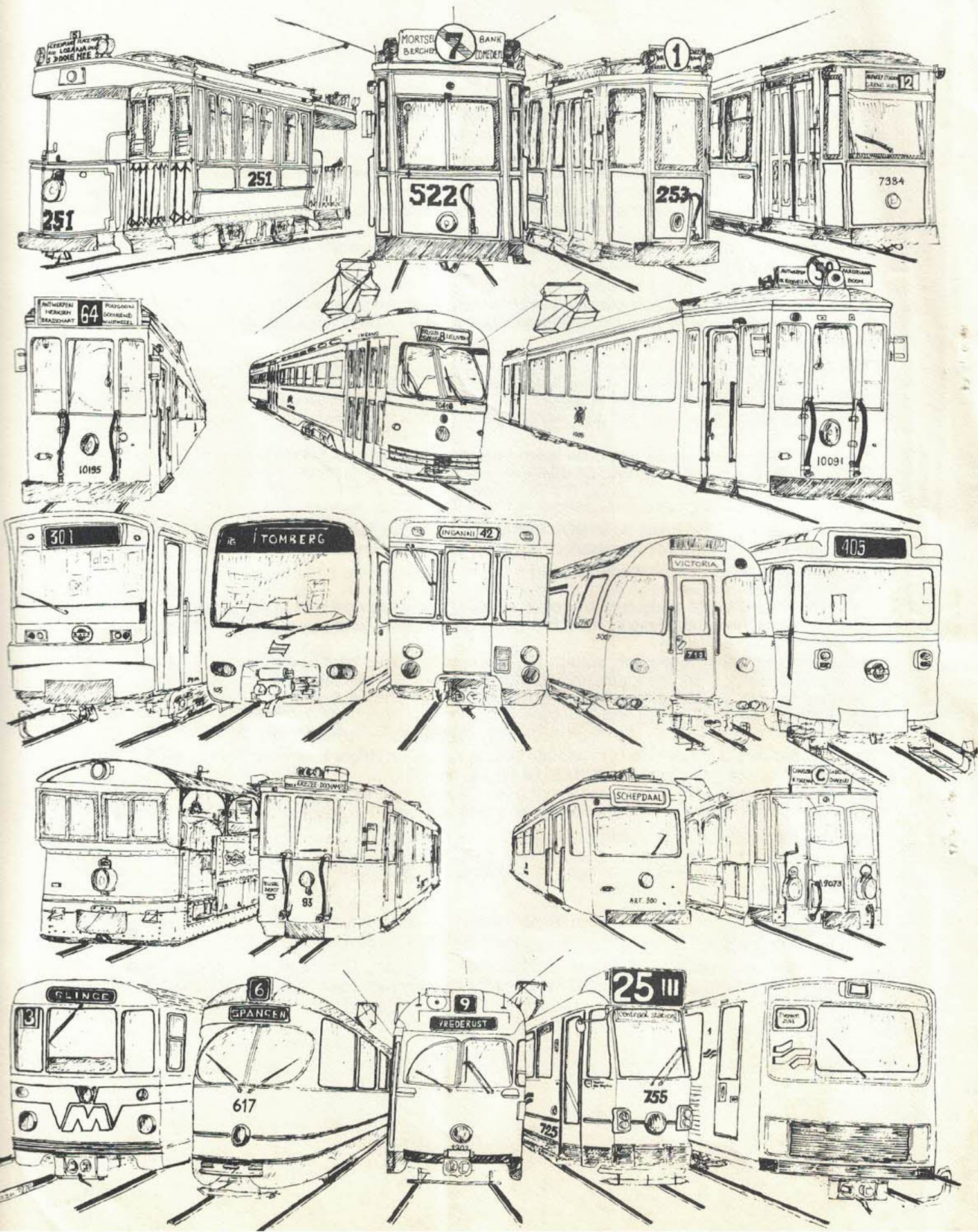


maandblad van de Vereniging voor Belangstellenden in het Openbaar Vervoer

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 vermeld mogen slechts worden overgenomen mits schriftelijke en voorafgaande toestemming van de redactie. Bronvermelding is steeds vereist.

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

Redactie: R. Bastaens en F. Geens.

Hoofdredactie en verantwoordelijke uitgever:

Roger Bastaens, Baggenstraat 6, B-2200-Antwerpen-Borgerhout.
Telefoon:(031) 36.04.92, nà 18 uur.

Problemen - I.

Het is ons wel voldoende bekend dat de MIVA alle nodige maatregelen treft om het de reiziger aangenaam te maken. Daartoe is geen moeite te veel, en zo hoort het ook. Verrassend was dan ook te moeten vaststellen dat sedert enkele weken een aantal rijtuigen in personendienst lustig rondtoert waarin één of meerdere zitplaatsen ontbreken. Reizigers die instappen denken dan dat er nog een plaatsje vrij is, en reppen zich naar het verlangde objekt: stoel. Dan ziet U de ogen groter worden, en de gezichten langer, want de stoel die daar hoort te zijn, is er niet! Men tracht zich een houding aan te meten, en het gemor begint. Gemor tegen de omstaanders en tegen de bestuurder, die het ook niet kunnen helpen.

Kan dat nu allemaal zo maar? 't Zal wel moeten nemen we aan. Oorzaken? In eerste plaats zijn er de messen- en viltstift-helden die hun gramschap, of verveling, moeten botwerken op weerloze dingen, waaronder ook de andere reizigers moeten worden geteld. In de tweede plaats is er gebrek aan geld, tijd en wellicht personeel. Bezuinigen en hard werken gaan dus blijkbaar niet altijd hand in hand.

Hieruit mag blijken waartoe een algemene maatregel - voor iedereen dezelfde - kan leiden. We willen niet geloven dat de MIVA het zo wenst, en we hebben er ook niet naar gevraagd, maar we zijn ervan overtuigd dat als de middelen het toelaten, zulke toestanden zich niet voordoen, daarvoor kennen we de "Grote Hondstraat" maar al te goed.

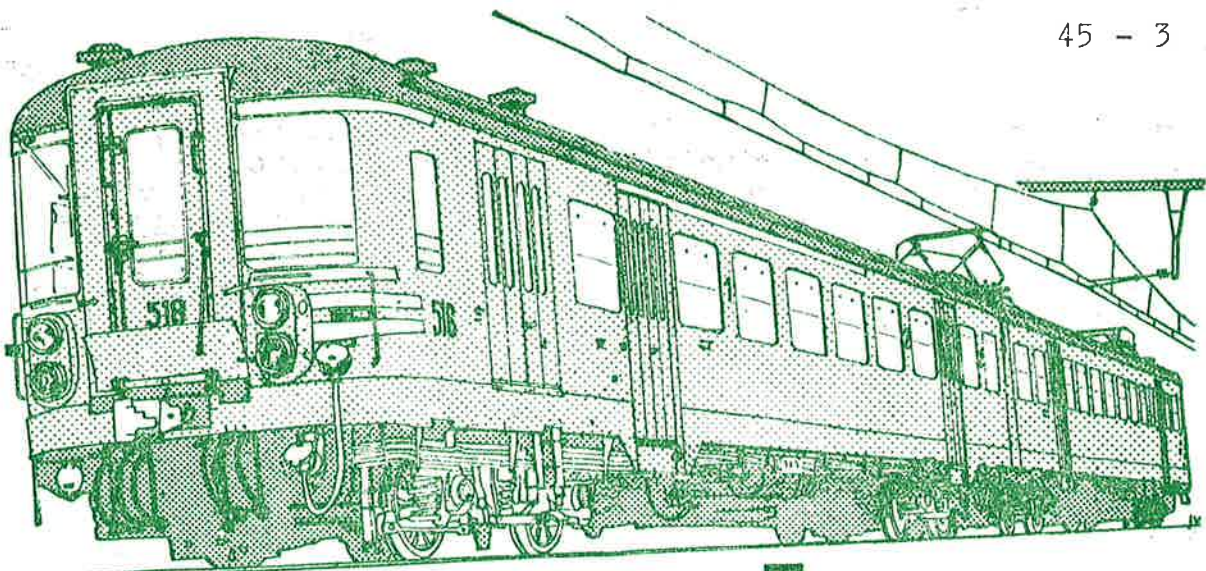
De fout zal wel elders liggen. Wij kunnen ons, samen met de reizigers alleen maar troosten met de idee dat het nog erger zou kunnen. Inderdaad, als een wagen niet in orde is zou men hem kunnen binnenhouden. Als dat niet gebeurt mag daar alléén al de goede wil van de MIVA uit blijken.

We hopen alleen maar dat de verantwoordelijke instanties buiten Antwerpen de ogen zullen openen, en mensen die willen werken ook laten werken zoals dat hoort. Bezuinigen is één zaak, maar verantwoord bezuinigen is er een gans andere. In de pers hebben wij van dit euvel nog niets gelezen. Rijden die jongens niet meer met de tram?

Problemen - II

Dat tijdens de uitvoering van grote werken geregeld hindernissen opduiken, is bekend en welhaast niet te vermijden. Als de NMBS lijnen elektrificeert is dat een reden tot tevredenheid, én van de NMBS, én van de reizigers om wie het ten slotte te doen is. Als daarbij ernstige belemmeringen in de dienst voorkomen, kunnen we dat spijtig vinden, maar ergens vinden we het éven vanzelfsprekend. Wat nog niet wegneemt dat deze ongemakken bepaald hinderend en zenuwslopend kunnen worden.

Op dit ogenblik werkt de NMBS o.a. aan het onder de draad brengen van lijn 16 (en 14) Antwerpen - Lier - Aarschot. Dagelijkse reizigers beklagen er zich echter over dat treinen die op het voorziené uur vertrekken in Aarschot, met 15 à 20 minuten vertraging aankomen in Antwerpen CS, en dit ondanks het feit dat in sommige gevallen de treinen in Lier nog op uur vertrokken zijn. Wat daar nu als ergerlijk ervaren wordt, is het feit dat zulks nagenoeg elke dag gebeurt, en dat de vertragingen ontstaan op het ogenblik dat de werkploegen nog niet zijn begonnen. Met alle begrip voor de toestand, maar het moet voor de werknemer wel moeilijk zijn, zijn werkgever ervan te overtuigen dat hij echt wel op tijd van huis gaat! En dan is het materieel weer de oorzaak van ongenoegen bij de reizigers, die zich ernstig beklagen over de toestand der rijtuigen. Haast alle treinen op deze lijn zijn samengesteld uit M 1-rijtuigen. Ieder van ons weet dat juist deze wagens aan vervanging toe zijn. Er gaat geen dag voorbij zonder dat er één of ander stel hinder ondervindt van de deuren. Die gaan ofwel niet open, ofwel sluiten ze niet meer. Op haast elk platform vindt men de stukgeslagen ruitjes. Het is wel zo dat 's avonds weer nieuwe ruitjes zijn geplaatst, maar dat neemt de storing niet weg. Vorige week stond in Antwerpen CS een trein vertrekkenklaar naar Aarschot. Een niet gering aantal mensen voor Mortsel, Boechout en Lier bevindt zich onder de reizigers. Meteen klappen de deuren voortijdig dicht en niemand kan er meer in of uit. De trein voor Hasselt vertrekt enkele minuten later, maar niemand zegt dat hij vóór die van Aarschot zal vertrekken, zodat reizigers tussen Antwerpen en Lier aan hun lot worden overgelaten. Dat is dan meteen het derde klachtenpunt: de voorlichting van de reizigers. Antwerpen-CS en Berchem beschikken over degelijke geluidsinstallaties, maar reizigers van tweemaal-per-dag beweren dat ze slecht worden gebruikt. Men laat, vooral tijdens de spitsuren, de reiziger aan zijn lot over. Had men in bovengenoemd geval gebruik gemaakt van de mogelijkheden, dan had een aantal reizigers - via de pakwagendeur! - de trein naar Aarschot kunnen verlaten, en deze naar Hasselt nemen. Dat is echter niet gebeurd. Twee weken geleden, op een zondag, in Berchem. De omnibustrein naar Brussel heeft vertraging. Niemand zegt wat. Eindelijk komt er een trein aan, op spoor 9. Mensen stappen in, en net als de trein vertrokken is, meldt de omroeper dat de stoptrein naar Brussel in aantocht is, die even later dan ook stopt. De reizigers zijn dus allemaal, zonder het te weten, op een direkte trein naar Mechelen gestapt. Vorige zondag, 23 nov- hangt in Mortsel een beicht uit, dat tussen 8 en 16u. geen treinen in het station zullen stoppen. Iemand neemt zijn fiets en rijdt naar Berchem, om daar de trein naar Heist op de Berg te nemen. Om iets na twee uur in de namiddag komt hij terug, en de trein stopt in Mortsel. Hij moet dus verder naar Berchem om zijn fiets op te halen! Dat zijn ergerlijke feiten. Kan men daat in Brussel echt niets aan doen?



spoorslags

SPOREN DOOR DE WETSTRAAT

Aan de Minister van Verkeerswezen worden vaak door onze verkozenen toch wel interessante vragen gesteld. We wensen U graag hieronder een keuze te geven van datgene wat we kras opgetekend hebben. En, we moeten het toegeven: vooral de Limburgse parlementairen laten zich niet onbetuigd. Zou dit er op wijzen dat in deze kontreien het openbaar vervoer toch wel sterk te wensen over laat?

Zo werd gevraagd of het, in 'samenhang met de voorziene elektrifikatie van de lijn Mol-Neerpelt, niet wenselijk is het baanvak Neerpelt-Hamont/Achel open te stellen voor reizigersvervoer. Maar net zoals de NMBS zich blijft verzetten tegen een rechtstreekse verbinding tussen Antwerpen en Limburg met het Roergebied (zogenaamde IJzeren Rijn) schijnt ook deze vraag geen gunstig gevolg te kunnen hebben. De minister antwoordt namelijk dat een openstelling van het vak Neerpelt-Hamont voor reizigerstreinen een investering zou vergen van 50 miljoen. Men acht immers ook dan de elektrifikatie van dit vak nodig! Hamont betekent trouwens een 'onvoldoend belangrijk concentratiepunt om als eindpunt van een reizigersdienst te fungeren'. De bediening van Hamont ligt zodanig beter binnen de opdracht van de N.M.V.B., aldus de minister. En daarmee kunnen jullie het weeral doen, ginder in Limburg.

Ook in een andere hoek van Vlaanderen, de Westhoek, mag men verder genieten van de diensten van de NMVB. Sinds de elektrifikatie van lijn 75 werden namelijk zeven stopplaatsen afgeschaft, namelijk Sint-Denijs-Westrem, Astene, Destelgem e.a. Een parlementair vroeg waarom ook hier, net zoals op lijn 59, geen 'ophaaltreinen' kunnen ingelegd worden om de bediening van deze tussenliggende stations te verzekeren.

En precies op deze vraag kwam nu een zeer belangwekkend, we zouden zeggen kwasi principiëel antwoord. We citeren: 'Streekvervoer via het spoor is slechts verantwoord op voorwaarde dat een voldoende aantal grote woonkernen dicht bij het spoor aansluiten. Daar zulks voor het baanvak Deinzé-Kortrijk niet het geval is, lijkt dit gedeelte van de lijn 75 mij minder geschikt voor stoptreinen'.

Wat nu die N.M.V.B. betreft, weet iedereen dat vooral tijdens de weekeindes de diensten ingekrompen werden. Op een vraag in dit verband deelde de minister mee: 'De besparingen bij de NMVB die een rechtstreekse weerslag hebben voor de reizigers (verminderde exploitatie op de weekeindes) steunen op het volgende: a) Teoretische studies:-

- De verminderde diensten op weekeindes hebben in principe enkel een weerslag op de vrijetijdsverplaatsingen van de bevolking.
- Voor elke streek werd een hoogste bedieningsniveau voor de weekeindes vastgelegd. Dit wordt uitgedrukt in een procentuele verhouding ten opzichte van de weekdiensten: 45% op zaterdag en 33% op zondag.
- De vermindering gebeurt enkel op de meest frekwente bediende lijnen.

b) Praktisch onderzoek:

Voor alle lijnen met een frekwentie vanaf één rit per uur en meer werd op basis van het aantal vervoerde reizigers nagagaan of de frekwentie kan verlaagd worden. Dit gebeurde met inachtnaam van het principe dat alle bestaande verplaatsingen mogelijk dienden te blijven, en dat de frekwentievermindering geen aanleiding mocht geven tot overbelaste bussen.

Deze maatregel schijnt overigens een globale besparing te betekenen van 225 miljoen. Het deficit van de NMVB blijkt ruim 5 miljard te zijn. Op de kop, pardon het hoofd, van de reiziger wordt dus een druppel op de gloeiende plaat gesmeten!

- f -

SPOORBOEKJE BUITENLAND

De Heer De Schuyter uit Pittem wijst ons, of beter de NMBS, op het ontbreken in het spoorboekje buitenland van twee diensten waaronder een TEE-verbinding, die niet opgenomen zijn. Het betreft:

dienst 1 : de nieuwe TEE-verbinding Parijs-Nantes, genaamd Jules Verne. Van maandag tot vrijdag wordt als volgt gereden:

TEE 31		TEE 30
19.03	}	PARIS (Montparnasse) 9.32
21.31/21.32		ANGERS 7.04/7.05
22.20		NANTES 6.15

dienst 2 : de trein met toeslag, 1/2° klasse, genaamd 'Montaigne'. rijdt met een topsnelheid van 200/uur tussen Parijs (Austerlitz) en Bordeaux.
 Trein 163 (N6): Paris 17.00 - Bordeaux 21.05 uur
 Trein 162 (N7): Bordeaux 6.00 - Paris 10.05.

Vermelden we nog dat er voor volgende zomer uitbreidingen te verwachten zijn van het aanbod van de zomertreinen 'Vlaanderen-Riviera' (11 bijkomende ritten), Camino-Azul zijnde Brussel-Port-Bou, die meer weken zal rijden. Ook worden de treinen 233 en 234 (Parijs-Kopenhagen) dan genaamd: 'Nord Express'.

STATISTIEKStelplaatswijzigingen

<u>Lok van</u>	<u>naar</u>	<u>op</u>	
4307 Kortrijk	Bertrix	25-07-80	in leen
4330 Stockem	Bertrix	20-08-80	
4331 Stockem	Bertrix	20-08-80	
4332 Stockem	Bertrix	20-08-80	
4509 Haine-St-Pierre	Bertrix	29-09-80	
5101 CW Salzannes	Kortrijk	10-10-80	pas na heropbouw
5505 Montzen	Jemelle	11-07-80	
5536 Jemelle	Montzen	11-07-80	
5921 Haine-St-Pierre	Antwerpen-Dam	29-09-80	
6013 Merelbeke	Monceau	02-06-80	
6028 St-Ghislain	Monceau	29-09-80	
6031 St-Ghislain	Merelbeke	29-09-80	
6051 St-Ghislain	Ronet	03-06-80	
6056 Ronet	Hasselt	04-06-80	uit leen
6211 Kortrijk	Merelbeke	01-06-80	
6235 Dendermonde	Merelbeke	01-06-80	
6237 Dendermonde	Merelbeke	01-06-80	
6305 Haine-St-Pierre	Kortrijk	19-09-80	op papier
Haine-St-Pierre	Doornik	10-10-80	
6314 Haine-St-Pierre	Aat	29-09-80	
6317 Haine-St-Pierre	Aarschot	29-09-80	
6328 Dendermonde	Merelbeke	01-06-80	
7333 Haine-St-Pierre	Monceau	09-05-80	
7374 Kinkempois	Monceau	27-05-80	
8029 Merelbeke	Schaarbeek	03-06-80	in leen
Schaarbeek	Merelbeke	28-06-80	uit leen
8433 Oostende	Haine-St-Pierre	01-06-80	
8468 Antwerpen-Dam	Leuven	17-09-80	in leen
8470 Antwerpen-Dam	Leuven	17-09-80	in leen
9152 Merelbeke	Leuven	08-09-80	in leen

Leveringen

742 : 14-01-80	743 : 14-01-80	744 : 29-01-80
745 : 29-01-80	746 : 13-02-80	747 : 13-02-80
748 : 28-02-80	749 : 28-02-80	750 : 28-02-80
751 : 10-03-80	752 : 25-03-80	753 : 25-03-80
754 : 03-04-80	755 : 23-04-80	756 : 23-04-80
757 : 23-04-80	758 : 06-05-80	759 : 28-05-80
760 : 28-05-80	761 : 09-06-80	762 : 09-06-80
763 : 23-06-80	764 : 23-06-80	765 : 10-07-80
766 : 10-07-80	767 : 16-07-80	768 : 16-07-80

Buitendienststellingen

5001 : 27-06-80 wordt heropgebouwd als reeks 51
 7102/7104/7105 : 27-06-80
 8102 : 27-06-80

AKTUELE BERICHTENType

15 : De huidige winterdienst wijzigde praktisch niets aan de inzet van deze reeks. Nieuw is wel de inzet voor de trein 776 Brussel-Luik. Verder staan de vier TEE-treinen Brussel-Amsterdam nog steeds op het programma van de 15-en.

Type

- 16 : Nadat al 7 van de 8 loks uit deze reeks in gele livrei gebracht werden, is nu ook de laatste blauwe - de 1605 - te Mechelen voor een grote revisie. Deze machine zal echter in de nieuwe blauw-gele **schildering** buitenkomen!
- 20 : De eerste lok in de nieuwe kleurencombinatie, de 2006, is nog steeds niet in dienst en wacht te Ronet nog op een as. Deze CB-lok (wat niets met zenders te maken heeft, maar wel met de asindeling: één draaistel met twee assen, één met drie assen), zou einde oktober hersteld moeten zijn. Intussen is wel al een tweede lok in de nieuwe livrei verschenen, we vermoeden de 2008. Voor deze reeks bleef het inzetgebied ook gelijk. Wegens de blijvende technische moeilijkheden zijn er echter konstant 10 tot 12 machines defekt.
- 22 : Als eerste lok in het nieuwe kleurenpatroon komt de 2220 eind oktober op de baan. Ondanks de verderschrijdende elektrifikaties ook hier geen wijziging in het inzetgebied.
- 25 : Reeds 12 loks zijn al gedeeltelijk omgebouwd met de trek-duwinrichting, doch slechts drie machines bezitten reeds de volledige uitrusting. Eind oktober zouden de eerste testritten moeten plaatsgevonden hebben. Deze waren voorzien op de lijnen 12 Antwerpen-Essen en op 59 Antwerpen-Gent. Anderzijds wordt bij wijze van proef ook één combinatie uitgerust met een zogenaamde multiplex-inrichting. Deze maakt het mogelijk alle stuurorganen over slechts twee freindraden over te brengen, dankzij de omzetting van de signalen in frekwentiemodulatie. Het is de bedoeling deze trek-duweenheden in te zetten, vanaf januari 1981 als semi-direkte treinen tussen Antwerpen-Aarschot-Leuven. Daartoe zijn drie stellen nodig, plus één reserve.
- 28 : Na kortstondige moeilijkheden met deze reeks zijn de drie loks weer vol in dienst gekomen en schenken ze terug volledige voldoening.
- 29 : In de winterregeling kregen deze machines een eigen reeks met 6 lokomotieven met enkel goederendiensten tussen Charleroi en Antwerpen/Schaarbeek enerzijds en Jeumont anderzijds. Interessant hierbij zijn de treinen 36850/38751 Ronet-Feluy-zone - Monceau. Te Ecaussinnes verandert de lok daarbij van front teneinde naar Feluy te kunnen rijden, waar aankomst om 9.55 uur. Op maandag rijdt de 29 de omnibustreinen 6262, 6213, 6265 en 6216 tussen Charleroi en Namen. Uit de eerste waarnemingen mag opgemerkt worden dat deze reeks zijn plan zeer regelmatig rijdt, doch dat het ook wel voorkomt dat loks van type 23 de diensten verzekeren. Anderzijds gaan er geruchten dat de machines van reeks 29 vanaf mei 1981 de omnibustreinen Charleroi-Brussel aan de trekhaak zouden nemen, om zo stellen van lijn 124 vrij te maken voor inzet op de verbindingen tussen Antwerpen en Aarschot als omnibus en tussen Lokeren en Dendermonde. De 2911 tenslotte staat nog steeds afgesteld te Ronet.

Type

- 40 : Met de elektrifikatie van de lijn 16 zouden de 40-ers van de verbinding Hasselt-Antwerpen verdwijnen en enkel nog ingezet worden in de omgeving van Kortrijk. Na de elektrifikatie van de lijn 75/78 zouden deze stellen - waarmede men steeds meer moeilijkheden ondervindt - buiten dienst gesteld worden.
- 43 : Zoals te verwachten was gaf Stockem zijn reeks met de stellen 43 op en de aanwezige stellen, de 4330, 4331 en 4332 gingen over naar Bertrix. Ook de diensten gingen naar deze stelplaats over.
- 45 : Door de indienstname van de elektrische lijn La Louvière-Mons kwamen er te Haine-St-Pierre verscheidene stellen vrij. Als eerste ging de 4509 naar Bertrix om daar het tekort aan stellen te verlichten. Anderzijds kregen de stellen van Haine-St-Pierre een dienst bij, namelijk de pendeldiensten tussen La Louvière en Binche in aansluiting met de elektrische treinen Brussel-La Louvière.
- 50 : De ombouw van de 5001 is praktisch beëindigd en waarschijnlijk kwam deze machine einde oktober als 5101 terug op de lijn. Nieuwe stelplaats is Kortrijk.
- 55 : De 5526 is zopas in Salzinnes onder handen genomen. Hij kreeg hierbij echter geen nieuwe alternator voor de elektrische treinverwarming. Hij kwam wel geel-groen uit.
- 59 : Tegen de verwachtingen in behield Haine-St-Pierre zijn effectief aan machines reeks 59 en blijven deze loks ingezet tussen Brussel en Binche, althans in de spitsuren. Verdere diensten worden gereden tussen Gent en Charleroi in goederendienst. Alleen de 5921 werd aan Antwerpen-Dam afgestaan. Een nieuwe dienst voor Merelbeke is de dagelijkse kolen-trein van Merelbeke naar de elektriciteitscentrale van Ruien. Het traject is hierbij: Merelbeke-De Pinte-Oudenaarde-Leupegem-Ruien. De proefrit op 3 september had echter wel plaats met de 6278 op kop.
- 60 : Het einde van deze machines begint zich stilaan af te tekenen waarbij Merelbeke als laatste roestplaats zal dienen. De overtollige machines van andere stelplaatsen worden immers naar hier overgebracht en in oktober stonden er al circa 10 machines van reeks 60 in netreserve. Anderzijds brandde de 6012 uit en een herstelling (kostprijs 1 miljoen) wordt waarschijnlijk niet ondernomen.
- 62 : Een uitverkoop aan 62-ers hield men te Haine-St-Pierre einde september. Drie machines vertrokken naar andere onderkomens. Vermelden we ook dat de 6317 nu de eerste lok te Aarschot is met de oorspronkelijke schildering. Nochtans zal deze stelplaats einde 1981 zijn machines aan Hasselt afstaan en ophouden met loks te herbergen.
- 64 : Officiëel is nu dat deze reeks - na de elektrifikatie van de verbinding Aarschot-Hasselt-buiten dienst zal gesteld worden. Dit laatste inzetjaar bedienen de machines voornamelijk de trajecten naar Leuven, As en Luik-Tongeren. Vervangen zullen deze loks worden door de vrijgekomen machines van Aarschot.

Type

- 66 : Reeds tweemaal was de 6602 voor proeven te Antwerpen-Dam en hierdoor is het nu vast komen te staan dat dezz machines, na hun ombouw, te Antwerpen-Dam zullen gestationeerd worden. Nochtans verloopt de ombouw van de 6603 zeer traag zodat een herverschijning niet te verwachten is voor het einde van het jaar.
- 70 : Deze reeks heeft ongewijzigde diensten. De vele baantreinen voor de werken aan de elektrifikaties vormen evenwel een immer veranderend inzetgebied.
- 84 : Voor spoor- en ballsstwerken op de lijn 139 werden de 8468 en 8470 van Antwerpen aan Leuven uitgeleend.
- 91 : Een andere uitlening vormt de 9152 die nu in de CW Leuven de rangeringen van een 84-er overneemt. De terugkeer naar Merelbeke wordt tegen einde 1980 verwacht.

CW MECHELEN

Op 20 oktober 1980 werden in de CW Mechelen de volgende types opgemerkt met ongevalschade:

- stel 822, volledig, na het ongeval te Haasdonk
 - stel 533, na een frontale botsing
 - stel 269
 - dieselmotorwagens 4329 en 4335 na frontale botsingen.
- Voor herziening of herstelling stonden binnen: de HLE's 2323 (na ongeval te Leuven in februari '80), de 2322, de 1605, de 2557 (kwestie Kapellen), en de 2507.

REEKS 18

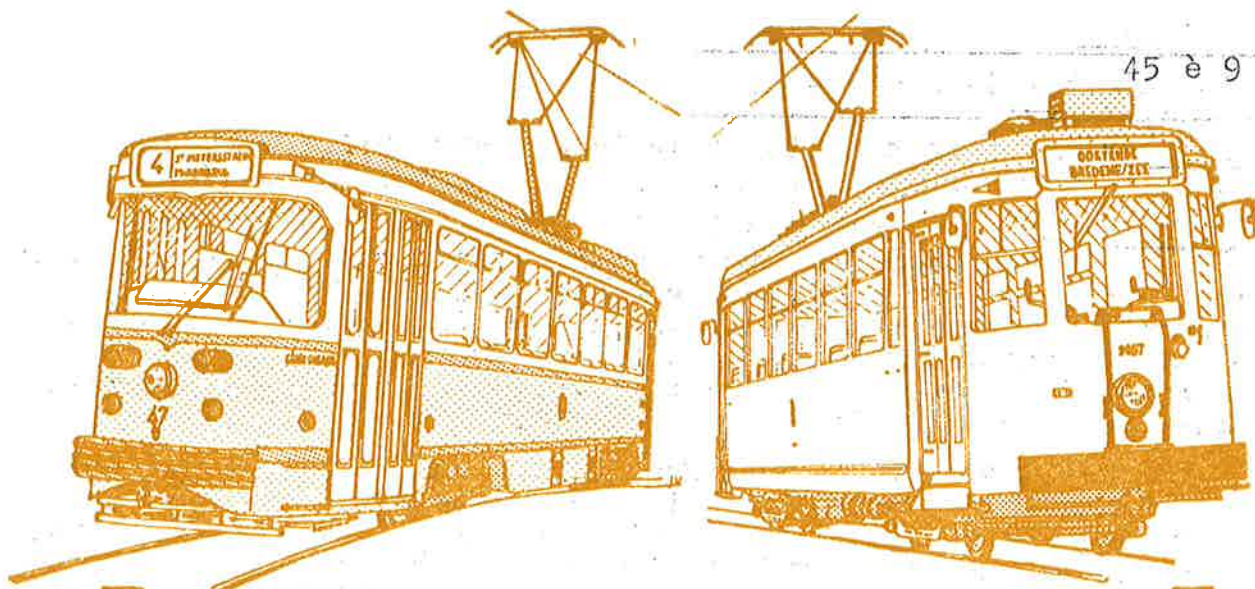
In VeKo 43, bladzijden 4 en 5 werd gehandeld over de raadselachtige inzet van deze loks. Het raadsel wordt hierbij opgelost. Reeks 18:

- Dag 1 : N67 : Parijs TEE 81 FBM TEE 86 Parijs
 R 6 : Parijs 483 FBM 484 Parijs
 R 7 : Parijs TEE 83 FBM 484 Parijs
- Dag 2 : FBM 482 Aulnoye los FBM 282 Parijs 285 FBM 286
 Aulnoye 485 FBM
 R 6 : FBM 1182 Parijs 287 FBM
 R 7 : FBM 432 Parijs TEE 89 FBM
- Dag 3 : N7 : FL 430 Parijs 431 FL
 R7 : FL 235 Aken 232 FL 240 JT 234 Parijs 431 FL
- Dag 4 : N67: FL 235 Aken 232 FL los Aken 430 FL 240 JT
 234 Parijs 233 FL
 R6 : FL los Aken 430 FL 234 JT los FCR los JT
 (aflos bestuurders) 241 FL
 R 7: idem als R6

Al de overige treinen op deze verbinding worden gereden door SNCF CC40100.

((FBM=Brussel-Zuid; FL=Luik-Guillemins; JT=Jeumont))

→ Volgend jaar komt de NMBS-stoomlok van het type 1 in miniatuurversie op de markt, in schaal h0. Uiteraard hoort daarbij de VeBCV-Brochure nummer 3 waarin U een volledig overzicht vindt over alles wat er te weten valt over dit type. Te koop in het VeBCV-Centrum aan 220 frank, of bij bestelling aan 250 frank. (Nederland: 17 gulden).



trampost

OM EN BIJ DE BEDRIJVEN.

Uit de Metropool - MIVA:

* De Roodhuiden blijven Antwerpen overrompelen!

<u>nr:</u>	<u>in C.W.</u>	<u>uit C.W.</u>	
2042	okt.80	okt. 80	herschikdering;
2044	12 jul.80	okt. 80	herz.+plaats.aut. remmen.

Ondertussen is ook de 2043 in het rood. Nadere gegevens volgen.

* Sedert begin oktober hebben een aantal rijtuigen dienst gedaan met ontbrekende stoelen of gedeelten daarvan. Er was geen geld meer om tot vervanging van de beschadigde zittingen over te gaan. Nood breekt wet, en beter met minder stoelen dan géén trams. Sinterklaas kwam vroeger dan verwacht, en de zittingen zijn ondertussen hersteld. In die onkomfortabele toestand hebben gereden: 2017, 2037, 2041, 2042, 2043, 2050, 2055 en 2068, van loods Hoboken. Van de Groenehoek waren dat: 2084, 2109, 2112, en 2123. Rekordhouder was de 2041, waarin 10 zittingen ontbraken, maar die was dan ook "behandeld" door voetbal-liefhebbers! Ook enkele bussen hebben alzo gereden.

* Einde oktober botsten PCC 2097 van lijn 8 en 2149 van lijn 7 tegen elkaar op het kruispunt Bank - Frankrijklei. Lijn 8 werd met bussen bediend, en een enkele wagen reed via lijn 11. Lijn 7 werd via lijn 15 omgelegd. Op 27 okt. had er een aanrijding plaats tussen PCC 2032 op lijn 24, en 2104 van lijn 10. Dat gebeurde op de Turnhoutsebaan/ Stenenbrug te Borgerhout.

* Buiten de reeds bestaande verkooppunten Grote Håndstr.; Opera, Diamant, Mortsel (eindp. 7 en 15) Schoonselhof en Groenplaats, zal er nog voor het einde van dit jaar overgegaan worden tot de opening van de volgende verkooppunten: Eksterlaar (eindp. 8 en 11) Merksem (eindp. lijn 3) en Deurne-Schtoensteeweg (eindpunt lijn 10) . Ook dat gedeelte van de dienst verruimt bestendig.

Uit de Arteveldestad: - MIVG:

18 sept: omstreeks het middaguur is NMVB-bw 9531 opgehaald voor verder vervoer. Bij de lading hielp mw 339.

19 sept: lijn 1: omstreeks 16u.40 raakte pcc 40 aan het St-Baafsplein betrokken in een ongeval met een fietser die hierbij gewond werd. Onderbreking 40 min. Tijdens deze onderbreking reden de trams tussen het Wilsonplein en Moskou, en aan de andere kant tussen het Van Beverenplein en de overloopwissel bij het Gerechtshof. (lijn 4) Op het onderbroken stuk lijn pendelden bussen 662 en 671.

- Bij het Gravenkasteel ondervonden de tramrijtuigen rond 12u. een hinder van ongeveer 7 min., doordat een jongedame met haar lange kleed tussen de ketting en tandwiel van haar brommer gekneld zat. Ze stond stil temidden van het spoor maar ze kon voor- noch achteruit. Nadat, tot groot jolijt van omstanders en tramreizigers, de bestuurder en een passagier van lijn 1 een flink stuk uit haar lange rok hadden gesneden, vervolgde zij onbekommerd haar weg. Andere voorbijgangers, die niet wisten wat er gebeurd was, wisten niet wat ze zagen.

21 sept: Om 9u.50 had pcc 52 op de Koornmarkt een flinke aanrijding met een personenwagen. De tram kon met ingedeukte rokplaten zijn wer voortzetten.

22 sept: In de loop van deze week zal de spoorbocht Elisabethlaan - Kortrijksesteenweg vernieuwd worden.

23 sept: Lijnen 21-22: het overloopwissel Papegaaistraat werd terug losgemaakt voor een voorziene onderbreking op beide lijnen.

24 sept: Lijnen 10, 21 en 22: tussen 14u10 en 19 u. was de Rozemarijnbrug gesloten voor asfalteringswerken. De trams van lijn 10 reden tussen Muidebrug en Begijnhofnaan; lijnen 21-22 tussen Gentbrugge en overloopwissel Papegaaistr. Bussen 35, 40, 87 en later ook nog 662, pendelden tussen het station en de Rozemarijnbrug. Drie rijtuigen stonden buiten dienst aan het station. De eerste tram die weer doorreed: 51.

26 sept: Vanaf vandaag is de Rozemarijnbrug voor alle verkeer terug opengesteld.

29 sept: Lijn 1: de spoorbocht in Ledeberg, Botermarkt - Kerkstraat, wordt in beide richtingen vervangen.

30 sept: Wegens een dodelijk ongeval, waarbij twee auto's en een voetganger betrokken waren, was lijn 4 onderbroken van 15u.10 tot 17u.20. Het ongeval gebeurde in de St Salvatorstraat. Tussen het Gravensteen en het station reden de trams. Het andere deel werd door bussen bediend.

UIT DE HOOFDSTAD - MIVB:

Sedert 8 juli is lijn 27 na 20 uur niet meer uitgebaat, maar vervangen door lijn 30, die een lus rijdt door de Universteitswijk van de UCL in Woluwe - Kapelleveld.

* Vanaf 10 juli, en dit volgens beschikbaarheid van personeel, zijn op de Kleine Ring versterkingsdiensten ingesteld onder lijnnummer 102 doorstreept. Op deze dienst rijden rijtuigen 7800, van de Koningslaan. Deze diensten blijven ook hernomen in de post-vakantiedienst vanaf september. Alzo zagen we daar in dienst; 7808 (14.7), 7802 (22-23/9), 7806 (24/9) en 7804 (26/9). In september verzekerde stp Elsenen eveneens diensten 102 bis, en toen was de 7500 op 26 sept. van dienst.

Ook in september 80 verzekerde stp Eisene de diensten tussen Noord en Zuid als lijn 52 doorstreept.(versterkingsdiensten).

- Sedert 23 juli 80 is lijn 76 verlengd van Neerpede naar de wijk Goede Lucht te Anderlecht, die al bediend was door lijn A van de NMVB. De verlaten stukken in Neerpede worden sindsdien bediend door lijn 74.
- Op 30 juli 80 verliet de pcc 7058 de schilderswerkplaats, voorzien van brede blauwe banden (in plaats van bruine). Deze livrei zal worden toegepast op alle tot éénmanwagen verbouwde 7000-en. Tot op heden noteerden wij in deze uitvoering: 7058 - 7162 - 7071 - 7098 - 7095 - 7107 - 7081 - 7050(*) - 7036 - 7025 - 7078 - 7015 en 7059.
(*) - Bij wijze van proef kreeg de 7050 ook binnenin een andere kleur. Wij weten nog niet dewelke.
- OP 4 aug., werd lijn 58 afgeleid naar het station van Schaerbeek, wegens een kortsluiting. Naar Vilvoorde reden bussen.
- Het programma van de toekomstige metro-uitbreidingen ziet er ongeveer uit als volgt:
omstreeks 15 feb. 81: Graaf van Vlaanderen;
omstreeks april 81: Zwarte Vijvers - Beekant;
omstreeks april 1982: Rodebeek - Vandervelde - Alma;
omstreeks herfst '82: West - Graindor - Aumale - St Guido, en eveneens de uitbreiding naar Debroux;
omstreeks dec. 1982: Ossegem - Simonis - Belgica - Pannenhuis en Laken.(Emiel Bockstaelplein.)
- De 7586(eerste tweerichtings 7500) kwam begin augustus uit verbouwing. Zij reed proefdiensten, nog ongeschilderd, op 8, 11 en 13 aug. 80.Op 22 aug. ging ze in herschildering, om nadien terug te keren naar de CW voor afwerking. In de keten van verbouwing zijn nu opgenomen: 7513, 7585, 7558 en 7561. Men denkt eraan deze reeks om te nummeren in 7700. De 7800-en zullen dezelfde aanpassingen krijgen, (afschaffen van ontvangersstoel, automatenuitrusting en filmkast van het type 7900)ten einde te komen tot de vorming van een reeks rijtuigen van 127 eenheden.(30 ex. 7800 en 97 ex 7500. Ter herinnering: de 7529 is in 1974 geheel door brand verwoest.)
- Vanaf 1 sept.80 bedient lijn 57 Vilvoorde niet meer, en rijdt nu bestendig naar het Krijgsziekenhuis in Neder-over-Heembeek, waardoor deze lijn een volwaardige stadslijn is geworden.In vervanging wordt Vilvoorde nu bediend bediend door lijn 47, die dat ook vroeger al deed, als lijn 57 niet reed.
- Sedert 31 aug. reed lijn 103, en vanaf 7 sept. ook lijn 18 met 7500-en, zodat 7900 op zondag nog maar weinig voor komen. Echter bij manifestaties in de Heizel worden ze naargelang de volkstoeloop van stal gehaald.
- Einde augustus trad een nieuwe sloopingsfurie in op 9000-en. Data van overbrenging naar de sloper: 9022 en 9023:26.8.80; 9011 en 9034: 28.8.80; 9030 en 9093: 2 sept.; 9033 en 9024: 4 sept.; 9082 en 9041: 9 sept.;9021 en 9029: 11 sept. 80. Voor een veertigtal van deze rijtuigen is slooping voorzien.
- Met ingang van 8 oktober 80, en als gevolg van de ondergrondse werken op het Van Meenenplein (Gemeentehuis St Gillis) rijden de trams van lijn 81 op enkelspoor over een afstand van zowat 150 m. De enkelsprijge sektie is door seinen beveiligd.
- De heraanleg van het Bockstaelplein met aanbrengen van nieuwe sporen, is voorzien voor november 1980.

NIEUWE KUSTTRAM.

Op ons verzoek om op 18 oktober een bezoek te kunnen brengen aan de nieuwe kustrijtuigen, is op 22 oktober (!) een negatief antwoord gekomen. Tevoren reeds hadden wij via onze plaatselijke bijeenkomsten melding gemaakt van het uitstellen van dit bezoek. Wie daar niet aanwezig was en zich omtrent dat bezoek toch vragen stelde, is zo verstandig geweest om telefonisch om inlichtingen te vragen, zodat niemand tevergeefs naar de kust behoefde te komen.

Elke maatschappij zou terecht fier zijn op haar nieuw materieel, maar de NMVB is dat blijkbaar niet, want in de brief gewaagde men ook van géén mogelijkheid tot het huren van die tram nadat die door BN zou overgedragen zijn aan de NMVB, omdat men dan het rijtuig wil inzetten met een maximum aan rendement. Mooi zo. Als de VeBOV met ongeveer 200 man komt oprukken, is dat dan geen maximum rendement? Welk rijtuig in normale dienst zal heen en terug vol reizigers zitten? Hoe dan ook, wij zullen te gepaster tijd ons verzoek hernieuwen.

ABONNEMENTEN OP TIJDSCHRIFTEN.

Personen die via VeBOV geabonneerd zijn op tijdschriften, kunnen zich nu in regel stellen met hun betaling voor 1981.
 Het Spoor (personeelsblad NMBS: 200 fr.;
 Onze Buurtspoorwegen: 120 fr in België, 150 fr. voor buitenland.
 Het Openbaar Vervoer: 165 fr. minimum.
 MfSS Zweeds tijdschrift: 250 fr.

De inschrijvingen voor Modern Tramway zijn afgesloten.
 Betalingen voor de bovengenoemde bladen dienen uiterlijk op 20 december binnen te zijn op onze rekening. Voorziet U een vertraging van uw betaling, gelieve dan schriftelijk de Penningmeester te verwittigen.

INTERNATIONALE SPOORWEGKATALOOG - SCHALEN TT-N-Z.

In de VeBOV-Koerier van december 1978 stelden wij band 1 voor van dit boek dat handelde over de modelspoorwegen in schaal h0. Het tweede deel kwam nu van de pers, en het geeft op 200 blz. in 3000 kleurenfoto's een overzicht van de voornaamste modellen, loks, rijtuigen en wagens van de fabrikanten van miniatuurtreinen. Een juweeltje dat vele dure katalogi vervangt. Het boek, dat drietalig is, Duits, Frans en Engels, kan bekomen worden in het VeBOV-Centrum aan 650 fr. Voor postverzending dient het bedrag met 50 fr. verhoogd. NL- 48 fl.

BENELUX RAIL 1.

De Spoorwegen van de Benelux in beelden - 1979, is de neven-titel van een jaarboek dat zopas is verschenen. Wij hebben het zelf nog niet kunnen inzien, en derhalve moeten we ons beperken tot algemeenheden. Het handelt over 1979, telt 112 blz. en het bevat 230 foto's, kaarten en lijsten over het rollend materieel NMBS, NS en CFL. Daarnaast geeft het een overzicht van alle wijzigingen inzake rollend materieel, treinenloop, elektrifikaties enz. in de drie landen. We verwachten dit boek te kunnen aanbieden op 13 december in het VeBOV-Centrum. De prijs is 445 fr. Voor verzending delen wij in ons volgend blad de kosten mee, vermits we geen gewicht kennen.

POSTERS.

Wij verkochten destijds een aantal Zwitserse groot-formaat posters (62 x 91 cm.). De voorraad die geheel was uitgeput, is nu voor een groot deel weer aangevuld, en te verkrijgen in het VeBOV-Centrum, aan 150 fr. of 400 fr. per drie stuks. De volgende types zijn te bekomen: DB BR 023; SBB Re 4/4 II; SBB Be 6/8; SBB Be 4/6; SBB Ae 6/6; SBB RBe 2/4 Roter Pfeil; SBB Ae 3/5; SBB Re 4/4 I; SBB Re 6/6; DB E 194, en ten slotte Reichsbahn 02 0 201 0.

Ok een aantal nummers van Rail-Hobby is te verkrijgen.

JAARLIJKSE VEILING.

Naar jaarlijkse traditie zal op vrijdag 19 december om 20 uur, onze jaarlijkse verkoopavond worden gehouden, op de maandelijkse vergadering te Antwerpen. De verkoop begint om 20u.30, maar de te verkopen kavels kunnen vanaf 20u. worden aangeboden aan de Penningmeester. Op dat ogenblik bepaalt U de categorie van de kavels. Er zijn drie kategoriën:

- categorie A: opbrengst geheel voor VeBOV;
- categorie B: opbrengstminimum vast te stellen door de eigenaar bij de aanbieding. De meeropbrengst is voor VeBOV.
- categorie C: De ganse opbrengst is voor de eigenaar, na aftrek van 10% voor de VeBOV.

BEPERKING: Om het te lang uitlopen van de verkoop te voorkomen, worden GEEN modelbouw artikelen en GEEN dia's verkocht. De modelbouwverkoop had vorige maand in het VeBOV-Centrum plaats, en de verkoop van dia's is voorzien voor een volgende vergadering.

AFDELING ANTWERPEN-METROPOOL - BESTUURSVIERKIEZING.

Het bestuur voor deze afdeling zal herkozen worden op de vergadering van vrijdag 19 december. Kandidaturen voor de functies van afdelingsleider, -sekretaris of -penningmeester kunnen schriftelijk worden ingediend tot 15 december op het sekretariaat. Enkel leden van de geografische omschrijving Antwerpen komen in aanmerking. Deze bestaat uit het bestuurlijk Arrondissement Antwerpen en de strook op Nederlands grondgebied begrensd door de lijn Bergen op Zoom - Roosendaal - Breda. Het uittredend bestuur stelt zich herkiesbaar.

BUSFILMS M.I.V.G.

Wij hebben de beschikking over een aantal busfilms van de MIVG. Deze films zijn in zeer goede staat, en kunnen bekomen worden mits afhaling in het VeBOV-Centrum aan 200 fr. per stuk. Ingevolge de aard der goederen worden GEEN verzendingen per post gedaan.

MOROP-KONGRES 1981.

Het 28° Morop-kongres wordt van 7 tot 13 juni gehouden in Finland. Diverse pinksteruitstappen zijn dan gepland, o.a. naar de Poolcirkel, Lapland, de Russische grens en een spoorwegmuseum. Gezien de beperkte deelneming van de Europese landen tot 200 man moet iemand, die ernstige interesse heeft voor deelneming aan dit kongres, dringend contact opnemen met het sekretariaat. Opgelet: De kosten lopen vrij hoog op: ongeveer 20.000 fr. plus de kosten heen en terug naar Finland.

IS U AL IN REGEL MET UW BIJDRAGE OVER 1981? NU DOEN!

BOEKEN - BOEKEN - BOEKEN.

Sinterklaas en de eindejaarsfeesten staan voor de deur. Een gelegenheid om iemand te bedenken met een fijn boek. De volgende boeken zijn te bekomen in het VeBOV-CENTRUM.

DE ANTWERPSE TRAM, E. KEUTGENS.

Een pracht van een boek, waarnaar velen die de eerste uitgaven niet meer konden bemachtigen, halsreikend hebben uitgezien. Het formaat is 30 x 21 cm, omvang 780 blz, ruim 500 foto's, waarvan verschillende in kleuren, en een groot aantal tekeningen van rijtuigen. Deze tekeningen en ook een aantal foto's zijn afgedrukt op gele ondergrond, wat goed overkomt. Het ganse boek is gedrukt op glanzend papier, en behandelt de volgende hoofdstukken:

I - Trams en Omnibussen; II - Tram- en omnibusdiensten; III - De eenmaking; IV - De nieuwe exploitatiemaatschappijen; V - Verbouwing en elektrifikatie van het paardetramnet; VI - Het tram- trolleybus- en autobusnet; VII - De tram en autobusdiensten tijdens de wereldtentoonstelling van 1930; VIII - Penetratie van de NMVB-lijnen in Antwerpen-stad; IX - De Tarieven; X - Het Rollend materieel; XI - De exploitatiegebouwen; XII - De pré-metro.

Nooit voordien is een zo uitgebreid werk verschenen over het wel en wee van de Antwerpse tram. Veel, zeer veel werk voor opzoekingen, navorsingen en dokumentatie is noodzakelijk moeten verzet worden om tot een dergelijk resultaat te komen. Elke tramliefhebber moet zich een dergelijke, op alle gebied rijk voorziene uitgave aanschaffen. Het is een "must" waartegen slechts één kruidje is opgewassen: kopen! De prijs is 1990 fr. U kan het boek in het VeBOV-Centrum inzien, maar denk erom: kijken is kopen, want U weerstaat er niet aan! Vorige maand verkochten wij op enkele uren 20 boeken!

TREINEN 81 - TRAMS 81.

Beide werkjes waarvan wij vorig jaar niet genoeg meer konden krijgen om de vraag te voldoen, zijn al in het VeBOV-Centrum! Volgende maand volgt de bespreking. Uitg. De ALK, prijs: 165 fr.

MODEL SPOORWEGBOUW I en II.

Bij de uitgeverij De ALK, in België vertegenwoordigd door Heideland in Hasselt, verschenen recent twee boekdeeltjes in de "Grote Alken"-reeks, onder de titel Modelspoorwegbouw I en II, beiden van de hand van Th. W. Polet. Velen onder ons, kandidaat-model-spoorwegbouwers, hebben zich ongetwijfeld vaak afgevraagd "Hoe begin ik er aan?" De auteur Th. W. Polet geeft er het antwoord op, door zuivere uitleg, geïllustreerd met talrijke foto's en schetsen, zowel van materieel als van detail in technische spitsvondigheden. Aan zowat alles is gedacht waarmee de beginneling-modelbouwer dient rekening te houden. Iedereen weet bv. dat stof de grootste vijand is van uw treintafel, maar hoevelen hebben voor een beveiliging gezorgd? Ook daarover handelt het boekje. Mocht U meer inlichtingen wensen, aarzel dan niet en komt U zelf het werkje eens inkijken in het VeBOV-Centrum. De prijs bedraagt 250 fr. per deel.

VeBOV - KALENDER 1981.

Onze kalender mag zich in een grote belangstelling verheugen, en hij vliegt dan ook de deur uit. Is U al voorzien? Ieder lid heeft zijn kalender, en de spotprijs? 100 fr. voor leden, 120 voor niet-leden. Postverzending: + 20 fr. NU doen!