

VeBOV koerier

2maandelijks
11de jaargang

nummer
087

juni
1986



VeBOV-koerier

087

mei-juni 1986

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

Verschijnt zesmaal per jaar.

Hoofredacteur :

Bob Boogaerts

Medewerkers :

Raf Bonte
Eddy Geuvels
Eric Heylen
Alain Janmart

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

Vereniging voor Belangstellenden in het Openbaar Vervoer, v.z.w. Oppericht 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

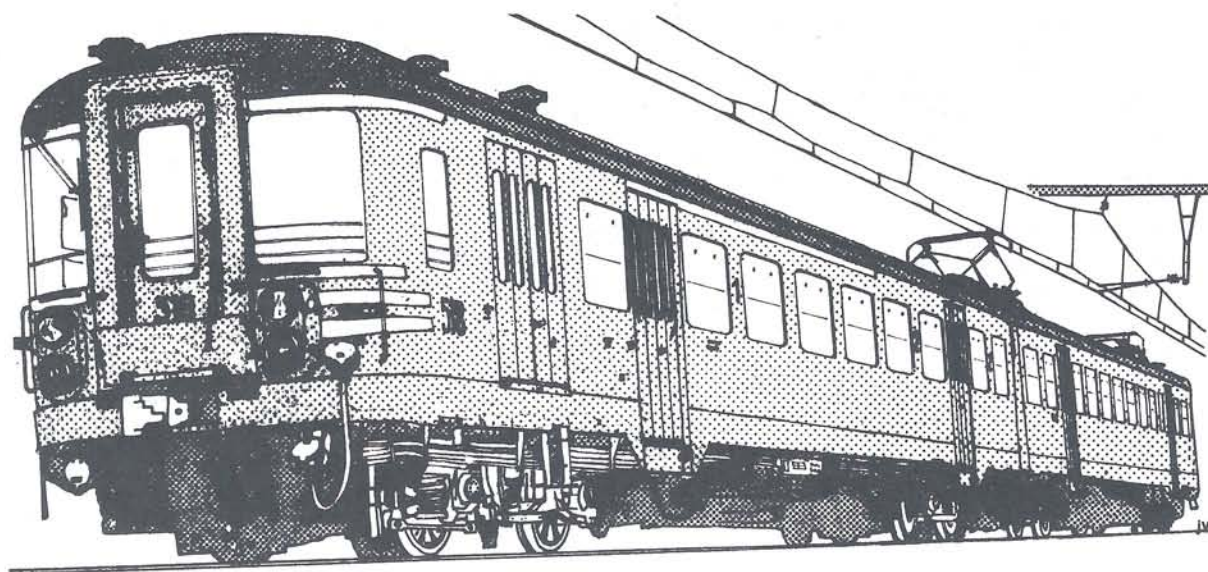
Palmboomstraat 12
1150 BRUSSEL
tel (02) 735 12 99

foto voorpagina

De autobus 1031.12 van de Antwerpse NMVB-pachter Mattheesen (St-Job-in-'t-Goor) op het onlangs heraangelegde Fr. Rooseveltplein te Antwerpen. Deze uit 1972 daterende bus (chassis Leyland Worldmaster; koetswerk Jonckheere) is één van de zeldzame nog in dienst zijnde bussen met de uitstapdeur achteraan i.p.v. in het midden van de bus.
Antwerpen; 13.05.86.

foto achterpagina

De elektrische locomotief 101.005 in dienst als voorspanloc, in het Zuidstation te Brussel. De locs type 101 (het latere type 29) werden in 1949. In de jaren '50 en '60 werden ze vooral ingezet in de Brusselse Noord-Zuidverbinding om daar de met stoomlocs gesleepte reizigerstreinen door de tunnel te trekken.



nmbs - sncb - ngbe

Tractiematerieel

Elektrische motorstellen

XX : Begin mei werd gestart met de verbouwing van het motorstel 151 (bouwjaar 1962) tot een proefstel voor het uittesten van zowel de driefasige asynchrone motoren en de bijbehorende tractieuitrusting, als van de nieuwe draaistellen bestemd voor de in de nabije toekomst te bestellen lokaaltrein- en voorstadsmotorstellen. Om de bogies van het nieuwe type onder dit klassieke motorstel te kunnen monteren, dienen wel een aantal opstaptreden te worden verwijderd. Dit betekent dat het stel 151 na zijn verbouwing nog slechts zal kunnen ingezet worden op lijnen met hoge perrons, namelijk de lijnen Antwerpen - Essen en Antwerpen - Brussel - Charleroi. Om elke verwar- ring en een onvoorziene inzet van dit stel op een andere lijn te vermijden zal het voor de duur van de proeven vernummerd worden. Het proefstel zal dan het nummer 050 krijgen (dit nummer werd van 1973 tot 1977 reeds toegekend aan een ander prototype, namelijk het in 1951 door de Centrale Werkplaatsen Mechelen gebouwde motorstel 228.501), zodat het numeriek aansluit bij de reeks 010 - 049 waarvan het inzetgebied eveneens beperkt is tot de lijnen met hoge perrons. Om het verschil met de klassieke motor- stellen nog te benadrukken wordt er momenteel zelfs aan gedacht om het proefstel in een afwijkende kleur te schilderen, namelijk in de gele livrei met zwarte schrikstre- pen die reeds werd gebruikt voor de "herspringstreinen" (hulptreinen).

00	:	Stelplaatswijzigingen :	055	Ronet	-	Kinkempois	01.06.86
05			060 t/m	"	-	"	01.06.86
06			142 t/m	Stockem	-	Ronet	01.06.86
07			207	Hasselt	-	Merelbeke	01.06.86
			230 t/m	"	-	Schaarbeek WET	01.06.86
			244 t/m	Kinkempois	-	Schaarbeek WET	01.06.86
			248 t/m	"	-	Kortrijk	01.06.86
			510 t/m	Schaarbeek WDT	-	"	01.06.86
			518 t/m	"	-	Haine-St-Pierre	01.06.86
			527 t/m	"	-	"	01.06.86
			534 t/m	"	-	"	01.06.86
			630 t/m	Schaarbeek WET	-	"	01.06.86
			637 t/m	"	-	Kortrijk	01.06.86
			663 , 664	"	-	"	01.06.86
			665 t/m	Schaarbeek WDT	-	Kinkempois	01.06.86
			677 t/m	Ostende	-	"	01.06.86
			697 t/m	Schaarbeek WDT	-	"	01.06.86
			722 t/m	Schaarbeek WET	-	Hasselt	01.06.86
			731 t/m	"	-	"	01.06.86

Door de recente elektrificaties veranderde meer dan een kwart van de elektrische stellingen van stelplaats. Enkele belangrijke verschuivingen hierbij zijn :

- de overdracht van 20 stellingen type AM 55 aan Haine-St-Pierre voor de L-treinen Charleroi Ouest - Wavre.
- de overdracht van 27 stellingen types AM 63, AM 65 en AM 70 aan Kortrijk voor de L-treinen Kortrijk - Brugge - Zeebrugge en Denderleeuw - Zottegem.
- de overdracht van 36 stellingen types AM 70 en AM 73 aan Kinkempois (o.a. de twee in Bordeaux/Wit herschilderde stellingen 671 en 674.

03 : Stelplaatswijziging : 337 Kinkempois - Stockem 01.06.86

De 311, het stel dat in 1982 bij een ongeval te Aalter gedeeltelijk werd vernield en waarvoor einde 1985 één nieuw 2e klasse-rijtuig werd geleverd, doet nog steeds dienst vanuit de stelplaats Oostende. Na afloop van de (nieuwe) waarborgperiode zal dit stel worden overgedragen aan Stockem waar het dan de overige stellingen van de reeks 301 - 337 zal vervoegen.

08 : Op 25.04.86 verliet de 804 als tweede stel van dit type de CW-Mechelen na revisie en herschildering in de nieuwe huisstijlkleuren. In de toekomst zal gemiddeld één stel per maand in de bordeaux-witte kleuren worden herschilderd.

09.5 : Midden juli (op 14,15 en 16.07) werden de poststellen voor de tweede maal in hun loopbaan vernummerd. Ze dragen nu de nummers 001 tot 008.



De poststellen 954, 956 en 951 (oude nummering in gebruik tot midden juli '86) op één van de voor de postdiensten gereserveerde sporen (spoor 4) van het Brusselse Zuidstation, 20.02.86.

Elektrische locomotieven

11 : Leveringen : 1191 BN Nivelles - Brussel Zuid 16.04.86
1192 " " " 23.04.86

Momenteel worden nog steeds een viertal locs (4 stuks + 1 reserve) van dit type gebruikt voor de trek-duwtreinen met M4-rijtuigen op de IC-verbinding Antwerpen - Gent - Kortrijk - Mouscron (Moeskroen). De inzet op deze verbinding zal vermoedelijk nog duren tot einde september. Vanaf 29.09 (begin van de winterdienstregeling) wordt de IC-verbinding Antwerpen - Mouscron (Moeskroen) om de twee uur verlengd tot Lille (F). De locs type 11 zullen dan allen vervangen worden door de tweespanningslocs type 12 die uitgerust zijn voor 3000 V gelijkstroom en 25 kV, 50 Hz wisselstroom. Vanaf september zullen voor de locs type 11 ook de rodageritten met het nieuwe Benelux-trek-duwmaterieel beginnen, om vanaf december dit nieuwe materieel progressief in dienst te kunnen stellen op de IC-verbinding Brussel - Amsterdam.

- 12 : De 1201 verliet op 02.06.86 als eerste loc type 12 de BN-werkplaatsen te Nivelles. Na weging (88 ton) werd de loc naar Brussel Zuid overgebracht. Van daaruit werd hij reeds ingezet voor een eerste reeks testritten, o.a. voor een rodagerit naar Braine-le-Comte, een snelheidsrit naar Oostende en een rit naar Quevy waar de loc voor het eerst onder 25kV, 50 Hz wisselspanning reed. Vanaf juli worden de eerste locs type 12 ingezet op de verbinding Antwerpen - Gent - Kortrijk - Mouscron (Moeskroen). Hierbij zullen, voor de personeelsopleiding, een aantal ritten reeds worden doorgetrokken tot Tourcoing.
- 15 : Door de directies van de Belgische en de Franse spoorwegen werd beslist om vanaf de
18 : nieuwe winterdienstregeling (29.09) de NMBS-locs type 15 en 18 en de SNCF-locs type 40100 in "pool" te gebruiken op de verbindingen Paris Nord - Brussel en Paris Nord - Liège. Deze drie types van meerspanningslocs zullen dan willekeurig door machinisten van de beide netten bestuurd kunnen worden zodat, voor de internationale treinen tussen België en Frankrijk, het aantal locomotiefwisselingen te Quevy of te Jeumont tot een minimum kan beperkt worden. Om de personeelsopleiding niet te ingewikkeld te maken werden de Belgische meerspanningslocs type 16 (voorlopig) niet in deze locomotievenpool opgenomen. Daarentegen is wel voorzien om de pool later uit te breiden met de Belgische locs type 12. Door de inzet van een loc type 11 voor de internationale treinen 281 en 286 kwam er 1 loc type 15 vrij. Deze wordt nu gebruikt voor het slepen van IC-treinen en eventuele verdubbelingstreinen naar Paris Nord.
- 16 : Als eerste loc van deze reeks werd de 1605 met een radioverbinding uitgerust. Deze laat de bestuurder toe verschillende diensten op te bellen tijdens de rit. De dispatchingdiensten van Brussel, Liège en Oostende zijn reeds uitgerust voor deze radioverbindingen. Verder is het mogelijk om de treinwachter vanuit de stuurpost te bereiken in verband met rode of gestoorde seinen. Voor de locs type 16 en 18 werd een nieuw akkoord bereikt met de DB in verband met de ritten naar en vanuit Köln. De bestuurders van Brussel Zuid en Liège Guillemins blijven nu op de loc tot Köln Deutzerfeld. In geval van averij dienen zij de eerste herstellingen uit te voeren.
- 20 : Momenteel wordt één machine type 20 ingezet voor de dubbeldektreinen P 3422 Huy - Namur - Brussel en P 4424 Brussel - Namur - Huy. Hierbij worden de dubbeldekrijtuigen steeds gesleept (geen trek-duwopstelling). In september zal hieraan vermoedelijk reeds een einde komen en zal een type 27 de plaats van de type 20 innemen.
- 21 : Stelplaatswijzigingen : 2101 t/m 2130 Brussel Zuid - Merelbeke 01.06.86
Het onderhoud van de 30 eerste machines van dit type werd zoals verwacht reeds overgedragen aan de stelplaats Merelbeke. Ze worden nu, tesamen met de types 27 van Oostende, vooral ingezet op de IC-verbinding Brussel - Denderleeuw - Kortrijk - Brugge - Oostende. Een nieuwigheid voor het type 21 is het slepen van de dubbeldektreinen P 3331 Hasselt - Brussel en P 4331 Brussel - Hasselt. In het najaar (oktober - november) zal de levering van de tweede reeks van 30 locs type 21 starten. Deze machines zullen dan op de vlakke lijnen een groot aantal goederentreinen die momenteel nog met diesels worden gesleept overnemen.
- 23 : De locs 2334 en 2366 werden bij hun grote revisie in de CW-Mechelen reeds uitgerust met een radioverbinding grond-trein. De radioverbinding zal bij dit loctype echter pas in dienst worden gesteld nadat een groter aantal locs ermee is uitgerust.
- 25 : Stelplaatswijzigingen : 2501 t/m 2514 Merelbeke - Brussel Zuid 01.06.86
Na slechts een korte zes maanden te zijn toevertrouwd aan Merelbeke, keerde het onderhoud van deze machines terug naar de stelplaats Brussel Zuid.
- 25.5: Op 27.03.86 verliet de 2557 (ex 2504) na een grote revisie de CW-Mechelen. Het is waarschijnlijk de laatste machine van dit type die nog een zo grondige onderhoudsbeurt kreeg, aangezien een eerstvolgende machine (volgens programma de 2552) pas midden november voor een (beperkte) revisie naar de CW-mechelen gaat. Tegen die tijd zou de vervanging van het Beneluxmaterieel volop aan de gang moeten zijn, waarbij de plaats van de 25.5-ers wordt ingenomen door de nieuwe locs type 11. Over de toekomst van de 8 machines type 25.5 na deze vervanging bestaat nog geen duidelijkheid. Ofwel worden zij terug verbouwd tot gewone locs type 25, ofwel blijven zij in dienst als tweespanningslocs voor het slepen tussen Brussel en Amsterdam van de internationale treinen komende van Frankrijk (namelijk de IC 82, IC87, INT 281 en INT 286 die tot voor kort door een type 15 werden getrokken) en/of voor de grensoverschrijdende goederendiensten te Roosendaal en te Maastricht. Het feit dat de 25.5-ers, in tegenstelling tot de locs type 15, reeds zijn uitgerust met het Nederlandse ATB-systeem (Automatische Treinbesturing) pleit in het voordeel van hun behoud als tweespanningslocs.
- 26 : Begin augustus gaat de 2601, de laatste nog in het groen geschilderde loc van dit type, voor een grote revisie naar de AC-Salzinnes. Al de andere locs van dit type werden reeds eerder herschilderd in de geel-blaauwe of de blauw-gele livrei.

27 : Stelplaatswijzigingen : 2701 t/m 2720 Brussel Zuid - Oostende 01.06.86

De stelplaats Oostende kreeg nu ook het onderhoud toegewezen van 20 machines type 27. Deze locs worden ingezet op de IC-verbindingen Oostende - Brugge - Gent - Brussel - Liège - Eupen en Oostende - Brugge - Kortrijk - Denderleeuw - Brussel.

Dieselmotorstellen

40 : Het sinds december 1984 als "museummaterieel" te Haine-St-Pierre afgestelde dieselstel 4006, kreeg begin dit jaar een summiere opknapbeurt. Op 02.04 maakte het stel terug een proefrit tussen Haine-St-Pierre en Binche.

Dit stel werd terug in dienst gesteld om de door de CFV3V aangevraagde speciale ritten tussen Mariembourg en Chimay te rijden (op 08.05, 18.05, 01.06, 21.07, 15.08, 27.09 en 28.09.86). Vorig jaar werden de ritten op dit baanvak nog gereden met de 4001. Deze is ondertussen echter eigendom geworden van de CFV3V en mag daarom niet meer op het NMBS-net. De 4001 rijdt dit jaar wel tussen Mariembourg en Treignes.

43 : Vanaf 11.04.86 werd de spoorauto 4319, die normaal te Bertrix in reserve staat, voor zowat drie maanden uitgeleend aan de Werkplaats Dieseltractie Schaarbeek, om gebruikt te worden bij de lijnstudie van volgende verbindingen :

- Kortrijk - Brugge (nieuwe elektrificatie in dienst vanaf 01.06.86);
- Schaarbeek - Montzen (vervanging van bepaalde dieselgesleepte treinen door elektrische vanaf 01.06.86);
- Ottignies - Marcinelle (omleiding van bepaalde goederentreinen via lijn 140 i.p.v. via lijn 124, vanaf 01.06.86).

In de nabije toekomst zal vermoedelijk één van de onlangs buiten dienst gestelde spoorauto's type 43 worden aangekocht door de vereniging BVS voor haar museumexploitatie tussen Puurs en Dendermonde.

44 : Door de elektrificatie van het baanvak Kortrijk - Zottegem is de inzet van dit type nog verder ingekrompen. Na de zomer zullen waarschijnlijk 3 stellen van de stelplaats Kortrijk worden overgedragen aan Montzen.

46 : Te Haine-St-Pierre staan momenteel 7 spoorauto's van dit type afgesteld (erratum VeBOV-Koerier 086). Het zijn de 4613, 4614, 4616, 4618, 4619 en 4620 die reeds geruime tijd geen dienst meer deden (zie VeBOV-Koerier 078). Na de buitendienststelling van deze 7 stellen blijven er nog 12 eenheden in het park, namelijk de 4601 - 4611 en 4615, die allen afhangen van de stelplaats Ath. Het twintigste stel van dit type, de 4612, staat te Visé Haut afgesteld en is voorbehouden voor de dienst ES (bovenleiding).

De vereniging TTZ zal één van de te Haine-St-Pierre buiten dienst gestelde spoorauto's (waarschijnlijk de 4614) aankopen voor gebruik op haar museumlijn te Zolder.

Op 10.06 werd de 4609 ingezet voor een speciale rit naar de CW-Mechelen. Er diende namelijk dringend een wisselstuk te worden gehaald. De 4609 reed van Ath naar Muizen via Enghien (Edingen), Halle, Etterbeek, Schaarbeek Josafat, Vilvoorde en Hofstade.

Diesellocomotieven

51 : Stelplaatswijzigingen :	5108	Schaarbeek	-	Monceau	01.06.86
	5117	"	-	"	01.06.86
	5120	"	-	"	01.06.86
	5121	"	-	"	01.06.86
	5127	"	-	"	01.06.86
	5129	St-Ghislain	-	"	01.06.86
	5130	"	-	"	01.06.86
	5131	Schaarbeek	-	"	01.06.86
	5135	"	-	"	01.06.86
	5138	"	-	"	01.06.86
	5139	Kortrijk	-	"	01.06.86
	5140	"	-	"	01.06.86
	5141	Schaarbeek	-	"	01.06.86
	5142	Kortrijk	-	"	01.06.86
	5143	St-Ghislain	-	"	01.06.86
	5144	Schaarbeek	-	"	01.06.86
	5145	Kortrijk	-	"	01.06.86
	5147	"	-	"	01.06.86
	5151	"	-	"	01.06.86
	5153	"	-	"	01.06.86
	5170	Monceau	-	Antwerpen Dam	01.06.86
	5172	"	-	"	01.06.86
	5173	Kortrijk	-	"	01.06.86
	5174	"	-	"	01.06.86
	5175	Monceau	-	"	01.06.86
	5177	Kortrijk	-	"	01.06.86

5178	Monceau	- Hasselt	01.06.86
5180	"	- "	01.06.86
5186	"	- "	01.06.86

De diensten van de reeks 59 van de stelplaats Haine-St-Pierre werden begin juni overgenomen door de stelplaats Monceau. Hiervoor werd het locomotievenbestand van deze stelplaats aanzienlijk uitgebreid met 51-ers van vooral Kortrijk en Schaarbeek. (De door Schaarbeek aan Monceau overgedragen locs behoorden officieel nog wel tot het locomotievenpark van Schaarbeek, maar werden in de praktijk reeds onderhouden te Monceau.)

Ook de stelplaatsen Antwerpen Dam en Hasselt kregen een aantal locs type 51 bij voor de goederendienst.

54 : De 5403 die begin september terug de oorspronkelijke schildering van de vroegere reeks 204 kreeg (met o.a. een gevleugeld wiel op beide neuzen), kwam terug in dienst na een motorenruil met de 5408 die buiten dienst was gesteld na een ongeval te Tailfer op 13.02.86. De herstelling van de 5403 was niet zozeer een gevolg van het feit dat deze loc voorzien is als toekomstig museummaterieel, maar werd eerder ingegeven door het (tijdelijke) tekort aan diesellocs te Ronet (wegens het grote aantal locs ingezet voor werktreinen voor de elektrificatie van de lijn Namur - Dinant).

55 : Stelplaatswijzigingen : 5501 Kinkempois - Latour 01.06.86
 5502 " - " 01.06.86
 5503 " - " 01.06.86

Begin juni werden drie machines van dit type overgedragen aan de stelplaats Latour die ze inzet in de reeks 52/53. Deze drie locs behoorden daarvoor officieel nog tot het effectief van de stelplaats Kinkempois, maar werden reeds onderhouden te Latour. Momenteel worden ook de locs 5504, 5506, 5507, 5508 en 5509, behorend tot het effectief van Kinkempois, reeds onderhouden te Latour.

59 : Buitendienststelling : 5911 Merelbeke, PV van 14.04.86, uit geschriften op 01.05.86

Stelplaatswijzigingen :	5907	Haine-St-Pierre	- Merelbeke	01.06.86
	5917	"	- "	01.06.86
	5922	"	- "	01.06.86
	5923	"	- Antwerpen Dam	01.06.86
	5927	"	- Merelbeke	01.06.86
	5929	"	- "	01.06.86
	5931	"	- Antwerpen Dam	01.06.86
	5935	"	- Merelbeke	01.06.86

Bij de invoering van de nieuwe dienstregeling werden alle locs type 59 van de stelplaats Haine-St-Pierre overgedragen aan de stelplaatsen Antwerpen Dam en Merelbeke. Bij de aan Merelbeke overgedragen machines behoort ook de 5907 (erratum VeBOV-Koerier 086), de enige loc van dit type die nog steeds is uitgerust met enkele koplampen.

Op 01.06.86 werden in afwachting van hun definitieve buitendienststelling reeds een aantal locs van dit type in park (inactieve reserve) gesteld, namelijk de 5906, 5927, 5933 en 5935 te Merelbeke en de 5901, 5902, 5921, 5923 en 5931 te Antwerpen Dam. Einde 1986 zullen een 15-tal locs van dit type worden afgevoerd naar de sloper. Het zullen de slechtste locs zijn, namelijk deze die recentelijk geen herziening meer ontvingen of die waarbij de kosten van een eventuele herstelling te hoog zijn. Ook zullen een aantal locs worden ontdaan van hun stoomketels, aangezien deze geen enkel nut meer hebben (geen inzet meer in de reizigersdienst).

60 : Buitendienststelling :
 6059 Hasselt, PV van 06.02.86, uit geschriften op 01.03.86 (erratum VeBOV-Koerier 086)

Op 27.03.86 werd de locomotief 6054 die in april 1985 door de NMBS definitief buiten dienst werd gesteld (zie VeBOV-Koerier 084) van St-Ghislain overgebracht naar de firma Locorem te Tilleur/Sclessin. Daar zal de locomotief, na inbouw van een nieuwe motor, terug rijvaardig worden gemaakt. Deze overdracht van de loc 6054 maakt deel uit van een contract tussen de NMBS en de firma Locorem voor de overname door deze laatste van 50 buitendienst gestelde of buitendienst te stellen locs type 60 en 61 (dit zijn dus zowat alle momenteel nog in dienst zijnde of ergens buiten dienst staande locs van deze types). De vermelde firma wil deze locs terug opknappen, ze voorzien van een nieuwe motor en ze tenslotte exporteren.

Begin juni stonden in diverse stelplaatsen 16 locs type 60 afgesteld in afwachting van hun definitieve buitendienststelling, namelijk de 6010, 6033, 6041, 6050, 6066 en 6088 te Kinkempois, de 6011, 6030, 6074 en 6077 te Hasselt, de 6019, 6055 en 6082 te Merelbeke en de 6028, 6036 en 6044 te St-Ghislain.

Van de reeks 60 blijven momenteel dus nog slechts een beperkt aantal locs over. De meeste ervan worden ingezet vanuit de stelplaats St-Ghislain. Enkele ervan zijn actief tussen Quévy en Feignies-vorming waar ze allerhande goederentreinen slepen, soms opgeduwd door een rangeerloc type 82 tot juist buiten Quévy. Hasselt heeft eveneens nog enkele 60-ers die nog sporadisch worden gebruikt voor speciale goederentreinen naar Antwerpen of voor militaire transporten. Kinkempois bezit ook nog enkele 60-ers voor baantreinen (treinen voor werken aan de bovenleiding of voor werken aan het spoor of de ballast). Te Merelbeke worden de locs type 60 nog sporadisch ingezet voor goederentreinen in de Gentse kanaalzone.

In de nabije toekomst (vanaf einde 86) zullen enkel nog de prototypelocs 6001 - 6006 in dienst blijven. Momenteel kan men deze machines meestal zien in de omgeving van St-Ghislain en Quévy, soms zelfs in dubbeltractie met een gewone 60-er. De in het blauw en geel geschilderde 6005 (uitgerust voor elektrische treinverwarming) doet nog steeds dienst te Merelbeke. Hij wordt, net zoals de eveneens blauw-gele 6215 van Kortrijk, vooral ingezet voor speciale reizigerstreinen naar Tourcoing (o.a. Lourdes-treinen). Sporadisch wordt hij ook ingezet voor goederentreinen in de Gentse kanaalzone.



De 6070, één van de weinige nog in dienst zijnde diesellocs type 60/61, rijdt met een zware goederentrein langs de voormalige stopplaats Gent Muide. De loc is deze goederentrein gaan ophalen op de westelijke oever van het kanaal Gent - Terneuzen (lijn 55) en sleept deze nu naar het vormingsstation Gent Zeehaven. Gent Muide, 10.07.86.

62	Stelplaatswijzigingen :	6274	Monceau	-	Kinkempois	01.06.86
		6275	"	-	Merelbeke	01.06.86
		6276	"	-	"	01.06.86
		6289	"	-	Kinkempois	01.06.86
		6291	Merelbeke	-	Hasselt	01.06.86
		6294	"	-	"	01.06.86
		6295	"	-	"	01.06.86
		6296	"	-	"	01.06.86
		6297	"	-	"	01.06.86
		6298	"	-	"	01.06.86
		6299	"	-	"	01.06.86
		6301	"	-	Kortrijk	01.06.86
		6318	Kortrijk	-	Hasselt	01.06.86
		6319	"	-	"	01.06.86
		6323	Monceau	-	Kinkempois	01.06.86
		6324	"	-	"	01.06.86
		6325	Kortrijk	-	"	01.06.86
		6328	Merelbeke	-	"	01.06.86
		6329	Monceau	-	"	01.06.86

Ook bij de locs type 62 waren er heel wat stelplaatswijzigingen. De belangrijkste verschuiving hier was de overdracht van 9 machines van de stelplaats Kortrijk (waaronder ook 7 stuks die officieel tot het effectief van Merelbeke behoorden, maar te Kortrijk werden onderhouden) aan Hasselt, ter vervanging van de locs type 60 aldaar. Een nieuwigheid is ook de inzet door de stelplaats Kinkempois van 62-ers, ter vervanging van de 73-ers, voor het slepen van de mengerwagentreinen (treinen met speciale wagons voor het vervoer van vloeibaar staal). Bij de aan Kinkempois overgedragen machines bevinden zich ook de locs 6274, 6289, 6323, 6324 en 6329 die officieel tot het effectief van Monceau behoorden maar te Haine-St-Pierre werden onderhouden. Door deze overdracht verloor de stelplaats Haine-St-Pierre haar laatste baandiesels en beschikt ze nu nog enkel over rangeerdiesellocs type 84.

72 : (aanvulling bij VeBOV-Koerier 085)

Op 17.11.85 werd de op dat ogenblik defekte 7214 officieel buiten dienst gesteld. Begin november werd deze loc echter terug in dienst genomen na herstelling met onderdelen van de loc 7201 waarvan de buitendienststelling op dat ogenblik reeds was aangevraagd. Om ondanks zijn administratieve buitendienststelling toch met de herstelde 7214 te kunnen rijden werd deze loc dan vernummerd in 7201 (officieel pas op 15.11.85) en kreeg de 7201 het nummer 7214.

Op 13.11.85 werd dan de oorspronkelijke 7201 (voorzien van het nummer 7214) buiten dienst gesteld. Op 02.02.86 werd deze loc tesamen met de 7202, 7203, 7204, 7207 en 7212 afgevoerd naar Aarschot om daar gesloopt te worden.

Na 02.02.86 bleven dan uiteindelijk nog de 7209 en de 7201 (ex 7214) over te Antwerpen Dam. De 7209 blijft bewaard als museumloc terwijl de 7201 zal gebruikt worden voor eventuele reserveonderdelen.

73 : Stelplaatswijzigingen :	7338	Kinkempois	-	Ronet	01.06.86
	7339	"	-	"	01.06.86
	7340	"	-	"	01.06.86
	7341	"	-	"	01.06.86
	7342	"	-	"	01.06.86

De 73-ers die te Kinkempois vrijkwamen door de aankomst van de 62-ers werden overgedragen aan Ronet.

80 : Door de invoering van het "TOP-plan" (Transport Optimalisé) voor het goederenverkeer zullen er in de nabije toekomst een 50-tal kleine rangeerdiesels van de types 80, 83 en 84 overtollig zijn. Deze locs zullen in eerste instantie in reserve geplaatst worden, in afwachting van een definitieve buitendienststelling op middellange termijn. Op 01.06.86 werden aldus reeds de locs 8014, 8015, 8016, 8017, 8021, 8023, 8029, 8036, 8038, 8039, 8041, 8042 en 8044 van Merelbeke in park (inactieve reserve) geplaatst.



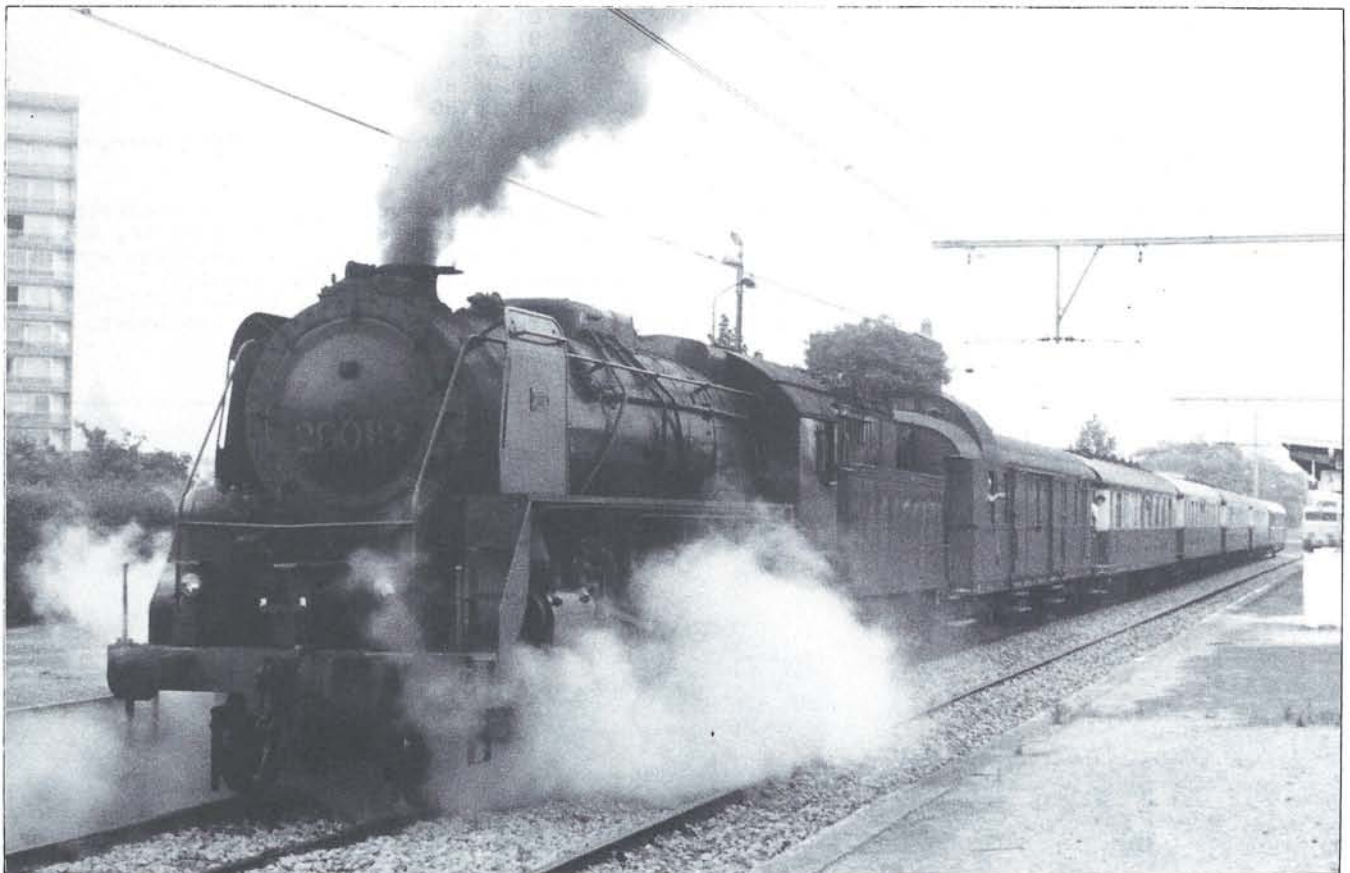
De 6201, met een IK-trein op weg naar Eeklo, rijdt over de spoorweg- en voetgangersbrug over het kanaal Gent - Terneuzen. Gent Muide, 10.07.86

83 : Op 01.06.86 werden de 8306, 8307, 8308, 8318 en 8321 van Monceau in park gesteld.

84 : Stelplaatswijzigingen :	8401 Ronet	- Stockem	01.06.86
	8402 "	- "	01.06.86
	8419 "	- "	01.06.86
	8420 "	- "	01.06.86
	8421 "	- "	01.06.86
	8422 Haine-St-Pierre	- "	01.06.86
	8425 Ronet	- "	01.06.86
	8442 Montzen	- Antwerpen Dam	01.06.86
	8452 Kortrijk	- "	01.06.86
	8454 "	- "	01.06.86

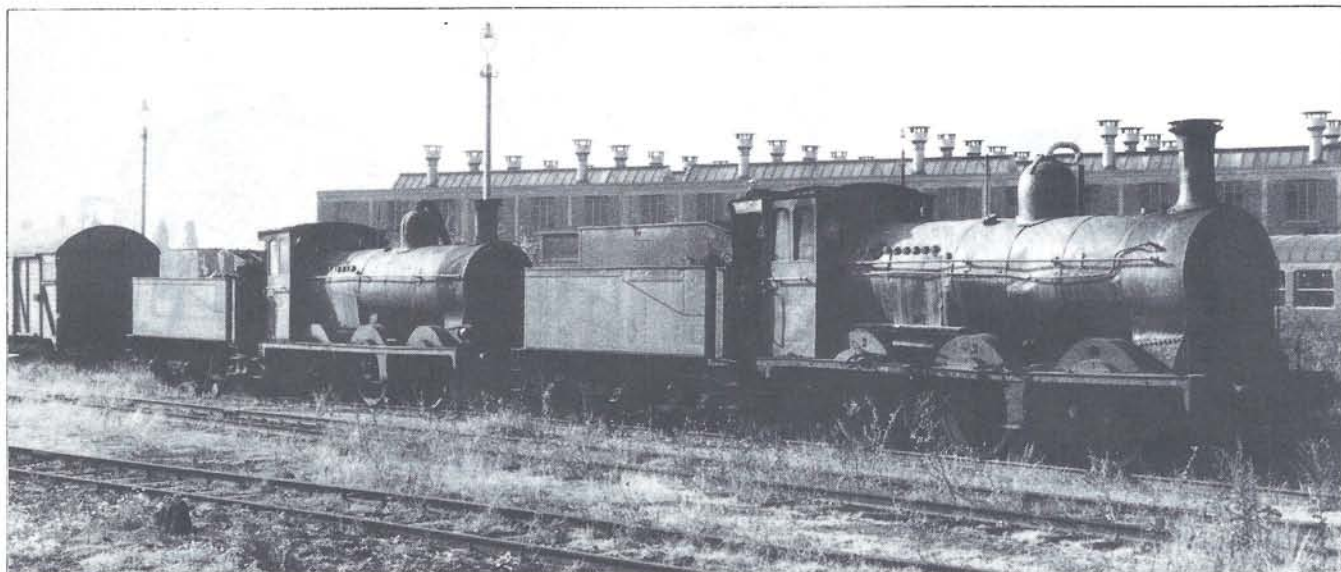
De zes machines van dit type van Ronet en één loc van Haine-St-Pierre werden overgedragen aan Stockem (maar worden onderhouden te Latour). Een deel van deze overgedragen locs werd te Latour onmiddellijk in park gesteld, namelijk de 8401, 8402, 8420 en 8425 evenals de vroeger reeds aanwezige 8403 en 8418. De 8404, 8407, 8409, 8411 en 8423 van Montzen en de 8410, 8416, 8428, 8446 en 8448 van Haine-St-Pierre werden eveneens in park gesteld.

Historisch materieel



De 29013 met de befaamde Rheingold tijdens één van de dit jaar georganiseerde speciale stoomritten. Antwerpen Oost, 20.06.86.

Vanaf het einde van de jaren '50 werden meerdere buitendienstgestelde stoomlocs type 41/44 in diverse stelplaatsen gebruikt als verplaatsbare verwarmingsketels. Sommige van deze locs bleven zelf tot in de loop van de jaren '70 in dienst. Op 23.11.78 werden twee zulke stoomlocs/verwarmingsketels die te Haine-St-Pierre stonden afgesteld, overgebracht naar Leuven waar zij werden opgenomen in de NMBS-museumreserve. Het waren de machines A 621/11 (ex 44.021) en A 621/103 (ex 44.225). Einde '85 werd de A 621/103 overgebracht naar Hasselt. Daar zal men deze machine type 44 uiterlijk restaureren. Ontbrekende onderdelen zullen eventueel van de A 621/11 die nog te Leuven staat worden gerecupereerd.



De verplaatsbare verwarmingsketels A 621/103 (links) en A 621/11, beiden voormalige stoomlocomotieven type 41/44. Haine-St-Pierre, 29.09.77.

Exploitatie

In mei en juni werd het spoorverkeer geruime tijd geheel of gedeeltelijk lamgelegd door de stakingen tegen de verwachte bezuinigingen van het St-Annaplan. Zoals dit de laatste decennia een gewoonte is geworden, waren de stakingsacties in het Waalse landsgedeelte harder en van langere duur dan in het Vlaamse land.

Dit verschil in stakingspatroon had alvast één merkwaardig gevolg. Op maandag 19.05.86, toen er wel in Wallonië maar niet in Vlaanderen werd gestaakt, reed voor het eerst sinds 1958 terug een reizigerstrein van Dunkerque (F) naar Adinkerke. Deze trein met 13 SNCF-rijtuigen en zowat 1200 bedevaarders kwam van Lourdes en was op weg naar Antwerpen. Normaal moest deze trein via Lille, Mouscron (Moeskroen), Kortrijk en Gent naar Antwerpen rijden. Wegens de "Waalse" staking werd hij echter omgeleid via Dunkerque om van daaruit de grens over te steken naar Adinkerke waar de Franse diesellocomotief werd vervangen door een Belgische. Vervolgens reed de bedevaartstrein via Lichtervelde, Kortrijk en Gent naar zijn eindbestemming.

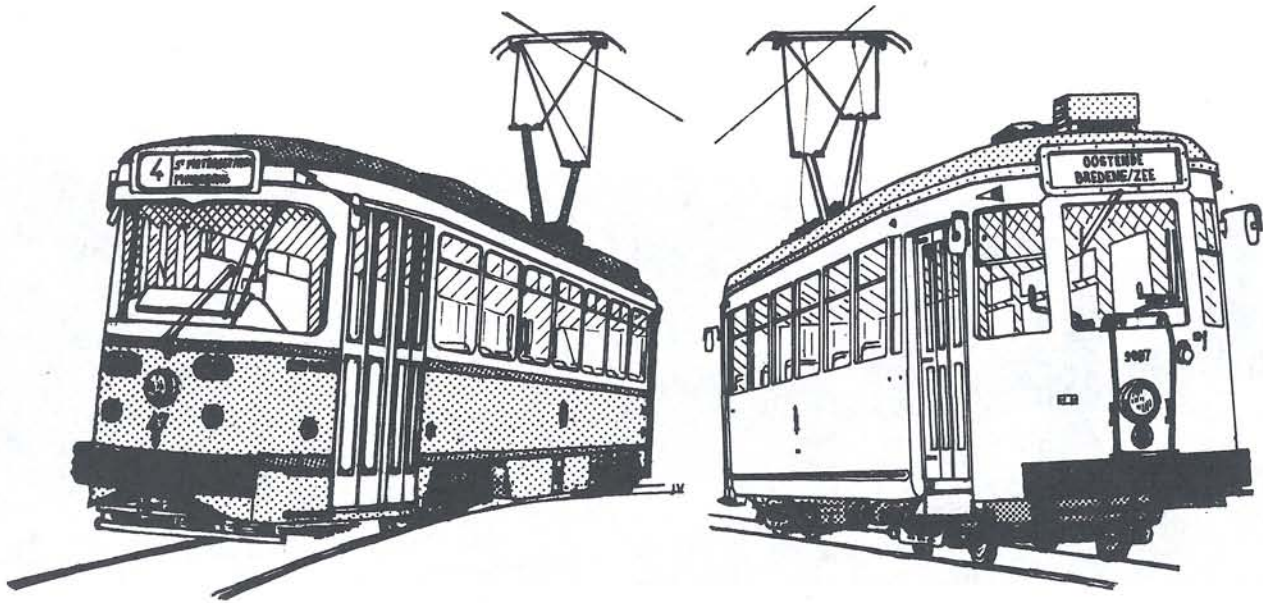
Tijdens de stakingen werden via Dunkerque - Adinkerke ook een aantal internationale goederentreinen rond Wallonië geleid.

Op 01.06.86 kwamen vier nieuw geëlektrificeerde baanvakken of lijnen in dienst, namelijk :

- Brugge - Torhout - Kortrijk (lijn 66);
- Halle - Ath - Tournai (lijn 94);
- Enghien (Edingen) - Geraardsbergen - Denderleeuw (lijnen 122, 123);
- Charleroi Ouest - Fleurus - Ottignies (lijn 140).

Deze elektrificaties zorgden voor een hele reeks wijzigingen in het dienstenpakket (IC-, IR-, L- en P-treinen) :

- de IC-verbinding G Oostende - Brugge - Kortrijk - Denderleeuw - Brussel wordt nu volledig elektrisch geëxploiteerd, met trek-duwtreinen type M4 en locomotieven type 21 en 27.
- de L-treinen Oostende - Brugge worden nu met klassieke elektrische motorstellen (248 - 270 en 659 - 664) gereden. Vanuit Brugge rijden deze L-treinen verder naar Zeebrugge.
- de IR-verbindingen Brussel - Geraardsbergen (de vroegere IR b"), Brussel - Tournai (de vroegere IR b') en Brussel - Antwerpen Centraal (de IR b) werden samengevoegd tot één doorlopende IR-verbinding Antwerpen Centraal - Geraardsbergen/Tournai, die nu volledig met klassieke elektrische motorstellen wordt geëxploiteerd. (In de weekends is deze verbinding wel beperkt tot Brussel - Geraardsbergen/Tournai.) De stellen komende van, respectievelijk met bestemming Geraardsbergen en Tournai worden te Enghien (Edingen) aan elkaar gekoppeld, respectievelijk ontkoppeld. In de richting Brussel arriveert het treingedeelte komende van Geraardsbergen het eerst te Enghien waar het wacht op het treingedeelte komende van Tournai. In de omgekeerde richting bevindt het deel bestemd voor Tournai zich vooraan de trein.
- eveneens met elektrische motorstellen worden nu de L-treinen Geraardsbergen - Denderleeuw - Aalst - Gent St-Pieters gereden. Deze treinen geven te Denderleeuw en te Aalst aansluiting met de IC-dienst H.
- op de verbinding Charleroi Ouest - Ottignies werden de dieselgesleepte M1-trek-duwstellen vervangen door klassieke elektrische motorstellen.
- om de lijn 124 Brussel - Charleroi te ontlasten worden talrijke goederentreinen afkomstig van Antwerpen of Brussel nu omgeleid via de lijn 140 Ottignies - Charleroi.



miva

Rollend materieel

Op 15.07.86 werd de autobus 1010 als laatste van de eerste schijf van 50 nieuwe Mercedes - Jonckheere-bussen geleverd. De 1010 kwam pas na de reeks omdat na de assemblage bij Jonckheere een ernstig defect aan de motor was vastgesteld.

De MIVA beschikt hiermee nu over 49 nieuwe bussen. Ze worden vooral ingezet op de lijnen (in volgorde van prioriteit) 25/25bis, 17/27, 19/20, 33, 26 en 1. Op de lijnen 6/34, 9, 13, 16, 18, 23, 28 en 31 worden de nieuwe bussen nog niet of eerder zelden ingezet.

De prototypebus 1001 die vanaf oktober 1985 geruime tijd proef reed bij de MIVA maar officieel nog niet werd geleverd, bevindt zich terug bij de constructeur Jonckheere waar zij diverse aanpassingen ondergaat teneinde identiek aan de serievoertuigen te zijn.

autobus nr.	chassis nr.	koetswerk nr.	nummer-plaat	datum levering	datum in dienst	
1002	307.555.52.000	053	19690	5024.P	07.02.86	10.02.86
1003		054	19691	5028.P	18.03.86	01.04.86
1004		055	19692	5158.P	21.03.86	28.03.86
1005		056	19693	6102.P	21.03.86	28.03.86
1006		057	19694	FZB-198	24.03.86	28.03.86
1007		058	19695	FZB-199	24.03.86	01.04.86
1008		059	19696	FZB-200	27.03.86	14.04.86
1009		060	19697	FZB-201	27.03.86	08.04.86
1010		061	19698	FZB-202	15.07.86	.07.86
1011		062	19699	3146.P	01.04.86	04.04.86
1012		063	19700	5197.P	01.04.86	11.04.86
1013		064	19701	5600.P	03.04.86	08.04.86
1014		065	19702	5605.P	14.04.86	16.04.86
1015		066	19703	5606.P	14.04.86	16.04.86
1016		067	19704	GAN-902	17.04.86	22.04.86
1017		068	19705	GAN-903	17.04.86	22.04.86
1018		069	19706	GAN-904	22.04.86	24.04.86
1019		070	19707	GAN-905	22.04.86	29.04.86
1020		071	19708	GAN-906	24.04.86	30.04.86
1021		072	19709	GAN-907	28.04.86	01.05.86
1022		073	19710	GAN-908	28.04.86	30.04.86
1023		074	19711	GAN-909	30.04.86	07.05.86
1024		075	19712	GAN-901	05.05.86	15.05.86
1025		076	19713	GAN-910	05.05.86	09.05.86
1026		077	19714	3153.P	20.05.86	26.05.86
1027		078	19715	3148.P	15.05.86	22.05.86
1028		079	19716	3152.P	15.05.86	22.05.86
1029		080	19717	5093.P	22.05.86	27.05.86

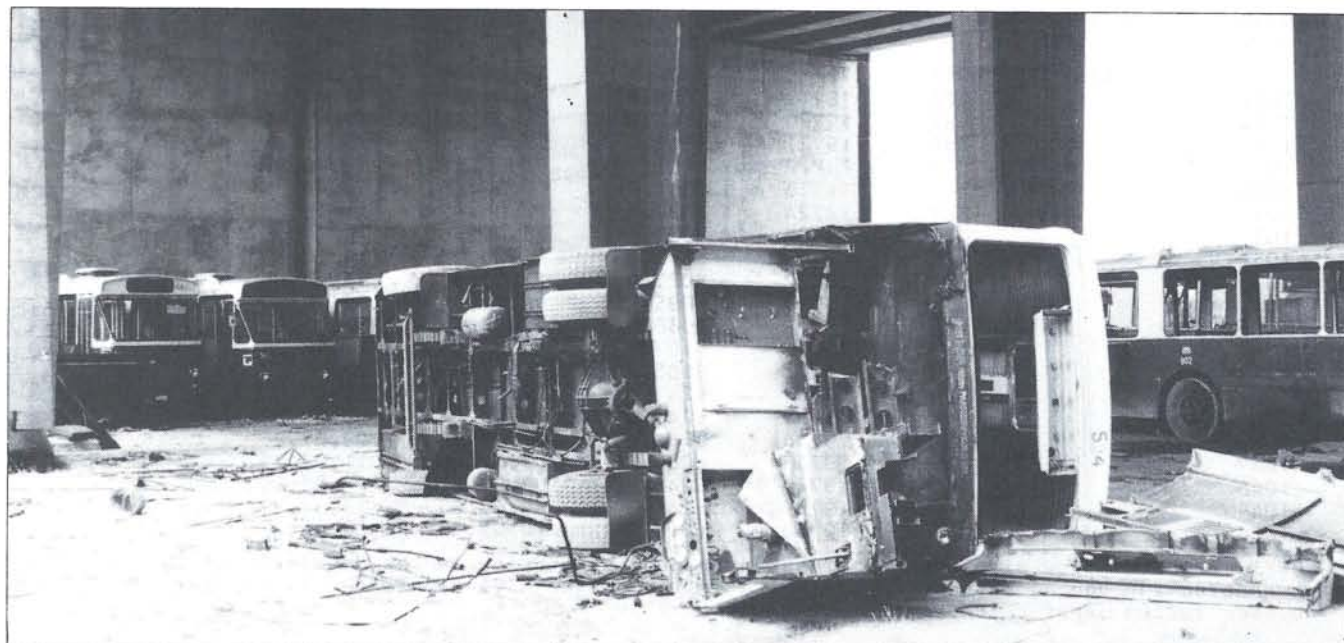
autobus nr.	chassis nr.	koetswerk nr.	nummer-plaat	datum levering	datum in dienst	
1030	307.555.52.000	081	19718	6060.P	22.05.86	27.05.86
1031		082	19719	5196.P	26.05.86	27.05.86
1032		083	19720	5194.P	29.05.86	03.06.86
1033		084	19721	5156.P	29.05.86	03.06.86
1034		085	19722	5161.P	02.06.86	04.06.86
1035		086	19723	5601.P	11.06.86	16.06.86
1036		087	19724	5090.P	10.06.86	11.06.86
1037		088	19725	5091.P	10.06.86	12.06.86
1038		089	19726	5023.P	12.06.86	17.06.86
1039		090	19727	5027.P	12.06.86	26.06.86
1040		091	19728	6095.P	18.06.86	23.06.86
1041		092	19729	5030.P	19.06.86	23.06.86
1042		093	19730	6107.P	19.06.86	23.06.86
1043		094	19731	6105.P	23.06.86	24.06.86
1044		095	19732	6241.P	26.06.86	04.07.86
1045		096	19733	6243.P	30.06.86	05.07.86
1046		097	19734	6248.P	01.07.86	09.07.86
1047		098	19735	6239.P	07.07.86	11.07.86
1048		099	19736	6246.P	07.07.86	.07.86
1049		100	19737	6244.P	08.07.86	16.07.86
1050		101	19738	6097.P	10.07.86	24.07.86

Begin augustus werd bij Jonckheere gestart met de assemblage van de onderstellen van de tweede schijf van 40 bussen (30 voor MIVA en 10 voor de MIVA-pachter De Polder nv). Deze bussen zullen vanaf oktober geleverd worden.

Door het in dienst stellen van de nieuwe Mercedes-Jonckheere-bussen konden reeds heel wat oudere bussen worden afgevoerd, namelijk de volledige reeksen 531 - 560, 561 - 575 en 576 - 590, alsmede een deel van de reeks 591 - 610. In afwachting van de levering van de tweede schijf nieuwe bussen zijn de ex-Brusselse bussen, met uitzondering van de 430 en de 480, en de 595, 596, 597, 600, 604, 605 en 608 nog in dienst. De ex-Brusselse bussen worden nu bijna uitsluitend op de lijnen 6/34 en 9 ingezet.



Van de recent buiten dienst gestelde bussen was de op 11.04.68 geleverde AB 538 diegene die het langst dienst deed bij de MIVA, namelijk 18 jaar, 1 maand en 1 dag (van 13.04.68 tot 14.05.86). Op 19.04.86 maakte de VeBOV-afdeling Autobus nog een afscheidsrit met deze bus, o.a. op lijn 33. Deurne, Vosstraat; 19.04.86.



Afbraak van enkele van de
buiten dienst gestelde
MIVA-bussen.
Antwerpen; 17.07.86.

autobus nr.	chassis- en koetswerknr.	nummer- plaat	datum buiten dienst	datum verkoop
531	4401	3146.P	28.03.86	Museumbus
532	4402	5195.P	25.02.85	05.04.85
533	4403	5197.P	28.03.86	08.04.86
534	4404	5600.P	28.03.86	08.04.86
535	4405	5605.P	04.04.86	08.04.86
536	4406	5606.P	10.04.86	08.04.86
537	4407	5607.P	10.11.82	24.01.83
538	4408	3148.P	14.05.86	08.04.86
539	4409	3150.P	22.08.84	31.01.85
540	4410	3152.P	14.05.86	08.04.86
541	4411	5093.P	20.05.86	08.04.86
542	4412	5155.P	12.06.82	24.01.83
543	4413	6060.P	14.05.86	08.04.86
544	4414	3151.P	22.08.84	31.01.85
545	4415	5196.P	20.05.86	08.04.86
546	4416	3147.P	08.11.83	30.11.83
547	4417	5194.P	28.05.86	08.04.86
548	4418	5602.P	08.11.83	30.11.83
549	4419	3149.P	10.11.82	24.01.83
550	4420	5094.P	25.02.85	05.04.85
551	4421	5156.P	28.05.86	08.04.86
552	4422	5157.P	13.06.83	30.11.83
553	4423	5198.P	17.05.85	31.01.86
554	4424	5089.P	13.06.83	30.11.83
555	4425	3153.P	04.04.86	08.04.86
556	4426	3154.P	14.06.83	30.11.83
557	4427	5162.P	15.06.83	30.11.83
558	4428	5161.P	28.05.86	08.04.86
559	4429	5164.P	10.11.82	24.01.83
560	4430	5601.P	04.06.86	08.04.86
561	4762	682.P.2	22.06.83	30.11.83
562	4763	5158.P	02.12.85	31.01.86
563	4764	5090.P	04.06.86	08.04.86
564	4765	5091.P	04.06.86	08.04.86
565	4766	5092.P	09.10.84	31.01.85
566	4767	5159.P	15.06.83	31.01.85
567	4768	5160.P	10.11.82	24.01.83
568	4769	5163.P	22.08.84	31.01.85
569	4770	5023.P	14.05.86	08.04.86
570	4771	5024.P	18.12.85	08.04.86
571	4772	5029.P	30.08.85	31.01.86
572	4773	6100.P	10.11.82	24.01.83
573	4774	6109.P	10.11.82	24.01.83
574	4775	6245.P	30.08.85	31.01.86
575	4776	6247.P	23.04.85	31.01.86

autobus nr.	chassis- en koetswerknr.	nummer- plaat	datum buiten dienst	datum verkoop
576	4777	5025.P	05.03.85	31.01.86
577	4784	5027.P	14.05.86	23.07.86
578	4778	6094.P	10.06.86	23.07.86
579	4779	6095.P	11.03.86	23.07.86
580	4780	6098.P	12.08.83	30.11.83
581	4782	6096.P	28.05.84	28.05.84
582	4781	6240.P	28.05.84	28.05.84
583	4783	5026.P	22.08.84	02.10.84
584	4785	5030.P	18.06.86	23.07.86
585	4786	6107.P	18.06.86	23.07.86
586	4787	6105.P	18.06.86	23.07.86
587	4788	6241.P	30.06.86	23.07.86
588	4789	6243.P	30.06.86	23.07.86
589	4790	6248.P	10.06.86	23.07.86
590	4791	6239.P	30.06.86	23.07.86

De buiten dienst gestelde bussen hadden elk zowat 600 000 à 800 000 km afgelegd in hun 14 à 18 jaar lange carrière.

Ter promotie van twee Antwerpse toeristische attracties werden twee trams en twee bussen herschilderd in een speciale publicitaire livrei. De pcc 2163 en de autobus 625 toeren nu rond met reclame voor Flandria (havenrondvaarten). Beide voertuigen kwamen begin mei in dienst. De pcc 2087 en de autobus 628 werden beschilderd met allerlei exotische dieren als publiciteit voor de Antwerpse Zoo. De 2087 kwam in dienst vanaf 08.07, na een korte officiële persrit met de Zoo-directie. De bus 628 kwam tenslotte begin augustus in dienst. De bus 625 (Flandria) wordt sinds 01.07 bijna uitsluitend gebruikt voor de buspendel Zoo-Flandria. Ook de 628 doet hoofdzakelijk dienst op deze pendellijn.

De autobus 322 van de firma De Polder nv kwam na herstelling door Mercedes-Duitsland begin juni terug in dienst.



Op 27.06.86 werd de pcc 2118 op de hoek van de Cruyslei en de Gitschotellei te Borgerhout (lijnen 8 en 11) in de flank gegrepen door een vrachtwagen. De tram werd hierbij redelijk zwaar beschadigd en zal dus gedurende enkele maanden buiten dienst zijn voor herstelling.

Exploitie

Einde mei en begin juni werd ook te Antwerpen het openbaar vervoer sterk gestoord door een reeks "waarschuwings"-stakingen (op 06, 16, 21, 22, 23 en 30.05 en 13.06). Deze waren gericht tegen de verwachte bezuinigingsmaatregelen van het St-Annaplan dat in die periode door de regering werd uitgewerkt.

Bij de MIVA week het verloop van deze stakingen echter sterk af ten opzichte van dit bij de andere vervoermaatschappijen. De exploitatie werd namelijk nooit volledig stilgelegd. Werkwillige chauffeurs konden steeds aan de slag met voertuigen die op diverse plaatsen buiten de stelplaatsen waren opgesteld. Zo stond er steeds een reeks autobussen gestald op de Singel, tussen Berchem-station en Berchem-kerk, en nabij de busstelplaats. Trams werden opgesteld aan de verschillende eindpunten en op diverse wijksporen, o.a. aan het Antwerp Stadion, op de Engelselei te Borgerhout (Stenenbrug), aan de Koninklijke laan te Berchem en aan de pre-metroinrit in de Mercatorstraat.

Deze wat merkwaardige anti-stakingstactiek werd door de MIVA voor het eerst toegepast bij een staking op maandag 02.03.81. In de vooravond van zondag 01.03.81 werden toen een 40-tal trams en een 60-tal bussen uit de stelplaatsen gereden en op diverse plaatsen langsheen het net opgesteld. De bussen werden toen nog over verschillende opstelplaatsen verdeeld, dit in tegenstelling met de huidige, meer geconcentreerde opstelling langsheen de Singel.

(Bij de staking van 02.03.81 werden telkens 8 bussen opgesteld op volgende plaatsen :

- op de Boomsesteenweg te Wilrijk, nabij de rijkswachtkazerne;
- op de Vlaamse kaai (gedempte Zuiderdokken);
- op de Gerard Le Grellelaan, nabij het Crest Hotel;
- op de Roderveltlaan te Berchem, tegen de Fruithoflaan aan;
- voor Berchem Sport (Berchem Stadionstraat te Berchem);
- op de Binnensingel, tussen Berchem-station en Berchem-kerk;
- op het Foorplein te Deurne, ter hoogte van de toenmalige pre-metrowerf;
- op de Binnensingel, nabij de Pretoriastraat.)

Ook dit jaar was deze, door de vakbonden als provocerend ervaren tactiek voor enkele oververhitte stakers aanleiding tot sabotagedaden zoals het inslaan van voorruit van trams en bussen, het lek steken van banden en het met cement volgieten van rails.

Een ander zeer merkwaardig, maar bijna onopgemerkt feit tijdens deze stakingsgolf was de inzet van enkele bussen van de MIVA-pachter De Polder nv op de MIVA-lijnen 25, 25 bis, 16, 9 en 31. Het was de eerste maal dat materieel en personeel van een prive-exploitant werden ingezet (*) om toch voor een minimum dienstverlening te zorgen op door een overheidsbedrijf geexploiteerde lijnen/(*) als "stakingsbrekers" tegenover het overheidsperoneel ((*) schrappen wat U niet past).

Als klap op de vuurpijl bij deze staking, bood de MIVA-directeur-generaal het Antwerpse publiek op 16.05, midden in een stakingsgolf, een dagje gratis rijden aan met de schaarse toch in dienst zijnde trams en bussen.

Enkele vanwege de staking buiten de busgarage opgestelde bussen. Berchem, Binnensingel; 05.86.

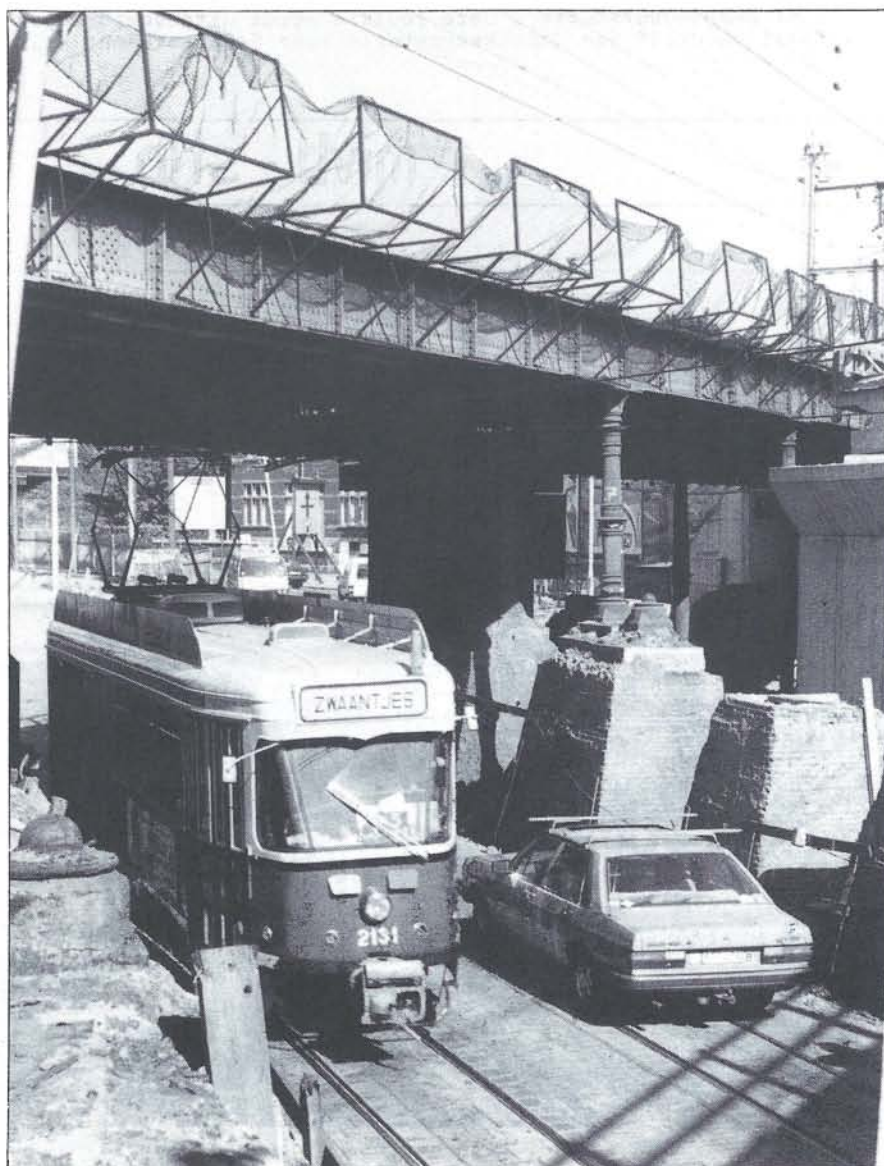


Door de vordering van de bouw van het toekomstige ondergrondse tramstation Schijnpoort en van de nieuwe spoorbrug aldaar, konden de sporen van de tramlijnen 3 en 12 vanaf het kruispunt Noordersingel/Slachthuislaan terug naar de middenberm van de Schijnpoortweg worden verplaatst. Ook onder de spoorwegbrug werden de tramsporen naar het midden van de rijweg verplaatst. Met uitzondering van een kort stuk onder het nog niet vernieuwde bruggedeelte bevinden de sporen zich nu op hun definitieve plaats (tot bij de indienststelling van de ondergrondse tramtunnel).

Om deze spoorwijzigingen te kunnen uitvoeren werd vanaf vrijdag 13.06 te 19h het tramverkeer op de lijn 3 tussen het Centraal Station en Schijnpoort omgeleid via de lijn 12. Tegelijkertijd werd de buspendel Merksem - Schijnpoort verlengd tot aan het Centraal Station via de Pothoek-, Kerk- en Carnotstraat. Vanaf zaterdag 14.06 werden de lijnen 3 en 12 ingekort tot aan Schijnpoort. Hierbij keerden de trams van lijn 3, respectievelijk lijn 12 terug via de verbindingsspooren Halenstraat - Pothoekstraat en terugrit naar het Centraal Station via lijn 12, respectievelijk lijn 3. Tussen de Slachthuislaan en de respectievelijke termini Merksem en Wim Saerensplein werd met bussen gependeld. Vanaf maandag 16.06.86 kwamen de nieuwe sporen tussen de Halenstraat/Pothoekstraat en de Noordersingel/Slachthuislaan in dienst.

Vanaf begin september zal ook op de trams de zelfbediening van de deuren in dienst worden gesteld. Hierdoor zal het eindelijk mogelijk worden om bij de gekoppelde tramstellen (op de lijnen 7, 8 en 12) de tweede bestuurder die nog steeds meereed voor het bedienen van de deuren en het toezicht op de vervoerbewijzen af te schaffen.

De pcc 2131 die na zijn dienst op lijn 12 op de terugweg is naar de stelplaats te Hoboken, passeert onder de spoorbruggen aan de Schijnpoort. Uiterst rechts ziet men de betonnen middenpijler voor één van de nieuwe bruggdelen. In het midden de oude spoorbrug die ondertussen verder gesloopt wordt. Deze metalen balkbrug rustte via een reeks metalen pijlers op enorme gemetste sokkels. Achter de oude spoorbrug bevindt zich nog een voorlopige spoorbrug die speciaal werd aangelegd om een deel van de oude brug voor het spoorverkeer buiten dienst te stellen en deze dan in fasen te vervangen door de nieuwe betonnen brug. Antwerpen, Schijnpoortweg; 12.05.86.



mivg

Tijdens de Gentse Feesten van 19.07 tot 28.07.86 pendelde de pcc 39 als gratis "feesttram" tussen het St-Pietersstation en de Korenmarkt. Deze actie werd gesponsord door een grootwarenhuisketen en enkele bier-, frisdrank- en koffieproducenten die het tramrijtuig overvloedig met hun reclame hadden versierd.

Zoals dit de voorbije jaren reeds het het geval was werd tijdens de Gentse Feesten het tramverkeer dagelijks onderbroken op het vak Korenmarkt - Gravensteen, en dit vanaf 14h tot het einde van de dienst. Omstreeks 23h 30 keerden wel telkens de laatste twee trams, van de lijn 1 en van de lijn 4, vanaf het Gravensteen tesamen terug doorheen de feestende mensenmassa, waarna de ene tram (lijn 1) nog een laatste rit naar het St-Pietersstation deed en de andere (afkomstig van lijn 4) rechtstreeks naar de stelplaats reed. Eveneens tijdens de Feesten werden de buslijnen 17, 18, 30, 31, 5 en 50 in het stadscentrum gedeeltelijk omgeleid.

Vanaf maandag 29.09.86 zal de MIVG een gecombineerde tramlijn Moskou - Zuid - Korenmarkt - Muidebrug - Rabot - St-Pietersstation in dienst stellen. Deze nieuwe tramlijn is een combinatie van de huidige tramlijnen 4 en 10 en zal het lijnnummer 40 dragen.

De 33 bussen van de reeks 1 - 34 (AB 23 werd na een ongeval gesloopt) krijgen momenteel een extra revisie om hen wat langer in dienst te kunnen houden in afwachting van een bestelling van 33 nieuwe 3-deursbussen. Deze revisie wordt uitgevoerd door de firma Brill uit Roeselare (het familiebedrijf van Staatssecretaris voor Openbaar Ambt Brill).

mivb - stib



De verbouwde 7714/7514 tijdens zijn overbrenging van de werkplaatsen elektriciteit in de Belgradostraat naar de schilderswerkplaatsen Antwerpsestwg. Vorst, Fonsnylaan; 21.03.85.

Op 05.06.86 verliet de gpcc 7779 de MIVB-schilderswerkplaatsen aan de Antwerpsesteenweg. Hiermee kwam een einde aan het op 08.10.79 gestarte programma voor de verbouwing van de enkelrichtingstrams type 7500 tot dubbelrichtingstrams type 7800. Van de gpcc's type 7500 rest momenteel nog enkel het afwijkende prototype 7500, dat niet zal verbouwd worden. Tijdens hun verbouwing werden de nieuwe rijtuigen type 7700 ook uitgerust met zelfbediening van de deuren. In aansluiting op de reeks 7500/7700 worden nu ook alle gpcc's type 7800 (die reeds dubbelrichtingstrams waren) uitgerust voor zelfbediening van de deuren. Tevens ondergaan ze een reeks aanpassingen om technisch en uiterlijk identiek te zijn aan de rijtuigen type 7700. Hierdoor zal één uniform rijtuigtype 7700-7800 ontstaan. Om ook numeriek tot een doorlopende reeks te komen (7701 - 7 27), zullen de rijtuigen 7828 en 7829 bij hun verbouwing worden vernummerd in respectievelijk 7800 en 7799. De gpcc 7830 werd reeds in 1983 vernummerd toen hij na een zwaar ongeval werd hersteld en verbouwd volgens de normen van de serie 7700. Dit rijtuig kreeg toen het nummer 7729 en vulde zo de plaats op van de destijds uitgebrande 7529.

Op 23.06.86 werd het ondergrondse niveau -2 van het metro/premetrostation Simonis in dienst genomen. Sindsdien rijden de trams van de lijnen 19 en 103 ondergronds tussen de Leopold II-laan en respectievelijk de Vrijheidslaan en de Jetteselaan. De totale lengte van het nieuwe tunnelvak (station en de er op aansluitende hellingen) bedraagt 1270 m.

miva / mivb - stib / stic

Op 21.06.86 organiseerden de verenigingen MSVB en ASVi een gemengde tram-busuitstap naar Henegouwen. Hierbij had te Charleroi-Sud een "historische" ontmoeting plaats tussen drie Brusselse en ex-Brusselse bussen type Van Hool - Fiat 420 HA U van de vroegere reeks 8421 - 8483.

Links de STIC-bus 139, die vroeger bij de MIVB dienst deed onder het nummer 8435; in het midden de MIVA-bus 483, de voormalige 8470 van de MIVB; en rechts de gerestaureerde Brusselse 8441.



stil



Begin mei startte de firma Van Hooi te Koningshooikt (Lier) met de bouw van 17 nieuwe gelede bussen voor de STIL (serie 724 - 740).



nmvb - sncv - nkg

Kusttram

Op 13.04.86 reed de tramlijn 2 Oostende - De Panne voor het laatst via de Albert I-laan te Nieuwpoort-Bad.

Vanaf 14.04 werd gestart met de werken voor het aansluiten te Nieuwpoort-Bad en te Oostduinkerke Groenendijk, van de nieuwe sporen op de Elisalaan (parallel met de Albert I-laan, maar enkele honderden meters meer landinwaarts gelegen). Hiervoor werd het tramverkeer van de lijn 2 beperkt tot Westende en werd een buspendel met lijnaanduiding 768 Oostende - De Panne ingelegd tussen Westende en De Panne.

Vanaf 01.05 werd op het nieuwe vak het noorderspoor (het langs de zeezijde en dus meest noordelijk gelegen spoor) in dienst genomen, met enkelspoorexploitatie tussen Nieuwpoort overweg en Oostduinkerke-Bad. Vanaf 17.05 (herneming van de exploitatie na een St-Anna-staking) werd deze enkelspoorexploitatie ingekort tot het baanvak Nieuwpoort-Bad - Oostduinkerke-Bad. Op 24.05 werd tenslotte ook het zuiderspoor in dienst genomen.

In de namiddag van 23.05 werd de bovenleidingswerktrein van de firma CEI ontspoord in de nieuwe spoorbocht op het kruispunt Elisalaan/Albert I-laan te Nieuwpoort-Bad en herspoord op het oude buiten dienst gestelde spoor. Vanaf 26.05 werd deze werktrein gebruikt voor het demonteren van de oude bovenleiding op de Albert I-laan. Sinds het beëindigen van deze werken staat de bovenleidingswerktrein afgesteld op het vroegere wijkspoor nabij het NMVB-vakantiehuis Zonnebloem. In de toekomst zal het wijkspoor Zonnebloem en de bijbehorende stapelplaats van de dienst Weg & Werken terug geïntegreerd worden in een nieuw aan te leggen keerlus.

Op 24.06.86 deed zich op het nieuwe spoor in de Elisalaan te Nieuwpoort reeds een eerste ernstig ongeval voor. Nadat een kraan de bovenleiding van het noorderspoor had weggerukt ter hoogte van de Kinderlaan, werd overgegaan tot enkelspoorexploitatie op het zuiderspoor tussen Nieuwpoort-Bad en Oostduinkerke-Bad. Bij het achterwaarts nemen van de overloopwissel op de Elisalaan (gelegen tussen het St-Bernardusplein en de Vlaanderenstraat) ontspoorde het motorrijtuig 6026 (komende van Oostende). De ontspoorde tram ramde een bovenleidingsmast en haalde de bovenleiding naar beneden. Tenslotte ontstond door kortsluiting een brand onderaan het rijtuig, die gelukkig snel kon worden geblust.

Het gnr 6026 zal een tweetal maanden buiten dienst blijven voor herstelling.



Het gnr 6007 aan de halte Oostduinkerke Groenendijk, waar het nieuwe spoortraject via de Elisalaan (rechts) en het oude traject via de Albert I-laan te Nieuwpoort-Bad (links) elkaar ontmoeten. 16.07.86.

Het motorrijtuig 6002 dat bij een ontsporing op 16.07.83 met de tweede wagenbak tegen een bovenleidingspaal botste, werd dit voorjaar eindelijk hersteld. De voorbije twee jaar stond dit zwaar beschadigde rijtuig buiten dienst te Oostende waar het enigzins als plukwagen werd gebruikt. Begin juli kwam de herstelde 6002 terug in dienst.



De motorrijtuigen 6107 (links) en 6117 (rechts), beiden zwaar beschadigd bij een ongeval, afgesteld op de nieuwe sporenbundel van de stelplaats Jumet, 12.85.

Op 24.06.86 werd het motorrijtuig 6107 van Jumet overgebracht naar Oostende, waar het nu eindelijk zal hersteld worden. De 6107 heeft sinds zijn levering op 22.06.81 nog geen twee maanden dienst gedaan! Op 17.08.81 ontspoorde deze tram door te hoge snelheid op de hoek van de Lijndraaiersstraat en de Fregatstraat te Oostende (keerlus aan het kaaistation), waarbij het een bovenleidingsmast en twee huisgevels ramde. Omdat het rijtuig vrij zwaar beschadigd was werd in eerste instantie beslist om het te laten herstellen door de constructeur BN en op 17.09.81 werd het terug naar de fabrieken te Brugge gebracht. Toen het rijtuig zich daar reeds geruime tijd bevond besliste de NMVB om de beschadigde tram toch zelf te herstellen. Daarom werd de 6107 op 21 en 22.11.84 overgebracht naar Jumet, waar zich de NMVB-tramwerkplaatsen van de groep Henegouwen (de exploitatiegroep waar deze tram uiteindelijk voor bestemd is) bevinden. Te Jumet werd de 6107 als het ware gekannibaliseerd om met de gedemonteerde onderdelen andere trams te kunnen herstellen. Omdat de werkplaatsen Jumet momenteel een enorme achterstand hebben met de herstelling van diverse nieuwe gelede trams, werd nu beslist om de 6107 terug te zenden naar Oostende. Daar zal hij dan eindelijk, meer dan vijf jaar na zijn ongeval worden hersteld.

Binnenkort zal ook de 6117 voor herstelling van Jumet naar Oostende worden overgebracht. Deze tram reed op 16.03.83 te Zeebrugge in op een zware vrachtwagen. Op 13.04.83 werd ook dit rijtuig naar BN te Brugge overgebracht met de bedoeling het daar te laten herstellen. Vanaf dan is de geschiedenis van de 6117 zowat gelijklopend met die van de 6107. Na anderhalf jaar verblijf te Brugge werd de 6117 op 28 en 29.11.84 eveneens overgebracht naar Jumet waar hij verder gekannibaliseerd werd.

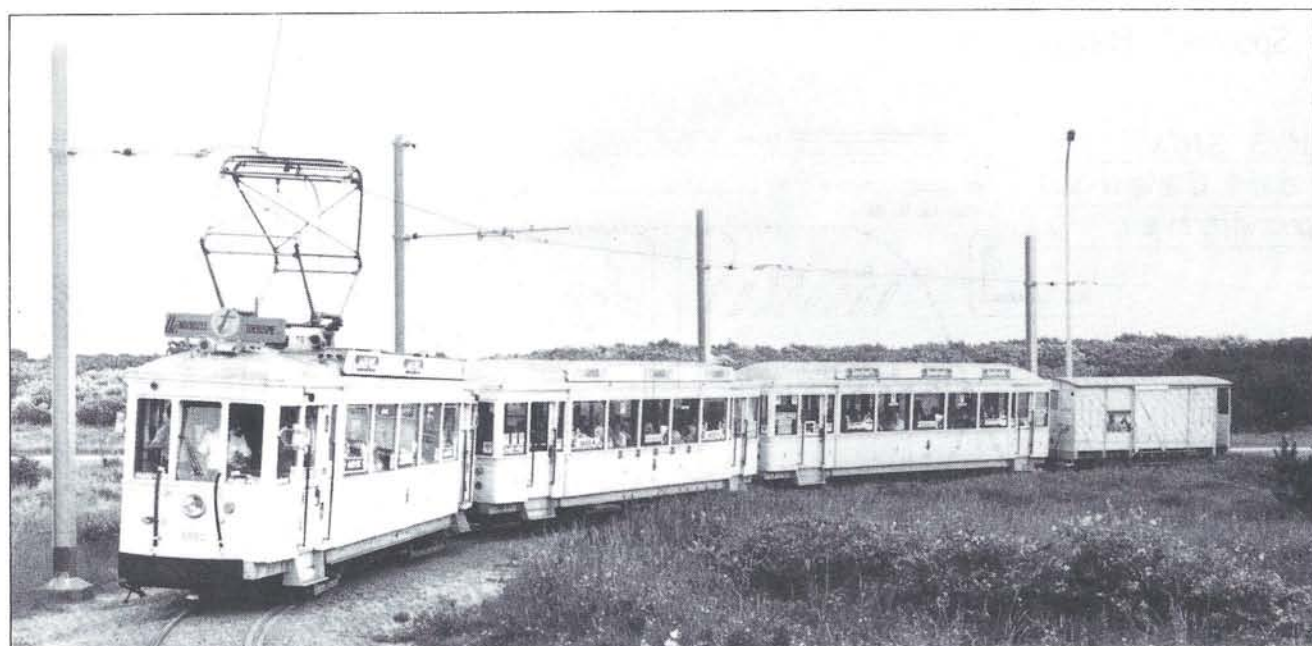
Na het transport van de 6107 bleven de NMVB-transportwagen voor trams (trekker DAF nr. 9776 met nr-plaat 1048.P ; oplegger Goldhoffer) en de twee bijbehorende begeleidingswagens (bestelwagens VW-Combi nr. 9818 met nr-plaat 0053.P en nr. 9819 met nr-plaat 0426.P) te Oostende, aangezien ze op 24.06.86 officieel werden overgedragen van de groep Brabant aan de groep West-Vlaanderen. Wanneer de tram-transportwagen niet wordt ingezet staat hij nu meestal afgesteld in de stelplaats Diksmuide (vroeger in de stelplaats Het Rad te Anderlecht).



De "Tiercé-tram" 6037 aan het eindpunt van de tramlijn te Knokke. 18.07.86.

Dok de kustlijn kreeg er dit jaar een speciale publicitaire tram bij. Op 17.07.86 werd te Oostende de 6037 officieel voorgesteld als "Tiercé-tram". De tram voert reclame voor de Belgische Tiercé en is langs de niet-deurzijde beschilderd met een reeks jockeys te paard (rennen) en langs de deurzijde met dravers en pikeurs in sulky's (harddraverijen). Vanaf vrijdag 18.07 tot zondag 31.08 wordt de 6037 iedere vrijdag, zaterdag en zondag ingezet voor speciale ritten naar de renbaan van Oostende. Op vrijdagen zet hij daar zijn reizigers even voor de rennen van 19h af, op zaterdagen en zondagen even voor de rennen van 14h. De Tiercé-tram wordt elk weekend (vr, za en zo) vanuit een andere kustgemeente ingezet, respectievelijk vanuit Blankenberge, Nieuwpoort, Heist, Oostduinkerke, De Panne, Bredene en Middelkerke. In die kustgemeente wordt dan met een (privé)-dubbeldekkbus plaatselijk promotie gevoerd voor de Tiercé. De 6037 neemt steeds vanaf Oostende de dienst van een gewone gelede tram over om dan vanuit De Panne of Knokke op het met de aanvang van de paardenrennen overeenstemmend uur terug te vertrekken richting Oostende.

De toeristische TTD-tram op de keerlus Zwarte Kiezel te De Haan. 18.07.86.



De toeristische TTO-tram (nr 9985, ahw 9944, ahw 19211, gesloten wagen A.18116) werd tijdens het Paasweekeinde (29, 30 en 31.03) en het daaropvolgende weekend (03, 04, 05 en 06.04) ingezet als "Trim-tram" tussen De Panne en Knokke. De Trim-tram-actie was een initiatief van de West-Vlaamse Sportraad en werd gesponsord door een bankinstelling en gesteund door de BRT-televisie.

De toeristische TTO-tram werd vanaf 04.07 tot 17.08 iedere vrijdag, zaterdag, zondag en maandag ingezet voor publicitaire ritten tussen Westende en De Haan (twee heen- en terugritten per dag). De ramen en de reclamefriezen van de drie rijtuigen werden hiervoor beschilderd met publiciteit voor vier verschillende bier-, frisdank- en koffiemarken.

Sinds 01.07.86 werd bij wijze van proef de frequentie op het baanvak De Haan (keerlus Zwarte Kiezel) - Westende-Bad verdubbeld. Op dit lijnstuk rijden er nu om de 7 (en een halve) minuut een tram, en dit vanaf ongeveer 8h tot 11h30 en van ongeveer 13h tot 18h. Op de secties De Haan - Knokke en Westende - De Panne werd de 15' frequentie behouden.

De NMVB-directie hoopt dat de hieruit volgende stijging van het aantal reizigers voor een voldoende grote inkomstenstijging (naar verhoopt 10% of 6 miljoen BEF) zal zorgen om de meerkosten van deze nieuwe exploitatie te dekken.

Deze nieuwe frequentieverdubbeling vormt zowat de bekroning van de in de voorbije jaren doorgevoerde frequentieverhogingen. Tijdens het zomerseizoen van 1982 werd nog om de 30' gereden, maar dan wel met gekoppelde tramstellen. Vanaf 01.09.82 werd deze 30'-frequentie voor het eerst ook buiten het zomerseizoen behouden, maar dan met losse trams. Tegelijkertijd werd op de kustlijn 'de éénmansbediening ingevoerd. Vanaf 01.07.83 werd voor de twee vakantiemaanden 15'-dienst ingevoerd met losse trams. Deze 15'-frequentie werd ook tijdens de zomermaanden van '84 en '85 toegepast.

Tesamen met de frequentie werd ook het aantal voorverkooppunten opgedreven. Het bedraagt nu 34 zodat momenteel meer dan de helft van de 67 haltes er een heeft.

Door de Jong-Economische Kamer (Jaycees) Veurne-Westkust wordt een opiniepeiling georganiseerd betreffende de problematiek van de kusttram aan de Westkust. Voor deze enquête wordt niet alleen een grote respons verwacht van de plaatselijke bevolking, maar ook van de doorsnee weggebruiker en de toeristen. Enqueteformulieren liggen ter beschikking bij de toeristische diensten, aan de tramloketten en bij verhuuragenschappen aan de Westkust.

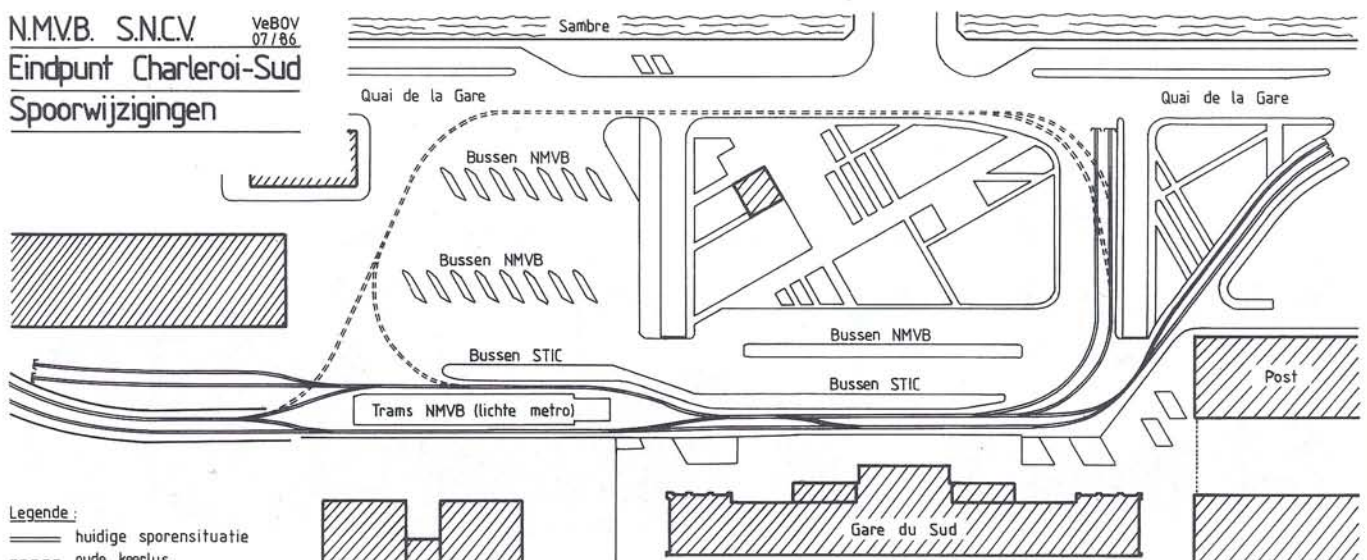
Voor de aanvang van het zomerseizoen werden beperkte "restaurantierwerken" uitgevoerd aan het tramhuisje op de Marie-Joséplaats te Oostende. Deze werken konden uitgevoerd worden nadat de Stad Oostende het plan liet varen om op de plaats van dit tramhuisje nieuwe gebouwen op te trekken voor een nieuw kantoor voor de toeristische dienst. Voor het ontwerp van dit toerismekantoor had de stad Oostende zelfs een architectuurwedstrijd uitgeschreven.

Dit voorjaar werd door de NMVB gestart met het volledig uitgraven van de grasaanplantingen tussen de sporen te Heist. Bij het begin van het zomerseizoen was het gras reeds verwijderd op het vak tussen Zeebrugge en Heist-Heldenplein. Na de zomer zal ook op het vak Heist-Heldenplein - Duinbergen het gras worden uitgegraven. Deze ingreep is een gevolg van het niet meer onderhouden van de grasperken door de gemeente Knokke-Heist.

Vorig jaar werden al de grasaanplantingen om en rond overloopwissels (o.a. te Wenduine-Molen, te Heist-Heldenplein, te Duinbergen en te De Haan) reeds uitgegraven, dit om het onderhoud van deze wissels te vergemakkelijken en om ophopingen van rondwaaierend zand in deze wissels te vermijden.

Spoornet Henegouwen

N.M.V.B. S.N.C.V. VeBOV
07/86
Eindpunt Charleroi-Sud
Spoorwijzigingen



Begin juni 85 werd te Charleroi gestart met de aanleg van 6 nieuwe opstelsporen voor het station Charleroi Sud. Twee van deze werden aangelegd evenwijdig met het station, naast de oprit van de tramviaduct naar het station Vilette. Twee andere sporen kwamen ter hoogte van het gebouw van de Posterijen, op de plaats waar vroeger het vanaf het station vertrekkende STIC-tramspoor lag. De twee laatste sporen kwamen dwars voor het station bij het begin van de tot voor kort in dienst zijnde keerlus. Deze keerlus die door de NMVB officieel in dienst werd genomen op 21.06.76 bij de openstelling van de Charleroise Semi-Métro (momenteel de Métro-léger of lichte metro), deed dienst tot 08.04.86. Tijdens de nacht van 08 op 09.04 werd een deel ervan uitgebroken om de aansluiting van de nieuwe opstelsporen mogelijk te maken.

De aanleg van deze 6 nieuwe opstelsporen was nodig om de stelplaats Charleroi als tramstelplaats buiten dienst te kunnen stellen. Dit laatste gebeurde vanaf 01.06.86. Als voorbereiding hierop waren einde april, begin mei de te Charleroi buiten dienst afgestelde trams overgebracht naar Trazegnies. Op 31.05 tenslotte werden de 14 nog te Charleroi aanwezige en aldaar door de St-Annastakingen sinds meerdere dagen geïmmobiliseerde trams overgebracht naar de stelplaats Jumet.

Vanaf 02.06.86 werd op het terrein voor de stelplaats van Charleroi gestart met de bouw van een nieuw stelplaats- en administratief complex voor het Charleroise openbaar vervoer. Van de oude NMVB-stelplaats Charleroi zijn nu nog enkel de vooraan gelegen gebouwen met de administratieve diensten en de achterste loods als busgarage in dienst.



Een binnenzicht van de onlangs buiten dienst gestelde tramloods van Charleroi. 30.09.77

Wegens belangrijke wegeniswerken werden op de lijn 41 op het vak Jumet Cohyssart - Roux Marais, de trams vanaf 14.04.86 "tijdelijk" vervangen door bussen (lijnen 43/83 en 85/86). Aangezien de bediening van dit vak op lange termijn zal worden overgenomen door de geplande antennelichting Courcelles van de Charleroise lichte-metro, mag gevreesd worden dat deze "tijdelijke" vervanging definitief zal worden.

De laatste tram die op 13.04 nog tot Roux reed was de type S-Semi-métro 9146. Eveneens sinds 14.04 wordt het nog resterende vak van de lijn 41 geëxploiteerd met gelede motorrijtuigen. Naar plaatselijke gewoonte hebben deze trams (nog) geen lijnfilm en doen zij dienst met een aanduidingsbord achter de voorruit (met lijncijfer 41 en zwarte tekst op gele achtergrond). De eerste BN's die zo in dienst kwamen op de lijn 41 waren de 6130 en de 6154.



Het motorrijtuig type SJ 9177 in dienst op lijn 41, op het onlangs verbuste baanvak tussen Jumet Gohyssart en Roux Marais. Roux, Rue de la Concorde; 03.84.

Sinds begin dit jaar doen diverse, sterk uiteenlopende geruchten de ronde betreffende de toekomst van de Charleroise tramlijn 63 Charleroi - Gosselies - Courcelles - Fontaine-l'Évêque en van de tramlijnen van het Centrum (omgeving van La Louvière), meer bepaald van de lijnen 30 Bracquegnies - La Louvière - Anderlues en 80 Maurage - Bracquegnies - La Louvière - Trazegnies - Charleroi.

Volgens onze meest recente informatie ziet de toekomst van deze lijnen er als volgt uit :

- het baanvak Courcelles - Fontaine-l'Évêque van de lijn 63 zal vanaf 1 oktober 1986 definitief worden verbust. Deze ingreep is deels een gevolg van de werken voor de aanleg van een nieuwe autoweg die te Forchies-la-Marche het traject van de tramlijn kruist, en deels een gevolg van de wens van Fontaine-l'Évêque om in in het centrum van deze gemeente de trams (en dus ook de trams) te doen verdwijnen.

- de volledige lijn 30 Anderlues - La Louvière - Bracquegnies en het vak Trazegnies - La Louvière - Maurage van de lijn 80 zullen vanaf 1 november 1986 verbust worden. Of deze verbussing definitief dan wel voorlopig is, is momenteel nog niet geweten.

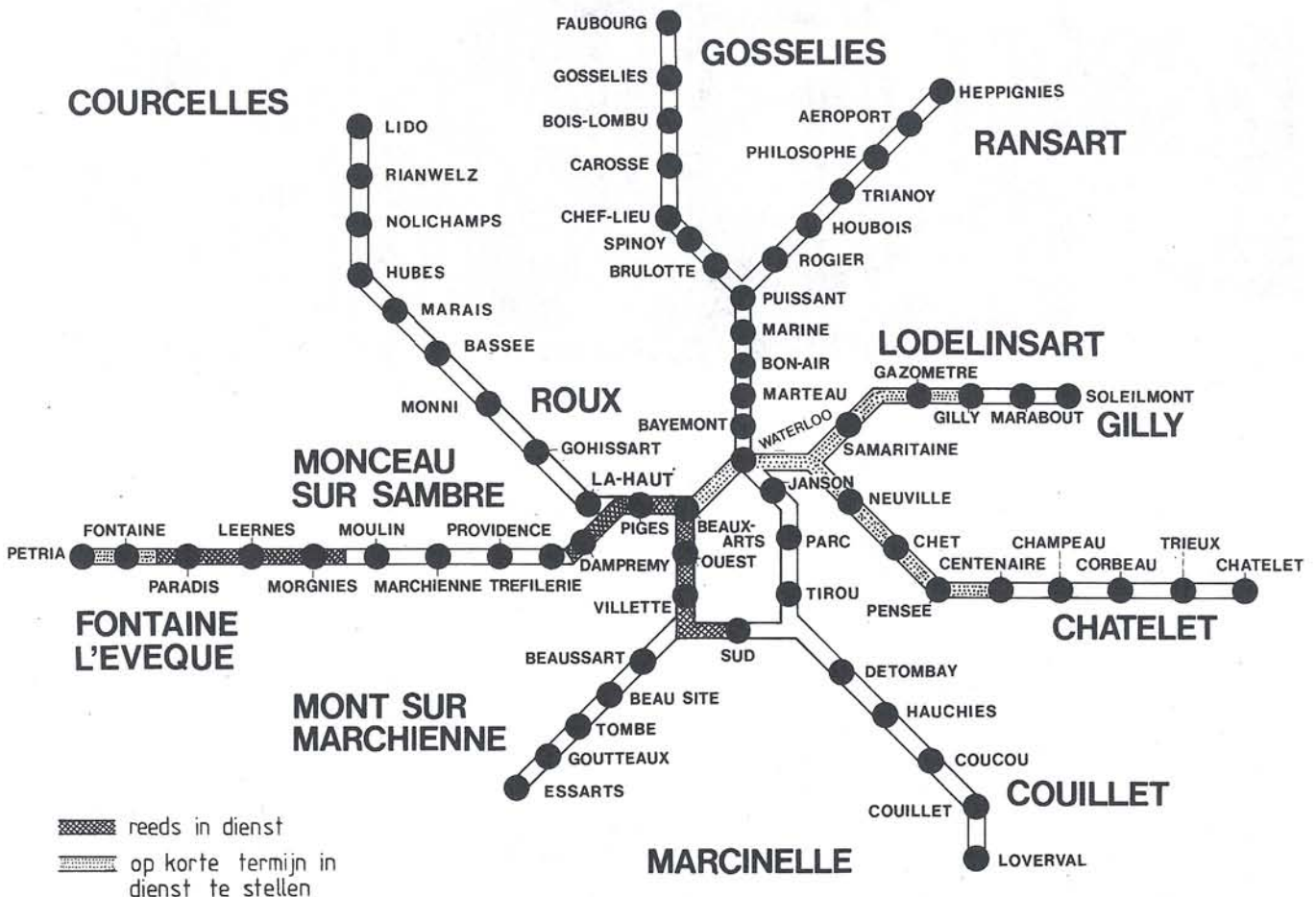
Begin dit jaar werd door de NMVB immers nog een planning uitgewerkt voor de volledige vernieuwing van sporen en bovenleiding van deze lijnen. Tegelijkertijd werd door de NMVB-exploitatiedienst Charleroi een studie gemaakt van de uitbatingskosten van deze lijnen. Hierbij werden twee hypothesen onderzocht : a) beide lijnen uitgebaat met moderne gelede trams, na volledige vernieuwing van sporen en bovenleiding; b) beide lijnen volledig uitgebaat met autobussen. Uit deze studie bleek dat de kosten van beide exploitatievormen op een vergelijkbaar niveau lagen, met een lichte meerkost (ongeveer 3 miljoen BEF/jaar) voor de versie tram. Zich baserend op deze studie en rekening houdend met de hogere commerciële snelheid en het grotere reiscomfort in het geval van een tramexploitatie, besliste de raad van beheer van de NMVB begin april om de nog niet gemoderniseerde lijnen van het Centrum volledig te vernieuwen.

Een belangrijk en vermoedelijk zelfs doorslaggevend argument bij het nemen van deze beslissing was het feit dat de kosten van deze vernieuwing (volgens de begin dit jaar gemaakte raming 823 miljoen BEF) niet door de NMVB zelf zouden worden gedragen, maar wel door het ministerie van Verkeerswezen, via het budget van de dienst Bevordering van het Stedelijk Vervoer (BSV). Deze vanuit macro-economisch standpunt bedenkelijke redenering van de NMVB-raad van beheer viel bij Verkeersminister De Croo niet in goede aarde. Einde

mei beval de minister een rendabiliteitsstudie van deze investeringen en een kosten-baten-analyse teneinde de financiële en de socio-economische impact van deze werken te kennen. Deze studies zijn momenteel nog aan de gang en hun uitslag zal bepalend zijn voor de toekomst van deze tram-/buslijnen. In het geval het ministerie van Verkeerswezen de voor de vernieuwingswerken benodigde kredieten niet wenst vrij te maken (wat te verwachten valt), worden de lijnen 30 en 80 (vanaf Trazegnies) definitief verbust. In het geval er toch kredieten komen worden beide lijnen voor tenminste twee jaar verbust om tijdens deze periode sporen en bovenleiding te kunnen vernieuwen (op eenzelfde manier werd in het verleden reeds het vak Anderlues - La Louvière van de lijn 90 vernieuwd). In ieder geval komt er op 1 november een einde aan het tijdperk van de motorrijtuigen type S te La Louvière (en mogelijk zelfs aan dit rijtuigtype in het algemeen).

De twee oostelijke antennes van de Charleroise lichte-metro, waarvan de opening oorspronkelijk voor 25.09.85 was voorzien, zullen ook dit jaar nog niet in dienst worden genomen. De NMVB hoopt deze twee takken toch omstreeks Pasen '87 in dienst te kunnen nemen. Diverse oorzaken liggen aan de grondslag van deze enorme vertraging. De belangrijkste is wel de zeer lang aanslepende personeelopleiding. De NMVB wenst namelijk eerst al het tram personeel dat op deze antennes zal moeten rijden op te leiden (vooral wat betreft de nieuwe op deze antennes gebruikte signalisatie). Aangezien, met uitzondering van de huidige lijn 30/31, alle Henegouwse tramlijnen aansluiten op het Charleroise lichte-metro-net zijn dit alle Henegouwse trambestuur(d)(st)ers (zowat 300 man). Een exploitatie van deze antennes met bestuurderswisseling te Beaux-Arts (reeds opgeleide - nog niet opgeleide bestuurder) als mogelijke oplossing voor een snellere indienstname van deze lijnen werd door de NMVB-Charleroi van de hand gewezen. Andere oorzaken van de vertraging van de openstelling van de oostelijke lichte-metro-antennes zijn de moeizame onderhandelingen tussen NMVB en STIC betreffende het inkorten van de STIC-buslijnen tot aanvoerlijnen naar de nieuwe (NMVB-)metrostations, en diverse kleine technische onvolkomenheden op de nieuwe antennes.

De op de westelijke antenne gelegen nieuwe lichte-metrostations Fontaine-l'Évêque en Pétria, waarvan de indienstelling oorspronkelijk voor 21.11.85 was gepland, zullen op 01.09.86 officieel worden ingehuldigd in aanwezigheid van Verkeersminister De Croo. Rekening houdend met de verbussing van het eindvak van de lijn 63 vanaf 01.10.86 betekent dit dat er nog dit jaar een einde komt aan de bovengrondse tramexploitatie in het centrum van Fontaine-l'Évêque.

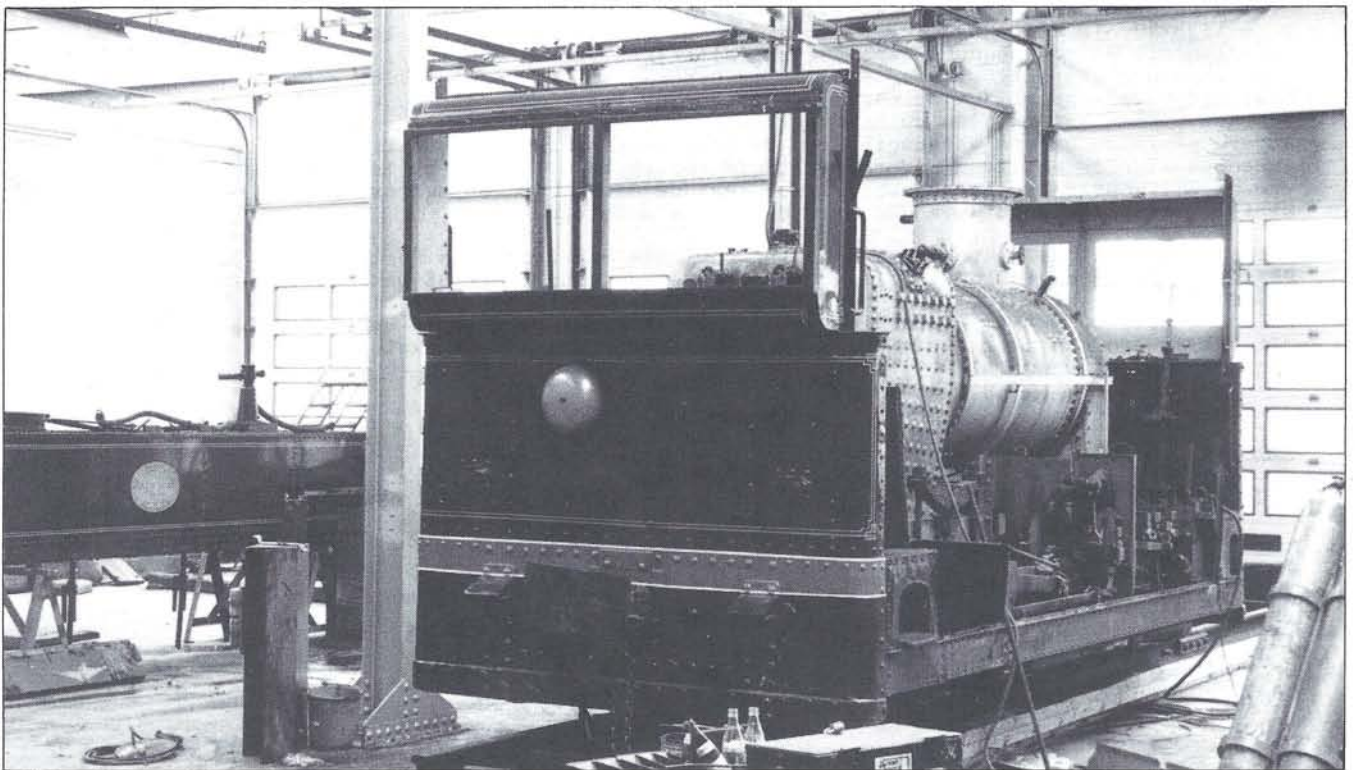


Het lichte-metronet van Charleroi zoals het in het begin van de jaren '70 werd gepland.

Historisch rollend materieel

Op 20.05.86 werd de stoomlocomotief 979 van Trazegnies overgebracht naar de NMVB-werkplaatsen te Merksem. Daar werd de stoomketel uit de machine gelicht om bepaalde herstellings- en laswerken aan deze ketel te kunnen uitvoeren.

Op 16.07.86 werd de herstellende locomotief van Merksem overgebracht naar Oostende. Daar maakte hij op 17 en 18.07 enkele rodageritten. Op 08.08 deed de loc tesamen met de rijtuigen A.2107, A.10782 en A.11751 nog een speciale proefrit naar Westende en terug. Ter herdenking van het honderdjarig bestaan van de buurttramlijn Oostende - De Haan - Blankenberge vervoerde deze stoomtram op 09.08.86 een aantal figuranten in Belle-Epoquekledij van Wenduine naar de "Trammeland"-festiviteiten te De Haan. Voor de stoomtram reed toen het OB-tramstel (tractor 9965 en aanhangrijtuigen A.8768 en A.11593) met de officiële genodigden. Voor de tramfreaks deed deze stoomtram ook twee heen- en terugritten Oostende - Wenduine Harendijke (keerlus vlak voor Blankenberge), respectievelijk op 09.08 en 17.08.



Demontage van de stoomloc 979 in de NMVB-werkplaatsen te Merksem, 28.05.86.

De verzameling van het Buurtspoorwegtrammuseum te Schepdaal werd dit voorjaar uitgebreid met drie voertuigen, alle afkomstig van de Kustlijn. Op 19.03 arriveerde er de platte wagen A.3502 (bouwjaar 1885), op 24.03 volgde het aanhangrijtuig type N 9458 en op 26.03.86 tenslotte kwam het aanhangrijtuig type Destelbergen 9538. Het aanhangrijtuig N 9458 werd voor het laatst ingezet op de Kustlijn op 22.03 tijdens de speciale VeBOV-uitstap naar de Kustlijn.

In 1982 werden op vraag van de vzw Toeristische Buurtspoorweg Nieuwpoort - Diksmuide (DiNi) 7 buiten dienst gestelde tramrijtuigen van de Kustlijn gereserveerd voor deze toen geplande toeristische tramlijn. Op vraag van de vzw TIO-Noordzee werden nog 5 andere rijtuigen van de sloop gered. Deze 12 rijtuigen werden tussen 19.10 en 04.11.82 overgebracht naar de NMVB-stelplaats Diksmuide. Het waren de motorrijtuigen type SD 9013 en type SE 9098, 9101, 9102 en 9104, en de aanhangrijtuigen type N 9446, 9458 en 9461, type Destelbergen 9518 en type Standaard-Kust 9521, 9523 en 9529.

Nadat bleek dat de geplande toeristische lijn om diverse (vooral financiële) redenen niet kon gerealiseerd worden, startte de NMVB met de verkoop van een deel van deze gereserveerde rijtuigen. Zo werden in november '84 vier rijtuigen, waaronder twee vanuit historisch oogpunt zeer interessante, verkocht aan een exploitant van een rolschaatspiste te Wavre, die ze nu als cafetaria gebruikt. Het waren het motorrijtuig type SE 9104 en de aanhangers type Standaard-Kust 9521 (ex 19660; gebouwd met kast en onderstel van het vroegere motorrijtuig 10041 dat op zijn beurt een verbouwing was van het aanhangrijtuig 19116, het eerste aanhangrijtuig type Standaard van de NMVB !), 9523 (ex 19666; gebouwd met kast en onderstel van het motorrijtuig 9729, dat het eerste motorrijtuig type Standaard van de NMVB was !)



Het terug in de machine plaatsen van de herstellde stoomketel. Merksem, Oude Bareel; 18.06.86.

en 9529 (ex 19679; gebouwd met kast en onderstel van het vroegere motorrijtuig 10005). Met deze verkoop verdwenen dus in één klap de drie gereserveerde aanhangers type Standaard-Kust en dus ook de twee eerste, uit 1930 daterende Standaard-rijtuigen van de NMVB !

Op 27.11.84 verliet ook het aanhangrijtuig type N 9458 Diksmuide, ditmaal met een betere bestemming. De 9458 werd namelijk overgebracht naar Oostende om daar in het kader van 100 jaar NMVB te worden gerestaureerd. Begin dit jaar werd deze aanhanger overgebracht naar het trammuseum te Schepdaal.

Momenteel blijven er dus nog 7 rijtuigen over te Diksmuide. Ook deze zullen in de nabije toekomst verdwijnen (voor de zomer van '87). De bestemming van deze, ondertussen door vandalisme enigszins afgetakelde trams is de volgende :

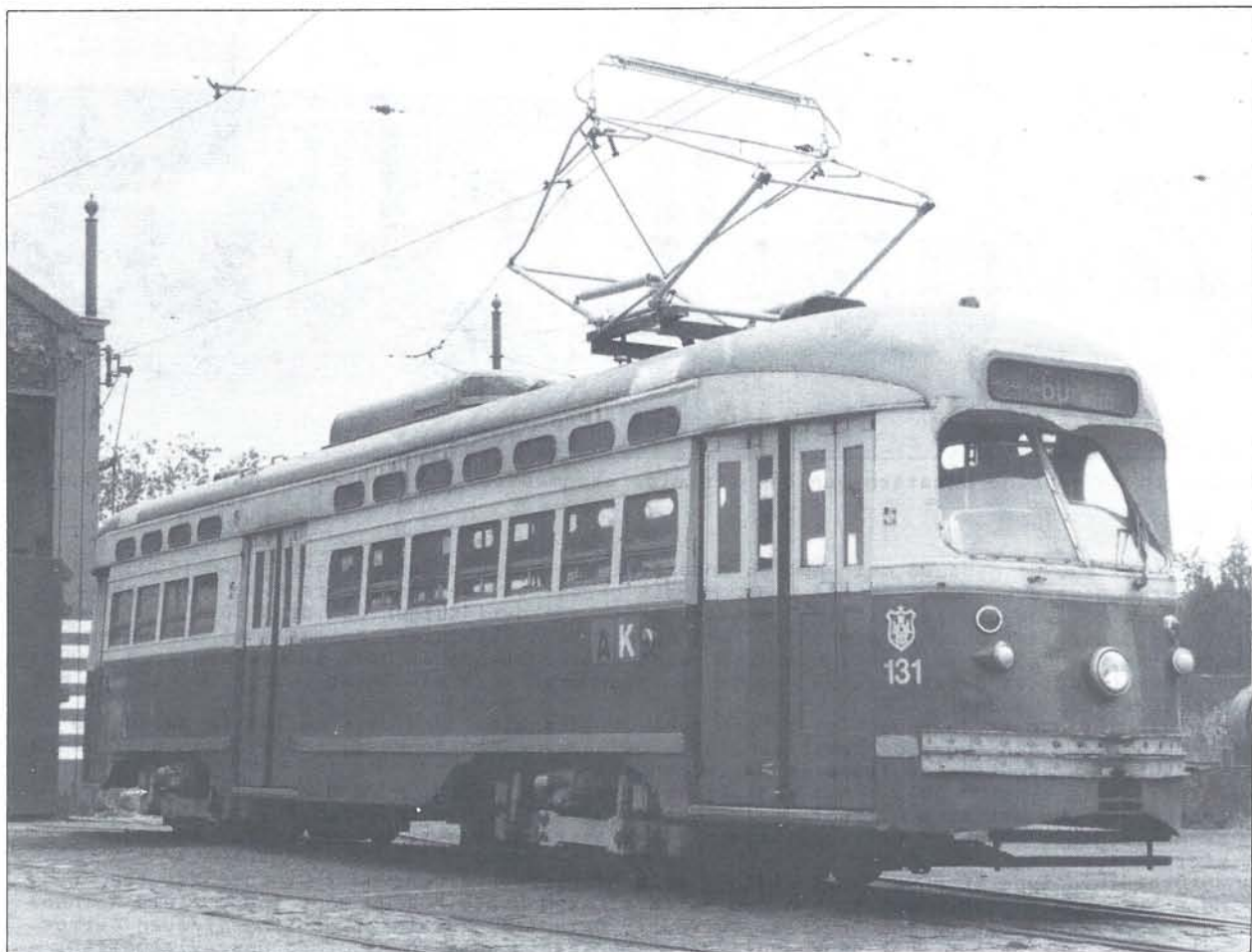
- motorrijtuig type SO 9013 : dit rijtuig zal gesloopt worden. De onderstellen en de elektrische en pneumatische uitrusting zal gerecupereerd worden om daarmee in de toekomst het aanhangrijtuig 9944 van het toeristisch TTO-tramstel terug te verbouwen tot een motorrijtuig type Standaard-Kust.
- motorrijtuig type SE 9098 : dit rijtuig werd gereserveerd door de TTO. Deze zal trachten deze tram onder te brengen in een nog op te richten Gents Museum voor Industriële Archeologie en Textiel (afdeling Openbaar Vervoer). Deze tram zal in afwachting hiervan vermoedelijk worden overgebracht naar een andere NMVB-stelplaats in de groep Oost-Vlaanderen.
- motorrijtuig type SE 9101 : dit rijtuig zal gesloopt worden. Het interieur van dit rijtuig was reeds in 1980-1981 gedemonteerd toen te Oostende gestart werd met de (nooit voltooide) verbouwing van deze tram tot werkwagen voor de dienst bovenleiding. Ook de reminstallatie type Westinghouse was in 1984 gedemonteerd voor de restauratie en het terug rijvaardig maken van de DB-tractor 9965.
- motorrijtuig type SE 9102 : dit rijtuig werd gereserveerd door de Vetramu (Amutra). Deze tram zal worden overgebracht naar Schepdaal of naar een andere NMVB-stelplaats in het Brusselse. Voor de herstelling ervan zullen nog een aantal onderdelen worden gerecupereerd van de 9101.
- aanhangrijtuig type N 9446 : dit rijtuig werd gereserveerd door de Vetramu (Amutra). Deze zal trachten om deze tram te ruilen tegen een ander interessanter historisch tramrijtuig dat recent in Wallonië werd ontdekt.
- aanhangrijtuig type N 9461 : dit rijtuig werd in april aan een privépersoon verkocht.
- aanhangrijtuig type Destelbergen 9518 : dit rijtuig werd gereserveerd door de TTO met dezelfde bestemming als de SE 9098.

In 1960 verkocht de NMVB haar 24 pcc-rijtuigen aan de trammaatschappij van Beograd (Joegoeslavië). Na vele jaren dienst werden deze trams daar vanaf het begin van de jaren '80 geleidelijk buiten dienst gesteld.

In de loop van 1985 kon de ASVi asbl (uitbater van de toeristische tramlijn Lobbes - Thuin) haar reeds jaren aanslepende onderhandelingen met de Joegoeslavische overheid met succes afsluiten en één van de nog resterende pcc-rijtuigen aankopen. De keuze van de ASVi-technici viel op het Joegoeslavische pcc-rijtuig 131, dat vroeger bij de NMVB vermoedelijk het nummer 10409 droeg.

Op 24.12.85 werd dit rijtuig te Beograd op een wagon van de Joegoeslavische spoorwegen geladen om op 27.12 richting België te vertrekken. Na heel wat vertraging aan de Oostenrijks-Joegoeslavische grens wegens problemen met het gabarit (de trammaatschappij van Beograd diende zelfs personeel ter plaatse te zenden om de op het dak van de pcc geplaatste apparatuur te demonteren, omdat deze buiten de grenzen van het vrije-ruimteprofiel uitstak) kwam het speciale transport met de pcc 131 op 10.03.86 aan in België (via Raeren).

Op 12.03.86 kwam dit transport aan op de NMBS-aansluiting van de NMVB-stelplaats Anderlues. Daar werd het pcc-rijtuig gelost door enkele ASVi-leden, bijgestaan door NMVB-personeel. Na terug te zijn voorzien van de voor de buurtspoorwegen typische Siemens-pantograaf, en na enkele testen te Anderlues werd de pcc 131 in de nacht van 13 op 14.06 via Charleroi overgebracht naar de stelplaats Trazegnies.



Het onlangs naar België teruggekeerde voormalige NMVB-pcc-rijtuig in de NMVB/ASVi-stelplaats te Trazegnies. Deze tram zal alvorens te worden gerestaureerd in zijn vroegere Charleroise buurtspoorwegversie (geen ceuren achteraan, rood/bordeaux/creme-schildering) vermoedelijk nog enige tijd dienst doen in zijn huidige "Joegoeslavische" livrei (de Siemens-pantograaf buiten beschouwing gelaten). 21.06.86.

Begin juni werden de oude depannagebussen type Brossel A 98 DAR - Jonckheere nrs. 7601 (ex 34274, ex AB 1927; stelplaats Qauregnon) en 9623 (ex AB 2002; stelplaats Eugies) gereserveerd als museummaterieel. In afwachting van een restauratie op lange termijn werden zij afgesteld in de stelplaats Solre-sur-Sambre.

In deze stelplaats bevinden zich ook het STIC-motorrijtuig 423, de STIC-aanhanger 1 en het TF (Tramways de Fribourg)-motorrijtuig 5, die alle drie eigendom zijn van de Vetramu (Amutra).

Rollend materieel Autobus

Midden augustus zal de laatste van de 54 nieuwe gelede bussen geleverd worden.

De geplande officiële verdeling van deze bussen (zie VeBOV-Koerier 086) werd inmiddels reeds licht gewijzigd. Aangezien de groep Liège reeds over 5 gelede bussen beschikte (erratum in VeBOV-Koerier 086) zou deze groep door de levering van 10 nieuwe en het afstaan aan Oost-Vlaanderen van 4 oudere gelede bussen over 1 gelede bus van de eerste reeks blijven beschikken. Om tot enige standaardisatie te komen werd beslist om aan de groep Liège 11 nieuwe gelede bussen te leveren (2143-2153) en aan de groep Brabant slechts 19 (2124-2142) i.p.v. 20. Ter compensatie zal Brabant dan de 5766 van Liège krijgen. De vier overige oudere gelede bussen van Liège (5767-5770) zullen zoals reeds eerder voorzien worden overgedragen aan Oost-Vlaanderen.

Door de aankomst van de nieuwe bussen zijn in de exploitatiegroepen waar deze aan toegekend werden, een groot aantal Standaard-autobussen vrijgekomen. Een deel van deze bussen blijft in de desbetreffende groepen waar zij andere buiten dienst te stellen bussen vervangen (10 stuks te Antwerpen; 18 stuks te Brussel), een ander deel wordt gemuteerd naar andere groepen om ook daar de oudste bussen buiten dienst te kunnen stellen (18 in West-Vlaanderen; 13 in Oost-Vlaanderen; 7 te Charleroi; 4 in Namur-Luxembourg). Begin dit jaar voorzag de NMVB-directie hiervoor volgende mutaties :

5545	van Brabant	naar West-Vlaanderen
5917 t/m 5926	Liège	"
5943, 5944	Antwerpen	"
2017 t/m 2020	"	Namur
2021 t/m 2027	"	Charleroi (Jumet)
2028 t/m 2033	"	Oost-Vlaanderen
2034 t/m 2038	"	West-Vlaanderen
2085 t/m 2091	Brabant	Oost-Vlaanderen.

De meeste van deze mutaties werden inmiddels reeds uitgevoerd.

Op 01.06.86 nam de NMVB te Arlon een nieuw onderhoudscentrum in dienst. Om tot een standaardisatie van het aldaar onderhouden busmaterieel te komen (31 stuks Volvo B59), werden de autobussen 5881-5883 (Van Hool A120/31 -Daf) van de groep Namur-Luxembourg omgewisseld met de 4984-4986 (Volvo B59) van de groep Liège.

Na een nader onderzoek van de uitgebrandde bus 5734 (Mol Eagle M31 -Jonckheere) werd beslist om deze bus toch te herstellen. De 5734 werd hiervoor overgebracht naar de firma Jonckheere te Beveren (Roeselare).

In navolging van de AB 5884 werd ook de 5895, eveneens van de stelplaats Oostende, uitgerust met een mobilfooninstallatie.

De autobussen 5088 en 5089 (type Van Hool AU138 -Cummins) die op 05.12.85 naar Liège gingen om daar tijdelijk een materieelstekort op te vullen, keerden op 04.03.86 terug naar Leuven.

De bus 4842 (Van Hool AU138 -Cummins) werd op 26.02.86 door de groep Brabant overgedragen aan West-Vlaanderen. Te Oostende wordt deze stadsbus nu verbouwd tot een dienstvoertuig (nr 7530) voor de dienst Weg & Werken. Op 10.06.86 werd ook de 4855 van Brabant aan West-Vlaanderen overgedragen, eveneens om ze te verbouwen tot werkbuss.



De voormalige stadsbus 4842 tijdens haar verbouwing tot werkwagen 7530.
Oostende; 27.05.86.



Verenigingsnieuws

Vergaderingen

- vr. 19.09.86 : Afd. Antwerpen
20 h, Café De Nieuwe Carnot, Carnotstraat, Antwerpen,
Een overzicht van de festiviteiten rond 100 jaar NMVB
(deel 2), dia's van Bob Boogaerts.
- vr. 03.10.86 : Afd. Autobus
20 h, Café Antverpia, Graanmarkt, Mechelen,
Praatavond; Verkiezingen van een nieuw afdelingsbe-
stuur voor de afdeling Autobus.
- vr. 10.10.86 : Afd. Brussel-Brabant
20 h, Premetrostation Anneessens, Brussel,
Praatavond en diaprojectie.
- vr. 17.10.86 : Afd. Antwerpen
20 h, Café De Nieuwe Carnot, Carnotstraat, Antwerpen,
Praatavond en diaprojectie.
- vr. 07.11.86 : Afd. Autobus
20 h, Café Antverpia, Graanmarkt, Mechelen,
Autobussen in België, periode 1975 - 1980, dia's van
Wouter Janssens.
- vr. 14.11.86 : Afd. Brussel-Brabant
20 h, Premetrostation Anneessens, Brussel,
Praatavond en diaprojectie.
- vr. 21.11.86 : Afd. Antwerpen
20 h, Café De Nieuwe Carnot, Carnotstraat, Antwerpen,
Praatavond en diaprojectie.

Agenda

- 27.09, 28.09.86 : CFV3V
Stoomfestival te Mariembourg; ritten met de NMBS-
spoorauto 4006 tussen Mariembourg en Chimay; be-
zoek van de stoomloc 29 013 (Viroinval-Express)
aan Mariembourg op 28.09.
- 05.10.86 : NMBS, NMVB, MIVB, MIVA, STIL, MIVG, STIC, STIV
Trein-, tram-, busdag;
tot 30.09.86 zijn de 2e-klasse tickets in voorver-
koop aan gunstiger prijzen te koop!
- 11.10.86 : VeBOV-afdeling Autobus
Uitstap/bezoek aan het stadsvervoerbedrijf van
Luxembourg.
- 11.10.86 : ASVi
Afscheidsrit met Standaardtramstel (10284 + 19405)
op de lijnen 30 en 80 te La Louvière.

22.10 - 26.10.86 : Hobby Model Show,
Anspach Center te Brussel.

begin november : VeBOV en Tram 2000
Afscheidsrit met trams type S (motorrijtuig met
aanhanger) op de lijnen 30 en 80 te La Louvière
(datum nog nader te bepalen).

Afdeling Autobus

Op de vergadering van 05.10.86 van de Afdeling Autobus zal worden overgegaan tot de verkiezing van een nieuw afdelingsbestuur voor deze afdeling. Leden die geïnteresseerd zijn in één van de functies van dit afdelingsbestuur (afdelingsvoorzitter, secretaris, penningmeester) kunnen hun kandidatuur nog tot en met 30.09.86 zenden naar het VeBOV-secretariaat, Palmboomstraat 12, 1150 Brussel. Uittredend afdelingsvoorzitter Fernand Van de Plas stelt zich niet herverkiesbaar.

Uitstap naar Luxembourg op zaterdag 11 oktober.

Op zaterdag 11.10.86 organiseert de afdeling Autobus een uitstap/bezoek aan het stadsvervoerbedrijf van Luxembourg. De deelnemers komen samen aan het Centraal Station van Luxembourg, aan de halte van de Luxair-autobussen, om 14h00. Het programma voorziet dan een rit met de museumbus nr. 19 (Büssing 6500 T -Jonckheere - Comes; bouwjaar 1957) op de typische stadslijn 16 (Gare - Centre - Pfaffenthal - Clausen - Gare), gevolgd door een bezoek aan de stel- en werkplaatsen van de Autobus Municipaux de la Ville de Luxembourg (AVL) te Hollerich. In deze stelplaats is ook een klein, niet voor het publiek toegankelijk openbaar-vervoermuseum.

De museumrit en het bezoek zijn volledig gratis.

Inschrijving voor 30 september met onderstaande strook of telefonisch is verplicht om het aantal deelnemers te kunnen melden aan de AVL.

INFO + inschrijving : (02) 216 28 43 - Philippe Laureys (s'avonds).

Ondergetekende

(naam) _____

(adres) _____ straat, nr _____

_____ (postcode), _____ (gemeente)

zal met _____ personen deelnemen aan de VeBOV-uitstap naar de AVL, en (*) met eigen middelen naar Luxembourg reizen.

(*) wenst inlichtingen betreffende een eventuele gemeenschappelijke verplaatsing per spoor vanuit Brussel.

(*) schrappen wat
niet past

_____ (datum en handtekening)

Terug te zenden aan Ph. Laureys, E. Cambierlaan 41, bus 12,
1030 Brussel; voor 30 september.