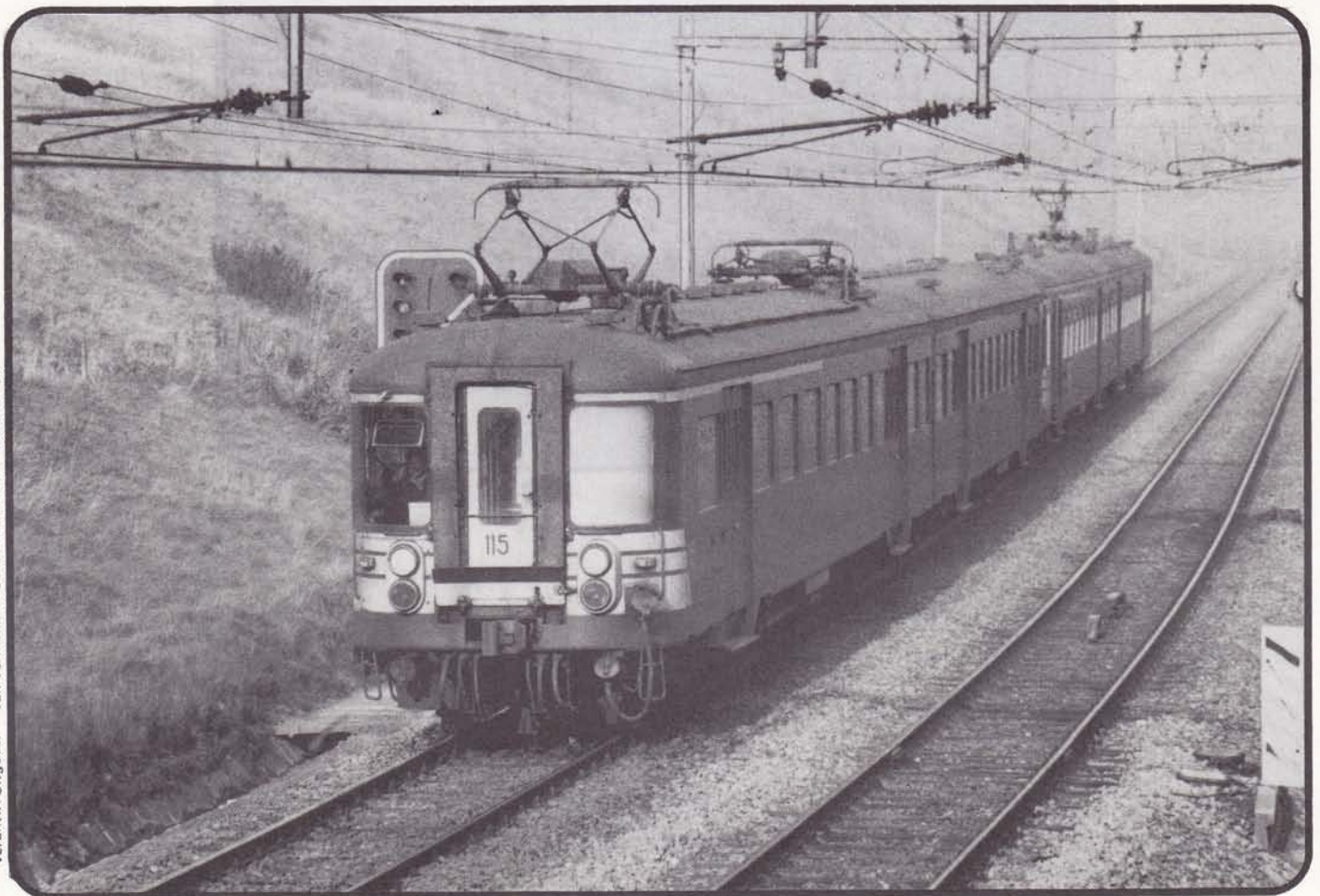




VeBOV koerier

maandblad nr. 075 januari-februari 1984



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

Hoofdredacteuren :

Jan Vermeiren
Bob Boogaerts

Redacteuren :

Raf Bonte
Koen Janssens
Wouter Janssens

Medewerkers :

Walter Ceulemans
Freddy Coussens
Luc De Coster
Marcel Dennekin
Marc Frans
Thierry Hamal
Alain Janmart
Eric Keutgens
Walter Weyts

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
't Vosske

Vereniging voor Belangstellenden in het Openbaar Vervoer, vzw.

Oppericht 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.

VeBOV-koerier

Verantwoordelijke uitgever :
Jan Vermeiren
Sorbenlaan 62
2610 Wilrijk

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 spoorwegonderneming 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 maandelijke bijeenkomsten in Antwerpen, Berchem, Brugge, Brussel en Mechelen. Op deze bijeenkomsten gaan film- en diapresentaties 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 :

Elektrische motorstellen 115 en 701, uitzonderlijk op tegenspoor, tussen het station Antwerpen-Linkeroever en de inrit van de Scheldetunnel, lijn 59, 06.11.83.

foto achterpagina :

NMVB : AB 2022 Van Hool A120/31 - Daf op lijn 61 Antwerpen-Schoten-'s Gravenwezel, Antwerpen, Roosveltplein, 22.01.84.

NMVB Buurtbus in Noord-Limburg

inleiding

Op maandag 19 december 83 startte in 3 Noord-Limburgse regio's een buurtbus-project.

Dit, voor België, nieuwe vervoerssysteem dient om dun bevolkte wijken of kleine buurten openbaar vervoer te bieden, als aanvulling of alternatief voor de bediening met klassieke autobussen.

In landelijke gebieden met een lage bevolkingsdichtheid worden met het bestaande openbaar vervoer de kleine en afgelegen wijken vaak niet bediend, ofwel slechts bediend ten koste van een grote omweg en veel tijdverlies voor de andere reizigers die zich reeds in de bus bevinden. Hierdoor daalt natuurlijk de belangstelling voor het gebruik van dergelijke lijnen en ontstaat er een grote disproportie tussen de ontvangsten en de uitgaven.

Zich bewust van haar opdracht om een kwalitatief hoogstaand openbaar vervoer aan te bieden met een zo hoog mogelijke commerciële snelheid en zo weinig mogelijk omwegen, en dit ook voor de schaarse bewoners van afgelegen wijken, zonder hierbij het financiële aspect uit het oog te verliezen, ging de NMVB op zoek naar een valabel alternatief voor haar klassieke exploitatie met standaardautobussen. Mede onder invloed van de BRT - Aktie Openbaar Vervoer viel de keuze uiteindelijk op een buurtbusproject. De grootste nieuwigheid van dit vervoerssysteem is dat de door de vervoersmaatschappij ter beschikking gestelde busjes worden bestuurd door vrijwilligers, die hiervoor geen enkele vergoeding ontvangen. Hierdoor vervallen de personeelskosten die bij een klassiek openbaar vervoer toch zowat 70% van de totale kosten uitmaken.

Een ander voordeel van het buurtbus-systeem is dat het door zijn functie van bevoorrading voor bestaande klassieke lijnen, de aantrekkingskracht van deze lijnen kan vergroten. De commerciële snelheid op deze lijnen stijgt immers naargelang ze worden verlost van een aantal hinderlijke reiswegvarianten en omwegen.

Doordat de buurtbusjes een aantal wijken verbinden met een groter centrum waar deze wijken commerciële en administratieve van afhangen, bekomt men een openbaar vervoer op maat van de regio en haar bewoners.

Het volledige beheer van een buurtbus-project berust bij het Buurtbuscomité.

Dit bestaat volledig uit wijkbewoners en vrijwilligers-chauffeurs, onder leiding van een voorzitter en een sekretaris, en aangevuld met een afgevaardigde van de NMVB. Dit buurtbuscomité organiseert de exploitatie van een lijn, waarvoor, in ieder van de besproken projecten, zo'n 20 à 25 vrijwillige bestuurders nodig zijn. Dit comité staat ook in voor ieder contact met de gebruiker, zowel in de ene (informatie, publiciteit) als in de andere richting (suggesties, klachtenbank). Het comité krijgt van de NMVB de beschikking over rijklare buurtbusjes. Het onderhoud hiervan blijft uitgevoerd door de NMVB (in eigen beheer of d.m.v. een private exploitant). De NMVB zorgt ook voor de medische keuring van de vrijwilligers-chauffeurs en onderzoekt hun rijvaardigheid en parate kennis van de wegcode. Aldus kan een maximale veiligheid voor de reizigers worden gewaarborgd.

Omdat het noorden van Limburg een van de dun bevolkte gebieden van ons land is met bovendien veel kleine buurten en wijken werd het, en meer bepaald de regio's Peer, Bree en Kinrooi, uitgekozen voor het testen van dit nieuwe vervoerssysteem.

exploitatie

In 3 regio's worden 4 lijnen uitgebaat.

Project PEER :

Lijn :

Grote Brogel - Peer - Erpekom - Erperheide
Deze lijn staat in voor de bediening van Grote Brogel (1700 inwoners) en Erpekom (300 inw.) en voor de verbinding ervan met Peer. Vanaf 03.06.84 zal in Peer aansluiting worden voorzien met de sneldiensten Neerpelt - Peer - Hasselt en Maaseik - Bree - Peer - Geel.

De exploitatie voorziet een uurdienst, zijnde 8 ritten heen en terug per dag.

Project BREE :

Lijnen :

Bree - Gerkenberg - Wijshagen
Bree - Opitter - Tongerlo - 't Hasselt
Deze lijnen verbinden de wijken Wijshagen (632 inw.), Gerkenberg (1399 inw.), Opitter (1646 inw.), Tongerlo (902 inw.) en 't Hasselt (388 inw.) met Bree. Hier zijn aansluitingen voorzien met de lijn Neerpelt - Bree - Genk en met de toekomstige sneldienst Maaseik - Bree - Peer - Geel. Op de lijn naar Wijshagen zijn er 4 ritten heen en terug per dag, op de lijn naar 't Hasselt zijn er 5 per dag.

Projekt KINROOI :

Lijn :

Maaseik - Ophoven - Geistingen - Kessenich - Kinrooi - Molenbeersel

Deze lijn verbindt onderling de fusiegemeenten Ophoven (1044 inw.), Geistingen (795 inw.), Kessenich (1013 inw.), Kinrooi (1713 inw.) en Molenbeersel (1077 inw.) en is verlengd tot Maaseik waar aansluitingen zijn voorzien met de sneldiensten Maaseik - Bree - Peer - Geel en Maaseik - Maasmechelen - Genk - Hasselt.

Per dag worden er 4 ritten heen en terug gereden.

Algemeen :

Met deze 4 lijnen wordt een gebied van ongeveer 200 km² bestreken, met een bevolking van 36000 inwoners. Volgens de huidige dienstregeling bedraagt het aantal gereden kilometers 170 000 km per jaar.

De 4 lijnen tesamen tellen 118 haltes. Om verwarring bij de bestuurder te vermijden mag het opstappen enkel aan deze haltes gebeuren, het afstappen kan overal gebeuren op aanvraag.

De vaste reisweg met haltes en een vaste uurregeling werd na ontleding van de vervoersbehoeften opgesteld door de studiediensten exploitatie van de NMVB in overleg met het buurtbuscomité.

De exploitatie van de lijnen gebeurt enkel van maandag tot zaterdag.

Er zijn 3 buurtbusjes nodig, die door de NMVB worden gehuurd bij de private autobusuitbater De Berk uit Bree. Deze beschikt steeds over een 4de reservebusje.

Tarieven :

Op de netten van Peer en Bree geldt een eenheidstarief.

Op het net van Kinrooi geldt een sektietarief.

	net Peer, net Bree, net Kinrooi (1-2 sekties)	net Kinrooi (3-4 sekties)
enkele rit of heen- en terugrit op dezelfde dag	30	40
maandabonnement	400	500

Het rittarief (30 of 40 BF) geldt ook voor colli die met de buurtbus worden meegegeven.

rollend materieel

De buurtbusjes kenmerken zich door hun beperkte afmetingen en capaciteit. Deze werden ingegeven door volgende redenen:

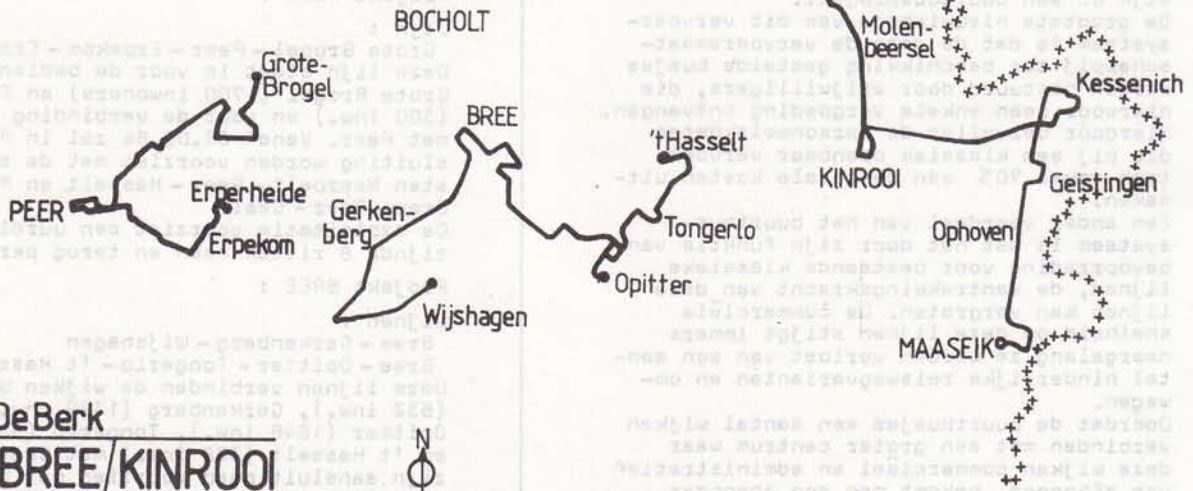
- een kleine vervoersvraag
- een grotere handelbaarheid van het voertuig is vereist, omdat de bediening van smalle buurtwegen ook met minder geroutineerde bestuurders moet mogelijk zijn
- men werkt met vrijwillige bestuurders met een rijbewijs B, wat wettelijk een maximum capaciteit van 9 plaatsen (bestuurder niet meegeteld) impliceert.

De 4 buurtbusjes werden door LAG te Bree gebouwd op een onderstel met cabine van Renault. Het gebruik van een onderstel met voorwielaandrijving liet toe de vloerhoogte van het reizigerskompartment tot 39 cm te beperken.

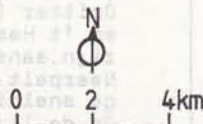
NEERPELT

OVERPELT

NEDERLAND



NMVB / DeBerk
PEER / BREE / KINROOI
BUURTBUS



VeBOV 02/84 schaal 1/200 000



Voor- en zijaanzicht van de buurtbus 8041 45; Erperheide; 15.12.83 ; foto Eric Keutgens.

Achter- en zijaanzicht van de buurtbus 8041 45; Erperheide; 15.12.83 ; foto Eric Keutgens.



Technische kenmerken :

onderstel	:	RENAULT Master T35D long voorwieltraktie
koetswerk	:	RENAULT en LAG - Bree zelfdragend
afmetingen	:	lengte : 6,28 m breedte : 2,00 m hoogte : 2,65 m wielbasis : 3,84 m vloerhoogte : 0,39 m
motor	:	RENAULT watergekoelde dieselmotor met 4 cylinders in lijn cilinderinhoud : 2,49 dm ³ max. vermogen : 49 kW (66 pk) bij 65 r/s (3900 tr/min) max. koppel : 139 Nm (14 kgm) bij 36,5 r/s (2200 tr/min)
gangwissel	:	RENAULT handgeschakeld, 4 versnellingen, volledig gesynchroniseerd
minimum draaicirkel	:	14,35 m
hoogst toegelaten gewicht	:	3500 kg
capaciteit	:	zit : 8, waarvan maximum 2 voor rolstoelpassagier staan : 0

Voor toekomstige nieuwe buurtbusjes werden door de NMVB volgende normen opgesteld:

- het reizigerskompartment dient minimum 2,72 m lang, 1,73 m breed en 1,8 m hoog te zijn.
- de tussen voor- en achteras geplaatste deur dient een vrije doorgang van minimum 1 m te bezitten.
- de vloerhoogte mag maximum 0,6 m bedragen bij volle belasting.
- alle zetels worden opgesteld in de rijrichting met een vierpersoonsbank achteraan, daarvoor een 2+1 opstelling en een enkele zitplaats tegenover de deur. Voor deze enkele zit bevindt zich een plaatst voor een eventuele rolstoelpassagier. De rolstoel dient tijdens de rit verankerd te worden, en maakt deze zitplaats onbeschikbaar, teneinde het maximum aantal reizigers steeds tot 8 te beperken.
- de plaats naast de bestuurder mag niet als zitplaats worden gebruikt. Deze plaats is voorbehouden voor het vervoer van colli.
- er worden geen staanplaatsen voorzien. De meeste van deze voorschriften werden reeds toegepast bij de huidige buurtbusjes.

Het ontwerp van rollend materieel voor de buurtbusexploitatie is niet volledig nieuw in België. In Brussel wordt sinds 22 mei 78 een minibusdienst voor gehandicapten gereden. Het rollend materieel hiervoor werd gebouwd op onderstellen Peugeot J7, Fiat 242D of Citroën C35LD met een koetswerk van Heuliez of Durisotti. Deze busjes tellen 10 of 11 plaatsen en zijn volledig aangepast voor vervoer van gehandicapten.

De Buurtbus



Gezellig en Gemakkelijk

Natuurlijk kent U het kleine gezellige busje dat de N.M.V.B., in nauwe samenwerking met Uw Buurtcomitee, in Uw gemeente ten dienste stelt om U in Uw directe omgeving gezellig en gemakkelijk te verplaatsen.

In de buurtbus zit U knus bij elkaar. U maakt een babbeltje en wilt U afstappen dan hoeft U niet te bellen. U vraagt het gewoon aan de vrijwillige chauffeur.

Da's modern openbaar vervoer met nog echte service... net als toen.

slot

De 3 beschreven buurtbusprojecten werden ingehuldigd op donderdag 15.12.83 in het bijzijn van dhr. Herman De Croo, minister van verkeerswezen.

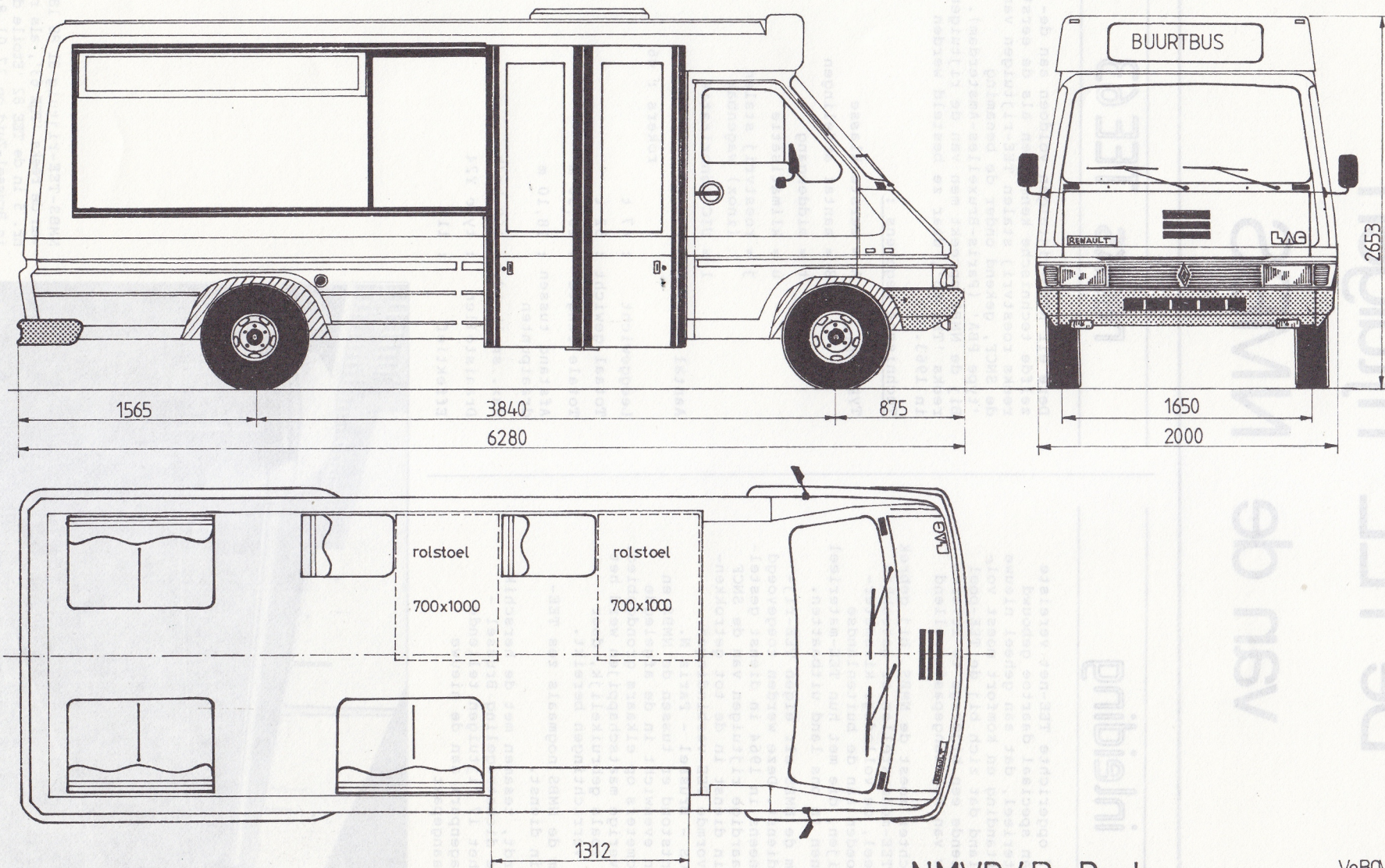
Diverse promotieacties vonden plaats op vrijdag 16.12 in Bree en Kinrooi, en op zaterdag 17.12.83 te Peer.

De eigenlijke exploitatie startte op maandag 19.12.83. Tijdens de eerste twee exploitatieweken waren bij wijze van promotiestunt de vrijwilligers-bestuurders uitgedost als kerstmannen.

Vanwege het geringe aantal van het voor deze proef benodigde rollend materieel, besliste de NMVB om de door haar ter beschikking te stellen busjes, tesamen met hun onderhoud, te huren, naar analogie met de klassieke verhuurcontracten voor autobussen met bestuurder.

De door de nv De Berk verhuurde busjes dragen het kontraktnummer 8041en de rijtuignummers 15, 42, 44 en 45.

Wanneer ingeval van sukses het buurtbus-systeem wordt voortgezet en uitgebreid, bestaat de mogelijkheid dat de NMVB zelf buurtbusmaterieel aanschaft. Deze busjes en andere toekomstige buurtbusjes zullen alleszins veel kleiner zijn dan de huidige zeer ruime LAG - Renault versie, en zullen enkele luxueuze maar voor buurtbusjes overbodige uitrustingen (zoals een lijnfilmkast en pneumatisch bediende deuren) missen. ■



NMVB / De Berk
RENAULT Master T35DL - LAG

VeBOV
02/84

De TEE - rijtuigen van de NMBS

inleiding

Het in 1957 opgerichte TEE-net vereiste de inzet van speciaal daartoe gebouwd rollend materieel, dat aan geheel nieuwe eisen qua standing en comfort moest voldoen. Elk land dat zich bij de TEE-pool aansloot diende een bijdrage te leveren bij de bouw van het aangepaste rollend materieel.

Tot 1964 echter moest de NMBS, bij gebrek aan eigen TEE-motorstellen of getrokken TEE-materieel, de volledige kilometerprijs vergoeden aan de buitenlandse maatschappijen, die met hun TEE-materieel de TEE-lijnen in ons land uitbaatten.

In 1964 nam de NMBS elf eigen TEE-rijtuigen in dienst. Deze werden toegevoegd aan de eveneens in 1964 in dienst gestelde, gelijkaardige rijtuigen van de SNCF en kwamen in dienst in de tot getrokken-trein omgevormde TEE-verbindingen Amsterdam CS - Brussel - Paris N. Daardoor ontstond er tussen de NMBS en de SNCF een evenwicht in de afgelegde rijtuigkilometers op elkaars grondgebied. Met alle overige maatschappijen werd het evenwicht, zoals gebruikelijk, door financiële verrichtingen bereikt.

In 1974 nam de NMBS nogmaals zes TEE-rijtuigen in dienst.

In 1984 wordt, tesamen met de herschikking van de dienstregeling Brussel - Paris N., het 17 rijtuigen tellende NMBS-TEE-wagenpark aan de nieuwe behoeften aangepast.

reeks TEE 63

Deze elf NMBS-rijtuigen voldoen aan dezelfde technische kenmerken als de eerste reeks roestvrij stalen TEE-rijtuigen van de SNCF, gekend onder de benaming 'type PBA' (Paris-Bruxelles-Amsterdam). Bij de NMBS spreekt men van de rijtuigen reeks 'TEE 63', daar ze besteld werden in 1963.

Technische gegevens :

Type A₈tu₁l, A = eerste klasse
8 = aantal afdelingen
t = middengang
u = klimatisatie
j = roestvrij stalen (inox) wagenbak
l = UIC-sonorisatie

Aantal zitplaatsen niet-rokers : 0
rokers : 46

Leeggewicht : 47 t

Totaal gewicht : 52 t

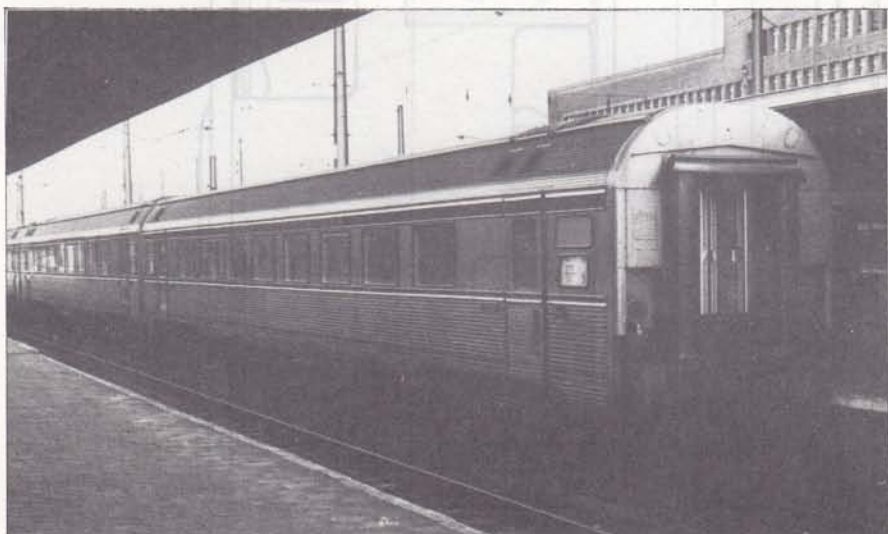
Totale lengte : 25,50 m

Afstand tussen draaipunten : 18,10 m

Max. snelheid : 160 km/h

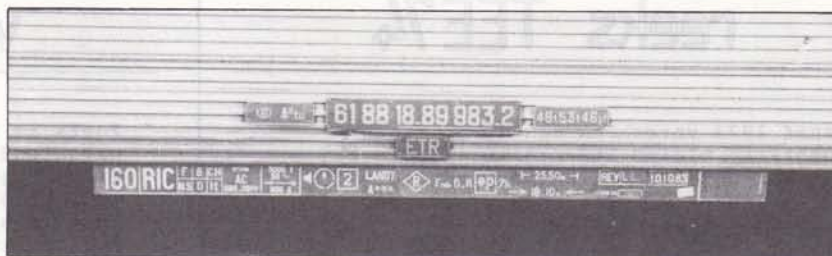
Draaistellen : type Y24

Effektief : 11



NMBS-TEE-rijtuig 61 88 18 89983 van de reeks 'TEE 63', als rijtuig nr. 5 in de TEE 82 'Etoile du Nord' in Brussel-Zuid op 27.01.84.

Kastidentifikatie van het rijtuig afgebeeld op de vorige blz. Onderhoudswerkplaats van alle NMBS-TEE-rijtuigen is Landy (SNCF).



Nummering : oude nummers = 41 tot 51

UIC-nummers = 61 88 18 89980

tot 61 88 18 89990

Bouwer : La Brugeoise et Nivelles, Brugge

Licentie Budd voor de roestvrij stalen wagenbak.

Bouwjaar : 1964

In totaal ging het om een reeks van 36 rijtuigen 'type PBA', waarvan BN er dus elf bouwde, terwijl het Franse Carel-Fouché de 25 SNCF-rijtuigen voor haar rekening nam. Deze zijn als volgt verdeeld :

7 rijtuigen type A₈uj1 (8 afd., zijgang)

4 rijtuigen type A₃rtuj1 (barrijtuig)

7 rijtuigen type A₅rtuj1 (restaurantwagens)

7 rijtuigen type A₂D_xj1 (generator-pakwagens)

De zeven generator-pakwagens voorzien het TEE-treinstel kontinu van de nodige elektrische energie. Dit was noodzakelijk wegens de hoge comforteisen inzake klimatisatie en omdat de rijtuigen nog in dienst kwamen op nog niet geëlektrificeerde spoorlijnen. Deze generator-pakwagens zijn slechts 21,60 m lang en wegen 43 t. De twee afdelingen zijn niet geklimatiseerd en zijn voorbehouden aan het treinpersoneel.

Na het 'type PBA' verschenen bij de SNCF 86 rijtuigen van het type 'Nouveau Mistral',

welke ondermeer bestemd waren voor de tot TEE-status verheven treinen 10/11 'Le Mistral' (Paris L. - Nice). Van dit type waren 23 rijtuigen bestemd voor de diensten naar België, en verder naar Nederland en West-Duitsland. Deze 23 rijtuigen verdelen zich als volgt :

8 rijtuigen type A₈tu1j (8 afd., middengang)

6 rijtuigen type A₈uj1 (8 afd., zijgang)

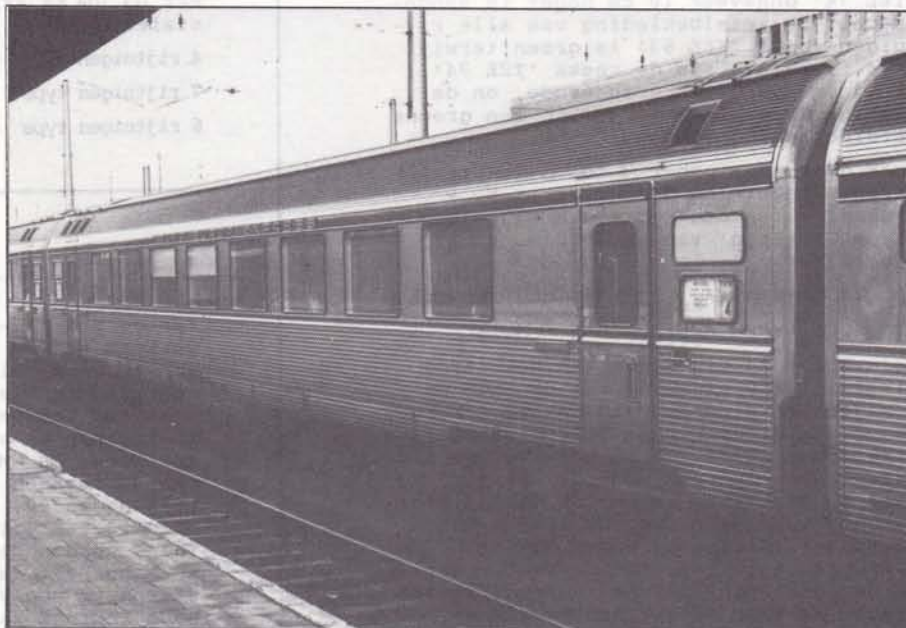
5 rijtuigen type A₄D_{tux}j1 (generator-pakwagen)

2 rijtuigen type A₃rtuj1 (barrijtuig)

2 rijtuigen type V_{ru}j1 (restaurantwagens)

Deze rijtuigen rusten op nieuwe draaistellen type Y28 E2, behalve de vijf generator-pakwagens die draaistellen type Y26 kregen, en die bovendien nu ook geklimatiseerd en 25,50 m lang waren. Ze bieden plaats aan 21 reizigers in vier open afdelingen. Alle rijtuigen van het type 'Nouveau Mistral' werden gebouwd door Carel-Fouché tussen 1964 en 1966.

Na de indienstname van de TGV-lijn Paris - Lyon werd 'Le Mistral' eerst vervangen door een gemengde 1ste/2de klasse trein, waarin de eerste klasse TEE-rijtuigen nog steeds ingezet werden. Eén jaar later werd echter ook deze trein afgeschaft, en sindsdien verschijnen er ook ex-Mistral rijtuigen in de TEE-treinen naar België en Nederland, zo ook de vier exclusief voor de Mistral gebouwde barrijtuigen van het type A_{rux}il (UIC-nummers : 61 87 84 89101 tot 89104) die voorzien waren van een boetiek en een kapsalon. Geen van beide winkelruimtes werden echter ooit in de TEE's naar België geëxploiteerd.



NMBS-TEE-rijtuig 61 88 18 89996 van de reeks 'TEE 74', als rijtuig NR. 4 in trein 82, te Brussel-Zuid op 27.01.84. Duidelijk te herkennen is de verschillende ligging van de rode sierstreep ten opzichte van het voorgaande rijtuig van de reeks 'TEE 63'.

reeks TEE 74

Vanaf 1973 verscheen een derde reeks roestvrij stalen TEE-rijtuigen, die bij de SNCF het 'type Cisalpin' genoemd werden, naar de gelijknamige TEE-verbinding tussen Paris L., Lausanne en Milano Cle. Van dit type bestelde de SNCF 18 stuks, de SBB-CFF-FFS 5 stuks en de NMBS 6 stuks. Deze in totaal 36 rijtuigen werden allen gebouwd door Francorail, een bedrijf ontstaan uit een fusie tussen Carel-Fouché en De Dietrich. Zes rijtuigen kwamen bij de NMBS in dienst als de reeks 'TEE 74'.

Technische gegevens : Type $A_{8tu}j1$

Aantal zitplaatsen niet-rokers : 29
rokers : 17

Leeggewicht : 44 t

Totaal gewicht : 49 t

Totale lengte : 25,50 m

Afstand tussen draaipunten : 18,10 m

Max. snelheid : 160 km/h

Draaistellen : type Y28 E_2

Effektief : 6

Nummering : UIC-nummers = 61 88 18 89991
tot 61 88 18 89996

Bouwer : Francorail

Bouwjaar : 1974

Net als de rijtuigen van de reeks 'TEE 63' zijn het rijtuigen met open afdelingen (middengang) met een zetelindeling 2 + 1 en voorzien van wegklapbare tafels, zodat er ook maaltijden in kunnen opgeëind worden.

Tussen beide reeksen NMBS-TEE-rijtuigen bestaan volgende uiterlijke verschillen : De vensterhoogte bij de reeks 'TEE 63' bedraagt 0,830 m, en bij de reeks 'TEE 74' 0,958 m. Dit valt vooral op aan de rode sierstreep met het opschrift 'Trans-Europ-Express', die bij de reeks 'TEE 74' ongeveer 10 cm hoger is aangebracht. De zetelbekleding van alle rijtuigen reeks 'TEE 63' is groen terwijl drie rijtuigen van de reeks 'TEE 74' (89991 tot 89993) een oranjerode, en de overige drie (89994 tot 89996) een groene zetelbekleding hebben.

Voor de in september 74 tot 6 TEE-treinporen uitgebreide dienst Paris N. - Brussel waren ook nog zeven rijtuigen 'type Cisalpin' van de SNCF voorzien, namelijk :

6 rijtuigen type A_{8uj1} (8 afd., zijgang)

1 rijtuig type $A_{3rtu}j1$ (barrijtuig)

De overige 23 rijtuigen van het 'type Cisalpin' (18 eigendom van de SNCF en 5 rijtuigen eigendom van de SBB-CFF-FFS) kwamen in dienst in de TEE 'Cisalpin' (treinpaar 22/23, Paris L. - Milano Cle). Deze TEE-trein reed voor de laatste maal op 21.01.84, waarna de dienst overgenomen werd door een TGV (Paris L. - Lausanne). Sindsdien komen ook de SNCF-TEE-rijtuigen, die daarvoor enkel in de 'Cisalpin' ingezet werden, sporadisch ook naar België en Nederland.

verbouwingen

Zoals in VeBOV-Koerier 074 reeds werd uitgelegd, wordt vanaf 03.06.84 de dienstregeling Brussel - Paris N. sterk gewijzigd. Naast de twee overblijvende TEE-treinporen, worden nu ook twee gemengde 1ste/2de klasse IC-treinen ingelegd. Deze treinen zullen samengesteld zijn uit TEE-rijtuigen 1ste klasse, en tot 2de klasse verbouwde ex-TEE-rijtuigen van de NMBS en de SNCF. Bij de NMBS-TEE-rijtuigen zijn volgende wijzigingen voorzien :

Reeks 'TEE 63'

Vier van de elf rijtuigen worden tot 2de klasse verbouwd. Dit worden bij de NMBS de eerste internationale 2de klasse rijtuigen met middengang en een 2 + 2 zetelstelling. Deze rijtuigen krijgen als typebenaming $B_{9\frac{1}{2}tu}j1$ en worden als volgt vernummerd :

oud UIC-nummer	datum**	nieuw UIC-nummer
61 88 18 89981	12.10.83	61 88 29 89981
61 88 18 89984	27.10.83	61 88 29 89982
61 88 18 89989	01.03.84	61 88 29 89983
61 88 18 89980	09.04.84	61 88 29 89980

** = De vermelde data zijn deze van aanvang van de verbouwing.

De verbouwingen worden uitgevoerd door de SNCF-werkplaats Landy. De overige zeven rijtuigen van de reeks 'TEE 63' blijven 1ste klasse, maar worden overgenomen door de SNCF. Op haar beurt neemt de NMBS zeven rijtuigen van het 'type Cisalpin' van de SNCF over. Deze rijtuigen blijven eveneens 1ste klasse, en krijgen de UIC-nummers 61 88 18 89984 tot 89990. Deze verwisseling van rijtuigen gebeurt zonder enige financiële verrichtingen.

Reeks 'TEE 74'

Deze rijtuigen blijven 1ste klasse en behouden hun UIC-nummers 61 88 18 89991 tot 89996.

Per 03.06.84 staan dus volgende roestvrij stalen NMBS-rijtuigen ter beschikking :

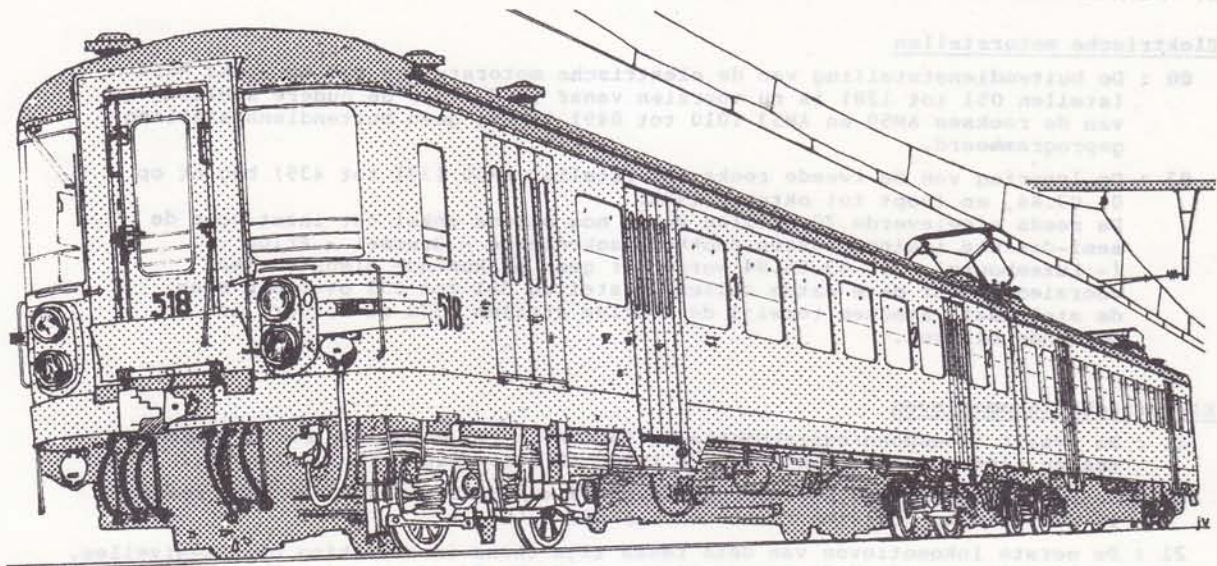
4 rijtuigen type $B_{9\frac{1}{2}tu}j1$ (ex $A_{8tu}j1$, 'TEE 63')

7 rijtuigen type $A_{8tu}j1$ (ex SNCF)

6 rijtuigen type $A_{8tu}j1$ ('TEE 74')

slot

Van de zes TEE-treinporen die elke werkdag rijden tussen Brussel-Zuid en Paris N., blijven er vanaf 03.06.84 nog slechts twee over. Die dag verschijnen dan de nieuwe 1ste/2de klasse IC-treinen in een homogene samenstelling. De NMBS-TEE-rijtuigen van de reeksen 'TEE 63' en 'TEE 74' zullen dan 20, resp. 10 intensieve dienstjaren volbracht hebben. Thans worden deze rijtuigen verjongd en aangepast aan de nieuwe behoeften, waarna ze nog vele jaren diensten met hoog comfort zullen verzekeren. ■



nmbs - sncb

1. Statistiek

Indienstname nieuw materieel

Aanvullend op de vroeger opgegeven leveringsdata van lokomotieven t.27 en elektrische motorstellen r.03 geeft deze lijst de indienstnamedata bij de NMBS.

301 : 18.05.82	321 : 26.08.82	341 : 11.04.83	361 : 07.10.83
302 : 02.06.82	322 : 16.09.82	342 : 11.04.83	362 : 07.10.83
303 : 18.05.82	323 : 16.09.82	343 : 11.04.83	363 : 29.12.83
304 : 18.05.82	324 : 13.10.82	344 : 20.05.83	364 : 12.10.83
305 : 18.05.82	325 : 13.10.82	345 : 06.05.83	365 : 12.10.83
306 : 18.05.82	326 : 13.10.82	346 : 20.05.83	366 : 28.10.83
307 : 18.05.82	327 : 03.11.82	347 : 20.05.83	367 : 28.10.83
308 : 18.05.82	328 : 14.12.82	348 : 03.06.83	368 : 29.12.83
309 : 18.05.82	329 : 17.11.82	349 : 27.05.83	369 : 29.12.83
310 : 18.05.82	330 : 12.11.82	350 : 27.05.83	370 : 11.01.84
311 : 18.05.82	331 : 22.11.82	351 : 03.06.83	
312 : 18.05.82	332 : 29.11.82	352 : 17.06.83	
313 : 18.05.82	333 : 24.12.82	353 : 17.06.83	
314 : 18.05.82	334 : 20.12.82	354 : 22.07.83	
315 : 02.06.82	335 : 17.12.82	355 : 22.07.83	
316 : 10.06.82	336 : 24.01.83	356 : 01.09.83	
317 : 23.07.82	337 : 18.01.83	357 : 05.08.83	
318 : 16.07.82	338 : 18.01.83	358 : 08.09.83	
319 : 16.07.82	339 : 06.05.83	359 : 05.10.83	
320 : 22.07.82	340 : 06.05.83	360 : 05.10.83	

2701 : 07.06.82	2721 : 20.09.82	2741 : 12.07.83
2702 : 09.04.82	2722 : 22.09.82	2742 : 02.09.83
2703 : 07.05.82	2723 : 22.09.82	2743 : 12.10.83
2704 : 01.04.82	2724 : 08.12.82	2744 : 19.10.83
2705 : 01.04.82	2725 : 08.12.82	2745 : 19.10.83
2706 : 16.04.82	2726 : 26.10.82	2746 : 30.11.83
2707 : 01.04.82	2727 : 06.01.83	2747 : 14.12.83
2708 : 03.05.82	2728 : 06.01.83	2748 : 27.12.83
2709 : 07.05.82	2729 : 02.02.83	2749 : 19.12.83
2710 : 08.06.82	2730 : 04.03.83	2750 :
2711 : 08.06.82	2731 : 04.03.83	2751 : 04.01.84
2712 : 10.06.82	2732 : 30.03.83	
2713 : 30.06.82	2733 : 15.04.83	
2714 : 28.06.82	2734 : 13.05.83	
2715 : 02.08.82	2735 : 17.03.83	
2716 : 12.08.82	2736 : 30.05.83	
2717 : 18.08.82	2737 : 23.06.83	
2718 : 01.09.82	2738 : 23.06.83	
2719 : 03.09.82	2739 : 12.07.83	
2720 : 14.09.82	2740 : 20.07.83	

2. Traktiematerieel

Elektrische motorstellen

- 00 : De buitendienststelling van de elektrische motorstellen van de reeks AM54 (stellen 051 tot 128) is nu voorzien vanaf 1987. Voor de oudere stellingen van de reeksen AM50 en AM53 (010 tot 049) is nog geen buitendienststelling geprogrammeerd.
- 03 : De levering van de tweede reeks motorstellen AM80 (371 tot 439) begint op 01.03.84, en loopt tot oktober 1985. De reeds afgeleverde 70 stellingen komen nog steeds enkel tot inzet voor de semi-direkte treinen tussen Knokke/Blankenberge - Brussel - Arlon (- Luxembourg). Tot 03.06.84 worden er geen bijkomende diensten meer voorzien. Vanaf deze datum zullen de stellingen 301 tot 332 overgaan naar de stelplaats Stockem, terwijl de overige stellingen (333 en verder) in Oostende blijven.

Elektrische lokomotieven

- 11 : De twaalf tweespanningslokomotieven (3 kV/1,5 kV) moeten geleverd worden tussen september 1985 en februari 1986. (Zie ook rubriek exploitatie.)
- 12 : Voor de twaalf tweesysteemlokomotieven (3 kV/25 kV, 50 Hz) van deze reeks is de levering voorzien vanaf maart 1986.
- 21 : De eerste lokomotieven van deze reeks zijn thans in afwerking bij BN-Nivelles. De levering van de 2101 is voorzien voor 24.04.84, de overige lokomotieven van de eerste reeks volgen dan aan een ritme van twee lokomotieven per maand, tot augustus 1985. De levering van de tweede reeks (2131 tot 2160) is voorzien tussen november 1986 en maart 1988.
- 27 : Bij de lokomotieven van deze reeks worden de hulpdiensten gevoed door een statische omzetter 3 kV/440 V gelijkspanning. (Bij de reeks 20 wordt de laagspanning bekomen door een roterende omzetter 3 kV/ 380-220 V, 60 Hz) Sinds de indienstname van de reeks 27 treden er regelmatig problemen op met de hulpdiensten (motor-compressorgroep, ventilatoren ...). Meer bepaald zijn de door A. Von Kaick gebouwde gelijkstroommotoren van de ventilatoren van de traktiemotoren bijzonder aan storingen onderhevig (doorbranden van de collectorlamellen). Bij de lokomotieven reeks 21, die rechtstreeks van de reeks 27 zal afgeleid zijn, zullen de motoren van de hulpdiensten geleverd worden door ACEC-Ruisbroek. Vanaf einde februari verwacht men de bestelde, bijkomende schokdempers die in de draaistellen zullen ingebouwd worden. Deze schokdempers, waarvoor de plaatsing reeds bij de bouw voorbereid was, blijken noodzakelijk voor het dempen van de transversale bewegingen van de draaistellen t.o.v. de kast. Tot de inbouw van de bijkomende schokdempers, blijven de reeds geleverde lokomotieven beperkt tot 120 km/h (max. snelheid reeks 27 : 160 km/h). Bij het begin van de winterdienstregeling, trokken de lokomotieven van de reeks 27 van Antwerpen-Schijnpoort volgende treinen (enkel op werkdagen) :

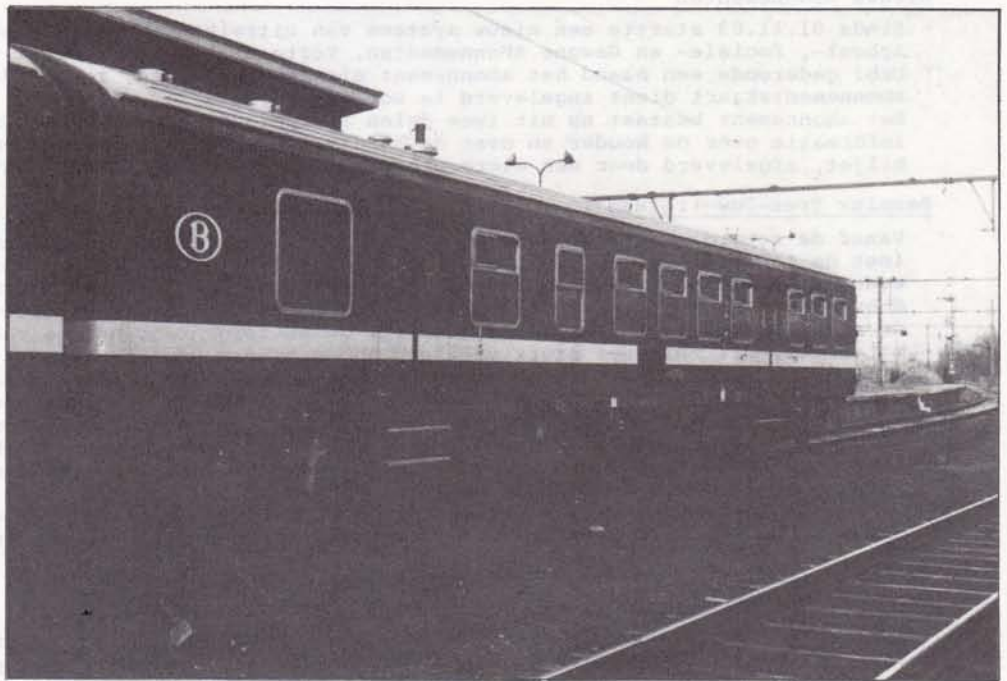
trein 289 :	Antwerpen-Centraal - Roosendaal
trein 282 :	Roosendaal - Brussel-Zuid
trein 283 :	Brussel-Zuid - Roosendaal
trein 286 :	Roosendaal - Brussel-Zuid
trein 2538 :	Antwerpen-Centraal - Brussel-Zuid
trein 2576 :	Antwerpen-Centraal - Brussel-Zuid
trein 48911 :	Antwerpen-Schijnpoort - Ronet (enkel op maandag)
trein 537 :	Schaarbeek - Charleroi-Sud
trein 618 :	Charleroi-Sud - Antwerpen-Centraal

3. Getrokken Materieel

- I5 : Ligrijtuig 51 88 50 80501 (-14101-), eerste rijtuig van de 'Railour'-ligwagens van de reeks 51 88 50 80501 tot 51 88 50 80516 (-14101- tot -14116-), kreeg in afdeling 4 een experimentele nieuwe schikking van zitplaatsen en ligplaatsen. Hierdoor is het mogelijk om, net zoals bij een slaaprijtuig, de bedden op voorhand klaar te maken, zodat bij begin van het nachttraject de ligwagensbegeleider ze nog enkel moet uitklappen. Meteen werd ook een nieuwe elektrische installatie, en nieuwe gordijnen in de afdeling aangebracht. Deze nieuwe schikking werd ontworpen door de firma 'Compin Benelux' en is prototype voor een eventuele verbouwing van alle 'Railtour'-ligwagens of voor een nieuwe reeks ligwagens. Ligrijtuig 51 88 50 80519 (-14119-), behorend tot de reeks 'reguliere'-ligwagens van het zelfde type (rijtuigen 51 88 50 80517 tot 51 88 50 80545 (-14117- tot -14145-), kreeg een experimentele nieuwe schildering. Het rijtuig is nu volledig donkerblauw, met lichtblauwe ingangseuren, geheel analoog als de nieuwe schildering van de 'Railtour'-ligwagens, doch zonder de karakteristieke zeskleurige regenboogchildering onder de vensters. Deze schildering zou aangebracht worden op de 29 niet-Railtour-ligwagens van het type I5. Het rijtuig wordt ingezet vanuit Oostende, vooral in de treinen 218/219 'Tauern-Express'.

De ligrijtuigen 51 88 50 80517, 80520, 80543 en 80544 (-14117-, -14120-, -14143- en -14144-) zijn uitgerust met verankeringspunten en ringen voor diensten op Ferryboats, en komen aldus tot inzet in de dagelijkse dienst Oostende - København.

- M4 : De eerste rijtuigen van het type BDr (2de klasse-pakwagen met keukenafdeling) werden geleverd vanaf begin januari 1984. Dergelijk rijtuig biedt plaats aan slechts 64 reizigers, doch is uitgerust met een ruime keuken, voorzien van een warmwaterboiler, een wastafel, twee grote koelkasten en rekken voor het plaatsen van plasticen plateau's (voor ontbijten, lichte maaltijden ...). In eerste instantie zullen deze keukens enkel benut worden door de CIWLT-minibar-begeleider om er zijn uitrusting en reserves in op te bergen. Ondertussen is de verbouwingsswerf van de rijtuigen type AD naar type ADt (1ste klasse-pakwagen met stuurstand) in de CW-Mechelen volop op gang gekomen, en wordt de indienstname van de eerste M4 trek-duw-treinen tegen juni verwacht.



M4-rijtuig type BDr nummer 50 88 87 78001 tijdens een proefrit in Brugge op 05.01.84.

4. Infrastructuur

- lijn 50 : De KB's van 14.10.81 en 16.01.84 laten de NMBS toe de nodige gronden te onteigenen voor de bouw van een nieuw stationsgebouw, en de heraanleg van het stationsplein te Aalter.
- lijn 50A : Bij KB van 16.01.84 werd aan de NMBS eveneens toelating verleend de nodige gronden te onteigenen voor ophoging van lijn 50A te Nevele, met het oog op de afschaffing van de overwegen 19 en 20.
- lijn 66 : De aanleg van het tweede spoor tussen Brugge en Torhout is, op het traject Brugge - Loppem na, voltooid. Te Zedelgem zijn de nieuwe perrons aan de andere kant van de overweg in dienst. Brugge - Loppem blijft voorlopig enkelspoor, omdat de brug over lijn 50 eerst moet vernieuwd worden.
- lijn 86 : Tussen Oudenaarde en Ronse worden vanaf maart 1984 verbeteringswerken aangevat. Er komen betonnen dwarsliggers, te Leupegem wordt een bocht rechtgetrokken, en de kruisingsmogelijkheid te Etikhove zal verdwijnen. Dit zal toelaten de referentiesnelheid van 90 km/h op 120 km/h te brengen, met behoud van de snelheidsbeperking tot 90 km/h in de tunnel van Louise-Marie. Gedurende de werkzaamheden zullen de treinen van 08.00 h tot 16.00 h door autobussen vervangen worden.
- lijn 112 : Op 16.01.84 werd de nieuwe lijn tussen Piéton en Monceau/Marchienne in dienst gesteld. Dagelijks rijden voorlopig slechts 7 treinparen, alle omnibus tussen La Louvière-Sud en Charleroi-Sud. Een nieuwe halte 'Forchies' wordt bediend. Deze halte is gelegen naast het vernieuwde traject van tramlijn 63. De niet-elektrische lijn 112 (via Trazegnies) blijft bediend, terwijl de directe treinen Moeskroen/Mouscron - Liers tot 02.06.84 nog steeds via La Louvière en Manage (lijnen 108 en 117) blijven rijden.

5. Exploitatie

Vakantieperiode

Door een misverstand tussen de NMBS en het Ministerie van Nationale Opvoeding, kwamen de kerst- en nieuwjaarsvakantie-periodes tussen beide instanties niet overeen. Zo reden tijdens de week van 19.12.83 tot 23.12.83 geen treinen die enkel op schooldagen rijden (symbool ● in het spoorboekje), terwijl de scholen normaal geopend waren. Tijdens de week van 02.01.84 tot 06.01.84 daarentegen bleven de treinen zoals een normale schoolweek rijden, terwijl de scholen zelf dicht bleven. In het spoorboekje (blz 27) was nochtans de juiste vakantieperiode aangegeven (26.12.83 tot 06.01.84). Ook toeristische formules, zoals 'Een dag aan Zee/in de Ardennen', vielen buiten de werkelijke vakantieperiode, wat aanleiding gaf tot diverse problemen.

Nieuwe Abonnementen

Sinds 01.11.83 startte een nieuw systeem van uitreiking en geldigmaking van School-, Sociale- en Gewone Abonnementen. Vortaan zal het mogelijk zijn om bvb. gedurende een maand het abonnement niet te verlengen, zonder dat de abonnementskaart dient ingeleverd te worden.

Het abonnement bestaat nu uit twee delen : de eigenlijke abonnementskaart met informatie over de houder en over de aard van het abonnement, en een valideringsbiljet, afgeleverd door een micro-processor gestuurde ticketautomaat Prodata.

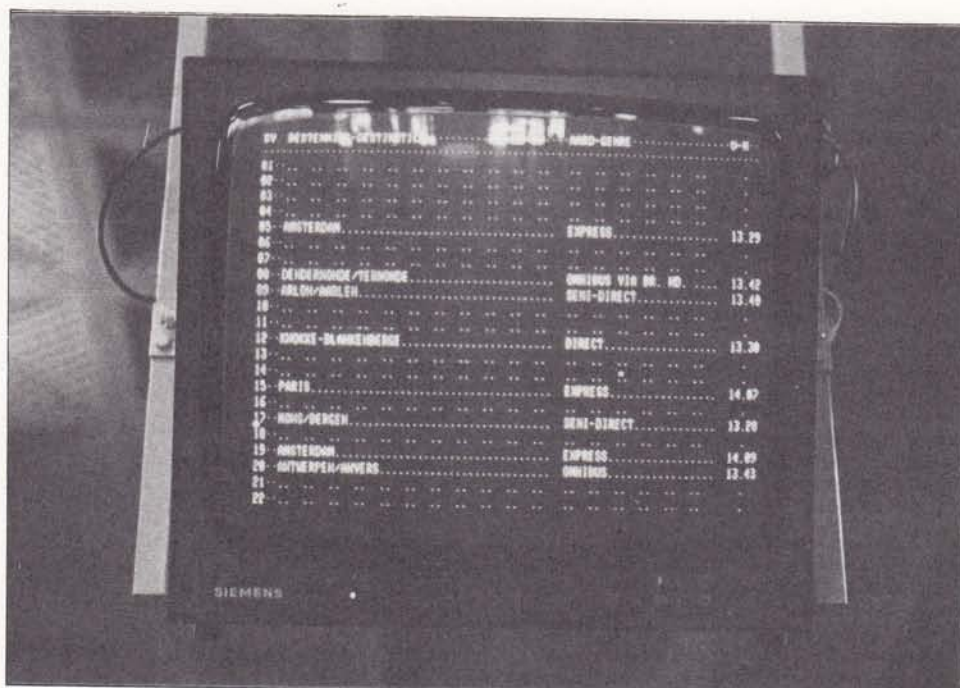
Benelux Trek-Duw-treinen

Vanaf de zomerdienstregeling 1986 worden de huidige Benelux Trek-Duw-treinen (met de lokomotieven reeks 25.5) en de treinstellen NMBS 220.901 tot 220.904, evenals NS 1201 tot 1208 op de verbinding Brussel-Zuid - Amsterdam CS vervangen door nieuwe Trek-Duw-treinen. Daartoe bestelde de NMBS twaalf lokomotieven van de reeks 11 voor 3 kV en 1,5 kV, terwijl de NS zorgt voor het getrokken reizigersmaterieel. Dit zal zeer sterk gelijken op de nieuwe NS-Intercity rijtuigen met middengang, welke de voorbije jaren gebouwd werden. Bij Talbot te Aachen bestelde de NS 59 rijtuigen : 18 2de klasse (B), 10 1ste klasse (A), 10 gemengde rijtuigen (AB), 10 rijtuigen 2de klasse met bagageafdeling en keuken (type BDr) en 11 rijtuigen 2de klasse met stuurstand (Bt) . Deze rijtuigen, evenals de NMBS lokomotieven reeks 11, zullen in een gemengde NS/NMBS huisstijl geschilderd worden : geel met een bordeauxrode band onder de vensters.

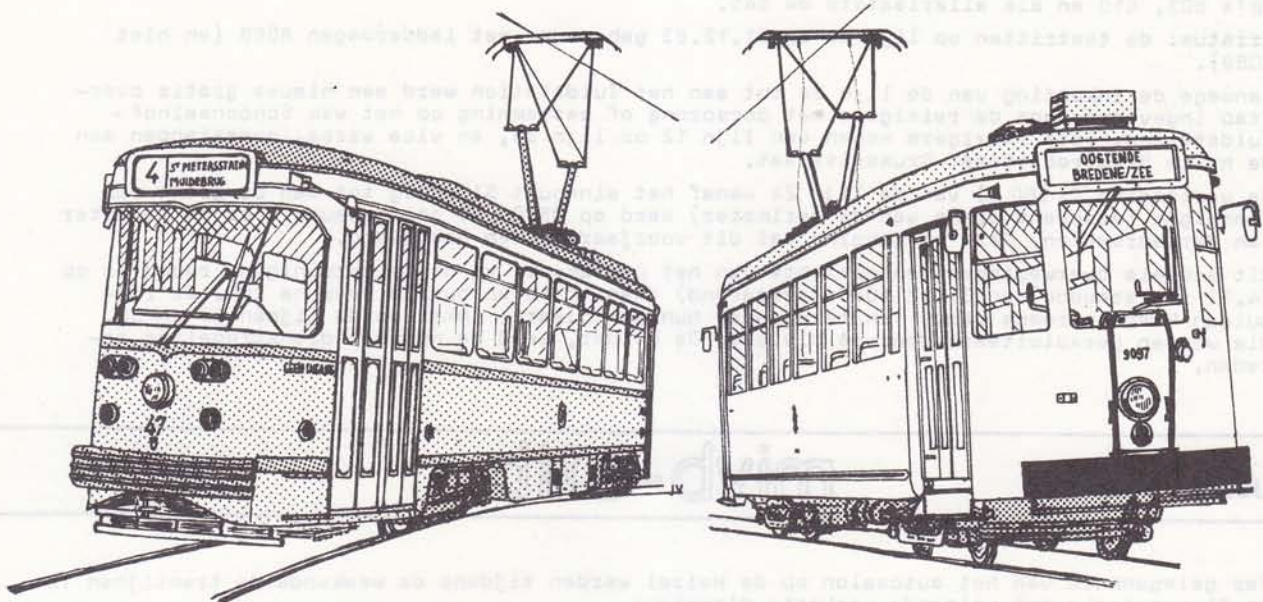
De typesamenstelling van een treinstel wordt : lokomotief + A + AB + BDr + 2B + Bt en biedt aan 82 reizigers 1ste klasse en 317 reizigers 2de klasse een zitplaats.

Informatieverstrekking

Zoals vermeld in VeBOV-Koerier 073 werd sinds oktober 1983, in de grote doorgang van het station Brussel-Zuid, een televisiescherm angebracht waarop een overzicht verschijnt met informatie over de verschillende treinen met hun vertrekur, gerangschikt volgens de verschillende sporen. Dit scherm is rechtstreeks gekoppeld met de Bell-perronaanduiders. ■



Siemens-monitor met gegroepede trein-informatie. Brussel-Zuid, ingang Fonsnylaan, 23.10.84.



miva

Antwerpen

De buiten dienst gestelde autobussen 546, 548, 552, 554, 556, 557 en 561 type Van Hool 420 HA ST9 - Fiat, en 581 type Van Hool 409 AU 9 - Fiat werden op 30.11.83 verkocht aan de firma Bulmetal in Hoboken. Begin januari werden ze afgevoerd naar een garagebedrijf te Zwijndrecht waar ze terug rijvaardig zullen worden gemaakt voor export naar de Republiek Mali.

AB 553 werd bij een aanrijding ernstig beschadigd en zal waarschijnlijk buiten dienst worden gesteld.

Pcc's 2120 en 2123 (striktrams) kwamen vanaf half december terug in dienst vanuit loods Groenenhoek i.p.v. loods Hoboken.

Eind december werd pcc 2045 als eerste, en bij wijze van proef uitgerust met een elektronisch versnellingsrelais. Dit toestel vervangt de vroegere elektromechanische sturing van de accelerator (trommelvormige schakelkast met 99 standen voor het progressief uitschakelen van de aanloop- of remweerstand) en laat een zachter aanzetten toe. Tevens werd in het nieuwe elektronische versnellingsrelais een anti-slipinstallatie verwerkt. Wanneer bij het optrekken het doorslippen, of bij het remmen het blokkeren van één of meerdere assen wordt gedetecteerd schakelt deze automatisch de zandstrooiers in. Bij slipdetectie tijdens het remmen worden ook de railremmen bekrachtigd.

Tijdens de komende maanden zal deze proef worden uitgebreid tot de pcc's 2042, 2043, 2044, 2076 en 2077. Begin februari was de 2044 reeds aangepast.

Einde februari 1984 wordt de bestelling verwacht voor 20 nieuwe autobussen, tesamen met een aankoopoptie voor één of twee vervolggreksen van ieder 30 autobussen. De prijsoffertes voor deze bussen dienden ten laatste op 02.12.83 ingediend te worden. De belangrijkste aanbiedingen zijn Van Hool A120 met een DAF- of een MAN-motor en een Van Hool-koetswerk, en Mercedes O305 met een Mercedes-motor en een Jonckheere-koetswerk.

Volgens de vereisten van het lastenboek zouden deze autobussen volgende speciale kenmerken bezitten:

- de buitenbeplating, inclusief het dak, bestaat uit polyester.
- de deuren worden voorzien voor gebanaliseerd gebruik, met drukknoppen binnen en gevoelige strips buiten. Ook de 2de helft van de voordeur wordt met deze strip uitgerust. Een speciale kring, de zogenaamde dwangsluiting, laat de bestuurder toe de deuren te sluiten zelfs bij het drukken op de knop of de strip, of bij het staan op de gevoelige trede. Zowel aan de voor- als aan de achterdeur worden stempelautomaten opgesteld.
- de 3 reiswegaanduiders bestaan uit digitaal gestuurde aanduidingen met 2 grote cijfers en 2 regels tekst met elk 16 karakters. De tekst is geel op zwarte achtergrond.
- de autobussen bezitten een quasi vlakke vloer met een hoogte van 775mm (voordeur) tot maximum 800mm (achterdeur). Deze waarden zijn overigens hoger dan de maxima toegelaten in het eenheidslastenboek voor standaardautobussen die respectievelijk 585mm en 615mm bedragen.
- de verluchting gebeurt o.a. met 3 dakluiken en 4 klappramen.
- de vloerbekleding bestaat uit PVC met aluminiumoxydekorrels, zoals reeds veralgemeend wordt toegepast op de pcc-trams.

De levering van het prototype wordt voorzien voor ten vroegste einde november en de reeksaflevering vanaf begin maart 1985 a rato van ongeveer 10 bussen per maand.

De totale aankoopprijs voor 80 autobussen bedraagt ongeveer 350 miljoen.

De laatste autobussen in dienst op de pendellijn 24 Fr. Rooseveltplaats - Silsburg waren AB's 603, 610 en als allerlaatste de 645.

Erratum: de testritten op lijn 24 op 01.12.83 gebeurden met ladderwagen 8068 (en niet 8069).

Vanwege de inkorting van de lijn 24 tot aan het Zuidstation werd een nieuwe gratis overstap ingevoerd voor de reizigers met oorsprong of bestemming op het vak Schoonselhof - Zuidstation. Deze reizigers mogen van lijn 12 op lijn 24, en vice versa, overstappen aan de halte Brederodestraat-Brusselstraat.

De verlenging (+360 m) van de lijn 24 vanaf het eindpunt Silsburg tot aan de grens van Wommelgem (eveneens grens van de perimeter) werd op 05.01.84 goedgekeurd door de Minister van Verkeerswezen. Deze verlenging zal dit voorjaar worden aangelegd.

Uit sociale overwegingen ten opzichte van het personeel, en om te bezuinigen, reden er op 24.12 (Kerstavond) en 31.12 (Oudejaarsavond) geen trams en bussen meer na 20h. De rijtuigen keerden reeds vanaf 19h terug naar hun stelplaats. Enkel op de lijnen 32 en 36, die worden geëxploiteerd door de p.v.b.a. De Polder, werd de normale dienstregeling gereden.

Brussel

mivb - stib

Ter gelegenheid van het autosalon op de Heizel werden tijdens de weekends de tramlijnen 18 en 81 versterkt met volgende verkorte diensten:

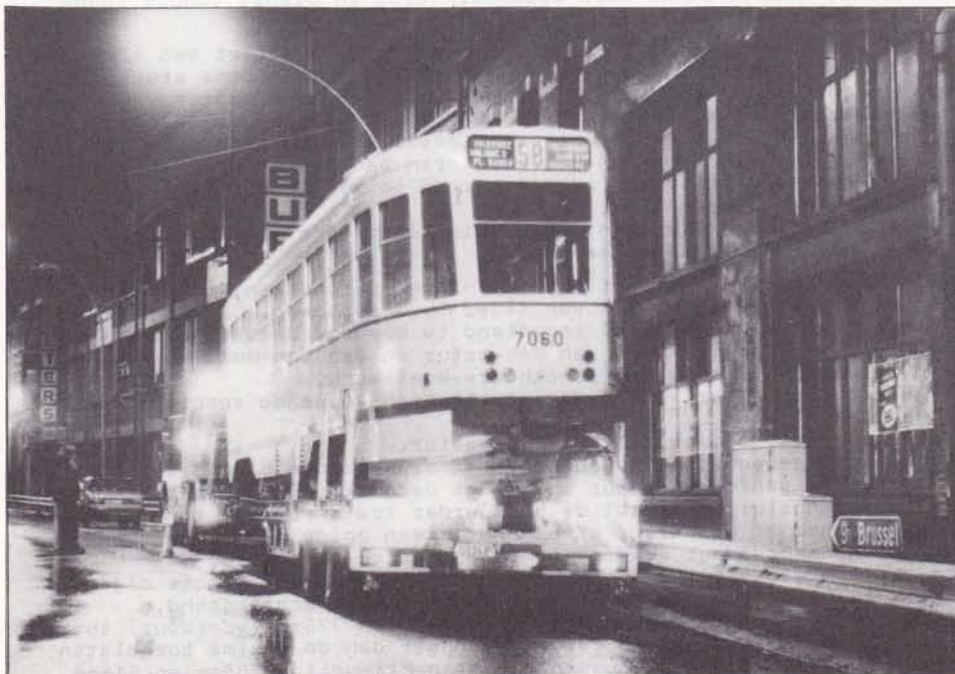
18 doorstreept : Eeuwfeestpaleizen - Rond Punt Winston Churchill

81 doorstreept : Eeuwfeestpaleizen - Stelplaats Koningslaan.

Al deze diensten werden uitgevoerd met dgpc's 7900, terwijl aan het tramstation Heizel steeds pendelbussen (8441 - 8445 van stelplaats Vandermeeren) klaar stonden om in geval van vertragingen op lijn 81 in te springen tussen de Expo en het Noordstation.

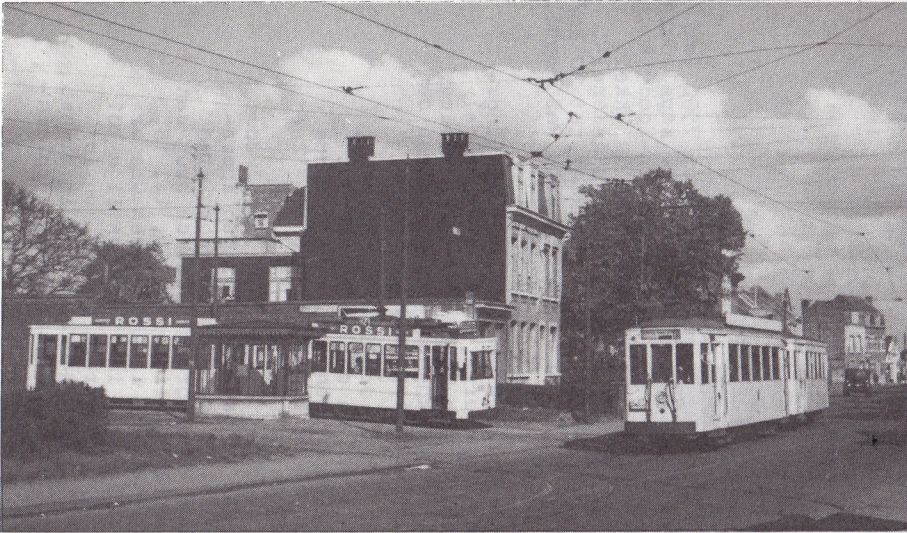
Tijdens het weekeinde van 21 en 22.01 reden er ook enkele diensten met lijnaanduiding 18 doorstreept Expo - Vanderkindere. Hiervoor werd bij enkele 7900 een zelfklevende film met deze lijnaanduiding aangebracht op de filmkasten.

Op 23.01.84 had te Vilvoorde op het kruispunt Schaarbeeklaan - Diegemstraat een zware aanrijding plaats tussen pcc 7060, in dienst op lijn 58, en een vrachtwagen. Het tramrijtuig ontspoorde hierbij volledig. Om de hinder voor het verkeer en voor de normale tramexploitatie te beperken werd het rijtuig met behulp van een kraan aan de kant van de rijweg geplaatst. In de nacht van 23.01 op 24.01 werd pcc 7060 dan opgehaald met de MIVB-transportwagen 362 en overgebracht naar de werkplaats Kuregemstraat voor herstelling.



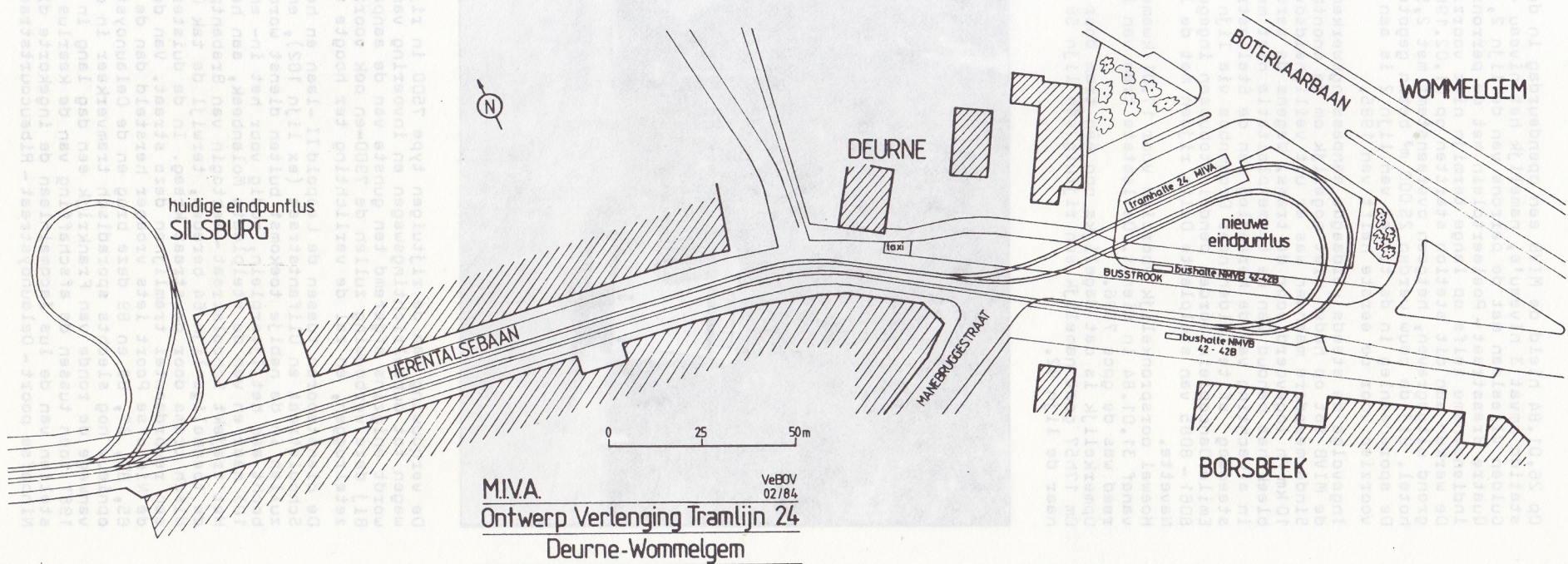
pcc 7060 wordt met Volvo trekker 362 weggesleept na ongeval op lijn 58, Schaarbeeklaan, Vilvoorde 24.01.84, foto Th. Hamal.

Op 25.01.84 omstreeks 18h45 ontstond een kleine brand in de werf van het metrostation "Munthof" (tussen Louisapoort en Hallepoort). De blussingswerken werden aangevat vanuit de open helling op de Henri Jasparlaan. Het tramverkeer op de lijnen 2, 19, 101 en 103 werd hierbij omgeleid tussen de Hallepoort en de Louisapoort via de Bareel van St-Gillis, het Jansonplein en het Stefanieplein.



De huidige tramterminus Silsburg met mw 533 en bw 626 van de TAO in dienst op lijn 24, en mw 9755 met bw 1404 van de NMVB in dienst op de lijn 42 en komende van Broechem. Op te merken valt dat de trams van lijn 24 de keerlus vroeger in omgekeerde zin bereden. Deurne, 19.04.57, foto E. Bouwman, archief E. Keutgens.

AB 603 in dienst op de vroegere pendellijn 24. De autobus bevindt zich aan het tijdelijke eindpunt gelegen op de Herentalsebaan, even voorbij de Manebruggestraat. In de achtergrond ligt het terrein waar de nieuwe terminus van lijn 24 zal worden aangelegd. 04.12.83.



Op 26.01.84 hield de MIVB een opendeurdag in de werf van het station Louisapoort. Dit station omvat 3 niveau's, namelijk het niveau -1 met de lokethal, het niveau -2 in de as Gulden Vlieslaan met de perrons van de lijn 2, en het niveau -3 in de as Louisalaan - Quatre Brasstraat - Poelaertplein met de perrons van de geplande lijn 4 (maar waarvan de indienstname zelfs op lange termijn niet voorzien is). De werken aan dit station startten op 01.02.1980. Er werden niet minder dan 170 000 m³ grond uitgegraven, hetgeen overeenstemt met 2,5 maal het volume van het naburige Hilton-hotel. Bij de bouw werden 25 000 m³ beton gegoten en werd er 5000 ton staal verwerkt. De sporenaanleg in de tunnel van lijn 2 is aan de gang en de indienststelling ervan is voorzien voor de eerste helft van 1985.

Ingevolge de steeds verdaagde aanpassingswerken van de Stallestraat te Ukkel was het voor de MIVB tot op heden niet mogelijk om de onontbeerlijke spoorvernieuwingen uit te voeren. Sinds meerdere maanden was er uit veiligheidsoverwegingen reeds een snelheidsbeperking tot 10 km/h ingevoerd voor de trams. Wegens de verder verslechterende toestand van de sporen bleek het behoud van de tramexploitatie niet meer te verantwoorden. Daarom werd beslist om in afwachting van de heraanleg van de Stallestraat de tramdiensten vanaf de Neerstalse steenweg af te leiden naar Drogenbos via lijn 52. Tussen de Neerstalse steenweg en het Emile Dancoplein worden pendelautobussen ingegd. Deze autobussen van de reeks Volvo 8061 - 8085 van stelplaats Delta rijden met de lijnaanduiding 158 Pendeldienst - Service Navette.

Hoewel oorspronkelijk voorzien voor 17.01 kwamen deze omleiding en deze pendeldiensten pas vanaf 31.01.84 in dienst. De laatste tram van lijn 58 die op 30.01 door de Stallestraat reed was de gpcc 7596.

Opmerkelijk is dat dagelijks nog één tram door de Stallestraat rijdt in de richting Danco. Om 17h57 gaat namelijk een rijtuig van lijn 58 (kenteken 651, stelplaats Schaarbeek) over naar de lijn 92.



prototype gpcc 7500 (ex - 7501) naast de kapel Onze-Lieve-Vrouw-in-Nood in de Stallestraat te Ukkel. Bemerkt rechts de snelheidsbeperking tot 10 km/h. 18.05.83, foto Raf Bonte.

De verbouwing van de rijtuigen type 7500 in rijtuigen 7700 (verbouwing van enkelrichtingswagen tot dubbelrichtingswagen en invoering van gebanaliseerde deuren voor self-service) wordt enigszins afgeremd ten gunste van de aanpassing van rijtuigen 7900 voor self-service. Bij deze verbouwing zullen de 7900-en ook voorzien worden van palen-handgrepen bovenop de zetelruggen, en zal de verlichting ter hoogte van de deuren verbeterd worden.

De dienstsporen tussen de Leopold II -laan en het Hertoginplein in de Ribaucourtstraat, Schoolstraat en Olifantstraat (ex lijn 102), en de zijtak ervan in de Delaunoystraat zullen in de nabije toekomst buiten dienst worden gesteld, aangezien men de bijkomende bocht aan het Ijzerplein, nodig voor het in- en uitrukken van de lijnen 2, 18, 19, 32 en 103 naar en van de stelplaats Molenbeek, aan het voltooiën is.

Het traject Schoolstraat - Hertogin van Brabantplein werd voor het eerst op 01.09.32 door de toenmalige lijn 64 bereden, terwijl de tak Delaunoystraat tijdens omleidingen sporadisch trams door de straat kreeg. In de duistere junidagen 1940 daarentegen gebruikten een rekord aantal tramlijnen deze straat. Van de beschadigde kanaalbruggen was de brug aan de Ninoofse Poort iets vroeger hersteld dan de andere waardoor de lijnen 7, 10, 14, 16, 85, 86, 87, 88 en 89 deze brug en de Delaunoystraat gebruikten. De laatste jaren was er opnieuw nog slechts sporadisch tramverkeer in deze straat. Zo o.a. in 1979 toen lijn 101 vanwege de ronde van Frankrijk een dag lang in één richting deze straat bereed, en in 1981 toen tussen de afschaffing van de keerlus van de Saintelettesquare en het in dienst stellen van de lus Jacquainlaan de ingekorte diensten van lijn 32 het traject Ijzerplein - Ninoofse poort - Delaunoystraat - Ribaucourtstraat bereden.

In de vooravond van 03.02 dreigde een huisgevel in te storten in de Houthulstbosstraat. Gedurende verschillende dagen werd lijn 101 tussen het IJzerplein en de Ninoofse poort omgeleid via de Delaunoystraat, Olifantstraat, Schoolstraat, Ribaucourtstraat en Leopold Leopold II -laan.

Op het verlaten traject reden pendelbussen van de reeks 8016 - 8030 met lijnaanduiding 101 Pendeldienst - Service Navette



MIVB : gpcc 7593 op lijn 101 (buitenring) tijdens omleiding voor de "Ronde van Frankrijk". Delaunoystraat, St-Jans-Molenbeek, 09.07.79, foto Raf Bonte.

Door Cockerill Mechanisch Industriel (CMI) en ACEC worden aan de MIVB 5 elektrische lokomotieven geleverd. Deze worden 65 - 69 genummerd en zullen gebruikt worden voor werktreinen op het metronet. Deze tweeassige lokomotieven (asindeling Bo), wegen 24 t, en kunnen zowel op elektrische voeding via 3de rail als op batterijen rijden. De batterijen worden daarbij op een afzonderlijk rijtuig meegevoerd. De tractieuitrusting bestaat hoofdzakelijk uit een elektronische thyristorhaker die, voornamelijk interessant bij batterijtractie, toelaat zo weinig mogelijk energieverliezen te veroorzaken. Het totale vermogen van de twee motoren bedraagt 213 kW.

De bij Van Hool bestelde reeks gelede autobussen zal 8801 - 8825 worden genummerd. Hun levering wordt pas in 1985 verwacht.

mivg

Gent

De nieuwe verkeerssituatie te Gent-Dampoort, waarbij twee nieuwe busstations werden aangelegd ten oosten van de spoorweg, was eind december afgewerkt. Tijdens de maanden januari en februari werden beide busstations uitgerust met nieuwe halte-aanduidingen en nieuwe schuilhuisjes.

Op 01.03.84 wordt gestart met de heraanleg en het verkeersarm maken van de Veldstraat. In de toekomst zullen enkel nog voetgangers en het openbaar vervoer (tramlijn 1 of 4) in deze straat worden toegelaten. Tijdens de werken zal het tramverkeer van lijn 4 worden onderbroken en zal een met lijn 10 gekombineerde dienst worden ingesteld. De trams zullen dan vanaf het Gerechtshof via lijn 4 naar het St-Pietersstation, vervolgens via lijn 10 naar de Muidebrug en tenslotte via lijn 4 naar het Gravensteen rijden, en vice versa. Tussen het Gravensteen en het Gerechtshof wordt dan een vervangende busdienst ingelegd.

Op 16.02.83 werden op lijn 1 reizigersenquêtes uitgevoerd om de overstapbewegingen van lijn 1 naar lijn 4 en vice versa te onderzoeken. Men wil hiermee nagaan of het zinvol is om de lijnen 1 en 4 een trajectomruiling te laten ondergaan waardoor men de lijnen Evergem - St-Pietersstation en Muidebrug - Moscou zou bekomen. Indien deze trajectwijzigingen daadwerkelijk doorgaan, dan zullen ze waarschijnlijk samenvallen met het terug in dienst stellen van de tram in de Veldstraat.

De aanleg van de sporen van de verlenging van lijn 1 vanaf de Lieve tot aan de Industriebus was einde januari klaar. Tijdens de eerste week van februari werd op dit nieuwe traject de bovenleiding gespannen.

AB 19 werd begin februari gesloopt.

AB 673 wordt gebruikt als plukwagen en komt bijgevolg niet meer in dienst.

Uit sociale overwegingen ten opzichte van het personeel, en om te bezuinigen, reden er op 24.12 (Kerstavond) en 31.12 (Oudejaarsavond) geen trams en bussen meer na 20h.

Liège

stil

In Liège is de aflevering gestart van de gelede autobussen reeks 704 - 723 Van Hool AG280 - MAN. Deze autobussen wijken slechts weinig af van de in bedrijf zijnde prototypes 701 - 703. Binnen werden de zetels herschikt in het trekkergedeelte. Twee enkele zitplaatsen tussen de deuren vervielen ter creatie van een staruimte. Langs de niet-deurzijde werd de afstand tussen de twee banken op het motorkompartiment vergroot, werd de volgende bank omgekeerd en verviel de staruimte. Al deze banken staan nu op een horizontaal platform. Uiterlijk verschillen deze autobussen van de prototypes voornamelijk door het gebruik van het nieuwe deurmodel met vergroot glasoppervlak (cfr. AB's 151 - 174 van de STIC) en de toevoeging van een klein rooster boven de rechter koplamp. De verschillende lijnfilmen worden nu allemaal individueel elektrisch bediend met drukknoppen op elke filmkast. Een centrale vergrendeling van deze bedieningen is voorzien in het dashboard.

De samenstelling van de drieflijn wijkt af van deze bij de prototypes door het gebruik van een versnellingsbak Voith D 851 (3 gangen) i.p.v. een Voith D 854 (4 gangen). Na aflevering van de volledige reeks zullen de autobussen 701 - 703 (prototypes) en 704 - 708 ingezet worden vanuit de stelplaats Jemeppe op de drukke lijnen 2, 3 en 27 (verbindingen Liège - Seraing). In ruil voor deze gelede autobussen zal de stelplaats Jemeppe dan de reeks 151 - 175 afstaan aan stelplaats Robermont. De overige gelede autobussen 709 - 723 zullen vanuit Robermont dienst doen op de lijnen 4, 5, 6, 7, 10, 12 en 48. Zij zullen op deze lijnen rijden in "Libre Service" tesamen met de autobussen MAN.

nmvb - sncv - nkg

Hainaut

De tramexploitatie op de lijn Anderlues - Thuin (Ville Basse) werd op 31.12.83 door autobussen vervangen.

Mw S 9057 was de laatste tram in gewone lijndienst. Hij vertrok voor het laatst te Thuin omstreeks 14h. Daarna werd de dienst overgenomen door autobus 4047.

Ter gelegenheid van dit afscheid van de tramexploitatie legde de ASVi enkele speciale ritten in op deze lijn met haar toeristisch tramstel Mw 9888 + bw A 2121 + bw A 2354.

Omstreeks 13h30 vertrokken vanuit Anderlues nog twee extra afscheidstrams, namelijk de mw's S 9064 (getooid met rouwkransen en zwarte vlag) en 9127, beiden met lijnaanduiding lijn 92. De laatste trams die vanuit Thuin vertrokken waren omstreeks 14h00 de mw S 9057, omstreeks 15h30 de mw S 9127 onmiddellijk gevolgd door het ASVi-tramstel, en omstreeks 16h00 de mw S 9064 (met aankomst te Anderlues in de late avonduren).

Door de verbussing van deze lijn vervallen de haltes Lobbes Ecluse en Thuin Cimétière. Daarentegen wordt in de spitsuren nu ook de bovenstad van Thuin bediend.



NMVB / SNCV, motorwagen type S 9064 (afscheidstram) en AB 4047 (eerste autobusdienst) op lijn 91 Anderlues - Thuin. 31.12.83, Thuin, Ville Basse.

Vanaf 03.06.84 zal de lijn 80 Charleroi - Maurage tussen Courcelles Trieux en het station Piges worden omgeleid via lijn 63. Door deze trajectwijziging zou de spoorverbinding tussen Roux Plomcot en Marchienne-au-Pont buiten dienst worden gesteld. Op dit traject zou dan een autobuslijn 83 worden ingelegd.

West-Vlaanderen

Aan de kust bevinden zich nog vijf rijtuigen type Charleroi, namelijk 6111, 6131, 6137, 6138 en 6149, evenals het promotierijtuig 6102. Deze rijtuigen blijven (voorlopig nog) in dienst op de kustlijn voor verkorte diensten naar en van plaatsen waar geen keermogelijkheid voor de enkelrichtingstrams type 6000 aanwezig is. Na het zomerseizoen zal onderzocht worden of zij al dan niet definitief op de kustlijn blijven.

De spoorvernieuwingswerken te Koksijde en te Oostduinkerke waren begin december beëindigd, zodat vanaf 10.12.83 terug het volledige traject Oostende - De Panne met trams werd bediend.

Op 16.01.84 werd te Middelkerke gestart met spoorvernieuwingswerken waardoor het tramverkeer van de lijn 2 beperkt werd tot het gedeelte Westende - De Panne. Vanaf 28.01.84 werd de lijn terug volledig met trams uitgebaat, maar met enkelspoorexplotatie te Middelkerke.

Gmw's 6036 en 6037 die begin oktober op elkaar inreden te Raversijde worden momenteel hersteld te Oostende. Hierbij worden de beide beschadigde kopzijden (6036 achter en 6037 voor) volgens een afwijkend model hersteld, waarbij de gebruikte kop- en achterlichten van hetzelfde model zijn als bij de standaardautobussen Van Hool A120. De benodigde polyesterpanelen werden reeds door Van Hool geleverd. Ook de voorzijde van gmw 6002 zal op dezelfde wijze worden hersteld van aanrijdingsschade.

Autobus

Tijdens de aflevering van de autobussen Van Hool A120/31 - MAN reeks 5945 - 5970 werd beslist om de laatste 6 autobussen van deze reeks uit te rusten met een versnellingsbak Voith i.p.v. een versnellingsbak ZF, dit om vergelijkende proeven tussen beide merken te kunnen uitvoeren. Hierdoor bekomt men nu volgende verdeling:

5945 - 5959 met versnellingsbak ZF 4HP500 (4 gangen)

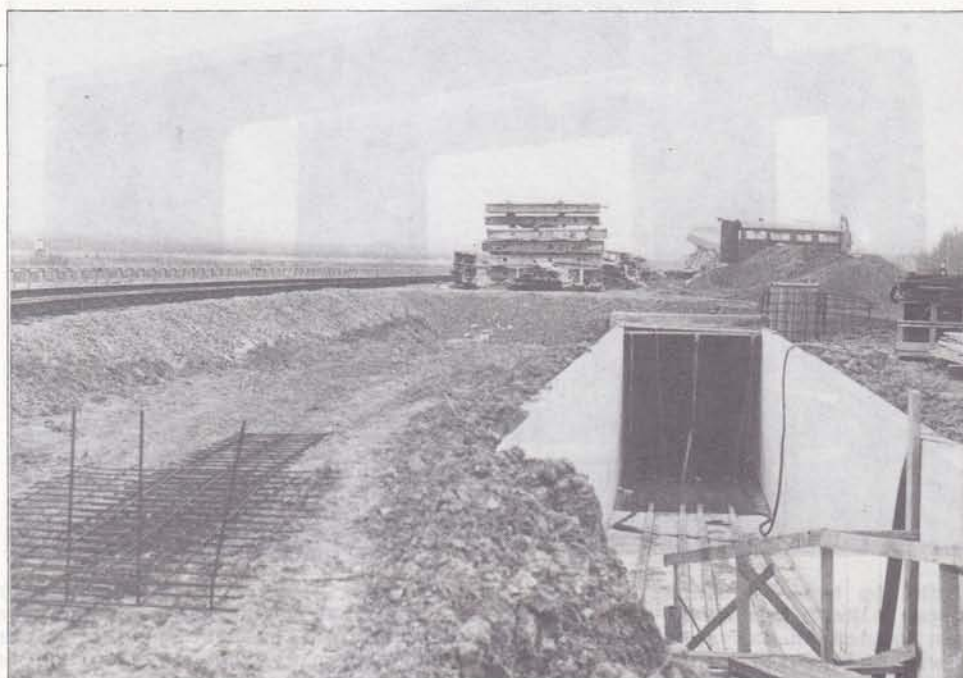
5960 - 5964 met versnellingsbak ZF 5HP500 (4 gangen + overdrive)

5965 - 5970 met versnellingsbak Voith D 851 (3 gangen).

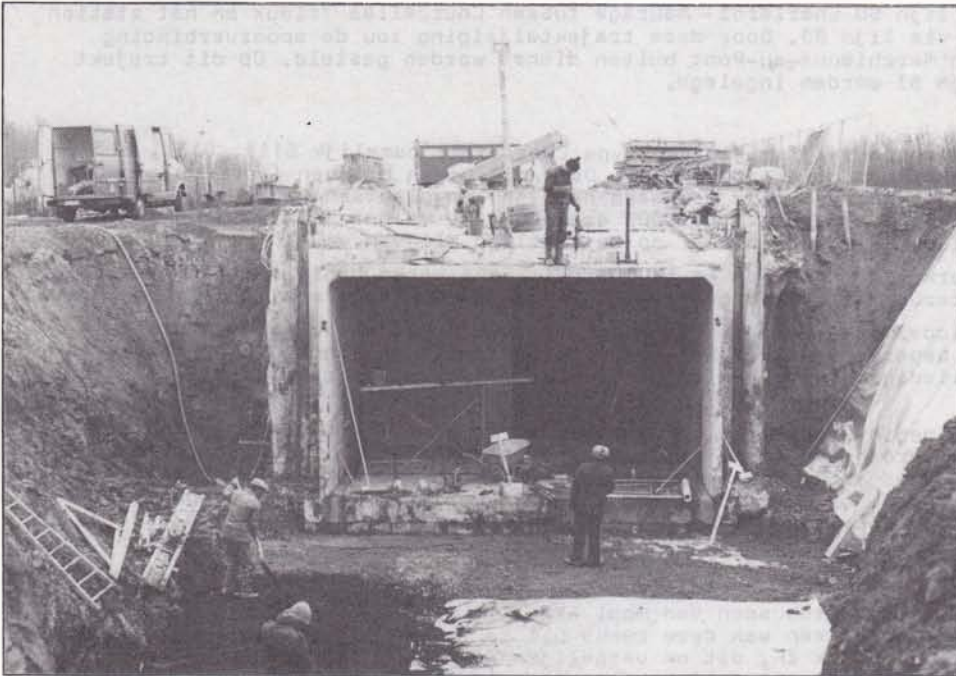
De autobussen 5945 - 5959 en 5965 - 5970 werden na hun transitperiode te Antwerpen geleverd aan de groep Brabant. De 5960 - 5964 blijven in de groep Antwerpen (stelplaats Turnhout). Ter compensatie zal Antwerpen den 5 autobussen van de reeks 2000 - 2099 (waarschijnlijk de 2039 - 2043) afstaan aan Brabant.

tau

Transport Automatisé Urbain



Tunnelinrit van het in aanbouw zijnde station op de testbaan van de TAU (Transport Automatisé Urbain) te Jumet. Links ligt de bestaande metersporige testbaan.



Station in aanbouw volgens klassieke methode met open bouwsleuf. De RDW - methode, genoemd naar de ontwerpers/konstruktoren Ronveaux - Dynabat - De Waele, laat toe de tunnel met geprefabriceerde tunnelelementen te bouwen met een minimum aan oppervlaktehinder. Deze methode werd uitgetest op de eerste zeven tunnelsegmenten, inclusief het op de foto duidelijk zichtbaar overgangssegment tunnel - station. Nadat het systeem zijn uitvoerbaarheid had bewezen werd de bouw in open bouwput voortgezet, maar nog steeds met gebruik van geprefabriceerde elementen.



Zicht op twee stationselementen voor hun plaatsing. Bij de bouw worden deze elementen tegen elkaar geplaatst op een stabiele onderlaag. Het gieten van het ontbrekende deel van wanden en dak op volle breedte verbindt de elementen onderling per twee. Het gewijzigde ruimtprofiel van de TAU - voertuigen (verhoogde vloerhoogte met plaatsing van elektrische uitrusting onder de vloer) geeft geen problemen met de vrije hoogte in de tunnel. Enkel de hoogte van het perron dient later aan de nieuwe voertuigen te worden aangepast.

Jumet, Centre d'essais du CRTH, 15.11.83 ■

Verenigingsnieuws

Vergaderingen :

- vr 02.03.84 : Afd. Autobus : 20h Café Antverpia, Graanmarkt, Mechelen
Modelbouw van Autobussen, Lodewijk Goossens en Fernand Van De Plas
- vr 02.03.84 : Afd. West-Vlaanderen : 20h, Waalsestraat 34, 8000 Brugge
Dia- en Filmprojectie
- vr 02.03.84 : Afd. MOBOV : 20h Kultureel Centrum, Driekoningenstraat, Berchem
Nürnberg 84-avond, Diaprojectie, 29.013 door Charles Ocsinberg
- vr 09.03.84 : Afd. Brussel-Brabant : 20h Metrostation Anneessens, Brussel
Diaprojectie, Stoomloks in de DDR door Luc Rumbaut
- za 10.03.84 : Afd. West-Vlaanderen-Autobus : 14h30 Stationsbuffet Brugge
Praatnamiddag
- vr 16.03.84 : Afd. Antwerpen : 20h Café De Nieuwe Carnot, Carnotstraat, Antwerpen
NMBS stoomloks type 29, dia's met sonorisatie van Charles Ocsinberg
en Diaprojectie, Buurtspoorwegen in de jaren 60 door Louis Bervoets
- vr 06.04.84 : Afd. Autobus : 20h Café Antverpia, Graanmarkt, Mechelen
Diaprojectie, Autobussen in België door Philippe Laureys
- vr 06.04.84 : Afd. MOBOV : 20h Kultureel Centrum, Driekoningenstraat, Berchem
Verdere bespreking van de Enquête-resultaten, Praatavond
- za 07.04.84 : Afd. West-Vlaanderen : 14h30 Stationsbuffet Brugge
Praatnamiddag
- vr 13.04.84 : Afd. Brussel-Brabant : 20h Metrostation Anneessens, Brussel
Diaprojectie, Tram en Trein in West-Duitsland door Hubert Van Den Bergh
- za 14.04.84 : Afd. West-Vlaanderen-Autobus : 14h30 Stationsbuffet Brugge
Praatnamiddag
- vr 20.04.84 : Afd. Antwerpen : 20h Café De Nieuwe Carnot, Carnotstraat, Antwerpen
Dia- en Filmprojectie, Erzbergbahn en Aziatische herinneringen
door Mark Van Den Eynde

Kontaktadressen Afdelingen :

- Afdeling Antwerpen : Eric HEYLEN, August Petenlei 71, B-2100 Deurne
- Afdeling Brussel-Brabant : Herman VAN ESBROECK, Dennenboslaan 23, B-1200 Brussel
- Afdeling West-Vlaanderen : Jean LANGLEZ, Koningslaan 55, B-8300 Knokke-Heist
- Afdeling Autobus : Fernand VAN DE PLAS, Molenvelden 13, B-2580 St Katelijne
Waver
- Afdeling MOBOV (Modelbouw) : Freddy GEENS, Pachthoevelaan 33, B-2070 Ekeren

Agenda :

- za 24.03.84 : Afd. MOBOV (inlichtingen : Freddy GEENS, (03) 542 45 74),
Bezoek aan NMBS-WDT Antwerpen-Dam
- za 31.03.84 : VeBOV-Algemene Ledenvergadering te Zeebrugge (zie verder)
- za 07.04.84 : Afd. Autobus (inlichtingen : Philippe LAUREYS (02) 216 28 43, na 18h)
Rondrit op de lijnen Liège-Banneux en Trooz-Aywaille (zie verder)
- za 14.04.84 : KBVVS (inlichtingen : KBVVS, Centraal Station, B-1000 Brussel)
Bezoek aan NMBS- WDT Hasselt
- za 05.05.84 : KBVVS : Bezoek aan NMBS-WET Schaarbeek
- wo 09.05.84 tot ma 14.05.84 : Afd. Brussel-Brabant (inl. : Wouter JANSSENS (02) 735 12 99)
Reis naar de DDR
- zo 09.09.84 tot za 15.09.84 : MOROP-Kongress in Linz (Oostenrijk)
(Inlichtingen : VOEMEC, Postfach 631, A-4021 Linz)

De foto op blz. 27 van VeBOV-Koerier 074 toont AB 7041.12 (Brussel - Jonckheere ex-STIL) van de pachter 'Atlas Cars' (Roccourt) tijdens een rondrit van de VeBOV-Afdeling Autobus op 15.10.83.

Uitstap VeBOV-Afdeling Autobus

Op zaterdag 07.04.84 organiseert de VeBOV-Afdeling Autobus een rondrit op de NMVB-lijnen Liège - Banneux en Trooz - Aywaille, beide uitgebaat door de pachter 'Bertrand' uit Sprimont-Banneux. Er wordt gereden met AB 7011.02 (eerste Volvo B59, bedrijfsprototype van 1974 met gelijkaardig koetswerk als de Van Hool-FIAT' 409 AU 9 die rijden bij de MIVB, de STIC en de STIL) en met een Jonckheere-DAF SB 200 DO ex-STIV van 1969.

Deze rondrit vertrekt om 14h00 aan het station Liège-Guillemins.

De deelnamekosten bedragen ongeveer 375,- BEF.

Verdere inlichtingen kan U bekomen bij : Philippe Laureys, Ernest Cambierlaan 41/12 te 1030 Brussel, telefoon (02) 216 28 43, na 18h.



AB 7011.02, het Jonckheere bedrijfsprototype op een Volvo-B59 chassis, op lijn 64 Liège - Banneux. Een gedeelte van de rondrit van de VeBOV-Afd. Autobus van 07.04.84 zal met deze bus gereden worden.

De jaarlijkse statutaire Algemene Ledenvergadering gaat dit jaar door op Zaterdag 31 maart 1984, omstreeks 16h00 te Zeebrugge.

Programma (Art. 24 van het Huishoudelijk Reglement)

- 1) Notulen van de Algemene Ledenvergadering van 26.02.83 te Antwerpen.
- 2) Overzicht van het voorbije werkingsjaar door de voorzitter.
- 3) Jaarverslag 1983 door de sekretaris.
- 4) Rekening en verantwoording van de penningmeester over het voorbije werkingsjaar.
- 5) Verslag van de kaskommissie.
- 6) Verkiezing van bestuursleden :
Aangezien vorig jaar een geheel nieuw bestuur werd verkozen, zal dit jaar opnieuw volgorde van uittreden van de mandaten door loting bepaald worden. De huidige bestuursleden stellen zich opnieuw kandidaat. Eventuele nieuwe kandidaturen dienen uiterlijk op 15.03.84 schriftelijk ingediend worden bij het Sekretariaat, Lange St Annastraat 23 te B-2000 Antwerpen. Kandidaten dienen minstens twee jaar lid te zijn van de vereniging en hun kandidaturen dienen te worden gesteund door ten minste drie leden (Art. 28 van het Hh-reglement. De stemming is geheim en schriftelijk.
- 7) Begroting voor 1984.
- 8) Benoeming van een nieuwe Kaskommissie.
- 9) Behandeling van de volgens art. 27 van het Hh-reglement binnengekomen voorstellen. Deze voorstellen dienen door tenminste drie leden te worden ondertekend, en schriftelijk ingediend te worden bij het Sekretariaat, Lange St Annastraat 23 te B-2000 Antwerpen, uiterlijk op 15.03.84.

Door het huidige bestuur wordt volgende statuutswijziging voorgesteld :

Artikel 1 wijzigen in:**"Artikel 1**

- a) De naam van de vereniging is "Vereniging voor Belangstellenden in het Openbaar Vervoer"; deze naam wordt afgekort als "VeBOV".
- b) De vereniging is gevestigd in het arrondissement Antwerpen.

Artikel 4 wijzigen als volgt:

- " a) het verzamelen van gegevens over spoorweg-, tram- en busvervoer, en voor zover ... "
- " e) het bevorderen van modelbouw op het gebied van spoorweg-, tram- en busvervoer."

Artikel 6: Schrappen van de voorlaatste en de laatste paragraaf.

Artikel 7 wijzigen als volgt:

"Artikel 7: Het aantal leden van de vereniging is onbeperkt, maar moet ten minste vijf bedragen. Zowel natuurlijke personen als rechtspersonen kunnen als lid worden aanvaard, mits schriftelijk verzoek, waarbij instemming wordt betuigd met de statuten en het huishoudelijk reglement van de vereniging, en na betaling van de bijdrage.

De leden worden onderscheiden in:

- a) gewone leden: dit zijn de natuurlijke personen die onder de personen, genoemd ...
- b) aspirant leden: dit zijn de natuurlijke personen ...
- c) Buitengewone leden: ...
- d) Begunstigende leden: dit zijn de natuurlijke personen of rechtspersonen die zich verbinden de lidmaatschapsbijdrage te betalen en die overeenkomstig de bepalingen van deze statuten tot het lidmaatschap zijn toegelaten, en die bovendien de vereniging steunen met een jaarlijkse bijdrage, waarvan het minimum wordt bepaald in het huishoudelijk reglement.

e) Ereleden:

dit zijn de natuurlijke of rechtspersonen die bij besluit van de algemene ledenvergadering als zodanig worden benoemd.

Enkel de gewone leden, de aspirant-leden, de buitengewone leden en de begunstigende leden beschikken over stemrecht in de algemene vergadering en genieten alle rechten voorzien door de wet van zeventwintig juni negentienhonderdeenentwintig op de verenigingen zonder winstoogmerk.

De rechten en de verplichtingen van de leden worden verder bepaald door het huishoudelijk reglement.

Zij worden regelmatig op de hoogte gehouden ..."

Artikel 8: Paragraaf b) schrappen; paragraaf c) wordt b).

Artikel 9 wijzigen als volgt:

- " b) ontslagneming, en wel tegen een januari van elk verenigingsjaar, mits dit schriftelijk geschiedt bij de sekretaris van de beheerraad voor een december van het voorgaande jaar. Elk lid dat gedurende de eerste zes weken van het verenigingsjaar in gebreke blijft zijn lidmaatschapsbijdrage over dat jaar te voldoen wordt geacht ontslagnemend te zijn."

Artikel 10 wijzigen als volgt:

- " 1. Op voorstel van de raad van beheer kan een lid kan door de algemene ledenvergadering van het lidmaatschap vervallen worden verklaard:
 - a) wanneer hij of zij handelt in strijd met ...
 - b) wanneer hij of zij, door handelingen, nalatigheden ...
- 2. Een vervallenverklaring kan slechts worden uitgesproken met een meerderheid van twee derden van de geldig uitgebrachte stemmen.
- 3. Het betrokken lid wordt van het voorstel tot vervallenverklaring schriftelijk verwittigd, ten minste veertien dagen voor de betreffende algemene ledenvergadering, op het laatst gekende adres.
- 4. Van de vervallenverklaring wordt de betrokkene in kennis gesteld bij aangetekend schrijven, terwijl daarvan tevens mededeling kan gedaan worden in het tijdschrift."

Artikel 11 aanvullen met:

- " c) De betrokkene houdt zich het recht voor beroep aan te tekenen tegen zijn schorsing en ze voor te leggen aan de eerstvolgende algemene ledenvergadering, waarna deze moet beslissen over de gegrondheid van de maatregel. Van deze algemene ledenvergadering wordt de betrokkene ten minste veertien dagen van tevoren schriftelijk verwittigd, op het laatst gekende adres."

Artikel 13 wijzigen in:

"Artikel 13:

- 1. De leiding van de vereniging berust bij een beheerraad, die bestaat uit ten minste vijf en ten hoogste negen leden, door de algemene ledenvergadering te kiezen.
- Zolang de beheerraad uit vijf leden bestaat, zijn de functies als

- volgt verdeeld: een voorzitter, een ondervoorzitter, een secretaris, een tweede secretaris en een penningmeester. Bestaat de beheerraad uit meerdere leden dan zijn de overigen gewone beheerders.
2. Een lid kan slechts tot beheerder worden verkozen nadat het twee jaar onafgebroken lid is geweest van de vereniging.
 3. De beheerders worden aangesteld voor een termijn van ten hoogste drie jaar; om de drie jaar wordt een derde herkozen. De orde van uittreden wordt voor de eerste maal bij loting bepaald door het bestuur. Uittredende beheerders zijn terstond herkiesbaar. De functies worden door de beheerders in onderling overleg verdeeld. Van deze verdeling wordt mededeling gedaan in het tijdschrift.
 4. Indien tijdens een mandaat een beheerder zich terugtrekt, ontslag neemt, overlijdt of op enige andere wijze uit de beheerraad zou verdwijnen, dan benoemt de beheerraad bij plaatsvervulling een opvolger die zitting heeft tot aan de eerstvolgende algemene ledenvergadering. Op deze eerstvolgende algemene ledenvergadering wordt dan overgegaan tot de verkiezing van een nieuwe beheerder voor het betreffende mandaat, en voor de tijd dat dit mandaat nog duurt.
 5. Bij ontstentenis wordt de voorzitter door de ondervoorzitter vervangen. Hij/zij verkrijgt alsdan de bevoegdheden die aan het door hem/haar beklede ambt zijn verbonden.
 6. Elk bestuurslid is ten alle tijde afzetbaar door de algemene ledenvergadering."

Artikel 18.1: Schrapen van de laatste zin.

Artikel 20 wijzigen als volgt:

1. Stemrecht hebben alleen gewone leden, buitengewone leden en begunstigende leden. Elk lid brengt een stem uit. Stemming bij volmacht is geoorloofd, doch de volmacht moet worden gegeven aan een medelid dat slechts drager mag zijn van een volmacht. De vorm en de plaats en termijn voor neerlegging van deze volmachten wordt bepaald door het huishoudelijk reglement."

Artikel 23 wijzigen als volgt:

1. Deze statuten kunnen slechts gewijzigd worden bij besluit van de algemene ledenvergadering, rekening houdend met de door de wet gestelde bijzondere voorwaarden van aanwezigheid, meerderheid en eventuele gerechtelijke bekrachtiging."

Artikelen 6, 8, 10, 11, 14, 15, 17, 19, 22, 25 en 26: Vervangen van de term "bestuur" door "beheerraad" en van de term "bestuurslid" door "beheerder".

10) Werking van de Afdelingen en van het VeBOV-Centrum.

11) Vaststellen van de lidmaatschapsbijdrage voor 1985.

12) Rondvraag.

Beslissingen kunnen echter enkel getroffen worden over de in 9) behandelde aangelegenheden.

Praktische Schikkingen

In het kader van de Algemene Ledenvergadering worden volgende activiteiten voorzien: Rondrit met oude tram op de kustlijn van Knokke naar De Haan en terug naar Zeebrugge, en Bezoek aan de Haveninstallaties van Zeebrugge.

Samenkomst op trein 957 (Brussel - Gent - Brugge - Knokke), Brussel-Zuid vertrek 08h30, aansluiting vanuit Antwerpen-Centraal vertrek 07h49 naar Gent-St-Pieters.

Er wordt geen groepsticket voorzien, iedereen kan aan 50% vermindering rijden met een biljet 'Een weekend aan Zee'. Aankomst te Knokke om 09h56, gevolgd door bezoek aan de NMVB-Stelplaats Knokke, en rit met oude tram Knokke - De Haan en De Haan - Zeebrugge. Tijdens de rit zijn verschillende fotostops voorzien. Mogelijkheid voor het gebruiken van een middagmaal wordt voorzien te Zeebrugge.

Omstreeks 14h00 start het geleide bezoek (per Autobus) aan de haven van Zeebrugge.

Aansluitend volgt dan de VeBOV-

Algemene Ledenvergadering in het 'Zeestation', gelegen op de Leopold II-Dam.

De vrije terugkeer per trein is mogelijk vanuit Zeebrugge om 17h44 (trein 2318) of om 18h44 (trein 2319) rechtstreeks naar Brugge en Kortrijk, aansluiting te Brugge naar Antwerpen en Brussel.

De deelnamekosten voor het gehele programma Knokke - Zeebrugge bedragen 275,- BEF voor VeBOV-Leden, en 325,- BEF voor niet-leden.

Inschrijven kan door het storten van de deelnamekosten (275,- resp. 325,- BEF) op rekening 001-1385500-28 van VeBOV vzw, Joos Robijnslei 24, 2200 Borgerhout.

Antwerps Tram- en Autobusmuseum

De Antwerpse motorwagens 200, 550 en de bijwagen 601, die in 1983 tentoongesteld werden in het Museum voor Stedelijk Vervoer te Woluwe, krijgen dit seizoen een plaats in het Antwerpse Tram- en Autobusmuseum te Edegem. Zo werd motorwagen 200 tijdelijk overgebracht naar de MIVA-Stelplaats Groenenhoek, en verhuisden motorwagen 550 en bijwagen 601 op 01.12.83 naar Edegem, waar ze hun definitieve plaats toegewezen kregen.

In 1984 zal het museum voor publiek toegankelijk zijn van zo 22.04.84 tot zo 28.10.84, tijdens de weekends en op feestdagen. Ook dit jaar zal de VeBOV mee instaan voor de Kas- en Bewakingsopdrachten tijdens de openingsdagen van het museum. Het betreft volgende dagen : 12 en 13 mei; 09, 10 en 24 juni; 07, 22 en 28 juli; 12 en 15 augustus; 08, 09, 29 en 30 september; evenals 27 oktober 1984.

Leden (Bij voorkeur uit het Antwerpse) die één of enkele dagen deze taak op zich wensen te nemen worden vriendelijk verzocht hiertoe contact op te nemen met de voorzitter Bob Boogaerts, telefonisch te bereiken op het nummer (03) 321 41 95.

In afwachting dat het VeBOV-Centrum haar deuren opent, zullen in het Antwerpse Tram- en Autobusmuseum te Edegem reeds VeBOV-Publikaties verkocht worden.

VeBOV Kalender 1984

VERENIGING VOOR BELANGSTELLENDE
IN HET OPENBAAR VERVOER, vzw

zettel : Joes Robijnslei 24, 2200 Borgerhout
sekretariaat : Palmboomstraat 12, 1150 Brussel

NMBS, stoomlocomotief 29013 op lijn 13 te Kortrijk, 19.09.78, foto Jan Vermeiren



augustus 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	

De VeBOV-Kalender 1984 is nog steeds verkrijgbaar. Dit jaar brengt de kalender drie tram-, drie autobus-, één metro- en vijf spoorwegfoto's. Ook de vroeger verschenen VeBOV-Kalenders 1979 tot 1983, met elk twaalf zwart-wit foto's van het Openbaar Vervoer in België, zijn nog leverbaar. De prijzen inclusief de verzendingskosten zijn :

Kalenders 1979 tot 1984 : 250,- BEF
enkel Kalender 1984 : 190,- BEF

Te bestellen door storting van het juiste bedrag op rek. 001-1385500-28 van VeBOV vzw, 2200 Borgerhout.

Boekbespreking

HET TRAMVERVOER IN RIJSBERGEN, J. Bastiaansen.

Formaat 170x250 mm, 64 biz, 35 zwart-wit foto's, 3 overzichtskaartjes.

Dit boekje vormt een diepgaande studie van de grensoverschrijdende tramlijnen Breda - Rijsbergen - Wuustwezel en Rijsbergen - Meerseldreef - Hoogstraten. Naast de talrijke foto's is het werkje verrijkt met talrijke reproducties van oude dokumenten en dienstregelingen. Het geheel is een interessante dokumentatie over twee in België en Nederland weinig bekende tramlijnen.

Inlichtingen en Bestellingen bij : J. Bastiaansen
Frederikstraat 11
NL-4891 XE Rijsbergen ■

