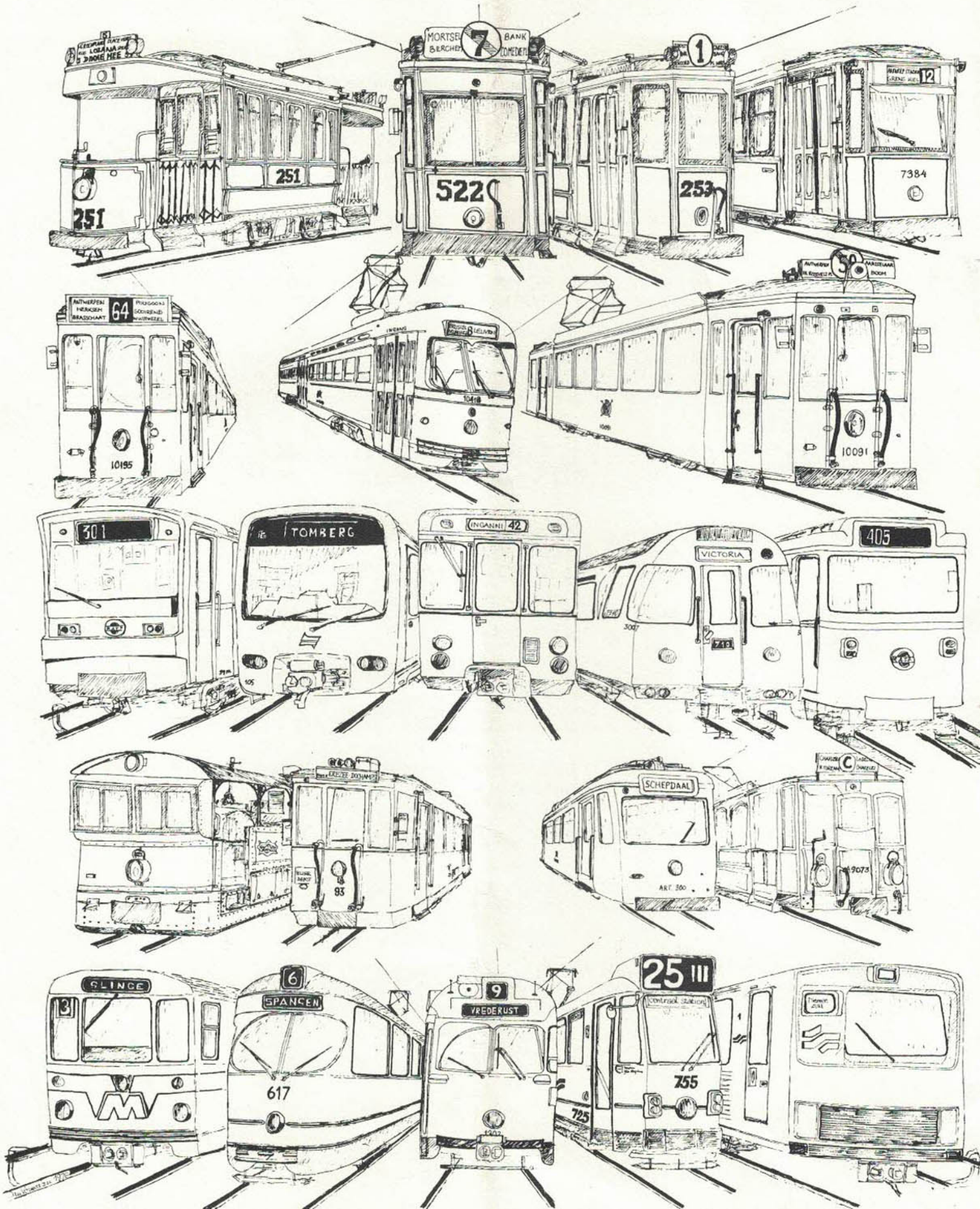




maandblad van de Vereniging voor Belangstellenden in het  
Openbaar Vervoer

verantwoordelijke uitgever: Roger Bastaens  
Kerkendijk 1  
b - 2200 Borgerhout



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 Redaktie. Bronvermelding is steeds vereist. Ondertekende inzendingen blijven onder verantwoordelijkheid van de auteur, en geven niet noodzakelijk het standpunt van de redaktie weer.

Redaktie: R. Bastaens en F. Geens.

Hoofredaktie en verantwoordelijke uitgever:

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

Aan dit nummer werkten mee: B. Boogaerts, J. Casier, T. Heylen, C. Malisoux, J. Quik, N. Suys, J. Vermeiren, L. Weysen e.a.

---

### SPOORWEGPOLITIEK.

In Duitsland en Nederland zijn de snelle, moderne en komfortabele Intercity-treinen een begrip geworden van goed vervoer. In België sukkelen wij nog met vele problemen, wat niet zeggen wil dat er vanuit Brussel geen blik in de nabije toekomst geworpen wordt, integendeel.

Ook bij ons wil men vooruit, tracht men de bediening van alle streken eigentijds te verzekeren, d.w.z. regelmatig, snel en comfortabel. We zouden echter geen Belgen zijn als we ons, al was het maar eens voor éénmaal, eendrachtig achter de NMBS konden scharen. Wij hebben weliswaar nog een zeer dicht spoorwegnet, waarop stations en stopplaatsen vaak maar een boogscheut uit elkaar gelegen zijn. De trein is nog niet vertrokken of de remmen slaan alweer aan. Op vele plaatsen is er tussen het stoppen en het vertrekken van een trein, buiten het treinpersoneel geen mens op het perron geweest. In Brussel is men eens gaan kijken hoe het elders gaat, en men maakte plannen voor het scheppen van een Intercity-net. Vóór de plannen werden vrijgegeven pakte een krant er al mee uit: eerst is eerst!, en klinkt het niet dan botst het maar! Mentaliteit 1979. Vakbonden en wijkverenigingen protesteerden met wijd open monden tegen de voorgenomen gruwel. De NMBS zat wel in het nauw gemaneuvreerd, en moest reageren vooraleer ze van haar verbazing bekomen was.

Het Intercity-plan was een ontwerp, en voor wijziging en aanpassing vatbaar, maar niemand wenste dat te verstaan.

Het is nochtans de moeite om er even bij na te denken vooraleer in koor te gaan huilen. Buiten de voorgenomen Intercity-diensten zullen noodzakelijkerwijze forenzentreinen blijven rijden, die forenzen afzetten in nagenoeg alle plaatsen waar dat nu gebeurt. Moeten wij in 1979 dezelfde diensten bieden als in 1879, als de mogelijkheden het anders toelaten? Moet een trein noodzakelijk stoppen op alle plaatsen waar een perron is? Kan een reiziger niet enkele stations verder opstappen als hij tussen dat station en zijn woonplaats een voldoende verbinding heeft, die hem bovendien toelaat zijn reisdoel vaak sneller te bereiken dan met stoptreinen? Wij weten al lang dat de mensen in het noorden van het land anders denken dan die in het zuiden, in veel gevallen omdat de toestand niet overal op dezelfde wijze geëvolueerd is, maar dat feit is niet onoverwinnelijk. Stel even dat in het noorden de geplande Intercity-diensten zouden worden doorgevoerd, en dat

in het zuiden alles bij het oude zou blijven, welke oproer zou dat wel teweeg brengen! Dat er meer stopplaatsen zouden verdwijnen in Wallonië dan in Vlaanderen houdt geen verband met diskriminatie, maar is eenvoudigweg een aanpassing aan de werkelijkheid. In Wallonië zijn er altijd veel meer stopplaatsen geweest voor minder reizigers, en het is dus nogal normaal dat men, als men van die oude kwaal verlost wil zijn, maatregelen dienen genomen die brutaal kunnen lijken, maar die het bij nader toezien echt niet zijn.

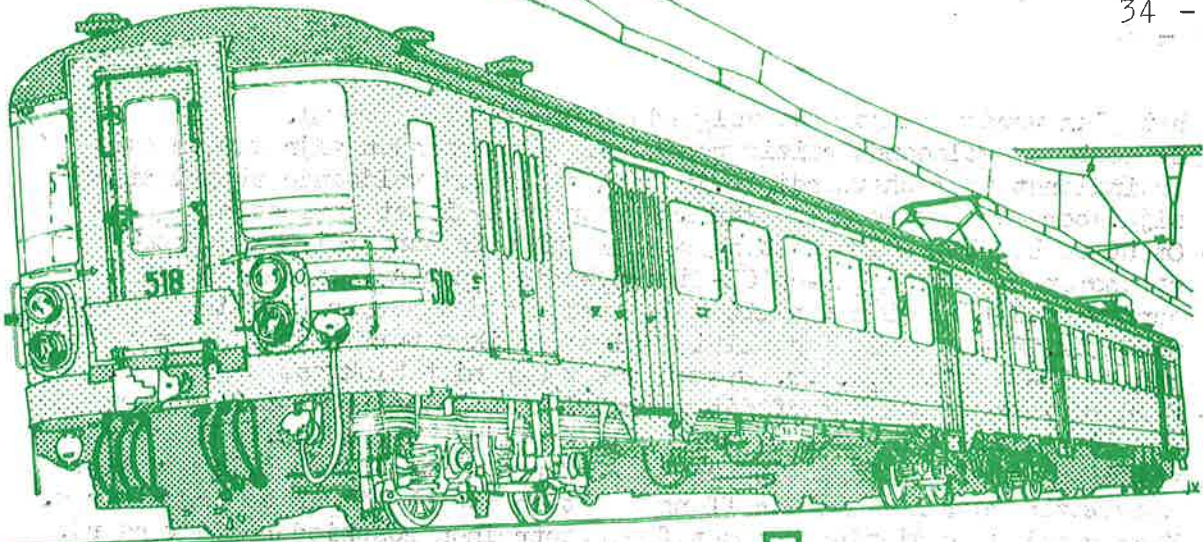
Er is ook de kwestie van het personeel: meer afschaffingen in het zuiden dan in het noorden. Misschien wel omdat in het noorden die aanpassingen al veel vroeger zijn doorgevoerd? Daarenboven moet rekening worden gehouden met het feit dat de NMBS als gevolg van het overschakelen naar de 38-urige werkweek meer personeel in dienst moet nemen dan het effectief van de 40-urige werkweek, zodat niemand op straat wordt gezet! Dat zijn feiten die men niet mag doodzwijgen, maar waarover weinig of niets verteld wordt. We waren de eersten van het vasteland om de spoorweg in te voeren, we waren dus modern, Het komt ons voor dat we al te lang hebben gewacht om durvende initiatieven naar voren te brengen, en we weten wel dat een dergelijk opzet niet haalbaar is zonder afbuiging van de scherpe kanten, maar als de NMBS vooruitstrevend wil blijven zal ze toch één en ander moeten doordrukken, misschien met pijn in de hartstreek, maar toch...

- r -

---

#### SPOORWEGLYRIEK.

We hebben onze mond wel vol van die oude, goede stomers, van rookpluimen in een ongerept landschap, van rode rookwolken in een nachtelijk landschap en zo meer, maar die tijd is toch voorbij. Geloof maar dat over vijftig jaar de jongeren van nu met evenveel brio zullen orgelen over hun type 59, 60 en anderen maar dan als dieselloks. Dat was dan hun jeugd, dat zijn dan hun ervaringen, dat zijn dan hun herinneringen... Gelukkig voor hen zullen er meer foto's, dia's en films ter beschikking zijn van dieseltreinen dan nu over stoomtreinen. Elke generatie draagt haar herinneringen mee als een kostbaar schrijn, op weg naar onbekende wegen. Dat is altijd al zo geweest, en daar zal wel niets aan veranderen. Even normaal is het dat men steeds zal trachten die heerlijkheden in zich op te nemen, en ze levendig te houden door een flink pakket aan foto's en illustraties. Op onze dagen kan men dat doen, en doét men dat ook. Voor later! En met tientallen hebben we dan dezelfde foto's van dezelfde loks en dezelfde treinen. Heeft U ook een foto van een vergeten en reeds lang gesloopt stationnetje? Zo 'n klein onooglijk ding waarbij ge U afvraagt waar dat gedrocht wel gebleven is? Wie maakt daar nu foto's van! Of van een stations stootkar, een oude koolbak, met het merk EB - BS, een koperen smeerket of een gewone wisselkrabber? Als wij echt eens een muzeum willen opzetten, als wij echt eens willen laten zien aan diegenen die na ons zullen komen, hoe wij de spoorweg ervaren hebben, dan moeten we dat nochtans doen vooraleer het te laat is. Al deze dingen ontgaan ons maar al te vaak. Hebt U al een foto van een overwegwachteres? Ja dat mag van 1979 zijn, al lijken ze minder schilderachtig dan die van voor honderd jaar, maar ze zijn niet meer zo dik gezaaid als vroeger. Willen we daar eens wat aan gaan doen met z'n allen? We zullen er onze nazaten en onszelf veel plezier mee doen, dat zal spoedig blijken.



# spoorslags

343

Het getal 343 heeft de jongste tijd bij de spoorwegbelangstellenden reeds heelwat commentaar uitgelokt. Het betreft hier immers het bijna 'berucht' geworden aantal stations en stopplaatsen dat volgens het herstrukturingsplan van de N. B.S. zou 'afgeschaft' worden. Te pas en vaak ook te onpas wordt dit 'feit' aangeklaagd, worden er zelfs reeds lokale acties gepland, en krijgt het geheel -hoe kan het ook anders- een typisch kommunautair sausje. Het gevolg is dat het uitstekende gedeelte over de Intercitydiensten in het plan ook in opspraak komt. Gezien de onduidelijkheid die er nog wel heerst over de elementen in het plan die handelen over de lokale bedieningen, onduidelijkheid die ook in de gesprekken tijdens onze laatste VeBOV-EXPRES-rit naar Leven kwam, uit te bannen, komen we in een bijzonder artikel hier nog een op terug.

Naast de internationale treindiensten en het Intercitynet, welke slechts een tachtigtal stations bedienen, moet er gezorgd worden voor lokale treindiensten. Het herstrukturingsplan spreekt hier dan van een aantal ster-vormige netten van gewestelijke bedieningen (GB-net, ook RB-net genoemd), aangevuld door losse forenzentreinen, die zelf niet in een gestructureerd geheel (een net) opgenomen zijn. Wat houdt dit nu precies in?

Zoals reeds in ons vorig artikel vermeld werd, zouden er vanuit en naar een veertiental knooppunten van het IC-net lokale treinen (de huidige omnibus-treinen) bollen. Het is de bedoeling dat deze stoptreindiensten in het centraal knooppunt aansluiten op de IC-diensten. Hun uurregeling zal dus afgeleid worden van de uurregeling van de IC-treinen. De diensten worden alleszins wel zoveel mogelijk klokvast! Met dit GB-net zouden dus, naast de 83 IC-stations, nog 404 stopplaatsen klokvast bediend worden.

Een keuze van deze 14 ster-vormige configuraties werd in het vorig artikel gegeven. De grote vraag is nu wel welke stations in aanmerking komen - en dus uiteraard ook welke lijnen - om van deze sterren doel uit te maken.

In het plan worden daartoe de volgende maatstaven aangevend.

- Er moet een voldoende reizigerspotentieel voorhanden zijn om een stop-treindienst te rechtvaardigen. Er moeten dus ook voldoende stopplaatsen zijn. Voor een enkele halte kan men geen treindienst inrichten.
- Om nu te bepalen welke haltes en welke niet in aanmerking komen om opgenomen te worden in een GB-dienst, wordt een norm, een vuistregel aangevend. Een minimum van 200 reizigers per dag en per richting is een noodzaak. Stations die deze limiet niet bereiken worden dus uitgesloten van de GB-bediening, m.a.w. worden dus zeker niet klokvast aangedaan.
- Verder dient er gekeken of dit minimaal aantal van 200 reizigers per dag en per richting niet te weinig in de tijd gespreid is. Indien deze reizigers hoofdzakelijk tijdens de piekuren de trein nemen, is het niet aangewezen voor het desbetreffende station een GB-dienst te organiseren. Eerder zal de bediening dan met forenzentreinen geschieden (zie verder).

Met het IC- en GB-net kan dan voldaan worden aan de behoeften van 96 % van het huidige N.M.B.S.-klienteel. Van het daggemiddelde van 858.279 reizigers zouden er dan 823.948 bediend worden met klokvastе treinen. In het plan wordt overigens de hoop uitgesproken dat dankzij deze kwaliteitsverbetering het aantal reizigers zal stijgen, zowel in de IC-dienste als in de GB-dienst.

Daarnaast zijn er echter, volgens de huidige cijfers nog zowat 34.000 reizigers (4 % van het dagelijks gemiddelde) waarvoor géén klokvastе GB (of IC) dienst voorzien is. Volgens de ramingen zou 3/4 hiervan bestaan uit reizigers die enkel op de piekuren de trein nemen, forenzen dus, en dit in de stopplaatsen die onder de limiet van 200 reizigers per dag en per richting vallen. Om deze reizigers op te vangen worden er twee elementen voorzien.

Eenzijds worden er zogenaamde forenzentreinen ingelgd. Deze worden dus speciaal ontworpen ten behoeve van het woon-werk-verkeer en ontdebullen de stoptreinen op de piekuren. Ze zullen dus wél stoppen in die plaatsen waar de klokvastе stoptreinen normaal niet halt houden.

Anderzijds zullen deze 'magerе' stations dan door de dag en tijdens het weekeinde een autobusbediening moeten krijgen. Het overvol geraken van die bussen wordt op de piektijden evenwel vermeden door het rijden van de forenzentreinen. De bussen hebben dan anderzijds weer het voordeel dat ze de stationsomgeving doorheen de dag beter dan de trein kunnen verbinden met de andere gemeentekernen.

Hier is nu een belangrijk element opgedaagd, namelijk dat van de broodnodige samenwerking tussen trein en bus, of beter tussen N.M.B.S. en N.M.V.B.; en in mindere mate ook tussen spoorwegmaatschappij en de

stedelijke vervoersmaatschappijen. Een goede interpenetratie tussen de verschillende vervoertakken veronderstelt verder ook een stelselmatig

beleid van aansluitingen. De gewestelijke busdiensten, de stadslijnen en de spoordiensten moeten op elkaars uurroelingen afgestemd worden.

En dit is nu precies wat op dit ogenblik schrijnend ontbreekt!

Het is dan ook een vaststaand feit dat het totaal onverantwoord zou zijn tot uitsluiting van stations uit de GB-dienst over te gaan, indien niet voorafgaandelijk door de betreffende overheden het nodige gedaan is om

dagelijkse autobusdiensten uit te bouwen met gewaarborgde aansluitingen van de grotere stations. Het komt ons voor dat hier een uitmuntend belang-

rijke taak weggelegd is door de zogenaamde gewestelijke commissies voor verbetering en coördinatie van het gemeenschappelijk vervoer. Het is aan

deze instellingen om met kennis van zaken over het lot van de in hun regio gelogен stations te adviseren. Daartoe dienen echter deze commissies op een dagelijkse basis samengesteld te worden, en mogen ze niet langer

verlamd worden door de negatieve invloed van bepaalde leden, die louter privé belangen nastreven. Er is immers slechts één standpunt dat in deze aangegengheid écht doorslaggevend kan zijn: namelijk het belang dat de reiziger hecht aan het kunnen beschikken over een openbare vervoers-

verbinding!

In feite wordt er dus in de N.M.B.S.-studie niet gesproken over het volledig afschaffen van deze 343 stations, wel over het drastisch verminderen van het aantal treinen die er nu min of meer regelmatig halt houden. De meeste van die 343 stations worden dus behouden als stopplaats maar enkel op de piekuren. Wel lijkt het geen twijfel, mocht het herstructureringsplan er doorkomen, dat wel een aantal stations totaal zullen gesloten worden. Ook is het best mogelijk dat deze 343 stopplaatsen geen personeel meer zullen hebben.

Tenslotte is er toch nog een detail, maar toch wel belangrijk, dat moet vermeld worden. Heel de huidige studie gaat namelijk uit van de huidige toestand, d.w.z. van het huidig aantal reizigers in de stations op het net. Het lijkt ons echter absoluut noodzakelijk dat men rekening zou houden met gewestplannen, urbanisatievoornemens van de gemeenten, plannen tot toeristische uitbating van bepaalde omgevingen, plannen van bouwondernemers en zo meer. Een stopplaats die momenteel niet aan de fameuze 200 reizigers komt, zou dat in enkele jaren best wel kunnen. Enkele appartementsgebouwen in de omgeving, of een gemakkelijheidscentrum (cfr Bokrijk) kunnen een nieuwe opbloei betekenen van de stopplaats. Indien deze laatste dan ontmanteld zou zijn, zou -wat in het verleden reeds zo vaak gebeurd is- de kwasi onmogelijkheid inhouden om de reizigerstrafiek aan te trekken.

In de zin van wat voorafgaat dient dan ook de paragraaf in onze vorige VeKo, blz 33-9 onderaan begrepen te worden. Daar waar er over afschaffen of opheffen gesproken wordt, wordt feitelijk bedoeld dat de stations of de baanvakken géén klokvast bediening meer zullen kennen, hoogstens forenzentreinen. Gelieve ook op blz 33-8 bij de GB-ster Antwerpen de vermelding dat er treinen naar Dendermonde via Boom zouden zijn te schrappen. De stad Dendermonde zou namelijk géén GB-bediening krijgen vanuit Antwerpen via Boom maar wel vanuit Gent en Mechelen. Het baanvak Boom-Dendermonde zou dus enkel voor forenzentreinen in aanmerking komen.

- f -

### III. DE GOEDERENDIENST.

In het herstructureringsplan worden voor de hervorming van de goederendienst (wagenladingen) de volgende doeleinden vooropgesteld.

- Koncentratie van het verkeer: de steeds groeiende concurrentie maakt het noodzakelijk de krachten van de spoorweg te bundelen. Op lokaal vlak kan de spoorweg niet optornen tegen het baanvervoer.
- Binnen de twee dagen afleveren van de zendingen bij de bestemming.

Daartoe wordt een nieuwe organisatie voorgesteld die zich baseert op de volledige, gesloten, trein. Deze zou dan het volgend ritschema kennen:

- dag A :-verzamenen van de wagens op de diverse loskoeren en de bedrijfsaansluitingen, en het overbrengen ervan naar het vormingsstation, d.m.v. lokale goederentreinen getrokken door een rangeerloek;
  - vorming van de trein
  - overbrenging tijdens de nacht naar een ander vormingsstation.
- dag B :-rangering
  - overbrenging naar de zogenaamde bedieningsstations die de wagens opnieuw triëren naargelang de bestemming;
  - overbrengen naar de loskoeren en bedrijfsaansluitingen.

Om nu deze snelle en konkurrentiële planning te kunnen bereiken dient er gerationaliseerd te worden. En hier betekent dit wel degelijk de afschaffing van een aantal goederenstations.

- Vormingsstations: De huidige 13 omlacementsen zouden verminderd worden tot 1 per groep, dus tot de 8 volgende: Scharboek, Antwerpen-Noord, Hasselt, Kinkempois, Ronet, Monceau, St Ghislain, Morelbeke. Hiervan zouden in een tweede fase nog Ronet, St-Ghislain en Hasselt afvallen. Daarnaast bestaan nog de grensvormingsstations Montzen en Stockom die echter geen achterland meer zouden bedienen.
- Het aantal loskooren en spooransluitingen zou teruggebracht worden van 592 naar 260.
- Terugbrengen van het goederenverkeer op een net van 3350 kilometer, dat grotendeels zou samenvallen met het reizigersnet. Ongeveer 650 km lijnen zou in reserve gehouden worden. Op deze lijnen kan overigens wel reizigersvervoer voorkomen.
- Door het laten rijden van de goederentreinen 's nachts kan een betere inzet verkregen worden van de lijnlokomotieven. Hierdoor dient oud traktiematerieel niet zo vlug vervangen en kan het bestuurdersaantal beter ingezet worden.

#### IV. HET STUKGOEDERENVERKEER.

Ook hier wordt er een hervorming voorgesteld. Men zou uitgaan van een centraal sorteercentrum te Brussel dat in de late avond alle stukgoedezendingen uit alle verdeelcentra ongesorteerd zou bekomen. Na sortering zouden dan nog dezelfde avond (nacht) de diverse verdeelcentra opnieuw bevoorrad. Hierdoor zou het mogelijk worden dat een colli maximaal 48 uren zou wegzijn. Uiteraard is hier ook een vermindering van het aantal aanneemstations voor stukgoederen voorzien.

Tot zover onze uitweiding over het herstruktureringplan van de N.M.B.S. We herhalen nogmaals dat dit slechts een plan, een schets is. Er is nog helemaal niets beslist. Wel wijst veel er op dat toch een aantal zaken zullen verwezenlijkt worden in de nabije toekomst. Van onze kant duimen we alleszins op de instelling van de IC-diensten.

#### DE LUXEMBURG - BLANKENBERGE EXPRES

Een Nederlands en een Naams VoBOV-lid bezorgden ons ruime gegevens over deze mysterieuze trein, die in het N.M.B.S.-spoorboekje niet opgenomen is in de tabellen maar wel in het publicitaire hoekje van bladzijde 494. Deze trein is feitelijk een initiatief van de Luxemburgse vereniging G.A.R. (Groupement des Amis du Rail). Deze club legde reeds vroeger treinen in, meestal N.M.B.S.-treinstellen, tussen Luxemburg-Stad en de kust. De trein reed deze zomer (of wat er moest voor doorgaan) telkens op zondag, alsook op 21 juli en 15 augustus. De eerste rit greep plaats op zondag 1 juli en werd gereden met twee CFL-loks 1802 en 1804 en 7 CFL-Wognann rijtuigen. Eindpunt was Blankenberge (niet Oostende). De 1802 werd bij die gelegenheid gedoopt en kreeg de naam én een wapenschildje 'Blankenberge'. In de gewone dienst werd evenwel deze trein getrokken door een lok reeds 20. Op 8 juli waren er overigens 8 Wognann rijtuigen. De trein vertrekt (of beter vertrok) om 7.36 in Luxemburg, met haltes te Bartringen-Strassen, Maner, Kleinbottigen (7.53), Aarlen (8.03), Marbehan (8.16), Libramont (8.31), Brugge (11.00) en Blankenberge om 11.14 uur. Terug uit Blankenberge om 18.36 met aankomst te Luxemburg om 22.17 uur. Inschrijving, diende drie dagen op voorhand te gebeuren aan 428 Luxemburgse franken voor volwassenen of 318 LF voor kinderen. Met deze Luxemburg-Blankenberge Expres duurt de reis Aarlen-Brugge 29 minuten minder dan met trein 298, die in Brussel stopt.

Met dank aan de Heren Malisoux en Quik.

AKTUALITEITEN OVER LOKMOTIEVEN EN STELLEN.Type

- 07 : Het eerste stel type 79 (reeks 731 - 756) werd op 18 juli ingezet voor testritten tussen het BN-bedrijf te Brugge en Oostende. Wegens een defekt aan de bestuurderspost werd het evenwel nadien door een stel reeks 06 naar Schaarbeek gesleept. Daar een en ander ondertussen hersteld was kon het echter dezelfde dag toch een officiële voorstellingsrit rijden van Brussel naar Brugge. Het werd daarna terug binnengereden in het BN-bedrijf voor ontleding van de testresultaten. De normale levering van de stellen zou moeten aanvangen op 15 november ok. Vermelden we nog dat de kast als afwerkingsdatum 5 juli 1979 aangeeft, en dat dadelijk de nieuwe oranje/grijze kleurcombinatie toegepast is.
- 08 : Alle stellen van de derde schijf zijn nu geleverd. Ze kwamen allen in dienst.
- 08.5: Voor het rijden van de VeBOV-EXPRES was op 22 september de 852 ingezet. Voor de eerste keer, en vermoedelijk zal het ook wel de enige keer blijven, deed hierbij een blauw stel de stations van Antwerpen-Centraal en Genk aan, evenals natuurlijk de tussenliggende stopplaatsen. Dat dit niet onopgemerkt voorbijging heeft niet betoogd.
- 15 : Van de vijf machines kregen reeds de 1501, 02, 03 en 04 de gele kleur. Reeks 15 rijdt trein 859 (niet 759 zoals vermeld in VeKo 32-4) tussen Brussel Noord en Brugge. (Niet, zat-zon-feestdag).
- 16 : In aanvulling op VeKo 32-4, nog enkele gegevens over de inzet van deze loks. Reeks 16 rijdt trein 218 tussen Aken en Oostende, trein 242 tussen Keulen en Luik, en trein 243 tussen Luik en Aken. Een plandag omvat dan: trein 233 Luik (21.56) - Keulen (23.22) / trein 242 (00.32) - Luik (02.01) / trein 243 (05.27) - Aken (06.13) / trein 218 (06.51) - Oostende (10.29) onz. De reeks 16 rijdt ook de treinen 313 en 318: Brussel Zuid - Keulen en terug. De diensten zijn hierbij de volgende: 242-243-218-323-324 / 321-322 / 325-326 / 313-428-433-318 / 319-432-777-Losse rit Welkenraedt-Luik - 233.
- 18 : Na een korte periode in het vroeger (VeKo 27-5) opgegeven kleurschema kwam de 1802 nu weer in een ander kleedje in het zicht:  
 - inox-vlakken : niet beschilderd,  
 - voorkant en zijstreep : geel,  
 - vlak ter hoogte van de roosters : blauw, maar lichter van tint,  
 - dak en overige vlakken : lichtgrijs.
- Wat de inzet betreft kan nog het volgende gemeld worden. Reeks 18 rijdt trein 241 tussen Luik (21.43) en Aken (22.32). De lok komt om 21.12 te Luik aan, met trein 431 uit Parijs. In de late avond wordt er een losse rit gereden naar Luik, vanuit Aken dus. Van 27 mei tot 27 juni en van 2 tot 29 augustus werd trein 234 echter door de reeks 18 slechts tot Jeumont gereden. In dit station werden de treinen 234 en 240 aan elkaar gekoppeld en door een SNCF eenstroom lokomotief naar Parijs getrokken. Onze 18-er reed dan los naar Aulnoye, wachtend op trein 284 uit Brussel. Deze werd dan naar Parijs getrokken. Er mag ook niet vergeten worden dat trein 330 slechts tussen Luik en Aulnoye door de SNCF CC 40100 gereden wordt. In Aulnoye worden de treinen 482 (CC40100 uit Brussel) en 330 aan elkaar gekoppeld. Het omgekeerde gebeurt dan met de 485/331 in Aulnoye waar een CC40100 zijn dienst begint naar Luik. Het is een 15-er die trein 485 rijdt tussen Aulnoye en Schaarbeek.



- 23 : De lokomotieven van deze reeks die te Ronet in herstelling gaan behouden hun groene livrei. De aluminium sierstrippen op de neus worden evenwel verwijderd en vervangen door een witte geschilderde snor. Reeds geel gekleurde loks krijgen een zwart dak.
- 29 : Tijdens de zomer was de vordeling van deze reeks de volgende:  
 -- Monceau: 2903, 2904, 2905, 2908 en 2913 in dienst.  
 -- Ronet: 2906 en 2910 in reserve, aflossing van machines van Monceau  
 -- Kinkempois: 2909 voor ritten naar CW Mechelen 's voormiddags over de lijn 36-goederen en lijn 53.  
 -- Schaarbeek: 2920 voor ritten naar CW Mechelen  
 -- CW Mechelen: 2912 voor rangeringen en testen  
 -- Stockem: 2907 afgesteld
- 52 : Op maandag 2 juli verrichte de 5242 wel een ongewone rit. Gesleept werd namelijk een bijzondere trein van Antwerpen-Oost naar Quévy, met bestemming Lourdes. De reisweg was: Berchem, Lier, Mol, Balen Nete, Vortakking Hasselt L. 15-35, Diest, Aarschot, Vortakking 35-53bis, Hever, Vilvoorde, L. 26 via Herode, Halle, Bergen, Quévy! Bij de terugreis werd dezelfde weg gevolgd, behalve te Brussel waar over lijn 28 gereden werd. Hier sloopte de 5954 de trein.
- 53 : De 5301 en 5303 kregen de nieuwe schildering, zonder modernisering te Latour. Ook de 5201 krijgt deze uitvoering. Uit goede bron vernemen we ook dat na de ombouw van de 5306 (Latour) geen andere lok omgezet zal worden. Als er rekening wordt gehouden met de leeftijd van die loks, namelijk 24 jaar, is de inzetting te duur en niet aflosbaar.
- 55 : Als derde machine word nu de 5523, van Kinkempois nu getransfereerd naar Jemelle, uitgerust met een alternator voor elektrische treinverwarming. De revisie gebeurde op 20 augustus met testritten op 22 augustus tussen Namen en Givot. Opmerkelijk is alleszins dat deze lok de gele schildering heeft, maar met de bovenste band in staalblauw. De inzet gebeurt meestal tussen Jemelle en Liers met één slag naar Hasselt.
- 66 : De 6602 is nu regelmatig in dienst in een reeks van één dag met bediening van Tessenderlo en het industrieterrein van Kwadmechelen (ganse voormiddag). In de vroege namiddag wordt terug binnengereden in Hasselt.

### DE 29.013

Deze enige bedrijfsvaardige stoomlok kende een drukke tijd.

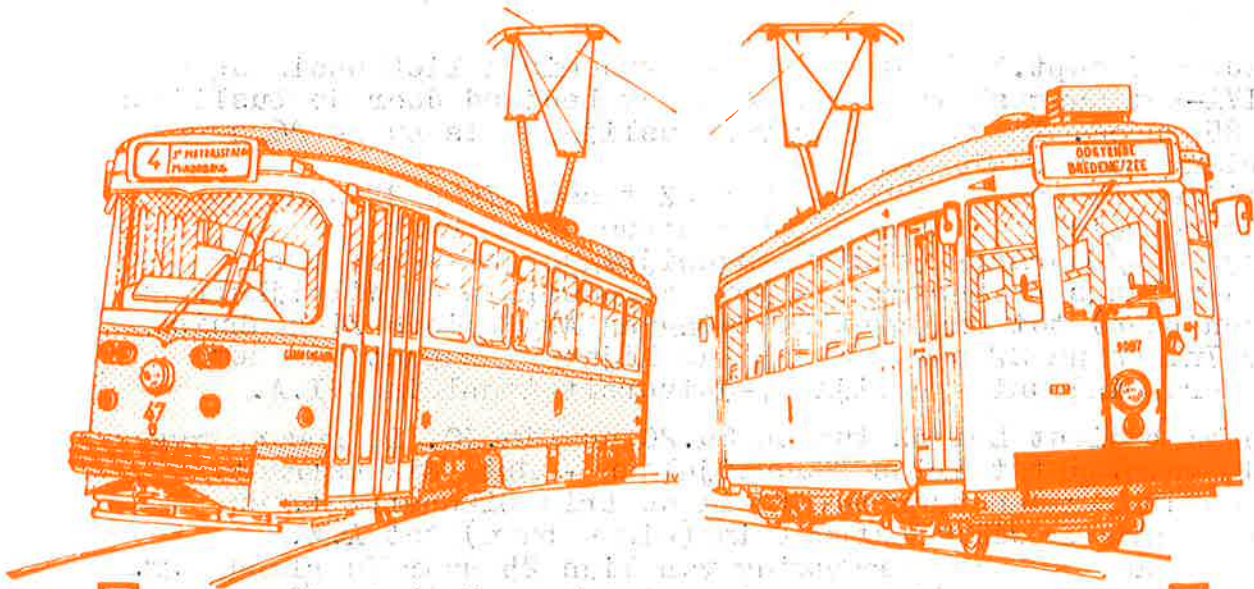
-Op 31 augustus stond hij, samen met 3 GCI rijtuigen, ter beschikking van een filmploeg die met een nieuwe film over de Witte bezig is, uiteraard te Zichem. Verschillende ritten Diest-Aarschot werden uitgevoerd.

-Op 4 september brecht het Lierse St-Gummaruskollege een bezoek aan Bokrijk. -Tiens, van wie zouden ze dat idee nu weer hebben? - Gereden werd met de 29013.

-Op 30 september word voor rekening van de N.M.B.S. een rit uitgevoerd van Gent naar Mariembourg w.h. stoomfestival van de CFV3V gehouden werd.

Vermelden we ook dat de 10.018 en de types 18 en 64 en de vuurloze lok van de Boringse mijn op 1 en 2 september te zien waren in het Leuvense station ter gelegenheid van de kermis aldaar. De types 12 en 64 waren ook te Asse te zien op 22, 23 en 24 september.

In dit verband valt het te betreuren dat de organiserende verenigingen, clubs en werkgroepen het nog altijd niet nodig oordelen de KOBREKER-redactie van hun organisatie op de hoogte te brengen.



# trampost

OM EN BIJ DE BEDRIJVEN.

UIT DE METROPOOL - MIVA:

. Op do 20 sept. is mw 4429, uitgerust als lijn 11 op de straat gekomen voor filmopnamen voor het derde Duitse TV-net. Deze filmopnamen hebben betrekking op het leven van Kunstschilder Paul Delvaux (Brussel), die in zijn leven heel wat Brusselse (en andere) trams op het doek heeft vastgelegd. De uitzenddatum is ons echter niet bekend. De rondritten hebben een herhaald karakter. De 4429 reed tussen het Centraalstation en de Melkmarkt.

. PCC 2072 is ondertussen al aan zijn 4<sup>o</sup> versie toe:

- 1- Onder de ramen volledig groen met donkergroene banden;
- 2- idem, maar banden en cijfers in het bruin;
- 3- idem als 2, maar onder de onderste bruine band, terug kreem;
- 4- idem als 3, maar banden en cijfers in het staalblauw.

Deze laatste versie zou(!) definitief zijn. Jammer, want tot op heden kwam de eerste versie veruit als best geslaagd naar voor, terwijl ook de tweede versie goed te noemen was. Zoals het er nu uitziet is het wel wat braderij-achtig.

. Op het Cogelsplein in Deurne is begonnen met de herprofilering van het wegdek, waarbij de sporen van lijn 10 ongeveer 4 m. uiteen worden gelegd, om de afbuigende auto's, richting Merksem, toe te laten dat manoeuvre uit te voeren zonder hinder te berokkenen aan de tramrijtuigen. De Turnhoutsebaan in Deurne wordt geasfalteerd tussen de Schijn en de Leeuwlantstraat. De werken zullen verscheidene maanden duren. Het nieuwe spoor op het Cogelsplein is echter reeds einde september in dienst genomen. De sporen worden verankerd in betonblokjes i.p.v. dwarsliggers. Spoorvernieuwing vindt sedert de zomer al plaats op lijn 10 tussen de Leeuwlantstraat en de terminus Deurne. Hier worden wel dwarsliggers gelegd, maar van het type normaalspoor.

. Ab 551 is in groene livrei op het net verschenen op lijn 17 op 1 oktober, als invaller in de avonddienst. De kleuren stemmen overeen met de huidige van de pcc 2072. Dezer dagen ziet met ab 551 op lijn 9.

. Alle bussen worden nu uitgerust met mobilifoons, die meteen worden getest. Ab 521 is sedert het voorjaar uit dienst en is sedertdien verkocht. Zij fungeerde enkel nog als leswagen.

. Sedert 3 sept.79 is het nieuwe akademisch Ziekenhuis op het MIVA-net aangesloten. Het AZ wordt bediend door de buslijnen 17, 25 en 32. In vervanging van buslijn 25 is nu 26 het Neerland gaan bedienen.

Buslijnen 17 en 25 bedienen het AZ tussen 7 en 22 uur. De vroegere reizen tussen het centrum en de hoek van de Krijgslaan/Doornstraat zijn ongewijzigd. Dan wordt verder gereden langs Doornstraat - Drie Eikenstraat en Wilrijkstraat (eigen baan) tot eindpunt Hoofdingang Akademisch Ziekenhuis. Voor 7u. en na 22 uur nemen beide lijnen eindpunt aan het vroegere eindpunt van lijn 17-Universiteitsplein U.I.A.

Lijn 32 bedient het AZ tussen 6u.20 en 21u.30. De gewone weg wordt gevolgd tot Prins Boudewijnlaan - Drie Eikenstraat. Dan wordt gereden naar rechts in de Drie Eikenstraat, en weer rechts de Wilrijkstraat in (eigen baan) tot A.Z.

Buslijn 26 rijdt in vervanging van lijn 25 naar Neerland a.v. gewone traject vanuit het centrum tot hoek Valkstr./Koornbloemstr. en dan via Koornbloemstr.- Kleine steenweg - Bist - Doornstr.- Kleine Doornstraat - Atomiumlaan - Edenstraat en Edenplein. De toeslag van 2 fr. op lijn 26 voor de rit naar Neerland dient alléén betaald wanneer in één van beide richtingen verder gereden wordt dan de halte Eglantierlaan - Beukenlaan.

. Wegens herprofileringswerken op de De Keyserlei wordt buslijn 23 m.i.v. 18 sept. voor ongeveer anderhalve maand omgelegd a.v. Richting Luchtbal: Frankrijklei - Maria Theresialei - Quellinstr. De Keyserlei en verder normaal. Richting Scheldekaaien: Van Wesenbekerstraat - Gemeentestraat - Fr.Rooseveltplein - Frankrijklei en verder normale reisweg.

. Wegens wegeniswerken in de Th. Solvijsstraat te Berchem zijn m.i.v. 3 oktober de reizen van buslijnen 18 en 32 tijdelijk gewijzigd voor ongeveer 3 maand.

Lijn 18: Het eindpunt Kon.Atheneum wordt overgebracht naar Willem Van Laerstraat 69. Traject richting CS: W. Van Laerstr.- Uitbreidingsstraat - Patriottenstr. - Vredestr. en verder normaal

Lijn 32, richting Edegem: Drie Koningenstr. recht door naar Fr. Van Hombeekplein - Kemmelbergstr. - Korte Pastoorstr. - H. Hartstraat - Grote Steenweg en verder normaal.

. In overeenstemming met de voorschriften van de weggode worden geleidelijk aan de bushaltes verplaatst voorbij kruispunten die door verkeerslichten beveiligd zijn.

. De bushalte van lijn 6 in de Kloosterstraat is als gevolg van het einde der werken aan de parkeerhaven aldaar, teruggebracht naar de vroegere halte nl. Kloosterstraat 147.

Sint Niklaas deed op 13 oktober zijn intrede in Antwerpen met de traditionele Sinterklaasstoet. Als gevolg daarvan werd lijn 4 ingekort tot het Marnixplein, en lijnen 7 en 8 tot het Komediéplein. Dat was ook zo voor lijn 9. De lijnen 1, 12 en 24 werden kortstondig opgehouden aan de Teniersplaats bij de ontbinding van de stoet.

. Vanaf maandag 15 sept. wordt lijn 32 voorlopig omgelegd te Berchem (zie hoger) in de richting CS. Reisweg: Grote Steenweg, naar Links in de Uitbreidingsstraat, Kemmelbergstraat, Fr. Van Hombeekplein, Fr. Van Hombeekstr. Drie Koningenstr....

. Begin oktober deden nieuwe lijnfilms hun intrede op de trams. Niet om over te bluffen want kwa duidelijkheid, leesbaarheid 's avonds, en doorzichtigheid echt niet om over naar huis te schrijven. Toen de MIVA haar films zelf nog vervaardigde viel daarover niet te klagen, maar dat is nu voorbij. Waarom niet kordaat terugkeren naar eigen werk - degelijk werk! -, en waarom ook niet eindelijk de buslijnen van gekleurde films voorzien? Dat is geen lukse maar noodzaak ten behoeve van de reizigers. Overigens rijdt buslijn 18, na ruim twee jaar, volgens de film nog steeds naar de Bikschotelan!

UIT DE ARTEVELDESTAD - MIVG:

. In VeKo 33 stonden een paar fouten, die we graag hier recht zetten. Op 10 juli vermeldden wij dat lijn 4 al tien jaar met nieuwe trams werd uitgebaat. Dat moet uiteraard 8 jaar zijn. Op 19 juli leest U dat verschillende buslijnen zijn omgelegd geweest via de St Denijslaan. Dat is juist, maar zij hebben daar hun eindpunthalte NIET genomen. Ten slotte is de ontspoorde wielengroep, vermeld op 17 juni, deze van PCC 29.

Nieuwe emblemen zijn aangebracht op de volgende rijtuigen:  
21 op 1.8; 06 op 20.8; 03 op 6.9 en 05 op 29.9.  
ab 72 verscheen met nieuw embleem op één zijwand op 12.9.

. Het overloopwissel in de De Smetstraat, dat als eindpunt voor lijn 1 fungeerde gedurende 18 maanden wegens werken aan de brug, werd op 20 aug.79 vervangen.

23 aug: Mw 332 haalde een luchtlijnpaal op in de Cataloniëstr. Misschien wel een laatste rit voor Wegen en werken, want de vrachtwagen voor railvervoer is door het Ministerie goedgekeurd voor de dienst.

24 aug: PCC 33/1 ontspoorde op het overloopwissel Kerkplein. De 11 nam de dienst over.

In de voormiddag werd een bejaarde Dame van haar handtas beroofd op het Wilsonplein. De daders wilden wegvlugten met een gereedstaande auto, maar ze werden door een MIVG-bus klemgereden. Door bestuurder en reizigers werden de klauwers in bedwang gehouden tot de politie hen kon inrekenen.

25 t/m 27 aug: Op de Brusselsesteenweg te Ledeberg vonden de jaarlijkse ajuinfeesten plaats. Tramlijnen 21 en 22 werden vanaf 20u.15 tot einde dienst omgelegd via lijnen 1 en 9. Lijn 1: overloopwissel De Smetstr. deel richting Van Beverenplein is gereed gekomen.

1 sept: Belangrijke wijzigingen op lijnen 6 en 38 zijn vandaag ingegaan. Lijn 6 rijdt nu tussen Meulestede en de Dampoort (zoals voorheen en tot 1968 buslijn 61, en nadien en tot gisteren, bereden door lijn 38). De nieuwe 38 daarentegen rijdt nu vanaf de kerk van St Jakobs via lijnen 5 en 50 naar de Van Eyckstraat (RTT-Centrale) om dan via het Van Eyckzwembad en het slachthuis, door de wijken Heirnis en Scheldeoord haar eindpunt te bereiken. Voordien was er geen MIVG-bediening van deze wijken. De eerste bus op de nieuwe lijn 6: Fiat 25. Vanaf 20u.21 rijden de 1° en 2° dw. naar stp. Dan blijft enkel de derde dw. in dienst op het oude traject van lijn 6, Muidebrug - Meulestede, als lijn 6. Eerste 6 was ab 55. Eerste bus op nieuwe lijn 38: Fiat 673. De dienst wordt verzekerd tot + 20u.30.

5 sept: Een ware verkeerschaos ontstond in het centrum door een botsing van pcc 20/4 met pcc 25/22 op het kruispunt Velstraat - Zonnestraat. Geringe schade aan trams.

6 sept: lijn 1 - De Smetstraat: overloopwissel gereed, en in dienst gekomen. Pcc 11 reed er als eerste overheen.

7 sept: Op de maandelijkse beheerraad is medegedeeld dat de officiële toelating is bekomen tot verlenging van lijn 1 van het Van Beverenplein naar Wondelgem. De MIVG verwacht einde 1979 met de werken te kunnen beginnen.

Lijnen 1 en 4 zijn in de namiddag gehinderd geweest door een manifestatie op de Koornmarkt van RTT bedienden met dienstauto's.

8 sept: ab 23, lijn 6, Afrikalaan: door een technisch falen verloor de bestuurder de controle over zijn bus, rijder richting Dampoort. De bus ramde een lege tankwagen en belandde tegen een muur. Ondanks zware schade wordt ze hersteld. Internationale Jaarbeurs Gent van 8 - 23 sept. 1979. Om stremming en parkeermoeilijkheden tegen te gaan legt de MIVG een gratis busdienst in tussen parkeerplein Groothandelsmarkt-Zwijnaarde

en de Jaarbeurs. Frekwentie 20' tussen 14 en 19u. en op woensdag tot 21 uur.

10 sept: PCC 05 in CW voor herschildering. De Ke. straat in Ledeberg is railloos geworden. Nieuwe sporen in aanleg vanaf Botermarkt naar Kerkplein toe.

21 sept: mw 339 is geheel hersteld uit de CW gekomen. Een proefrit werd gereden op lijn 22, tussen stp. en terminus Gentbrugge-centrum.

25 sept: PCC 27 liep een totaal verwrongen panto op wegens een defekt aan de luchtleiding op de Brusselsesteenweg.

26 sept: Volgens een plaatselijke krant heeft de Brugse groep "Planning" zopas haar eerste deel van een studie over het Gentse Openbaar Vervoer afgeleverd. In maart van dit jaar was daartoe door de MIVG opdracht gegeven. Uit deze studie blijkt dat het O.V. in Gent op vier hoofdassen zou moeten gebaseerd zijn:

- 1 - één die de buurt Wondelgen - Van Beverenplein - Rabot met St Pieters-Aalst verbindt;
  - 2 - een as Mariakerke - Rooigem - Brugsepoort naar Gentbrugge - Ledeberg;
  - 3 - aanpassing tramlijn 4 met verlenging via Muidebrug naar Meulestede, en verleggen van de lijn vanaf het Sluizeken via Kromme Wal, St Jakobs, Botermarkt naar St Baafsplein;
  - 4 - een verbinding St Amandsberg via Dampoort naar Centrum.
- Naast een streefdoel waarbij vooral gedacht wordt aan betere voorrangsverlening aan bus en tram, verminderen van loopafstand tussen halten, betere verbindingen met andere (buurt)lijnen, opteert het studiebureau voor gelede rijtuigen naast de PCC's die nu in dienst zijn, om te komen tot een 6 minutendienst op de grote lijnen.

lijn 4: Korte Meer, omgeving Kouter: Duitse specialisten werken 's nachts aan de sporen. Voorziene tijd: enkele ichten.

lijn 1: Kerkstraat Ledeberg: Sporen zijn aangebracht over de helft van de straat, vanaf Moskou. Indien mogelijk wordt de tramdienst op lijn 1 naar Moskou hersteld m.i.v. 15 oktober.

29 sept: aanrijding tussen PCC 49/4 en een personenwagen in de Sleepstraat. Spoor richting Koornmarkt is een tijdlang gestemd, en trams worden omgelegd via lijn 10.

1 okt. 79: Van 1 tot 8 okt. is de Terplatenbrug gestemd, om de aannemer toe te laten diverse delen van de sterk verbrede brug aan elkaar te klinken. Over deze brug reden vroeger de tramlijnen 7 en 9 en enkele NMVB-lijnen. Door de stremming ontstaan in de spitsen vaak kilometerlange files.

#### BUURTSPORWEGEN - HENEGOUWEN.

. Mw S.J. 9170 kwam voor het eerst in reizigersdienst in de eerste week van september, vermoedelijk 4.9.

. Tijdens de eerste week van september eveneens is mw 9727 (bestand Schepdaal) overgebracht naar Junet voor herstelling.

. Het indienst nemen van de sectie pré-metro Gare de l'Ouest - Beaux Arts - Piges en verder richting Brusselsesteenweg en Marchienne au Pont is verschoven naar voorjaar 80. Dubbele spore zijn aangebracht vanaf het Weststation tot het station Piges. Er is nog geen afbuiging naar het station Beaux-Arts. Het station Piges neemt vaste vormen aan, terwijl voorbij dit station gewerkt wordt aan een tunnel in de sintelberg Piges. Deze sintelberg komt nadien de tunnel geheel bedekken. Men verwacht binnenkort evenwel al proefritten te kunnen rijden. Het station Beaux-Arts is in ruwbouw klaar. Aan de kant van het vroegere Noordstation wordt verder gebouwd met viadukten voor de lijnen naar Gilly en Neuville.

BUURTSPORWEGEN WEST-VLAANDEREN.

. Tijdens de week van 17 - 21 september hadden volgende materieelstransporten plaats:  
sneeuwveger 51352 en hf 7871 werden van de Heizel (Brussel) overgebracht naar Knokke;  
Op de terugweg werd mw 9292 meegenomen naar Brussel Het Rad, vanwaar hij enkele tijd later naar Jumet wordt overgebracht.

. Spoorwerken:

Begin september zijn de spoorvernieuwingen begonnen tussen Zeebrugge en Blankenberge, en tussen Wenduine en De Haan. Beide werken worden door aannemers uitgevoerd.

. Nog dit najaar wordt de bovenleiding vernieuwd tussen Knokke en Blankenberge.

In 1930 komt het baanvak Blankenberge - De Haan aan de beurt. Deze vernieuwingen zullen worden uitgevoerd volgens een wat lichter type dan Middelkerke - Nieuwpoort.

. Omstreeks november zal worden begonnen met het aanpassen en aanleggen van een openluchtstelplaats te Oostende-station. Dat werk omvat het weggraven van de berm naast de tramhelling, het aanleggen van zes bijkomende sporen, en het verlengen van de bestaande sporen. Deze aanpassing is noodzakelijk om de verbouwingswerken aan de werkhuizen te Oostende mogelijk te maken. De bestaande stelplaats zal bij de verbouwingswerken buiten dienst komen te staan.

. De toestand der bushaltes voor het station is weer veranderd.

De halteborden zijn weggenomen, de ovaalvormige parking voor het station is gedeeltelijk ontruimd. De helft wordt nu ingenomen door bushaltes voor lijnen 5, 6, 7, 14 en 27. Er is voorzien in 5 tijdelijke (houten) perrons. Merkwaardig maar logisch initiatief.

. Op 10 sept. is een aanvang gemaakt met het wegnemen der tramsporen in de Van Iseghemlaan, na 25 jaar inactiviteit. De stadstram van Oostende hoort nu (definitief ?) tot het verleden. Het verkeer van buslijnen 5 en 6 is omgelegd via Albert I promenade en Kursaal-Oosthelling enerzijds, en via de Langestraat anderzijds.

EEN NAGEKOMEN BERICHT VAN DE MIVA.

Nog net op tijd vernemen wij via een krantenbericht (GVA -20.9) dat met ingang van het voorjaar, bij de verlenging van de ondergrondse tram naar de Belgiëlei, de MIVA een nieuwe tramlijn in dienst zal stellen tussen het Eksterlaar en het Groenplein, via Groenenhoek, Berchemstation, Zurenborg en Centraalstation. Hip hip hoera! Wij hebben het er vroeger reeds over gehad dat zulks slechts een logisch gevolg zou zijn van het in dienst komen van de tunnels in de Mercatorstraat. De nieuwe lijn zal als spitsuurlijn fungeren van maandag tot en met vrijdag. Volgens de Gazet van Antwerpen zou de lijn het nummer 111 worden toegekend, en daar verzetten wij ons met kracht tegen, want dat is onzin! Men hoeft niet uit het Brussels potje te likken. Op historische gronden zou men dat nog lijn 28 kunnen noemen, maar die bestaat al als buslijn, en dat moet dus niet veranderd worden. Die 28 overigens was destijds toegekend als een verbinding tussen lijnen 2 en 8. Op diezelfde basis, en omdat het nummer vrij is, moet men deze nieuwe lijn, lijn 29 noemen. Ook als kodenummer kan lijn 111 niet aan bod komen, omdat zulks op andere lijnen niet van toepassing is, bv. lijn 15 is niet 107. Wij staan volledig achter de nieuwe lijn, maar a.u.b. laat ons met beide voeten op de grond blijven staan, en niet nodeloos ingewikkeld gaan doen door hoge, nietszeggende lijnummers!

VeBOV - KRANT - VERENIGINGSNIEUWS.VeBOV-bezoek aan Gent en Merelbeke.

Op zaterdag 27 oktober brengt de VeBOV een bezoek aan de Gentse tram. Weliswaar een kortbezoek, voorafgaand aan een stelplaatsbezoek van de NMBS-Merelbeke. Deelnemers worden verwacht om 10u.00 aan het station Gent-St-Pieters, vanwaar wij met de 339 een rondrit houden via de lijn 2 naar het Arsenaal, terug via lijn 9 om op het Kerkplein te Ledeborg op lijn 1 over te gaan. Via lijn 1 rijden wij naar het Van Beverenplein, om via dezelfde lijn terug te keren naar de Koornmarkt, waar de rondrit eindigt. Er is dan voldoende tijd om te eten, want om 13u. vertrekken we per tram naar Merelbeke, helaas niet helemaal. Het stelplaatsbezoek vangt aan om 13u.30, en eindigt omstreeks 17u. De deelnemersprijs is vastgesteld op 200 fr., onverdeelbaar voor de ganse dag. Waarschijnlijk kan vanuit Antwerpen een kollektief groepsbiljet worden genomen. In Antwerpen vertrekken wij met trein 580 om 8u.54, Berchem 8u.58, aankomst Gent 9u.37. Wij rekenen op een talrijke deelname van onze leden, alhoewel dat aantal moet beperkt worden tot 60. Het verdient dus absolute aanbeveling U telefonisch te melden bij sekretaris of voorzitter. Personen die enkel de tramrit, of enkel het NMBS bezoek wensen te doen, kunnen dat mits betaling van de dagprijs. Verplaatsing van en naar Gent valt uiteraard ten laste van de deelnemer.

VeBOV op bezoek bij VAN HOOL te Lier-Koningshooikt.

Als laatste bezoek van het jaar geldt een kennismaking met VAN HOOL, en wel op donderdag 15 november, dag van de Dynastie. Deze dag is voor studenten en staatspersoneel een vrije dag. Bij Van Hool kan enkel op een werkdag op bezoek worden gegaan. Afspraak om 14 u. aan het bedrijf, Bernard Van Hoollaan te Lier-Koningshooikt. Indien mogelijk, deelneming liefst vooraf bevestigen bij de sekretaris. Deelnemingskosten: geen.

OPROEP AAN ONZE BRABANTSE LEDEN.

Vrij vlug na de oprichting van onze Vereniging werden er in Brussel al bijeenkomsten gehouden ten behoeve van onze leden. Dankzij de bereidwilligheid van de MIVB-direktie kunnen wij sedert een jaar vergaderen in het prachtige centrum van de Public Relations, in het metrostation Anneessens. Maandelijks krijgen wij aldus de gelegenheid om films en dia's te vertonen, foto's te ruilen, te praten over wat ons interesseert, en niet te vergeten, nieuwe vrienden te maken. Het zou nu eenmaal erg prettig zijn indien ook leden van buiten Brabant zich eens lieten zien! Pas dan wordt het echt prettig en leerzaam. Wat in Antwerpen mogelijk is (+ 100 bezoekers) kan zeker ook in Brussel. Uiteindelijk is VeBOV de enige vereniging die nederlandse vergaderingen op dat gebied belegt te Brussel. Evengoed als de Gentse! leden geregeld in Brussel zijn, kan dat ook voor anderen. Overigens verwachten wij evenzeer onze franstalige leden! Voor onze leden uit Wallonië is op dit ogenblik Brussel het dichtstbij, en ook zij zijn dus van harte welkom. Vanaf nu vergaderen wij in Brussel terug op de tweede vrijdagavond van de maand om 20 uur. Het station Anneessens is te bereiken met de tramlijnen 52, 55, 58, 62 en 81. Onze sekteleider, de heer Wouter Janssens houdt voor U de nodige bezoekerskaarten klaar, die U toegang geven tot het station. U kan hem telefonisch bereiken na 18 uur op nr (02) 735.12.99. Wij rekenen op uw aanwezigheid op 9 november en 14 december. Kan dat? Overigens wordt op 9 nov. een knal-diaprojektie voorzien over de Brusselse tramlijnen die U

vandaag niet meer ziet, omdat ze er niet meer zijn. Deze dia-projectie wordt ons gebracht door ons lid dhr Temmerman. Zijn verzameling is eenieder genoeg bekend om te weten dat er na 9 nov. ook nog zal over gesproken worden. Houdt U alvast die avond vrij.

#### BIJeenKOMST AFDELING ANTWERPEN-METROPOOL OP VRIJDAG 16 NOVEMBER.

De vergadering in Antwerpen op 16 nov. wordt wel bijzonder interessant. Dankzij de uitstekende medewerking van de NMBS-direktie is het mogelijk gebleken een uiteenzetting te verkrijgen over het opmaken van de dienstregelingen. De heer VAN AUDENHOVE van de Direktie E heeft zich bereid verklaard hierover een en ander te komen vertellen aan onze leden. Wie hiervoor belangstelling heeft, en wie zou dat niet?, komt op 16 nov. naar het vergaderlokaal in De Nieuwe Carnot, Carnotstraat 60, 1° verdieping, waar de voordracht stipt om 20 uur aanvangt. De heer Van Audenhove moet immers na afloop van zijn lezing nog naar huis. Wees dus op tijd, er wordt niet gewacht!

#### EN TEN SLOTTE DE AFDELING LIMBURG-KEMPEN.

Deze afdeling houdt haar bijeenkomsten op de eerste woensdag van elke maand, dus nu woensdag 7 nov. 1979, om 20 uur, in de Sporthal Sport Inn, in het centrum van de gemeenste Zolder. Vanaf haar ontstaan is deze afdeling bijzonder stevig in het zadel gewipt, zodat zij op dit ogenblik een echte afdeling is geworden. Limburg is sterk spoorweg-gericht, omdat deze vorm van Openbaar vervoer daar ondanks alles, nog goed vertegenwoordigd is. Het programma van 7 nov. vermeldt een dia-projectie over de Deutsche Bundesbahn. Komt U in de omgeving, of wil U eens een avondje uit, ga dan eens naar Zolder, en wij voorzien meteen dat U terugkomt! Spreek eventueel eens met enkele mensen af, zodat U met een auto kunt gaan, want het is niet eenvoudig om na 22u. nog ver te geraken vanuit deze hoek van het land. Via de E 39 bereikt U Zolder rechtstreeks, vanuit Antwerpen bv. op 40 minuten.

#### SPOORWEGSALON.

Van 10 tot 25 november gaat in de lokalen van het Brusselse Centraalstation weer het Internationaal Spoorwegsalon van start. Deze tentoonstelling heeft al lang haar sporen verdiend, en is met de jaren uitgegroeid tot een "must" voor iedere liefhebber van spoorweg en tram. De VeBOV neemt er uiteraard deel aan, maar ook U wordt er verwacht! Elke dag van 14 tot 18u.

#### DE PIJL - MECHELEN.

De miniatuurspoorwegclub De PIJL uit Mechelen houdt haar 5° tentoonstelling in het vormingsstation Muizen, en wel op 1, 2, 3, 4, 10 en 11 november, van 10 tot 19 uur. Niemand doet graag zichzelf te kort, maar dat doet U beslist indien U niet eens een kijkje gaat nemen in Muizen. Aanbevolen!

#### LIDMAATSCHAPSBIJDRAGE 1980.

De bijdragen voor 1980 blijven nogmaals ongewijzigd! Goed nieuws dat wij U graag melden! Het VeBOV bestuur heeft nl. gemeend geen gebruik te moeten maken van de haar door de Algemene Vergadering van 24 feb. 1979 verleende volmacht tot verhoging van de lidgelden. Wij gaan dus het vierde jaar in zonder verhoging! Het Bestuur wenst er echter de aandacht op te vestigen dat het absoluut noodzakelijk is dat alle leden hun verhoging zouden steunen! Met alléén maar de inkomsten van de lidgelden is het absoluut onmogelijk een maandblad uit te geven en de activiteiten te organiseren zoals dat nu gebeurt. U moet absoluut begrijpen



dat alle activiteiten door ons ingericht slechts aan de kostprijs worden aangerekend. Enkel als alle beschikbare plaatsen worden bezet kan dat gunstig zijn voor de kas. Wij rekenen echt geen 750 fr. als 350 ook kan! Alleen uw aanwezigheid op onze uitstappen kan evenwicht brengen, anders worden wij in hetzelfde bedje ziek als de overheidsfinanciën, en dat kan écht de bedoeling niet zijn.

In België kan de lidmaatschapsbijdrage vereffend worden met het bijgevoegde betalingsformulier, via post OF bank.

Leden uit Nederland, en dat zijn er al heel wat!, verzoeken wij vriendelijk het passende bedrag over te maken op gironummer 1107397 van de Rabobank te Ossendrecht, ten bate van rekening nr 140511733 van VeBOV-Antwerpen. Leden in andere landen ontvangen persoonlijk bericht omtrent de wijze van betalen. De bijdragen dienen evenwel vereffend te zijn op 15 jan.80. Indien U echter dadelijk reageert, dan bespaart U onze penningmeester heelwat moeilijkheden.

Bijdragen: aspirantleden( 15 tot 18 jaar) 325 fr of 22,5 fl;  
gewone leden( 18 jaar en ouder)375 fr of 26 gulden;  
d.w.z. wie op 1 jan.80 al 18 jaar is,= gewoon lid!  
Begunstigende leden en buitengewone leden:  
800 fr. of 54 gulden.

Betalingen kunnen ook geschieden op de maandelijkse bijeenkomst in Antwerpen. De lidkaarten worden afgeleverd vanaf januari 1980

#### OPZEGGEN VAN HET LIDMAATSCHAP;

Personen die het lidmaatschap wensen op te zeggen worden verzocht dat schriftelijk te doen bij het sekretariaat VeBOV, Pachthoevelaan 33, B-2070-Ekeren, en dit vóór 1 dec.1979, cfr art. 9 van de Statuten. Indien zulks niet gebeurd zijn zij gehouden de bijdrage over 1980 te voldoen, volgens art. 12a van de Statuten.

Wij rekenen er echter op dat U onze inspanningen naar waarde zult schatten, en bij ons zult blijven!

#### AFDELING ANTWERPEN-METROPOOL. BESTUURSVERKIEZING.

Het bestuur van deze afdeling zal herkozen worden op de bijeenkomst van 21 december. Kandidaturen voor de functies van afdelingsleider, -sekretaris of -penningmeester kunnen schriftelijk worden ingediend vóór 15 december, op het sekretariaat. Enkel leden uit de geografische omschrijving Antwerpen komen in aanmerking. Deze bestaat uit het bestuurlijk arrondissement Antwerpen en de strook op Nederlands grondgebied tussen Bergen op Zoom, Roosendaal en Breda.

#### INFORMATIE M.I.V.B.

Vanwege de MIVB ontvingen wij een nieuw informatieblad dat vijfmaal per jaar gratis wordt verzonden aan belangstellenden. Keurig opgevat, in beide talen, betekent dat een verrijking van uw informatie. In ons volgend nummer sluiten wij voor al onze leden een nummer bij de VeKo. In dat nummer is tevens een bon gevoegd die U eventueel kan invullen en terugzenden aan de MIVB. Zij zorgt dan voor verdere toezending.

#### VeBOV-CENTRUM.

Het bezoek aan het VeBOV-Centrum op de tweede zaterdag van elke maand, van 14 tot 18 uur kent succes. Wij moeten bestendig nieuwe werken bijbestellen. De eerste levering van het boek van W. Leideritz, Van Paardetram naar Dubbelegelde, over de geschiedenis van de Amsterdamse tram, was op één dag uitverkocht. Nieuwe boeken zijn besteld, w.o. fotoboekjes uit de reeks van de Europese Bibliotheek. Waarschijnlijk zijn zij er al bij de volgende opening op 10 november. Komt U eens kijken, U gaat beslist niet met lege handen naar huis!