

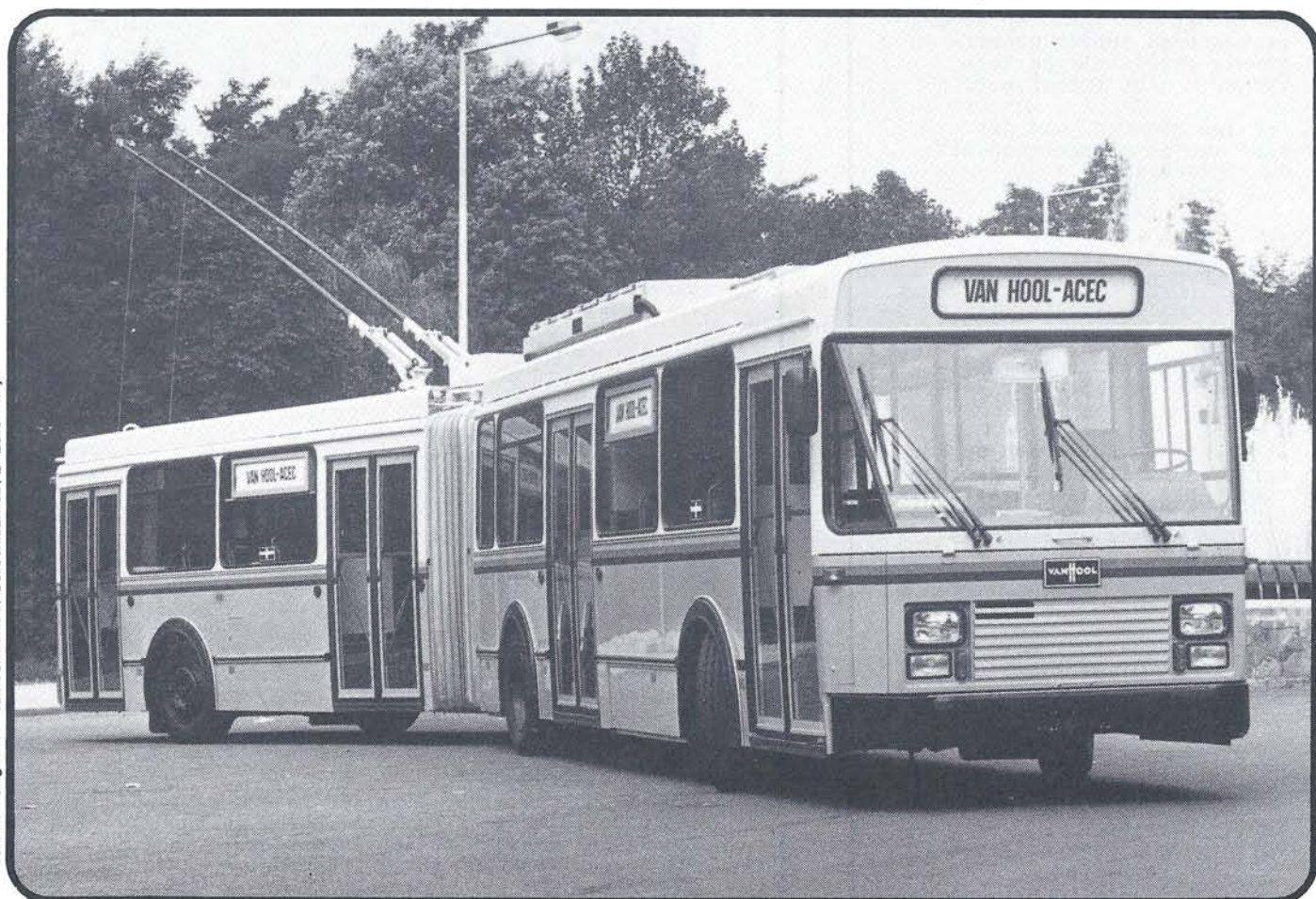


VeBOV koerier

maandblad

nr.079

aug.-sept. 1984



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

Verschijnt zesmaal per jaar

Hoofdredakteurs :
Jan Vermeiren
Robert Boogaerts

Redakteurs :
Raf Bonte
Wouter Janssens

Medewerkers
Charles Malisoux
Philippe Laureys
Luc De Coster
J. Van Ooteghem
Marcel Lambou

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

Sommige gegevens uit dit blad werden overgenomen uit de tijdschriften :
Tram 2000
ACEC Revue
Trans - Fer
TTZ - koerier
MSVB news

Vereniging voor Belangstellenden in het Openbaar Vervoer, vzw.

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

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

LINIE LIGNE	BENENNUNG DER LINIE DENOMINATION DE LA LIGNE	STEIG QUAI
396	MALMEDY - GEMMENICH VAALS	1
14	EUPEN - EYNATTEN KÖPFCHEN - AACHEN	2
22	EUPEN - RAEREN EYNATTEN	3
22	EUPEN - WELKENRAEDT (LA BRUYERE)	4
25	EUPEN - DOLHAIN VERVIERS	5
25	EUPEN - DOLHAIN - VERVIERS (BELLMERIN - HÜTTE)	6
24	EUPEN - HEVREMONT VERVIERS	7
25	EUPEN - DOLHAIN - VERVIERS (NISPERT - HAAS)	8

Het bijzonder verzorgde algemeen informatiebord van het Bushof te Eupen. Bemerkt de tweetaligheid van de door de NKG - SNCV verstrekte informatie. 06.84

foto voorpagina :

De 192.3 kW krachtige gelede bi-mode trolleybus Van Hool AG 280 T - ACEC / Kiepe / Cummins als prototype voor het MIVG - net. Brussel, 07.84, foto Van Hool

foto achterpagina :

NMBS AM 684 rijdt op lijn 161 de 984 m lange Berlaimont - tunnel in. Boven de tunnelingang het ex-station Leuvensesteenweg, nog met toegangstrappen van de perrons. Brussel, 08.84

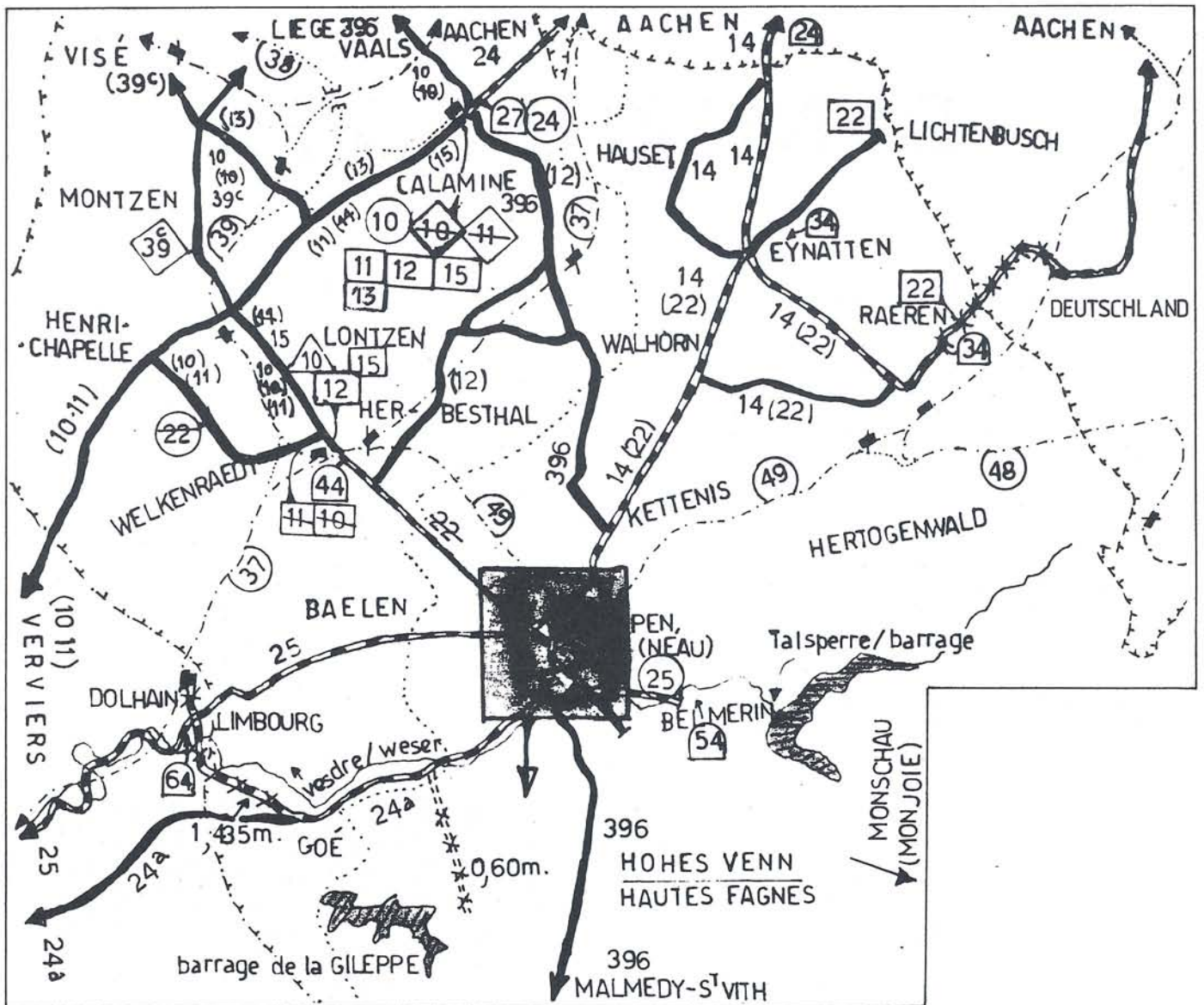
De NMVB te EUPEN

Aan het oostelijk uiteinde van ons land bestaat een NMVB/NKG autobusnet, erfgenaam van vroegere Belgische en Duitse tramlijnen, zowel met stoom- als elektrische tractie. De eerste lijn, die tevens de eerste internationale buurtspoorweglijn was, werd, met stoomtractie op normaalspoor (1.435 m), in dienst gesteld op 04.07.1891 tussen Dolhain en Goé en bereikte Eupen (Unterstadt) in Pruisen op 01.07.1897. Eupen werd daarna per metersporige elektrische tramlijn met Aachen verbonden op 19.07.06, inbegrepen de aftakking Fynatten - Raeren. Het net ontplooidde zich verder op 30.10.07 met Raeren - Walheim en in 1910 met Eupen - Herbesthal en Eupen - Bellmerin. Een andere "internationale" en elektrische

lijn wordt eveneens geopend ten noorden van Eupen, tussen Aachen en Moresnet-Neutral (Altenberg) op 27.03.07. Hoewel dit gebied na de eerste wereldoorlog op 10.01.20 bij België werd ingelijfd, werd de exploitatie van deze lijnen pas in 1923 door de NMVB van de Aachener Kleinbahngesellschaft (AKG) overgenomen. Op 15.05.33 wordt de door de NMVB zelf aangelegde lijn Eupen - Baelen - Dolhain - Verviers in bedrijf genomen. Tijdens de tweede wereldoorlog neemt de inmiddels ASEAG de exploitatie weer over, inbegrepen het vak Eupen - Dolhain (grenz) via Baelen. Na de bevrijding neemt de NMVB de uitbating van het net terug over en tussen 1951 en 1956 worden alle lijnen geleidelijk op autobusexploitatie overgeschakeld.



Volvo B59-55-S - Jonckheere 4986 rijdt op lijn 14 naar het Bushof te Aachen.
Aachen, Theaterstraße, 08.79



AB 515 (MAN) van ASEAG op lijn 14 en AB 7631.55 (Mercedes 0.305) van NMVB-pachter SADAR op lijn 396. Eupen, Aachenerstraße, halte Bahnhof, 23.04.83.

Eupen bezit nu een goed bediend autobusnet, dat, ondanks een stedelijk karakter, het enige NMVB stadsnet is zonder een éénheidstarief en het gebruik van rittenkaarten. De invoering van het zonaal tarief in 1985 zal hieraan pas een einde maken.

De Eupense stelplaats in de Herbesthalerstraße bezit 19 autobussen. De lijn 14 Eupen - Aachen wordt gemengd door de NMVB en ASEAG uitgebaat, en de lijn 27 Kelmis / La Calamine - Aachen door ASEAG en de NMVB - pachter SADAR. Het centrale eindpunt in Eupen, het Bushof, werd op 01.09.82 in dienst genomen in vervanging van het vroegere eindpunt Rathaus. Het is gelegen langs de Aachenerstraße, tussen de Simarstraße en de Noretherstraße. Het bevat 8 overdekte perrons. Het uitrijden van de autobussen is beveiligd met beïnvloedbare verkeerslichten. ■

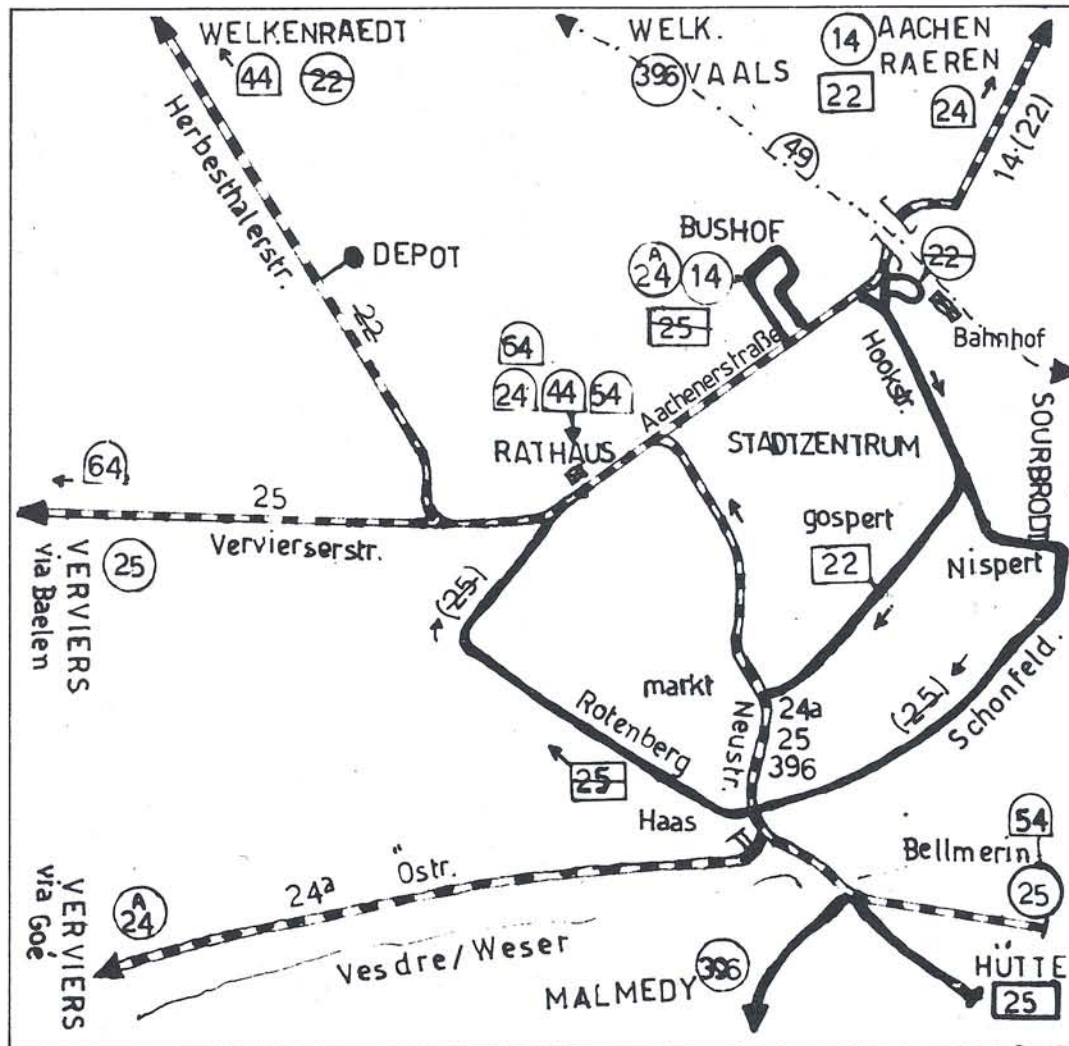
LEGENDE

	: BUS		: NMBS
	: ex el.tram, nu bus		
	: afg. tram		: afg. woudspoor
	: grens		: grens 1941
	: grens < 1918		: afg. spoorweg
	: eindpunt van tramlijn in 1943		
	: vaste eindp.		: eindpunt
	: X eindp.		: + eindpunt

14	EUPEN - AACHEN	RO (wi)
22	EUPEN - RAEREN EYNATTEN	GR (wi)
22	EUPEN WELKENRAEDT (LA BRUYERE)	GE (zw)
24 ^A	EUPEN - HEVREMONT VERVIERS	ZW (wi)
25	EUPEN - LIMBOURG VERVIERS	BL (wi)
25	EUPEN - HAAS NISPERT	WI (zw)
10	KELMIS - PLOMBIERES WELKENRAEDT - VERVIERS	BL (wi)
10	KELMIS - PLOMBIERES WELKENRAEDT	BL (wi)
11	KELMIS - MORESNET WELKENRAEDT - VERVIERS	RO (wi)
11	KELMIS - MORESNET WELKENRAEDT	RO (wi)
12	KELMIS - HAUSET WALHORN - WELKENRAEDT	GR (wi)
12	KELMIS - WALHORN WELKENRAEDT	GR (wi)
13	KELMIS - AUBEL SIPPENAEKEN - GEMMENICH	OR (zw)
15	KELMIS WELKENRAEDT	ZW (wi)
SONDERFAHRT - SPECIAL		GE (zw)

AB 4992 verlaat het Bushof van Eupen richting Bellmerin. Deze lijn werd vanaf 13.04.53 met autobussen uitgebaat op het 2.7 km vak Eupen - Bellmerin en pas vanaf 20.02.56 verdween de tramexploitatie op de hoofdlijn Verviers - Eupen. 06.84

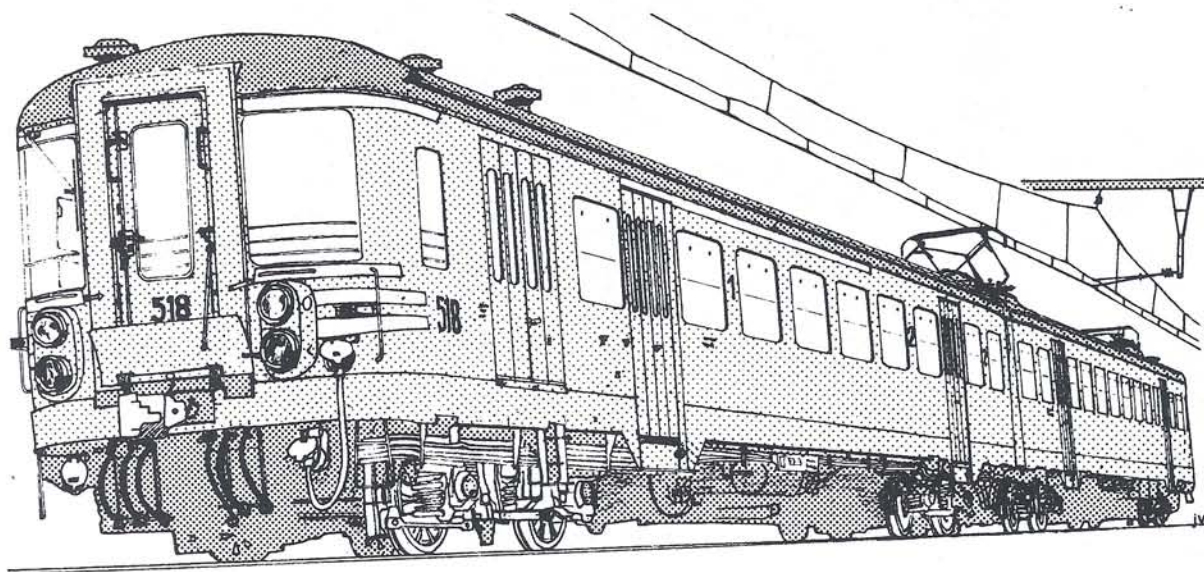




tekst en tekeningen : Marcel Lambou
fotos : Jan Vermeiren



AB 4325 van de zeer interessante reeks 4325-4374 Volvo B59-55-S - Jonckheere. De lijn 22/ , hier nog met oude lijnfilm, ontstond uit de 5.1 km lange tramlijn Eupen - Herbesthal die vanaf 13.04.53 met autobussen werd uitgebaat en begin 1954 tot Welkenraedt werd verlengd. Eupen, Vervierserstraße, halte Rathaus, 08.79.



nmbs - sncb - ngbe

Exploitatie

Informatieverstrekking

Sedert april 1984 wordt in het station Brussel LW een tweede experiment met televisie-monitoren voor treinaankondiging gehouden. In tegenstelling tot de eerste versie te Brussel Zuid (zie VeBOV Koerier 075) wordt de informatie nu in volgorde van vertrekuur verstrekt. Internationale treinen worden in rode karakters aangegeven terwijl treinen die binnen de drie minuten zullen vertrekken in negatief op het scherm verschijnen (zwarte/rode letters op witte grond)

BRUXEL - BRUXEL	S/D 1700	3
BRUXEL - BRUXEL	S/D 1702	6
KNOKKE - BLANKENBERGE... 10	S/D 1703	2
BRU. NOORD / NOORD.....	S/D 1707	1
ETTERBEEK-MONS / BERGEN.	S/D 1709	3
GERAARDSBERGEN-GRAMMONT.	S/D 1710	2
NAMUR / NAMEN.....	S/D 1713	4
NAMUR / NAMEN.....	S/D 1715	8
JETTE - AALST / ALOST...	S/D 1717	1

DE NIEUWE REISGIDSEN ZIJN TE KOOP

Vanaf einde 1984 wordt in Brussel Zuid een eerste proef ondernomen met nieuwe perron-aanduiders. Deze aanduiders, fabrikaat S.A.I.T. zullen later in gans Brussel Zuid, Centraal en Noord worden geplaatst, in vervanging van de aanduiders Bell (eerste generatie) Qua opvatting zijn ze te vergelijken met de laatst geleverde aanduiders van Solari (zoals te Brugge, Charleroi, Namur, Liège Palais,...), behalve dat ieder karakter wordt weergegeven met een digitale 5x7 matrix (vgl Brusselse metro) in de plaats van de klassieke bedrukte plaatjes op een draaiende trommel.

De aanduiders tellen twee regels met ieder 14 karakters voor de bestemming en één regel met 7 karakters voor het treintype en 4 karakters voor het vertrekuur. De gegroepede aanduiding in de stationshal bevat bovendien nog het spoornummer en de vermoedelijke vertraging.

De grote nieuwigheid van deze S.A.I.T. aanduiders is dat ieder toestel werkt met een eigen microcomputer. Dit laat toe, bij eventueel defekt slechts één aanduiders ipv. een gans perron (of zelfs het gans station) buiten dienst te stellen. De centrale sturing wordt bevolen door twee identieke computers, waarvan één permanent in reserve staat.



Het huidige standaardmodel perronaanduiders SOLARI met 2 regels van 14 individuele karakters. Rechts de sinds 03.06.84 buitendienstgestelde aanduiders BELL (2de generatie).
Namur, 06.84

Rollend Materieel

Elektrische Motorstellen

- 00 : Ook op ouder materieel verschijnt het nieuwe model koplamp (met kleiner glasoppervlak en met UIC-sluiting). De reeks 251 - 270 zijn overigens de enige groene tweewagen motorstellen met horizontale koplampen opstelling.
- Twee andere stellen van deze reeks, de 264 en de 267 zijn de eerste traktie-voertuigen die werden uitgerust met het nieuwe systeem 'TBL' (Transmission Balise Lokomotive) dat in de toekomst het klassieke seinoverbrengingssysteem dmv. de krokodil zal vervangen. Er zijn thans tien signalen van het traject Braine-le Comte - Jurbise aangepast aan dit systeem. De beide stellen worden dan ook bij voorkeur als L-treinen op de lijn 96 ingezet. Ook twee lokomotieven van de reeks 27 krijgen deze experimentele uitrusting.
- 03 : Zes stellen werden vanaf 01.10.84 overgebracht naar de stelplaats Kinkempois en komen sindsdien tot inzet op IC lijn J (Liège - Moeskroen). Naarmate er meer stellen afgeleverd worden, zullen uiteindelijk tegen januari 1985 30 stellen naar Kinkempois verhuizen, en zal dan de volledige IC-dienst op de Waalse as met Breaks gereden kunnen worden.
- Nog steeds vormen de draaistellen het grootste probleem bij deze reeks : Daar deze slechts één ophangingstrap bezitten worden meer trillingen doorgegeven aan de spoorinfrastructuur en haar onmiddellijke omgeving. Daardoor moesten op sommige cruciale punten (vb Watermaal en La Hulpe) snelheidsbeperkingen die enkel gelden voor Breaks, ingevoerd worden.
- 05.9: In ons vakantienummer (blz 23) meldden we reeds dat deze 'Sabena-' stellen nu ook als L-treinen op de lijnen 25 en 124 (tot Mechelen en tot Nivelles) tot inzet komen. Daarbij rijden ze al dan niet gekoppeld met stellen vande reeks 010 - 049 (!).

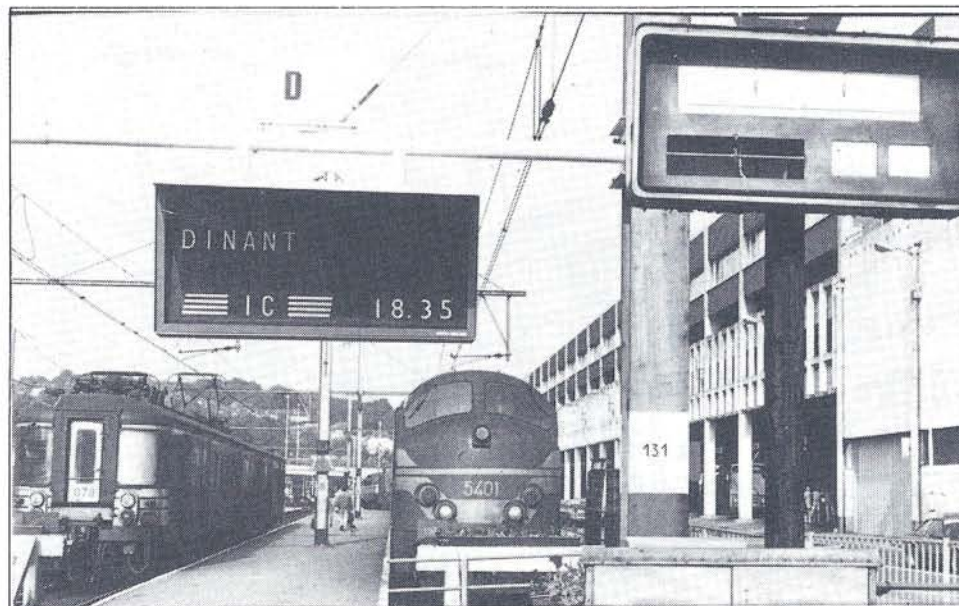
Elektrische lokomotieven

- 21 : De aflevering van deze reeks is nu (eindelijk) volop aan de gang en proefritten hebben regelmatig plaats. Hun eerste commerciële inzet zal gebeuren op IC-lijn C (trek-duw-treinen M4 Antwerpen - Moeskroen)
- 27 : Alle lokomotieven zijn sinds de zomer afgeleverd en in dienst. Tevens zijn ze nu allen technisch aangepast voor 160 km/h.

Dieselmotorwagens

- 40 : De laatste commerciële inzet van deze stellen was een extratrein tussen Lauwe en Antwerpen C op 07.06.84, waarbij stellen 4004 + 4005 tot inzet kwamen. Onze zustervereniging CFV3V organiseerde bovendien een afscheidsronddrit doorheen de Ardennen op 13.10.84.
- 43 : Nog slechts 7 stellen worden thans officieel ingezet : Eén stel te Kortrijk verzekert personeelstreinen, drie stellen van de stelplaats Bertrix worden ingezet door Stockem als personeelstreinen en als P-treinen Arlon-Athus, terwijl de drie 43ers van Montzen personeelstreinen alsook de internationale L-treinen Welkenraedt - Aachen Hbf rijden. Deze laatste diensten rijden in principe zo goed als leeg en zullen bijgevolg zo snel mogelijk afgeschafte worden.
- 44 : Volgende treinen op lijn 69 (tabel 77) worden met twee gekoppelde motorwagens reeks 44 gereden : P 4935 (Kortrijk - Ieper) en P 4936 (Ieper - Kortrijk).
- 45 : Een buitengewoon interessante transfert vond plaats op 02.06.84 toen diesellok 5917 vijf stellen reeks 45 en drie aanhangrijtuigen type 734 overbracht van Haine St Pierre naar Bertrix.

AR 4304 als "Nah-
verkeerszug" 7860
te Aachen - Hbf.
06.84



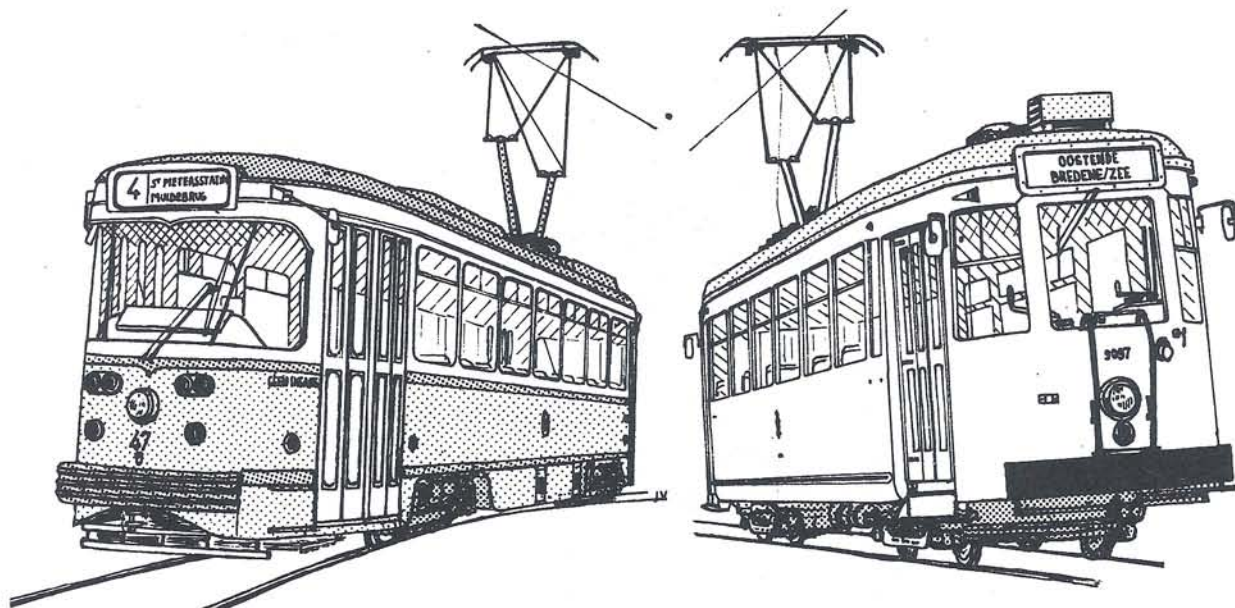
Diesellokomotieven

- 52 : Als laatste 'nieuwe 52' werd de 5318 voorzien van een verwarmingsketel en vernummerd als HLD 5217. Tevens kregen de 52ers van Ronet tot nu toe ongekeerde diensten toegewezen. Zo komen ze nu met goederentreinen tot St Ghislain, Schaarbeek en 's nachts zelfs naar Antwerpen Noord !
- 54 : Naar aanleiding van een speciale rit Antwerpen - Libramont op 08.09.84 kreeg de 5403 terug een vliegend wiel op beide neuzen geschilderd, inzet oa. voor IC-treinen van lijn H Namur - Dinant.
- 59 : Onverwacht kreeg ook de 5922 nog een grote herziening in de AC Salzannes, en kwam in dienst met de nieuwe gele schildering op 15.06.84. Vooral de lokomotieven van Antwerpen Dam kennen een onverwacht hoogtepunt in hun recente bestaan. Deze onverwoestbare lokomotieven worden nu rond de klok ingezet (deels in dubbeltraktie) tot Neerpelt, Aachen West, met ertstreinen naar Monceau, en met kolentreinen naar de elektriciteitscentrales van Ruien (op ex-lijn 85, Oudenaarde - Avelgem - Moeskroen) en Schelle.
- 60 : Nog onverwachter is de tijdelijke 'Renaissance' van deze reeks in reizigersdienst. Sinds 10.09.84 rijden ze 12 P-treinen, en op 17.09.84 kwamen daar nog eens 10 P-treinen bij ! Bovendien worden alle treinen in dubbele traktie gereden. Onderstaand geven wij een lijstje met alle door 60ers gereden treinen, gerangschikt per stelplaats :
- | | |
|---|--|
| Merelbeke | : P 3081, Dendermonde (6h32) - Brussel Zuid (7h20) |
| | P 3084, Dendermonde (7h34) - Brussel Zuid (8h27) |
| | P 3085, Dendermonde (8h00) - Brussel Zuid (9h47) |
| | P 4991, Brussel Zuid(16h02) - Dendermonde (16h55) |
| | P 4994, Brussel Zuid(16h51) - Dendermonde (17h42) |
| | P 4995, Brussel Zuid(17h20) - Dendermonde (18h10) |
| | P 3031, Denderleeuw (7h23) - Brussel Zuid (8h01) |
| | P 3916, Zottegem (6h35) - Brussel Noord(7h42) |
| | P 4071, Brussel Zuid(16h07) - Denderleeuw (16h46) |
| | P 4915, Brussel N. (16h31) - Zottegem (17h27) |
| St Ghislain | : P 3861, St Ghislain (6h57) - Moeskroen (8h06) |
| | P 4561, Tournai (16h09) - St Ghislain (16h48) |
| | P 3822, Mons (6h20) - Schaarbeek (7h30) |
| | P 4528, Schaarbeek (17h07) - St Ghislain (18h28) |
| Kinkempois | : P 3421, Liège G (7h24) - Statte (8h06) |
| | P 4421, Statte (16h18) - Liers (17h32) |
| Monceau (lokomotieven geleend van de stelplaats St Ghislain) | : P 3750, Erquelinnes (6h18) - Charleroi S (6h54) |
| | P 3744, Charleroi S (7h35) - La Louvière (8h01) |
| | P 3762, Charleroi S (6h34) - Namur (7h44) |
| | P 4706, La Louvière (16h26) - Charleroi S (16h54) |
| | P 4731, Namur (17h08) - Charleroi S (18h01) |
| Ottignies (lokomotieven geleend van de stelplaats Kinkempois) | : P 3133, Ottignies (7h23) - Namur (8h03) |

Deze inzet kan onaangekondigd terug vervangen worden door elektrische loks.

Rangeerlokomotieven

- 72 : Deze reeks is nu officieel niet meer in dienst. Wel staan de vier laatste machines (7201, 7203, 7209 en 7214) nu reserve, en vervangen ze af en toe een uitgevallen 82er.
- 75 : Enkel de 7504 is nu nog te zien in zijn oude, groene schildering van toen hij nog 6504 genummerd was.



Antwerpen

miva

Vanwege het nijpende materieelstekort werd AB 535 (met beperkte aanrijdingsschade) terug in dienst gesteld. Daarentegen werden de AB's 539, 544, 566, 568 (Van Hool - Fiat 420 HA ST9) en 583 (Van Hool - Fiat 409 AU 9) buiten dienst gesteld.

De nieuwe terminus van de tramlijnen 2 en 4 op de Lelieplaats te Hoboken kwam in dienst vanaf ma. 14.05.84. De officiële inhuldiging ervan had eveneens plaats op 14.05 met de pcc's 2052 en 2053, terwijl de proefrit reeds op vr. 11.05 gebeurde met pcc 2051. Deze nieuwe terminus ligt zowat 150m zuidelijker dan de vroegere. De oude grote keerlus rond het Kioskplein werd opgebroken; de rijtuigen blijven nu aan één kant (de westkant) van het plein, rijden voorbij het vroegere gemeentehuis en keren dan terug rond het heldenmonument in het park Broeydenborg.

Vanwege de werken nodig voor het aansluiten van de nieuwe lus op het bestaande tramnet en het vernieuwen en verplaatsen van de sporen op de Kioskplaats gebruikten de trams vanaf di. 24.04.84 de keerdriehoek van de d'Urselstraat - Antwerpsesteenweg als eindpunt. In theorie dient deze keerdriehoek te verdwijnen na het in dienst nemen van de nieuwe terminus op de Lelieplaats

Vanaf di. 15.05.84 kwamen de vernieuwde sporen van de Korte Nieuwstraat en de Wolstraat in dienst. Hierdoor kwam een einde aan de afleiding van de tramlijnen 3 en 10 via de Leien naar de Nationale Bank en van de lijn 11 via de ondergrondse tramtunnels naar de Groenplaats.

Pcc 2124 kwam vanaf vr. 25.05.84 in dienst als "koekjestrans" met publiciteit. Gedurende een aantal zaterdag namiddagen werden aan boord koekjes van het gepromote merk uitgedeeld aan de reizigers.

Einde mei, begin juni werden de 6 tramhaltes van de lijnen 8 en 11 op de Gitschotellet voorzien van verhoogde opstapkades, na omleiding van het fietspad. Tegen hiermee werden drie haltes verlegd tot voorbij het kruispunt. Half september werd eveneens gestart met een gelijkaardige heraanleg van de halte Vosplein.

Vanaf ma. 04.06.84 kwam als gevolg van de invoering van het Intercityplan een nieuwe buslijn in dienst. Deze buslijn, met lijnnummer 38, rijdt tussen Berchem Station en het station Antwerpen Linkeroever ter vervanging van de weggevallene treinbediening tussen deze beide. Vertrekkende vanaf Berchem Station rijdt deze lijn via de Singel, de Kolonel Silvertoplaan, de Kleine Ring, de Kennedytunnel, de Blancefloerlaan en de Waterwilgweg naar het station Antwerpen Linkeroever. De terugrit geschiedt via de Katwilgweg, de Blancefloerlaan en vervolgens het omgekeerde van de heenrit. Onderweg zijn er in beide richtingen haltes voorzien aan Berchem Kerk, aan de Jan Van Rijswijcklaan en aan het Zuidstation. De rijtijd bedraagt ongeveer 20 minuten. In de richting Linkeroever zijn er 's morgens drie ritten en 's namiddags drie ritten. In de richting Berchem zijn er 's morgens twee ritten, 's namiddags drie ritten en 's avonds één rit. Op zaterdag, zonen feestdagen wordt er niet gereden.

Deze lijn wordt uitgebaat door de pvba De Polder, bijna steeds met de autobus nr 79 (Mercedes C 302 / 11.R, bouwjaar 1972).

Op deze lijn zijn de klassieke MIVA-tarieven van toepassing.

Op vr. 22.06.84 werd de motorwagen 2050 (ex-pcc) voorgesteld aan de pers als proefrijtuig met draaistroomaandrijving. Vanaf oktober zal dit rijtuig in normale reizigersdienst komen, voornamelijk op lijn 4.

Pcc 2146 doet sinds za. 07.07.84 dienst als "woestijntram" met publiciteit voor een frisdrank.

Om haar sterk slinkend autobuspark terug wat op peil te brengen kocht de MIVA eind augustus 25 autobussen Van Hool - Fiat 420 HA U over van de MIVB, dit in afwachting van een definitieve beslissing van de Minister van Verkeerswezen in verband met de aankoop van nieuwe autobussen. De totale aankoopprijs voor deze 25 tweedehandsautobussen bedraagt 8,7 miljoen (300 000 BEF per bus + 16% btw).

De autobussen kwamen op volgende data aan bij de MIVA :

op di. 04.09 : 8457, 8458, 8459, 8460, 8462, 8466, 8467, 8468 en 8470 ;
 op wo. 05.09 : 8442, 8443, 8444, 8445, 8449, 8454, 8456, 8463, 8464 en 8465 ;
 op ma. 10.09 : 8446, 8447, 8448, 8451 en 8455 .

De 8458, 8459, 8460 en 8462 gingen rechtstreeks naar de centrale werkplaats te Hoboken, de overige gingen naar de autobusgarage Zurenborg.

Deze "brusselse" autobussen zullen na grondig nazicht, herstelling (o.a. vernieuwing van de beplating), aanpassing (plaatsing van een ontwaardingsapparaat Camp en van de bedrading voor de toekomstige ontwaardingsapparaten Hasler, plaatsing van een andere perceptiepost, verwijdering van franstalige aanduidingen) en herschildering in de Antwerpse huisstijlkleuren stelselmatig in dienst gesteld worden.

Bij hun herschildering in Antwerpse kleuren zullen deze bussen als volgt vernummerd worden :

8442	wordt	428	8447	wordt	442	8455	wordt	452	8460	wordt	461	8466	wordt	473
8443	"	429	8448	"	444	8456	"	454	8462	"	466	8467	"	480
8444	"	430	8449	"	446	8457	"	456	8463	"	467	8468	"	481
8445	"	437	8451	"	448	8458	"	457	8464	"	468	8469	"	482
8446	"	439	8454	"	449	8459	"	459	8465	"	472	8470	"	483.

Deze nieuwe nummers stemmen overeen met de door buitendienststellingen in het autobuspark (en in de autobusgarage) vrijgekomen plaatsen (voorbeeld : de plaats van de na brand gesloopte AB 542 wordt ingenomen door de AB 442, ex 8447).

Als eerste kwam de AB 457 (ex 8458) in dienst op ma. 24.09.84 op de lijnen 17 en 27 (dienstwagennr. 11).

Op 12.04.84 had te Antwerpen de offerte-aanvraag plaats voor de ruwbouw van het ondergrondse tramstation Schijnpoort. Dit station zal bestaan uit een lokethal met daaronder twee niveau's voor sporen en perrons; de met de schildmethode te boren enkelsporige tram-tunnels komen hier immers onder elkaar te liggen. De ruwbouw van dit station zal gebeuren met de open bouwwijze in een gesloten kuip waarin bemaald kan worden. De uitvoeringstermijn bedraagt 27 maanden.

Begin augustus keurde de Minister van Verkeerswezen de toewijzing van deze werken voor een bedrag van 291,73 miljoen goed.

Op 14.08.84 had te Antwerpen de offerte-aanvraag plaats voor het bouwen van twee tramkokers onder de Schelde. Het bouwen van deze tunnels is de tweede fase van de aanleg van een tramlijn naar de linkeroever. De eerste fase van dit project omvat de bouw van het ondergronds tramstation Frederick Van Eeden, met daarin de vertrekschacht voor de twee geplande tunnels, en een koker met open helling op de Blancefloerlaan. De derde fase van het project omvat de verbouwing van het tramstation Groenplaats en de bouw van het verbindingsstuk tussen dit station en de twee enkelsporige tramtunnels



AB 636 van de reeks 531 - 560 Van Hool 420 HA-U (1968), de oudste nog in dienst zijnde busreeks in België. Hoboken, Verenigde Natieslaan, 08.84

Vanaf ma. 03.09.84 werden de lijnen 19 en 20 te Deurne terug aan mekaar gekoppeld, maar wel enkel overdag. Na 20h30 wordt de ringlijn terug verbroken. Tesamen met de informatiekampagne over deze nieuwe verbinding werd door het promotieteam van de MIVA een fotozoektocht over de lijnen 19/20 georganiseerd.

Eveneens vanaf ma. 03.09.84 werd de reisweg van lijn 33 te Wilrijk gewijzigd. Komende van Merksem rijdt men nu vanaf de Vredebaan via de Prins Boudewijnlaan en de Groenenborgerlaan naar de Jules Moretuslei, vanaf waar terug de klassieke reisweg wordt gevolgd. Voor de richting naar Merksem geldt het omgekeerde. Door deze nieuwe reisweg vervalt het gebruik door lijn 33 van een autosnelwegvak. Daarentegen ontstaat er een verbinding met de lijnen 25bis en 27 en wordt het RUCA bediend. Het nieuwe traject telt in beide richtingen twee haltes.

Gent



Nadat vanaf ma. 02.04 het tramverkeer in de Veldstraat onderbroken werd voor het herinrichten ervan als wandel- (en tram-)straat, rijden er sinds ma. 02.07 terug trams in de bekendste Gentse winkelstraat. Dit dan in een totaal vernieuwde spoorbedding, aangelegd in een ander type bestratingsvorm dan het wandelgedeelte.

Het in gebruik nemen van de eigen bedding in de Veldstraat was terzelfdertijd de start van een grondige reorganisatie van de tramlijnen 1 en 4. Waar vroeger de vertrouwde tram 4 door de Veldstraat reed, is dit nu tram 1 (of 11 of 12), met behoud echter van de rode lijnfilm zoals de vroegere 4. Uit studies bleek namelijk dat een aanzienlijk deel van het sociaal-economisch leven in het Gentse zich afspeelt langs de noord-zuidas Wondelgem-Rabot-Korenmarkt-St.-Pieters-Akademisch Ziekenhuis. Vandaar dat tram 1 komende van Wondelgem nu vanaf de Korenmarkt doorrijdt naar het St.-Pietersstation in plaats van naar Ledeberg (Moscou). De frekwentie van de nieuwe lijn 1 bedraagt 6min. in de spits- en 7min. in de daluren. Ter versterking van het vervoer van en naar het St.-Pietersstation rijdt er in de spits tussen de Korenmarkt en het station ook nog de lijn 12 (nieuw lijnnummer ter vervanging van de 4-doorstreept). Op die manier bekomt men tussen het stadscentrum en het St.-Pietersstation een spitsfrekwentie van 3min. Voor sommige ritten met beperkte reisweg, namelijk van St.-Pietersstation tot Van Beverenplein (de vroegere terminus van tram 1 voor de verlenging naar Wondelgem) werd het lijnnummer 11 ingevoerd. Voor deze nu al meer dan 9km lange noord-zuidverbinding zijn er, zoals bekend, reeds verlengingsplannen: in het noorden naar Evergem; in het zuiden richting Akademisch Ziekenhuis en verder naar Zwijnaarde.

Lijn 4 verdween niet, maar kreeg het volgende traject: ten noorden van de Korenmarkt het traject van de oude lijn 4 (Muidebrug-Korenmarkt), ten zuiden het traject van de oude lijn 1 (Korenmarkt-Moscou). De frekwentie op de nieuwe lijn 4 bedraagt 6min. in de spits- en 8min. in de daluren. De ritten met beperkte reisweg tussen de Korenmarkt en Ledeberg Kerkplein kregen het lijnnummer 41. De lijnfilm van de 4 is blauw, zoals de vroegere 1.

Tijdens de Gentse Feesten van za. 14.07 tot en met ma. 23.07 werd dagelijks vanaf 14h de Korenmarkt verkeersvrij gemaakt waardoor de lijnen 1 en 4 onderbroken werden. Tussen St.-Pieters en de Korenmarkt reden de trams met lijnaanduiding 12. Voor de noordelijke trajecten hadden de trams 1 en 4 het Cravensteen als eindpunt, waar zich voor beide lijnen een overloopwissel bevindt.

Zoals vorig jaar werd ter gelegenheid van de Gentse Feesten een "Gentse feestkaart" verkocht tegen de prijs van 200 BEF en geldig op het ganse MIVG-net en op de bussen van de NMVB binnen het stadstariefgebied gedurende de feestweek. In samenwerking tussen de MIVG, de Vereniging voor het Trammuseum, de vereniging TIO-Noordzee en de krant De Gentenaar werd tussen St.-Jacobs en het Belfort, op een licht hellend parcours van de niet meer gebruikte rails van de vroegere tramlijn 3, een paardetram ingelegd. Deze op wo. 20.06.84 vanuit Schepdaal overgebrachte open bijwagen of "baladeuse" 8947 (NMVB-eigendom) werd heen en weer getrokken door twee paarden. Het ter plaatse brengen vanuit de stelplaats gebeurde op do. 12.07 met behulp van de drie-assige motorwagen 339. De "paardetram" werd dan met een heftruck op het van het tramnet geïsoleerde spoor geplaatst, waarna een eerste avondlijke proefrit werd gehouden. De officiële inhuldigingsrit van de paardetram had plaats op zo. 15.07. Tijdens de feesten vervoerde deze tram zowat 8000 mensen. De prijs per rit bedroeg 1 frank. Na de Gentse Feesten werd op di. 24.07 het open rijtuig terug opgehaald door de motorwagen 339.

Wegens de opeenvolgende faillissementen van de firma's die achtereenvolgens instonden voor de plaatsing en het onderhoud van de halteborden (van het gestandaardiseerde type en met onderaan een strook voor publiciteit) besloot de MIVG om deze taak zelf te verzorgen. De nieuwe door de MIVG geplaatste halteborden zijn eveneens volgens het nationaal gestandaardiseerde model, maar met een gele in plaats van een witte achtergrond en zonder publiciteit. Aan de gemeenschappelijke MIVG-NMVB haltes verzorgt de MIVG eveneens de aanduidingen voor de NMVB-lijnen.

Buiten de reorganisatie van de lijnen 1 en 4 ondergingen ook enkele buslijnen vanaf ma. 02.07 trajectwijzigingen. Het gaat hierbij om de lijnen:

- 51 en 52 Mariakerke Kolegemkouter-Heuvelpoort (lijn 51)-Zwijnaarde (lijn 52): verbeterde bediening van het Van Beverenplein;
- 81, 82 en 83 St.-Pietersstation-St.-Denijs-Westrem-St.-Martens-Latem: verbeterde bediening van de wijk Latem Kouter;
- 75 St.-Pietersstation-Akademisch Ziekenhuis: bediening van het burelencomplex aan de Toemaattragel.

Een aantal lijnen waarvan sommige ritten in de daluren, in de spitsuren, tijdens de week-ends of tijdens de vakantieperiodes een beperkt traject hebben, kregen in plaats van het doorstreept lijnnummer een eigen lijnnummer. Het gaat om volgende nieuwe nummers :

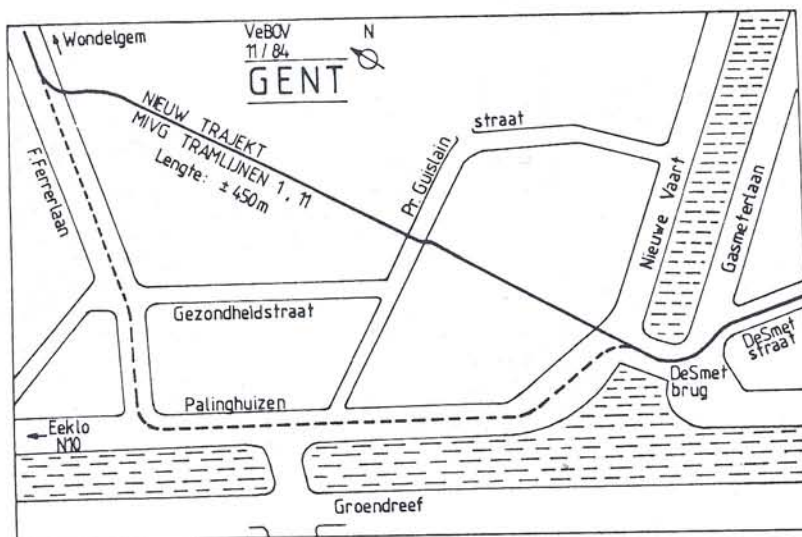
- | | |
|--|---------------------------------|
| 11 St.-Pietersstation - Van Beverenplein | (zie hoger); |
| 12 St.-Pietersstation - Korenmarkt | (zie hoger); |
| 18 Malem - Westveld | (beperkte lijnvoering lijn 17); |
| 41 Ledeborg Kerk - Korenmarkt | (zie hoger); |
| 61 Meulestede - Muide | (beperkte lijnvoering lijn 6); |
| 72 Maalte - St.-Pietersstation - Darsen | (beperkte lijnvoering lijn 71). |

Tijdens de maanden juli en augustus werd de buslijn 38 verlengd voor de bediening van het sport- en recreatiecentrum Blaarmeersen.



AB 30 als pendelbus op lijn 1 geeft aansluiting met pcc 06 tijdens de spoorwerken op de De Smetbrug. Gent, De Smetstraat, 08.84

Teneinde het verkeersknooppunt van de Palinghuizen te vermijden werd voor tramlijnen 1 en 11 een volledig in vrije bedding gelegen traject aangelegd tussen de De Smetbrug en de F. Ferrerlaan. Op de 3 kort achter elkaar gelegen kruispunten (Nieuwe Vaart / Gasmeterlaan, Rooigemlaan, Ferrerlaan / Gentsebaan N10) veroorzaakte het, vooral tijdens de spitsuren, lange oponthoud (1 à 6 min) een jaarlijks verlies van 2800 tramuren. Teneinde het nieuwe traject aan te sluiten werd het tramverkeer van 20.08 tot 01.09.84 beperkt tot de De Smetstraat. Het overige deel van de lijn tot Wondelgem werd met autobussen bediend. De lange onderbreking voor het aansluiten van de nieuwe sporen werd veroorzaakt door het gedeeltelijk verleggen van de sporen op de De Smetbrug. Er diende een speciaal laag-profiel groefspoor in het brugdek verankerd te worden.



Op 21.09.84 werd door minister Herman De Croo het vernieuwde traject in de winkelwandel Veldstraat officieel geopend. Hiervoor kwam de met bloemen versierde 3-assige mw 339 met NMVB open bijwagen 8947 tot inzet. Op 22.09.84 was het vervoer op lijn 1 om diezelfde reden kosteloos en reed mw 339, met orkestje, tussen het St-Pietersstation en de Korenmarkt.

Het voorziene verbussen van tramlijn 10, volgens het K.B. van 30.12.82 voorzien op einde 1984, is uitgesteld. Een voorstel om de exploitatiekosten van lijn 10 te drukken en tevens één rijtuig uit te sparen op het toch al erg krappe materieelpark, voorziet in het samenkoppelen van lijnen 4 en 10 als één lijn.

Van de autobusreeks 660 - 683 Van Hool 420 HA U - Fiat (1969) blijven enkel nog 661 - 673 over, die buiten speciale ritten, slechts enkele spitsuurritten op de lijnen 52 en 70 rijden. Hun verdere buitendienststelling wordt verwacht tegen de lente 1985.

Liège

stil

Tussen januari en augustus 1984 werd aan de STIL een nieuwe reeks gelede autobussen afgeleverd :

aantal :	20
reeks :	704 - 723
merk, type :	Van Hool AG 280 2
onderstel nrs :	13386 - 13405
bouwjaar :	1984
PVA :	83 / 1157
totaal gewicht :	24.5 t
motor :	MAN D 2566 MTH
gangwissel :	Voith D 851
aantal plaatsen :	zit : 50
	sta : 84
	leun : 6 (in de geleiding)
	totaal : 140



gAB 720 Van Hool AG 280 2 - MAN op lijn 3 richting Flot-Marly. Sinds de aflevering van deze reeks verschijnen de gelede autobussen nu ook buiten de spitsuren in het verkeer. Liège, Bd. Frère Orban - Esplanade Roi Albert I, 06.84.

De stelplaatsverdeling van deze reeks is als volgt :
 Robermont : 704 - 715, samen met de prototypes 701 - 703 voor lijnen 1, 4 en 7 ;
 Jemeppe : 716 - 723 voor de lijnen 2 en 3.
 Hierdoor zijn de Van Hool A120/20 - MAN 227 - 235 van Jemeppe naar Robermont verhuisd.

Gegevens aflevering :

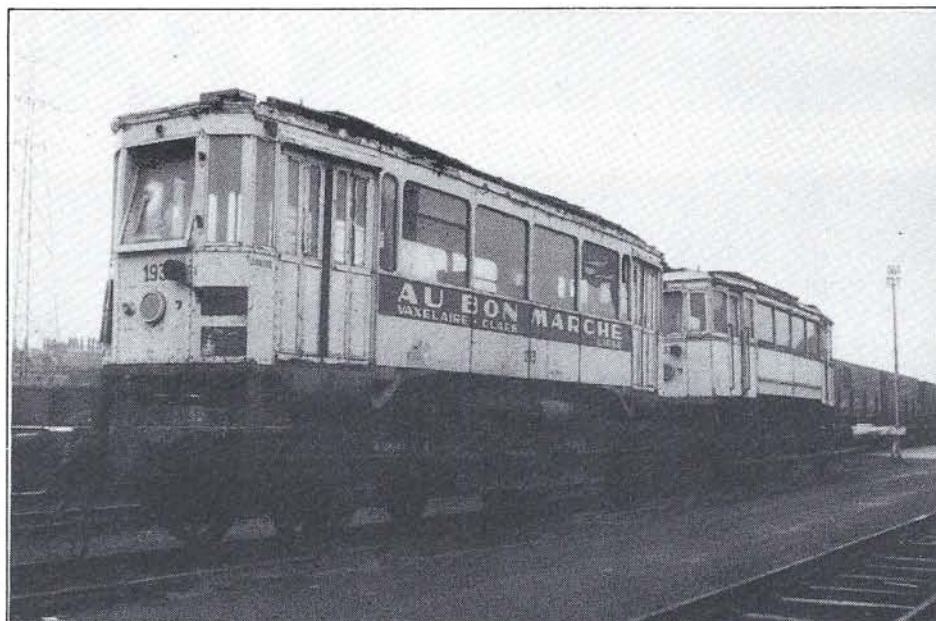
nummer	plaat	datum aflev.	nummer	plaat	datum aflev.
704	CNY 946	19.01.84	714	CYB 252	02.08.84
705	EAS 565	13.06.84	715	CYB 219	01.08.84
706	EAS 589	20.06.84	716	BPK 196	01.08.84
707	EAS 846	28.06.84	717	CYC 005	25.04.84
708	EAS 842	16.07.84	718	CYB 255	17.04.84
709	EAT 021	28.06.84	719	DHT 192	26.04.84
710	EAN 395	11.07.84	720	DHT 194	16.05.84
711	EAT 011	04.07.84	721	DHT 197	17.05.84
712	EAT 012	02.08.84	722	DHT 211	30.05.84
713	EAT 010	02.08.84	723	DHT 199	06.06.84

Door de aflevering van de gelde autobussen is tussen juni en augustus 1984 de autobusreeks 131 - 150 volledig afgevoerd. De kenmerken van deze reeks zijn :

aantal : 20
 reeks : 131 - 150
 merk, type : Van Hool 409 AU 9
 onderstel nrs : VHF 5566 - 5585
 bouwjaar : 1972
 PVA : 10988
 gewicht : 16.0 t
 aantal plaatsen : 90

nummer	plaat	datum afvoer	nummer	plaat	datum afvoer
131	6073P	20.07.84	141	918P6	31.08.84
132	5554P	20.07.84	142	918P5	20.08.84
133	919P0	01.06.84	143	918P0	31.08.84
134	919P2	31.08.84	144	918P1	18.06.84
135	919P3	31.08.84	145	918P3	20.08.84
136	918P4	31.08.84	146	918P2	11.07.84
137	919P1	11.07.84	147	5553P	27.03.84
138	918P7	31.08.84	148	5559P	31.08.84
139	918P8	26.06.84	149	186P0	31.08.84
140	918P9	31.08.84	150	5582P	20.07.84

142, 145 zijn verkocht aan een privaat uitbater voor schooldiensten
 131, 144, 146 zijn verkocht voor export naar Algerie
 150 is verkocht aan de gemeente Flémalle - Haute
 147 is bestemd voor het museum Natalis



mw 193 en mw 133
 (ex-TULE) wachten in
 Bressoux op transport
 naar Robermont voor
 restauratie. 08.84,
 foto Marcel Lambou.

De opening van het museum van het luiks openbaar vervoer in de oude stelplaats Natalis is voorzien in april 1984. Buiten vroeger reeds tentoongesteld materieel wordt volgende materieel momenteel gerestaureerd :

trammaterieel :	mw 133	Familleureux - ACEC	1926
	mw 193	Baume & Marpent - ACEC	1930
	bw 701	Familleureux	1926
trolleybus :	544	FN TB VI - ACEC	1954
autobus :	14	Mercedes 0.3500 - Jonckheere	1952 (wordt 72)
	114	Brossel A 99 DAR V/M - Leyland - Jonckheere	1966
	503	Van Hool 410/135 - Fiat	1971

In de ongebruikte metrotunnel van de Quai St-Leonard bevinden zich nog volgende buitendienst gestelde autobussen :

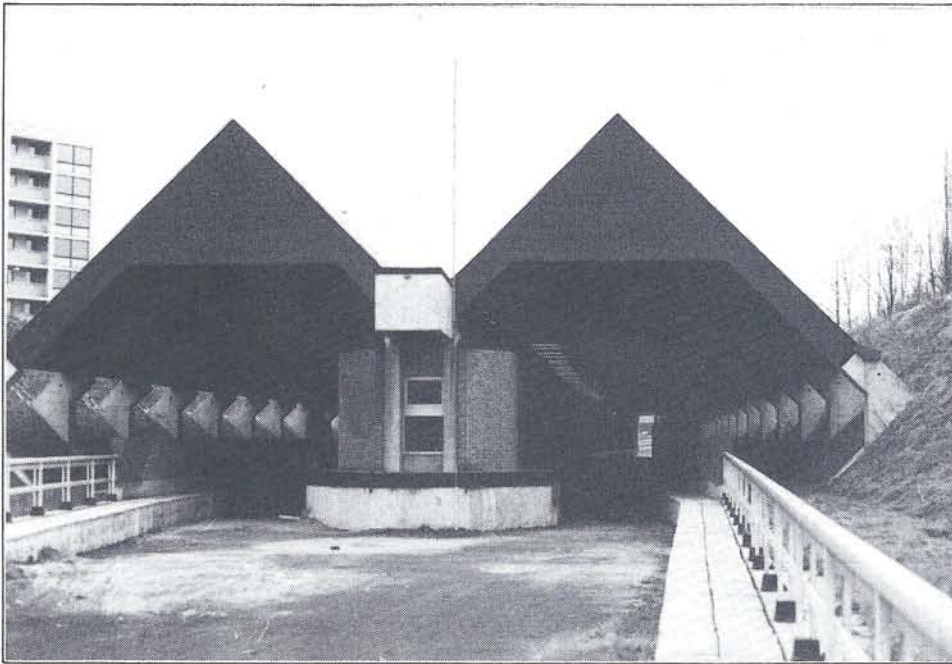
76	Brossel - Leyland	1960	(ex - RELSE)
370	Brossel BL 55 S - Leyland - Jonckheere	1969	
447	Van Hool 410/135 - Fiat	1968	

Volvo B59-55-S - Jonckheere 522 werd buiten dienst gesteld na een ongeval te Droi he op 02.07.84 op lijn 17 ; 660 wordt verbouwd tot infobus in vervanging van Mercedes O.317 - Van Hool (1963) 34 (ex - 210).

AB 234 en 235 werden als eersten van de reeks 151 - 235 Van Hool A120/20 - MAN in de nieuwe huisstijl met gele en rode band uitgevoerd.

Charleroi

stic



Het prachtige métro-légér-station Pensée met een door houten vakwerk gedragen zadeldak. Van deze lijn naar Châtelet en de lijn naar Gilly dient nog steeds uitgemaakt te worden of ze uitgebaat wordt door de NMVB of door de STIC (met NMVB gelede trams). 02.84

mivb

Brussel

Eind november 1984 werd de levering verwacht van de eerste gelede autobus voor de MIVB. Gegevens van deze reeks zijn :

aantal : 25
 reeks : 8801 - 8825
 merk, type : Van Hool AG 280 / ..
 onderstel nrs : 13360 - 13384
 motor : MAN D2566MTH

Deze autobussen zijn op het gekende Van Hool AG 280 onderstel met lage vloer gebouwd waarbij de motor zich in het midden van de trekker bevindt, maar zijdelings verschoven onder de zitbanken. Het koetswerk bevat vier dubbele deuren, in zelfbediening met drukknoppen, met als nieuwigheid dat de deurmechanismen in de instaptreden zijn ingewerkt. De laagste instaptrede komt hierdoor wel iets uit het koetswerk. De klassieke bedieningskast boven de deur verviel, waardoor de verlichting, met 65 W Philips armaturen, doorlopend kon aangebracht worden. De voorzijde kenmerkt zich door het gebruik van rechthoekige kop- en mistlampen en een 1.8 m brede filmkast boven de voorruit. De grote breedte van deze filmkast noodzaakt met twee afzonderlijke maar gekoppelde rollen (1 grote en 1 kleine) te werken. De bediening van de filmkast gebeurt met lokale drukknoppen.

Het kleurenschema, zowel binnen als buiten, vertoont enkele wijzigingen :

Binnen : een zwarte "Pirelli"-noppenvloer, de zetelverhogen en onderzijde van de wanden in lichtblauw, de raamstijlen en het plafond in oranje.

Buiten : klassieke gele kleur met een donkerblauwe brede band onderaan, een lichtblauwe band onder de ramen en een donkerblauwe band boven de ramen. De omranding van de koplampen is nu donkerblauw i.p.v. vroeger zwart.

De aflevering van de 2-assige net/acculokomotieven CMI-ACEC is beëindigd. De afleveringsdata waren als volgt :

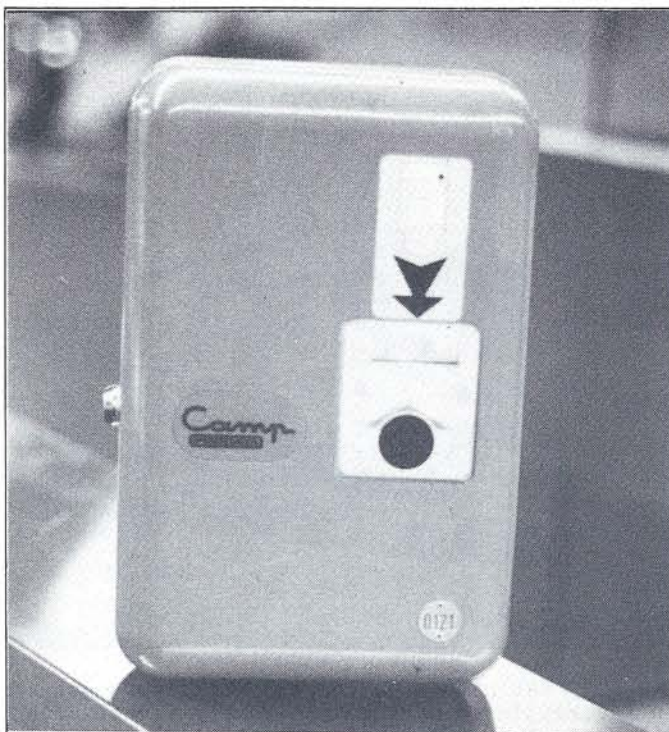
65 :	17.02.84	68 :	05.10.84
66 :	13.07.84	69 :	09.11.84
67 :	14.09.84		

Gpcc 7948 kreeg bij wijze van proef klapparamen i.p.v. volledig vaste ramen langs één wagenzijde. In de zomer is de ventilatie met de hefluiken in het dak immers onvoldoende.

De 2-assige gemoderniseerde standaardmotorwagens 1513, 1608, 1611 en de 2-assige standaardbijwagen 604 werden klaargemaakt voor verkoop overzee. Bij deze gelegenheid werden terug de oorspronkelijke wagennummers resp. 1069, 1048, 1245 en 2190 aangebracht.

AB 8059 Bus & Car Eagle 16 - Caterpillar van de reeks 8046 - 8060 wordt, net zoals AB 8060 verbouwd tot salon-bus voor vervoer van genodigden

Een CAMP-ontwaardingsstoestel type FE33, gedeeltelijk in licentie vervaardigd door PRODATA. Deze elektronische automaten werden reeds in verschillende (pre-)metrostations opgesteld. Sinds juni 84 worden ze ook geleidelijk op trams aangebracht, aan alle deuren, te beginnen met de gpcc 7700. De hierbij gerekupereerde elektro-mechanische ontwaardingsstoestellen CAMP type AJ worden aan de middendeur van de autobussen opgesteld.
 Brussel, 09.84



Sinds de zomer 1984 worden de wagennummers op de herschilderde autobussen met nieuwe mallen aangebracht. Het cijfertype hiervan ("Helvetica medium") is hetzelfde als vroeger reeds werd gebruikt op de autobussen 8015 - 8045 en 8047 - 8269.

Sinds 04.08.84 rijden de tramlijnen 18 en 92 op de Brugmannlaan op een vrije bedding tussen het Heldenplantsoen en Ma Campagne. De wegmarkering hiervoor gebeurde met witte lijnen (volledige witte arcering ter hoogte van de haltes) en de vermeldingen "BUS" daar het verkeersreglement geen vrije trambedding voorziet.

Op 10.05.85 zal metrolijn 1a vanaf Bockstaal verlengd worden tot Heizel met tussenliggende stations Stuyvenberg en Brugmann. Het station Heizel, parallel met het nieuw aangelegde tramstation van lijnen 18 en 81, zal vooreerst als openluchtstation worden gebruikt. Dit met het oog op verschillende manifestaties op de Heizel in 1985.

nmvb - sncv - nkg

Alle gelede enkelrichtingsmotorwagens reeks 6000 werden aan de kust met elektronische detektieapparatuur BETEA uitgerust. Enkele verkeerslichten bezitten identieke bakens en kunnen hiermee door de tram beïnvloed worden. In de toekomst kan met hetzelfde systeem de halte-aankondiging in de tram gestuurd worden. Het is hiervoor overigens niet nodig alle haltes met bakens uit te rusten, doch regelmatige referentiepunten (vooral na keerlussen) zijn voldoende. Deze nieuwe uitrusting, met o.a. een klein grijs kastje met oranje voorzijde boven de voorfilmkast, vervangt de ALMEX-uitrusting die nooit voldoening schonk.

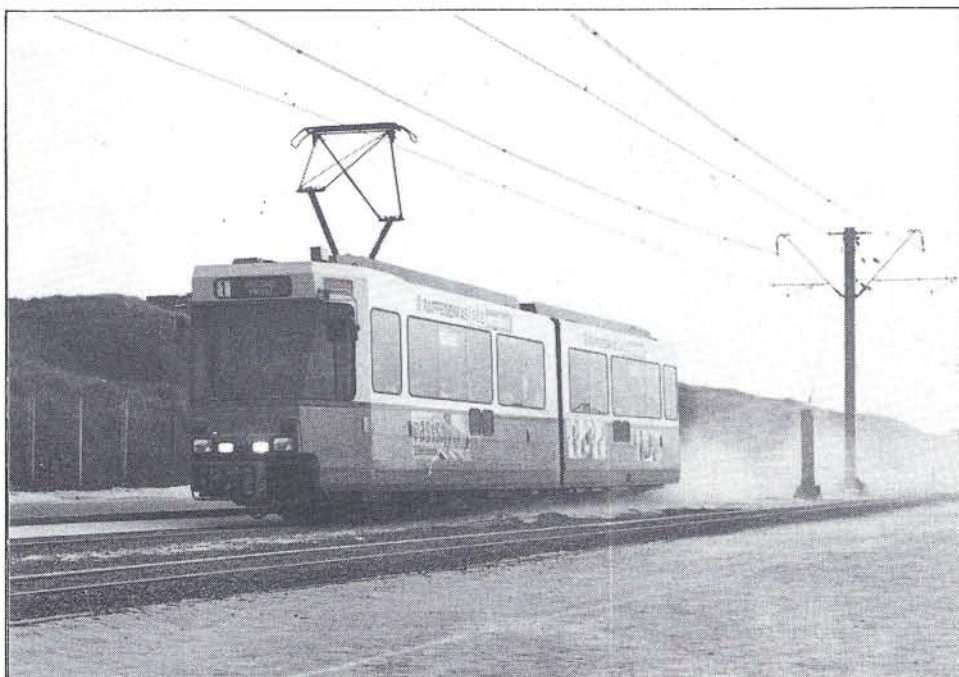
Evenals de gmw 6005 (voor), 6036 (achter) en 6037 (voor) aan de kust, werd te Jumelet de gmw 6139, na ongeval, langs beide zijden met een nieuw paneel met gewijzigde koplampenopstelling voorzien.

Het lot van de tramlijn 41 Charleroi - Trazegnies is erg onzeker geworden, en een speedige verbussing wordt verwacht.

Daar het eerste gebruik van de nieuwe autobusreeks 5971 - 5996 Volvo B10R-55 - IAG AI450 pas verwacht wordt bij het UITP-kongres te Brussel in mei 1985, werd de bouw van de reeks tijdelijk stilgelegd bij AB 5980.

Voor de viering van het 100-jarig bestaan van de NMVB in 1985 zullen 7 bijkomende info-bussen worden gebouwd om iedere provincie van één te voorzien. In tegenstelling met de twee bestaande info-bussen die verbouwd werden uit moderne autobussen, zullen vermoedelijk oudere autobussen worden verbouwd (Van Hool 420 HA ST 6 van 1969 - 71).

De reeds enige tijd verwachte bestelling van 50 gelede autobussen Van Hool AG280 - MAN, is om budgettaire redenen nog steeds niet door het ministerie goedgekeurd.



gwm 6037 met nieuwe koplampenopstelling tussen Middelkerke en Raversijde op de zeedijk. Bemerkt rechts boven de filmkast de nieuwe BETEA-verkeerslichtenbeïnvloeding. 07.84

Verenigingsnieuws

Vergaderingen

- vr 07.12.84 : Afd. Autobus : 20h Café Antverpia, Graanmarkt, Mechelen vergadering
- vr 14.12.84 : Afd. Brussel-Brabant : 20h Metrostation Anneessens, Brussel
Trein in Polen en Marokko, dia's van Wouter Janssens.
- vr 21.12.84 : Afd. Antwerpen : 20h Café De Nieuwe Carnot, Carnotstraat, Antwerpen
Grote Diaverkoop, door alle leden kunnen dia's te koop worden aangeboden.
- vr 04.01.85 : Afd. Autobus : 20h Café Antverpia, Graanmarkt, Mechelen vergadering
- za 05.01.85 : Afd. West-Vlaanderen : 14h30 Stationsbuffet Brugge
praatnamiddag
- vr 11.01.85 : Afd. Brussel-Brabant : 20h Metrostation Anneessens, Brussel
1984, Een bewogen jaar voor de NMBS, dia's van Yves Reynaert.
- vr 18.01.85 : Afd. Antwerpen : 20h Café De Nieuwe Carnot, Carnotstraat, Antwerpen
Diaprojectie door de heer Schram.

Opmerking : De VeBOV Afdeling Antwerpen zal haar vergadering van februari 1985 uitzonderlijk houden op vrijdagavond 08.02.85, en niet op de derde vrijdag van de maand, zoals gebruikelijk.

Uitstappen

Eén van onze leden, de heer Luc Couscheir, organiseert op dinsdag 05.02.85 een uitstap per autocar naar het West-Duitse trolleybusbedrijf Solingen. Daar zal gereden worden met het prototype van de trolleybussen voor de MIVG dat thans te Solingen beproefd wordt. Het vertrek is voorzien te Antwerpen, en bij voldoende belangstelling zal een halte voorzien worden in het Brusselse. De deelnamekosten zijn afhankelijk van het aantal deelnemers.

Alle verdere inlichtingen kan U (enkel schriftelijk) bekomen bij :

Luc COUSCHEIR, Gladiolusstraat 5, B-2610 Wilrijk

Verslag van de VeBOV rondrit van za 06 oktober 1984

De door onze vereniging georganiseerde rondrit met dieselmotorwagen 4407 kende een groot succes. Enkel het vertrek te Gent St Pieters had plaats in stortregen, de rest van de rit en de talrijke fotostops konden droog, en deels met een herfstzon verlopen. Voor vele leden was deze tocht een eerste kennismaking met het Gentse havengebied en met de lijn naar Moerbeke, alwaar de suikerfabriek (in het bietenseizoen kent deze lijn een hoge verkeersdichtheid) vlak naast het intakte station gelegen is. Alhoewel we gedurende de rit een vertraging van ruim 20 minuten dienden te noteren, werd Gent St Pieters nagenoeg op uur bereikt, alwaar tenslotte afscheid genomen werd van het sympathieke treinpersoneel, aan wie een groot deel van het succesrijk verloop van deze rit te danken was.

Errata VeBOV Koerier 078 (vakantienummer)

De foto op bladzijde 8 toont de 9127 van stelplaats Latour met trein 76084 tussen Gorcy (F) en Signeulx op 20.04.84 . Over deze interessante industriële aansluiting berichtten wij reeds in ons nummer 077, blz 26.

De foto's op bladzijden 20 en 21 werden met elkaar verwisseld. ■

