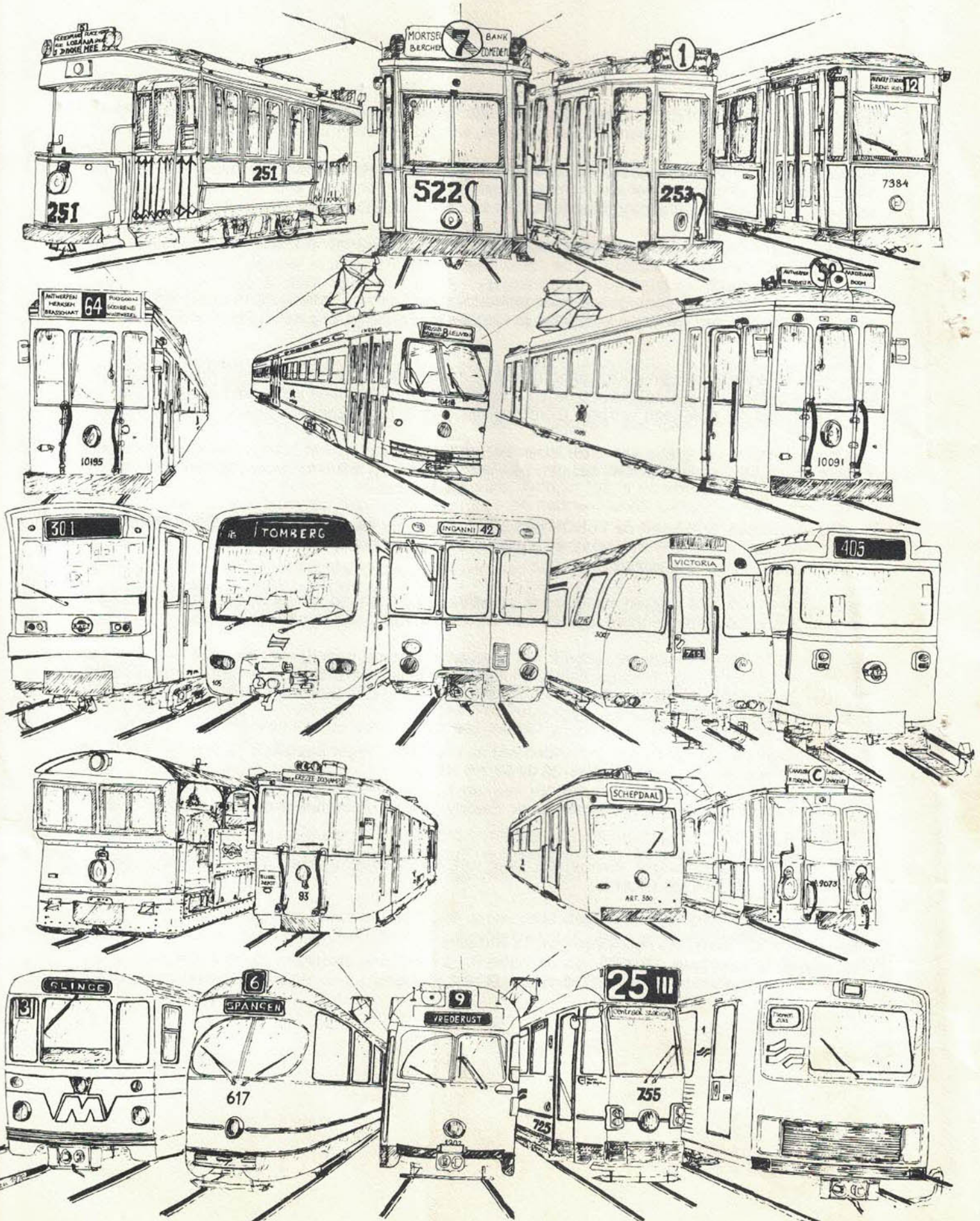


maandblad van de Vereniging voor Belangstellenden in het Openbaar Vervoer

verantwoordelijke uitgever: Roger Bastaens
 Baggenstraat 6
 b-2200 Borgerhout



VeBOV - Koerier is het maandblad van de Vereniging voor Belangstellenden in het Openbaar Vervoer, VeBOV - vzw . Alle inlichtingen en bijdragen in dit blad verstrekt, mogen slechts worden overgenomen mits schriftelijke en voorafgaande toestemming van de redaktie. Bronvermelding is steeds vereist.

Ondertekende inzendingen blijven onder verantwoordelijkheid van de auteur, en geven niet noodzakelijk het standpunt van de redaktie weer.

Redaktie: R. Bastaens en F. Geens.

Hoofdredaktie en verantwoordelijke uitgever:

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

Telefoon: (031) 36.04.92, na 18 uur.

BEVORDERING VAN HET OPENBAAR VERVOER.

Het staat er, en het klinkt hoopgevend. Jarenlang reeds wordt de bevordering van het openbaar vervoer gepropageerd, en telkens als er wat in te huldigen valt, grijpt men naar de loftrommel om de nieuwe verwezenlijking met brio uit te schreeuwen.

Het hoort er allemaal bij, en dat is altijd zo geweest, maar als er redenen zijn om te huilen, huilt men niet: men bezuinigt dan. Of men doet alsof zijn neus bloedt. Rij ons niet hoor!

Men wijst er ons op dat de tijden niet meer zo goed zijn, en dat we allemaal het onze moeten bijdragen om daar wat aan te doen.

En men doet er wat aan! Inkrimpen van de kredieten, verminderen van de frekwenties, verhoging van de tarieven, en verschrompelen van het dienstbetoon. 't Is niet zo héél veel, maar men doet er wat aan! Bij het sluiten van de boeken zijn we verwonderd, en soms verontwaardigd dat het verlies oploopt! 't Zijn moeilijke tijden als U het mij vraagt.

De benzine slaat bestendig op, en logischer wijze moet daar uit voortvloeien dat men verwacht dat heel wat mensen zich tot het openbaar vervoer zullen wenden, uit noodzaak. Natuurlijk!

Die potentiële klanten moeten dan een half uur wachten op de tram of bus, en 's zondags één tot twee uur. Dat geeft niet hoor: 't is zondag, en dus heeft men wel wat tijd méér.

En als dat niet waar blijkt te zijn, als wordt aangetoond dat "ze" toch met de auto rijden, dan hebben we toch alle redenen om verontwaardigd te zijn, of niet soms? Er zijn trouwens ook manieren om met lachend gelaat uit de strijd te komen: bv.

beweren dat je voorganger het verknoeid heeft, en er op wijzen dat narigheden voortvloeien uit de door "hém" aangegane verbintenissen. Mooi hé? Dat is ons politiek beleid van 1980.

Maar begrijp nu toch eens dat de tijden moeilijk zijn, en dat we moeten bezuinigen! En die knul die ooit eens zegde (in 't Frans dan nog wel!): Regeren is vooruitzien, dat zal Sinterklaas wel geweest zijn. Dié gelooft in zichzelf. Wij moderne mensen geloven alléén nog maar in onze zwakheden als het slecht gaat, en in onze onfeilbaarheid als het goed gaat. Da's modern!

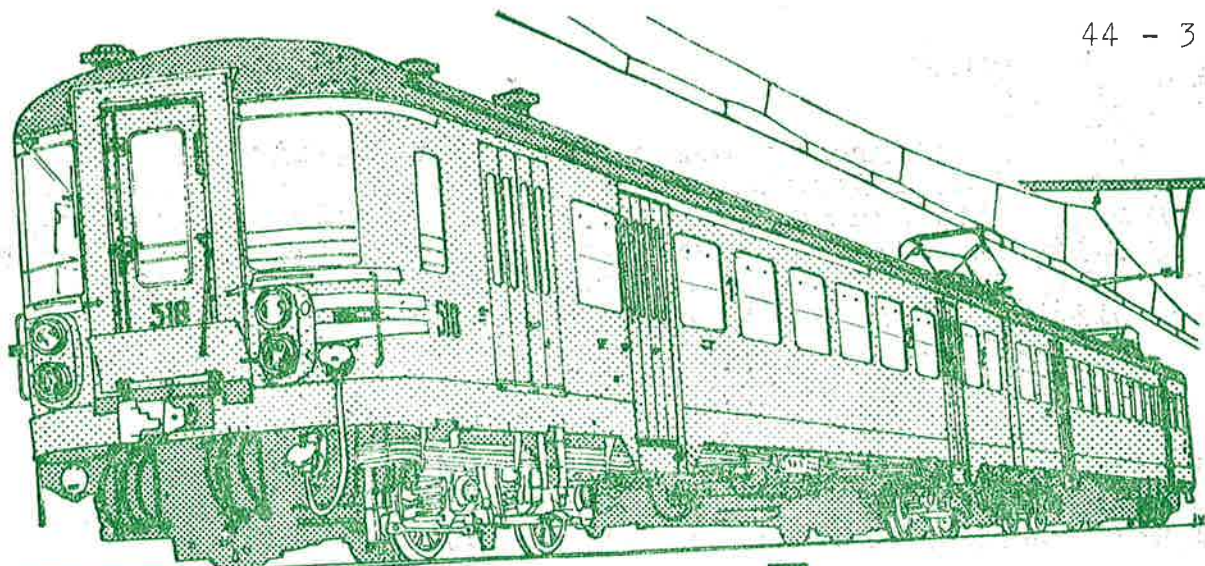
Naar een oplossing zoeken? Wij zijn geen Diogenes hoor, die zocht naar een mens en hij vond het licht uit. Autosnelwegen bouwen, kijk, DAT doen we graag, maar die kunnen we met schoolkinderen betalen. Wat wij nu niet kunnen, omdat de tijden zo moeilijk zijn natuurlijk, dat is een beleid uitstippelen op korte termijn, om het openbaar vervoer wezenlijk te bevorderen,

er voor zorgen dat er een redelijk en aanvaardbaar motief bestaat om het eigen vervoer thuis te laten, en met trein, tram of bus onze verplaatsingen te doen. Neen, dat kunnen we niet. Nu de brandstoffen steeds maar duurder worden, en goede voorwaarden geschapen zijn om in verouderde en verwarde toestanden wat klaarheid te brengen, neen dat doen we niet. Nu de staalnijverheid het zo moeilijk heeft, en nu er méér dan 300.000 werklozen zijn, eens op de idee komen om onder die 300.000 eens te gaan kijken hoeveel er daar te vinden zijn om tram- en spoorlijnen te bouwen, en die mensen dus te betalen om iets te doen, dat doen we niet. Nu de staalnijverheid omwille van de concurrentie haar goederen tegen dumpingprijzen aanbiedt, grote bestellingen spoorstaven plaatsen, en de massa werklozen verminderen door voor werk te zorgen, dat doen we niet.

Nu de neiging bestaat dat méér reizigers zich tot het openbaar vervoer wenden, onze diensten uitbreiden, goed vervoer aanbieden, dat doen we niet, de tijden zijn slecht, en NU bezuinigen wij! Juist op wat NU nodig is, op wat NU haalbaar is, op wat NU dringend moet doorgezet worden, daar gaan wij NU op bezuinigen! Wij hebben pas de tarieven verhoogd, en NU gaan wij de diensten inkrimpen. Nu komt er weer volk naar het openbaar vervoer, en NU gaan we ze als haringen in een ton stoppen, en we zullen ze NU eens leren wat wachten is! De tijden zijn slecht, en wij kunnen er ook niet aan doen! Kunnen wij er niet aan doen? Dat is minder de vraag dan "Kunnen wij er niets aan doen?" Ik weet heel goed dat het moeilijker is een degelijk beleid op te stellen dan een regering te doen vallen, maar wat is de taak van onze politici, regeren of niet regeren? Men zou nu kunnen denken dat wij erg verbitterd zijn, maar dat is niet zo. Wij zouden alléén maar graag zien dat wat men ons vertelt, eerlijk en logisch is, en dat men maatregelen neemt die in overeenstemming zijn met de vereisten van de tijd. Als men zegt het openbaar vervoer te moeten bevorderen, dat men zich daaraan dan houdt. Het gehele opzet is niet eenvoudig, en alle mogelijkheden staan niet open, maar er liggen kansen gereed, de industrie kan het aan, de werkkrachten zijn er. Gebrek aan geld? Dat hebben we eigenlijk al altijd gehad, en toch zijn er grote en zeer dure werken uitgevoerd, waar niet iedereen baat bij had. De beschikbare gelden verdelen op een goede basis, met inachtnaam van de behoeften van het ogenblik, dat zouden(!) we moeten doen. Ministers aanstellen die niet enkel een werk in opdracht geven, maar die er ook gevoel voor hebben, dat zouden(!) we moeten doen. Maar dat doen we niet. Erg hé?

- r -

In ons vorig nummer hadden wij het in het Editoriaal over onverantwoordelijke autovoerders, die ondanks een degelijke signalisatie, toch nog de overwegen oversteken op het ogenblik dat de trein al dichtbij is. In Haasdonk slalomde een sukkelaar tussen de gesloten halve slagbomen door, op het ogenblik dat de 822 tegen 140 km/u. naar Gent aanstormde. Hij heeft aangetoond wat hij NIET kon, en hij kan het ook niet meer vertellen... Twee doden en verschillende gewonden. De trein ontspoorde en ploegde zich in de omliggende landerijen, temidden van een enorme ravage. Op het door ons geformuleerde voorstel aan de NMBS is ondertussen nog geen reactie gekomen, behalve de bevestiging van de ontvangst. Misschien loont het TOCH de moeite om ons standpunt terug te bestuderen, heren van de Direktie. De kosten zullen alleszins geringer zijn dan de schade bij dergelijke ongevallen, en als ons voorstel slechts één ongeval mocht kunnen vermijden, is het zijn realisatie waard!



spoorslags

TREINFREKVENTIES 1980

1. De dingen nog even op een rijtje.

Bij het jaarlijks (sinds 1977) terugkerend onderzoek van de treinfrekventies, wordt getracht de kwaliteit van een bepaalde uurregeling vast te leggen in cijfers: de zogenaamde frekwentiekoefficienten (FK). Daarbij wordt er rekening gehouden met twee elementen:

primo: de wachttijd tussen twee treinen in,
 secundo: de periode van de dag die door de dienst gedekt wordt. Als basisuurregeling wordt er uitgegaan van een dienst met een uurkadans, die begint vóór 6 uur en eindigt ná 0 uur. Deze dienst krijgt het FK gelijk aan 1 (FK=1). Naarmate de dienst slechter is, stijgt het FK, is de dienst beter daalt FK.

Nieuw deze keer in de frekwentietabellen (x) is de kolom FKx100, dewelke de onzuiverheden tengevolge van afrondingen uitschakelt.

2. Resultaten.

Deze resultaten slaan op 174 typeverbindingen.

	N67		R6		R7	
	1980	1979	1980	1979	1980	1979
FK ≤ 1	27.6	25.4	14.4	12.7	12.1	10.4
van 1.1 tot 1.5	28.2	32.4	23.0	22.0	20.7	18.5
van 1.6 tot 2.0	16.1	13.9	20.7	23.1	17.8	20.8
van 2.1 tot 3.0	12.0	15.0	17.2	19.1	24.1	24.9
van 3.1 tot 4.0	5.2	5.2	8.0	8.1	6.3	7.5
FK > 4	10.9	8.1	16.7	15.0	19.0	17.9

(Voor de vergelijking met 1977 en 1978 wordt verwezen naar de VeKo's 35 en 36; daaruit zal blijken dat er een lange weg werd afgelegd).

x : Deze frekwentietabellen kunnen verkregen worden mits storting van 50 frank voor kopieer- en portokosten.

Bij het bestuderen van de voorgaande vergelijkende tabel springt onmiddellijk in het oog dat er enkele zeer goede verbindingen (FK 1) zijn bijgekomen. Dit kan ons alleen maar verheugen. MAAR: als we zoals voordien de grens tussen goed en slecht trekken bij FK=2, dan stellen we vast dat er daar nauwelijks enige wijziging is opgetreden:

N67	1980	:	71.9	t.o.v. 1979	:	71.7
R6	'	:	58.1	'	:	57.8
R7	'	:	50.6	'	:	49.7

Hieruit kan afgeleid worden dat het vooral de reeds goede verbindingen zijn die nog meer verbeterd werden, terwijl de slechte verbindingen eerder af- dan opgebouwd worden.

3. Enkele vaststellingen.

3.1. Halve direkten of halve omnibussen.

Enkele jaren geleden was men er mee begonnen om op specifieke omnibuslijnen (of lijnen die spijtig genoeg nog steeds maar alleen met omnibustreinen bediend worden) systematisch de stilstanden in welbepaalde stations af te schaffen. Soms werd er daarmee tot 2 minuten tijd gewonnen!

Dit jaar is er nog een dergelijk experiment gebeurd op lijn 86, namelijk met het station Ellignies-lez-Frasnes: op zaterdag stopt er nu volstrekt géén trein meer, op weekdays stijgt de FK van 2.4 tot 7.2. Alhoewel er op de genoemde lijn niet minder treinen rijden, komt dergelijke toestand in de frekwentiëtabellen tot uiting (typeverbinding 90: Ellignies-Leuze). Men kan zich inderdaad afvragen wat het nut is van dergelijke semi-omnibussen.

Deze bedenking heeft men zich blijkbaar ook in NMBS-middens gedaan, want op de lijnen 12 en 122 (typeverbindingen 1 Kapellenbos-Antwerpen-C1 en 129 Landskouter-Zottegem) werden de meeste semi-omnibussen opnieuw helemaal omnibus.

Er lijkt hier trouwens ook een taalgrens te lopen, want de toestand bestaat op dit moment voornamelijk in Wallonië (lijn 86: Ellignies, lijn 106: Henripont, lijn 132) alhoewel Overpelt ook in hetzelfde bedje ziek is.

3.2 Forenzenstops.

Het betreft hier 'stations' zoals:

lijn 53: Oudegem ; lijn 59: Sint-Amandsberg-Westveld, Destelbergen, Lochristi ; lijn 69: Hollebeke, Houthem ; lijn 72: Astene, Deurle ; lijn 73: Esen, Zarren, Handzame, Ardoole-Koolskamp, Pittem

waar de reeds dunne diensten nu helemaal herleid worden tot forenzendiensten, en op R67 zelfs volledig afgeschaft werden.

3.3 Avondtreinen

Eerst het goede nieuws: lijn 94 (typeverbinding 101 en 102) en lijn 123 (typeverbinding 130) kregen een nieuwe avondtrein. Op andere lijnen gaat het echter minder goed:

- lijn 26 (Vilvoorde-Etterbeek) gaat 2 uren vroeger dicht;
- lijn 92 (typeverb. Brugellette-Aat) verliest zijn laat-avondtrein op N7
- lijn 113, richting Manage: laatste trein één uur vroeger!
- lijn 15: laatste trein, behalve R7, één uur vroeger!

3.4 Werken

- Op de lijn 15 werd de normale uurkadans hersteld, na de voorlopige beëindiging van de werken. Het is nu de beurt aan de lijnen 78, 118 en 52 (FMB-FDR) om een gevoelige inkrimping tot zelfs stopzetting van de bediening te ondergaan.
- De lijn 75 is nu elektrisch berijdbaar (meer kan je er echter nog niet van zeggen). Dit heeft wel een gunstige invloed gehad op de uurregeling.
- Dit is echter minder duidelijk het geval op de lijn Antwerpen-Boom. Alleen op zaterdag valt er daar een verbetering te merken, doordat er nu later nog treinen rijden. Uiteraard rijden er daar nu ook 's zondags treinen.

3.5 Varia.

- Een belangrijke nieuwe dienst is uiteraard Roosendaal-Oostende. Die heeft namelijk zelfs een gunstige invloed op de omnibusbediening van de lijn 50, voornamelijk tussen Gent en Brugge, en minder tussen Brugge en Oostende.
- Positief is ook het invoeren van een vaste kadans op lijn 53 (R67); die is er voorlopig ook op de lijn 118 (La Louvière-Manage), voor wie daar een boodschap aan heeft.

4. Besluit.

Het spoorvervoer lijkt nog niet getroffen te zijn door het onbarmhartige en soms onrechtvaardige snoeiwerk van de regering. Laat ons echter hopen dat de spoorwegvakbonden zich even hardnekkig zullen verzetten tegen budgettaire maatregelen ten koste van de treinreizigers als destijds tegen het herstruktureringplan. Anders wordt het treinvervoer nog enkel een vervoer van arbeiders en bedienden op weg naar en van het werk, en van scholieren op weg van en naar de klas; net zoals dat al bij de NMVB het geval is. Maar is dit nog openbaar vervoer?

Vic Van Cutsem,
Buzingen.

DE C.I.W.L., MET GROTE EN KLEINE OGEN BEKEKEN

Vervolg VeKo 33

3. De C.I.W.L. in miniatuur.

De C.I.W.L. vormt een mooi en dankbaar onderwerp voor een verzameling van schaalmodellen. Bij de auteur van dit artikel kwam de interesse vanuit de vraag die eens in een tijdschrift gesteld werd, namelijk of er CIWL-rijtuigen zijn met Nederlandstalige opschriften. Via boeken, tekeningen, foto's en bezoeken werd geleidelijk een verzameling opgebouwd, aangevuld met schaalmodellen. En inderdaad, de bij de NS ingeschreven CIWL-rijtuigen dragen Nederlandstalige opschriften.

In de tabel wordt een overzichtje gegeven, met enige commentaar over de in de handel verkrijgbare CIWL-rijtuigen. De codes: Mä=Märklin; FL=Fleischmann; LM=Lima; J=Jouef; P=Pocher; Lpt=Liliput; R=Rivarossi; H=Hornby; K=Kleinbahn; FT=France Train. Kleuren: NH=natuurhout (teak); HB=hout, blauw geschilderd; BL=blauw; CB=crème-blauw; Z=zilverkleurig.

--Bij de NMBS ingeschreven rijtuigen: oude nrs: 2725-2726-2728 type Zo; 2894 type Stu; 3613 type Uf; 3748 type U; 3842 type U; en 4764-4792-4793-4794-4795 type Mt. Type T2 onder de nrs: 70156-4; 70157-2 en 70158-0.

NUMMER	KLEUR	MERK	SOORT	TYPE	REEKSNR.	BOUWJAAR	BOUWER
346/2J	BL	Mā	WR			1928	
				te kort 204mm,	Mitropawagen	is 23,50m	
346/3J	BL	Mā	WL			1950	Wegmann
				te kort 204mm,	DSG-wagen	is 22,32m	
1247	BL	J 5630	F		1245-1250	1926	C.G.C.
				te kort 230mm			
1263	BL	FT 305	F	38 t.	1263-1276	1927	Birmingham
				foutieve tekst.Sommige wagens in Spanje			
1290	CB	FT 315	F	40 t.	1277-1296	1928	Birmingham
				foutieve tekst.Met douches			
1290	BL	P 223	F				
1290	CB	P 229	F				
1660 A	NH	Lpt265	WL	Pullman	1657-1661	1906	OM Mailand
1660 A	NB	Lpt266	WL	Pullman			
2419	NH	Lpt260	WR	Wapenst	2403-2424	1913	C.G.C.
				salonwagen			
2419	HB	Lpt261	WR				
2419	NH	P 205	WR	Wapenst	2403-2424	1913	C.G.C.
3472	BL	FT302	WL	LX	3466-3495	1929	Birmingham
3511		FT	WL	LX 16	3496-3516	1928	Entr.Ind.C.
3668	BL	H 7390	WR	56 pl.	3663-3682	1930	Aytré 25mm
3933	BL	J 5620	WL	Y 22pl.	3933-3962	1950	Aytré
				230mm,vlgs kat. 3888-3902			
4029	CB	J 5610	WS	P 36pl.	4016-4030	1926	Birmingham
				230mm Flèche d'Or			
4033	BL	P 214	WR	32-40pl	4031-4040	1927	C.G.C.
				238mm WSPcuis 1°kl			
4072	CB	P 206	WS	P 41pl	4070-4077	1927	Leeds
				238mm WSPcuis 1°kl			
4131	CB	FT 312	WS	P 20pl	4131-4147	1929	Aytré
				juiste schaal Côte d'Azur			
4131	CB	FT 314	WS	P 28pl	4148-4164	1929	Aytré
				juiste schaal,moet 4148 zijn,Côte d'Azur			
4160	BL	FT 304	WS	P 28pl	4148-4164	1929	Aytré
				juiste schaal,Côte d'Azur			
4217	BL	FT 301	WR	46pl	4201-4218	1940	Nivelles
				juiste schaal 23,45m			
4218	BL	J 5600	WR	46pl	4201-4218	1940	Nivelles
				te kort:230mm			
4255	BL	K 386	WR	46pl	4255-4264	1950	Simmering
				te kort 221mm,dak niet 100%			23,00m
4513	Z	K 385	WL	P 20pl	4501-4525	1955	Nivelles
				te kort 221mm			24,00m
4569	Z	R 2513	WL	P 20pl	4566-4580	1955	Fiat
				juiste schaal 276mm			
4581	BL	M 4029	WL	U 33pl	4581-4600	1956	Hansa
				te kort 238mm			
4581	BL	FL5114	WL	U 33pl	4581-4600	1956	Hansa
				foutieve schaal			
4621	BL	P 215	WL	Yc 22p	4621-4640	1958	Fiat
				te kort 242mm,uitwendig idem aan type U			
4787	BL	LM9203	WL	Mu36p	4776-4790	1963	Donauwörth
9042	CB	LM9201	WS	P 41pl	4041-4050	1927	Birmingham
				fout nr,foute inr,tekort 214mm			
25140	BL	LM9301	F		onbekend		onbekend
				nummer bestaat niet.			

De gegevens ontbreken over de rijtuigen mat merknr:FT236,FT250,
R 2517,R 2913,LM 9202 (WR) en P 204 (WL).

Aanvullingen en verbeteringen zijn welkom bij de redactie.

J.Foquet.

AKTUALITEITEN

Type

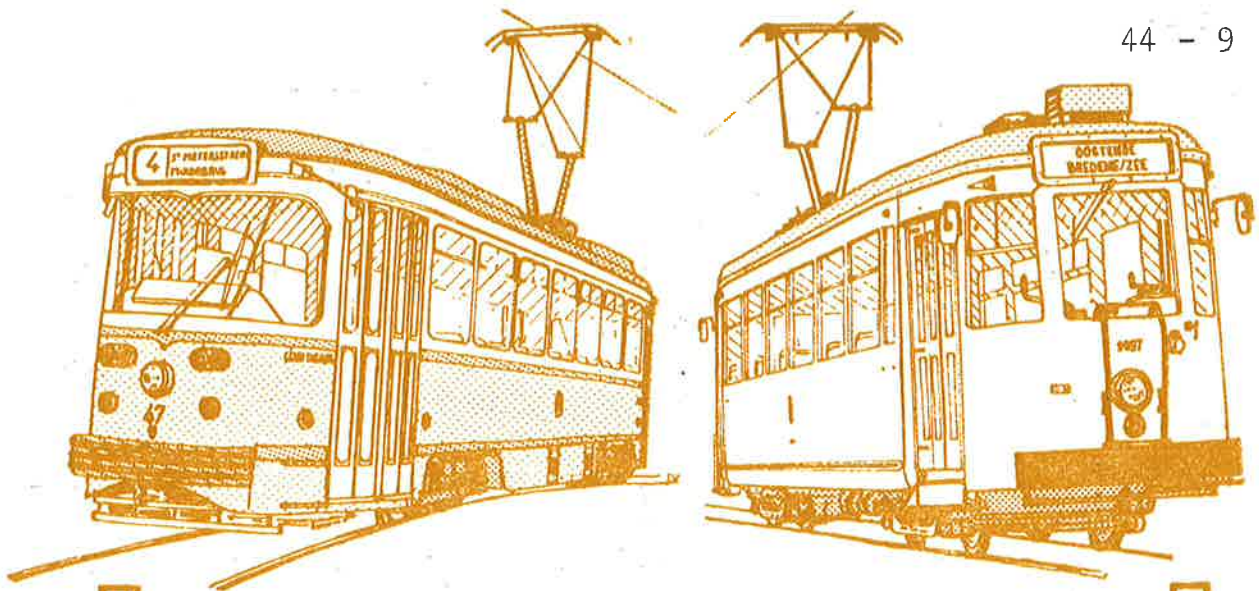
- 03 : Met de bouw van de 'Breaks' 03 is men in de bedrijven te Manage gestart. Hier wordt het mechanisch deel opgebouwd, terwijl de verdere afwerking te Brugge gebeurt. Daar wordt er aangevangen zodra de laatste tweedelige stellen 07 afgeleverd zijn. De eerste 03 wordt in september 1981 verwacht.
- 11/12 : Afgeleid van de reeks 21 zullen er twee varianten op dit type - als tweespanningsloks - ontstaan. De eerste is voorzien van 1500/3000 Volt gelijkstroom ten behoeve van het buurlandverkeer met Nederland. De tweede reeks wordt gebouwd voor 3000 V = /25000 V 50Hz en gaat rijden op Rijsel en Valenciennes. In tegenstelling met eerdere berichten zal deze reeks niet als reeksnummer 17 krijgen, maar wel reeks 11§12 worden.
- 20 : Als eerste van zijn reeks kwam de 2006 in aanmerking om de nieuwe, overwegend blauwe, schildering te ontvangen. De herschildering gebeurde in augustus, doch in september was de machine nog niet in dienst. De 2013 staat nog steeds in BN/Nijvel voor heropbouw na een inwendige brand. Er moeten o.m. volledig nieuwe elektronika-kasten ingebouwd worden.
- 23 : Ook de 2337 werd reeds in de nieuwe blauwe livrei op de sporen gestuurd, doch ook hier wijkt de schildering af van de voorheen uitgebrachte 2629 en 2006 daar er geen enkel geel kopvlak meer aangebracht is. Waarschijnlijk zal deze lokomotief voor deze schildering naar de CW Mechelen komen.
- 25 : In dezelfde kleuren als de 2337 verscheen ook de 2505. Deze lok vormde dan ook het meest bekeken en bewonderd objekt tijdens de Mechelse open-deur-dagen. Ook de 2507 is nog in ombouw voor de trek-en-duw diensten.
- 26 : Men ondervindt thans moeilijkheden met de remschoenen, met name met het vervangen ervan, bij deze reeks. Hierdoor bestaat overigens de mogelijkheid dat er een nieuw soort draaistel voor dit type zal ontwikkeld worden. De 2624 zal als volgende in de nieuwe livrei in dienst gesteld worden, doch ook weer in een iets gewijzigde uitvoering.
- 27 : Te Nijvel is men gestart met de produktieband voor de reeks 27. Van de eerste lok is het onderstel reeds klaar en werd er begonnen met de bestuurderskabine. Ook werd de leveringstermijn verkort zodat de eerste lok al in juni 1981 zal te zien zijn op de lijnen.
- 29 : Voor de 2912 ontstond een nieuwe taak daar deze machine op 10 juli 1980 naar Oostende gestuurd werd. Hier zorgt ie voor de rangeringen in het station en voor de luchtverversing van de moderne rijtuigen. De 2911 - voorzien voor de dienst Schaarbeek-CW Mechelen stond in september in Ronet nog steeds buiten dienst. Beide lokomotieven behielden hun oorspronkelijke vorm.

- 49 : De 4903 die in Antwerpen-Centraal werd opgemerkt reed enkel rond 13.30 uur de personeelstrein naar Antw-Noord.
- 50 : Op 27 juni volgde de destandardisatie van de 5001, d.w.z. alleen voor het nummer, daar de kast herbruikt wordt voor de heropbouw tot een lok reeks 51.
- 51 : Het bericht in de vorige VeKo over de overname door 62-ers van Leuven, wordt door een machinist-korrespondent van Schaarbeek ontkend. Voor Schaarbeek-diesel blijkt er niets gewijzigd te zijn, buiten het slepen van de nieuwe trein 2772, Doornik 22.37, Brussel N 23.44 uur, wat overigens ook door een 51-er gebeurt, hetzij van Schaarbeek, hetzij van Monceau, maar altijd met een bestuurder van Schaarbeek. Tevens kwam de 5163 al in juni terug naar Schaarbeek, zij het twee weken later dan voorzien. Hasselt kon namelijk wegens het grote aantal goederentreinen de 5163 niet eerder teruggeven aan Schaarbeek.
- 52 : Na revisie is de 5207 in de nieuwe schildering weer te Jemelle opgedoken en staat er in dienst in het normale ritplan, waarbij deze machine ook regelmatig in Hasselt te zien is. Bij voorkeur wordt deze lok echter ingezet voor de talrijke verlofgangerstreinen.
- 55 : De 5528 en 5532 trokken de G.T.F.-trein Le Fagnard over de Vennbaan naar Sankt-Vith op 23 augustusj. De trein bestond uit 12 K2-rijtuigen. Tevens brachten de herfstmaneuvers van ons leger begin september weer treinen naar Sourbrodt.
- 62 : De elektrifikatie van Antwerpen-Boom had gevolgen op het effectief van Dendermonde. Deze stelplaats gaf dan ook zijn 6235, 6237 en 6328 aan Merelbeke af, die hiermee de bijkomende diensten naar Mechelen uitvoert.
- 71 : Na vier jaar afgesteld te zijn te Merelbeke werden deze machines nu op 27 juni definitief buiten dienst gesteld en vrijgegeven voor sloop. De 6 stuks van deze reeks hebben steeds een schaduwbestaan geleid te Kinkempois, tot 1963 en dan te Merelbeke. Hier werden er diensten gereden naar Lichtervelde, Maldegem en Ronse. Vanaf 1976 werden ze echter vervangen door de reeks 73.
- 81 : Ook de overgebleven machine van de reeks, de 8102 werd gedestandardiseerd. Deze machine stond reeds enkele jaren te Salzannes afgesteld en op sloop te wachten. Ingezet werd deze machine te Monceau en later te Kinkempois voor rangeerdiensten. Er blijft echter te betwijfelen dat deze papieren maatregel de afbraak zal versnellen.

MUSEUM

- 10.018 : Deze lok was de blikvanger op de opendeurdagen in de CW Mechelen.
- 1152 : Te Leuven werd er gestart met de restauratie van deze machine type 51 van 1884! Waarschijnlijk duurt dit een jaar.
- 551.48 : Een andere restauratie wordt te CW Mechelen uitgevoerd. Het betreft hier de laatste twee-assige Brossel. Er wordt echter niet overwogen deze motorwagen terug rijvaardig te maken.

---Meer nieuws, o.a. de Statistiek in een volgend nummer.



trampost

OM EN BIJ DE BEDRIJVEN.

UIT DE METROPOOL - MIV_A:

De rode rijtuigen die tot op heden in dienst zijn, verschenen in de straten van de Metropool in volgende orde:

Rijtuig: in C.W. uit C.W. uitgevoerde werken:

2086 S	7- 3-80	24- 3-80	nieuwe schildering en nazicht.
2087 S	31- 3-80	14- 4-80	idem;
2019	18- 2-80	5- 6-80	herz.+ plaatsing autom.rem+ livrei;
2125 S	10- 2-80	23- 6-80	herzieningg + livrei;
2039	17- 6-80	7-80	herschieldering;
2020	6- 3-80	25- 7-80	herz. + pl.autom.rem
2021	21- 3-80	11- 8-80	idem;
2040	13- 8-80	9-80	herschieldering;
2061 S	23- 4-80	19- 9-80	herz.+ autom.rem + Schärffenberg;
2041	16- 9-80	10-80	herschieldering.

De S achter het nummer betekent dat deze rijtuigen reeds met Schärffenbergkoppeling waren uitgerust. Indien iemand van onze leden de ontbrekende data kan bezorgen, graag!

* Op 23 april is, na een onderbreking van ongeveer zes maanden, de uitrusting van rijtuigen met Schärffenbergkoppelingen hervat. De rijtuigen die hiervoor toen nog in aanmerking kwamen waren: 2061, 2066, 2068, 2070-2083. Als eerste kwam de 2061 aan de beurt, die ondertussen reeds terug in dienst is. Op 28 juli ging ook de 2083 (Grh.) naar binnen. Nadien wordt verder gegaan met de 2070 - 2082 in dalende numerieke volgorde. Deze reeks komt eerst aan de beurt omdat men anders alleen maar wagens van stp Hoboken in herziening zou hebben, wat materieels- onevenwicht als gevolg zou hebben. Begin oktober stonden ook de 2022, 2023, 2024 en 2025 in de CW voor herziening en plaatsing van automatische rem. Eveneens voor herziening was ab 568 ter plaatse. Tussen juni en september kreeg ab 603 een herziening en herschildering in de oude kleuren. Ze is nu terug in dienst, en het blijft dus wachten op de eerste rode bus.

* In september is begonnen met de plaatsing van mobilofoons op de rijtuigen die hiermede nog niet waren uitgerust, nl.

2000 - 2145. De eerste wagens die ermee uitgerust zijn zijn: 2021, 2041 en 2061, bij hun herziening en herschildering. Deze installatie is van een nieuw model. Ze zijn uiterlijk te herkennen aan de \pm 25 cm. hoge antennedop, die zich rechts op de voorste filmkast bevindt. De eerste reeks mobilfoonwagens was 2146 - 2165. Hun antennedop was slechts half zo hoog, met uitzondering van de 2162, die na herstelling van een ongeval eveneens een hoge antenne bekam.

* PCC 2069 verliet op 25 aug. loods Groenenhoek, en hoort sinds 27 aug. terug tot het effectief van Hoboken. In zijn plaats kwam de 2086 (eerste rode tram) terug naar de Groenenhoek. (27.8)

* Mw 2072 (groene tram) en ab 608 (kinderbus) zullen herschilderd worden zodra de planning in de CW dat toelaat.

* Einde september waren alle rijtuigen uitgerust met een nieuwe en leesbare film voor de lijnen 4 en 24. De oude films waren bijna onleesbaar, wat vooral 's avonds erg hinderlijk was.

* Te verkrijgen bij MIVA, Grote Hondstraat 58:
Oude, lederen geldtas: 100 fr;
geldwisselaar: 100 fr;
kniptang met figuurtje: 400 fr; oud model: 800 fr, en het laatste model aan 3200 fr.

* De spoorvernieuwingen en asfaltering van het straatdek op lijn 10 gaat verder in Durne, tussen de Hooftvunderlaan en de Leeuwlantstraat. Hierbij zijn verschillende spoorverleggingen in uitvoering, o.a. op het kruispunt van de Turnhoutsebaan en de Hooftvunderlaan/ Fr. Craeybeckxlaan, en Gallifortlei. In een volgende uitgave brengen wij een uitvoerig artikel met alle veranderingen op het traject Leeuwlantstraat-Cogelsplein. Tijdens de werkdagen rijdt nu weer terug bus 10, vanaf de Stenenbrug tot Schotensteenweg. Op de Engelselei/Stenenbrug kunt U tram en bus 10 naast elkaar zien, en fotograferen.

* Sedert half juni 80 zijn automaten tot het bekomen van reiskaartjes geplaatst in het Centraalstation (uitgang De Keyserlei, ter hoogte van het Cafeteria) en bij de ingang naar de tunnel van het station Berchem. Zij verhogen het aantal automaten, dat reeds in dienst was in de stations Groenplaats, Meir en Opera. Deze automaten geven goedkope kaartjes uit: 16 fr. voor een rechtstreekse rit, tegen 19 fr in de rijtuigen. Voor een twee-rittenkaart betaalt U 30 fr. in de automaat, tegen 38 fr. op het rijtuig.

* Ook de omvangrijke werken voor spoorvernieuwing en -verlegging op de Mechelsesteenweg, Leopoldstraat en St Jorispoort - Leopoldsplein, gaan verder. Hierover brengen wij binnenkort een reportage, maar wacht U daar niet op om eens een kijkje te gaan nemen! De sporen in de Bourlastraat, naast de Nationale Bank, ex. lijn 9, zijn nu gans buiten dienst. Vroeger reeds was het spoor tegen de Bank weggenomen, zodat er daar nog slechts een enkel spoor overbleef, als keermogelijkheid bij storing, voor rijtuigen richting Zuid.

* Einde juli is men begonnen met de heraanleg van het wissel- en kruisingskompleks van de Groenenhoek. Hierbij verdween de ruime bocht vanaf de Gitschotellei/ Diksmuidelaan, door het grasveld naar de Borsbeekbrug. In beide richtingen wordt nu rechtstreeks van de Borsbeekbrug naar de Gitschotellei v.v. gereden. Data van de indienststelling: inrijspoor naar stp Groenenhoek: (17) sept.'80; uitrijspoor van stp: 24 sept.80; L. 8 + 11 naar Eksterlaar: 1 okt.80, en spoor voor beide lijnen in de stadsrichting: 7 okt. 1980. Alle oude sporen en wissels zijn inmiddels, samen met de rijdraad en -masten, verwijderd.

 UIT DE ARTEVELDESTAD - MIVG:

25 jul: Lijn 21/22: in de avonduren stond PCC 40 zonder traktie in de Gebr. Van de Veldestraat, richting station. Een bovenleidingswagen die in de buurt was, drukte het rijtuig op tot bij het overloopwissel van de Rozemarijnbrug, en sleepte het nadien tot op het Wilsonplein, waar het gekoppeld werd aan de 30, die het naar de stp reed. Tijdens de onderbreking werden de andere trams van de lijn omgelegd via lijnen 1 en 4 naar het Sint-Pietersstation, en nam een pendelbus de dienst over.

27 jul: Lijn 1: Omstreeks 19u.40 ontspoorde PCC 11 op de eindpuntlus Moskou. Het rijtuig stond dicht bij de spoorlijn, zodat men voor erger vreesde. Toen bleek dat de treinen konden rijden, werd omstreeks 20u.40 de 11 terug op het spoor geholpen. Tijdens de storing eindigde lijn 1 op het Kerkplein, terwijl ab 20 enkele pendelritten reed.

29 jul: Lijnen 1 en 4 stonden ruim een uur stroomloos in het stadscentrum, nadat door een hevig onweer de stroom was uitgevallen.

1 aug: Van 23u04 tot 23u.24 stond de 49 stil wegens een slecht geparkeerde auto in de Gebr. Van de Veldsstraat. (1. 21/22). De pendelsienst tussen het station en de Rozemarijnbrug diende de aansluiting af te wachten, want de 49 was het laatste rijtuig in dienst op de lijn.

15 aug: Door een breuk van de waterleiding aan de Groentenmarkt, zijn lijnen 1 en 4 vanaf begin dienst tot 12u.30 aan de Koornmarkt opgehouden. Tussen het Van Beverenplein en de Koornmarkt pendelde een bus, terwijl twee trams de dienst verzekerden tussen de Muidebrug en het Gravenkasteel.

18 aug: Vanaf vandaag zijn buslijnen 17 en 70 verlengd tot resp. St-Amandsberg Oude Bareel en St-Amandsberg-Vogelzang. Eerste bus vanaf Vogelzang: ab 103; eerste vertrek Oude Bareel: ab 79. Op beide lijnen worden nieuwe bussen ingezet. Eerste bus met nieuwe film (rood) vanaf de Darsen, lijn 71: ab 78.

20 aug: Lijnen 10 - 21/22: pendeltram kant station, PCC 51 had een lichte brand aan de onderstellen, en werd vanaf de Martelaarslaan binnengesleept door PCC 18.

21 aug: Rijtuigen 20 en 53 reden als Extra-Dienst op de verschillende lijnen voor het VDVA - Munchen.

- De sporen op de Rozemarijnbrug werden aangesloten met de B. Spaelaan.

22 aug: Mw 47 van lijn 10 ontspoorde op de Begijnhoflaan. PCC 32 van lijn 4 pendelde tussen de Muidebrug en het overloopwissel op de Begijnhoflaan. Een halfuur later werd de 47 terug in de sporen getild door de MIVG-hefkraan.

26 aug: Vanmorgen werd proefgereden over de nieuwe sporen van de nieuwe Rozemarijnbrug.

27 aug: De trams rijden terug over de Rozemarijnbrug, het andere verkeer nog niet. Zwaaihekken voor de tram verhinderen dat auto's in het nog niet gessfalterende grugdek duiken.

17 sept: Mw 332 werd in de stp opgehaald door AT 553 van de NMVB, en naar Kalken vervoerd, waar hij samen met andere rijtuigen verblijft, in afwachting van gebruik op een mogelijke museumlijn. (Nieuwpoort - Diksmuide). De AT 553 kwam met bw 9531 van Oostende (ASVi), zodat de 9531 in de stp Gent moest overnachten tussen Gentse rijtuigen.

 UIT DE HOOFDSTAD - MIVB:

Wij brengen hier enkele toch nog belangrijke berichten, alhoewel ze niet meer nieuw zijn. In ons volgend nummer geven wij graag het vervolg tot begin oktober.

- * De werken op de metrolijn 1 gaan gestadig verder, zodat vanaf half september 1980 de sporen tussen de stations St Latelijne en Beekkant zullen kunnen bereden worden voor proeven. De sporen tussen de stations Tomberg en Alma zullen vanaf half november berijdbaar zijn.
- * De vordering der werken aan de tunnelbouw tussen het IJzerpl. en het Saincteletteplein vereist de buitendienststelling van de eindpuntlus op het Saincteletteplein. In vervanging daarvan zal een nieuwe lus worden aangelegd omheen het Seca-station, op de plaats waar vroeger de NMVB-lus heeft gelegen. Deze werken zullen starten in januari 1981.
- * Op 15 apr.80 had een hevige botsing plaats op het IJzerplein tussen een vrachtauto en mw 7961 van lijn 18. Storing: '1u.30'.
- * Uit Brussel vertrokken mw 1043, bw 2004 en mw 5019 naar de museumlijn van Amsterdam, resp. op 25/4, 17/3 en 2/5/1980.
- * Op 6 mei 80 bereden de lijnen 62, 90, 102 en 103 de nieuwe sporen via de Argonnetunnel en -straat, als gevolg van het buiten dienst stellen van de in- en uitrijsporen van de Jamar-helling. Lijn 62 bereed aldus de bocht Baraplein, Argonnestraat, Argonnetunnel, Fonsnylaan, Overdekte straat, en verder via de bestaande tunnel. Vanaf 13 mei benuttede de 62 de opnieuw aangesloten sporen van de Jamar-tunnel, maar wel deze van de lijnen 102, 103 en 90. De lijnen van de Overdekte straat, dat punt niet meer aandeden, maar werden omgelegd via de nieuwe sporen van de Fonsnylaan, Argonnetunnel en -straat. Verder reden zij eveneens via de Jamartunnel voor de richting Zuid - Noord en omgekeerd.
- * Dezelfde dag ook nam de 102 terug het oude traject in gebruik tussen het Hertoginplein en de Nicolaas Doyenstraat via de Ninoofsesteenweg. De omlegging via de Birminghamstr. verviel aldus.
- * Op 29 mei 80, vanaf 21 u. en met het oog op de op de aansluiting van het wisselkompleks van lijn 19 op de sporen van de lijn 55, richting Bareel St Gillis, werden de lijnen 55, 101 en 103 omgelegd vanaf het Zuidstation tot de Bareel van St Gillis (lijn 55) en de lijnen 101 en 103 reden verder via lijn 19 - Munthofstraat, en dan normale reisweg. Na 20u. rijdt lijn 102 niet meer. Vanaf 30 mei rijdt lijn 19 nu via lijn 55 tussen Bareel St Gillis en de Hallepoort, en dan tussen de Hallepoort en de Munthofstraat via de lijnen 101/103.
- * Met uitzondering van de lijnen 22, 43, 51, 53, 57 en 74, trad op 28 juni 80 de zomerdienst in op het ganse net. Daardoor kwamen op lijn 19 uitsluitend 7900-en in dienst, terwijl lijn 22 verder met 9000-en reed.
- * Op 5 juli botste een op hol geslagen autobus-zonder-chauffeur op mw 7533 van lijn 102. Het ongeval gebeurde op het kruispunt Ruslandstraat - Hallepoortlaan, nadat de bus was gaan bollen vanaf de Hallepoort. De 7533 ontspoorde, en er ontstond een storing van anderhalf uur.
- * Mw 1504 is op 8 juli ingescheept te Antwerpen, let bestemming Trolley Car Museum - Massachussets.

 BUURTSPOORWEGEN WEST-VLAANDEREN.

- * Mw S 9114 is nu met oranje zwaailichten uitgerust, terwijl mw S 9101 nu door de dienst W.W. wordt gebruikt.
- * Standaardmw 9291 wordt verder gerestaureerd. Men hoopt hier mee klaar te zijn tegen einde 1980.
- * Standaardbijwagen 9520 - met niet-gemoderniseerd interieur, en waarvan het vroegere tweede klasse compartiment onlangs door brand is beschadigd - en bw 9530, - eveneens met niet-gemoderniseerd interieur - zijn sedert begin september in restauratie in CW Oostende. De binneninrichting zal teruggebracht worden in de oorspronkelijke staat, gelijk aan mw 9291. (herinrichten van 1° en 2° klasse afdeling.)
- * Bij rangersingen is bw 9533, begin juli te Oostende, vrij zwaar beschadigd: één der kopwanden is ingedrukt.
- * Tijdens de zomermaanden stonden te Oostende-Kaai, volgende wagens buiten dienst terzijde gesteld:
 Mw 44604 = ex. LW 3 = ex 9230; Sneeuwploug 51532;
 Platte wagens: A 7177(ex. Brussel) en 7040;
 wagens met schutborden: A 14928;
 Gesloten wagens: A 17686, A 17693, A 17906 en A 10143.
 In Knokke stond terzijde gesteld:
 Platte wagens: A 3075 en A 7277;
 Wagens met schutborden: A 6271, A 14436, A 15790 en A 15853;
 Gesloten wagens: A 7651 en A 17689.
 Van de hierboven genoemde wagens zijn er begin september een tiental overgebracht naar de stp Beveren-aan-de-Leie, waar ze bewaard worden voor een mogelijk toekomstige muzeümlijn aan de kust. De overige wagens zullen worden geplukt van alle nog bruikbare onderdelen en daarna in de sloop gaan.
 De transporten van de rijtuigen uit Oostende en Knokke gebeurden met de gekende wagen van de NMVB AT 533. Toen deze wagen zich van die opdracht had gekwetend, nam hij uit Oostende de bw 9531 mee, bestemd voor ASVi. Dat vervoer geschiedde via de MIVG in Gent. Zie daaromtrent het Gentse nieuws.

 BUURTSPOORWEGEN HENEGOUWEN.

- * De volgende omgebouwde motorwagens SJ (type S-Jumet) zijn reeds in dienst gesteld:
 SJ 9170 (ex. S 9125) sedert september 79;
 SJ 9171 (ex. S 9065) februari 80;
 SJ 9172 (ex. S 9076) februari 80;
 SJ 9173 (ex. S 9122) januari 80;
 SJ 9174 (ex. S 9107) april 1980;
 SJ 9175 (ex. S 9106) juni 1980.
 Einde september waren volgende rijtuigen in ombouw te Jumet:
 bw S 9313, bw S 9306, mw S 9134 en mw S 9034.
 De volgende rijtuigen stonden toen reeds terzijde voor ombouw:
 mw S 9094 en bw S 9311.
Opmerkingen: Mw SJ 9173 is in dienst met gewijzigde draaistellen, aangepast om een betere vering te bekomen. Hierop hopen wij later terug te komen.
 - De hierboven vermelde wagen S 9107 (reeds omgebouwd) en S 9034 (wordt verbouwd) zijn vroeger onderling vernummerd, d.w.z. de huidige S 9107 is eigenlijk de echte 9034, de vroegere werktram van stp Jumet., terwijl de huidige S 9034 de eigenlijke 9107 is. (Ex. Grimbergen.
 - Tijdens de zomermaanden is gestart met de verdere verbouwing tot slijpwagen van de vroegere Stuttgarter mw 753. Dit rijtuig

is in Duitsland al voorzien van zijn slijpinrichting. De verdere verbouwing in Jumet omvat o.m. een tweede stuurpost, buurtspoorwegbuffers, een pantograaf, oranje zwaailichten en veiligheids- of schrikstroepen.

* Mw 9286 is terug van zijn pantograaf beroofd.

* Voor de dienst Wegen en werken is een meetrijtuig (op sporen) aangekocht. Hier enkele kenmerken:

Konstruuteur: Plasser und Theurer;

Bouwjaar: 1980;

Type: EM 20 S;

Asindeling: Twee aandrijvings- en drie meetassen die opgelicht kunnen worden een meetas afwisselt met een drijf-as.
(1A1A1)

Aandrijving: dieselmotor.

Het rijtuig draagt bij de NMVB het dienstnummer 9495 en hoort thuis in Anderlues.

* Tijdens de zomermaanden is in dtp Jumet een nieuwe aanhangladderwagen gebouwd voor spoordiensten, met als onderstel een draaistel van een mw type N.

* Sedert enkele maanden zijn een aantal mw type S uitgerust met een éénbenige pantograaf (met de knie naar binnen gekeerd). Met die nieuwe panto zijn opgemerkt: S 9099, S 9127, en S 9146.

*** In september is in stp Anderlues een nieuwe platte wagen opgemerkt, waarvan hier de beschrijving volgt:

- platte wagen op draaistellen;

- opbouw draaistel 1:

de naar de binnenzijde gerichte as is voorzien van kleine, volle wielen; de naar buiten gerichte as van rubbergeveerde SAB-wielen. Beide assen zijn bevestigd op twee langsbalken die zich op ongeveer 15 cm boven de rails bevinden. Op deze langsbalken steunt, via tussenkomst van een primaire vering een dwarsbalk (wiegbalk) die via een centraal geplaatste spil (t.o.v. het draaistel) verbonden is met het onderstel van de wagen. Op beide uiteinden van de dwarsbalk zijn een spiraalveer en een hydraulische demper geplaatst, die verbonden zijn met het onderstel (secundaire ophanging).

- opbouw draaistel 2:

de naar binnen gerichte as is voorzien van kleine volle wielen; de naar buiten gerichte as is verdeeld in twee korte assen, elk voorzien van een rubbergeveerd SAB-wiel. Elk van deze korte assen is via een langsbalk verbonden met de naar binnen gerichte as; op deze langsbalken steunt eveneens een dwarsbalk waarop op zijn beurt weer het onderstel steunt, via spiraalveren en hydraulische dempers. In het midden van de dwarsbalk is een bijkomende schuin geplaatste hydraulische demper gezet, verbonden met het onderstel. Voor de overbrenging van de traktiekrachten zijn twee trekstangen voorzien. Wie kan ons meer vertellen over herkomst, gebruik en doel van deze wagen?

(Waarschijnlijk is dit een testwagen om de twee hierboven beschreven types van draaistellen uit te testen.)

* ART 89 (autorail TRACTOR, dit ondanks de vermelding AR op de wagenkast) is door stp Anderlues terug in rijvaardige toestand gebracht, en sedert begin oktober bij spoorwerken te Trazegnies op lijn 80 weer in gebruik genomen.

* Sinds mei 1980 zijn de diensten van lijn 57 (Charleroi-Sud, Courcelles Trieux) ten dele vervangen door lijn 62 (Charl.sud - Gosselies-Calvaire). In de morgenspits (tot + 8u.30) en in de namiddagspits (vaf + 15u.30) rijdt lijn 57, en die wordt dan tijdens de daluren vervangen door lijn 62. Juist deze lijn 62 was tot op heden een zeldzame verschijning!

* Bijwagens zijn in Henegouwen een zeldzame verschijning geworden. De inzet is schaars, en wat we weten volgt hier: Stp Charleroi zet (waarschijnlijk) nog slechts één bijwagen in de ochtendspits op lijn 41, vertrek + 6u.30.
stp Anderlues: zet nog één bijwagen in op lijn 30;
 ochtendspits vetrek Anderlues 6u.14 n. Bracquegnies;
 vertrek Bracquegnies 7u.23 naar Anderlues.
 namiddag: vertr. Anderlues 14u.44 naar Bracquegn.
 vertrek Bracquegnies 15u.53 nr Anderlues.
stp La Louvière: geen informatie.

* SPOORWERKEN zijn in uitvoering:
 - lijn 90 tussen La Louvière, Binche en Anderlues. Sporen en bovenleiding worden hier volledig vernieuwd. Trams zijn tijdelijk door bussen vervangen.
 - lijn 80 te Trazegnies. Sporen en bovenleiding worden hier over + 6 km vernieuwd. De tramdiensten worden vanaf Roux - Plomcot via lijn 41 omgelegd naar Souvret Forrières en Trazegnies. Via de normale reisweg pendelen bussen.
 - lijn 89 te Fontaine l'Eveque: vanaf de rue de Leernes (eindpunt lijn 63) zullen de sporen over een afstand van ongeveer 2 km. verplaatst worden naar de rechterzijde van de weg, richting Binche.

* Sinds 30 mei is het lichte metronet van Charleroi - met stille trom overigens - verlengd tot de Chaussée de Bruxelles. Op het nieuwe baanvak liggen twee stations: Ouest en Piges. Het oude spoor tussen het viadukt en de nieuwe afrit bij station Piges is buiten dienst gesteld. Het nieuwe spoor wordt bereden door de lijnen 57, 62, 63, 65, 66, 85 en 86. De lijnen 66 en 86 gebruiken het nieuwe spoor enkel in de richting Chéé de Bruxelles omdat ze de ring enkel in die richting berijden. De terugkeer geschiedt via de Chaussée de Mons en het viadukt. De lijnen 65 en 85 berijden het alléén in de richting Charleroi.

* GmW 6100, het dubbelrichtings prototype voor Charleroi, kwam op 14 aug. 80 aan omstreeks 6 u. 's morgens bij de stp Anderlues, waar het sindsdien gestald is. Op beide filmkasten is de tekst "ESSAIS" aangebracht. Proefritten gebeuren op de lijn Charleroi - Anderlues, waarschijnlijk alleen 's nachts.

* Mw S 9159 behoort sinds enkele tijd tot stp Anderlues i.p.v. Charleroi.

* In de maand mei is de ganse bovenleiding van lijn 30 verfrist, en kregen de masten een lichtgroene kleur.

* Te Mariemont is het struikgewas op de spoor-trambedding weggekapt, zodat men nu prachtfoto's kan maken van de tram op de spoorbedding van beneden uit, en omgekeerd van boven naar beneden, als de tram onder de spoorwegbrug draait.

BUURTSPOORWEGEN NAMEN - LUXEMBURG.

Op vrijdag 30 mei 1980 is eindelijk de stelplaats Malonne (Port) weer in dienst genomen. (VeKo 38, blz.16, februari 1980). Vanaf het begin van de zomerdienst worden er 8 bussen ondergebracht; o.a. voor de lijnen 6, 8 en 10, meestal moderne rijtuigen Volvo-Jonckheere, nummers rond 4900.

VeBOV - KOERIER is door volstrekt ongewilde toestanden in vertraging geraakt. Door verschillende omstandigheden zal het onmogelijk zijn deze achterstand op korte termijn in te lopen, zodat wij die wegwerken door van dit nummer een dubbelnummer te maken. Uitzonderlijk uiteraard! Met dank voor uw begrip. Wij maken het echter binnenkort weer goed!

VeBOV - KRANT - VERENIGINGSNIEUWS

Verenigingsadres

Er wordt nog steeds veel briefwisseling naar het oude adres van de voorzitter gestuurd. Daarom wordt hier nogmaals het huidige adres vermeld. Dit luidt: BAGGENSTRAAT 6 te 2200 Antwerpen-Borgerhout.

Bijeenkomsten

Antwerpen-Metropool: Elke derde vrijdagavond in de zaal boven Café De Nieuwe Carnot, Carnotstraat 60, vlakbij het Centraal Station. Vanaf 20 uur.
 17 oktober: Trein en bus in Griekenland door B. Morren.
 21 november: Op reis doorheen China en Hong-Kong, door M. Van Den Eynde.
 19 december: Jaarlijkse veiling.
 16 januari: British Rail door M. Van Den Eynde en W. Janssens.

Brussel-Hoofdstad: Elke tweede vrijdagavond in de prachtige vergaderzaal van het MIVB-PR-Centrum in het metrostation Anneessens, vanaf 20 uur.

- 10 oktober: Trams in Europa door Raf Bonte.
- 14 november: Film en dia's over Stoom in de DDR, door K. Moerenhout en Wouter Janssens.
- 12 december: Roland Delafontaine met dia's over de NMVB.
- 9 januari: Films.

Limburg-Kempen: Elke eerste woensdagavond in de vergaderzaal van de sporthal 'Sport-Inn' te Zolder.

- 1 oktober: Gespreksavond met de Heer Rooyakkers, gewezen stoomlokmachinist van de NMBS
- 5 november: De Spoorwegen in Limburg: vlakbij en toch weinig bekend!
- 3 december: Het museumbedrijf in België: een overzicht van wat NMBS en verenigingen doen voor het behoud van historisch materieel.
- 7 januari: Noorwegen, moeilijk gaat ook. Een tocht door het soms barre maar ook zonnige noorden.

De afdeling Limburg-Kempen heeft ook op de derde woensdagavond om 20 uur in het parochiecentrum van Mol-Ginderbuiten (weg richting Lommel) haar modelbouwbijeenkomsten.

Inlichtingen bij respectievelijk de afdelingsafgevaardigden:
 Antwerpen: E. Heylen, A. Petenlei 71, 2100 Deurne, 031/22.54.10.
 Brabant: W. Janssens, Palmboomstraat 12, 1150 Brussel, 02/735.12.99
 Limburg: R. Vissers, Ezaart 177, 2400 Mol, 014/31.15.45

VeBOV-CENTRUM

Het VeBOV-Centrum, de verenigingswinkel in het Antwerpse metrostation OPERA, onder het kruispunt van de De Keyserlei en de Frankrijklei is geopend elke tweede zaterdagnamiddag (14-18 uur) dus op 11 oktober, 8 november (met modelbouwveiling!), 12 december.

NMBS-reeks 71.

De Heer Casier, Radiostraat 19 te 3700 Tongeren, vraagt goede foto's van de dieselloks reeks 71 in aktie, ten behoeve van de opmaak van een nieuwe VeBOV-Brochure.

Waalse dwarslijn

Naar aanleiding van de inhuldiging op 23 september van het geëlektrificeerde baanvak Bergen-Manage van de Waalse dwarslijn zal de NMBS haar expotrein opstellen in de volgende stations: Bergen: 25, 26, 27, 28, 29 en 30 september; La Louvière: 2, 3, 4 en 6 oktober; Manage: 8, 9, 10 en 11 oktober; 's Gravenbrakel: 14, 15, 16 en 17 en 18 oktober, telkens van 9.30 tot 16.30 uur. Samenstelling: een exporijtuig met de historiek van de elektrifikatie, een M4A-rijtuig met videoprogramma en een GCI-rijtuig.

Spoorwegaalou -KBVVS

Het door onze zustervereniging ingerichte spoorwegaalou gaat dit jaar open op zaterdag 8 november te 14 uur. Het is verder doorlopend open tot en met zondag 23 november van 10 tot 18.30 uur. Wie aan de VeBOV-stand wil meewerken (foto's, voorwerpen, modellen, opstelling), wordt verzocht contact op te nemen met het bestuur.

Modelbouw te Mechelen

De modelbouwvereniging De Pijl richt haar jaarlijkse open-deur dagen in op 8, 9, 10, 11, 15 en 16 november in haar lokalen in het goederenstation te Muizen op de weg van Mechelen naar Leuven, even buiten Mechelen. Te zien: een grote treintafel h0, diverse kleine tafels en spoor-diorama's, een vlooiemarkt.

VeBOV's modelbouwverkoop

Tijdens de gewone jaarlijkse veiling te Antwerpen in december bleek vorig jaar dat modelbouwartikelen moeilijk per opbod te verkopen zijn. Daarom gaat dit jaar de verkoop van modelbouwartikelen (loks, rijtuigen, onderdelen) door in het VeBOV-Centrum en wel tijdens de openingsdag op 8 november. Er worden ten behoeve van onze leden, en indien er nog plaats is, ook voor niet-leden tafels ter beschikking gesteld, waarop ieder zijn eigen materiaal mag vrij verkopen, aan de door hemzelf bepaalde prijzen. De afrekening gebeurt echter bij onze penningmeester, mits aftrek van een te bepalen percent voor de verenigingskas. Iedereen is dus welkom, of men nu slechts enkele rijtuigen wil verkopen, of wel een volledige verzameling met alles deraan. Aangezien onze winkel nu ook weer niet zo groot is, wordt de beschikbare ruimte toegekend in de volgorde van inschrijving. Bij grote interesse wordt de volgende zaterdag ook geopend. De pers zal ingelicht worden over dit initiatief. Opgelet: niet rechtstreeks op de miniaturspoorweg betrekking hebbende materiaal wordt verkocht op de gewone veiling (19/12). Inlichtingen en inschrijving bij de sekretaris. Leden hebben voorrang. Spaar geld, koop bij VeBOV! (Mededeling Min. Ekon. Zaken).

Autobusrondrit Antwerpen

Het is de bedoeling nog eens een autobusrondrit te organiseren. Na de succesvolle rit met ab 82 van De Polder in november '77 zou nu een oude, nog niet herschilderde, bus van de NMVB aan bod komen. De rit wordt gepland, hopelijk in een mooi herfstweertje doorheen de enig mooie Antwerpse noordergemeenten, met name Lillo, Stabroek, het natuurgebied te Kalmthout en de villawijken van Brasschaat. Meer nieuws hierover in ons volgend blad. Voorziene datum: zaterdag 22 november.

Inderdaad, wij ontvangen zopas het akkoord van de NMVB. De rondrit gaat door op zaterdag 22 november. Het vertrek is om 13 uur aan de terminus voor het Kon. Atheneum, Rooseveltpl. in Antwerpen. Prijs: 200 fr. per deelnemer. A;u.b. deelname melden bij de Sekretaris, tel (031) 42.45.74, na 19 uur.

LIDGELDEN 1981.

Ook voor 1981 wordt het lidgeld behouden op 375 fr, of 26 gulden. In dit blad wordt een betalingsformulier bijgevoegd, dat U op de post en bij elke bank kunt gebruiken. Voor Nederland zijn deze formulieren NIET geldig. Onze Nederlandse leden betalen zoals voorheen door storting of overschrijving van het overeenstemmende bedrag op VeBOV-rekening van de RaBo-bank. Dit nummer vindt U op de achter-binnenkant van dit blad. Daar de bijgevoegde formulieren machinaal zijn vervaardigd, komt overal het bedrag van 375 fr. voor. Onze Junior-leden wordt gevraagd dat bedrag te veranderen in 325 fr. Eén ding mag U niet vergeten: A.U.B. vult U op het formulier uw lidmaatschapsnummer in. Voor onze penningmeester betekent dat een zeer aanzienlijke tijdsbesparing! En als U dan zo vlug mogelijk, en in ieder geval vóór 15 feb.81 dat bedrag wil overmaken, dan loopt alles op wieltjes.

OPZEGGEN LIDMAATSCHAP.

Personen die het lidmaatschap wensen op te zeggen worden verzocht dat schriftelijk te doen op het sekretariaat van VeBOV, Pachthoevelaan 33, 2070 - Ekeren, en wel vóór 1 dec. 1980, cfr. art 9 van de statuten. Indien zulks niet gebeurt voor de gestelde datum zijn zij gehouden hun bijdrage over 1981 te voldoen, overeenkomstig art. 12 a van de statuten. Uiteraard rekenen wij op uw aller trouw.

ABONNEMENTEN OP TIJDSCHRIFTEN.

Onze leden die via de VeBOV geabonneerd zijn op het Erngelse tijdschrift "Modern Tramways", en die dat abonnement wensen verder te laten lopen over 1981, worden verzocht hun abonnementsgeld voor dat tijdschrift op onze rekening over te maken, uiterlijk 20 november! Onze penningmeester zal op 23 nov. a.s. een betaling doen, zodat uw abonnement verder loopt. Indien wij later betalen, bestaat de kans dat het januari-nummer niet wordt doorgezonden. De prijs is vastgesteld als volgt:

Modern Tramway 1981: 405 fr;

Modern Tramway + Tramway Review (4 x per jaar) 505 fr.

Bij overschrijving duidelijk lidnummer en de reden van betaling vermelden a.u.b. Indien U, om welke reden dan ook, verwacht dat uw betaling te laat zou kunnen binnenkomen, gelieve dan PER BRIEF de penningmeester in te lichten dat uw betaling gedaan is, en tevens de reden ervan te vermelden. Dan kan hij voort werken. Voor nieuwe abonnees geldt dezelfde werkwijze.

Voor wat betreft de abonnementen op Het Spoor en Onze Buurtspoorwegen, zullen de bedragen in het volgend blad worden medegedeeld.

VeBOV - KALENDER 1981.

Onze kalender blijkt een goede ontvangst te kennen bij onze leden, in zoverre dat een aantal leden reeds een betaling hebben gedaan voor de editie 1981. Omstreeks het tijdstip dat U dit blad ontvangt, zal ook de kalender ter beschikking zijn, en wordt die vanzelfsprekend verzonden aan diegenen die hem reeds besteld hebben. De ledenprijs is 100 fr, en niet leden betalen 120 fr. Voor verzending per post dienen de verzendingskosten bij uw betaling te worden gevoegd, zijnde 20 fr. Voor Nederland zijn de prijzen 7 en 8,50 fl., voor postverzending te verhogen met 1,50 fl. Een nuttig en voordelig kadootje ligt hier voor het grijpen. Wij zouden graag willen dat daar ook eens wordt aan gedacht. Jaarlijks blijven ongeveer 200 stuks over. Die worden dan wel aan halve prijs verkocht, maar het kan anders ook. Met een geringe inspanning kan daaraan verholpen worden.

OVER FOTO'S GESPROKEN.

Twee prachtige reeksen foto's zijn toegevoegd aan de lijst van de VeBOV-Uitgaven. Deze foto's zijn uitgebracht op het internationaal postkaartformaat. Elke reeks is samengesteld uit acht foto's, en te verkrijgen aan 150 fr. per reeks. Voor verzending langs de post wordt 20 fr. ekstra gevraagd. Voor Nederland: 10 en 12 fl. Bij bestelling duidelijk het verlangde vermelden!

Reeks A 2, lijn 2 van de MIVA, Antwerpen.

- foto 1: 4531/2 + bw 16.. Kruispunt Harmonie, trolley, 30 dec. '65;
 2: 4539/2, 4552/2 en 3493/12 in oude stp Hob., 25 jan. 66
 3: 6403/2 (panto) J.v.Rijswijcklaan in mist, 8 feb. 1975;
 4: 4408/2+1660, Bouwcentrum, id, met panto, 7 dec. 1974;
 5: Afscheidsrit oude trams lijn 2, Harmonie, 7384+7387/2,
 6: 2006/2, Meir,+ Boerentoren, 26 juni 1966.; 115 mrt. 1975.
 7: achterzijde 2065/2 Oml. E 3/J.v.Rijsw. + fontein. 18.6.66
 8: 2066/2d'Urselstr. achter kerk Hob. 28 april 1974.

LET OP: Deze reeks is al verkocht in het VeBOV-Centrum, en enkele reeksen dragen op de achterzijde een nummer dat NIET overeenstemt met de nummers hierboven. Voorzichtig dus als U deze gegevens aanvult.

Reeks B 40, lijn 40 van de MIVB- Brussel.

- foto 1: 7013/40, Madouplein, (troll.) r. Laken. 12 nov. 67;
 2: 5013/40, eigen baan in Bos bij Vier Aemen, 8 april 68;
 3: 1196/40+2179, Woluwe-brug, r. Terv. 8 april 1968;
 4: 5010/40, Corregiostraat, r. 9 april 1968;
 5: 5019/40, Tervurenln/Menapiërsstr. r. Laken, 9 april 68
 6: 5016/40, Ambiorixplantsoen/K.Martelstr., 9 april 68;
 7: 1345/40+ 748, Belliardstraat, 9 april 1968;
 8: 1316/40+2153, Jan Breydelstraat, 9 april 1968.

100 JAAR TRAMEXPLOITATIE TE ANTWERPEN EN RANDGEMEENTEN.

Het werk van de hand van E. Keutgens, in de zeventigerjaren verschenen was geheel uitgeput. Het omvatte twee delen. De MIVA heeft echter een heruitgave van dit werk uitgebracht, herzien en aangevuld tot op 1 jan.80. Beide delen zijn nu tot één geheel gebundeld, en voorzien van kleurenfoto's alsmede een groot aantal zwart-wit foto's. Voor diegenen die op een heruitgave hebben gehoopt is nu het ogenblik aangebroken om tot aanschaffing over te gaan. De prijs is vastgesteld op 1990 fr. Vanaf nu kunt U deze prima brok geschiedenis bekomen in het VeBOV-Centrum. Wij komen hierop nog terug.

DE BUURTSPOORWEGEN IN WEST-VLAANDEREN.

Na het verschijnen van de geschiedenis van de Buurtspoorwegen in Antwerpen, Limburg en Oost-Vlaanderen, komt in december West-Vlaanderen aan de beurt. Antwerpen kreeg een herdruk, maar daar blijven slechts een dertigtal werken van over. Van Limburg rest er niets meer, en van Oost-Vlaanderen heeft de VeBOV alléén nog vijftien exemplaren ter beschikking. De rest is uitverkocht! Het is mogelijk vanaf nu uw nummer te laten voorbehouden over de NMVB-West-Vlaanderen in het VeBOV-Centrum, of per brief. Het ziet er naar uit dat ook deze uitgave vrij vlug zal zijn uitverkocht. Reserveren of bestellen is dus aan te raden. Wij komen er in ons volgend nummer op terug, en hopelijk kunnen wij het U aanbieden in het VeCe op 13 december. Als eindejaarskado een ruime attentie. Wij hebben ons ruim voorzien...

DE GULDEN JAREN.

Het tweede deel van de geschiedenis van de Brusselse tram, dat vorig jaar is aangekondigd, is nog niet verschenen. De firma die voor het graveerwerk moest instaan, is onverwacht over de kop gegaan, zodat naar een nieuwe graveur moest worden uitgezien. Zulke dingen brengen vertraging met zich, zodat deze vertraging een reden heeft. Niettemin hoopt men bij de MIVB omstreeks nieuwjaar, het tweede deel ter beschikking te kunnen stellen. Het eerste deel is op dit ogenblik uitverkocht in het VeBOV-Centrum. Bij het verschijnen van het tweede deel zullen wij terug voorzien in het eerste deel, voor wie daar belangstelling mocht voor hebben. Van het tweede deel zal ook een aantal exemplaren bij ons leverbaar zijn.

DE LIMBURGSE BUURTRAM.

Bij de Europese Bibliotheek in Zaltbommel verscheen een nieuw deeltje in de reeks over Belgische trams. Vandaag "De Limburgse Buurtram in beeld", van de hand van Andre ver Elst. 116 foto's brengen ons een vrij goed beeld van het trangebeuren in de provincie Limburg. Een gebeuren dat in vergelijking met andere provincies van korte duur is geweest, en waar bijgevolg niet zo heel veel foto's van te vinden zijn. Deze verzameling foto's van verschillende gekende auteurs loont de moeite om ze te bezitten. De onderschriften worden in sommige gevallen beter niet gelezen, en dat is jammer. Wij krijgen de indruk dat de kwantiteit de kwaliteit overheerst, dat de produktiedrang de kennis overtroeft. De auteur zou daaraan beslist meer aandacht moeten besteden. Alle foto's zijn niet even goed, maar dat is voor de hand liggend. Omwille van de documentaire waarde der foto's zou dit werkje in elk Limburgs gezin moeten te vinden zijn. De prijs is 450 fr. en de uitgave is in het VeBOV-Centrum te bekomen.

STOOM IN DE BREESAAP.

Dit is geen nieuwe soort van aap, maar een werkje dat handelt over de stoomlokomotieven in dienst bij de Hoogovens IJmuiden. De eerste hoogoven is gebouwd geworden in het Duinengebied de Breesaap, ten noorden van de havengeul te IJmuiden. Gedurende 42 jaar is daar stoomtraktie geweest. Dit werkje, uitgegeven bij De Alk te Alkmaar, voorziet in de geschiedenis van het wel en wee van deze lokomotieven. Achteraan in het werk is een overzichtelijke lijst van de stoomloks in dienst bij de Kon. Ned. Hoogovens en Staal fabrieken - IJmuiden, evenals rijtuigen en wagens voor personenvervoer in dit bedrijf. De auteur C.A. Van Lieshout heeft talrijke foto's aangewend om het werk te illustreren. Voor de prijs, 165 fr. moet U het niet laten, en kennis omtrent het leven in een groot-bedrijf is zo meege-nomen. Te verkrijgen in het VeBOV-Centrum.

MUSEUMLIJNEN IN EUROPA.

van Gerard Stoer, verscheen bij dezelfde uitgeverij in de reeks Grote Alken. Op 144 bladzijden (13 x 18) wordt een vlot overzicht gegeven van wat er op het gebied van museumlijnen rolt en bolt in Europa en daarbuiten. Talrijke, zeer mooie foto's verrijken het werk, en voeren het op tot een haast onmisbare gids. Nederland en België, die ons uiteraard het meest interesseren, zijn goed vertegenwoordigd in woord en beeld. Ga vooral nooit op reis zonder deze gids in uw bagage. Te bekomen in het VeBOV-Centrum aan 250 fr. De ALK is in België vertegenwoordigd door HeideLand, Grote Merkt 1, 3500 - Hasselt.