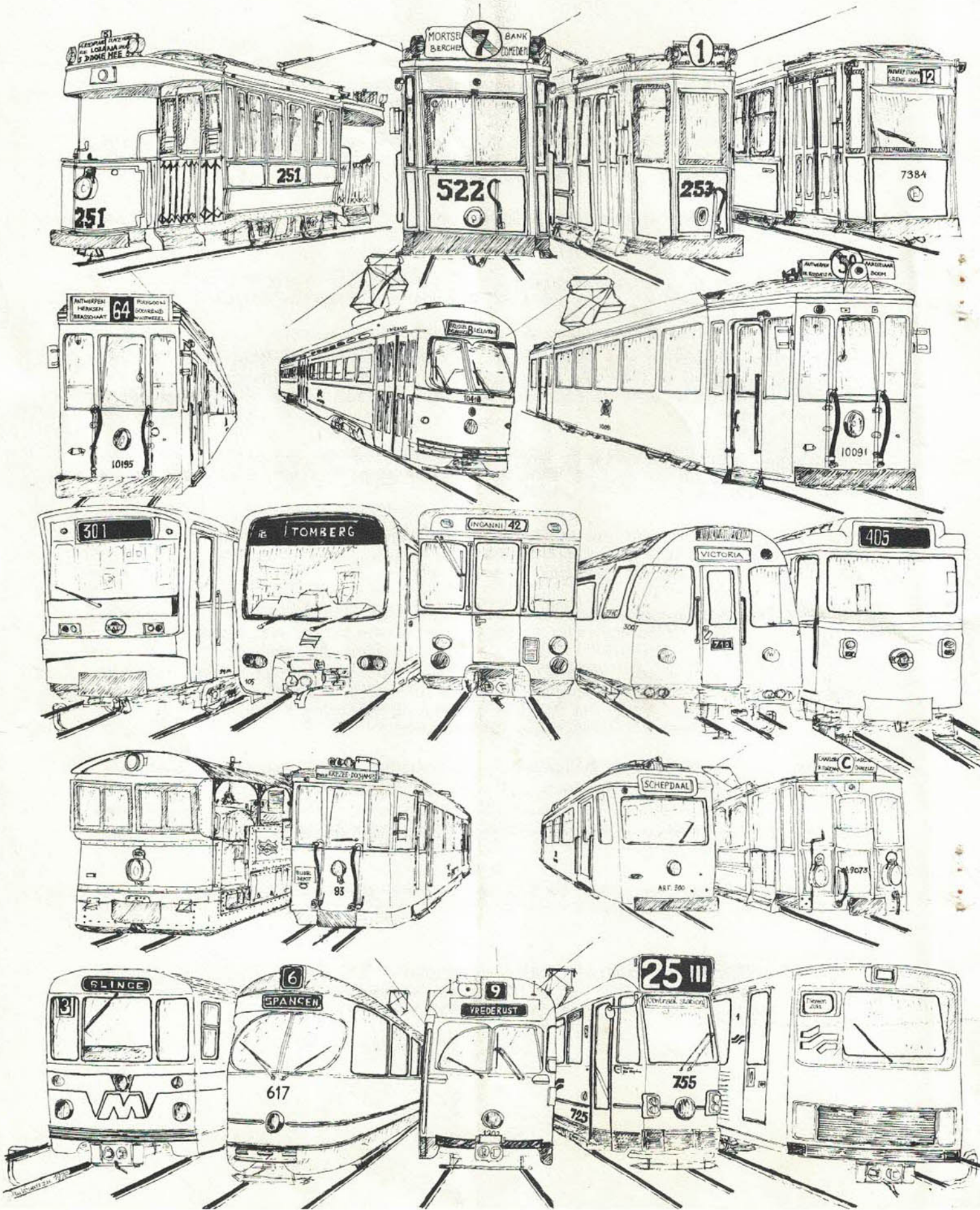


maandblad van de Vereniging voor Belangstellenden in het  
Openbaar Vervoer

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 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.

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

---

### Voorrang aan het Openbaar Vervoer.

Sedert jaren wordt er geschreven en gewreven over de noodzakelijke voorrang die van overheidswege aan het openbaar vervoer toegekend zou moeten worden. Op vele gebieden is daaraan wel daadwerkelijk verholpen, maar af en toe worden op plaatselijk vlak beslissingen getroffen, waarbij men zich afvraagt welke sinistere wellusteling nu wel aan de basis van sommige plannen mag liggen. Een even onbegrijpelijk als onverantwoord feit konden wij aldus vaststellen te Antwerpen in de Lange Leemstraat. Deze straat is nu niet bepaald een voorbeeld van een ruime, gelijkmatige riante straat, zodat het jarenlang verboden was auto's te parkeren tussen de huisnummers 44 - 72.

Terecht overigens, want de straatvernauwing aldaar is zodanig dat lijn 8 nauwelijks vrije doorgang vindt wanneer er géén auto's staan. Wij weten niet welk groot licht nu op de idee is gekomen om daar nu plotseling parkeermeters te doen plaatsen. Aan een dergelijke beslissing kunnen alleen maar enkele vaststellingen worden geknoopt die niet in het voordeel van de "initiaftiefnemer" kunnen uitvallen.

Ofwel heeft dat brein overwogen dat geld niet stinkt, en dus welkom is vanwaar het ook komen mag;  
ofwel is die man totaal onbekend met de toestand, en dan is het onverantwoord hem de plaats te geven die hij bekleedt;  
ofwel is deze beslissing bewust genomen om moeilijkheden te scheppen, wat niet geduld kan worden;  
ofwel is ze genomen in een kollektieve zinsverbijstering van het gemeentebestuur, en dus verwerpelijk. Hoe dan ook, wat daar nu tot stand is gebracht is een debiele beslissing, van wie dan ook, die ongedaan moet worden gemaakt, en liefst onmiddellijk, omdat ze een echte aanfluiting is van de logika!

Het is droevig en bedenkelijk te moeten vaststellen dat dergelijke besluiten kunnen genomen worden. Het toont alleen maar aan dat er nog veel ja héél veel moet veranderen in de afgestompte geesten van sommige gezagdragers, of is het een oud kwaad waartegen nog geen medicijntje is gevonden?

Jammeren helpt niet, en het is dan ook maar te hopen dat er bij de dames en heren van het stadhuis iemand is die zakelijk de veroorzakende hinder wegveegt, zonder meer.

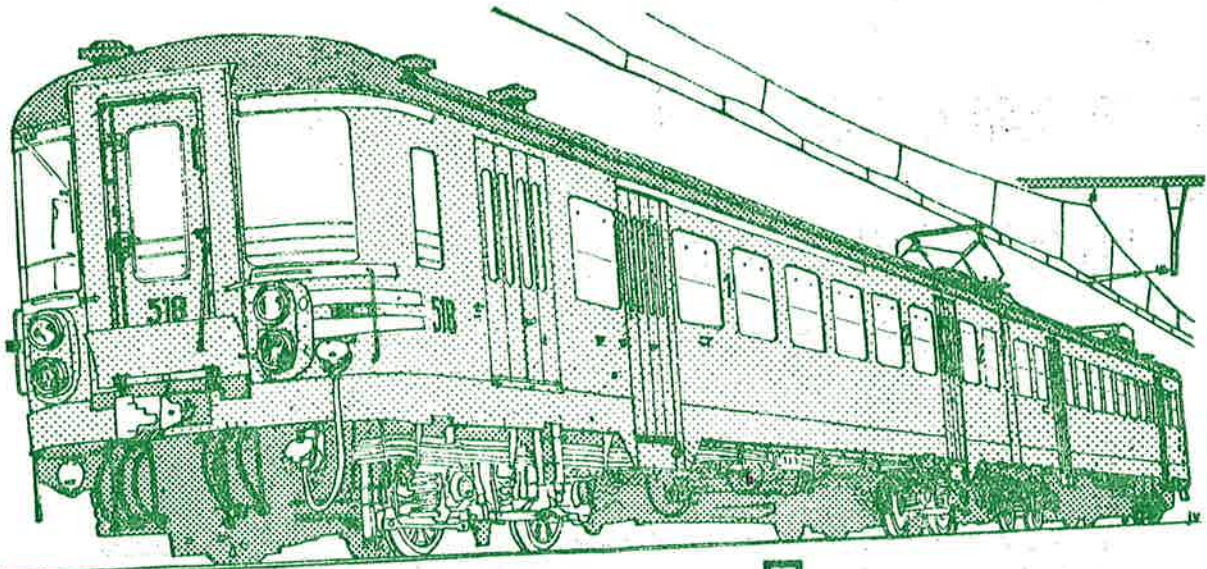
Zoals de toestand nu is, betekent die een bestendig gevaar, evengoed voor de argeloze automobilist als voor het busje, zijn personeel en zijn reizigers, om van voetgangers niet te spreken. Of moet deze toestand eerst weer veel geld kosten?

Toch zijn er ook goede meldingen te maken, zoals verder zal blijken. De MIVA van haar kant heeft, vooral de laatste jaren, heel wat gedaan om het openbaar vervoer weer aantrekkelijk te maken. Wij denken hier aan het uitwerken van betere dienstregelingen, opvoering van de frekwentie, instellen van het AAA-abonnement (Algemeen Abonnement Antwerpen), en vooral ook het optrekken van de betrekkingen met het publiek: informatie, infrastructuur bij de halten e.d.

Van overheidswege (lokaal en nationaal) is medewerking bekomen voor het instellen van een langere doorgangsfase voor trams op te kruispunten, voorrangmaatregelen voor trams en bussen in het verkeer, en zeker mogen hier niet over het hoofd gezien worden de agenten van de verkeerspolitie, die in weer en wind instaan voor de algehele verkeersregeling.

Een zeer negatieve faktor in de afwikkeling van het openbaar vervoer blijft evenwel het naar links afbuigen van auto's. Het is voor de hand liggend dat men dat links afbuigen niet zonder meer kan verbieden, maar er kan toch nog heel wat aan gedaan worden. Het links afbuigen op het Rooseveltplein bv. Per uur rijden daar in de spits 50 tramrijtuigen in elke richting, wat er op neerkomt dat voor elk rijtuig hinder en/of risico aanwezig is. Eén autobestuurder vindt het daarenboven heel normaal dat hij 4 tot 5 rijtuigen de pas afsnijdt, waarin samen vaak 450 à 500 reizigers zitten, die het maar moeten nemen dat één man zijn zinnetje zal doordrijven. Gelukkig is de verkeerspolitie hier op deze tijdstippen wel aanwezig. Het verder uitbreiden van het ondergrondse net zal hier met de tijd wel oplossing brengen, maar dat is nog niet voor morgen. Als op een aantal kruispunten kon worden overgegaan tot het instellen van een verbod om links af te buigen, zou er echt heel wat bereikt kunnen worden. In Merksem op de Bredabaan is dat zo. Op kruispunten die niet door lichten beveiligd zijn, is verbod om linksaf te buigen. In Antwerpen op de Mechelse steenweg en op de Jan van Rijswijcklaan is het aantal dwarsverbindingen verminderd. Als dat ook zo zou zijn in Berchem en Mortsel op de Grote steenweg, zouden talrijke aanrijdingen niet meer plaatshebben. Financieel en moreel zou hier een flinke stap vooruit worden gezet. Op de Herentalsebaan in Deurne bestaat ook nog een onbegrijpelijke toestand, waar ter hoogte van de Muggenberglei twee dwarsverbindingen bestaan op minder dan honderd meter! Ook op de VII Olympiadelaan te Antwerpen de de De Bruynlaan in Wilrijk zijn er een aantal kruisingen die best zouden kunnen verdwijnen! Zoals gezegd is het ondoenbaar het linksafbuigend verkeer overal te verbieden, maar men zou er wel moeten toe komen het stilstaan op de transporen van linksafbuigende auto's weg te werken, door bv. aparte rijstroken voor dat verkeer aan te leggen, die door een afzonderlijke signalisatie toelating krijgen om links te dwarsen. Dat is al het geval op de Grote Steenweg/Fruithoflaan in Berchem en ook op nog andere plaatsen, bv. Kol. Silvertoplaan - E.3.

Een goede maatregel zou zijn aan de trams vervroegd doorrijden t.o.v. het andere verkeer toe te staan, zoals dat al is in de Lge Nieuwstraat - Katelijnevest; De Bruynlaan - J. De Geysterstr; J. Van Rijswijcklaan - Desguinlei. Hopelijk wordt dat ook nu doorgevoerd op de Turnhoutsebaan in Deurne, op het kruispunt met de Hoofdvunderlei. Verder blijft ook nog de mogelijkheid van ononderbroken witte lijnen om het verkeer in goede banen te leiden, maar door de veelal voorkomende onverschilligheid daartegenover van de automobilist, is politietoelicht daar dan toch wel een vereiste, en daar raken wij natuurlijk een oude wonde aan. Niettemin blijven wij hopen op een aantal snelle maatregelen, de reizigers en het verkeer ten bate. - r -



# spoorslags

1980

Station Antwerpen-Centraal, woensdag 2 januari, 8 uur: "De stationschef en het personeel wenst de treinreizigers een vroegdevol en gezond nieuw jaar", weerklinkt het langs de luidsprekers. Misschien waren we nog een beetje in de kerststemming, maar alleszins hadden we de indruk dat op heel wat aangezichten een glimlach kwam. Alvast een pluim voor deze vriendelijke attentie en een uitnodiging tot onze spoorvrienden om in deze tachtiger jaren, ondanks alles, toch nooit de glimlach te verliezen.

## T A R I F V E N

Op 16 januari 1980 gingen de spoorwagtarieven met zowaar 2% omhoog. (Ja, U leest wel degelijk omhoog; we zijn immers niet in Zweden!) Dit geldt voor de gewone biljetten, de abonnementen en ook voor het goederenvervoer per spoor. Wel mogen kinderen nu tot 6 jaar kosteloos reizen (voorheen tot 4 jaar), en werd de bruto-löongrens, die voor bedienden recht geeft op een sociaal abonnement, opgetrokken. In dit verband is het zeker interessant even de cijfers de citeren die door onze Verkeersminister vermeld werden in zijn antwoord op een parlementaire vraag in de senaat. De vraag luidde: 'Welk is het aantal reizigers dat in 1978 de volle prijs betaald heeft en het percentage dat zij vertegenwoordigen op het totaal aantal gebruikers in dat jaar.' Het blijkt nu dat: - in 1978 er zowat 24,6 miljoen reizigers de volle prijs betaalden, zijnde 14,73 % van het geheel der getelde reizigers; - er met een biljet aan verminderde prijs (of gratis) gereden werd door bijna 27 miljoen personen, zijnde ruim 16 procent van het totaal; - er 115,5 miljoen reizigers met een abonnement zich verplaatsten, zijnde ruim 69 %.

**EXTRA:** Over de nieuwe vierspanningslök van de NMBS meer in ons volgend blad, tezamen met allerlei aktualiteiten over loks en rijtuigen.

O N Z	Ꞥ	S P O O R L I J N	Ꞥ	N
-------	---	-------------------	---	---

Lijn

- 15 : De elektrifikatie van deze lijn vordert snel. Het baanvak Mortsel-Lier-station is volledig afgewerkt en de omvorming van blok 10 is gestart.  
Op het baanvak Lier-Herentals worden de betonputten uitgraven en reeds gedeeltelijk gebetonneerd. Men kampt echter met een tekort aan lokomotieven voor het slepen van de werktreinen.
- 16 : Het omvormen van het Liërse station is gestart. Zoals reeds gemeld wordt hier een vijfde perronspoor aangelegd en de goederenkoer verplaatst.  
De uitrit richting Heist-op-den-Berg (Y Nazareth) is in afwerking, het baanvak Y Nazareth - Heist-op-den-Berg is volledig klaar.  
Te Heist-op-den-Berg werden de bovenleidingspalen geplaatst en ook de funderingswerken voor het onderstation schieten goed op.  
Het baanvak Heist - Aarschot is volledig afgewerkt en de omvorming van Aarschot is in voorbereiding. Het gedeelte Aarschot - Y Naisbeek is klaar.
- 24 : Tegen alle verwachtingen in is men begonnen met de elektrifikatiewerkzaamheden en werden de bovenleidingspalen (met draagbalken) reeds geplaatst tussen Boirs (km 9) over Bitsingen tot Wonck (inrit Jekertunnel) en op de viadukten en bruggen over de Maas.
- 34 : Op deze lijnen werden de werken ter ophoging van het spoor te Hasselt aanbesteed. Deze ophoging omvat een viadukt van 635 meter en tweeëndertig brugdelen te Diöpenbeek, dfr de situatie te Sint-Niklaas. Tevens dient een brug gebouwd over de Bondgenotenlaan en over de toekomstige Ring, en een brug over de Maastrichtersteenweg.
- 35 : Op deze lijn werd begonnen met het graven van de putten voor de bovenleidingspalen. Tevens zijn de lossponen en verbindingssponen te Zichem uitgebouwd.  
Het funderingswerk aan het onderstation te Diest is praktisch afgewerkt en men begon aan de aanpassing van het stationsemplacement richting Hasselt te Diest.
- 36 : De vernieuwing van de bovenleiding tussen Landen en Louven is voorzien.
- 40 : Ook de elektrifikatie van deze verbinding schiet goed op. De palen staan reeds tot voorbij Wandre. Ook het nieuwe station gebouw te Wazet is in aanbouw. Aan het emplacement werd echter nog niet begonnen.
- 69 : De snelheidsverhoging, en dus niet de opheffing van de stopplaats Zillebeka leidde tot een rittijdverkorting op de lijn Kortrijk-Poperinge. Op dit ogenblik ziet de toestand er als volgt uit:  
120 km/u : Komen - Ieper  
90 km/u : Kortrijk - Mene - Komen  
Ieper - Poperinge.
- 90bis : De elektrifikatie van deze lijn werd aanbesteed tijdens de beheerraad van 26 oktober 1979.
- 94 : Tijdens dezelfde vergadering werd ook de elektrifikatie van het baanvak Halle - Aät - Doornik goedgekeurd. Daar waar de SNCF wel de elektrifikatie van de lijn Rijsel - Toerkonje - Belgische grens gaat uitvoeren, is er echter nog niets beslist over het lot van het baanvak Rijsel - Doornik.

**S T A T I S T I K****1. LEVERINGEN VAN NIUW ROLLEND MATERIEEL**

842 : 10/07/79	843 : 30/08/79	844 : 01/10/79
731 : 09/07/79	732 : 09/10/79	733 : 29/10/79
734 : 29/10/79	735 : 13/11/79	736 : 28/11/79
737 : 28/11/79	738 : 06/12/79	739 : 06/12/79
740 : 19/12/79	741 : 19/12/79	Allen BN, stolplaats Scharbeek.

**2. OMBOUWINGEN**

2501 : 27/03/79	aanpassing voor trek-duw - treinen
2502 : 21/09/79	idem
2509 : /79	idem
2511 : 23/02/79	idem
2512 : 18/12/79	idem
2557 : 26/11/79	ombouw in tweespanningslok (omgenummerd uit 2504)
4306 : 14/12/79	vergroting stuurpost
5510 : 17/10/79	uitrusting met elektrische treinverwarming

**3. AFBRAAK**

WS 312 : 09/79 te Namen (ex 551.36)

**N I E U W E T O E K O M S T V O O R G E M B L O E R S**

Het station van Gembloers (Gembloux) vormt met zijn 13500 reizigers per week het tweede belangrijkste haltepunt van de NMBS-groep Namen, welke de provincies Namen en Luxemburg omvat. Het stationsgebouw is echter totaal verouderd. Het dateert van 1895 toen de lijn Brussel-Namen door de 'Compagnie du Luxembourg' werd aangelegd. In 1877 werd dan ook de lijn van Gembloers naar Jemeppe via Mazy geopend. Beide lijnen (161 en 144) kenden hun elektrificatie in 1959. Het huidige seinhuis van het type 'ACTC-elektrisch' dateert nog van 1935! Het station wordt dagelijks doorkruist door 260 treinen die al dan niet stoppen aan de 5 perrons. Daarnaast zorgen de vijf NMVB-buslijnen voor zo'n 200 à 220 aankomsten en vertrekken. Verlang zal de overweg nr. 46 opgeheven worden en vervangen worden door een tunnel voor het wegverkeer. Hierbij dient tevens het seinhuis te verdwijnen. Dit heeft ertoe geleid de bouw van een nieuw station met seinhuis in overweging te nemen. Daar waar de werken aan de tunnel rond augustus 1980 zullen aangevat worden, is de bouw van een nieuw station nog in de voorbereidende fase. Waarschijnlijk zal dit opgericht worden op de plaats van de huidige parking. Hopelijk blijft een en ander niet bij besprekingen, maar krijgt dit vrij belangrijk station vlug zijn noodzakelijke modernisering.

**O N G E V A L L E N**

Op maandag 24 december 1979 ontspoorde het motorrijtuig van stel 701 bij het buitenrijden van trein 3878 naar Gent, uit het station van Antwerpen-Centraal. Hierdoor werden de sporen 1 tot en met 8 geblokkeerd, aangezien de bovenleiding naar beneden gekomen was. De treinen van lijn 12 bleven enkele dagen via spoor 10 rijden, daar waar spoor 9 lende voor de pendeltrein naar Berchem, en zo mogelijk voor sommige treinen uit Brussel die toch doorkwamen tot in het kopstation.

Op woensdagavond 26 december ontspoorde de T.V.V. 'IRIS' nr. 92 net voor de brug aan het Naams station, tegen een snelheid van 40 km/uur. Van de 27(!) reizigers werd niemand gewond. Sabotage staat nu wel vast: een spoorstaaf van 50 centimeter lang was in een spoorlas geklemd!



M 4

"Ik erken hier, in het bijzijn van kollega's parlementairen, dat het mij telkens ongelukkig maakte, bij de bespreking van de begroting van mijn departement te moeten mededelen dat méér dan 50% van de reizigersrijtuigen, die op ons net bollen, dateren van vóór de wereldoorlog en dat zij derhalve méér dan 40 jaar oud zijn. Als wij dit spoorwegvervoer aantrekkelijk willen maken en de bevolking er willen toe aanzetten opnieuw ruimer gebruik te maken van dit energiebesparend transportmiddel, dan zijn wij verplicht, door nieuw en aantrekkelijk materieel, de troeven welke het spoorwegvervoer ontgensprekelijk bezit op het vlak van de veiligheid, de regelmatigheid, de snelheid, de frekwentie en het comfort, maximaal uit te spelen.

Wij hebben de jongste jaren reeds tal van bestellingen geplaatst voor het vermoederen van het aantal elektrische motorrijtuigen. 44 vierwielige elektrische motorstellen zijn reeds in dienst en op dit ogenblik zijn nog bestellingen in uitvoering voor de levering van dubbele elektrische motorstellen van het klassieke type en van de nieuwe generatie, welke slaan op een globaal investeringsbedrag van 5,1 miljard franken en welke voor onze Belgische nijverheid 5 miljoen arbeidsuren hebben mogelijk gemaakt."

- Aldus de Heer J. Chabert, Verkeersminister ter gelegenheid van de voorstelling van de M4-rijtuigen op 24 oktober 1979. -

Vermelden we nog, bij wijze van inleiding, dat de firma BN slechts voor een 40 % tussenkomp in de toegevogde waarde van de M4-rijtuigen, wat wijst op een zeer belangrijke onderaanneming waarbij een 300-tal firma's betrokken zijn. Per 100 rijtuigen bekomen wordt werk verschaft aan een 1000 personen. De eenheidsprijs van een M4-rijtuig bedraagt 12 miljoen frank.

#### HET NIEUWE M4 RIJTUIG IN BINNENVERTIENIS.

In haar aankoopprogramma voor rollend materieel heeft de NMES o.m. de aankoop voorzien van 580 M4-rijtuigen. De levering ervan zal van 1980 tot 1984 trapsgewijze geschieden.

Door het indienststellen van deze nieuwe rijtuigen zal het mogelijk zijn de oude rijtuigen van het L-type (bouwjaar 1933) definitief uit de dienst te nemen. Deze vervanging wordt overigens eveneens mogelijk gemaakt door het inleggen van elektrische motortrains op de geëlektrificeerde lijnen waar ze de gesleepte treinen vervangen. De oude rijtuigen zullen evenwel niet rechtstreeks door de M4's vervangen worden, aangezien ze meestal op de niet-geëlektrificeerde lijnen ingezet zijn. De M4's zijn trouwens geschikt voor hogere snelheden dan deze toegepast op de niet-geëlektrificeerde lijnen. Bij het ontwerpen van deze rijtuigen kon men overigens bogen op de bij de konstruktie van de Europese standaardrijtuigen opgedane ervaring.

Er zijn vier rijtuigtypes voorzien: 50 eerste klasrijtuigen type M4 A  
65 eerste klas/pakwagons type M4 AD  
430 tweede klasrijtuigen type M4 B  
35 tweede klas/pakwagon/snack  
type M4 BD S

Er zullen vooreerst 30 M4 A 's geleverd worden. Daarna volgen de B-rijtuigen.

### Hoofdkenmerken van de vier types M4-rijtuigen.

- M4 A : -toegang langs twee kopbalkons  
 -twee grote afdelingen, een voor rokers, de andere voor niet-rokers, gescheiden door een doorzichtige glazen wand  
 -32 zitplaatsen voor rokers  
 40 zitplaatsen voor niet-rokers  
 30 plaatsen op de balkons  
 -een toilet aan elk balkon
- M4 B : -toegang langs twee middenbalkons (cfr M2's)  
 -een centrale afdeling voor rokers en twee kopafdelingen voor **niet-rokers**  
 -54 zitplaatsen rokers  
 50 zitplaatsen niet-rokers  
 40 plaatsen op de balkons  
 -een toilet aan één balkon  
 -een beschermingssas aan elke kopwand (tussen afdeling en doorgang)
- M4 AD: -toegang langs één kopbalkon  
 -twee grote afdelingen gescheiden door een doorzichtige wand  
 -24 zitplaatsen voor rokers  
 32 zitplaatsen voor niet-rokers  
 15 plaatsen op het balkon  
 -een afdeling voor de hoofdwachter  
 -een pakwagenafdeling met eigen toegang  
 -een toilet aan het ene kopbalkon
- M4 BDS: -toegang langs het middenbalkon  
 -een centrale afdeling voor niet-rokers en aan kopafdeling voor rokers  
 -25 zitplaatsen voor rokers  
 45 zitplaatsen voor niet-rokers  
 20 plaatsen op het balkon  
 -een snackafdeling  
 -een afdeling voor de hoofdwachter  
 -een pakwagenafdeling  
 -een toilet aan het balkon  
 -een veiligheidssas aan het balkon aan de overkant van de pakwagenafdeling

### Konstruktie.

Het freem is als een kastfreem opgevat en kan vergeleken worden met een buisvormige stalen ligger, samengesteld door een gelast freemenssemblee twee langswanden, het dak en twee kopwanden. Het freem kan later met een automatische koppeling uitgerust worden. De intercirkulatie tussen de rijtuigen is van het U.I.C.-type zoals in de moderne internationale rijtuigen: de schuifdeuren worden met de hand geopend en sluiten automatisch door de zwaartekracht.

De voet treden zijn vast en bevinden zich op drie verschillende hoogten. De deuren zijn van het zwenk-draai-type en openen naar buiten door een rotatie- en een translatiebeweging.

Alle deuren aan dezelfde kant van het treinstel worden door de hoofdwachter ontgrendeld zodat ze individueel geopend kunnen worden door de reizigers wanneer deze op de bedieningsknop (met elektrische impuls) drukken. Deze knop vindt men zowel aan de binnen- als aan de buitenkant van het rijtuig.



Wanneer de hoofdwachter de automatische sluiting van de deuren beveelt wordt de sluiting door een geluidston voorafgegaan. De reizigers beschikken op elk platform over een drukknop waarmee ze de sluiting van hun trein kunnen bevelen.

De draaistellen zijn van het type Y 32 met ophanging op twee niveau's en met gekombineerde schijfrem en remblok. Ze zijn gelijkwaardig aan de bogies die door de Franse spoorwegen worden gebruikt onder hun 'Corail' rijtuigen en worden gekenmerkt door hun groot rijkomfort en -stabiliteit. Ze vergen bovendien weinig onderhoud.

De buigzaamheid en de demping van de ophanging werden gekozen voor een optimaal comfort, rekening houdend met het groot aantal reizigers die in het M4-rijtuig kunnen plaatsnemen.

#### Interne schikking.

Deze werd verwezenlijkt met materialen gekozen op grond van hun decoratief aspect en een gemakkelijk onderhoud.

De wanden van de eerste klasrijtuigen zijn samengesteld uit panelen van natuurhout met gelamineerd oppervlak. De tussenschotten en deuren die de rokers- en nietrokersafdelingen scheiden werden uit helder veiligheidsglas verwezenlijkt.

De kop- en zijwanden van de balkons zijn met decoratieve PVC-bekleedt op ivoorkleurige aluminiumplaten; de deuren zijn in dezelfde tint verflakt.

De individuele zetels van de eerste klasrijtuigen zijn twee per twee of per vier op een gemeenschappelijk onderstel bevestigd en zijn met een bruinkleurige stof uit wol en synthetische vezels over polyëthaanschuim overtrokken. De armleuningen zijn met donker bruin similileder overtrokken.

De ramen bestaan uit een dubbele laag veiligheidsglas dat de warmte weerkaatst. Het mobiel gedeelte aan de bovenkant van het raam is met deflektoren uitgerust die de lucht met groot debiet naar buiten trekken. Oranjekleurige gordijnen maken een volledige afscherming van de ramen mogelijk. Over de hele lengte van de zijwanden zijn bagagerokken aangebracht, samengesteld uit gelakte staven waarin leeslampen voorzien zijn. Op de zijwanden vindt men eveneens vaste tafeltjes, vuilbakjes en rokersafdelingen uiter aard asbakjes.

In de 2e klasrijtuigen van het M4 type zullen de zitplaatsen banken voor twee of drie personen bevatten. Ze zijn met similileder op polyuretaan-schuim overtrokken. De NMBS wenst over rijtuigen met een hoge capaciteit te beschikken om het piekvervoer op te kunnen vangen. Vandaar wordt vastgehouden aan de 3 en 2 plaatsindeling in tweede klas en de 2 en 2 indeling in de eerste klasafdelingen.

In de M4-rijtuigen wordt de verwarming verzekerd door ingeblazen lucht met een elektronische regeling. De lucht wordt in de afdelingen geblazen langs openingen die onder elk venster voorzien zijn.

De verlichting gebeurt met fluorescente buislampen. Zoals alle moderne rijtuigen van de NMBS zijn deze gesonoriseerd zodat het mogelijk is inlichtingen aan de reizigers mede te delen.

De rijtuigen zijn donkerrood geschilderd met een lichtgrijze streep onder de ramen.

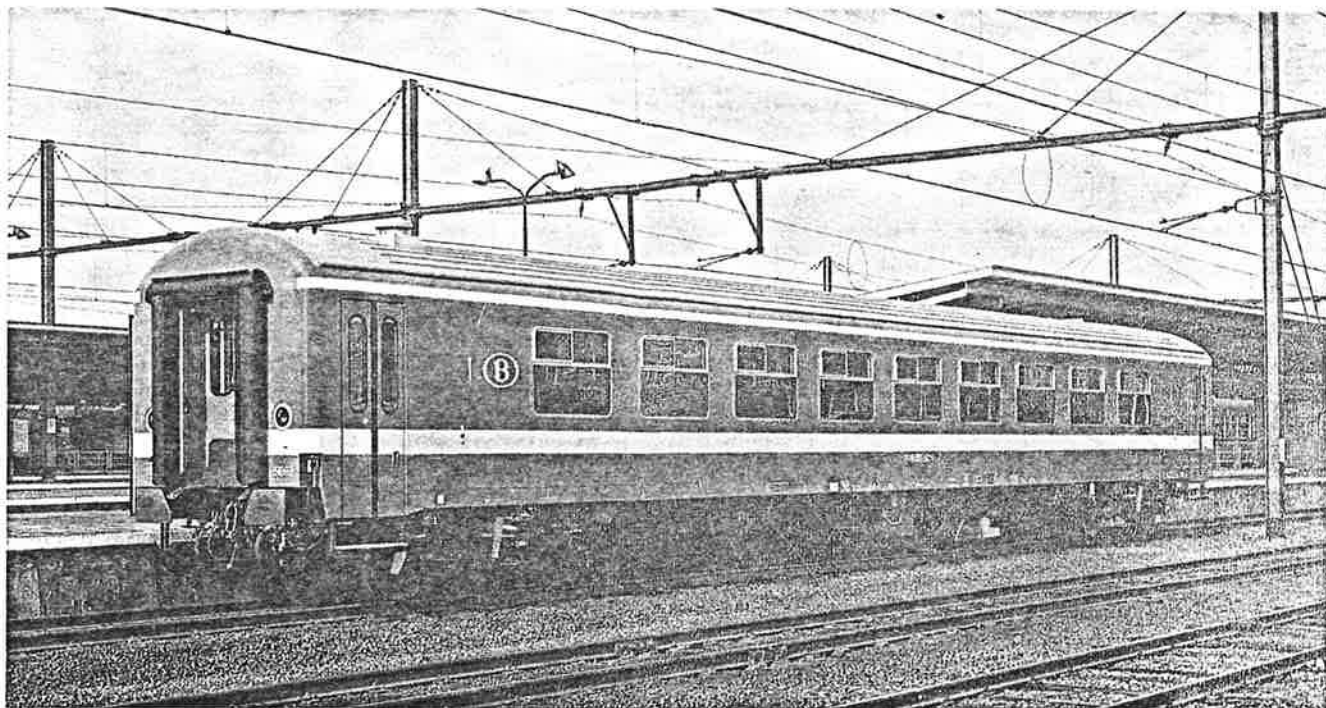
- Een foto, plan en nadere technische gegevens vindt men op de bijlage.

Bron: NMBS en BN, met dank aan de Persdienst.

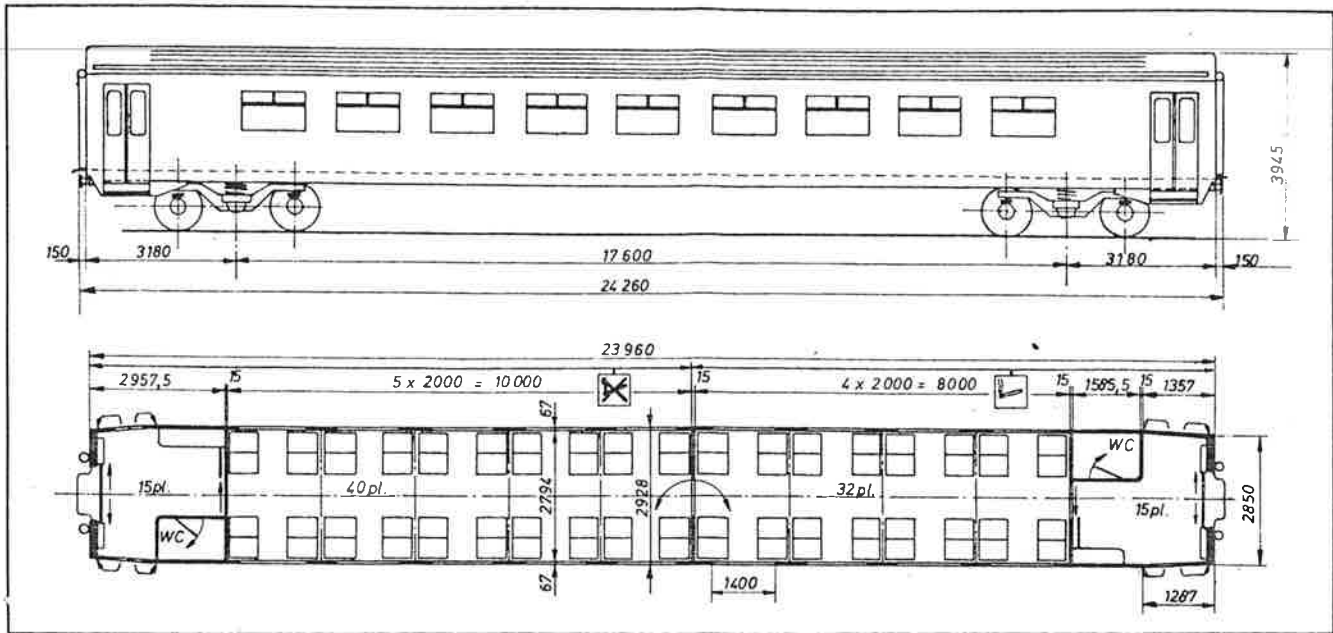
De VeBOV-Kalender 1980 hebt U toch al? Wat ducht U van de tweede knip-exemplaar. De foto's zijn alleszins de moeite waard!

N.M.B.S.-rijtuig, Type M4  
voor het binnenverkeer

Voiture S.N.C.B., Type M4  
pour le service intérieur



Bouwjaar	Année de construction	1979
Spoorbreedte	Voie	1435 mm
Totale lengte	Longueur totale	24.260 mm
Zitplaatsen 1 <sup>e</sup> klas rijtuig	Places assises Voiture 1 <sup>e</sup> classe	72
Staanplaatsen 1 <sup>e</sup> klas rijtuig	Places debout Voiture 1 <sup>e</sup> classe	24
Eigen gewicht	Tare	38,4 ton
Max. snelheid	Vitesse max.	160 km/h
Lijnspanning	Tension de ligne	3000 V DC
Draaistellen	Bogies	Y 32
Rem	Frein	Knorr KE2-CSL-ALP
Schijfrem	Frein à disque	SAB
Blokrem	Frein à sabots	SAB
Statische omvormer	Convertisseur statique	ACEC 12 kW
Laagspanning	Basse tension	24 V DC 220 V DC + AC



### Belgisch Konzept

BN ontwikkeling in overleg met NMBS.

### Vormgeving

Rijtuigen voorzien van ruime opstapbalkons gelegen op de uiteinden van de rijtuigen. Kopwand en overgangsinrichting volgens UIC-normen met automatisch sluitende overgangselementen.

De buitendeuren van het zwenkdraaitype, ontwerp BN, voorzien van gevoelige boorden, worden elektro-pneumatisch bediend. (mechanische vergrendeling binnen en buiten te bedienen).

### Komfort

Luchtverwarmingssysteem met 10 luchtverversingen per uur en elektronische temperatuur regeling per afdeling. Zomerventilatie met 30 luchtverversingen per uur. Om het comfort bij hoge temperaturen te verbeteren, zijn de ramen voorzien van dubbele beglazing type Stopray.

Het interieur werd op esthetisch en ergonomisch gebied bestudeerd met behulp van een model op ware grootte. De rijtuigen zijn voorzien van individuele zetels - leesverlichting ingebouwd in overlangse pakkenrekken - decoratieve panelen op scheidswanden - zijwandbekleding in gemelamineerd hout - tochtvrije schuiframen - omroepinstallatie - twee WC-afdelingen met aanduiding WC « vrij-bezet » in de reizigersafdeling - glazen scheidswand tussen afdelingen « rokers - niet-rokers ».

### Diagnose

Het laagspanningsbord groepeerde alle laagspanningstoestellen voor de sturing van de verwarming, verlichting, omroepinstallatie, ontremmingsinstallatie, en is uitgevoerd in het modulair inschuifstelsel volgens DIN-normen. Een diagnose-systeem is ingebouwd zodat alle belangrijke functies gesimuleerd kunnen worden en defekten snel en doeltreffend kunnen opgespoord en hersteld worden.

### Beproefde technieken

Gesteund op ondervinding en testen uitgevoerd op model en prototypes volgens de internationale voorschriften.

### Draaistellen

Type Y 32 - met schroefveren.

### Conception Belge

Développement de BN en collaboration avec la SNCB.

### Aspect

Voitures pourvues de marchepieds spacieux. Plates-formes situées aux extrémités des voitures. Parois frontales avec sas d'intercirculation suivant normes UIC et portes à fermeture automatique. Portes d'accès, du type louvoyant pivotant, conception BN, pourvues de bords sensibles, à commande électro-pneumatique. (verrouillage mécanique à commande de l'intérieur et de l'extérieur).

### Confort

Système de réchauffement d'air assurant 10 renouvellements d'air à l'heure et réglage électronique de la température par compartiment. Ventilation d'été à 30 renouvellements d'air à l'heure. Pour améliorer le confort lors des températures élevées, les fenêtres sont pourvues de vitrage double du type Stopray. L'intérieur a été étudié à l'aide d'une maquette grandeur nature, sur laquelle des études d'esthétique et d'ergonomie ont été effectuées. Les voitures de 1ère classe sont équipées de fauteuils individuels. - Cloisons vitrées entre compartiments « Fumeurs » et « Non Fumeurs » - Eclairage pour lecture, incorporé dans porte-paquets longitudinaux - Panneaux décoratifs sur les cloisons - revêtement des cloisons latérales en bois mélaminé - sonorisation - 2 compartiments WC avec indication WC « libre-occupé » dans les compartiments voyageurs - châssis à glaces coulissantes assurant l'aération sans provoquer de courant d'air.

### Diagnose

Le tableau basse tension regroupe tous les appareils de basse tension pour la commande des chauffage, éclairage, sonorisation, anti-enrayage et est exécuté suivant le système modulaire à glissière suivant les normes DIN. Un système de diagnose est incorporé de sorte que toutes les fonctions importantes soient signalées et que les défauts puissent être rapidement et efficacement détectés et réparés.

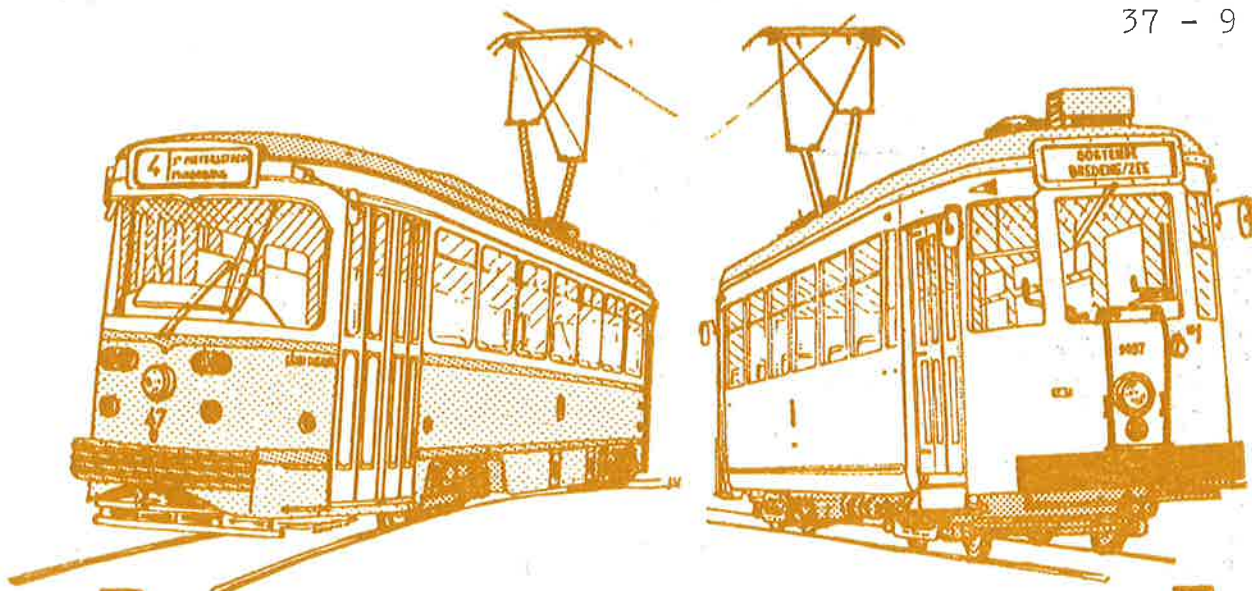
### Techniques éprouvées

Basées sur expériences et tests exécutés sur maquette et prototypes suivant les prescriptions internationales.

### Bogies

Y 32 avec suspensions primaire et secondaire métalliques.





# trampost

OM EN BIJ DE BEDRIJVEN.

UIT DE METROPOOL - MIVA:

- \* De bloementrams van de MIVA zijn nu experimenteel uitgerust met 3 automatische toestellen voor kaartontwaarding, één bij elke deur. Dat betekent dat aan de halten weer zoals vroeger aan elke deur kan in- en uitgestapt worden door die reizigers die een meerrittenkaart hebben. Anonementen moeten vooralsnog langs de bestuurder langslopen.
- \* PCC 2123 is op 29 nov. uit de CW gekomen, voorzien van Schärferbergkoppelingen en automatische rem. Na zijn aanrijding vorig jaar in mei, is dit rijtuig nu pas terug in dienst gekomen, nadat ook een herziening is doorgevoerd. De 2124 is op 30 nov. de CW ingereeden voor herziening. Schärferbergkoppelingen zijn op dit rijtuig al sedert 1972 aangebracht. Het fungerende, samen met de 2069 als proefkoppelstel.
- \* Mw 8828 (ex reklamerijtuig 9901 - ex 4442) behoort sedert 1 dec.79 tot het wagenpark van stp Groenenhoek. Het rijtuig is nu, evenals 8829 geel geschilderd, met rood-witte schrikstrepen op beide kopwanden. De 8823 (slijpmotorwagen) die vroeger geel-zwarte schrikstrepen had, is sedert einde '79 ook van rood-witte strepen voorzien.
- \* Het toepassen van nieuwe -groene- schildering op de tram- en busrijtuigen, blijft beperkt tot PCC 2072 en ab 551. Er is nog geen enkele beslissing genomen omtrent de nieuwe livrei. Hopelijk zal men toch nog eens overgaan tot een proefmodel met bloedrood dak, witte vensterpartij en rode onderkant. Rotterdam heeft deze beslissing wel genomen, en ook Den Haag opteert op dit moment voor deze uitmonstering, zij het dan dat men hier het wit door kreem wil vervangen. Wij moeten dit niet doen om onze rijtuigen nog Antwerpser te maken, maar om de kansen na te gaan!
- \* PCC 2126, kindertram, is terug in het kreem-bruin op lijn.
- \* Het Ministerie van Verkeerswezen heeft toestemming verleent tot verlenging van lijn 12 naar het Wim Saerensplein. MIVA zal nu verder de definitieve plannen gereedmaken, en men denkt tegen het einde 1980 de aanbesteding te kunnen uitschrijven.

## UIT DE ARTEVELDESTAD - MIVG:

10 dec: Op de Martelaarslaan wordt ten behoeve van lijnen 21 en 22 in nieuwe sporen voorzien. De lagen al een tijdje ter plaatse te wachten.

12 dec: Door een slecht geparkeerde auto op Klein Turkijë, werden de rijtuigen van lijn 4 bis, omgelegd van 16u10 tot '40. PCC 38 had omstreeks 18u.50 af te rekenen met een defekte vering aan de pantograaf. Trams van lijn 10 keerden terug op het Neusepl. terwijl die van lijn 4 keerden op het overloopwissel H.Kerst. Na 20 minuten werd het defekte rijtuig weggesleept.

14 dec: Lijn 10 - Opgeëistenlaan; wegens werken voor plaatsing nieuwe kollektoren, door een hoge hijskraan, diende het verkeer op lijn 10 onderbroken te worden tussen 9 en 16 uur. De rijtuigen keerden aan het Rabot, terwijl op het niet bediende stuk bus 682 pendelde.

Omstreeks 14u. had PCC 28 een zware aanrijding met een vrachtwagen op de Coupure. De bestuurder van de tram, samen met een reiziger zijn hierbij gewond. De andere drie rijtuigen van lijn 10 wachtten bij het station. De 28 werd door de 20 vervangen.

17 dec: Omstreeks 17 u. geraakte PCC 09 betrokken bij een aanrijding met zware schade, waarbij twee gewonden vielen.

Lijnen 10 en 21-22 waren voor 20 min. onderbroken op Martelaarslaan, waar het ongeval plaatsgreep. Een bus van lijn 70-71 pendelde, terwijl enkele rijtuigen via lijn 4 reden.

18 dec: Om 22u. is een spoorbreuk vastgesteld op de Martelaarslaan. Twee rijtuigen zijn 20min. opgehouden tot de dienstdoende lasser zich ter plaatse meldde.

19 dec: Zoals op 14 dec. werd tussen 9 en 16 u. de dienst op lijn 10 onderbroken. Bussen 534 (ochtend) en 662 (namiddag) namen de diensten over op het niet bediende stuk.

20 dec: PCC 28 wordt in de CW van een nieuwe kop voorzien. De 04 is herschilderd uit de werkplaats gekomen, terwijl de 07 is binnengenomen. Ab 23, zware aanrijding op 8 sept., zal verschroot worden, omdat herstelling niet verantwoord is. Tussen maart '80 en sept. '81 is de aflevering van 39 nieuwe bussen voorzien. Mogelijk worden twee bussen extra besteld in vervanging van de 23 en 680. Enkele rijtuigen van de reeks 600 zal bewaard blijven voor extra diensten, terwijl de anderen zullen geplukt worden voor rezervdelen, en dan verschroot. De nieuwe bussen zijn Fiat's met dezelfde versnellingsbak.

27 dec: De meeste bewoners van de Poperingestraat hadden bezwaar tegen de verlenging van lijn 1, wegens het noodzakelijke verdwijnen van hun voortuintjes, volgens zwevend. geruchten. Nu is bekend dat de voortuintjes gespaard worden, en dat mits vernauwing van de voetpaden de lijn gans dubbelsporig zal uitgevoerd worden. Alle tegenkantingen zijn nu van de baan.

31 dec: De 48 was het laatste rijtuig in de zeventiger jaren op lijn was, nl. lijn 10.

1 jan: Op het Wilsonplein is een kantoortje voor voorverkoop van tramkaarten geopend.

7 jan: Martelaarslaan: spoorwerken gaan verder aan richting station. Overloopwissel dient vervangen, maar door verlate levering daarvan, dient daarmee nog even gewacht.

11 jan: PCC 07 herschilderd uit de werkplaatsen gekomen.

14 jan: PCC 25 is omstreeks 19u. ontspoord op het wissel ter hoogte van de stp. De takelwagen was onderweg naar een defekte bus, zodat even diende gewacht. Daardoor ontstond er een korte stremming op de lijnen 21 en 22.

PCC 28 heeft nieuwe kop en wordt verder afgewerkt. Ook de 08 is nu voor herschildering binnengenomen. Ab 23 wordt geplukt van alle nog bruikbare onderdelen; geraamte 680 is nog in stp.

16 jan: Vandaag gingen nieuwe tarieven in goege. Een aktiegroep organiseerde een betaalstaking op lijn 4. Doordat de MIVG geen controle uitvoerde verliep alles rustig. Op sommige lijnen worden nog oude tiketten gebruikt, waarvan de oude prijs is afgesneden. Dat zijn de buitenstadslijnen naar Latem, Drongen, en Melle.

17 jan: Lijn 17. Bij het indraaien van de Weversstraat, richting Drongen, slipte ab 675 en kwam tot stilstand tegen de kerkgevel. De rechter voorkant is hierbij flink ingedeukt.

#### UIT DE HOOFDSTAD - MIVB:

Het Gewestplan van Brussel.

Het begrip "gewestplan" is stilaan ingeburgerd. Het omvat de indeling van een gebied in verschillende zones. (zoals woon-, industrie- administratie- en andere zones.) Het ontwerp gewestplan van 29 maart 1976 is thand vervangen door h definitieve gewestplan van 28 nov.79. Een aantal nieuwigheden in het openbaar vervoersnet zijn eveneens op het gewestplan vermeld. Dit eerste artikel behandelt enkel de lijnen die volledig gescheiden zijn van elk ander verkeer, met name de metro- en tramtunnels en -viadukten. In een tweede bijdrage zal getracht worden de kwestie van eigen beddingen voor trams en bussen te ontwarren. Het gewestplan maakt onderscheid tussen drie stadia:

- a- bestaande lijnen;
- b- bij voorrang te bouwen lijnen;
- c- uiteindelijk te bouwen lijnen.

De begrippen "bij voorrang" en "uiteindelijk" moeten gezien worden in een tijdsspanne van tien jaar, en dan nog...

Aangezien de opsomming van de verschillende vakken gebeurt aan de hand van straatnamen is het wenselijk een degelijk plan van Brussel bij de hand te hebben. Het eerste stadium is duidelijk: het omvat elk vak dat reeds in dienst is, of in aanbouw of toch al eenbesteed is. Bovendien omvat het die vakken waarvan de studies beëindigd zijn, en waarvan men enkel de ministeriële goedkeuring afwacht om tot aanbesteding over te gaan.

Lijn 1: (de enige échte metrolijn), van Hermann Debroux (Vorstlaan Oudergem) en het akademisch ziekenhuis UCL (Sint-Lambrechts-Woluwe) tot Veeweide (Anderlecht) en het Brugmannziekenhuis te Laken.

Lijn 2: Van het Simonisplein (Koekelberg) tot het Zuidstation, met toegangshellingen in de Vrijheidslaan (1.19), in de Jettelaan (103) en in de Jubellaan (18 en 32).

Lijn 3: Van het Noordstation tot het Albertplein in St-Gillis.

Lijn 5: Vanaf het Meiserplein (niet inbegrepen) tot Boileau.

Andere: Het stukje tramtunnel van de NMVB aan de Heizel is eveneens vermeld als bestaande lijn.

De streefdatum voor de afwerking van dit geheel is 1985.

In de volgende twee stadia (bij voorrang en uiteindelijk te bouwen lijnen) moet er steeds rekening mee gehouden worden dat de desiderata van de MIVB erin zijn uitgedrukt, maar dat de andere partijen (gemeentebesturen - ministerie...) hun zegen er nog moeten over geven.

#### BIJ VOORRANG TE BOUWEN LIJNEN.

Lijn 1: U.C.L. - Stokkel (St Pieters Woluwe); Hermann Debroux - Transvaal; Brugmann - Heizel/Eeuwfeest - Modelwijk.

Lijn 2: Zuidstation - Raadsplein (103) met een aftakking onder de Jorezstraat, de slachthuizen van Anderlecht tot de Birminghamstraat (62).

Lijn 3: Een korte verlenging van het Albertplein tot onder de Jupiterlaan. (St Gillis).



Lijn 4: Ninoofsepoort - Fabriekenstraat - onder de huizen door recht naar de Lomardstraat - Gasthuisstraat - Ruisbroekstraat - Kernstraat; met wijde boog naar de Regentlaan, Troonstraat - Luxemburgstraat - NMBS-Leopoldswijk - (met kleine aftakking naar de Waverse steenweg langs lijn 161) Leopoldspark - IJzerhardstraat - de Ceresstr Schumanplein (met korte aftakking tot achter het Berlaimontgebouw) - Kortenberglaan.

In de bijgevoegde voorschriften is vermeld dat deze lijn tot stand zal komen met een bouwwijze die slechts in uitzonderlijke gevallen aanleiding zal geven tot een bovengrondse werf. (Dat is een duidelijke verwijzing naar de schildmethode.) Ondanks deze bijzonderheid heeft de dienst stedenbouw van Brussel (lijn 4 ligt gans op haar grondgebied) reeds een negatief advies gegeven wegens de hinder die de te doorkruisen oude woonwijken zullen ondergaan tijdens de bouwperiode.

Lijn 5: Verbinding Kongolaan - Louizalaan - Churchilllaan (23-32-90-94) en een stukje onder het Albertplein (90) naar het kruisstation met lijn 3 (55)

Lijn 6: Het traject van lijn 94 vanaf het Koninginneplein tot aan de Louizalaan, met open helling ter hoogte van de Florencestraat.

Andere: Fonsnylaan tussen de Theodoor Verhaegenstraat en het Zuidstation. ( 52 - 58 - 81 - 90 ) De bedoeling is hier duidelijk het sorteercentrum van de post te ontwijken.

#### UITEINDELIJK TE BOUWEN METROLIJNEN EN VAKKEN.

Deze mogen slechts worden aangevat als 80% van de vakken met voorrang afgewerkt of in aanbouw zijn. Omdat de eerst vooruitlopende planningen slechts de lijnen 1 - 2 en 3 omvatten, is het onmogelijk een jaartal te voorspellen voor de vakken met voorrang, laat staan de uiteindelijke vakken.

Lijn 1: Van Ossegem tot aan de Karreveldlaan (Gentse steenweg). Van Veeweide tot aan het AZ van de ULB, via de Bergense steenweg en langsheen de spoorlijn Brussel - Oostende.

Lijn 2: Van het Raadsplein (Anderlecht) tot achter het voetbalveld van Anderlecht, via Klein Eiland en het Dapperheidsplein. (Burgemeester Simonet wil van geen metrolijn weten onder de drukke en handelsrijke Weyerstr)

De nieuwe naam voor het kruisstation met lijn 1 is St Guido.

Lijn 3: Kleine verlenging van Noordstation naar Liedtsplein en enkele losse stukjes tunnel in Evere.

Lijn 4: Bijkomende arm onder de Van Arteveldestraat - Anderlechtstr. en de steenweg op Bergen tot Albert I Square.

Lijn 5: Noordstation - Rogierlaan tot Haachtsesteenweg. (90)

Lijn 6: Verbindingsbocht tussen lijn 6 en lijn 2 bij het Justitiepaleis. (Wolstraat en Jacobsplein.

Besluit: de tram heeft nog niet afgedaan in Brussel.

( wordt vervolgd ) Koen Janssens.

\* Op het Grondwetplein en op de Fonsnylaan in Brussel (St Gillis) is men bezig een heel nieuw tramnet aan te leggen voor de omleggingen van de lijnen tijdens de verbouwingen van het huidige tramstation tot een metrostation. Wij komen hier nog nader op terug.

\* Metrostel 191-192 heeft nieuwe lijnaanduidingen binnen en buiten het rijtuig, zoals de doorlopende tekst van een lichtjoernaal. Tevens is er een nieuw lijnenschild a boven de deuren, gelijk aan het oude, maar op de verlichting geplakt, en dus doorzichtig.

VeBOV-KRANT - VERENIGINGSNIEUWS.KALENDER VeBOV - 1980.

Ondanks het feit dat wij onze kalender slechts laat op de markt hebben kunnen brengen, is de afzet zeer bevredigend. Wij weten echter dat er nog leden zijn die deze kalender niet bezitten. Als wij zien hoeveel bestellingen er binnenkomen uit Wallonië, Frankrijk en Duitsland, dan begrijpen wij dat niet goed, en dan denken wij wel eens aan onverschilligheid. Spijtig! Wie alsnog een kalender wenst, kan die nog steeds bekomen. In het VeBOV-Centrum zijn de voorbije twee maanden verrassend geweest. Inderdaad, hebben wij nog ruim 150 kalenders verkocht voor 1979! Een niet-lid zegde ons: Meneer, had ik dat geweten dan had die kalender al een heel jaar bij mij thuis gehangen! Hij nam er één mee van 1979 en 2 voor 1980!

NOG KALENDERS.

De NMBS heeft ook dit jaar een kalender uitgebracht, op groot formaat: 36 x 43 cm. Hij bevat zes kleurentekeningen van heel oude Belgische stoomloks, o.a. type 12 van 1888, types 17 en 36. Deze kalender is te verkrijgen in het Spoorwegmuseum Br.Noord aan 100 fr. VeBOV komt niet tussen in de verdeling.

Wie houdt van het Openbaar Vervoer in Nederland kunnen wij de kalender van Rail-Hobby aanbevelen, op formaat 30 x 2 cm. Hij bevat 7 kleurenopnamen van NS-treinen en trams uit Amsterdam, Den Haag en Rotterdam. Prijs: in het VeBOV-Centrum 275 fr. Voor postverzending 300 fr, of 22 gulden.

TROLLEYBUS.

In VeKo 33 handelden wij over trolleybussen en de mogelijke wederinvoering ervan in België. De Nederlandse stad Arnhem beschikt nog over drie tb-lijnen met ongeveer 26 voertuigen in dienst. Momenteel zijn er 12 nieuwe tb in aflevering van het type "Den Oudsten - Kiepe". In 1981 komen er nog eens 15 nieuwe bij. Wie belangstelling heeft kunnen wij verwijzen naar onze zustervereniging National Trolleybus Association. Deze Britse vereniging geeft een engelstalig blad uit, maar de Nederlandse afdeling van de NTA verzorgt een nederlandstalig tweemandelijks gestencild blad met vooral nieuws uit Arnhem en andere buitenlandse bedrijven. Een gekombineerd lidmaatschap (met engels en nederlands blad samen) kost 33 gulden, ongeveer 500 fr., enkel het nederlands blad kost 14 gulden (200 fr). Inlichtingen bij ons lid, de heer P.C.G.F. van Onzen, Werenfriedplein 60, NL - 6832 AK - Arnhem.

GTF - FOTOREEKS 55.

De nieuwste fotoreeks van de GTF bestaat uit 12 opnamen op postkaart gedrukt, en stelt voor: 5 spoorwegfoto's met o.a. types 29 stoom, 620, 49, en 91 diesel. De zeven opnamen over de NMVB-Oostende geven een beeld op de vooroorlogse periode. Deze reeks kan besteld worden mits overmaking van 95 fr. op rekening 240-0380489 - 59 van GTF-asbl- Editions, 4000-Luik met vermelding "fotoreeks 55".

VeBOV - VERGADERINGEN.

ANTWERPEN-METROPOOL: vr.15 feb: Instuif en projektie met te koop aangeboden dia's. 20 u. Carnotstr.60  
vr 21 mrt: 20u. Carnotstr.60, 1° verdiep.  
W. Hanssens Zwitserland 77 - 80. Dia-avond  
BRUSSEL - HOOFDSTAD: 14 maart 20u. MIVB-station ANNEESSENS:  
praatavond over MIVB. R.Bonte en W.Jansse

- LIMBURG - KEMPEN : 5 maart, Zolder, Sporthall Inn 19u.30  
De Zuid-europese spoorwegen, dia-voorstelling  
2 april: Zolder-sporthal, 19u.30, dia-avond  
Zwitserland, eldorado voor spoorwegliefhebber
- GENT-ARTEVELDE: In februari of maart worden vergaderingen hervat.
- BRUGGE - KUST. Contacten met instanties hebben nog niet geleid tot het bekomen van een eigen vergaderlokaal. Inspanningen worden verder gezet. Wij beogen een vrijdag-avond bijeenkomst in Brugge of Oostende. Suggesties van Westvlaamse leden graag aan redactie!
- KORTRIJK: Ook hier zoeken wij naar een lokaal voor bijeenkomsten. Suggesties over een vaste dag worden graag ingewacht op redactie-adres.
- MECHELEN - DIJLE: Eveneens in Mechelen beogen wij eigen bijeenkomsten. Leden uit het Mechelse kunnen suggesties aan ons kwijt omtrent een vaste vergaderdag en mogelijk lokaal.
- MODELBOUW: Elke derde woensdag van de maand wordt er vergaderd in Mol, in het parochiecentrum Ginderbuiten. Inlichtingen bij dhr R.Vissers Ezaart 177 - 2400-MOL, tel:(014) 31.15.45.

#### LIDGELDEN 1980.

Nog 35 leden zijn niet in orde met hun bijdrage 1980. 15 februari was de voorziene sluiting der betalingen. Wij doen derhalve beroep op onze laatkomers om alsnog deze financiële verplichting te vervullen. Wie het lidmaatschap niet heeft opgezegd is gehouden zijn bijdrage te voldoen. Deze verplichting blijft gehandhaafd, zelfs als na 1 april het tijdschrift niet meer wordt verzonden aan wie nog niet betaald heeft.

#### LIDKAARTEN:

De leden die in orde zijn met hun jaarlijkse bijdrage vinden in dit nummer hun lidkaart 1980.

---

#### ALGEMENE LEDENVERGADERING 1980 TE HASSELT. 15 MAART 1980.

---

De bij art. 19 van de VeBOV-Statuten voorziene jaarlijkse ledenvergadering gaat dit jaar door te Hasselt op za. 15 maart. Wij hadden voorzien deze vergadering te houden in lokalen van de WDT Hasselt, maar dat is op die dag niet mogelijk. Derhalve worden de leden tijdig ingelicht omtrent de juiste plaats.

Dagprogramma: Alg.Ledenvergadering om 10 uur,  
tussen 12 en 13u.30 vrij middagmaal,  
omstreeks 14 u. spoorwegekskursie naar Montzen.

De Alg.Ledenvergadering is toegankelijk voor leden die in orde zijn met hun bijdrage. Lidkaart meebrengen dus!

Enkel de gewone leden hebben stemrecht.

Volgens art 20 van de Statuten mag een lid zijn stemrecht op een ander lid. Nochtans mag een lid slechts drager zijn van één enkel stemrecht van een ander lid. De gegeven volmacht moet schriftelijk zijn en de volgende tekst omvatten:

" Ondergetekende (naam, adres en lidnummer) geeft aan dhr/mw ... de volmacht om in zijn/haar naam te stemmen op de Alg.Ledenvergadering van VeBOV te Hasselt op za. 15 maart 1980." Handtekening:  
Gezinsleden van onze leden mogen de vergadering bijwonen, maar moeten zich buiten het verloop ervan houden, en de stilte bewaren. Zij hebben uiteraard géén stemrecht.



AGENDA. (art. 24 van het huishoudelijk reglement.)

- 1 - Notulen van de Alg.Ledenvergadering van 24 feb.79 te Gent.
- 2 - Overzicht van de voorbije werking door de voorzitter.
- 3 - Jaarverslag over 1979 door de sekretaris.
- 4 - Rekening en verantwoording over 1979 door de penningmeester.
- 5 - Verslag van de kaskommissie (art. 46 Huish.Reglement).
- 6 - Verkiezing van een bestuurslid.  
Onze huidige sekretaris, de heer F.Geens is uittredend, maar stelt zich herkiesbaar. Eventuele kandidaten voor het ambt van bestuurslid van VeBOV dienen uiterlijk op 1 maart hun kandidatuur te stellen, schriftelijk bij het sekretariaat. Deze kandidatuur moet door ten minste drie leden worden gesteund (art.28 Hh Reg.) en moeten zij, ingevolge art.13-2 minstens twee jaar lid zijn van de vereniging. De stemming is geheim en schriftelijk, en staat onder toezicht van de stemkommissie.
- 7 - Begroting voor 1980.
- 8 - Benoeming van één lid van de kaskommissie.
- 9 - Vaststellen van de bijdrage voor 1981.
- 10- Werking van afdelingen, sekties en VeBOV-Centrum.
- 11- Behandeling van de volgens art 27 van het H.R. ingediende voorstellen. Deze dienen ondertekend door minstens drie leden en schriftelijk te worden ingediend bij sekretaris vóór 1 maart.
- 12- Rondvraag. Over de in punt 11 te behandelen voorstellen kunnen beslissingen getroffen worden door de Alg.Vergadering. Over de in de Rondvraag (punt 12) behandelde aangelegenheden niet.

PRAKTISCHE SCHIKKINGEN.

Deelneming aan de Algemene Ledenvergadering is kosteloos. De leden zijn niet verplicht om ook met de trein mee naar Montzen te rijden.

Na de Algemene vergadering is een treinrit naar Montzen gepland. Het juiste vertrekuur zal later worden meegedeeld. De rit geschiedt per dieseltrein type 49, en gaat over de goederenlijn (lijn 24) naar Montzen, waarbij we tevens de Voerstreek doorkruisen, en de lijn is daarenboven rijk aan natuurschoon. Er zijn 77 plaatsen in de trein, en het is zo dat in principie de reis wordt ingericht voor de deelnemers aan de Algemene jaarvergadering. Voor zover er plaatsen overblijven mogen die worden ingenomen door niet deelnemers aan de ledenvergadering. Indien U wegens beroepsverplichtingen niet in de voormiddag kunt aanwezig zijn, dan hebben wij daar begrip voor, en kunnen wij in de mate van de beschikbare plaatsen uw deelname aan de treinrit overwegen. Dat wil dus zeggen dat iedereen mee kan voor zover er plaatsen vrijgelaten worden door de deelnemers aan de algemene ledenvergadering, die absolute voorrang hebben. De prijs van de rit met de speciale trein is 300 fr. en dekt het traject Hasselt - Montzen - Hasselt. De vereffening voor dit traject geschiedt enkel door voorafbetaling van de som van 300 fr. per persoon op onze rekening 412 - 6131001 - 97 van VeBOV-Antwerpen. Melding maken op betalingsbewijs VeBOV-Ekspres van 15 maart, en melding maken of U al dan niet aan ledenvergadering zult bijwonen! Wie dat niet vermeldt verliest zijn voorrang! Wie uiteindelijk niet zou meekunnen wegens plaatsgebrek wordt terugbetaald, en bij voorbaat verwittigd dat de trein volzet is. Betalingen dienen binnen te zijn voor 1 maart!

Verplaatsing naar Hasselt en terug, Groepstiketten.

Vanuit Antwerpen en Brussel zijn groepstiketten voorzien naar Hasselt en terug. De prijs vanuit Antwerpen daarvoor is 172 fr als we met 20 personen zijn. Met 10 personen is dat 248 fr.

Vanuit Brussel is de prijs per persoon (min.20 man) 192 fr.  
Met minimum 10 personen wordt dat 276 fr.

Het bedrag voor de verplaatsing van uw woonplaats naar Hasselt en terug moet NIET op voorhand betaald worden, omdat wij van tevoren niet weten hoeveel de toe te passen vermindering zal zijn. Het is echter WEL NOODZAKELIJK dat U ons voor 1 maart laat weten of U wenst gebruik te maken van het groepsbiljet, dat op 2 maart wordt besteld, en tevens waar U wenst te vertrekken!

### HET VERTREK.

Op blz 110 - 111 van het treinboek staat de verbinding van Antwerpen naar Hasselt vermeld. Er staat bij: " DE TREIN... MILIEUVRIENDELIJK!" Dat is zeker waar, maar er moet een trein zijn, en DAT is wat anders. Wij vertrekken om 7u.41 uit Antwerpen-Centraal met trein 3007. In Mol stappen we over en we komen aan in Hasselt om 9u.34. Dat is dan ook de enige en snelste verbinding. Immers de direkte treinen over Aarschot rijden niet op zaterdag. Op blz. 116 staat:"DE TREIN... EEN FESTIJK!" Dat zal wel wezen, maar het festijn om terug te komen is even lang als om op te rijden. Of is dat de bedoeling? Hoe dan ook, die trein moeten wij nemen.

Uit Brussel wordt vertrokken om 7u.52 tot Landen, (tr. 2906). In Landen wordt overgestapt op trein 2949, vertr. 8u.55, met aankomst in Hasselt om 9u.02.

Terugritten:

Hasselt trein 3073 om 17u.52, aank. Mol 18u.39; overstappen op  
trein 2068, v. 18u.42, aank. Antwerpen CS om 19u.37

Hasselt trein 2967 om 18u.04, aank.Landen 18u.26 overstappen op  
trein 1617 v. 18u.34, aank.Brussel Noord om 19u.16.

De betaling van de prijs van het groepsbiljet geschiedt op de trein aan de groepsleiders.

Nota: We zullen uiteraard trachten enkele fotostops in te leggen. In Montzen wordt in principie een bezoek gebracht aan het vormingsstation per trein, gelet op het feit dat er daar gewerkt wordt. Misschien is er gelegenheid om in kleine groepen het seinhuis te bezoeken, dat als het modernste van het land wordt ervaren. Lijn 24 wordt thans onder draad gebracht terwijl het vormingsstation van Montzen gans gemoderniseerd is. Mogelijke praktische gegevens worden later verstrekt.

### EXPO - TREIN N.M.B.S.

De NMBS richt een rijdende tentoonstelling in in de voornaamste stations van het land. De tentoonstellingstrain zal bestaan uit hl 29013, 1 GCI-wagen, 2 expo-rijtuigen, een M4-rijtuig 1° kl. en als dat gereed is, ook een M4 2° kl.

FEBRUARI 1-4 Brussel-zuid; 6 Aalst; 7-10 Gent St Pieters;

11 - 12 Brugge; 13-14 Oostende; 15 Roeselare;

17 - 18 Kortrijk; 19-20 Doornik; 21 Aat; 22-23 Bergen;

25 Haine St Pierre; 28/2 t/m 2/2 Charleroi.

MAART 3 Ottignies; 4 Tienen, 5 Leuven; 6 Mechelen, ,

7 St Niklaas, 8/11 Antwerpen Oost, 13 Turnhout,

14-15 Hasselt; 16/19 Luik; 20 Verviers; 21 Hoei; 23-24 Namen;

25 Ciney; 26 Libramont; 27-28 Aarlen.

Er is een prijskamp verbonden aan deze tentoonstelling voor jongeren tot 18 jaar. De oplossing der vragen kan gevonden worden in de tentoonstelling. Deelnemingsformulieren zijn in de trein te bekomen. De prijzen zijn per leeftijdskategorie te verdelen. Voor de oudsten is de 1° prijs een rit met een lokomotief, verder een fiets, fototoestellen enz.

Een bezoek zal beslist de moeite lonen! Data raadplegen a.u.b.