



VeBOV koerier

maandblad nr.076

maart 1984



VeBOV - koerier

076

maart 1984



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

Hoofdredakteurs :

Jan Vermeiren
Bob Boogaerts

Redakteurs :

Raf Bonte
Koen Janssens
Wouter Janssens

Medewerkers :

Luc De Coster
Guy Depratere
Marcel Dennekin
Alain Janmart
Eric Keutgens

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

Sommige berichten uit dit blad werden overgenomen uit de tijdschriften :

GTF-Transfer
Tram 2000
TTZ-Aktueel
't Vosske

Vereniging voor Belangstellenden in het Openbaar Vervoer, vzw.

Opggericht 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,- BEF, te storten op rekening 001-1385500-28 van VeBOV vzw.

VeBOV-Koerier
Verantwoordelijke uitgever :

Jan Vermeiren
Sorbenlaan 62
B-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 maandelijksse bijeenkomsten te Antwerpen, Berchem, Brugge, Brussel en Mechelen. Op deze vergaderingen gaan film- en diaprojecties door met het openbaar vervoer als onderwerp.

Het lidgeld voor 1984 bedraagt 450,- BEF.

Alle verdere inlichtingen kan U bekomen bij de voorzitter :

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

of bij de sekretaris :

Wouter Janssens
Palmboomstraat 12
B-1150 Brussel
(02) 735 12 99

Foto voorpagina :

Type S-motorwagen 9091 met bijwagen in dienst op lijn BW voor het station van Wommel, mei 1978.

Foto achterpagina :

Diesellokomotief 5943 met goederentrein rijdt door het station Zwankendamme, februari 1984.

Transurb Consult

Op 25 november 1983 vierde de maatschappij "Transurb Consult" plechtig haar tiende verjaardag.

Deze maatschappij, waarvan de volledige benaming "Belgian Transport and Urban Infrastructure Consult" luidt, werd in 1973, op initiatief van de Belgische overheid, opgericht met het oog op de promotie in het buitenland van de Belgische technologie op het gebied van het massavervoer over land.

Structuur en werking

Transurb Consult is een gemengde onderneming. 50% van het kapitaal is in handen van de Belgische Staat via de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS), de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel (MIVB) en de Dienst voor Nijverheidsbevordering (ONB). De andere 50% behoort toe aan de privé-sector vertegenwoordigd door de belangrijkste Belgische studiebureau's gespecialiseerd in massavervoer. Ook de Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL) is aandeelhouder van Transurb Consult.

De activiteiten van de onderneming zijn volledig gericht op de export, en dan vooral naar de ontwikkelingslanden. Hierbij dient Transurb Consult het hoofd te bieden aan de concurrentie van vele gelijkaardige buitenlandse ondernemingen zoals de Franse Sofretu (Société Française d'Etudes et de Réalisations de Transport Urbains) en Sofrerail, het Duitse DEC (Deutsche Eisenbahn Consult), het Britse Transmark, het Zwitserse Elektrowatt, het Italiaanse Italconsult en de Canadese Canac en Canatrans-Quebec.

Transurb Consult kan op drie manieren optreden:

1. Wanneer zij alleen handelt, levert zij diensten zoals engineeringstudies, uitvoering van expertises, technische bijstand bij de exploitatie en het beheer, hulp bij de opleiding van personeel. Dergelijke solozendingen zijn in uitvoering in een twintigtal landen voor wat betreft de spoorwegsector, evenals in een twintigtal grote steden voor de sector van het stedelijk vervoer.
2. In consortium met de grote Belgische ondernemingen van metaal- of elektrische constructies en met ondernemingen van burgerlijke bouwkunde zorgt Transurb Consult, buiten de reeds vermelde diensten, voor de coördinatie bij de realisatie van volledige systemen of sleutel-

op- de-deur-projecten zoals de uitbouw van een metro- of een voorstadsvervoernet, de aanleg of de elektrificatie van een volledige spoorlijn, de bouw van werkplaatsen voor onderhoud en herstelling en het inrichten van opleidingscentra.

Een voorbeeld van een dergelijk project is de aanleg van een lichte-metronet te Manilla op de Filipijnen.

3. Bij uitzonderlijke werkzaamheden ondersteunt Transurb Consult de Belgische industrie door de levering van allerhande materiaal aan te vullen met technische bijstand en/of opleiding in België en in het buitenland.

Een voorbeeld hiervan is de levering van locomotieven en uitrusting voor radio-telecommunicatie aan Gabon.

Spoorwegvervoer

De belangrijkste reeds uitgevoerde of in uitvoering zijnde projecten en studies op het gebied van het spoorwegvervoer zijn :

Algerije :

De Société Nationale des Transports Ferroviaires (SNTF) vertrouwd aan Transurb Consult de studie toe van twee nieuwe spoorlijnen. Een eerste lijn moet de verbinding verzekeren tussen Jijel, waar een metaalverwerkende nijverheid werd uitgebouwd, met het reeds bestaande spoorwegnet en alzo met de grote industriële ontwikkelingscentra van Algerije. De ontworpen lijn is 135km lang en telt 8 tunnels en 70 bruggen van diverse lengten. De studie, die werd uitgevoerd in de periode 1977 - 1982, omvat ook de stations, de vaste installaties, de signalisatie, de telecommunicatie en 200 individuele woningen voor het personeel. Het toezicht bij de constructiewerken van deze lijn, die zullen duren van 1984 tot 1989, werd eveneens toevertrouwd aan Transurb Consult. Een tweede lijn, ongeveer 60km lang, moet de omgeving van M'Sila ontsluiten en zorgen voor een verbinding met het spoorwegnet tussen Algiers en Constantine. Ook hier omvatte de engineeringstudie, uitgevoerd in de periode 1979 - 1983, zowel het spoor en de kunstwerken als de signalisatie en de telecommunicatie. Eveneens voor de SNTF werden in 1979 - 1980 studies uitgevoerd betreffende een computergestuurd beheerssysteem, en betreffende de reorganisatie van het onderhoud van het rollend materieel. Deze laatste studie leidde tot het opstellen van een aan de lokale toestanden aangepast onderhoudsbeleid, met inbegrip van gedetailleerde

aanbevelingen betreffende de methodes en procedures die in de werkhuizen en depots dienen aangewend.

Bangladesh :

Door de Bangladesh Railways werd de studie en de uitvoering van een werkhuizencomplex voor diesellokomotieven aan Transurb Consult toevertrouwd. Dit project omvat de onderhoudsinstallaties voor een vloot van 400 diesellokomotieven en de bouw van een residentieel dorp voor ongeveer 5000 personeelsleden. De technische inrichtingen zijn ondergebracht in werkhuizen met een overdekte oppervlakte van 22 000 m².

Congo (Volksrepubliek) :

Transurb Consult stelt hooggekwalificeerde deskundigen ter beschikking van de Agence Transcongolaise des Communications voor de supervisie van de werken van burgerlijke bouwkunde bij de rechtekking van het 150 km lange spoorwegvak Bilanga-Loubomo.

Gabon :

Het Office du Chemin de Fer Transgabonais (OCTRA) belastte Transurb Consult met de studie en de kant-en-klaar uitvoering van een onderhoudswerkplaats te Booué, centraal punt van het toekomstige spoorwegnet. Dit depot beslaat een oppervlakte van 7 500 m². Benevens het ontwerp en de bouw van de installaties, staat Transurb Consult ook in voor het opstarten van het complex en voor de opleiding van het personeel. Deze opdracht loopt over de periode 1982 - 1984.

In dezelfde periode wordt er ook gezorgd voor de beroepsopleiding in België van agenten van de OCTRA, en voor technische bijstand door het ter beschikking stellen van spoorwegspecialisten op het gebied van onderhoud, exploitatie, constructie, beheer, bevoorrading, signalisatie, e.d.

Guinea :

In 1982 - 1983 vertrouwde het Office National des Chemins de Fer de Guinée aan Transurb Consult de studie toe van de toekomstperspektieven van de 662 km lange spoorlijn Conakry-Kankan. Deze studie had een dubbel doel, ten eerste de uitvoerbaarheid van het herstel van deze in uiterst slechte staat verkerende lijn, en

ten tweede het onderzoek van het potentiële vervoersvolume op deze lijn.

In 1983 werd door middel van stageprogramma's in België bijstand bij de technische vorming van het personeel verleend aan de Compagnie des Bauxites de Guinée, die een 134 km lange spoorweglijn naar de Bauxietmijnen van Boké uitbaat.

Indonesië :

In opdracht van de Indonesische overheid, vertegenwoordigd door het Metal Industries Development Center, werd in 1982 een uitvoerbaarheidsstudie gemaakt betreffende de constructie van rollend materieel door de lokale industrie. Tot nog toe werd 92,5% van de behoeften aan rollend spoorwegmaterieel gedekt door de invoer.

Ivoorkust :

Voor de Régie des chemins de fer Abidjan-Niger (RAN) werd in 1974 - 1975 een voorontwerp gemaakt voor werkhuizen en centrale opslagplaatsen voor de spoorlijn Man-San Pedro en haar vertakkingen. Het ontworpen complex bestrijkt een oppervlakte van 4 ha en is bedoeld om aan 54 lokomotieven van diverse types, 679 diverse wagons, 390 wagons voor handelsverkeer en 28 reizigersrijtuigen onderdak te verlenen. In 1980 werd in samenwerking met de afdeling traktiematerieel van de RAN een actieplan uitgewerkt voor een doeltreffender onderhoud van het materieel. Tevens werd medewerking verleend aan de praktische toepassing van dit plan.

In 1982 - 1983 werd ook nog meegewerkt aan een diagnose van het beheer van de RAN. Deze opdracht werd gefinancierd door de Wereldbank.

Maleisië :

De grootse moderniserings- en uitbreidingsprojecten van het spoorwegnet zullen belangrijke eisen stellen op het gebied van zeer geschoold personeel. Op Transurb Consult werd een beroep gedaan voor het verwezenlijken van een studie over de opleidingsfunctie, teneinde raadgevingen uit te werken ter verbetering van de opleiding en van het in Sentul reeds aanwezige centrum voor beroepsopleiding.



Diesellokomotief 503 met gemengde trein, Porto Novo Stade, Gabon, 28.02.83.



Draisine 905 te Porto Novo Stade, Gabon, 28.02.83.

Zaire :

Ten gevolge van een programma voor samenwerking tussen de Zairese Republiek en het Koninkrijk België krijgen het Office des Transport (ONATRA) en de Société Nationale des Chemins de Fer Zairois (SNCZ), sinds 1977, technische bijstand door het ter beschikking stellen van personeel. Ongeveer 80 deskundigen zijn permanent in Zaire aanwezig.

Tussen 1981 en 1983 werd voor de SNCZ een volledige engineeringstudie gemaakt van de elektrificatie van de 365 km lange lijn Matadi - Kinshasa. Deze opdracht omvatte eveneens de modernisering en de uitbreiding van de signalisatie- en telecommunicatie-uitrusting. Bovendien werd Transurb Consult belast met het opstellen van lastenkohiers voor de levering van elektrisch materieel, elektrische lokomotieven en onderhoudsmaterieel.

Sinds 1981 wordt, eveneens voor rekening van de SNCZ, een studie gemaakt voor het herstellen van de lijn Kamina - Ilebo. Deze opdracht heeft voornamelijk tot doel het tracé van het vak Kamina - Molu-Molu recht te trekken.

Stedelijk vervoer

De belangrijkste verwezenlijkingen op het gebied van het stedelijk vervoer zijn :

Ankara (Turkije) :

Het stadsbestuur van Ankara wil een licht metrosysteem installeren, teneinde het stadscentrum beter te bedienen en het aantal autobussen op de belangrijkste verkeersaders te beperken. Transurb Consult werd belast met de verwezenlijking van de voorontwerpstudie voor deze lichte metro.

De eerste fase van het ontwerp bestaat uit het creëren van een lijn, volledig op eigen bedding, met 7 stations waarvan 2 ondergronds. De uiteindelijke capaciteit van het systeem is voorzien voor 30 000 à 35 000 reizigers per uur en per richting.

Futian (China) :

Voor de nieuwe stad Futian, in de economisch belangrijke regio van Shenzhen, werd in 1983 een voorstudie van een openbaar-veervoerssysteem gerealiseerd. Op grond van de beschikbare ruimte en de bouwwijze van de toekomstige stad, en op grond van een vergelijking van de investeringskosten werd door Transurb Consult een lichte metro (Light Rail Transit System) aanbevolen.

Franceville en Port Gentil (Gabon) :

Ten behoeve van de Société des Transports des Villes (SOTRAVIL) werd in 1982 een onderzoek gedaan naar de behoefte aan en de investeringen nodig voor de verwezenlijking van een systeem van gemeenschappelijk busvervoer te Port Gentil en te Franceville.

Hong-Kong :

In 1978 - 1979 werd Transurb Consult belast met een uitvoerbaarheidsstudie en met het opstellen van een voorontwerp voor een lichte metro voor de stad Hong-Kong. Deze studie omvatte drie fasen: de herziening van eerder gemaakte studies, de uitvoerbaarheid van een lichte-metrosysteem en de voorstudies van het eigenlijke systeem.

Kairo (Egypte) :

Aan Transurb Consult werd de gedetailleerde studie van de bouw van een volledig uitgeruste centrale werkplaats toevertrouwd. Dit complex, met een totale oppervlakte van 33 000 m², zal instaan voor het onderhoud van 2 000 bussen die dienst doen op het openbaar-vervoernet van Kairo-stad (meer dan 10 miljoen inwoners). Deze stu-

die loopt over de periode 1983 - 1985.

Kuala-Lumpur (Maleisië) :

Ten behoeve van de stad Kuala-Lumpur werd in 1983 een studie uitgevoerd met het oog op de keuze van een systeem van openbaar vervoer, en van het tracé ervan. De uitgevoerde studies betreffende de verkeersdichtheid wijzen op de wenselijkheid van een volledig Light Rail Transit (LRT) net. In een eerste fase zal een lijn van 18,5km worden aangelegd. Deze zal 18 in de stadsplanning geïntegreerde stations omvatten.

Manilla (Filippijnen) :

Aan een Belgisch-Filippijns consortium, waarvan Transurb Consult deel uitmaakt, werd door het Filippijnse Ministry of Transportation and Communication de bouw en de levering, sleutel-op-de-deur, van een lichte-metro toevertrouwd. De door het consortium geleverde prestaties omvatten de studie en de bouw van een traject van 22 km, volledig op viaduct en met 14 stations, de levering van 64 dubbelgelede rijtuigen en 8 traktiestations, de oprichting van de onderhoudswerkplaatsen en de vorming van het personeel voor de exploitatie.

Montreal (Canada) :

Het Ministère du Transport du Quebec vertrouwde in 1983 aan Transurb Consult een studieopdracht toe betreffende de uitbating van oppervlaktemetro's en voorstads-treinen in de stad Montreal. Deze stad beschikt over een gedeeltelijk ongebruikte spoorweginfrastructuur die het haar mogelijk maakt een bijkomend net van het type oppervlaktemetro te plannen, waarbij een zeer goede kwaliteit van de dienstverlening kan worden gewaarborgd.

Singapore :

Voor de zware metro (Mass Rapid Transit) van Singapore werd in 1983 de gedetail-

leerde studie van een vak van de, in een eerste fase 17,1 lange, Noord-Zuid-lijn uitgevoerd. Deze studie omvatte de afbakening van een station en een tunnel en de voorbereiding van de plannen.

Tunis (Tunesië) :

Met het oog op de openstelling van een eerste baanvak van de lichte metro te Tunis heeft de Société du Métro Léger de Tunis (SMLT) in 1982 beroep gedaan op Transurb Consult voor gespecialiseerde bijstand op het gebied van de exploitatie en de opleiding. Deze opdracht omvatte hulp bij de organisatie van het onderhoud van de lichte-metrostellen.

Slot

Door haar activiteiten draagt Transurb Consult bij tot de promotie naar het buitenland toe, van de ervaring en de know-how van België en de goede faam van onze ondernemingen op het gebied van het openbaar vervoer.

Dankzij de konstante associatie van de bekwaamheden, de kennis, de technieken en de ervaringen van de verschillende partijen die in Transurb Consult vertegenwoordigd zijn kan de Belgische industrie verschillende technologieën voorstellen, aangepast aan de lokale noden en die vooruitstrevend en, teneinde het hoofd te bieden aan de hoge kosten van de constructie van collectieve vervoerssystemen, toch economisch zijn.

Door de vele buitenlandse contacten en contracten kunnen zo vele miljoenen werkuren voor de Belgische industrie en de Belgische arbeiders verworven worden.



Lichte-metrostellen 1001 en 1002 bestemd voor Manilla tijdens uithoudingsproeven te Brugge.

Aerodynamische bussen voor de NMVB

Op 15.02.83 bestelde de NMVB bij LAG te Bree een 26 stuks tellende autobusreeks op Volvo B10R onderstel. Deze autobussen krijgen de NMVB-wagennummers 5971 - 5996.

Ontwerp

Het oorspronkelijk voorgestelde LAG-koetswerk zou het standaard NMVB-koetswerk benaderen doch op enkele punten gewijzigd teneinde een meer aerodynamische vorm te bekomen, o.a. een hellend dak, de afronding van voorfilmkast en voorbumper. Bij de verdere ontwikkeling van dit koetswerk, inmiddels AI450 genoemd, werden nog meer wijzigingen aangebracht, zoals een grotere voorruit met achtergeplaatste voorfilmkast en een zijfilmkast achter het eerste zijvenster geplaatst. Studies wezen uit dat deze stroomlijning van de voorzijde de aerodynamische c_x -coëfficiënt met 36% vermindert terwijl de toepassing van het hellend dak, achteraan 20cm hoger dan vooraan, nogmaals 9% vermindering betekende.

Samen met enkele technische wijzigingen aan motor en gangwissel (o.a. een economischer schakelprogramma en een automatische ontkoppeling bij traagloop) heeft de vermindering van de c_x -coëfficiënt tot doel een beduidende brandstofbesparing te verwezenlijken. Ter informatie: in 1982 werd voor het NMVB-wagenpark 872,1 miljoen BEF uitgegeven voor brandstoffen en tractiestroom (zijnde 8,8% van de totale uitgaven).

Bouw

Als eerste NMVB-busreeks worden deze autobussen gebouwd met een volledig polyester koetswerk op een stalen geraamte. Opmerkelijk daarbij is het uit één enkel stuk vervaardigde polyesterdak. Zoals opgelegd voor NMVB-autobussen worden de zijruiten niet gelijmd maar in rubberomrandingen geplaatst. De inrichting van de bus is gelijkaardig aan de eerdere standaardautobussen met 39 zitplaatsen en een lage vloer. Uit besparingsoogpunt werden opties zoals gebanaliseerde deuren, elektronisch gestuurde zijfilm, doorlopende verlichtingsarmaturen, enz. niet aangebracht.

De aflevering van het prototype van deze reeks, de 5971, is voorzien in mei/juni 84, de reeks volgt van september 84 tot

mei 85.

Pas na de volledige aflevering van deze NMVB-reeks zal dit koetswerk AI450 ge-commercialiseerd worden voor de private uitbaters van de NMVB, dit in vervanging van het inmiddels uit productie genomen koetswerk AI300, en uiteraard ook leverbaar op andere merken onderstel.

De technische kenmerken van deze autobusreeks zijn :

onderstel :

Volvo B10R - 55
met achteraan geplaatste horizontale motor.
wielbasis : 5,5m

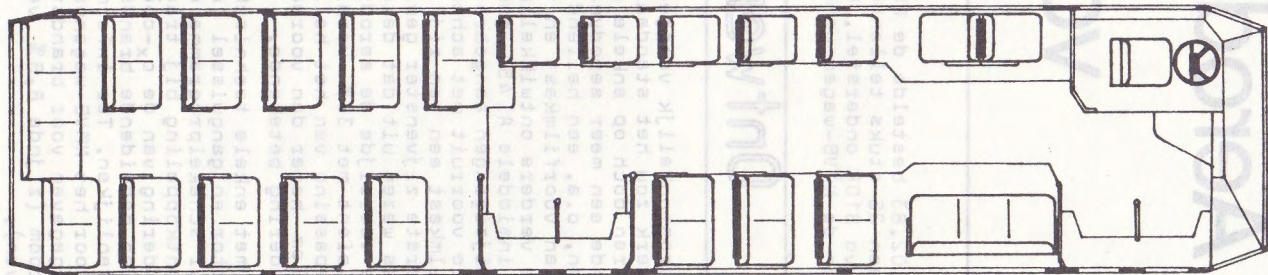
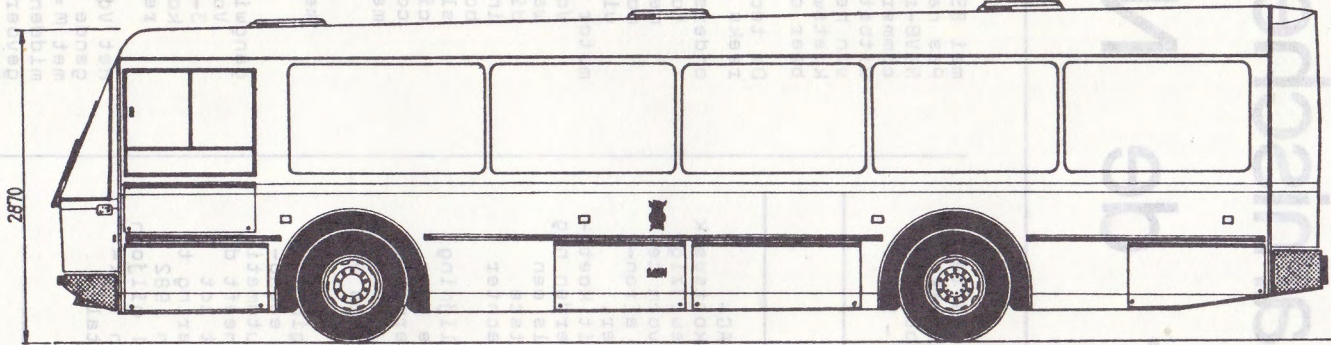
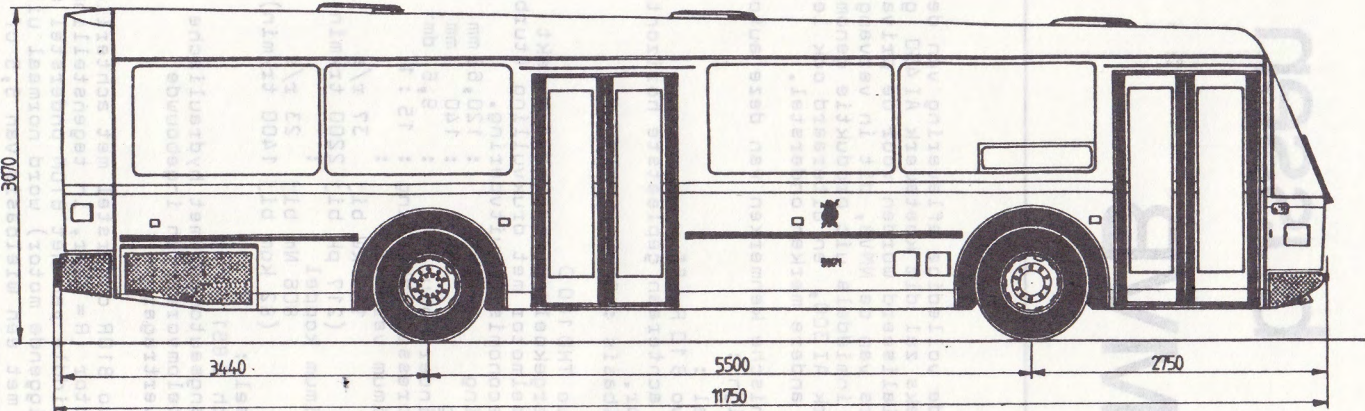
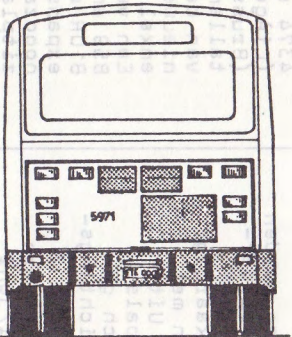
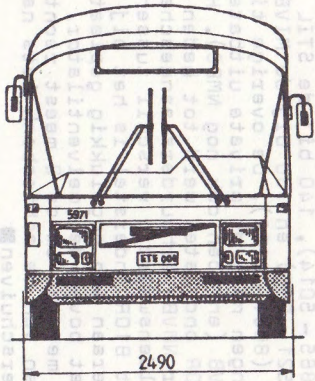
motor :

Volvo THD100D
watergekoelde 6-cilinder 4-takt dieselmotor met drukvulling (turbo) in economische uitvoering.
boring : 120,65 mm
slag : 140 mm
cilinderinhoud : 9,6 dm³
compressieverhouding : 15 : 1
maximum vermogen :
160 kW bij 37 r/s
(217 pk bij 2200 tr/min)
maximum koppel :
806 Nm bij 23 r/s
(82 kgm bij 1400 tr/min)

gangwissel :

Voith D851
3-gangsautomaat met hydraulische koppelvormer en ingebouwde remvertrager.

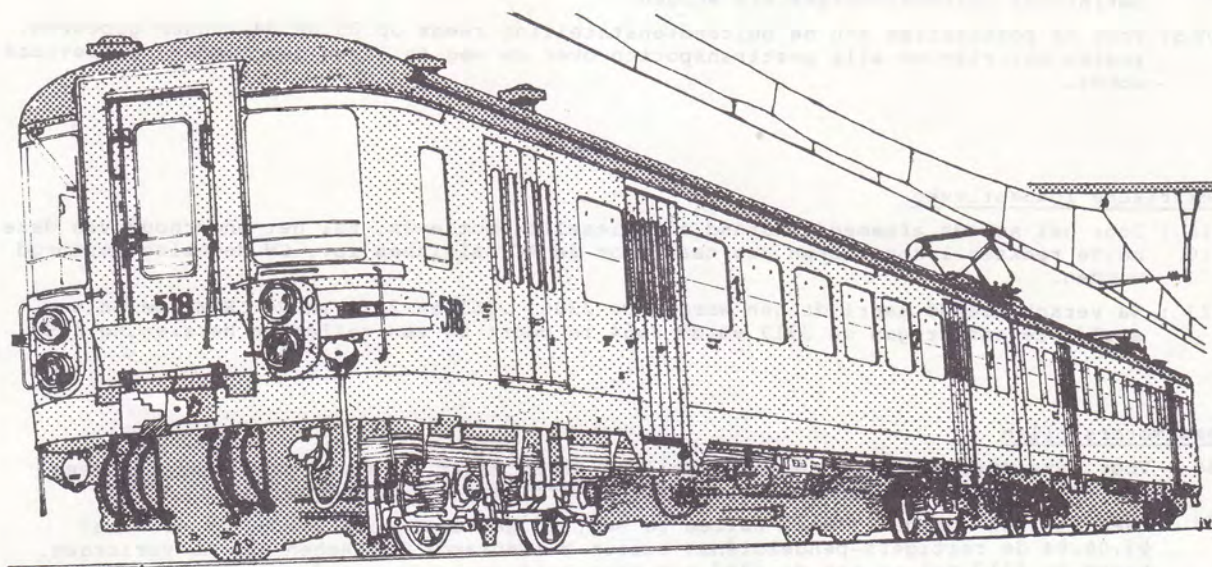
Het Volvo B10R onderstel met achterliggende motor (R = rear, in tegenstelling met M = middle van het B10M onderstel met middenliggende motor) wordt normaal uitgevoerd met een wielbasis van 5,5 of 5,9m. Dit B10R onderstel is een technische evolutie van het in 1971 op de markt gebrachte B59 onderstel, eveneens met de THD100D motor. Van dit B59 onderstel, luchtgeveerd en met een lage vloer, werden er ruim 2200 stuks gebouwd waarvan meer dan 500 voor de Belgische markt. Hiervan kwamen er 200 bij de NMVB (4325 - 4374 en 4865 - 5014), 140 bij de STIL (Liège) (521 - 600) en 130 bij de MIVB (Brussel) (8061 - 8190). De overige tientallen gingen naar de private uitbaters van de NMVB (en toen ook nog NMBS). Het nieuwe B10R onderstel werd tot heden enkel door NMVB-verhuurders aangeschaft. Een vermeldenswaardig verschil tussen het B59 en het B10R onderstel is het bij een B10R achteraan erg ongelukkig geplaatste expansievat boven de koelventilator. Dit noodzaakt meestal om de 2 meest rechtse zitplaatsen van de achterbank iets naar voor te verschuiven ■



NMVB
Volvo B10R-55 - LAG A1450
5971 - 5996

VeBOV
03/84

BOM



nmbs - sncb

1. Statistiek

Levering nieuw materieel (vervolg op VeBOV Koerier 073)

367	BN Brugge - Oostende	14.10.83	2748	BN Nivelles - Kinkempois	20.10.83
368	BN Brugge - Oostende	25.10.83	2749	BN Nivelles - Kinkempois	04.11.83
369	BN Brugge - Oostende	07.11.83	2750	BN Nivelles - Kinkempois	22.11.83
370	BN Brugge - Oostende	06.12.83	2751	BN Nivelles - Kinkempois	16.12.83
			2752	BN Nivelles - Kinkempois	23.12.83
			2753	BN Nivelles - Kinkempois	06.01.84
			2754	BN Nivelles - Kinkempois	06.01.84

Buitendienststellingen

6023	PV Salzinnes van 07.12.83, uit geschriften : 01.01.84
6104	PV Salzinnes van 07.12.83, uit geschriften : 01.01.84
5522	(na ongeval te Hindel op 15.11.83), uit geschriften : 01.04.84
6239	(na ongeval te Ath), uit geschriften : 01.04.84
6008	(na ongeval te Gent St Pieters op 19.02.84)
6057	(na ongeval te Gent St Pieters op 19.02.84)

2. Traktiematerieel

Elektrische motorstellen

03 : Vanaf 03.06.84 zullen deze stellen bij voorkeur ingezet worden op IC lijnen H (Gent - Brussel - Namur) en F (Knokke/Blankenberge - Brussel - Genk/Visé). Later komen ze ook op IC lijnen L (Brussel - Arlon - Luxembourg) en J (Mouscron - Herstal).

Om de bestuurders van de stelplaats Liège G. met dit materieel vertrouwd te maken werden van 20.02.84 tot 06.04.84 verschillende omnibusdiensten op de lijnen 31 (Ans - Liers - Liège) en 125 (Liège - Flémalle-Haute) gereden met Breaks.

Anderzijds reisde de 347 op 01.02.84 naar Nederland alwaar het stel, na inbouw van de meetapparatuur te Roosendaal, een reeks nachtelijke proefritten op de Schiphollijn heeft uitgevoerd. Het stel werd daarbij slechts gevoed op de halve dienstspanning (1500 V). Bedoeling was de invloed van de elektronika op het NS-seinsysteem na te gaan. Op de Schiphollijn is dit seinsysteem hetzelfde als dit dat later op de lijn Maastricht - Visé zal toegepast worden, alwaar de Breaks vanaf 1986 tot inzet komen (IC's Knokke/Blankenberge - Brussel - Genk/Maastricht). Wegens een defekt aan de stroomafnemer en daar het onmogelijk bleek de 347 van een NS-stroomafnemer te voorzien, werd ook de 364 op 06.02.84 naar Nederland overgebracht. Dit tweede stel diende als panto-leverancier en keerde een dag later terug naar België. De 347 werd op 14.02.84 terug naar Essen overgebracht.

- 09 : Na indienstname van de nieuwe Benelux-Trekduwtreinen, zullen deze vier stellen definitief buitendienstgesteld worden.
- 09.5: Voor de poststellen zou de buitendienststelling reeds op 03.06.84 kunnen gebeuren, indien het plan om alle posttransporten over de weg te laten geschieden, uitgevoerd wordt.

Elektrische lokomotieven

- 15 : Door het steeds afnemend bestand aan diesellokomotieven, zal het onderhoud van deze
- 16 beide reeksen lokomotieven voortaan door de AC Salzannes ipv. CW Mechelen verzorgd worden.
- 23 : Na verschillende aanrijdingen worden de 2306, 2361 en 2379 in de CW Mechelen hersteld. Tevens kregen de 2319 en de 2354 in maart 84 een volledige herziening (RG).

Dieselmotorstellen

- 40 : Voor deze driedelige dieselmotorstellen worden vanaf 03.06.84 geen diensten meer voorzien, zodat hun buitendienststelling kort daarna kan volgen.
- 43 : Twee stellen van deze reeks zullen te Montzen gestationeerd worden om er vanaf 03.06.84 de reizigers-pendeldienst tussen Welkenraedt en Aachen Hbf te verzorgen. Naast de 4317 zal nu ook de 4307 tot bovenleidingswagons van de dienst ES verbouwd worden.
De 4303 en de 4331 worden in de CW Mechelen afgebroken.
- 46 : Ook van deze reeks worden enkele stellen tot bovenleidingswagons verbouwd. Zo bevindt de 4612 zich thans te Kinkempois voor verbouwing tot ES-dienstvoertuig.
- 49 : Als laatste twee niet tot dienstvoertuig verbouwde motorwagons van deze reeks blijven nog de 4903 (stelpl. Antwerpen-Dam) en de 4906 over.

Diesellokomotieven

- 55 : Acht lokomotieven van deze reeks verhuizen vanaf 03.06.84 naar Ronet, waar ze verschillende diensten van de reeksen 54 en 60 zullen overnemen.
- 59 : Begin dit jaar werden de 5922 en de 5931 in de AC Salzannes nog gereviseerd. Opmerkelijk daarbij is dat de 5922, samen met de 5907 bij de laatste machines van deze reeks behoorde die nog met enkele koplampen uitgerust waren. In tegenstelling met vroegere berichten, zou deze reeks diesellokomotieven nu toch nog vele jaren in dienst blijven.
- 60 : Dit is niet zo het geval met de reeks 60/61 waarvan dit jaar nog 50 lokomotieven buiten dienst zouden gesteld worden. Zo zullen de bestanden van Hasselt, Monceau en Ronet geheel opgeheven worden. Enkel voor korte tijd te Kinkempois, en tot 1985 nog te St Ghislain en te Merelbeke blijven ze in dienst.

Sinds 20.03.84 bevindt zich in de stelplaats St Ghislain een 1300 kW CoCo diesel-elektrische lokomotief die BN - Cockerill - Accec bouwde voor export naar Zuid-Oost Azië. Voor haar testritten op het net van de NMBS kreeg de machine het nummer 6084. Haast dagelijks wordt gereden op de lijnen 97 (St Ghislain - Valenciennes) en 100 (St Ghislain - Tertre).

De 16 stuks tellende, bij BN Nivelles geassembleerde reeks draagt de nummers D18E-601 tot D18E-616, en is gebouwd voor een spoorbreedte van 1067 mm. De 6084 (origineel nummer D18E-616) staat op twee speciaal voor deze testritten gebouwde normaalspoordraaistellen en is voorzien van een klassieke stootinrichting (de reeksuitvoering heeft een centraalkoppeling zonder buffers). De machine kreeg het nummer van een in 1982 afgebroken lokomotief reeks 60. (Originele 6084 : stelpl. Hasselt, PV Salzannes van 08.06.82, uit geschriften 01.07.82)

- 64 : De museumlokomotief 6406 (hydraulische transmissie) wacht naast de loods van stelpl. Hasselt op overbrenging naar Leuven.
De overige drie overblijvende machines van deze reeks werden te Salzannes afgebroken.
- 70 : Na langere herstellingstijd in de AC Salzannes kwam de 7004 op 12.01.84 terug uit revisie, zodat alle zes machines van deze in 1954 gebouwde reeks BoBo rangeerlokomotieven (voorheen type 270) nu weer vanuit de stelpl. Antwerpen-Dam in de haven worden ingezet.
- 72 : De 7208 wordt de volgende lokomotief van deze reeks die zal afgebroken worden. De rest van de reeks zal dit jaar nog uit dienst genomen worden.



BN - ACEC - Cockerill export diesellokomotief met NMBS nummer 6084 in de stelplaats St Ghislain op 23.03.84

3. Getrokken Materieel

K1 : Het K1-1ste klasse rijtuig 50 88 19 48008-0 (-21108-) staat afgewerkt in de CW Mechelen, voorzien van automatisch bediende deuren met drukknopbediening. Uit besparingsgronden wordt voorlopig van een analoge verbouwing van alle K3 en enkele K1 rijtuigen afgezien.

Op 21.04.82 werd het kontrakt tussen de NMBS en de Marokkaanse spoorwegmaatschappij getekend, waarbij een honderdtal K1 tweede klasse (B) en tweede klasse/pakwagen (BD) aan Marokko verkocht werden. Ondertussen verlieten al vijf scheepsladingen met in totaal 71 rijtuigen de Antwerpse haven richting Marokko. De volgende levering zou begin juli 1984 volgen.

1ste levering : mei 1982, 14 B + 2 BD, in totaal 16 rijtuigen,
 2de levering : juni 1982, 9 B + 2 BD, in totaal 11 rijtuigen,
 3de levering : nov. 1982, 16 B + 2 BD, in totaal 18 rijtuigen,
 4de levering : juli 1983, 14 B + 2 BD, in totaal 16 rijtuigen,
 5de levering : okt. 1983, 9 B + 3 BD, in totaal 12 rijtuigen

Al deze rijtuigen (62 B en 9 BD) behoren tot de in 1933-34 geleverde K1 rijtuigen van de reeksen

50 88 21 48001 tot 065	→ oude nummers : 22001 tot 22185
50 88 21 66001 tot 114	
50 88 21 40001 tot 006	
50 88 29 48001 tot 008	→ oude nummers : 22601 tot 22610
50 88 29 66001 en 002	
50 88 82 66001 tot 018	→ oude nummers : 29001 tot 29018
50 88 82 48001 tot 014	
50 88 82 66019 tot 031	→ oude nummers : 29101 tot 29127

Volgende lijst geeft de oude nummers van alle 71 tot nu toe geleverde K1 rijtuigen. Uit plaatsbesparing worden de UIC-nummers van deze rijtuigen niet vermeld.

22032	22063	22096	22127	22165	22601	29001
22035	22066	22100	22131	22167	22602	29006
22037	22067	22103	22137	22169	22603	29008
22039	22068	22105	22139	22176	22604	29010
22040	22069	22107	22141	22177	22605	29012
22042	22070	22112	22144	22180	22606	29015
22050	22082	22115	22148	22181	22608	29017
22055	22083	22118	22150	22183	22610	29118
22056	22085	22121	22154	22184		29121
22057	22094	22124	22158	22185		
22061	22095	22126	22162			

K2 : De onlangs beëindigde R4-revisie van de 136 in 1953 gebouwde K2 rijtuigen omvatte ondermeer :
 -het vernieuwen van de uitwendige beplating
 -het plaatsen van nieuwe, in een rubberen band gevatte vensters met 'type autobus' klappaampjes in een geschrankte opstelling
 -het aanbrengen van een nieuwe binnenbekleding van het 'type Panolux'
 -het vervangen van de moeilijk leverbare mika-elementen van de elektrische verwarming.

Vooraleer met deze uitgebreide herziening te starten, werden vier prototypes uitgevoerd. Het betreft de rijtuigen -22318- (prototype-uitvoering van 1975)
 -22323- (prototype-uitvoering van 1979)
 -22288- (prototype-uitvoering van 1980, 1)
 -22201- (prototype-uitvoering van 1980, 2)

Deze rijtuigen zijn nadien aan de 132 andere rijtuigen van de reeks aangepast. Eén gereviseerd rijtuig is ondertussen uitgebrand, het betreft rijtuig 50 88 21 48171-2 (-22221-).

Dankzij deze revisie zullen deze rijtuigen nog vele jaren diensten verzekeren in spitsuurtreinen en lokale treinen op niet geëlektrificeerde lijnen.

M1 : Per 03.06.84 wordt de buitendienststelling van alle niet voor trekduwtreinen verbouwde M1-rijtuigen verwacht.

M4 : Volgende M4 eerste klasse/pakwagen rijtuigen worden thans in de CW Mechelen verbouwd tot stuurstandsrijtuig :

50 88 81 78040-9 (-58040-)
 50 88 81 78041-7 (-58041-)
 50 88 81 78042-5 (-58042-)
 50 88 81 78043-3 (-58043-)
 50 88 81 78044-1 (-58044-)

De thans reeds afgewerkte rijtuigen komen tot 03.06.84 als gewone getrokken rijtuigen in bepaalde treinen tot inzet.

Terecht kan men zich afvragen waarom deze rijtuigen na aflevering als gewone AD-rijtuigen door de NMBS moesten verbouwd worden, en niet door de bouwer BN meteen als stuurstandsrijtuig geleverd werden.

Welnu, slechts in de loop van 1981 viel de uiteindelijke beslissing om een optie op een bijkomende bestelling van 65 motorstellen type AM80 (Breaks) om te buigen in een bijkomende bestelling van rijtuigen en lokomotieven om trek- en duwtreinen te vormen.

Deze beslissing werd ingegeven uit financiële en rationele exploitatie overwegingen. Meer bepaald komt het gebruik van de tweeledige Breaks het best tot zijn recht op verbindingen waarbij tijdens het traject meer dan één koppelings- of ontkoppelingshandeling voorkomt en waar in een later stadium de referentiesnelheid op 160 km/h gebracht zal worden. Het intercityplan herleidt de twee verbindingen waarvoor de Breaks oorspronkelijk gebouwd zijn (Knokke/Blankenberge - Luxembourg en St Ghislain/Quévy - Genk/Welkenraedt) tot slechts één verbinding (Knokke/Blankenberge - Genk/Maastricht). In 1981 was al een optie genomen op 140 motorstellen van dit type, de bijkomende bestelling van 65 Breaks bleek niet meer te verantwoord te zijn.

Met de uiteindelijk geplaatste bestelling (zie verder) kan men maximaal 42 trek- en duwtreinen, samengesteld uit M4 en M5 rijtuigen, maken. Dit aantal is ruim gelijkwaardig aan de 65 Breaks daar deze uiteraard niet alle 65 steeds als enkele motorstellen ingezet worden, maar (meestal) ook gekoppeld.

Voor de nodige lokomotieven daarentegen doet men wel een beroep op het bestaande park, waarbij men zich moet bedenken dat deze lokomotieven 's nachts voor goederentreinen kunnen gebruikt worden. Tevens werd een bijkomende aankoop van 12 lokomotieven reeks 21 voorzien, en zijn de 12 lokomotieven reeks 12 (tweesysteem-loks 3 kV / 25 kV) eveneens voorzien voor inzet met M4 trek- en duwtreinen Antwerpen C. - Lille.

Op dat ogenblik (1981) was de bouw van de M4 rijtuigen type AD (1ste klasse/pakw.) reeds in een te ver stadium gevorderd om BN toe te laten zelf stuurstandsrijtuigen ipv. AD rijtuigen te leveren. Op vraag van de NMBS bracht BN wel al de mogelijke voorzieningen aan om later de verbouwing door de CW Mechelen vlot te laten verlopen. De 65 AD rijtuigen werden door BN geleverd tussen 22.09.81 en 13.01.83, 32 ervan (-58034- tot -58065-) worden verbouwd tot stuurstandsrijtuig (ADS).

Kosten-analyse van beide opties :

a) geschrapte optie :

Aankoop van 65 tweeledige motorstellen type AM80 = 5.772.000.000,- BEF

b) weerhouden optie :

Aanpassing (door BN) van 32 AD, 3 A, en 104 B = 20.500.000,- BEF

Verbouwing (door NMBS) van 32 AD tot ADS = 110.000.000,- BEF

Allerlei kosten gevolg van optiewijziging = 2.200.000,- BEF

Aankoop van 65 M5 rijtuigen (dubbeldekkers) ** = 1.712.700.000,- BEF

Aankoop van 12 lokomotieven reeks 21 = 1.166.400.000,- BEF

totaal = 3.011.800.000,- BEF

** Het betreft hier 10 A, 45 B en 10 BDS.

Indien de NMBS overgaat tot het plaatsen van een bijkomende bestelling van nogmaals 65 M5 rijtuigen wordt op dit bedrag nog een reductie verleend. De kosten-analyse is berekend met de meest ongunstige hypothesen.

4. Exploitatie

Intercityplan

In bijlage vinden onze lezers een officiële publikatie van de NMBS betreffende het IC-plan dat op 03.06.84 in voege komt. Alle nieuwe NMVB-busdiensten, alsook een netkaart met het IC/IR net en de nieuwe lijnummers van het spoorboekje kunnen erin opgezocht worden.

Aanrijding te Gent St Pieters op 19.02.84

Op 19.02.84 deed zich een ontsporing voor in de oostelijke inrit van het station Gent St Pieters. Hierbij kwam de 6057 frontaal in botsing met twee gekoppelde diesellokomotieven, aan kop de 6008. Beide genoemde machines werden daarbij zo zwaar beschadigd, dat hun buitendienststelling onvermijdelijk was. De derde lokomotief werd niet beschadigd. Door dit ongeval werd de treindienst op de lijnen 50bis, 59 en 75 ernstig gestoord en dienden vervangingsautobussen te worden ingelegd tussen Gent St Pieters, Gent Dampoort en Merelbeke.



Een zicht op de twee beschadigde diesellokomotieven 6008 en 6057, te Gent St Pieters op 19.02.84

Karnavalvakantie 1984

Het traditioneel hoogtepunt van het winterseizoen viel dit jaar de weekends 02/04 maart en 09/11 maart 1984. Op vrijdag 02.03.84 vertrokken tussen 16h48 (trein 10295) en 22h32 (trein 219) uit Brussel Zuid niet minder dan 23 nachttreinen met in totaal 308 uitverkochte slaap- en ligwagens. Daarbij kwam het volledige park ligwagens van de NMBS tot inzet. Daarbij kwamen ook enkele buitenbeentjes van het gezamenlijk Europees wagenpark in reizigersdienst.

Zo ontbrak er voor trein 1284 'France-Alp Express, met bestemming St Gervais-les-Bains-Le Fayet, het vertrouwde SNCF Inox-barriertuig. Dergelijk rijtuig wordt uitgebaat door het reisagentschap FTS-Frantour. Bij gebrek aan beschikbaar materieel deed de SNCF een beroep op de CIWLT, die een oude ex-Pullman salonwagen ter beschikking stelde. Ongetwijfeld is de inzet van een dergelijk rijtuig op het Belgisch net een zeldzaamheid.

Technische gegevens van het rijtuig

CIWLT nummer : 4148

UIC-nummer : 51 66 09 40148-9

Bouwer : Entreprises Industrielles Charentaises (Aytré, France)

Leveringsdatum : 30 04 1929

Lengte : 23.452,- mm

gewicht : 50,5 ton

max. snelh. : 140 km/h

draaistellen : type 'Henricot', bouwer : Les Ateliers Métallurgiques de Nivelles
bouwjaar : 1948

aantal zitpl.: 10

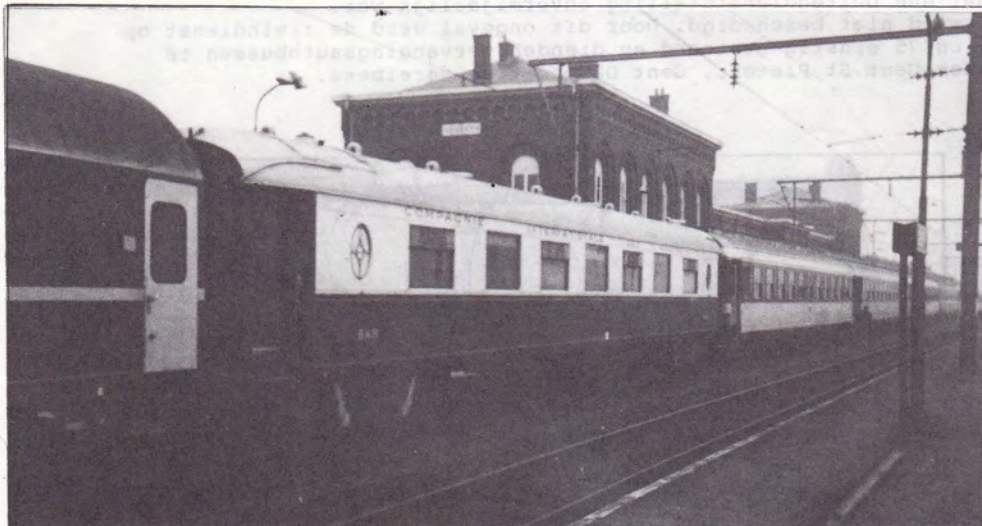
Het rijtuig was gebouwd als Pullman-salonrijtuig, en werd in 1968 door de CIWLT-werkplaats te Paris St Denis verbouwd tot bar-dancing rijtuig. In juni 1975 werd het in de CIWLT-werkplaats Oostende nogmaals gemoderniseerd.

De verwarming van het rijtuig geschiedt met stoomverwarming, of in geval van elektrische tractie dmv. een kolenkachel.

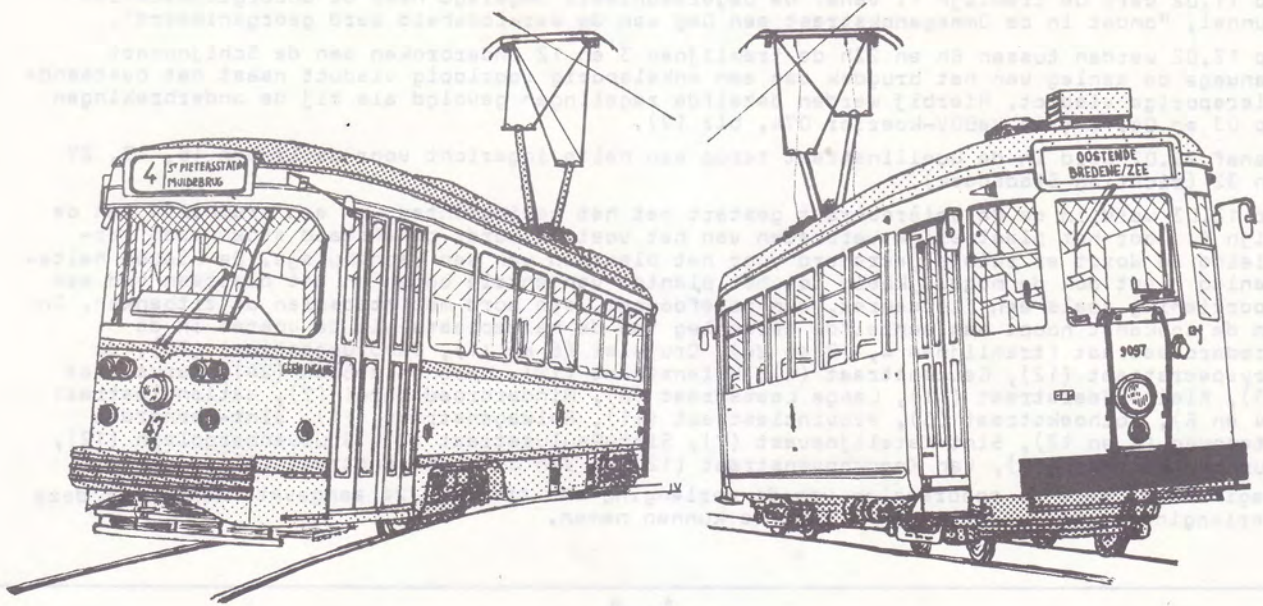
Op 04.03.84 kwam het rijtuig met trein 1289 terug naar Brussel. Eén week later maakt het een rit Brussel - Bourg St Maurice en terug voor rekening van hetzelfde reisagentschap (treinen 1280 en 1283).

Ook Railtour deed naar jaarlijkse gewoonte een beroep op ongewone rijtuigen.

Zo reed op beide voornoemde weekends het DB rijtuig nr. 51 88 89 80788-8 (Gesellschaftswagen - Rollende Weinstube) mee met de verdubbelde trein 'Ski-Express' Brussel - Schwarzach St Veit (treinen 11317/ 11316) ■



Rijtuig 51 66 09 40148-9 als barriertuig (SR) in dienst in trein 1289 te Quévy op 04.03.84 (foto Koen Janssens)



miva

Antwerpen

In de Korte Nieuwstraat en de Wolstraat werd op 15.03 gestart met riolerings- en herprofieleringswerken. Tijdens deze werken, die zowat twee maanden zullen duren, worden de tramlijnen 3, 10 en 11 omgeleid. De lijnen 3 en 10 rijden vanaf de Franklin Rooseveltplaats via de Leien naar de Nationale Bank met eindpunt op het Leopoldplein. De lijn 11 rijdt vanaf de Draakplaats via de Arendstraat en de tramtunnels naar de Groenplaats. De reizigers van de lijnen 3 en 10 mogen op twee plaatsen gratis overstappen: in het ondergronds tramstation Teniers-Opera op de lijnen 2, 11 en 15 richting Groenplaats, en aan de Nationale Bank op lijn 7 tot de halte St-Katelijnvest - Israëlietenstraat, en op lijn 8 tot de Groenplaats. In de richting extra-muros gelden de omgekeerde overstapmogelijkheden.



Pcc 2010 in dienst op lijn 3 omgeleid naar het Leopoldplein, Leopoldplein, Antwerpen, 1981.

Op 11.02 werd de tramlijn 11 vanaf de Dageraadplaats omgelegd naar de ondergrondse-tram-tunnel, "omdat in de Ommeganckstraat een Dag van de Werkloosheid werd georganiseerd".

Op 12.02 werden tussen 6h en 22h de tramlijnen 3 en 12 onderbroken aan de Schijnvoort vanwege de aanleg van het brugdek van een enkelsporig voorlopig viaduct naast het bestaande viersporige viaduct. Hierbij werden dezelfde regelingen gevolgd als bij de onderbrekingen op 03 en 04.12 (zie VeBOV-koerier 074, blz 17).

Vanaf 29.02 werd in de Quellinstraat terug een halte ingericht voor de lijnen 16, 17, 27 en 32 (richting Stadspark).

Op 12.03 werd in de De Vrièrestraat gestart met het herinrichten van een tramhalte van de lijn 4. Door het plaatselijk verbreden van het voetpad wordt de afstand stoep-tram verkleind en wordt er ruimte gecreëerd voor het plaatsen van een wachthuisje. De nieuwe halte-aanleg biedt ook de mogelijkheid tot het planten van enkele bomen en het plaatsen van een voorziening zoals een fietsenrek, een telefooncel, een bord met stadsplan of zitbanken. In de toekomst hoopt men eenzelfde heraanleg van de halteplaats uit te voeren in de Brederodestraat (tramlijnen 4, 12 en 24), Cruyslei (8 en 11), Dambruggestraat (12), de Gryspeerstraat (12), Geuzenstraat (4), Halenstraat (12), Herentalsebaan (24), Kerkstraat (3), Kleine Beerstraat (11), Lange Leemstraat (8), Minderbroedersrui (7), Nationalestraat (4 en 8), Pothoekstraat (3), Provinciestraat (11), Rolwagenstraat (11), Sint-Bernardse steenweg (4 en 12), Sint-Katelijnevest (7), Sint-Paulusstraat (7), Stuivenbergplein (12), Turnhoutse baan (10), Van Kerckhovenstraat (12) en Van Schoonhovenstraat (12).

Begin maart werd de spooraanleg van de verlenging van tramlijn 24 aangevat. Men hoopt deze verlenging omstreeks 01.09 in dienst te kunnen nemen.

Brussel

mivb

De dienstsporen in de Ribaucourtstraat, Schoolstraat, Paalstraat, Olifantstraat en Vanderstraetenstraat en in de Delaunoystraat zijn sinds 01.03 buiten dienst.

Voor de aanleg van het metrostation Heizel (voor de bediening van de Eeuwfeestpaleizen en het Heizelstadion, en waarvan de indienststelling voorzien is voor begin mei 1985) zal de tramterminus verlegd worden naar de autoparking ten oosten van de huidige keerlus en opstelsporen. Het nieuwe, voorlopige eindpunt zal bestaan uit 4 kopsporen met daartussen twee kaden, zodat voor de bediening ervan dubbelrichtingstrams nodig zullen zijn.

Vanaf begin september zal lijn 18, vanwege het in dienst stellen van het nieuwe kopeindpunt Heizel, uitgebaat worden met rijtuigen type 7900, zowel in self-service- als in gewone uitvoering. Vanaf oktober zal de self-service veralgemeend worden op deze lijn met zowel rijtuigen type 7900 als type 7700.

Begin mei zal lijn 81 als derde self-servicelijn worden in dienst gesteld. Hiervoor zullen de rijtuigen type 7700 die nu nog op lijn 55 rijden worden gebruikt. Hierdoor verdwijnen ook de speciale lijnfilmen van lijn 81 met grote en kleine aanduidingen (rijtuigen type 7500 en 7800).

Vanaf 01.06 zullen de verkorte diensten van lijn 85 tussen Zwarte Vijvers en de Ferdinand Elbersstraat worden uitgebaat als een afzonderlijke lijn met lijncijfer 86 en lijnkleuren groen en rood.

Op 20.03 werd op het Albertplein te Vorst gestart met metrowerken. Op 24.03 en 25.03 werd, vanwege het vellen van de bomen op de Albertlaan en het Albertplein, de tramlijn 90 tussen het Rond punt Winston Churchill en het Zuidstation vervangen door pendelautobussen.

Op 28.02 besliste de raad van beheer van de MIVB om de afschaffing van de lijn 93 voor onbepaalde tijd uit te stellen om een bijkomende studie te kunnen uitvoeren.

De prototypelokomotief 65, eerste van een reeks van vijf door CMI en ACEC gebouwde elektrische lokomotieven, werd op 18.02 geleverd.

De bijbehorende tender met batterijen, genummerd 80, werd door de MIVB-werkplaatsen Delta gebouwd.

Tijdens de maanden februari en maart werden beide voertuigen aan uitgebreide testen onderworpen.

Gent

mivg

Het derde vak van de verlenging van tramlijn 1 richting Evergem werd op 23.02.84 in gebruik genomen.

Einde januari werd de bovenleiding van dit 300m lange vak tussen de Lieve (Vroonstallestraat) en het kruispunt Industrieweg - Evergemse steenweg reeds gespannen, terwijl de spooraanleg pas begin februari klaar was.

Over de plannen betreffende de verdere verlenging vanaf de Industrieweg tot Evergem-centrum bestaat nog geen definitief akkoord.

Op 24.02.84 werd door het Ministercomitee voor Sociale en Economische Coördinatie het trolleybusproject voor Gent goedgekeurd. De kostprijs van dit project bedraagt 539 miljoen BEF, volledig door de staat te financieren, en omvat de aankoop van 20 rijtuigen, de bouw van de traktiestations, de aanleg van de bovenleidingen en het oprichten van een loods. De door de tijdelijke vereniging Van Hool - ACEC te leveren trolleybussen zijn van het bi-modale type, dit betekent dat ze zowel kunnen rijden met voeding uit de bovenleiding als met behulp van een dieselmotor (enkel in beperkte omstandigheden zoals bij omleidingen of ongevallen of in stelplaatsen zonder bovenleiding).

De afwerking van een eerste prototype wordt verwacht tegen half 84. Tussen 26 en 29.06 zal dit prototype te kijk staan op het zevende Symposium International du Véhicule Electrique Routier te Versailles (Frankrijk). In het najaar zal het dan grondig worden uitgetest op het net van Solingen (West-Duitsland). Deze toekomstige Gentse trolleybus zal hier ook in de reizigersdienst meedraaien.

In de loop van 1986 zouden de twee voorziene prototypes gaan proefrijden in Gent op het tegen die tijd geëlektrificeerde traject tussen de stelplaats van de MIVG en de Korenmarkt. Vanaf midden 1987 zouden de overige trolleybussen worden geleverd, a rato van 3 per maand, zodat men vanaf het najaar 87 de trolleybusexploitatie zou kunnen starten tussen Maria-kerke (Brugsevaart) en Gentbrugge (Meersemduis). Tegen die tijd zou dit ongeveer 7 km lange traject volledig geasfalteerd moeten zijn, om zo het rijkomfort te verbeteren en de elektronische apparatuur te beschermen tegen overdadig schokken.

Op 01.03 werd gestart met de heraanleg van de Veldstraat. De nieuwe bovenleiding in de aslijn van het toekomstige spoor werd reeds in februari opgehangen.

stic

Charleroi

Vanaf 01.02 werden op de lijnen 4, 6, 7, 16, 22, 32 en 722 nieuwe, eenvoudiger gestructureerde dienstregelingen ingevoerd. Nieuw hierbij is dat de sinds 01.02.83 ingevoerde lijn 722 Charleroi Sud - Chatelineau place Destrée - Fleurus (kombinatie van de lijn 7 Charleroi Sud - Fleurus en lijn 22 Charleroi Sud - Chatelineau place Destrée) nu ook op zaterdagen, zondagen en feestdagen en tijdens de schoolvakanties rijdt. De lijnen 16 en 32 rijden niet op zon- en feestdagen.

nmvb - sncv

Hainaut

Tijdens de karnavalsdagen van zondag 04.03 tot dinsdag 06.03 werden, om beschadigingen door "feestvierders" van de nieuwe gelede trams te voorkomen, deze rijtuigen op lijn 90 vervangen door motorwagens type S-Semimetro en S-Jumet. Tevens werd te Binche de lijn onderbroken zodat aan de zijde La Louvière de diensten beperkt waren tot Binche-Cimetières en aan de zijde Charleroi tot Binche-Avenue Burlet.

Vanaf 03.06.84 wordt de lijn 80 Charleroi - Maurage tussen Courcelles Trieux en het station Piges omgeleid via de lijn 63. De lijn 80 zal dan ook het station Beaux-Arts niet meer aandoen, maar vanaf Piges rechtstreeks naar Charleroi-Sud rijden.

Op schooldagen voorziet men een halfuurdienst op lijn 80 die tussen Courcelles en Charleroi wordt aangevuld met een halfuurdienst op lijn 63 (de twee lijnen tesamen geven een 15'-dienst tussen Charleroi en Courcelles).

Op de overige dagen (zaterdagen, zondagen, schoolvakantiedagen) voorziet men een uurdienst op lijn 80 die dan ook beperkt wordt tot het traject Maurage/Bracquegnies - Courcelles Trieux. Te Courcelles is aansluiting met lijn 63 naar of van Charleroi voorzien. Op het vak Courcelles - Charleroi zal er dan een halfuurdienst zijn gevormd door ofwel alleen diensten van lijn 63 ofwel door een 63 afgewisseld met een 57 (kombinatie afhankelijk van het type van dag).

IC - IR plan

Bij de invoering van het IC-IR-plan worden door de Buurtspoorwegen volgende nieuwe autobuslijnen en bedieningen voorzien:

Sneldienst Neerpelt - Peer - Houthalen - Hasselt : klokvaste dienst met te Genk aansluiting van en naar Landen.

Sneldienst Maaseik - Maasmechelen - Genk - Hasselt : klokvaste dienst met te Genk aansluiting van en naar Landen.

Sneldienst Maaseik - Bree - Peer - Leopoldsburg : klokvaste dienstregeling, te Geel is er aansluiting met de IR-treinen van en naar Antwerpen.

Sneldienst Meulenbergh - Houthalen - Beringen - Diest : rijdt om de twee uur, te Diest is er aansluiting met de IR-treinen van en naar Antwerpen.

Sneldienst Hasselt - Tessenderlo - Geel : klokvaste dienstregeling, te Geel is er aansluiting met de IR-treinen van en naar Antwerpen.

Boom - Niel - Schelle - Hemiksem - Hoboken - Berchem : klokvaste dienst met te Berchem aansluiting van en naar Brussel, Hasselt en Gent.

Boom - Schelle - Hemiksem - Antwerpen (Oever) : klokvast om het half uur.
 Boom - Schelle - Hemiksem - Antwerpen (Rooseveltplaats) : klokvast om het uur.
 Mechelen - Hefren - Willebroek - Boom : om het half uur op het traject Mechelen - Blaasveld, om het kwartier tijdens de piekuren.
 Stedelijk net van Leuven : verlenging naar Bierbeek, Brempt en Korbeek-Lo St-Camille met klokvaste bediening.
 Leuven - Tienen : tijdens de piekuren sneldiensten Kuntich gemeentehuis - Roosbeek Stationsstraat - Leuven en Kuntich gemeentehuis - Tienen.
 Gent - Lochristi - Beervelde - Lokeren : klokvaste dienst, bediening van Destelbergen De Borrems.
 Gent - Latem - Deurle - Astene - Deinze : klokvaste dienst, bediening van Hoog Latem, te Deinze is er aansluiting met de IR-treinen van en naar Kortrijk, omvat ook schooldiensten
 Gent - St-Denijs-Westrem en Nazareth - Deinze.
 Wetteren - Serskamp - Wanzele - Lede - Aalst : rijdt om de twee uur, te Aalst is er aansluiting van en naar Brussel.
 Gent - Oordegem - Aalst : bediening van Impe en Smetlede.
 Aalst - Zottegem : om de twee uur verlengd tot Burst Station.
 Oudenaarde - Zottegem : bediening van Ename, Welden en Roborst om de twee uur.
 Oudenaarde - Bevere - Petegem - Elsegem : te Oudenaarde is er aansluiting van en naar Brussel.
 Oudenaarde - Bevere - Wortegem - Waregem : rijdt om de twee uur, te Oudenaarde is er aansluiting met de IR-treinen van en naar Brussel en Gent.
 Waregem - Nokere - Kruishoutem : rijdt om de twee uur, te Kruisnoutem is er aansluiting met de buslijn Oudenaarde - St-Martens-Leerne.
 Oudenaarde - Leupegem - Etikhove - Nukerke - Ronse : te Oudenaarde is er aansluiting met de IC-treinen van en naar Brussel en Gent.
 Geraardsbergen - Zottegem - Woubrechtgem : klokvaste dienst op het vak Geraardsbergen - Zottegem, bijkomende diensten van Pijperzele naar Zottegem via Godveerdegem, te Zottegem is er aansluiting met de IC-treinen van en naar Brussel en Kortrijk.
 Gent - Herzele - Geraardsbergen : bediening van Gemeldorp.
 Rechtstreekse diensten Waarschoot - Gent St-Pieters en Sleidinge - Evergem - Gent St-Pieters : te Mariakerke Brug is er aansluiting op een pendelbusdienst naar Gent-Dampoort.
 Sneldienst Brugge - Maldegem - Eeklo : klokvaste uurdienst op weekdagen.
 Sneldienst Kortrijk - Stasegem - Deerlijk - Vichte - Ingoogem - Anzegem : te Anzegem is er aansluiting van en naar Brussel.
 Oostende - Bredene - Stalhille - Houtave - Meetkerke - Brugge : bediening van Stalhille.
 Tournai - Mouscron (Moeskroen) : twee nieuwe verbindingen tussen beide steden, de ene via Dottignies, de andere via Néchin.
 Tournai - Leuze : nieuwe lijn voor de bediening van Pipaix, Barry-Maulde, Havinnes en Havinnes Dorp.
 Ath - La Cavée - Isières (Languesaint) - Ath : nieuwe lijn die rond Ath loopt, bediening van de industriezone van Ghislenghien.
 Enghien (Edingen) - Bassilly - Ath - Ligne : nieuwe lijn voor de bediening van Marcq, Hellebecq en Ghislenghien, rechtstreekse verbinding tussen Meslin-l'Évêque en Ath.
 St-Ghislain - Blaton : bediening van de scholen te Péruwelz
 Binche - La Louvière-Sud : nieuwe lijn voor de bediening van Cronfestu en Hayettes, reizigersaanvoer naar het IC-IR-station La Louvière-Sud.
 La Louvière - Morlanwelz - Binche - La Louvière : de bestaande lijn 132/133 wordt verlengd tot La Louvière-Sud.
 Ransart - Charleroi : "semi-direct" busdienst tussen Ransart en Charleroi-Sud.
 Gembloux - Jemeppe : om het anderhalf uur, aansluiting naar Brussel, Namen en Charleroi.
 Namur - Dinant : de bestaande lijn 433 Namur - Lustin/Mont - Dinant wordt versterkt, nieuwe uitbreiding naar Bouvignies en bediening van de Fonds de Dave, aansluitingen te Namur en Dinant.
 Dinant - Givet : nieuwe autobuslijn met bediening van Waulsort, Hastière, Hermeton-sur-Meuse en Heer.
 Jemelle - Libramont : bediening van Hatrival om het uur, tijdens de piekuren eveneens bediening om het uur van Lesterny en Mirwart, aansluitingen van en naar Arlon en Namur.
 Libramont - Marbehan : nieuwe lijn voor de bediening van Hamipré, Cousteumont, Lavaux, Mellier, Neufchâteau, Les Fossés, Assenois, Bernimont, Verlaine er Recogne, te Marbehan en te Libramont is er aansluiting naar Arlon en Namur.
 Marbehan - Arlon : nieuwe lijn voor de bediening van Rulles, Houdemont, Hachy en Fouches, eveneens bediening van Habay-la-Vieille om de twee uur tijdens de daluren en om het uur tijdens de piekuren, te Marbehan is er aansluiting naar Namur.
 Arlon - Sterpenich : gemengde NMBS - NMVB-bediening met versterking van de bestaande buslijn.
 Bastogne - Gouvy : er zijn twee diensten voorzien, een sneldienst via Houffalize met enkel daar een stilstand, en een gewone dienst via Mageret, Arloncourt, Michamps, Bourcy, Bœur, Buret, Tavigny, Cetturu, Steinbach en Limerlé, te Bastogne en Gouvy is er aansluiting naar Libramont en Liège.
 Autelbas - Athus : op dit traject blijven forenzentreinen rijden, de buslijn 167A Arlon - Athus - Virton zal tijdens de daluren de niet meer bediende stations aandoen en tijdens de piekuren de treindiensten versterken.
 Florenville - Virton : om de twee uur met versterking tijdens de piekuren, bediening van Pin, Izel, Jamoigne, St-Vincent en St-Mard.
 Bertrix - Florenville : om de twee uur met versterking tijdens de piekuren, bediening van Orgeo, Gribomont, St-Médard, Martelly, Straimont en Lacuisine.
 Bertrix - Gedinne : deze lijn is verdeeld in twee vakken: het vak Bertrix - Paliseul met bediening van Burhaimont, Glaumont, Assenois en Offange, het vak Paliseul - Gedinne met bediening van Maray, Carlsbourg, Naomé, Graide Station, Graide Village, Bièvre en Louette-St-Denis.
 Liers - Ans : uurdienst, aansluitingen te Ans.

Autobussen

In de loop van 1983 werden volgende autobussen buiten dienst gesteld en verkocht:

AB 2570 - 2719, AB 2726 - 2900, AB 3171 - 3220
Van Hool 420 HA / 409 ST4 - Fiat

AB	nummer- plaat	groep	buiten dienst	koper
2587	1212.P	Limburg	05.83	BAAT
2615	1927.P	"	06.83	BAAT
2623	1197.P	"	05.83	BAAT
2799	0494.P	"	06.83	BAAT
2847	004.P.3	"	06.83	BAAT
2848	004.P.4	"	06.83	BAAT
3172	1850.P	Hainaut-Charleroi	05.83	BAAT
3189	0610.P	Antwerpen	06.83	
3204	1774.P	"	01.83	

AB 3296 - 3370 Van Hool 420 HA ST6 - Fiat

AB	nummer- plaat	groep	buiten dienst	koper
3299	1139.P	Antwerpen	06.83	
3305	1693.P	Liège	05.83	BAAT
3306	1829.P	Hainaut-Charleroi	06.83	BAAT
3307	1832.P	"	06.83	BAAT
3308	1837.P	"	06.83	BAAT
3310	1872.P	"	04.83	BAAT
3311	381.P.4	"	06.83	BAAT
3312	381.P.5	"	05.83	BAAT
3313	381.P.6	"	05.83	BAAT
3314	381.P.7	"	04.83	BAAT
3315	381.P.8	"	05.83	BAAT
3316	381.P.9	"	05.83	BAAT
3317	382.P.0	"	05.83	BAAT
3318	382.P.1	"	05.83	BAAT
3319	382.P.2	Hainaut-Mons	06.83	
3321	382.P.4	Hainaut-Charleroi	05.83	BAAT
3322	382.P.5	"	05.83	BAAT
3323	382.P.6	"	05.83	BAAT
3324	382.P.7	"	05.83	BAAT
3325	382.P.8	"	04.83	BAAT
3326	382.P.9	Liège	06.83	BAAT
3327	383.P.0	"	06.83	BAAT
3328	383.P.1	"	05.83	BAAT
3329	383.P.2	"	05.83	BAAT
3330	383.P.3	"	05.83	BAAT
3331	383.P.4	"	05.83	BAAT
3332	383.P.5	"	06.83	BAAT
3333	383.P.6	"	05.83	BAAT
3334	383.P.7	"	06.83	BAAT
3335	383.P.8	"	11.83	BAAT
3336	383.P.9	"	06.83	BAAT
3337	384.P.0	"	06.83	BAAT
3338	384.P.1	"	05.83	BAAT
3339	384.P.2	"	05.83	BAAT
3340	384.P.3	"	12.83	BAAT
3341	384.P.4	Brabant-Leuven	05.83	BAAT
3342	384.P.5	"	05.83	BAAT
3344	384.P.7	"	05.83	BAAT
3345	384.P.8	"	05.83	BAAT
3347	385.P.0	"	05.83	BAAT
3349	385.P.2	"	05.83	BAAT
3351	385.P.4	"	05.83	BAAT
3352	385.P.5	"	05.83	BAAT
3353	385.P.6	"	05.83	BAAT
3354	385.P.7	"	05.83	BAAT
3355	385.P.8	"	05.83	BAAT
3356	1706.P	"	05.83	BAAT
3359	1834.P	"	05.83	BAAT
3360	1859.P	"	05.83	BAAT
3362	1862.P	"	05.83	BAAT
3363	1863.P	"	05.83	BAAT
3367	1869.P	Hainaut-Charleroi	05.83	BAAT
3368	1903.P	"	05.83	BAAT
3369	1960.P	"	05.83	BAAT

AB 3425 - 3474 Van Hool 420 HA ST6 - Fiat

AB	nummer- plaat	groep	buiten dienst	koper
3425	0163.P	Namur-Luxembourg	04.83	
3427	1494.P	"	10.83	
3430	1877.P	"	11.83	BAAT
3431	1906.P	"	06.83	BAAT
3432	1959.P	Oost-Vlaanderen	03.83	BAAT
3433	1962.P	"	05.83	BAAT
3434	1963.P	"	03.83	BAAT
3435	388.P.4	Namur-Luxembourg	06.83	BAAT
3436	388.P.5	"	06.83	BAAT
3438	388.P.7	"	06.83	BAAT
3439	388.P.8	"	06.83	BAAT
3440	388.P.9	"	06.83	BAAT
3442	389.P.1	"	04.83	BAAT
3443	389.P.2	"	09.83	BAAT
3445	389.P.4	"	06.83	BAAT
3446	389.P.5	"	10.83	BAAT
3447	389.P.6	"	10.83	
3449	389.P.8	Oost-Vlaanderen	03.83	BAAT
3451	458.P.8	"	03.83	BAAT
3452	458.P.9	"	05.83	BAAT
3453	459.P.0	"	05.83	BAAT
3454	459.P.1	"	05.83	BAAT
3455	459.P.2	"	03.83	BAAT
3456	459.P.3	"	03.83	BAAT
3457	459.P.4	"	05.83	BAAT
3459	459.P.6	"	05.83	BAAT
3460	459.P.7	"	05.83	BAAT
3461	459.P.8	"	03.83	BAAT
3462	459.P.9	"	05.83	BAAT
3463	460.P.0	"	04.83	BAAT
3464	1468.P	"	05.83	BAAT
3465	1970.P	"	05.83	BAAT
3466	0520.P	"	05.83	BAAT
3467	0501.P	"	03.83	BAAT
3468	0511.P	"	05.83	BAAT
3469	0521.P	"	03.83	BAAT
3470	1069.P	"	03.83	BAAT
3471	1698.P	"	04.83	BAAT
3472	1699.P	"	05.83	BAAT
3473	1729.P	"	05.83	BAAT
3474	1731.P	"	05.83	BAAT

AB 3475 - 3624 Van Hool 420 HA ST6 - Fiat

AB	nummer- plaat	groep	buiten dienst
3481	1130.P	Antwerpen	06.83
3483	0339.P	Hainaut-Mons	06.83
3485	0529.P	"	06.83
3495	0590.P	"	06.83
3497	0597.P	"	06.83
3537	1443.P	Namur-Luxembourg	04.83
3538	1444.P	"	04.83
3567	460.P.9	Brabant-Brussel	12.83
3568	461.P.0	"	12.83
3578	462.P.0	"	12.83
3584	462.P.6	"	12.83
3619	1570.P	Hainaut-Charleroi	06.83

AB 3625 - 3699 Van Hool 409 AI 6 - Fiat

AB	nummer- plaat	groep	buiten dienst
3630	0844.P	Brabant-Brussel	11.83
3665	465.P.1	Hainaut-Charleroi	06.83

AB 4200 - 4284 Van Hool AI 114 - DAF

AB	nummer-plaat	groep	buiten dienst
4225	1418.P	Brabant-Leuven	11.83
4228	0688.P	"	05.83
4232	1225.P	"	05.83
4233	1231.P	"	11.83

AB 4285 - 4324 Bus & Car Eagle 14 - Mercedes

AB	nummer-plaat	groep	buiten dienst	koper
4285	0076.P	Liège	03.83	Cann.
4286	1226.P	"	03.83	Cann.
4287	1229.P	"	05.83	Cann.
4288	1251.P	"	05.83	Cann.
4289	1261.P	"	03.83	Cann.
4290	0185.P	"	06.83	Cann.
4291	0188.P	"	03.83	Cann.
4292	1157.P	"	03.83	Cann.
4293	1465.P	"	03.83	Cann.
4294	0617.P	"	03.83	Cann.
4295	0619.P	"	03.83	Cann.
4296	0620.P	"	05.83	Cann.
4297	0624.P	"	05.83	Cann.

AB	nummer-plaat	groep	buiten dienst	koper
4298	0628.P	Liège	05.83	Cann.
4299	0633.P	"	11.83	Cann.
4300	0873.P	"	03.83	Cann.
4302	0880.P	"	05.83	Cann.
4303	1613.P	"	10.83	Cann.
4304	0206.P	"	03.83	Cann.
4305	0630.P	"	03.83	Cann.
4306	0639.P	"	03.83	Cann.
4307	0658.P	"	03.83	Cann.
4308	0660.P	"	03.83	Cann.
4309	0744.P	"	03.83	Cann.
4310	0897.P	"	03.83	Cann.
4311	0910.P	"	04.83	Cann.
4312	1194.P	"	05.83	Cann.
4313	1296.P	"	05.83	Cann.
4314	0257.P	"	05.83	Cann.
4315	0331.P	"	03.83	Cann.
4316	0622.P	"	03.83	Cann.
4317	0641.P	"	10.83	Cann.
4318	0651.P	"	05.83	Cann.
4319	0655.P	"	05.83	Cann.
4320	0657.P	"	04.83	Cann.
4321	0661.P	"	11.83	Cann.
4322	0662.P	"	05.83	Cann.
4323	0663.P	"	03.83	Cann.
4324	0686.P	"	03.83	Cann.

Van deze autobussen werden 7 stuks Van Hool 420HA/409 ST4 en 90 stuks Van Hool 420HA ST6 gezamenlijk verkocht aan de firma BAAT (Beurs voor Autocars en Autobussen in Tweedehands) in Dostende, die een groot aantal van deze bussen exporteerde.

Zowat alle buiten dienst gestelde autobussen Bus & Car Eagle 14 - Mercedes (reeks 4285 - 4324) werden verkocht aan de autobus- en autocarexploitant Cannaearts uit Heffen. Deze stelde, na ombouw met een Gardner motor, de 429 terug in dienst als lijnbus (met het nummer 151105) op de lijnen 13a, 52a en 286.



Autobussen Van Hool A120 - MAN 5552 (prototypereeks 5546 - 5555) en Van Hool A120/31 - DAF 2067 (reeks 2000 - 2099) te Charleroi-Sud, 11.02.84.

Afleveringsgegevens van de autobussen Van Hool A120 - DAF reeks 2000 - 2099.

AB	nummer- plaat	chassis nummer	levering te Antw.	bestemmingsgroep	levering in groep
2000	0504.P	14401	--	Namur-Luxembourg	09.07.82
2001	0831.P	14402	30.09.82	"	21.10.82
2002	0609.P	14403	30.09.82	"	27.10.82
2003	1219.P	14404	30.09.82	"	19.10.82
2004	1388.P	14405	--	"	14.12.82
2005	1605.P	14406	08.10.82	"	29.10.82
2006	1716.P	14407	13.10.82	"	02.11.82
2007	1749.P	14408	14.10.82	"	02.11.82
2008	000.P.9	14409	11.10.82	"	29.11.82
2009	384.P.6	14410	14.10.82	"	06.12.82
2010	1609.P	14411	05.10.82	"	09.12.82
2011	1740.P	14412	05.10.82	"	29.11.82
2012	1754.P	14413	06.10.82	"	23.11.82
2013	1818.P	14414	06.10.82	"	10.12.82
2014	1860.P	14415	07.10.82	"	17.12.82
2015	385.P.3	14416	07.10.82	"	16.12.82
2016	384.P.9	14417	08.10.82	"	29.12.82
2017	389.P.7	14418	08.10.82	Antwerpen	--
2018	459.P.5	14419	11.10.82	"	--
2019	0473.P	14420	11.10.82	"	--
2020	0476.P	14421	13.10.82	"	--
2021	0542.P	14422	13.10.82	"	--
2022	0717.P	14423	14.10.82	"	--
2023	0409.P	14424	14.10.82	"	--
2024	0478.P	14425	15.10.82	"	--
2025	0552.P	14426	18.10.82	"	--
2026	0553.P	14427	19.10.82	"	--
2027	1496.P	14428	20.10.82	"	--
2028	1601.P	14429	21.10.82	"	--
2029	1620.P	14430	22.10.82	"	--
2030	1696.P	14431	25.10.82	"	--
2031	1782.P	14432	26.10.82	"	--
2032	1784.P	14433	27.10.82	"	--
2033	1802.P	14434	28.10.82	"	--
2034	1864.P	14435	29.10.82	"	--
2035	1866.P	14436	02.11.82	"	--
2036	1868.P	14437	03.11.82	"	--
2037	1999.P	14438	04.11.82	"	--
2038	000.P.3	14439	04.11.82	"	--
2039	385.P.1	14440	17.11.82	"	--
2040	468.P.2	14441	18.11.82	"	--
2041	0228.P	14442	19.11.82	"	--
2042	0387.P	14443	22.11.82	"	--
2043	0390.P	14444	22.11.82	"	--
2044	0466.P	14445	23.11.82	Hainaut-Charleroi	10.01.83
2045	0471.P	14446	23.11.82	"	11.01.83
2046	0545.P	14447	24.11.82	"	13.01.83
2047	0745.P	14448	24.11.82	"	19.01.83
2048	0798.P	14449	25.11.82	"	19.01.83
2049	1160.P	14450	25.11.82	"	19.01.83

AB	nummer- plaat	chassis nummer	levering te Antw.	bestemmingsgroep	levering in groep
2050	1207.P	14451	25.11.82	Hainaut-Charleroi	19.01.83
2051	1228.P	14452	25.11.82	"	19.01.83
2052	1250.P	14453	29.11.82	"	20.01.83
2053	1286.P	14454	29.11.82	"	24.01.83
2054	1428.P	14455	01.12.82	"	25.01.83
2055	1575.P	14456	02.12.82	"	26.01.83
2056	1714.P	14457	03.12.82	"	27.01.83
2057	1727.P	14458	06.12.82	"	28.01.83
2058	1907.P	14459	08.12.82	"	31.01.83
2059	003.P.6	14460	07.12.82	"	01.02.83
2060	389.P.9	14461	09.12.82	"	02.02.83
2061	1460.P	14462	10.12.82	"	03.02.83
2062	1464.P	14463	13.12.82	"	04.02.83
2063	1554.P	14464	14.12.82	"	07.02.83
2064	1608.P	14465	15.12.82	"	08.02.83
2065	1660.P	14466	16.12.82	"	09.02.83
2066	1730.P	14467	17.12.82	"	10.02.83
2067	1773.P	14468	20.12.82	"	10.02.83
2068	002.P.7	14469	22.12.82	"	15.02.83
2069	388.P.6	14470	21.12.82	"	17.02.83
2070	1217.P	14471	22.12.82	"	18.02.83
2071	1329.P	14472	23.12.82	"	21.02.83
2072	389.P.1	14473	24.12.82	"	23.02.83
2073	0292.P	14474	28.12.82	"	23.02.83
2074	0305.P	14475	29.12.82	"	28.02.83
2075	0308.P	14476	30.12.82	Oost-Vlaanderen	22.02.83
2076	0531.P	14477	05.01.83	"	22.02.83
2077	0532.P	14478	06.01.83	"	22.02.83
2078	0547.P	14479	07.01.83	"	22.02.83
2079	0564.P	14480	10.01.83	"	02.03.83
2080	0571.P	14481	11.01.83	"	02.03.83
2081	0591.P	14482	12.01.83	"	02.03.83
2082	0599.P	14483	13.01.83	"	02.03.83
2083	1384.P	14484	14.01.83	"	02.03.83
2084	1392.P	14485	17.01.83	"	02.03.83
2085	1583.P	14486	26.01.83	Brabant-Leuven	03.03.83
2086	1741.P	14487	27.01.83	"	03.03.83
2087	1774.P	14488	28.01.83	"	03.03.83
2088	ETE-020	14489	24.01.83	"	10.03.83
2089	ETE-021	14490	25.01.83	"	15.03.83
2090	ETE-022	14491	31.01.83	"	10.03.83
2091	ETE-023	14492	01.02.83	"	15.03.83
2092	ETE-024	14493	02.02.83	Hainaut-Mons	04.06.83
2093	ETE-025	14494	03.02.83	"	.
2094	ETE-026	14495	04.02.83	"	.
2095	ETE-027	14496	07.02.83	"	.
2096	ETE-028	14497	08.02.83	"	.
2097	ETE-029	14498	09.02.83	"	.
2098	ETE-030	14499	10.02.83	"	.
2099	ETE-031	14500	11.02.83	"	.

Verenigingsnieuws

Vergaderingen

- vr 04.05.84 : Afd. Brussel-Brabant : 20h metrostation Anneessens, Brussel 'Adieu Panache', de laatste jaren stoomtraktie in Europa, dia's van Wouter Janssens.
- vr 04.05.84 : Afd. Autobus : 20h Café Antverpia, Graanmarkt, Mechelen vergadering.
- vr 04.05.84 : Afd. MOBOV (modelbouw) : 20h Kultureel centrum, Driekoningenstraat, Berchem Blackpool, York, Crich en het eiland Mann, dia's.
- za 05.05.84 : Afd. West Vlaanderen : 14h30 Stationsbuffet, Brugge praatnamiddag.
- za 12.05.84 : Afd. West Vlaanderen-Autobus : 14h30 Stationsbuffet, Brugge praatnamiddag.
- vr 18.05.84 : Afd. Antwerpen : 20h Café De Nieuwe Carnot, Carnotstraat, Antwerpen Tram en Trein in België, dia's van Alain Janmart.
- mededeling : Vanwege de reis van de Afdeling Brussel-Brabant naar de DDR, wordt de vergadering van de maand mei uitzonderlijk gehouden de eerste vrijdag van de maand. Op vr 11.05.84 is geen bijeenkomst voorzien.

Agenda

- 28., 29., 30.04.84, 01., 05. en 06.05.84 : De Pijl, Leuvensesteenweg, Muizen (Mechelen) Grote Expo : klubbaan, tentoonstelling, Live Steam, occasiemarkt, enz.
- za 19.05.84 : VeBOV Afdeling Autobus Rondrit in het Waasland. (zie verder)
- za 19.05.84 : De Blauwe Wimpel (incl. : J C Prignaux, (059) 80 14 43) Daguitstap naar de 'Romney, Hythe and Dymchurch Railway' (GB).
- wo 30.05.84 tot zo 03.06.84 : GTF (incl. : Boite Postale 191, B-4000 Liège 1) Reis naar Zwitserland.
- zo 09.09.84 tot za 15.09.84 : MOROP - Kongres te Linz (Oostenrijk) (incl. : VOEMEC, Postfach 631, A-4021 Linz)
- mededeling : Alle informatie voor de rubrieken 'Vergaderingen' en 'Agenda' kunnen verzonden worden aan het VeBOV Sekretariaat, Palmboomstraat 12, B-1150 Brussel, of aan de Febelrail Agenda, Beemdenlaan 33 bus 5, B-2550 Kontich.

Uitstap VeBOV Afdeling Autobus

Op zaterdag 19.05.84 organiseert de VeBOV Afdeling Autobus een rondrit op drie typische, door pachters uitgebete NMVB lijnen in het Waasland. Er wordt gereden op lijn 54B (St Niklaas - De Klinge - Meerdonk) met een Desot-Lancia 715 van 1968 (nr 2571.05) van de pachter Autobus Frankaert en kinderen uit Meerdonk-Waas. 's Namiddags worden de lijnen 57C (St Niklaas - Moerbeke) en 57B (Moerbeke - Lokeren) bereiden met een Jonckheere/Guy-Victory van 1963 (nr 2701.17) van de pachter Autobussen A. Weijn en zonen pvba. Vertrek : 10h00 aan het NMBS station St Niklaas. Inlichtingen : Philippe Laureys, Ernest Cambierlaan 41 bus 12, B-1030 Brussel tel. : (02) 216 28 43, na 18h

Boek bespreking

Trolleybus en Nieuwe Technieken, uitgave TRAM 2000

Formaat 290 x 210 mm, 80 blz., 110 zwart-wit foto's, meerdere reproducties van documenten. Dit tweetalig boekje werd uitgegeven ter gelegenheid van de twintigste verjaardag van het afschaffen van de trolleybusexploitatie op lijn 54 te Brussel (in februari 1964). Er wordt een overzicht gegeven van het gebruik van dit exploitatietype in België (bij MIVA, MIVB en STIL), alsook van de gyrobus en de elektrobus (NMVB). Te bestellen door storting van 300,- BEF op rek. 001-1618708-48 van A. Struelens, H. Liebrechtlaan 19 bus 3, B-1090 Brussel, met vermelding van 'Trolleybus ref 8403'.



Eén van de talrijke foto's uit de brochure, trolleybus 6020 op lijn 54 aan het St Vincentiusplein te Evere op 16.08.62 (verz. R Nuyts)

Redaktieraad

Voor de toekomstige nummers van de VeBOV-Koerier, in het bijzonder de Vakantiegids 84, alsook voor de VeBOV-Kalender 1985, zoekt de Redactie recente zwart-wit foto's van goede kwaliteit. Hierbij wordt vooral gedacht aan actuele foto's voor de verschillende rubrieken van het tijdschrift, en aan foto's 13x18 cm met artistieke kwaliteit voor de kalender en voor- en achterpagina van het tijdschrift.

De foto's kunnen opgestuurd worden naar de gebruikelijke adressen. Gelieve ze achteraan te merken met uw naam en adres, alsook met de datum en onderwerp, eventueel ook aanduiden als ze na gebruik moeten teruggestuurd worden.

Binnen de redactie zijn de verschillende rubrieken als volgt verdeeld :

NMVB, MIVA en MIVG : Bob BOOGAERTS, Joos Robijnslei 24, 2200 Borgerhout

MIVB : Raf BONTE, Vrijheidslaan 145 bus 1, 1080 Brussel

STIC, STIL en STIV : Jan VERMEIREN, Sorbenlaan 62, 2610 Wilrijk

NMBS en Verenigingsnieuws : Wouter JANSSENS, Palmboomstraat 12, 1150 Brussel

Alle nieuwtjes en informatie zijn steeds welkom bij de respectievelijke redakteurs.

Febelrail

De halfjaarlijkse Algemene Vergadering van Febelrail (Federatie van Belgische Verenigingen voor Spoorbelangstellenden) werd gehouden op 19.11.83 in het Cultureel Centrum te Berchem, na uitnodiging door de VeBOV.

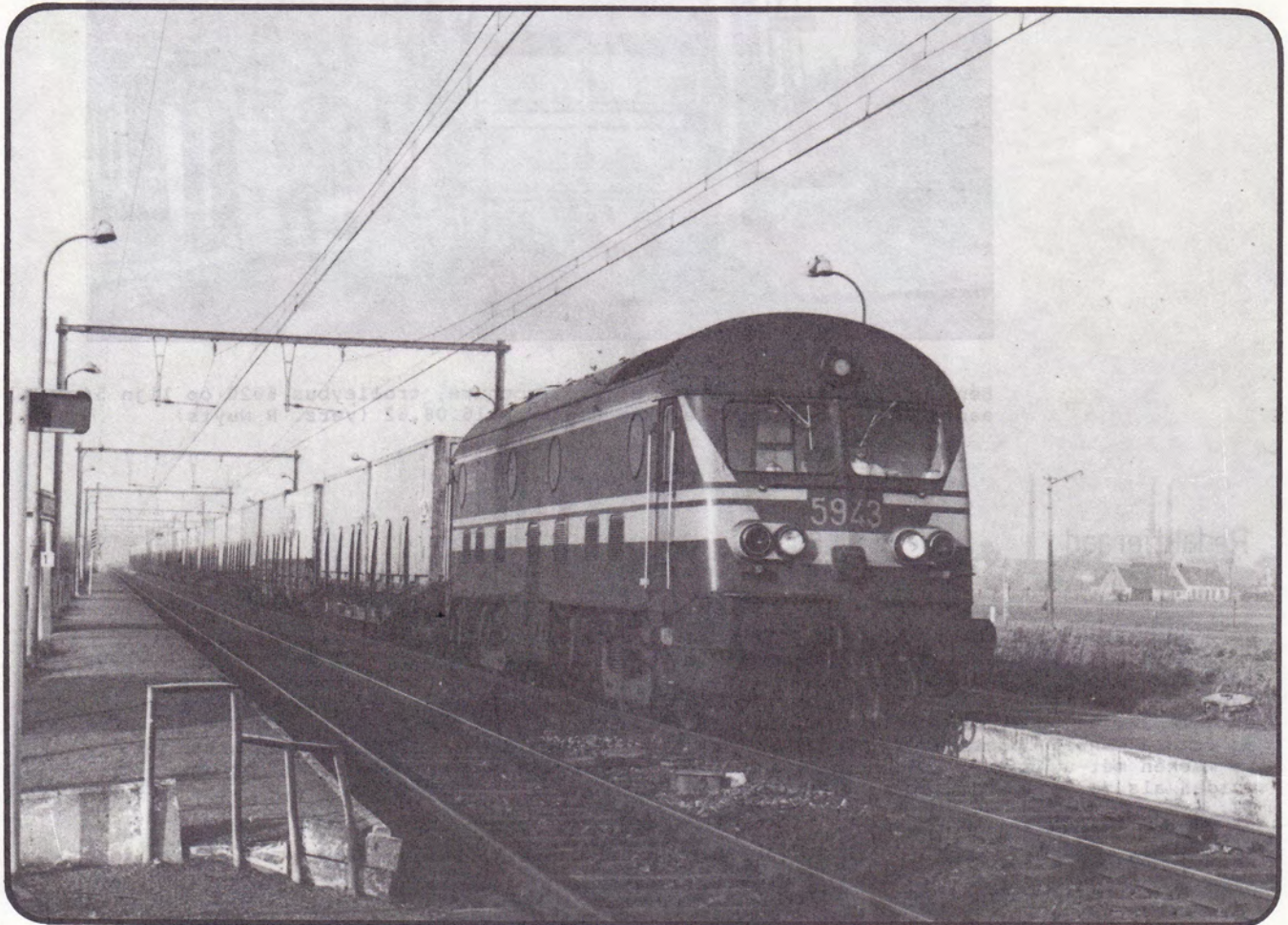
Als 22ste lid trad de vereniging 'De Blauwe Wimpel' uit Maldegem tot de Federatie toe.

Verder werden de werking van de verschillende Febelrail-Kommissies uitvoerig besproken, meer bepaald de organisatie van het MOROP-Kongress 1985 in België, de Agendakommissie, de Kommissie Museumlijnen en de Modelbouwkommissie. Ook kwamen de diverse activiteiten naar aanleiding van het Jubileumjaar 1985 ter sprake. Inderdaad vroeg de NMBS dringend om een lijst van modellen op schaal 0 of groter, waarover zij kan beschikken om de verschillende tentoonstellingen in 1985 te verrijken.

Tenslotte diende een nieuwe beheerraad te worden verkozen. Deze bestaat in 1984 uit :

Voorzitter : Albert Vekemans (KBVVS), Vice-Voorzitter : Wouter Janssens (VeBOV),
Sekretaris : Freddy Geens (MOBOV-VeBOV), Penningmeester : Michel Broigniez (CFC).

Informatie : FEBELRAIL vzw, Overwinningstraat 145 bus 9, 1060 Brussel. ■



NMBS en Verenigdennissws : Wouter JANSENS, Palmboomstraat 12, 1120 Brussel.
 Alle nieuwsjes en informatie zijn sweds wikkon bij de respoktrevelijke redaksies.

Federalii

De Belgialijike Aigene Verbering van Federalii Fedestie van Belgische Vereni-
 ginge voor Spoortrevelijende (wied genouwen op 19.11.83 in het Kultureel Centrum
 te Berchem, na uitnodiging door de VerBOV.
 Als 17ste lid ried de vereniging 'de Blauwe Ringen' uit Nildeden tot de Fedestie toe.
 Verder werden de werking van de verschiende Federalii-Kommissies uitvoerig besproken
 over bezand de organisatie van het WOKER-Konferens 1985 in België, de Agendakommissie,
 de Kommissie Kuseunjigen en de Modelbouwkommissie. Ook kussen de diverse aktiviteiten
 naar aanleiding van het Jubileumjaar 1987 ter sprake. Inderdaad vloep de NMBS dringend
 om een lijst van wochelien op schaal 0 of groter, wantover-rij kan beschikken om de
 verschiende tentoonstelingen in 1987 te verrijken.
 Tenafste diende een nieuwe bestelend te worden verkozen. Deze bestel in 1984 ried :
 Voortzetter : Albert Vekemans (KWV2), Vice-Voortzetter : Wouter Janssens (VerBOV),
 Sekretaris : Freddy Geens (VerBOV-VerBOV), Penningmeester : Michel Strogier (CC),
 Informatie : FEEBELRAIL van Oetwinningsstraat 142 bus 3, 1050 Brussel.