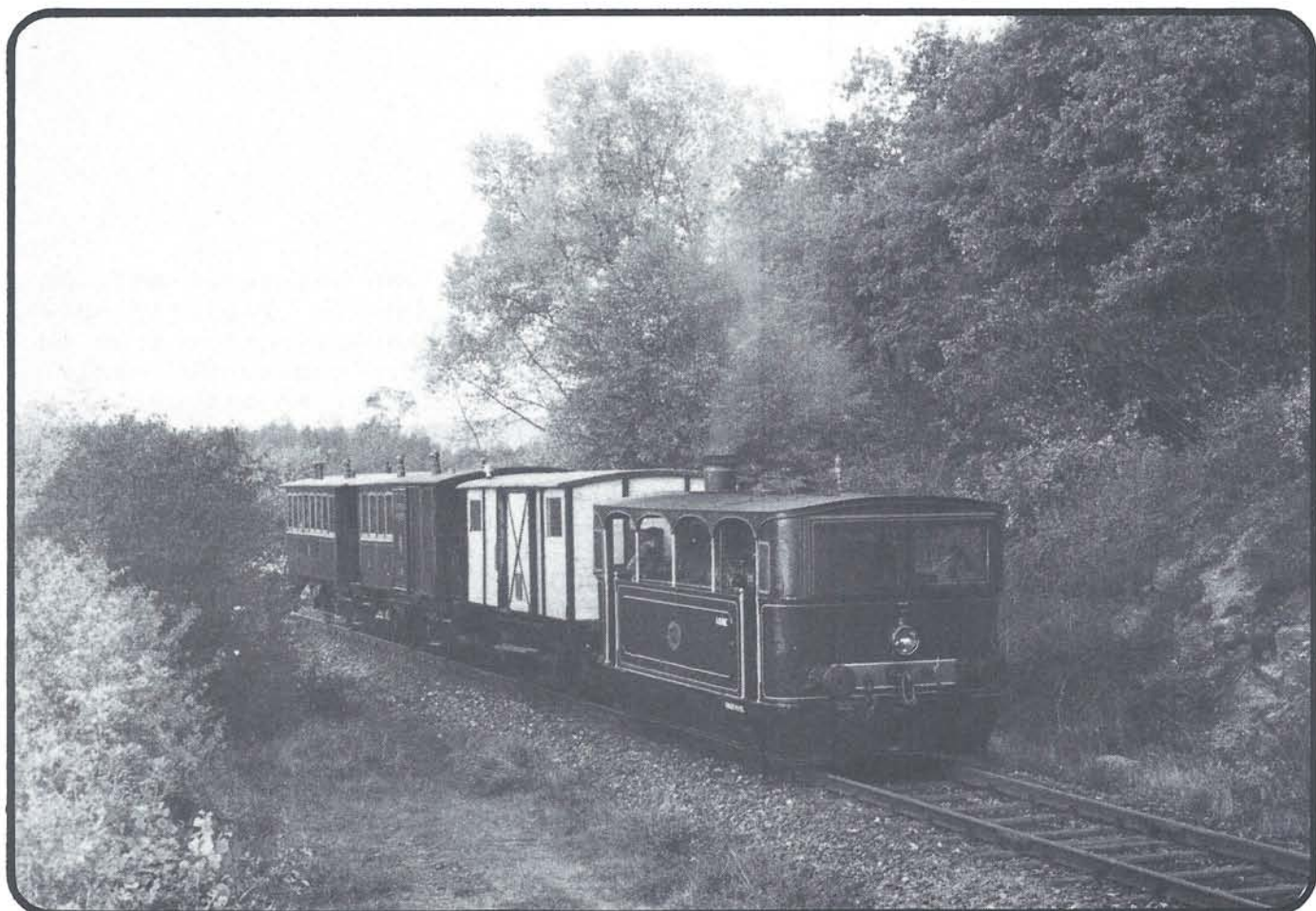


VeBOV koerier

**2maandelijks
11de jaargang**

**nummer
085**

**januari
1986**



VeBOV-koerier

085

januari - februari 1986

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

Verschijnt zesmaal per jaar.

Hoofdredacteur :
Bob Boogaerts

Medewerkers :
Raf Bonte
Eric Heylen
Jan Vermeiren

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 BORGERHOUD
tel (03) 321 41 95

VeBOV-secretariaat
Palmboomstraat 12
1150 BRUSSEL
tel (02) 735 12 99

foto voorpagina

Ter gelegenheid van het eeuwfeest van de NMVB werd terug een originele normaalsporige buurtspoorwegstoomtram in dienst gesteld, die gedurende enkele weekends in september en oktober 85 op de toeristische lijn Mariembourg-Olloy-sur-Viroin-Treignes reed. Deze stoomtram was samengesteld uit de locomotief 808, de gesloten goederenwagen C.7502 en de rijtuigen C.1505 en C.2000.
Baanvak Mariembourg - Nismes. 19.10.85

foto achterpagina

De dgpcc 7907 van de MIVB, die bij wijze van proef werd uitgerust met één pantograaf van Brecknell & Willis (vooraan op de foto).
Jasperlaan, Brussel. 08.85

Trolleybusdemonstratiedag te Gent

Op 7 november 1985 was Gent voor één dag een internationale trolleybusstad. Zeven verschillende duobussen afkomstig uit diverse Europese landen waren er die dag op bezoek in het raam van een door de Europese Gemeenschap georganiseerde studiedriedaagse over bimode-trolleybussen. Met vijf zulke bussen werden demonstratieritten gehouden voor de zowat 200 congresdeelnemers.

Als toemaatje voor de even zo talrijk aanwezige openbaar-vervoerfreaks deed in de late namiddag ook een gerestaureerde Brusselse trolleybus een ritje tussen Gentbrugge-Meersemdries en de Dampoort.

1 historiek

In de jaren zestig en zeventig werden in vele West-Europese steden de tram- en trolleybuslijnen geheel of gedeeltelijk vervangen door autobuslijnen. Op die manier verlieten ook in België de trolleybussen het openbaar-vervoertoneel: Antwerpen en Brussel stopten er mee in 1964, Liège in 1971. Momenteel staan dieselbussen zelfs voor zowat 50 à 60 % van het openbaar vervoer in (uitgedrukt in aantal vervoerde reizigers)!

De dieselbus heeft immers een aantal belangrijke voordelen die de keuze vroeger dikwijls in haar voordeel deed overhellen: beperkte investeringen omdat men kan gebruik maken van de reeds bestaande wegeninfrastructuur; goedkope voertuigen omdat ze, in vergelijking met trams en trolleybussen, in grote reeksen kunnen gebouwd worden; een grote onafhankelijkheid en een grote soepelheid in de exploitatie.

Tegenover deze voordelen staan echter ook een aantal nadelen die de voorbije jaren sterk in belang toenamen en nog geaccentueerd werden door de stijging van het verkeersvolume: afhankelijkheid van petroleum als energiebron, pollutie door de uitlaatgassen en geluidsoverlast.

Uiteindelijk gaven deze nadelen de aanzet tot een hernieuwde belangstelling voor de trolleybus. De elektrische energie gebruikt voor de aandrijving van een trolleybus kan immers uit talrijke verschillende primaire energiebronnen worden gewonnen (nucleair, waterkracht, steenkool, olie, enz...) en het voertuig produceert geen uitlaatgassen en heel wat minder lawaai. Andere voordelen van een trolley-

bus zijn het eenvoudige onderhoud en de lange levensduur van de elektrische aandrijving (de elektrische installatie van een trolleybus gaat meestal meer dan twee voertuiggeneraties mee), de grotere betrouwbaarheid van het voertuig en meer comfort voor de reizigers.

Een trolleybus vereist echter de installatie van een uitgebreide en dure bijkomende infrastructuur: een bovenleidingsnet en tractiestations voor de aanvoer van de elektrische energie. Het is nu juist deze infrastructuur die een rem vormt op de invoering van trolleybussen in onze steden, o.a. door de bijkomende investeringen, de lange procedures voor het bekomen van allerlei toelatingen voor de aanleg van de bovenleiding, de esthetische problemen in "gevoelige" historische stadsdelen en de afhankelijkheid van het voertuig ten opzichte van dit vaste net van bovenleidingsdraden.

2 bimode-bussen

Zolang de trolleybus niet over een tweede (hulp)aandrijvingsstelsel beschikt zal haar gebrek aan soepelheid, ten gevolge van haar gebondenheid aan het bovenleidingsnet (de bus kan tot maximum 4 à 5m langs weerszijden van de draden uitwijken) een moeilijk te overwinnen handicap blijven. Daarom worden sinds het midden van de jaren zeventig bimode-trolleybussen bestudeerd die zowel met vneding uit de bovenleiding als autonoom kunnen rijden.

Met deze bimode-trolleybussen of duobussen kan men de plaatsing van een dure bovenleiding beperken tot de belangrijkste assen met veel verkeer, terwijl de autonome aandrijving wordt gebruikt in de minder dicht bevolkte voorstadsgebieden.

De voordelen van deze bussen met dubbele aandrijving zijn:

- een kleinere afhankelijkheid of zelfs een volledige onafhankelijkheid van petroleum als energiebron;
- het openbaar vervoer kan gemakkelijker in de leefomgeving worden ingepast dankzij de afwezigheid van uitlaatgassen en de beperkte geluidsproductie, wanneer het voertuig elektrisch rijdt;
- een deel van de betrouwbare en goedkope techniek van de klassieke dieselbussen kan toegepast worden bij de duobussen;
- de dure infrastructuur wordt beperkt tot de belangrijkste assen;

- een grote onafhankelijkheid van het voertuig dat zich nu op ieder ogenblik van zijn binding met de bovenleiding kan bevrijden;
- een betere dienstverlening omdat het overstappen tussen aanvoerlijnen (dieselbussen) en hoofdlijnen (trams of trolleybussen) wordt beperkt.

Een nadeel van de duobussen blijft, zoals bij de gewone trolleybussen, de hoge kostprijs van voertuigen en infrastructuur.

Na de petroleumcrisis van 1973 werd in diverse Europese landen gestart met de ontwikkeling en de bouw van enkele prototypes van duobussen. Naar "goede" Europese gewoonte ging ieder daarbij zijn eigen weg. Zo kwamen er gewone en gelede duobussen, elektrische aandrijvingen met een gelijkstroommotor of met een draaistroommotor (driefasige wisselstroommotor), hulpaandrijvingen met batterijen en hulpaandrijvingen met een dieselmotor, die dan naargelang het geval een generator ofwel één of twee assen van de bus aandrijft, enz...

Een van de doelstellingen van de in november te Brussel en te Gent gehouden studiedriedaagse "Evaluation technique et économique des programmes de trolleybus

bimodes" was het bekomen van een overzicht en een vergelijking van de reeds ontwikkelde duobussen.

3 de deelnemers

Te Gent werden de volgende duobussen tijdens een demonstratierit aan de congresdeelnemers voorgesteld :

Sisu - Wiima - Strömberg (SWS)

Dit Finse prototype is momenteel de enige trolleybus in dienst in Helsinki. De structuur van dit tweeassige voertuig is geïnspireerd op die van een klassieke dieselbus. Speciaal aan dit prototype is de aandrijving met een draaistroommotor (121 kW) gevoed door een wisselrichter. Als hulpaandrijving beschikt deze bus over een dieselmotor met een beperkt vermogen (51 kW) die een generator aandrijft en zo de nodige stroom voor de tractiemotor levert.



De prototype-trolleybus Van Hool-ACEC poseert aan de Dampoort even naast de Leyland-Jonckheere-bus 5015 van de NMVB.

De Finse SWS-prototypebus arriveert in dieseltractie aan de Dampoort.



Mercedes-Benz O 305 GTD

Deze gelede duobus, uitgerust met een Mercedes-standaardkoetswerk rijdt sinds mei 1983 proef in de Duitse stad Essen, onder het nummer 3701. Twee gelijkaardige bussen rijden sinds einde 1983 eveneens proef in het Duitse Esslingen.

Voor de elektrische aandrijving is deze bus uitgerust met een gelijkstroommotor (seriemotor) gestuurd door een thyristorchopper. De autonome aandrijving gebeurt met een dieselmotor gekoppeld aan een automatische versnellingsbak. Beide aandrijfsystemen werken in op de achterste as van de duobus. Dieselmotor en elektromotor hebben een gelijkwaardig vermogen (177 kW versus 179 kW).

MAN SG 204 H - Duo

Deze gelede MAN-duobus is zowat het broertje van de Mercedes-duobus en rijdt eveneens sinds mei 1983 proef in het Duitse Essen, onder het nummer 3700. Ze is voor de elektrische tractie eveneens uitgerust met een seriemotor (165 kW) met thyristorchopper en voor de onafhankelijke aandrijving met een dieselmotor (177 kW) met automatische transmissie. Bij deze bus drijven beide systemen echter de middenste as van het voertuig aan. Opmerkelijk hierbij is de cardanas die de dieselmotor in het achterste deel van de bus verbindt met deze middenas en doorheen de geleiding loopt.



De gelede Mercedes-duobus rijdt elektrisch terug naar haar vertrekpunt aan het Dienstencentrum te Gentbrugge.



Tijdens de middagpauze voerden de twee Duitse duobussen de congresdeelnemers naar het Gentse St-Pietersplein. Uiteraard gebeurde deze rit in dieseltractie.

De Franse duobus van Renault.



Renault PER 180 H

De proeven met een eerste prototype van deze gelede duobus startten in de zomer van 1981 in de Franse steden Lyon en Nancy. Reeds in 1980 had Nancy 48 stuks besteld die er vanaf november 1982 in dienst kwamen.

De elektrische motor (164,5 kW) van deze met gelijkstroom gevoede bussen bevindt zich in het achterste deel van de bus, tussen de tweede en de derde as die beiden door deze motor worden aangedreven. Het motorvermogen wordt geregeld door een met freon gekoelde chopper. Bij autonome tractie zorgt een volledig achteraan ingebouwde dieselmotor (166 kW) voor de aandrijving. Via een automatische transmissie en een differentieel wordt het vermogen ervan overgebracht en verdeeld over de twee aandrijfassen.

Van Hool - ACEC AG 280 T

Dit speciaal voor Gent ontwikkelde prototype reed einde 1984 en begin 1985 reeds proef in het Duitse Solingen.

De elektrische aandrijving van deze bus bestaat uit een gelijkstroommotor (177 kW) gestuurd door een thyristorchopper. De elektromotor van ACEC is zijdelings tussen de eerste twee assen ingebouwd en drijft de middenste as van de bus aan (motoropstelling analoog aan die van de dieselmotor in een gelede dieselbus Van Hool AG 280). Als hulpaandrijving beschikt deze duobus over een compacte diesel-generatorgroep (110 kW) die bij autonome tractie instaat voor het leveren van de tractiestroom.

De Van Hool-ACEC-duobus en de Renault-duobus broederlijk naast elkaar aan het eindpunt van de demonstratieritten, naast het E3-viaduct te Gentbrugge.



4 vergelijking

Met de vijf vermelde duobussen werden te Gent demonstratieritten gereden tussen het Dienstencentrum van Gentbrugge en de Dampoort. De ritten in de richting Dampoort werden met dieseltractie gereden; de terugritten gebeurden elektrisch.

Bij de ritten in dieseltractie bleek al snel het verschil tussen de "volwaardige" duobussen, die in diesel- en in elektrische tractie over gelijkwaardige motorvermogens beschikken, en de andere duobussen met een zwakkere dieselgroep. De Franse (Renault) en de twee Duitse (Mercedes en MAN) bussen reden hierbij even vlot als klassieke dieselbussen door het verkeer. Het Van Hool-ACEC-prototype

en de Finse SWS-duobus moesten het daarentegen wat kalmer aan doen met hun beperkt motorvermogen in dieseltractie.

Opmerkelijk hierbij is dat de 20 trolleybussen die vanaf 1987 in Gent in dienst zullen komen, (volgens de initiële opties) met een nog lichtere (slechts 50 kW i.p.v. de 110 kW gebruikt tijdens de demonstratieritten te Gent en de testperiode te Solingen) en bijgevolg minder luidruchtige dieselmotor moeten worden uitgerust. Het Gentse stadsbestuur zou echter zinnens zijn om op het traject St-Jacobs - Korenmarkt - Poel (het wat betreft uitzicht "gevoelige" historische stadscentrum) geen bovenleiding toe te laten, zodat dan toch een zwaardere dieselaandrijving nodig zal zijn. In het Gentse stadscentrum zal dus duidelijk gekozen moeten worden tussen "visuele" pollutie (voor de toeristen) en lucht- en geluidspollutie (voor de Gentse bevolking).



De Den Oudsten - Kiepe-
duobus van het Vervoer-
bedrijf Arnhem rijdt
in dieseltractie
richting Dampoort.

5 buiten programma

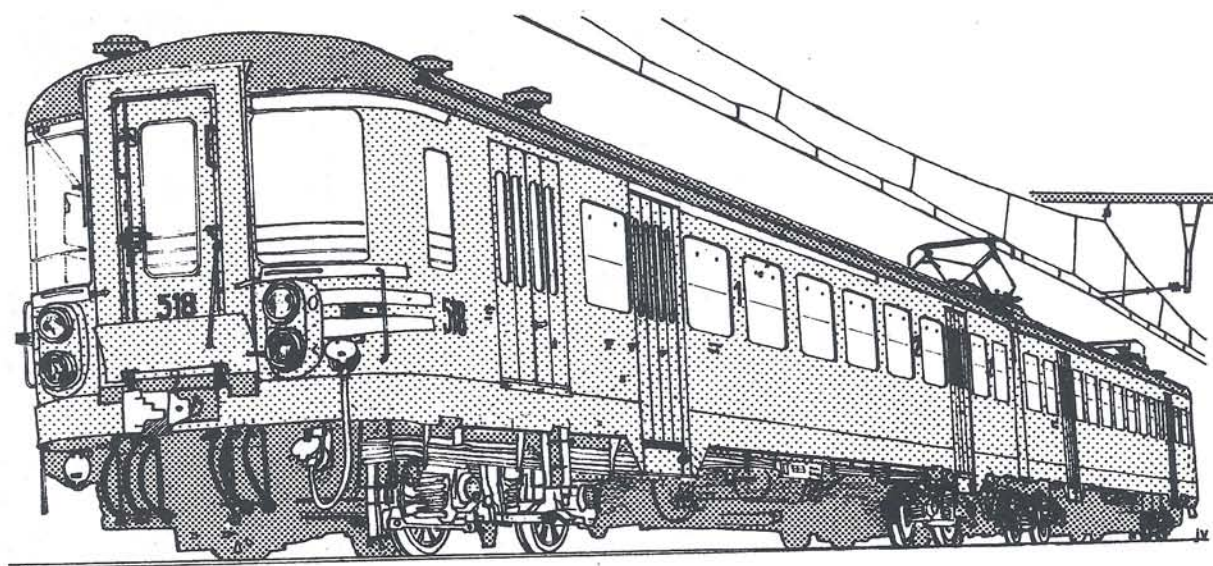
Na afloop van de officiële demonstratie-ritten reed ook nog een Den Oudsten - Kiepe-duobus van het Vervoerbedrijf Arnhem een ritje tussen Gentbrugge en Dampoort, en terug. Deze Nederlandse duobus stond in de loop van de dag reeds tentoongesteld onder het E3-viaduct te Gentbrugge, te- samen met een Italiaanse duobus Fiat CNR - Iveco 471 BM en een nieuwe bovenleidings-
werkwagen van de MIVG.

Als bonus voor de langsheen het proeftra-
ject zeer talrijk aanwezige trolleyfreaks
werd er buiten programma nog een speciale
rit, vanaf Gentbrugge - Meersemdries naar
Dampoort en terug, gereden met de gere-
staureerde oude Brusselse trolleybus 6023.

Met dit historisch uitschietertje kwam
een einde aan de Gentse trolleybusdemon-
stratiedag. Het Van Hool-ACEC-prototype
rijdt momenteel proef tussen Gentbrugge -
Meersemdries en St-Jacobs. In het voor-
jaar van 1986 worden de basisopties van
de 20 serievoertuigen vastgelegd (o.a.
wat betreft het vermogen van de hulpaan-
drijving) waarna de bouw ervan kan star-
ten. Voor het Gentse publiek is het dan
nog wel wachten tot begin 1987 vooraleer
deze trolleybusreeks in dienst zal komen ■



De gerestaureerde
Brusselse trolleybus
6023 staat vertrek-
kensklaar aan de
Meersemdries te
Gentbrugge.



nmbs - sncb - ngbe

Tractiematerieel

Elektrische motorstellen

00 : Buitendienststelling : 089 PV van 14.01.86, uit geschriften op 01.02.86

De 089 reed op 13.11.85 te Buizingen frontaal in op de diesellocomotief 7403. Het motorstel werd hierbij zwaar beschadigd en nadien afgevoerd naar de CW-Mechelen. Het beschadigde BD-deel zal daar gesloopt worden terwijl het AB-deel voorlopig nog als reserve wordt bewaard.

03 : Levering : 311 BN Brugge - Oostende 31.10.85

De verbouwing van de ophanging van de motordraaistellen van deze reeks is ondertussen beëindigd.

Met enkele stellen van deze reeks worden nu vergelijkende proeven van diverse types stroomafnemer uitgevoerd. De 437, 438, 439 en 440 werden daarvoor uitgerust met een pantograaf van Brecknell-Willis (zie ook VeBOV-koerier 084, blz 35) en de 378 met een lichter type Faiveley-pantograaf. De overige stellen van deze reeks zijn voorzien van een klassieke eenbenige Faiveley-pantograaf.

Op 29 en 30.10.85 werden met de stellen 378 en 437 en de meetrijtuigen 13 en 601 een eerste reeks proeven uitgevoerd op het traject Schaarbeek - Charleroi Sud - Liège Guillemins - Schaarbeek. Tussen 07 en 21.11.85 werden tussen Mons en Braine-le-Comte nieuwe testen uitgevoerd waarbij de drie pantograaftypes (Brecknell-Willis, lichte Faiveley en klassieke Faiveley) met elkaar werden vergeleken.

Stelplaatswijziging : 336 Kinkempois - Stockem 02.06.85

06 : Op 08.11.85 verliet de 674 als eerste klassiek tweeledig stel de CW-Mechelen geschilderd in de nieuwe bordeaux en witte NMBS-huisstijl. Op 24.12.85 volgde de 671 als tweede stel. (Dit in tegenstelling met de in VeBOV-koerier 084 gemelde stellen).

Als gevolg van het in dienst nemen van de elektrische tractie op de lijn Zottegem - Kortrijk vanaf 05.01.86, werd het onderhoud van de stellen 641 - 655 en 657 - 662 vanaf diezelfde datum overgeheveld van Merelbeke naar Kortrijk. Hierdoor lijkt het voortbestaan van de werkplaats Kortrijk voorlopig verzekerd. De enige tractiewerkplaatsen van de NMBS die nu nog geen elektrisch materieel onderhouden zijn nog enkel Monceau en Antwerpen-Dam.

Stelplaatswijzigingen :	641	Merelbeke - Kortrijk	05.01.86
	t/m		
	655	"	05.01.86
	657	"	05.01.86
	t/m		
	662	"	05.01.86



De nieuwe tweespanningsloc 1185 in het Centraal Station te Antwerpen met de IC-trein naar Mouscron (Moeskroen), 20.02.86.

Elektrische locomotieven

11 : Leveringen :	1181	BN Nivelles - Brussel Zuid	18.11.85
	1182	" "	09.12.85
	1183	" "	12.12.85
	1184	" "	30.12.85
	1185	" "	30.12.85
	1186	" "	13.01.86
	1187	" "	29.01.86

Op 18.11.85 verliet de 1181 als eerste van de reeks de BN-fabrieken te Nivelles. Vanaf 04.12 werd gestart met de rodageritten van deze locomotief. Op 16.12 ging hij een eerste maal naar het NS-net voor het uittesten van de ATB (automatische treinbesturing). Een tweede testperiode met deze loc op het NS-net liep van 17 tot 27.01.86.

Sinds 21.01.86 worden de locs van deze nieuwe reeks regelmatig ingezet in de IC-dienst Antwerpen - Gent - Kortrijk - Mouscron (Moeskroen). Vanaf 02.06.86 zullen de seizoentreinen 1181 Brussel Zuid - Amsterdam en 1286 Amsterdam - Brussel Zuid, die tot nog toe door éénspanningsmaterieel van de beide netten worden gesleept, door een tweespanningsloc type 11 worden getrokken.

12 : De eerste locs van dit type worden momenteel door BN te Nivelles gebouwd. De levering van een eerste machine is voorzien voor begin mei.

25 : Stelplaatswijzigingen :	2501	Brussel Zuid - Merelbeke	05.01.86
	t/m	" "	
	2514	" "	05.01.86

29 : De 2913 werd op 06.11.85 van Ronet overgebracht naar de CW-Mechelen. Hij zal daar door de lokale vereniging van het personeel worden bewaard als museumloc in het plaatselijke "spoorwegmuseum". Op die manier wordt, naast de niet-gemoderniseerde 2912 (museumreserve te Leuven), ook een gemoderniseerde loc van deze reeks bewaard.

Dieselmotorrijtuigen

43 : Stelplaatswijzigingen :	4312	Bertrix - Latour	01.08.85
	4315	" "	01.08.85
	4316	" "	01.08.85
	4318	" "	01.08.85
	4319	" "	01.08.85
	4321	" "	01.08.85
	4322	" "	01.08.85
	4324	" "	01.08.85
	4330	" "	01.08.85
	4332	" "	01.08.85
	4334	" "	01.08.85
	4336	" "	01.08.85

Vanaf 01.08.85 werd de stelplaats Bertrix "opgeheven" en werden de onderhoudsactiviteiten ervan overgenomen door de werkplaats dieseltractie van Latour. Hierdoor werden, althans op papier, de hierboven vermelde stellen type 43 evenals de stellen 4501-4510 overgeheveld van Bertrix naar Latour.

Als gevolg van de elektrificatie van de lijn Kortrijk - Zottegem en de overname door Latour van drie autorails type 44, konden de 4302 en 4305 van Kortrijk en de 4319, 4324 en 4336 van Latour in inactieve reserve (park) worden gesteld vanaf 05.01.86. De enige spoorauto's type 43 die sindsdien nog in actieve dienst overblijven zijn de 4301, 4304 en 4310 te Montzen en de 4315 en 4316 te Stockem.

Al de in inactieve reserve geplaatste motorrijtuigen type 43 zullen binnenkort definitief buiten dienst worden gesteld. Een deel ervan zal eventueel worden verbouwd tot bovenleidingswerkruagens type ES 400. De 4307 die als prototype reeds tot ES 401 werd verbouwd, bevond zich in februari nog steeds in de CW-Mechelen.

44 : Stelplaatswijzigingen :	4407	Kortrijk - Latour	05.01.86
	4408	" "	05.01.86
	4409	" "	05.01.86
	4410	" "	05.01.86

De stellen 4407-4410 kwamen vanaf 05.01.86 vrij door de overname van de L-treinen van de lijn Kortrijk - Zottegem door elektrische motorstellen. Ze werden daarna overgeheveld naar de stelplaats Latour. De overheveling van de 4409 is echter eerder symbolisch aangezien deze spoorauto reeds in januari 85 bij een aanrijding werd beschadigd en sindsdien staat afgesteld te Mechelen.

De drie effectief naar Latour overgeheveldde 44-ers zullen daar de gelijkaardige 45-ers bijstaan op de lijnen Bastogne - Virton en Dinant - Libramont. Een inzet van gemengde stellen type 44/ type 45 wordt hierdoor mogelijk.

45 : Stelplaatswijzigingen :	4501	Bertrix - Latour	01.08.85
	t/m		
	4510	" "	01.08.85

Diesellocomotieven

51 : Stelplaatswijzigingen :	5154	Antwerpen Dam - Hasselt	02.06.85
	5155	" "	02.06.85

Door de elektrificatie van de lijn Kortrijk - Zottegem kwamen er 5 locomotieven type 51 vrij te Kortrijk. Voorlopig nemen zij daar een aantal goederendiensten van de reeks 62 over.

Op 23.01.86 reed de 5117, die een zware goederentrein sleepte, te Epepegem achteraan in op een andere goederentrein. De locomotief kantelde hierbij op het perron van het station. Na het ongeval werd de zwaar beschadigde loc ter plaatse reeds gedeeltelijk ontmanteld en daarna op hulpdraaistellen geplaatst en naar Salzannes afgevoerd. De loc zal niet meer hersteld worden.

59 : Buitendienststelling :	5943	Merelbeke, PV van	15.01.86, uit geschriften op	01.02.86
-----------------------------	------	-------------------	------------------------------	----------

60 : Door de overdracht van 4 locs type 62 van Kortrijk naar Merelbeke kon de inzet van de daar nog aanwezige locs type 60 sterk gereduceerd worden. Enkel de 6005 (van de prototypeserie 6001 - 6006 en uitgerust voor elektrische treinverwarming) doet nog regelmatig dienst, voornamelijk op de beide kanaaloevers tussen Gent en Zelzate (lijnen 55, 204 en 204/1). De overige nog door Merelbeke ingezette locs type 60 (6016, 6019, 6055, 6067, 6070, 6079, 6082 en 6086) worden als netreserve gebruikt. De definitieve buitendienststelling van de laatste 60-ers van Merelbeke wordt verwacht tegen juni 86. Te St-Ghislain daalt de inzet van de locs type 60 eveneens. De diensten ervan worden vooral overgenomen door vrijgekomen locs type 51.

Alleen te Hasselt zijn nog meerdere 60-ers in actieve dienst, voornamelijk vanwege het grote aantal defecte locs type 62.

Buitendienststellingen :

6071	Kinkempois, PV van 17.10.85, uit geschriften op	01.12.85
6101	Merelbeke, PV van 13.11.85, "	01.12.85
6105	" , PV van 17.10.85, "	01.12.85
6106	" , PV van 13.11.85, "	01.12.85
6109	" , PV van 13.11.85, "	01.12.85

62 : Stelplaatswijzigingen : 6294 Kortrijk - Merelbeke 05.01.86
 6296 " " 05.01.86
 6298 " " 05.01.86
 6299 " " 05.01.86

Door de inzet van de 5 door de elektrificatie van de lijn Kortrijk - Zottegem vrijgekomen dieselloco's type 51, in de goederendiensten van de reeks 52, kon de stelplaats Kortrijk 4 machines van dit laatste type afstaan aan Merelbeke, om daar de laatste dieselloco's type 60 van deze stelplaats te vervangen.

Rangeerdiesellocomotieven

72 : Ver Nummering : 7214 in 7201 Antwerpen Dam 15.11.85

Buitendienststellingen :

7201	Antwerpen Dam, PV van 13.11.85, uit geschriften op	01.12.85
7209	" , PV van 13.11.85, "	01.12.85
7214	" , PV van 17.10.85, "	01.12.85

Einde 85 werden de laatste exemplaren van deze Antwerpse locomotievenreeks buiten dienst gesteld. De 7214 werd half november nog wel ver nummerd in 7201 nadat hij de dieselmotor van deze loc kreeg ingebouwd. De loc reed slechts enkele dagen met zijn nieuw nummer.

Op 02.02.86 werden de 7202, 7203, 7204, 7207, 7212 en 7214 van Antwerpen Dam overgebracht naar de vroegere stelplaats van Aarschot waar zij gesloopt worden. De 7201 en de 7209 bleven voorlopig achter te Antwerpen Dam. De 7209 zal worden opgenomen in de museumverzameling van historisch rollend materieel van de NMBS. De keuze hiervoor viel op de 7209 omdat deze relatief weinig verbouwingen heeft ondergaan en dus nog praktisch in zijn oorspronkelijke uitvoering rondreed. Wegens plaatsgebrek te Leuven zal de 7209 vermoedelijk te Antwerpen Dam als plaatselijke museumloc worden bewaard.

73 : Stelplaatswijzigingen : 7365 Kinkempois - Hasselt 01.11.85
 7371 Monceau - Hasselt 01.11.85
 7372 " " 01.11.85
 7374 " " 01.11.85

84 : Stelplaatswijzigingen : 8433 Hasselt - Montzen 01.11.85
 8456 Hasselt - Antwerpen Dam 01.11.85
 t/m " " 01.11.85
 8460 " " 01.11.85

Buitendienststelling :

8413 Stockem, PV van 15.01.86, uit geschriften op 01.02.86

91 : Op 01.11.85 werden een aantal van deze kleine rangeerdiesels overgedragen aan verschillende afdelingen van de dienst Baan (aanleg en onderhoud van de sporen) :

9101	Kortrijk - Baandienst Groep Gent
9102	" " "
9103	" " "
9119	Schaarbeek - Centrale Stapelplaatsen Baandienst te Schaarbeek
9121	" " "
9122	St-Ghislain - Baandienst Groep Mons
9124	" " "
9128	" " "
9138	Ronet - Baandienst Groep Gent
9140	St-Ghislain - Centrale Werkplaats van de Baandienst te Bascoup
9141	Ronet - Baandienst Groep Charleroi
9142	" - Baandienst Groep Namur
9145	" - Baandienst Groep Charleroi
9150	Merelbeke - Creosoteerwerf te Wondelgem
9154	Ronet - Baandienst Groep Namur

Getrokken reizigersmaterieel

Historisch materieel

GCI : Op 07.12.85 werden de 5 houten GCI-rijtuigen die reeds geruime tijd te Muizen stonden afgesteld en eigendom zijn van de vereniging BVS, overgebracht naar Dendermonde. Deze

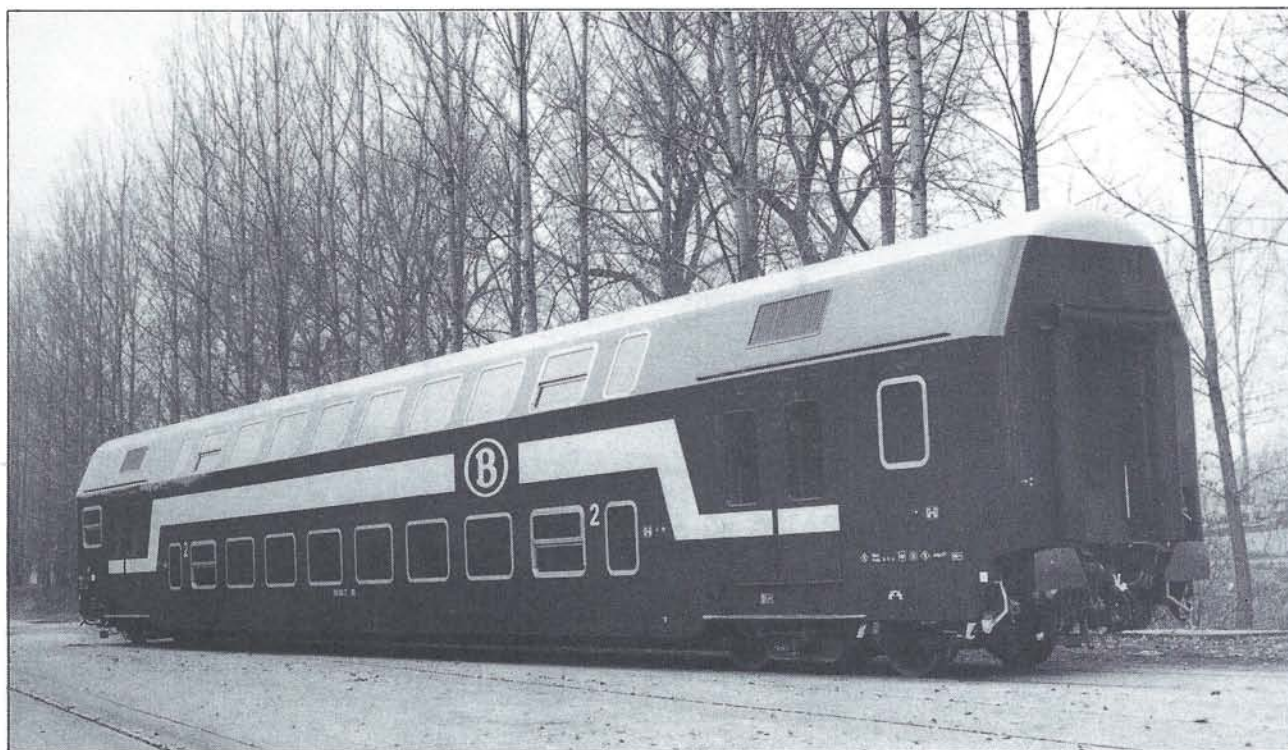
rijtuigen zullen in de toekomst worden ingezet op de in uitbouw zijnde toeristische spoorlijn Puurs - Dendermonde.

Rijtuigen voor binnenverkeer

M2 : Einde 1985 verschenen ook de eerste in de nieuwe NMBS-huisstijl herschilderde M2-rijtuigen. Door deze herschildering in bordeaux en wit van oudere rijtuigen, evenals van klassieke tweeledige motorstellen, vervalt spijtiggenoeg de herkenbaarheid en het daarmee verbonden kwaliteitsimago van het nieuwe reizigersmaterieel (bordeaux/wit = mooie, moderne en comfortabele rijtuigen?).

M5 : Op 04.12.85 verliet het eerste 2e klasse rijtuig van dit type de BN-fabrieken te Brugge. Het eerste 1e klasse rijtuig volgde op 07.12.85.

Op 11.12.85 werd een 2e klasse rijtuig M5 van Brugge overgebracht naar Antwerpen van waaruit het gedurende ongeveer een maand werd ingezet in een trek-duwstel (M4 rijtuigen) van de IC-dienst Antwerpen - Mouscron (Moeskroen). Het rijtuig reed steeds leeg mee en was niet toegankelijk voor de reizigers.



De officiële foto van het eerste M5-rijtuig 2e-klasse geleverd door de BN-fabrieken te Brugge. Het rijtuig op de foto is nog niet van zijn NMBS-nummer voorzien. (foto BN).

Infrastructuur

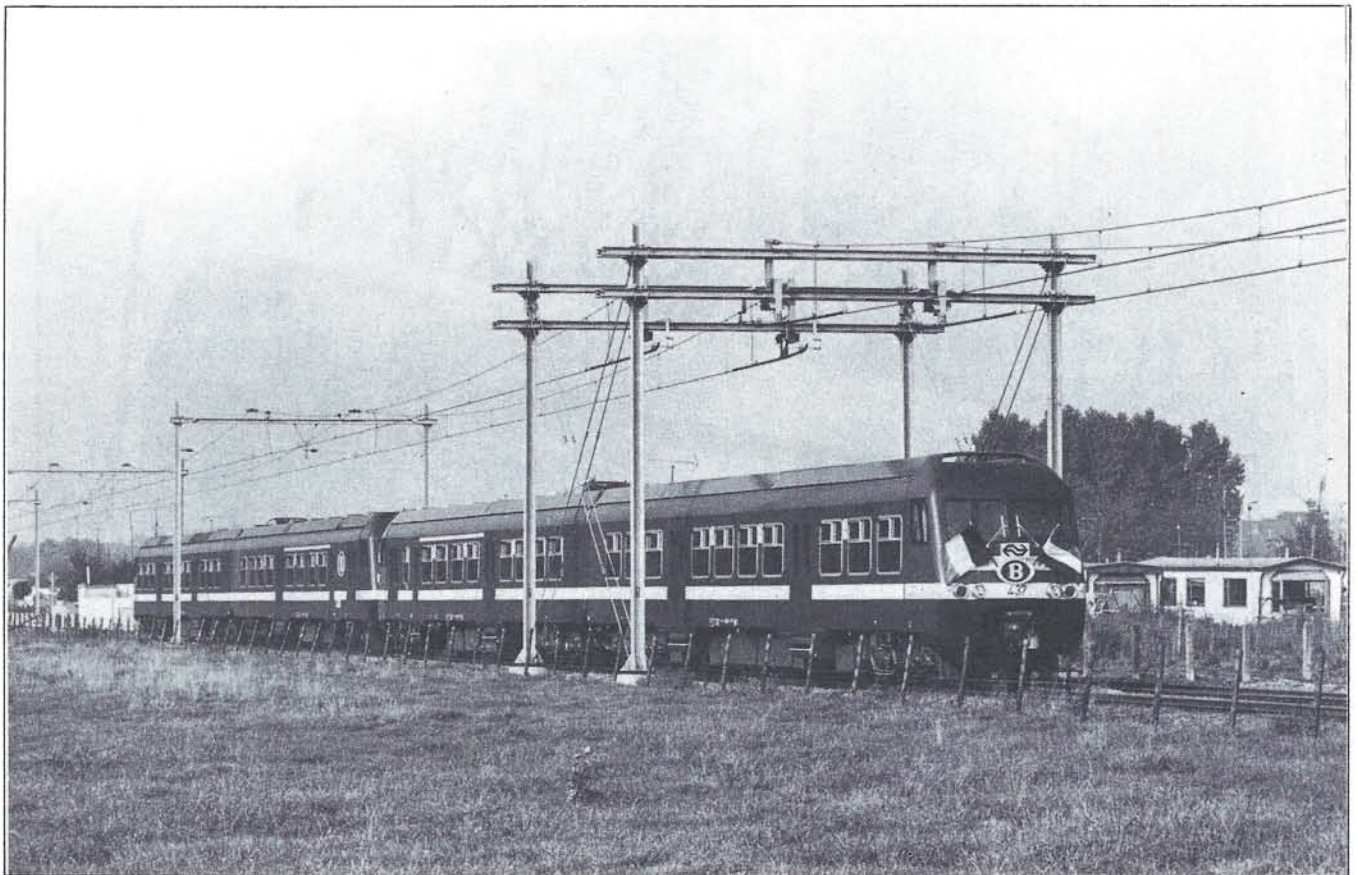
De kostprijs van de zeer noodzakelijke restauratie van het sedert 1975 op de lijst van beschermde monumenten prijkkende Centraal Station van Antwerpen wordt momenteel geschat op 2,3 miljard BEF : 1,2 miljard voor het eigenlijke stationsgebouw en 1,1 miljard voor de perronoverkapping.

Einde december 85 ontstond er heel wat heibel rond deze restauratie toen de goedkeuring van een eerste fase ervan (zuidelijk deel van de gevel kant de Keyserlei; 100 miljoen BEF) door de raad van beheer van de NMBS werd verdaagd, op vraag van de minister van Verkeerswezen. Deze wou eerst op zoek naar andere geldbronnen zoals de Vlaamse Gemeenschap (de dienst voor Monumentenzorg) en de dienst Gebouwen van het ministerie van Openbare Werken. Ter vergelijking : de 2,3 miljoen die de restauratie van het station van Péruwelz heeft gekost werden door de Franstalige Gemeenschap ten laste genomen. Na heel wat tumult werden begin 86 dan toch de nodige kredieten vrijgemaakt voor de meest dringende herstellingswerken en voor de eerste fase van de restauratie van de perronoverkapping (de perronkap is er na 20 jaar doorgedreven verwaarlozing door de NMBS veel erger aan toe dan het eigenlijke stationsgebouw). Deze eerste fase die einde maart wordt aangevat, omvat de restauratie van het gordijn en de vier driescharnierbogen langs de kant Berchem (twee eindbogen en twee gewone bogen). De kostprijs bedraagt 250 miljoen BEF.

Op 03.09.85 keurde de raad van beheer van de NMBS de toewijzing goed van de bouw van een modern dienstgebouw met daarin een nieuw seinhuis voor het rangeerstation Antwerpen Noerd. Dit werk zal worden uitgevoerd door de firma Van Laere uit Burcht voor een bedrag van 100,3 miljoen BEF. Een eerste steen van dit nieuwe dienstgebouw werd officieel onthuld door Verkeersminister De Croo op 23.09.85.

Exploitatie

Lijn 12 : Door een grondverzakking bij het boren van de pre-metrotunnels te Antwerpen Schijnpoort ondervond het treinverkeer op de lijnen 12 en 27A vanaf 20.09.85 gedurende langere tijd ernstige hinder (snelheidsbeperking tot 5 km/h, later tot 20 km/h).



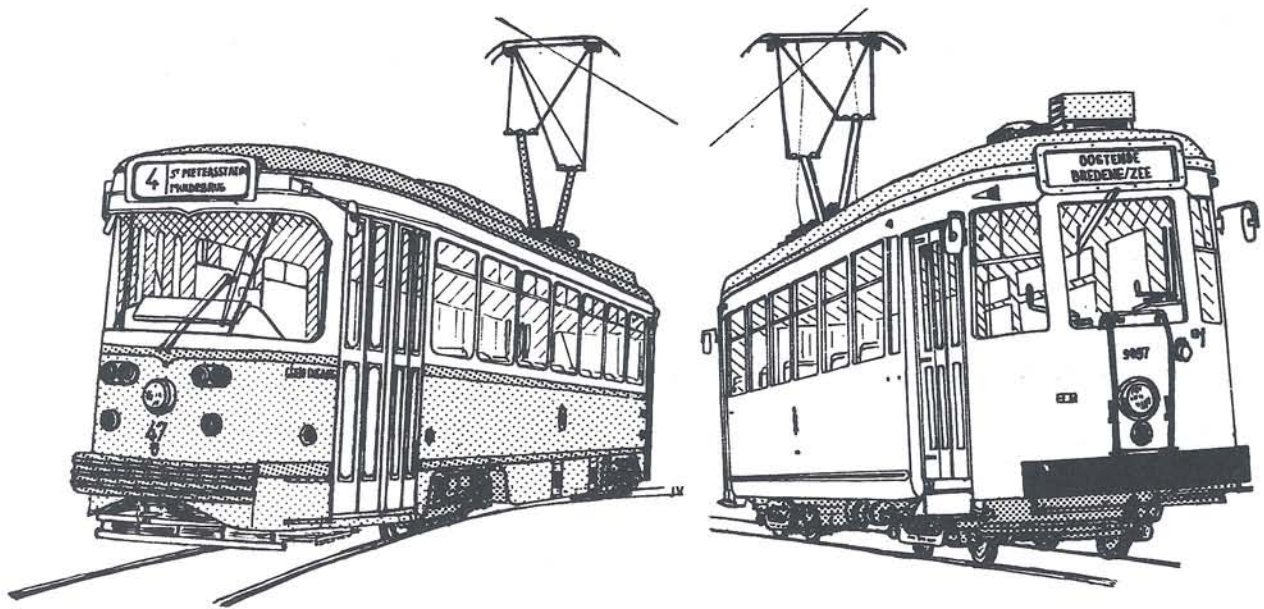
De motorstellen 426 en 437 rijden met neergelaten pantografen onder het spanningssas te Gronsveld door. Deze twee stellingen vormden de speciale trein voor genodigden bij de officiële ingebruikname van de elektrificatie Visé - Maastricht, 25.09.85. (foto Antoon Hermans).

Lijn 40 : Op 29.09.85 werd in aanwezigheid van de Belgische en Nederlandse Verkeersministers officieel de elektrische tractie op de internationale verbinding Visé - Maastricht in dienst genomen. Het vermelde vak werd sindsdien geïntegreerd in de bestaande IC-dienst Blankenberge/Knokke - Visé/Genk zodat men nu de verbinding Knokke - Gent - Brussel - Liège Guillemins - Visé - Maastricht Bekomt.

De spanningsscheiding tussen het Belgische 3000V en het Nederlandse 1500V-net gebeurt zoals op lijn 12 tussen Essen en Roosendaal met een "sas". Dit sas bevindt zich op zowat 850 m ten noorden van het vroegere stationsgebouw van Gronsveld, op het grondgebied van Maastricht.

De omschakeling van de rijrichting tussen Visé en Maastricht vond plaats in de nacht van 21 op 22.11.85. Sindsdien rijden de treinen er links volgens het Belgische systeem.

Lijn 89 : De elektrische tractie op het baanvak Kortrijk - Zottegem werd op 05.01.86 in dienst genomen.



miva

Exploitatie

De omleiding van de tramlijn 3 via de Van der Delftstraat (tegenover het Sportpaleis) kwam in dienst vanaf 24.05.85. De trams van lijn 3 volgen nu, komende van het stadscentrum, vanaf het Raoul Gregoirplein (kruispunt Schijnpoortweg - Bisschoppenhoflaan) over een honderdtal meter de Bisschoppenhoflaan en draaien dan de Van der Delftstraat in om ten slotte terug de viaduct over het Albertkanaal te bereiken.

De keerlus aan het eindpunt "Tolhuis" van lijn 7 (op de St-Paulusvliet, daar waar tot in 1980 het Tolhuis met de kantoren van de douane stond) kwam terug in dienst vanaf 26.09.85. Deze keerlus was sinds 14.10.81 tijdelijk vervangen door een keerdriehoek St-Paulusstraat - Mansstraat - St-Paulusplein - St-Paulusstraat, om de bouw van een kantoorgebouw op de plaats van het vroegere Tolhuis toe te laten.

De nieuwe inrit van de loods Hoboken kwam in dienst vanaf 25.10.85. De inrit ligt nu in het verlengde van de wisselkam aan het begin van de opstelsporen, daar waar hij vroeger ter hoogte van het einde van de opstelsporen lag.

In de loop van januari 86 werd onder de bewoners van de Antwerpse Linkeroever een enquête gehouden over hun voorkeur wat betreft de aard van openbaar vervoer aldaar (tram of bus). De initiatiefnemer van dit onderzoek was het Antwerpse stadsbestuur dat hiervoor enquêteformulieren liet bedelen onder de 16.000 betrokken inwoners. Omdat vele inwoners zich beklagden over het niet-ontvangen van de enquêteformulieren, besliste het Stadsbestuur van Antwerpen om de enquête maar volledig over te doen.

Maar verluidd zouden sommige politici liever een aansluitende busvorm zien, eerder dan een rechtstreekse tramverbinding met het stadscentrum. De door hen voorgestelde buspendel zou aansluiting geven aan het station Frederik van Eeden. Alleen voor de rechte tak Blancefloerlaan richting Beveren, staat de tramuitbreiding vast, dit met een keerlus ter hoogte van de Katwilgweg.

De streefdatum van de pre-metrotak naar de Linkeroever blijft 1988. Wat betreft de hierbij behorende bestelling van een proefserie van 10 dubbelgelede trams en de bouw van een nieuwe stelplaats (op de Linkeroever) is echter nog niets beslist.

Sinds januari 86 worden een 15-tal oudere werknemers, die normaal de reserve-dienst uitmaken, belast met controleopdrachten op trams en bussen. Deze mensen werden hiertoe bediend. De controle gebeurt in burger en vangt meestal achteraan in het rijtuig aan, terwijl de Hasler-ontwaardingsapparaten worden uitgeschakeld.

Einde maart zal tramlijn 3 opnieuw een belangrijke wijziging ondergaan. Het traject Merksem - Sportpaleis zal dan tijdelijk worden verbust. Deze verbussing is nodig om de bouw van een open helling in de middenberm van het viaduct over het Albertkanaal (op de plaats waar de tram nu rijdt) toe te laten. Oorspronkelijk had men gepland om tijdens deze werken de tramlijn om te leiden via een in de Tweemontstraat (naast de oprit van het bestaande viaduct) te bouwen voorlopig viaduct. Voor deze oplossing werden zelfs een aantal nieuwe

bovenleidingspalen geplant in de Tweemontstraat. Deze oplossing bleek echter te duur zodat uiteindelijk werd besloten om de tramlijn tijdelijk in te korten en het laatste lijnvak met bussen te exploiteren.

Om de trams te kunnen laten terugkeren aan het Sportpaleis diende opnieuw een spoor te worden aangelegd op de Schijnpoortweg tussen het Raoul Gregoirplein en de Van der Delftstraat. De nieuwe keerlus die hierdoor ontstaat zal, ten opzichte van de vroegere keerlus (tot 23.05.85), wel in omgekeerde zin bereden worden.

Door de lang aanhoudende vorst liep de aanleg van de nieuwe keerlus vertraging op zodat de oorspronkelijk voorziene datum van indienstname (03.03.86) niet kon worden behouden en de verbussing werd uitgesteld tot 25.03.86. De busexploitatie tussen Merksem en het Sportpaleis zal tot midden 1987 behouden blijven.

Rollend materieel Tram

Alle pcc's die voor een verbouwing met automatische koppelingen in aanmerking kwamen, zijn daar ondertussen mee uitgerust. Als laatste werd pcc 2072 verbouwd, zodat men nu een eenvormige reeks 2061 - 2165 heeft. De 61 oudste pcc-rijtuigen, nl. 2000 - 2060, krijgen geen Scharfenbergkoppelingen.

Alle pcc-rijtuigen die voor een revisie naar de CW te Hoboken gaan (momenteel zijn dit de rijtuigen van de reeks 2126 - 2165), worden daar nu uitgerust voor zelfbediening van de deuren. De trams die echter alleen maar voor een herschildering in rood/witte huisstijl naar de CW komen (eveneens rijtuigen van de reeks 2126 - 2165), krijgen deze aanpassing nog niet.

Bij een revisie krijgen de pcc's ook een grijze anti-slipvloer (kunststof met aluminiumoxydekorrels) i.p.v. de bruine geribde rubberen vloer, een éénslagsgong voor de halteaanvraag en een aparte alarmbel (i.p.v. het oude systeem "voor halte éénmaal bellen/ in geval van nood herhaalde malen bellen").

Op 01.02.86 kwamen op het kruispunt Belgiëlei - Lange Leemstraat twee trams met elkaar in botsing. Pcc 2044 die de Belgiëlei (lijn 2) volgde knalde er op pcc 2116 die in de Lange Leemstraat reed (lijn 8). Beide trams werden zwaar beschadigd en de betrokken tramlijnen werden urenlang omgelegd.



De nieuwe Mercedes - Jonckheers-bus 1002 aan het eindpunt Koninklijk Atheneum (Berchem) van lijn 18. Let op de duidelijk onleesbare lijnfilm. 14.02.86

Rollend materieel Bus

In 1984 en 1985 werden buiten de reeds eerder gemelde bussen (zie VeBOV-Koeriers 068, 071 en 074) nog volgende bussen buiten dienst gesteld :

539, 544, 568 en 583	op 22.08.84;
565	op 09.10.84;
532 en 560	op 25.02.85;
553, 571, 574, 575 en 576	op 30.09.85;
602 en 603	op 28.10.85;
562	op 15.12.85 en
570	op 19.12.85.

Hiervan werden de 539, 544, 565 en 568 op 31.01.85 verkocht aan de firma Bulmetal die in 1983 ook al de 546, 548, 552, 554, 556, 557, 561 en 580 had gekocht (voor export naar Mali). De 583 ging in oktober 84 naar de firma BASF. De 532 en 550 werden in april 85 afgevoerd als schroot, gevolgd door de 553, 562, 571, 574, 575, 576 en 603 in januari 86 (12.01 en 13.01.86).

Op 30.09.85 werd het prototype 1001 van de nieuwe autobussen Mercedes O305 J - Jonckheere Transcity voorgesteld aan de pers. In de daaropvolgende maanden werd dit prototype eerst grondig uitgetest door MIVA en daarna gebruikt voor de opleiding van het personeel. Begin februari 86 arriveerde ook de 1002 als tweede prototype te Antwerpen, om er te worden onderworpen aan een kritische keuring door het (reizigers-)publiek. Hiervoor werd de bus op 08.02 tentoongesteld op het Koningin Astridplein en op 15.02 op de Groenplaats. Tijdens de daartussenliggende week reed de 1002 in gewone lijndienst, begeleid door onthaalpersoneel van MIVA dat enqueteformulieren en uitleg over de nieuwe bus en het systeem van zelfbediening van de deuren verstrekke. Iedere dag werd wel op een andere lijn gereden (op 10.02 lijn 25; op 11.02 lijn 16; op 12.02 lijn 28 in de ochtendspits en lijn 19/20 in de avondspits; op 13.02 lijn 23 in de ochtendspits en lijn 33 in de avondspits; tenslotte op 14.02 lijn 18).

De reactie van het Antwerpse publiek op het nieuwe bustype was in het algemeen zeer positief. Nochtans was er ook heel wat kritiek op twee ernstige exploitatiegebreken van de nieuwe bus, nl. : de in vele omstandigheden totaal onzichtbare lijnaanduiding (door de weerspiegeling van de zon of een heldere hemel in de voorruit) en het voor de niet-regelmatige en nieuwe reizigers dubbelzinnige systeem van zelfbediening van de deuren. Dit laatste verdient enige toelichting.

Bij een voertuig waarop zelfbediening van de deuren wordt toegepast wordt de reiziger geacht zowel bij het op- als bij het afstappen, zelf de opening van de deur of deuren te bevelen door het indrukken van een drukknop of een strip, door het trekken aan een handgreep, enz. Het door de MIVA voor de binnenzijde van de voertuigen (voor de afstappende reizigers) gekozen systeem is identiek aan dat gebruikt bij de MIVG (op de trams en de trolleybus), de STIL (op de gelede en de standaard-bussen met self-service) en de NMVB (sommige standaard-bussen en alle gelede trams en bussen). Het bestaat uit een eenvoudig grijs kastje gemonteerd op een paal tussen de twee deurhelften. Het kastje bevat een pictogram dat de deuren voorstelt en dat oplicht wanneer de bestuurder de deuren heeft ontgrendeld, en daaronder een witte drukknop (door de reiziger in te drukken als hij/zij werst af te stappen). Dit bedieningssysteem is eenvoudig en laat geen misinterpretaties toe, ook niet vanwege de niet-regelmatige reiziger. Aan de buitenzijde van het voertuig (de zijde van de opstappende reiziger) is de situatie heel anders. Het daar toegepaste bedieningssysteem omvat een verticale rubberen strip (zowat 30 cm hoog) en een groen lampje, met naast dit alles nog een sterk op een rebus gelijkend pictogram met als te ontcijferen boodschap "als de groene lamp brandt, dan op de zwarte strip drukken". De dubbelzinnigheid van het bedieningssysteem ontstaat nu juist door het feit dat een met dit systeem niet of minder vertrouwde reiziger wordt geconfronteerd met twee dingen : de zwarte strip en de groene knop/lamp. Sommige reizigers zullen spontaan de strip gebruiken, de overgrote meerderheid echter richt zich, aangetrokken door het licht en de kleur, naar de groene lamp, die zij voor een groene drukknop houden, en drukken op deze lamp/knop. Deze misinterpretatie van het systeem en het gearzel bij de keuze strip/knop kost natuurlijk tijd waardoor de tijdswinst die het zelfbedieningssysteem van de deuren zou moeten opleveren (en die de belangrijkste motivatie voor de installatie ervan vormde) wordt tenietgedaan. Een vereenvoudiging van dit bedieningssysteem (dat ondertussen ook al op een 40-tal pcc's werd geïnstalleerd maar nog niet in dienst werd gesteld) is dan ook aangewezen. Indien men hierbij enkel de strip zou behouden (geen groene lamp meer) bekomt men een systeem dat sterk lijkt op dat van de "groene-striptrams" van de MIVB. Kiest men daarentegen voor een groene drukknop (geen strip meer en lamp te vervangen door een drukknop, al dan niet met ingebouwd lampje) dan bekomt men een oplossing die reeds vrij algemeen ingeburgerd is in ons land en die analoog is aan de systemen gebruikt bij de MIVG (trolleybus), de MIVB (gelede bussen), de STIL, de NMVB en de NMBS (rijtuigen type M4 en M5, en motorstellen type Break).

Op 01.02.86 reed in de Waaslandtunnel een personenwagen frontaal te pletter onder de autobus 322 (Mercedes O305 B), van de MIVA-exploitant De Polder NV, die in de richting stadscentrum reed. Het front van de bus werd daarbij zwaar beschadigd en het wegslepen van de bus uit de tunnel nam heel wat tijd in beslag doordat het remcircuit van het voertuig door de aanrijding geblokkeerd werd. Midden maart 86 werd de bus voor herstelling naar Mercedes-Duitsland gezonden.

 mivg

Van 24.08 tot 18.12.85 werden de lijnen 21 en 22, wegens wegeniswerken op de Brusselsesteenweg, omgeleid vanaf het Zuid via de lijn 4 tot aan Ledeberg Kerk en verder via de Pr. Hovenierstraat (lijn 9) terug naar de Brusselsesteenweg.

Met de tariefaanpassing van 20.01.86 verdween te Gent de dalurenkaart die zowat 20% goedkoper was dan een gewone 2-zonekaart. Hierdoor kwam er een einde aan dit op 14.01.85 gestarte experiment van in de tijd gedifferentieerde tarieven. Volgens de MIVG had de invoering van de dalurenkaart niet geleid tot de verhoopde reizigersverschuiving van de piek naar de daluren, noch tot een noemenswaardige stijging van het aantal reizigers. Daarentegen was er wel een daling van de ontvangsten uit rittenkaarten (dalurenkaarten en 2- en 3-zonekaarten).

Sinds 20.01.86 mogen abonnees nu ook langs de achterdeuren opstappen op de trams en de bussen.

Vanaf 20.01.86 kwam het prototype van de Van Hool - ACEC-trolleybus regelmatig in reizigersdienst op het vak Gentbrugge Meersemdries - St-Jacobs. Het publiek mocht hierbij gratis meerijden met het voertuig.

 stic

Het Van Hool-prototype A 280 (zie VeBOV-Koerier 084) werd door de firma Van Hool voor proeven ter beschikking gesteld van de BVGSSV (de Belgische Vereniging van Gemeenschappelijk Stads- en Streekvervoer, deze omvat de MIV's/STI's en de NMVB). Het voertuig mag door elk van de leden-maatschappijen gedurende zowat een maand worden gebruikt en getest. Als eerste kwam de STIC aan de beurt. De A 280-bus arriveerde er op 17.12.85 en kreeg er het wagennummer 200 en de nummerplaat 964.P.6 (ex autobus 97). Ze kwam er in dienst vanaf 19.12.85 op de lijn 7. Op 03.02.86 keerde de bus naar Van Hool terug.



De Van Hool prototypebus A 280 in dienst op lijn 7 Charleroi Sud - Fleurus, bij haar aankomst te Charleroi - Sud. Links een klassieke Van Hool-bus type A 120, 30.01.86.

Na de MIVA ging ook de STIC over tot de aankoop van een grotere reeks tweedehandsbussen van de MIVB. Omdat de MIVB zowel autobussen Bus & Car - Eagle - Caterpillar van de reeks 8046 - 8060 als autobussen Magirus - Jonckheere van de reeks 8031 - 8045 te koop aanbod gingen in oktober en november 85 van beide types twee bussen naar Charleroi (Bus & Car 8047 en 8052, en Magirus 8040 en 8042) om de STIC toe te laten de kenmerken van beide bustypes van naderbij te onderzoeken.

Eind november besliste de STIC om alleen de twaalf resterende autobussen Bus & Car, nl. de 8047 - 8058 van de MIVB over te nemen (de 8046 blijft te Brussel bewaard als museumvoertuig voor het MSVB te Woluwe; de 8059 en 8060 werden verbouwd tot salon-bussen voor het vervoer van VIP's). De Magirus-bussen 8040 en 8042 keerden daarop terug naar Brussel.

Voor hun indienststelling te Charleroi ondergaan de Bus & Car's in de werkplaatsen van de STIC een kleine reeks aanpassingen: de automatische bediening van de lijnfilmen voor- en achteraan wordt vervangen door een handbediening; achter de eerste zijruit rechts wordt een nieuwe filmbak geplaatst ter vervanging van deze ingebouwd in het dak (omdat bij de zijfilmkast de aanpassing van automatische naar handbediening niet mogelijk was); vooraan in de bus worden bijkomende verwarmingselementen ingebouwd ten behoeve van de chauffeurs. De bussen krijgen ook een volledige revisie en een gedeeltelijke buitenschildering waarbij alleen de beplating tussen de middenlijst en de aluminium sierprofielen onderaan wordt herschilderd in het STIC-groen; het bovenste deel van de bussen behoudt zijn creme kleur van bij de MIVB. Aangezien de verschillende aanpassingen, de revisie en de schildering enige tijd vergen komen de bussen maar a rato van zowat 2 stuks per maand in dienst.

De Bus & Car's worden te Charleroi hernoemd (met behoud van hun numerieke volgorde) in 202 - 213. (Het niet-gebruikte nummer 201 was oorspronkelijk voorzien voor de MIVB-bus 8046 die de STIC eveneens wou aankopen maar die voor museumdoeleinden te Brussel blijft.) Ze zullen er de Van Hool - Fiat-bussen 129, 76, 83, 87, 88, 74, 90, 96, 66, 98, 57 en 53 vervangen. (Dpm.: Telkens een Bus & Car in dienst wordt gesteld neemt die de nummerplaten van de overeenstemmende buitendienstgestelde Van Hool - Fiat over.)

De 207 kwam midden december 85 als eerste in dienst, tegen einde december 85 gevolgd door de 202. Begin februari 86 waren ook de 205 en 206 in dienst.

De autobussen 130, 129 en 74 werden buiten dienst gesteld respectievelijk in maart, oktober en december 85.



De autobus Bus & Car 206 (ex MIVB 8051) in dienst te Charleroi, Bd Tirou, 30.01.86.

stil

Op 13.09.85 werd het busstation Hocheporte en de busbaan van de rue de l'Academie in gebruik genomen. Aldus gebruiken de bussen van de STIL en de NMVB de voor hen voorbehouden banen tussen le Cadran en Fontainebleau. Enkel de buslijnen 12 en 19 rijden, in de richting Liège, nog door de rue Ste-Marguerite, rue St-Séverin en rue Léon Mignon.

De werken voor de inrichting van het busstation Hocheporte werden aangevat in september 81.

Van 17.09 tot 05.11.85 diende het slechts in ruwbouw afgewerkte ondergrondse busstation van de Place St-Lambert te Liège (3 ondergrondse niveau's, tot op een diepte van 23m en met een totale oppervlakte van 32.000m²) als tentoonstellingsruimte voor 39 Belgische en buitenlandse kunstenaars. Het voor vervoersfanaten meest opvallende kunstwerk was de "gevandaliseerde" STIL-bus 524, opgesteld op een van de ondergrondse hellingen van het busstation en getooid met kogelinslagen, stukgeslagen ruiten, enz.

Op 16.10.85 werd het TAU-prototypestel Z van Jumet overgebracht naar Liège. Daar werd het van 18.10 tot 27.10.85 op de Place St-Lambert voorgesteld aan het Luikse publiek. Onder de bezoekers werd een enquête gehouden over de vormgeving en de inrichting van deze prototypertuigen. Op 28.10.85 keerde het TAU-stel terug naar het testcentrum te Jumet.

mivb - stib

Exploitatie

Op 23.11.85 deed zich een grondverzakking voor in de Adolphe Buyllaan te Elsene, nabij het kruispunt met de Generaal Jacqueslaan. Aangezien deze grondverzakking zich deels onder de beide sporen (lijn 94) voordeed, diende het tramverkeer te worden onderbroken. Op het lijnvak dat hierdoor van het net geïsoleerd raakte bevonden zich echter nog twee rijtuigen, namelijk de pcc's 7073 en 7154. Omdat men vreesde dat de onderbreking vrij lang zou duren, besliste de MIVB om de beide trams per vrachtwagen weg te halen. In de loop van de avond werden ze dan één voor één opgeladen op de Woudlaan, ter hoogte van de Urugauylaan, en wat later terug gelost in de stelplaats van Elsene (Renbaanlaan).

Vanaf 26.11.85 konden de trams terug gewoon doorrijden tot Bosvoorde.

Op 17.12.85 werd de buslijn 78 (Zuidstation - Klein Eiland) verlengd tot aan de ring te Drogenbos via de nieuw aangelegde Industrielaan en de Humaniteitslaan. De lijn 78 is hierdoor niet langer de kortste lijn (vroeger 1,8 km; nu 4,7 km). Deze eer valt nu de lijn 86 te beurt (3,1 km).

Vanaf 02.12.85 werd ook op tramlijn 19 de zelfbediening van de deuren ingevoerd. Opmerkelijk is wel dat deze omschakeling geleidelijk gebeurde, dit wil zeggen dat de lijn nu wordt uitgebaat deels met trams verbouwd voor "self-service" en deels met nog niet aangepaste trams.

Vanaf 27.01.86 werd de zelfbediening van de deuren ook op tramlijn 2 ingevoerd.

Op 04.02.86 voerde de MIVB een proef uit waarbij de gpcc 7702, uitgerust voor zelfbediening van de deuren, werd ingezet op de lijn 94 waar het self-servicesysteem nog niet in dienst is. Het doel van deze proef was na te gaan hoe de reizigers reageerden wanneer zij onverwacht met zo een self-servicerijtuig werden geconfronteerd. Uit de enquête bleek dat de meeste reizigers, door het gebruik van andere MIVB-tramlijnen, het systeem kenden en er dus ook geen probleem mee hadden. Als gevolg van deze proef werd beslist om voor alle 7700- en 7900-en die in de toekomst de werkplaatsen nog verlaten na verbouwing voor zelfbediening van de deuren, de "overgangsfase" af te schaffen. Tijdens deze overgangsfase reden de pas verbouwde rijtuigen enige tijd op lijnen waar het self-servicesysteem nog niet in dienst was. Telkens een nieuwe lijn naar self-service werd omgeschakeld werd bij de trams die op die lijn gingen rijden de zelfbedieningsapparatuur operationeel gemaakt. Gpcc 7767 was de laatste tram die de werkplaatsen in "overgangsversie" verliet.

Vanaf 23.06.86 zal het pre-metrostation Simonis, gelegen in de as van de Leopold II-laan, in dienst worden gesteld voor de tramlijnen 19 en 103. Het in hetzelfde complex gelegen metrostation van de lijn 1A is reeds in dienst sinds 06.10.82.

Voor de tussentijdse tramexploitatie van dit pre-metrostation werden drie open-hellingen aangelegd :

- één op de Leopold II-laan, ter hoogte van de Jetsesteenweg, en bestemd voor de lijnen 19 en 103. Deze helling werd in 1982 voltooid en de spooraanleg erop was einde november 85 afgewerkt. Via deze helling werden inmiddels de motorwagen 25 en de wagon 115 aangevoerd die in het station Simonis en in de tunnel zullen worden gebruikt voor de aanleg van kabels. Beide voertuigen werden hiervoor tijdens de nacht van 30.01 op 31.01.86 ontspoord van de sporen van de lijnen 19 en 103 (naast de open-helling) en herspoord op een van de sporen van de helling.
- één op de Jetteselaan, nabij de Boogschuttersstraat, en bestemd voor de lijn 103. De

bouw van deze helling kwam klaar in 1983. In de loop van januari 86 werden hierop de sporen aangelegd die in de nacht van 27.01 op 28.01 werden aangesloten op het net.
- één op de Vrijheidslaan, voor de lijn 19. Einde 85 was men nog druk bezig met de bouw van deze helling.

De indienststelling van van het pre-metrostation Simonis heeft geen invloed op de toekomstige exploitatievorm (lichte of zware metro) van de tunnel Simonis - Rogier - Louisa - Munthof - Zuid - Anderlecht (Slachthuizen). Het reeds in tunnel brengen van de lijnen 19 en 103 werd door verschillende redenen ingegeven, o.a. : de herinrichting van het Simonisplein; de verlenging van de autotunnel in de as van de Leopold II-laan vanaf september 86; en de vertraging van de tunnelwerken onder het kanaal van Charleroi, waardoor ook de indienststelling van het vak Simonis - Rogier wordt uitgesteld.

Als gevolg van de gunstige ervaringen met de nieuwe bijjetverdelers van Automatic Systems in het metrostation Centraal Station, heeft de MIVB 55 gelijkaardige automaten besteld. Deze zullen eerst in de stations van de lijn 1 worden geïnstalleerd, daarna ook in sommige pre-metrostations.

Rollend materieel Bus

Op 11.12.85 werd de autobus 8647 op het kruispunt R. Ropsy Chaudronstraat - Bergensesteenweg aangereden door een personenwagen waarna de bus zich te pletter reed tegen een huisgevel. De bus zal niet meer hersteld worden.

De gelede autobus 8823 werd voor een periode van zes maanden afgestaan aan de firma Van Hool. Deze bus zal te Montréal (Canada) demonstratieritten uitvoeren op het net van de Société du Transport de la Communauté Urbaine de Montréal (STCUM). De bus werd op 15.11.85 ingescheept in de Antwerpse haven en vertrok nog diezelfde dag naar Canada. Haar voorlopig laatste rit op het MIVB-net reed deze bus op 23.09.85.

De autobussen Bus & Car - Eagle - Caterpillar 8047 - 8058 werden verkocht aan de STIC te Charleroi. De 8052 vertrok reeds begin oktober 85 naar haar nieuwe maatschappij. De 8047 volgde op 24.10, de 8051 op 21.11, de 8050 op 27.11, de 8048 en 8055 op 05.12, de 8054 op 16.12, de 8049, 8057 en 8058 op 09.01.86 en tenslotte de 8053 en 8056 op 26.03.86. Ook twee bussen Magirus - Jonckheere gingen voor korte tijd naar de STIC, nl. de 8042 van 08.11 tot 27.11.85 en de 8040 van 21.11 tot 27.11.85.

Rollend materieel Tram



De gpc 7579 tijdens zijn afscheidsrit op 21.12.85, aan de terminus van lijn 52 te Drogenbos. In de achtergrond het afwijkende prototype 7500.

Einde december 85 ging de gpcc 7579 als laatste rijtuig type 7500 naar de werkplaats Kuregem voor verbouwing tot een dubbelrichtingsrijtuig type 7700. In de toekomst zal dan alleen het sterk afwijkende prototyp rijtuig 7500 in niet verbouwde versie (enkelrichtingsrijtuig) overblijven.

Om dit afscheid van de serie-rijtuigen type 7500 te vieren, organiseerden de verenigingen Tram 2000 en MSVB nog een afscheidsrit met de 7579 en de 7500 op 21.12.85. Na afloop van deze laatste rit reed de 7579 de werkplaats Kuregem binnen waar de verbouwing op 23.12 werd aangevat.

Op 23.10.85 had pcc 7141, in dienst op lijn 93, een zware aanrijding met een vrachtwagen aan het kruispunt Koningsstraat - Dwarsstraat. De linker zijflank van de tram werd hierbij redelijk beschadigd.

Dgpcc 7952 had op 25.10.85 een zwaar ongeval met een vrachtwagen aan het kruispunt Ruslandstraat - Hallepoortlaan. Het rijtuig werd na dit ongeval vervroegd opgenomen in het verbouwingsprogramma (self-serviceuitrusting) van de reeks 7900.

Op 13.02.86 ontspoorde pcc 7001 op lijn 52 aan de inrit van de Leopoldtunnel (Koninklijk Domein - Van Praetbrug), waarna hij met de linker flank te pletter sloeg tegen de betonnen pijler tussen de sporen en vervolgens rechts tegen de tunnelwand. Ten gevolge van dit ongeval werd de tramdienst op de lijnen 52 en 92 gedurende meerdere uren onderbroken. Na het ongeval werd de zo goed als vernielde tram afgevoerd naar de stelplaats Schaarbeek. Dit pcc-rijtuig zal niet meer hersteld worden en is aldus de tweede Brusselse pcc die buiten dienst wordt gesteld.

Een gelijkaardig ongeval als dit met de 7001 deed zich in 1958 voor met een motorrijtuig van lijn 20. Er vielen toen 4 doden, nu gelukkig slechts 12 gewonden.

nmvb - sncv - nkg

Tramnet Henegouwen

Door allerlei (technische en niet-technische) problemen heeft de afwerking van de nieuwe antennes naar Gilly en Châtelet van de lichte metro van Charleroi grote vertraging opgelopen. De begin 85 vooropgestelde data's voor de opening van deze twee takken (25.09.85) en van de stations Fontaine l'Eveque en Pétria van de Westelijke tak (21.11.85) konden daardoor niet worden aangehouden. De opgelopen vertragingen zouden zelfs zo groot zijn dat de twee nieuwe antennes in oostelijke richting zelfs in 1986 nog niet zouden worden ingehuldigd.

Na de inkorting op 02.06.85 van lijn 41 (Charleroi - Dampremy - Roux - Souvret - Trazegnies) tot Roux Marais werd de stelplaats van Trazegnies voor de exploitatiedienst buiten dienst gesteld. De activiteiten ervan werden overgenomen door de stelplaats Jumet waar nu materieel van de lijnen 63 en 80, evenals een deel van de gelede BN-trams van de lijn 89 overnacht. Hierbij dient opgemerkt dat al het materieel dat te Jumet wordt gestald eigenlijk toebehoort aan andere stelplaatsen, d.w.z. dat het voor wat betreft dagelijks onderhoud afhangt van de stelplaatsen, omdat de stelplaats Jumet niet over een onderhoudscentrum tram beschikt (wel over een onderhoudscentrum bus en werkplaatsen voor de grote revisies van trams en bussen). Zo worden de motorrijtuigen type S die dienst doen op de lijn 63 onderhouden door de stelplaats/onderhoudscentrum Charleroi; ze dragen daarom de kenletters Ch op beide kopwanden. De trams type S van de lijn 80 hangen voor hun regelmatig onderhoud af van de stelplaats/onderhoudscentrum La Louvière; ze dragen de kenletters LL. Alle gelede trams tenslotte worden onderhouden te Anderlues, ongeacht zij vanuit Anderlues zelf of vanuit Jumet, Charleroi of La Louvière worden ingezet. (De verdeling van de rijvaardige gelede trams over de verschillende stelplaatsen is niet vast bepaald.) De stelplaats Trazegnies wordt sinds eind oktober 85 nog wel gebruikt voor het stallen van het grootste deel van net op het Henegouwse net aanwezige historisch rollend materieel (o.a. de stoomlocomotief 979).

Einde 85 ontstond er heel wat heibel, zowel in de Franstalige als in de Nederlandstalige pers maar vooral bij de NMVB zelf, over de ronduit lamentabele toestand van het nieuwe gelede trammaterieel van de groep Henegouwen. Volgens sommige kranten waren er einde november 31 van de 53 aanwezige nieuwe trams buiten dienst (volgens eigen bronnen waren er 18 stuks buiten dienst op 53 wat toch nog 34% is!). Om hierin verandering te brengen werd het programma van de verbouwing van motorrijtuigen type S tot type S-Jumet begin december 85 stopgezet. Tevens werd het onderhoud van de motorrijtuigen type S op een laag pitje gezet. De resultaten waren snel merkbaar: het aantal rijvaardige BN's nam snel toe. Keerzijde van de medaille was dan weer dat er van de 80 type S die nog in aanmerking komen voor de exploitatie, er regelmatig zelfs geen 39 stuks (aantal nodig voor de normale exploitatie) rijvaardig waren, zodat bepaalde diensten per bus dienden uitgevoerd. Een ander gevolg van dit gebrek aan rijvaardige type S-en was de inzet op het lichte-metronet van motorrijtuigen die niet aangepast zijn voor deze exploitatie (geen klaptreden voor gebruik in de metrostations!).

Op 03.12.85 reed nr 9170 frontaal in op een vrachtwagen te Forchies-la-Marche. De kop van de tram werd hierbij volledig ingedrukt. Het rijtuig staat sinds zijn ongeval buiten dienst te Jumet, wachtend op herstelling.

Rollend materieel Bus

Begin september raakte de 4821, die dienst deed op de lijn Antwerpen - Turnhout, van de weg en knalde tegen een boom. De voorzijde van de bus werd hierbij volledig vernield. De 4821 zal niet hersteld worden.

In de groep Namen werden op korte tijd twee bussen bij ongevallen volledig vernield. Op 24.01.86 slipte de 5165, in dienst op de lijn 6 Namur - Lesve - Mettet en rijdende naar Mettet, op de weg tussen Maison-St-Gérard en Bossière-Mettet. De bus gleed van de weg en tuimelde in een lagergelegen weide. Op 29.01 deed zich op dezelfde weg een nieuwe, maar minder spectaculaire slippartij voor met een bus, ditmaal rijdende in de richting Namur. Na dit tweede ongeval besloot de NMVB om de buslijn dan toch tijdelijk om te leiden. Op 29.01.86 keerde de 5167 met heetgelopen (gloeiende) remmen terug naar de stelplaats van Onoz. Bij haar aankomst in de stelplaats vatte de bus vuur en brandde er volledig uit. De 5165 en 5167 zullen niet hersteld worden.

Op 01.03.86 brandde ook in de groep Oost-Vlaanderen een bus volledig uit. De 5734, in dienst op lijn 683 Gent - Oostakker, vatte kort na haar vertrek te Oostakker vuur ter hoogte van het instituut Glorieux. Deze bus zal vermoedelijk niet meer hersteld worden.

Om het materieelstekort in de groep Luik op te vangen werden begin december 85 de stadsautobussen Cummins - Van Hool 5088 en 5089 van Leuven overgeheveld naar Liège-St-Gilles. Zij doen van daaruit dienst op diverse lijnen maar vooral op de lijnen 56 Liège-St-Gilles - Montegnée - Rocourt - Pansy en 77 Herstal - Milmort.

Einde december 85 werden in de groep Antwerpen de eerste nieuwe gelede bussen geleverd. In tegenstelling met vorige berichten zijn beide te leveren onderreeksen niet identiek. De 2100 - 2149 (oorspronkelijke bestelling; chassisnr. 14906 - 14955) krijgen zoals voorzien een versnellingsbak Voith D 864 (4 gangen); de 2150 - 2153 (bijkomende bestelling ten gevolge van de brand te Rupelmonde; chassisnr. 14956 - 14959) krijgen daarentegen een automatische transmissie ZF 5HP 500 (5 gangen, reeds gebruikt op de vijf bussen 5960 - 5964 die te Antwerpen dienst doen op de sneldienst naar Turnhout). Omdat nog niet definitief beslist werd aan welke exploitatiegroep deze vier laatste bussen zullen worden toebedeeld, kan ook van de overige 50 nieuwe bussen geen definitieve bestemming worden opgegeven. Volgens de huidige planning (begin maart) zou Antwerpen de 2100 - 2123 (24 stuks) ontvangen, Brabant de 2124 - 2143 (20 stuks) en Luik de 2144 - 2153 (10 stuks). Luik zal dan de vier gelede bussen die het momenteel reeds bezit afstaan aan Oost-Vlaanderen.

De eerste gelede bussen kwamen op 03.03.86 in dienst te Antwerpen op de lijnen 50 Antwerpen - Mechelen en 77 Antwerpen - Zandvliet. Lijn 50 krijgt 6 gelede bussen en lijn 77 3 stuks. Vanaf 01.06 zullen er ook gelede bussen verschijnen op de lijnen 41 Antwerpen - Turnhout (8 stuks) en 60 Antwerpen - Hoogstraten (3 stuks). De 4 overige gelede bussen van groep Antwerpen dienen als reserve.

In de groep Brabant kwamen de nieuwe gelede bussen in dienst vanaf 17.03.86 op de ter gelegenheid van deze indienststelling gereorganiseerde lijn Brussel - Ninove. Vanaf 01.04 komen er ook gelede bussen in dienst op de lijn Brussel - Aalst en vanaf het najaar ook op de lijn Leuven - Diest.

In de groep Luik is de inzet van de nieuwe gelede bussen nog onzeker, o.a. vanwege heftige syndicale reacties in de diverse stelplaatsen van waaruit deze bussen zouden worden ingezet.



Eén van de nieuwe gelede autobussen die vanaf 03.03.86 in dienst kwamen te Antwerpen.



TRAMS
VOORLOPPIGE HALTE
2 19 101 103
TRAMS
WINKEL DOORLAAT
BESLUIT NEMEN
BETREFFENDE
HET VERKEER

7907

19
LUXEMBOURG
TINNIAN

A. SEZOVIN & CO.
BELGISCHE...

Autobusuitstap te Antwerpen op zaterdag 19 april.

Op zaterdag 19 april 1986 organiseert de afdeling autobus een uitstap met vier verschillende bustypes op het MIVA-net. Het programma van deze uitstap ziet er als volgt uit :

- a) vertrek op het Koningin Astridplein, aan de halte van de lijnen 18 en 32, om 10 h 00 (aansluiting met de IC-treinen vanuit Brussel, Gent/Kortrijk en Hasselt verzekerd) :
- een rit met een oude bus Van Hool - Fiat 420 HA U van de reeks 531 - 560 (die nu in hoog tempo buiten dienst wordt gesteld) op diverse lijnen (18, 20, 33 en 16);
 - een rit met een ex-Brusselse bus Van Hool - Fiat 420 HA U van de reeks 428 - 483 (ex-MIVB-bussen) op diverse lijnen (33, 16, 9 en 27);
- Aankomst aan het Astridplein (Centr. Station) omstreeks 12 h 30.
- b) vertrek op het Astridplein (aan de halte van lijn 23, richting Zuid) om 14 h 00 :
- een rit met een nieuwe bus Mercedes - Jonckheere O 305 J van de reeks 1001 - 1080 (het nieuwe busmodel dat momenteel aan Antwerpen wordt geleverd) op diverse lijnen (23, 25, 26 en 17);
 - een rit met een moderne Duitse standaardbus Mercedes O 305 B van de reeks 322 - 326, van de MIVA-exploitant De Polder pvba, op lijn 36 (Linkeroever);
- Aankomst op de Fr. Rooseveltplaats (nabij het Astridplein) omstreeks 17 h 15.

Inschrijving en voorafgaande betaling zijn wenselijk met het bijgevoegde formulier.

Prijzen (berekend op een deelname van minstens 30 personen) :

- alleen het voormiddagprogramma = 300 BEF / persoon;
- alleen het namiddagprogramma = 300 BEF / persoon;
- de ganse dag = 400 BEF / persoon.

Voor inlichtingen : (03) 321 41 95 - Bob Boogaerts
(02) 216 28 43 - Philippe J. Laureys (s'avonds)

Ondergetekende

(naam) _____

(adres) _____ straat, nr _____

_____ (postcode), _____ (gemeente)

schrijft met _____ personen in voor :

- de voormiddag (300 BEF / pers.) (*)
- de namiddag (300 BEF / pers.) (*)
- het ganse programma (400 BEF / p.) (*)

van de VeBOV-uitstap op 19 april 1986 (MIVA-autobussen) en stort heden _____ BEF op rekening nr. 001 - 1180181 - 58 van R. Boogaerts te Borgerhout.

_____ (datum en handtekening)

(*) schrappen wat niet past.

Stoomtrein naar Zolder op zondag 29 juni.

Voor de stoom- en spoorwegliefhebbers organiseert de NMBS dit jaar twee speciale ritten met haar rijvaardige stoomlocomotieven 12004 en 29013.

De eerste stoomtrein, de "Kempenland", rijdt op zondag 29 juni 1986 naar Zolder en hij zal hierbij het volgende traject afleggen :

Leuven - Vilvoorde - Mechelen - Berchem - Antwerpen Oost -
Antwerpen Centraal - Lier - Herentals - Mol - Zolder (heenrit)
en Zolder - Winterslag - Hasselt - Landen - Leuven (terugrit).

De Kempenland zal te Leuven vertrekken omstreeks 8 h 30 en te Zolder aankomen omstreeks 12 h 30. Daar wordt terug vertrokken omstreeks 16 h 00 om tenslotte terug te Leuven te arriveren omstreeks 18 h 30 (opgegeven uren onder voorbehoud van wijziging door de NMBS). Onderweg voorziet men fotostops te Vilvoorde (met schijnvertrek), te Antwerpen Centraal, te Herentals, te Winterslag (met schijnvertrek), te Zolder en te Leuven. Te Zolder bestaat ook de mogelijkheid om de toeristische spoorlijn van de TTZ te bezoeken.

De Kempenland zal samengesteld zijn uit de stoomloc 12004, vijf 2e klasse-rijtuigen type L en een gemengd 2e klasse-bagagerijtuig type L.

De prijs voor deze stoomtreinrit bedraagt 450 BEF voor volwassenen en 250 BEF voor kinderen (tot 12 jaar). In deze prijs is ook het traject op de TTZ inbegrepen. De NMBS verleent tevens 50% reductie op de reis om zich naar en van een vertrek-/eindstation te begeven (met een minimum van 2 x 40 km).

Geïnteresseerden kunnen via VeBOV inschrijven voor deze treinitstap door het storten van het overeenstemmende bedrag op rekening nr. 001 - 1385500 - 28 van VeBOV met vermelding van Stoomtrein 29.06 en het aantal personen (X volwassenen en Y kinderen).

Voor inlichtingen : (02) 269 84 51 - G. Vandendriessche (s'avonds)

Ondergetekende

(naam) _____

(adres) _____ straat, nr _____

_____ (postcode), _____ (gemeente)

schrijft met _____ volwassenen (450 BEF / deelnemer)

en _____ kinderen (250 BEF / deelnemer) in voor de NMBS -

stoomtreinrit "Kempenland" op 29 juni 1986 en stort heden _____ BEF op rekening 001 - 1385500 - 58 van VeBOV te Antwerpen.

(datum en handtekening)