



VeBOV-Koerier is het maandblad van de Vereniging voor Belangstellenden in het Openbaar Vervoer - vzw.

Alle inlichtingen en bijdragen, in dit blad verstrekt, mogen slechts worden overgenomen mits schriftelijke en voorafgaande toestemming van de redactie. Bronvermelding is steeds vereist. Ondertekende inzendingen blijven onder verantwoordelijkheid van de auteur, en geven niet noodzakelijk het standpunt van de redactie weer.

Redactie: R. Bastaens en F. Geens.

Hoofredactie en verantwoordelijke uitgever:

Roger Bastaens. Kerkendijk 1 - B - 2200-Antwerpen-Borgerhout.  
Telefoon: (031) 36.04.92, na 18 uur.

Aan dit nummer verleenden hun medewerking: hh.B. Boogaerts, De Donquers, Schram, Van Cutsem, Peusens en Vermeiren.

---

### Bezuinigen

is op het ogenblik de sleutel die op alle deuren past. Wijze heren uit de hoofdsteden van diverse Europese landen wijzen op de in aantocht zijnde magere jaren. België kan en mag dus niet ten achter blijven, want ons "gezegend" landje waar een aanzienlijk deel van het Europese bestuur onderdak heeft gevonden, moet uiteraard op kop lopen. Of zo zou het moeten zijn. De bezuinigingswetten en dito voorschriften waren nog niet openbaar gemaakt, en dus moest nodig, nog net vóór het parlementair verlot, de parlementaire vergoeding fiks worden verhoogd. Er was geen oppositie, want wij zijn - soms- een eendrachtig volk. Onze volksvertegenwoordigers zwermden uit naar alle 's Heren landen, waar ze hun parlementaire vergoeding weer gingen uitgeven aan de Europese middenstand, of toch een bevoorrecht deel daarvan. Roerend! In een gezonde maatschappij wordt die parlementaire vergoeding toegekend omdat die "Volks"vertegenwoordigers in het parlement hun "volk" vertegenwoordigen. Mooi zo. In onze Volksvertegenwoordiging wordt die vergoeding blijkbaar toegekend om het volk NIET te vertegenwoordigen, want o, zo vaak, is het parlement onverrichterzake uiteen gegaan, omdat bij afwezigheid van té veel vertegenwoordigers niet geldig kon worden gestemd. Dat was niet het geval toen gestemd moest worden over de parlementaire opslag.

Toen ze vertrokken waren naar de zon ,nee nee, niet naar de maan!, werden de bezuinigingsmaatregelen bekend gemaakt, te veel om op te noemen, maar enkele daarvan kunnen we niet voorbijgaan. Onze eerste-Minister W. Martens kweet zich persoonlijk van deze jobstijding. Met veel zelfdiscipline verkondigde hij waardig dat o.a. de prijzen voor het Openbaar Vervoer met 12% zullen worden verlaa..HOOGD. En waarom niet? De parlemanteire vergoeding is toch ook verhoogd? Schuchter merkte de TV-reporter op dat het Parlement zegt het Openbaar Vervoer te zullen bevorderen, en dan... Jaja, zei de eerste-Minister, maar daar moeten we allemaal wat voor over hebben! Kijk, dat is nu een staaltje van de echte, moderne en eigentijdse diplomatie: je moet het maar kunnen en durven zeggen! En vermits wij al altijd een volk van durvers zijn geweest, kan het Vaderland weeral gerust zijn. Of de MIV's nu gerust zijn is een andere vraag, en te vroeg om er op te antwoorden. Als wij volgend jaar in de jaarverslagen kunnen lezen dat door de tariefsverhogingen, het aantal reizigers met 12% verhoogd (!) is, wel, dan zal het nogal meevallen. Wij leven niet in Zweden, en dus zullen wij het wel beter weten.

BOEKBEPREKINGEN.

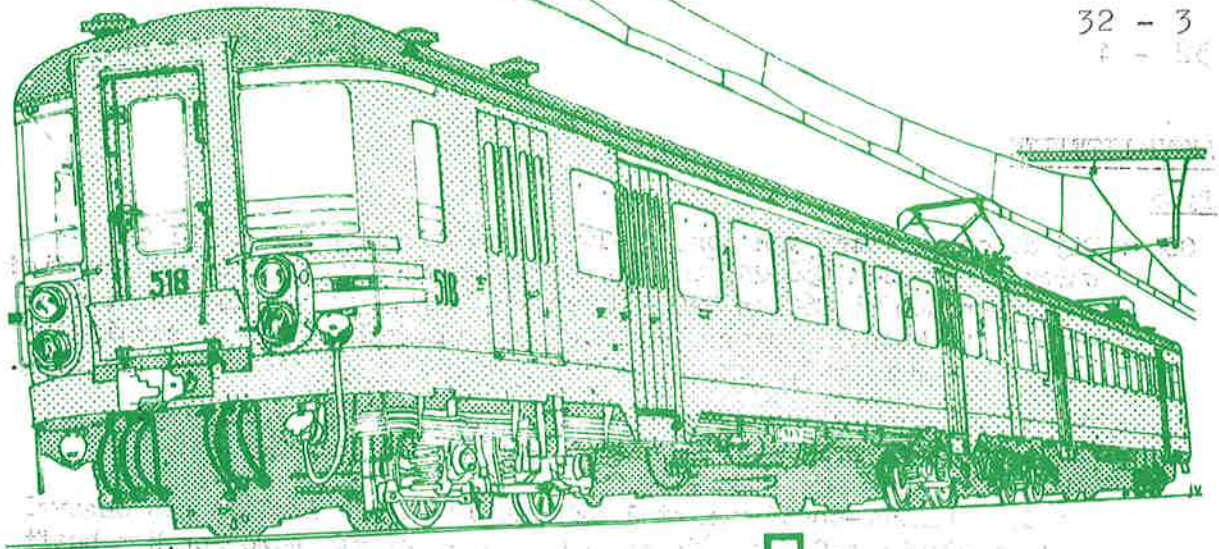
Bij De Europese Bibliotheek in Zaltbommel verschenen recent twee nieuwe uitgaven in de reeks van Belgische trams, samengesteld door Andre ver Elst. De titels: De buurttrams van Brussel Noord in beeld, en, De buurttrams van Brussel-Zuid in beeld. De samensteller is er in geslaagd weer een aantal zeer fraaie foto's van een gamma van fotografen bijeen te brengen, die ons toelaten een flink aantal jaren vóór ons te kijken hoe het allemaal ging. Jammer genoeg geeft de tekst vaak onvoldoende en ook wel eens onjuiste gegevens weer. Dat is jammer, want vele nieuw-geïnteresseerden krijgen daardoor een bromme voorstelling van de dingen. Dat is overigens ook in vorige nummers zo geweest, en in de toekomst zou daaraan beslist moeten verholpen worden. Dat neemt niet weg dat de foto's meestal echt goed te noemen zijn. Namen als Bazin, Bouwman, P. De Backer, Van Witsen e.a. staan daar overigens borg voor. De prijs van beide uitgaven is bepaald op 425 fr. Wij zullen trachten beide werken in voorraad te krijgen in het VeBOV-Centrum.

Trams en Tramlijnen, uitgevers Wyt - Rotterdam.

In deze bekende reeks verscheen het 25° deel, onder de titel: De geschiedenis van de Rotterdamse elektrische Tramlijnen, door H.M.R.A. Solle. Waar toch al eerder de Rotterdamse tram aan bod is gekomen in deze reeks, is het nieuwe deel toch weer anders. Getracht is het vervoer in de verschillende stadswijken beter te belichten in functie van hun plaatselijke rol. De afbeeldingen zijn afzonderlijk genummerd en besproken, wat de leesbaarheid in dit geval ten goede komt. Kwalitatief verschillen de opnamen vrij sterk van elkaar, maar dat kan ook niet anders als foto's van omstreeks de eeuwwisseling moeten wedijveren met eigentijdse opnamen. Het boek zal binnenkort eveneens in het VeBOV-Centrum te bekomen zijn. De verkoopprijs is 200 fr.

De GTF bracht een speciale uitgave in omloop van haar tijdschrift Trans - fer. Dit nummer omvat 136 bladzijden, met ruim 100 foto's geïllustreerd. In 9 artikelen wordt aandacht besteed aan belgische aangelegenheden, w.o. La locomotive à vapeur, son évolution et ses possibilités inexploitées; A.Paix; Contribution à l'histoire de la Vennbahn; R. Marganne; Signeux - Gorcey, un raccordement industriel international, id, La gare centrale d'Anvers, D. Verhaegen; Aïnssi vint le trolleybus, E. Fellingue, ... Ook de aktualiteiten komen ruim aan bod. Een zeer lezenswaardig werk, dat te bekomen is aan 200 fr; mits overschrijving van dat bedrag op rekening 240.0380489.59 van GTF - abbl, EDITIONS - 4000-LIEGE, en op strook vermelden: "Trans-Fer spécial 1979. Wij zullen trachten ook een voorraad te bekomen in het VeBOV-Centrum.

Bij de uitgeverij E.J. Brill in Leiden verscheen zopas een 128 pagina's tellend werk over de Nederlandse Museumlijnen, van de hand van H.F. Enter. Om eerlijk te zijn, een werk waar wij lang hebben op gewacht. Het geeft ons een klaar overzicht van de normaalspoorlijnen die op dit ogenblik in Nederland in uitbating zijn. De naam van de euteur staat borg voor de kwaliteit, terwijl het werk U meteen in staat stelt U een idee te vormen van wat er bij onze noorderburen rolt en bolt over zes museumlijnen. Heel veel foto's illustreren de tekst, zodat U voor 300 fr. een echt kadootje krijgt. Binnenkort ook in het VeBOV-Centrum te bekomen, of bestellen via de rekening. Laat dit geen gemiste kans worden!



# spoorslags

Het in dienst nemen van de elektrische spoorlijn Hasselt-Genk en het elektrisch gaan berijden van het traject Luttre - 'sGravenbrakel hebben op het vlak van de inzet van het traktiematerieel weinig veranderd. Voor de elektrische stellen blijft de toestand grotendeels ongewijzigd. De meeste diensten naar Genk en tussen Charleroi en 's Gravenbrakel worden wel met elektrische stellen gereden. De aflevering van de laatste reeks viertjes werd in juli afgesloten en tegen november '79 komt de voorlaatste reeks klassieke tweeledige stellen (nrs 731-756) op de sporen. Bij de traktie met elektrische lokomotieven treffen we meer verschuivingen aan. Opmerkelijk is wel de vermindering van de diensten toegekend aan de reeks 15. De plannen van reeks 20 omvatten nu 18 machines, terwijl er 10 loks van type 29 ingezet worden in de plannen van Monceau. Bij de dieselmotortroinen zijn er verschillende wijzigingen te noteren in de rooksen 43 (Kortrijk), 44 (Merelbeke) en 45 (Haine-St-Pierre). De dieseltraktie zelf blijft ongewijzigd. Wel is er een tendens om aan de prototypeloks (64/65) en aan oudere machines (59/70), minder diensten toe te komen. Bekijken we dit alles nu even verder in detail.

## STATISTIEK

### 1. Leveringen:

Vierdelig stel 838	: 15/02/79	840	: 21/03/79
" 839	: 28/02/79	841	: 24/04/79

### 2. Stelplaatswijzigingen:

Lok 5911	van Haine-St-Pierre	naar Merelbeke	op 14/05/79
" 5912	" Antwerpen-Dam	" Merelbeke	" 30/04/79
" "	" Merelbeke	" Antwerpen-Dam	" 18/06/79
" 6206	" Dendermonde	" Merelbeke	" 26/05/79
" 8044	" Merelbeke	" Schaarbeek	" 20/04/79
" "	" Schaarbeek	" Merelbeke	" 04/05/79



AKTUALITEITENType

00 : Bij de ontploffing van een ketelwagen te Schellebelle op 31 mei waren de stellingen 066,255 en 720 betrokken. Waar de 255 niet beschadigd werd, brandden de 066 en 720 gedeeltelijk uit. Beide stellingen werden naar de CW Mechelen overgebracht. Na revisie zal de 720 waarschijnlijk het eerste stel uit zijn reeks worden met de nieuwe schildering.

Bij de volgende stellingen werd het 1ste klasse-coupé verkleind:  
502 - 504 -508 -510 -513 -515 -517 -518 -519 -521 -523 -525 -528  
530 - 531 -532 -533 -538 -539.

Het 1ste klasse-coupé van stel 526 (deels vernietigd bij een ongeval te Fexhe-le-Haut-Clocher) is nu helemaal 2e klasse geworden. Het heeft samen met het nog bruikbare deel van stel 055, dat ook bij hetzelfde ongeval betrokken was, plaats gevonden in dit stel.

08.0: Het stel 822, opgesmukt met de Vlaamse en Belgische vlag, deed dienst als openingstrein voor de nieuwe lijn Hasselt-Genk op maandag 28 mei. Vanaf mei 1980 zullen de viertjes een nieuwe dienst krijgen: ze zullen worden ingezet op de nieuwe IC-dienst Oostende-Roosendaal via Gent en Antwerpen. Om ook op de Nederlandse 1500 volt te kunnen rijden, zal een kleine verbouwing (een overbrugging van het RTN-relais) uitgevoerd worden.

08.5: Met ingang van de nieuwe dienstregeling kwam de verbinding Brussel-Zaventem Luchthaven - zoals reeds aangekondigd - onder N.M.B.S.-beheer. Hiertoe werden de zes SABENA-stellingenangepast en geönmisceerd (nieuw werkwoord). Zo verdwenen alle aanduidingen SABENA en werd het stel onderverdeeld in een 1ste klasse kompartiment met 40 zitplaatsen en een gele band boven de ramen, en een tweede klasse afdeling met 78 zitplaatsen. Hierdoor zijn dit ook de eerste stellingen met een 2/2 bankindeling in tweede klasse. De herschildering gebeurde door Scharbeek op de volgende data: 851 op 07/05/79; 852 op 09/05/79; 853 op 10/05/79; 854 op 14/05/79; 855 op 07/05/79 en 856 op 21/05/79.

15 : In de beurtregeling van deze loks werd een belangrijke wijziging ingevoerd door het vervangen van één plandag met diensten naar Oostende door diensten voor trein 484/485 Brussel-Aulnoye en terug. Verder rijdt reeks 15 ook nog de TEE's 81, 82, 85 en 88 Brussel-Amsterdam; de treinen 758/759 Oostende-Brussel Noord en 787 Brussel Zuid - Londen. Door het feit dat twee loks te Mechelen waren voor revisie (namelijk de 1502/1504) kon het plan evenwel begin juni niet aangehouden worden en reden 22/23 uren de diensten naar Oostende.

16 : Voor de loks type 16 vielen de TEE-diensten op lijn 36 weg. De reeks 16 komt dus nu tot inzet voor de treinen: 218, 242/243 (Aken-Luik), 233 (Luik-Keulen), 319, 321, 322, 323, 324, 325, 326, 428, 432, 433 en 777; allen op de lijnen 50 en 36.

18 : Samen met de SNCF CC 40100 ligt het hoofdinzetgebied op de lijnen 125/130 en 96. Hierbij worden door onze 18-on gered: TEE 80, 81, 83, 86, 89 en de treinen 234, 233, 284, 430, 431, 432. (de onderliggende treinen bollen op de lijnen 125/130)

20 : De 2024 was te Manage, La Louvière en Haine-St-Pierre en de 2025 te Genk te bewonderen na aankomst van tentoonstellingen. De revisie van de 2002, na botsing te Aarlon, schiet goed op. Er werd een nieuwe bestuurderscabine aangebracht en de afwerking in groene kleur werd aangevangen.

20vv: Deze reeks kreeg, zoals in het voorwoord reeds gezegd, een opmerkelijke uitbreiding van de diensten. In de 3 beurtregelingen zijn nu niet minder dan 18 machines opgenomen.

1. Ronet/Stockem : in 1978: 13 loks, nu 15 loks. Diensten:

Luxemburg-Namen-Brussel-Oostende

Stockem-Schaarbeek

Ronet-Leuven (lichterlok)

2. Schaarbeek : in 1978 geen lok, nu 2 loks. Diensten: Schaarbeek-Namen

3. Brussel-Zuid : zoals in 1978 één lok in dienst op Gent-Brussel-Charleroi.

22 >: Voor deze reeksen zijn de volgende diensten voorzien:

Stelplaats	78	toestand	79	Lijnen
Ronet	7		12	Liers-Bergen; Luik-Aken; Bergen-Quévy
Ronet/Stockem	26	(1)	23	Stockem-Schaarbeek/Antwerpen Namen-St Ghislain; Jeumont
Luik-Guillenins	13		15	Oostende-Aken
	1		1	Lichterlok
Monceau	13	(2)	13	Antwerpen-Monceau-Namen/Jeumont
Bergen	11		13	St Ghislain-Brussel-Roosendaal Liers-Luttre-Bergen
Brussel-Zuid	4		4	Bergen-Brussel-Antwerpen
Oostende	11		13	Oostende-Aken; Oostende-Antwerpen
Leuven	14		13	Bergen/Gent-Brussel-Leuven-Genk/ Luik
Schaarbeek-K.	6	(3)	6	Charleroi-Brussel-Essen/Aken
Schaarbeek-J.	11	(4)	10	Ronet/Luttre-Brussel-Antwerpen
Antwerpen	6	(3)	6	Ronet/Monceau-Brussel-Antw-Roosendaal
Antwerpen	15	(4)	15	Antwerpen-Monceau/Ronet; Brussel-Roosendaal
Merelbeke	10	(5)	10	Leuven-Gent-Oostende

(1): Enkel reeksen 23 en 26; (2): reeksen 23 en 29; (3): reeks 22  
(4): reeks 23; (5): reeksen 22/25/28.

Opmerkelijke wijziging werd aangebracht aan het plan van Ronet waar praktisch alle diensten tussen Liers en Bergen over Namen, Charleroi en Zinnik in voorkomen; in de reeksen van Leuven waar drie treinen naar Genk voorkomen en in de reeks van Bergen waar nu goederendiensten voorkomen tussen Ronet en St-Ghislain over Luttre en Manage.

Bij de 2320 werd bij een revisie te Ronet de aluminium sierstrip op de neus weggenomen en vervangen door een geschilderde witte snor. Dit gebeurde ook reeds op de 2334.

Bij de 2363 werd een herschildering in geel-blauw doorgevoerd zonder dat de koppeldozen voor dubbeltraktie werden aangebracht. Hierdoor is er dus weer een nieuwe variëte van een 23-er bij!

25 : Vanaf september worden vermoedelijk de eerste proefritten gedaan met trek-duwstellen met M2-rijtuigen en elektrische traktie. De M2's zijn in ombouw te Mechelen; de 2501 en 2511 zijn reeds omgebouwd.

26 : Tijdens een revisie te Ronet werd de 2604, die voordien een zilverkleurig dak had, nu met zwart dak geschilderd. Verder werden de 2602, 2608 en 2614 (na botsing) te Salzinnes opgemerkt.

Hebt U zich de brochure Stoomlokomotieven reeks 26/27 reeds aangeschaft? En deze over de stoomloks type 25? Tezamen 200 frank plus 15,- verzending.

29 : Tegen de verwachtingen in werd er geen eigen reeks voor deze machines opgesteld en rijden er dagelijks 3 à 4 machines in de reeksen van de 23-ers van Monceau. Bekijken we dit even van nabij.

Het grootste deel van de diensten wordt gereden tussen Monceau en Schaarbeek en Monceau en Ronet. De bereden lijnen zijn:  
 lijn 27 : Stocatra wordt viermaal aangedaan, waarvan één enkel keer overdag (aankomst 12.55, vertrek 13.40). Antwerpen-Noord wordt tweemaal bereikt (a 13.25, v 13.45).

lijn 139/53 : wordt bediend door de treinen naar Antwerpen (6 HT)

lijn 161 : 7 diensten HT naar Schaarbeek

lijn 124 : 2 losse ritten per dag naar Brussel

lijn 125 : vele diensten naar Ronet en Namen, waarbij eventueel ook de diensten voor omnibustreinen 6262/6213/6265/6216.

lijn 144 : vele treinen naar Schaarbeek en Antwerpen (13 HT)

lijn 130 : 6 ritten HT naar Jemont-Erquelines

Verder zijn er nog diverse ritten tussen Châtelineau en Monceau. Een prachtig fotostandpunt is te vinden in Couillet waar de straat evenwijdig loopt met de spoorbaan.

De 2913 verrichtte een speciale dienst bij het slepen van de stoomlok 29013 tussen Manage en Charleroi. Het betrof hier een rit ingericht door de verenigingen GTF en CFC, waarvoor we evenwel geen berichtje meer konden opnemen in de vorige VeKo. De 2911 was ook te zien op 26 mei 1979.

40 : Deze reeks wordt nu ook gebruikt voor charterritten. Hierbij werd o.a. Winterslag en Dinant bereikt. In het eerste geval kwam er zelfs bij de terugrit een dubbeltraktie van twee 40-ers tot stand. De tweede rit werd gereden op 12 juni tussen Ruën en Dinant.

43 : Vooral de 43-ers van Kortrijk hebben enkele diensten ingeboet op de lijnen 89 en 82 vanuit Aalst en Denderleeuw. Waarschijnlijk zullen nog tijdens deze zomer enkele stellen afgegeven worden aan Bertrix. Voor de stellen te Gouvy staat trein 8592/8598 naar Luik terug op het programma.

44 : Opmerkelijk is hier de overname van de diensten van de 43-ers, bestuurd door personeel van Aalst. Hierbij worden o.a. Burst, Oudenarde en Brussel-Zuid (lijn 50 trein 5275) bereikt. Zoals reeds in de vorige VeKo vermeld namen 44-ers ook de dienst op tussen Lokeren en Zelo, in afwachting van de elektrische tractie elders.

49 : Deze oude maar interessante stellen leiden al te veel een bestaan in de schaduw. Laten we ze daarom even in het zonnetje zetten door de volledige regeling van Montzen te geven:  
 0.50 uur: Luik-G - Montzen (1.50 uur-2.40) - Pepinster (3.10-3.15) -  
 Montzen (3.55-7.30) - Welkenraedt (7.50-8.05) - Montzen (8.20-8.25)  
 - Wezet (8.55-9.05) - Montzen (9.40-14.30) - Wezet (14.55-15.05) -  
 Welkenraedt (15.40-16.00) - Montzen (16.10-17.05) - Welkenraedt  
 (17.20-17.30) - Montzen (17.55-22.30) - Luik Guillomins (23.30-0.50)

50 : De afbraak van de 5001 vordert te Salzinnes. Binnen korte tijd zal begonnen worden met de wederopbouw als 5101.

51 : De verongelukte 5176 van Hasselt werd in de loop van april en mei volledig gesloopt door CW Salzinnes.

53 : De 5303 onderging te Salzinnes een revisie (geen ombouw) en kreeg hierbij de nieuwe livree zoals de 5408. De volgende omschildering wordt deze van de 5301. Bij deze revisie worden ook de traktiemotoren in twee groepen van drie geschikeld.

- 53vv: De omgebouwde 5306 lijdt nog aan kinderziekten en stond reed veertien dagen defekt te Letour. Beslist werd hem te Salzinnes te herstellen. Het grote aantal loks in revisie noopt Letour ertoe vreemde loks te gaan lenen. Regelmatig komen daartoe loks over van Bertrix en Ronet en zelfs de 5163 van Scharbeek werd opgemerkt voor ortstreinen. Dit plan werd immers uitgebreid tot 16 machines.
- 54/52: Ook de reeks van Ronet werd aanzienlijk uitgebreid tot 10 plandagen waarbij de machines ook meer hoogwaardige goederendiensten te verwerken krijgen. Bereikt worden daarbij Jeumont, Aken-west, Kinkempois Virton en St-Ghislain.
- 55 : De laatste 55-er in oude schildering, de 5523 is thans voor revisie te Salzinnes.
- 59 : De reeksen van de 59-ers te Antwerpen, Merelbeke en Haine-St-Pierre blijven praktisch ongewijzigd. Enkel Haine-St-Pierre verliest één plandag en gaf hiervoor zijn 5911 af aan Merelbeke. Deze laatste stelplaats zal de uitloopplaats worden voor alle 59-ers waarbij de machines van Haine-St-Pierre tegen 1981 afgegeven zullen worden en deze van Antwerpen tegen 1983.
- 60 : Ook de 60-ers van St-Ghislain hebben weinig last ondervonden van de elektrifikatie van lijn 118 en moesten maar twee plandagen inboeten. Door het tekort aan machines worden deze loks echter voorlopig niet afgegeven.
- 64/65: Ondanks het wegvallen van enkele diensten naar Eisden konden deze dieselhydraulische loks standhouden. Het verlies op de lijn 21 wordt immers gecompenseerd door een nieuwe dienst naar Mol. Vermelden we nog dat de 6501 nu in revisie is te Salzinnes.
- 66 : Bij deze reeks werd het inzetgebied wat beknot door de diensten naar Neerpelt officieel wegvielen, zodat nog enkel Diest (Tessenderlo-Zichem) Leopoldsburg-Houthalen en Winterslag-Waterschoi in de plannen voorkomen. Opnieuw komen deze loks echter te Genk-Zuid tot inzet. Nochtans is er nog slechts één machine in dienst en wacht men voor beide andere loks op de wisselstukken.
- 70 : Ook hier beknotting. Vorig jaar vielen reeds twee plandagen weg, nu is er een overheveling van diensten naar reeks 74. De 70 komt nog enkel naar Zwijndrecht en Herentals-Olen tot inzet, in drie plandagen. Een vierde dag is voorzien voor reservendiensten.
- 72 : Wegens een tekort aan loks werd de 8050 van Scharbeek gedurende enkele weken uitgeleend aan Antwerpen-noord.
- 74 : Niet enkel in de Antwerpse haven komt deze reeks tot inzet, maar ook naar Turnhout en Mol, naar Duffel en Kontich en naar Beveren-Waas.
- 85 : Overname van enkele diensten van de 70-ers en ritten op Duffel en Herentals.
- 91 : De 91-er die in Grimdo staat is de 9145!

Het is de bedoeling in de nabije toekomst ook meer te gaan vertellen over de rijtuigen op het Belgisch net. Wie bezorgt de redactie informatie over hun inzet, onderhoud, ombouwingen e.d. Onze dank hebt U al bij voorbaat.

Wie durft zonder rood van schaamte te worden, zeggen dat hij nog niet in het VeBOV-CENTRUM geweest is? Open elke tweede zaterdagmiddag.



SPOORWEGMUSEUM LEUVEN

- Onze aankondiging betreffende het overbrengen van het type 10 was een beetje voorbarig. Bij een laatste controle werd vastgesteld dat twee lagerkussens niet in orde waren en nog vervangen moesten worden. De 10.018 is op 26 juni '79 van Mechelen naar Leuven overgebracht.
- De museumlokomotieven blijven reisjes maken. De trips van de 29013 naar Beloeil over Bergen, Ant en Manange en naar Dinant zijn genoeg bekend. Doch ook de 64 wordt te Genk tentoongesteld, terwijl de 2911 te pronk stond te Manange en Haine-St-Pierre.
- Ook te Leuven schieten de restauraties goed op. Na de vernieuwing van de dakconstructie en het schilderen van de loods, werd nu de restauratie ter hand genomen van de Willebroekse industrielok. Terwijl de herstelling van de lok met liggende ketel praktisch klaar is, wordt nu de herbeplating van de andere lok (met staande ketel) ondernomen. Langs deze wog onze waardering, in naam van ruim 400 VeBOV-leden, voor de zeer kleine ploeg van Leuven, die met zeer beperkte middelen toch uitstekende resultaten bereikt.

HET NIEUWE SPOORBOEKJE

In een vorige VeKo vroegen we de mening van onze leden over het spoorboekje 'New Style'. We kregen hierop heelwat antwoorden, waarvoor onze dank, en waaruit we navolgend artikelletje distilleerden.

- Formaat: Het nieuwe grotere formaat wordt, merkwaardig, negatief beoordeeld! Het boekje kan moeilijk in binnenzak of handtas opgeborgen worden. Het mag dikker maar moet kleiner.
- Leesbaarheid: Deze wordt daarentegen positief bevonden. De druk van letters en cijfers is ongetwijfeld duidelijker geworden. Dit is evenwel niet aan het formaat te danken, aangezien onderaan de meeste tabellen nog ruim plaats werd gevonden voor publiciteit, die eventueel elders kan geplaatst worden. Toch een pluim voor de leesbaarheid.
- Presentatie: Er kwam van een onzer leden in dit verband een zeer pertinente opmerking: waarom eens geen foto's in het spoorboekje geplaatst? Onze treinen zijn toch zo lelijk niet! Zou men bepaalde publicitaire slogans - 'De trein is lekker wegwezen' - 'NMBS Colli' - 'Kleurige treinen... Fleurige vakantie' - enz. niet tegen een spoorwegachtergrond kunnen afdrukken? Aan de NMBS: een tip om te onthouden voor volgend jaar.
- Symbolen: Het nieuwe spoorboekje kende de invoering van nieuwe symbolen. De meningen zijn hierover erg verdeeld. Over het algemeen wordt evenwel niet begrepen waarom de omvorming van  $\boxtimes$ ,  $\square$  en  $\odot$  naar  $\textcircled{A}$ ,  $\textcircled{B}$ ,  $\textcircled{C}$  nodig was. Volgens het boekje (blz 30) wegens het fotokompositiesysteem dat nu gebruikt wordt. Volgens anderen gaat het hier om een aanpassing aan de UIC-voorschriften. Het feit blijft dat nu tekensymbolen zoals  $\times$ ,  $\dagger$  gemengd worden met lettersymbolen. Ook is er verwarring mogelijk tussen het symbool 2 dat de klasse aanduidt, en het symbool  $\textcircled{2}$  dat naar een voetnoot verwijst. In het boekje ontbreekt ook een uitleg voor het symbool  $\odot$  dat men juist na sommige stationsnamen aantreft: dit betekent gewoon: aankomsttijdstip. VeBOV-leden hebben dit uiteraard al gesnopen, de gewone reiziger misschien nog niet. Volgend jaar niet vergeten.

--Kaarten: Zowel de kleine kaart met enkel de vermelding van de spoorlijnen als de grote vouwkaart met NMBS en NMVB-lijnen, verdienen alle lof. Beide zijn duidelijk, nauwkeurig en handig. Wel zijn er enkele opmerkingen over het taalgebruik zoals verder zal blijken.

--Taalgebruik: Het zou geen Belgisch spoorboekje zijn, indien er geen opmerkingen zouden zijn betreffende het dooreengebruiken van onze beide landstalen. In dit verband al een eerste opmerking: waarom wordt onze derde taal, het Duits, nergens aangewend? Anderzijds is het geen geheim dat meer en meer stemmen opgaan om tot de uitgave van eentalige spoorboekjes te komen. Wel vinden we het gek van in een lopende tekst plots te zien staan dat een trein bij vertrek uit Liège(G) ontzegt wordt, en geen reizigers opnoemt voor Mons. In een gesproken of geschreven normale Nederlands tekst gebruikt men steeds het Nederlandse woord voor een stad, namelijk Luik, Bergen of Parijs. Weliswaar dient dan ook duidelijkshalve de stationsnaam in de andere taal vermeld, wat dan weer niet zou stroken met het principe van de eentaligheid der stationsnamen, uitgezonderd de Brusselse agglomeratie en enkele taalgrensgemeenten. Hoe dan ook, zullen we deze strijd maar liever in het parlement laten uitlechten? Toch wel een vraagje: waarom vinden we op de kaart wel Ronse-Renaix, maar niet Flobecq-Vloesberg of Lessines-Lessen?

--Inhoud: Er kwam heel wat commentaar binnen op de wijzigingen die in de diverse lijndienstregelingen aangebracht werden. Een beknopte greep hieruit volgt hierna.

Lijn 12: Er is nu een uurdienst op deze lijn, wat door de bewoners van de Antwerpse noordergemeenten als te weinig wordt beschouwd.

Lijn 13: Is niet meer vermeld.

Lijn 15: Ondanks aanzienlijk protest werden een aantal treinen naar Turnhout en Neerpelt afgeschaft, wegens de elektrificatiewerken. Hierdoor ontstond een twee-urendienst.

Lijn 21: Op werkdagen rijden er 35 treinen per richting op de nieuwe elektrische lijn Hasselt-Genk. Te Hasselt is er op het uur 07 een direkte trein naar Genk, komende van Quévy; en op het uur 40 een omnibus naar Genk.

Vanuit Genk vertrekt op het uur 46 een direkte trein naar Hasselt, Brussel en Quévy, en op het uur 06 een stoptrein naar Hasselt. Op de spitsuren zijn er bijkomende vertrekkers. De Hageland-Bokrijk rijdt nu tot Genk i.p.v. As.

Lijn 21bis: Op werkdagen rijden er nu slechts VIJF treinen naar Eisden, tot As slechts TWEE! Ongekoord is er een trein meer.

Lijn 28: De vroeger in de tabellen van de lijnen 50bis en 60 ingewerkte diensten van de treinen op het traject Brussel-Zuid naar Noord via Brussel-West, en Laken of van Jette naar Brussel-Noord staan nu in een aparte tabel verwerkt. Na lijn 26 (Oosterringlijn) is er dus nu een begin van een Westerringlijn.

Lijn 31-34: Er is een voorstel om de tabellen 31 en 34 samen te voegen. Er is hier namelijk een gemeenschappelijk baanvak, namelijk Luik - Liers, en verder naar Ans (lijn 31) of Hasselt (lijn 34).

Lijn 43: Merk op dat de 'Ardonner' nu Ettelbrück i.p.v. Binstenaken als bestemming heeft. Te Gouvy is er wel aansluiting naar Binstenaken.

Lijn 51: ??? Een tip van ons voor een samenvoeging van de lijnen 50bis, 53 en 122. Wat denkt U ervan?

Lijn 57: U herinnert het zich nog wel: de allereerste VeBOV-activiteit was het uitwuiwen van de oude lijn 57. Nu zijn er terug treinen, met dieselstellen reeks 44 tussen Lokoren en Zele, in afwachting van de opening van de elektrische dienst tussen Lokoren en Dendermonde.

Lijn 59: De sneltreinen Antwerpen-Oostende stoppen nu te Lokoren i.p.v. te Gent-Dampoort.

Lijn 69: Op werkdagen werd de dienst verbeterd op Kortrijk-Ieper-Poperinge. Op ZA, ZO en FTD zijn er echter nog steeds géén treinen!

Lijn 93: Een nieuw lijnnummer voor het gezamenlijk baanvak van de lijnen 94, 96 en 108. Zie ook ons voorstel voor een lijn 5.

Lijn 96: Enkele opmerkelijke nieuwe treinen Brussel-Parijs betekenen wel de doodsteek voor de luchtlijn tussen beide steden.

Lijn 118: Tussen Charleroi en Bergen is er nu een uurdienst per direkte trein. Op enkele uitzonderingen na stoppen deze treinen niet te La Louvière, wogens de nog aan gang zijnde elektrifikatiewerken op deze lijn. Wel is er te Manage steeds aansluiting naar en van La Louvière.

Lijn 154bis: De dienst Givet-Charleville-Mézières is niet meer opgenomen.

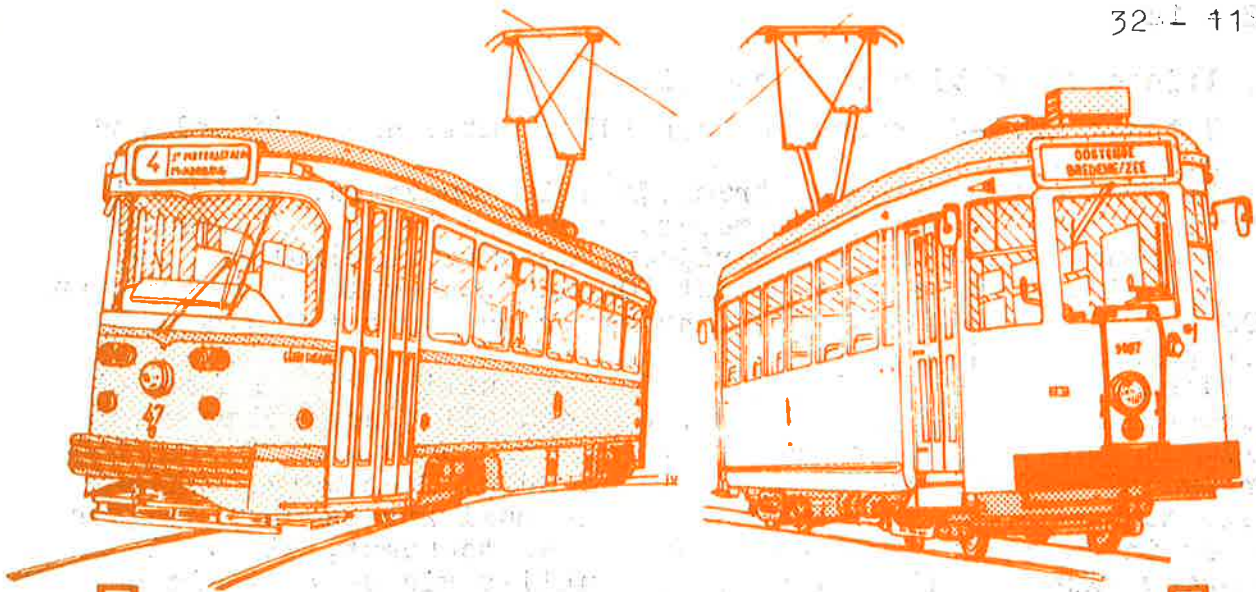
Vermelden we tenslotte dat 10 haltes afgeschaft werden. Dit zijn de stopplaatsen Quarreux (L. 43), La Reid (L. 44), Zillobeke (L. 69), Boussu-Haine (L. 78), Henripont (L. 106), Bernimont en Morhet (L. 163), Rossart (L. 165), Walzin en Martouzin (L. 166). Merk op dat Boussu-Haine en Walzin evenmin door de N.M.V.B. bediend worden.

#### DE N.M.B.S. IN 1978.

Uit het Jaarverslag van onze nationale spoorwegmaatschappij over 1978 onthouden we de volgende punten.

- In 1978 daalde het reizigersverkeer met 14,8 % tengevolge van de overdracht van de autobuslijnen aan de N.M.V.B. Bij het spoorvervoer zelf was er vooral een daling waar te nemen bij de geabonneerde reizigers. In totaal echter boekt de N.M.B.S. slechts een daling van 1,2 % op haar spoorlijnen. Anderzijds kende het goederenvervoer een stijgend succes. Hierdoor is het totaal spoorverkeer (reizigers plus goederen) gestegen met 4% in 1978 tegenover 1977.
- De Raad van Beheer drukt in haar jaarverslag de wens uit dat de S.N.C.F. de lijn Rijsel-Toerkoenjo-Moeskroon zou elektrificeren.
- In 1978 werden 47 internationale rijtuigen, 2 elektrische lokomotieven van 5150kW (7000 pk), 4 vierledige elektrische motorstellen, 34 pakwagens en 658 platte wagens voor vervoer van rollen plaatstaal in dienst gesteld.
- Er werden 35 tweektjes, 150 M4-wagens en 13 kraanwagens besteld.
- De N.M.B.S. stelt gemiddeld 59000 personen te werk. Haar sociale voorzieningen (de eerste in België en voorlopers van alle huidige sociale voorzieningen in het land) zorgen voor zowat 61000 mensen, gepensioneerden, weduwen, wezen.
- De treinen legden in 1978 ruim 91 miljoen kilometer af.
- Meer gegevens, vooral over het rollend materieel, in een volgende VeKo.





# trampost

OM EN BIJ DE BEDRIJVEN.

UIT DE METROPOOL - MIVA:

Bijzonder nieuws verdient een bijzondere plaats. Op dinsdag 14 augustus kwam de 2072 uit de Centrale Warkplaats, geheel geschilderd. Allicht, dat hoort zo, zult U zeggen. Ja nauttrlijk, maar het bijzondere ligt in het feit dat het rijtuig geschilderd is in de nieuwe huisstijlkleuren! De raampartijen zijn kreem gebleven. De vroegere donkerbruine band onder de ramen is nu donkergroen geworden, samen met de becijfering. Daaronder is gekozen voor een lichtgroene kleur. Het geheel ziet er fris uit, en zal worden aangewend op alle trams en bussen indien de kleuren voldoening schenken. Eerlang zal een bus eveneens in het groen op de straat komen. Wij spreken ons nog bepaald niet uit over deze vernieuwing, het wordt even wennen. Misschien was het toch even te overwegen nog een tweede proef te wagen, en wel in de stadkleuren nl. rood en wit. Schrik niet, wit is nu al toegepast in bv. Wenen en Stuttgart. In Wenen is de kleur ook rood en wit, eveneens de stadkleuren. Waarom eens niet kijken? Wit is overigens niet sneller vuil dan kreem.

Op 14 aug. maakte de 2072 zijn eerste en enige rit op lijn 10. 15 Augustus bracht hem ongeveer de ganse dag in lijn, eveneens op lijn 10.

- Buslijn 1 is m.i.v. ma 11 juni 1979 verlengd in Hoboken, en dat vanaf het Lelieplein naar de Verenigde Natieslaan (Berlijnstr.) via Van Amstelstraat - Marneflaan - Moretusstraat - J. Leemanslaan - Krijgsbaan en Broydenborglaan.
- Eveneens in Hoboken was op 20 juni een omlegging van kracht voor de buslijnen 1 en 33, en werden de tramlijnen 2 en 4 ingekort tot de keerdriehoek Van Urselstraat. Dat alles ingevolg een openluchtfeest op het Kioskplein.
- De zomerdienst op het MIVA-net is ingegaan op 2 juli, en zal duren tot 2 sept. Op 3 sept. komt de winterdienst in voege, en die zal dan weer duren tot begin juli 1980. Vroeger kwam tegenover de zomerdienst, omstreeks Pasen, een tussentijdse regeling in dient tot begin juli. Anderzijds was deze dienst ook van kracht tussen begin sept. en 15 oktober. Deze tussendiensten zijn nu vervallen, en na de zomerdienst wordt meteen op de volledige winterdienst overgeschakeld.

De lijnen 23 en 33 veranderen niet.

- Uit het MIVA-Jaarverslag over 1978, ontleenden wij volgende gegevens:

. De frekwentie van alle tramlijnen is opgevoerd, en in vele gevallen verdubbeld. In de meeste gevallen is er een tram om de 6 minuten. Enkele lijnen rijden nog om de 8 minuten.

. Het rijdend personeel is met 200 man aangevuld. Het werd van 700 eenheden op 800 gebracht, nadat er ongeveer 100 personen met pensioen zijn gegaan.

. Gebleken is hoe moeilijk het is het publiek te bereiken om verbeteringen kenbaar te maken. Ondanks alle inspanningen van MIVA en pers, wisten zeer vele reizigers nog niets af van frekwentieverhogingen na meerdere maanden. Toen werd beslist deze mededelingen te verzorgen via de muziektrams. Dat was een schot in de roos! Besloten is nu, in de toekomst, via de in aanbouw zijnde radiocentrale, het publiek via de radio in de rijtuigen, rechtstreeks in te lichten omtrent zaken die van belang zijn.

. De Public-Relationsdienst is ingericht om de betrekkingen tussen MIVA en publiek te intensiveren. Deze nieuwe dienst beschikt over een uitgebreide bevoegdheid.

. Het tramnet beschikt tot nu slechts over 34% eigen baan, en meer bepaald over 72% vrije baan buiten de ring, en 12% daarbinnen. Dat moet verbeterd worden. De huidige politiek van het bedrijf is er op gericht op korte termijn naar verbetering en uitbreiding te streven van de bovengrondse tramlijnen.

Het bestaande net wordt niet meer ingekrompen, en bestaande tracés en lijnen worden niet meer prijsgegeven.

Tramlijnverlengingen zijn voorzien in eerste instantie op lijn 3 tot de Kleine Barel, en nadien, in overleg met de NMVB, tot Ekeren-Donk. Lijn 12 zal eerlang worden verlengd tot het Wim Saerensplein in Deurne, en voor lijn 10 verwacht men een bediening van Wijnegem.

. De tendens tot koppeling van rijtuigen en het vormen van grotere tramstellen voor het opvangen van het stijgend spitsuurvervoer, zal zich verder voortzetten door niet alléén het inzet en van gelede rijtuigen, maar ook door het instellen van sneltrams, voornamelijk op de lijnen die het pre-metronet bedienen. Dat vereist de heraanleg en de herinrichting van de meeste stopplaatsen. Daarin is voorzien: verhoogde perrons en aanbrengen van apparatuur voor aanschaf en ontwaarding van vervoersbewijzen.

. Een belangrijke bijdrage wordt in het jaarverslag gewijd aan de tunnel voor tramrijtuigen die ontworpen is tussen de linker- en rechteroever. Deze tunnel zal vertrekken onder het Groenplein, en via de Reyndersstraat en de Vlasmarkt de Schelde bereiken.

Op de linkeroever komt er een station onder het Frederik van Eedenplein. De tunnel komt dan via een open helling te eindigen in de ruime middenberm van de Blancefloerlaan. Tot daar zijn de plannen gereed. Het verder bedienen van de linkeroever zal later aan bod komen. Vanaf het Groenplein naar de Schelde toe, krijgt de lijn een helling van 3% vanaf het niveau -2 en van 4,5% vanaf het niveau -1. Van onder de stroom naar L.O. een helling van 4,5%. Men verwacht de werken te kunnen beginnen in 1980. Alle instatnties zijn het eens dat deze werken zo vlug als mogelijk dienen aangevangen te worden, en men vindt dat de verwezenlijking op zo korte tijd als mogelijk plaats moet hebben. Vanzelfsprekend zal het nut en de uitbatingsmogelijkheden van de bestaande ondergrondse sterk beïnvloed worden in gunstige zin, wanneer de verbinding met de linkeroever een feit zal zijn.

- In 1978 is er over alle diensten heen, een stijging van 0,25% waar te nemen t.o. 1977. Topstijging: lijn 15: + 11,17%  
lijn 11: + 6,67%; lijn 28: + 4,48% en lijn 24: + 4,44%.

UIT DE ARTEVELDESTAD - MIVG:

- De MIVG is overgegaan tot restauratie en in oorspronkelijke toestand herstellen van rijtuig 339. Het zal na afwerking ter beschikking worden gesteld voor belangstellende groepen, om het net te berijden. Waarschijnlijk zullen ook de 328 en de 216 die nu in Brussel staan, terug ter beschikking komen van de MIVG. Indien alles meezit, zal een bewaar ruimte, aangesloten op het net, worden voorzien in het nieuwe in oprichting zijnde gebouw. Wij wijzen er echter op dat hier nog geen definitieve beslissing is gevallen!

- Uit het jaarverslag 1978 enkele interessante gegevens:

. In afwachting dat konkrete maatregelen in de binnenstad een betere afwikkeling van het vervoer mogelijk maken, is verder gewerkt aan de herstructurering van het MIVG-busnet. Reeds in het busplan 1977 werd vooropgezet dat alle deelgemeenten over een gelijke kwaliteit van openbaar vervoer moeten kunnen beschikken. Daarbij ging de aandacht vooral naar de deelgemeenten Drongen en Wondelgem, die tot op heden niet op het stedelijk busnet waren aangesloten. Na gunstig advies van de Regionale Commissie Gent, konden op 4 sept. 1978 de buslijnen 50: Zwijnaarde - Wondelgem en 17: Westveld - Drongen.

. Na de geslaagde lijnen naar Drongen en Wondelgem, werd gekozen voor een sectoriële herstructurering van het busnet. Daarbij kwam de binnenstad aan de orde, althans die wijken die duidelijk onderbediend bleven, nl: de wijk tussen de Kasteellaan en de Vlaamse Kaai. Door vervlechting van verschillende lijnen bleek het echter nodig één globaal voorstel tot herstructurering van verschillende binnenstadslijnen in te dienen. Aldus werd het dossier 10.4/7811, dat voorziet in een nieuwe lijnvoering van de buslijnen 6, 38, 30, 31 en 17, ingediend op 20 nov. 78. Anderzijds is ook een globaal projekt (dossier 10.4/7901) ingediend voor een betere bediening van de N.O.-zone van Gent, door verlenging van de lijnen 17, 70 en 71. Beide dossiers kregen nagenoeg een éénparig gunstig advies van de Regionale Commissie Gent. Er wordt nu gewacht op de nodige toelatingen van Verkeerswezen.

. Tenslotte werd ook het oude MIVG-plan hernomen betreffende de verlenging van tramlijn 1 van het Van Beverenplein naar Wondelgem. Het blijkt mogelijk deze verlenging van 3,25 km. op eigen bedding uit te voeren over 2,3 km.

. Op 31 dec. 78 omvatte het net 24,9 km tramlijnen, bereiden door 4 lijnen (21 en 22 als één lijn beschouwd), en 142,9 km buslijnen, door 14 buslijnen bediend.

Op die dag bestond het park van het rollend materieel uit:

2 drieassige rijtuigen ( nrs 332 en 339)

54 PCC-rijtuigen (nrs 1 - 54)

109 dieselbussen.

. Uit de krant van 25 juli 1979:

Binnenkort gaat het Ministerie van Verkeerswezen over tot het instellen van het zone-tarief in Gent!

Men wil nl te weten komen welke de weerslag zal zijn op get globaal van de ontvangsten. Verder zal het zonstarief, naar men verwacht, een verschuiving teweeg brengen van gewone kaartjes naar rittenkaarten. Men zou slechts eenmaal betalen, ook al wordt overgestapt van bv. de NMVB op de MIVG-diensten. Voor de proef zal de Gentse agglomeratie ingedeeld worden in een Centrale zone, (huidige begrenzing Alg. Abonnement) en een gordelzone, die ongeveer zal samenvallen met de grenzen van de huidige Gentse regio. Het grondgebied wordt in een aantal zones ingedeeld, en binnen een zone zal men zonder prijsverhoging meermaals kunnen overstappen. Het zonetarief berust niet op afstand, maar op het aantal doorlopen zones.



UIT DE HOOFDSTAD - MIVB:

- Als gevolg van de metrowerkzaamheden op het E. Bockstaelplein is de eindpuntlus daar uitgebroken. Dat gebeurde op 30.3.79 in de richting voorstad, en op 31.3 in richting centrum. Een dubbelspoor ligt nu diagonaal over het plein, zonder enige terminusmogelijkheid. De terminus van bus 49 is sedert 3 april overgebracht in de Leopold I straat.
- Sedert 3 april is de reisweg van buslijn 21 in Anderlecht gewijzigd. Vanaf de Berrewaertsiaan rijden de bussen die de Maria Groeninckx de May laan afdalen, nu de Sylvain Dupuislaan om dan via de J. Bracopsiaan verder te rijden naar Moortebeek, waar op de Shakespearelaan het eindpunt is gevestigd.
- Als gevolg van een breuk in de waterleiding in de Navezstr. werden de rijtuigen van lijn 58 omgelegd via lijn 52, tussen het Paviljoenplein en de Teichmannbrug. Dat gebeurde van in de vooravond van 23 maart 1979 tot 27 maart 's namiddags. Sedert 3 april is deze toestand definitief geworden als gevolg van de werken aan de Teichmannbrug, waar spoorverleggingen noodzakelijk bleken te zijn.
- Tijdens de maand maart werden verbouwwerken uitgevoerd aan de 7016, 7028, 7034, 7035, en 7056. De ontvangersplaats werd hierbij verwijderd.
- Op 7 april 79 vond een zware aanrijding plaats tussen de 7041 / 23 en een franse vrachtauto op het kruispunt van de Legrandlaan met de Ter Kemerelaan. De zeer belangrijke schade aan de tram lieten enige twijfels bestaan nopens zijn herstel, maar daartoe blijkt nu toch besloten te zijn. De bestuurder van de vrachtauto overleefde het ongeval niet.
- De heraanleg van de lus via de Barastraat en de Frankrijkstraat, voorzien ten bate van lijn 102, en vooropgesteld uit te voeren vanaf 17 april is verschoven naar latere datum.
- De bijzondere bussen voor mogelijke versterking, die ter beschikking staan van de dispatching, zijn sedert einde april van een film voorzien: METRO LIJN 1, om indien nodig bovengrondse diensten op deze lijn te rijden.
- De vrije toegang tot de bussen-voor abonnementen- via de achterdeur is in voege getreden op 12 mei 1979.
- Sedert de nacht van 2 op 3 mei 79 rijden nachtbussen door Brussel, in totaal 24 lijnen, genummerd N 551 - 580. Er ontbreken dus enkele lijnen. Een 25° lijn, N 590 rijdt tijdens de nacht van vrijdag op zaterdag, en zaterdag op zondag. Er wordt tot + 3u.30 een uurdienst onderhouden. Men moet reeds voorzien zijn van een plaatsbewijs, want uit veiligheidsoverwegingen is het niet mogelijk op de bus te betalen. Men neemt de bus op vastgestelde halteplaatsen, aangeduid door rood-blauwe platen. De reizigers kan evenwel afstappen op een door hem voorgestelde plaats. (zie ons vorige nummer.)
- Gedurende de tweede helft van mei 79 hebben vele 7800-en dienst gedaan op lijn 101. De 7810, 7804, 7803 op 15 mei; 7808 op 16 mei; 7806 op 23 en 28 mei, en 7803 op 7 juni.
- Vakantiediensten namen een aanvang op het net op 2 juli, met uitzondering van de lijnen 1, 22, 34, 43, 50, 51, 53, 57, 74, 78 en 101, waar de diensten onveranderd bleven. Daardoor ontstond een vaste benutting van materieel: lijnen 18 en 103 enkel met 7900; 7800 enkel op lijn 90, en geen enkele 9000. Natuurlijk zijn afwijkingen mogelijk bij materieelstekort.

- De verbouwing van de reeks 7501 - 7598 tot dubbelrichtingswagens schijnt zich van dag tot dag te bevestigen. Een programma tot verbouwing (reeksen van 5 eenheden) is in voorbereiding, en noodzaakt tijdens de volgende winterperiode wellicht het inzetten van enkele 9000-en op de lijnen 22 en 92.
- NATIONALE MAATSCHAPPIJ VAN BUURTSPORWEGEN.

### Groep HENEGOUWEN.

Om een duidelijker scheiding tussen de verschillende materiële types te bekomen, is een deel van het tramwagenpark in Henegouwen vernummerd.

- De rijtuigen type S, die als semi-metrowagens waren aangepast, maar niet tot de reeks 9120 - 9150 behoorden, zijn omgenummerd in de reeks 9151 - 9159. (oud nr - nieuw nr)  
9030 - 9151; 9033 - 9152; 9037 - 9153; 9038 - 9154; 9043 - 9155; 9044 - 9156; 9046 - 9157; 9066 - 9158; 9088 - 9159.

- Mw 9051 en 9153 (ex 9037) zijn nu ter hoogte van de rubberstootranden uitgerust met een houten kader, die de afmetingen van het rijtuig brengt op die van de nieuw te leveren rijtuigen. Ze rijden 's nachts proefritten, om na te gaan of er op de lijnen genoeg ruimte is voor de nieuwe wagens, vooral in de bochten.

- Mw 9125 is vernummerd in 9170. De raamstijlen zijn zwart geschilderd, en de klapdeuren en klaptreden opnieuw in het vroegere kreem. Met dit rijtuig worden nog tot september proefritten gehouden vanaf 3 à 4 u. 's nachts, tot rond het middaguur.

- Volgende rijtuigen zijn nu in ombouw:  
9122 - 9065 - 9076 - 9107 (ex 9034) allen reeds vroeger vermeld, en 9106 - 9137.

- Uit Brussel kwamen reeds de volgende rijtuigen aan in Jumet:  
9270 - 9271 - 9275 - 9277 - 9278 - 9279 - 9281 - 9283 - 9284 - 9285 en 9286, deza laatste met panto.  
Zijn nog niet aangekomen: 9274 - 9276 - 9280 en 9282.  
Enkele van de rijtuigen die zijn aangekomen zijn zwaar beschadigd, vooral 9281, met platgedrukte kopwand en opgedrukt chassis.

- Gloednieuwe vignolerails zijn geplaatst tussen de keerdriehoek Bracquagnies en Maurage.

- Weg en sporen zijn vernieuwd op de lijnen 65/66 en 41 tussen de rued de Heigne en Gohissart (Damprémy).

- Lijn 89, halfuurdienst tussen Charleroi en Anderlues, rijdt nu meestal zonder zelfs zijn rode bordjes. Vele rijtuigen daar-entegen filmen nu lijn 92! In Anderlues kan worden overgestapt op de lijnen 30/31 en 91.

- De aansluitingen van de lichte Metro te Charleroi-Ouest zijn klaar. Verderop bij de Chée de Bruxelles, ontbreekt alléén de aansluiting nog op de lijnen naar Gosselies. Op het viadukt staan alléén de palen tot bij het kanaal op de Chée de Mons, d.i. de lijnen richting Anderlues. Op de PL. Albert I te Damprémy licht de betonnen bedding klaar van het ontbrekende stuk. De opening voor deze uitbreiding is voorzien voor september, maar hier kan nog wel enige vertraging optreden.

### WEST - VLAANDEREN.

- De 9104-9105 (gekoppeld) reed met Pinksteren als soldaten-tram, met vertrek Oostende-station om Ou.20

- Op za 14.7.79 stonden gekoppeld opgesteld, de 7-tuigen 9102 en 9095, op het rangeerstation aan het slachthuis.
- Bij de ingang van het station te Oostende zijn dranghekken geplaatst om de bushalte te vrijwaren tegen al te opdringerige automobilisten. Daardoor kunnen enkele auto's hun inzittenden nu ook vóór het station afzetten, wat voordien verboden was.

## VeBOV-KRANT - VERENIGINGSNIEUWS

### Rechtzetting.

Vanwege de ondervoorzitter van de Vereniging voor het Trammuseum ontvingen wij een rechtzetting. In ons meinummer stond op blz.8 dat het Trammuseum van Schepdaal nu onder NMVB-beheer stond. Dat is niet juist. We zetten deze vergissing graag recht, want het is zo, dat het Trammuseum van Schepdaal eigendom is van de NMVB, maar de uitbating ervan is toevertrouwd aan de Amutra. Daar is sedert de oprichting van het museum niets aan veranderd. Tevens wordt erop gewezen dat in het overzicht van bedoeld artikel niet wordt gerept over het bestaan van de TTA. Dat is dan spijtig te noemen, maar anderzijds is het zo dat wij van de TTA tot op heden nog nooit enige mededeling ontvingen. Bij gebrek aan enkele konkrete gegevens ontrent de uitbating tijdens het seizoen, konden wij ook niets publiceren.

### LOCOMOTION.

Kortgeleden is de vzw. opgericht in Hove. Deze nieuwe vereniging, waarvan de statuten verschenen in de bijlagen van het Staatsblad op 2 aug.79, stelt zich ten doel, de personen die hierin belang stellen, de mogelijkheid te bieden, kennis te nemen van de geschiedenis en de evolutie van het transportwezen, vnl. van het spoorwegwezen, en de studie van de industriële archeologie in het algemeen, en de archeologie van het transportwezen in het bijzonder te bevorderen.

Voor de vierde maal richten zij een studiereis in naar Engeland. Die reis gaat door op 8 en 9 september, en brengt de deelnemers naar Romney, Hythe and Dymchurch Railway, de Kent and East Sussex Railway, en de Bluebell Railway, waar ze op zondag 9.9 de beroemde Vintage Sunday zullen bijwonen.

Inschrijving: 3150 fr. per persoon, te storten op rekening 405 - 6038251 - 32 van Locomotion, Berkenlaan 23, 2540-Hove.

Verdere inlichtingen: telefonisch te bekomen op nrs:

(031) 37.28.00 (toestel 1633, bij dhr J. Caebérgs (t.bureeluren)

(031) 57.53.71 ná 19u.30 en tijdens weekeinden, dhr Van Olmen.

Het programma kan daar eveneens gevraagd worden.

### VeBOV - KOERIER E 2

Het ekstranummer van onze Koerier is goed aangeslagen bij onze leden. Op de kaft stond echter foutief vermeld dat het een juli uitgave was. Daardoor dachten enkele mensen dat zij het nummer van juni niet ontvangen hadden. Het is dus zo, dat de VeKo E 2 het nummer van juni is, en het huidige blad dat van juli - augustus, dat elk jaar slechts één nummer is.

### GEVAARLIJKE MODELTREINTRANSFORMATOREN.

Onze leden, die over modeltreinmaterieel beschikken worden er van op de hoogte gebracht dat bij Ministerieel Besluit van 30 mei 79, door de Minister van Economische Zaken een aantal elektrische toestellen verboden worden. Dat geldt o.m. voor enkele transformatoren voor miniatuurtreinen, waarvan de invoer, de verkoop, de verhuring en zelfs de herstelling verboden wordt.



Het zijn vooral transfo's van JOUEF, nl. de types T40 E' Transfo CR, type Norma nr 9200, Type 9150, en ook van RIVAROSI reeks 4002/4003, en van SCALEXTRIC ( auto banen) het type SF12M. Indien U zulke transfo hebt, gebruik hem dan niet meer, en vooral, laat er U geen aansmeren. De veiligheid van U en uw kinderen hangt er van af!

### BIJEENKOMSTEN.

Antwerpen-Metropool: op vrijdagavond 21 sept. brengt Wouter Janssens een diaoverzicht van de winterperikelen 1978 - 79.

Brussel-Hoofdstad: De bijeenkomsten starten terug in september! In die maand nog op donderdag, nl 13 sept. Er worden films gebracht over de SBB en DB.

Vanaf oktober vergaderen wij terug op vrijdagavond, en wel 12 okt.e.k. Dat alles in station Anneessens.

Limburg - Kempen: 5 sept, 20 u. Zolder: Elektrische traktie bij de NMBS.  
3 okt. 20 u. Spoorwegen in Nederland en Luxemburg.

Verder vragen wij graag even uw aandacht voor onze maandelijks bijeenkomsten - Modelbouw, die gehouden worden, elke derde woensdag van de maand in het Parochiecentrum van MOL - Ginderbuiten. Inl. R. Vissers, Ezaart 177, 2400 Mol, of telefonisch op nr (014) 31.15.45.

### VeBOV-EKSPRES 1979.

Het ligt in onze bedoeling om op zaterdag 22 september e.k. een VeBOV-Ekspres in te leggen tussen Antwerpen en Genk, met vertrek te Antwerpen omstreeks 10u. De verplaatsing gebeurt per SABENA-stel. Zoals U weet rijden deze "blauwe treinen" nog steeds, maar zijn ze nu van de NMBS. In een nabije toekomst zullen ze echter verbouwd worden, analoog aan de groenen stellen. De meesten van ons hebben nog nooit met zulk een treinstel gereden, omdat ze uitsluitend dienst doen op de lijn Brussel - Luchthaven Zaventem. Er is slechts één afdeling 2° kl. en de rest was tot op heden 1° kl. Binnenkort zal daar dus ook verandering in komen. Met het oog op de korte tijd die ons nog rest, en omdat wij U geen volledige mededelingen kunnen verstrekken, zal de VeKO 33 zeer vroeg verschijnen in september. De prijs is 350 fr. per persoon, maar kinderen van onze leden kunnen mee aan 250 fr. voor zover zij geen 13 jaar oud zijn. Het is de bedoeling dat wij eens kennis maken met Genk, zijn nieuw station, maar ook de stad zelf, met zijn vele winkelcentra en met het leven in deze Limburgse metropool. Het zal mogelijk zijn voor diegenen die er prijs op stellen, een bezoek te brengen aan Bokrijk (dat ook Genk is!) Wij verwachten omstreeks 19u.30 terug in Antwerpen te zijn. Er is echter een voorbehoud! Het treinstel is toegankelijk voor 150 personen maximum. Mocht de belangstelling voldoende groot zijn, kan een tweede stel worden gekoppeld, maar dat kan alleen gebeuren als ook dat stel volzet is, omdat de prijs aan het minimum is gehouden, en wij kunnen geen tweede stel betalen als dat niet volzet is. In dat verband verdient het aanbeveling vanaf nu al uw deelneming te bevestigen door aan het sekretariaat een kaartje te zenden. Indien géén twee stellen kunnen worden gevuld, is het aantal deelnemers beperkt tot 150, en zullen diegenen die eerst hebben gereageerd voorrang genieten. Het wordt geen dag van rennen van de ene lokomotief naar de andere, maar een échte vrije dag, waarin de spoorweg echter een zeer groot aandeel krijgt. Van de deelname zal het afhangen of in de toekomst nog ekstra-ritten zullen worden gehouden op het spoor, gelet op het feit dat de investeringen ALTIJD groot zijn.

Er moet nu nog niet betaald worden, dat kan later, en daarover komt meer in de volgende VeKo, maar wij vragen U wel uw deelname te willen bevestigen om tijdig alle nodige schikkingen te kunnen treffen.

#### VeBOV - CENTRUM.

Het VeBOV-Centrum mag zich verheugen in een stijgende belangstelling van binnen- en buitenuit de Vereniging. Nochtans zijn er een aantal leden die dit initiatief niet naar waarde schatten. Dat mag blijken uit het feit dat er nog steeds mensen zijn die ons na een jaar komen vertellen dat ze er nog nooit geweest zijn. Dat is dan op zijn minst spijtig te noemen, en dat zouden wij graag zien veranderen. Immers het bestuur spant zich terdege in om alle activiteiten te intensiveren, en vele mensen uit de VeBOV zetten zich ter dege in om ten dienste te zijn van elkeen. Een kleine blijk van waardering kan wonderen doen. Natuurlijk verwachten wij niet dat U speciaal grote kosten zoudt doen om naar ons Centrum te komen, maar diegenen die in de stad zijn op de openingsdagen van het Centrum zouden eens een kleine inspanning moeten doen, en ook eens een kijkje komen nemen. Uw belangstelling alléén volstaat al! Vele Verenigingen benijden ons om deze unieke kans. Praktisch elke maand zijn nieuwe boekwerken in voorraad, worden nieuwe folders aangevoerd, en zijn interessante foto's ter beschikking. Kom eens kijken zeg!

#### ELEKTRISCHE TOERISTISCHE TRAMLIJN LOBBES - THUIN.

Van wat ons nog rest aan schoonheid van Buurtspoorweglijnen, is ongetwijfeld de lijn Anderlues - Lobbes - Thuin, één der mooisten. Even voor het binnenkomen van Lobbes verlaat de lijn de weg om veldwaarts te draaien. De doortocht van Lobbes is, als gevolg van de zeer grote hoogteverschillen, voor een tram niet haalbaar. Men zocht destijds naar een oplossing, en vond die in een omlegging rond het stadje. Het gevolg is dat men nu een geweldig zicht heeft op Lobbes vanuit de tram. Wat verder rijdt de tram naast de spoorlijn naar Quévy, kruist de Samber over een vrij hoog gelegen brug, rijdt onder de spoorlijn door via een bijna middeleeuwse trambrug, en komt triomfantelijk aan in Thuin langs een wegje dat men niet meer voor mogelijk houdt. De dagelijkse dienst wordt gereden door lijn 92 tussen Charleroi en Thuin. In de vakantieperiode wordt vrij veel gebruik gemaakt van lijn 91, die slechts rijdt tussen Anderlues en Thuin. De AsVI, Association pour la Sauvegarde du Vicinal, die reeds jarenlang werkte aan het tot stand brengen van een museumlijn voor toeristische uitbating, is dit jaar eindelijk begonnen met geregelde diensten. Die worden gereden met oude rijtuigen, nl. 9888 en 10284. Er is eveneens een oude bagagewagen en enkele bijwagens ter beschikking. Belangstellenden kunnen eens een kijkje gaan nemen, want er wordt gereden op zon- en feestdagen van 5 aug. tot 23 september in de namiddag. Volgens de uurregeling waarover wij beschikken, vertrekt de tram in Trazegnies om 12u.15, en rijdt via Souvret- Forchies - Fontaine - Anderlues naar Thuin. De tram wacht in Anderlues van 12u.50 tot 13u. en komt aan in Lobbes (Ecolès) om 13u.11. Vanaf 13u.30 begint daar de dienst naar Thuin. Vertrekuren naar Thuin: op het uur + 30'. Aankomst Thuin op het uur + 46'. Vanuit Thuin naar Lobbes: v. op het uur + 0, met aank. Lobbes 16minuten later. Er wordt gereden van 13u.30 in Lobbes, en het laatste vertrek in Thuin is om 17u.48, met aankomst in Lobbes om 17u.59, Anderlues 18u.10/30. Trazegnies-dépôt: 19u.05. Wegens metrowerkzaamheden is het mogelijk dat het vertrek van de tram wordt verplaatst van Trazegnies naar Anderlues. Alvast een goede reis!