

VeBOV koerier

2maandelijks
10de jaargang

nummer
084

mei
1985



VeBOV-koerier

084

mei - juni 1985

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

Verschijnt zesmaal per jaar.

Hoofdredacteur :
Jan Vermeiren

Redacteurs
Bob Boogaerts
Koen Janssens

Medewerkers :
Raf Bonte
Luc De Coster
Alain Janmart
José Van Ooteghem

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

Vereniging voor Belangstellenden in het Openbaar Vervoer, v.z.w. Opgericht te Antwerpen op 28.04.76. Statuten verschenen in de bijlagen van het Belgisch Staatsblad op 09.09.76 onder het nummer 7568 en gewijzigd op 23.06.83 onder het nummer 6078.

Identificatienr. : 7568/76.

Verantwoordelijke uitgever :
Jan Vermeiren
Sorbenlaan 62
2610 WILRIJK

VeBOV-bestuur

Bob Boogaerts
Joos Robijnlei 24
2200 BORGERHOUT
tel (03) 321 41 95

VeBOV-secretariaat

Palmboomstraat 12
1150 BRUSSEL
tel (02) 735 12 99

foto voorpagina

MIVB gelede autobus 8808 (Van Hool AG280/2 - MAN, 1985) voor vervoer van UITP-congressisten en het GLT-4 prototype (BN-ACEC-BOVA) tijdens een demonstratierit.
Brussel, Heizel, 05/85.

foto achterpagina

NMVB spoorauto-tractor ART 300 tussen Lobbes en Thuin.
Lobbes, 08.85.

Van Hool A(G)280(T)

1 prototype

In 1979 ontwierp Van Hool een nieuwe gelede autobus met als uitgangspunt de motor in de trekker (aandrijving op de middenste as, met de daaraan verbonden voordelen), maar met een toch zo laag mogelijke vloer. De mechanische inrichting van het onderstel werd daarom volledig herdacht en men kwam tot een zijdelingse en verticale opstelling van de motor, onder de zitbanken, en tussen de twee assen van de trekker. Door toepassing van een speciale aangedreven vaste as, van het merk SOMA, met een zijdelings verschoven differentieel kon een vloerhoogte van 0.68 m bekomen worden, en dit over de volledige lengte van de autobus. De type-aanduiding van deze nieuwe bus bestond, naar Van Hool gewoonte, uit één of meerdere kenletters, gevolgd door een nummer. In dit geval AG, als afkorting van Autobus Geleed, met daarachter, niet zoals normaal gebruikelijk het nummer van het studiedossier, namelijk "140", maar, omdat het een gelede bus betrof, wel het dubbele ervan, dus "280". Het prototype, met Van Hool onderstel en koetswerknummer 6898, werd in februari 1980 aan de pers voorgesteld en stond in april 1980 reeds op de internationale tentoonstelling Transport-Expo te Paris. Hoewel de bus nooit tot het park van een Belgisch openbaar-vervoersbedrijf behoorde was de uitvoering (kleuren en binneninrichting) volledig volgens NMVB normen. Het koetswerk was

een extrapolatie van het standaardkoetswerk zoals dat op de A 120 onderstellen voor de NMVB werd gebouwd en hoewel dit, gezien de lage vloer over de ganse lengte, iets lager kon uitgevoerd worden, bleef de hoogte zoals op de A 120 bewaard.

Een technische bijzonderheid van deze gelede autobus was wel de a-proportioneel gestuurde achteras, overigens een Van Hool brevet. De achteras, die normaal rechtstreeks gestuurd wordt door de hoek die door de geleiding tussen trekker en aanhangwagen gevormd wordt, draait op de AG 280 slechts met een zekere vertraging. De geleiding moet namelijk een minimum hoek van 12° bereiken voor de achteras volgt. Dit vermijdt dat bij het wegrijden van een halte de aanhangwagen over de stoep rand zou rijden.

Het door de zijdelings opstelling van de motor veroorzaakte gewichtsonevenwicht maakte een differentieel met beperkte slip noodzakelijk. Zoniet zou op een glad wegdek het meest belaste aandrijfwiel blijven stilstaan terwijl het andere wiel van dezelfde as zou doorslippen, een probleem dat vroeger ook op de drie city-bussen AU 138 voorkwam. Indien bij het wegrijden toch nog slip voorkomt, kan de bestuurder het differentieel zelfs blokkeren.

Deze bus reed zowel in het buitenland (voornamelijk Frankrijk) als in het binnenland met succes verschillende proefritten.

De twee eerste reeksbestellingen die uit het prototype voortvloeiden, en bestemd waren voor de STIL en de NMVB, werden reeds in 1981 afgeleverd. De werkelijke doorbraak van de gelede autobus in België kwam er pas vanaf 1984.



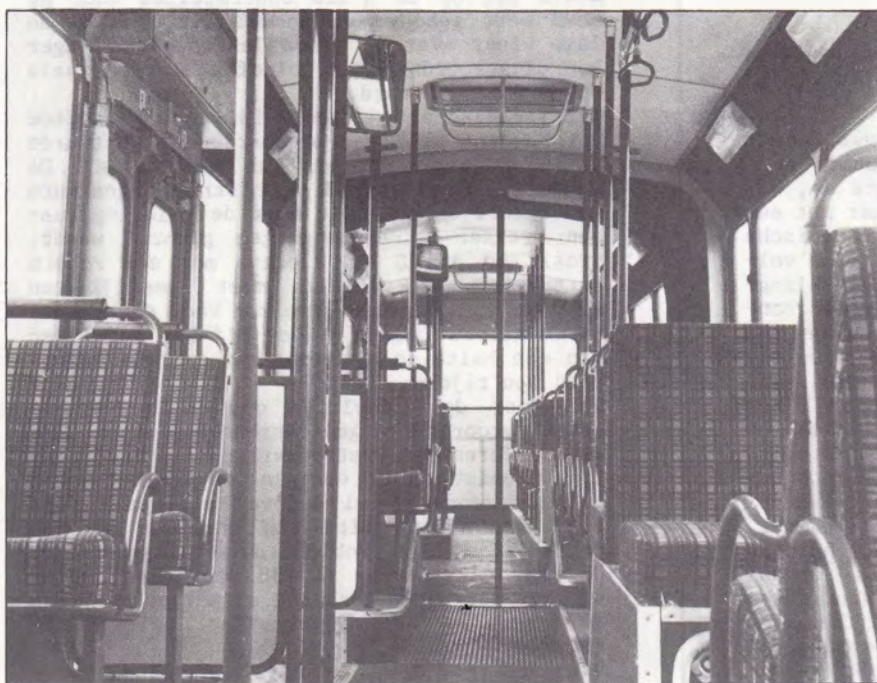
Prototype gelede autobus "6898"
VAN HOOL AG280-MAN (1979).
Koningshooikt, 12.84.

Inmiddels echter bleek in België niemand meer in het prototype 6898 geïnteresseerd te zijn. Einde 1982 werd dit voertuig verkocht aan een autobusuitbater te Metz (Frankrijk) en eind 1984 kwam het, via een ruiloperatie bij een aankoop, reeds terug bij Van Hool terecht, waar het opnieuw te koop wordt aangeboden.

Vergeleken met de later geleverde reeksauto-bussen AG 280 kunnen volgende speciale details van het prototype worden opgesomd :

- een aanhanger met rechte zijwanden over de volledige lengte, in tegenstelling tot de volgende reeksen waar de wagenbak van de aanhanger, vanaf de laatste uitstapdeur,

- de zetels werden, naar Franse gewoonte, met gekleurde stof overtrokken en in de trekker werden onder het plafond horizontale stangen met handgrepen bevestigd ;
- de bus werd herschilderd in een erg opvallende wit/oranje/groene uitvoering, in de kopwand werd een bijkomend ventilatie-rooster geplaatst en de radiatorrooster werd van aluminium sierlatjes voorzien zoals op de A 120's ;
- de bus werd aangepast aan de specifieke Franse eisen zoals deurbedieningsknoppen voor noodgevallen langs de buitenzijde, nooduitganginscripties op de ramen, enz..



Interieur van het prototype "6898".

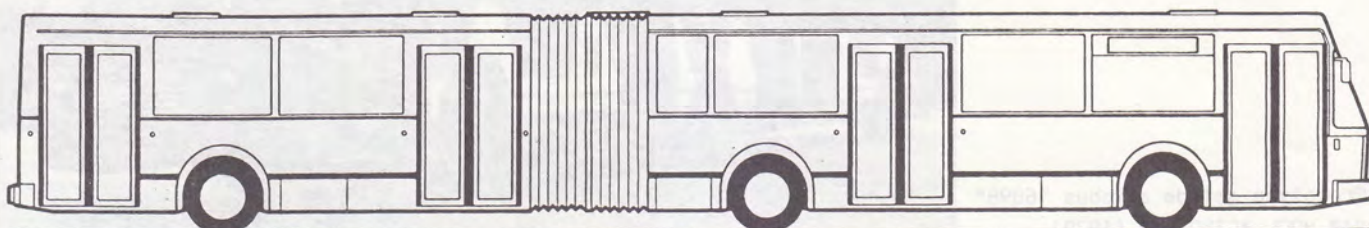
- sterk naar binnen werd afgeschuind ;
- gebruik van Wegmann deuren (door een onderaan ingebouwd vergrendelmechanisme kon geen doorlopend glas worden gebruikt wat de zeer asymmetrische ruitschikking verklaart), niet voorzien van zelfbediening met drukknoppen ;
- ronde i.p.v. rechte koplampen ;
- geen camera/monitorbewaking van de aanhanger zoals later op de 56 eerste stuks van de NMVB werd geplaatst.

Voor zijn vertrek naar Metz werd de bus bovendien nog op enkele punten aangepast :

- de doorlopende Philips-verlichtingsarmaturen met 65 W buislampen werden vervangen door individuele 20 W-armaturen, om de batterijbelasting te beperken bij stilstaande motor ;

2 AG 280

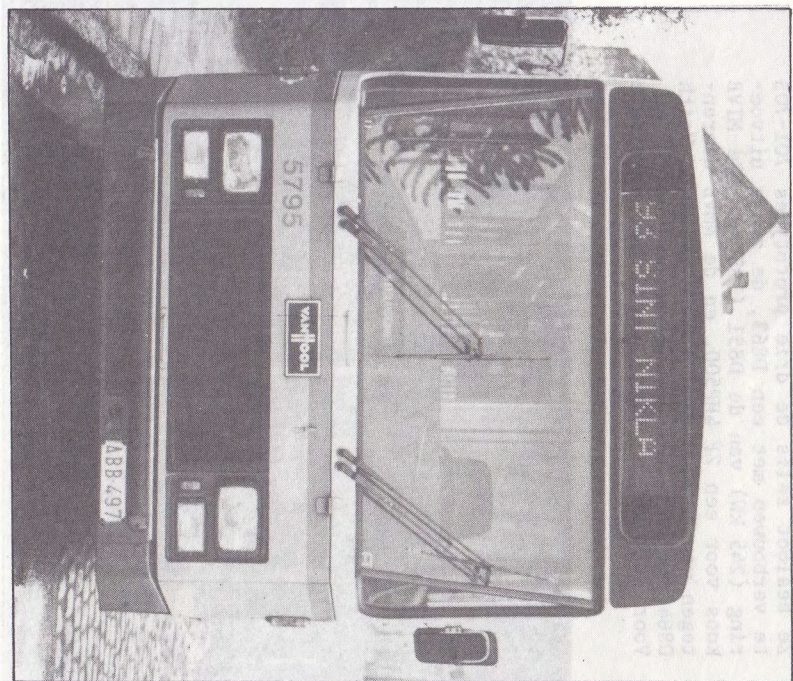
Na het prototype volgden, zoals reeds vermeld, al snel twee bestellingen : 56 stuks voor de NMVB en 3 proefstuks voor de STIL in Liège <1>. Drie jaar later volgden nog 20 stuks voor de STIL, 25 stuks voor de MIVB, terwijl het orderboek inmiddels nogmaals 50 stuks voorziet voor de NMVB (met vier bijkomende als vervanging van de begin 1985 door brand vernielde gelede bussen) en van de STIL nog een bestelling verwacht wordt van 17 stuks.



Tekening van de in 1985-86 te leveren NMVB reeks 2100-2153.

Tabel I : Leveringsgegevens

aantal	bedr.	opm.	reeks	type <1>	onderstel/ koetswerk nrs	motor merk/type	motor verm. kW	gangwissel merk/type	bouw- jaar
1	-	<2>	-	AG 280	6898	MAN D2566 MTH	235 <3>	Voith D854	1980
56	NMVB		5740-5795	AG 280 1	13301-13356	id.	id.	Voith D854	1981
3	STIL		701-703	AG 280 0	13357-13359	id.	id.	Voith D854 <4>	1981
25	MIVB		8801-8825	AG 280/2	13360-13384	id.	id.	ZF 4HP500	1984-85
1	MIVG	<5>	?	AG 280 T	13385	ACEC TB1076S <6>	192.3 <7>	-	1984
20	STIL		704-723	AG 280/2	13386-13400 14901-14905	MAN D2566 MTH	235 <3>	Voith D851	1984
50	NMVB		2100-2149	AG 280/.	14906-14955	DAF DKTD 1160V	188 <8>	Voith D864	1985-86
4	NMVB	<9>	2150-2153	AG 280/.	149..-149..	id.	id.	id.	1986
17	STIL	<10>	724-740	AG 280/.	149..-149..	MAN D2566 MTH	235 <3>	Voith D863	1986
20	MIVG		?	AG 280 T	149..-149..	ACEC TB1076S <11>	192.3 <7>	-	1986-87
1	-	<12>	-	A 280		MAN D2566 MUH	172	ZF 4HP500	1985



NMVB GAB 5795, vooraan als proef uitgerust met een digitale lijnfilmaanduiding. Kruidbeke, 07.84.

- <1> Typeaanduiding volgens konstruktieplaat.
- <2> Prototype. Deed dienst te Metz in 1982-84. Te koop gesteld.
- <3> Motorvermogen beperkt tot 206 kW (280 pk).
- <4> Gangwissel in 1985 te vervangen door Voith D863 (3 gangen, 245 kW uitvoering).
- <5> Prototype trolleybus, deed dienst te Solingen van okt 1984 tot aug 1985.
- <6> Hulpaggregaat met CUMMINS dieselmotor en ACEC alternator 110 kW in bi-mode uitvoering (te Solingen). Te vervangen door HATZ dieselmotor met ACEC alternator 50 kW voor MIVG.
- <7> Continuu vermogen (éénuurvermogen 213.7 kW).
- <8> Nominaal motorvermogen voor instelling van de vermogenbeperking
- <9> Vervanging van de op 01/02.02.1985 te Rupelmonde door brand vernielde gelede autobussen 5772, 5777, 5778, 5781.
- <10> Bestelling verwacht.
- <11> Hulpaggregaat met HATZ/ACEC 50 kW.
- <12> Prototype A 280.



NMVB gAB 5772, 5781, 5777 en 5778 na de spectaculaire brand in de stelplaats Rupelmonde.

Bij de vanaf 1984 geleverde reeksen werd de totale lengte van 17.3 m lengte opgedreven tot 17.9 m om maximaal gebruik te maken van de wettelijk toelaatbare 18 m. Dit noodzaakte het vergroten van de asafstand tussen de tweede en de derde as van 6.65 m tot 7.075 m. Later werd de wielbasis van de trekker nog beperkt tot 5.15 m, o.a. om achter de aandrijf-as meer ruimte te bekomen voor het plaatsen van de batterijen.

Ook de aandrijflijn maakte een evolutie door. Het prototype en de reeksen uit 1981 waren uitgerust met een gangwissel Voith D854, de 4-gangsversie van de klassieke toegepaste 3-gangs-Voith D851, eveneens met hydraulische vertrager en een elektronische sturing. Dit werd geen succes, en de STIL koos voor de 2de reeks terug de normale D851. Ze besloot zelfs de drie prototypes 701-703 te verbouwen met een D863, de zware uitvoering (245 kW) van de D851 (185 kW). De MIVB koos voor een ZF 4HP500, en de NMVB daarentegen wenste voor haar tweede reeks de Voith D864, de zware uitvoering van de D854.

Voor de aandrijving werd de verticale

6-cilinder 11.41 liter MAN turbo-motor D2566MTH toegepast. Bij de autobussen van de STIL (vanaf de tweede reeks) en van de MIVB werd de motor t.o.v. de andere reeksen achteruit geschoven en licht schuin geplaatst, o.a. om het pulserende effect op het aandrijfkoppel te beperken. Voor een interlocale autobus vond de NMVB het, zelfs tot 206 kW beperkte, MAN-motorvermogen te groot. Haar in 1984-85 af te leveren reeks zal met een verticale 188 kW DAF DKTD1160V motor worden uitgerust, die op zijn beurt nog in vermogen beperkt zal worden. Tevens kan men door de keuze van een DAF motor de problemen met de natte cilindervoeringen van de MAN motoren vermijden.

De merkwaardigste gelede autobussen zijn uiteraard de aan de MIVB geleverde 25 stuks, die zoals gebruikelijk een zeer afwijkend koetswerk en binneninrichting kregen. Het ontwerp kwam van IDPO Philippe Neerman (niet enkele de vaste MIVB designer, maar bijvoorbeeld ook de ontwerper van de NMBS Break's). De bestuurderscabine van deze nieuwe MIVB bussen wordt volledig met een, van een be-



MIVB gAB 8803 draait op lijn 71 de Kardiniaal Mercierstraat te Brussel in. 08.85.

taaltafel voorziene deur afgesloten. De bestuurder heeft er alle comfort : een pneumatisch afgeveerde ISRI-zetel met hoofdsteun, een in hoogte en hoek verstelbaar stuur, enz.. Om de bestuurder bovendien een overvol bedieningspaneel te besparen werden alle verlikkerlampjes met een secundaire functie boven de voorruit geplaatst. Deze voorruit was oorspronkelijk tot het dak voorzien, met de bestemmingsaanduiding erachter. Later werd het ontwerp gewijzigd en men bekam de huidige ruit die bovenaan praktisch recht is en onderaan zeer bolvormig. Om de bestuurder, ook in de winter een ruim zicht te geven is de eerste rechtse zijruit na de voordeur met dubbele beglazing uitgevoerd.

Om vandalisme te bestrijden werden de zetels uit een harde kunststof schelp (ABS) vervaardigd met drie afzonderlijke, en eenvoudig te vervangen, stoffen kussens. Dankzij de donkerbruine achterzijde zouden ze ook tegen graffiti bestand moeten zijn.

De instaptreden zijn ook niet voor alle deuren gelijk uitgevoerd. Voor en achter zijn er twee treden van elk 165 mm met de eerste trede op 350 mm boven de grond (de klassieke schikking bij de AG 280's). De beide midden-deuren daarentegen hebben twee grotere treden van elk 200 mm, doch met de eerste trede op slechts 280 mm van de grond. De pneumatische deurbedieningscilinders zijn onderaan in de treden geplaatst waardoor de Philips-verlichtingsarmaturen boven de deuren doorlopend kunnen geplaatst worden.

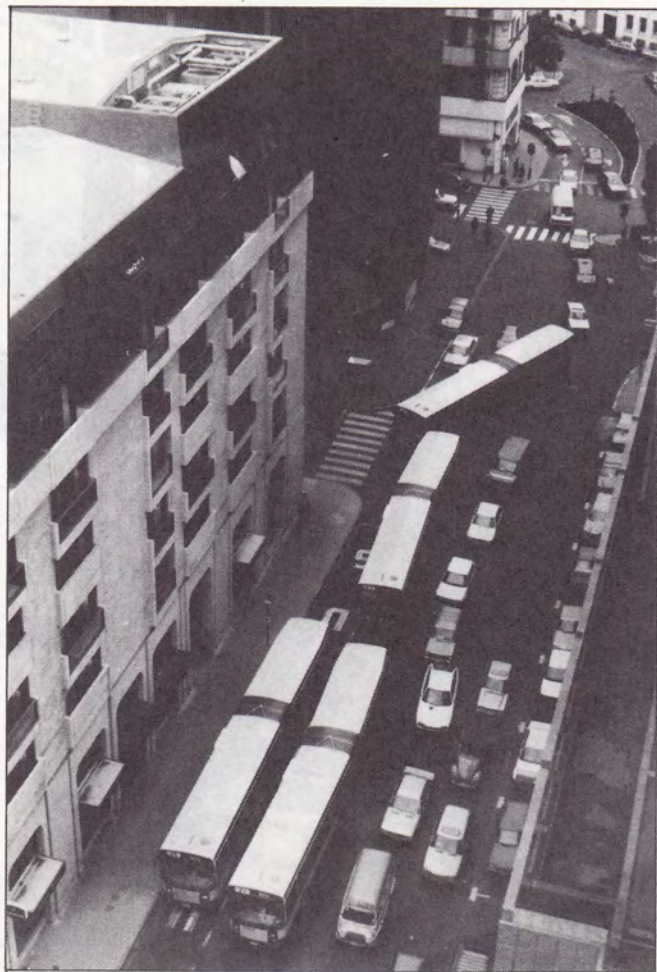
De bestemmingsfilms zijn niet meer centraal bediend, zoals sinds 1976 standaard op de MIVB autobussen, maar handbediend (voor de voorfilm) of elektrisch met drukknoppen ter plaatse, na de ontgrendeling vanuit de stuurpost (voor de zij- en achterfilm). De grote breedte van de voorfilm noodzaakte het gebruik van twee afzonderlijke filmrollen, die door de inmiddels doorgevoerde lijnfilmherforming het lijnnummer resp. de bestemming dragen.



Het voorplatform van een gelede MIVB autobus. De bestuurderscabine wordt met een betaaltafel-deur volledig afgesloten. Brussel, 08.85.



Interieur van een gelede MIVB autobus. Bemerkt het nieuwe zeteltype, de boven de deuren doorlopende verlichting, en de speciale vormen van de handgrepen.



MIVB gelede autobussen 8802, 8803, 8804 en 8822 verdringen elkaar aan hun eindpunt "De Brouckere". Brussel, Bisschopstraat, 06.85.

3 AG 280T

Door de groeiende interesse in elektrische tractie en om over een nationale referentie te beschikken voor de Belgische industrie, voor mogelijke exportcontracten, besloten Van Hool en ACEC een trolleybus te ontwikkelen. Dit gebeurde met de steun van de Dienst voor Promotie bij de Technologische Opzoekingen (het zogenaamde "Fonds der Prototypen") van het Ministerie van Economische Zaken. Oorspronkelijk voorzag men de bouw van één standaard en één gelede trolleybus. Enkel de gelede versie werd gebouwd. Het was een aan specifieke eisen aangepaste AG 280, aangegeven als een AG 280 T. Gezien de bus later in Gent zou gebruikt worden werd ze onmiddellijk in de Gentse huisstijl uitgevoerd.

Deze bus werd in september 1984 aan de pers voorgesteld en vertrok in oktober 1984 reeds naar Solingen (BRD) om daar, bij gebrek aan een trolleybusnet in België, uitgetest te worden. Van het plaatselijk wagennummer 83 voorzien reed deze bus daar, tot grote tevredenheid van de uitbater, op de lijnen 681 en 682. De AG 280 T verbleef in mei 1985 gedurende korte tijd terug in België voor het UITP congres met bijbehorende tentoonstelling te Brussel, en keerde in augustus 1985 definitief naar België terug. De bouw van de bovenleiding van de lijn 31 op het vak Gent (St-Michielsplein) - Gentbrugge (Meersemdries) zou ondertussen voldoende moeten gevorderd zijn om een permanent proefrijden tussen Dampoort en Meersemdries mogelijk te maken. Voor de volledige exploitatie van deze lijn, vanaf 1987, zijn er inmiddels twintig AG 280 T's besteld.

Het koetswerk van deze bus bezit een verlaagd dak, o.a. om met de bovenop gemonteerde elektrische uitrusting toch de totale hoogte te beperken.



Gelede trolleybus VAN HOOL AG280T-ACEC (1984) tijdens de proefperiode te Solingen (BRD). 04.85.

foto : Luc De Coster

4

A 280

Hoewel Van Hool met de realisatie van de gelede bus een volledig gamma autobussen van de AU 138 (city) over de A 120 (standaard) tot de AG 280 (geleed) kon aanbieden, werd niettemin, o.a. vanwege de STIC en de MIVB, een zekere markt vraag waargenomen naar een standaardbus met drie deuren. Vanwege de geleidelijke invoering van vrije in- en uitstap gaf men daarbij nog de voorkeur aan gelijkmatig verdeelde deuren. Deze uitvoering kan niet vergeleken worden met de driedeursuitvoering van de bussen van de STIV te Verviers (zowel Van Hool-MAN als DAF-Jonckheere). De hierbij boven de achtergeplaatste motor sterk oplopende vloerhoogte en de beperkte plaatsruimte, laten met drie treden niet toe om een praktische instap mogelijk te maken of om een dubbele deur te voorzien.

Om, bij het nieuwe autobusmodel dat Van Hool wenste te ontwikkelen, de volledig horizontale vloer in hoogte te beperken kon de motor niet achteraan geplaatst worden en vond deze weer zijn zijdelings verschoven plaats onder de zitbanken. Niets belette Van Hool om de trekker van de AG 280 hiervoor verder uit te werken, vandaar de gedeeltelijk behouden

type-aanduiding A 280, in feite een grotere uitvoering van de identiek opgevatte city-bus AU 138. Dankzij de inmiddels geëvolueerde techniek, o.a. met een ZF-achteras met sterk verlaagd aslichaam (de reductoren zitten hierbij in de wielnaven) en met het zijdelings verplaatst differentieel, kon de vloerhoogte bij nominale belasting teruggebracht worden tot slechts 0.48 m (tegen 0.555 m bij de AU 138, 0.57 m (voor) en 0.61 m (midden) bij de A 120 en 0.68 m bij de AG 280).

Ontworpen als de autobus voor de jaren negentig, kon het prototype A 280 best een futuristisch koetswerk krijgen, los van iedere bestaande gedachte. Het werd dan ook zeer aerodynamisch, met een sterk hellende voorruit en achtergeplaatste lijnaanduiding, een trend die recent in België opgang maakt. Alle zijruiten zijn rechtstreeks op het koetswerk gelijmd, met de grote originaliteit dat dit langs de binnenzijde gebeurde waardoor de buitenzijde van het koetswerk praktisch vlak is.

In tabel II kan duidelijk het verschil worden opgemerkt tussen de A 280 en de klassieke A 120 met achteraan geplaatste motor. De 3.18 m hoge A 120 heeft een vrije binnenhogte die varieert van 2.465 m vooraan tot 2.0 m helemaal achteraan boven de motor. De A 280, slechts 2.76 m hoog (of 0.42 m minder dan de A 120) biedt over de volledige lengte een vrije binnenhogte van 2.235 m !



Prototype Van Hool A280-MAN (1985). foto : Van Hool

Zeer veel zorg werd besteed aan de stuurpost, voornamelijk wat betreft de schikking van de toestellen en het maximaal vergroten van het gezichtsveld van de bestuurder. Zelfs de linkse zijruit van de bestuurder kreeg daarbij een ruitenwisser.

De aandrijflijn bestaat, voor het prototype, uit een 6 cilinder MAN dieselmotor met een ZF 4HP500 gangwissel. De vertikaal geplaatste motor is dezelfde als op de AG 280's doch zonder drukvulling (turbo).

De minimale zetelopstelling (boven de wielkuipen en de motor/gangwissel-aandrijflijn) telt 23 zitplaatsen. Tussen deze en de maximale opstelling van 36 zitplaatsen zijn alle varianten mogelijk. De zetels zijn met stof beklede kunststofscheppen.

De verlichting en verluchting gebeurt via twee zijdelings opgehangen kanalen, die tevens de info of reclame kunnen dragen.

De digitale lijn- en bestemmingsaanduiding voor- en achteraan en de apparatuur voor verkeerslichtenbeïnvloeding e.d. werden door BETA geleverd.

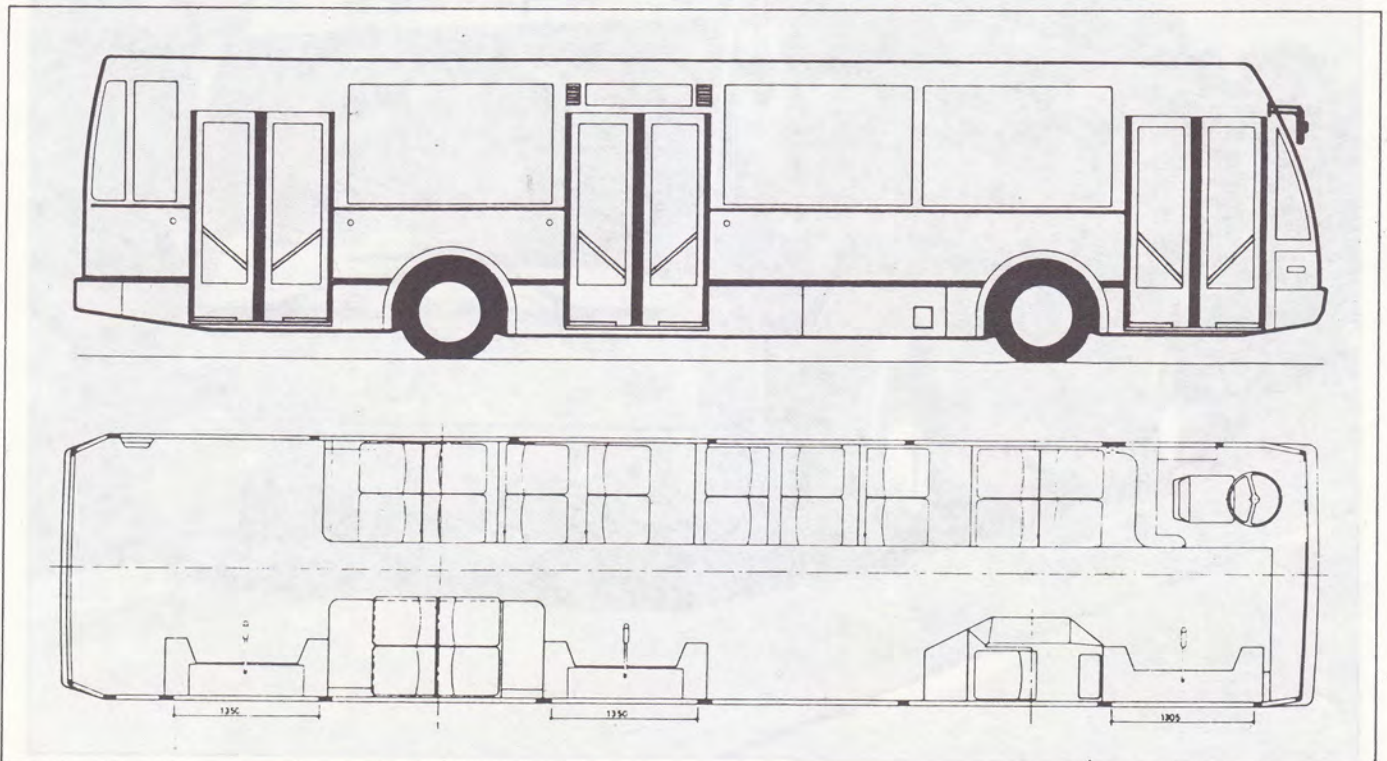
Niet gebonden aan de huisstijl van een bepaald bedrijf werd het prototype A 280, in tegenstelling met de eerste AG 280, in een zo neutraal mogelijk licht gemetalliseerd groen uitgevoerd. Door de inzet van deze autobus bij Belgische vervoersbedrijven zou de nodige gebruikservaring worden verzameld om dit bus-type te optimaliseren.

slot

Sinds 1981 wijzigt de samenstelling van het Belgische autobuspark geleidelijk. Tot dan toe bestond het, op 140 midibussen van de NMVB voor bepaalde stadsnetten na, volledig uit standaardautobussen.

In 1981 werd de gelede autobus en de citybus geïntroduceerd, gevolgd door de buurtbus in 1983, en de gelede trolleybus in 1984.

In 1985 wordt daar het prototype van een nieuwe standaardbus, de Van Hool A280, aan toegevoegd. Vooral dit laatste is een niet onbelangrijk feit. Gedurende meer dan dertig jaar werd de standaardautobus bijna exclusief met achtergeplaatste motor uitgevoerd. In 1954 werden namelijk de eerste "standaard"-autobussen met moderne kenmerken (dubbele voor- en middendeur, lage vloer, achteraan geplaatste motor, enz..) geïntroduceerd. Tot in 1971 werden (voor de STIL) nog stadsbussen met middenliggende motor geleverd, terwijl na 1977 ook de privé-exploitanten van de NMVB enkel nog autobussen met achteraanliggende motor mochten aankopen. Om aan een nieuwe markt vraag te beantwoorden (drie dubbele deuren en toch een lage vloer) wordt nu ook terug bij standaardautobussen een variëteit aangeboden op dit inmiddels klassieke concept. ■



Van Hool A280 met de minimale zetelopstelling met 23 zitplaatsen.

Tabel II : Afmetingen en gewichten

bedrijf	STIL	STIL	NMVB	NMVB	MIVG	MIVB	-	NMVB	
Van Hool type	AG 280 0	AG 280/2	AG 280 1	AG 280/.	AG 280 T	AG 280/2	A 280	A 120/31	
reeksnummers	701-703	704-723	5740-5795	2100-2153	-	8801-8825	-	2000-2099	
bouwjaar	1981	1984	1981	1985-86	1984	1984-85	1985	1982-83	
totale lengte	17.305	17.955	17.35	17.86	17.9	17.925	11.57	11.67	m
wielbasis voor	5.2	5.2	5.2	5.15	5.15	5.15	5.45	5.55	m
asafstand achter <1>	6.65	7.075	6.65	7.075	7.075	7.075	-	-	m
breedte	2.49	2.49	2.49	2.49	2.49	2.49	2.49	2.49	m
totale hoogte	3.2	3.2	3.15	2.955	3.4 <8>	3.175	2.76	3.18	m
vloerhoogte belast	0.68	0.68	0.68	0.68	0.68	0.68	0.48	0.57/0.61	m
binnenhoogte	<3>	<3>	2.325	2.130	2.130	2.325	2.235	2.465/2.0	m
draaistraal	10.8	10.9	10.85	10.9	10.9	10.56	9.9	10.2	m
gewicht ledig	13.84	14.21	13.86		16.8	14.83		10.4	t
max. toel. gewicht	24.0	24.5	24.0 <4>		27.0	24.5		16.8	t
zitplaatsen	46	48	54 51 <5>	56	46	48 44 <9>	23 à 36	39	
leunplaatsen <2>	6	6	6 6	6	6	- -	-	-	
staanplaatsen	88	86	65 68	68	79	89 96	?	53	
totaal	140	140	125 125	130	131	137 140	?	92	
opmerkingen			<6>	<7>				<10>	

- <1> Wielbasis achteraan is de asafstand tussen de 2de en 3de as.
- <2> De leunplaatsen zijn aanwezig langs beide zijde van de geleiding (2 x 3).
- <3> De STIL autobussen zijn uitgerust met een centraal verluchtingskanaal onder het plafond. De vrije binnenhoogte onder dit kanaal bedraagt min. 1.95 m tot max. 2.17 m.
- <4> Bij belasting volgens opgegeven capaciteit slechts 22.61 t.
- <5> Door het wegneembaar platform met 3 zitplaatsen tussen de 1ste en 2de deur zijn er twee varianten voor de inrichting. Slechts bij enkele autobussen zijn deze zitplaatsen weggenomen.

- <6> Om bepaalde redenen werd de maximum capaciteit van deze autobusreeks beperkt tot 125 plaatsen.
- <7> Reeks in constructie, gegevens onder voorbehoud.
- <8> Hoogte inclusief de trolley-stroomafnemers in neergelaten stand.
- <9> Door het wegneembaar platform met 4 zitplaatsen tegenover de 3de deur zijn er twee varianten voor de inrichting. Kort na de indienstname werden op alle autobussen deze 4 zitplaatsen reeds weggenomen.
- <10> Gegevens buiten context, maar voor vergelijking met A 280.

UITP 85



1 congres

Van zondag 19 tot en met vrijdag 24 mei 1985 vond het 46ste Internationaal Congres van de Union Internationale des Transports Publics (UITP) plaats. Het was op uitnodiging van de Belgische Vereniging van het Gemeenschappelijk Stads- en Streekvervoer (BVGSSV), die de verschillende Maatschappijen voor Intercommunaal Vervoer (de MIVA, MIVG, MIVB/ STIB, STIC, STIL en STIV) en onze Nationale Maatschappij voor stads- en streekvervoer (de NMVB/SNCV/NKG) groepeerde, dat dit congres in ons land werd georganiseerd.

De keuze van België als gastland gebeurde niet zomaar. België speelde immers een voorname rol in de oprichting en de ontwikkeling van de UITP. Een eeuw geleden waren reeds heel wat belangrijke steden, meestal Europese, uitgerust met één of meerdere tramlijnen. De Belgische industrie en het Belgisch kapitaal hadden toen reeds aanzienlijke belangen in deze nieuwe transportindustrie aangezien ze niet alleen trambedrijven in België beheerden, maar ook in Duitsland, Italië en Rusland.

In die tijd werden de meeste van die stedelijke stadstrambedrijfjes nog uitgebaat met paardtractie. Deze tractievorm kende echter maar een beperkte rendabiliteit en was niet in staat om het hoofd te bieden aan de snel stijgende vervoersvraag. Daarom ontwierpen diverse ingenieurs verschillende vormen van mechanische tractie, gebruik makend van stoom, perslucht, kabeltractie of elektriciteit, en trachtten zij de exploitanten ervan

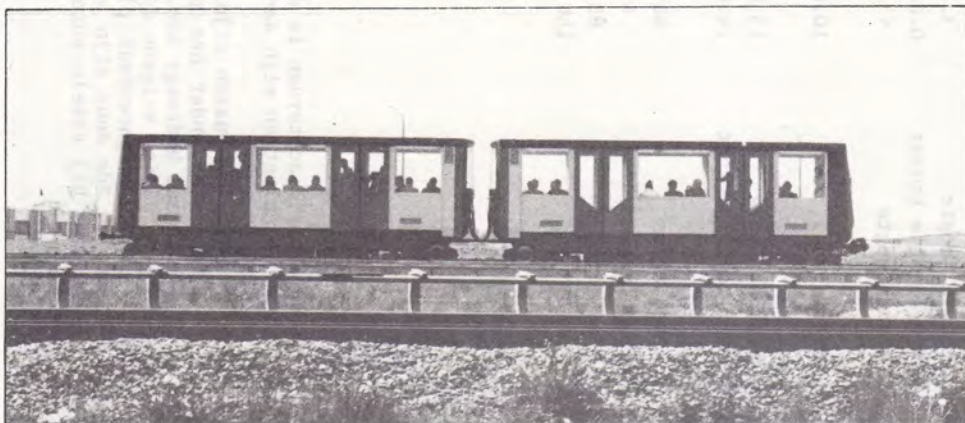
te overtuigen om deze nieuwe systemen bij wijze van proef in dienst te stellen. Ondanks de vele proefnemingen was het in 1885 nog helemaal niet duidelijk welke oplossing uiteindelijk de beste was. Bovendien was er een enorm gebrek aan informatieuitwisseling tussen de verschillende trambedrijven waardoor de vele proeven niet met elkaar konden worden vergeleken.

Om toch enige klaarheid in de nieuwe ontwikkelingen te bekomen gingen vele beheerders en ingenieurs naar de toen talrijk georganiseerde internationale tentoonstellingen en nationale en internationale beurzen.

In augustus 1885 werd te Antwerpen zo een internationale tentoonstelling gehouden, tijdens dewelke talrijke nieuwe tramrijtuigen werden voorgesteld en een wedstrijd voor trams met mechanische tractie werd gehouden. De pas opgerichte Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen maakte zelfs van deze wedstrijd gebruik om de basiskennmerken van haar trammaterieel vast te leggen.

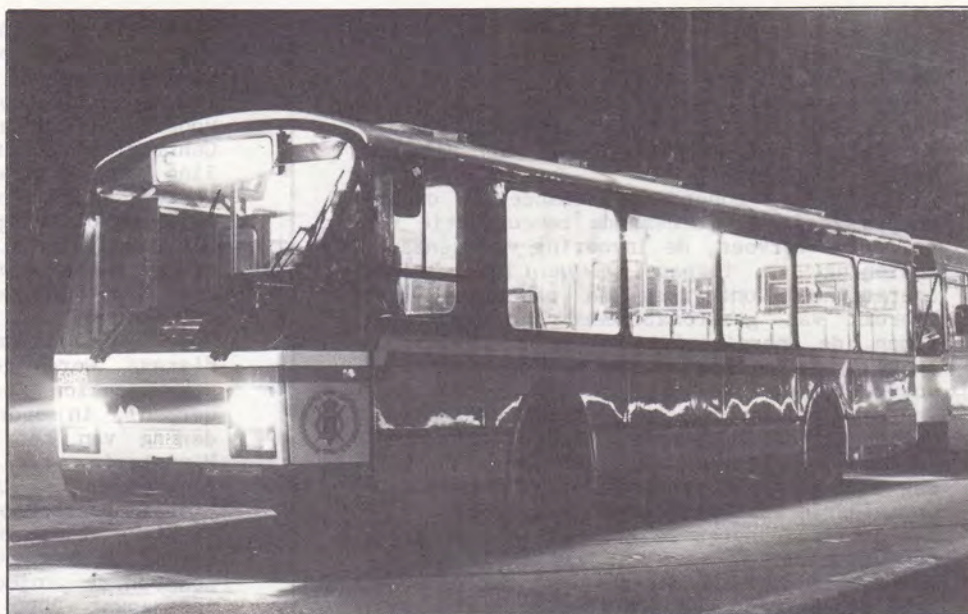
1885 was tevens het jaar waarin de Belgische Spoorwegen hun 50ste verjaardag vierden. De tijd bleek dus rijp en België het aangewezen land om een bijeenkomst van de vertegenwoordigers van de belangrijkste Europese tramnetten te organiseren.

Gustave Michelet, directeur generaal van de S.A. Les Tramways Bruxellois, en Joseph Fisher-Dick, hoofdingenieur van de Grosse Berliner Pferde-Eisenbahn Gesellschaft, namen het initiatief en stuurden op 1 augustus 1885 een uitnodiging naar hun Europese collega's. Hun boodschap luidde kort samengevat als volgt: "De tram- en lokaalspoorwegmaatschappijen, meestal georganiseerd in functie van de noden van de stad waarin zij zijn gevestigd, hebben, hoewel zij zich met eenzelfde nijverheid bezighouden, slechts weinig onder-



UITP-congressisten bezoeken de TAU proefbaan te Jumet, waar het recent geleverde prototype voor het eerst in automatische besturing wordt voorgesteld. Jumet, CRTH, 21.05.85.

NMVB : AB 5986 (Volvo B10R-55 - LAG, 1985), klaar om UITP-congres-sisten naar Brussel-centrum te brengen na de zeer geslaagde openingsreceptie in het museum van Woluwe. Woluwe, Tervurenlaan, 19.05.85.



linge contacten. Ieder van hen, op haar eenje werkend voor de verbetering van haar diensten, kan bijna uitsluitend beroep doen op de inventiviteit en de persoonlijke ervaring van haar directeurs en ingenieurs en uitzonderlijk op enkele zeldzame gespecialiseerde publicaties. Hieruit volgt dat een groot aantal administratieve en technische problemen op zeer uiteenlopende manieren werd opgelost door de verschillende maatschappijen, zonder dat de resultaten van deze arbeid, die toch alle beheerders van tramwegen ten zeerste interesseren, werden gegroepeerd of besproken opdat al diegenen die zich met die specialiteit bezighouden zouden kunnen profiteren van de ervaringen van hun collega's. Om in deze toestand verandering te brengen stellen wij voor een congres bijeen te roepen, waar al deze besturen zouden vertegenwoordigd zijn en waar de diverse problemen die zich stellen op het gebied van de bouw, de exploitatie en het beheer van tramwegen of lokaalspoorwegen zouden worden besproken".

De uitnodigingsbrief stelde een eerste bijeenkomst voor op 17 augustus 1885, en deze kende onmiddellijk een enorm succes. Er waren niet minder dan 50 maatschappijen vertegenwoordigd : 17 Duitse, 8 Belgische, 6 Nederlandse, 4 Oostenrijks-Hongaarse, 4 Russische (de 8 vertegenwoordigers waren allen Belgen !), 9 Italiaanse (vertegenwoordigd door 2 Belgen !), 1 Noorse en 1 Franse. Bovendien waren er nog 9 ingenieurs ten persoonlijke titel aanwezig.

Hoewel deze eerste bijeenkomst slechts een voorbereidend karakter had, om de dagorde, de datum en de plaats van een eerste congres vast te leggen, wordt 17 augustus 1885 beschouwd als de stichtingsdatum van de UITP, toen echter nog de Union Internationale Permanente de Tramways geheten.

De statuten van de Unie, door een speciale commissie opgesteld in juni 1886 te Köln en goedgekeurd op het eerste congres te Berlin in september 1886, stelden dat de burelen en het secretariaat te Brussel gevestigd zouden worden (Uruguaylaan 19, 1050 Brussel) en dat de officiële talen het Frans en het Duits zouden zijn.

De Unie kende een flink succes : op het eerste congres waren er 186 leden, in 1904 al 520 en in 1912 reeds 800 uit 25 landen.

De congresactiviteiten van de Unie werden sterk bepaald door de technische en industriële ontwikkeling van het openbaar personenvervoer. De congresverslagen tonen dit duidelijk aan. Daar waar in de beginjaren zowat alle mogelijke aspecten van hoefijzers en van de verzorging van paarden werden besproken, evolueerden de onderwerpen naargelang de paardetramlijnen werden vervangen door lijnen met stoom- of elektrische tractie. Men ging zich toen ook bezighouden met de tariefstructuren, de inrichting van de bedrijfsgebouwen en de lijnaanduidingen. Een vaak wederkerend onderwerp was de wisselwerking tussen het openbaar vervoer enerzijds en de stadsontwikkeling en de stedenbouw anderzijds.

Na de eerste wereldoorlog werd de autobus een belangrijke concurrent van de tram. Het eerste naoorlogse congres in 1922 te Brussel besteedde daar ook de nodige aandacht aan en op dit congres werd de benaming van de Unie dan ook uitgebreid tot Union Internationale de Tramways, de Chemins de fer d'Intérêt local et de Transports Publics Automobiles. Vanaf dan was de autobus een niet meer weg te denken onderwerp. Op het congres te Zürich en te Bern in 1939 werd de benaming van de Unie een tweede maal gewijzigd en kwam men tot de huidige naam. Tevens werd het Engels als derde officiële taal aanvaard.

In 1947 hervatte de UITP, na een tweede periode van gedwongen inactiviteit vanwege de tweede wereldoorlog, haar tweejaarlijkse congressen. Tevens groeide de UITP, waarvan het internationale karakter tot in 1939 beperkt was gebleven tot West-Europa, van dan af uit tot een wereldomvattende vereniging. New-York werd in 1949 het eerste lid uit de Verenigde Staten, Moscou was vanaf 1961 de eerste vertegenwoordiger uit de Sowjet-Unie, het eerste Japanse lid (Tokio) kwam er eveneens in 1961, het eerste Australische (Melbourne) in 1957 en Zuid-Amerika (Belo Horizonte, Brazilië) volgde in 1963.

Het eerste congres buiten Europa vond plaats te Tel Aviv in 1965, het eerste in Noord-Amerika te Montreal in 1977 en het eerste in Latijns-Amerika te Rio de Janeiro in 1983.

Vanaf 1967 werd ook van de traditie om als voorzitter van de UITP steeds een Belg te kiezen, afgestapt.

De naoorlogse congressen behandelden onderwerpen zoals de toenemende concurrentie van het privé-vervoer, de invoering van éénmansbediening, de toepassing van informatica, operationeel onderzoek en marketing, het gebruik van geautomatiseerde perceptiesystemen, de energiecrisis en de overheidstussenkomst in de kosten van het openbaar vervoer.

Vandaag, honderd jaar na haar oprichting, werken in de UITP zowat 1350 leden uit 70 landen van alle continenten samen. De UITP mag zich dus met recht een wereldomvattende organisatie van Openbaar Vervoer noemen.

Het jubileumcongres te Brussel in 1985 kreeg "het Openbaar Vervoer in Jaar 2000" mee als centraal thema. Aan dit congres, dat onder de hoge bescherming van Z.M. Koning Boudewijn I stond, namen zowat 1500 deelnemers (begeleidende personen inbegrepen) uit 51 landen deel.

Het 47ste UITP-congres zal in 1987 in het Zwitserse Lausanne plaatsvinden.

toonstelling telde zowat 150 stands verspreid over de totale oppervlakte van 26 000 m² en verdeeld over de paleizen 4, 5 en 6 van het Tentoonstellingspark (paleis 10 werd gebruikt voor de zittingen van het UITP-congres).

Centraal ontmoetingspunt op de tentoonstelling was de stand van het Ministerie van Verkeerswezen, Post, Telegraaf en Telephonie. Algemene blikvanger daar, naast de rijkelijk van Belgische bieren voorziene bar, was de audiovisuele voorstelling "Belgium on the move ; a tribute to men and women who take care of all the people who use Public Transport in Belgium". Deze verbluffende 360° diarama werd gerealiseerd door de N.V. Communication Consultants uit Deurne (Antwerpen), in opdracht van de dienst Bevordering van het Stedelijk Vervoer van het Ministerie, ter gelegenheid van het UITP-congres en het 100 jarig bestaan van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen. Met 39 cirkelvormig opgestelde diaprojectoren, en bovendien 3 roterende diaprojectoren in de nok van de projectieruimte, werd aan de hand van zowat 2000 dia's en een hele reeks "special effects" een kijk gegeven van 1 dag België. De speciaal voor deze voorstelling gecomponeerde muziek (compositie Dick Bakker, opname CTS Studios London) werd op verzoek van de minister uitgebracht op plaat. De vol-



Algemeen overzicht van paleis 5 tijdens de tentoonstelling UITP 85. 05/85.

2 tentoonstelling

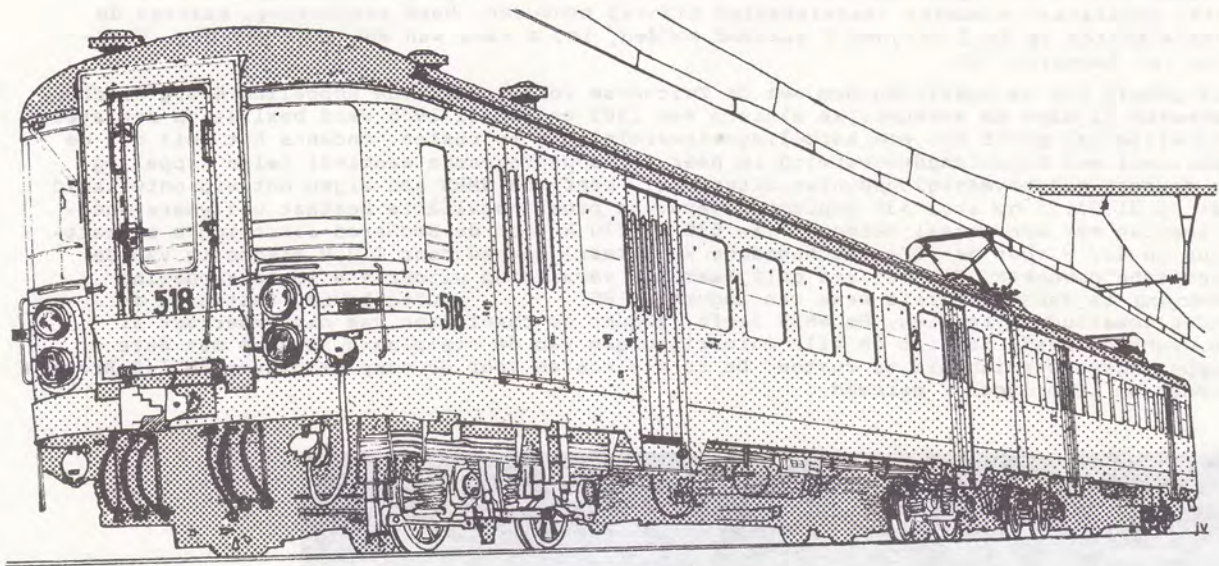
Ter gelegenheid van, en gelijktijdig met het UITP-congres ging in de paleizen van de Internationale Jaarbeurs van Brussel (Heizel), de Internationale Tentoonstelling voor Openbaar Vervoer UITP 85 door.

Een dergelijke tentoonstelling van voertuigen en uitrustingen, georganiseerd met de medewerking van de constructeurs, was sinds het congres van 1959 te Paris min of meer een traditie geworden. De dit jaar gehouden ten-

ledige stand, inclusief de audiovisuele voorstelling stond, als deel van de tentoonstelling "GO 85", van 16.07 tot 18.08 in het Mediacenter te Oostende en komt later, van 04.09 tot 14.09 te Namur in het Palais des Expositions.

Talrijke, vooral Belgische constructeurs maakten van de tentoonstelling UITP 85 gebruik om nieuwe of recent ontwikkelde voertuigen of vervoerssystemen voor te stellen.

De eerstvolgende internationale tentoonstelling over Transport en Telecommunicatie gaat door in Canada te Vancouver van 02.05 tot 06.10.86, onder het thema "Un monde en mouvement, un monde en contact".



nmbs - sncb - ngbe

Rollend Materieel / Investeringsprogramma 86-88

Op 15.07.85 keurde de Raad van Beheer een investeringsprogramma goed dat de periode 1986 tot 1988 bestrijkt. Als gevolg van de Sobemap-studie zal men ongeveer 9 miljard F investeringskredieten aanwenden om een kapitaalsverhoging door te voeren. Mede door het uitstellen van de elektrificatie van het vak Tournai-Lille (zie ook de rubriek Infrastructuur), werd aldus de aankoop van lokomotieven reeks 12 niet in dit programma opgenomen. Omdat er beschikbare investeringskredieten bij het Ministerie van Openbare Werken (wegen en bevaarbare waterlopen), bij gebrek aan ontwerpen niet kunnen vrijgemaakt worden, opperde men het idee een fusie tussen de Ministeries van Openbare Werken en Verkeerswezen tot stand te brengen dat met het in Nederland bestaande Verkeer en Rijkswaterstaat kan vergeleken worden. De goedgekeurde kredietvastleggingen voor de aankoop van rollend materieel (zowel tractie- als getrokken reizigersmaterieel) voorziet in het nu volgende programma waarbij telkens twee jaartallen, het jaar van kredietvastlegging en het jaar van indiening, vermeld worden :

Investeringsprogramma 1984-1986 ingeschreven werden

30 lokomotieven reeks 21 (2131-2160)	1987	1987
12 lokomotieven reeks 11	1984	1986
65 rijtuigen type M5	1984	1986
65 rijtuigen type M5	1985	1987
95 rijtuigen type I10	1984	1987

Nieuwe investeringen

20 motorstellen nieuw type stoptrein met klassieke gelijkstroommotoren	1986	1988
10 motorstellen nieuw type stoptrein met asynchrone driefasige motoren	1986	1989
15 rangeerlokomotieven	1987	1990
20 ligrijtuigen I7	1987	1989
20 ligrijtuigen I8 (Railtour)	1987	1989
15 restauratierijtuigen I9	1988	1989

Tractiematerieel

Elektrische motorstellen

xx : Met het oog op de reeksuitvoering van de tien te bestellen motorrijtuigen met driefasige asynchrone motoren zullen voorafgaandelijk proefnemingen worden uitgevoerd op een prototype. Daartoe zal men een oud stel voorzien van nieuwe draaistellen en de nieuwe tractieuitrusting. Een prototype van het nieuwe draaistel (mechanisch gedeelte) zal op een stel van de reeks 08 uitgetest worden.

03 : Op vrijdag 26.07.85 werden in de Centrale Werkplaatsen te Mechelen de voorbereidingen getroffen om vanaf 01.08.85 een speciaal verbouwingsprogramma van alle Break's te kunnen uitvoeren. Hierbij worden de, ten opzichte van de assen, langs buiten geplaatste rubberen veerelementen van de primaire ophanging vervangen door helicoïdale veren en hydraulische schokdempers teneinde een onder-kritische frequentie van de vering te

bekomen t.o.v. de eigenfrequentie van de wagenkast. De langs de binnenzijde van de assen geplaatste rubberen veerelementen blijven behouden. Deze verbouwing, waarvan de totale kosten op 56.2 miljoen F geraamd worden, is, a rato van één stel per dag, voorzien tot februari '86.

Als gevolg van de moeilijkheden met de Zwitserse volautomatische koppeling Georg Fischer/Sécheron tijdens de sneeuwrijke winters van 1982 en vooral 1985 werd beslist om een stel bij wijze van proef met een koppelingsverwarming uit te rusten. Ondanks het feit dat de fabrikant een koppelingsverwarming in haar verkoopprogramma aanbiedt (elke koppeling is daartoe met bevestigingspunten uitgerust), heeft de NMBS een eigen ontwerp ontwikkeld dat op 31.01.85 op stel 335 geplaatst werd. De proefinstallatie bestaat uit weerstandselementen met een totaal vermogen van 630 W (230 W voor de Sécheron-electrische contactdoos en 400 W voor de +GF+ -mechanische koppelaar), gevoed door 110 V afkomstig van de statische omvormer. Een met een gelijkaardige verwarming uitgeruste losse koppeling onderging tijdens de eerste week van augustus '85 uitgebreide testen in de UIC-klimaattunnel te Wien. De NMBS heeft, zonder de resultaten van dit onderzoek af te wachten, reeds beslist om alle motorrijtuigen van de stelplaats Stockem met deze koppelingsverwarming uit te rusten. De totale kosten voor de aanpassing van de 140 Break's worden op 10 miljoen F geraamd.



NMBS : De BREAK proeftrein voor het uittesten van de gewijzigde WEGMANN WTR-draaistellen. Links een van helicoidale veren voorzien motordraaistel van AM 384, rechts een ongewijzigd loopdraaistel van AM 386. Schaarbeek, 05/85.

Alle Breaks werden op de onderzijde van de wagenkast, naast de technische opschriften, voorzien van een kenletter. Deze letter bepaalt de inzet van het stel. Tot nu toe werden volgende kenletters vastgelegd :

- B : IC F (Knokke/Blankenberge - Genk/Visé); stelplaats Oostende
- C : IC L (Brussel - Luxembourg); stelplaats Stockem
- D : IC J (Liège - Mouscron (Moeskroen)); stelplaats Kinkempois
- F : IC H (Gent - Namur); stelplaats Oostende.

Stelplaatswijzigingen :	346	Oostende	-	Kinkempois	01.02.85
	347	"		"	01.02.85
	348	"		"	01.02.85
	349	"		"	01.02.85
	350	"		"	25.02.85
	351	"		"	25.02.85
	352	"		"	25.02.85
	353	"		"	25.02.85
	354	"		"	25.03.85
Leveringen :	417	BN Brugge	-	Oostende	21.02.85
	418	"		"	27.02.85
	419	"		"	08.03.85
	420	"		"	15.03.85
	421	"		"	20.03.85
	422	"		"	28.03.85
	423	"		"	05.04.85
	424	"		"	16.04.85
	425	"		"	23.04.85
	426	"		"	30.04.85
	427	"		"	07.05.85
	428	"		"	21.05.85
	429	"		"	31.05.85

De aankoop van de 140 eenheden tellende reeks tweeledige motorstellen is in drie verschillende contracten op te splitsen.:

- AM 80 301 - 335 71.6 miljoen F per stuk
- AM 82 336 - 370 72.8 miljoen F per stuk
- AM 83 371 - 440 76.7 miljoen F per stuk

- 06 : Als eerste van de klassieke tweeledige stellen zullen nummers 633 en 696 in het Bordeaux geschilderd worden.
- 08 : Als eerste van de reeks werd motorstel 806, ter gelegenheid van de grote herziening, in het Bordeaux geschilderd. Daarbij kreeg dit stel eveneens de TBL-inrichting ingebouwd. Op 02.08.85 verliet het de CW Mechelen maar op 03.08.85 was dit motorstel betrokken bij een ongeval aan een overweg te Opwijk op lijn 60 (tabel 73) Brussel - Dendermonde en staat sindsdien terug te Mechelen voor herstelling.
- 09 : De vier in 1957, door Werkspoor, voor het mechanisch gedeelte, en door ACEC en SEM, voor het electrisch gedeelte, gebouwde tweespanningsmotorstellen 901-904 zullen samen met de huidige Benelux trek- en duwsamenstellingen vanaf mei '86 progressief vervangen worden zodat vanaf mei '87 deze stellen buitendienst gesteld kunnen worden. In gesprekken met de NS heeft de NMBS ze reeds te koop aangeboden waarop de NS hun acht gelijkaardige stellen reeks 1201-1208 voor dezelfde vraagprijs aan de NMBS aanbod. De eventuele inzet na mei 1987 van de volledige reeks op slechts een van beide netten is mede door de afwijkende technische uitrusting (een compromis tussen de NMBS- en NS-voorschriften) niet aangewezen. In ieder geval wordt het onderhoud door de NS tot een minimum beperkt.

Electrische lokomotieven

- 15 : Door een herziening, in januari '84, van het bedrag (in UIC-frank) dat de NS voor het gebruik van buitenlands tractiematerieel op haar net moet betalen, zijn de kosten, verbonden aan de sinds 03.06.85 merklijk verhoogde inzet van de reeks 15, verdrievoudigd. Mede daardoor heeft de NS er bij de NMBS op aangedrongen om dit verkeer (waarvoor er in België geen compensatie is van gelijkaardig NS-materieel) op te heffen en het te vervangen door een lokwissel te Roosendaal. De NS haalt ondermeer aan dat het een kleine reeks betreft waarvoor hun bestuurders een speciale opleiding moeten volgen en dat er, door plaatsgebrek, geen ATB (Automatische Trein Beïnvloeding) kan ingebouwd worden. Het valt niet te ontkennen dat door zowel het beperkt vermogen (2620 kW) als de hogere onderhoudskosten, de inzet van deze reeks noch op de zware lijn naar Frankrijk via Aulnoye, noch voor een tot België beperkt gebruik, interessant is.



NMBS : De 3150 kW locomotieven reeks 21 (BN-ACEC, 1984-87) zijn uiterlijk slechts op kleine details te onderscheiden van de 4150 kW reeks 27 (BN-ACEC, 1981-84), Oostende 03/85.

21 : Leveringen :	2113	BN Nivelles - Brussel-Zuid	20.02.85
	2114	" "	27.02.85
	2115	" "	06.03.85
	2116	" "	06.03.85
	2117	" "	26.03.85
	2118	" "	26.03.85
	2119	" "	09.04.85
	2120	" "	22.04.85
	2121	" "	08.05.85
	2122	" "	08.05.85
	2123	" "	03.06.85

De levering van de tweede reeks (2131-2160) is gespreid over het gehele jaar 1987.

22 : Stelplaatswijziging :	2201	Brussel-Zuid - St.-Ghislain	02.06.85
	t/m	" "	
	2225	" "	02.06.85

25.5 : Deze reeks die door de nakende aflevering van nieuwe lokomotieven reeks 11 niet meer naar Nederland zal worden ingezet, zal zonder belangrijke verbouwingen terug in het bestand van de reeks 25 opgenomen worden.

27 : De problemen met het slingeren van de lokomotief en met de Koni-schokdempers zijn definitief verholpen. Na de testperiode met lok 2740 tijdens de eerste week van april werd er, door de onvoldoende resultaten, weliswaar een nieuwe snelheidsbeperking tot 130 km/h opgelegd maar na het opvoeren van de spankracht van de schokdempers tot 1200 kg bereiken de aangepaste lokomotieven thans de vooropgestelde rijeigenschappen.

Dieselmotorwagens

46 : Buitendienststelling : 4612 Ath uit geschriften op 01.04.85

Het betreft hier de eerste buitendienststelling van deze reeks. Dit stel was sinds 28.11.83 overgedragen aan de ES te Visé maar was ingedeeld in de stelplaats Ath.



NMBS : AR 4609 met omnibustrein TA 9034 Leuze - Biaton in het station van Ronse.

foto : W. Kusée, 07/81.

Diesellokomotieven

51 : Stelplaatswijziging :	5168	Hasselt - Antwerpen-Dam	02.06.85
	5169	" "	02.06.85

54 : Na een ongeval te Ronet werd lokomotief 5406 buitendienstgesteld en geschrapt.

5406 Ronet uit geschriften op 01.04.85

60 : Buitendienststelling : 6013 Merelbeke uit geschriften op 01.05.85
 61 : 6025 St.-Ghislain " " 01.03.85
 6054 St.-Ghislain " " 01.04.85
 6065 Kinkempois " " 01.06.85
 6102 Merelbeke " " 01.04.85
 6110 Merelbeke " " 01.05.85

Stelplaatswijziging : 6014 Merelbeke - Hasselt 02.06.85
 6075 Merelbeke - Hasselt 02.06.85

62 : Buitendienststelling : 6209 Merelbeke uit geschriften op 01.04.85
 63 : 6232 Merelbeke " " 01.04.85

Beide lokomotieven waren betrokken bij een ongeval te Sint-Niklaas op 30.01.85.

Stelplaatswijziging : 6248 St.-Ghislain - Monceau 06.05.85
 6276 Kortrijk Monceau 02.06.85

Het onderhoud van beide lokomotieven zal te Haine-St.Pierre uitgevoerd worden.

Diesellrangeerlokomotieven

73 : Stelplaatswijziging : 7317 Haine-St.Pierre - Monceau 06.05.85
 7327 " " 06.05.85
 7328 " " 06.05.85
 7331 " " 06.05.85
 7333 " " 06.05.85
 7336 " " 06.05.85
 7356 " " 06.05.85
 7357 " " 06.05.85
 7366 " " 06.05.85
 7373 " " 06.05.85

84 : Stelplaatswijziging : 8407 Montzen - Ronet 03.03.85 (in leen)
 8422 Hasselt - Haine-St.Pierre 06.05.85
 8428 Hasselt - Haine-St.Pierre 06.05.85
 8433 Montzen - Hasselt 12.02.85
 8450 Hasselt - Haine-St.Pierre 06.05.85
 8451 Leuven - Antwerpen-Dam 06.05.85
 8453 Leuven - Antwerpen-Dam 06.05.85
 8455 Leuven - Antwerpen-Dam 06.05.85

Getrokken Reizigersmaterieel

Rijtuigen voor binnenverkeer

M5 : Op 28.05.85 besliste de Raad van Beheer de tweede bestelling M5 rijtuigen te plaatsen. Deze beslissing werd nadien door de Minister en de Drieledige Commissie bekrachtigd. Als een eerste gevolg op de Sobemap-studie werd er namelijk een speciale commissie opgericht die alle aankopen van de NMBS onderzoekt. Het orgaan bestaat uit vertegenwoordigers van de NMBS, het Ministerie van Verkeerswezen en het Kabinet van de Minister. Het contract dat op 31.07.85 ondertekend werd vertoont t.o.v. de eerste bestelling een verschil in het aantal te bouwen rijtuigen van elk type ten gevolge een wijziging in de toekomstige maximum samenstelling van een treinstel. Ten tijde van de eerste bestelling rekende men met een max.samenstelling van acht rijtuigen per trein naar het voorbeeld van de SNCF. Het was in deze hypothese dat de voedingslijnen van de statische omvormer in het stuurpostrijtuig doorheen het treinstel berekend werden. Nadien heeft men er de voorkeur aan gegeven een treinsamenstelling van tien rijtuigen te ontwerpen omdat men aldus maximaal van de bestaande perronlengte in Brussel-Centraal gebruik kan maken. De huidige bestelling omvat :

- 52 B genummerd van 52546 tot 52598 UIC : 50 88 2438 046 tot 098
- 5 A " " 51511 " 51516 UIC : 50 88 1438 011 " 016
- 8 BDx " " 59961 " 59969 UIC : 50 88 8238 011 " 019

Rijtuigen voor internationaal verkeer

Als er in het buitenland een NMBS-rijtuig betrokken is bij een ongeval dat niet te wijten is aan een technische fout aan het rijtuig zelf, wordt het buitenlands spoorwegnet steeds verplicht tot het dragen van de repatriëring- en herstellingskosten, behalve als dit bedrag de handelswaarde van het rijtuig overtreft. Deze waarde wordt bekomen door de aankoopwaarde op de gangbare wijze af te schrijven tot de minimum waarde wordt bereikt, namelijk 25 % van de nieuwbouwwaarde.

In het recente verleden zijn aldus drie rijtuigen door een buitenlands spoorwegnet overgekocht.

Op 26.05.83 ontspoorde trein nr. 225 Oostende - Wien Westbahnhof te Gross Königsdorf, tussen Düren en Köln Hbf, ten gevolge een grondverschuiving. Twee NMBS-rijtuigen werden zwaar beschadigd, buitendienstgesteld en door de Deutsche Bundesbahn vergoed.

I6 B 12639 UIC 61 88 2170 639 bouwjaar 1978

I2 AR 11904 UIC 51 88 8480 204 bouwjaar 1952

Een derde rijtuig werd op kosten van de DB hersteld.

I6 B 12648 UIC 61 88 2170 648

Op 03.05.84 ontspoorde trein nr. 241 (Oostende) Aachen Hbf - Moskwa Bjeloruskaja op het Poolse traject Kunowice - Warszawa Gdanska, zonder aanwijsbare oorzaak. Ook hier werd een NMBS-rijtuig zo zwaar beschadigd dat een herstelling zich niet meer loonde en de Polskie Koleje Panstwowe het rijtuig aan de handelswaarde overkocht.

I2 B 12165 UIC 51 88 2880 215 bouwjaar 1952

Exploitatie

Investeringsprogramma 1986-1988

De kredieten die zullen aangewend worden om het comfort van de reizigers te verbeteren hebben in het algemeen betrekking op :

- de aanleg van parkeerterreinen voor auto's en fietsen in ongeveer 70 stations;
- de aanleg van luifels en schuilplaatsen voor reizigers te Antwerpen-Zuid en te Mouscron (Moeskroen);
- het plaatsen van roltrappen in de stations van Denderleeuw, Aalst, Braine-le-Comte, Zottegem, Oudenaarde, Enghien (Edingen) en Hasselt;
- het plaatsen van automatische treinaankondigers in Brussel LW, Tournai, Berchem en Hasselt.

Binnenverkeer

Met ingang van de winterdienstregeling zal de rechtekking van lijn 94 (tabel 58) tussen Marcq (Mark) en Ath indienstgesteld worden. Een nieuw station, Slyy, zal opengesteld worden ter vervanging van het station Bassily op de oorspronkelijke lijn. Deze wordt tussen Marcq (Mark) en Ghislenghien afgeschaft en tussen Ghislenghien en Ath als industriële aansluiting behouden ten behoeve van het transportbedrijf Vandecasteele dat, voor rekening van Peugeot Talbot België, nieuwe personenwagens verzendt. Om de werkzaamheden aan de aansluitingspunten te vergemakkelijken worden van 29.07.85 tot 28.09.85, en dit op werk- en zaterdagen, drie IC M verbindingen via Braine-le-Comte en Mons omgeleid waardoor het station Ath niet bediend wordt en er een vertraging van ongeveer tien minuten optreedt. Deze drie treinen hebben de volgende dienstregeling :

IC M 761	Schaarbeek	10h49	-	Lille	12h30
IC M 779	Lille	9h15	-	Schaarbeek	10h53
IC M 783	Lille	13h14	-	Schaarbeek	14h53

De reizigers met bestemming Ath worden dan verzocht om de IR b' Schaarbeek - Tournai te benutten die 31 minuten later vertrekt. Bij vertrek uit Tournai vertrekt de IR 14 minuten na de IC.



NMBS : Het nieuwe SAIT treinaankondigingsbord "vertrek" in de hall van het station Brussel-Zuid.

Internationaal verkeer

Sinds de nieuwe dienstregeling van 02.06.85 werd aan het vroegere treinenpaar 432/433 Paris-Nord - Brussel - Köln Hbf een volwaardig IC-nummer 132/133 toegekend. Daarbij kreeg deze verbinding de naam DIAMANT, die vroeger toebehoorde aan de TEE verbinding Brussel-Zuid - Köln Hbf, op het SNCF-net bleef de oude nummering van kracht.

Op 29.09.85 wordt de internationale verbinding Visé - Eysden - Maastricht (lijn 40, tabel 32) met electrisch tractiematerieel uitgebaat. IC F wordt dan tot Maastricht verlengd waarbij de huidige dienst Visé - Maastricht, die met NS-dieselmotorwagens reeks DE 2 (bouwjaar 1953-1954) gereden wordt, komt te vervallen. Om de NMBS-reeks 03 in het station van Maastricht toe te laten werd een nieuw perron met 2 sporen aangelegd. Ook trein 296/297 Ancona - Amsterdam CS, de zaterdagse toeristische zomertrein 1138/1139 Zandvoort-aan-Zee - Luxembourg (tijdens de drie laatste weken van juli ook op zondag) en de zowat 40 goederentreinen per dag zullen door electrische NMBS-lokomotieven gesleept worden. Vanaf de scheiding tussen de twee stroomsystemen, even voor Maastricht, rijdt het 3kV NMBS-tractiematerieel op de NS-1.5 kV dan wel even op halve kracht.

De 60 I10 rijtuigen zonder air-conditioning (15 A + 45 B) zullen alle, ter vervanging van de I6 rijtuigen, uitsluitend op de IC B-verbinding Oostende - Köln Hbf ingezet worden. Het plaatsaanbod van de huidige I6-samenstelling is in de spits, van en naar Brussel, duidelijk onvoldoende. Door het ontbreken van air-conditioning zal op deze verbinding hetzelfde comfortpeil aangeboden worden als de met M4-rijtuigen samengestelde treinen Oostende - Eupen en de enige andere binnenlandse IC met een belangrijk traject in het buitenland: IC A Brussel-Zuid - Amsterdam die eveneens met open coach-rijtuigen met een 2+2 indeling samengesteld is. De vrijgekomen I6 rijtuigen (20 A + 59 B) zal men dan met de 35 I10 B-rijtuigen met air-conditioning aanvullen om in andere internationale verbindingen I1 en I2 rijtuigen te vervangen of om, in samenspraak met andere Europese netten, bestaande rijtuigsamenstellingen door NMBS I6-I10 (zijgang - open-coach) stellen te vervangen. Zo is ondermeer trein 497/496 Edelweiss Brussel-Zuid - Bâle SNCF uit Zwitserse rijtuigen samengesteld maar deze rijdt slechts even op het SBB-CFF-FFS net.

De Dienst Marketing van de NS onderzoekt de mogelijkheid om, na de indienststelling van de westelijk ringspoorlijn van Amsterdam, de IC A verbinding Brussel-Zuid - Amsterdam CS via de Schiphollijn te verleggen.

Op zaterdag 27.07.85 ontspoorde een draaistel van het derde rijtuig in de trein Ost-West Express nr. 240 (Moskva Bjeloruskaja) Köln Hbf - Paris-Nord op de brug van lijn 130A - tabel 53 - over de Samber te Lobbes, ten gevolge van een defect in de ophanging. Het betrof het ligrijtuig nr. 51 51 59 80 097.5 van de PKP. Omdat er geen noemenswaardige schade te noteren viel, volstond het om, volgens de voorschriften, het rijtuig en de beide rijtuigen waartussen het zich bevond, voor onderzoek uit de treinsamenstelling te verwijderen. Enkel het 2de rijtuig, een slaapwagen van de SZD, werd, samen met het Poolse rijtuig, in het station van Lobbes opzijgezet. Het SZD-rijtuig werd nadien terug rijvaardig verklaard maar het PKP-rijtuig moet in België een herstelling ondergaan alvorens het naar Polen teruggestuurd kan worden.

Infrastructuur

Investeringsprogramma 1986-1988

Baanvakken waarvan de afwerking van de elektrificatie nog voor 1989 voorzien is :

Boom - Puurs	1986
Boom - Willebroek	1986
Denderleeuw - Geraarsbergen -Lessines	1986
Geraarsbergen - Enghien (Edingen)	1986
Halle - Ath - Tournai	1986
Ottignies - Fleurus - Charleroi-Ouest	1986
Charleroi-Ouest - Charleroi-Sud	1987
Charleroi-Ouest - Monceau	1987
Namur - Dinant	1987
Lessines - Ath	1987
Brugge - Kortrijk	1987
Kortrijk - Poperinge	1987
Kortrijk - Zottegem	1988
	*De aanleg van de verhoogde spoorlijn te Oudenaarde zal in 1986 aangevat worden en is gespreid over drie jaar.
Brussel - Antwerpen	----
	*Vanaf 1986 wordt een aanvang genomen met de vervanging van de nog uit 1935 daterende bovenleidingsvakken. Daarbij zullen de drie, voor lijn 25 kenmerkende, oorspronkelijke paaltypes (betonnen, gelaste en geklonken stalen vakwerkmasten) verdwijnen.
Liège - Marloie	1990

Baanvakken waarvan de elektrificatie naar het volgende investeringsprogramma verschoven werd maar waarvoor beperkte moderniseringskredieten toegekend werden (o.a. voor de seininrichtingen) :

Herentals - Mol - Neerpelt
Winterslag - Waterschei
Tournai - Blandain fr.
St-Ghislain - Quiévrain

Baanvakken waarvan de elektrificatie naar een volgend investeringsprogramma verschoven werd :

Hasselt - Maastricht - Aachen Sud gr.
 Melle - Geraardsbergen
 Poperinge - Ieper
 Welkenraedt - Montzen
 Arlon - Athus
 Enghien (Edingen) - Braine-le-Comte

Werken van burgerlijke bouwkunde :

Brussel Schuman - Brussel LW : aanleg van een derde spoor

Ontwerp van een snelspoorlijn

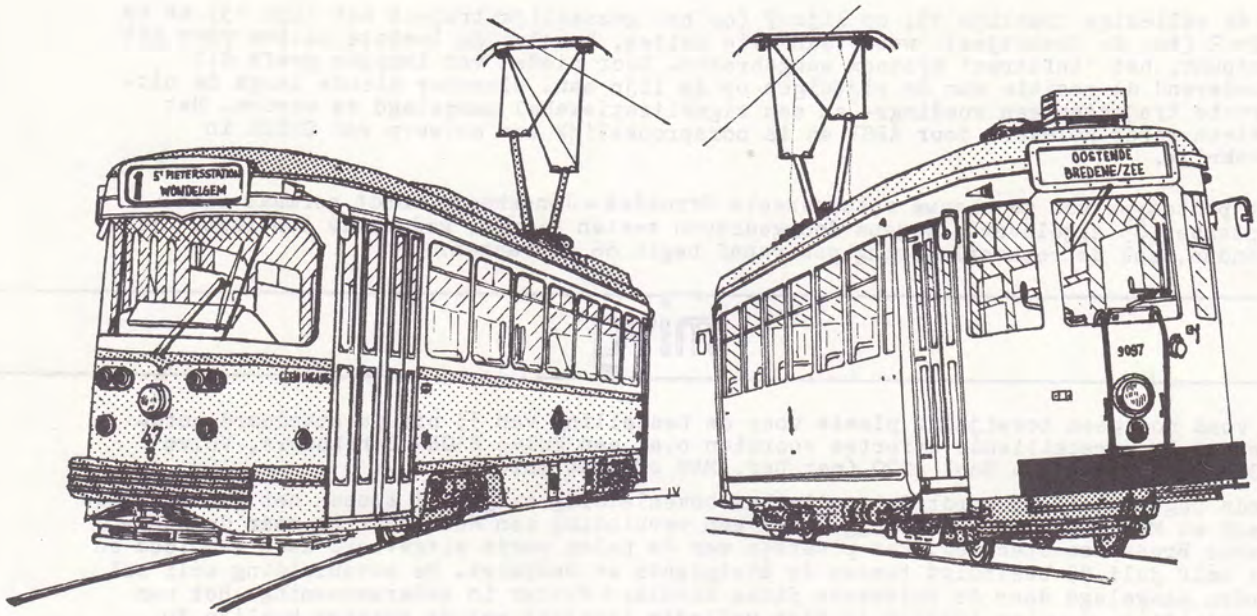
De trilaterale werkgroep die op initiatief van de Franse, West-Duitse en Belgische regeringen werd opgericht, heeft in mei laatstleden een eerste verslag neergelegd. Samen met het formuleren van enkele vaste beginselen (o.a. het aanwenden van de klassieke spoorwegtechniek en het vrij waren van de mogelijkheid om op een eventueel te bouwen kanaaltunnel aan te sluiten) werd unaniem om de medewerking van de Nederlandse regering verzocht. Deze aanvaarde het aanbod zodat een nieuw tijdschema werd opgesteld dat omstreeks eind 1985 in een nieuw verslag moet uitmonden.

Een van de ontwerpen die men in datzelfde eerste verslag voorstond, betrof het bouwen van een aftakking Lille - Halle en het verlengen van de snelspoorlijn via de bestaande lijn 93 tot Brussel waar slechts eenmaal zou gestopt worden (namelijk in Brussel-Zuid, belangrijkste station van België en bediend door MIVB (pre-)metrolijn 2 en pre-metrolijn 3). Na de Noord-Zuidverbinding biedt het, voor het derde en toekomstige vierde spoor verbrede, platform van lijn 36 een ideale uitvalsweg. Voorbij de dorpskom van Zaventem kan dan een nieuwe infrastructuur via Herstal (overstap op de TAU richting Liège) tot de West-Duitse grens aangelegd worden. Tussen Aachen Hbf en Köln Hbf zou men dan de bestaande spoorlijn voor hogere snelheden aangepast worden. In het algemeen laat deze hypothese het inlassen van klassieke treinen aan hoge snelheid toe.

Met een Nederlandse deelname aan het ontwerp, heeft men het idee geopperd om een nieuwe lijn Rotterdam - Herentals - Köln en een verbinding Herentals - Lille ten noorden van Brussel, aan te leggen met als nadeel dat belangrijke stedelijke centra niet aan bod komen.



NMBS : HLD 5209 met drie M1-rijtuigen op de te elektrificeren lijn Namur - Dinant nabij Dave.
 09/83, foto : Antoon Hermans.



miva

De Biënnale voor Moderne Beeldhouwkunst in het Middelheimpark te Antwerpen staat in 1985 in het teken van de auto. Vermeldenswaardig hierbij is het werk (cat. nr.75) van Karel Helsen en Elke Van Steenberghe, getiteld "Een Busrit" (1985). Het bestaat uit de MIVA autobus 616 (Van Hool 409 AU 95 - Fiat, 1975) gevuld met enkele reizigers-voorstellende sculpturen. De bus zal voortijdig einde augustus worden weggenomen om terug in reizigersdienst te worden ingezet.

AB 590 kreeg terug klassieke lijnfilms daar de elektronische lijnaanduiding "Busar" van SEREL te veel problemen gaf bij grote koude in de winter.

Door de overname van 25 autobussen van de MIVB was er een tekort ontstaan aan lijnfilms voor autobussen. Een nieuwe reeks werd daarom besteld, waarbij de teksten in kleine letters aangebracht zijn i.p.v. met hoofdletters zoals op de vorige reeksen. De nieuwe films worden enkel achteraan op de autobussen geplaatst. Ze bezitten namelijk een gezamenlijke aanduiding voor lijnen 17/27 :

17/ 27	Centraal Station
	Wilrijk
	U.Z./Middelheim

zwart op oranje achtergrond
(oorspronkelijke kleuren 1.17)

Bij de bezuinigingsmaatregelen kon één bus uitgespaard worden op de lijnen 17/27 door de autobussen vanaf het Centraal Station afwisselend op beide lijnen een heen- en terugrit te laten rijden. Om niet na iedere slag alle lijnfilms te hoeven verdraaien, werd de achterfilm steeds wit gelaten. Door de nieuwe dubbele lijnfilm 17/27 verschijnt achteraan op deze diensten terug een aanduiding.



MIVA/De Polder : AB 323
Mercedes 0305B op lijn
36.
Antwerpen, Osystraat,
06.85.

Op de volledige tramlijn 15, op lijn 7 (op het gezamenlijk traject met lijn 15) en op lijn 2 (tot de Zwaantjes) werd aan alle haltes, behalve de laatste haltes voor het eindpunt, het "infotram" systeem aangebracht. Door middel van lampjes geeft dit benaderend de positie van de rijtuigen op de lijn aan. Hiervoor diende langs de uitgeruste trajecten een voedings- en een signalisatiekabel aangelegd te worden. Het systeem wordt geleverd door ABSY en is oorspronkelijk een ontwerp van SEREL in Frankrijk.

Het prototype van de nieuwe autobusreeks Mercedes - Jonckheere wordt normaal einde september 85 afgeleverd. Wegens doorgedreven testen hierop, gedurende tenminste drie maanden, zal de reeksaflevering pas vanaf begin 86 aanvangen.

mivg

Er vond nog geen toewijzing plaats voor de bestelling van 33 nieuwe standaard autobussen. De verschillende offertes voorzien o.a. een Volvo B10R - Jonckheere, Volvo B10R - LAG en een Van Hool A120 (met Daf, MAN of Fiat motor).

Sinds begin april 85 wordt de trolleybus-bovenleiding aangelegd tussen het St-Michielsplein en Meersemdries (Gentbrugge) met een verbinding van Meersemdries naar de stelplaats Brusselse steenweg. Het plaatsen van de palen wordt uitgevoerd door Fabricom en was half juli 85 beëindigd tussen de stelplaats en Dampoort. De bovenleiding zelf zal worden aangelegd door de Zwitserse firma Kummeler & Matter in onderaanneming. Het van bovenleiding voorzien traject is niet volledig identiek met de huidige buslijn 30. Het trolley-traject draait van de Dendermondsesteenweg rechtstreeks in de Gentbruggestraat i.p.v. via de Toekomststraat en Aannemerstraat.

De voeding van deze trolleybuslijn zal gebeuren via drie nieuwe tractiestations: Meersemdries, Dampoort en Nodenaysteeg (Veldstraat). Dit laatste tractiestation voedt eveneens de tramlijnen 1 (11, 12) en 4 (41) en werd reeds einde november 84 in dienst genomen. Voor de bouw van een trolleybusstelplaats is een terrein voorzien op de Brusselsesteenweg, recht tegenover de huidige stelplaats.

Bij de tijdelijke vereniging Van Hool - ACEC werden 20 gelede trolleybussen AG 280 T besteld. De bouw hiervan vat aan in 1986 en de levering is voorzien in 1987.

De prototype gelede trolleybus keert einde augustus 85 na een proefperiode te Solingen (BRD) definitief naar België terug. In september 85 zal deze bus op de MIVG stand op de Internationale Jaarbeurs te Gent worden tentoongesteld.

Op 02.10.84 werd het KB uitgevaardigd voor de onteigeningen langsheen de Brusselsesteenweg (N10). In 1986 - 87 zal hier, samen met het herprofileren van de N10, de tramlijn 21 verlengd worden vanaf het Arsenal tot Melle (De Leeuw).

De verlenging van tramlijn 1 naar Evergem wordt eveneens voorzien in 1986 - 87. De werken zullen gedeeltelijk samen worden uitgevoerd met het rechtekken van de N56 tussen de Waalbrug en Brielken. Voor de kruising van de NMBS spoorlijn 58 Gent - Eeklo wordt een speciale tramkoker voorzien ter hoogte van de Schouwingstraat.

Zoals in het volmachtenbesluit van 30.12.82 aangegeven stond, diende tramlijn 10 vanaf einde 84 met autobussen uitgebaat te worden. Dit zou toelaten 40% op de exploitatiekosten van deze lijn te besparen. Inmiddels is het reizigersaantal van deze lijn toegenomen daar ze, na de omwisseling van de termini van tramlijnen 1 en 4 de enige rechtstreekse verbinding Muidebrug - St-Pietersstation vormt.

Voor de tramlijn 10 stelde een Gentse actiegroep ook een 600 m langer traject voor, via de Nieuwe Wandeling, Einde Were (Ekkergem) en de A. Triestlaan (i.p.v. via de Coupure Rechts, de Rozemarijnbrug en de B. Spaelaan). In de gemeenteraad van Gent van 20.12.84 werd hierover een motie goedgekeurd. Na onderzoek door de MIVG werd het ontwerp afgewezen omwille van:

- het moeilijk te realiseren traject (voornamelijk de vrije bedding op de Nieuwe Wandeling);
- de onmogelijkheid de trambediening langsheen de Coupure Rechts zonder meer op te heffen;
- de creatie van een dubbele bediening op Einde Were met de MIVG buslijnen 38, 51 en 52 en de NMVB buslijnen 676, 679, 706 (en enkele schaarse ritten van de lijnen 55b en 58a).

De belangrijkste reden voor het voorstel was een betere bediening te bekomen van Ekkergem met o.a. het OCMW Ziekenhuis (de Nieuwe Bijloke)

Vanaf 01.06.85 is een nieuwe regeling in voege voor de dalurenkaart. Er mag nu overdag nog slechts opgestapt worden tot 15h30, waar vroeger de rit beëindigd moest zijn voor 16h.

De geldigheid van de vervoerbewijzen bedraagt terug 60 min voor 2 zones en 90 min voor 3 zones. Dit in tegenstelling met de vermelding op bepaalde vervoerbewijzen (45 min) en vooral het antwoord van 12.03.85 op een parlementaire vraag dat stelde dat de 2 zones vervoerbewijzen een geldigheidsduur hadden van 60 min, doch slechts gedurende 45 min recht op aansluiting gaven.

De onduidelijke toestand van de toeristische 1, 2 en 3 - dagskaarten van de MIVG, die volgens de NMVB ook op hun stadsnet geldig zouden geweest zijn, werd op 15.05.85 rechtgetrokken: de kaarten zijn niet meer geldig op het NMVB net.

mivb - stib

Rollend Materieel Tram

Door het vrijkomen van pcc - motorrijtuigen reeks 7000 voert de MIVB een actieve prospectie op de markt van de tweedehandsvoertuigen ten einde een eventuele koper aan te trekken. Zowel via Transurb Consult als via BN kwamen enkele contacten tot stand.

BN werd door de vervoersmaatschappij van Buenos Aires (Argentinië) benaderd met het oog op de uitbating van een, op een metrolijn aansluitende te bouwen tramlijn. Ongetwijfeld is de huidige exploitatie van metrolijn A met houten motorrijtuigen, gebouwd door La Brugeoise in 1912, daar niet vreemd aan. Omdat de vooropgestelde 25 LRV's (light rail vehicle) slechts ten vroegste na twee jaar geleverd konden worden, stelde BN voor om, met instemming van de MIVB, 6 gelede pcc - motorrijtuigen reeks 7800 voor een periode van twee jaar te verhuren. Door financiële onzekerheden kon Buenos Aires echter niet op dit aanbod ingaan en vroeg om een andere oplossing uit te werken. Daarop kwam een voorakkoord tot stand voor de verkoop, via BN, van vier trams reeks 7000 met een korte leveringstermijn en een optie op nogmaals acht later te leveren en te renoveren pcc's.

Anderzijds maakten de Turkse steden Konya en Izmir aan Transurb Consult hun belangstelling voor de oude pcc - rijtuigen bekend. Ook hier is er nog geen definitieve overeenkomst, maar het gaat in totaal om 12 trams.

Voor de mogelijke verkoop van trams stelde de Raad van Bestuur van de MIVB reeds in de loop van juni 85 een prijsofferte op voor 16 pcc's reeks 7000, 4 gelede pcc's reeks 7500 met een mogelijke optie voor nogmaals 8 pcc's 7000.

Op de tweedehandsmarkt van tramvoertuigen bestaat een zekere concurrentie met West-Duitsland en Oostenrijk.

Rollend Materieel Autobus

Tussen 19.06 en 01.07.85 werd de autobusreeks 8016 - 8030 Mercedes O 305 - Jonckheere (1975) geleidelijk buiten dienst gesteld. Op 30.06.85 werden door de 8019 en 8026 de laatste pendeldiensten uitgevoerd. Sinds enige tijd reden deze autobussen nog slechts deze pendel- en reservediensten vanuit de stelplaats Brogniez.



MIVB : Mercedes O305-
Jonckheere rijdt een
pendeldienst op lijn
90.
St-Gillis, Fonsnylaan,
03.85.

Er werden vijf nieuwe minibusjes voor het vervoer van mindervaliden aangekocht, en tussen 18.06 en 08.07.85 in dienst gesteld. De kenmerken van deze reeks zijn :

reeks :	8922 - 8926
onderstel merk, type :	Renault T35D (Master)
koetswerk merk :	Van de Castele (Brasschaat)
motor merk :	Renault
cilinderinh. :	2.443 l
max. vermogen :	53 kW (65 r/s)
PVA :	80/1048

Hierdoor konden de vijf overblijvende minibusjes van de bestellingen van 1978 (8903, 8905, 8908, 8909, 8910) afgevoerd worden.

Infrastructuur Tram

Begin juli 85 werd een proefinstallatie, bestaande uit een bijkomend verkeerslicht voor de beide tramhaltes van lijnen 92, 94 en inmiddels ook 93, ter hoogte van de Zavelkerk in de Regentschapsstraat in dienst gesteld. Eigenaardig genoeg gebeurt deze proef op initiatief van Sibelgaz, de Brusselse maatschappij voor gasdistributie, in samenwerking met de Stad Brussel en de MIVB die het krediet van 200 000 F ter beschikking stelde. Dankzij het zendtoestel voor de afstandbediening van de wissels, wordt het, voor de vluchtheuvel geplaatste bijkomende verkeerslicht rood bij een aankomende tram. Dit laat de in- of uitstappende reizigers toe veilig de tram resp. het voetpad te bereiken. Het bijkomende verkeerslicht wordt terug groen bij het voortrijden van de tram. De verkeerslichten van het kruispunt zelf behouden hun normale cyclus en worden niet door het systeem beïnvloed.

Sinds 18.04.85 werden in de Lahayestraat te Jette twee wissels weggenomen, waardoor lijn 94 permanent op één spoor rijdt. Dit was overigens reeds jaren het geval, ook ten tijde van de vroegere lijn 11.

Aan het eindpunt Kerkhof St-Gillis (Ukkel) van lijn 55 (nieuwe naam : Stille) zal de keerdriehoek (Alsembergsesteenweg / Stillelaan) vervangen worden door een kopeindpunt. Hiervoor zal een korte verlenging tot Moensberg worden aangelegd.

Op 27.06.85 kwam een dubbele verbindingsocht in gebruik tussen de Handelskaai en het Saincteletteplein (richting Leopold II laan)

In Drogenbos zal op de Grote Baan een dubbelsporig kopeindpunt aangelegd worden voor lijn 52. Aangezien lijn 58 nog met enkelrichtingspcc's reeks 7000 wordt uitgebaat, en in afwachting van de herprofilering van de Stallestraat dit eindpunt blijft gebruiken, zal de keerdriehoek op de Steenweg op Drogenbos in dienst blijven.



MIVB trameindpunt van lijn 52 (en voorlopig ook 58) op de Grote Baan te Drogenbos. Rechts van dit spoor zal een 2de spoor als kopeindpunt worden aangelegd. 03.83.

foto : Raf Bonte

Infrastructuur (Pre-)Metro

Op 21.05.85 werden de werken aangevat aan de open helling van tramlijn 19 in de Vrijheidslaan te Koekelberg. Deze zal, in de pre-metrofase van lijn 2, lijn 19 toelaten de oppervlakte te bereiken vanaf het station Simonis. Voor lijn 103 bestaat deze open helling op de Jettelaan reeds sinds 1983. Indien lijn 2 als metrolijn uitgebaat zou worden dient een afzonderlijk sneltramstation voor de dan eventueel te koppelen lijnen 19 en 103 gebouwd te worden. Bovendien bestaat er sedert 1982 een open helling op de Leopold II laan voor lijnen 19 en 103. In principe zou het station Simonis afzonderlijk in dienst kunnen gesteld worden.

Op de toekomstige verlenging van metrolijn 1B van Alma naar Stokkel werden de twee oorspronkelijk voorziene tussenstations (Kraainem en Kapelleveld) uit economische redenen tot één herleid : Bornival. De bouw hiervan werd voor een bedrag van 150 miljoen F aanbesteed en de werken omvatten eveneens het herschikken van het kruispunt Kraainemlaan en Wezembeeklaan (St-Lambrechts-Woluwe) en de aanleg van een parking. Het eindstation Stokkel bestaat reeds in ruwbouw en maakt deel uit van een winkelcomplex.

In 1986 verwacht men de aanbesteding van de ruim 3 km lange nieuwe tramlijn van het Dumonplein (metrostation Stokkel) tot de Mechelsesteenweg (Ban Eik) te Wezembeek-Oppem. Over een lengte van 2.5 km loopt deze lijn over de verlaten spoorwegbedding van de op 01.01.59 opgeheven private spoorlijn 160 Brussel LW - Tervuren. De vernieuwingswerken aan drie nog bestaande bruggen van deze spoorlijn werden voor een bedrag van 20 miljoen F toegewezen. De aanleg van de tramlijn zelf zou maximum vijf maanden duren zodat de indienstname samen met de metroverlenging kan gebeuren. Omdat het plaatsen van laterale bovenleidingsmasten een meeruitgave van 1 miljoen F tot gevolg zou hebben heeft men centraal geplaatste palen voorzien. Tramlijn 39 Montgomery - Stokkel zal het nieuwe vak berijden en door de aanleg van een keerlus aan het nieuwe eindpunt kan de uitbating met éénrichtingstrams reeks 7000 behouden blijven. De buslijnen 28 (Tomberg - Fallon Stadion) en 36 (Schuman - St-Aleidis) zouden bij deze gelegenheid tot Stokkel verlengd worden. Voor het huidige traject van lijn 39 op de Madoux- en Orbanlaan werd de bouwvergunning voor de herprofileringwerken afgeleverd. De vrije bedding zal hierbij naar de as van de weg opschuiven.



Het ex-stationsgebouw Stokkel van de opgebroken spoorlijn 160 Brussel LW - Tervuren. Op deze spoorbedding zal tramlijn 39 worden verlengd. 08.85.



MIVB : pcc 7094 op lijn 39 op de Madouxlaan. De vrije trambedding zal hier naar het midden van de straat worden verschoven. 08.85.

Op het definitieve driesporige station Heizel (dat het huidige tweesporige station moet vervangen) wenst men een hoog pijlvormig dak te bouwen dat geïnspireerd is op het Paviljoen van de Burgerlijke Bouwkunde dat ter gelegenheid van de Wereldtentoonstelling van 1958 gebouwd werd.

Nog voor 1990 zullen de volgende verlengingen in dienst gesteld worden :

- lijn 1B : Alma - Bornival - Stokkel
- lijn 2 : Rogier - Ijzer - Jubelfeest - Simonis
Louiza - Munthof - Zuidstation - Serg. De Bruyne
- lijn 3 : Lemonnier - Zuidstation - Hallepoort - Horta - Albert
- lijn 5 : Albert

De latere uitbreidingen die door het Ministerie van Verkeerswezen in het richtplan werden opgenomen omvatten de vakken :

- lijn 1A : Heizel - Amandelbomen
Herrmann Debroux - Transvaal (het eindstation Transvaal krijgt, net zoals Stokkel, een middenperron met de wisselstraat voor het station)
- lijn 1B : Veeweide - Bizet

De lijnvakken waarvan thans een voorbereidende studie wordt gemaakt behelzen o.a. :

- lijn 2 : Serg. De Bruyne - Slachthuizen
- lijn 5 : Sterplein - W. Churchill laan
Diamant - Meiser (samen met de te bouwen autotunnel)
- lijn 6 : Poelaertplein - Defacqzstraat (as Louizalaan)
en een tramtunnel Fonsnylaan - Overdektestraat

Het falende rollend tapijt Ubell & Breda in het station De Brouckere (overstap metrolijn 1 - pre-metrolijn 3) zal in de toekomst vervangen worden door een uitvoering met opeenvolgende schoepen. Dit nieuwe systeem zou door FN geleverd worden.

Exploitatie

Op 10.05.85 is metrolijn 1A verlengd vanaf Bockstael tot Heizel, met de tussenstations Stuyvenberg en Houba-Brugmann. Net zoals op het traject Beekkant - Brugmann wordt op dit nieuwe vak links verkeer toegepast.

Vanaf 29.05.85 wordt tramlijn 55 in self-service uitgebaat met gelede dubbelrichtingsrijtuigen 7700. Op 15.08.85 volgt lijn 32 bij de netherstructurering, en op 01.10.85 lijn 101. Voor lijn 19 wordt de omschakeling nog einde van dit jaar verwacht. De op 29.05.85 vrijgekomen gelede enkelrichtingsrijtuigen van lijn 55, reeks 7500, werden ingezet op de kleine ring-lijnen, waar ze sinds oktober 1984 nog nauwelijks in dienst waren geweest.

Vanaf 30.05.85 zijn de gelede autobussen Van Hool AG280/2 - MAN (1984 - 85) van de reeks 8801 - 8825 in dienst gekomen op lijn 71, vanuit stelplaats Delta.

Op 05.07.85 werd metrolijn 1B verlengd van St-Guido tot Veeweide. Daarbij kreeg buslijn 49 een bijkomende halte ter hoogte van de noordelijke ingang.



MIVB metrostel 147-148 op lijn 1B in het nieuwe station Veeweide te Anderlecht, 08.85.

De op 15.08.85 doorgevoerde aanpassing van het bovengrondse net, als gevolg van de indienststelling van het nieuwe station Louiza, werd door de Raad van Bestuur van de MIVB op 31.07.85 goedgekeurd, en, zoals wettelijk voorgeschreven, binnen de periode van 15 dagen door de voogdijminister bekrachtigd. In totaal had de exploitatiedienst 24 opties geformuleerd, maar door het beoordelen van elke lijn afzonderlijk kan men moeilijk spreken van een globale oplossing van de problemen voor het zuidelijk stadsgedeelte. Zo zijn de nieuwe autobuslijnen 37 en 60 er o.a. gekomen met de steun van de vakbonden, daar voor de uitbating van een autobuslijn meer personeel vereist is.

De nieuwe of gewijzigde lijnen zijn :

- tram 18 : St-Lambertusplein - Zuidstation, via pre-metrolijn 2
Het eindpunt van deze lijn aan het Zuidstation bestaat uit het draaien rond het Baraplein en het afwachten van de vertrektijd in Grondwetspleintunnel tussen de helling Jamarlaan en de helling naar de Overdektestraat.
- tram 32 : Houba-De Strooper Zuidstation, via pre-metrolijn 2
Het eindpunt van deze lijn aan het Zuidstation bestaat uit het keren op een overloopwissel in het station Lemonnier van lijn 101 en het afwachten van de vertrektijd in de Grondwetspleintunnel tussen de helling Poincarelaan en de helling Jamarlaan.
De trams van lijnen 18 en 32, met dezelfde frekwentie, zullen elkaar gekadanseerd afwisselen.
- bus 34 : Tussen de Naamse Poort en de Zavel rijdt deze lijn nu via de Waterloolaan, het Poelaertplein en de Regentschapstraat (i.p.v. via het Koninklijk Paleis).
- bus 37 : Nieuwe lijn tussen het CCN en het Brugmannplein (Elsene) via Pachecolaan, Centraal Station, Hertogstraat en tot de Vleurgatse Steenweg hetzelfde traject als buslijn 38, vervolgens als vervanging van tramlijn 93 naar het Brugmannplein.
's Avonds en op zondag zal deze lijn niet uitgebaat worden op het vak Centraal Station - CCN.
- bus 54 : Te Elsene worden een aantal nauwe straatjes verlaten en loopt het traject nu via de Naamse Poort, Regentlaan, Troonplein, Luxemburgstraat.
- bus 60 : Nieuwe lijn tussen De Brouckere en Fort-Jaco (Ukkel). Tussen de Hertogstraat en Fort Jaco is het traject, op een kleine omweg langs de Sterrenwacht na, identiek aan de vroegere tramlijn 18.
- tram 92 : Verlenging vanaf het Marlow plantsoen tot Fort-Jaco. De lijn wordt beperkt tot Schaarbeek Station i.p.v. de Esplanade Meiselaan 's avonds en op zondag.
- tram 93 : Gezien het Brusselse Gewest de bouwvergunning voor de dubbele spoorbocht Louizalaan - Legrandlaan niet afleverde, kan het voorziene eindpunt Churchill rond-punt niet bereikt worden. Deze lijn zal dus vanaf het Paleizenplein de lijn 94 volgen tot aan de Buyllaan. Het eindpunt van de lijn ligt in de stelplaats Renbaanlaan.
- tram 94 : Verlenging vanaf het Marie-Joséplein (Boondaal) tot het Wienerplein (Bosvoorde).

Om op sommige vakken de vroegere vervoerscapaciteit te behalen, moet de frekwentie van de lijnen 92 en 94 zodanig opgedreven worden dat er in de Koningsstraat tot 37 trams per uur en per richting zullen doorrijden.

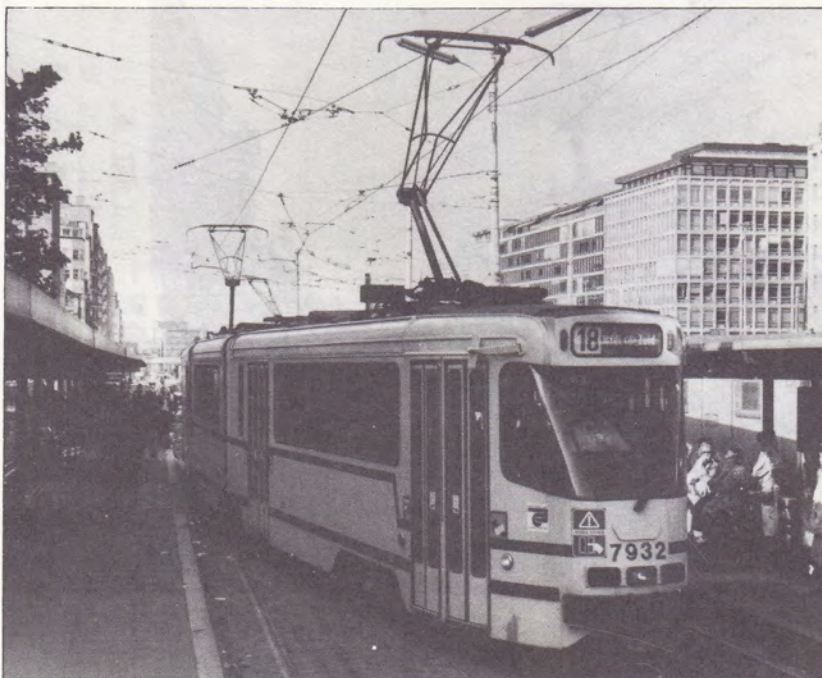
MIVB : gelede pcc 7824
op de nieuwe lijn 92
aan de nieuwe halte van
de Louizapoort. Bemerkt
de nog aanwezige boven-
leiding, doch de dicht-
gebetonneerde sporen
die lijnen 18 en 32 tot
14.08.85 toelieten
vanaf de Louizalaan
rechts het bovengrondse
station Louiza te be-
reiken.
Brussel, 15.08.85.





MIVB : AB 8662 (Van Hool 409AU9 Fiat, 1973) pendelt op de ringlijn 101 tijdens de overgangsfaze van het station Louiza. Brussel, Gulden Vlieslaan, 15.08.85.

De nieuwe netexploitatie kwam in enkele opeenvolgende fazen in dienst. Reeds vanaf 14.08.85 rond 20h werden de trams op de kleine ringlijnen opgehouden in de stations Naamse Poort en Louiza (bovengronds). Hierdoor konden enkel nog dubbelrichtingsrijtuigen in dienst blijven, die gebruik maakten van de overloopwissel in het bovengrondse station Louiza enerzijds en de recent aangelegde overloopwissel in de tunnel tussen Naamse Poort en Louiza (ondergronds) anderzijds. Vanaf 15.08 kwam de nieuwe exploitatie van het net in voege. Hierbij reden de lijnen 18, 19, 32 en 103 nog steeds in twee delen, en reed lijn 101 volledig met autobussen. Overigens rijdt de nieuwe lijn 60 niet op zon- en feestdagen en kwam ze dus pas vanaf 16.08 in dienst. Vanaf 18.08 rond 20h werden de tramlijnen 18, 19, 32 en 103 beperkt tot de Hallepoort om de aanleg van de verbinding van de nieuwe open helling "Berckmans" mogelijk te maken. Als pendeldienst tussen de Hallepoort en Naamse Poort kon enkel lijn 101 (met autobussen) gebruikt worden. Vanaf 19.08 bij het begin van de dienst was de exploitatie normaal. In de loop van deze dag werd het station Louiza (ondergronds) officieel ingehuldigd door Minister H. De Croo, zonder dat dit echter het tramverkeer beïnvloedde.



MIVB : dubbelgelede pcc 7932 rijdt op de nieuwe lijn 18, tijdens de overgangsfaze, over de overloopwissel van het inmiddels buitendienst gestelde bovengrondse station Louiza. Brussel, Gulden Vlieslaan, 15.08.85.

Tesamen met de netherstructurering van 15.08.85 zal de MIVB een nieuw lijnfilmsysteem toepassen. Reeds verschillende jaren wou men afstappen van de klassieke tweetalige gekleurde lijnfilms met centraal lijnummer.

Op de tramreksen 7700 en 7900 met afstandbediende BROSE films vonden reeds verschillende experimenten plaats, waarbij bestemmings- i.p.v. lijnfilms werden gebruikt. Ook werden meer of minder leesbare letter- en cijfertypes, pictogrammen, enz. uitgetest. Door het herzien van sommige bestemmingspunten en het weglaten van afkortingen (zoals str., pl., l., enz..) bekwam men veel films die langs beide zijden van het lijnummer exact dezelfde tekst bezaten. Men zocht dus naar een schikking waarbij de tekst slechts éénmaal en vooral groter voorkwam.

Vanaf 01.10.84 werd daarom op buslijn 20 een nieuwe proef ondernomen met links geplaatst lijncijfer. Met behoud van de twee lijnkleuren (rood/wit voor deze lijn) werd de tekst langs de rechterzijde aangebracht. Er bestond een uitvoering met enkel hoofdletters en een met zowel hoofd- als kleine letters. Om de leesbaarheid hiervan te bewaren werd de rode lijnkleur rond de tekst uitgewerkt. Bij de op 08.01.85 ingestelde nieuwe lijn 68 vond een gelijkaardige proef plaats met slechts één lijnkleur meer, die als een kader rond de tekst werd geplaatst. Uiteindelijk werd de knoop doorgehakt in het voordeel van het linkse lijncijfer en het gebruik van bestemmingsfilms. Om voldoende onderscheid tussen de lijnen te verkrijgen werd het aantal lijnkleuren (vroeger slechts vijf) verhoogd. De verdeling van de lijnen volgende de nieuwe kleuren is als volgt :

geel :	34 44 55 65 67 89 ED	
oranje :	2 29 68 93	
rood :	1 18 28 39 54 85 92 SCH	ED = extra dienst
wijnrood :	58 78 86	SCH = scholing
lichtgroen :	30 50 60 62	T = pendeldienst
middengroen :	32 48 66 80 87 94	GD = geen dienst
groen :	3 42 53 71 81	(blauw op de 8800,
lichtblauw :	13 20 36 52 63	grijs op de overige
donkerblauw :	19 23 49 57 95 GD	films)
lichtbruin :	59 90 96	
bruin :	37 43 103	
paars :	5 38 47 101	
grijs :	D	
zwart :	T	

De lijnen 1, 2, 3 en 5 komen voor op bepaalde autobussen voor vervangingsdiensten op de metrolijn 1 of de pre-metrolijnen 2, 3 of 5. Lijn 2 komt ook als tramlijn voor. Sinds maart 1985 werd de kleuraanduiding van lijn 3 groen i.p.v. vroeger geel.

De invoering van de nieuwe bestemmingsfilms gebeurde op 15.08.85 voor de bij de herstructurering betrokken lijnen. Op de andere lijnen zullen ze geleidelijk in gebruik komen.

De vroegere stelplaatsfilms (rood/rood) bestaan niet meer bij het nieuwe systeem. De lijncijferloze doorstreepte bestemmingen (wit/wit) blijven echter behouden, waarbij de rode doorstreping nu links wordt geplaatst.



MIVB : AB 8129 (Volvo B59-55-S - Jonckheere, 1976) met als proef een tweekleurige lijnfilm met links lijncijfer. St-Agatha-Berchem, Soldatenstraat, 12.84.

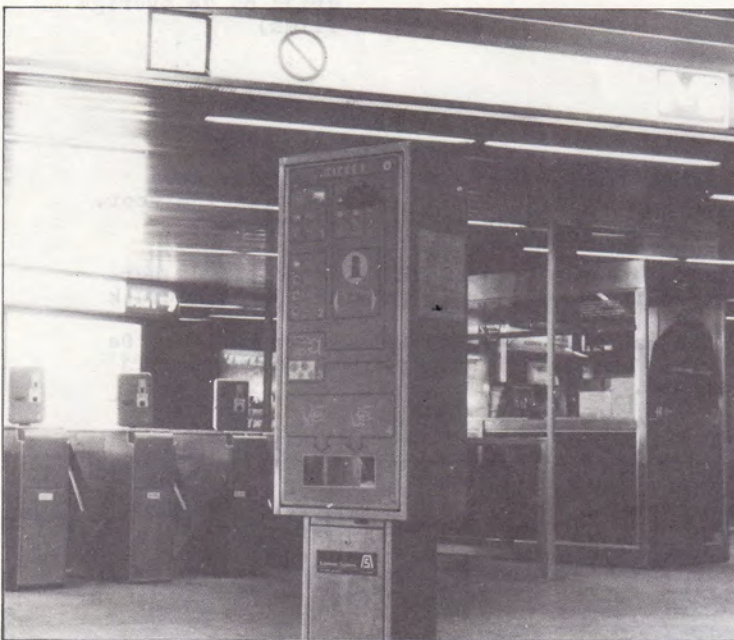
Voor de winterdienstregeling 1985-86, die op 01.10.85 ingaat voorziet men volgende inzet van rollend materieel op metro- en tramlijnen :

lijn	type	aantal	S	lijn	type	aantal	S
1	metro	28 x 2	S	58	7000	13	-
2	7500/7800	6	-	62	7000	14	-
18	7000	3	-	81	7700	17	S
	7900	5	S	90	7700	18	S
19	7900	17	-	92	7000	6	-
23	7000	12	-		7500/7800	22	-
32	7900	5	S	93	7000	4	-
39-44	7000	18	-	94	7000	42	-
52	7700	14	S	101	7700	6	S
55	7700	18	S	103	7900	4	-

De S geeft aan welke lijnen (althans op 01.10.85) in self-service rijden, met deurbediening door de reizigers. Om de frequentie van lijn 18 op te drijven werden drie bijkomende pcc rijtuigen reeks 7000 ingezet, die, in tegenstelling met de reeks 7900, niet in self-service rijden.

Via de 7700 en de 7900 is de 7812 als eerste rijtuig van de reeks 7800 in self-service uitvoering verschenen (afgezien van de tot 7729 verbouwde 7830).

In het Centraal Station werd op 12.06.85 een nieuwe ticketautomaat in dienst genomen, fabrikaat Automatic Systems. Deze kan slechts enkele ritten en ééndagskaarten verkopen, doch kan ze wel in vier verschillende talen drukken, naargelang de keuze van de reiziger. Het kaartje zelf wordt met een naaldprinter op, van een rol afgesneden, termisch papier gedrukt.



De nieuwe kaartjesautomaat "Automatic Systems" in het metrostation Centraal Station. Brussel, 08.85.

stil

Sinds 15.04.85 bedienen bepaalde ritten van de lijnen 41 (Seraing - Mons) en 42 (Flémalle-Haute - Mons) de Cité des Maluets (Rue Roselières).

De herschildering in de nieuwe huisstijl van de Volvo B59-55-S - Jonckheere 591 - 660 werd onderbroken ten voordele van de Van Hool A120/20 - MAN. De oudste Volvo's zijn immers reeds 12 jaar oud en worden over maximum drie jaar afgevoerd.

De bestelling van 17 gelede autobussen werd toegewezen aan Van Hool. Deze autobusreeks, 724 - 740 Van Hool AG280/2 - MAN zullen quasi identiek zijn als de in 1984 geleverde reeks 704 - 723, en zullen in de loop van 1986 geleverd worden. De oorspronkelijke offerteaanvraag voorzag de levering van 26 standaard- en 14 gelede autobussen. Deze kon, door een te beperkt budget geen doorgang vinden.

De nieuwe infobus Volvo B59-55-S - Jonckheere (bouwjaar 1976, ex-660) werd voor het eerst, bij de inhuldiging van het museum Natalis op 25.04.85 voorgesteld. De autobus is, met een van licht tot donkerblauw evoluerende basiskleur, versierd met verschillende typische zichten of afbeeldingen van monumenten uit het luikse. De oude infobus 35 Mercedes O.317 - Van Hool (bouwjaar 1963, ex-210) die in 1976 tot infobus werd verbouwd, zal einde 1985 worden afgevoerd. De luikse infobus wordt normaal de laatste week van iedere maand ingezet op verschillende plaatsen van de agglomeratie, voornamelijk voor de verkoop van AUL/AOL maand-abonnementen.



De nieuwe STIL-infobus (ex-660, Volvo B59-55-S Jonckheere, 1976).
Liège, Gare Guillemins, 06.85.
foto : Luc Couscheir

nmvb - sncv - nkg

Begin 1950 werd aan de NMVB een reeks van 24 stuks pcc - rijtuigen afgeleverd, genummerd 10395 - 10418, en gebouwd door La Brugeoise, Nicaise et Delcuve en ACEC. Het waren, na drie (al dan niet in onderdelen) uit de VSA ingevoerde exemplaren, de eerste in Europa gebouwde pcc - rijtuigen. Daar ze niet volledig voor het typisch NMVB vervoer geschikt waren, werden ze in 1960 aan Beograd (Joegoeslavië) verkocht, en daar als reeks 117 - 140 in dienst gesteld. Inmiddels worden ze daar geleidelijk buiten dienst gesteld. De vereniging ASVi asbl (uitbater van de toeristische tramlijn Lobbes - Thuin) heeft een aankoopoptie genomen op de pcc 131 (ex - 10409) voor overbrenging naar België. Het betreft het pcc - rijtuig technisch in de beste toestand. Moest dit rijtuig nog bij een ongeval betrokken worden, gaat de optie over op de 124 (ex - 10402). De aankoop en de overbrenging van het rijtuig zijn enkel nog afhankelijk van de verzameling van de benodigde fondsen.

De bestelling van 50 nieuwe gelede autobussen werd met vier stuks aangevuld ter vervanging van de uitgebrande autobussen van de stelplaats Rupelmonde. Deze autobussen, genummerd 2100 - 2153, zijn Van Hool AG 280 's met een DAF DKTD 1160V motor van 188 kW. Omwille van het brandstofverbruik zal dit vermogen nog beperkt worden. De keuze van DAF motoren gebeurde na enkele problemen met de MAN motoren, o.a. de natte cilindervoeringen. Voorts zullen deze autobussen een langer, lager en qua vorm gewijzigd koetswerk bezitten. De gangwissel is een Voith D864, de zwaardere uitvoering (245 kW) van de Voith D854 (185 kW), doch eveneens met 4 gangen. De voorstelling van het prototype 2100 wordt verwacht op het autobus en -carsalon te Kortrijk (19 - 23.10.85). De aflevering van de reeks zelf gebeurt in 1986.

Door de opheffing van de lijn 94B Ath - Isières - Ath zijn de drie city autobussen 5556 - 5558 Van Hool AU 138 O - MAN (1981 I) op niet - actieve reserve geplaatst in de stelplaats Eugies sinds juni 85. De drie andere city bussen MOL M28 - Cummins - Jonckheere 5559 - 5561 (1981) bevinden zich nog steeds te Brugge en worden sinds juni 84 nog slechts gebruikt voor speciale ritten en als reservebussen voor de Van Hool AU 124 - Cummins midibussen. De city-bussen zijn zo reeds ingezet op lijnen zoals Brugge - Damme - Oostkerke.

Met ingang van 01.06.85 is de tramexploitatie van het vak Roux (Marais) - Trazegnies (Ecoles) overgenomen door autobussen. Het effectief van de tramstelplaats werd daarbij naar Jumet overgebracht.

De nieuwe, door de NMVB te exploiteren métro-léger lijnen, kregen reeds een NMVB - lijnnummer toegekend. Het worden de lijnen : 54 Charleroi Sud - Gilly en 84 Charleroi Sud - Montignies-s/S (Centenaire). Daarbij wordt ook voorzien de lijn 89 Anderlues (Jonction) - Charleroi Sud te verlengen tot Montignies-s/S. Op een aantal gelede tramrijtuigen reeks 6100 zijn de lijnfilms met de nieuwe vermeldingen reeds aanwezig. Wegens de nog niet volledig afgewerkte infrastructuur zal de indienstname van deze twee lijnen niet gebeuren op de vooropgestelde datum 25.09.85, en zal vermoedelijk zelfs tot in 1986 verdaagd worden.

Aan het tramstation van De Haan werd een bijkomend, niet-geëlektrificeerd, wijkspoor aangelegd om er bij speciale gelegenheden (zoals bvb. het jaarlijks Trammelant feest) historisch trammaterieel te kunnen tentoon stellen. Tegenover het tramstation van De Haan werd een nieuw NMVB wachthuisje met verkooppunt opgericht, volledig in dezelfde stijl als het oude, uit 1903 daterende gebouw, dat nu volledig voor toeristische doeleinden gebruikt kan worden.

Op 15.04.85 werd de officiële eerste steen gelegd van het nieuwe autobusstation Franklin Roosevelt te Antwerpen. Het eerste heringerichte gedeelte, voor de ASLK kantoren, met de termini van de oostelijke lijnen 40, 41 en 42, werd reeds op 08.08.85 in dienst genomen. Momenteel wordt het deel "Zuid" heraangelegd.

Standaardmotorrijtuig 9985 (TTO) werd begin mei 85 tentoongesteld voor de Kortrijkse Hallen ter gelegenheid van de 31ste Jaarbeurs van Kortrijk.

Op 02.06.85 werd de ringlijn 94B Ath - Isières - Ath opgeheven. Hoewel deze lijn slechts op 03.06.84 als variante van de bestaande lijn 94 Ath - Bassily - Enghien/Edingen werd ingesteld, heeft ze steeds een merkwaardige exploitatie gekend. Ze bediende de noordelijke agglomeratie van Ath als een ringlijn Ath - Lanquesaint - Isières - Rebaix - Bouvignies - Ath. Gezien de aanwezigheid te Isières op de Chemin de la Cavée van een brug over de Dender met een maximum belasting van 10 ton was het klassieke standaard autobusmaterieel te zwaar. De lijn werd daarom uitgebaat met drie city-autobussen Van Hool AU 138 O - MAN 5556 - 5558, die in Brugge vanaf dezelfde datum niet meer werden gebruikt. De 5556 en 5557 werden einde mei 84 van Brugge naar Ath overgebracht. Door verschillende moeilijkheden zodat soms toch standaardautobussen (Van Hool A120) dienden ingezet te worden werd in november 84 de 5558 eveneens naar de groep Henegouwen overgebracht. Van deze drie autobussen was er één bestendig in dienst, één in reserve te Ath en één in reserve te Quaregnon. In geval van groot onderhoud of herstelling gebeurde de uitwisseling met de reservebus steeds te Quaregnon. Daarvoor werd iedere weekdag 's avonds een dienst als volgt gereden op de lijn 100A : Ath (20h30) - St-Ghislain (21h10) en leeg verder tot Quaregnon (21h17) waar de bus zo nodig uitgewisseld kon worden, St-Ghislain (21h55) - Ath (22h45) - Ath Dépôt (21h50). De dienstregeling voorzag 16 ritten in de week en 6 in het weekeinde. Van deze 16 ritten werden er in de voormiddag negen in tegenklokzin en in de namiddag zeven in klokzin gereden. Voorts kwam de citybus eveneens tot inzet op andere lijnen tot Maffle, Arbre, Ligne en Frasnes.



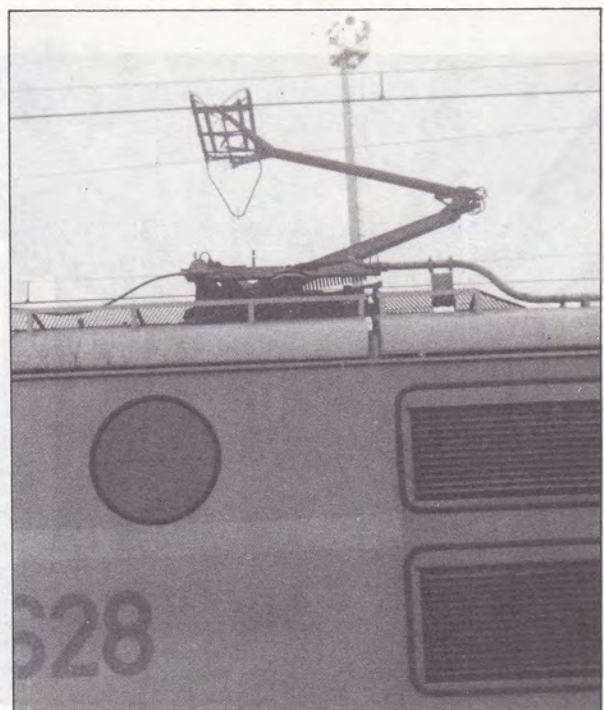
NMVB citybus 5557 op de inmiddels opgeheven ringlijn 94B Ath-Isières-Ath. Bouvignies, Route de Flobecq, 11.84.

Industrie

Brecknell Willis Cy.

Het Britse bedrijf Brecknell, Willis & Company Ltd. is vooral bekend voor het vervoerdigen van allerlei toebehoren voor elektrische installaties en levert ondermeer stroomafnamesystemen door derde rail en bovenleiding. In 1973 ontwikkelde Brecknell Willis een nieuwe aerodynamische pantograaf met een gewicht van het bewegend deel beperkt tot 9 kg en een constante druk tegen de rijdraad van 12 kg. Ter vergelijking kan vermeld worden dat de bij de NMBS locomotieven gebruikte, door ACEC in licentie gebouwde, Faiveley stroomafnemers een druk kunnen uitoefenen van 7 tot 18 kg. Vooral in de Commonwealth-landen en de VSA werd een groot aantal pantografen, voornamelijk van het type "high reach single arm" aan verschillende spoorweg- en trambedrijven geleverd. Op de door Westduitse en Franse producten beheerste markt van het Europese vasteland, kende men een eerste succes met een bestelling van dertig stuks door de Oslo Spørveier, het stedelijke vervoersbedrijf van de Noorse hoofdstad. Door de overname van het Westduitse bedrijf Stemmann, hoopt Brecknell Willis eveneens de moeilijk toegankelijke maar uitgebreide Westduitse markt te betreden.

Ook de NMBS bestelde één proefexemplaar dat sinds 26.02.84 op locomotief 2628 werd geplaatst. De technische diensten van de NMBS waren zeer tevreden over de resultaten, zodat beslist werd een, om financiële redenen tot vier (i.p.v. de oorspronkelijke zes) eenheden beperkte, nieuwe bestelling te plaatsen om ook bij het simultaan gebruik van meerdere pantografen op motorstellen, testen te kunnen uitvoeren. In het bijzonder kijkt de NMBS uit naar hun gedrag bij veelvuldig voorkomende lage bruggen met korte, steile hoogtevverschillen in de bovenleidingsdraad en bij het slingeren van de bovenleiding ten gevolge van hoge snelheden. Bij verschillende opeenvolgende pantografen, het geval bij gekoppelde motorstellen, ontstaat een harmonisch slingeren van de bovenleiding, dat bij iedere pantograaf versterkt wordt. Dit slingeren kan zodanige waarden aannemen dat, door de onmogelijkheid van de (te trage) pantograaf de draad te volgen, het laatste van zes gekoppelde motorstellen geen behoorlijk contact meer met de bovenleidingsdraad bezit, en hierdoor zonder tractie rijdt. De vier panto's worden in de loop van augustus 85 geleverd en op vier Break's van de stelplaats Oostende gemonteerd, zodat men begin september de proeven kan aanvatten. Het resultaat van deze bijkomende proeven zal waarschijnlijk geen invloed hebben op de keuze van het type pantograaf van de nog te leveren reeksen locomotieven reeksen 11, 12 en 21.

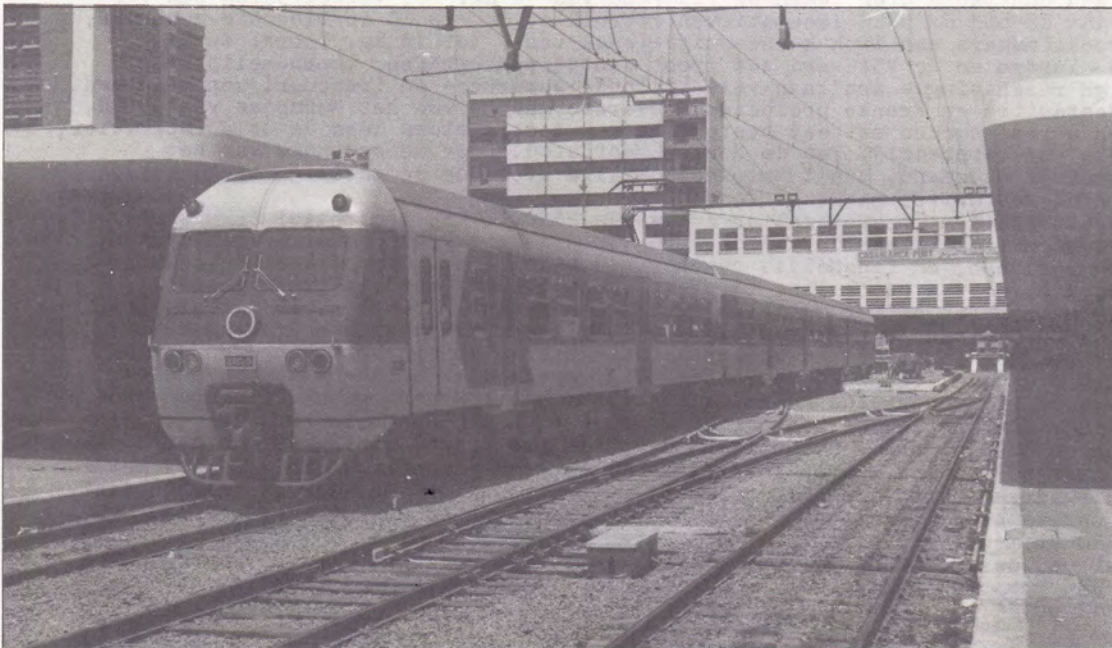


De Brecknell-Willis "High reach single arm" pantograaf, als proef op NMBS locomotief 2628. Antwerpen-Schijnpoort, 07.84. foto : Alain Janmart

Ook de MIVB bestelde twee, ditmaal elektrisch bediende pantografen, waarvan één op 12.01.85 op de dubbelgelede pcc 7910 langs de A-zijde werd gemonteerd. Beide sleep-latten, die omwille van de bovenleidingscontacten hier dichter bij elkaar geplaatst dienden te worden, bezitten een elektronisch opneemelement dat eventuele onvolkomenheden in de bovenleiding opspoorde. Indien dit een te grote weerstand tussen de sleeplaat en de bovenleiding meet, wordt de panto ogenblikkelijk neergelaten. Omwille van deze karakteristiek, vermijdt men dat de pantograaf, daarom ook "Autodrop" genoemd, bij een eventuele fout de bovenleiding door inhaken nog verder verniet. Na het neerkomen dient de pantograaf door de bestuurder herwapend te worden. Omwille van moeilijkheden met de tractieuitrusting van de 7910 werd de pantograaf er op 20.03.85 afgenomen, en vanaf 20.05.85 op de 7907 geplaatst.

BN - ACEC

De Office National des Chemins de Fer du Maroc (ONCFM) stellen belangstelling in de aankoop van vier bijkomende driedelige motorrijtuigen, identiek aan de acht in het voorjaar 1984 door BN/ACEC geleverde stellen. Enkel voor wat de financiering betreft kon er met de Banque Islamique de Développement nog geen overeenstemming bereikt worden.

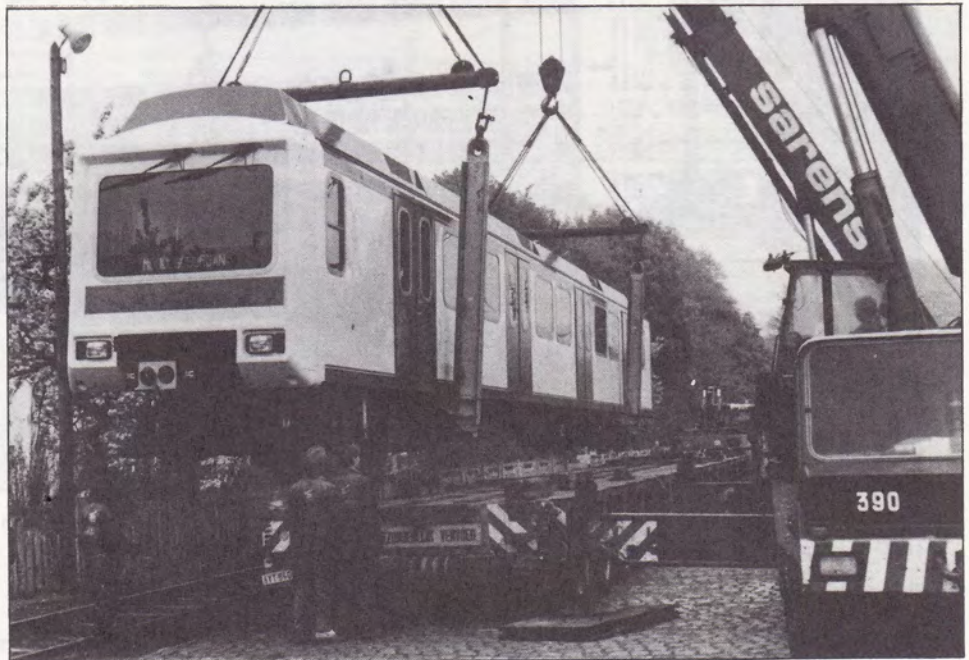


ONCFM driedelig motorstel
ZRC-5 - ZR-5 - ZMC-5
(BN-ACEC, 1983) in het
station Casablanca-Port
(Marokko), 08.84.

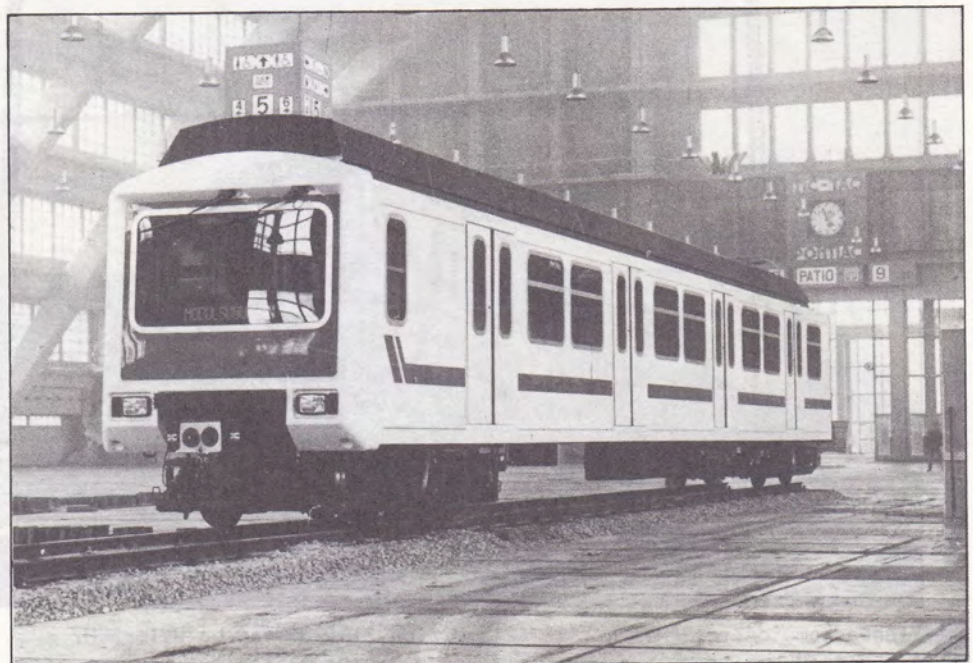
Interieur van de dubbel-
gelede GLT-4 (Guided
Light Transit, ex- Métro
Léger sur Pneus) van BN.
Brussel, Heizel, 05.85.

Met het oog op een mogelijk exportcontract werd door BN en ACEC een voorstadstrein ontwikkeld, de "Suburban" genoemd. Dit tweedelig materieel is modulair van opvatting, in die zin dat het kan gebouwd worden in 18.92 m, 21.5 m en 24.48 m lengte per rijtuig en 2.8 tot 3.2 m breed. Het prototype, tentoongesteld tijdens UITP 85, in de 24.48 m lange en 2.8 m brede versie, omvat twee rijtuigen waarop verschillende varianten werden uitgetest (zetelschikking langs of dwars, verschillende verluchtings-systemen,..) en waar zelfs de schildering van beide uiteinden en zijkanten verschillend zijn.

Bepaalde delen van de elektrische tractieuitrusting (o.a. de motoren) werden in Nederland door HOLEC met een ACEC licentie gebouwd. Daar dit materieel gebouwd is voor 1.5 kV gelijkspanning werd het testspoor op het fabrieksterrein te Brugge, vroeger gebruikt voor de LRV's voor Manilla, geschikt gemaakt voor 1.5 kV tractievoertuigen. Bovendien hoopt men in oktober 85 met de Nederlandse Spoorwegen (NS) een akkoord te sluiten om vanaf maart 86 een uitgebreid testprogramma, gespreid over zes maanden, op een nog niet nader bepaalde NS-lijn af te werken. De op de Suburban aangebrachte pantograaf, een Faiveley VT 26100, werd trouwens speciaal aan de NS-normen aangepast.



De "MODUL SUBURBAN" (BN-ACEC, 1985) wordt overgeladen om per vrachtwagen de Eeuwfeestpaleizen op de Heizel te bereiken.
Jette, 09.05.85.



De andere helft van de "MODUL SUBURBAN" in paleis 5 van de Heizel tijdens de opbouw van de tentoonstelling UITP 85. Bemerkt o.v. de vorige foto de verschillende schildering van kop en zijwanden.
Brussel, Heizel, 09.05.85.



In aanwezigheid van de Koning rijdt de speciale trein ter gelegenheid van 150 jaar Belgische Spoorwegen de Noord/Zuidverbinding in. HLE 2118 + HL 12004 + 4 "L" rijtuigen. Brussel-Noord, 06.05.85



Vierwagemotorstel AM35 nr. 12 (217.012 en 215.205 van La Dyle-SEM, 212.211 en 213.012 van A.M.Nivelles-ACEC, 1935) op lijn 25 Brussel - Antwerpen.



HL 12004 (Consortium des Constructeurs, 1939) rijdt als trein 95610 over lijn 36 naar Leuven, na de pers-
 voorstelling van deze locomotief. Haren, 03.05.85.



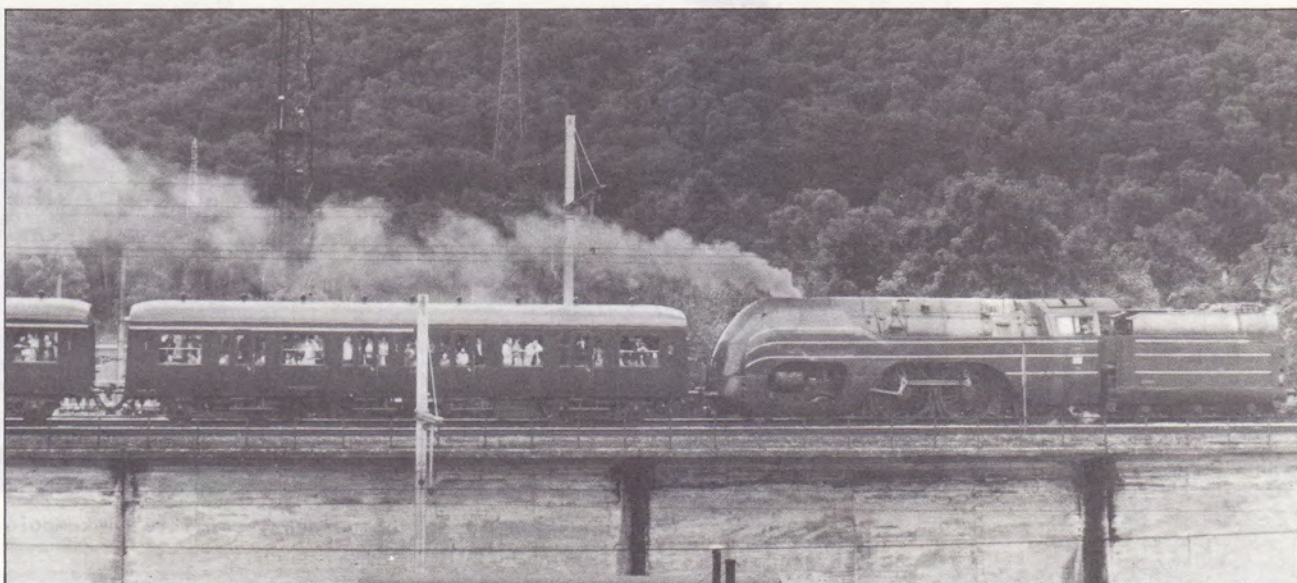
HL 29013 (Montreal Locomotive Works, 1945) op de draaischijf te Kinkempois.
 Op de achtergrond HL 12004. 06.85.



HL 12004 op lijn 25 Brussel-
Antwerpen. Kontich 05.85.



HL 29013 op lijn 42 tussen
Vielsalm en Gouvy. 13.07.85.

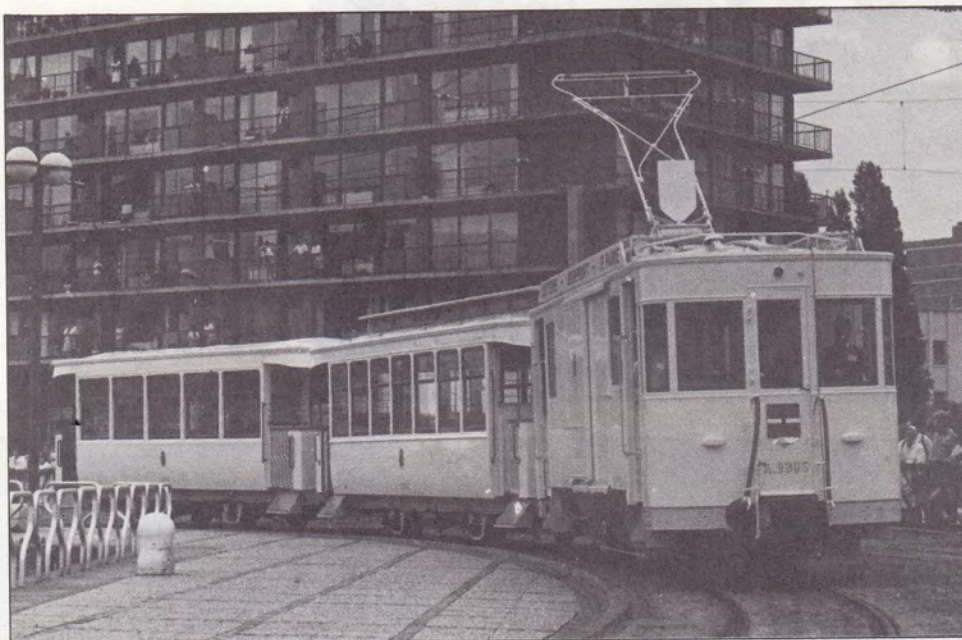


HL 12004 te Kinkempois,
22.06.85.

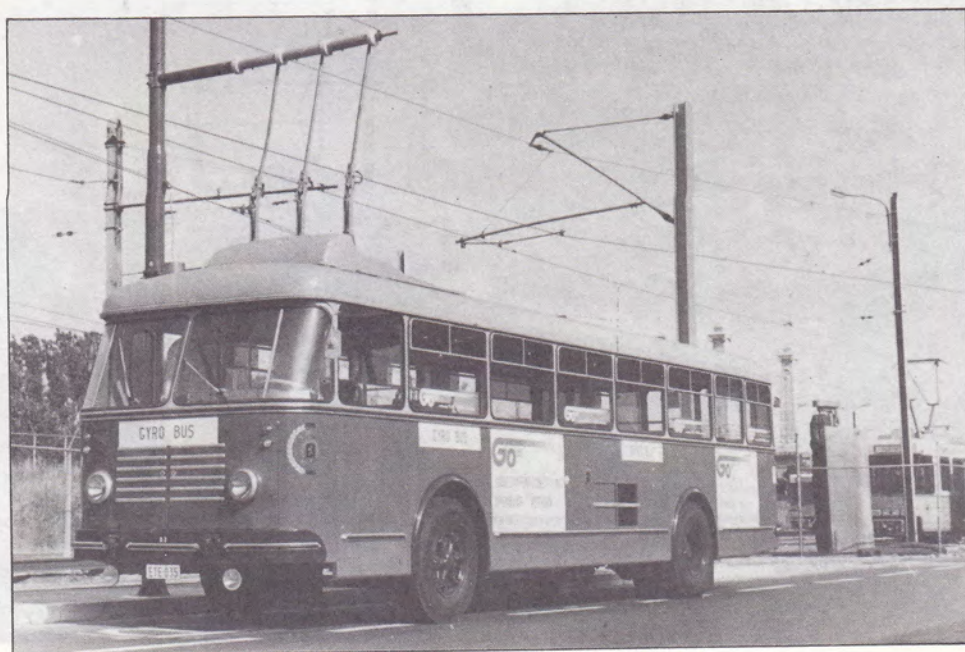
Het speciale Koninklijke tramstel ter gelegenheid van 100 jaar Buurtspoorwegen. HL979, A.2107, A.10782, A.11751, A.1625, en A.2026. Oostende, Leopold III laan, 16.07.85.



NMVB Elektrische pakwagen-tractor 9965 met aanhangrijtuigen A.11593 en A.8768. Oostende, Leopold III laan, 16.07.85.



NMVB Gyrobus G3 (Oerlikon, F.Brozincevic, Aarburg, 1955). Oostende, Brandaris-kaai, 07.85.



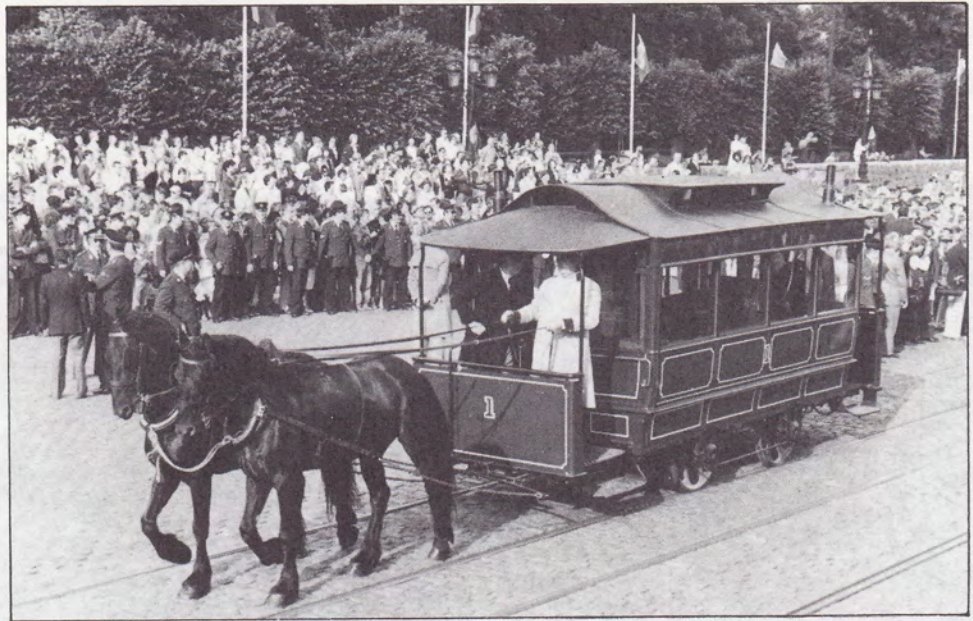


NMVB autorail-tractor ART 89 en "type S" motorrijtuig 9134 tussen Souvret en Trazegnies.
12.05.85

Standaardmotorrijtuig 10308 en op de achtergrond stoomlocomotief HL 979, tijdens de persvoorstelling te Lobbes, 12.08.85.



Paardetramrijtuig 1 van de "Vicinaux Belges" tijdens de tram- en autobusoptocht te Brussel. Paleizenplein, 21.07.85.



Een algemeen zicht op de elektrische motorrijtuigen met vooraan de 830 uit 1902. Koningsstraat.



AB 515 (Brossel AB6DS-Raghenò, 1946), trolleybus 6023 (Brossel-ACEC-MIVB, 1956). In de achtergrond tweessig standaardmotorrijtuig 1002.



