



VeBOV koerier

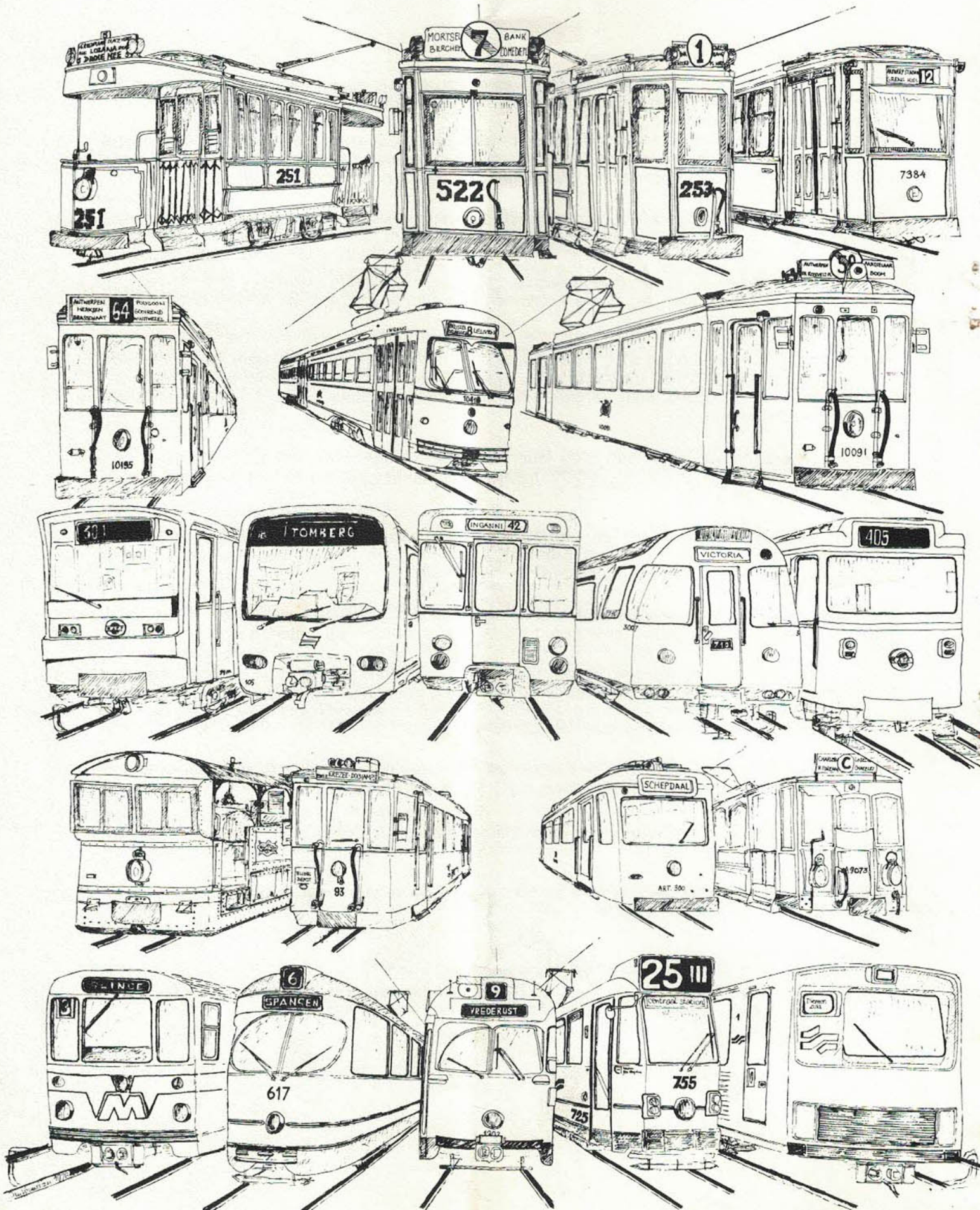
FEBRUARI 1980

nummer 038

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-Bongardhout.
Telefoon: (031) 36.04.92 nà 18 uur.

PLANNEN VOOR GENT.

Het Koningin Maria-Hendrikaplein, beter bekend als het Stationsplein, is sedert vele jaren een zorgenkind van het stadsbestuur en van de MIVG. Zoveel plannen als er ooit zijn ontworpen, zijn genadeloos verworpen. Enkele jaren geleden kwam de huidige situatie tot stand, waarbij de terminus van de trams vóór het station verdubbeld werd, zodat lijnen 2 en 10 enerzijds en lijn 4 anderzijds, elkaar niet meer hoefden te hinderen.

Vaak zijn plannen gemaakt waarbij tussen het station en de huidige tramterminus, een rijweg voor het overige verkeer was voorzien. Evenvaak zijn deze plannen van de tafel geveegd, omwille van de zeer gevaarlijke toestand voor de tramreizigers die dan zou ontstaan. Om tot een vlotte afwikkeling van het vervoer te komen, was het wel duidelijk dat een kringomloop voor het wegverkeer er moest komen, maar hoe?

Ondertussen werden onder leiding van Verkeerswezen belangrijke infrastructuurwerken uitgevoerd in Brussel, Antwerpen en Charleroi, terwijl ook Luik mee at van de koek Gent zag telkens de lege tafel met nog wat kruimels op. Verkeerswezen beklemtoonde steeds dat Gent niet vergeten werd, maar er moesten konkrete plannen op tafel komen, en die zijn er nu.

De MIVG wil van tramlijn 1 de belangrijkste noord - zuid as maken, die Wondelgem zou verbinden met Zwijnaarde, via Koornmarkt, St Pietersstation en het Akademisch Ziekenhuis. Daarbij is voorzien dat de tramlijn in een tunnel onder het station gevoerd zal worden, en dat spoor- en tramstation rechtstreeks met elkaar verbonden zullen worden. Tevens mikt men op een nieuw viadukt voor wegverkeer, links van het stationsgebouw, zodat ook het busverkeer belangrijke verbeteringen kan ondergaan, en waarbij de stationsomgeving flink verruimd wordt.

Wat tramlijn 1 betreft, is men flink opgeschoten met de nodige onteigeningen tussen het Van Beverenplein en Wondelgem. Men verwacht met de eigenlijke werken te kunnen beginnen in de helft van 1980. De verlengingswerken zullen trapsgewijs worden doorgevoerd, zodat telkens een sectie klaar is, de tram een stuk verder gaat rijden. De kosten voor deze verlenging zijn geraamd op 187 miljoen fr. Mocht het vooropgestelde traject in tunnel worden verwezenlijkt, dan zouden de lijnen 1 en 4, in plaats van af te buigen van de Kortrijkse Steenweg naar de Koningin Elisabethlaan, verder rijden via de Kortrijkse Steenweg naar de Koningin Astridlaan, waar ze

dan in de tunnel zouden rijden. De lijnen 10, 21 en 22 zouden onder de grond rijden op de Albertlaan. Aan de andere kant van het station zou de tunnel worden verlengd onder de Genzendries door, om in de St Picters-Aalststraat weer boven te komen. Vandaar kan dan het Akademisch Ziekenhuis gemakkelijk bereikt worden, en kan de tramlijn worden verlengd naar Zwijnaarde. De tunnel zou aldus een lengte krijgen van ongeveer 1 km.

Omdat ook in de toekomst terug tramverbinding(en) voorzien is vanaf de Heuvelpoort, is het wenselijk de tunnel in te rijden op de Kon. Astridlaan; waar trouwens ook meer ruimte is. Het vrijmaken door de tram van het Kon. Maria-Hendrikaplein, geeft ook ruimte meer voor de vele buslijnen die er beginnen. Als daarenboven de door de MIVG geplande tunnel ten oosten van het station wordt gebouwd, kan men op dat plein rondgaand verkeer in één richting instellen; wat de afwikkeling zal bevorderen. Op die manier kan de St Denijslaan, achter het station, ten volle worden benuttigd, ook als omlooptraject voor de buslijnen. Ten behoeve van de voetgangers zijn ondergrondse doorgangen voorzien op meerdere plaatsen.

Lijn 4 zou later worden doorgetrokken naar Meulestede, maar deze plannen zijn vermengd met die van de NMBS, die het Muide-spoor wil ophogen. Dan kan de tram gelijkgronds worden uitgebouwd. (Vroeger reed hier lijn 6, die vanaf 1 jan. '63 zou worden omgezet in buslijn. Omdat er op die dag echter een staking uitbrak, kwam de buslijn eerst op 5 jan. '63 in dienst. De laatste tram op lijn 6 was de 378, die nu in Schepdaal staat. De buslijn 6 verving gewoon de tramlijn, terwijl tevens een lijn 61 kwam opdagen, tussen Meulestede en de Dampoort. De 61 hield het niet lang uit, maar sedert enkele maanden is nu lijn 6 verlangd naar de Dampoort.)

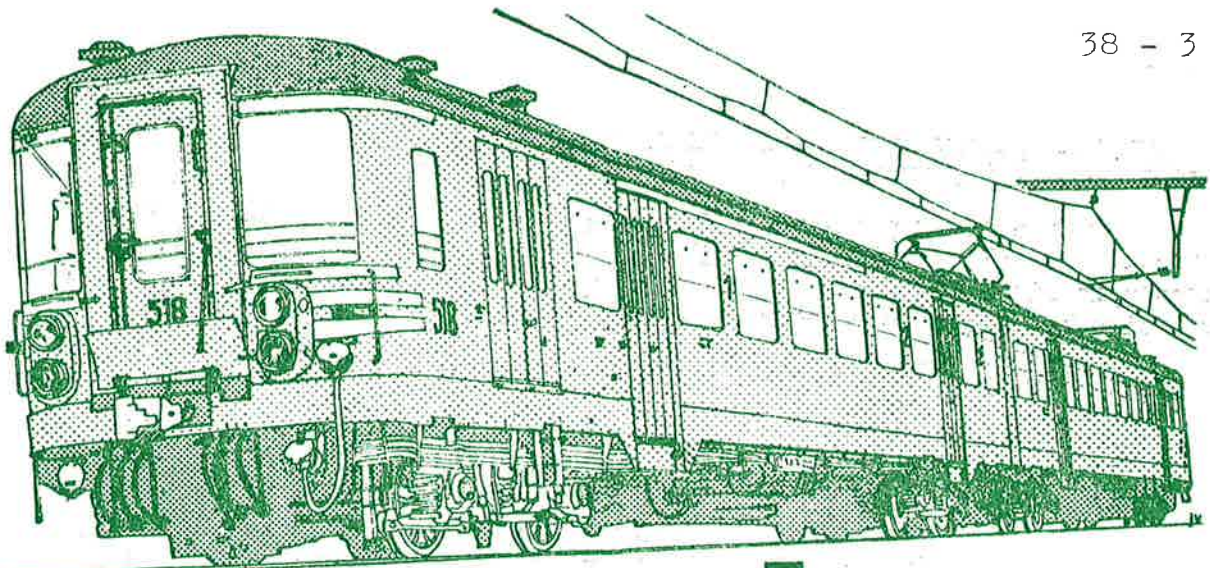
Lijn 4 zou, in de richting Centrum, aan het Sluizeken worden omgebogen naar de Kromme Wal, Ottogracht, St Jacobs om via de Borluutstraat (stadhuis, ex lijn 3) terug de Koornmarkt te bereiken. Hierdoor kan de smalle en drukke Geldmarkt vermeden worden. Wanneer dan de verlenging naar Zwijnaarde gereed komt, wordt buslijn 75 overbodig. De MIVG wil op de lijnen 1 en 4 een frekwentie van 7,5 min. instellen met gelede rijtuigen.

Natuurlijk is de realisatie grotendeels afhankelijk van wat het stadsbestuur bereid is te doen. Dat is in het verleden wel eens uit de hand gelopen, denken we maar eens aan de zeer smalle Veldstraat, die daarenboven wellicht nog de drukke straat van de binnenstad is. Als we eens vergelijken met wat Amsterdam met zijn Leidsestraat heeft gedaan, staan we ver achter. Hier ook gingen verontwaardigde protesten op van de winkeliers, maar na enkele weken bleek de situatie een schot in de roos, en stegen de zakencijfers er met 35 à 45%!

In het huidige MIVG-plan blijven de lijnen 21 en 22 behouden in hun huidige toestand, en is voorzien de lijn 3 (30 + 31) uit te baten met (gelede) trolleybussen.

Wanneer de stad Gent het nu eens wordt over een verkeerscirculatieplan, kan de bijzondere studiedienst MIVG verder werken.

De MIVG pakt hier ten slotte uit met een concreet plan, dat vlug zou moeten gerealiseerd worden. Er is in de Arteveldestad een grote achterstand in te lopen, en nu weer gaan vitten over tal van kleinigheden zou onverantwoord zijn, en een goed openbaar vervoer wéér eens op de lange baan schuiven. Gent is een oude stad, en er moeten absoluut maatregelen worden genomen om uit de impasse te geraken, die nu al te lang heeft aangesleept. Een ideale toestand scheppen in deze oude stad zal wel niet haalbaar zijn. Dus toch maar beginnen!



spoorslags

JAARLIJKS HONDERD KILOMETER MODERNE SPOORLIJNEN BIJ

Naar aanleiding van de opening van de tentoonstelling 'Van Stoom naar Stroom' te Antwerpen, werden zowel door de Heer Chabert, Verkeersminister, als door de Heer Soete, Adjunkt-Directeur-generaal van de NMBS belangwekkende verklaringen afgelegd. We citeren graag even de belangrijkste.

Onze verkeersminister legde vooral de nadruk op het voor onze samenleving zeer moeilijke probleem van de oliebevoorrading. 'De oliecrisis moet', aldus Minister Chabert, 'voor ons allen een aansporing zijn om een toekomst uit te bouwen waarin het energieverbruik volgens andere en scherpere normen zal verrekend moeten worden in onze globale economische bedrijvigheid.' 'De vervoerssector moet in functie van dit nieuw gegeven herstructureerd worden. Er zal meer dan ooit in de beleidsvoering moeten rekening gehouden worden met energiebesparende maatregelen. Deze maatregelen houden uiteraard een bevordering van het openbaar vervoer in. Teneinde de uitbouw hiervan mogelijk te maken zullen in het vijfjarenplan 1981/1985 de investeringen voor de spoorweginfrastructuur een verdubbeling inhouden in vergelijking met de thans uitgevoerde werken. Het huidige vijfjarenplan 1976/1980 hield overigens reeds een vervijfvoudiging in ten opzichte van wat in de periode 1971/1975 ter beschikking van de NMBS gesteld werd. Dit jaar zullen er 12,7 miljard frank kredieten toegelend worden. Ter vergelijking: in 1976 bedroeg dit amper 3,6 miljard frank. Voor elektrificatiewerken liep de specifieke kredieten ook op van 2,3 miljard in 1976 naar 5,6 miljard dit jaar. Th hier bevestigde de Minister dat het nog steeds de bedoeling is van 100 kilometer spoorlijn (gemiddeld) per jaar te elektrificeren. Hierdoor zou in 1985 in totaal 2.428 kilometer van het NMBS-net met elektrische tractie bediend kunnen worden, zijnde 60% van het net, maar in totaal 90% van de totale trafik!

Verder beloofde de Heer Chabert dat een bijzondere inspanning zal gedaan worden om de stationsgebouwen te modernizeren en tot verkeersknooppunten uit te bouwen, met parkeerplaatsen voor wagens (park and ride), fietsstallingen en busstations. De autoparkings zouden dan mede moeten dienen om de straten in de stationsomgeving te ontlasten van de langparkeeders.

1980 : EEN BELANGRIJK JAAR OP GEBIED VAN REALISATIES

De Heer Soete van zijn kant legde in zijn toespraak onder meer de nadruk op enkele belangrijke realisaties die dit jaar het daglicht zullen kennen, in uitvoering van de reeds vermelde modernisaties en elektrifikaties voorzien bij het huidige vijfjarenplan.

1 JUNI 1980 : GENT - KORTRIJK (ROOSENDAAL - OOSTENDE)

Twee directe treinen per uur zullen bollen tussen Antwerpen en Gent. Eén ervan rijdt door naar Kortrijk waar hij aansluit op een SNCF autorail naar Rijsel. De andere trein doet de verbinding Oostende-Roosendaal. Ten behoeve van onze lezers die ons eksklusief artikel in VeKo 35 niet zouden gezien hebben, herhalen we hier graag even de volgende elementen; A) Antwerpen-Kortrijk:

Antwerpen V : ..49	↓	↑	A : ..43
Gent / A/V : ..36/38	↓	↑	A/V : ..54/56
Kortrijk A : ..05	↓	↑	V : ..26

B) Oostende-Roosendaal:

Oostende V : ..41	↓	↑	A : ..58
Brugge A/V : ..56/58	↓	↑	A/V : ..41/43
Gent A/V : ..21/24	↓	↑	A/V : ..16/18
Antw. A/V : ..11/18	↓	↑	A/V : ..21/29
Rsd A : ..44	↓	↑	V : ..55

Beide treinen stoppen in beide richtingen in Berchem.

1 JUNI 1980 : BOOM - ANTWERPEN

Belangrijk nieuws is dat op deze voorstadslijn ook zaterdag en zondag treinen zullen rijden!

SEPTEMBER 1980 : LOKEREN - DENDERMONDE

SEPTEMBER 1980 : BERGEM - LA LOUVIERE

EINDE 1980 of BEGIN 1981 : ANTWERPEN - LIER - AARSCHOT - LUVEN

- f - met dienst aan de NMBS-persdienst

MECHELEN - DENDERMONDE - GENT : NIEUW LEVEN OP 1 JUNI

Op 1 juni krijgt de lijn Mechelen-Dendermonde-Gent dubbel zoveel treinen toebedeeld. Afwisselend zal een sneltrein en een snelstoptrein (semi-direkt) de lijn bedienen. De sneltrein zal te Mechelen vertrekken op het uur 38 en stoppen te Londerzeel, Buggenhout, Dendermonde en Wetteren. De semi-direkt vertrekt op het uur 35 en stopt ook te Kapellen-op-den-Bos, Malderen, Schoonaarde en Wichelen. In de andere richting wordt te Gent vertrokken op het uur 47 voor beide treinen, maar dan wel afwisselend, d.w.z. het ene uur 47 een sneltrein, het andere uur 47 een semi-direkt. De aansluitingen, zowel te Mechelen als te Gent zijn hierbij goed tot zeer goed te noemen. In Mechelen komen immers om het uur 31 de treinen uit Antwerpen en Brussel binnen, in Gent geven de treinen haar en van Brussel en Oostende goede verbinding. Bij de elektrifikatie van de lijn, gepland rond mei 1983 worden overigens nog meer verbeteringen verwacht.

Met dank aan het Dagblad Het Volk.

AKTUELE BERICHTEN OVER ROLLEND MATERIEEL
--

A. LOKOMOTIEVEN EN STELLENType

- 1 : Zopas kwam de VeBOV-BROCHURE 3 van de pers, volledig handelend over de beroemde Belgische stoomlokomotieven reeks 1 - Pacific. Meer gegevens hierover bij het Verenigingsnieuws.
- 07 : De aflevering van deze tweetjes volgt volgens plan. De 26 bestelde stellen zouden tegen mei van dit jaar moeten geleverd zijn. De aanschaf was vooral bedoeld voor de inzet op de nieuw geëlektrificeerde lijn Gent-Kortrijk. Ze worden momenteel op alle lijnen ingezet.
- 08 : Na de aflevering van alle stellen van deze reeks, kwam de beslissende proefrit voor de nieuwe verbinding Oostende-Roesendaal- via Gent en Antwerpen; zie VeKo 35. Daartoe werd op 8 november 1979 stel 805 ingezet. De proefrit was positief zodat nu groen licht gegeven werd voor de inzet van deze stellen naar Roesendaal, waar de perrons ook aangepast werden.
1. : Destudiediensten van de NMBS zijn ijverig aan het werk aan het ontwerpen van een nieuwe vierspanningslokomotief. De uitbreiding van het park meerstroomloks wordt nodig, in acht genomen de geplande elektrifikaties naar Frankrijk - Doornik-Rijsel en Moeskroen-Rijsel - en Nederland - Wezet-Maastricht. De kenmerken van deze lok zouden ongeveer gelijk zijn aan deze van de reeks 27, dit wil zeggen B°B°-asindeling, circa 4000 kW, 160 km/uur en thyristorgestuurd. Deze lokomotieven zouden dan de reeksen 16 en 18 gaan vervangen op de verbindingen Brussel-Koulen, Brussel-Parijs en Luik-Parijs. De reeksen 16 en 18 zouden dan vooral de nieuwe diensten naar Rijsel rijden. De bestelling van de nieuwe reeks 1. (misschien 17?) wordt verwacht rond 1983 - na de levering van de reeks 27 - met aflevering tegen 1985.
- 25 : Ook de 2502 werd nu reeds (uitwendig) aangepast voor het ontvangen van de inrichtingen voor het trek-duwverkeer met M2-rijtuigen. De effectieve ombouw kon nog niet onmiddellijk plaatsvinden, wegens het nog niet beschikbaar zijn van de nodige elektrische uitrusting. Zodra AC°C deze levert, gaan alle reeds omgebouwde machines terug naar de CW voor installatie van de bijkomende apparatuur.
- 25.5 : Op 26 november 1979 deed de 'nieuwe' 2557, omgebouwd uit de 2504, ter vervanging van de verongelukte 2557 te Kapellen, zijn testrit tussen Roesendaal en Bergen op Zoom. Na nog enkele testritten op het NMBS-net ging de lok op 6 december 1979 terug naar Roesendaal. Hier kregen dan de NS-bestuurders de kans om zich vertrouwd te maken met de iets andere uitrusting van deze lok, o.m. de memor-stop inrichting. (Cfr. VeKo 27-5). Elf dagen later verzekerde de lok al de traktie van treinen 164/183/190. Dat was dus op 17 december. De dag voordien was hij in sleep in de trein 282 (met lok 2611) terug op ons net gekomen. Vermelden we nog dat de oorspronkelijke 2557, na een herstellingstijd die zowat een jaar zal belopen, einde 1980 als 2504 terug in dienst zal komen.

Deze aktuele berichtgeving komt tot stand dankzij meerdere VeBOV-leden, o.m. de Heren Casier, Mahieu, Jeannart, Heylen, Docx, Dejonckere, Malisoux, e.a. Werkt u ook mee? Stuur uw berichten op!

- 27 : De ontwikkeling van deze lokomotief is nu in zijn laatste fase getreden zodat eérlang met de eigenlijke bouw te Nijvel kan gestart worden. De uitvoering staat nu wel volledig vast. De lok wordt zowat een verkorte versie van de reeks 20 met twee twee-assige draaistellen, een doorlopende brede band ventilatieroosters in het bovenste deel van de kast (te vergelijken met de zogenaamde 'Bügelalte' van de DB-reeks 110), en een neusvorm zoals de reeks 20. Over de schildering is men het nog niets eens; meerdere, van dithans geldende norm afwijkende, versies zijn ter bespreking. Zetten we nog even de voornaamste technische kenmerken op een rijtje: Asindeling B°B°, Massa: 84000 kg; Kontinuüvermogen: 4250 kW; Snelheid: 160 km/uur; Thyristorgestuurd. Deze reeks is bedoeld voor de assen Antwerpen-Brussel-Quévy en Oostende-Brussel-Verviers.
- 29 : Nog steeds kan men geen afstand doen van deze oude machines, zodat er gemiddeld 3 à 4 loks te Monceau in gebruik zijn. Hierbij komen de 2903, 2904, 2905, 2908 en 2910 tot inzet. De niet gebruikte machines staan te Ronet in reserve. De inzet wordt wegens veelvuldig optredende defekten zoveel mogelijk beperkt tot de verbinding Ronet(Namen)-Charleroi - Monceau - Luttre. Hierbij werd ook de inzet voor omnibustreinen Charleroi - Namen gescind. Naast deze machines zet Schaarbeek zijn 2920 praktisch dagelijks in tussen Brussel-Zuid, Schaarbeek en CW Mechelen; en tussen Leuven en CW Mechelen. Kinkempois laat zijn 2909 slechts enkele malen per maand naar Mechelen opdraven met wisselstukken. Verder staat de 2906 nog steeds reserve terwijl de 2912(CW Mechelen) en 2913(Ronet) voor wisselstukken voor hun zusters moeten zorgen; zoals men boven de Moordijk pleegt te zeggen: het zijn 'pluklokomotieven'!
- 40 : Als op één na laatste stel is nu ook de 4005 van Kortrijk gereviseerd te Mechelen (24.12.79) en hierbij werd de elektrische installatie gmoderniseerd.
- 43 : Terwijl de 4306 op 14 december 1979 uit de CW Mechelen vertrok met een vergrootte bestuurderspost, zijn nu ook de 4307 en 4305 te Mechelen voor deze ombouw binnengekomen. Enkel de 4328 blijft nog te Kortrijk over in zijn oorspronkelijke vorm.
- 49 : Nog steeds blijven de laatste 'Brossels' in dienst op de verbinding Montzen-Welkenraedt en Welkenraedt-Pepinster-Luik voor het vervoer van NMBS-personeel. Daarenboven worden de 4905 en 4907 gebruikt als bovenleidingswagen. Hierbij werd de 4907 te Namen gedurende de zomer herschilderd en kreeg hij de livree van de overige TS-rijtuigen, te weten: bredere gele banden op de kop, verder volledig groen en een groot B-monogram. Uiteraard zijn we benieuwd welk Brosseltje onze VBOV-EXPRTS op 15 maart ook zal rijden!
- 50 : De wederopbouw van de 5001 in 5101 vordert slechts zeer traag. De kast staat nog in zijn grondverf te Salzinnes..
- 53 : De ombouw van de 5309, die dus toch doorgaat, vordert redelijk snel. De beide bestuurderskabinen werden reeds verwijderd, terwijl er gewerkt wordt aan de herbekabeling van de elektrische uitrusting. De 5309 krijgt evenals de 5306 een 'zwevende' kabine, maar er zouden toch weer enkele wijzigingen uitgevoerd worden. Zo zou het dak tussen stuurkabine en machinekamer er anders uitzien.

- 53vv: Verder wordt er nog gesproken over de ombouw van mogelijk nog twee machines. Vernoemd worden hierbij de nummers 5315 en 5308. Alleszins wordt de wederindienststelling van de 5309 verwacht tegen maart of april 1980.
- 63 : Als eerste van de prototypereeks met flexicoil-draaistellen, nummers 6391-6393, verscheen de 6393 van Merelbeke op 21 november 1979 in het geel. Hierdoor tonen de 63-ers zich nu in drie verschillende kleedjes: de 6391 van Aalst heeft nog de groene schildering met gele banden;
 de 6392 van Merelbeke de oorspronkelijke groene schildering met smalle gele banden;
 de 6393 de gele schildering.
 De 6392 zal eerstdaags een revisie ondergaan.
- 84/85 : Wegens de verschillende elektrifikatiewerken kampt men overal met een tekort aan rangeerlokomotieven voor de diensten van baan-treinen. Op dit ogenblik worden de volgende loks ingezet op de volgende werven:
- | | | |
|------|-------|--|
| lijn | 15/16 | : 84/85 van Antwerpen, 82 van Antwerpen, 84 van Leuven |
| | 34/35 | : 84 van Hasselt en Leuven |
| | 75 | : 80 van Merelbeke, 84 van Kortrijk |
| | 24/40 | : 82 van Kinkempois, soms ook 73-ers |
| | 78 | : 82 van St-Ghislain |
| | 118 | : 82 van St-Ghislain, 84 van Haine-St-Pierre |

B. RIJTUIGEN

- M2 : Reeds twee stellen M2-rijtuigen werden mechanisch ombouwd tot trek-duwrijtuigen. Hierbij kregen de BD-rijtuigen een stuurstand met als kopvorm deze van de loks reeks 16. Deze kop werd volledig geel geschilderd met enkele groene en blauwe sierstrepen. Deze schildering loopt door tot praktisch bij de schuifdeur en loopt vandaar schuin naar boven uit. Uit esthetisch oogpunt bekeken is deze vorm alleszins heelwat beter geslaagd dan de kop van de M2-stuurstand-rijtuigen voor dieseltrek. De elektrische installatie is nog niet volledig ingebouwd. De stellen worden wel al ingezet in normale dienst. Zo werd één stel opgemerkt op de lijn Liérs-Luik-Bergen, onder meer in trein 3109 en 3161. Hierbij werd de BD gewoon tegen de lokomotief gekoppeld in de richting Luik-Bergen.
 We hopen deze stellen (lok en M2's) deze zomer aan het werk te zien op de lijnen Antwerpen-Aarschot-Leuven en Antwerpen-Kortrijk. Tijdens de spits zullen ze alleszins broodnodig zijn om het tijdrovende kopmaken te Antwerpen CS in te perken.
- M4 : De levering van deze rijtuigen verloopt snel à rata en twee tot drie M4 A's per week. De eerste fase van 30 eerste klassers is zodanig zo goed als afgesloten. Nu volgen de 95 B's. De te BN-Familleureux (kast) en BN-Brugge (afwerking) gebouwde rijtuigen verrichten testritten tussen Brugge en Luik-Guillemins. Op het baanvak Gent-Aalter wordt hierbij aan 160 km/uur gereden. Testritten vinden (vonden) ook plaats op lijn 96.
 De nummering van deze M4 A's begint bij 50 88 19-78001. De oude nummering - hoe gek ook voor splinternieuwe rijtuigen - wordt ook, met een net streepje door, aangebracht: 51001 e.v.
 Enkele rijtuigen werden in gewone treinen gezien, tussen Luik en Oostende. Vermelden we nog dat deze rijtuigen te zien zijn in de NMBS-Expotrein 'Heden en Verleden' waarvan data in de vorige V-Ko. Vanaf mei worden A's en B's verwacht op de vermelde lijnen, evenals naar Bergen en naar Hasselt/Genk.

 NIEUW °°° MODELSPoorWEGBOUW °°° NIEUW °°° MODELSPoorWEGBOUW °°° NIEUW

Begin februari werd in de Duitse stad Neurenberg weer de jaarlijkse speelgoedbeurs gehouden. Enkele van onze leden gingen even een kijkje nemen. Ze brengen U hieronder een overzicht van de belangrijkste nieuwigheden. Begonnen wordt met het vroeger al te veel als stiefkind behandelde trammaterieel. Momenteel wordt echter door heelwat fabrikanten een ernstige inspanning gedaan om op dit vlak toch voor enkele uitstekende modellen van beroemde tramtypes te zorgen. Op spoorwegvlak gaat opnieuw, en terecht, de belangstelling uit naar de reproducties van stoomloks. Hierdoor is de diesel echter, zoals uit het overzicht zal blijken, nu achteruitgesteld.

TRAMS

Het meest denderende nieuws komt hier weliswaar niet uit Neurenberg maar uit eigen land. Het is nu zeker dat we later dit jaar de standaardwagen van de NMV in de handel mogen verwachten. Het gaat hier om een bouwdoos in zachtmetaal, maar voorzien van alle onderdelen, inbegrepen draaistellen en motorisatie. Het model zal verkrijgbaar zijn in h0 en h0a. We hopen eerlang het prototype in ogenschouw te mogen nemen. Goed nieuws is ook dat de Zuidslavische firma Mehanoteknika uitkomt met een model in h0 van de Amerikaanse Boeing-tram. Dit model zal ook eerlang in ons land verkrijgbaar zijn. Bij Roco zal de Düwagtram in Keulse versie nu ook als achtasser (dubbelgeleed) gebouwd worden. Tenslotte belooft de Zweedse firma Swedtram ons stadtbahnwagen type B, en Göteborgse stadstrams (o.a. een gelede Düwag uit 1960). Helaas zijn deze modellen moeilijk verkrijgbaar en erg duur. Het PCC-model van de Göteborgse Spärvägar lijkt ons evenwel de moeite waard!

STOOMLOKMOTIEVEN

Meest opvallend in Neurenberg, en ook het grootst in omvang en prijs, was natuurlijk de Baureihe 78 van Märklin in schaal I. Een klassemodel dat met de vroeger uitgebrachte BR 38 alleen als verzamelmodel een plaats verdient bij elke modelbouwer, voor zover de hoge prijs (ongeveer 15000 frank) niet onoverkomelijk is.

In Z houdt Märklin het bij een type 86 van de Deutsche Bundesbahn.

In h0 zoals gebruikelijk enkele uitschieters. Vermelden we in een adem: - de DB type 23.105, laatste gebouwde stoomloks in Duitsland; Roco; - de DB BR 89, een drie-assig lokje bij Fleischmann; - de Mallet-lok type 96 van de Reichsbahn; bij Rivarossi, die nu ook hun BR 01 in wisselstroomversie uitbrengen; - de Oostenrijkse firma Liliput brengt weldra een model uit van de Pruisische T20 in drie versies, DRG-DB-Länderbahn, en in zogenaamde 'Fotoanstrich'. De eerder aangekondigde Baureihes 42 en 52 gaan nu in hun eindproductiestadium. Van de NMBS 26, waarvan eerder ook sprake was, zou helaas niets in huis komen. - een prachtmodel belooft ook de SNCF 232 U1 te worden. Jouur waagt het hier met een wel zeer eigenaardig type stoomloks.

Onze spoor N vrienden worden ook goed verzorgd: Roco denkt aan een Duitse reeks 03.10, een gestroomlijnde lok; Arnold brengt een reeks 78 en 55 uit, Fleischmann Piccolo eveneens een Duitse 78, Minitrix een Beierse G3/4H en Lima belooft een Duitse 38 op de markt te brengen. Alle nieuwigheden blijven in de spoorwijdte N alleszins beperkt tot Duitse types, die echter wel zich lenen tot ombouw naar NMBS-stomers. In voorbereiding bij Roco is een model van de prachtige stomer reeks 44 van de Duitse spoorwegen.

ELEKTRISCHE TRAKTIEVOERTUIGEN

Groot nieuws was er voor onze binnenlandse modelspoorvrienden wel te vernemen. Märklin brengt de beloofde vierstroomlok van de MMBS reeks 16 uit in een onberispelijke en prachtige uitvoering. Voorlopig alleen te verkrijgen, vanaf de zomer, in wisselstroom; maar in 1981 ook in Hemo-gelijkstroom-versie. De prijs van deze blauwgekleurde lok (de versie in geel/blauw is ook beloofd) bedraagt 152 DM. Evengoed nieuws is dat Lima nu toch tegen het najaar het beloofde viertje (reeks 800) op de markt zal brengen. Hopelijk wordt ons geduld beloond met een goed gedetailleerd model! Sommen we nu verder de nieuwigheden in h0 op.

- De reeds verkrijgbare SNCF TGV-trein van Lima krijgt nu felle concurrentie in de vorm van het gelijkaardige model van Jouéf;
- Roco bijt weer de spits af met zo maar eventjes zeven nieuwe E-loks. We citeren: de DB BR 160 van ex-Röwa; de motorwagen ET 85 van de DB; lok 1670 in rood en groen van de ÖBB, het wondermooie gestilleerde Duitse type 103 en een oud type loktype E 626 van de FS en JZ..
- Onze Nederlandse vrienden krijgen van Roco tevens een stuurpost-wagen bij hun 'Blokkeboos'-stel, dat overigens ook in ons land een goede verkoop gekend heeft.
- Grandioos nieuws voor onze wisselstroomvrienden is zeker de door Hag uitgebrachte lok van de BLS reeks Ae 8/8. Daarachter de nieuwe BLS-rijtuigen (1e, 2e en bagage) van Roco hangen levert een mooie trein op. In wisselstroom zorgt Märklin nog voor een DB 120.
- Noch bij Lima, noch bij Elmo was er iets te bespeuren van de aangekondigde treinstellen van de DB IC 403-reeks.

In schaal N schrijdt de elektrifikatie ook verder. Fleisemann is er als de kippen bij om de nieuwe, overigens nog niet geleverde, NS-lok reeks 1600 van Franse afkomst uit te brengen in miniatuur. Arnold en Minitrix doen hun best om hun respektievelijke krokos in andere kleuren en opschriften voor te stellen. Hier ook vinden we een trend terug, die ook in h0 voorkomt, namelijk het leveren van volledige treinkombinaties. Mooi bij Minitrix is hier een DB-S-Bahn stel bestaande uit een III-lok met de nieuwe S-Bahn wagens. Arnold zorgt ook nog voor een DB ET88, een SNCF 9200 in Conail-uitmonstering. Roco houdt het bij de reeds bekende ÖBB 104, en de BR 191 van de DB. Voor de ET 88 wordt een tussenwagen uitgebracht.

Vermelden we tenslotte dat de Z-spoorders een 144 van Märklin krijgen, en Bemo in h0m en h0c voor een Zwitserse GE 6/6 zal zorgen, maar dan in 1981.

DIESELLOKOMOTIEVEN

Zoals reeds gezegd is de diesellok dit jaar het kind van de rekening. Enkel in h0 zijn er enkele nieuwigheden. Märklin brengt zijn 212 van de DB uit in blauwcrem, Roco zorgt voor de SNCF rangeerloks BB 63000, ook in Spaanse versie, terwijl Trix de Duitse VT 75.9 met stuurwagens VB 140 en tussenwagens uitbrengt. Lima belooft een ÖBB 2043 en enkele Amerikaanse dieselloks. We springen dan maar best over naar de rijtuigen waar er dit jaar echte 'bijoekes' te zien waren.

Wel goed nieuws is te vinden in het programma van de nieuwe Duitse firma Panier die vooreerst de fabriek aankondigen van een dieselmotorwagen VT 303 van de SWEG Jagstallbahn in h0m en h0c. Prijs voor een bouwdoos evenwel rond de 250 harde DM's! Diverse stoomloks en Furka-Oberalp en Rhätische Bahn-loks en stellen zouden volgen.

RIJTUIGEN EN GOEDERENWAGENS

Op maar ineens in de hO-schaal met het duurste in huis te vallen: Ade zorgt voor de Quick-Pick wagen in meerdere versies, en voor een stel mooie maar dure drieassige Pruisische wagens. Diezelfde Quick-Pick (zelfbedieningswagen van de DB) vinden we ook bij Fleischmann weer, waar de Eurofimas nu ook opduiken. Märklin komt met zijn NMBS-Eurofima hopeloos te laat, aangezien iedereen nu wel de Roco 1e en 2e klaswagen zal hebben. We hadden eerder bij Märklin op een NMBS-bagagewagen gehoopt, die weliswaar niet Eurofima is, maar prachtig bij de rijtuigen past: Afwachten! Liliput zorgt weer voor enkele typische Duitse rijtuigen. We hopen evenwel op meer Belgische rijtuigen bij dit merk.

Lima breidt zijn gamma Europese rijtuigen, vooral Corails verder uit. Rivarossi zorgt, zijn traditie in ere houdend, voor mooie nieuwe kleurversies van de CIWL-rijtuigen die nu van bruin/wit naar blauw/wit gaan. Prachtig is hier ook het CIWL-restauratierijtuig. Roco kondigt naast de reeds vermelde BLS-trein ook de Corail BD aan, een DB-Grossraum-wagen, een SBB-Ligrijtuig (ook Eurofima) en twee rijtuigen in de wel zeer moderne kleuren van het reisagentschap TUI. De Franse ombouwers 'Bruhat' zullen hier ook wel interesse opwekken. Bij de Roco-goederenwagens zijn de versies van diverse brouwerijen, ook Belgische, nu wel bijna niet meer bij te houden! Trix zorgt voor een prachtige set Beierse personenrijtuigen. Bij Märklin komt een zogenaamde 'Spoorloggerstrein' uit, zowel in hO als in Z.

In schaal N vermelden we in een notedop: een NS-plan W-rijtuig, drieassige wagens van DR en SNCF. Rivarossi zorgt ook hier voor CIWL-wagens. Bij Arnold geniet de BLS belangstelling, bij Minitrix de reeds vermelde S-Bahn rijtuigen. In N vinden we bij Roco ook de Bruhat-wagens, maar vooral een reeks 'Schürzenwagens': 1e, 2e, 1/2e, slaap, resto en post. Bij de goederenwagens vermelden we hier een 'TAOS' open wagen in NMBS-versie. In voorbereiding zijn bij Roco N de zogenaamde 'Behelfspackwagen' van de DB in drie versies.

In hOm en hOe zorgt Bemo voor heelwat smalspoorrijtuigen.

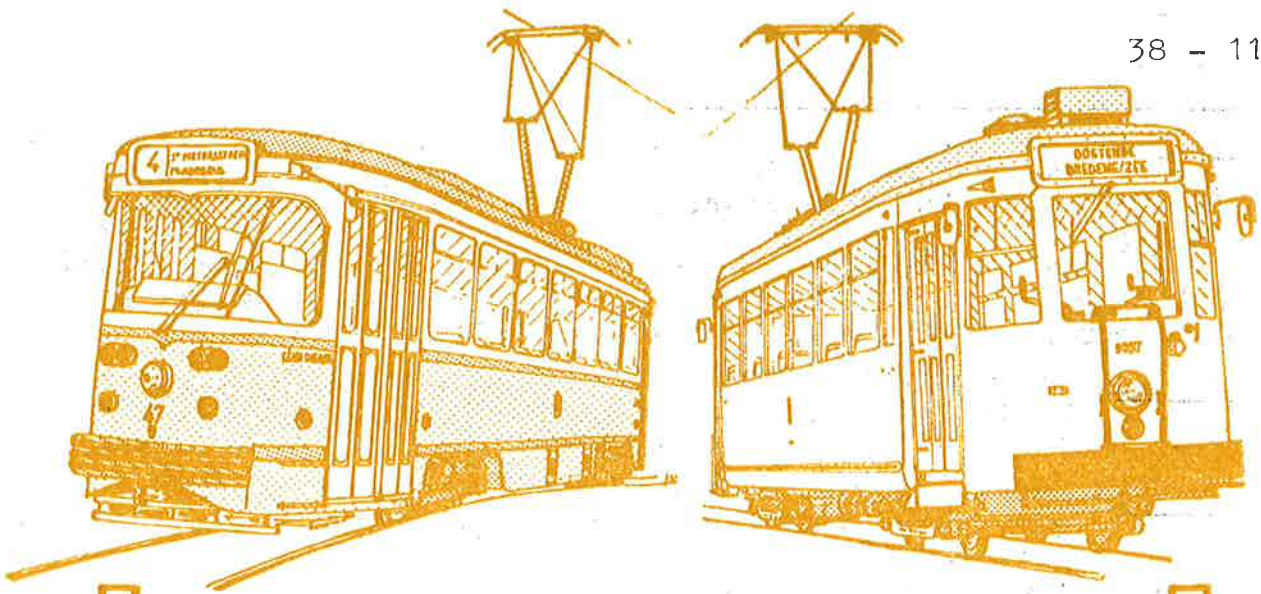
LANDSCHAP EN GEBOUWEN

Faller doet van zich spreken met een massa aan bruggen in alle mogelijke vormen, inbegrepen zogenaamde poortbruggen, zowel in hO als in Z!

Anderzijds blijken alle fabrikanten te vallen op stadhuizen. Zeer mooi is bij Kibri in schaal N het raadhuis van Purmerend, vergezeld van een reeks typische herenwoningen. In hO gaat Kibri concurreren met Vollmer dankzij een 30 op 22 cm groot raadhuis. Tevens breidt Kibri zijn gamma vrachtwagens uit. Vollmer brengt langs zijn kant zijn gekend hO-raadhuis nu ook in N!

Bij het toebehoren vermelden we dat Sommerfeldt nu het Faiveley-pantograaftype uitbrengt met NS en SNCF-slijpstukken. Ook Lima maakt nu een gamma bovenleidingsonderdelen.

Tenslotte dient de verdere intrede van de elektronika in de modelspoorwereld aangestipt. Roco brengt een bedieningspaneel, genaamd ZERO 1 waarmee, mits aansluiting van slechts 2 draden, en plaatsing van zogenaamde elektronische 'Chips' in loks en wissels, een hele baan met 16 loks en 100 schakelfuncties kan bediend worden. Bij Märklin wordt een systeem aangekondigd van elektronische besturing dat goed zou moeten zijn voor 64 loks op eenzelfde stroomkring!



trampost

OM EN BIJ DE BEDRIJVEN.

UIT DE METROPOOL - MIVA:

- * Wegens een grondverzakking in de Gemeentestraat op 4 feb. was deze straat voor alle verkeer gesloten. De tramlijnen 3, 10 en 11 werden via het Astridplein in de ondergrondse geleid, terwijl de lijnen 12 en 24 werden omgelegd via lijn 2, Pelikaanstr., Belgiëlei en Jan van Rijswijklaan.
- * Ook "kindertram" 2127 is terug in de oude kleur gezet.
- * Wegens overstroming van de Sterckshoflei is lijn 33 omgelegd via de Boterlaarbaan, Ruggeveldlaan, Turnhoutsebaan, op wo 6, do 7 en vr 8 feb. 1980.
- * Sinds nieuwjaar is een materieelsverschuiving vastgesteld op lijn 3. Vroeger reed deze lijn bijna uitsluitend met 2000-2020. Deze rijtuigen echter worden aangepast voor tunneltrajecten, waardoor ze nu vaak verschijnen op lijn 15 en 24. Op lijn 3 rijden nu doorgaans de rijtuigen 2025 - 2060. Op 14 feb. was de 2068 er in dienst, iets wat niet vaak voorkomt.
- * Vanaf ma 25 feb. 80 wordt lijn 10, komende uit het centrum, opgehouden aan de lus Stenenbrug, op werkdagen tussen 8u.30 en 16u.15. Een pendelbus zal rijden tussen de Stenenbrug en de terminus in Deurne. Reisweg: Stenenbrug, Turnhoutsebaan, Cogelsplein, Lakborslei, Te Couwelaarlan, Fr. Craeybeckxlaan, Turnhoutsebaan, en verder als tram. Tijdens de wekelijkse markt op donderdag, wordt gereden a.v. Turnhoutsebaan, en door het Rivierenhof naar Hoofdvrinderlei, via deze lei naar Turnhoutsebaan, en verder normaal. Reizigers kunnen kosteloos overstappen van tram op buslijn 10 aan de halte Engelselei - Stenenbrug. In de avondspits, 's morgens en tijdens de weekeinden rijden de trams normaal. Naar verluidt is er een aangepaste busfilm.
- * Naar verluidt zouden eerstdaags de veel te donkere films van lijnen 4 en 24 door nieuwe worden vervangen. Dat mocht wel, want bij avond was op lijn 24 meestal geen film te zien. Zag je hem wel, maar was die onleesbaar, dan was het een 4. Mooi gebaar van de MIVA, dat zou vroeger nooit gebeurd zijn!

UIT DE ARTEVELDESTAD - MIVG:

23 jan: lijn 4, 6u.50, kerk H.Kerst. Een vrachtauto slipte tegen een bovenleidingsmast, die hierdoor overholde. De luchtlijn hing slap door. De trams namen eindpunt aan het Gravensteen tot 7u.30.

In de avonduren haakte de panto van PCC 32 achter de bovenleiding. De 32 die binnenreed via de lus Klein Turkije, liep en verwrongen panto op, en werd weggesleept door de 42.

24 jan: De luchtlijndienst herstelde de bovenleiding aan Klein Turkije. De rijtuigen van lijn 4 doorstreept werden hierdoor een tijdlang afgeleid naar het Gravensteen.

6 feb: Omstreeks 17u. had PCC 23 aan de Veergrep (Kortrijkse steenweg), richting station, een vrij zware aanrijding met een slippende luchtlijnwagen, met ernstige schade. De tramdiensten waren slechts enkele minuten gehinderd. PCC 08 is uit herschildering gekomen, terwijl de 28 met nieuwe kop na herstelling van aanrijdingsschade in schildering is genomen. Ab 675 is hersteld van de schade na een slippartij, waarbij het rijtuig tegen een kerkgevel deukte.

UIT DE HOOFDSTAD - MIVB.

In dit slotartikel over het Brusselse gewestplan, gaan we wat dieper in op de tramtrajekten die gescheiden zullen worden van het overige verkeer. Een paar lijnen opsommen is moeilijk: het wemelt namelijk van vrije tram- en busbanen. Een artikel in de bijgevoegde voorschriften verklaart veel: "Als het in verband met de plaatselijke omstandigheden onmogelijk is een ononderbroken eigen baan aan te leggen, worden volgende voorrangmaatregelen toegepast":

- uitsluitend voor het openbaar vervoer bestemde wagen;
- afzonderlijke rijstrook;
- voorrangstatuut van de weg;
- verbod links af te buigen;
- beïnvloeding van de verkeerslichten;
- gedeeltelijk of volledig parkeerverbod;
- beperkte afzonderlijke rijstrook bij het naderen van kruispunten door verkeerslichten beveiligd.

Bijkomende voorschriften:

- vluchtheuvels worden aan alle stopplaatsen aangelegd;
- de gelijkgrondse trajekten mogen het vlotte en veilige voetgangersverkeer tussen de doorsneden wijken niet in het gedrang brengen (sic!).

Nogmaals, deze voorschriften en de gekozen trajekten weer spiegelen de wens van de MIVB, en de gemeentebesturen hebben terzake een belangrijk beslissingsrecht. Er is nochtans een wetsontwerp in de maak, dat aan het Ministerie van Verkeerswezen meer macht toekent. Beperking van bespreking tot de tramlijnen, omdat de buslijnen werkelijk te ingewikkeld zijn. De opsomming van de eigen banen gebeurt voor de duidelijkheid, aan de hand van de bestaande tramlijnen.

lijn 18: Heizel - Sobieskylaan (ex G) De Smet de Naeyerlaan - lijn 2, en verder onbekend wegens kruisstation Louiza.

lijn 19: Gr.Bijgaarden - lijn 2 - lijn 3 - Jupiterlaan - V.Rousselaan - Vorst-Oost NMBS - St Denijsplantin.

lijn 22: afgeschaft, maar traject Brussel LW NMBS - Waverse stw. (aftakking lijn 4) Vijverstr. - Waversesteenweg - Jacht - Kazernelaan - 2° Regiment Lancierslaan - VUB is voorbehouden als eigen baan.

lijn 23: volledig op eigen baan.

lijn 32: idem, maar wat met kruisstation Louiza?

lijn 39: idem, maar van Stokkel verlengd naar Tervuren.

- Lijn 44: geheel in eigen baan.
- lijn 52: Heizel - lijn 3 - Van Volxemlaan - St Denijsplein - geheel nieuwe lijn door de Hallestraat via de verlaten bedding van de Grote Ring tot aan de Grote Baan in Drogenbos.
- lijn 55: Evere (évt. komende uit Haren) - lijn 3 - Jupiterlaan - Bertrandlaan - Hoogtepunt 100-plein - Goidtsnoyenln Alsebergsestwg - via de Linkebeekstr. tot Meonsberg.
- lijn 58: Vilvoorde - lijn 3 - St Denijsplein - nieuwe lijn 52 - tot Nieuwe Stallelaan - Ruisbroek ?
- lijn 62: Ste Agata-Berchem - Zuidstation en verder ??.
- lijn 81: Bockstaelpl. - lijn 3 - ? - Flegeypl. - Montgomerypl.
- lijn 90: Noordstation - lijn 5 - Albertplein - Koningin Maria-Hendrikalaan (langsheen park van Vorst) - Wielemans-Ceuppens - Van Volxemlaan - Zuidstation.
- lijn 92: Heizel - lijn 6 - de Faepzstraat - Paul Jansonpl. - Danco - Nieuwe Stallelaan.
- lijn 93: alleen het vak Brussel LW(NMBS) - Louizalaan via het E. Flageypl., evenals het Koninginneplein (uitgang lijn 6) - Schaarbeek NMBS krijgt eigen baan.
- lijn 94: Jette NMBS via de ringspoorlijn tot het E. Bockstaelplein - lijn 6 - Marie-Jozeeplein.
- lijn 101: Na de Saintelette Sq. naar station Thurn en Taxis (nieuwe kanaalbrug) en Werrieplein.
- lijn 102: Buiten de gemeenschappelijke stukken met andere lijnen krijgt deze lijn geen eigen baan.
- lijn 103: Blijft op de De Smet de Naeyerlaan in plaats van te kronkelen door het enge centrum van Jette - lijn 2 - Het stuk Zuidstation - Wayezstraat - St Guido is niet vermeld als eigen baan.

NIEUWE STUKKEN TRAMLIJN IN VRIJE BAAN.

- Jetteln - Akademisch Ziekenhuis VUB.
 - Koekelberg - Anderlecht via Mettewielaan;
 - Anderlecht - Akademisch Ziekenhuis ULB;
 - Anderlecht - Vorst via Paepsemalaan;
 - Verbinding eindpunt lijn 32(Bosvoorde) met stp Woluwe, via de Vorstlaan; (wat eenmaal was...)
 - Woluwe stp - Meiser via shopping center en kerkhof Brussel;
 - Lanbermontlaan (stadion Crossing Schaarbeek) - Schumanplein ingang lijn 4, Boven lijn 161 NMBS;
 - verbinding Renaissancelaan(uitrit lijn 4) - Meiserpl. via Plaskyalaan;
 - Van Praetbrug - Vilvoorde over Neder-over-Heembeek.
- Koens Janssens.

BUURTSPOORWEGEN WEST - VLAANDEREN.

- * Mw 9113 is voorzien van een Stemman-pantograaf;
- * De NMVB-West-Vlaanderen heeft zilen in gebruik, die bij vriesweer voor de voorruit worden geplaatst, zodat ze bij aanvang dienst ijsvrij zijn.
- * Op zo 13 jan. ontspoorde bw 9459 ter hoogte van de Lange Brug te Nieuwpoort-stad. De koppeling werd stukgetrokken, en de mw reed nog wat verder. Volgens het weekblad De Kustwacht is het ongeval te wijten aan de slechte toestand van de sporen
- * Vernieuwingswerken op lijn 1: Oostende - Knokke: Palen zijn geplaatst tussen Knokke en Blankenberghe, uitleggers zijn slechts bevestigd tussen Knokke en Heist. Spoorwerken vorderen, en het rijden op de nieuwe sporen is fijn. De spoorbochten zijn hellend aangelegd. Verder overzicht:

De Haan - Wenduine: volledig vernieuwd, behalve inrit Wenduine, waar tot het station op enkel spoor gereden wordt. Een manueel "draagbaar" mini-seintje beveiligd de ongeveer 300m. lange sektie.

Wenduine - Blankenberge: volledig vernieuwd een onderdual meter hier en daar, en in beide rijrichtingen. Onbegrijpelijk.

Blankenberge - Zeebrugge: zoals hoger, maar de oude stukken komen hier meer voor, vooral richting Knokke

Zeebrugge - Knokke-Heist: Volledig nieuw. Eigen baan tussen Duinbergen en Knokke wordt nu vernieuwd.

* Nieuw materieel.

De levering van een eerste prototype-rijtuig voor de NMVB was voorzien voor begin Februari. Of deze datum kan aangehouden worden, kunnen wij niet waarborgen. Inderdaad van verschillende zijden kregen wij vooruitzichten variërend van februari tot einde 1980. Feit is echter wel dat de eerste rijtuigen zullen geleverd worden in dubbelgelede uitvoering. Dat houdt verband met Tunis, waar men gelijkaardige rijtuigen wil in dienst stellen. Na een proefperiode van enkele maanden zal een gelede worden weggenomen, en zullen de rijtuigen zijn zoals ze op het NMVB-net zullen rijden. Dan zal wel aangetoond zijn dat ze ook in dubbelgelede uitvoering kunnen beschikbaar zijn mits daaraan behoefte bestaat.

BRABANT.

Overbrengingsdata Brusselse rijtuigen met hun nieuwe bestemming.

<u>Nummer:</u>	<u>type:</u>	<u>Herkomst:</u>	<u>Bestemming:</u>	<u>Datum overpl.</u>
9089	S	Heizel	Jumet	12 okt.78
9090	S	Grimbergen	Jumet	21 jun.78
9091	S	Heizel	Jumet	29 aug.78
9092	S	Heizel	Jumet	26 sep.78
9093	SE	Heizel	Oostende	2 aug.78
9094	S	Heizel	Jumet	5 aug.78
9095	SE	Heizel	Knokke	18 apr.79
9096	S	Heizel	Jumet	9 okt.78
9097	S	Jumet	Oostende	11 mrt.77
9098	SE	Jumet	Oostende	22 jun.78
9099	S	Heizel	Jumet	5 sep.78
9100	S	Grimbergen	Jumet	? ? 77
9101	SE	Heizel	Oostende	23 nov.78
9102	SE	Heizel	Knokke	12 apr.79
9103	S	Grimbergen	Jumet	? ? 77
9104	SE	Heizel	Oostende	17 okt.78
9105	SE	Heizel	Oostende	19 okt.78
9106	S	Heizel	Jumet	3 okt.78
9107	S	Heizel	Jumet	20 sep.78
9108	S	Heizel	Jumet	28 sep.78
9109	S	Heizel	Jumet	14 sep.78
9110	S	Heizel	Jumet	12 sep.78
9293	St*	Grimbergen	Jumet	2 mrt 78
9486	st.bw	Heizel	Han sur Lesse	2 nov.78
9495	st.bw	Heizel	Han sur Lesse	9 mei 79
9499	st.bw	Heizel	Han sur Lesse	28 jun.79

* betreft standaardmw 10284, type Eugies.

Van de rijtuigen 9100 en 9103 ontbreken de juiste data.

Wie van U kan ons helpen?

HENEGOUWEN.

WW S 9041 (stp Jumet) die in december 78 bij het aanbrengen van schrikstrepen per vergissing terug zijn oud nummer kreeg, nl. 9789, is eind november 79 opnieuw 9041 genummerd.

Nagekomen berichten Henegouwen achter busnieuws lz. 16

AUTOBUSNIEUWS

NMVB :

. Aflevering van de autobusreeks Daf-Van Hool A 120 5356 - 5555. Al deze bussen kwamen aan te Merks en werden na hun inrijperiode naar andere groepen overgebracht.

nummers	aflevering	overbrenging naar
5356-5383	22.11.78-12.01.79	-
5384-5398	12.01.79-02.02.79	Limburg 17.02.79-06.03.79
5399-5408	05.02.79-16.02.79	Oost-Vl. 06.03.79-21.03.79
5409-5420	19.02.79-06.03.79	Luik 22.03.79-18.04.79
5421-5457	08.03.79-27.04.79	Limburg 19.04.79-01.06.79
5458-5480	30.04.79-29.05.79	Brabant.1 05.06.79-29.06.79
5481	18.05.79	Luik 08.06.79
5482-5484	31.05.79-01.06.79	Heneg. 1 06.07.79
5485-5501	06.06.79-27.06.79	Heneg. 2 26.06.79-27.07.79
5502-5511	28.06.79-12.07.79	-
5512-5531	12.07.79-31.08.79	Brabant.1 22.08.79-05.10.79
5532	31.08.79	Luik 28.09.79
5533-5534	17.09.79+19.09.79	Heneg. 2 04.10.79
5535-5545	20.09.79-22.10.79	West-Vl. 12.10.79-09.11.79
5546-5555	nog af te leveren	

Heneg.1 = Jumet / Heneg.2 = Eugies / Brabant 1 = Kuregem
5512 werd pas op 28.11.79 aan Brabant geleverd na een ongeval te Putte.

Het oorspronkelijk leveringsprogramma voorzag :

5531-5545 voor West-Vlaanderen

5546-5550 voor Namen-Luxemburg

5551-5555 voor Oost-Vlaanderen

De autobussen 5546-5555 zijn nog niet afgeleverd, doordat ze een nieuwe vooraskonstruktie krijgen, waardoor de hoogte van de vloer nog lager wordt. Waarschijnlijk zullen deze autobussen in groep Antwerpen blijven.

Van de reeks 5356-5383 zijn een tiental autobussen bij wijze van experiment uitgerust met wielen met een 7 cm kleinere diameter als normaal, dit om de vloerhoogte te verlagen.

. De geplaatste bestellingen voor autobussen voorzien levering van volgende types :

-Van Hool - Daf - Van Hool A 120

-Mol - Mercedes - Jonckheere

Ook zijn 6 "city-busjes" voorzien met nog een kortere lengte dan de huidige Cummins "midi-bussen".

3 Van Hool - Fiat - Van Hool AU 138

3 Mol - Mercedes - Jonckheere

De naam "Mol" kan vreemd klinken in de autobuswereld. Het is het bedrijf dat de activiteiten van Bus & Car heeft overgenomen.

NMVB - Antwerpen :

Verdeling van het wagenpark, toestand op 25.10.79.

Zandvliet : Daf-VH AI 119: 4390 - 4401

Hoogstraten: Fiat-VH 409 AI 6 : 3833 - 3849

Brochem

+Herentals: Fiat-VH 409 AI 6 : 4054, 4055

Daf-VH AI 119/2 : 4819

Daf-VH A 120 : 5369 - 5383, 5502 - 5506

Wuustwezel : Daf-VH A 120 : 5356 - 5368

Tjalkstraat : Fiat-VH 420HAST6/1: 3528 - 3531, 3554 - 3561
 Fiat-VH 420HAST4 : 3034, 3036, 3046, 3062, 3064,
 3065, 3076, 3081, 3105, 3109, 3110, 3114, 3177,
 3178, 3189, 3202, 3203, 3204, 3205, 3206, 3208,
 3209, 3066 + depannage 2806
 (reserve: 3037, 3042, 3044, 3060, 3061, 3068,
 3075, 3079)
 Daf-VH AI119/2: 4673 - 4688, 4755 - 4773
 Daf-VH AI20 : 5507 - 5511
 Oostmalle : Daf-VH AI119 : 4375 - 4389
 Daf-VH AI119/2: 4661 - 4672
 Aarschot : Fiat-VH-J 409AI6N: 4004 - 4008
 Fiat-VH 409AI6: 4189-4190
 Turnhout : Cummins-VH AU124: 5076 - 5081
 Fiat-VH-J 409AI6N: 4009-4014
 Fiat-VH 409AI6: 4192
 Daf-VH AI119/2: 4506-4508, 4582-4601,
 4623-4627, 4820-4824
 Mol : Fiat-VH 420HAST4: depannage 3063
 Fiat-VH-J 409AI6: 3729-3732, 3750-3751
 Fiat-VH 409AI6: 4191
 Westerlo : Fiat-VH-J 409AI6: 3721-3728
 Tremelo : Fiat-VH 420HAST6/1: 3600, 3624
 Fiat-VH 409AI6: 4193-4198
 Daf-VH AI119/2: 4784-4789, 4815-4818
 Heist o/d B.: Fiat-VH 420HAST6/1: 3480, 3481, 3596, 3597,
 3601-3607, 3613-3615
 Daf-VH AI119/2: 4779-4783
 Cummins-VH AU124: 5083, 5084
 Rumst : Fiat-VH 420HAST6: 3296-3304
 Fiat-VH 420HAST6/1: 3527, 3592-3595
 Mechelen : Fiat-VH 420HAST6/1: 3475-3479, 3598, 3599
 Fiat-VH 409AI6: 3625
 Daf-VH AI119/2: 4774-4778
 Cummins-VH AU124: 4477-4499, 5082

NAGEKOMEN BERICHTEN BUURTSPOORWEGEN - HENEGOUWEN.

De volgende gegevens zijn vastgesteld op 20 feb.80.

- * In maart 80 zal de sectie Anderlues - Thuin van lijn 9 door bussen bediend worden, voor ongeveer één jaar. De sporen op dat traject dateren van 1932, en zullen nu vernieuwd worden.
- * Mw 9128 en 9158 zijn herschilderd. Hun interieur is lichtgrijs geworden. Banken zijn vernieuwd en nu in het groen.
- * Mw 9036 herschilderd in stp. Anderlues, maar nog zonder panto.
- * Mw 9054 WW is ontdaan van trolley, maar nog met panto staat in stp Anderlues.
- * Mw 9727-Schepdaal, staat tussen afgedankte Brusselse trams op koer stp Jumet, met mw 769 van Stuttgart. Ex-Brabant 9286 doet soms rangeringen in stp Jumet. (heeft panto)
- * Volgende vernieuwde mw waren in dienst op lijnen 65, 85 en 86: 9170, 9171 en 9173.
- * Ex STIC 407 staat nog steeds in stp Trazegnies, gedeeltelijk ontspoord en met aanrijdingsschade aan één voorzijde!

NAMEN - LUXEMBURG.

De NMVB heeft de oude stelplaats Malonne(port) weer in dienst genomen. Er waren drie afzonderlijke tramstelplaatsen: twee (één aan elke kant van rijksweg Namen-Charleroi) zijn verkocht. De derde kreeg een nieuwe poort (rolscherm) en buiten staan

batterijladingsposten en onderaardse tanks. Op 24 dec. zijn er tien bussen naar overgebracht (O.M. en Fiat Van Hool), 9 rood en 1 oranje. Vijf staan er buiten. Die worden gebruikt voor de schooldiensten, en konden tijdens de kerstvakantie maar moeilijk in Salzennes geparkeerd worden. Het schijnt dat de rijtuigen voor lijnen 6 en 8 (Namen - Malonne - Mettet) en 10 (Namen - Châtelineau) naar de nieuwe stelplaats zullen komen.

VeBOV - KRANT - VERENIGINGSNIEUWS.

ALGEMENE LEDENVERGADERING 15 MAART 1980.

De algemene ledenvergadering heeft plaats om 10 uur in de zaal van de Kristelijke Sociale Werken, Mgr Broeckxplei 6, Hasselt. Dit plein is een verruiming van het Stationsplein, en het gebouw is gelegen schuin over het station.

De toegang tot de feestzaal op de 2° verdieping geschiedt langs de grote poort in het gebouw.

Het is mogelijk in het restaurant van deze instelling na afloop van de vergadering, een warme maaltijd (dagschotel) te bekomen aan 170 fr., BTW en dienst inbegrepen.

De dagschotel bestaat uit: soep, vlees, groente, aardappelen en dessert. Andere menu's kunnen eveneens verkregen worden.

Wie gebruik wenst te maken van deze dienst wordt verzocht ons uiterlijk op 10 maart mede te delen of hij/zij een dagschotel of een andere schotel wenst te gebruiken.

Deze mededeling kan U doen op het sekretariaat, schriftelijk of telefonisch (031) 42.45.74 of bij de voorzitter op

nr (031) 36.04.92. Tussen het einde der vergadering en het vertrek van de trein naar Montzen is er niet te veel tijd.

Het is dus van belang dat wij de uitbater tijdig kunnen verwittigen van het aantal schoteld dat hij dient te voorzien.

Betaling van de maaltijden gebeurt door de verbruikers rechtstreeks aan de restauranthouder.

VERPLAATSINGEN PER TREIN. Wie individueel uit Antwerpen wil reizen kan dat ook per bus doen, met vertrek uit Antw.

Rooseveltplein om 8u. Aankomst Hasselt 9u.45. Hiermede hopen wij voldaan te hebben aan een verbolgen lid, dat "met flinke verbazing" vaststelde dat wij deze verbinding niet hebben medegedeeld in ons vorig nummer.

Vanuit Brussel kan ook met een latere trein worden afgereisd, dat kan interessant zijn voor leden uit Oost- en Westvlaanderen.

Dat wordt dan met trein 708, Oostende V. 6u.46, Brugge V.7u.06, Gent St P. V.7u.33, Brussel Nd 8u.17, Leuven aank.8u.35

In Leuven wordt overgestapt op trein 2208, v. 8u.47, via

Aarschot, met aankomst in Hasselt om 9u.38. De belangstelling voor een groepstiket vanuit Brussel is te klein, en er wordt dus van daaruit met individuele reiskaartjes gereden.

In VeKo 37 staat er op blz 16 een tikfout. Voor de Antwerpenaren wordt in Mol overgestapt op trein 3068. (en niet 2068!)

LIDGELDEN 1980.

Een 30-tal leden is nog niet in regel met hun bijdrage. Wij doen nogmaals een dringende oproep dit verzuim nu meteen te herstellen. Uitstellen betekent een moeilijke boekhouding, en dus een diefstal van tijd die voor andere zaken aangewend worden. Laatkomers, A.U.B. stel U nu meteen in regel, en laat deze oproep niet nogmaals herhaald moeten worden.

Het rekeningnummer voor België en Nederland vindt U op de achterbinnenzijde van de kapt. Meteen doen!

STOOMLOKOMOTIEVEN TYPE 1 (Pacific)

Na de eerste wereldoorlog stelde de Maatschappij der Belgische Staatsspoorwegen vast dat de oudere loktypes 10 en 36 het werk dat erin bestond de zware personen- en goederentreinen op de lange, hellingrijke lijnen te slepen, niet meer aankonden. Gezien de positieve resultaten die men bij andere netten had opgedaan met de nieuwe loks van het type Pacific, gaf de inmiddels opgerichte NMBS opdracht tot het ontwerpen van de nieuwe Pacific van de Belgische Spoorwegen. In 1930 werden er 15 loks besteld, bij een konsortium van de grootste vier Belgische konstruktors. In 1935 volgde nog een bestelling van 20 eenheden. Met hun geslaagde vormgeving en uitstekende prestaties, werden deze loks ondergebracht in de reeks 1, en raakten ze in binnen- en buitenland bekend als het type bij uitstek van de Belgische Stoomlokomotief.

Onze leden H. Van Den Bergh en J. Casier brachten nu een volledige technische beschrijving met ruim 20 tekeningen, een volledig overzicht van de loopbaan van deze loks zowel, vóór, als na de W.O. II bijeen in een brochure, waarin ook de herstellende museumlok 1002 een plaatsje vond. 21 Foto's maken het geheel af.

Deze VeBOV-Brochure 3, die we aan onze leden warm aanbevelen, is te koop in het VeBOV-Centrum aan de ledenprijs van 220 fr. Bij verzending wordt dat 250 fr, of 17 gulden. Niet-leden betalen 250 fr, of bij verzending 275 fr.

De brochure nr 1 (type 25) is uitverkocht. In beperkte mate kan de brochure 2 (type 26 - 27) nog bekomen worden aan 120 fr. (leden + 25 fr verzendingskosten) en 150, resp. 175 fr. voor niet-leden.

UITSTAP. STOOMLOKS LEUVEN.

Wij hebben bij de NMBS een aanvraag ingediend om op za 19 april een bezoek te mogen brengen aan Leuven, waar het historisch potentieel van stoomloks bewaard wordt. Wij hebben nog geen antwoord ontvangen, maar indien het bezoek doorgaat, worden alle nodige gegevens verstrekt in volgende VeKo.

TENTOONSTELLING.

In de lokalen van de EBES, Mechelse Steenweg 271 te Antwerpen wordt een tentoonstelling gehouden onder het motto:

"VAN STOOM NAAR STROOM". De tentoonstelling is toegankelijk op WERkdagen van 9 tot 16 uur, tussen 18 feb. en 28 maart. Komt U toevallig in de buurt, verzuim een bezoek dan niet!

Naar aanleiding van het aanstaande in dienst nemen van de tunnel tussen het Centraalstation en de Belgiëlei voor tramlijnen 2 en 15 te Antwerpen, zal het publiek toegang hebben tot het station Diamant, op vrijdag 7 maart. Wij hebben geen andere bijzonderheden, maar deze verschijnen in de dagbladen. Ogen open dus: opendeurdag MIVA-station Diamant, 7 maart!

LEDENBIJEEENKOMSTEN.

Antwerpen-Metropool: vr 21 mrt, 20u. Carnotstr.60, 1^o verd. 20u: W. Janssens, met dia-avond: Zwitserl. 77-80
 Brussel - Hoofdstad: vr 14 mrt, 20u. station Anneessans, praatavond over MIVB, R. Bonte en W. Janssens
 Limburg - Kempen: wo 5 maart, 20u. in de Sporthal te Zolder, dia-avond" De Zuid-Europese spoorwegen. wo 2 april, zelfde plaats om 19u.30, Zwitserland, eldorado voor spoorwegliefhebbers, dia-avond.