

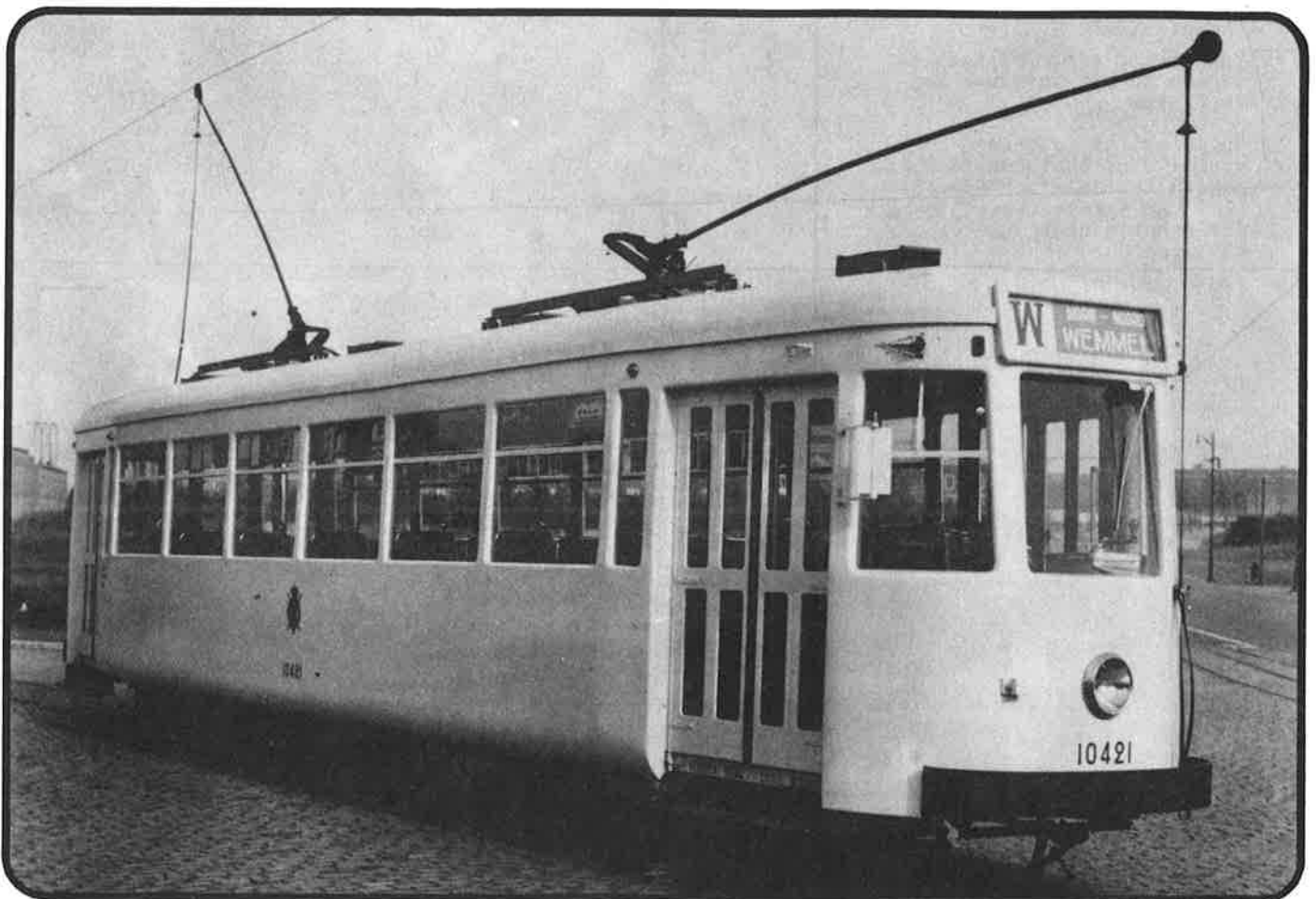


VeBOV koerier

maandblad

nummer 068

maart 1983



VeBOV - koerier

068

maart 1983

Maandblad van de Vereniging voor Belangstellenden in het Openbaar Vervoer, vereniging zonder winstgevend doel.

Verschijnt tienmaal per jaar.

Hoofdredakteur :
Jan Vermeiren

Medewerkers :
Raf Bonte
Bob Boogaerts
Freddy Coussens
Alain Janmart
Koen Janssens
Wouter Janssens
Erik Keutgens
Philippe Laureijs
Fernand Van de Plas
Walter Weyts

Niets uit dit blad mag worden overgenomen zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de redactie.

De rubriek "Spoorslags" verschijnt in samenwerking met "TTZ-Aktueel".

Vereniging voor Belangstellenden in het Openbaar Vervoer, vzw

Opgericht te Antwerpen op 28 april 1976. Statuten verschenen in het Belgisch Staatsblad van 9 september 1976 onder het nummer 7568 van de bijlagen.

VeBOV-koerier
Verantwoordelijke uitgever :
Jan Vermeiren
Sorbenlaan 62
2610 WILRIJK

Op 26 februari 1983 werd door de Algemene Ledenvergadering een nieuw bestuur verkozen. Het bestuur bestaat nu uit :

Bob Boogaerts, voorzitter
Joos Robijnslei 24
2200 Borgerhout
(03) 321 41 95

Koen Janssens, sekretaris
Lange St-Annastraat 23
2000 Antwerpen

Wouter Janssens, penningmeester
Palmboomstraat 12
1150 Brussel
(02) 735 12 99

Hiermee vervallen alle vroegere in VeBOV koerier verschenen adressen.

Sindsdien werd eveneens een redactieraad opgericht. Deze VeBOV koerier is het eerste nummer verzorgd door de nieuwe ploeg.

Erratum:

Door een vergissing bij het drukken werden de bladzijden 11 en 14 onderling van plaats verwisseld.

Foto voorpagina :

Motorwagen type N 10421 in originele toestand, voorjaar 1950, foto archief Erik Keutgens.

Foto achterpagina :

HLE 2920 te Schaarbeek, met onderdelentrein vanuit CW Mechelen, september 1978.

De NMVB - motorwagens

« type N »

1 : Inleiding

In de naoorlogse jaren elektrificeerde de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen (NMVB) nog enkele lijnen of delen van lijnen. Hierdoor ontstonden grotere aaneengesloten netten. Samen met de uitbreiding van het elektrische net diende ook aangepast materieel te worden ontworpen en gebouwd, temeer daar het bestaande 2-assige materieel verouderd was en zeker niet meer aangepast aan de vervoersvraag. Het 4-assige materieel bestond toen praktisch enkel uit de "standaard"-motorwagens. Deze waren qua vermogen in staat één of meerdere 2- of 4-assige bijwagens te slepen.

De NMVB zou echter meer diversifikatie in haar wagenpark brengen en op relatief korte tijd zouden drie totaal verschillende reeksen motorwagens in dienst worden gesteld, ieder voor een specifiek gebruik :

1. Een reeks "Braine-le-Comte" éénrichtingsmotorwagens 10374 - 10394 met bijbehorende bijwagens 19456 - 19479. Het waren voor hun tijd bijzonder fraaie en snelle tramstellen, te beschouwen als een moderne uitvoering van de standaard-motorwagens. Door het gewicht te beperken, vooral van de bijwagens, waren ze in staat hoge snelheden te ontwikkelen wat hen bij uitstek geschikt maakte voor de langere interlokale lijnen.

2 : De prototypes

Tussen 1944 en 1949 werden door de NMVB-werkplaatsen Kuregem, Eloystraat te Brussel tien prototype-motorwagens gebouwd, met als doel een nieuwe en lichte tweemotorige stadsmotorwagen te ontwikkelen. De aandrijflijn was erg geïnspireerd op deze van bepaalde dieselmotorwagens van de NMBS. De twee traktiemotoren waren opgehangen aan het onderstel en dreven ieder via een as met kruiskoppelingen (een cardan-as) de buitenste as van een draaistel aan. Met de asindeling A1' - 1A' ontstond zo een rijtuig met 50 % adhesie. Aangezien het niet in de bedoeling lag bijwagens te slepen, waren twee motoren qua vermogen voldoende en was de beperkte adhesie geen bezwaar. De opgehangen motoren waren beter bestand tegen uitwendige schadelijke invloeden (sneeuw, water, stof,..), ze hadden een beter gesmeerde overbrenging en waren veel minder aan schokken blootgesteld.

2. Een reeks "PCC"-motorwagens, geïnspireerd op het gelijknamige model uit de Verenigde Staten, van waaruit overigens als prototype de 10419 werd ingevoerd. Deze reeks, genummerd 10395 - 10418, werd wegens haar typische pcc-kenmerken (hoge aanzet- en remwaarden door groot motorvermogen) ingezet op de zwaardere en heuvelachtige voorstadslijnen van Charleroi. Als éénrichtingswagens uitgevoerd en in de onmogelijkheid om bijwagens te slepen, zouden deze rijtuigen steeds speciale exploitatie-eisen stellen.

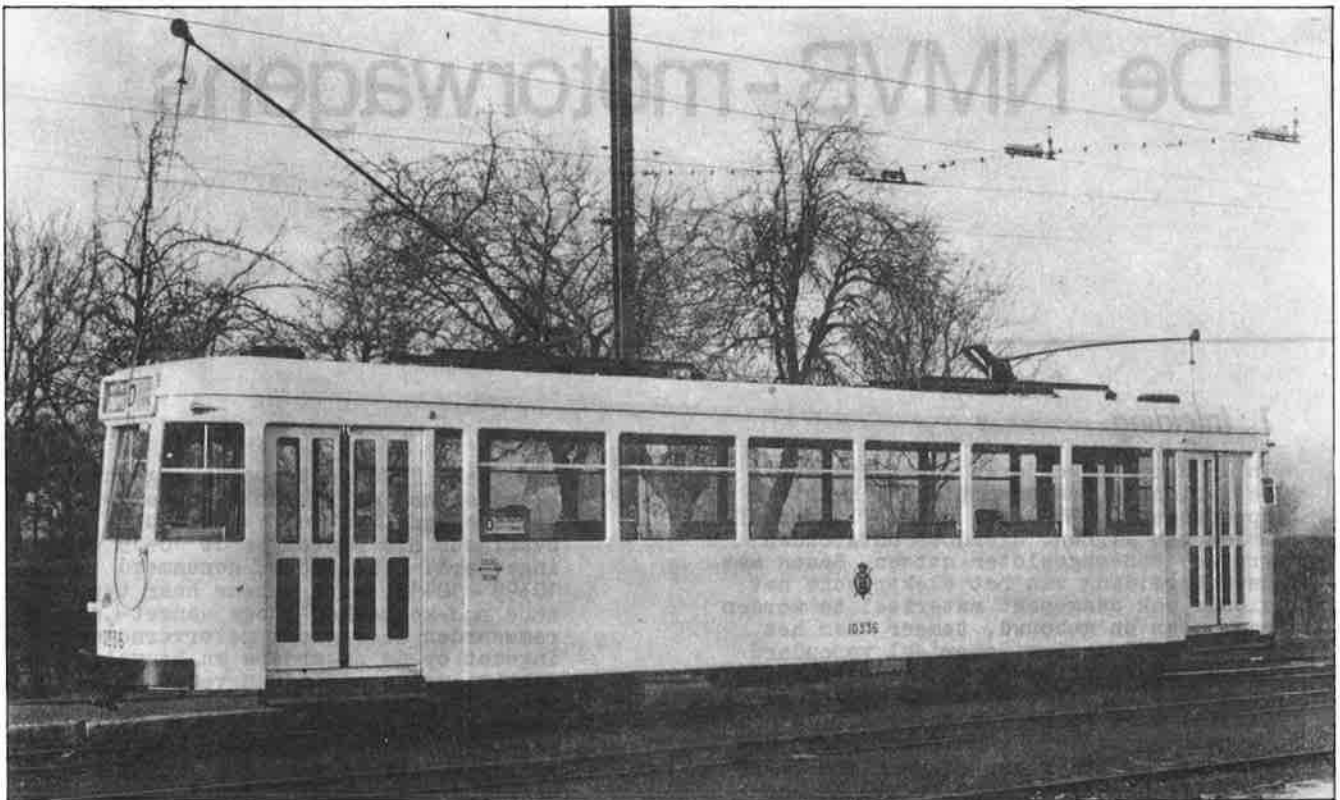
3. Een reeks nieuwoortige en lichte 4-assige motorwagens, al snel bekend onder de naam "type N", voorzien voor een bijwagenloze stadsdienst. Deze wagens met een grote reizigerscapaciteit, ondanks hun beperkt motorvermogen, moesten het 2-assig materieel op het Brusselse stadsnet vervangen.

Deze laatstgenoemde rijtuigen "type N" werden volledig door de NMVB ontworpen en gebouwd. Ze bevatten toen een aantal nieuwigheden zonder echter als revolutionair te kunnen worden bestempeld. Daar in 1982, op enkele rijtuigen na, de de laatste overgebleven motorwagens (of inmiddels bijwagens) onder de slopershamer verdwenen, loont het de moeite dit tramtype eens van naderbij te bekijken.

De elektrische traktieuitrusting, die geen nieuwigheden bevatte, had, door het gebruik van slechts twee motoren, enkel de motorschakelingen serie en parallel.

Uiterlijk waren deze tien prototypes in twee reeksen onder te verdelen. De gelijkaardige 10330 - 10335 waren rechthoekig met een naar boven toe afgeschuinde voorzijde en met slechts vier zijramen. Ze waren 12 meter lang en 2,20 meter breed. De ganse reizigersafdeling was zonder tussenschotten gebouwd. Door het in de lengterichting plaatsen van de controller ontstond enige plaatswinst in de bestuurdersposten.

Voorts werden op enkele van deze rijtuigen nog een aantal nieuwigheden toegepast o.a. fluorescentieverlich-



Prototype motorwagen type N 10336, voorjaar 1949, archief Erik Keutgens

ting, dubbele pneumatische deuren op de 10331 en 10335 en een zittende ontvanger aan de achterdeur in de 10330 en 10335. De 10334 was met Zweedse rubbergeveerde SAB-wielen uitgerust en de 10333 en 10334 waren door het gebruik van lichte materialen (voornamelijk aluminiumlegeringen) als extra lichte voertuigen van slechts 11 ton gebouwd. Deze 6 rijtuigen kwamen allen in dienst op de lijn "O" Rouppepl. - Ukkel Sterrenwacht. Door eerst hun proefritten uitgevoerd te hebben op de lijn "N" Rogierpl. - Rouppepl. werden de wagens al gauw geïdentificeerd als "type N" motorwagens.

Daar men nog niet tevreden was over de reizigerscapaciteit van deze 6 wagens werden nogmaals 4 prototypes gebouwd, doch nu 13,90 m lang en 2,20 m breed. Gezien hun grotere lengte moesten de kopwanden meer afgerond worden omwille van het vrije ruimteprofiel in bochten.

3 : De reeksbouw

De vier laatste prototypes 10336 - 10339 voldeden zo goed dat de Raad van Beheer van de NMVB op 05 april 1949 besloot nog zes gelijkaardige wagens te laten bouwen terwijl reeds een principieel akkoord werd gegeven voor de volgende 24 stuks. Deze in totaal 30 stuks werden genummerd 10420 - 10449. Het waren getrouwe kopies van de 4 laatste prototypes. Enkel de wagenbreedte werd van 2,20 m tot 2,32 m opgevoerd en de verlichting bleef beperkt tot één centrale rij TL-lampen i.p.v. twee laterale rijen bij de prototypes. De wagenbak was opzij niet meer recht, maar werd onderaan naar binnen toe afgerond. Ook kreeg de be-

Deze rijtuigen werden afgewerkt in 1948 en 49 en gaven voor die tijd een bijzonder moderne indruk. Qua techniek (motoren, aandrijving,..) waren ze gebaseerd op de zes eerste prototypes, waarvan ze ook de nieuwigheden zoals fluorescentieverlichting, pneumatische deuren, ontvangerszitplaats overnamen. Deze wagens hadden wel voor het eerst een pneumatische ruitenwisser. De vier rijtuigen werden, na proefritten, officieel in dienst gesteld op de buurtlijn Brussel-Ninove.

We benadrukken hier wel dat niet enkel de 4 laatste rijtuigen als "type N" werden omschreven, zoals algemeen wordt aangenomen, maar dat alle 10 prototype-rijtuigen in het NMVB-materieelsbestand als type N zijn opgenomen. Overigens was er in officiële geschriften reeds sprake van "type N" voor de bouw van de 10336 - 10339.

stuurspost slechts één i.p.v. twee verluchtingsschuifraampjes. Door het verbreden van de wagenbak kon het aantal staanplaatsen van 67 tot 77 worden verhoogd wat met de gelijkgebleven 33 zitplaatsen een totale capaciteit van 110 reizigers gaf. Het motorvermogen werd, door wijziging van de motoren, opgedreven van 2 x 47,7 kW (motor MTV 215) tot 2 x 58,8 kW (motor MTV 315²) continu-vermogen.

Kort na de indienstname van de eerste wagens werd het aantal bestelde rijtuigen verhoogd tot 40 stuks, en eind december 1951 zelfs tot 70 stuks, genum-

merd tot 10489, hoewel deze reeks nooit volledig zou worden geleverd.

De bouw van een dergelijke reeks noodzaakte ook voor de NMVB een meer industriële aanpak. Daarom werd de bouw verdeeld over verschillende werkhuizen. Het onderstel werd samengesteld in Kessel-Lo en de draaistellen in Destelbergen. De motoren MTV 315² werden gedeeltelijk herbruikt van oude 2-assige motorwagens, gedeeltelijk verbouwd uit eveneens gerecupereerde MTV 343 motoren. De overige motoren werden door de NMVB zelf gebouwd in Anderlues (rotor) en Kuregem (stator). De samenbouw van al deze delen, tesamen met de afwerking gebeurde in Kuregem in 5 fazen :

- het monteren van het kastgeraamte op het onderstel ;
- het plaatsen van de traktieuitrusting met de sterkstroombedrading en de pneumatische uitrusting (compressor, perslucht tanks,..) ;
- het aanbrengen van de buitenbeplating en het leggen van de laagspanningsbedrading ;
- het aanbrengen van de binnenbeplating en inrichten van het rijtuig ;
- het schilderen.

Het onderstel werd gebouwd door het samenlinken van warmgewalste stalen profielen. Het kastgeraamte bestond uit aaneengelaste profielen, die op hun beurt op het onderstel waren geklonken. Het kastgeraamte droeg samen met het onderstel bij tot de stevigheid van het geheel, men spreekt daarom van een zelfdragend koetswerk. De ganse traktie- en remuitrusting (controllers, handrem, compressor,..) was rechtstreeks op het onderstel bevestigd. De buitenbeplating, samen met de afrondingen van het dak, bestond uit 2 mm dikke aaneengelaste aluminiumlegering platen. Het dak zelf was om veiligheidsredenen (isolatie) uitgevoerd in

18 mm dikke houten planken, en overdekt met een kunststoflaag. Binnenin waren de wanden bekleed met 3,2 mm dikke kunststof panelen, en het plafond met 1 mm dikke aluminiumgeleerde plaat. De vloer bestond uit dennenhouten planken van 25 mm bedekt met een 6 mm dik geribd kunststofta-pijt.

De twee traktiemotoren hingen midden onder het onderstel via verende rubberblokken. Iedere motor dreef via een cardan-as en een overbrenging de uiterste as aan van een draaistel. De motoren werden met een klassieke controller bediend. Deze, eveneens door de NMVB gebouwde, controller had 10 traktiestanden en 6 remstanden.

De 10 traktiestanden waren achtereenvolgens : 4 standen serie met weerstanden, serie, 3 standen parallel met weerstanden, parallel, parallel met geshunte bekrachtigingswikkeling.

De motoren lieten een aanzetversnelling toe van 1 m/s^2 , de elektrische weerstandsremming werd enkel gebruikt bij noodgevallen. De bedrijfsrem, met een Westinghouse-kraan in iedere stuurpost, bediende de blokkenrem op alle wielen. Een mechanische parkeerrem (handrem) greep in op de dichtstbijgelegen as.

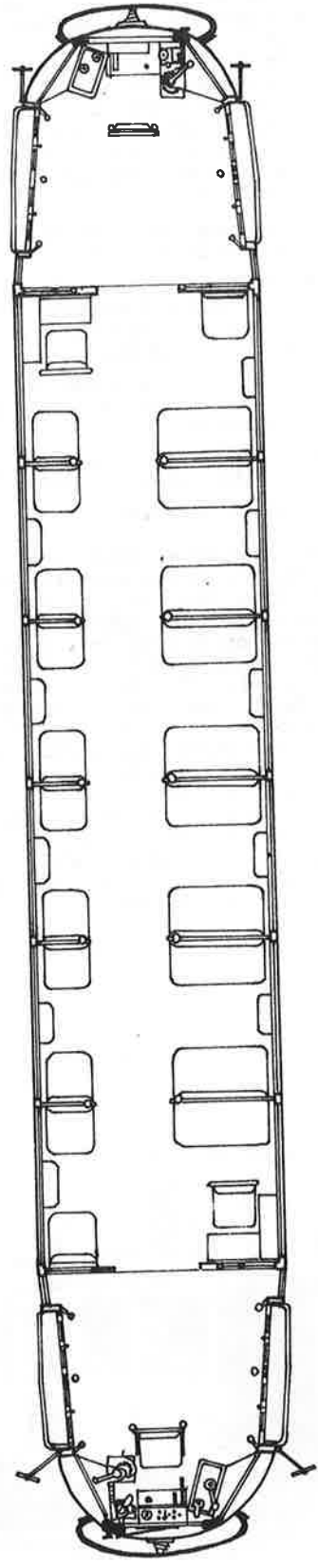
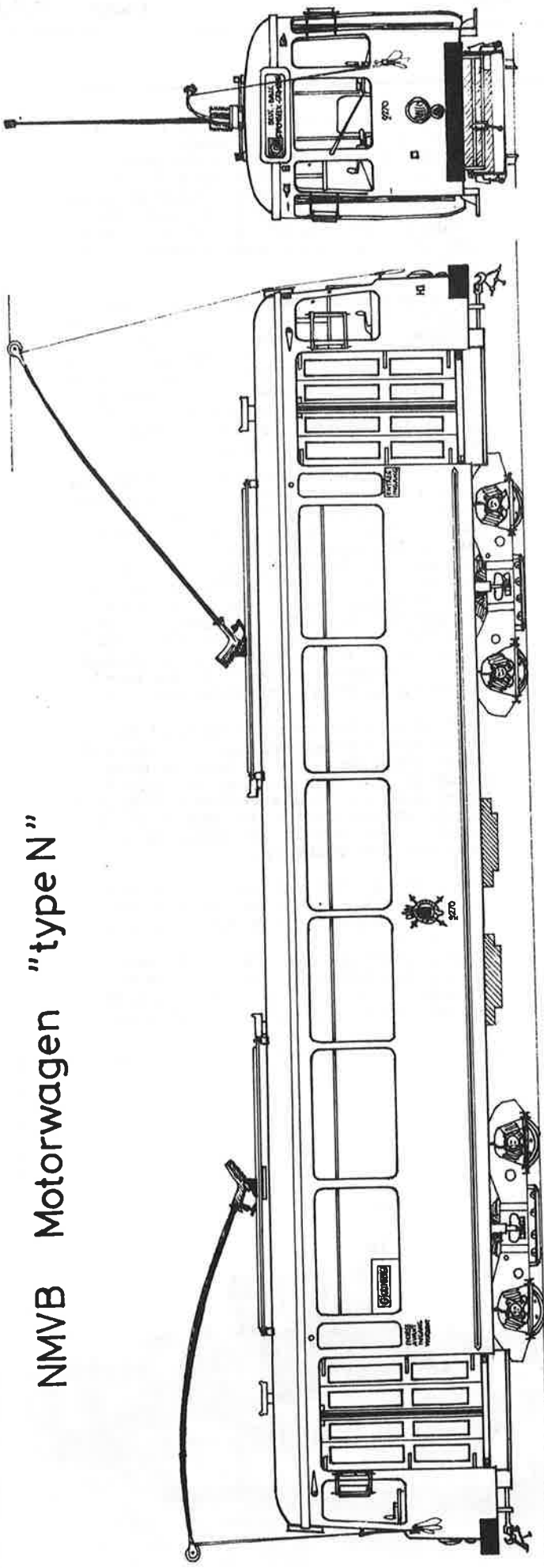
De draaistellen waarmee de type N-motorwagens origineel waren uitgerust waren samengesteld uit gelaste staalplaat en voorzien van konventionele veerelementen. Zoals verder beschreven wordt, werden deze rijtuigen reeds na enkele jaren dienst van verbeterde draaistellen voorzien.

Het rijtuig werd verwarmd met 9 onder de zitbanken geplaatste 500 W weerstanden, aangevuld met 400 W in iedere stuurpost. De verluchting gebeurde via 4 dakventilatoren. Bovendien was in iedere stuurpost één schuifraam voorzien en kon het bovendeel van de 12 zijramen



Motorwagens N 9275, 9287, 9284 en 9286 te Brussel, 31 juli 1978

NMVB Motorwagen "type N"



VeBOV

VeBOV koerier 068 blz 6

opengedraaid worden. De verlichting bestond uit één rij van 8 TL-lampen, elk onder 600 V gevoed.

Deze tweerichtingsrijtuigen beschikten langs iedere zijde over een stuurpost met opklapbare zitplaats. Tevens waren er twee ontvangerszitplaatsen van waaruit de ontvanger de nabijgelegen achterdeur kon sluiten. Origineel waren alle wagens voor tweemensbediening opgevat. Bij de achterdeur beschikten de reizigers bij het instappen over een opvangplatform van 3,25 m² alvorens bij de zittende ontvanger voorbij te komen. De uitstapdeuren waren vooraan.

Stroomafname op de 600 V bovenleiding gebeurde via een trolley-stang met een wieltje. Het rijtuig was voor iedere rijrichting van een trolley voorzien. Het op- en neerlaten hiervan gebeurde met 2 koorden aan de buitenzijde. Een hoofdschakelaar beveiligde de motoren tegen overbelasting. De elektrische voeding van de hulpdiensten (buitenverlichting, deurbediening,...) gebeurde onder laagspanning via een batterij.

Langs de buitenzijde waren de wagens in de typische tram-cremekleur geschilderd met op de zijkanten het NMVB-blazoen. De rijtuigen waren vooraan achteraan van lijnfilms voorzien, langs iedere zijde, naast de achterdeur, aangevuld met een zijfilm. De wagennummers stonden in bruin aangegeven (echter zonder de toevoeging van de letter N). Vanaf mei 53 werden de wagens voorzien van een remlicht onder de koplamp en werd het wagennummer, kleiner dan voorheen, boven de koplamp herschilderd. Later nog werden de zijkanten voorzien van rubberen stootranden. Met uitzondering van één rijtuig waarvan verder sprake, waren de zitbanken bekleed met bruin simili-leder en waren de binnenwanden en deuren in verschillende tinten van beige en bruin geschilderd. Het plafond was wit.

Waren de type N motorwagens origineel opgevat voor stadslijnen, later wou men ook hun mogelijkheden op andere netten en meer interlokale lijnen uittesten. Zo werd de 10437 uitgeleend aan het net Charleroi-La Louvière voor proefritten, doch zonder sukses. Op de lijn Brussel - Leuven daarentegen, waar noch de pcc-wagens noch de Braine-le-Comte-wagens voldoening gaven, maakten de proefritten met de type N een veel betere indruk. We dienen hier nog te vermelden dat op de lijn Brussel - Leuven reeds eerder de 10431 en 10432 proefritten deden om prestatievergelijkingen te kunnen opmaken met het uitgeleende tramstel 503-504 van de ELRT (Electrique Lille-Roubaix-Tourcoing). Einde 1952 vertrok de 10460, begin 1953 gevolgd door de 10463, naar de lijn Brussel - Leuven, later nog gevolgd door de 10439. Daar het ganse oostelijke deel van het NMVB-tramnet in Brussel voor pantograafexploitatie was aangepast, werden op deze wagens de 2 trolleys tijdelijk door een pantograaf vervangen. Gezien de goede ervaringen met deze wagens werd voor de groep Leuven een bijkomende reeks

10490 - 10499 besteld, die op de pantograaf na identiek was aan de vorige reeks. Inmiddels was men bij de reeksbouw aangekomen bij de 10471 en men besloot eerst deze 10 rijtuigen voor Leuven te bouwen. De uitgeleende 10439, 10460 en 10463 keerden pas na de levering van 10496 - 10498 naar het Brusselse net terug.

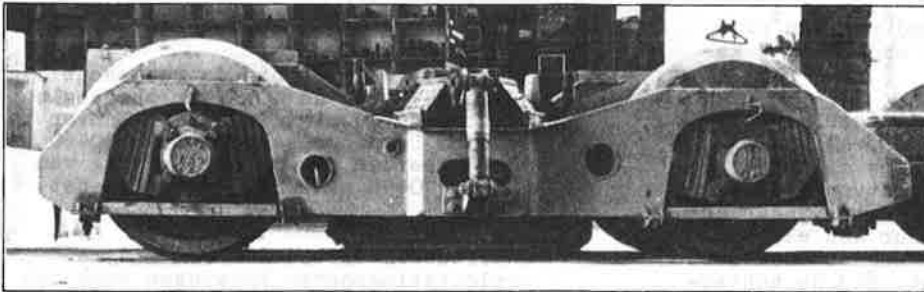
Ondertussen vertoonden ook andere exploitatiegroepen interesse voor dit rijtuigtype. Voor de groep Gent werden 3 en later nog 2 bijkomende wagens besteld, alweer uitgerust met pantograaf. In afwachting van de levering hiervan werd de 10499, laatste van de reeks voor Leuven, tijdelijk aan Gent uitgeleend.

Bij de nummering was men echter al bij 10499 gekomen en de nummerreeks vanaf 10500 was reeds in gebruik voor stoomtrambijwagens. Om voor de toekomst zeker ruime nummerreeksen te creëren, voorzag men 2 nieuwe reeksen: 40000 - 40999 voor nieuwe pcc-rijtuigen, die er echter nooit zouden komen, en vanaf 41000 voor andere motorrijtuigen. Voor Gent werden zo de nummers 41000-41002 en 41008, 41009 gebouwd. De 41008 kwam echter met het nummer 10499 buiten en werd aan groep Leuven geleverd, tegelijk met de omnummering van de 10499 in 41008 in Gent.

Tegelijk werd wel de produktie van de Brusselse reeks voortgezet, voorzien tot 10489. Ze zou echter einde 1954 worden stopgezet bij de 10484. De 10485 verscheen enkele jaren later als speciale realisatie, doch de overigen, de 10486 - 10489, werden niet meer gebouwd en evenmin werden deze nummers voor andere voertuigen gebruikt.

Na het stopzetten van de produktie bij de 10484 bleef de NMVB verder onderzoek doen om het materieel nog te verbeteren en vooral om het economischer in onderhoud te maken. Het resultaat hiervan was een zelfontworpen en -gebouwd draaistel dat voor de NMVB zonder twijfel enkele opmerkelijke nieuwigheden bevatte.

Het bleef een motorloos draaistel opgevat voor aandrijving van de buitenste as vanaf een aan het onderstel opgehangen motor. Voor de vering werd in grote mate gebruik gemaakt van rubberen veerelementen. Het draaistelraam rustte op de aslagers via 2 schuingeplaatste rubberblokken per lager. De wiegbalk steunde op zijn beurt via 4 blokken op het draaistelraam. De beweging van de wiegbalk werd gedempd door een torsiestang, die later echter door een hydraulische schokdemper vervangen zou worden. Alle wielen waren ook voorzien van inwendige veerelementen, zoals deze die reeds op de pcc's in gebruik waren, en die een zeer geluidsarme loop gaven. Ook het remsysteem maakte een grondige wijziging mee. De bedrijfsremming werd bekomen door een BSI schijfrem op iedere as. Voor de noodremming waren 2 railremmen onderaan het draaistelraam bevestigd. Deze railremmen werden gevoed op batterijspanning bij alle 6 de remstanden van de controller. De bekomen remvertragingen beliepen 1,6 m/s²



Rubbergeveerde bogie met railremmen van een motorwagen type N, juli 78

bij bedrijfsremming (schijfremmen) en $3,2 \text{ m/s}^2$ bij noodremming (schijf-, reostaat- en railremmen). In ideale omstandigheden konden deze waarden zelfs tot $2,2$ resp. $4,5 \text{ m/s}^2$ oplopen. Deze bogies werden uitgetest op het rijtuig 10484. De bekomen resultaten waren van die aard dat de werkplaats te Eugies er een ganse reeks bouwde waarmee het grootste deel van de N motorwagens werd uitgerust. De oude draaistellen gingen niet verloren maar werden herbruikt onder oude standaard-wagenbakken die vrijkwamen bij de konstruktie van de 4-motorige type S motorwagens.

In 1958 hield men in Brussel de wereldtentoonstelling "Expo 58". De MIVB stelde daar in het Paviljoen van het Transport haar pcc 7155 tentoon. De NMVB wou niet ten achter blijven en konstrueerde nog een laatste en licht

4 : Verdere levensloop

Reeds in de jaren 1959-63 werden de eerste 6 en afwijkende prototypes 10330 - 10335 afgevoerd, na hun dienst grotendeels uitgevoerd te hebben op de lijn "0" Rouppepl. - Ukkel Sterrenwacht.

Na slechts enkele jaren te Gent gebruikt te zijn werden de 5 N rijtuigen in de reeks 41000 wegens de inkrimping van het tramnet tussen 1957 en 60 naar Brussel overgebracht. De pantograaf verdween en ze kwamen in dienst met 2 trolleys.

In 1964 werd, teneinde de exploitatiekosten van bepaalde lijnen te kunnen drukken, de reeks 10472 - 10483 en de 10485 verbouwd als éénmanswagen (OMC), hiervoor uitgerust met betaaltafels in de bestuurdersposten. Hiervoor werd noodzakelijk de voorinstap ingevoerd, aangegeven met het typische oranje bord "1 Agent". Later zal in Brussel algemeen de voorinstap worden ingevoerd, steeds met het bordje "1 Agent" onafhankelijk van het al dan niet aanwezig zijn van een ontvanger.

Door de geleidelijke overgang op autobusexploitatie van de lijnen van groep Leuven, voornamelijk dan van de lijn Brussel - Leuven zelf, waren inmiddels ook de wagens 10490 - 10499 overtollig geworden. Met herbruikte draaistellen en traktieuitrustingen van gesloopte standaard-motorwagens werden ze in 1962 - 65 onder dezelfde wagnummers, doch aangevuld met de letter "S", verbouwd tot 4-motorige "type S" motorwagens voor het net Charleroi - Mons. Hun verdere leven als type S

afwijkende N motorwagen, de 10485. Deze wagen werd gebouwd tussen de produktielijn van S motorwagens, waar men inmiddels aan de "Expo"-reeks "type SE" met Kiepe controllers was aanbeland. De 10485 kreeg zo een wagenbak die binnenin volledig gelijk was aan die van de SE wagens, nl. met groene i.p.v. bruine bekleding van de binnenwanden en de zitbanken. Verder waren de handgrepen op de banken uitgevoerd als rechthoekige profielen i.p.v. bollen, en waren alle aluminiumprofielen goudkleurig geanodiseerd. De bestuurdersposten hadden ieder nu 2 schuifraampjes voor ventilatie. Gezien de gelijkenis met de SE's werd dit rijtuig officieus wel eens als "NE" aangeduid. Tijdens de tentoonstelling op de Expo 58 was dit rijtuig overigens om didaktische redenen gedeeltelijk ontmanteld.

valt echter buiten het bestek van dit artikel.

In 1965 werd bij wijze van proef de 10424 verbouwd als bijwagen voor de kustlijn. Dit hield o.a. in dat de 2 bestuurdersposten plaats ruimden voor 2 overloopdeuren. De ganse traktieuitrusting verdween en elektrische en pneumatische verbindingleidingen werden aangebracht. Door het behoud van de rubbergeveerde bogies, beroofd van hun onbruikbaar geworden railremmen, verkreeg men een bijwagen met een zeer geluidsarme en zachte loop. In de periode 1965 - 68 verbouwde de werkplaats Kuregem zo nog 20 bijwagens, aldus een reeks 19693 - 19714 vormend.

In 1966 werden 8 type N wagens verkocht aan de metersporige voorstadslijn Gijón - Avilés in Spanje, waar reeds in 1962 NMVB wagens heen gingen. Zo werden de toen nog 3 resterende prototypes tesamen met nog 5 andere wagens verzonden. Zes hiervan werden eerst nog verbouwd tot bijwagens. De 10425 en 10447 daarentegen kregen 4-motorige draaistellen en de normale uitrusting van een type S motorwagen voor het slepen van bijwagens.

In 1973 werd nog een reeks 19714 - 19718 als bijwagens voor Charleroi verbouwd. Het betrof een erg eenvoudige ingreep door het ontbreken van complexe overloopdeuren zoals op de kustlijn.

In 1976 hernummerde de NMVB haar ganse

tram- en werkwagenpark teneinde een uniforme wagennummers te bekomen. De toen overblijvende motorwagens werden 9270 - 9287, de 5 eersten daarvan in dienst op de lijn Brussel - Grimbergen (G) en Brussel - Vilvoorde (Het Voor), de overigen als éénmanswagens op Brussel - Wemmel (Bw). De Charleroi-bijwagens werden 9440 - 9445 gevolgd door de kustbijwagens 9446 - 9465.

Op 31.07.78 reden de type N motorwagens door het opheffen van de tramexploitatie op de 3 overblijvende Brusselse lijnen, het laatst in reizigersdienst. Twee wagens werden nog hetzelfde jaar naar Oostende overgebracht, waar ze echter geen enkele activiteit meer zouden hebben en tenslotte gesloopt zouden worden. Als enige aandaken van hun aanwezigheid kan worden vermeld dat een volledige kopwand van de 9272 op de zwaar beschadigde SO 9020 werd overgeplaatst. Deze reed als enige SO motorwagen met slechts één verluchtingsschuifraampje in de stuurpost.

Alle overige N motorwagens werden naar Jumet overgebracht. De 9286 werd met een pantograaf uitgerust voor verschillende proefritten terwijl hij ook rangeerwerk verrichtte in de werkplaats Jumet. De ervaringen met deze proeven overtroffen zeker niet de type S motorwagens en geleidelijk werden ook deze N's vanaf 1982 officieel buiten dienst gesteld.

Ook de kustlijnbiwagens verdwenen door

5 : Slot

De type N motorwagen kan, zeker als eigen ontwerp en realisatie van de NMVB, een geslaagde motorwagen genoemd worden. Getuige daarvan het feit dat een ruim deel 30 jaar reed, eventueel ondertussen verbouwd als bijwagens, wat geen slechte prestatie is voor een dergelijke lichte constructie. Helaas kwamen een aantal rijtui-

gen voortijdig aan hun einde door een sterke inkrimping van het NMVB tramnet. Ondanks een erg konventionele basisopvatting wist de erg inventieve groep Brabant van de NMVB de type N een bijzonder modern uiterlijk en tal van nieuwe technische toepassingen mee te geven.

de levering van gelede motorwagens reeksen 6000 en 6100 grotendeels naar de sloper. Op te merken valt dat van deze bijwagens de 9447 als enige bij een revisie een volledig groen interieur kreeg.

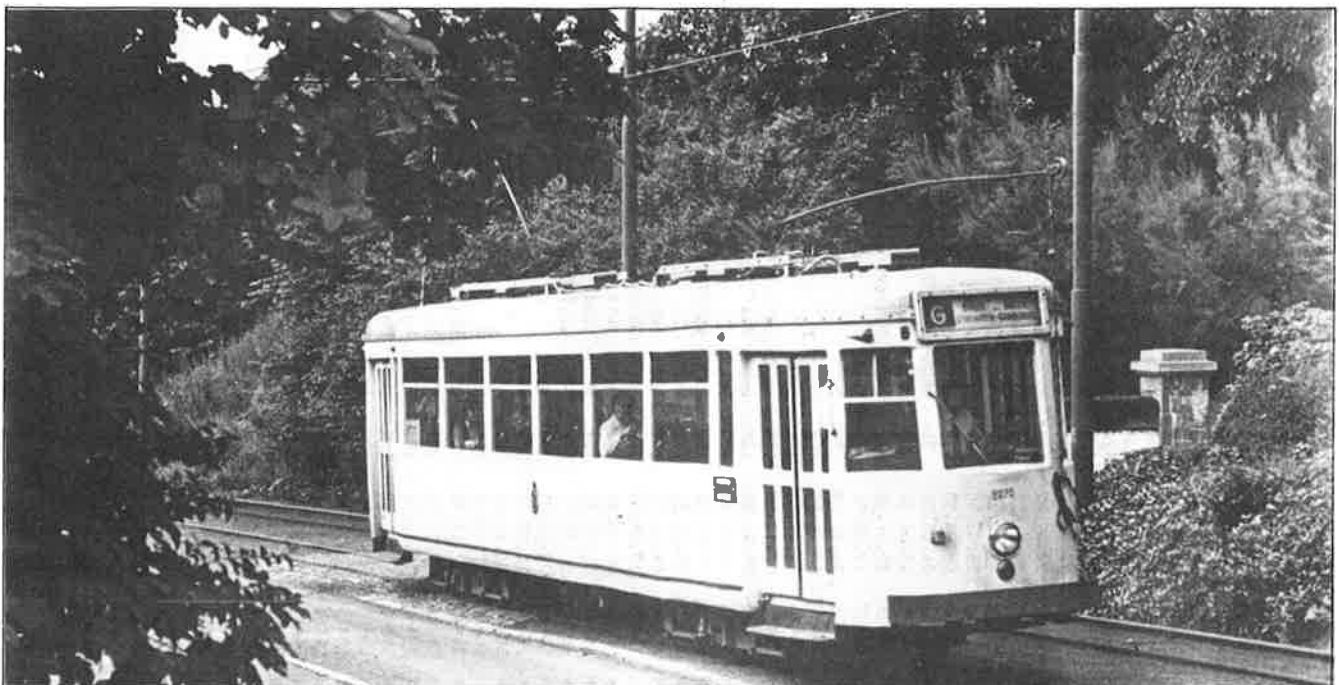
Tenslotte blijven de 5 bijwagens in Charleroi nog over, gedeeltelijk aangepast met klaptreden voor semi-metro-exploitatie, doch weinig in gebruik.

Inmiddels werden enkele rijtuigen opgekocht door diverse verenigingen zoals Amutra of de Toeristische Tramlijn Nieuwpoort - Diksmuide.

Tenslotte weze nog opgemerkt dat door modernisatie van de lijn Gijón - Avilés in Spanje en gepaard gaande levering van nieuw materieel, alle daar nog in gebruik zijnde N rijtuigen verhuisden naar het, eveneens FEVE-eigendom, net van Valencia, ook reeds voorzien van ex-NMVB materieel. Al deze wagens zullen deel uitmaken van een modernisatieprogramma.

De individuele levensloop van alle motorwagens wordt in de tabel weergegeven. De niet-officiële mutaties (tijdelijke uitleen van 10439, 10460 en 10463 aan groep Leuven, proefritten van 10437 in Henegouwen, en 10431 en 10432 in Leuven) zijn hierop niet vermeld. De aangegeven datum is steeds de constructie-datum.

gen voortijdig aan hun einde door een sterke inkrimping van het NMVB tramnet. Ondanks een erg konventionele basisopvatting wist de erg inventieve groep Brabant van de NMVB de type N een bijzonder modern uiterlijk en tal van nieuwe technische toepassingen mee te geven.



VEBOV PROGR.-832024-V1- DATE:83.03.25 TIME:09:57:15 PAGE:102

VEBOV PROGR.-832024-V1- DATE:83.03.25 TIME:09:57:15 PAGE:101

VEBOV PROGR.-832024-V1- DATE:83.03.25 TIME:09:57:15 PAGE:101

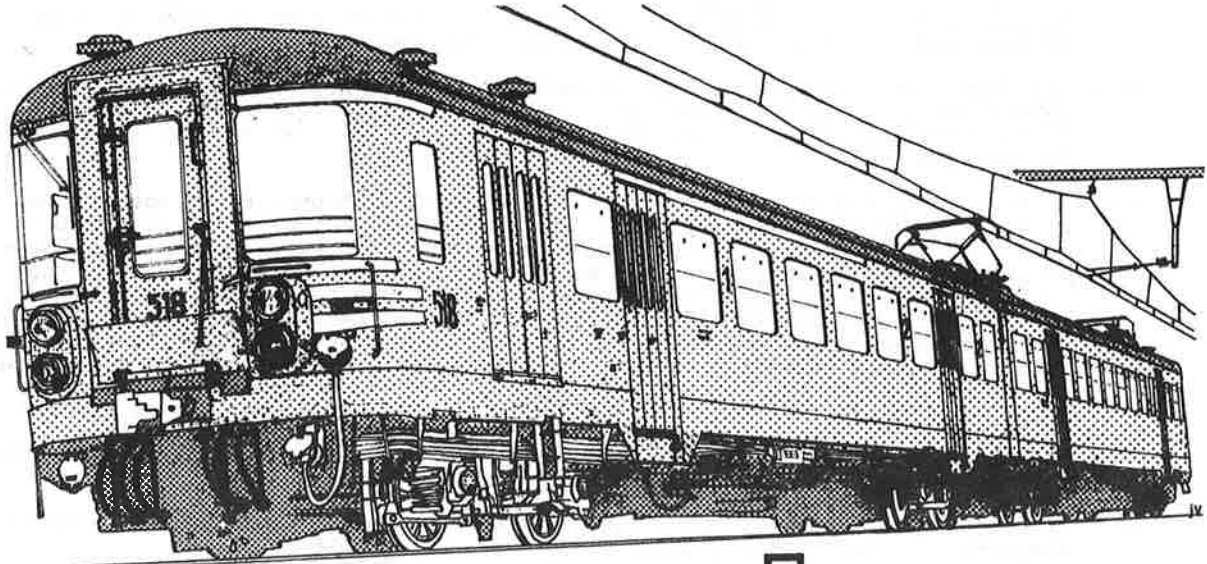
VEBOV PROGR.-832024-V1- DATE:83.03.25 TIME:09:57:15 PAGE:101

NUMMER	DATUM	VOLGNR	SLOOP
N 10466	27.02.53	47*	BRUS
N 10467	15.04.53	48*	BRUS
N 10468	15.04.53	49*	BRUS
N 10469	27.04.53	50*	BRUS
N 10470	18.05.53	51*	BRUS->BM19718(73)>HAIN(73) \$9444
N 10471	06.02.54	65*	BRUS
N 10472	19.02.54	66*	BRUS->OHC(64)
N 10473	26.02.54	67*	BRUS->HAIN(79)
N 10474	04.03.54	68*	BRUS->OHC(64)
N 10475	23.03.54	70*	BRUS->OHC(64)
N 10476	31.03.54	71*	BRUS->HAIN(79)
N 10477	06.11.54	73*	BRUS->OHC(64)
N 10478	13.11.54	74*	BRUS->OHC(64)
N 10479	19.11.54	75*	BRUS->HAIN(79)
N 10480	26.11.54	76*	BRUS->OHC(64)
N 10481	03.12.54	77*	BRUS->OHC(64)
N 10482	14.12.54	78*	BRUS->OHC(64)
N 10483	22.12.54	79*	BRUS->OHC(64)
N 10484	31.12.54	80*	BRUS
N 10485	12.12.58	81*	BRUS->OHC(64)
N 10490	30.06.53	52*	LEUV->HNTS(18.09.62)
N 10491	18.07.53	53*	LEUV->HNTS(21.11.62)
N 10492	08.08.53	54*	LEUV->HNTS(21.12.62)
N 10493	22.08.53	55*	LEUV->HNTS(29.10.62)
N 10494	12.09.53	57*	LEUV->HNTS(07.08.64)
N 10495	14.10.53	60*	LEUV->HNTS(09.07.63)
N 10496	26.10.53	61*	LEUV->HNTS(04.10.62)
N 10497	06.11.53	62*	LEUV->HNTS(03.02.65)
N 10498	17.11.53	63*	LEUV->HNTS(27.05.63)
N 10499	26.11.53	64*	GENT->41008(54)->BRUS(57)
N 41000	02.09.53	56*	GENT->BRUS(60)->BM(66)>GIJDI(66)
N 41001	23.09.53	58*	GENT->BRUS(60)->BM(66)>GIJDI(66)
N 41002	30.09.53	59*	GENT->BRUS(59)->BM(66)>GIJDI(66)
N 41008	12.03.54	69*	>10499(54)>LEUV->HNTS(04.02.63)
N 41009	06.04.54	72*	GENT->BRUS(57)

NUMMER	DATUM	VOLGNR	SLOOP
N 10330	03.03.44	P1*	BRUS
N 10331	03.03.44	P2*	BRUS
N 10332	06.09.44	P3*	BRUS
N 10333	03.05.45	P4*	BRUS
N 10334	05.04.45	P5*	BRUS
N 10335	17.09.47	P6*	BRUS
N 10336	18.12.48	P7*	BRUS
N 10337	01.04.49	P8*	BRUS->BM(65)>GIJDI(66)
N 10338	27.06.49	P9*	BRUS->BM(65)>GIJDI(66)
N 10339	24.09.49	P10*	BRUS->BM19700(67)>OOST(67) \$9452
N 10420	10.01.50	1*	BRUS->BM19696(66)>OOST(67) \$9448
N 10421	10.02.50	2*	BRUS->BM19707(67)>OOST(68) \$9459
N 10422	16.03.50	3*	BRUS->BM19708(67)>OOST(68) \$9460
N 10423	08.04.50	4*	BRUS->BM19693(65)>OOST(65) \$9445
N 10424	06.05.50	5*	BRUS->HNTS(65)>GIJDI(66)
N 10425	03.06.50	6*	BRUS->BM19697(66)>OOST(67) \$9449
N 10426	15.07.50	7*	BRUS
N 10427	17.08.50	8*	BRUS
N 10428	16.09.50	9*	BRUS
N 10429	14.10.50	10*	BRUS
N 10430	10.11.50	11*	BRUS
N 10431	12.12.50	12*	BRUS->BM19695(66)>OOST(67) \$9447
N 10432	20.01.51	13*	BRUS->BM19701(67)>OOST(67) \$9453
N 10433	12.02.51	14*	BRUS \$9270->HAIN(79)->AMUTRA(81)
N 10434	02.03.51	15*	BRUS->BM19712(68)>OOST(68) \$9464
N 10435	24.03.51	16*	BRUS
N 10436	19.04.51	17*	BRUS->BM19714(73)>HAIN(73) \$9440
N 10437	19.05.51	18*	BRUS->BM19699(67)>OOST(67) \$9451
N 10438	09.06.51	19*	BRUS->BM19715(73)>HAIN(73) \$9441
N 10439	02.07.51	20*	BRUS->10446(73) \$9272->OOST(78)
N 10440	20.07.51	21*	BRUS->BM19702(67)>OOST(67) \$9454
N 10441	28.08.51	22*	BRUS \$9271->HAIN(79)
N 10442	15.09.51	23*	BRUS
N 10443	06.10.51	24*	BRUS
N 10444	27.10.51	25*	BRUS
N 10445	17.11.51	26*	BRUS->BM19711(68)>OOST(68) \$9463
N 10446	08.12.51	27*	BRUS->10439(73)
N 10447	29.12.51	28*	BRUS->HNTS(66)>GIJDI(66)
N 10448	25.01.52	29*	BRUS->BM19709(67)>OOST(68) \$9461->DIKS(82)
N 10449	18.02.52	30*	BRUS->BM19705(67)>OOST(68) \$9457
N 10450	02.04.52	31*	BRUS->BM19703(67)>OOST(67) \$9455
N 10451	24.04.52	32*	BRUS->BM19704(67)>OOST(67) \$9456
N 10452	31.05.52	33*	BRUS
N 10453	21.06.52	34*	BRUS
N 10454	26.06.52	35*	BRUS->BM19698(66)>OOST(67) \$9450
N 10455	28.06.52	36*	BRUS->BM19710(68)>OOST(68) \$9462
N 10456	19.07.52	37*	BRUS->BM19713(68)>OOST(68) \$9465
N 10457	26.08.52	38*	BRUS->BM19694(66)>OOST(66) \$9446->DIKS(82)
N 10458	13.09.52	39*	BRUS->BM19706(68)>OOST(68) \$9458->DIKS(82)
N 10459	07.10.52	40*	BRUS->BM19716(73)>HAIN(73) \$9442
N 10460	29.10.52	41*	BRUS->BM19717(73)>HAIN(73) \$9443
N 10461	18.11.52	42*	BRUS
N 10462	10.12.52	43*	BRUS
N 10463	31.12.52	44*	BRUS \$9273->OOST(78)
N 10464	23.01.53	45*	BRUS
N 10465	10.02.53	46*	BRUS

GEBRUIKTE AFKORTINGEN :

- BRUS = BRUSSEL
- LEUV = LEUVEN
- OOST = OOSTENDE
- HAIN = HAINAUT (HENEGOUWEN)
- GENT = GENT
- GIJDI = GIJON (ESPANA)
- DIKS = DIKSMUIDE
- >BM = VERBOUWING TOT BIJWAGEN
- >HNTS = VERBOUWING TOT MOTORWAGEN TYPE S
- >OHC = VERBOUWING TOT EEMHANSWAGEN (DRE MAN CAR)
- \$.... = HERNUMMERING 1976



spoorslags

1 : Statistiek

Levering nieuw materieel

321	BN Brugge	- Schaarbeek	20.08.82	2721	BN Nivelles	- Brussel-Z	24.08.82
322	"	"	03.09.82	2722	"	"	07.09.82
323	"	"	09.09.82	2723	"	"	17.09.82
324	"	"	22.09.82	2724	"	"	06.10.82
325	"	"	06.10.82	2725	"	"	27.10.82
326	"	"	11.10.82	2726	"	"	10.11.82
327	"	"	14.10.82	2727	"	"	06.12.82
328	"	"	18.11.82	2728	"	"	10.12.82
329	"	"	08.11.82	2729	"	"	24.12.82
330	"	"	09.11.82	2730	"	- Kinkempois	06.01.83
331	"	"	18.11.82	2731	"	"	18.01.83
332	"	"	23.11.82				
333	"	"	30.11.82				
334	"	"	07.12.82				
335	"	"	13.12.82				
336	"	"	21.12.82				
337	"	- Oostende	10.01.83				
338	"	"	17.01.83				

Mutaties

051	- 104	Kinkempois	- Ronet	01.01.83
211	- 233	Ronet	- Kinkempois	01.01.83
301	- 336	Schaarbeek	- Oostende	01.01.83
731	- 782	Oostende	- Schaarbeek	01.01.83
2301	- 2338	Ronet	- Brussel-Z	01.01.83
2701	- 2729	Brussel-Z	- Kinkempois	01.01.83
6277		Ath	- Merelbeke	28.12.82 (voor vervanging van 6112)
9152		Leuven	- Merelbeke	.12.82 (uit leen)
7501		Hasselt	- Antwerpen-Dam	01.12.82
7505		Hasselt	- Antwerpen-Dam	01.01.83

Vernummeringen

7501	ex-6501	01.12.82
7505	ex-6505	01.01.83

Verdeling elektrisch Traktiematerieel

De levering van de motorstellen "Break", de lokomotieven "type 27" en de geleidelijke aanpassing van de werkplaatsen dieseltraktie aan elektrische traktie hebben op 01.01.83 een grondige wijziging meegebracht aan de verdeling van het elektrische traktiematerieel. Deze was op 10.01.83 als volgt :

traktie-werkplaats	elektrische lokomotieven	elektrische motorstellen
Schaarbeek		010 - 049 595 - 600 665 - 676
Brussel Z	1501 - 1505 1601 - 1608 2201 - 2225 2301 - 2338	2369 - 2383 2501 - 2514 2551 - 2558 2801 - 2803
Ronet	2001 - 2025 2903 - 2913, 2920	2601 - 2635
Kinkempois	1801 - 1806	2701 - 2760
Oostende		105 - 128 151 - 184 211 - 233
Stockem	2339 - 2368	301 - 370 502 - 539
Haine-St-Pierre		677 - 706
Merelbeke	2226 - 2250	234 - 250 601 - 664
Hasselt		129 - 150
		185 - 210

Buitendienststellingen

6087 Ronet 01.01.83
7212 Antwerpen-D 01.01.83

2 : TraktiematerieelElektrische motorstellen

- 00 : De stellen 010 - 049 worden enkel ingezet op de lijnen 25 - 124 en 12. De stellen 051 - 104 worden nu vanuit Ronet ingezet op de lijnen 26, 108, 118, 139 en 161. Kinkempois zet zijn stellen in 2 afzonderlijke reeksen in. De eerste reeks omvat praktisch alle treinen op de verbinding St-Ghislain/Quévy - Mons - Brussel - Landen - Genk/Welkenraedt/Spa. In een 2de reeks worden deze stellen, samen met de reeks 129 - 150 van Haine-St-Pierre, ingezet op de lijnen 31, 125 en 130. De stellen 185 - 210 uit Hasselt worden vooral ingezet op Antwerpen/Leuven - Hasselt - Liège.
- 03 : De aflevering van deze reeks loopt verder. Hierdoor hoert men de 33 dagen tellende reeks (met de treinen Knokke/Blankenberge - Brussel - Namur - Luxembourg) vanaf april 83 volledig te kunnen rijden. Vanaf mei 83 zouden ze ook tot inzet komen op de verbinding Mons - Brussel - Landen - Genk/Liège - Welkenraedt. Om tot een oplossing te komen voor het soms hinderlijk trillen van deze stellen werd op 29.12.82 een proefrit Mechelen - Oostende - Mechelen gereden met gekoppelde 301 - 322 - 331. Op de 301 waren hierbij de Wegmann draaistellen vervangen door Schlieren draaistellen.
- 05 : De zetels van de ex-"SABENA" stellen 595 - 600 worden van een nieuwe overtrek voorzien om een duidelijkere scheiding te bekomen tussen 1ste en 2de klas. De traditionele banken in de 2 compartimenten oorspronkelijke 2de klas krijgen een donkerbruin zitvlak en hoofdsteun en een oranje rugleuning. De vliegtuigzetels in de rest van het stel worden in 2de klas met oranje en donkerbruin simili-leder overtrokken en in 1ste klas met oranje stof. De 595, 596 en 599 zijn zo reeds verbouwd, de 600 is in verbouwing.

Elektrische lokomotieven

- 15 : De 1505 is als eerste in blauwe livree verschenen. De kleurenschikking is grotendeel op de reeks 1600 gelijkend.

- 15 : Deze reeks rijdt nu nog slechts één trein in binnenlandse dienst, nl. de E776 Brussel-Z 16.18 - Liège-G 17.39. De vroeger getrokken E758 en E859 op Brugge-Schaarbeek/Brussel werden overgenomen door de reeks 27.
- 26 : Bij deze reeks ondergingen alle lokomotieven nu een grote herstelling. Hierbij hebben enkel nog de 2601, 2602 en 2603 de groene kleur. De 2613, 2615, 2616, 2619, 2620, 2621, 2624, 2628, 2629, 2630, 2632, 2633, 2634 en 2635 zijn blauw, de overigen geel.
- 27 : De aflevering van deze reeks vordert en de laatste lokomotief is voorzien om om in november 83 afgeleverd te worden. Vanaf 06.12.82 worden 18 plandagen voorzien. De hoofdinzet gebeurt op de verbinding Oostende - Brussel - Liège - Aachen. Vanuit Antwerpen trekken ze goederentreinen naar Ronet en Zeebrugge en de reizigerstrein E2538 naar Brussel. Omdat Liège het belangrijkste steunpunt van de reeks is, werden alle loks op 01.01.83 naar Kinkempois gemuteerd. Hierdoor komen ze nu regelmatig, ook 's nachts, voor goederentreinen naar Hasselt en zelfs Antwerpen over Visé en Tongeren. Tegen de zomerdienstregeling in mei wordt terug een uitbreiding voorzien, o.a. de goederentreinen over lijnen 24 - 35 - 16 naar Antwerpen-N en sommige spitsuurtreinen tussen Hasselt en Leuven. Bovendien zal deze lok in het zomerseizoen de toeristische trein "de Ardennen" slepen tussen Antwerpen en Liège-G. Gedurende de dag kan de lok dan in Liège verder gebruikt worden.
- 28 : Deze reeks kreeg opnieuw een 3 dagen tellende reeks. Op de lijnen 50 en 50bis slepen ze de treinen 4431, 4486, 4487, 4491, 8255, 8916.
- 29 : Deze reeks is inmiddels volledig uit de lijndienst verdwenen. Enkel de rangeerdiensten worden nog uitgevoerd en de onderdelentrein met de 2920 tussen Schaarbeek en CW Mechelen. In Brussel-Z is de traktieuitrusting van de 2911 gedeeltelijk uitgebrand door oververhitte weerstanden. De 2911 vertrok terug naar Ronet en werd vervangen door de 2913. De 2912 zou nu als museumlokomotief worden voorzien. De 2903 en 2909 werden ondertussen reeds gebruikt voor wisselstukken voor andere loks.

Dieselmotorstellen

- 43 : Met het in voege komen van het IC-plan in mei 1984 vallen alle diensten van deze reeks weg in Bertrix, en vallen ze gedeeltelijk weg in Kortrijk. Een gedeelte van deze stellen zou dan buiten dienst worden gesteld. Eventueel zou een aantal verbouwd kunnen worden tot bovenleidingswagons voor de dienst ES.
- 44 : Voor deze stellen zou een plan bestaan om ze te verbouwen, zodat met 4 gekoppelde stellen kan worden gereden, eventueel nog met 2 bijwagens. Na de invoering van het IC-plan wordt de inzet Eeklo - Gent - Ronse overwogen.
- 49 : In juli 1982 werden de motorwagens 4901 en 4911 van Montzen overgedragen naar de nieuwe onderhoudspost van de bovenleidingen te Visé. Voor werkelijke inzet wachten ze echter nog op het aanbrengen van een platform in CW Mechelen, terwijl de 4911 eerst nog voor herstelling van de versnellingskast naar Bertrix moest. De 4903 wordt nog steeds voor lijnstudie en opleidingsritten ingezet vanuit Antwerpen dam. De 4906 staat afgesteld te Montzen.

Diesellokomotieven

- 51 : Door de elektrifikatie van de lijn Mechelen - Gent zal voornamelijk de inzet van deze loks vanuit Dendermonde beperkt worden. De helft van het bestand zou naar Antwerpen-dam overgaan. Door de inzet van de reeks 27 voor goederentreinen op de verbinding naar Antwerpen, zal ook Hasselt enkele diensten reeks 51 verliezen. Eerste gevolg hiervan is de afgifte van de 5190 aan Antwerpen-dam, op dit ogenblik echter gekompenseerd door de overkomst van de uitgeleende 5191 uit Kortrijk.
- 53 : Voor deze reeks plant men de inbouw van verwarmingsketels in 5 loks en de her Nummering in de reeks 52. Met deze lokomotieven zou men in eerste instantie vanuit Ronet de diesels reeks 60 vervangen.
- 54 : De diesels van deze reeks krijgen geen grote herstellingen meer en zullen bij het bereiken van de km-grens afgesteld worden. Deze afstelling kan al betrekkelijk vlug volgen daar de meeste lokomotieven tijdens de volgende jaren naar Salzannes moesten.
- 55 : De verbouwing van deze lokomotieven voor elektrische treinverwarming is door gebrek aan kredieten uitgesteld. De 5535 was de eerste lok die, na revisie in Salzannes, op 30.12.82 buitenkwam zonder toevoeging van de alternator voor de verwarming. Vanaf mei 83 zullen deze loks geen ertstreinen meer slepen tussen Antwerpen Stocatra - Muizen - Leuven. Deze worden overgenomen door elektrische loks reeksen 23, 26 en 27.
- 59 : De eerstvolgende buitendienststelling in deze reeks betreft de 5955, ten gevolge van een ongeval te Antwerpen-N. Door de overname van de diensten door loks reeks 27 en 51 zullen de diensten vanuit Antwerpen geleidelijk verminderen.

- 59 : Anderzijds zou de reeks te Merelbeke worden uitgebreid voor de overname van de diensten van de reeksen 60 en 61.
- 60 : De toekomst van deze reeks ziet er erg somber uit : de NMBS gaf immers aan elke stelplaats de opdracht na te gaan hoever elke lokomotief nog van de sleetgrens verwijderd was. Met deze gegevens zou een keuze gemaakt worden en voor mei 83 zouden 10 tot 15 loks richting schroot gaan. Voor de verdere maanden gaan er gemiddeld 2 tot 3 loks buiten dienst. Voor het slopen te versnellen zouden de afgestelde lokomotieven te koop aangeboden worden.
Als volgende buiten dienst gestelde lok hebben we :
- | | | |
|-------------------|-------------------------------------|------------|
| nummer : | 6087 | ex-210.087 |
| bouwer : | Cockerill - ABR / ACEC | |
| fabrieksnummer : | 4118 | |
| levering : | 23.11.65 | |
| stelplaatsen : | Ronet 23.11.65 - 01.01.83 | |
| buiten dienst : | PV nr 28 van Salzinnes van 26.11.82 | |
| uit geschriften : | 01.01.83 | |
- Als eerstvolgende machines die buiten dienst gesteld zullen worden, zijn de 6081X (Kinkempois) en de 6112 (Merelbeke) aangeduid.
- 62 : De 6215 is, na verbouwing voor elektrische treinverwarming, met een blauwe band in dienst gekomen in de stelplaats Aalst en wordt zowel ingezet tot Brussel/Schaarbeek als Kortrijk.
- 64 : Vanaf begin februari 1983 is het waarschijnlijk gedaan met de inzet van deze reeks, want op dat ogenblik werden de 6401, 6403 en 6406 naast de loods te Hasselt afgesteld. De 6405 reed nadien nog enkele ritten, doch ook voor deze machine is de afstelling gepland.
- 65 : Zoals uit de statistiek opgemerkt kan worden, werden ook de 6501 en 6505 door de WDT Hasselt vernummerd in 7501 resp. 7505. Ook hier werd de verwarmingsketel verwijderd. Volgens planning zullen de 6502 en 6503 in de loop van februari vernummerd worden.
- 71 : Wegens de te hoge kosten werd er afgezien van een verbouwing van de stuurposten en zodoende zijn alle 3 lokomotieven opnieuw te Antwerpen-dam aanwezig. Inzet is nog steeds rangeerdiensten te Antwerpen-N.
- 72 : Door de aankomst van de lokomotieven reeks 75 kan nu ook de 7212 buiten dienst gesteld worden. Zijn levensloop :
- | | | |
|-------------------|---------------------------------------|---------------------|
| nummer : | 7212 | ex-272.012 |
| bouwer : | La Brugeoise & Nivelles / SEM / Voith | |
| levering : | 22.05.56 | |
| stelplaatsen : | Antwerpen dam | 22.05.56 - 01.01.83 |
| buiten dienst : | PV nr 30 van Salzinnes van 16.11.82 | |
| uit geschriften : | 01.01.83 | |
| sloping : | Salzinnes | |
- 75 : Vanaf half december 1982 zijn de 75-ers goed in dienst en verzekeren de sleepdiensten tussen Antwerpen N en de haven.

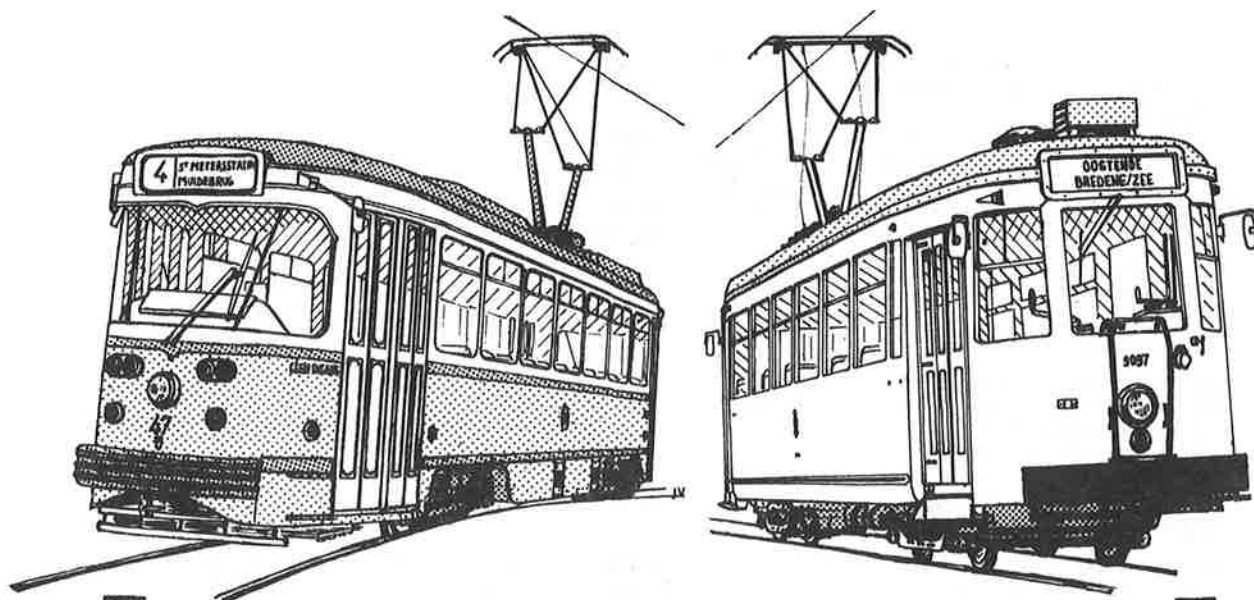
Gesleept reizigersmaterieel

- K1 : Deze rijtuigen worden geleidelijk buiten dienst gesteld. 150 stuks hiervan werden verkocht aan Marokko. De verscheping gebeurt via de Antwerpse haven.
- : De NMBS heeft de aankoop goedgekeurd van 65 dubbeldekrijtuigen voor pendeltreinen. Deze zullen voornamelijk worden ingezet op de lijn Brussel - Halle - Enghien/Edingen - Ath - Tournai - Mouscron/Moeskroen. Het aanbod van zitplaatsen kan hiermee gevoelig verhoogd worden, doch een evenredige verlaging van plaatsruimte en comfort wordt gevreesd.
- : De uit 5 rijtuigen bestaande "Koninklijke Trein" heeft op 17.03.83 zijn zesmaandelijke proefrit gereden. Deze was voorzien als Brussel - Arlon - Brussel, doch werd door stakingen in Ottignies en Namur als Brussel - Namur - Liège G. - Brussel gereden.

3: Exploitatie

volgende lijnen of baanvakken zijn buiten dienst gesteld :

lijn 48 :	St-Vith - Waismes	volgens nota van :	24.08.82
45A :	Losheimergraben - Büllingen		24.08.82
57A :	Grembergen - Hamme		28.10.82
73A :	Meulebeke - Tielt		28.10.82
111 :	Gourdinne - Thy-le-Château		24.08.82
115 :	Clabecq - Sart-Moulin		24.08.82
126 :	Hamois - Ciney		05.06.82
127 :	Moha - Hannut - (Landen)		26.06.82
147 :	Landen - Orp-le-Grand		05.06.82



trampoost

ANTWERPEN
MIVA

Bij KB van 11.01.83 werd de MIVA gemachtigd een eigendom te verwerven (door middel van onteigening) bestemd voor het oprichten van een werk- en stelplaats voor gelede tramvoertuigen te Hemiksem.

Pcc 2050 zal als proef worden omgebouwd met een traktieuitrusting voor draaistroommotoren. Deze wagen is daarvoor op 22.03.83 in de CW Hoboken binnengebracht, waar ACEC de nodige uitrusting zal aanbrengen. Gezien het plaatsgebrek zal deze gedeeltelijk op het dak worden geplaatst. Eén draaistel wordt ondertussen reeds bij ACEC te Charleroi van 3-fazige motoren voorzien.

Samen met de vervanging van de ACEC computer voor lijnaankondiging in de pre-metro stations zijn ook de optische indentifikatieborden (CARTRACK) achter het eerste zijvenster van de trams verdwenen. Het nieuwe systeem maakt gebruik van infra-rood informatieoverdracht en is onder de wagen bevestigd.

Alle wisselbedieningen die tot nu toe gebeurden met bovenleidingskontakten zullen geleidelijk worden verbouwd met inductieve bedieningen. Reden hiervan is o.a. dat de goede werking van de huidige bediening niet kan worden verzekerd voor de proeven met pcc 2050 met draaistroomtraktie.

De autobussen 537, 542 (brand 12.06.82), 549, 559, 567, 572 en 573 zijn op 10.11.82 buiten dienst gesteld en op 04.01.83 afgevoerd.

Op lijn 12 zijn nieuwe lijnfilms in gebruik gekomen die het traject tot Schoonselhof vermelden dat tijdelijk door lijn 12 wordt gereden.

12 SCHOONSELHOF
WIM SAERENSPL
kleur : wit op rood

Pcc wagens 2077 en 2078 en AB 624 worden uitgerust met nieuwe ontwaardingstoestellen merk HASLER. De bus telt 2 en de trams 3 automaten, opgesteld aan iedere deur. De instelling van gegevens, het aflezen van tellerstanden en het buiten dienst nemen van defekte toestellen gebeurt volledig vanuit de bestuurderspost. De gegevens op de kaart aangebracht zijn :

automaatnummer :	3 of 4 kleine cijfers
lijnummer :	2 cijfers
richting :	letter "H" of "T"
zonenummer :	2 cijfers
dag	2 cijfers
maand	in Romeinse cijfers
uur :	2 cijfers
minuten :	2 kleine cijfers

De gegevens worden op de kaart gedrukt met een 7-segment naaldprinter. De kleine cijfers hebben slechts een hoogte van 5 punten. Alle Antwerps tram- en busmaterieel zal met deze automaten uitgerust worden tegen einde 1984. Deze automaten zullen echter tot dan geen dienst kunnen doen daar ze voor een ander kaartformaat zijn opgevat (hetzelfde formaat als MIVB, MIVG, STIC, STIL, STIV).

De automaten zijn bovendien later te verbouwen voor gebruik van stripkaarten. De proef met deze automaten gebeurt na een gezamenlijke bestelling van MIVG en MIVA. Tijdelijk zal in Antwerpen i.p.v. het zonenummer het dienstwagennummer worden aangegeven.

GENT
MIVG

Op 08, 09 en 10.11.82 waren door stakingen slechts 80 % van de rijtuigen in dienst. Op 08.11 werden daarbij van een 8tal bussen, door overgekomen Waalse stakers, de banden leeggelaten. Op 30.11 staakte de dienst volledig terwijl op 24 en 31.12.82 reeds tijdens de vroege avond werd ingerukt.

Van 27.11 tot 09.12.82 werden door studenten van de Rijksuniversiteit Gent (RUG) tellingen uitgevoerd om de juiste bezettingsgraad van de rijtuigen te kennen.

Het sinds 01.09.81 bij wijze van proef ingevoerde zonetarief wordt definitief aangenomen.

Het ligt in de bedoeling tramlijn 1 vanaf de Desmetbrug recht door door de bestaande bebouwing te laten lopen en pas verder op de Ferrerlaan te komen, i.p.v. langs de Palinghuizen. Reden is het te grote tijdsverlies tijdens de spitsuren. De toelating voor de onteigeningen werd op 25.01.83 bekomen. De streefdatum voor de wijziging is einde 83, begin 84.

De 3-assige mw 328 werd op 07.03.83 van de MIVB stelplaats Woluwe naar een Gentse NMVB stelplaats overgebracht.

Sinds 11.03.83 is de pcc 02 uitgerust met nieuwe ontwaardingsautomaten, hoewel ze nog niet door de reizigers mogen gebruikt worden. Deze zijn gezamenlijk met de MIVA aangekocht. In de rubriek MIVA staat een meer gedetailleerde beschrijving.

Op 01.03.83 voerde de RUG in samenwerking met een verkeersschool uit Delft (Nederland) op de tramlijnen 21/22 ritanalyses uit. Midden in iedere tram zat een student met een computer toetsenbord, gevoed met draden vanuit het plafond van de tram. Elke oorzaak van beweging of stilstand van de tram werd met een passende kode ingetoetst. Aan het St-Pietersstation werden de magneetbanden met gegevens omgewisseld voor verdere verwerking. Deze gegevens zouden een nauwkeurige studie over verkeerslichten-befvloeding mogelijk maken.

Een Koninklijk Besluit van 30.12.82 voorziet speciale bezuinigingsmaatregelen voor de MIVG, te weten :

- aanpassing van bepaalde buslijnen
- uitwisseling van autobuslijnen met de NMVB
- wijziging van tramtrajekten (cfr. Palinghuizen)
- maatregelen voor betere doorstroming
- aanpassing van de frekwenties in de avonduren en de weekeindes
- exploitatie met autobussen van tramlijn 10 vanaf einde 1984

Tevens mogen alle MIV's nu lijnen verpachten aan particuliere exploitanten.

Het trolleybus projekt in Gent wordt niet in gevaar gebracht door deze bezuinigingsmaatregelen. Indien de aankoop goedgekeurd wordt komen 2 gelede trolleybussen in dienst in 1985 en een reeks van 18 in 1988.

BRUSSEL
MIVB

De verbouwing van de gpcc 7500 tot dubbelrichtingswagens en vernummering in de reeks 7700 vordert. Deze wagens worden tegelijk voor "self-service" uitgerust.

Op lijn 90 rijden de wagens : 7701, 05, 08, 09, 11, 17, 20, 21, 24, 26, 49, 50, 52, 58, 59, 64, 65, 75, 77, 83, 85, 89, 91, 93, 97 en allen in self-service.

Op de lijn 52 rijden de wagens : 7702, 03, 39, 71, 78, 82, 84, 88, 90, 94 doch nog niet in self-service, deze is pas voorzien voor de vakantiedienstregeling.

Na de 7919 zullen ook 7901 en 7917 voor self-service worden uitgerust. In het najaar 1982 werden de 7900, reeds voorzien van een lijnfilm met 18, 19, 81, 90, 103, aangevuld met lijnen 32 en 101.

In de nacht 23/24.03.83 werden proefritten gereden met de 7786 en 7713 gekoppeld, hiervoor langs één zijde voorzien van een BSI-kompakt koppeling. Deze proeven werden uitgevoerd op aanvraag van de fabrikant. Bij de vorige proeven met koppelingen hadden de BSI-koppelingen enkele zwakheden vertoond in vergelijking met de Scharfenberg.

pcc 7136 wordt na zijn aanrijding met AB 8583 op 15.01.83 terzijde gesteld en vermoedelijk niet meer hersteld. Vanaf 01.01.83 staan een aantal pcc reeks 7000 in reserve : 7095 - 7109, 7120 - 7125, 7140 - 7148. Op 18.01.83 zijn de 7095, 7147 en 7148 terug in dienst gekomen, later nog de 7141 ook, doch keerde de 7147 terug in reserve.

De nieuwe schildering waarmee in de zomer 1980 gestart werd op de toenmalige "zui-vere éénmanswagens" zonder ontvangersstoel, wordt sinds januari 1983 ook toegepast op de 43 resterende pcc's met ontvangersstoel, die wellicht niet meer verbouwd zullen worden. Begonnen werd met de 7068, 7074, 7031, 7117, 7135.

Er werd een bestelling geplaatst voor 25 gelede autobussen Van Hool AG 280-MAN. De levering van het prototype is voorzien voor 83, de reeks voor 84.

Door de slechte toestand van de sporen is voor lijn 58 in de Stallestraat een snelheidsbeperking van 10 km/u opgelegd. Daar financiële beperkingen het herstellen van de sporen niet toelaten zal lijn 58 vanaf begin juni 83 tussen het Zuidstation en Dancopl. met autobussen worden gereden.

Vanaf 29.03.83 is buslijn 89 van ma tot za 20u (vr 21u) verlengd tot het Westland Shopping Center.

Het gebruik van de 4 prototype autobusreeksen van 1975-76 gaat in dalende lijn. De reeks 8046-8060 Bus&Car E16 - Caterpillar ging reeds buiten dienst in het voorjaar 1982, behalve de 8060 aangepast als direktiewagen.

De reeks 8001-8015 Van Hool AU115X - Daf gaat vanuit de stelplaats Brogniez de speciale diensten rijden. Het prototype 8015 is reeds een klein jaar niet meer in reizigersdienst verschenen.

De reeks 8016-8030 Mercedes O 305 - Jonckheere gaat vanuit de Van der Meerenstraat de invaldiensten op alle lijnen (met groen dienstwagennummer) uitvoeren. Deze taak werd vroeger reeds verzorgd door de reeks 8031-8045 Magirus - Jonckheere, en wordt nu gereden met de oudere AB 8442 - 8444.

De reeks 8031-8045 Magirus SH110 - Jonckheere gaat vanaf de zomer 83 definitief buiten dienst.

Vanaf de zomerdienstregeling 83 verliest de stpl Brogniez al haar lijndiensten. De AB 8629 - 8643 zouden naar Haren verhuizen.

LIEGE
STIL

Een nieuwe reeks autobussen met volgende kenmerken werd geleverd :
reeks : 236 - 245 110 stuks
merk, type : Van Hool A120/50
onderstel : Van Hool A120 50 MUO 13901 - 14010
bouwjaar : 1981 - 82
indienstname : 1981 - 83
motor : MAN
gangwissel : Voith D851

Deze autobussen rijden vanuit de stelplaats Cornillon waar ze de Fiat type 410 en 410A hebben vervangen. Deze autobussen zijn uitgerust voor self-service wat geleidelijk per lijn wordt ingevoerd.

Vanaf april 83 komt de nieuwe stel- en werkplaats Robermont gedeeltelijk in dienst, als de reeks Fiat 131 - 150 naar daar verhuist. De huidige werkplaats Ste-Foy en de stelplaats Cornillon zullen verdwijnen.

Op 19.06.82 is de ex-RELSE motorwagen 321 van de stpl Jemeppe overgebracht naar de hallen van Longdoz, in verband met het toekomstig museum voor het openbaar vervoer.

NMVB
SNCV

Hainaut/Henegouwen

M.i.v. 01.01.83 zijn de cirkulaire tramlijnen 65/66 vervangen door busdiensten. De andere cirkulaire tramlijn door Jumet, de 85/86, werd reeds op 23.05.82 verbust.

In 1983 wordt de indienstname verwacht van het station Beaux-Arts. Dit zal voor de lijnen 41, 43, 89, 90, 80 en 92 de huidige eindpuntlus van Charleroi-Eden vervangen.

Volgende type S motorwagens werden te Jumet verbouwd voor semi-metro exploitatie (klaptreden, groene snor,..) en hernummerd : 9160 (ex 9062), 9161 (ex 9087) en 9162 (ex 9077).

Volgende type S motorwagens zijn te Jumet in verbouwing of zijn reeds afgewerkt als type S-Jumet : 9182 (ex 9135), 9183 (ex 9045), 9184 (ex 9082), 9185 (ex 9126), 9186 (ex 9147).

Rollend Materieel Autobus

Een bestelling van 26 stuks autobussen wordt eerstdaags voorzien. Deze reeks Van Hool A120-MAN zal van het "economische type" zijn, en wordt voorzien voor groep Brabant. De nummering is 5945 - 5970, de levering nog voorzien voor 1983.

Op 15.02.83 werd de bestelling geplaatst voor 26 autobussen Volvo B10R-LAG, genummerd 5971 - 5996. Deze autobussen zijn van het "economische type" wat inhoudt dat het koetswerk lager en iets verschillend van vorm is, om de luchtweerstand te beperken. De gangwissel heeft een economisch schakelprogramma en een automatische ont koppeling bij traagloop. De koetswerkbeplating is volledig in polyester. De levering is voorzien voor mei 84 (prototype) en sept 84 - mei 85 (reeks).

Een 100 stuks tellende reeks autobussen is volledig afgeleverd. Hun kenmerken zijn :
reeks : 2000 - 2099 100 stuks
merk, type : Van Hool A120/31
onderstel : Van Hool A120 31 DIO 14401 - 14500
bouwjaar : 1982 - 83
indienstname : 1982 - 83
motor : DAF DKL 1160
gangwissel : Voith D851

Deze autobussen zijn als volgt verdeeld :
2000 - 2016 : Namur-Luxembourg
2017 - 2043 : Antwerpen
2044 - 2074 : Hainaut (Jumet)
2075 - 2084 : Oost-Vlaanderen
2085 - 2091 : Brabant (Leuven)
2092 - 2099 : Hainaut (Eugies)

Verenigingsnieuws

Afdelingen

Na de goedkeuring door de Algemene Ledenvergaderingen van 1982 werd in januari 1983 overgegaan tot de oprichting van een nieuwe afdeling, de afdeling AUTOBUS. Op 04 maart 83 koos deze afdeling haar bestuur. Dit bestaat uit :

Fernand Van de Plas, voorzitter
Koningin Astridlaan 10
2800 Mechelen
tel : (015) 20 55 10

Marc Colman, sekretaris
Lindenstraat 23
9100 Lokeren

De bijeenkomsten van deze afdeling gaan door iedere eerste vrijdag van de maand in café Antverpia, Graanmarkt 2, 2800 Mechelen. Op 04.04.83 (paasmaandag) organiseert deze afdeling reeds een uitstap ter gelegenheid van de heropening van het Antwerps Tram- en Autobusmuseum. Een andere activiteit van deze afdeling is het restaureren van een oude autobus Miesse. Heb je belangstelling voor deze afdeling, of wens je te helpen bij de restauratie van hun bus, dan kun je contact opnemen met een van de afdelingsbestuursleden.

De overige afdelingen die ten dienste staan van de VeBOV-leden zijn :

Afdeling LIMBURG

Vergadert iedere eerste woensdag van de maand (tesamen met de TTZ - Toeristische Trein Zolder).

Kontaktpersoon : Julien Casier
Radiostraat 19
3700 Tongeren
tel : (012) 23 76 61

Afdeling MODELBOUW (MoBOV)

Vergadert elke eerste vrijdag van de maand.

Kontaktpersoon : Freddy Geens
Pachthoevelaan 33
2070 Ekeren
tel : (03) 542 45 74

Afdeling BRUSSEL-BRABANT

Vergadert elke tweede vrijdag van de maand.

Kontaktpersoon : Herman Van Esbroeck
Denneboslaan 23
1200 Brussel
tel : (02) 770 36 49

Afdeling ANTWERPEN

Vergadert elke derde vrijdag van de maand.

Kontaktpersoon : Erik Heylen
August Petenlei 71
2100 Deurne
tel : (03) 322 54 10

Agenda

- ma 04.04.83 : Paasmaandag. Uitstap georganiseerd door de afdeling Autobussen (zie uitstappen).
- wo 06.04.83 : Afdeling Limburg + TTZ : 20u Sporthal Zolder : Praktische fototips in verband met spoorwegen.
- vr 08.04.83 : Afdeling Brussel-Brabant : 20u Premetrostation Anneessens : Filmavond met films van de NMBS, DB en BR.
- vr 15.04.83 : Afdeling Antwerpen : 20u Café De Nieuwe Carnot, Carnotstraat te Antwerpen : Spoorwegen in Skandinavië, dia's van Dirk De Rouck.
- za 23.04.83 : Uitstap georganiseerd door de afdeling Brussel-Brabant naar Aachen (BRD) (zie uitstappen).
- wo 04.05.83 : Afdeling Limburg + TTZ : 20u Sporthal Zolder : De spoorwegen anders bekeken.
- vr 06.05.83 : Afdeling Autobus : 20u Café Antverpia, Graanmarkt 2, Mechelen : Geschiedenis van de Belgische Autobus, dia's van Charles Smits.
- vr 06.05.83 : Afdeling Modelbouw : 20u Cultureel Centrum, Driekoningenstraat, Berchem : Tram- en busavond voor modelbouwers.

Uitstap naar AACHEN

Op zaterdag 23.04.83 wordt een bezoek gebracht aan Aachen en aan de Belgisch-Duitse grensstreek. Samenkomst te Welkenraedt omstreeks 10u. Van hieruit wordt met een autobus van NMVB (NKG) pachter SADAR naar Aachen gereden. Onderweg worden enkele fotostops gehouden langsheen de NMBS spoorlijn 24 Montzen - Aachen-West (te elektrificeren lijn) voor lijnfoto's van dieselsgesleepte (DB en NMBS) goederentreinen. Te Aachen-West wordt eveneens een fotostop voorzien. 's Middags is er enige vrije tijd voorzien te Aachen. 's Namiddags brengen we dan een geleid bezoek aan Aachen Hauptbahnhof. Daarna rijden we naar Alsdorf, waar bij de Eschweiler Bergwerkverein AG nog stoomrangeerlokomotieven in dienst zijn. De dag wordt besloten met een bezoek aan de autobusgarage van de firma SADAR te Kelmis, waarna de bus ons terugbrengt naar Welkenraedt.

Treinen naar Welkenraedt, vanuit Brussel : Br-N 08u11, Welkenraedt 10u05 ; vanuit Antwerpen : Antw-C 07u14, Mechelen 07u30 A-07u46 V, Leuven 08u01 A-08u35 V, Welkenraedt 10u05. De verplaatsing van en naar Welkenraedt is mogelijk met 50% reductie met een biljet "weekeinde in de Ardennen". Inschrijvingen voor deze uitstap door storting van 200 BF op rekening 430-0256951-86 van VeBOV met vermelding : Daguitstap Aachen.

Uitstap AUTOBUSAFDELING

Op paasmaandag 04.04.83 wordt ter gelegenheid van de heropening van het Antwerps Tram- en Autobusmuseum, een uitstap georganiseerd met een ex-NMVB autobus Bus & Car-Mercedes (ex reeks 4285-4324) nr.104 van de NMVB-pachter Cannaerts uit Heffen. Er wordt gereden op de lijn 52a, tussen het museum te Edegem en de Bolivarplaats te Antwerpen. Eerste vertrek aan het museum om 14u30.

Antwerps Tram- en Autobusmuseum
Fort V straat, Edegem

Op zondag 03.04.83 heropent het Antwerps Tram- en Autobusmuseum zijn deuren. Een eerste aanwinst voor dit jaar is een autobus Daf-Jonckheere uit 1966 van de PVBA Vermeulen-Molengalm uit Oelegem. Deze autobusexploitant is een van de oudste autobusuitbaters van de provincie Antwerpen.

Tijdens het seizoen worden nog drie autobussen verwacht, nl. een autobus Miesse van de firma De Polder, een autobus Daf-Stoelen van de firma Kruger uit Lier, en een Mechelse stadsautobus Chevrolet-Perkins van de NMVB uit 1951.

Het museum is tot 31 oktober elke zaterdag- en wettelijke feestdag geopend van 14u tot 18u.

Zoals vorig jaar wordt ook op de VeBOV-leden beroep gedaan om een aantal kas- en bewakingsopdrachten te verzekeren. De voor de VeBOV voorbehouden data zijn :

9,10 april	13,14 augustus
7,8,28 mei	10,11 september
11,12 juni	8,9 oktober
9,10,21 juli	

Ben je bereid om één of meerdere opdrachten te verzekeren, meldt dit dan even aan de voorzitter of aan Erik Keutgens, de Roest d'Alkemadelaan 15 b 12, 2600 Berchem, tel : (03) 239 07 78.

Museum voor het Brusselse Stedelijke Vervoer
Tervurenlaan, Woluwe

Dit museum opent zijn deuren op zaterdag- en feestdagen van 02.04 tot 25.09.83. Nieuwigheden zijn de Antwerpse motorwagen 200, gerestaureerd in zijn originele toestand, het Antwerps tramstel 550 + 601, en een Brusselse autobus Mack-ABR nummer 8048. Op zaterdagdagen wordt er met oude tramstellen gereden tussen het museum en Tervuren.



Autobus Van Hool A120-MAN van de STIL in self-service op lijn 12

