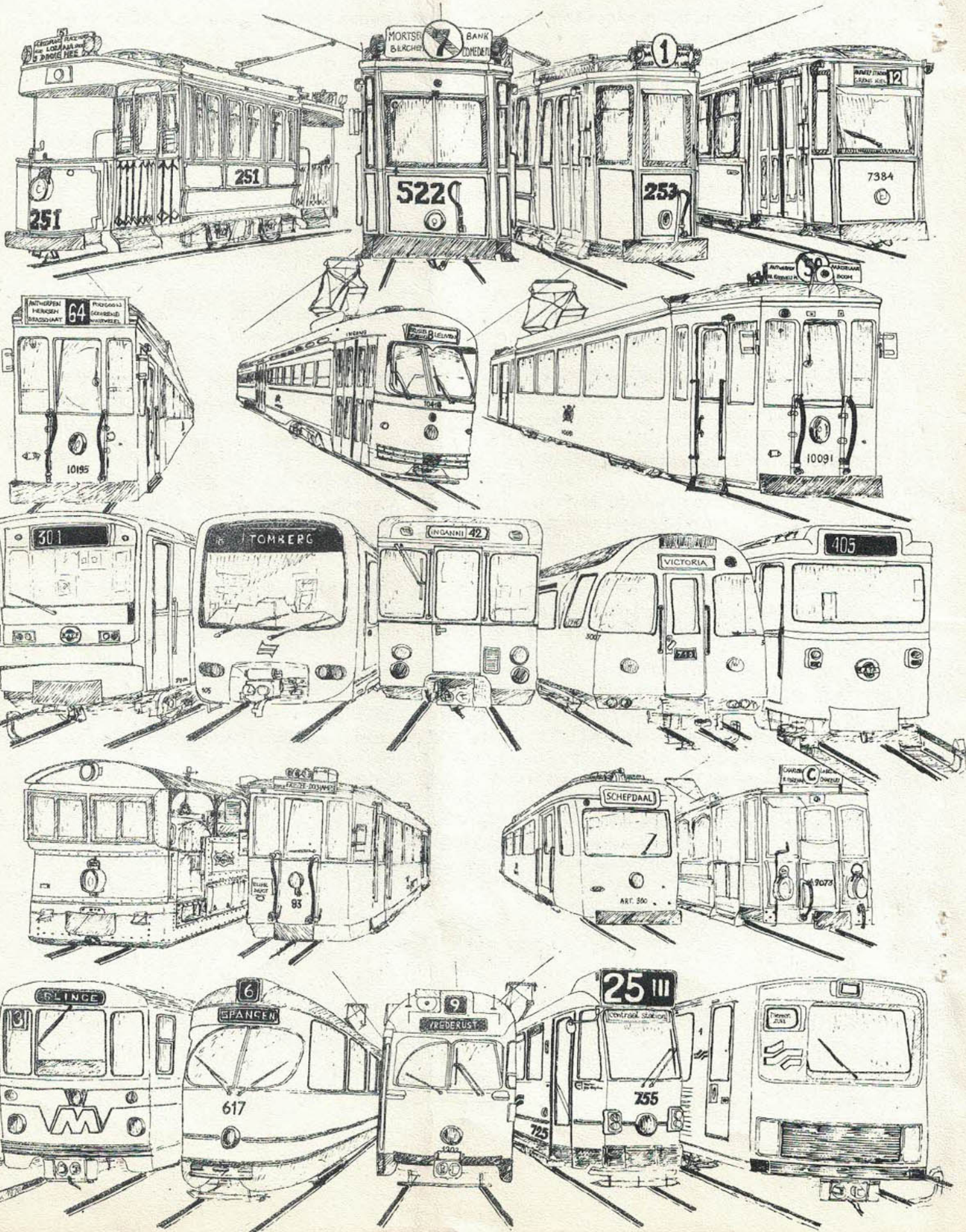


maandblad van de Vereniging voor Belangstellenden in het  
Openbaar Vervoer

verantwoordelijke uitgever: Roger Bastaens  
Kerkendijk 1  
b - 2200 Borgerhout



de antwerpse lijn 3

De laatste weken is er een vinnige polemiek ontstaan omtrent de tramlijn 3 van de MIVA. Deze lijn verbindt sedert 1906 de voorstad Merksem met het Antwerpse zuiderkwartier, tot eenieders voldoening blijkbaar, want sedert haar ontstaan is aan de oorspronkelijke tracering niets veranderd geworden. De metrowerken brachten echter met zich dat vanaf 31 maart 1972 de lijn in twee stukken werd uitgebaut : het eerste deel werd vanaf die dag Merksem - Melkmarkt, en het tweede stuk, administratief lijn 39 geheten, Groenplein - Lambermontplein.

De reiziger die op de Melkmarkt aankomt, mag met zijn kaartje zijn reis vervolgen op de "korte drie". Daartoe moet hij echter 100 meter te voet lopen, van de Melkmarkt naar het Groenplein.

De MIVA had, voor het in twee stukken trekken van de lijn, aan het stadsbestuur voorgesteld een verbindingsspoor te leggen tussen de Korte Nieuwstraat en het Groenplein, via de Sudermanstraat en de Eiermarkt. Op de terugweg wilde men de lijn tussen het Groenplein en de Melkmarkt laten lopen via de St-Pietersstraat en het smalle gedeelte van de Melkmarkt. Hiertoe kon echter van het stadsbestuur geen toelating verkregen worden. Technisch nochtans is het mogelijk. Dan was er geen probleem geweest, en had niemand er nu nog over gesproken. Maar wie van het stadhuis rijdt er ooit eens met een tram ? Toen de ondergrondse in dienst genomen was tussen het CS en het Groenplein, werd dit traject bereiden door lijn 2, en wat later ook door lijn 15. Voor die tijd echter waren er in alle mogelijke kringen stemmen opgegaan tegen de bovengrondse tramverbindingen over de Meir, want dat was ouderwets, uit de tijd, onaantrekkelijk en noem maar op. Toen de tram wegging was er niemand die protesteerde, evenmin overigens als toen de laatste NMVB tramlijnen werden verbust, want de ondergrondse tram zou de stad veel moderner maken, veel toegankelijker, en allerlei superlatieven van die aard. Pas toen de werken al een heel eind gevorderd waren, kwamen de tegenacties los. Het is ons genoegzaam bekend. Toen de tram ondergronds reed, wilde men eerst een bus op de bovengrondse verbinding CS - Groenplein, die er overigens niet kwam. Recent wilde het Handelsverweer-Pre-Metro de tramlijn terug bovengronds op de vroegere verbinding zien verschijnen (kranten van 24 februari 1977) en weer enkele dagen later moest er dan nodig een buslijn op dat traject verschijnen. In welke normale hersenen kunnen zulke ideeën groeien ? Konden de zeer geleerde heren op het Stadhuis en achter de toonbank zeven jaar vroeger niet voorzien wat er ging gebeuren ? Kan een Maatschappij voor reizigersvervoer haar met veel geld en nog meer moeilijkheden gebouwde ondergrondse lijn zelf met bekampende middelen te lijf gaan ? Kan men dat allemaal redelijk vinden ? Kan men de reizigers zo maar vervoeren over de plaatsen die de man achter de verkooptafel gebiedt ? Kan men zomaar onder het mom van een Rubenstentoonstelling in het museum voor Schone Kunsten een buslijn inleggen over een traject dat wel langs winkels loopt, maar zelfs voor het bewuste museum niet de snelste en de beste verbinding is ? En als U weet dat er tussen het CS en het Groenplein een snelle ondergrondse verbinding bestaat, vindt U het dan aanvaardbaar dat de MIVA onder druk van wie weet ik al, er nog een buslijn bij moet leggen, bovengronds ? Vindt U het normaal dat mensen hun ideeën ter verbetering van de toestand aan de krant overmaken, die ze dan gans vervormd, en niet in

overeenstemming van de opzet, ter publikatie brengt ? Vindt U het normaal dat de bestaande infrastructuur van een tramlijn moet teloor gaan omdat benevelde geesten daar met man en macht een buslijn in de plaats willen zien komen ? Een niet gerechtvaardigde buslijn in de plaats van een verantwoorde tramlijn ? Als stadhuislichten het normaal vinden dat de bus (die om de verwarring op te drijven 3bis wordt genummerd !) tegen het verkeer in over de Handschoenmarkt gaat rijden, mogen wij dan de vraag stellen waarom lijn 7 niet terug naar het Tolhuis mag gaan rijden, desnoods ook tegen het verkeer in ? Of is dat hoogst ondenkbaar ?

Vrijwel iedereen heeft de afgelopen weken zijn mening over de toestand van lijn 3 in de krant gebracht. Wij zouden ook graag de onze medelen, al doen wij dat dan maar in ons bescheiden blad, en onder de vorm van een gefundeerd tegenvoorstel, wars van alle politieke overwegingen en toogberekeningen. Wij willen het zien in de optiek van het publiek, voor wie het onbaatzuchtig zou moeten geschieden.

De frekwentie op lijn 3 is goed te noemen, zeker op de spitsuren. Laat lijn 3 tussen Merksem en de Melkmarkt rijden, net zoals nu, twee op elkaar volgende diensten. De derde dienst laat U dan rijden als volgt, EN onder lijnnummer 13 ! (Lijn 13 is thans een buslijn die enkele ochtend en avondritten maakt tussen het Bolivarplein en de zuidelijke Petroleumtanks, deze zou men dan vernummeren (lijn 39) en laten rijden tussen de petroleuminstellingen en het Lambermontplein met aansluiting met lijn 13 en op het Bolivarplein met lijn 1.)

De reisweg van de nieuwe tramlijn 13 is dezelfde als lijn 3 tussen Merksem en het Fr.Rooseveltplein. Vandaar buigt de lijn af via de Frankrijklei en de Bourlastraat (Nationale Bank) en via lijn 7 en 8 naar het Groenplein te rijden, om vandaar de huidige korte lijn 3 te bedienen. Aldus kan eenieder vanuit Merksem rechtstreeks naar de oude stad, zoals nu, en daarenboven naar de Bank, het Groenplein en het Lambermontplein, via de nieuwe lijn 13. Er moet geen cent aan de bestaande infrastructuur besteed worden, en met de huidige 2 rijtuigen van de korte 3 te voegen bij de "lange 3", en een derde tram met personeel in plaats van de derde voorziene bus, zullen wij er ongeveer zijn. De MIVA krijgt aldus de kans om een interessante nieuwe lijn te beproeven, haast zonder bijkomende kosten. Wij drukken erop dat het lijnnummer 13 een noodzaak is om onderscheid te maken met lijn 3 ! En de tentoonstelling in het museum voor Schone Kunsten ? Hebben wij lijn 23 niet ter beschikking, die al bestaat tussen het OS en dat Museum ? En die daarenboven over ruimere en snellere wegen rijdt, en waar tegen het verkeer inrijden niet ter sprake komt ? En waar de MIVA niet verplicht wordt haar eigen lijnen af te romen. Maar wij zitten niet op het Stadhuis, en wij zijn er van overtuigd dat alle handelaars van de Meir en de De Keyzerlei maar eens door andere festiviteiten dan een buslijn kopers naar hun terrein moeten lokken. Kan dat ?

Dat is dan een voorstel dat vol goede bedoelingen en zonder ereloon wordt aangeboden aan de maatschappij die, naar wij hopen, ook dit voorstel eens in overweging mag nemen, ten bate van reizigers die maar alleen verwachten van degelijk vervoerd te worden, zonder hun langs de winkels te leiden, waar ze op dat ogenblik niet wensen te kopen, maar echt wel zullen kopen als dat in hun bedoeling ligt, ook al rijdt er dan geen buslijn voor de deur.

roger bastaens

# brussel

01-01-1977

## n.m.v.b.

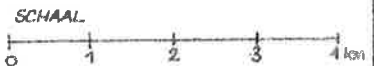
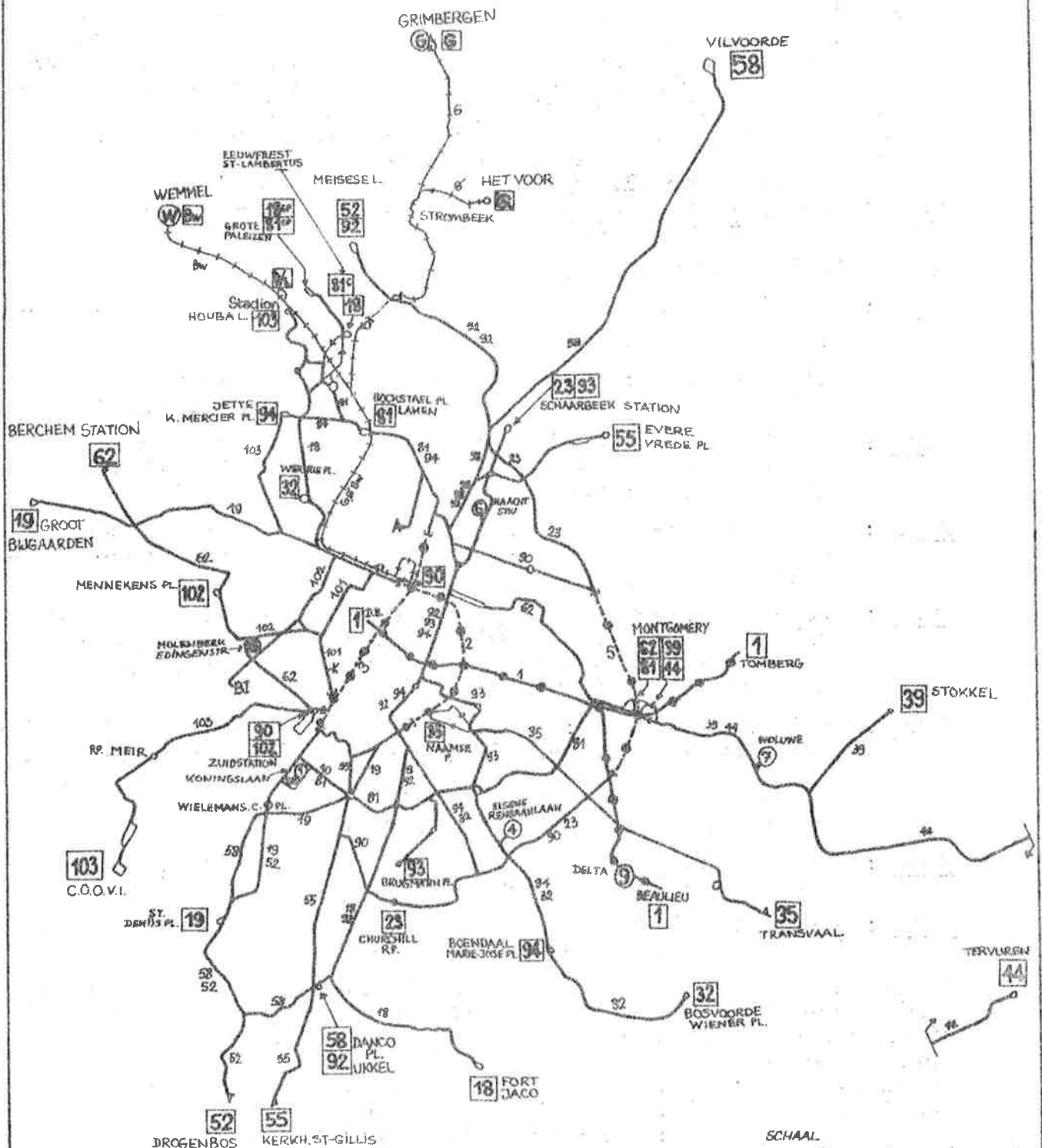
## m.i.v.b.

- G** eindpunt
- G** tramlijn [spoorbreedte: 1000mm]
- keerlus
- tunnel
- W** stelplaats

- 23** eindpunt
- 23** tramlijn [spoorbreedte: 1435mm]
- keerlus
- open helling
- 2** pre-metrolijn
- pre-metro station

- 1** eindpunt
- 1** metrolijn [spoorbreedte: 1435mm]
- 2** overstapstation metro-pre-metro
- metro station

- 1** tram-metro-stelplaats + nummer
- K** werkplaats, stapelplaats,...
- vervolg tramlijn (opzelfde schaal)



mivb trameksplaatatie

De Maatschappij voor het Interkommunaal Vervoer te Brussel eksploiteert het drukste Belgische tramnet en heeft ook het enige overblijvende normaalsporig (1435 mm) tramnet. Op dit ogenblik heeft zij 1 metrolijn, 19 tramlijnen en 35 buslijnen. De tram- en metrolijnen evenals de 3 overblijvende nmvb tramlijnen in het brusselse vindt U op het plan op de voorgaande bladzijde. Vroeger lag het evenwicht tussen tram en bus in Brussel wel merkkelijk anders : op 1 januari 1956 had de toenmalige T.U.B. niet minder dan 59 tramlijnen, 1 trolleybuslijn en slechts 2 buslijnen. In precies 21 jaar is daar wel iets aan veranderd.

Op blz 08 en 09 staan alle in gebruik zijnde tram lijnfilms, samen met nog enkele recente buitendienst gegane. Het lijncijfer is zwart en vóór de buitenstadslijnen rood, steeds op witte achtergrond. Ingekorte lijnen worden in het rood "doorstreept" doch doorstreepte buitenstadslijnen krijgen dan weer een zwart lijncijfer. De teksten zijn zwart op witte of gele achtergrond en wit op rode, groene en blauwe achtergrond. Merk op dat het geel vrij donker is en soms als oranje te omschrijven is. Lijnen met nieuwe films, die aansluiting geven met metrolijn 1 hebben een witte metro-M in een blauw blokje. Oudere films hebben nog het pre-metro-T-teken.

De gegeven films op blz 09 waren officieel voor 't laatst te zien op 20.09.76 voor lijnen 25, 39, 41, 44 en 45 en voor lijn 90 was dat op 04.10.76.

kort materiaalsoverzicht :

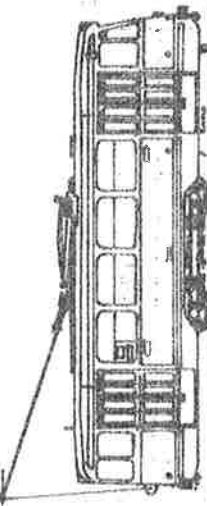
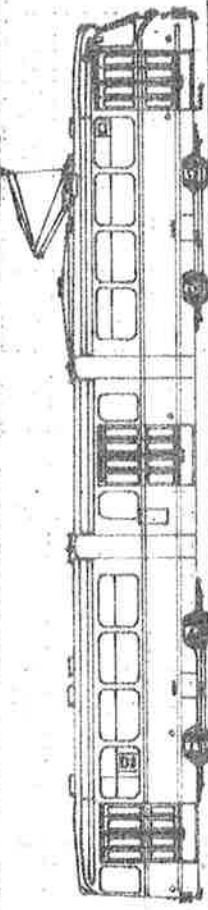
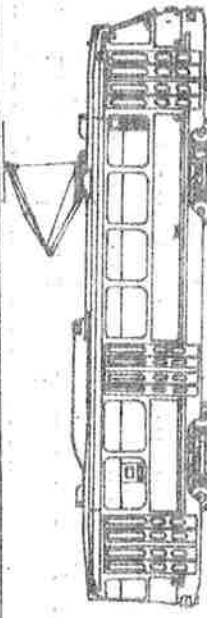
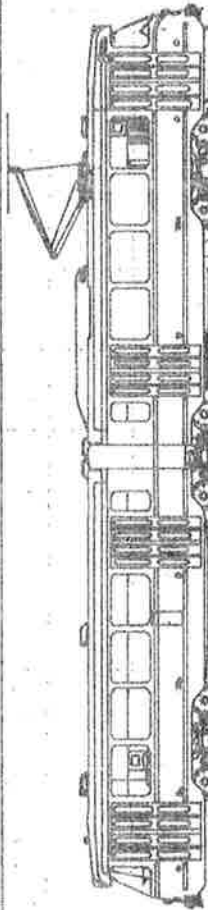
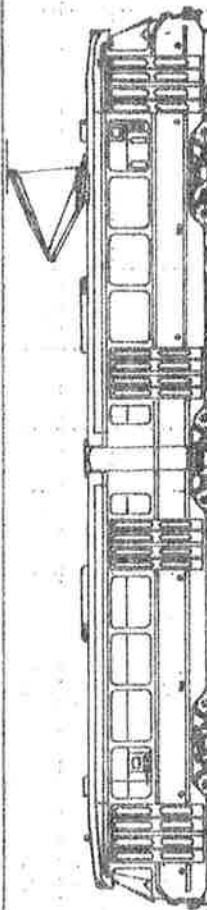
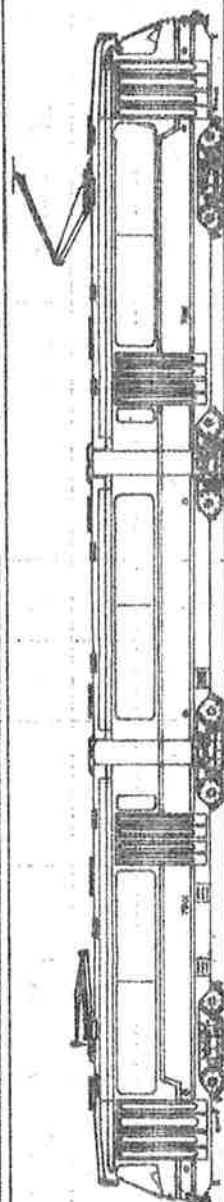
- 9000 : 2 assige motorwagens, in 1960-61 gebouwd op oude onderstellen van de toenmalige 4000 serie. Rijden op de minst belangrijke tramlijnen.  
 buiten dienst : 9061 (22.05.75)      9092 (29.04.76)  
 (door botsing) 9089 (07.09.76)      9099 (29.04.76)
- 4000 : dubbel gelede 4 assige motorwagens op 86 onderstellen van oude standaardmotorwagens gebouwd in 1964-67.  
 buiten dienst : 4028 (26.07.76) door ontsporing
- 7000 : 4 assige pcc-motorwagens gebouwd door La Brugeoise-Acec waarvan de serie 7081 - 7171 oude amerikaanse pcc-draaistellen hebben..
- 7500 : prototype : origineel 7501 genummerd, gebouwd in 1962 en volledig verbouwd en 1974-75. Wijkt af van de later gebouwde serie (heeft een rechte achterkant). Komt enkel voor op lijnen 23 en 32.
- 7500 : serie 7501 - 7598 : enkelrichtings, enkelelede 6 assige pcc-motorwagens (gpcc) in 1971-72 gebouwd door BN-ACEC. Als eenrichtingswagen afgewerkt, maar voorzien om later omgebouwd te worden tot tweerichtingswagen.  
 buiten dienst : 7529 (15.08.74) door brand
- 7800 : in 1973 door BN-ACEC gebouwde dubbelrichtings, enkel gelede 6 assige pcc-motorwagens.
- 7900 : dubbelrichtings, dubbelgelede 8 assige pcc-motorwagens in aanbouw door BN-ACEC

De reden waarom we de ene serie gewone motorwagens en de andere serie pcc-motorwagens noemen steunt op verschillende technische eigenschappen. Dit hopen we binnen enkele maanden in een ruimer artikel toe te lichten.

tabel blz 06 : P : lijn rijdt met pantograaf stroomafname  
 eksploitatie T : lijn rijdt met trolley  
 1 : alle trams in éénmansbediening  
 2 : lijn rijdt in 2-mansbediening van maandag tot vrijdag van 's morgens tot ± 19 uur. In éénmansbediening op andere ogenblikken.

M.I.V.B. trammateriaal in reizigersdienst

VeBOV  
jan v.

<p>9000 - 9100</p>		<p>9000</p>
<p>4001 - 4043</p>		<p>4000</p>
<p>7000 - 7171</p>		<p>7000</p>
<p>7500 7501 - 7598</p>		<p>7500</p>
<p>7801 - 7830</p>		<p>7800</p>
<p>7901 - 7961</p>		<p>7900</p>

lijn	lengte km	rijtijd enkel	spits frew	ekspl 1 2	stp 1 koningslaan	stp 4 renbaanlaan	stp 5 edingenstr.	stp 6 haacht-stw	stp 7 woluwe	tot
18	15,7	45'	8'	2 P		11 x 7500	10 x 7500			21
19	14,1	40'	8'	2 P	1 x 7500	4 x 7500 2 x 7000	10 x 7500			17
23	10,7	30'	8'	1 P		10 x 7000 2 x 7800				12
32	13,1	38'	7'	1 P		18 x 7000				13
35	6,7	22'	5'	1 T		13 x 9000				13
39	5,3	17'	6'	1 P					9 x 4000 1 x 7000	10
44	9,4	25'	6'	1 P					11 x 4000 3 x 7000	14
52	16,8	49'	6'	1 P	14 x 7000		12 x 7000			26
55	14,1	44'	7'	2 P	2 x 7500		17 x 7500			19
58	19,8	52'	6'	1 P	12 x 7000		13 x 7000			25
62	15,0	47'	8'	1 P		7 x 7000	11 x 7000			18
81	13,2	43'	6'	1 P	12 x 7000	7 x 7000				18
90	15,4	52'	7'	1 P	10 x 7800	10 x 7800				20
92	13,6	41'	8'	1 P	3 x 9000	9 x 9000	5 x 9000			17
93	8,8	30'	8½'	1 P		7 x 9000	4 x 9000			11
94	11,9	38'	5'	1 P		14 x 9000	14 x 9000			28
101	8,4	28'	9'	1 P	8 x 7000					8
102	10,0	37'	10½'	1 P			11 x 7000			11
103	17,3	54'	4½'	2 P	15 x 7500		16 x 7500			31

lijn	zaterdag		zondag	
		stp		stp
18	6 x 7500	4	7 x 7500	4
	6 x 7500	5	3 x 7500	5
19	6 x 7500	4	2 x 7000 !	4
	5 x 7500	5	1 x 7000 !	5
	1 x 7500	1	6 x 7000 !	1
23	6 x 7800	4	6 x 7000 !	4
32	11 x 7000	4	7 x 7000	4
35	4 x 9000	4	3 x 9000	4
39	3 x 7000	7	3 x 7000	7
	4000	7	4000	7
44	4 x 7000	7	4 x 7000	7
	4000	7	4000	7
52	15 x 7000	6	5 x 7500 !	6
	4 x 7000	1	2 x 7500 !	1
55	8 x 7500	6	8 x 7500	6
	2 x 7500	1	2 x 7500	1
58	4 x 7000	6	3 x 7500 !	6
	5 x 7000	1	4 x 7500 !	1
62	7 x 7000	5	7 x 7000	5
	4 x 7000	4	3 x 7000	4
81	6 x 7000	4	7 x 7000	4
	5 x 7000	1	4 x 7000	1
90	5 x 7800	4	6 x 7800	4
	4 x 7800	1	4 x 7800	1
92	5 x 7000	4	rijdt niet op zondag	
	4 x 7000	1		
93	6 x 9000	6	4 x 9000	6
94	4 x 7000	4	2 x 7000	4
	6 x 7000	6	3 x 7000	6
101	6 x 7000	1	4 x 7000	1
102	8 x 7000	5	6 x 7000	5
103	7 x 7500	5	7 x 7500	5
	9 x 7500	1	8 x 7500	1

stelplaatsen :

- nr 1 : Koningslaan (St Gillis)
- nr 4 : Renbaanlaan (Elsene)
- nr 5 : Edingenstraat (Molenbeek)
- nr 6 : Haachtse steenweg (Schaarbeek)
- nr 7 : Woluwe (Woluwe)

De nummers van de stelplaats komt steeds voor als eerste cijfer op het dienstwagennummerplaatje dat iedere tram bovenaan aan de zijkant van het voorvenster heeft zodat U daaruit steeds zijn originele stelplaats kunt ontcijferen.

Dat de uitzonderingen de regel maken is ook van toepassing op MIVB en er kan steeds ander materiaal aanrukken dan hiernaast aangegeven. Enkele vaste regels zijn wel :

Lijnen die door premetro-tunnels gaan rijden alleen met 7000, 7500, 7800.

Lijnen door de Koningsstraat, dus 92, 93, 94 enkel 9000, en 92 en 94 wel pcc op week-einde of venkantie.

Lijnen 39 en 44 : enkele 7000den en de rest 4000. De 4000 den verschijnen dan ook op geen enkele andere lijn

Lijn 90 enkel 7800, deze rijtuigen komen buiten 90 en 23 op geen enkele andere lijn.

opmerkingen

De aangegeven rijtijd is de minimumtijd, op het spitsuur kan de tram er wel eens het dubbele over doen.

.Lijn 62 krijgt 3 x 7500 van stp 5 op zaterdag en/of zondag als voetbalploeg 'RWDM' thuis speelt.

.Lijn 81 wordt op spitsuren verlengd tot Eeuwfeest (St Lambertus) als 81C (14,8km) en enkele ritten gaan tot Grote Paleizen als 81GP (15,9km) Bij Hezelfestiviteiten rijdt 81GP de ganse dag, op zaterdag en zondag verschijnen dan enkele 7500 van stp 1 of stp 4.

.Lijn 101 is circulair, dus rijden de helft van de wagens steeds in klok-wijzerzin en de andere helft in tegenklok-wijzerzin rond.

.De zeven wagens die stp 7 op zater- en zondag inzet op lijnen 39 en 44 zijn zoveel mogelijk 7000 (meestal 5) en de rest (2) zijn dan 4000den.

.Lijn 18 heeft normaal slechts enkele ritten in de week tot Grote Paleizen. Bij festiviteiten en salons rijdt de lijn de ganse dag door als 18GP (16,6km). Op zondag gaan overdag altijd alle ritten tot de Grote Paleizen.

.De aangegeven rijtuigverdeling is geldig voor het avondspitsuur dat zijn hoogtepunt bereikt tussen 17 en 18 uur.

wouter janssens,  
raf bonte &  
jan vermeiren





rood	GARE SCHAARBEEK LUXEMBOURG PL. BRUGMANN	<b>93</b>	SCHAARBEEK STATION LUXEMBOURG BRUGMANN PL.	geel
rood	PL. HIEL LUXEMBOURG	<del>93</del>	HIEL PL. LUXEMBOURG	geel
rood	PL. CARD. MERCIER PETIT SABLON PL. MARIE - JOSE	<b>94</b>	KARD. MERCIER PL. KLEINE ZAVEL MARIE - JOSE PL.	blauw
rood	PL. BOCKSTAEL PETIT SABLON AV. HIPPODROME	<del>94</del>	BOCKSTAEL PL. KLEINE ZAVEL RENBAAN L.	blauw
blauw	MIDI - P. HAL LIGNE 2 P. FLANDRE - MIDI	<b>101</b>	ZUID - HALLE P. LIJN 2 VLAAMSE P. - ZUID	blauw
rood	PL. MENNEKENS LIGNE 2 P. HAL - MIDI	<b>102</b>	MENNEKENS PL. LIJN 2 HALLE P. - ZUID	rood
rood	PL. DUCHESSE LIGNE 2 P. HAL - MIDI	<del>102</del>	HERTOGIN PL. LIJN 2 HALLE P. - ZUID	rood

rood	AV. HOUBA - STADE LIGNE 2 MIDI - G.E.R.I.A.	<b>103</b>	HOUBA L. - STADION LIJN 2 ZUID - G.O.O.V.L.	geel
rood	HOPITAL BRUGMANN LIGNE 2 MIDI - R.P. MEIR	<del>103</del>	BRUGMANN GASTINGS LIJN 2 ZUID - R.P. MEIR	geel
rood	DEPOT AVENUE DU ROI		DEPOT KONINGS L.	rood
rood	DEPOT AV. HIPPODROME		DEPOT RENBAAN L.	rood
rood	DEPOT R. ENGHIEU		DEPOT EDINGEN STR.	rood
rood	DEPOT CH. DE HAECHE		DEPOT HAACHT STW.	rood
rood	DEPOT WOLUWE		DEPOT WOLUWE	rood

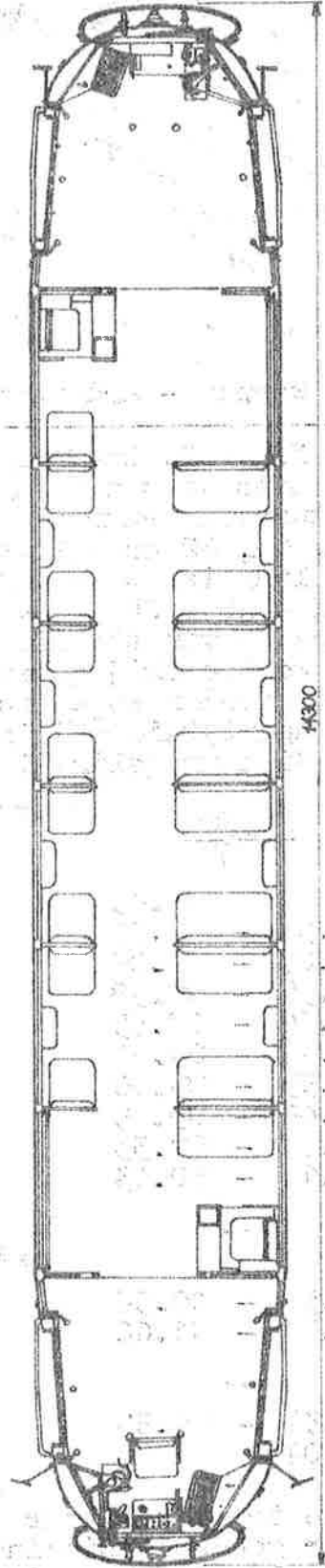
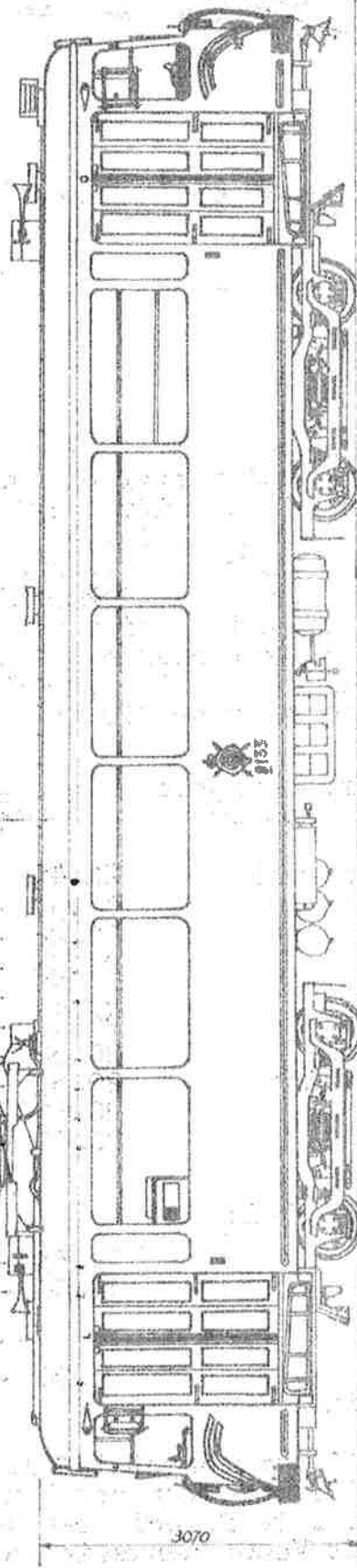
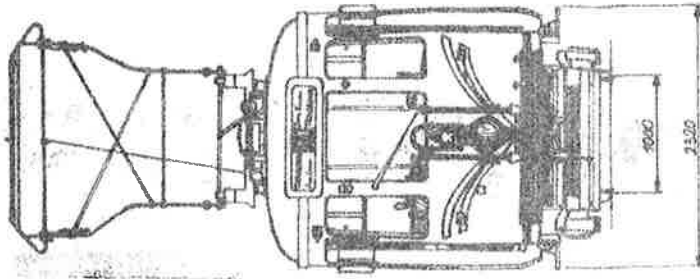
blauw	CENTRE CASERNES TRANSVAAL	<b>25</b>	CENTRUM KAZERNEN TRANSVAAL	wit
blauw	AV. NERVIENS BD. SOUVERAIN	<del>25</del>	NERVIERS L. VORSTLAAN	wit
blauw	CENTRE PONT WOLUWE STOCKEL	<b>39</b>	CENTRUM WOLUWE BRUG STOKKEL	rood
blauw	CENTRE SQ. MONTGOMERY	<del>39</del>	CENTRUM MONTGOMERY SQ.	rood
blauw	P. NAMUR P. TERVUREN STOCKEL	<b>41</b>	NAAMSE P. TERVUREN P. STOKKEL	wit
blauw	P. TERVUREN WOLUWE - S. PIERRE STOCKEL	<del>41</del>	TERVUREN P. S. PIETERS - WOLUWE STOKKEL	wit

rood	CENTRE PONT WOLUWE TERVUREN	<b>44</b>	CENTRUM WOLUWE BRUG TERVUREN	geel
rood	CENTRE BD. WOLUWE	<del>44</del>	CENTRUM WOLUWE L.	geel
rood	P. NAMUR PONT WOLUWE TERVUREN	<b>45</b>	NAAMSE P. WOLUWE BRUG TERVUREN	rood
rood	P. TERVUREN PONT WOLUWE	<del>45</del>	TERVUREN P. WOLUWE BRUG	rood
rood	NORD - PL. MEISER LIGNE 5 BOIS - MIDI	<b>90</b>	NOORD - MEISER PL. LIJN 5 BOIS - ZUID	geel
rood	PL. BIENFAITEURS LIGNE 5 AV. HIPPODROME	<del>90</del>	WELDOENERS PL. LIJN 5 RENBAAN L.	geel



N.M.V.B.

# «TYPE S» MOTORWAGEN T S 3



Schaal: 3/200  
VeBOV - J.V.



# spoorslags

## VeBOV-spoorwegkrant

### antwerpen - ardennen ekspres

De N.M.B.S. heeft het sein op groen gezet voor deze trein die tijdens de zomer 1977 de verbinding zal verzorgen tussen Antwerpen Centraal en Bastogne Sud via de lijnen : 15, 16, 35, 34, 43, 42 en 163 met een traject dat enkel iets meer dan 240 km lang is. De samenstelling van de trein is als volgt : HLZ + AB + AB + B + B + B + BD + D. De diesellokomotief is een type 55 van stp Kinkempois, de M2 rijtuigen zijn van stp Mons : ze worden vrij gemaakt te Luik , op zaterdagmorgen naar Antwerpen gereden en op zondagavond terug naar Luik gebracht. Het bagagerijtuig (D) is speciaal voorzien voor fietsen. De dienstregeling is als volgt :

<u>Z 3507</u> R67	antwerpen - ardennen ekspres van 22.05 tot 24.09.77	<u>Z 3579</u> R67
07.49	Antwerpen Centraal	22.41
07.53 - 07.55	Berchem	22.37 - 22.38
08.05 - 08.06	Lier	22.26 - 22.27
08.37 - 08.38	Diest	21.53 - 21.54
08.54 - 08.55	Hasselt	21.36 - 21.37
09.15 - 09.16	Tongeren	21.15 - 21.16
09.39 - 09.40	Liège Palais	20.50 - 20.51
09.46 - 09.49	Liège Guillemins	20.39 - 20.45
09.53 - 09.53	Angleur	20.35 - 20.35
10.12 - 10.13	Rivage	20.14 - 20.15
...	omnibus	...
	stopt niet in La Gleize	
10.56 - 10.56	Coo	19.33 - 19.34
10.59 - 11.00	3 Ponts	19.30 - 19.31
...	omnibus	...
11.34 - 11.35	Gouvy	19.00 - 19.01
12.04	Bastogne Sud	18.32

Deze trein zal voor Antwerpen en Limburg ongetwijfeld een zeer goede verbinding zijn met het zuiden van ons land en wij aarzelen dan ook niet om de N.M.B.S. te felicitieren met deze realisatie. Er bestaat een kans dat VeBOV aanwezig zal zijn bij het eerste vertrek van deze trein, maar dat leest U in het mei-nummer.

n.m.b.s. traktiemateriaal

In het begin van de jaren zeventig werd het volledige traktie-  
materiaalpark van de NMBS van een 6 cijferig of 5 cijferig  
nummer vernummerd in een 4 cijferig. Om hierin enige klaarheid  
te brengen publiceren we een materiaalslijst met zowel oude  
als nieuwe nummers.

<u>oud nummer</u>	<u>nieuw nummer</u>	<u>opmerkingen</u>		
1 : <u>elektrische lokomotieven</u>				
101.001 - 020	2901 - 2920	loks 02, 14, 19 reeds buiten dienst voor hernummering		
120.001 - 003	2001 - 2003	hernummerd in 2801 - 2803		
121.001 - 003		reeds voor 1969 buiten dienst		
122.001 - 038	2201 - 2238			
122.201 - 212	2239 - 2250			
123.001 - 082	2301 - 2383			
123.083		123.083 vernummerd in 124.001		
124.001	2401	2401 in 1975 vernummerd in 2383		
125.001 - 016	2501 - 2516			
140.001 - 006		serie 140.000 in 1968-69 ver-		
125.101 - 106	2517 - 2522	nummerd in 125.100		
		8 lokomotieven van reeks 25		
		werden in 1974 omgebouwd tot		
		reeks 25.5 (benelux-loks)		
		2517 = 2553 (07.01.74)		
		2520 = 2556 (08.02.74)		
		2516 = 2552 (04.03.74)		
		2515 = 2551 (25.03.74)		
		2518 = 2554 (12.04.74)		
		2519 = 2555 (06.05.74)		
		2522 = 2558 (24.05.74)		
		2521 = 2557 (28.06.74)		
126.001 - 005	2601 - 2605	uiterlijk voorkomen wordt hetzelfde als van de 2de reeks		
126.101 - 130	2606 - 2635			
150.001 - 003	1501 - 1503			
150.011 - 012	1504 - 1505			
160.001 - 004	1601 - 1604			
160.021 - 024	1605 - 1608			
geen	1801 - 1806			
geen	2001 - 2015			
2.1 : <u>elektrische tweewagenstellen</u>				
<u>type</u>	<u>nummer</u>	<u>reeks</u>	<u>nummer</u>	
39	228.001-008	00	001-- 008	001 buiten dienst 1977 003 uitgebrand 1974 008 buiten dienst op 26.12.73 007 botsing Lillois op 27.02.75
46	228.009	00	009	
50	228.010-034	00	010 - 034	012, 021 en 028 zwaar beschadigd te Luttre op 15.08.74 028 (1977) = ex028 + ex012

<u>oud nummer</u>		<u>nieuw nummer</u>		<u>opmerkingen</u>
<u>type</u>	<u>nummer</u>	<u>reeks</u>	<u>nummer</u>	
53	228.035-044	00	035 - 044	
53	228.045-049 Marelli	00	045 - 049	elektrische installatie van Italiaanse afkomst.
51	228.501	05 00	501 050	501 op 14.12.71 vernummerd in 050. Rijdt niet meer in reizigersdienst.
54	228.050-128	00	050 - 128	050 wordt 062 daar echte 062 is uitgebrand in 71. 055 = 055(AB) + 526(ABD) op 16.12.68 verbouwd na ongeluk op lijn 36 te Fexhe-le-Haut-Clocher in 1963-64(?)
55	228.502-539	05	502 - 539	526 ontsporing te Fexhe met 055
56	228.129-150 Benelux 220.901-904	00	129 - 150	buitenkant in aluminium officieel hernummerd in reeks 09 nrs 901-904 maar oude nummers staan nog steeds op de rijtuigen. identiek aan 1201-1208 van de Nederlandse Spoorwegen.
62	228.151-210	00	151 - 210	152 buiten dienst na botsing te Lillois op 28.02.75.
63	228.211-250	00	211 - 250	
65	228.251-270	00	251 - 270	
66	228.601-640	06	601 - 640	
70	228.641-649 geen	06	641 - 649 650 - 664	656 buiten dienst na botsing te Lillois
71Th	geen	06	665 - 676	Th = traktieregeling door thyristoren
73Th	geen	06	677 - 706	
74Th	geen	06	707 - 730	
70Luchthaven		08	851 - 856	
Post221.801-808		08 09	801 - 808 951 - 958	vanaf 1972 van 800 in 950 vernummerd samengesteld uit de motorwagens van de 1935 4-wagenstellen.

## 2.2 : elektrische vierwagenstellen

08	801 - 820	reeks 08 heeft thyristoren traktieregeling
08	821 - 832	
08	833 - 844	

4 wagenstellen die door toevoeging van tussenrijtuigen maximaal tot 8 wagenstellen konden worden omgevormd. Hiervan volgen enkel de serienummers.

<u>oud nummer</u>	<u>nieuw nummer</u>	<u>opmerkingen</u>
35 217.001-012		koprijtuig (B+D+stuurpost)
215.201- ?		tussenrijtuig A+B
212.001- ?		tussenrijtuig B
211.200- ?		tussenrijtuig A
213.001-012		koprijtuig (B+stuurpost)
<u>3 : diesellokomotieven</u>		
200.001 - 093	5101 - 5193	5101 werd 5001 op 11.02.72
201.001 - 055	5901 - 5955	201.004 en 034 vernield bij botsing te La Louvière
202.001 - 013	5201 - 5213	
203.001 - 019	5301 - 5319	
204.001 - 008	5401 - 5408	
205.001 - 042	5501 - 5542	
210.001 - 006	6001 - 6006	1ste reeks heeft uitzicht zoals reeks 51
210.007 - 091	6007 - 6091	2de reeks
210.201 - 215	6101 - 6115	3de reeks
211.001 - 001	6401 - 6406	
212.001 - 003	6391 - 6393	prototype reeks
212.101 - 233	6201 - 6333	2de reeks
213.001 - 006	6501 - 6506	
222.001 - 003	6601 - 6603	
<u>4 : dieselrangeerlokomotieven</u>		
230.001 - 010	9001 - 9010	
230.101 - 160	9101 - 9160	
232.001 - 025	9201 - 9225	
250.001 - 060	8401 - 8460	
252.001 - 025	8501 - 8525	
251.001 - 010	8526 - 8535	reeks 251.000 vernummerd in 252.100. nieuwe nummering is reeks 8500, daarna omgenummerd in reeks 8400.
252.101 - 110	8461 - 8470	loks 252.108 en 252.110 werden rechtstreeks omgenummerd als resp. 8468 en 8470
253.001 - 025	8301 - 8325	
260.001 - 069	8001 - 8069	260.019 buiten dienst voor henummering
261.001 - 003	8101 - 8103	buiten dienst in 1974 gebouwd door Cockerill voor eigen rekening
262.001 - 055	8201 - 8255	1ste reeks (1966)
geen	8256 - 8275	2de reeks (1973)
270.001 - 006	7001 - 7006	
271.001 - 005	7101 - 7105	uit omloop in 1976



08:16

<u>oud nummer</u>	<u>nieuw nummer</u>	<u>opmerkingen</u>
272.001 - 015	7201 - 7215	7210 buiten dienst na botsing met 2315 te Antwerpen Schijnpoort.
273.001 - 035	7301 - 7335	1ste reeks (1966)
geen	7336 - 7375	2de reeks (1973-74)

5 : dieselmotorwagens

553.01 - 50	4901 - 4911	juiste omnummering van de 11 overblijvende wagens is onbekend
554.01 - 20	4601 - 4620	
602.01 - 06	4231 - 4236 4331 - 4336	van reeks 42 vernummerd in reeks 43 vanaf 1971
603.01 - 30	4301 - 4330	
604.01 - 10	4401 - 4410	
605.01 - 10	4501 - 4510	
630.01 - 07	4001 - 4007	

bij reeks 630 had ieder rijtuig een eigen nummer :

motorwagen		AB rijtuig	B rijtuig	huidig nummer
630.01	01	?	?	4001
630.02	02	634.01	624.17	4002
630.03	03	634.02	624.18	4003
630.04	04	634.03	624.19	4004
630.05	05	634.04	624.20	4005
630.06	06	634.05	624.21	4006
630.07	07	634.06	624.22	4007

nog enkele spoorwegnieuwsjes :

.Op lijn 31 zullen met ingang van de nieuwe dienstregeling op zaterdag en zondag geen treinen meer rijden tussen Ans en Liers. De treindienst wordt behouden tussen Luik en Liers.

.Vierwagenstellen tot en met 829 zijn bij de NMBS aangekomen en tot en met 828 zijn ze reeds in dienst. Van type 39 rijden nog steeds de volgende stellen : 002, 004, 005, 006.

.Naar verluid zou nog één lokomotief van de serie 29 in C.W. Mechelen binnengaan voor grote revisie. Niet voor niets want het spoorwegbedrijf van Marokko blijkt geïnteresseerd in de aankoop van 10 van de resterende lokomotieven. Mits enige aanpassingen zouden ze op hun net (1500-V =) kunnen rijden.

.De lokomotieven van de reeks 28 (2801-2803) komen niet meer in dienst en zijn op reserve gesteld te Brussel-Zuid.

.Lok 2631 heeft tussen 20 en 24 maart 77 een ernstig ongeluk gehad waarbij een volledige voorkant degelijk werd ingedrukt.

t r a m p o s tnmvb groep henegouwen

- .Op alle trams zal nog dit jaar éénmansbediening ingevoerd worden om de groeiende exploitatiekosten van het bedrijf te drukken. Waarschijnlijk gebeurt dit in mei voor de stadslijnen en in september voor de langere interlokale lijnen. De bestuurder zal dan tiketten verkopen dmv. een almex-tikettenautomaat. Wanneer op de spitsuren een bijwagen wordt aangehaakt zal daar wel een ontvanger opzitten (zoals het nu gebeurt) en zal de bestuurder dan alleen abonnementen controleren. Het is weinig waarschijnlijk dat de trams met stempelautomaten worden uitgerust.
- .Werkwagen S.9979 die eind 75 een zwaar ongeluk had waardoor de voorkant degelijk werd ingedeukt, wordt niet hersteld maar staat nog steeds in stp Jumet. Deze heeft dus nooit zijn nieuwe nummer (9044) gekregen.
- .Slijpmotorwagen 21001 staat ook buiten dienst te Jumet, evoneens zonder zijn nieuwe nummer.
- .Bijwagen 9315 is gedeeltelijk uitgebrand en wordt niet meer hersteld. De ontvangerspost vatte vuur en werd samen met enkele banken en ramen en een stukje van het dak vernield.
- .De werken voor de semi-metro vorderen : het station naast de gare de l'ouest is reeds in ruwbouw enige tijd voltooid en binnenin liggen er al sporen. Na het station ligt een helling met een splitsing waar het ene deel van de lijn verder gaat naar het noorden en het andere deel afdraait en over spoorlijn 140 en over de Brusselse steenweg naar Dampremy gaat. In Dampremy zelf aan de kanaalbrug (waar 85-86 splitsen van 31-80-90-92) wordt over deze beide straten een brug gebouwd en die met een boog naast de Rue de Mons komt liggen en waar de lijnen naar Anderlues hun gewone weg zullen hervatten. Voor 85-86 van en naar La Docherie is evoneens een aftakking voorzien.

nmvb groep brabant

- .Op zaterdag 02.04.77 reden er geen 4 trams door werken aan het enkelspoor naar het Voor. Tussen Strombeek station en Het Voor pendelde en busdienst.
- .Op verschillende type N en type S trams worden de oude koplampen vervangen door andere, afkomstig van oude bussen.

nmvb kust

- .Type S0 motorwagen 9015 die in maart 76 volledig uitbrandde in stp Knokke is onherstelbaar vernield, maar staat daar nog altijd in de stelplaats.
- .S 9097 (ex 9785) die van stp Grimbergen naar stp Jumet was gestuurd, werd daarna van Jumet naar Oostende gebracht op 11.03.77. Daar heeft hij ondertussen een Stemann pantograaf gekregen en zal ook zijn binneninrichting veranderd worden (meer zitplaatsen). S 9785 was de 200ste en dus de laatste type S motorwagen die door de NMVB werkhuisen te Kuregem (Brussel) werd gebouwd. Hij verscheen te Antwerpen op 23.04.59. Nog voor het einde van de tramdienst in Antwerpen ging hij naar stelplaats Het Rad te Brussel. Hij verloor daar zijn pantograaf en stopkontakt en kreeg 2 trolleys. Bij het einde van Het Rad ging hij naar Wemmel waar hij als werkwagen dienst deed tot de zomer 1975 toen hij helemaal herschilderd in reizigersdienst kwam.
- .In De Panne is men volop de sporensituatie aan het wijzigen, in verband met het aanleggen van een keerlus in vervanging van de oude die moest verdwijnen door de aanleg van de esplanade. Zeer goed nieuws is wel dat men voor het ogenblik ernstige plannen maakt om de tramlijn tegen volgende zomer (1978) door te trekken naar Adinkerke!!

uit de hoofdstad : mivb

- De nieuwe eindpuntlus van lijn 19 is volledig klaar, op de nog te leggen wissel na. De trams driehoeken er dus nog steeds. Het stukje spoor op de Dansaertlaan werd op eigen bedding gelegd.
- Op zaterdag 26.03.77 reden de metrostellen vanaf 20 u slechts tot in het station de Brouckère, en vertrokken op hetzelfde spoor terug in oostelijke richting om pas op de wissel tussen de Brouckère en Centraal Station weer op het juiste spoor te komen. Ondertussen werden tussen de Brouckère en St Katelijne de sporen verlegd. Deze toestand duurde tot zondagavond einde dienst en vanaf maandag reden alle stellen door tot in St Katelijne om pas in de tunnel daarachter eindpunt te nemen. Het station St Katelijne zal voor reizigers opengesteld worden op 15.04.77. Buslijnen 85, 87 en 89 zullen dan tot dit plein ingekort worden.
- Aanvullend op VK06:14 waar we schreven over de pantograaf-eksploitatie op lijnen 52, 55 en 58 vanaf 05.04.76 moeten we wel zeggen dat buiten het weekeinde van 10-11 april wanneer alles met panto reed alle 7500 op deze lijnen met trolley bleven rijden tot en met het weekeinde van 18-19 september 76. Hoofdzakelijk waren dat dus de 7500 van stp Koningslaan die op lijn 55 reden.
- De 7 pcc die in stp Woluwe staan zijn : 7088,89,90,91,92,93,94. Hiervan is pcc 7091 de eerste die werd omgebouwd voor volledige eenmansbediening. Dit omvat : het wegnemen van de ontvangerszetel achteraan en de filmkast achter deze zetel, een lijnfilmkastje bevindt zich nu vooraan boven het eerste raam naast de ingangdeur zoals bij de 7500. Door het wegvallen van de ontvangerspost konden daar 4 zitplaatsen bijgeplaatst worden. De binnenkant werd volledig herschilderd en alle opschriften aangegeven dmv. zelfklevers ipv tekstplaatjes.
- Door aflevering van de 2de serie nieuwe Volvo bussen rijden er in dagelijkse dienst nog maar een vijftiental bussen met enkele voordeur en zonder stempelautomaten of transitautomaten.
- Aan de ninoofse Poort zijn sinds einde 76 wegwerken bezig. Lijn 101 krijgt hier een vrijbaan aan de andere zijde van de straat, op de plaats waar vroeger het eindpunt gelegen was van mivb tramlijnen D (Dilbeek) en Ni (Ninove). De dubbele verbinding met de sporen op de Ninoofse steenweg blijft behouden. De huidige toestand van lijn 101 werd te gevaarlijk geacht en reeds enige tijd moesten de trams hier met groot licht rijden om de te onoplettende automobilisten er zich rekenschap van de tegen dat hier ook nog trams rijden.
- Voor de bouw van het metrokruisstation voor lijnen 1b en 2 (dat voor lijn 2 eerst nog als pré-metro zal dienen) onder het Simonisplein word lijn 103 daar omgelegd. Op het laatste stuk van de jettelaan ongeveer vanaf de Landsroemlaan verlaat 103 zijn vrijbaan in het midden om opzij van de weg te gaan rijden. Op de jettelaan wordt dan een open helling gebouwd voor lijn 103. Tijdens de omleiding gaan de sporen dan over het Simonisplein en sluiten aan bij de sporen van lijn 19 die aan de andere kant van de Leopold 2 laan liggen. De sporen liggen hier al van einde 76, sinds de avond van 24.03.77 ook ten dele de rijdraad. Er moet echter eerste nog een verplaatsbaar metalen viadukt geplaatst worden voor het wegverkeer voordat lijn 103 van deze omleiding gebruik zal maken.
- Buslijn 53 (Neder-over-Heembeek - Bockstaelplein) zal worden verlengd tot Dielegem (Jette) en in de toekomst nog verder om het universitair ziekenhuis van de VUB te bedienen aan Laarbeekbos.

- Het eindstation DEMEY van de zuidoostelijke tak van metrolijn 1 zal op 17.06.77 opengesteld worden voor het verkeer. Dezelfde dag zal buslijn 51 (Bosvoorde - Ukkel-Danco pl) verlengd worden tot Demey. Tramlijn 35 zal dan ook definitief verbust worden. De MIVB doet zelfs nu al het mogelijke om de tram zo onpopulair mogelijk te maken om naderhand aan de hand van statistieken te bewijzen dat het volk pro-bus is. Op de tramlijn 35 staan steeds de weinig konfortabele en schommelende 9000 trammetjes die met hun weinig zitplaatsen enkel genomen worden door de mensen die niet anders kunnen. Op buslijn 35 staan nu nieuwe Volvo bussen van de series 8061-8190 die aan de reiziger het maximaal konfort bieden.
- De pendelbuslijn Centrum-Kazernen die nog steeds rijdt en zelfs genoeg reizigers vervoert om haar bestaansrecht te bewijzen zal niet verdwijnen en onder het nummer 34 gaan rijden. De vrije busstrook van de Wetstraat zal dus niet verdwijnen. Vele ouderlingen blijken de bus boven de metro te verkiezen en de handelswijk 'de jacht' blijft een rechtstreekse stadsverbinding eisen.

uit de metropool : miva

- Onder druk van het stadsbestuur en van verschillende handelsverenigingen heeft miva besloten pendeltramlijn 3 tussen Groenplaats en Lambermontplein te vervangen door een buslijn die tot het Centraal Station zou rijden. Deze verbussing zou begin mei reeds gebeuren. Hopelijk is miva wijs genoeg om de volledige traminfrastructuur te laten liggen om terug op tramverkeer over te gaan wanneer de buslijn niet zou voldoen. Het Antwerps Stadsbestuur gaat echter van het standpunt uit: eens de tram weg, altijd weg, want anders zou nu lijn 7 al lang terug naar het Tolhuis rijden.
- Op zaterdag 26.03.77 werd op het Antwerp Stadion te Deurne de voetbalwedstrijd België-Nederland gespeeld. Tussen 21.45u en 22u40 vertrokken 20 trams aan het Antwerp Stadion waarvan er 18 ekstra ingelegd waren.
- Reden tot aan het Centraal Station : 2053(2x), 2085(2x), 2064, 2009, 2016, 2003, 2118, 2112, 2075, 2117.
- Reden tot Grens Kiel : 2004, 2011, 2066, 2056, 2057, 2044, 2054.
- 5 wagens kwamen van stp Groenenhoek, de andere van stp Zwaantjes. 2053 en 2085 legden tweemaal het traject Antw. Stadion - C.S. af. Tevens reden er 7 extra bussen een dienst via de Ter Rivierenlaan en verder via lijn 10.
- In de lange Gasthuisstraat zijn de werken begonnen voor het op eigen baan brengen naast de stoep van lijnen 7 en 8. De bovenleidingspalen zijn er al geplaatst.
- Lijn 12 wordt op de Ten Eekhovenlei ook op eigen bedding gelegd in het midden van de straat. Op 14 en 15 maart 77 werden muurosetten aan de huizen bevestigd waar op 16.03 spankabels aan kwamen hangen waaraan de oude rijdraad werd gehangen en de montage voor de nieuwe rijdraad werd voorzien. De betonnen bovenleidingspalen werden in de weken daarop weggenomen. Op 5 en 6 april werd de nieuwe rijdraad opgehangen. In de Van der Delftstraat waar nu een enkel spoor ligt zal een 2de spoor worden aangelegd in de andere richting. Dit spoor wordt enkel gebruikt door trams die het Sportpaleis als eindpunt nemen.
- Op dinsdag 12.04.77 werden met bus 640 reeds proefritten gereden op de in dienst te stellen buslijn 3 bis. De juiste verbussingsdatum weten we nog niet maar haast u voor foto's !!
- De bovenleiding van het nieuwe spoor is volledig gespannen in de Lange Gasthuisstraat en tussen de Boogkeers en het Mechelseplein staan de palen bijna midden op de braakliggende grond. Op 12.04 zouden de spoorwerken beginnen, maar daar hebben we nog niets gezien.

vervolg : mivb

- Het metrostation St Katelijne werd voor reizigersverkeer iets vroeger dan verwacht opengesteld door de Heren Chabert en Cudell op wo 13.04.77 om 15 uur.
- In werkplaats Kuregem worden 5020 en 5021 (2 van de 5 wagens die een moderne pcc-wagenbak hadden gekregen) verbouwd tot dubbelrichtingswerkwagen. Ze krijgen langs beide zijden een kopwand en opzij 3 deuren en slechts kleine raampjes. Ze zullen waarschijnlijk als vuilniswagen op de pre-metrolijnen de huidige standaardmotorwagen 38 vervangen.

VeBOV - krant

Ledenbijeenkomsten :

Antwerpen : vr 20.05.77 : diavoorstelling door Julien Casier over verbouwingen aan het treinstellen en lokomotieven wagenpark van de NMBS.

Gent : vr 29.04.77 : diavoorstelling  
Sluizenkaai 2

Brussel : do 05.05.77 : diavoorstelling over de NMVB tramlijnen in en rond Brussel door Roger Bastaens.  
Graaf van Egmont, Juul van Praetstraat 28, zaal 6, 3de verdieping.

Zolder : wo 04.05.77 : diavoorstelling door Julien Casier over NMBS (zie programma Antwerpen)  
Sporthal 'Sport-Inn'

VeBOV zelfklever :

We stellen een tweekleurige zelfklever te koop (formaat : 17 x 8 cm ) met een tekening van de 2001 NMBS lokomotief en de 2001 MIVA pcc-tram, samen met het VeBOV teken. Hij is te koop op de Antwerpse vergadering aan 20 fr, ofwel stuurt U een briefje aan onze penningmeester Johnny Dobson (adres hiernaast op de kaart) met daar ingesloten zoveel maal 20 fr als U zelfklevers wilt en een aan Uzelf geadresseerde en gefrankeerde (6,50fr) omslag voor het opzenden.

---

VeBOV-koerier is het maandblad van de Vereniging voor Belangstellenden in het Openbaar Vervoer.  
Prijs per nummer voor niet-leden : 25 fr.

Overname van artikelen, vertaling en/of reproductie is slechts toegestaan mits schriftelijke toestemming van het bestuur.

Verantwoordelijke uitgever : Roger Bastaens, Kerkendijk 1  
B - 2200 Borgerhout (Antwerpen) tel (031) 36 04 92

Produksie en vormgeving : Jan Vermeiren

---

De redaksie verontschuldigt zich bij al haar lezers voor de vrij onleesbare kwaliteit van VeBOV-koerier nummer 07. Dit was te wijten aan een elektrische schrijfmachine die niet voor stensils bruikbaar bleek te zijn. In de toekomst zullen we dergelijke zaken proberen te vermijden.

---