



# VeBOV koerier

maandblad nr.074 november-december 1983







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

Verschijnt tienmaal per jaar

**Hoofredacteurs :**

Jan Vermeiren  
Bob Boogaerts

**Redacteurs :**

Raf Bonte  
Luk De Coster  
Koen Janssens  
Wouter Janssens

**Medewerkers :**

Paul De Backer  
Walter Ceulemans  
Freddy Coussens  
Eric Keutgens  
Alain Janmart

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

Sommige berichten uit dit blad werden overgenomen uit de tijdschriften :

Tram 2000  
ITZ-aktueel  
't Vosske  
L'Étincelle

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.

De lidmaatschapsbijdrage voor 1984 bedraagt 450 BF, te storten op rekening  
001 - 1385500 - 28 van VeBOV.

De benaming VeBOV staat voor Vereniging voor Belangstellenden in het Openbaar Vervoer. Sinds haar oprichting in 1976 is de VeBOV uitgegroeid tot een vereniging met een ruim gamma van activiteiten.

Enkele zaterdagen per jaar maken wij een uitstap naar een tram-, bus- of spoorwagonderneming of brengen wij een bezoek aan de in uitvoering zijnde infrastructuurwerken voor het openbaar vervoer.

Geregeld richten wij tentoonstellingen in of nemen wij deel aan tentoonstellingen door anderen ingericht.

Aan onze leden wordt ons tijdschrift, de VeBOV-koerier, toegezonden. Daarin komen artikels over het openbaar vervoer in België, en houden wij onze leden op de hoogte van de activiteiten en de nieuwigheden bij de spoorwegen en de stads- en streekvervoerbedrijven. Daarenboven gaven wij reeds verschillende brochures uit over het Belgische rollend materieel.

Voor onze leden zijn er maandelijks bijeenkomsten in Antwerpen, Berchem, Brugge, Brussel en Mechelen. Op deze bijeenkomsten gaan film- en diaprojecties door met het openbaar vervoer als onderwerp.

Het lidgeld voor 1984 bedraagt 450 BF.

Alle nodige inlichtingen kunt U bekomen bij de voorzitter:

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

of bij de penningmeester:

Wouter Janssens  
Palmboomstraat 12  
1150 Brussel  
(02) 735 12 99.

foto voorpagina

Gpcc 7715 op de Gulden Sporenlaan tijdens de omleiding van lijnen 32, 90 en 94, 05.12.83

foto achterpagina

Lokomotieven type 20 te Ronet, 02.11.83

VeBOV-koerier

Verantwoordelijke uitgever :

Jan Vermeiren  
Sorbenlaan 62  
2610 Wilrijk



# Driedelige BREAK's voor Marokko

## inleiding

In augustus 1981 schreef de "Office Nationale des Chemins de Fer Marocains" (O.N.C.F.) een prijsvraag uit voor de levering van vier elektrische treinstellen elk bestaande uit zes rijtuigen en geschikt voor 3000 V gelijkstroomtraktie. Er werd voorzien dat deze stellingen zouden worden ingezet op de lijn Casablanca - Rabat met een maximumsnelheid van 160 km/h.

Eind 1981 bood de tijdelijke vereniging "Spoorwegmaterieel en Metaalconstructies BN" en ACEC, onder leiding van BN, haar offerte aan. Bij de evaluatie werd deze afgewogen tegen die van Hongaarse, Franse en Japanse constructeurs.

Het aanbod van BN en ACEC bestond uit drieledige motorstellen rechtstreeks afgeleid van de tweeledige motorstellen type "Break" van de NMBS, met dit verschil dat er een niet gemotoriseerd rijtuig werd tussengeschakeld om zodoende een traktieëenheid van drie rijtuigen te vormen. Twee dergelijke traktieëenheden zouden dan gekoppeld worden ingezet om stellingen van zes rijtuigen te bekomen. Uit technisch oogpunt onderscheidde de Belgische aanbieder zich van de concurrenten door het voorstellen van een thyristorhakkeruitrusting als traktiesturing.

Uiteindelijk werd deze moderne technologie verkozen boven de meer klassieke uitvoeringen, en op 09.07.82 werd het kontrakt voor de levering van deze stellingen getekend.

## uitvoering

De motorstellen bestemd voor de ONCF zijn samengesteld uit drie permanent gekoppelde rijtuigen (één gemotoriseerd koprijtuig, één niet-gemotoriseerd tussenrijtuig, één niet-gemotoriseerd koprijtuig). Bovendien is de mogelijkheid voorzien om in de toekomst vierwagengstellen te bekomen door het tussenschakelen van een bijkomend motorloos tussenrijtuig. De koprijtuigen van elk stel zijn voorzien van volautomatische Georg Fisher-Secheron CM 130 koppelingen voor het rijden in treinschakeling. Hierbij kunnen treinstellen gevormd worden met maximum twaalf rijtuigen (vier motorstellen).

De kasten van de rijtuigen zijn, vanwege de exploitatie in een corrosieve omgeving, de lijn Casablanca - Rabat is een kustlijn, gebouwd uit corrosiebestendig "Corten"-staal.

Elke rijtuigkast rust op twee onder licentie gebouwde Wegmann-bogies type WTR. De primaire vering van deze draaistellen bestaat uit rubberen elementen, de secundaire vering is een pneumatische d.m.v. rubberbalgen.

In elke motorbogie bevinden zich twee motoren. Deze motoren zijn volledig opgehangen. De overbrenging gebeurt via een elastische lamellenkoppeling van het merk BBC.

Alle voertuigassen zijn voorzien van twee pneumatisch bediende schijfremmen. Bovendien is op ieder wiel nog een blokrem geplaatst, hoofdzakelijk voor het reinigen van de wielvelgen.

Deze treinstellen worden aangedreven door vier motoren ACEC type AE 231.1 S die tesamen een continuvermogen van 1416 kW kunnen leveren. Deze motoren zijn rechtstreeks afgeleid van de bij de NMBS gebruikte motoren type AE 231 S. Bij het optrekken laten ze een gemiddelde versnelling van 0.53 m/s<sup>2</sup> toe.

De voeding gebeurt via twee thyristorhakkers die verweven zijn op eenzelfde ingangsfILTER en die elk twee permanent in serie geschakelde traktiemotoren sturen. Bij het doorslippen van de wielen of bij oversnelheid van de motoren corrigeren elektronische beveiligingen de hakkersturing.

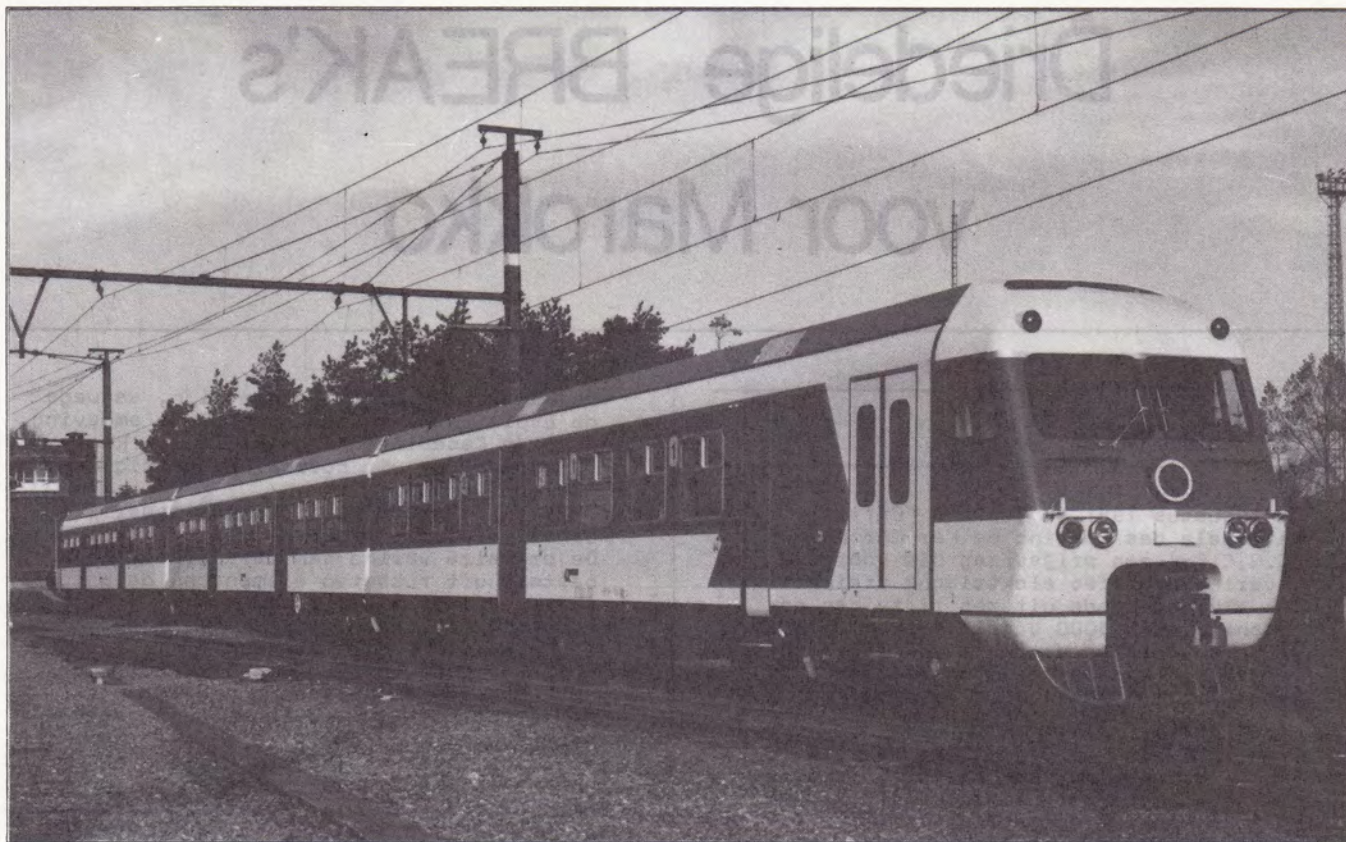
Een weerstandshunting van de bekrachtigingswikkeling laat twee waarden van veldverzwakking toe voor het bekomen van hogere snelheden.

In tegenstelling met de aan de NMBS geleverde "Breaks" bezitten de Marokkaanse stellingen geen recuperatieremming, maar enkel een rheostatische remming. Wanneer dit remsysteem alleen niet meer volstaat of wanneer het faalt, alsook bij lagere snelheden, dan wordt overgeschakeld naar de reeds eerder vermelde pneumatische remming.

De hulpdiensten van een stel (verlichting, verluchting, compressor voor perslucht) worden gevoed via een statische omvormer 3 kV gelijkstroom / 110 V gelijkstroom (vermogen 42.5 kW) of uit een Ni-Cd - batterij 110 V (capaciteit 175 Ah).

Vanwege de gewichtsverdeling werd de elektrische apparatuur verspreid over de verschillende rijtuigen zodat de pantograaf, de hoofdschakelaar (de DUR) en de stati-





Driedelig motorstel type "Break" bestemd voor Marokko in het station van Brugge, foto BN

sche omvormer zich op het motorloos koprijtuig bevinden, terwijl de thyristorhakkerruitrusting onder het gemotoriseerde koprijtuig werd geplaatst.

## levering en inzet

Voor hun verzending naar Marokko worden alle rijtuigen uitgetest op het Belgische spoorwegnet, vooral tussen Brussel en Brugge, waarbij vooral hun gedrag bij hoge snelheden wordt nagegaan. De keuring van het materieel werd immers volgens een kaderakkoord voor samenwerking tussen de NMBS en de ONCF toevertrouwd aan de NMBS. Tevens werd door beide maatschappijen overeengekomen om gegroepeerd over te gaan tot de aankoop van wisselstukken en om een aantal gespecialiseerde technici van de ONCF stage te laten lopen bij de NMBS teneinde vertrouwd te raken met de nieuwe rijtuigen en met de thyristorhakkertechniek.

Begin november was te Brugge de bouw van het eerste Marokkaanse stel beëindigd en werd gestart met het uitvoeren van proefritten. Op 18.11 werd het stel dan voorgesteld aan de pers en de Marokkaanse genodigden. De levering van dit eerste stel te Casablanca is voorzien voor half december 83, terwijl de laatste tegen eind februari 84 in Marokko worden verwacht.

In maart 1984 zal Z. M. Koning Hassan II de sneldienst tussen Casablanca en Rabat

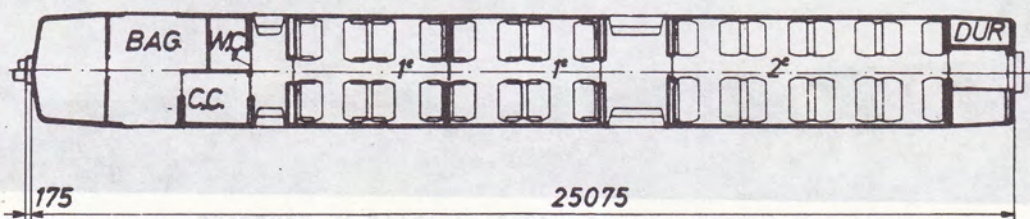
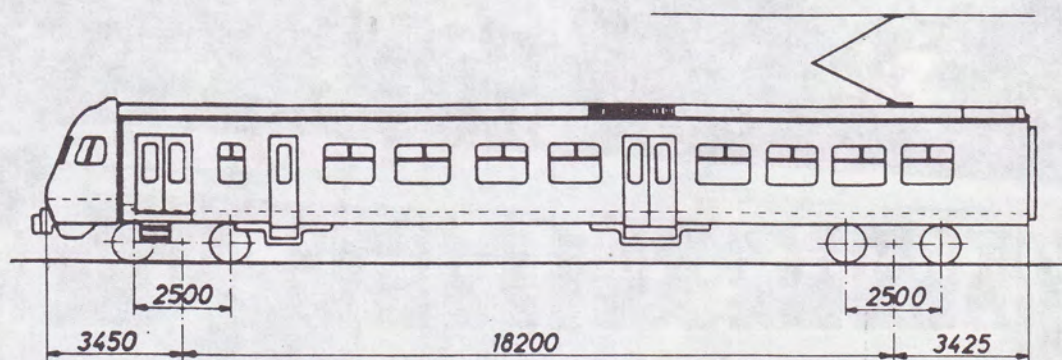
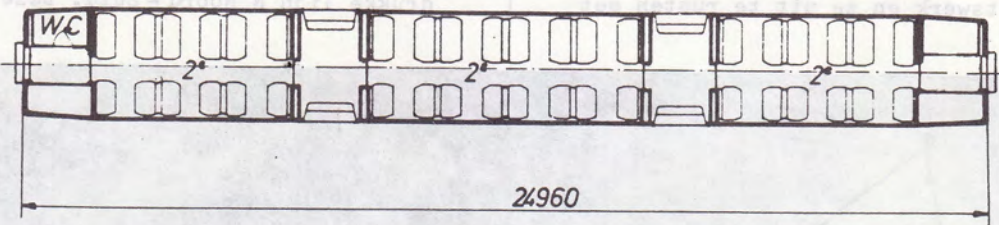
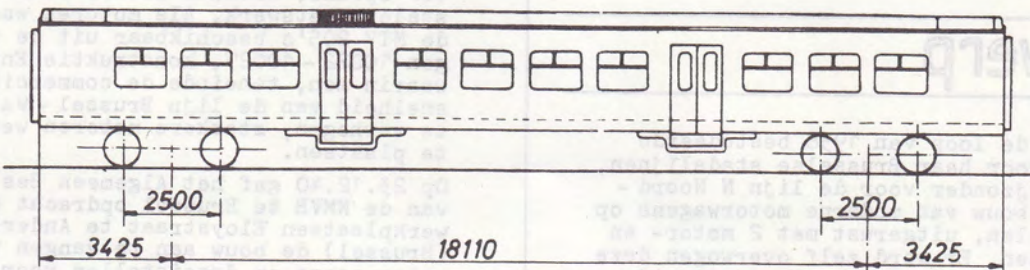
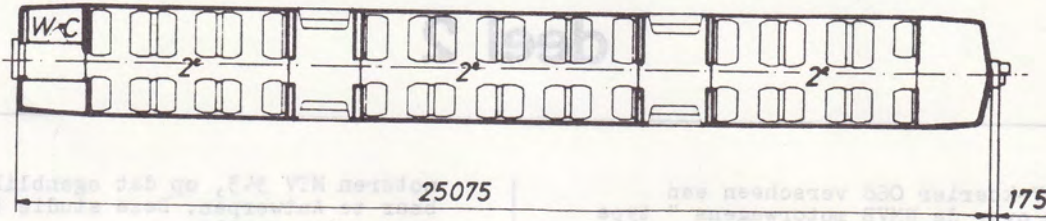
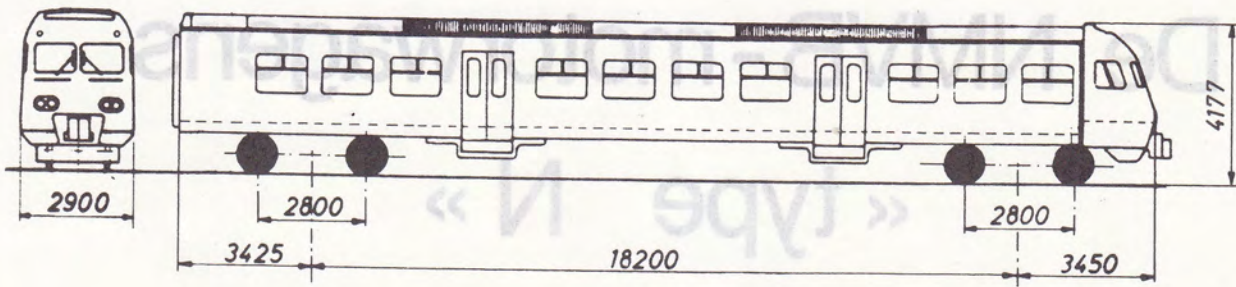
inhuldigen. Deze lijn wordt hiermee de snelste spoorlijn van Afrika. Ze werd geëlektrificeerd en verdubbeld tijdens het moderniseringsplan 1979 - 1982 van de Marokkaanse spoorwegen. Ditzelfde plan voorzag ook de aanleg van een nieuwe elektrische lijn tussen de fosfaatmijn Sidi-Azzouz en de haven Jorf Lasfar. Door de inzet van de nieuwe stellen, die een topsnelheid van 160 km/h kunnen halen, wordt de reistijd tussen Casablanca en Rabat (afstand 95 km) beperkt tot 50 minuten. In de toekomst voorziet men ook de inzet van deze stellen op de lijnen naar Marrakech en Fez.

## slot

De motorstellen "Break" werden voor het eerst in 1982 door de Belgische Spoorwegen in bedrijf gesteld. Bij de bouw ervan werden de meest recente technische verworvenheden toegepast en ze onderscheiden zich van vroegere modellen door hun veel grotere snelheid, een merkkelijk beter comfort en hun volautomatische koppeling.

Voor de Belgische constructeurs van spoorweguitrusting is deze Marokkaanse bestelling van groot belang. Het is immers de eerste keer dat materieel dat gebouwd werd overeenkomstig de bestekken van de NMBS ook in het buitenland afzet vindt.







# De NMVB - motorwagens

## « type N »

### deel 2

In VeBOV-koerier 068 verscheen een artikel over de NMVB motorwagens " type N ". Enkele lezers stuurden ons hierop enkele waardevolle aanvullingen.

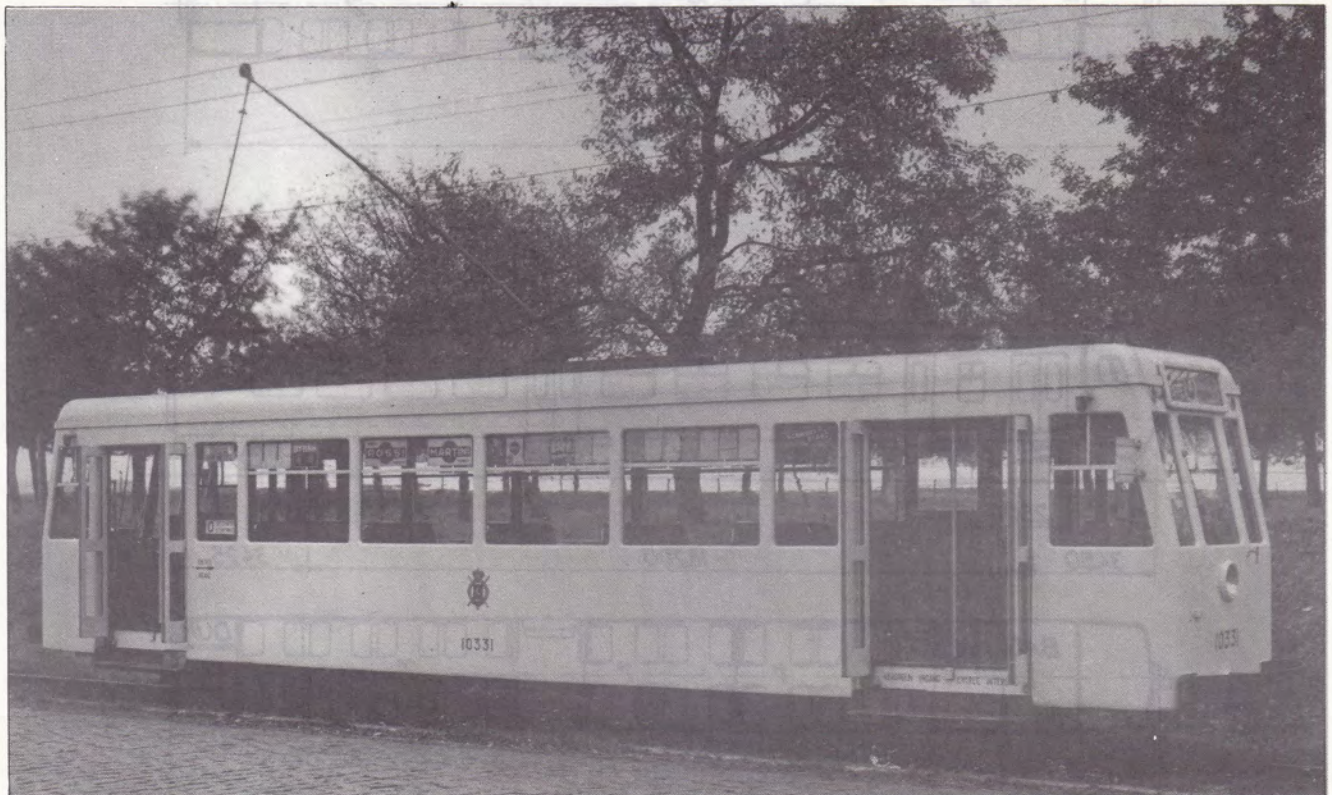
## ontwerp

Reeds in de loop van 1938 bestudeerde de NMVB voor haar Brusselse stadslijnen, in het bijzonder voor de lijn N Noord - Zuid, de bouw van moderne motorwagens op draaistellen, uitgerust met 2 motor- en 2 loopassen. Er werd zelf overwogen deze rijtuigen te bouwen met een roestvrij stalen koetswerk en ze uit te rusten met

motoren MTV 343, op dat ogenblik beschikbaar te Antwerpen. Deze studie bleef echter zonder gevolg.

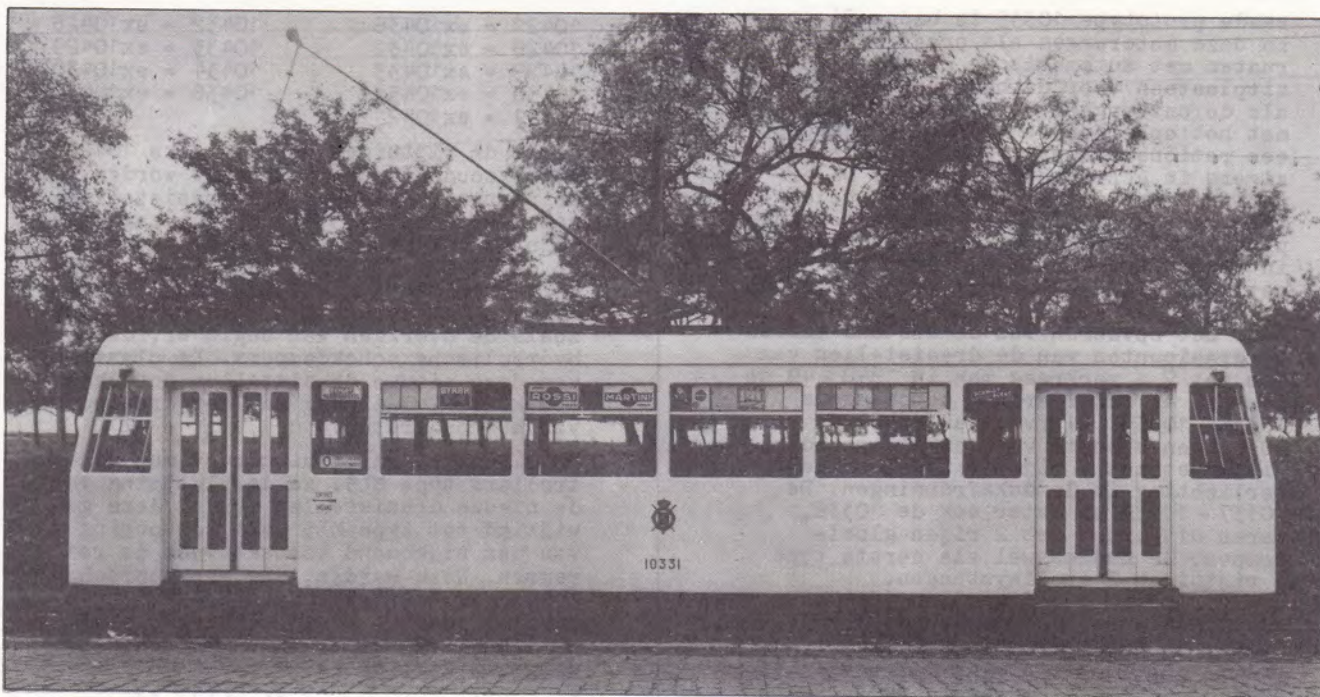
In oktober 1940 kwam het ontwerp terug ter sprake, ditmaal zonder roestvrij stalen koetswerk. Als motoren waren nu de MTV 205's beschikbaar uit de rijtuigen 10022 - 10027, Konstruktie Energie, waarin men, teneinde de commerciële snelheid van de lijn Brussel - Waterloo te verhogen, sterkere motoren wenste te plaatsen.

Op 23.12.40 gaf het Algemeen Bestuur van de NMVB te Brussel opdracht aan de werkplaatsen Eloystraat te Anderlecht (Brussel) de bouw aan te vangen van 12 motorwagens op draaistellen voor de drukke lijn N Noord - Zuid. Deze lijn



Prototype motorwagen type N 10331 omstreeks 1949, archief E. Keutgens





Zijaanzicht van de motorwagen type N 10331, archief E. Keutgens

kende hoge vervoerspieken doordat ze gedeeltelijk instond voor de verspreiding of aanvoer van reizigers in aansluiting met de weinig of niet in het centrum penetrerende voorstadslijnen van Brussel. Ze kregen de kenletter mee van deze lijn zodat men van toen af reeds sprak van motorwagens type N. Later zou men de bouw beperken tot 10 rijtuigen en werden de wagennummers 10330 - 10339 voorbehouden.

## prototypes

In 1941 werd het eerste prototype 10330 gebouwd. Dit volledig stalen rijtuig, 12 m lang, 2.2 m breed en 16.5 t zwaar, was ingericht volgens traditionele opvattingen. Het reizigerskompartment werd in 2 verdeeld en was gescheiden van de balkons met tussenwanden met schuifdeuren. De platformdeuren waren handbediende schuifdeuren. De verlichting gebeurde met gloeilampen. De controllers ACEC T46 (6 standen serie, 5 standen parallel, 7 standen remming) werden gerekupereerd uit een Antwerps rijtuig type Odessa en bedienden 2 motoren MTV 215 van 45.6 kW (62 pk). Deze motoren waren met neusophanging in de draaistellen zelf op de uiterste as geplaatst. De stroomafname gebeurde met één omkeerbare trolley-stang. De asafstand in een draaistel bedroeg 1.8 m, de draaipunten van de draaistellen waren 6 m van elkaar verwijderd. Deze draaistellen waren integraal uit gelaste staalplaat vervaardigd, de klassieke vering was met schroefveren.

De 10331 en 10332 in 1944 waren een lichtere uitvoering van de 10330. De elektrische uitrusting bestond nu uit een door de NMVB zelf ontworpen controller type ML2 (later ML3) (5 standen serie, 5 parallel, 6 remming) en 2 MTV 215 motoren die voor het eerst met silentbloccs onder de wagenbak waren opgehangen. De uiterste assen van ieder draaistel werden, zoals in ons eerste artikel uitvoerig werd beschreven, d.m.v. cardan-assen aangedreven. Hieruit blijkt dat het eerste prototype 10330 geenszins de technische uitvoering bezat die later kenmerkend voor de type N motorwagens zou worden. In 1946 reden deze 2 rijtuigen, gekoppeld, proefritten op de lijn Brussel-Braine-l'Alleud. Op 07.10.46 vertrok het stel naar de stelplaats Anderlues, waar het, voorzien van pantografen, proefritten reed o.a. op de lijn Mons-Charleroi. In 1947 kwam het stel terug naar Brussel waar de beide motorwagens afzonderlijk in dienst kwamen. Pas na de oorlog werd de 10331, na herstelling van een verkeersongeval, uitgerust met automatische plooiddeuren.

De motorwagens 10333 en 10334 waren in 1945 gebouwd en identiek aan de 2 voorgaande rijtuigen, op hun aluminium koetswerk na, dat hun leeggewicht beperkte tot 10.5 t. Het waren toen, naar verluid, de lichtste dergelijke tramrijtuigen ter wereld. De 10334 werd in 1948 uitgerust met rubbergeveerde wielen, doch wegens de overdreven opwarming van het rubber tijdens het remmen, dit gebeurde namelijk nog steeds met klassieke remblokken, werd de proef voortijdig stopgezet.

In februari 1947 drong het Hoofdbestuur van de NMVB erop aan de bouw van het



zesde prototype 10335 te bespoedigen, en deze motorwagen als proef uit te rusten met automatische plooideuren en zitplaatsen voor de bestuurder zowel als de ontvanger. Hierdoor werd, samen met het opheffen van ieder tussenschot, een rationele doorstroming van de reizigers in één richting beoogd. De ervaringen met dit rijtuig waren belangrijk voor de NMVB, die een vernieuwingsprogramma opstelde om bepaalde lijnen in andere groepen (o.a. Verviers - Spa !) met het nieuwe materieel uit te rusten.

Door het opvoeren van de afstand tussen de draaipunten van de draaistellen van 6 m tot 7 m verkreeg men in 1948-49 de langere en nu afgeronde motorwagens 10336 - 10339. Hiervan was enkel de 10336, en slechts voor enkele maanden, uitgerust met 2 rijen fluorescentieverlichting in de dakraf rondingen. De 10337 - 10339 en later ook de 10336, waren uitgerust met 2 rijen gloeilampen. Ze hadden wel als eerste type N rijtuigen 2 trolley'stangen. De motorwagen 10336 werd op 13.04.49 voorgesteld aan de Burgemeester van Wemmel en werd, evenals de 3 andere rijtuigen, in dienst gesteld op de lijn Brussel - Wemmel. Hierdoor kon reeds op 01.04.50 de dienst op deze lijn buiten de spitsuren volledig met type N rijtuigen worden verzekerd.

## reeks

In de reeksvoertuigen werden op 20.04.51 een aantal vernummeringen doorgevoerd om een meer logische rangschikking volgens motortype te bekomen, namelijk :

10420 - 10430 : motor MTV 215  
10431 - 10435 : motor MTV 343  
10436 - .. : motor MTV 315.2

Deze vernummeringen waren :

10421 = ex10436	10432 = ex10428
10428 = ex10432	10433 = ex10429
10429 = ex10433	10434 = ex10430
10430 = ex10434	10436 = ex10431
10431 = ex10421	

Enkel de rijtuigen van de reeks 10420 - 10484 zouden later uitgerust worden met de nieuwe rubbergeveerde draaistellen, samen met de 10485 die deze bezat vanaf zijn konstruktie. Hiervan waren enkel op de 10484, 10453 en 10471 gedurende korte tijd de zijdelingse torsiestangen aanwezig. Later kregen deze rijtuigen, zoals de overigen van begin af, de 2 hydraulische schokdempers. De plaatsing van deze nieuwe draaistellen noodzaakte een kleine wijziging aan het draaipunt van het onderstel.

De rijtuigen waren uitgerust met controllers type ML3. Na de plaatsing van de nieuwe draaistellen werden deze gewijzigd tot type ML5 door toevoeging van een bijkomend contact voor de railremmen. Deze werden, via een voorschakelweerstand, gevoed door de lijnspanning of door batterijspanning bij afwezigheid van lijnspanning of ontsporing van de trolley.

De eerste motorwagen die bij wijze van proef voorzien was van een remlicht was de 10420. Dit licht was eerst te laag geplaatst en niet voldoende zichtbaar. Pas toen men het remlicht, nu hoger geplaatst, veralgemeende op alle rijtuigen, diende men het wagennummer boven de koplamp te herschilderen.

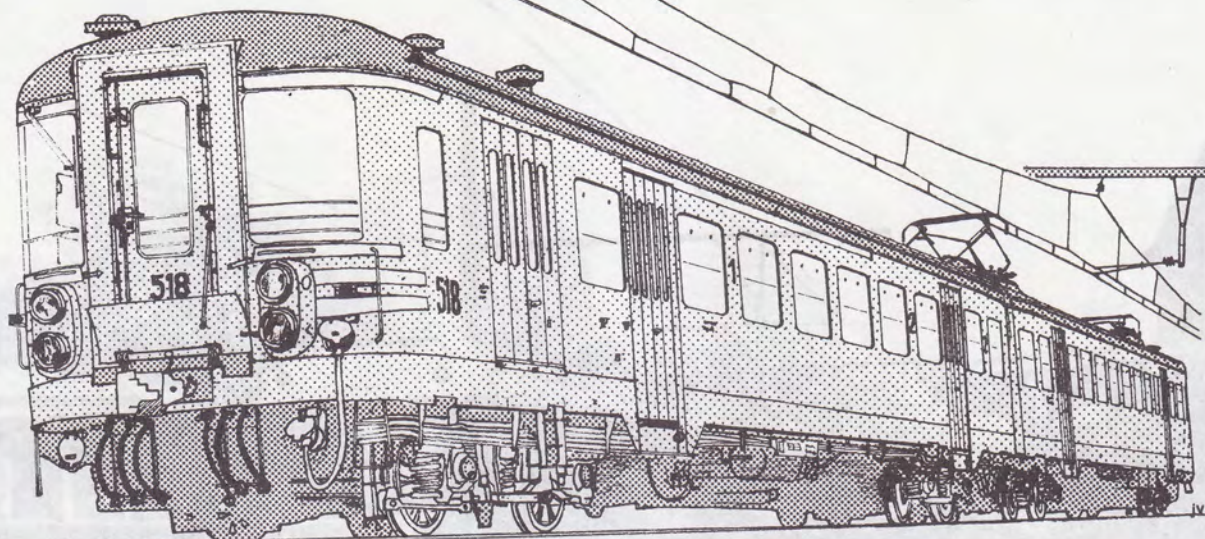
Bij de invoering van de éénmansbediening op de OMC-wagens waren de vooraan geplaatste bordjes "1 agent" geel. Pas veel later, toen de MIVB oranje bordjes invoerde, werd ook bij de NMVB de kleur gewijzigd.

Met dank voor de gegevens aan Paul De Backer, Eric Keutgens en het tijdschrift 1' Etincelle, nov 81 (ASVi).



Prototype motorwagen type N 10335 op lijn O, Rouppeplein, Brussel, foto : F. Keutgens, archief : E. Keutgens





# spoorslags

## 1. Statistiek

### Buitendienststellingen

6310	AC Salzinnes	01.10.83	(na ongeval te Moeskroen/Mouscron)
028	CW Mechelen	01.11.83	(na brand te Charleroi-Sud)
6043	AC Salzinnes	01.11.83	
6085	AC Salzinnes	01.12.83	

## 2. Traktiematerieel

### Elektrische motorstellen.

03 : Op 18.11.83 werd de eerste bij BN Brugge gebouwde drieledige "Break" van de Marokkaanse spoorwegmaatschappij voorgesteld aan de pers en aan de Marokkaanse genodigden. De eerste proefritten met het treinstel werden nauwelijks vijf dagen eerder aangevat. Het voorstellingsprogramma van 18.11.83 zag er als volgt uit :

Brussel-Zuid - trein 18751 - Brugge - trein 18752 - Brussel-Zuid  
 Brussel-Zuid - trein 18753 - Charleroi - trein 18754 - Brussel-Zuid  
 Brussel-Zuid - trein 18755 - Gent St P - trein 18756 - Brussel-Zuid

Het Marokkaanse treinstel werd op blokfstand gevolgd door de eveneens fabrieksnieuwe tweeledige NMBS 362.

Vanaf 14.11.83 hadden verschillende proefritten van het Marokkaanse treinstel op de lijn 50 plaats, deels aan 160 km/h, deels in dubbele traktie.

Het meest voorkomende testprogramma is :

Brugge 9h16 - trein 90461 - Brussel-Zuid a 10h08  
 Brussel-Zuid 10h45 - trein 90462 - Oostende a 11h52  
 Oostende 13h15 - trein 90463 - Brussel-Zuid a 14h22  
 Brussel-Zuid 14h56 - trein 90464 - Brugge a 15h51

De verscheping van het eerste treinstel vanuit Zeebrugge werd voorzien op 12.12.83





Drieledige Break voor de Marokkaanse spoorwegen rijdt als trein 18753 door het station Vorst-Oost (lijn 124) tijdens de officiële voorstelling van 18.11.83

#### Elektrische lokomotieven.

- 15 : Nog slechts twee lokomotieven van deze reeks rijden in de geel-blaauwe schildering (1502 en 1503). De lokomotieven 1501, 1504 en 1505 verschenen reeds in de blauw-gele schildering. Wegens een tekort aan onderdelen is steeds één lokomotief van deze reeks ontdaan van zijn gelijkrichter zodat deze dan niet meer op de SNCF kan rijden. Traditioneel valt deze trieste eer te beurt aan de 1505, thans is het echter de 1504 die beperkt is tot de NMBS en NS.
- De enige binnenlandse dienst die in de huidige dienstregeling nog door deze reeks gereden wordt is trein 776 (Brussel Zuid 16h18 - Liège G. a 17h39). Het stel M2 rijtuigen blijft in Liège terwijl de lokomotief om 17h51 als losse rit LE85 ( $v_{max} = 120 \text{ km/h}$ ) terug naar Brussel-Zuid (a 19h42) rijdt. Kort daarna vertrekt dezelfde lokomotief om 20h15 met TEE 85 naar Amsterdam, en komt 's anderendaags met TEE 82 terug naar Brussel-Zuid.
- 16 : Van deze reeks rijden nog slechts twee lokomotieven in de gele schildering: 1601 en 1604. De overige zes lokomotieven rijden in de nieuwe blauw-gele schildering.
- Ook deze reeks verzorgt nog één binnenlandse dienst : trein 777, die elke werkdag rijdt tussen Brussel-Zuid (v 17h04) en Welkenraedt (a 19h22). Voor deze trein komt een stel M4 rijtuigen tot inzet met volgende samenstelling : AD + 3A + 7B. Ook een oude bagagewagen wordt achteraan meegevoerd, echter beperkt tot Liège G. De lokomotief doet 's nachts nog dienst voor trein 242 (Aachen-Liège G) terwijl het stel rijtuigen 's ochtends als trein 888 terug naar Brussel komt. Ook deze trein wordt volgens de beurtregeling door een 16 getrokken, doch dit gebeurt eerder zelden.



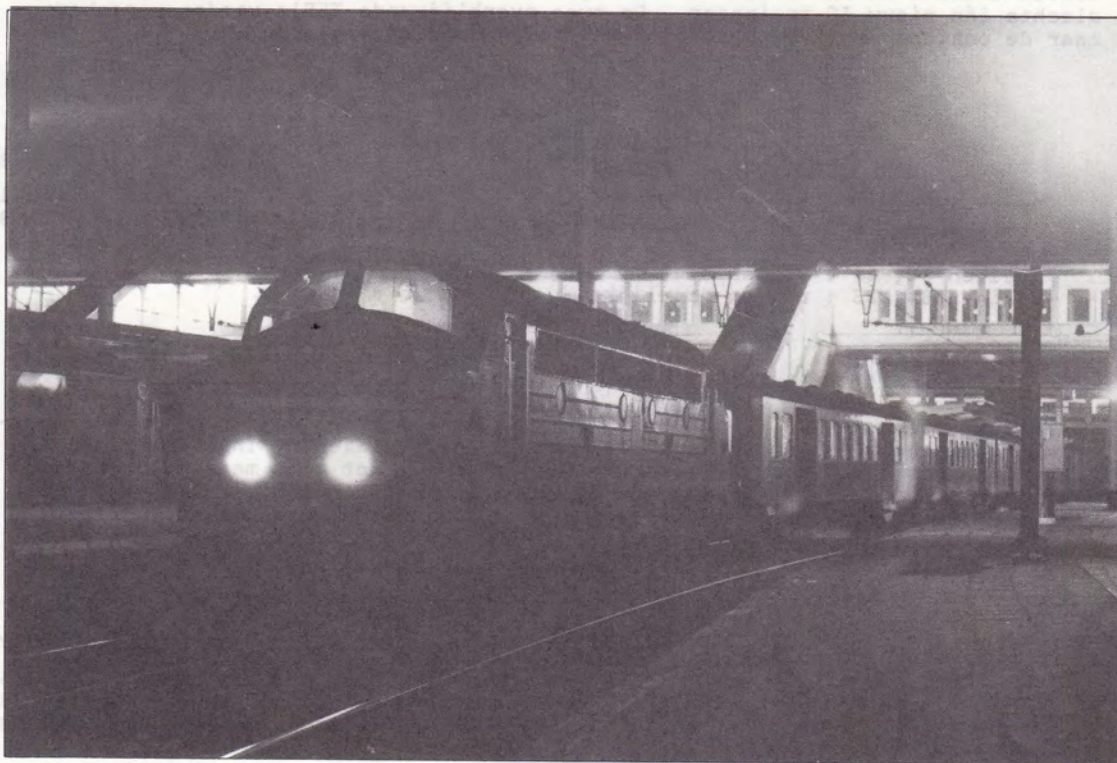
De lokomotief van de reeks 16 (of 18) die tot inzet komt voor IC 429 naar Köln Hbf, blijft overnachten in de stelpl. Köln Deutzerfeld en komt 's anderendaags terug met IC 428. Het treinpaar 428/429 "Saphir" rijdt van 15.11.83 tot 16.12.83 en van 05.01.84 tot 10.03.84 slechts tussen Brussel-Zuid en Köln in plaats van tussen Oostende en Köln. Het treinstel bestaat uit moderne geklimatiseerde rijtuigen (2A en 3B) van de DB, met ertussen een NMBS I1 buffetrijtuig (AR).

- 21 : Na het afwerken van de reeks 27 bij BN Nivelles, wordt onmiddellijk verder gewerkt aan de reeks 21, die zich enkel van de 27 onderscheiden door hun kleiner vermogen. Begin 1984 worden de eerste lokomotieven verwacht.
- 22 : Volgende lokomotieven van deze reeks kregen de voorbije weken een grote herziening in de CW Mechelen, waarbij de nieuwe blauwe schildering aangebracht werd : 2243, 2236, 2229 (09.12.83). Thans worden de 2237 en de vervolgens de 2230 en 2203 gereviseerd.

#### Dieselmotorstellen

- 43 : De reeds afgestelde AR 4317 wordt thans verbouwd tot bovenleidingswagen voor de dienst ES. Bij voltooiing voorziet men een twintigtal 43ers te verbouwen, zodat het volledige huidige park bovenleidingswagens kan vervangen worden

#### Diesellokomotieven



Diesellok 5209 met M1-rijtuigen als extra trein Bertrix-Brussel voor de anti-raketten betoging, Brussel Leopoldswijk, 23.10.83, foto Raf Bonte

- 72 : Naast de reeds in VeBOV-Koerier 073 vermelde nummers werd nu ook de 7207 uit dienst genomen, zodat met een spoedig einde van de inzet van deze reeks moet rekening gehouden worden.  
De 15 lokomotieven reeks 72 werden in 1956 in dienst genomen als type 272.
- 75 : Het uit dienst nemen van de lokomotieven reeks 72 wordt mogelijk doordat de in 1965 gebouwde prototype baanlokomotieven met hydraulische transmissie reeks 65 (in dienst genomen als type 213) nu alle zes als rangeerlokomotieven reeks 75 in dienst gekomen zijn. Ze worden ingezet vanuit de stelplaats Antwerpen-Dam in de Antwerpse haven. Opmerkelijk is dat de 7503 en 7504 bij hun vernumming de oude groene schildering behouden hebben.



### 3. Getrokken reizigersmaterieel

M4 : Na de 58034 (50 88 81 78 034) worden volgende rijtuigen verbouwd tot stuurstandrijtuig :

58035 (50 88 81 78 035)

58036 (50 88 81 78 036)

58037 (50 88 81 78 037)

Ondertussen worden met de 58034, een stel aangepaste M4-rijtuigen en een lokomotief van de reeks 27 testritten uitgevoerd.

### 4. Exploitatie

Nieuwe dienstregeling Brussel - Paris-Nord.

Op 03.06.84 wordt de dienstregeling van de doorgaande treinen Brussel - Paris-Nord gewijzigd. Vier van de zes TEE-treinparen worden afgeschaft en vervangen door twee 1ste/2de klasse IC-treinparen.

Tussen Brussel en Amsterdam CS verdwijnen alle TEE's en worden vervangen door slechts één nieuw IC-treinpaar. De twee overblijvende TEE's worden verschoven naar de ochtend- en avondspits volgens volgende dienstregeling :

	TEE 80	TEE 84	TEE 81	TEE 85
Brussel-Zuid	07h10	17h15	Paris-Nord	07h10
Paris-Nord	a 09h43	19h44	Brussel-Zuid a	09h37
				20h08

Treinen 80, 81 : rijden niet op zondag  
Treinen 84, 85 : rijden dagelijks.

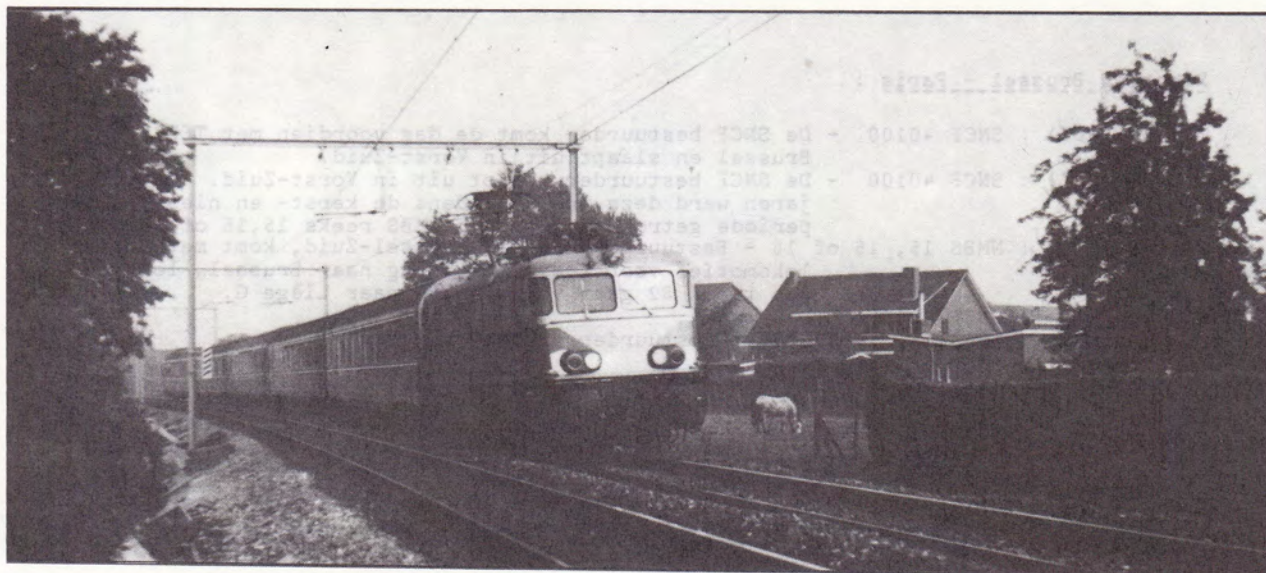
De snelste ritduur (TEE 81 en 85 = 2h27) is dezelfde als bij de huidige dienstregeling, doch is 7 minuten langzamer dan de snelste dienst, ingevoerd toen de SNCF op haar traject aan 160 km/h begon te rijden. Het zijn meteen de laatste treinen van het TEE-exploitatietype op het Belgisch grondgebied. De twee vervangende IC-treinparen (met toeslag) rijden volgens volgende dienstregeling :

	IC 82	IC 86	IC 83	IC 87
Amsterdam CS	08h55		Paris-Nord	11h35
Brussel-Zuid a	11h49	18h38	Brussel-Zuid a	14h04
Paris-Nord a	14h19	21h13	Amsterdam CS a	00h03

Treinen 82,83 : rijden niet op zondag  
Treinen 86,87 : rijden niet op zaterdag

De rijtuigen eerste klasse en de restauratiewagens van deze treinen zullen afkomstig zijn van het huidige inox-TEE wagenpark. De trein 87 wordt hiermee de snelste dienst ( 2h28) die ooit in tweede klasse op het traject Brussel-Zuid - Paris-Nord werd ingelegd. Deze IC diensten zijn de eersten met een tweecijferig treinnummer die in de Benelux zullen rijden. Sinds 1957 werden tweecijferige treinnummers in West-Europa voorbehouden voor TEE-diensten. De eerste 1ste/2de klasse treinen met tweecijferig treinnummer in West-Europa waren IC Ligure, Milano C - Marseille St. Ch (treinen 45 -46/47 -48) en IC Catalan - Talgo, Barcelona - Genève (treinen 70 -71/72-73), beiden ingevoerd op 23.05.82 ter vervanging van de gelijknamige TEE's. In Oost-Europa hebben steeds 1ste/2de klasse treinen met tweecijferig treinnummer blijven rijden.





De toen nog gele 1504 met trein 82 "Etoile du Nord" te Kijkuit (lijn 12) op 28.10.79

De overige diensten op (Amsterdam CS -) Brussel - Paris-Nord ondergaan minder spektakulaire wijzigingen:

trein	482	282	284	IC432	286	280	288
Amsterdam CS		07h00	10h55	Köln	15h54		20h26
Brussel-Zuid	08h04	10h10	14h07	16h08	19h12	20h41	00h32
Paris-Nord	a 10h50	13h00	16h55	18h56	22h06	23h15	06h42
trein	281	283	IC433	285	287	485	289
Paris-Nord	07h48	10h23	13h30	14h38	16h43	19h57	23h20
Brussel-Zuid	a 10h48	13h16	16h20	17h36	19h31	22h45	05h39
Amsterdam CS	a 14h07	16h34	Köln	20h57	22h40		09h43

Al deze treinen zijn toeslagvrij. Opvallend is het gevoelig versnellen van de treinen 482/485, en het invoeren van een laatavondverbinding Brussel-Zuid - Paris-Nord (trein 280) als vervanging van TEE 88. Treinen 286 en 281 bevatten het doorgaand ligrijtuig Amsterdam - Ventimiglia en de doorgaande ligrijtuigen en slaapwagen Brussel-Zuid - Ventimiglia. De dienstregeling van de nachttrein 288/289, die ondanks hun oninteressante lange reistijd toch een trouw cliënteel heeft, wordt onder voorbehoud verstrekt.



De huidige zes TEE-treinparen worden tussen Brussel-Zuid en Paris-Nord allen door NMBS en SNCF meersysteemlokomotieven getrokken. Per richting ziet de traktie van deze treinen tot 02.06.84 er als volgt uit :

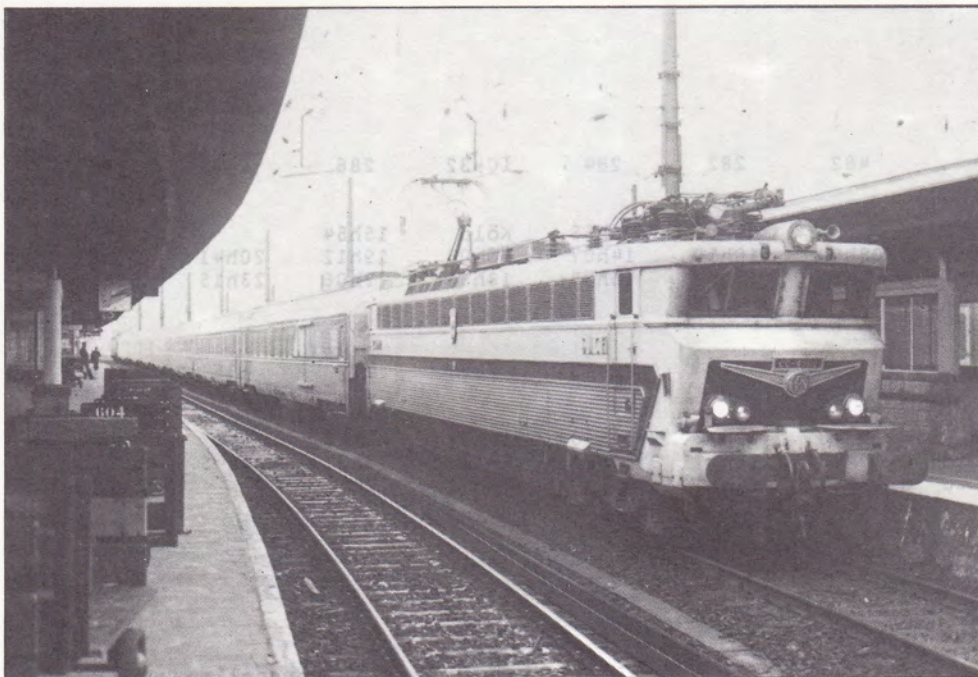
Richting Brussel - Paris :

TEE 78 (N67) : SNCF 40100 - De SNCF bestuurder komt de dag voordien met TEE 87 naar Brussel en slaapt uit in Vorst-Zuid.  
 TEE 80 (N 7) : SNCF 40100 - De SNCF bestuurder slaapt uit in Vorst-Zuid. De vorige jaren werd deze trein tijdens de kerst- en nieuwjaarperiode getrokken door een NMBS reeks 15,16 of 18.  
 TEE 82 : NMBS 15, 16 of 18 - Bestuurder stelpl. Brussel-Zuid, komt met andere lokomotief voor trein 287 terug naar Brussel, lokomotief van trein 82 gaat voor IC 431 naar Liège G.  
 TEE 84 : SNCF 40100  
 TEE 86 (N67) : NMBS 15, 16 of 18 - Bestuurder stelpl. Namur.  
 TEE 88 (N 6) : SNCF 40100

Opmerkingen : N 6 = Rijdt niet op zaterdag  
 N 7 = Rijdt niet op zondag  
 N67 = Rijdt niet op zaterdag en zondag  
 "Uitslapen" is een gebruikelijke term uit het vakjargon wanneer een personeelslid in dienst, buitenshuis moet overnachten.

Richting Paris - Brussel :

TEE 79 (N67) : SNCF 40100  
 TEE 81 (N 7) : NMBS 15, 16 of 18 - Bestuurder stelpl. Namur, na uitslapen te Paris.  
 TEE 83 : SNCF 40100 - Behalve op zondag  
 NMBS 15, 16 of 18 - Enkel op zondag, bestuurder stelpl. Brussel-Zuid.  
 TEE 85 : SNCF 40100 - Bestuurder en lokomotief verstrekken 34 minuten na aankomst in Brussel met TEE 88 terug naar Paris-Nord !  
 TEE 87 (N67) : SNCF 40100 - De SNCF-bestuurder slaapt uit in Vorst-Zuid.  
 TEE 89 (N 6) : NMBS 15, 16 of 18.



SNCF CC 40110 te Brussel-Zuid binnengereden met TEE 83 "Brabant" uit Paris-Nord op 29.11.83



Tussen Brussel-Zuid en Amsterdam CS worden alle TEE's getrokken door een NMBS-lokomotief van de reeks 15 (uitzonderlijk ook reeks 25.50). Het betreft de treinen TEE 81 (N 7) en TEE 85 naar Amsterdam CS en terugkomend als TEE 82 en TEE 88 (N 6). Tot Roosendaal worden de lokomotieven bediend door bestuurders van de stelpl. Brussel-Zuid, terwijl een NS-bestuurder ze overneemt voor het traject in Nederland. Opmerkelijk is dat er tijdens de nacht van zaterdag op zondag telkens twee lokomotieven van de reeks 15 in Amsterdam overnachten.

Vanaf 03.06.84 zullen de lokomotieven van de reeks 15 vier van de vijf treinparen tussen Brussel-Zuid, Berchem en Amsterdam CS slepen. Het betreft treinen IC 82, IC 87, 281, 282, 283, 286, 287 en 288. Daardoor vervalt het wisselen van lokomotief te Roosendaal en wordt de ritduur ingekort.

## 5. Investeringsprogramma 84-86

Op 02.12.83 keurde de Raad van Beheer van de NMBS het investeringsprogramma 1984-86 goed. Dit plan voorziet ondermeer in de aankoop van rollend materieel en het elektrificeren van spoorlijnen.

### Rollend Materieel

- Bestellingen waarvan de toezegging in het vorige investeringsprogramma voorzien zijn en waarvan de aflevering gedeeltelijk in uitvoering is :

- 4 x 35 treinstellen type AM 80 (reeks 03)
- 2 x 30 lokomotieven reeks 27
- 35 rijtuigen type M4 BDK (dit zijn de laatste rijtuigen van dit type)
- 30 lokomotieven reeks 21
- 12 lokomotieven reeks 11 (aflevering vanaf 1985)
- 12 lokomotieven reeks 12 (aflevering vanaf 1986)
- 65 rijtuigen type M5 (dubbeldekrjtuigen)

- Te plaatsen bestellingen :

- in 1984 : 30 lokomotieven reeks 21 (2131 tot 2160)  
85 RIC-rijtuigen type I7 (RIC versie van het type M4, met middengang)
- in 1985 : 65 rijtuigen type M5
- in 1986 : 30 lokomotieven reeks 21 (2161 tot 2190)  
120 RIC-rijtuigen type I7

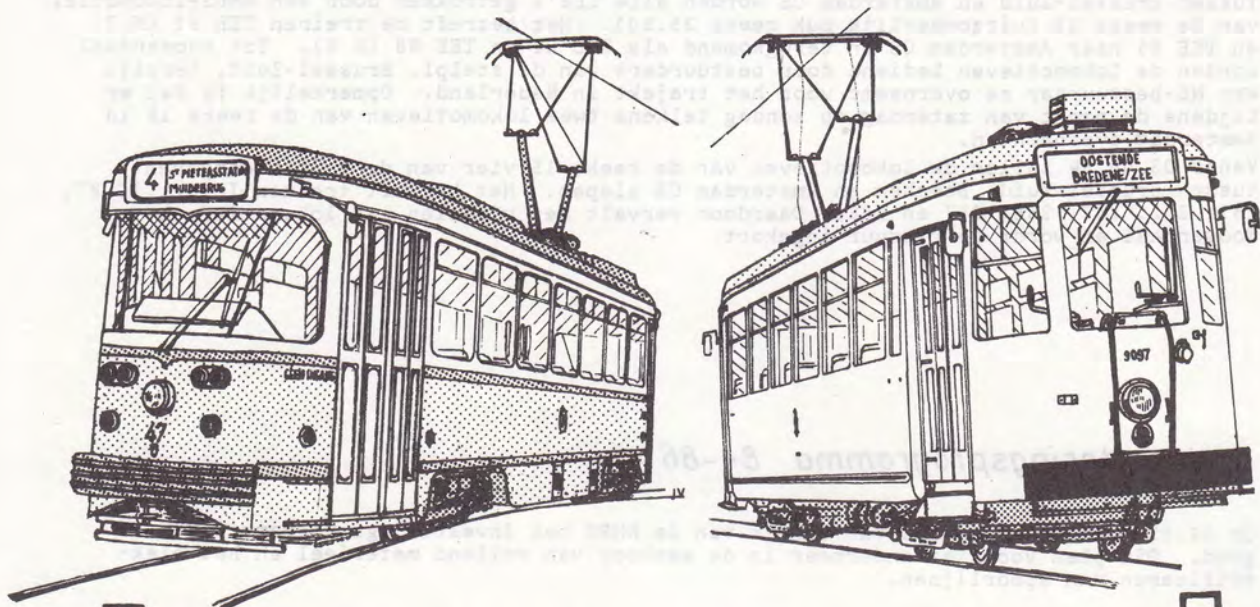
- De bestelling van restauratie- en ligrijtuigen werd in dit investeringsprogramma niet weerhouden:

### Elektrifikaties

Te elektrificeren lijnen volgens het jaar van indiening :

- in 1984 : Glons - Visé - Montzen  
St Niklaas - Willebroek - Mechelen  
Herentals - Turnhout  
Ottignies - Fleurus  
Welkenraedt - Eupen
- in 1985 : Boom - Puurs - Willebroek  
Zottegem - Kortrijk
- in 1986 : Denderleeuw - Lessines - Ath  
Halle - Ath - Tourhai  
Jurbise - Ath  
Fleurus - Charleroi
- in 1987 : Brugge - Kortrijk  
Geraardsbergen - Edingen/Enghien  
Kortrijk - Poperinge  
Hasselt - Maastricht  
Arlon - Athus  
Namur - Dinant  
St Ghislain - Quiévrain
- in 1988 : Angleur - Marloie
- in 1990 : Herentals - Neerpelt





# trampoost

Antwerpen

miva

Begin september werd AB 636 aan de niet-deurzijde, bij wijze van proef, uitgerust met een aluminium kader voor reclame van hetzelfde type als gebruikt bij de MIVG.

Op 27.10.83 werd te Hoboken gestart met de aanleg van een nieuwe terminus voor de lijnen 2 en 4. Dit nieuwe eindpunt bevindt zich op de Lelieplaats (ten zuiden van het vroegere gemeentehuis van Hoboken). Vertrekkende aan de oostzijde van dit plein (zijde Van Amstelstraat) draait het spoor het Park Broeydenborg in en maakt hier een lus omheen het plaatselijk monument voor de gesneuvelden. Op het einde van deze lus splitst het spoor in twee opstelsporen met elk een opstapgade, en eveneens aan de oostzijde van het plein gelegen. Half december was de aanleg van deze nieuwe sporen beëindigd.

In het voorjaar 1984 zal dan gestart worden met de heraanleg van de Kioskplaats waarbij de beide sporen na vernieuwing aan de oostzijde van het plein zullen worden aangelegd en aangesloten op de nieuwe eindlus.

Op 02.11.83 werd gestart met de voorbereidende werken voor de aanleg van een nieuwe spoorbrug aan de Schijnpoort. Tengevolge hiervan werd de Lange Lobroekstraat gedeeltelijk gesloten voor het verkeer, zodat de buslijn 19-20 diende omgeleid. In de richting centrum rijden de autobussen nu vanaf de Schijnpoortweg via de Eendrachtstraat en de Ceulemansstraat naar de Lange Lobroekstraat. In de richting Deurne-Noord rijdt men via de Kalverstraat en de Slachthuislaan naar de Schijnpoortweg. De bouw van de nieuwe spoorwegbrug zal tenminste 4 jaar in beslag nemen.

Het trappencomplex dat de lokethal van het Centraal Station verbindt met het ondergrondse tramstation Diamant werd in gebruik genomen op 16.11.83. Deze rechtstreekse verbinding kwam pas drie en een half jaar na de openstelling van het tramstation in dienst doordat destijds door verscheidene actiegroepen felle oppositie werd gevoerd tegen de inplanting van deze trap in de grote hal van het geklasseerde Centraal Station. De trap werd nu toch afgewerkt en in dienst gesteld als bijkomende uitgang van het Centraal Station omdat de zijuitgang van het station aan de Pelikaanstraat gesloten moet worden wegens de aanleg van een nieuw trappencomplex dat de definitieve verbinding moet vormen tussen beide stations. Eens dit nieuwe trappencomplex afgewerkt is dient de nu pas in dienst gestelde trap in de stationshal terug afgebroken.

Op 08.11.83 werden opnieuw twee autobussen Van Hool - Fiat 420HA ST9 buiten dienst gesteld, namelijk de 546 en de 548. Tevens werd ook reeds een eerste autobus Van Hool - Fiat 409 AU9 van de reeks 576 - 590 afgesteld, namelijk de 580 op 12.08.83.



Proefrit op lijn 24 met motorwagen 8823 en ladderwagen 8069, Herentalsebaan - Mestputteke, Deurne, 01.12.83



Door het buitendienststellen van meerdere autobussen ontstond de laatste maanden een steeds nijpender materieelsgebrek. Bovendien vergde de pendeldienst van lijn 24 een bijkomende inzet van 7 autobussen. Om terug wat meer speelruimte voor wat betreft autobusmaterieel te bekomen werd beslist de spoorvernieuwingswerken op lijn 24 tussen het Mestputteke en Silsburg, die tesamen met de vernieuwing van de riolen dienden uitgevoerd, te versnellen.

Omstreeks eind november was de heraanleg van de sporen tot aan de keerlus Silsburg beëindigd. Op 01.12.83 werd dan met de ladderwagen 8069 (rijdend op spoor) gevolgd door de motorslijpwagen 8823 een proefrit gehouden op het traject Stenenbrug - Silsburg. In de namiddag volgde nog een bijkomende proefrit met pcc 2119.

Vanaf maandag 05.12.83 bij het begin van de dienst werd lijn 24 terug in dienst gesteld tot aan Silsburg. Tegelijkertijd werd de lijn aan de andere kant verder ingekort tot de keerlus Montignystraat, gelegen tussen de Singel en het einde van de Brederodestraat. De rijtuigen dragen nu volgende lijnaanduiding:

**24 SILSBURG  
ZUIDSTATION**

Als eerste rijtuig in dienst verscheen pcc 2048 (dienstwagennummer 1) gevolgd door pcc's 2094, 2059, 2122 (striktram), 2081, 2054, 2042, 2119, 2005, 2043, 2078, 2046 en 2121 (striptram). Pcc 2048 werd wegens een kort maar hevig technisch incident aan het eindpunt Silsburg reeds na zijn eerste rit vervangen door pcc 2005. Het opnieuw in dienst stellen van de tramexploitatie op de Herentalsebaan te Deurne gebeurde zonder enige officiële plechtigheid. Slechts in de avondspits was er een kleine viering door de plaatselijke handelaars vergezeld van St-Niklaas.

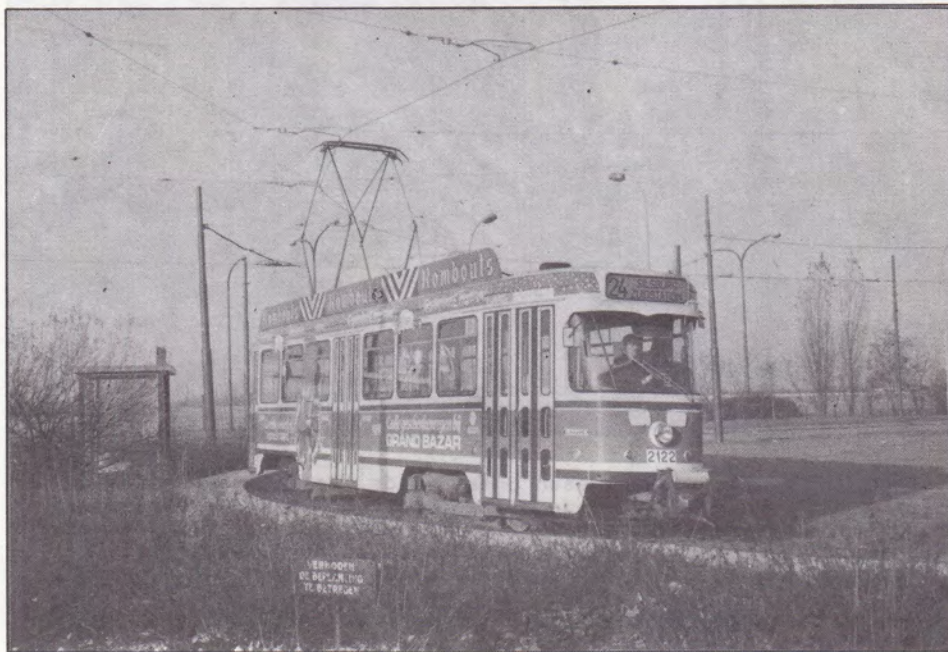
De geplande verlenging van lijn 24 tot aan de grens met Wommelgem zal, op voorwaarde dat er kredieten beschikbaar worden gesteld, in het voorjaar van 1984 worden aangelegd. De behandeling van het dossier betreffende deze verlenging liep fikse vertraging op omdat enkele meters spoor van de toekomstige keerlus zich buiten de MIVA-perimeter bevinden. De spitsuurtramdienst op lijn 24 tussen het Centraal Station en Grens Kiel die werd ingesteld vanaf 13.09.82 (aanvang van de werken op de Herentalsebaan) reed voor het laatst op 02.12.83 tijdens de avondspits.

De pendelbuslijn 24 Fr. Rooseveltplaats - Silsburg reed voor het laatst op 04.12.83. Opmerkelijk hierbij is dat tijdens de laatste fase van de werken de eindpunthalte van deze pendellijn zich buiten de MIVA-perimeter bevond.

Tijdens het weekeinde van 03 en 04.12 werden nabij de spoorwegbrug aan de Schijnpoort nieuwe rioolkokers geplaatst. Omwille van deze werken werden de tramlijnen 3 en 12 onderbroken vanaf 02.12 te 22h tot 04.12 te 17h. In de richting komende van het stadscentrum volgden de lijnen 3 en 12 hun normale reisweg tot aan de Schijnpoort (kruispunt Halenstraat - Onderwijsstraat - Pothoekstraat). Vanaf daar keerden de rijtuigen van lijn 12 naar het stadscentrum terug via de lijn 3 (tot aan het Astridplein) en vice versa. (Eenzelfde omruiling van reiswegen, maar dan in beide rijrichtingen, is voorzien bij het in dienst stellen van de tramtunnels tussen het Astridplein - Centraal Station en het Sportpaleis - Ten Eekhovelei.) Op de trajecten extra-muros werd er gependeld tussen de keerlus Sportpaleis en Merksem (lijn 3, pcc's 2159 en 2164) en tussen het Sportpaleis en het Wim Saerensplein (lijn 12, pcc's 2136, 2158 en 2165). Wegens de onderbreking van de sporen aan de Schijnpoort dienden deze rijtuigen tweemaal op de lijn te overnachten. Tussen de keerlus Sportpaleis en het einde van de Schijnpoortweg (Lange Lobroekstraat) werden bussen ingelegd. Het overblijvende traject dienden de reizigers te voet af te leggen.



Sinds begin december zijn de pcc's 2120, 2122, 2123, 2126 en 2127 versierd met een grote strik en kerstversiering als promotie voor de eindejaarskoopjes. Pcc 2122 werd op 02.12 als eerste tentoongesteld op de Groenplaats, en verscheen vanaf 03.12 in dienst (lijn 7). Vanaf 04.12 kwam hij terug in dienst vanuit stelplaatst Groenenhoek. De overige rijtuigen verschenen enkele dagen later in dienst vanuit stelplaats Hoboken (ook pcc's 2120 en 2123 die behoren tot stelplaatst Groenenhoek en die op 07.12 naar Hoboken werden overgebracht). Op te merken valt dat deze vijf rijtuigen niet allen op dezelfde wijze zijn versierd en voor verschillende handelszaken reclame voeren.



Striktram 2122 op de keerlus aan de Montignystraat, nieuw eindpunt van de lijn 24, Antwerpen, 05.12.83

Gent

mivg

Op 02.11.83 had AB 19 op lijn 30 te St-Amandsberg een spectaculair ongeval waarbij drie personenwagens, een bestelauto, een stelling en een fiets werden geramd en de autobus ten slotte tegen een huisgevel beukte. Na dit ongeval werd deze autobus wegens te grote herstellingskosten buiten dienst gesteld.

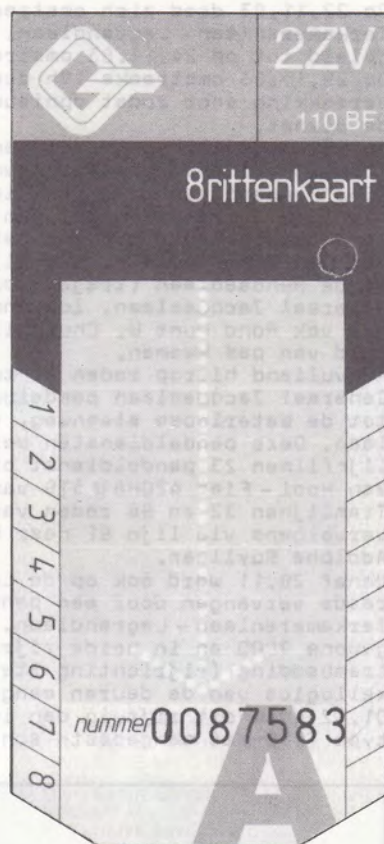
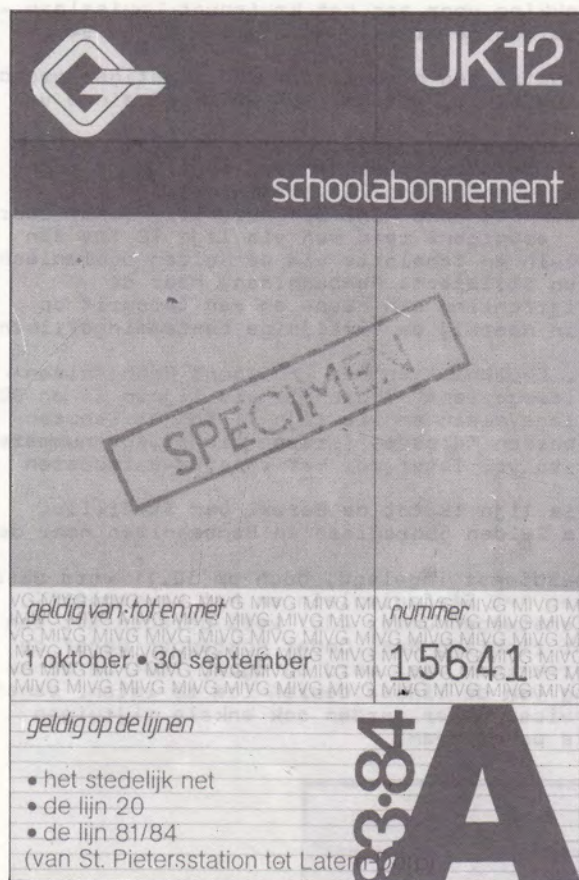


AB 19 na het ongeval te St-Amandsberg, 02.11.83, foto persagentschap ROL - Ledeborg.



De voorbije maanden werden in alle trams en autobussen nabij de instapdeuren bijkomende palen geplaatst voor de bevestiging van de nieuwe ontwaardingsapparaten HASLER. Tevens werd in alle tramrijtuigen naast beide stuurposten het bedienings- en controlekastje voor deze apparaten geplaatst. In de autobussen werden de hiervoor nodige bevestigingssteunen aangebracht boven de betaaltafel.

Sinds enkele maanden worden bij de MIVG stelselmatig nieuwe vervoersbewijzen ingevoerd. De nieuwe abbnementskaarten kwamen reeds in dienst vanaf begin september (einde van de schoolvakantie). Eind november werden ze gevolgd door de rittenkaarten en de biljetten. De vormgeving van de nieuwe vervoersbewijzen gebeurde door hetzelfde designbureau dat instond voor het ontwerp van het MIVG-embleem. In de nabije toekomst mag ook een nieuwe vormgeving worden verwacht voor de uurtabellen die aan de haltes worden uitgehangen.



Nieuwe vervoersbewijzen: MIVG schoolabonnementskaart, 12 maanden geldig, universiteitsstudent; MIVG / NMVB 2-zonekaart voorverkoop; Voor rittenkaarten van het oude model zie VeBOV-Koerier 071, blz 7.

## mivb - stib

Brussel

Door Sobemap (Société Belge pour la Mathématique Appliquée) werd in opdracht van de MIVB een studie gemaakt van de toekomst van het Brusselse stedelijk openbaar vervoer. Bij deze studie werden de economische en financiële weerslag onderzocht van vijf verschillende scenario's. Eind november werden de resultaten ervan voorgelegd aan de raad van beheer en die koos op basis van deze resultaten één van de voorgestelde scenario's als toekomstplanning van het MIVB-net. Het gekozen plan wordt gekenmerkt door volgende hoofdlijnen:

Metrolijn 1 wordt uitgebouwd tot maximaal de lijnen 1A Heizel - Hermann Debroux en 1B Bizet - Stokkel.

Lijn 2 wordt behouden als pre-metrolijn (de mogelijkheid metro op lange termijn blijft dus behouden) waarop langere sneltrams zullen rijden. Dit sneltramtype zal echter afwijken van het eerder voorgestelde type 10000.

Bij de tramlijnen wordt lijn 93 opgeheven (mogelijk reeds begin 1984) en een nieuwe lijn 104 wordt gepland naar AZ VUB Jette. Lijn 55 wordt in het zuiden verlengd naar Moensberg. De tunnel van de Heizel (ex NMVB) wordt overgenomen door de MIVB. Tramporen worden zoveel mogelijk in eigen bedding gelegd.

Bij het in dienst stellen van het station Louisa (1984 - 1985) wordt een reorganisatie doorgevoerd: lijn 32 wordt opgeheven; lijn 94 wordt in het noorden verlegd en verlengd naar de Houba - De Strooperlaan (eindpunt lijn 103) en in het zuiden naar Bosvoorde; lijn 18 wordt



tussen het Louisaplein en het Vanderkindereplein verlegd via lijnen 19 en 90 via Hallepoort, Bareel van St-Gillis en Albertplein.  
Bij de buslijnen zouden meer wijken beter bediend worden.  
Tevens zou getracht worden om tot een betere coördinatie van bepaalde NMVB en MIVB-lijnen te komen.

Eind november stonden op de opstelsporen aan de Heizel nog volgende buitendienstgestelde tramrijtuigen:

9067	9084	4015	4022	4025	9096	4043	4017	4034
	9064	9075	4029	4021	9058		4036	
	4014	4037			4031(achterdeel)			

De afvoer van deze trams naar slopers zal versneld worden om het terrein aan de Heizel vrij te maken voor de aanvang van de metrobouwwerken aldaar.

Op 22.11.83 deed zich omstreeks 16h een grondverzakking voor aan het kruispunt Louisalaan - Terkamerenlaan - Legrandlaan. Ten gevolge hiervan werden de tramlijnen 23, 32, 90 en 94 omgeleid tot op 24.11.83 omstreeks 11h.

Op 29.11.83 omstreeks 17h deed zich op dezelfde plaats een nieuwe, ditmaal ernstiger grondverzakking voor zodat opnieuw omleidingen werden ingesteld, ditmaal tot 12.12.83 einde van de dienst.

In beide gevallen ondergingen de tramlijnen volgende trajectwijzigingen:

Tramlijn 23 reed enkel tussen Schaarbeek Station en de stelplaats Renbaanlaan. In de richting Renbaanlaan reed men hierbij meestal met de lijnaanduiding 23 doorstreept.

Tramlijn 90 reed komende van het Zuidstation tot aan het Rond Punt W. Churchill. Vanaf daar werd teruggekeerd tot aan het Vanderkindereplein. Vervolgens reed men via lijn 18 tot aan het Paul Jansonplein, via lijn 81 tot het Flageyplein en tenslotte via de Gulden Sporenlaan en de Renbaanlaan (traject buslijn 71, dienstsporen stelplaats Renbaanlaan) naar de Generaal Jacqueslaan. Zodoende reed lijn 90 per rijrichting een heen- en een terugrit op het vak Rond Punt W. Churchill - Vanderkindereplein waarbij de éénlijnige bestemmingsfilmen goed van pas kwamen.

Aanvullend hierop reden er tussen het Rond Punt W. Churchill en het kruispunt Renbaanlaan - Generaal Jacqueslaan pendelbussen met volgende reisweg: vanaf Churchill via lijnen 23 en 90 tot de Waterlooose steenweg, via lijn 38 tot het Flageyplein en via lijn 71 tot de Renbaanlaan. Deze pendeldiensten werden gereden met autobussen Mercedes (groene dienstwagennummers, lijnfilmen 23 pendeldienst of 90 pendeldienst) en Volvo, later ook met reserve-autobussen Van Hool - Fiat 420HAU ST9 van stelplaats Delta.

Tramlijnen 32 en 94 reden vanaf het Louisaplein via lijn 19 tot de Bareel van St-Gillis, vervolgens via lijn 81 naar het Flageyplein en via Gulden Sporenlaan en Renbaanlaan naar de Adolphe Buyllaan.

Vanaf 29.11 werd ook op de Louisalaan een pendelbusdienst ingelegd, doch op 30.11 werd deze reeds vervangen door een pendeltram die reed tussen het Stefanieplein en het kruispunt Terkamerenlaan - Legrandlaan. Deze dienst (rood dienstwagennummer 400) werd gereden met een gewone 7900 en in beide rijrichtingen op het spoor richting Bos. Omdat opstappen vanaf de trambedding (rijrichting Stefanieplein) niet zo praktisch was, werd op dgpc 7901 de schakellogica van de deuren aangepast om ook bediening van de linkse deuren toe te laten. Vanaf 01.12 kwam dit rijtuig dan in dienst met self-service. Later werden ook enkele rijtuigen type 7700 met aangepaste schakellogica ingezet als pendeltram.



Gpc 7785 en dgpc 7901 beiden op lijn 90, P.H. Spaaklaan, Brussel, 11.83, foto Raf Bonte.  
De 7901 werd bij wijze van proef uitgerust met vettere, beter leesbare lijncijfers. Vanaf 01.12 kwam hij in dienst als pendeltram op de Louisalaan met bediening van de linkse deuren.



Het is de eerste keer dat de MIVB links verkeer toepast met pcc-rijtuigen. Nochtans is links verkeer niet nieuw bij de MIVB. Tot het begin van de jaren zestig had men immers nog een aantal tweerichtings standaard-motorwagens van de reeks 1900 voor de inzet bij speciale gelegenheden. Hierbij kwam ook regelmatig inzet in links verkeer voor.



Mw 1977 in links verkeer als pendeltram tussen de stelplaats Woluwe en de Montgomerysq. op 21.07.61 (nationale feestdag), Tervurenlaan, Woluwe, foto Robert Temmerman, archief Raf Bonte. Ondanks de gesloten zijwand beschikte het rijtuig nog over twee stuurposten.

stic

Charleroi

Tijdens de maand december werden de autobussen 67 (Van Hool - Fiat 409 AU9) en 15 (Brossel-leyland BL 55 S) buiten dienst gesteld.



Nieuw afgeleverde AB 156 (Van Hool - MAN) in dienst op lijn 22, Sqaure J. Hiernaux, 15.11.83. Let bij deze bussen op het nieuwe type deuren met een groter glasoppervlak.





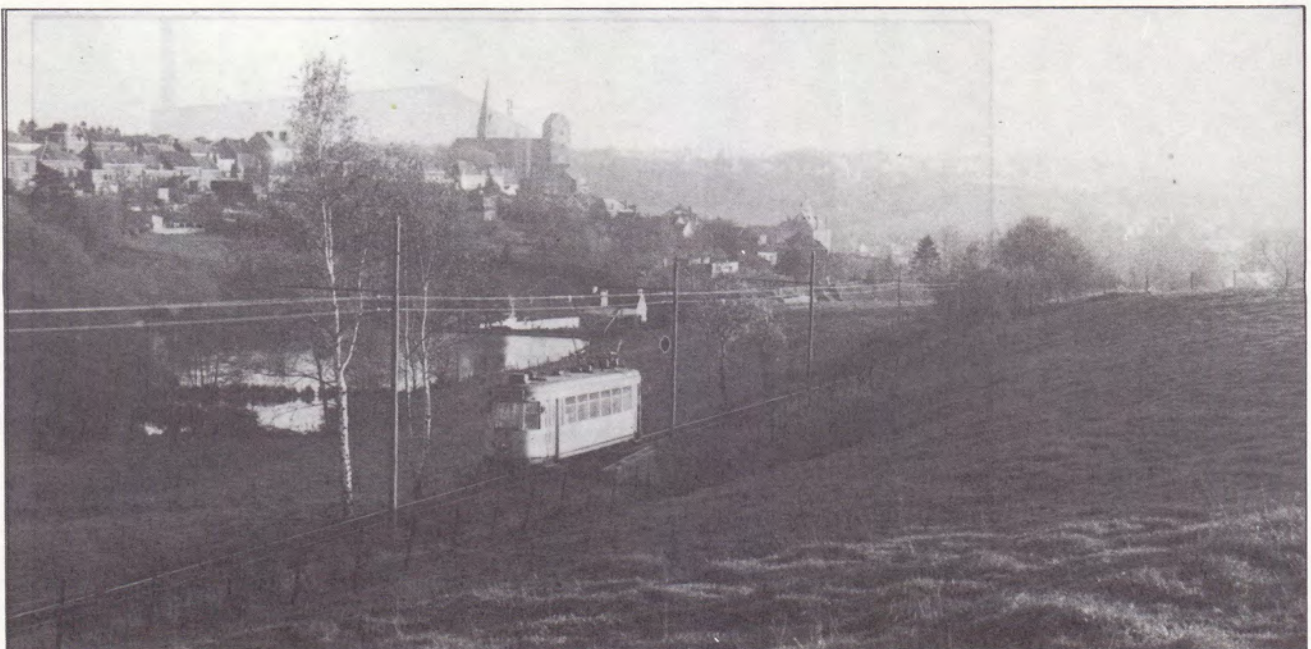
AB 154 van de in aflevering zijnde reeks 151 - 174 in de werkhuizen van de STIC te Montignies-sur-Sambre, 15.11.83. In de achtergrond bw 9300 (ex NMVB-SNCV) bestemd voor ombouw tot dienstwagen (vuilnisophaalwagen).

## nmvb - sncv

### Hainaut

De versterkingsdienst lijn 59 Charleroi Beaux Arts - Charleroi Sud reed voor het eerst op 29.10.83 ter gelegenheid van het "Salon des Arts Ménagers" in het Palais des Beaux-Arts. Deze dienst reed tijdens de duur van dit salon (29.10 tot 13.11.83) op zaterdagen, zondagen en feestdagen tussen 11h en 17h.

De tramlijn 91 Anderlues - Thuin wordt vanaf 31.12.83 vervangen door autobussen. De laatste tram in lijndienst is voorzien omstreeks 14h00, gevolgd door een oud tramstel van de ASVi.

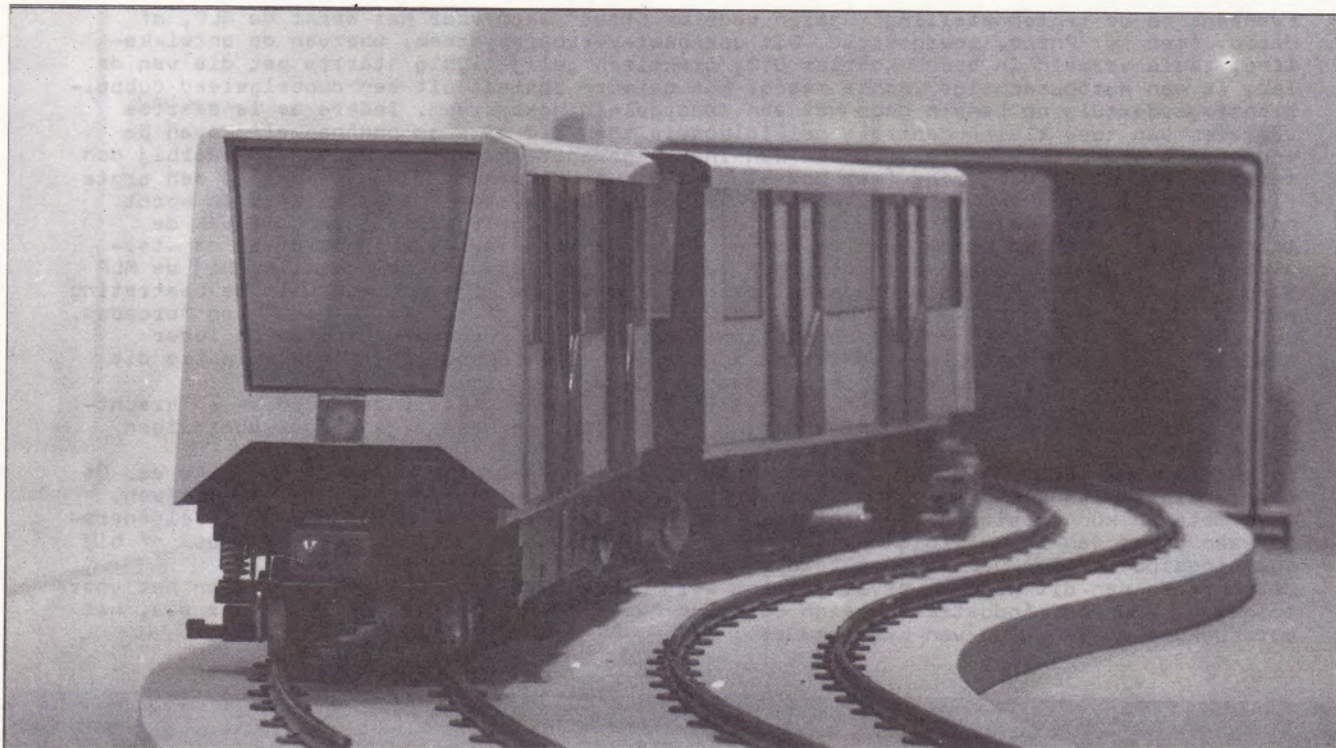


Mw TS 9064 in dienst op lijn 91 te Lobbes, 14.11.83

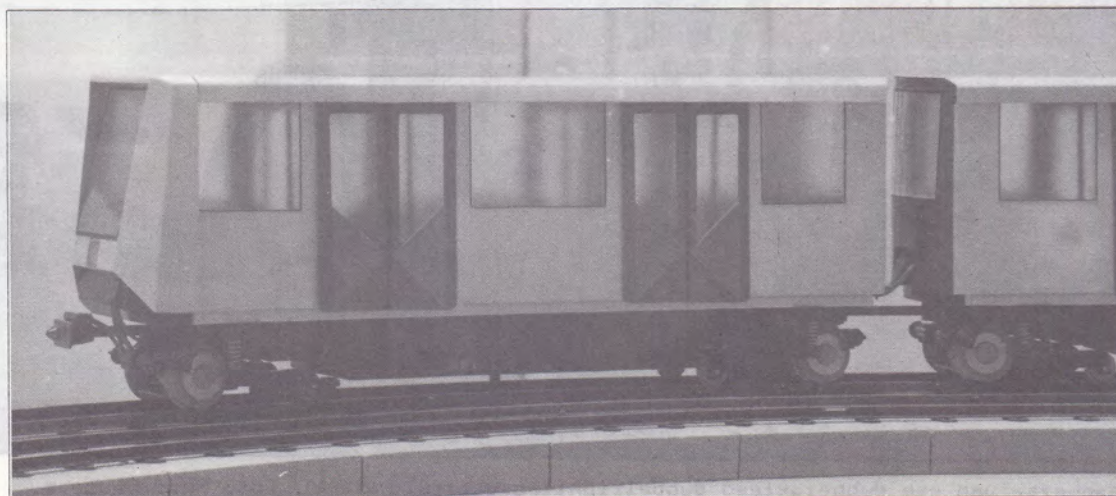


tau

Transport Automatisé Urbain



Begin november werd op de tentoonstelling "Design voor de Staat" te Brussel een maquette voorgesteld van de toekomstige voertuigen van de TAU. Het nieuwe ontwerp wijkt sterk af van de vroeger voorgestelde ontwerpen (zie VeBOV-koerier 072). De elektrische en elektronische apparatuur voor tractieregeling en automatische besturing die zich bij vorige ontwerpen in afgesloten compartimenten boven de grote wielen van de draaistellen bevond, wordt nu terug, zoals bij klassieke metro- en treinstellen, opgehangen onderaan de wagenbak. Evenredig met de hiervoor benodigde ruimte wordt de hoogte van de rijtuigvloer vergroot zodat men in plaats van de vroeger vooropgestelde 42 cm nu een vloerhoogte van ongeveer 90 cm bekomt. Door het verdwijnen van de speciale compartimenten met de apparatuur kan de reizigersruimte worden uitgebreid zodat men per stel (2 rijtuigen) nu 24 zit- en 58 staanplaatsen aanbiedt (i.p.v. 20 zit- en 48 staanplaatsen vroeger). Hierdoor kan men voor eenzelfde vervoerscapaciteit kortere stellingen inzetten, zodat ook de lengte van de stations kan ingekort worden. Uit studies bleek dat de hieruit voortvloeiende kostenbesparing opweegt tegen de meerprijs van een grotere tunnel (vanwege de grotere voertuighoogte). Om het veiligheidsgevoel van de reizigers te vergroten werden in de kop- en de tussenwanden van de rijtuigen terug ramen voorzien. De vormgeving van deze nieuwe voertuigen kwam tot stand in een samenwerking tussen BN en Jacques Tilman van het Design Center.



Schaalmodel  
van de  
toekomstige  
TAU-rijtuigen.



## Métro Léger sur Pneus

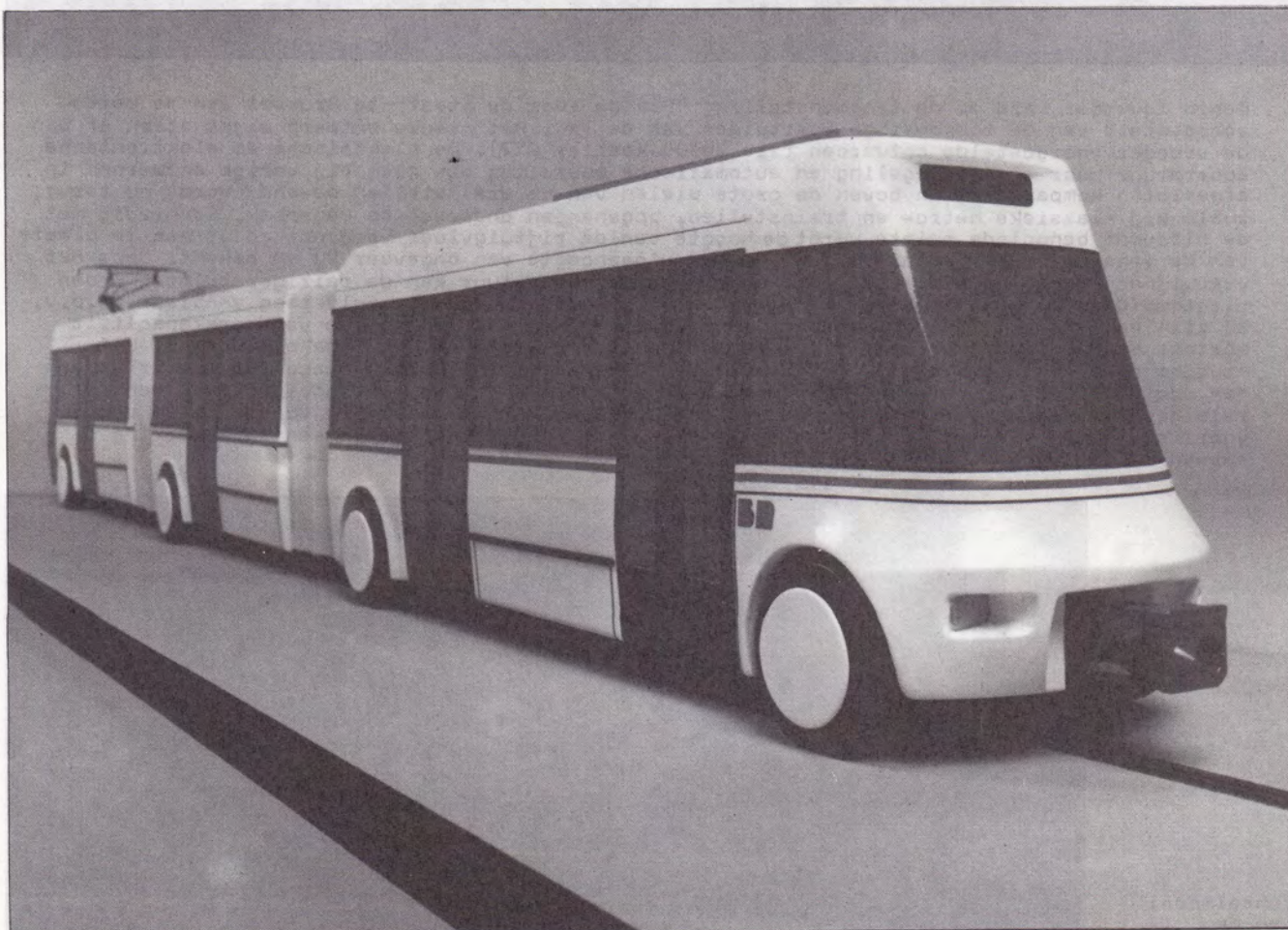
mlp

Eveneens op de tentoonstelling "Design voor de Staat" werd voor het eerst de MLP, of Métro Léger sur Pneus, voorgesteld. Dit openbaar-vervoerssysteem, waarvan de ontwikkeling, zoals vermeld in VeBOV-Koerier 072, praktisch gelijktijdig startte met die van de TAU, is een autobusachtige lichte metro. Het ontwerp bestaat uit een dubbelgeleed dubbelrichtingsvoertuig op banden doch met een spoorgeleidingssysteem. Iedere as is daartoe voorzien van twee kleine centrale geleidingswieltjes die elke as onafhankelijk van de andere sturen. Dit geleidingssysteem kan indien gewenst worden uitgeschakeld waarbij dan terug de klassieke besturing (met het stuurwiel) wordt hernomen. Men bekomt zo een grote flexibiliteit in de exploitatie. Wanneer het geleidingssysteem uitgeschakeld is wordt het voertuig een enkelrichtingsautobus. De geleiding is gelijkaardig aan die van de lichte metro "VAL" in Lille waar ze echter enkel op wissels, kruisingen of in de stelplaats wordt gebruikt, bij het ontbreken van de zijdelingse geleidingsrails. Bij de MLP biedt de enige centrale geleidingsrail de mogelijkheid de lijn eenvoudig in de bestrating aan te leggen, wat niet kan met het systeem van de "VAL" of met de "D-bahn" van Mercedes. De mogelijkheid bestaat om twee voertuigen ruggelings te koppelen. Doordat ze ieder slechts één stuurpost bezitten ontstaat zo pas een echte dubbelrichtingskombinatie die de vervoerscapaciteit van een lichte metro benadert.

De technologie gebruikt voor de MLP is voornamelijk afkomstig uit de autobus- en vrachtwagensektor. Hierdoor kan een vermindering van gewicht en kostprijs van de voertuigen worden bekomen.

De aandrijving van elk voertuig gebeurt met elektrische motoren op de 2e en de 4e as. De naar analogie van spoorvoertuigen bekomen asindeling is als 1'A'1'A' te omschrijven. Deze motoren kunnen via de bovenleiding worden gevoed of met behulp van een dieselgenerator aan boord van het rijtuig bij trajekten zonder bovenleiding (gebruik als bus) of bij spanningsloos vallen van de bovenleiding.

Het ontwerp van dit nieuwe vervoerssysteem werd uitgevoerd door BN, de design van het voertuig gebeurde door Industrial Design Enthoven Axel (IDEA) die overigens vroeger o.a. het autobuskoetswerk AI 300 van LAG ontwierp.



Maquette van een dubbelgeleed dubbelrichtingsvoertuig MLP 4, foto Marc Wouters.



# Verenigingsnieuws

Bij deze jaarwisseling wenst het voltallige Bestuur, en de Redactie van de VeBOV-Koerier, haar leden en lezers het allerbeste toe voor 1984.

## Vergaderingen

- vr 06.01.84 : Afd. Autobus : 20h Café Antverpia, Graanmarkt, Mechelen  
Autobussen tussen 1974 en 1976, dia's van Walter Ceulemans
- vr 06.01.84 : Afd. MOBOV : 20h Kultureel Centrum, Driekoningenstraat, Berchem  
Bespreking van de recent gehouden enquête over modelbouw
- za 07.01.84 : Afd. West-Vlaanderen : 14h30 Stationsbuffet, Brugge  
Praatnamiddag
- vr 13.01.84 : Afd. Brussel-Brabant : 20h Metrostation Anneessens, Brussel  
Aktueel Overzicht van de NMBS, dia's van Yves Reynaerts
- vr 20.01.84 : Afd. Antwerpen : 20h Café De Nieuwe Carnot, Carnotstraat, Antwerpen  
Restauratie van Antwerpse Museumwagens en oude NMVB opnamen,  
dia's van Eric Keutgens
- vr 03.02.84 : Afd. Autobus : 20h Café Antverpia, Graanmarkt, Mechelen  
Autobussen in het Waasland, dia's van Ph. Laureys en M. Colman
- vr 03.02.84 : Afd. MOBOV : 20h Kultureel Centrum, Driekoningenstraat, Berchem  
NMBS-16mm film over de stoomlokomotief type 64 (P8)
- za 04.02.84 : Afd. West-Vlaanderen : 14h30 Stationsbuffet, Brugge  
Praatnamiddag
- vr 10.02.84 : Afd. Brussel-Brabant : 20h Metrostation Anneessens, Brussel  
Zwitserland, een greep uit de mogelijkheden,  
dia's van Guido Vandendriessche
- vr 17.02.84 : Afd. Antwerpen : 20h Café De Nieuwe Carnot, Carnotstraat, Antwerpen  
Tramnetten in Zwitserland, dia's van Alain Janmart

## Agenda

- tot 22.01.84 : Tentoonstelling "Treintjes van Toen"  
Gemeentekrediet, Passage 44, Kruidtuinlaan/Pachecolaan, Brussel
- tot 31.01.84 : Tentoonstelling "Design voor de Staat"  
Design Center, Ravensteingalerij, nabij station Brussel-Centraal  
met om. maquettes en ontwerpen voor toekomstig Openbaar Vervoer
- 03.02.84 : Locomotion : (inlichtingen : Jef Van Olmen (03) 457 53 71)  
Diavertoning in het auditorium van de firma Agfa-Gevaert,  
Septestraat 27, Mortsel, met om. dia's over Turkije en over het  
Morop-Kongres 1983 in Budapest
- 09.05.84 tot 14.05.84 : Reis van de VeBOV Afd. Brussel-Brabant naar de DDR  
inlichtingen : Wouter Janssens (02) 735 12 99
- 09.09.84 tot 15.09.84 : Morop-Kongres 1984 te Linz (Oostenrijk)  
inlichtingen : Febelrail vzw, Overwinningstr. 145/9  
1060 Brussel

## Algemene Ledenvergadering 1984

Einde maart 1984 wordt door VeBOV een Algemene Ledenvergadering gehouden. Leden die wensen punten op de agenda te plaatsen of voorstellen voor wijziging van de statuten of het huishoudelijk reglement in te dienen, worden verzorgd dit schriftelijk voor 20 januari 1984 aan het bestuur te zenden.



### Lidmaatschapsbijdrage 1984

Voor 1984 werd de VeBOV-lidmaatschapsbijdrage vastgesteld op 450,- BF. Dit bedrag kan gestort worden op onze rekening 001-1385500-28, met vermelding van uw naam, adres en lidnummer. Daartoe kan U het gemakkelijkst gebruik maken van bijgevoegd overschrijvingsformulier.

Voor onze Nederlandse leden bedraagt het lidgeld 28,- HFL. Zij dienen dit te storten op onze rekening 14.05.11.733 bij de Rabo Bank te NL-4641 HV Ossendrecht.

Wij danken hierbij de leden die ons nu al hun lidgeld 1984 overmaakten, voor het in ons gestelde vertrouwen.

Alle leden die ons voor 15.01.84 hun lidgeld overmaken, krijgen de VeBOV-Brochure "CFI-Aktueel" samen met het januarinumnummer opgestuurd. Deze brochure werd in 1981 samengesteld door ons lid Karel Moerenhout en behandelt het private industriële spoorwegennet in en rond Vilvoorde.


### Kalender 1984

Naar jaarlijkse traditie brengt de VeBOV ook dit jaar een kalender uit met het Openbaar Vervoer als onderwerp. Dit jaar brengt de kalender drie tram-, drie autobus-, een metro- en vijf spoorwegfoto's.

De VeBOV-Kalender kan besteld worden door storting van 190,- BF op de VeBOV-rekening 001-1385500-28 met vermelding van uw naam en adres, en "Kalender 1984".

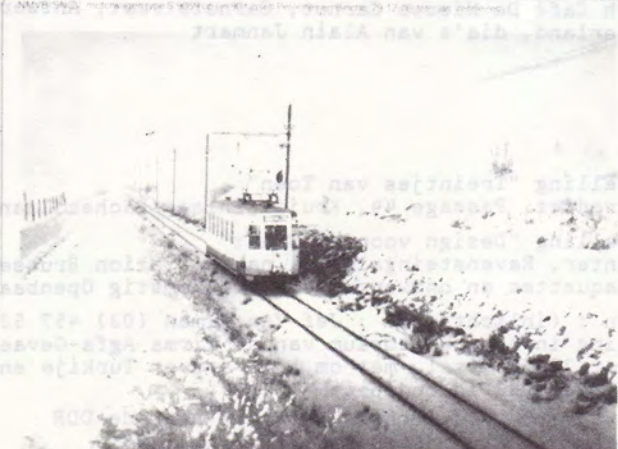
Indien U het bedrag verhoogt tot 250,- BF krijgt U bovendien alle tot nu toe verschenen VeBOV-Kalenders (1979 tot 1983) mee opgestuurd.

Leden die onze Kalender 1984 reeds bestelden en geïnteresseerd zijn in dit aanbod, krijgen voor 60,- BF alle vroeger verschenen VeBOV-Kalenders toegestuurd. Een mogelijkheid om uw archieven te vervolledigen. Te bestellen zoals hoger.



VERENIGING VOOR BELANGSTELLENDE  
IN HET OPENBAAR VERVOER, vzw

zetel: Jozef Robuissie 24-2200 Borgemout  
sekretariaat: Pimboonstraat 12-1150 Brussel



december 1984

						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30	31					



## VeBOV-Centrum

Door de MIVA werd ons ter vervanging van ons vroegere VeBOV-Centrum in het premetrostation Opera, een nieuwe, ruimere winkelruimte ter beschikking gesteld in het premetrostation Diamant (naast de nieuwe trap naar de hall van het Centraal Station). Begin november werd dan de VeBOV-boekenvoorraad en een klein deel van de VeBOV-Archieven naar ons nieuwe VeBOV-Centrum overgedragen.

Wij hopen dit VeBOV-Centrum in de loop van 1984 verder in te richten en voor het publiek toegankelijk te stellen.

In afwachting daarvan kunnen nu enkele boeken, brochures en oude tijdschriften besteld worden. Daartoe moet U het juiste bedrag storten op onze VeBOV-rekening 001-1385500-28 met vermelding van uw naam en adres, en van de gewenste publikatie(s). Bij omvangrijke bestellingen verzoeken wij U ons een afzonderlijk schrijven te richten.

Volgende publikaties zijn thans leverbaar. (Prijzen inclusief verzendingskosten.)

VeBOV-Brochure 4	: NMBS Stoomlokomotieven type 10	: 390,- BF
VeBOV-Brochure 5	: NMBS Stoomlokomotieven type 95/96	: 260,- BF
VeBOV-Brochure 6	: NMBS Diesellokomotieven type 271	: 200,- BF
TTZ -Brochure 7	: NMBS Dieselmotorwagens type 606/8	: 300,- BF
VeBOV-Brochure "CFI-Aktueel"		: 60,- BF

Boeken	: 100 jaar tramexploitatie in Antwerpen	: 2100,- BF
	De buurtspoorwegen in West-Vlaanderen	: 550,- BF
	De buurtspoorwegen in Brabant	: 550,- BF

Oude nummers VeBOV-Koerier :

Uitgeput : 02, 04, 05, 06, 14, 47, 65

Beperkt leverbaar : 01, 03, 07 tot 12, 40, 43, 60, 61, 069

Ruim voorradig : 13, 15 tot 39, 41, 42, 44 tot 46, 48 tot 59, 62, 63, 64, 66, 67, 068, 070 tot 074, E1, E2

Prijzen	: 01 tot 47 (gestencilde nummers)	: 20,- BF
	behalve 31 en 41 (vakantiegidsen)	: 40,- BF
	48 tot 67 (gedrukte nummers)	: 40,- BF
	behalve 50 en 62 (vakantiegidsen)	: 80,- BF
	068 tot 074 (jaargang 1983)	: 60,- BF
	behalve 070 (vakantiegids 1983)	: 120,- BF





### VeBOV-Centrum

Op de MIV werd ons een vervanging van ons vroegere VeBOV-Centrum in het presentie-  
 station Oost, een nieuwe, ruimere winkelfruiteer ter beschikking gesteld in het pre-  
 sentiestation Oost (naast de nieuwe trap naar de hall van het Centraal Station).  
 Begin november werd dan de VeBOV-boekenvoorraad en een klein deel van de VeBOV-  
 Archieven naar ons nieuwe VeBOV-Centrum overgedragen.

Wij hopen dat VeBOV-Centrum in de loop van 1984 verder in te richten en voor het  
 publiek toegankelijk te stellen.

In afwachting daarvan kunnen nu enkele boeken, brochures en oude tijdschriften  
 besteld worden. Daarvoor moet u het juiste bedrag storten op onze VeBOV-rekening.

