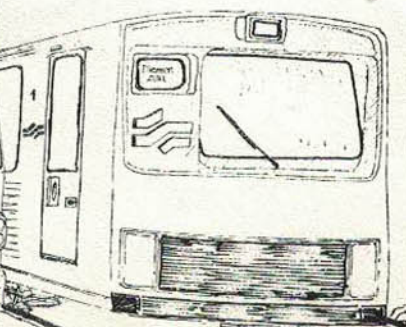
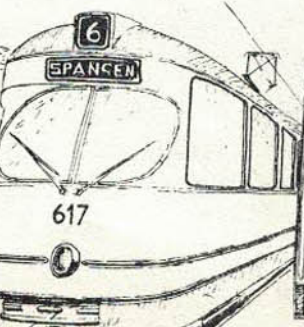
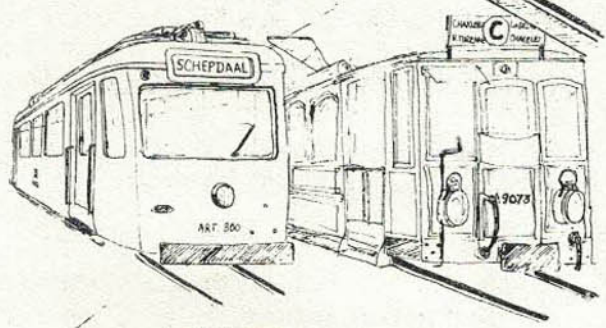
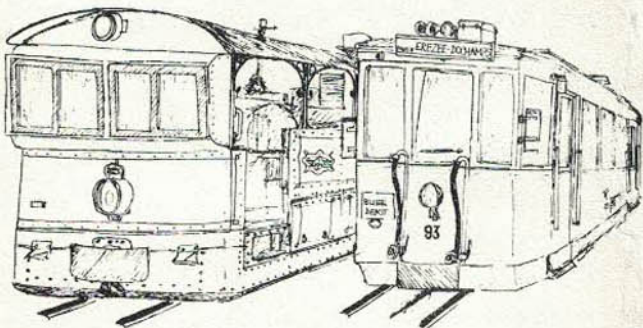
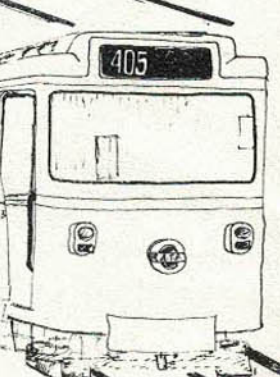
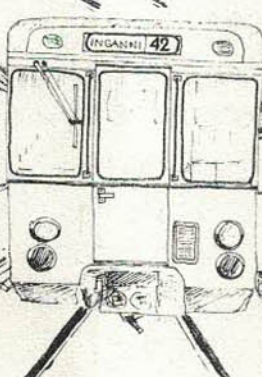
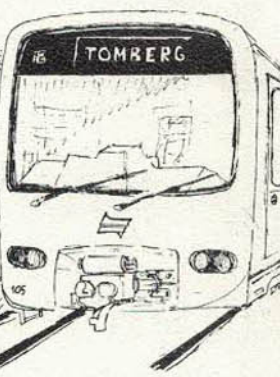
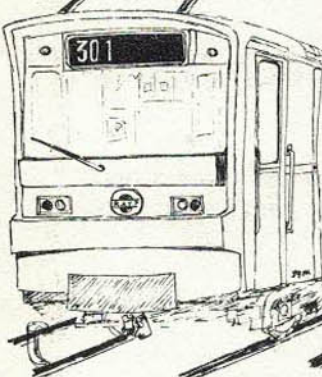
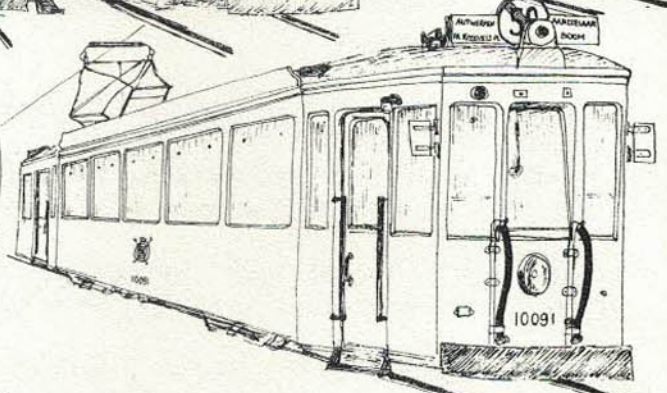
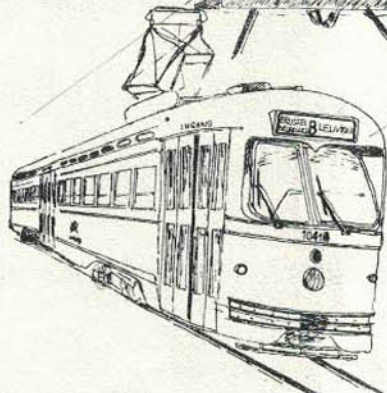


maandblad van de Vereniging voor Belangstellenden in het Openbaar Vervoer

verantwoordelijke uitgever: Roger Bastaens
Kerkendijk 1
b - 2200 Borgerhout



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

Redaksieadres : Roger Bastiaens, Kerkendijk 1, 2200 Borgerhout
 tel (031). 36 04 92 (na 18 u) (Antwerpen)

een nieuwe tramlijn in Brussel !!

Lijnkleuren groen/ groen	M P. NAMUR CASERNES R.P.W. CHURCHILL	22	NAAMSE P. M KAZERNEN R.P.W. CHURCHILL
	M P. NAMUR CASERNES AV.HIPPODROME	22	NAAMSE P. M KAZERNEN RENDAANL.

Lijn 35 is dood, Leve lijn 22!
 Aldus zouden wij dit artikel kunnen beginnen, maar zo'n vaart hoeft het heus niet te lopen. De laatste 35 reed in Brussel op 17 juni 1977 (omr 9077) en op 18 juni kwam lijn 22 in dienst, met de hierboven afgebeelde reisweg. Moest dat nu? Er is voor elke omstandigheid een voor en een tegen. Reeds vroeger schreven wij dat men in Brussel nooit om een lijntje meer verlegen heeft gezeten, en dat blijkt nu eens te meer. Op 17 juni opende de heer Chabert, Minister van Verkeerswezen, een nieuw station op lijn 1 van de Brusselse metro, nl. Demeij. Deze verlenging bracht zekere konsekwenties met zich, die zich manifesteerden in een verandering van het tram- en busnet. Aldus kwam lijn 35 te vervallen, tussen de Naamsepoort en Transvaal. Een metrolijn lost niet alles op, en langs het traject van de vroegere lijnen 24, 25, en 26 bleef er een zekere leemte bestaan, die nu wordt opgevangen door de buslijnen 34 en 36. Waarom dan nog lijn 22? Reeds veel vroeger, nog in de tijd van Trampost, schreven wij dat op Verkeerswezen de wil bestond, om het spoornet met de Naamsepoort in stand te houden, met het oog op een uitbreiding via de kazernen, het Meiserplein en de Leopold III laan naar het Oosten van de stad, in de richting Sterrebeek. Deze plannen blijven aktueel, en om ontwaarding door ongebruik tegen te gaan, en om tegemoet te komen aan de toch nog vele gebruikers van lijn 35, is lijn 22 in het leven geroepen. De eerste dag van dienst, zaterdag, liet een niet overdonderend beeld zien, maar elk rijtuig bleek toch behoorlijk bezet. Opvallend ook was dat zeer veel mensen langs de straat onmiddellijk merkten dat er een nieuwe lijn in dienst was. Ze keken en wezen, en van hun lippen kon men vaak duidelijk hun opmerkingen aflezen. "Un vingt-deux? - Comment?" "Ah oui, c'est la nouvelle ligne vers les casernes!"
 Dank zij een degelijke voorlichting wisten ze het nagenoeg allemaal! Die degelijke voorlichting in Brussel is kenschetsend voor het bedrijf, en verdient alle lof! In Brussel heeft men begrepen dat de mensen niet dom zijn, en men schildert ze er ook niet af als dom, omdat de M.I.V.B. weet dat de mensen gewillig zijn, als men ze maar redelijk behandelt en voorlicht. En dat is normaal! Vertel aan de mensen wat er gebeurt, zeg hun welke veranderingen er zijn, en ze werken mee. Zegt men ze niets, denkt men daarentegen dat ze "het maar zelf moeten zien", en ze keren zich tegen deze mentaliteit, bewust of onbewust, en juist dat stelt men op vele andere plaatsen vast, en dat voegt niemand weg door te zeggen "dat ze hier zo dom zijn". Brussel geeft hier een kosteloze les van hoe het kan en moet!

N.M.B.S. - Elektrische lokomotief type 29 -
Onze eerste elektrische lijnlokomotief.

1 - Inleiding.

Toen op 13 januari 1933 beslist was dat lijn 25 - Brussel-Antwerpen onder de draad zou worden gebracht, werden voor het reizigersverkeer onmiddellijk vierledige treinstellen besteld. Voor sneltreinen en goederentreinen was er nog geen noodzaak om onmiddellijk elektrische lokomotieven te bestellen. Het ontbreken van bovenleiding naar Antwerpen-Noord, en het feit dat goederentreinen vande Antwerpse haven naar het Henegouwse industriegebied nog niet over de volledige afstand konden gereden worden met elektische traktie, waren oorzaak van het niet meteen bestellen van dergelijke lokomotieven. Ondertussen werden deze doorgaande treinen, naar goede gewoonte, nog door stomers gesleept. De bestelling die voorzien was voor het einde der dertiger jaren, liep door het uitbreken van de tweede wereldoorlog, aanzienlijke vertraging op.

Ondertussen waren er wel, in 1939, acht tweeledige stellen in dienst genomen, en ze legden samen met de vierledige stellen, een respectabel aantal kilometer af.

In de ons omringende landen hadden de eerste elektrische lijnlokomotieven al fel opgang gemaakt. In Duitsland begon de elektrifikatie reeds rond de eeuwwisseling, en de eerste hoogwaardige lokomotieven dateren uit de jaren twintig. Ook in Frankrijk had men reeds een dertigjarige ervaring, terwijl daar, in tegenstelling met Duitsland, de 1500 V gelijkspanning zijn degelijkheid al had bewezen. In 1938 immers, waren reeds 3340 km spoor geëlektrificeerd met deze bedrijfsspanning.

Na de tweede wereldoorlog, in 1946 om precies te zijn, werd een eerste bestelling van 26 elektrische lijnlokomotieven geplaatst door de N.M.B.S. Deze bestelling bestond uit 3 types: 20 loks van het type 101 voor het slepen van zware, maar langzamere semi-direkte reizigerstreinen en goederentreinen, en zes loks voor sneltreinen. Deze zes lokomotieven werden in twee uitvoeringen geleverd; 3 loks van het type 120, later reeks 20 en 28, en drie stuks van het type 121. Aan het type 101 wijden wij het artikel in dit nummer, terwijl de types 120 en 121 in een volgend nummer aan de beurt zullen komen.

2 - Technische beschrijving.

a - de voorlopers.

De door de oorlog zwaar geteisterde industrie had heel wat moeilijkheden met de uitvoering van deze bestelling, en het duurde tot 1949 voor de eerste lokomotief geleverd werd.

Deze vierassige lokomotief, waarvan elke as door een eigen motor wordt aangedreven, is een machiene die rechtstreeks afgeleid is van de franse reeks BB 300.

De S.N.C.F. had 24 van deze loks van 1938 - 39 in dienst. Ze waren vóór de oprichting van de S.N.C.F. eigendom van de maatschappij Paris - Orleans (P.O.). Deze door Alsthom gebouwde machienen, de elektrische uitrusting was van Siemens-Schuckert, deden aanvankelijk dienst op de lijn Bordeaux - Tours. Als technische en bouwkundige gegevens kunnen we aanhalen dat het B^oB^o lokomotieven zijn, met een kontinu vermogen van 1236 kW. De trekkracht van deze tuigen, 80 t. zwaar, bedroeg 161 kN en ze haalden een topsnelheid van 105 km/h.

Naast de Belgische spoorwegen had ook de N.S. interesse voor deze lokomotieven, en van 1949 tot 1951 deden ze dienst in Nederland waar ze vanuit de stelplaats Amsterdam stoptreinen reden naar

Arnhem. Naast goederentreinen, stonden later ook reizigerstreinen naar Maastricht op het programma. Deze lokomotieven leverden tal van gegevens voor de bouw van de latere Midi-lokomotieven, reeks BB 8100 en de Nederlandse variante, reeks 1100.

b - de Belgische lokomotief.

Voortgaande op de gegevens die de Franse reeks opgeleverd had, werd de Belgische 101 praktisch volledig uit deze machines overgenomen. Uiteraard zijn alle onderdelen aangepast aan de Belgische 3000 V. In elk draaistel zijn twee traktiemotoren met een continu vermogen van 331 kW en een uurvermogen van 405 kW in neusophanging bevestigd. De rechte, elastische tandwielen met een relatief lage overbrengingsfaktor van 3,38 (71 tegen 21) maken van deze lokomotieven vrij langzame maar sterke tuigen. De topsnelheid, zowel in treinschakeling als bij een losse rit, bedraagt immers slechts 100 km/h, maar ze hebben een trekkracht bij het aanzetten van 196,2 kN (20 t.), wat ze uitermate geschikt maakte voor het slepen van zware treinen. De assen zijn, in tegenstelling met modernere types, nog gelagerd in gladde kussenblokken en smeerkussens.

De vier traktiemotoren geven de machines een continu vermogen van 1324,8 kW (1800 pk) terwijl het uurvermogen 1472 kW (2000 pk) bedraagt. Zoals in die tijd nog gebruikelijk, zijn de trek- en stootorganen dadelijk aan de draaistellen bevestigd. De aanzetting gebeurt door middel van individuele koktactoren die vanuit de bestuurderskabine elektropneumatisch bediend worden. De ophanging van de kast geschiedt door middel van bladveren, terwijl voor de ophanging van het onderstel een combinatie van blad- en spiraalveren gebruikt wordt.

De elektrische delen zijn door ACEC-Charleroi en S.E.M. (Société d'Electricité et de Mécaniques) Gent gebouwd. Het mechanische gedeelte is een produkt van Baume et Mercier uit La Louvière. Op te merken is, dat de kast, net zoals deze van het type 121, niet gelast doch geklonken is.

Voor de remming beschikt de lokomotief over een automatische Westinghouse-rem, die voor een remkracht van 657 kN (67 ton) zorgt bij reizigerstreinen, en van 795 kN (81 ton) bij goederentreinen. Daarenboven beschikt de lok nog een direkte Westinghouse-rem voor de remming van de losse lokomotief, en een handrem werkend op de beide assen van één draaistel.

Twee compressoren van Oerliken, (type 2 A 200) elk samengesteld uit drie cilinders, werken met enkelvoudige uitzetting. De compressie geschiedt in twee fasen. De elektrische motor van deze compressoren geeft hierbij een remdruk van 9 kg/cm² en heeft een debiet van 1500 l./min.

Voor de koeling zijn er twee ventilatoren, werkend op een spanning van 3000 V. aanwezig. Ze geven een maximaal luchtdebiet van 90 m³/min. Vanwege moeilijkheden die in het begin met de afkoeling ondervonden zijn, zijn er verbeteringen aangebracht. De negen ventilatieroosters in de zijwand, werden door een rooster afgedekt. De lokomotieven waren oorspronkelijk uitgerust met met kabels voor het rijden in dubbeltraktie, door één bestuurder. Daar o.m. de leidingen voor de zandbakken niet doorverbonden waren, waardoor moeilijkheden optraden bij het slippen van de wielen van de tweede lokomotief, is deze installatie sedert 1951 verwijderd. Vermelden wij nog dat de batterijen van het nikkel-cadmium type zijn, die met hun 48 elementen een capaciteit hebben van 80 Ah. De oplading gebeurt door middel van een Acco-generator type CV 266. Als laatste kunnen wij nog de afmetingen van de machine aanstippen: lengte: 12890 mm; hoogte van het dak: 3730 mm; terwijl de hoogte

bij neergelaten stroomafnemers 4435 mm bedraagt. De afstand van de draaitoppen van de draaistellen bedraagt 6000 mm, de afstand binnen één draaistel is 2950 mm en daarmee krijgen wij een totaalasstand van 9950 mm. De 81500 kg zware lokomotief geeft hierdoor een asdruk van 20375 kg.

3 - Loopbaan.

Toen de lokomotieven in 1949 geleverd werden, was enkel lijn 25, Brussel - Antwerpen onder stroom. De elektrifikatiewerken aan de lijnen 124 - Brussel - Charleroi en 27 - Linkebeek - Antwerpen-Noord, zijn beëindigd op 14 nov. 1949, resp. 11 maart '50. Op dat ogenblik moesten deze loks, naast veelvuldige test- en meetritten, de semi-direkte reizigerstreinen op de spitsuren slepen tussen Brussel-Zuid en Charleroi-Zuid enerzijds, en tussen Brussel-Noord en Antwerpen-Centraal anderzijds.

Daarenboven konden de zware ertstreinen en de kolentreinen tussen de Antwerpse haven en het industriegebied van Charleroi in één trek gesleept worden. De ertstreinen werden voornamelijk in dubbele traktie getrokken, waarbij opgemerkt moet worden dat elke lok door een bestuurder bemand was.

De lokomotieven waren genummerd 101.001 t/m 101.020, en bij de aflevering tweekleurig: het onderste gedeelte van de kast was donkergroen, (het frame zwart) terwijl het bovenste deel lichtgroen was. Het dak was grijs. Van de gele zichtbaarheidsstrepen was er nog geen sprake. In 1950-1951 werden de ventilatieroosters afgedekt, waardoor de lokomotief een ander uitzicht kreeg.

Bij de indienststelling van de noord-zuid-verbinding in 1952 werden 14 van de 20 lokomotieven gebruikt om de treinen, door stoomloks getrokken, door de ondergrondse te slepen, om rookontwikkeling te vermijden in de tunnel.

Nadien wachtte het oorspronkelijke werkgebied, en namen zij hun taak terug op op de lijn Antwerpen-Brussel-Charleroi, de zgn. ABC-lijn. Ondertussen echter waren de loks van Brussel naar Charleroi overgeplaatst en waren ze ingezet vanuit stp Monceau.

Toen de lijnen rond Charleroi geëlektrificeerd werden, wachtte hun een andere taak. Ze werden in de reizigersdienst verdrongen door loks uit de reeksen 22 en 23. In de goederendienst echter bleven ze voortreffelijk hun diensten waarnemen, en ze verschenen op de lijnen naar Namen en Erquelinnes. De lokale goederendiensten op de lijnen 139 en 144 stonden op hun programma, waardoor ze dagelijks te Gembloers, Ottignies, Waver en Leuven verschenen. Bij het indienst komen van de geëlektrificeerde lijn 130: Charleroi - Namen, werd het onderhoud uitgevoerd door de nieuwe stelplaats voor elektrische lokomotieven: Ronet.

Na het verschijnen in enkelkleurige beschildering met gele zichtbaarheidsstrepen, waren de diensten op Brussel - Antwerpen en Namen hun belangrijkste taak. Naar Antwerpen reden ze gewoonlijk in dubbeltraktie met loks van de reeks 23. De laatste treinen voor reizigersdiensten die ze sleepten, waren de stoptreinen tussen Charleroi-Zuid en Namen. In 1973 kwam ook daar een einde aan. Op 1 januari 1971 zijn ze hernummerd in de reeks 2901 - 2920, doch hun aantal was al teruggelopen tot 15. In 1975 waren er al 8 buiten dienst gesteld. De resterende exemplaren droegen de nrs 2903 - 2913 en 2920. In 1974 is begonnen met de modernisering, die bestond uit het vernieuwen van de uitrusting, het aanbrengen van een nieuwe bestuurderstafel, nieuwe dubbele koplampen, en het aanpassen van de beschildering.

Voor de zomerregeling van 1975 - 1976 werd een gemengd plan opgesteld, samen met lokomotieven van het type 23, doch reeds vanaf juni '75 werden de diensten alleen door de modernere lokomotieven van de reeks 23 gereden. Om een beter overzicht te hebben van de activiteit van de reeks 29, vindt U elders het plan van de diensten afgedrukt. Vanaf deze tijd staan de loks op reserve in

stp Ronet. Vermelden wij nog dat de 2903 tentoongesteld was ter gelegenheid van het 50-jarig jubileum van de N.M.B.S. in Monceau op 19 en 20 juni 1976. In september 1976 tenslotte was de laatste lok van de reeks in CW Mechelen voor modernisering. Ondertussen kunnen wij alleen maar wachten op de heropleving van het spoorwegvervoer na de algemene economische crisis, zodat deze robuuste lokomotieven terug voor het daglicht komen.

4 - Overzicht.

a - Aflevering:

nummer		huidige stp	in dienst:	uit dienst:	gesloopt:
oud:	nieuw: 1.1.'71				
101.001	----		juli 1949	1968	1970
101.002	----		1949	1967	1970
101.003	2903	Ronet	12.08.1949	----	----
101.004	2904	Ronet	22.08.1949	----	----
101.005	2905	Ronet	30.08.1949	----	----
101.006	2906	Ronet	06.09.1949	----	----
101.007	2907	Ronet	12.09.1949	----	----
101.008	2908	Ronet	19.09.1949	----	----
101.009	2909	Ronet	26.09.1949	----	----
101.010	2910	Ronet	30.09.1949	----	----
101.011	2911	Ronet	07.10.1949	----	----
101.012	2912	Ronet	13.10.1949	----	----
101.013	2913	Ronet	19.10.1949	----	----
101.014			1949	1967	1970
101.015	2915		1949	1972	1972
101.016	2916		1949	1974	1974
101.017	2917		1949	1973	1973
101.018			1949	1968	1970
101.019			1949	1968	1970
101.020	2920	Ronet	29.11.1949	----	----

b - Technische fiche:

Asindeling:	B01301	
Maksimale snelheid:	100 km/h	
Uurvermogen:	1472 kW	
Kontinu-vermogen:	1325 kW	
Rijveerdig gewicht:	81500 kg	
Trekkracht bij aanzetten:	196,2 kN	
Kontinu-trekkracht:	176,6 kN	
Belasting per as:	20375 kg	
Stroomsysteem:	3000 V gelijkstroom	
Ø wielen:	1350 mm	
Lengte:	12890 mm	
Hoogte dak:	3730 mm	
Afstand tussen draaistellen:	8000 mm	
Afstand binnen één draaistel:	2950 mm	
Aantal motoren:	4	
Remkracht	personen:	81 ton
	goederen:	67 ton
	weerstandsbrem:	----

Opmerking: Deze lokomotieven zijn gestandaardiseerd wegens hun ouderdom. Belangrijke wisselstukken zijn verouderd en niet meer in de handel verkrijgbaar, maar van gesloopte eenheden zijn nog wisselstukken bewaard als reserve voor de overblijvende eksomplaren, allen in Ronet op reserve gesteld.

Tongeren, 15 maart 1977.

Julien Casier.

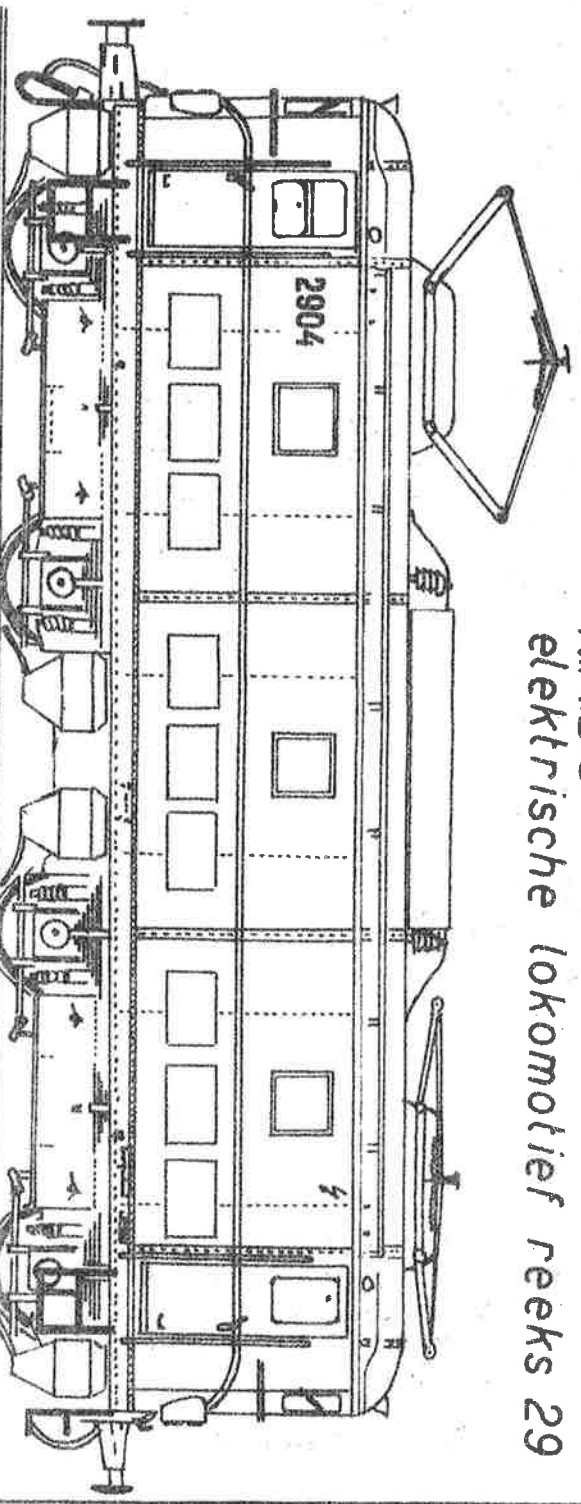
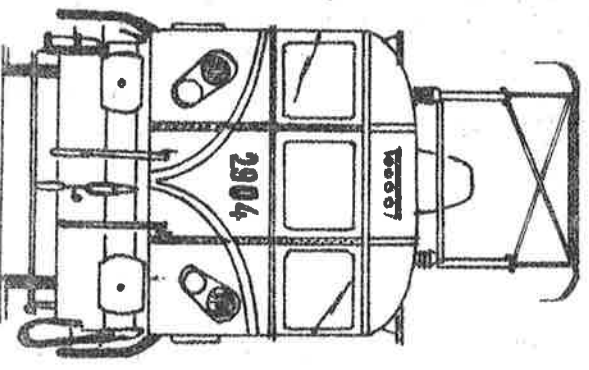
Beurtregeling : geldig van 5-4-76 tot 29-09-76

Reeks 29 (423)	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
1						LNC				LNC	X32705		LNC												
2	F08	X32714	LNC	6744 B	JTD	LQ	6745 LNC	5710	F01	F01	X31707	F02	5711	LNC	LQ	5712	LNC	5713	LNC	F02	5714	LNC	49123	F02	4750
3	LNC			4921	F04	F02	3824	F04	32708		LNC														
4	X32209	LNC	F02	4915	F02	4704			LNC (RESERVE)																
5	3709	Sinc	F04	5702			LNC				LT X	32702	LNC												
6	LNC		3215		Sinc		32711	LT	F02		LNC														
7			LNC	5700	F04	Kyo	F02	5700	JT	A	LQ		5708												

JT: Telemont
 LQ: Ergelsteines
 F02: Châtelainau
 LT: Orlignies

* ONDERHOUD

N.M.B.S.
 elektrische lokomotief reeks 29



VeBOV's VERENIGINGSKRANT.

In bijlage bieden wij onze leden een foldertje aan over de nieuwe rijtuigen van de M.I.V.B. reeks 7901 - 7961, die thans in aflevering zijn, en waarvan verwacht wordt dat ze eerlang in dienst zullen komen op de lijnen 18 en 103, vermoedelijk begin september, als er voldoende rijtuigen zullen afgeleverd zijn. Wij danken deze bijlage aan het Ministerie van Verkeerswezen, dienst Bevordering van het Stedelijk vervoer, die hiervoor op onze erkentelijkheid mag rekenen. Hartelijk dank!
Dezelfde dienst bezorgde ons de eveneens in bijlage aan te treffen foto van de Luikse paardetram in Antwerpen.

Binnenkort zullen in dit blad weer enkele fotoaanbiedingen geschieden, die naar wij verhopen een gelijkaardig succes zullen kennen als de vroegere fotoreeksen.

De afdelings- en sektionleiders worden vriendelijk verzocht ons hun programma der bijeenkomsten tot einde 1977 te laten worden, teneinde deze te kunnen opnemen in ons volgend nummer. Het volgend nummer zal in de loop van juli verschijnen, en is zoals voorzien, een vakantienummer, geldend voor de maanden juli en augustus.

De bijeenkomsten in Antwerpen gaan gewoon voort tijdens de zomermaanden juli en augustus. Deze bijeenkomsten hebben echter geen vast programma, en zijn hoofdzakelijk bedoeld als praat- en kontaktavonden. Er wordt echter wel voorzien in diaprojektor en scherm, en leden die menen wat interessants te kunnen bieden, kunnen op deze bijeenkomsten tot vrije projectie overgaan, maar de duur ervan is maximaal één uur. Eerste bijeenkomst: 15 juli. In Gent vindt de vergadering plaats op vrijdag 22 juli met een nog nader aan te kondigen programma, in volgende Veko. De bijeenkomsten in Brussel gaan niet door in juli en augustus; in ons volgende blad delen wij het verdere programma mede. Limburg houdt zijn bijeenkomst op woensdag 6 juli in Zolder. Programma:

Het is de bedoeling dat de afdeling Antwerpen tegen de herfst haar eigen bestuur zal kiezen, bestaande uit een afdelingsvoorzitter, -sekretaris en -penningmeester. Kandidaten voor deze functies moeten schriftelijk hun kandidatuur indienen bij de sekretaris F. Geens, Menegemlei 55, 2100-Deurne, uiterlijk einde september 1977. Er wordt wel op gewezen dat deze functies wel een verantwoordelijkheid met zich brengen, met de daaraan verbonden opofferingen en konsekwenties. Eventuele kandidaten moeten dat goed voor ogen houden.

De N.M.B.S. heeft een reeks postkaarten uitgegeven, bestaande uit 12 foto's van oude treinen of lokomotieven in gebruide tint op glanzend fotopapier. Formaat: 10,5 x 15 cm. Prijs: 100 fr. Deze fotoreeks is te koop in het spoorwegmuseum Brussel-Nd. Onze leden kunnen de reeks bestellen mits overmaking van 100 fr. (voor Nederland: 7 fl. (af te halen, of 8,00 fl. per post) op het rekeningnummer van VeBOV. Indien de reeks per post moet verzonden worden is de prijs 117 fr.

Samenstelling: lok type 12 "Columbia" 1888-1931 (dus géén Pacific!) Lok 195 Belg. Staat van 1888, met trein. Lok. type 25 B.S. van 1884; Lichten tenderlok type 5 B.S. van 1880; lok De Belg - 1835; H196.028; lok. type 1 B.S. 1864; tenderlok type 51 (1866 - 1961), lok. 300 van de Grans Central Belge 1873; tenderlok T.16 (Atlantic) 1905; lok nr 2, de Oliefant van 1835, en tenderlok type 9 B.S. Op enkele na gaat het hier om de oudste types van de B.S. Dadelijk bestellen, want: warm aanbevolen! Er komen er nog!

VeBOV heeft deze fotoreeksen in voorraad, zodat bij ontvangst van uw storting, de verzending onmiddellijk gebeurt.

Tentoonstelling " OPENBAAR VERVOER - BELGISCHE NIJVERHEID "

Deze tentoonstelling, waarover wij het reeds hadden in ons vorig nummer, wordt gehouden in de stp Woluwe van de M.I.V.B., Tervurenlaan 364 in Sint-Pieters-Woluwe, van 18 juni tot 30 okt.77. Openingsuren: 10 tot 18 u. alle dagen van de week, maar NIET op maandag! De tentoonstelling is te bereiken met de metro, richting Tomberg, tot het station Montgomery. Daar moet worden overgestapt op tramlijn 39 of 44. Met tramlijnen 23 en 90 bereikt U eveneens Montgomery, en dan eveneens overstappen op lijn 39 of 44.

Er wordt tentoongesteld: N.M.V.B: ab 5090 (nieuwe kleuren), 1216; MIVA: emr 484 en bw 919; MIVG: emr 328; STIC: emr 310; STIL: emr 43 en tb 402 (drie-assige tweerichtings trolleybus!) MIN. VERKEERSWEZEN-Dst Bevordering Stedelijk vervoer: paardetrem 37; MIVB: emr: 346, 1753, 1291+671, 1930, paardetram 7, en bussen 515, 8053, 8176, 8015, 8024 en afzonderlijk chassis 8215. Verder een metro-rijtuig en een tramrijtuig 7900. Deelname is er ook vanwege BN, CFC, Van Hool.

Deze tentoonstelling heeft niets te maken met de opening van het trammuseum, die pas later zal plaatsvinden. Ze wordt echter wel gehouden in de voor dat museum bestemde ruimte, waar al zeer hard gewerkt is, zodat de bezoeker toch el een goede indruk kan krijgen van wat dat nieuwe trammuseum worden zal.

De toegang tot de tentoonstelling is kosteloos, maar er wordt een catalogus aangeboden aan 20 fr. met een plan van de opstelling der rijtuigen in de tentoonstelling. Graag raden wij dit evenement aan aan al onze leden: Ga er heen!

ADVERTENTIE.

Belangstellende in de geschiedenis van het N.M.V.B.-materieel zoekt, ter overname of in bruikleen, het extra-nummer van Trampost, dat verscheen ter gelegenheid van de AMUTRA-rit op de kustlijn op 12 sept. 1970. Tevens te koop gevraagd: foto's en dia's NMVB-materieel vóór 1970. Opgaven aan D.W. Eveleens-Maarse, Nieuw Baarnstraat 63, NL - 2617 - BAARN.

ADVERTENTIE.

Ik zoek ruilpartners voor dia (duplikaten). Speciaal verlang ik NMBS-lokomotieven en stellen met oude nummering (vóór 1971), reeksen 24, 63.9, 71, en ook Oostbloklanden. Eventueel in ruil voor andere duplikaten. Ik kan aanbieden: NMBS, NS, CFL, DB, SBB, OoBB en SNCF-Nord. Lijst op verzoek tegen gefrankeerde briefomslag aan Julien Casier, Radiostr. 19 B - 3700-Tongeren.

VERSLAG ALGEMENE LEDENVERGADERING 1977.

De eerste Algemene Ledenvergadering van VeBOV ging dit jaar door in het Aquariusteater van het Sint-Leokollege in Brugge op zaterdag 26 maart. Hieraan namen 38 leden deel, wat representatief genoemd mag worden, gelet op het aantal leden op dat ogenblik. De notulen van deze vergadering zullen volgend jaar op de 2° Algemene ledenvergadering worden voorgelzen en ondertekend. Die vergadering is voorzien op zaterdag 25 feb. 1978. Het past evenwel de belangrijkste beslissingen te overlopen. Het jaarverslag van de sekretaris en het overzicht van de voorzitter waren zeer positief: onze jonge vereniging heeft duidelijk de wind in de zeilen, of juister: een kaarsrechte spoorlijn voor zich. Ook het financiële verslag is door de kaskommissie als zeer gunstig bestempeld. Bij eenparigheid van stemmen werd de heer Freddy Coussens als derde lid van deze commissie aangewezen. Na de pauze werd de huidige sekretaris, dhr F. Geens,

bij gebrek aan tegenkandidaten, opnieuw als beheerder verkozen bij algemeenheid van stemmen. Het bestuur verzocht hem dan ook zijn functie van sekretaris te handhaven, voor de volgende drie jaar. Bij handgeklap werd algemene instemming bekomen. De Penningmeester verwacht, de voorzienene uitgaven op de begroting van 1977, welke op 70.000 fr. geraamd worden, te kunnen dekken door de inkomsten, welke overigens grootendeels uit de lidgelden spruiten. Het Bestuur hoopt overigens het lidgeld voor 1978 op 375 fr. te kunnen handhaven. De Algemene ledenvergadering machtigde evenwel het Bestuur, ingeval van belangrijke algemene prijsstijging, het lidgeld tot 400 fr. op te trekken. Er waren geen voorstellen vanwege de leden binnengekomen, zodat agendapunt 9 verviel. Na de sluiting hield de voorzitter nog een belangrijke oproep. Het Bestuur voorziet de officiële oprichting van afdelingen en sekties, hetzij van regionale, hetzij van funktionele aard. In Limburg en Gent zijn er reeds sekteleiders, voor Brussel worden kandidaturen ingewacht. In Antwerpen moet evenwel een drieledig afdelingsbestuur gekozen worden. Ernstige kandidaten hiervoor, gelieven zich als dusdanig schriftelijk bekend te maken bij het Bestuur. Vervolgens werd deze eerste Algemene Ledenvergadering besloten door een denderende filmvertoning. Hiervoor gaat onze dank uit naar dhr André Nyst uit Oostende.

Verslag bezoek stp Schaarbeek op zaterdag 26 februari 1977.

Vijftig personen verdrongen zich bij de roltrap in het Antwerpse Centraalstation. Door een misverstand bij de genomen inlichtingen, rezen er moeilijkheden bij het betrekken van een kollektief vervoersbewijs. Daardoor vertrok onze trein zonder ons. De dispatching te Antwerpen was zo vriendelijk de volgende trein, zeven minuten later, te laten stoppen te Schaarbeek, zodat het euvel meteen verholpen was. In Schaarbeek voegde zich nog een tiental leden bij ons, zodat een groep van zowat zestig man een fijne namiddag tegemoet ging. Inderdaad, fijn was het! Begonnen werd met het bezoeken van de lokomotievenloods, waar tal van dieselloks binnen stonden, en ook de onvergetelijke 29013! Deze rondleiding duurde vrij lang, maar we konden alles dan ook van binnen en buiten bekijken naar hartelust. De heer Verheyen die ons rondleidde liet zich niet onbetuigd. Hij wist alle vragen te beantwoorden, en trok vaak de aandacht op enkele bijzonderheden. Beter gids konden we ons bezwaarlijk wensen. Heel veel dank daarvoor, mijnheer Verheyen! Vervolgens werd de rondleiding overgenomen door dhr J. Potens, die ons verder doorheen de vorming leidde. Doordat er vanwege de zaterdag betrekkelijk weinig beweging was, konden wij ons wat verspreiden. De belangstelling ging uiteraard naar verschillende facetten van het materieel. De geplande werken voor aanleg van een derde spoor tussen Schaarbeek en Leuven werd ons begrijpelijk voorgesteld door onze gids. Meteen, aan de achterkant van een loods, stond daar de 2604, gans in nieuwe livree! Deze lok was zowat de blikvanger van de dag, en fototoestellen klikten zonder verpozen. De groepsfoto van de dag werd ook bij deze lokomotief gemaakt. Eveneens veel belangstelling en enthousiasme viel te beurt aan een groep treinen die prachtig naast elkaar stonden, als geknipt om te fotograferen: de 001, de 050, een 800 en een 900 (posttrein). Hier stelden we ook vast dat de 001 waarschijnlijk zijn laatste rit achter de rug had, want aan de achterzijde was hij reeds bereoofd van zijn lichten, en dat is gewoonlijk het begin van het einde. De 050 wordt in de toekomst alleen nog maar gebruikt voor het opleeren van personeel. Verder maakten we kennis met tal van stellen, ook een Sabena-trein, en de vroegere stoomlokomotieven type 29 die als stoomketel dienst doen. Het drijfwerk is weggenomen.

Een onzer leden verstrekte deskundige uitleg aan de anderen omtrent de werking van een wissel, en de toestellen die de beweging ervan mogelijk maken en controleren. Onze begeleiders waren over de ganse lijn tevreden over de houding en gedragingen van de hele groep. Wij van onze kant kunnen niet anders dan onze oprechte dank uitspreken aan onze gidsen, de heren Verheyen en Potens, aan het personeel van Schaarbeek-reizigers, en aan de leidende diensten die ons in alles zo vriendelijk tegemoet gekomen zijn. Zoals bij het komen, werden wij ook bij het gaan door een elektrisch stel naar de plaats van vertrek teruggebracht. De dames van onze groep vertelden ons vertrouwelijk dat ze maar zelden zoveel hadden gelopen op zo korte tijd. Goed zo Dames, beschouw dit dan maar als een gratis ekstraatje bij het behoud van de slanke lijn!

 Verslag bezoek aan Brugeoise et Nivelles te Brugge, 26 maart 77.

Precies een maand na Schaarbeek, kwam de fabriek voor spoorrijtuigenbouw, La Brugeoise et Nivelles, te Brugge aan de beurt. In de loop van de voormiddag van de dag waarop onze eerste statutaire Algemene Ledenvergadering zou worden gehouden, stonden ruim 80 personen aan het station te Brugge de start af te wachten, naar een instelling die sedert vele jaren de belangstelling gaande houdt van tal van spoorwegliefhebbers: B.N. Voor de meesten is B.N. een nationale trots op het gebied van tram- en spoorwegrijtuigenbouw, en terecht menen wij. Na een valse start, we stonden voor een verkeerde, en dus gesloten poort, kwamen we bij de hoofdingang bij de vaart terecht. Daar werden wij opgewacht door de heren Janssens de Vareboke, sekretaris van het bedrijf, en Olevier, mededirekteur, die ons met een staf van medewerkers verwelkomden. Alhoewel wij van kop tot teen bewapend waren met fototoestellen, werd ons verzocht in de fabriek geen foto's te maken. Dat was echt wel een afkoelende bui, maar onze leden hebben zich voortreffelijk aan deze wens gehouden. Wij doorliepen de verschillende afdelingen, waar de dubbelgelede trams voor de M.I.V.B. in bouw waren, en konden vrij goed de produktiemethode volgen. In groepen van tien volgden wij elkaar op, tot wij in de hal kwamen waar de 7901 in volle glorie praalde. Hier mocht wél gefotografeerd worden, en daar werd dan ook gretig gebruik van gemaakt. Verder kregen wij de in aanbouw zijnde reizigersrijtuigen te zien voor de N.M.B.S. en de S.B.B., zijnde het Europees standaardrijtuig voor Eurofima. Eén rijtuig was toen gereed, maar wegens herschildering niet te zien. Een ander rijtuig, in ver gevorderde staat van afwerking, kon niet ontsnappen aan onze keurende blikken, en ontlokte algemeen positieve waardering. Her en der werden vragen gesteld, van hoog technisch gehalte, wat aan deskundigen veel genoegen deed, en zonder dat onze mensen dat wisten, lovende uitlatingen tot gevolg had, over de geaardheid van VeBOV en zijn leden. Bij de wisselende afscheidswaarden werd ons door onze gastheren verzekerd dat we in de toekomst eveneens welkom zijn. Rest ons nog de heren die ons zo fijn hebben rondgeleid, van harte te danken voor hun gulle bereidheid, om dit bezoek onvergetelijk te maken.

VeBOV bijeenkomsten :

- Brussel : do 23.06.77 : dia's over de NMVB in 1977 door Wouter Janssens. Egmonthuis, Van Praetstraat 12 zaal 6 (3de verdieping) Brussel.
- Zolder : wo 06.07.77 : vrije diaavond : iedereen mag zijn dia's voor vertoning meebrengen.

mivb brussel :

. Met de aflevering van de dubbel gelede pcc wagens serie 7900 is gestart. De afgeleverde wagens staan achteraan in stp Koningslaan. Toen dgpc 7902 naar het Rogierstation reed voor de tentoonstelling van 10 tot 18 mei, viel de tram defekt in de tunnel tussen Noord en Rogier. Een standaardmotorwagen van de depannagedienst heeft hem tot in Rogier geduwd, waar hij defekt een week heeft gestaan. Na de tentoonstelling werd hij terug door een depannagewagen naar de werkplaats van de Kuregemstraat gesleept voor herstelling.

Het indienstkomen van de 7900en is bepaald voor september 1977 op lijn 18 en januari 1978 op lijn 103, waarbij op deze lijnen tevens de éénmansbediening wordt ingevoerd.

. In stp Renbaanlaan staan volgende 4000en buiten dienst : 4001, 4007, 4008, 4011, 4015, 4028(ontsporing), 4034, 4035, 4040, 4042. Alle andere 4000en staan in stp Woluwe voor dienst op lijnen 39 en 44.

. Uitgebrande 7529 die lange tijd in stp Edingenstraat heeft gestaan, staat nu ook in stp Renbaanlaan. In 1975 zijn op dit wrak nog proeven genomen met automatisch open neerlaten van de pantograaf.

. Sinds september 76 heeft mivb bijna alle halteplaten vernieuwd. Het lijncijfer werd daarbij groter voorgesteld. Halten die op een traject van of naar een stelplaats liggen hebben nu op het haltebord zelf de tekst : naar remise/vers dépôt of uitgang remise/sortie dépôt gekregen. Vroeger stond dit op een geel bord onder de halteplaat.

. Op 17.06.77 wordt metrolijn 1 verlengd van Beaulieu tot Demey. Volgende wijzigingen worden daardoor aan het net aangebracht :

op 17.06.77 :

-verlenging van buslijn 96 (Beurs - Aartshertogenplantsoen) tot Demey.

-verlenging van buslijn 51 (Dancoplein - Wienerplein) tot Demey. In de week en op zaterdag rijdt lijn 51 nu om de 25 min ipv om de 30 minuten.

op 18.06.77 :

-aanschaffing van tramlijn 35 (Transvaal - Naamse Poort)

-aanschaffing van pendelbuslijn Centrum - Kazernen

-aanschaffing van buslijn ~~33~~ (Transvaal - Kazernen)

-indienststellen van tramlijn 22 tussen Naamse Poort en Churchill rondpunt via Kazernen (lijnkleuren : groen-groen)

-indienststellen van buslijn 34 tussen de Beurs en Transvaal. Deze lijn volgt vanaf de Beurs tot aan de Waverse stw/Troonstraat buslijnen 95 en 96, verder het traject van ex-tramlijn 35. (frekwentie : 15 min / rijdt niet op zondag)

-indienststellen van buslijn ~~34~~ tussen Naamse Poort en Transvaal. (frekwentie : week + zaterdag : 15 min, zondag : 20 min). Lijnkleuren van lijn 34 : wit-wit.

-indienststellen van buslijn ~~33~~ tussen Transvaal en Demey. lijnkleuren : wit-geel, spitsuurfrekwentie : 6 min. lengte van de lijn : 2,1 km (heen), 1,4 km (terug).

er is echter geen buslijn 35 !

De nieuwe tramlijn 22 zal met pantograaf rijden, met een frekwentie van 15 min in de week en op zaterdag, maar zal niet rijden op zondag. Merkwaardig is, dat de mivb blijkbaar de tram aan de Naamse Poort nog niet weg wil, ondanks dat tramlijn 35 origineel al op 28.06.76 had moeten verbust worden zodat er na 20.09.76 (tramlijnen 41 en 45 naar de Naamse Poort verbust als buslijn 80) geen

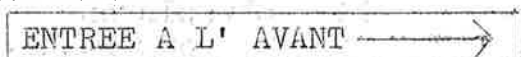
trams meer zouden komen aan de Naamse Poort (bovengronds). Het plots behouden van dit traject houdt verband met de mogelijke aanleg van een nieuwe lijn Naamse Poort - naar de omgeving van het kerkhof van Brussel (via de Leopold 3 laan). Lijn 22 wordt met motorwagentjes van het type 9000 gereden, maar wordt over haar ganse traject gedubbeld door andere lijnen (Naamse P. - Kazernen : gedubbeld door buslijn ~~34~~ met modern materiaal 8100 en Kazernen - Churchill rp : lijnen 23-90 met 7000 en 7800). Tevens kruist tram 22 de lijnen 32, 71, 95 en 96 die rechtstreeks naar de Naamse Poort omgeving gaan.

nmvb henegouwen :

Op zondag 22 mei 1977 is op het tramnet de nieuwe dienstregeling in gebruik genomen die een aantal ongewone nieuwigheden omvat : splitsen van lijnen, éénmansbediening, meer trams op het spitsuur maar minder trams daarbuiten.

Vanaf 22.05 werd op alle motorwagens het voorinstappen ingevoerd. Rijdt de tram nog met een ontvanger dan zit deze nu in de voorste ontvangerspost. Buiten op de tram is door middel van zelfklevers aangeduid langs welke deur men moet instappen :

achteraan :



oranje tekst op
bruine achtergrond

(links) vooraan (rechts)



De eerste week was de toestand vrij moeilijk en verwarrend, niet alleen langs buiten maar ook langs binnen, waar de aanduidingen de verkeerde kant uitwezen : boven de achterdeur langswaar moest uitgestapt worden hing de plaat : "SORTIE A L' AVANT". Na enkele dagen werden deze platen verwijderd. In de bijwagens die met ontvanger blijven rijden, moet nog steeds achteraan worden ingestapt. In semi-metro stations waar middenperrons gebruikt worden wijzen de pijlen ook natuurlijk weer de verkeerde kant uit. Nadat sinds het begin van 1977 reeds met éénmansbediening geëxperimenteerd werd, werd dit nu op een aantal lijnen ingevoerd, maar nog niet op het volledige stadsnet. Op lijnen 41, 57, 61, 62, 63, 64, 78 en 79, Charleroi-Anderlues en Bracquegnies-Mariemont blijkt de éénmansbediening meestal te worden toegepast, alhoewel het ook voorkomt dat van een lijn enkel het traject Gosselies-Calvaire - Charleroi in 1 agent rijdt. Tevens wordt op enkele drukke plaatsen nu losse ticketten in voorverkoop op de straat verkocht, waardoor het instappen aanzienlijk vlotter gebeurt. Volgens de plannen zouden alle andere lijnen nog in september in éénmansbediening moeten gaan rijden maar daar kan nog wel wat vertraging bijkomen. Trams in éénmansbediening voeren een rond plaatje mee "1 AGENT" (wit op zwarte achtergrond) maar er is nog een tekort aan dergelijke plaatjes.

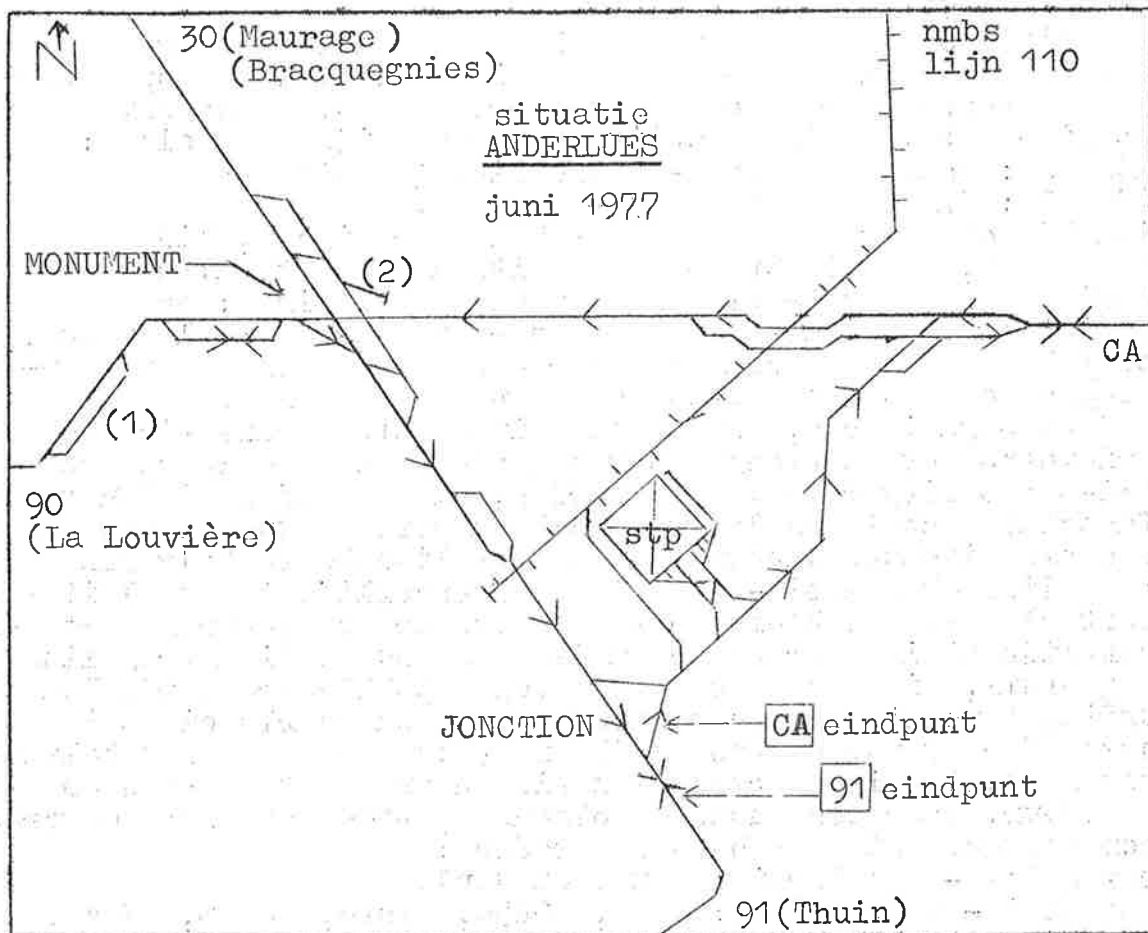
Op het traject Charleroi - Gosselies-Calvaire worden op het spitsuur volgens een vaste dienstregeling wagens van lijn 62 ingezet (4ritten per uur) zodat samen met de lijnen 57, 61-64, 63 een 7½ minuten dienst wordt gereden (8trams per uur). Lijn 62 vertrekt te Charleroi echter op het Eden eindpunt, daar Charleroi-Sud op het spitsuur het verzadigingspunt bereikt. De vertrekuren van lijn 62 komen (zoals steeds) niet voor in de dienstregelingen, daarom vermelden wij ze hier :
Vertrek Charleroi Eden naar Gosselies-Calvaire :
5u18, 5u35, 5u47, 6u08, 6u22, 6u37, 6u52, 7u07, 7u22, 7u37
7u52, 16u22, 16u37, 16u52, 17u07, 17u22, 17u37.

vertrek Gosselies Calvaire naar Charleroi Eden :
 5u43, 5u58, 6u11, 6u28, 6u43, 6u58, 7u13, 7u28, 15u58, 16u13,
 16u28, 16u43, 16u58, 17u13, 17u28, 17u43, 17u58.

Deze uren zijn geldig van maandag tot vrijdag, doch niet in juli en augustus. Achter de voorruit voert de tram een blauw plaatje mee met opschrift : CHARLEROI EDEN.

Lijnen 31, 90 en 92 zijn permanent ingekort tot Anderlues-jonction. Lijnnummers 31 en 92 worden dus niet meer gebruikt, maar 30 en 91 voortdurend. Tussen Charleroi Eden en Anderlues pendelt een nieuwe lijn, voortdurend in éénmansbediening. De frekwentie overdag is 15 min, op het spitsuur echter 7 ½ min. De capaciteit van de lijn is hierdoor niet vergroot : waar vroeger op het spitsuur 4 trams met bijwagen per uur op dit traject reden, zijn het nu 8 losse motorwagens. Op deze wagens wordt voor het eerst zichtbaar een dienstwagennummer meegevoerd : een rood plaatje met in het wit het dienstwagennummer en /303. S 9074 is blijkbaar de enige motorwagen die een aangepaste filmheeft (zie Vk 06:06), alle andere wagens rijden met witte film en blauw bijplaatje : CHARLEROI
 ANDERLUES

De situatie in Anderlues is daardoor wel enigszins vreemd veranderd, en ziet er nu zo uit :



- (1) : spoor vroeger door lijn 90 gebruikt voor het opstellen van bijwagens. Het heeft geen invloed op de bloksinjalisation. Nu buiten gebruik.
- (2) : oude wisselverbinding waarvan 1 wissel is weggenomen.

traject te Anderlues van de lijn Charleroi - Anderlues (CA): de trams rijden door Anderlues recht naar Monument, waar men op tegenspoor van de wisselplaats van lijn 90 van richting verandert. Van Monument naar Junction, waar men weer van richting verandert. Lijn CA neemt eindpunt op het spoor dat vroeger eindpunt van lijn 91 en halte van lijn 92 was. Het eindpunt van lijn 91 is nu een eind in de straat opgeschoven. Lijn CA rijdt

vanaf Junction recht naar Charleroi. Alle wagens rijden dus een grote lus door Anderlues. De getekende toestand is deze van begin juni 1977 na het aanleggen te Monument van nieuwe wisselverbindingen. Op de lus van Anderlues, en tevens op het traject Anderlues - Marchienne-au-Pont dat grotendeels enkelsporig ligt werden alle seinen van het blokstelsel nu dubbel uitgevoerd.

Lijn 91 neemt eindpunt zonder aan junction zelf te komen. Lijnen 30 en 90 nemen eindpunt in de stelplaats zelf, waar wordt gedrievoekt over de overloopwissel. Stelplaats Anderlues bezit nog steeds een aansluitspoor met de NMBS, dat over een gedeelte met 3 rails is uitgevoerd (1000-1435 mm). De overdekte stelplaats heeft 10 opstel-sporen.

Lijnen 61, 79, 64 rijden niet meer op zaterdag- en zondagen en evenmin in de maanden juli en augustus. Lijnen 41 en 63 rijden dus de uurdienst op het ganse lijnennet via Souvret. Vorige zomer werd ook reeds een dergelijke gereduceerde dienstregeling ingesteld. Van 9 tot 19 uur komt lijn 57 wel met een uurdienst tussen Courcelles en Charleroi.

Lijnen 80, 90 en 30 hebben ook wijzigingen ondergaan aan hun uurregeling.

Voor lijn 80 was een dienstregeling voorzien die wegens technische moeilijkheden niet in dienst is gekomen op 22.05 en nu verwacht wordt voor september. Deze dienstregeling voorziet het in 2 delen splitsen van de lijn als volgt :

lijn 82 : Charleroi Eden - Trazegnies (Dépot) en

lijn 80 : Trazegnies (Dépot) - Maurage.

Lijn 82 zou de ganse dag om het half uur rijden, lijn 80 om het uur, met slechts op het spitsuur om het halfuur. Er zijn 2 redenen te vinden voor deze splitsing : op de huidige lijn 80 duurt een heen en weer slag meer als 4 uur, zodat het personeel onderweg verschillende maal moest overstappen met kruisende trams om zijn dienst min of meer goed te organiseren, en wanneer binnen afzienbare tijd de semi-metro tot Dampremy zou komen zouden alle S wagens voor semi-metro uitgerust moeten worden, als het Eden eindpunt afgeschaft wordt en de trams alleen Gare du Sud, of Gare du Nord als eindpunt kunnen nemen. Door lijn 80 te halveren en de lijn Charleroi - Anderlues afzonderlijk te exploiteren hoeft slechts een klein aantal wagens nog omgebouwd te worden. Voor lijn 80 is voor het ogenblik een andere dienstregeling in gebruik, die echter pas op 31.05 gepubliceerd werd. Een uurdienst wordt gereden tussen Maurage en Charleroi, met tussen 5 en 9 uur en tussen 14 en 19 uur trams om het halfuur. Tussen Charleroi en Trazegnies rijden er wel trams tussen 9 en 14 uur, maar ook bussen. Volgende ritten van lijn 80 worden voor het ogenblik met bussen gereden :

Trazegnies - Charleroi : 10u10 en 14u10

Charleroi - Trazegnies : 9u46, 10u54, 11u46, 12u46, 13u46.

Lijn 30 rijdt tussen 9 en 13 uur en na 19 uur ook slechts om het uur, maar wel tot Maurage. Wanneer lijnen 80 en 30 slechts een uurdienst worden er bijkomende ritten ingesteld gewoon met lijnfilm 'SPECIAL' tussen Bracquegnies/Houdeng-Goegnies en Jolimont/Mariemont, als het ware dus een nieuwe stadslijn voor La Louvière.

Op zaterdag, zondag en in juli en augustus verwisselen lijnen 30 en 80 hun traject tussen Jolimont en la Louvière. Lijn 80 neemt dan het zuidelijke traject (via Haine St Pierre SNCB) en lijn 30 het noordelijke (via Fond & Haut de Beaume).

Lijn 90 ziet in de wekdienst zijn frekwentie ook van een half uur op een uur vallen tussen 9 en 15 uur, en na 19 uur. Bijwagens komen op lijnen 30, 80 en 90 in het schooljaar vanaf 15 uur op de baan.

Uit het voorgaande kan u besluiten dat de dienstregelingen er sinds 22.05 niet eenvoudiger op zijn geworden. Zoals steeds zijn er veel meer trams te zien dan er in de dienstregelingen staan (zoals lijnen 43, 84, 62 en ekstra ritten op andere lijnen). De regionale dienstregeling van groep Henegouwen is te koop in de NMVB hoofdzetel van elke provincie, ook in alle stelplaatsen van Henegouwen zelf.

Geruchten over nieuwe trams voor de NMVB zijn er nog steeds, het aantal gelede wagens zou nu 103 bedragen, maar of er al een bestelling is geplaatst is niet duidelijk. Ondertussen doen alle S motorwagens het nog prima, en andere geruchten zeggen dat een aantal N en S motorwagens van Brussel naar Charleroi zullen overgebracht worden als in Brussel de NMVB door de MIVB wordt overgenomen.

. Op 16.04.77 is S 9047 op lijn 63 onherstelbaar vernield bij een zwaar ongeluk. De tram werd midden in de flank door een zware vrachtwagen geramd, waarbij het chassis en de wagenbak meer als een halve meter werden ingedrukt, en langs de andere zijde evenredig uitgedrukt. Bij het ongeval ontspoorde de 9047, maar daar de boggies niet beschadigd waren kon hij later toch per spoor naar stp Jumet worden overgebracht waar hij sloping afwacht.:

. Recente ongevallen met pantografen hebben tijdelijk een tekort aan dergelijke stroomafnemers veroorzaakt. Weinig gebruikte trams zoals werkwagen 9032 van La Louvière werden daarom van de hunne beroofd.

. Met het invoeren van de éénmansbediening wordt op een aantal plaatsen met druk vervoer gewone ticketten op de straat in voorverkoop verkocht. (Charleroi Sud en Eden, Gosselies-Calvaire, Marchienne-au-Pont, Anderlues-Jonction) Het instappen gebeurt daardoor aanzienlijk vlugger.

. Op 26.05.77 is om 14u35 S 9037 op lijn 63 richting Charleroi ontspoord boven op de spoorwegbrug over nmbs lijn 124 aan het station Courcelles-Motte, dit te wijten aan de zeer slechte sporenligging, die door de warmte nog omhoog waren gekomen. De tram ging met het voorste draaistel ruim een meter buitenspoor staan, bijna tegen de brugleuning. Op deze zeer drukke verkeersader zijn er momenteel echter grootse wegenwerken bezig, waardoor het wegverkeer door sinjalisatie geregeld slechts van 1 baanvak kan gebruik maken. De tram versperde ieder wegverkeer, waardoor in een minimum van tijd langs beide zijden een lange sliert wachtende auto's stond. De tram reed dan maar wat heen en weer, en zette zich ondertussen ook wat dichterbij het goede spoor, waardoor het wegverkeer, zij het moeilijk, weer doorkon. De lichtsijnjalisatie van de enkelsporige blok was uitgeschakeld, waardoor de volgende tram eveneens de brug kwam oprijden en alle verkeer weer vastzette. Om 15u45 was depannage-bus 7575 ter plaatse, maar het duurde nog ruim een half uur voor 9037 als 63 terug naar Fontaine-l'E. kon. Een buspendel reed ondertussen tussen Courcelles en Gosselies, door de wegenwerken met een omweg via autosnelweg A 54. In Gosselies Calvaire namen alle trams komende van Charleroi eindpunt als lijn 62 en vertrokken terug in tegenrichting. Ook schooltram Gosselies(Dépot)-Fontaine-l'E. zag zijn weg onderbroken. De drukte was op een bepaald ogenblik daar zo erg dat er wel 6 trams en nog veel meer bussen aan het pleintje stonden zonder nog voor of achteruit te kunnen. Rond 18 uur was de toestand weer normaal, en op de ontsporingsplaats waren de gevaarlijke sporen nog dezelfde dag op een betere manier aaneengelast.

nmvb henegouwen :
stelplaatsverdeling van het trammateriaal (toestand half mei 77)

stp Charleroi :

HV TS2 : 9037, 9046, 9056, 9057, 9076
 HV TS3 : 9120 - 9150 (waarvan 3 uitgeleend aan Trazegnies)
 (en enkele uitgeleend aan Jumet)
 HVR TS : 9306, 9309, 9310, 9311, 9312, 9313, 9314

stp Anderlues :

HV TS2 : 9036, 9052, 9053, 9055, 9059, 9060, 9061, 9063,
 9064, 9074, 9075, 9077, 9079, 9080, 9081, 9082,
 9083, 9084, 9087, 9088
 9054(werkwagen)
 HVR Std : 9507, 9509
 9510, 9511 (hebben automatische deuren)
 HVR TS : 9300, 9301, 9303, 9305, 9307, 9308, 9316
 HVR TN : 9440, 9441, 9442, 9443, 9444

mw 9073, ART 89

stp La Louvière :

HV TS2 : 9030, 9031, 9033, 9035, 9038, 9039, 9040, 9042,
 9043, 9045, 9048, 9049, 9050, 9051, 9056, 9057,
 9065, 9066, 9067, 9068, 9069, 9070, 9071, 9072,
 9076, 9078, 9085, 9086
 9032 (werkwagen)
 HVR Std : 9514, 9515 (enkelrichtingsbijwagens)
 HVR Blc : 9550, 9551, 9552, 9553, 9554, 9556, 9557, 9558,
 9559, 9560, 9561, 9562, 9563

stp Trazegnies :

heeft geen vast materiaal.
 leent 3 HV TS3 van stp Charleroi + bijwagens
 leent 4 HV TS2 van stp La Louvière
 mw 9924, mw 9888 (museum)

stp Jumet :

HV TS2 : 9034, 9041(werkwagen), 9979(9044)⁺, 9047⁺
 HVR TS : 9315⁺
 HVR Std : 9501, 9506, 9504, 9508, 19409(9509)museum
 HVR Blc : 9555
 HV SL : 21001(9297)

?

HV TS2 : 9058 stelplaats onbekend
 HVR Std : 9502, 9503, 9505, 9512, 9513 deze bijwagens zijn
 waarschijnlijk gesloopt, waarvan enkele zelfs
 zonder ooit hun nieuwe nummer gehad te hebben.
 HV SL : 21002 (9298) waarschijnlijk gesloopt (?)

Van de TS2 motorwagens zijn de volgende omgebouwd voor semi-
 metro : 9037, 9038, 9043, 9046, 9047(+), 9066, 9088.
 Daarvan hebben 9043, 9066 en 9088 nog geen groene dubbele
 snor gekregen op de voorkanten.

Van de TN en TS bijwagens zijn de volgende aangepast voor
 semi-metro : TN : 9440
 TS : 9301, 9305 - 9316

gebruikte afkortingen :

HV	: motorwagen	TS2	: motorwagen type S
HVR	: bijwagen	TS3	: motorwagen type S(semi- metro)
HV SL	: slijpmotorwagen		
Std	: bijwagen standaard	TN	: bijwagen ex type N
Blc	: bw Braine-le-Compte	TS	: bijwagene ex type S



VeBOV- spoorwegkrant

traktiemateriaal van de n.m.b.s.

Lijst van het buitendienst gestelde modern traktiemateriaal van de NMBS door ongeval, sleet of ouderdom. Deze lijst bevat aanvullingen en verbeteringen op de materiaalslijst van VeBOV-koerier 08.

verdwenen voertuigen door ongeval :

elektrische motorwagenstellen :

003	74	brand
007,152,656	27.02.75	botsing Lilois
008	26.12.73	brand Essen
055	04.10.67	ontsporing Fexhe-le-haut-Clocher
062	10.02.70	brand
012,021	15.08.74	ontsporing Luttre
526	08.12.58	ontsporing Brussel Kl.Eiland

diesellokomotieven :

201.004 (5904)	12.12.60	brand Isières
271.003 (7103)	64	?
260.019 (8019)	27.11.68	brand Kwatrecht/Wetteren
212.108 (6208)	30.12.68	vernield Geronstère
201.034 (5934)	25.03.69	botsing La Louvière
205.016 (5516)	10.10.69	vernield Sclaigneaux
212.159 (6259)	25.06.70	vernield Kennedytunnel Antwerpen
7210	18.06.73	botsing Antwerpen

verdwenen voertuigen door ouderdom, sleet :

diesellokomotieven :

8101 (1972), 8102 (1975), 8103 (1973)

elektrische lokomotieven :

2902 (1967), 2914 (1967), 2901 (1968), 2918 (1968),
2919 (1968), 2915 (1972), 2917 (1973), 2916 (1974)

elektrische motorwagenstellen :

001 (1977)

omnummeringslijst dieselmotorwagens reeks 49 :

4901 = 553.01	4905 = 553.21	4909 = 553.48
4902 = 553.08	4906 = 553.29	4910 = 553.49
4903 = 553.12	4907 = 553.38	4911 = 553.50
4904 = 553.13	4908 = 553.45	

Wegens plaatsgebrek hebben wij een aantal spoorwegberichten nog niet kunnen publiceren. Wij zullen trachten om deze achterstand in ons volgend nummer te vergoeden. Alvast brengen wij hier een aantal berichten die deze achterstand verminderen.

Reeks:

08: Deze viertjes worden op vele lijnen van het net ingezet, even- goed in de Ardennen als in Vlaanderen. Ekspresdiensten worden nu onderhouden tussen Antwerpen en Blankenberge, en tussen Brussel en Oostende, beiden diensten zonder stoppen onderweg. De 814 was op 15 mei in Namen te zien.

09: De posttrein 15168 Brussel - Namen, die uit twee stellen is samengesteld, volstaat vaak niet voor het vervoer van de aanwezige poststukken. Daarom wordt dan wel eens een derde, gewoon reizigersstel ingeschakeld.

00-55: Trein 1973, Brussel-Welckenraedt, normaal bestaande uit elektr. stellen, reed aldus op 5 feb. '77 tot Luik G. Van hieruit reed een 55 met twee rijtuigen verder.

Voor het verkeer naar Duitsland zijn volgende reeksen van een derde koplamp voorzien:

22: gedeeltelijk, wsch. 2239-2250;

50-51: de 5001, en verder de reeks 51, waarvan sommige enkel de lampkast hebben maar geen schijnwerper.

54 - 55 - 59 - 60 - 62 - 64: nrs 5404 tot 5408; reeks 55, na de laatste herstelling ingebouwd; reeks 59: gedeeltelijk; 60: de prototypereeks 6001 - 6006 bij het aanbrengen van de dubbele koplampen. Enkele nummers van reeks 62, vb. 6245, 6271; en enkele van reeks 64, vb. 6401, 6404.

De reeksen 09°, 15, 16, 18 en 25.5 zijn vanaf hun ontstaan met deze ekstralamp uitgerust.

26: de in Veko 06 genoemde 2604 is één der eerste loks die te Salzinnes in onderhoud waren. Hij verliet de CW op 31.12. '76.

49: Door de GTF te Luik werd de 4906 weer van stal gehaald. Zij reden een rit op 15 april 77 tussen Welckenraedt en Luik, via Eupen, Raeren, Monschau, Waismes, Sankt-Vith, Waismes, Malmedy Stavelot en Trois-Ponts.

55: Een aanvulling op Veko 05 in verband met de 5540. De laatste herstelling van deze lok gebeurde op 3 jun. 75 te Salzinnes.

Toen is de gewone stoomverwarmingsketel weggenomen en vervangen door een elektrische verwarming, geleverd door hoofdalternator en daarna omgevormd en gelijkgericht tot 3000 V. De stp van deze lok is Jemelle, en zij wordt gewoonlijk ingezet op de lijnen 42 - 43 voor reizigerstreinen tussen Liers - Luik G. en Rivage-Jemelle. De smalle, gele bias is bij deze lok vervangen door een lichtblauwe, terwijl de koppeling voor de verwarming verwijderd is. Er is, net als bij de elektr. los, een kabel met koppelbus aangebracht.

M 1: Voor de trek- en duwtreinen naar Maastricht, zijn enkele stuurpostrijtuigen van een derde koplamp voorzien. (Luik G.)

Lijn 21: Voor de elektrifikatie van de lijn Hasselt - Genk C. zijn de volgende werken in uitvoering:

- plaatsen van elektrische lichtseinen en automatisch blokstelsel tussen Hasselt en Winterslag.

- Aanleg van de wissels en de kruising naar Genk-Centrum: deze wisselplaats komt te liggen in de bocht voorbij het station Winterslag, richting Hasselt.

- aanpassing van het seinhuis te Boxbergerheide (Genk) voor de bediening van de seinen en wissels aan de aftakking.

- Afgraven van de helling aan de Europalaan te Genk, op de plaats waar het nieuwe station zal opgericht worden.

Lijn 74: Binnen korte tijd zal het station van Nieuwpoort worden gesloopt. Het reizigersverkeer op deze lijn (Diksm.-Nieuwpt) hield op in 1952, goederendiensten waren er tot 1974. De sporen tussen Nieuwpoort-Bad en -stad, zijn op dit ogenblik al weggenomen.