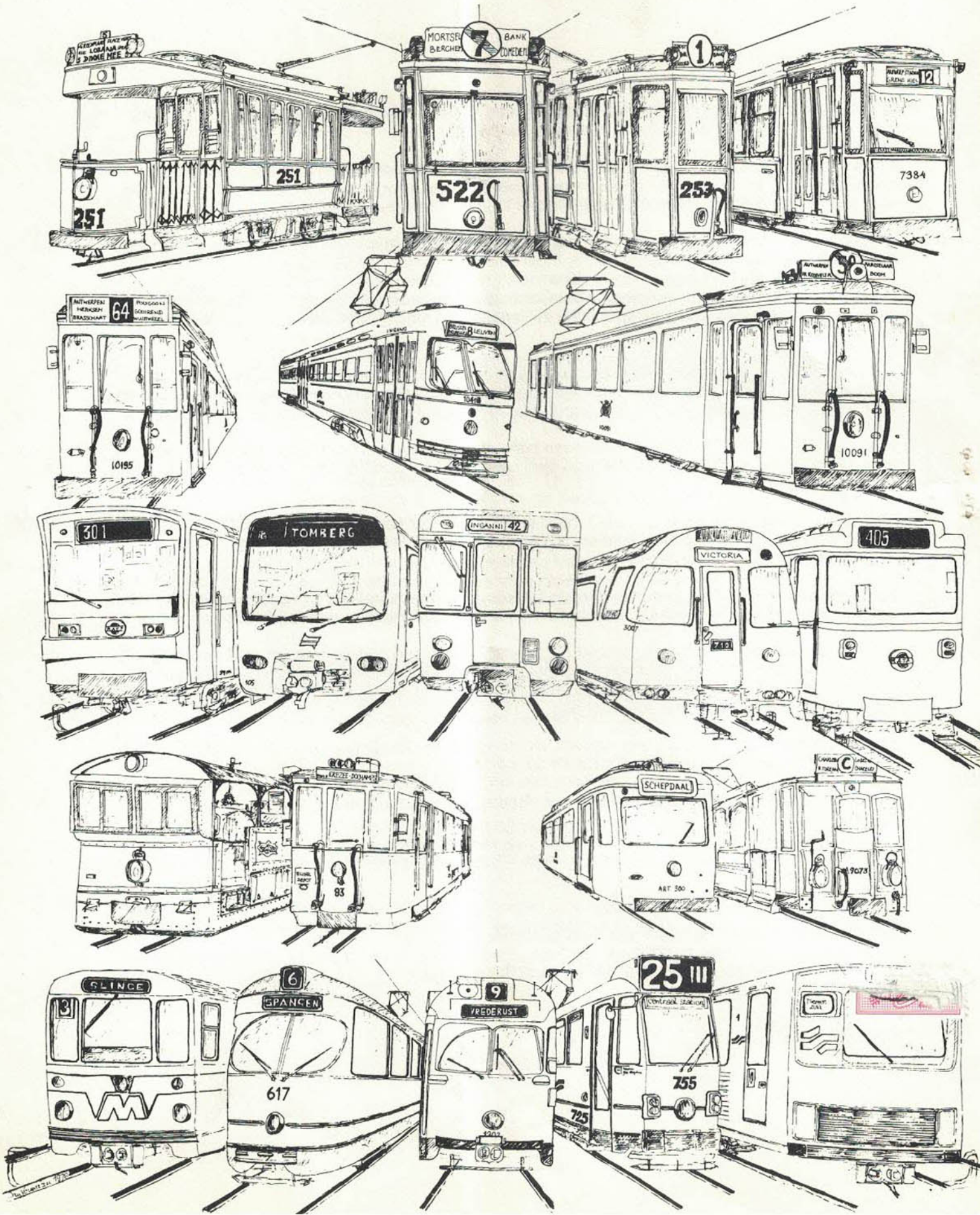




maandblad van de Vereniging voor Belangstellenden in het Openbaar Vervoer

verantwoordelijke uitgever: Roger Bastaens  
Baggenstraat 6  
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 voorafgaandelijke toelating 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. Bastiaens en F. Goens.

Hoofredactie en verantwoordelijk uitgever:

Roger Bastiaens, Baggenstraat 6, - B - 2200-Antwerpen-Borgerhout.

Telefoon: (031) 36.04.92, na 18 uur.

**... EN DE MINISTER KWAM TOCH ... EN ZAG ... EN OVERTUIGDE ...**

Op 15 april zou het dan toch zover komen dat het tweede vak van de eerste Antwerpse pre-metro-as officieel zou geopend worden. We zeggen wel officieel want de gebruiker van het Antwerpse openbaar vervoer kon reeds sinds maandag 10 maart gebruik maken van deze verlenging en de daarbij horende kwaliteitsverbetering op de lijnen 2 en 15. Aangezien echter ondertussen de regering gevallen was, vond onze verkeersminister wat meer tijd om even naar de metropool te komen. Nieuwe uitnodigingen werden gedrukt en verstuurd, alles in gereedheid gebracht voor de ontvangst, en zoals zou blijken ook een tweede tranrijtuig werd in de Antwerpse kleuren gestoken. Tegelijkertijd werd druk gefluisterd over wat de minister nu precies zou in zijn toespraak leggen: zou het een afwachten worden voor de verdere uitbreiding van het net, of zou dan toch werkelijk dé grote verwachting ingelost worden, namelijk de doortrekking van de pre-metro naar de linkeroever, richting Waasland?

VeBOV luisterde mee en tekende de volgende punten voor u op.

- Een Eerste Steen voor een Maatschappij in volle bloei.

Aan de Grote Hondstraat in de Antwerpse wijk Zurenborg wordt druk gebouwd aan een nieuw administratief kompleks voor MIVA. De vroegere Centrale Werkplaats die hier gevestigd was, kwam vrij vanaf 20 juni 1975 toen de nieuwe en ultramoderne CW te Hoboken in dienst kwam. De aangrenzende tramloods en de sociale accommodaties te Hoboken waren daarbij ook helemaal hernieuwd. Anderzijds was er reeds voordien een degelijke autobusgarage opgericht te Zurenborg op de oude terreinen van de NMVB-stelplaats. De enige diensten die echter nog geen modernisering kenden waren de diensten Weg en Werken, de Bovenleiding, de Hulpdienst en de Medische Dienst, nog steeds gevestigd in de oude (uit 1900) loods aan de Draakplaats. Wanneer nu de ruimte van de oude werkplaats vrijkwam was het aangewezen voor deze diensten een nieuw onderkomen te vinden. Anderzijds drong zich bij MIVA ook de noodzaak op over meer plaats te kunnen beschikken voor diverse administratieve diensten zoals de public relations, studiedienst, boekhouding en pre-metrodienst. De nieuwbouw, die aangevangen werd met de afbraak van de oude werkplaats op 2 januari 1979, en einde van dit jaar in gebruik zou moeten genomen worden heeft een ruimte van 11.800 m<sup>2</sup>. Overigens wordt het bestaande gebouw behouden maar gemoderniseerd. De nieuwbouw bevat een parkeergarage voor die MIVA-mensen die niet met MIVA rijden, twee werkplaatsen en burelen evenals een sportzaal en kelders. Minister Chabert legde van dit gebouw de symbolische eerste steen.

- Pre-Metro naar Antwerpen-Linkeroever.

Nadat de Heer Blanckaert, voorzitter van de MIVA-beheerraad, enkele pertinente vragen aan de minister gesteld had, kwam eindelijk het moment dat deze met heel veel welbespraaktheid de knoop doorhakte. Hij verklaarde dat hij zijn principiële akkoord gegeven had aan de voorstellen van zijn administratie om een pre-metro tunnel te bouwen tussen de beide oeveren. Deze verbinding die zowat een 5 tot 6 miljard zal gaan kosten is immers voor het Antwerpse openbaar vervoer én voor de leefbaarheid van de stad van essentieel belang. Na de opening van het spoorwegstation op de Linkeroever bleek namelijk al vlug dat dit niet voldeed aan de behoeften van de inwoners van de nieuwe stad. Het station ligt erg afgezonderd, een treinrit duurt al vlug 12 minuten en dan is men nog niet in het handels- en winkelhart van de stad. Anderzijds volstaan evenmin de zeer frekwente busdienst van lijn 36, zowel wegens de tijdrovende rit doorheen de oude scheldetunnel als wegens de overbezetting van de bussen. Het leek dan ook aangewezen dat een pre-metro tunnel naar de Linkeroever, vertrekkend uit het station Groenplaats zou aangelegd worden. Ook voor het Waasland zou deze lijn een aanzienlijke tijdsverkortening kunnen betekenen.

De MIVA-plannekroegen wel wat tegenstand te verwerken, naar blijkt zowel omwille van de hoge kosten - zes miljard is geen peulschil - als vanwege de NMVB die hierin weeral een concurrentie meende te moeten zien voor haar buslijnen naar het Waasland. Alle tegenkantingen werden echter toch weggewuifd, weliswaar onder sterke druk van allerlei Antwerpse instanties, en het sein werd door de minister nu op groen gezet.

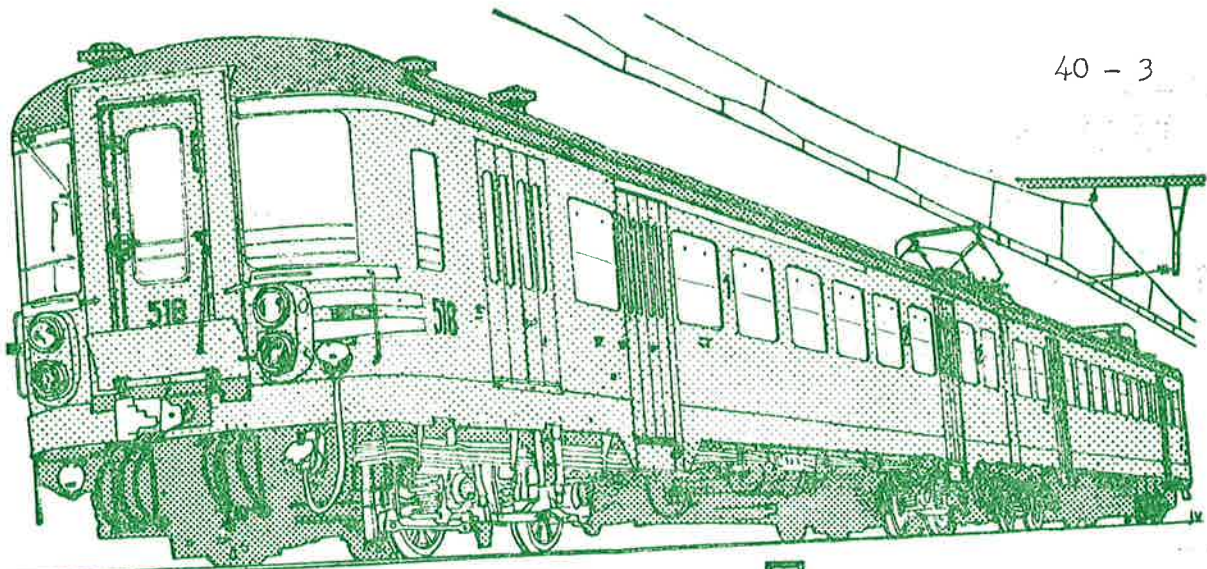
We vernemen overigens dat op aandringen van de vervoersgezinde Antwerpse schepen voor openbare werken, de Heer Posson, de minister bereid is gevonden zijn mededeling ook zwart op wit te zetten: de nodige kre'tieten voor de werken zullen ingeschreven worden op het plan 81-85 van het departement. Alloszins ook onze dank aan de minister, en aan de Heer Blondé, beheerder-directeur-generaal van MIVA die steeds met hart en ziel voor dit ontwerp gevochten heeft.

- Oplossing voor de Metrotrappen

Na de opening van het tweede vak bleek al duidelijk dat de omslachtegheid van de verbinding tussen het spoorwegstation en het metrostation Diamant tot heel wat ontevredenheid leidde bij de reizigers. Het is inderdaad al te gek van een hele toer via de De Keyserlei te moeten maken om van tram naar trein over te stappen, of vice-versa. We hebben over de oorzaak van dit fenomeen reeds volloende geschreven: actiegroepen, blijkbaar zelf géén gebruikers van het openbaar vervoer, hadden bepaalde officiële instanties zover gekroegen dat deze zich gingen verzetten tegen een metrotrap in het geklasseerde Antwerpse Centraal Station, wegens zogenaamde schending van de hall van dit gebouw. De minister kondigde nu evenwel een andere oplossing aan die, en dat we hopen we nu toch, iedereen kan genoeg doen. Er komt namelijk een metroverbindingstrap onder de centrale monumentale trap in de stationshal. Deze metrotrap geeft dan aansluiting met zowel de mezzanine van het station Diamant als met de trap die boven in het station naar de doorgang kant Polikaansstraat leidt. Er komt dus een rechtstreekse verbinding tussen de metroperrons en de treinperrons! We hopen nu maar dat deze trap er zeer vlug komt: er is al meer dan genoeg tijd verloren!

- Metrolijn naar Schijnpoort.

Nog meer goed nieuws bracht de minister in verband met de plannen voor de lijn naar Schijnpoort. De hoop is gewettigd dat er weldra een begin kan gemaakt worden met de werken aan de twee lijnen - via Elisabethstraat en via Kerkstraat - naar de Schijnpoortweg en verder naar Durne-Noord en Merksom.



# spoorslags

## DE WERELD VAN HET STATION

Hot Centraal Station van Antwerpen, Hot Station: Dekor en Dekorum, Hot Station: Tempel van de Technologie, Spiegol van de Moderne Architectuur, Spil van de Stad, Mikrokosmos van de Industriële Maatschappij, Plaats van Orde en Discipline, Strategische Plaats, Politieke Inzet, Miskond Terroin, Bedreigde Soort, Te Herwaardenen Ruimte, Identiteit op de Helling, Aanzet tot Verbeelding... dit zijn enkele tomaten die we terugvonden in de catalogus -met Nederlandse tekst- die te koop is op de tentoonstelling in het Brusselse Paleis voor Schone Kunsten (Cfr. Verenigingsnieuws).

De teksten en illustraties in deze catalogus vallen echter in het niet vergeleken bij de werkelijke pracht die uitstraalt van de tentoonstelling zelf. Stel je voor: je komt binnen in een grote immense hall waarin de 'Le Belge' omringt wordt door een reeks modellen, posters, foto's, twee seinen, een modeltreintafel. En dan ben je nog maar in de eerste zaal. De volgende zalen bieden dan telkens weer andere facetten van het station, gaande van chocolade en suikeren modellen, waaronder een suikeren modeltreintafel, tot prachtige makettes van o.m. de trein in de stad Mechelen. Een zaal is volledig gewijd aan een der mooiste stations ter wereld, dixit onze Verkeersminister, namelijk dat van Antwerpen. Inderdaad heeft de Sinjoor zijn station om zijn chauvinisme te voeden, en terecht!

Kunstliefhebbers vinden in deze tempel der kunsten de werken terug van onder meer Paul Delvaux, die zowel spoorwegen als modie, schaars geklede dames in zijn hart draagt. Maar kom, er is zoveel te zien dat een halve dag nauwelijks volstaat.

Van onze kant kunnen we enkel zeggen dat deze tentoonstelling de grootste en meest markante manifestatie is die er sinds decennia te zien was in ons Land. Wie dit mist, mist **zéér zéér** veel! Overigens komen de tramliefhebbers ook ruimschoots aan hun trekken. Wel had de rol van het tramvervoer, rol die nauw verbonden is met het station wel iets meer mogen belicht worden. Gelukkig zorgt hiervoor te Brussel wel de MIVB (o.m. te Woluwe). We geven hierbij een pluim aan de NMBS-mensen die voor een groot deel de eigenlandse bijdrage tot deze oorspronkelijk internationale tentoonstelling geleverd hebben. Zoals gezegd: een 'must' voor elke belangstellende.

**STATISTIEK**Stelplaatswijzigingen

-Nog enkele aanvullingen bij VeKo 39-

Lok 7332	van Haine-St-Pierre	naar St-Ghislain	op 21/02/80
' 7334	' Haine-St-Pierre	' St-Ghislain	' 21/02/80
7364	Monceau	Kinkempois	24/03/80
	(was reeds in leen te Kinkempois)		
8251	Kinkempois	St-Ghislain	24/03/80
8253	Antwerpen-Dam	St-Ghislain	21/02/80

**AKTUELE BERICHTEN OVER ROLLEND MATERIEEL**Type

15 : Wegens een groot aantal herstellingen aan de loks van reeks 16 is er een verschuiving waar te nemen in de inzet van de meerstroomlokomotieven. Zo wordt de reeks 16 regelmatig ingezet op de verbinding Oostende-Brussel-Koulen terwijl de reeks 15 zijn verschijning maakt op de lijn Luik-Namen-Parijs.

25 : Eindelijk werd de elektrische uitrusting voor de ombouw van de acht machines voor trek-duwgebruik geleverd. Waarschijnlijk is de 2506 als eerste in ombouw te Mechelen. Deze ombouw zou volgens de planning een drietal weken in beslag nemen. Alle acht om te bouwen loks zouden dus begin september ter beschikking moeten zijn.

29 : Door het nijpend tekort aan elektrische lokomotieven - dat nog groter zal worden zodra de lijn 75 begin juni elektrisch bereid gaat worden - komen er dagelijks een 4 à 5 machines van reeks 29 in aktie, zelfs in dubbeltraktie van twee 29-ers. Zo werd onder meer op 3 april rond 7.30 de 2904 opgemerkt te Antwerpen-Dam, komende uit de haven met een vrij zware goederentrein. Ook de omnibustreinen Charleroi-Namen en Charleroi-Érquolines worden regelmatig met deze veteranen bespannen.

Het nijpend gebrek aan E-loks leidt zelfs tot onverwachte, maar voor de spoorfans fantastische situaties!

Zo kwam op 18 januari 1980 de trein 435 Parijs-Luik aan te Jeumont getrokken door een SNCF éénstroomlokomotief. Deze mocht het NMBS-not uiteraard niet verder oprijden zodat een Belgische lok noodzakelijk werd. Deze onvoorzien situatie werd opgelost door de enige te Érquolines beschikbare lok voor de trein te brengen. Dit was nu precies de 2908. Deze trok de trein dan verder tot Charleroi waar een 23-er de taak overnam, dit alles uiteraard met de nodige voortgang.

Op 26 februari dan kwam opnieuw een 29-er tot inzet voor een internationale trein. De 430 kwam toen immers te Hooi tot stilstand wegens een defekt aan lok 1801. Aan Kinkempois werd een hulplok gevraagd. Daar was enkel de 2909 aanwezig, zodat deze de trein dan tot Namen sloopte. Hier kwam de aflossing door een 20-er.

-Reeksen 1. en 2. : Naar aanleiding van het ontwerpen van de reeks 27 werd opnieuw het kleurenschema van onze elektrische loks ter sprake gebracht. De gele kleur blijkt erg gevoelig voor vuil, en aangezien het wassen van het rollend materieel nu niet bepaald tot de sterkste kanten van onze spoorwegmaatschappij behoort, werd een nieuwe kleur-kombinatie voorgesteld. Hierbij zou, we zeggen wel zou, het kastgedeelte staalblauw worden, met gele sierbanden en een goelkleurig groot deel van de neuzen; het onderstel uiteraard zwart en het dak zilverkleurig. De CW Mechelen zal vermoedelijk zeer snel twee loks bij wijze van proef met deze kleuren uitrusten. Uitkijken dus!!

- 40 : Over het lot dat deze stellen zullen ondergaan na de elektrifikatie te Kortrijk is nog geen beslissing gevold. Naast Kortrijk en Hasselt zou nu ook de stolplaats van Kinkempois in aanmerking komen voor het leveren van treinen voor de verbindingen met Maastricht en Hasselt.
- 43 : Ook de 43-ers zouden Kortrijk verlaten om het tekort aan stellen te Bertrix op te vangen.
- 50 : De ombouw van deze lok is aan zijn laatste aanpassingen toe en de buitenkomst van de - hernummerde - 5101 wordt verwacht voor juni. Begin april was de kast reeds in de grondvoet gezet en was de motor, welke gedeeltelijk uit gerecupereerde delen bestaat van de verongelukte 5176, volledig gerevisceerd en kon de inbouw ervan beginnen.
- 53 : Door het vele werk dat Salzinnes moet uitvoeren verloopt de ombouw van de 5309 niet volgens wens. De wederindienstname werd uitgesteld tot juli of augustus. Wel zijn de beide -vlottende- bestuurderskabinen bekabeld terwijl de neuzen reeds aangepast werden.
- 55 : Opmerkelijk was de verschijning van de voor elektrische verwarming opgebouwde 5529 op 9 april 1980 toen hij te Namen gereedstond voor zijn testrit naar Givet. De rangeorders hadden wel een aanpassing gevraagd van de schildering, maar wat ze nu zagen hadden ze helemaal niet verwacht! Het onderstel was zwart gebloven, de kast en het dak werden echter staalblauw! Ter hoogte van de lichtopeningen en wel vanaf de onderkant van de raampjes tot tegen de roosters kwam er een gele band die verderloopt over de neus. Ook de verbinding tussen de koplampen is geel geworden. Een gele B en blauwe becijfering ronden het geheel af. Volgens heelwat toeschouwers is dit een opvallende en alloszins geslaagde schildering. Wegens een ontregeling in de traktiemotoren kwam de lok later die dag terug binnen te Salzinnes doch een week nadien was hij reeds in bedrijf te Jemelle. Als revisiedatum geldt 04/04/80.

Om in verband met de schildering een en ander duidelijker te maken geven we hier een overzicht van de reeds omgebouwde loks.

5540 : stp Jemelle; ombouw 03/06/75 : groen met brede gele band en smalle blauwe band. Lok had eerst een oranje band.

5542 : stp Jemelle; ombouw 15/09/76 : zoals 5540

5523 : stp Jemelle; ombouw 20/08/79 : geel, met brede groene band en smalle donkerblauwe band

5510 : stp Jemelle; ombouw 17/10/79 : zoals 5523

5515 : stp Jemelle; ombouw 10/01/80 : zoals 5523 maar met lichtere blauwe band

5529 : stp Jemelle; ombouw 04/04/80 : zie boven

Het ombouwritme bedraagt nu zes loks jaarlijks.

- 59 : Sinds 18 februari 1980 werd de lijn 118 tussen Bracquagnies en La Louvière buiten dienst gesteld wegens de aan gang zijnde werken voor de elektrifikatie. Bussen zorgen voor een vervangingsdienst, dit alles tot 27 september 1980. Dit verklaart de ernstige inkrimping van de diensten van de 59-ers van Haino-St-Pierre o.a. naar Kortrijk en Gent. Ze worden nu nog enkel ingezet tussen Brussel en Binche voor semi-direkte treinen. Ook zijn er nog enkele ritten tussen Gent-Siffordok en Châtelineau. De 5937 wordt vermoedelijk de laatste 59-er die nog een grote revisie zal ondergaan.

- 60 : In tegenstelling met de planning, en ons bericht in VeKo 39, is de ombouw van de 6004 nog niet uitgevoerd. De machine stond begin april nog te Salzinnen te wachten op de nieuwe ABC-motor van 1325kW. Tegelijkertijd wordt ook een nieuwe **vermogensturing** met thyristoren ingebouwd. Vermelden we in dit verband dat een dergelijke apparatuur, althans een eerste versie ervan, werd ingebouwd in de reeks 61. De huidige versie zou kleiner en hopelijk ook meer betrouwbaar zijn.
- 65 : Bij de reeks 65 dient eerst een zetduivelinnetje verbeterd te worden. De tweede 65-er met nieuwe schildering is niet de 6506 maar wel de 6505. Deze deed zijn testrit op 20 maart maar mocht wegens problemen met de hulpgenerator pas een week later naar Hasselt komen. Als revisiedatum geldt 13/03/80.
- 70 : De revisiedatum van de vermelde gemoderniseerde 7005 is 18/02/80.
- 71 : Het einde van deze reeks is nakend. Na jarenlange afstelling te Merelbeke (cfr ons bezoek op 27/10/79) zijn de eerste twee loks -de 7101 en de 7104- nu afgevoerd naar Louven waar ze zullen afgebroken worden. Vanuit Doornik werd anderzijds de 7103 naar Louven ondergebracht teneinde een onderzoek te vinden in de museumloods en zodoende te ontsnappen aan de slopershamer.
- 73 : Voor de verschuldene taken bij de elektrifikatie van de lijn 78 kreeg St-Ghislain de 7332, 7334, 8251 en 8253 te leen vanuit Haino, Kinkempois en Antwerpen.

#### ONGEVALLEN

Op 26 februari reden in de vroege ochtend te Louven twee goederentreinen op elkaar in. De loks 2323, 2002 en 2601 werden hierbij beschadigd. Zo werden pas op 29 februari terug in het spoor gelicht, nadat eerst de lekgeslagen ketelwagons geleidigd waren.

Te Oostende ontspoorde op 10 april omstreeks 19 uur bij het rangeren van de Tauern-Expres het laatste rijtuig. Het wordt tegen en over de stootblok gedrukt op het perron. Het ging hier om het OEB-rijtuig nummer 51 81 22-80 512-1. De ter hulp gesnelde (nou ja snellen) stoomkraan van de W.D.T. Merelbeke sloeg op 11 april omstreeks 6.30 uur om bij de pogingen tot ophijzen van het rijtuig. Het was dan tenslotte de kraan van de W.D.T. Schaarbeek die én de stoomkraan van Merelbeke én het OEB-rijtuig terug op de vertrouwde sporen bracht.

#### TOURISME

Luidens een niet-bevestigd bericht zou de toeristische zomertrein Ardenner vanaf 1 juni gaan rollen via Mechelen-Nekkerspoel en Louven elektrisch naar Luik, en vandaar met dieseltraktie naar Ettelbruck of Luxemburg-stad. Anderzijds blijkt de NMBS te sleutelen aan heel nieuw opzet van de één-dagstrips en minitrips. Afwachten!

#### MODELBOUW

Bij te voegen aan ons modelbouwoverzicht in VeKo 38 is dat Fleischmann in hO tegen november het Nederlandse Sprinterstel (tweedelig) uitbrengt. Te bestellen, o.m. bij Nederlandse winkeliers aan 248,35 Hfl. We weten niet of het model ook bij ons te verkrijgen zal zijn.

Een invoerder van LIMA beloofde ons het NMBS-stel 800 (vierdelig) voor juli. Hoop doet leven.



# trampoost

OM EN BIJ DE BEDRIJVEN.  
UIT DE METROPOOL - MIVA.

## A. Opening van het tweede pre-metrovak.

In aanvulling op VoKo 39 kunnen de volgende punten nog vermeld worden.

--De proefritten op het nieuwe pre-metrovak hadden reeds plaats tijdens de twee laatste weken van januari; de eerste week met een PCC-wagen van de stelplaats Hoboken, de tweede week met een PCC van stelplaats Groenenhoek, en dit telkens slechts één enkele avond.

Deze proefritten dienden om de wissel over na het station Plantin, richting Belgiëlei/Mercatorstraat uit te testen. Tijdens de maand februari werden dan de nodige onderrichtingen gegeven aan het personeel over de werking van deze wissel, waarbij elke bestuurder dan eens een ritje mocht maken over het desbetreffende trajectgedeelte. Aangezien op dat ogenblik dit metrovak nog doodliep onder de De Keyserlei werd als volgt gerangeerd. Telkens werd er achterwaarts in de bovenste koker, dit is dus de koker richting buitenwijken, gereden tot in het station Plantin. Daarna werd er gewoon heen en weer gereden over de wissel tot op de open hellingen.

--In ons vorig blad werd vermeld dat de PCC 2095 de laatste tram in reizigersdienst was die de open helling op de De Keyserlei op- en afreed. De laatste tram was echter de mw 8826 die met bw 8890 (werkmatriceel dus) kompressorgroepen ter plaatse bracht. De bijwagen bleef overigens tijdens de werken gestald in de pre-metro tunnel.

--Vermelden we nog dat op vrijdag 7 maart de poort die de open helling op de De Keyserlei kon afsluiten plechtig en voor de laatste keer gesloten werd. Onmiddellijk na het nemen van de nodige foto's werd de poort overwel terug geopend om de aanwezigen toe te laten terug bovengronds te komen: zij hadden zich immers als het ware 'opgesloten'.

--De eerste rijtuigen die in geregelde dienst door de nieuwe verbinding reden waren 2100 op lijn 15, en 2127 op lijn 2.



- Op de openingsdag van het tweede pre-metrovak bood de MIVA aan de reizigers van de lijnen 2 en 15 gratis vervoer, voor zover opgestapt werd in een der metrostations: Groenplaats, Moir, Opera, Diamant, Plantin.
- De grote blikvangers bij de officiële opening van dit metrovak op 15 april waren ongetwijfeld de rood-witte trams. Vooral in het zonnig weertje van die dag kwam de nieuwe kleur van beide trams zeer goed uit. We geven nog even de details omtrent het nieuwe klourschema:

WIT : volledige bovenzijde van het rijtuig

ZWART : onder de raampartij scheidt een anthracietzwarte band het wit en het rood

ROOD : onderzijde van het rijtuig tot aan de stootband de wagonnummers zijn in het wit opgebracht

WIT : een witte stootband geeft dan weer overgang aan

ROOD : de rokplaten tussen de draaistellen

Dit schema, reeds toegepast op de PCC's 2086 en 2087 werd zeer positief ervaren. Er volgen nog vier wagens in deze kleuren! Er is echter nog géén beslissing genomen of dit nu al dan niet de nieuwe kleur van het hele wagenpark wordt -bussen inbegrepen. Afwachten dus. Wij duimen alleszins voor wat toch ergens een V&OV-voorstel is, cfr V&KO 37-9!

Ook de binnenzijde kreeg een nieuwe-luchtere-tint. De vroeger donkerbruin geschilderde delen zijn nu donkergrijs geschilderd. En wat bij de andere wagens nog kroonkleurig is, is bij de rood-witte trams in een lichte grijs-bruine toon gekomen.

PCC 2086, de eerste rood-witte wagen ging voor deze herschildering naar de CW op 7 maart 1980, en keerde terug op 24 maart. PCC 2087 kwam binnen op 31 maart en herrees op 14 april. De 2086 ging na zijn herschildering naar de stelplaats Hoboken, zodat Groenenhoek in ruil de 2069 kreeg.

- Voor de inhuldigingsrit op 15 april deden de volgende rijtuigen dienst: PCC 2087 - PCC 2086 (beiden dus in rood-wit) - 2119 - 2016 - 2112 - 2015 en 2123. Ze stonden vooraf opgesteld in deloods van de dienst W&W op de Draakplaats. PCC 2124 die ook voorzien was en daar opgesteld stond diende niet mee te bollen.

#### B. Herziening van rijtuigen

Op 15 april stonden van de stelplaats Hoboken de volgende wagens voor herziening en plaatsing van automatische remming in de CW: 2018, 2019, 2020 en 2021.

van de stelplaats Groenenhoek:

PCC 2122 keerde op 8 februari terug van de CW na plaatsing van de Scharfenbergkoppeling en automatische remming;

PCC 2124 keerde op 19 maart terug na deze herziening;

PCC 2125 ging op 10 februari naar de CW voor herziening.

#### C. Lijn 10.

De uurregeling van de inkorting van tramlijn 10 ziet er als volgt uit, dit enkel op werkdagen. Op zaterdag, zon- en feestdag bolt de tram wel tot Schotensteenweg, op werkdagen slechts tot Engelselei/Stenenbrug.

— Tramlijn 10: van Dourne naar Melkmarkt: laatste vertrek om 8.21 uur;  
eerste vertrek namiddag: 16u.

van Melkmarkt naar Dourne: laatste vertrek om 8.05 uur;  
eerste vertrek namiddag: 15.48.

— Pendelbus 10: van Engelselei/Stenenbrug naar Dourne: van 8.28 tot 15.44;  
van Dourne naar Stenenbrug: van 8.38 tot 15.54 uur.

De normale frekwentie van tramlijn 10 wordt zoveel mogelijk gevolgd.

Nog een nagekomen bericht: enkele MIVA-bussen werden uitgerust met een soort grote slijklap die de volledige breedte van de bus beslaat en bevestigd is onder de achterbufferbalk en tot tegen het wegdek komt.

**UIT DE ARTEVELDESTAD - MIVG**

- 12 februari: Op de lijnen 30-31 zullen voortaan nog enkel de autobussen Fiat van de reeks 01 tot 34 dienst doen. Deze rijtuigen bezitten een nogal gevoelig rempedaal zodat op gladde (natto) kassioen waaruit de te volgen route grotendeels bestaat zacht kan gered worden. Dit geeft minder kans op slippartijen.  
De driecasser 332 is door een trambestuurder van de MIVG gekocht. De wagen zou eventueel later dienst gaan doen op de geplande museumtramlijn aan de kust. Het rijtuig zal gelovend worden met een originele sloopbeugel.
- 18 februari: Lijnen 4/21-22: vanaf deze week wordt de boog aan het Sint-Pietersstation, net voor de wissel, vervangen.
- 25 februari: Deze morgen werd het wissel van de ox-lijn 3 met ox-lijn 7 richting Sint-Amandsberg aan de Dampoort uitgebroken. Op lijn 1 werden de spoorwerken aangevat voorbij het Sint-Baafsplein in de Limburgstraat, richting Moscou.  
Autobus 23 is ontdaan van de nog bruikbare onderdelen ondergebracht op de stolplaatskoor, niet ver van de deels gesloopte 680.
- 26 februari: Door wageniswerken aan het Belfort zullen de autobuslijnen 17, 17 doorstroopt, 38, 30 en 31 enkele dagen omgeleid worden in de r. Koornmarkt via Klein-Turkije.  
Deze week worden de luchtlijnpalen in het Zuidpark (lijnen 1-21-22) van roest ontdaan teneinde netjes te kunnen herschilderd worden.
- 03 maart: Lijn 21-22: de boog Vlaanderenstraat-Brabantdam, richting Sint-Pietersstation wordt vervangen.
- 10 maart: Lijn 21-22: vanaf vandaag worden nieuwe sporen gelegd in de Brabantdam richting Gentbrugge, enkele meters voor het kruispunt met de Vlaanderenstraat.
- 11 maart: Lijn 10: doordat een hefkranaan een luchtlijnpaal op de Opgeëistenlaan geraakt heeft kwam de luchtlijn op deze plaats los te hangen.  
De trams dienden zeer langzaam door te rijden in afwachting van herstel.
- 13 maart: Driecasser 332 werd vandaag ontdaan van zijn pantograaf waarmee hij uitgerust was sinds april 1974. Buiten de vele malen dat het rijtuig instond voor spoortransporten met twee platte aanhangwagens, heeft het sinds 1974 de volgende speciale diensten verzokerd:  
zaterdag 12/10/74: het rijtuig wordt langs alle kanten voorzien van reclamepanelen en rijdt die dag op alle lijnen;  
zaterdag 10/05/75: rondrit met Zwitserse tramloefhobbors op alle lijnen behalve het traject Stelplaats Gentbrugge-Centrum van lijn 22;  
Nog op te merken valt dat het rijtuig gedeeltelijk uitbrandde op 25 november 1964 en dat het op 27 april 1973 betrokken was bij een zware aanrijding met een vrachtwagen op lijn 10. Het rijtuig verloor hierbij een stuurpost en kwam hersteld terug in dienst in juni 1973 op lijn 20. Het werd daartoe met twee ekstra spiegels uitgerust. De laatste reizigersdiensten heeft de 332 verzokerd op lijn 10, tot einde maart 1974.
- vv: Omstreeks 16.10 uur werd lijn 21-22 in de Gebr. Van de Veldestraat, richting Sint-Pietersstation, voor ongeveer 45 minuten onderbroken door een foutief geparkeerde bestelwagen. Een bus werd ingelegd en de trams bereikten het Station vanaf het Wilsonplein via de lijnen 1 en 4.
- 14 maart: Lijn 21-22: vanaf vandaag wordt de boog Brabantdam-Vlaanderenstr. r. Gentbrugge, vervangen tot aan het spoor van lijn 1.  
Omstreeks 19.30 ontspoort een tram op de wissel van lijn 4 met de lijnen 10/21/22 aan het station.
- 17 maart: Lijnen 1, 21-22: wissel Vlaanderenstraat r. Station: vanaf vandaag wordt de boog voorbij het wissel vervangen.
- 19 maart: Lijn 1, zoel Verwoningstraat, aan 13-viadukt: omstreeks 16.30 hapert de panto van PCC 08, rijdend richting Moscou. De panto belandt op de rijweg. Bus 677 wordt ingelegd tussen Kerkplein Ledoberg en Moscou. De PCC 14 die een instructierit uitvoert, sleept de 08 binnen. Alles hersteld om 17.05.

21 maart: Lijnen 1, 21-22: vanaf vandaag worden de sporen aan de halte Wilsonplein, r. Van Beverenplein/Station vervangen.

28 maart: Omstreeks 17.30 ontspoorde de PCC 20 op het eindpunt Gentbrugge-Centrum van lijn 22. Het rijtuig kon nog enkele meters verder gereden worden zodat de andere rijtuigen normaal konden kopmaken op de overloopwissel. De PCC 20 werd aan de stelplaats uitgewisseld tegen de 32.

31 maart: vanaf vandaag worden de nieuwe MIVG-gebouwen in gebruik genomen.

De oude ruimten zullen ook wegmoeten voor nog te bouwen bureelruimte. Spoorwerken zijn aan de gang in de Voldstraat op lijn 4. Tijdens de Gentse Floralien zullen de werken evenwel onderbroken worden om het autoverkeer niet te hinderen.

PCC 09 werd op 4 maart in de werkplaats gereden voor herschildering zodat de herschilderde 28 in dienst kwam.

Eind maart slipte autobus 57 tegen een muur in de stelplaats.

Het rijtuig liep een ingedrukte rechtervoorkant op.

o  
o

#### BUURTSPORWEGEN - WEST-VLAANDEREN

Sinds begin april werd er te Oostende gestart met de 'restauratie' van de Standaard motorwagen 9291 (ex 9817). Deze restauratie omvat o.a.:

- het wegnemen van de filrkasten,
- het terug inrichten van de eerste en tweede klas afdelingen,
- eventueel het terug plaatsen van een originele PIEPER-rem.

De aanleg van een voorlopige sporenbundel te Oostende-Kaai die eerst voor november 1979 voorzien was, zal waarschijnlijk begin mei pas starten.

o  
o

#### BUURTSPORWEGEN - HENEGOUWEN

Sinds 8 april 1980 is de tramlijn 90 voorlopig vervangen door autobussen op het vak Anderlues - Binche - La Louvière wegens belangrijke spoorwerken. De aansluitingen tussen de bus- en tramdiensten worden verzekerd in de richting Charleroi te Anderlues-'Junction' en in de richting La Louvière te Anderlues-'Monument'.

o  
o

#### BUURTSPORWEGEN - BRABANT

Het is de bedoeling dat einde van dit jaar de eerste gelede bussen voor de NMVB bij de konstrakteur van de band komen. Deze zullen ingezet worden op de lijn Brussel-Grimbergen. De tramtunnel aan de Heizel wordt voor busvervoer aangepast.

o  
o

#### UIT DE HOOFDSTAD - MIVB

##### A. Rollend materieel

Sinds enige maanden is PCC 7586 bij wijze van prototype in ombouw tot dubbelrichtingswagen. Deze ombouw omvat voor het ogenblik de volgende werkzaamheden: -plaatsing van een tweede stuurpost en bijhorende bedrading, -plaatsing van deuren aan de nu gesloten zijde, en we zo dat naar keuze de linker (bij middenperrons) of de rechterdeuren (zijperron) kunnen geopend worden. Bij de huidige dubbelrichtingswagens kan in de rijrichting gezien enkel de rechterkant geopend worden.

- verandering van het dashboard,
- plaatsing van een omroepinstallatie zoals in de 7900-en,
- aanpassing van de filmkasten (verkleinen van de filmoppervlakte) teneinde automatisch bediende lijnfilmen te kunnen installeren, en plaatsing van richtingsaanwijzers op de filmkast, cfr 7900-en.

Gehoopt wordt deze ombouw klaar te hebben tegen begin juli.

Ook voor de wagens type 7900 worden enkele aanpassingen voorzien, zoals:

- bediening beide deuren naar keuze,
- plaatsing bijkomende verlichting en handgrepen.

Einde februari werd overgegaan tot de afbraak van de rijtuigen 1501, 602, 606, 2120, truck 58 en sneeuwplow 96. De afbraak van dit laatste rijtuig kon evenwel nog niet tegengehouden worden, zodat redding niet uitgesloten is. Anderzijds wordt de 95 gerestaureerd voor Woluwe. Twee 9000-en werden verkocht, de 9035 aan de Wemmelse gemeenteschool, de 9052 aan een home in Buizingen. Anderzijds kocht de Amsterdamse museumtramlijn de mw 1043, bw 5019 en bw 2004.

Brussel heeft nu een INFOBUS. Deze wordt ingezet bij allerlei manifestaties zoals markten, sportgebeurtenissen, e.d. en is voorzien van foto's, plannen e.d. Hiervoor werd bus 8403 intern omgebouwd en van panelen en een toonbank voorzien. De bus draagt nu het nummer 318 en als filmopschrift: INFOBUS.

#### B. Werken in uitvoering.

Er wordt druk gewerkt nabij het Zuidstation. In aansluiting bij de foto die we in de vorige VeKo brachten kan het volgende gemeld worden. De planning luidt: -nacht van 5 op 6 mei: omleggen van de lijnen 62, 102 en 103 via de Argonnestraat. Op te merken valt dat lijn 62, komende van het Barapl. dan zal rijden via de Argonnestr., de Argonnetunnel (in feite de nieuwe 'overdekte straat'), de Fonsnylaan, de Overdekte Straat om zo in de Zuid-Noord tunnel te komen.

-nacht van 12 op 13 mei: alle overige lijnen komen nu ook via de Argonnestraat. Hierbij wordt het station 'Zuid' nu in dienst gesteld in de Argonnetunnel. Lijn 62 krijgt zijn gewone route vanaf Bara via de Jamar-helling in de Zuid-Noord tunnel terug.

-nacht van 29 op 30 mei: omlegging van lijn 19 vanaf Gulden Vlieslaan/ Munthofstraat via de Jasparlaan, Hallepoort en Waterloosweg naar de Barreol van St-Gillis.

-nacht van 2 op 3 juni: wijziging van de spoorligging aan de Barreol teneinde lijn 19 toe te laten komende van de Waterloosweg onmiddellijk rechts de Parklaan in te draaien. Tussen 30 mei en 3 juni dient de 19 immers volledig de Barreol rond te rijden.

Deze maatregelen houden in principe de afschaffing in van de 'seinpost' aan de Barreol. De aanwezige wissels zullen zoals elders op het net nu vanuit het tramvoertuig, met radiogolven, bediend worden.

Metrowerken te Koekelberg, Jette en Laken:

-Te Jette zijn de werken nu grotendeels beëindigd. De indienststelling wordt hier verwacht in 1982.

-Het station 'Laken' is voorzien van zijn dak.

-Het definitief traject naar de Heysel ligt nu vast. Vanaf het station Brugmann (Houbalaan/Vrevenstr.) neemt de lijn een boog rond het politiebureau om via het Melipark uit te komen in het station 'Heysel'. Vandaar gaat de lijn in de richting van de huidige terminus van bus 89.

-Er wordt eveneens voorzien van de lijnen 18-81 te verlengen om aan te sluiten op de terminus van lijn 103. Dit geeft een grote lus met een nieuw centraal eindpunt voor de drie lijnen.

#### C. Varia.

Volgens de pers zou er weldra een buslijn 24 komen ter vervanging van de tramlijn 22. Deze bus zou als traject hebben: Schuman R.P., De Jacht, Solbos.

VERENIGINGSADRES

Men gelieve te noteren dat het huidige adres van de voorzitter én tevens het adres van de Vereniging nu als volgt luidt:

VeBOV vzw - Baggonstraat 6 B-2200 Antwerpen-Borgerhout

Het telefoonnummer blijft ongewijzigd: 031/36.04.92.

DE WERELD VAN HET STATION

Deze tentoonstelling, waarover meer verteld wordt in onze rubriek 'Spoorslags' loopt nog tot en met 1 juni in het Brusselse Paleis voor Schone Kunsten, Ravensteinstraat, aan de Ravensteingalerij die de verbinding vormt met het Centraal Station. Deze unieke voorstelling is elke dag, behalve 's maandags te bezichtigen van 10 tot 18 uur. De toegangsprijzen bedragen resp. 100 frank voor individuele bezoekers, 50 frank voor volwassenengroepen en 40 frank voor scholen. Tevens kan men op zater- en zondagen, evenals op 1 mei en 26 mei in elk station het bijzondere 'Europaliaticket' vragen, waarmee men 50% korting krijgt op de toegangsprijs tot de tentoonstelling. Mits men dit ticket laat afstempelen is de terugrit dan gratis. In feite krijgt men dus ook 50% op de treinverplaatsing.

VeBOV BEZOEKT 'DE WERELD VAN HET STATION'

Op zaterdagmiddag 17 mei brongen wij in verenigingsverband een bezoek aan deze unieke tentoonstelling. Afspraak om 14 uur aan de ingang van het Paleis voor Schone Kunsten. Er wordt in groep binnengegaan zodat we van de korting kunnen genieten. Voor de mensen die per trein vanuit Antwerpen vertrokken is er afspraak om 13 uur in de hall van het Antwerpse Centraal Station. Wie geen vermindering heeft op de trein vrage naar het 'Europaliaticket! Verder zijn er geen kosten aan deze uitstap verbonden, waaraan ook familieleden en niet-leden van VeBOV mogen deelnemen. Men zegge het voort! Aanmelden is in dit geval niet nodig: gewoon meegaan volstaat.

T.G.V. OP BEZOEK

Voor diegenen die bij de posterijen van een gunstregeling genieten en dit blad dus tijdig ontvangen volgen hier de data waarop de Franse TGV-trein in ons land zal te zien zijn.

Brussel-Zuid: op 5 en 6 mei vanaf 11 uur tot 19 uur;

Antwerpen-Oost: op 7 mei van 9 tot 19 uur,

op 8 mei van 9 tot 12 uur;

Luik-Guillenins: op 8 mei van 15 tot 19 uur,

op 9 mei van 9 tot 19 uur.

VERVOER SPEKTAKEL AMSTELLAND

In en om Amsterdam wordt van 15 tot en met 26 mei gepoogd een inzicht te geven in het vervoer in al zijn algemeenheid. Vervoer per spoor, over de weg, op het water en door de lucht wordt aaneengesmeed tot een compleet spektakel. Men kan die dagen tussen 10 en 19 uur als het ware een omloop afwerken waarbij die vervoermiddelen achtereenvolgens aan bod komen. Ook het afzonderlijk bezoeken van een of meer diensten is mogelijk. Betrokken bij dit totaalpektakel zijn: de Stoomtram Uithoorn-Amsterdam Jollenpad, de Elektr. Museumtram A'Dam Haarlemmermeerstation, de DAF-muscumbus van de MUSA/SVA, de NS-lijn naar Schiphol, de Centraal Nederland busmaatschappij met een dienst op Schiphol-Aviadome, het Aviadome zelf, een stoomschip en de Witkar. Totaalprijs 14 gulden, kinderen 4/9:8 gulden. Inlichtingen bij: SHM postbus 137, NL-1620 AC HOORN of VVV Amstelveen, Plein 1960 vanaf 5 mei.

VERSLAG ALGEMENE LEDENVERGADERING

Op 15 maart jl hield onze vereniging haar vierde algemene ledenvergadering te Hasselt. Er waren 68 aanwezigen. Uit het jaarverslag over 1979 bleek dat er 86 nieuwe leden toetraden, wat op 1 januari 1980 het effectief aantal op 399 bracht. Opmerkelijk blijft hierbij de verdere groei van VeBCW in Wallonië.

Uit de kosten-baten rekening kwam voor 1979 een tekort te voorschijn van ruim 140 duizend frank dat dankzij aanzuivering uit lidgelden kon goedgemaakt worden, wat toch nog toeliet van een 14 duizend frank toe te voegen aan het patrimonium van de vereniging. De kaskommissie verleende décharge aan het bestuur voor de rekening over 1979.

Het uittredend bestuurslid, de Heer Goens, werd bij unanimitieit herkozen als bestuurslid voor een volgende termijn van drie jaar. Hij zal opnieuw het ambt van verenigingssekretaris waarnemen.

In zijn begroting voor 1980 voorziet de penningmeester een uitgaverekening van een 169 duizend frank, goed te maken door de inkomsten uit lidgelden en diverse uitgaven. Vervolgens werd een nieuwe financiële kontroleraad (kaskommissie) samengesteld. Het bestuur kreeg verder van de ledenvergadering een volmacht om zo nodig de lidmaatschapsbijdrage voor 1981 met maximum vijftig frank op te trekken.

Het voorstel van het bestuur om de Heer Appelmans, beheerder-directeur-generaal van de MIVB te benoemen tot ere lid van de vereniging werd met algemeen akkoord toegejuigd.

Volgde nog een bespreking over de problematiek rond de gewestelijke afdelingen en secties van VeBOV. De voorzitter hoopt hierin spoedig nieuwe initiatieven te kunnen nemen.

Na de middag volgde dan de succesvolle VeBOV-EKSPRES rit over lijn 24 van Hasselt naar Montzen, doorheen de rustige en wondermooie Voerstreek, met bezoek aan de vorming te Montzen.

In 1981 geven we afspraak in Antwerpen voor VIJF JAAR VeBOV!

PLAATSELIJKE BIJENKOMSTEN

- Antwerpen-Metropool: 16 mei :K.Moerenhout en W.Janssens met film en dia over Oost-Duitsland, spoor en tram.  
20 juni:De Roeck met dia's over spoorwegen in Oostenrijk.
- Brussel-Hoofdstad: 9 mei:praatavond over de NMBS.Dia-projector ter beschikking.  
13 juni:herdenkingsavond over twee jaar na de afschaffing van tramlijn G.Met W.Werquin, R.Bonte en Wouter Janssens.  
Er zijn géén bijeenkomsten te Brussel in juli en augustus.
- Limburg-Kempen: 7 mei:Oostenrijkse spoorwegen in beeld.

PILOOTLIJN G

Dit is de titel van een nieuwe studie die door de Werkgroep Verkeer Grimbergen werd uitgegeven betreffende de voorstellen tot verbetering van de nu eenmaal aanwezige autobusdienst naar Grimbergen. Wie deze brochure wenst te verkrijgen richt zich tot de heer Werquin, Brusselse Laan 86 te 1820 Strombeck.

STOOMTREIN, zaterdag 7 JUNI 1980.

De reisweg van deze uitzonderlijke uitstap, georganiseerd door de NMBS, in samenwerking met de VeBOV, GTF, BVS en 3 Valées, vindt doorgang op zaterdag 7 juni, met vertrek in Brussel Noord om 9 u. Reisweg: Brussel-Noord, Jette, Dendermonde, Gent St Pieters, Kortrijk - Doornik, Leuze, Ronse, Oudenaarde, Zottegem, Burst, Aalst, Jette, Brussel-Noord. De terugkomst in Brussel Nd is voorzien omstreeks 19u.30. Wij ontvingen nog geen juiste dienstregeling, maar die zullen wij trachten te bezorgen in ons volgende nummer. Er is echter in Kortrijk een ruime stilstand voorzien (+ 2 uur) voor bezichtiging stad, en mogelijk wordt er een materieelshow gehouden.

Prijzen: kinderen tot 12 jaar: 350 fr; volwassenen: 495 fr.

In deze prijs is begrepen: de rit per stoomtrein van Brussel tot Brussel, een consumptie in de trein, en deelname aan de tombola. Reizigers die in Brussel de stoomtrein nemen, kunnen vanaf het vertrekstation naar Brussel en terug, een vermindering van 50% bekomen. Reizigers die instappen in een station dat op de reisweg gelegen is, kunnen gratis naar Brussel rijden als zij met de stoomtrein verder rijden. Deze gratis-regeling telt ook voor de stations Serskamp en Lede.

Bestellen: VeBOV-leden en belangstellenden kunnen inschrijven op deze rit mits overmaking van het gestelde bedrag op onze rekening (zie achterbinnenkaft), of mits betaling van dat bedrag op één onzer vergaderingen. Treinkaartjes die per post moeten toegezonden worden, vergen 10 fr. spuuplement, of U maakt ons een gefrankeerde omslag (9 fr) over, aan uzelf geadresseerd. Bij betaling via de rekening steeds duidelijk vermelden voor hoeveel volwassenen en kinderen uw betaling geldt.

De kaartjes kunnen eveneens worden afgehaald in het VeBOV-Centrum op WOENSDAG 4 JUNI, TUSSEN 18 EN 19 UUR!

Het kan evenwel gebeuren dat uw betaling per overschrijving ons laattijdig bereikt, daarom raden wij U aan, indien U geen ticket ontvangen hebt, uw betalingsbewijs mee te brengen.

Wij beschikken slechts over 200 kaartjes, wees er dus vlug bij! De trein zal samengesteld zijn uit hl 29013 en rijtuigen K 2.

UITSTAP NAAR DEN HAAG EN KATWIJK, za. 31 MEI 1980.

De reis naar Den Haag wordt weer iets fijns! Er is een bezoek aan de stp Lijsterbesstraat (CW) voorzien, waar het museum-materieel is opgesteld. Verder een rit per Pcc op lijn 6, en via lijn 1 naar Delft. Nadien een rit met oud materieel, zeer waarschijnlijk naar Scheveingen. Dan is er tijd voorzien voor eten en stadsbezoek, om te eindigen met een bezoek en rondrit aan en met het stoomtrammetje in de duinen van Katwijk.

Prijs: 500 fr. per persoon. Daarin is begrepen: busrit van Antwerpen naar Den Haag, Katwijk en terug, tramrondritten in Den Haag, en tramrit in Katwijk. Er zijn slechts 40 plaatsen ter beschikking, zodat ook hier niet gewacht dient te worden. Hiertoe stelt U dringend het sekretariaat of de voorzitter op de hoogte omtrent het aantal deelnemers. De kosten worden IN DE BUS betaald, vanwege het jaarlijks verlof van de penningmeester. U moet echter wel uw deelname melden!

Vertrek: Antwerpen-Dierentuin om 8u.15, of Berchem-station (voorplein) om 8u.30. Terugkomst Antwerpen omstreeks 20u.30. Wie er in 1976 bij was, zal terug meewillen, en wie er niet bij was kan dat nu goed maken. Vergeet niet uw identiteitskaart mee te nemen, en U van de nodige guldens te voorzien!

TENTOONSTELLING 150 JAAR BELGIE - STADSVervoer.

Hierover berichten wij in ons volgend nummer.