



VeBOV

koerier

maandblad -- nummer 63 aug. 1982



**MAANDBLAD
VeBOV - KOERIER**

verschijnt elf maal per jaar, en wordt gratis besteld aan alle leden van de VeBOV.

Redactie:

R. Bastaens
Redactie-adres:
Baggenstraat, 6,
2200-Borgerhout. (Antw.)
Hoofredactie en verantwoordelijke uitgever:
Roger Bastaens,
Baggenstraat 6
2200-Borgerhout-Antw.

Niets uit dit blad mag worden overgenomen zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de redactie.

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

**VERENIGING VOOR
BELANGSTELLENDE IN HET
OPENBAAR VERVOER-VeBOV.**
Opgericht te Antwerpen,
op 28 april 1976.

Statuten verschenen in het Belgisch Staatsblad van 9 sept. 1976, onder het nr 7568 van de bijlagen.

Samenstelling van het bestuur en praktische inlichtingen, zie binnenkant achterkaft.

FOTO VOORPAGINA:

Gelede bus 5743 van de N.M.V.B.-Brabant, op lijn W1 (Wommel) van het Brusselse NMVB-net. Zij verlaat hier de halte aan het eindpunt van de MIVB-lijn 2, aan de lus van de Jacquainlaan, richting Wommel. ma 19 april 1982.

foto: Archieven Eigen Baan - Borgerhout.
Zie artikel elders in dit blad.

Op zaterdag 12 juni 1982 is het Antwerps Trammuseum in Fort V te Edegem officieel geopend. Er was duidelijk vreugde waar te nemen op vele gezichten, en bijzonder op het gezicht van de heer Eric Keutgens. Hij immers heeft jarenlang gevochten tot het bekomen van een Antwerps Trammuseum. Talrijke besprekingen en ontgoochelingen zijn vooraf gegaan aan de feestelijke opening. Heel wat mensen hebben aandachtig geluisterd naar de pleidooien van Eric, en lieten later niets meer van zich horen, of lieten beleefd weten dat hun inspanningen niet tot het verwachte resultaat hadden geleid. Daarmee was echter de zaak niet gediend. Het pleit daarom ook zeer ten voordele van het gemeentebestuur van Edegem, dat het oor heeft gehad naar zeer gemotiveerde verlangens, door velen gekoesterd, en steeds verwoord door de heer Keutgens. Verwoord, verdedigd en bevochten. Wij kunnen dan ook niet anders dan een welgemeende dank uitdrukken aan allen die hebben medegewerkt aan het tot stand komen van het Antwerps Trammuseum. Diegenen die er niets in zagen hebben ondertussen al ruim ongelijk gekregen, want amper een maand na de opening zijn ruim 5000 bezoekers genoteerd. Te voorzien is dat nog gedurende enkele jaren een bestendige uitbreiding te verwachten is van het tentoongestelde materieel. Dat houdt echter ook in dat bij voorkeur personen aanwezig moeten zijn die aan het publiek iets te vertellen hebben. Deze inspanningen zijn echter door ieder tramvriend te leveren. In den beginne is er geen tekort aan vrijwilligers, maar na enkele jaren laten die het wel eens afweten. Ten overstane van de onderneming is dat natuurlijk niet positief, en wij dringen er dan ook bij onze leden op aan om spontaan een bewakingsbeurt per jaar op zich te nemen. Dat is niet veel gevraagd, als U weet dat er per seizoen hooguit 65 openingsdagen zijn. Deze worden dan nog verdeeld onder drie verenigingen, zodat de VeBOV eigenlijk maar 22 personen dient bereid te vinden die éénmaal per jaar een bewaking komen verzorgen. In een vorige VeKo vond U de lijst van de te verzekeren diensten door de VeBOV. Wij zouden het zeer op prijs stellen dat diegene die bereid zijn een dagje ter beschikking te zijn, dit onmiddellijk voor de gekozen dag(en) aan de voorzitter te willen mededelen, liefst schriftelijk, teneinde een overzicht te krijgen van de dagen waarop nog vervanging dient voorzien te worden. Aan deze oproep zal niet meer herinnerd worden; het is dus van belang dadelijk te reageren. Bij aanvang van het volgende seizoen zullen wij overigens trachten om vanaf de opening van het museum met Pasen, een volledige lijst op te stellen van alle toezichtsbeurten, tot bij de sluiting einde oktober. Wij twijfelen er overigens niet aan dat een groot aantal van onze leden bereid is een handje toe te steken, en waarom ook niet?



NATIONALE MAATSCHAPPIJ VAN BUURTSPOORWEGEN



DE N.M.V.B. HEEFT
VOOR U NIEUW
MATERIEEL
ONTWORPEN!

Een maatschappij zoals de N.M.V.B., die ongeveer 2500 bussen in dienst heeft, is bestendig aan vernieuwing van haar materieel toe. Het moet gezegd worden, dat als er iets van prima kwaliteit is bij de NMVB, dan is het wel haar materieel, en zeker de nieuwste bussen.

Sedert oktober 1980 heeft de NMVB bijna 300 nieuwe autobussen in dienst genomen:

- 5556-5558: Van Hool MAN AU 138, Midibus voor Brugge;
- 5559-5561: Jonckheere MOL-Cummins Eagle M28, Citybus - voor Brugge;
- 5562-5688: Van Hool - DAF A 120/3A;
- 5689-5714: Van Hool - MAN A 120/3B;
- 5715-5739: Jonckheere Mercedes Mol M 31 CM 407 H;
- 5740-5795 Van Hool - MAN AG 280, de gelede bussen;
- 5796-5944: Van Hool DAF A 120/4.

Over de laatste twee reeksen zullen wij het in deze bijdrage hebben.

DE GELEDE BUSSEN 5740 - 5795.

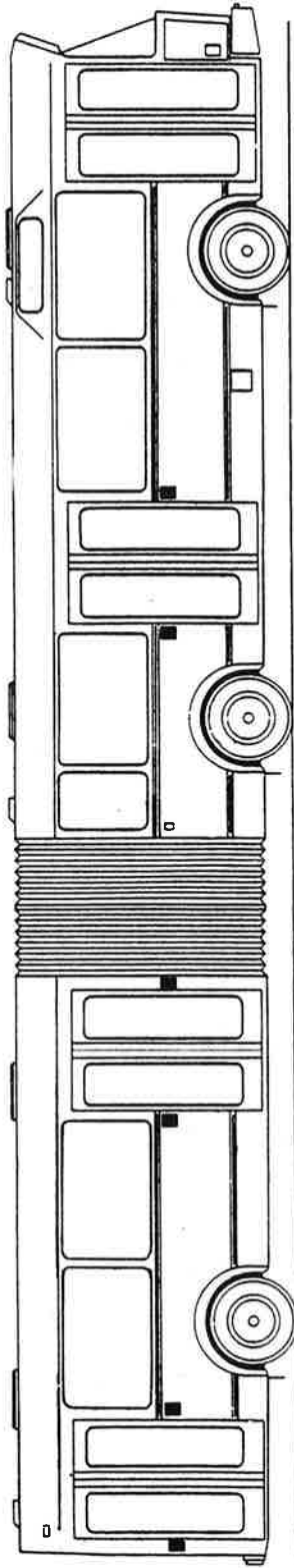
De eerste bussen van deze reeks, de Van Hool - MAN AG 280, zijn begin juli 1981 afgeleverd. Om te beginnen enkele getallen: totale lengte: 17,350 m.; breedte: 2,490 m.; totale hoogte: 3,150m; minimum binnenhogte: 2,325 m., en er zijn 60 zit- en 65 staanplaatsen.

Deze bussen hebben een motor van 320 pk., waarvan het vermogen bij 2200 tr/min. tot 280 pk. wordt teruggebracht. Zij zijn uitgerust met een volautomatische gangwissel met ingebouwde vertrager en beschikken over vier gangen vooruit en één gang achteruit.

De gelede bussen hebben vier deuren: voor de 1° as, voor de 2° as, achter de geleiding, en achteraan. Daar de motor vertikaal links tussen de twee assen van de trekker geplaatst is, heeft het voertuig over zijn ganse lengte een lage en volledig vlakke vloer met een hoogte van 680 mm.

Naast de gewone, en al jaren gebruikte beveiligingen - zoals de onmogelijkheid om de halterem en het gaspedaal te deblokken, eerder dan 3 sek., nadat de uitgangdeuren vergrendeld zijn - worden de beide zijden van de aanhangwagen gecontroleerd door middel van een gesloten televisiesysteem. Juist achter

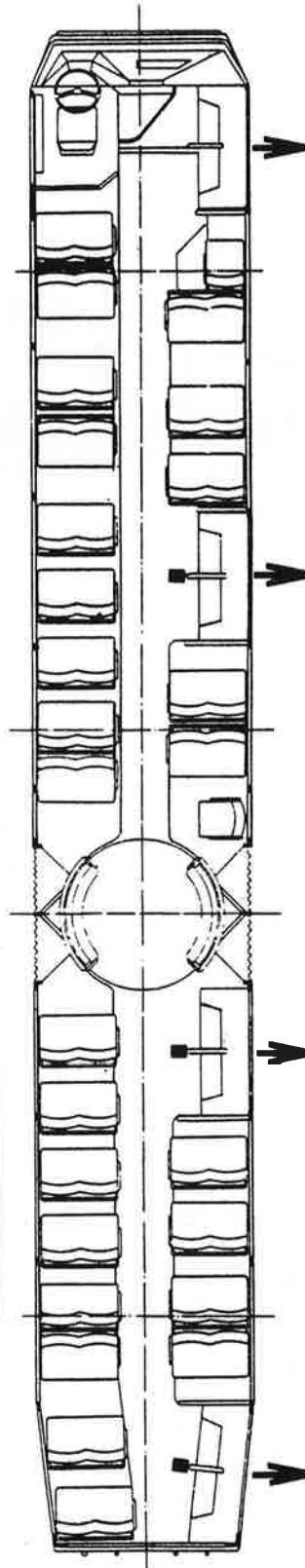
Hoe en waar instappen?



Ingang voor de reizigers die zich nog een vervoerbewijs moeten aanschaffen.

Ingang voor reizigers met een geldig vervoerbewijs: het openen van de deur gebeurt door het induwen van één der verlichte rode drukknoppen.

Hoe en waar uitstappen?



GEEN UITGANG

Uitgang der reizigers: het openen van de deur gebeurt door het induwen van één der verlichte rode drukknoppen, bij volledige stilstand van de bus.

de geleiding is aan weerszijden achter glas, een videokamera aangebracht, die door een spiegel het achterste gedeelte van de bus filmt. Een andere nieuwigheid bij de gelede bussen is het instappen langs alle deuren. Alle reizigers die zich bij de bestuurder geen vervoerbewijs meer moeten aanschaffen, mogen ook langs de andere deuren instappen. Daartoe zijn aan de laatste drie deuren langs binnen en buiten drukknoppen aangebracht, die toelaten de deuren, na deblokkering door de bestuurder, door de reizigers zelf te laten openen.

In de reeks zelf zijn er nog twee eigenaardigheden. De bussen 5740 - 5769 zijn vooraan uitgerust met de gewone achteruitkijkspiegels, terwijl de bussen 5770 - 5795 er grotere én voorverwarmde kregen. De 5795 is bij wijze van proef uitgerust met een digitale film, waarvan de teksten afwisselend aan- en uit-"floepen".

DE NIEUWSTE STANDAARDAUTOBUSSEN 5796 - 5944.

Rond de tijd dat wij dit schrijven, worden van deze reeks, de Van Hool - DAF A 120/4, de laatste bussen door Van Hool afgeleverd. De 5938 kwam op 28 april 1982 aan. Qua uitzicht verschillen deze rijtuigen nauwelijks van de standaardautobussen. Ze zijn eveneens 11,805 m. lang, 2,490 m. breed, 3,150 m. hoog, met 39 zit- en 50 staanplaatsen. De vloerhoogte bij de ingang deur is 0,585 m. en bij de uitgang deur 0,615 m. hoog. De 4-takt dieselmotor heeft een maximaal vermogen van 201 pk. dat tot 180 pk. teruggebracht wordt bij 2200 tr/min. De bus beschikt over een automatische gangwissel met ingebouwde vertrager, drie gangen vooruit en één gang achteruit.

Vergeleken met de vorige standaardautobussen vallen er twee dingen op:

- links onder het derde raam zijn er twee kleine roostertjes geplaatst;
- aan de achterdeur zijn deze bussen uitgerust met drukknoppen aan binnen- en buitenzijde, om de deuren door de reizigers te laten openen.

EXPLOITATIE.

De gelede bussen zijn allemaal ingereden op lijn 690, Hamme - Antwerpen, en Sint-Niklaas - Antwerpen, vanuit de Oostvlaamse stelplaatsen Hamme, St-Niklaas en Rupelmonde. De standaardautobussen zijn zoals steeds, ingereden door de stelplaats Antwerpen - Tjalkstraat.

Gelede bussen.

5740 - 5755: Brabant, stp. Wemmel en Grimbergen.

5756 - 5765: Eugies, lijn Bergen - Dour.

5766 - 5770: Luik, lijn 67, Luik - Riemst.

5771 - 5795: Oost-Vlaanderen, stp. Hamme, St-Niklaas en Rupelmonde.

Standaardautobussen.

5796 - 5805: Antwerpen, stp. Tjalkstraat.

5806 - 5815: Luik.

5816 - 5840: Oost-Vlaanderen.

5841 - 5862: stp. Eugies.

5863 - 5883: Namen-Luxemburg.

5884 - 5906: West-Vlaanderen, gewest Oostende.

5907 - 5926: Luik.

5927 - 5944: Antwerpen, stp. Tjalkstraat.

APPRECIATIE VAN EEN REIZIGER.

Positief is ongetwijfeld het - eindelijk - inzetten van gelede bussen. Een goed punt daarbij is ongetwijfeld de grote filmkast vooraan, met eindelijk een duidelijk en goed leesbaar lijnnummer. Spijtig dat bij het dure experiment met de digitale film, het lijnnummer alweer verdwenen is. Dat moet er beslist opkomen! Enige kritiek kan misschien wel geleverd worden op de zoemtoon die het sluiten van de deuren voorafgaat. Voor de bestuurder is zoiets enerverend, en eigenlijk is zoiets overbodig. Immers, als je op de onderste trede staat, kan de deur onmogelijk gesloten worden. Dat er nog nieuwe reeksen van gelede bussen moeten komen, is hopelijk voor eenieder wel duidelijk.

Lijn 41, Antwerpen - Turnhout, de drukste lijn van de Kempen, en wellicht van het hele land, heeft dringend gelede bussen nodig. Tijdens het avonspitsuur vertrekken op deze lijn soms drie nokvolle sneldiensten tegelijk! Misschien zou de NMVB daarvoor een reeks gelede bussen met maar drie deuren en meer zitplaatsen kunnen bestellen, speciaal voor de sneldiensten bestemd, zoals nu al de 4820 - 4824 van stp Turnhout, die met meer zitplaatsen uitgerust zijn. Wij wachten er op, met goede hoop.

Met dank aan de heren Vanderfaellie, directeur-exploitatie NMVB en Nootaert van de Commerciële en Voorlichtingsdienst van de NMVB, en dhr Eric Keutgens.

Borsbeek, 29 april 1982.
Peter Meukens.

VERDER NMVB-AUTOBUSNIEUWS.Antwerpen:

In de groep Antwerpen worden volop richtingsfilms geplaatst. De film bestaat uit 142 stroken, en bevat alle bestemmingen voor de ganse groep. Ze worden eerst geplaatst op de bussen met automatische installatie: 5356 - 5383, 5502 - 5511, 5616 - 5638, 5796 - 5805 en 5927 - 5944. De rest volgt.

OOST-VLAANDEREN.

De stadsbusjes van St-Niklaas, 4100 - 4124, zijn op enkele na, allemaal buiten dienst gesteld. Ze zijn in 1973 geleverd door Van Hool, met een OM 402/CP 3-motor. Daarmee kreeg men al vrij snel grote problemen. Dan werden de motoren van de Mercedes-bussen 2911 - 2940, en 2959 - 2960. Deze 18-jarige motoren zijn ondertussen tot op de draad versleten, met als gevolg het besluit tot buitendienststelling. Daarvan worden echter de 4108, 4114 en 4118 naar West-Vlaanderen overgebracht, waar ze hun laatste jaren zullen slijten bij de dienst Wegen en Werken.

NMVB-Brabant - Kuregem.

Ab 3563 die een jaar geleden verbouwd werd met de kop van een A 120, is vernummerd in 5999.

LUIK.

De BUS & CAR Mercedes Eagle 14 bussen 4285 - 4324 van de stelplaatsen Luik St-Gillis en Rocourt worden voortijdig buiten dienst gesteld. Ze worden vervangen door de DAF-bussen 5806 - 5815 en 5907 - 5926, maar ook door de nieuwe Mercedes M 31 bussen 5730 - 5739. Van die reeks zijn de 5715 - 5729 in Oost-Vlaanderen.

BUITENDIENSTSTELLINGEN.

Na ongevallen zijn de volgende rijtuigen voortijdig uit de dienst genomen:

3523 (West-Vlaanderen, gewest Ieper).

3620 (Henegouwen - Jumet).

3721 (Antwerpen, stp.Westerlo).

3733 (West-Vlaanderen, stp.Assebroek).

4949 (Namen-Luxemburg. Deze bus had een afwijkende bouw met o.a. getinte ruiten).

5278 (Brabant, stp. Kuregem).

DENDERLEEUEW - ZOTTEGEM ONDER DRAAD.

De ontwikkeling van het spoorwegnet in België nam in het begin een verrassende wending. Het lag in de bedoeling van de wetgever een spoorwegnet in het land uit te bouwen om het vervoer van goederen te verzekeren. Dat vervoer moest een alternatief bieden voor dat over de toen bestaande waterwegen die de staatsgrenzen overschreden. De belangstelling van de bevolking voor dat nieuwe vervoermiddel was echter zo overweldigend, dat de verantwoordelijken van het vooropgezet doel moesten afwijken. Een gevolg daarvan was dat goederenwagens werden omgebouwd tot reizigersrijtuigen om de toeloop op te vangen. De vier grote aslijnen van het geplande spoorwegnet werden dan ook spoedig aangevuld met andere lijnen die de aanzet vormden van wat tot het dichtste spoorwegnet ter wereld zou uitgroeien.

Twintig jaar nadat de eerste trein op het Europese vasteland tussen Brussel en Mechelen had gereden, dus in 1855, pufte voor de eerste maal een stoomtrein Denderleeuw binnen.

De structuur van het jonge Belgische spoorwegnet was ondertussen in zoverre gewijzigd dat niet langer Mechelen als het centrale punt werd beschouwd maar wel de Belgische hoofdstad Brussel. De grote aslijnen van het net vertrokken dus in stervorm vanuit Brussel.

Ondertussen was de Staat ook begonnen met concessies te verlenen aan personen en maatschappijen om privespoorlijnen aan te leggen. In het kader van die politiek werd in 1845 een concessie toegestaan aan de maatschappij "Chemin de Fer de la Vallée de la Dendre" voor de aanleg van een spoorlijn van Aat naar Aalst over Geraardsbergen en Denderleeuw. Een jaar later kreeg Denderleeuw een tweede spoorlijn toen de Staat begonnen was met de aanleg van een spoorlijn tussen Jette en Denderleeuw als baanvak van de verbinding Brussel - Gent.

Met de bedoeling een rechtstreekse verbinding tot stand te brengen tussen het Waalse kolenbekken en de streek rond Gent kreeg een andere maatschappij, "Chemin de Fer de Braine-le-Comte à Gand" de concessie voor de aanleg van een spoorlijn over die verbinding. De spoorlijn werd in dienst genomen in 1867 zodat Zottegem op zijn beurt opgenomen werd in het Belgisch spoorwegnet. Wanneer in 1866 de "Société Belge de Chemins de Fer" werd opgericht, legde die in 1868 onder andere de spoorlijn Denderleeuw - Kortrijk langs Zottegem aan.

De gemeentelijke overheden waren meestal een stimulerende faktor voor de aanleg van spoorlijnen. Overal gingen weliswaar stemmen op van groepen die zich verzetten tegen de aanleg van spoorlijnen die ze een drastische ingreep in het toen gangbare leefpatroon noemden. Zo protesteerden bijvoorbeeld de voerders van diligenties en karren die hun broodwinning bedreigd zagen door de stoomduivels die tegen een voor die tijd ongeziene snelheid van de ene gemeente naar de andere zouden rijden. Er waren ook de verre voorlopers van de huidige ekologen die in de aanleg van spoorlijnen en het verkeer van dampende lokomotieven een aanslag op het milieu zagen. De meeste plaatselijke overheden stapten echter over die bezwaren heen en haalden met vlag en wimpel de spoorweg in als een reuzestap in de industriële revolutie die zich aftekende.

In Zottegem echter kwam tijdens de plechtigheid ook een burger aan het woord die zijn kontestatie duidelijk liet blijken : "Zekerlyk met het allergrootste ongenoegen zien wij thans te gebeuren dat heden gevolg is gegeven aan de destijds gedaene aanvraag ten gouvernemente tot het bekomen van een spoorzyde-tak, voor transport van reizigers en marchandisen, leydende vanuyt de stede Gent alover Sotteghem tot in Braine-le-Comte..." Het slot van de toespraak liet geen twijfel bestaan over zijn mening : "En daarom "wëg met den yzerenweg".

De ontwikkeling van de techniek was niet af te remmen met toespraken en slogans en zoals overal elders paste de bevolking zich aan het nieuwe fenomeen aan en de trein werd spoedig een onmisbaar element in de samenleving. Honderd jaar later, in 1968, herdacht Zottegem luisterrijk de aankomst van de eerste trein, een feest zonder dissonanten. Tijdens die eeuw evolueerden zowel Zottegem als Denderleeuw tot knooppunten in het Belgisch spoorwegnet. De spoorlijn Brussel - Kortrijk over Denderleeuw kruist in Zottegem de eerste lijn die de stad aandeed, Gent - Braine-le-Comte die in Geraardsbergen een vertakking heeft naar Aat. Denderleeuw is door zijn ligging uitgegroeid tot een druk spoorwegcentrum inzake reizigersverkeer. Gelegen aan de zeer drukke lijn van Brussel naar de kust over Gent en Brugge, legde de NMBS zelfs een geheel nieuwe spoorlijn aan tussen Gent en Brussel zonder enig station, halte of overweg, die ze in 1933 in gebruik nam. Dat betekent evenwel niet dat Denderleeuw en omgeving in de kou kwam te staan, integendeel, het kan zich verheugen in een intense verkeersdrukke naar alle richtingen. De elektrificatie van het baanvak Denderleeuw - Zottegem waarvan de nieuwe dienstregeling op 23 mei 1982 ingaat, is een nieuw feit in die geschiedenis. Die elektrificatie werd opgenomen in het tienjarenplan 1976-1985 van de NMBS en de uitvoering van het vak Denderleeuw - Zottegem was voorzien voor de lente 1982. Het baanvak Zottegem - Kortrijk dat de elektrificatie van de lijn Brussel - Kortrijk moet voltooien, wordt in dienst genomen in 1985.

De elektrificatie van de lijn.

De elektrificatie van een spoorlijn geeft altijd aanleiding tot infrastructuurwerken met als resultaat een modernisering. Het volstaat immers niet een bovenleiding te spannen boven de sporen; om een veilige, efficiënte en soepele exploitatie te verzekeren en een aangepast onderhoud toe te laten, moeten aanpassings- en verbeteringswerken aangebracht worden aan zowel de onderbouw van de spoorlijn als aan de seininrichting. Dat is ook het geval voor de lijn tussen Denderleeuw en Zottegem. In Welle bijvoorbeeld werd het trace van de bocht verbeterd waardoor de toegelaten snelheid van 90 km/u kan opgevoerd worden tot 120 km/u, in station Burst worden de spoorinstellingen gemoderniseerd en in Leeuwegem twee bruggen afgebroken en vervangen door één waarvan de bouw in uitvoering is.

De verbetering van de stationsinstellingen langs de lijn is eveneens belangrijk. In station Denderleeuw wordt een nieuwe onderdoorgang gebouwd die gedeeltelijk voltooid is en toelaat dat de gebruikers van de nieuwe gemeentelijke parking de perrons bereiken in het station. De volledige voltooiing van die onderdoorgang wordt nog dit jaar voorzien.

In Burst worden een onderdoorgang en een nieuw station gebouwd waarvan het in gebruik nemen gepland is in 1983 terwijl een gedeelte van het nieuw dienstgebouw zeer binnenkort voltooid wordt. Ook in Zottegem wordt een nieuw station gebouwd dat in de lente van 1983 zal voltooid zijn.

Nieuwe tractieonderstations werden gebouwd in Denderleeuw en in Zottegem en in dienst genomen, terwijl in Burst een sectioneerpost afgewerkt wordt.

De punten waar twee soorten vervoer elkaar kruisen, namelijk de overwegen, vormen altijd een gevaar voor ongevallen. Door het opdrijven van de snelheid en het verhogen van de frekwentie, elementen die vroeg of laat het gevolg zijn van de elektrificatie van een spoorlijn, worden die problemen nog groter. Daarom wordt bij elke elektrificatie het aantal overwegen drastisch verminderd en de overblijvende gemoderniseerd. Tussen Denderleeuw en Zottegem worden niet minder dan 12 overwegen afgeschaft. In de helft van de gevallen worden ter plaats vervangsmiddelen geboden onder de vorm van onder- of overbruggingen, onderdoorgangen of trap terwijl in de andere gevallen een Iangsweg wordt aangelegd.

De uitvoering van die werken is gepland tussen 1982 en 1985.

Met de elektrificatie van de lijn Denderleeuw - Zottegem wordt met de nieuwe dienstregeling van 23 mei a.s. af een klokvaste stoptreindienst voorzien.

Aangezien de verbinding Brussel - Kortrijk over Denderleeuw en Zottegem dus nog maar gedeeltelijk is afgewerkt, kan geen dienst over de hele lijn verzekerd worden met elektrische stellingen of elektrische lokomotieven. Voorlopig wordt alleen de stoptreindienst tussen Denderleeuw en Zottegem met elektrische motorstellen gereden die om het uur de dienst verzekert in de twee richtingen. Die stoptreinen volgen op de rechtstreekse treinen in de richting Zottegem maar gaan deze vooraf in de richting Denderleeuw zodat de reizigers in Denderleeuw een snelle overstap hebben naar Brussel.

De rechtstreekse treinen die Brussel met Kortrijk verbinden, blijven voorlopig gesleept met diesellokomotieven in afwachting van de elektrificatie van het baanvak Zottegem - Kortrijk. Toch worden tijdens de spitsuren de forenzentreinen die tussen Zottegem en Brussel in de twee richtingen rijden met die stations als vertrek- of eindstation door elektrische lokomotieven getrokken, wat de mogelijkheid biedt moderner en comfortabeler materieel in te zetten.

Statistische gegevens.

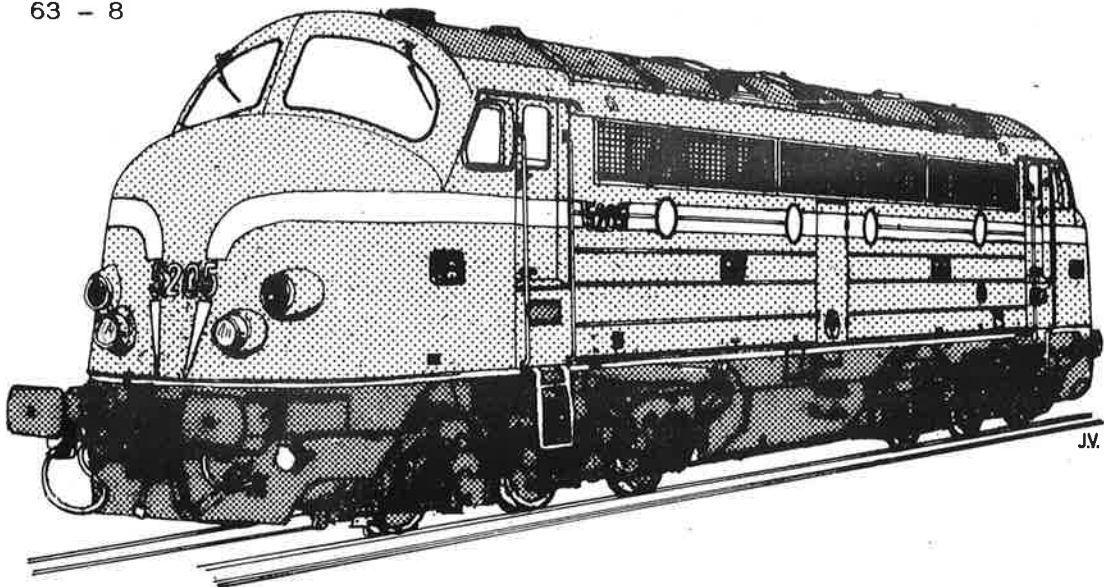
Lengte van de geëlektrificeerde sporen :

- dubbelspoor : 20,2 km
- bijspoor : 2,6 km
- bundelspoor : 12 km

Gebruikte materialen voor de bovenleiding.

- aantal palen 780
- betonfunderingen 2300 m³
- compoundbovenleiding 39,6 km
- enkelvoudige bovenleiding 10,6 km

Deze gegevens zijn ons bereidwillig ter beschikking gesteld door de N.M.B.S., dienst Pers en Publiek, waarvoor onze oprechte dank.



1. Leveringen :

306	BN Brugge	-	Schaarbeek	19/02/82
307	BN Brugge	-	Schaarbeek	05/03/82
308	BN Brugge	-	Schaarbeek	12/03/82
309	BN Brugge	-	Schaarbeek	15/04/82
310	BN Brugge	-	Schaarbeek	15/04/82
311	BN Brugge	-	Schaarbeek	15/04/82
312	BN Brugge	-	Schaarbeek	29/04/82
313	BN Brugge	-	Schaarbeek	11/05/82
314	BN Brugge	-	Schaarbeek	14/05/82
315	BN Brugge	-	Schaarbeek	17/05/82
2704	BN Nijvel	-	Brussel-zuid	18/02/82
2705	BN Nijvel	-	Brussel-zuid	26/02/82
2706	BN Nijvel	-	Brussel-zuid	18/02/82
2707	BN Nijvel	-	Brussel-zuid	01/03/82
2708	BN Nijvel	-	Brussel-zuid	17/03/82
2709	BN Nijvel	-	Brussel-zuid	24/03/82
2710	BN Nijvel	-	Brussel-zuid	09/04/82
2711	BN Nijvel	-	Brussel-zuid	26/04/82
2712	BN Nijvel	-	Brussel-zuid	30/04/82
2713	BN Nijvel	-	Brussel-zuid	06/05/82
2714	BN Nijvel	-	Brussel-zuid	06/05/82
2715	BN Nijvel	-	Brussel-zuid	26/05/82

2. Stelplaatswijzigingen :

5166	Oudenaarde	-	Antwerpen-dam	01/06/82
6053	St-Ghislain	-	Monceau	08/03/82
7504	Hasselt	-	Antwerpen-dam	01/05/82
7506	Hasselt	-	Antwerpen-dam	01/06/82
9152	Merelbeke	-	Leuven	22/04/82

3. Omnummeringen :

6504	in	7504	op	01/05/82	(effektief op 17/04/82)
6506	in	7506	op	01/06/82	

4. Buitendienststellingen :

507	Oostende	uit geschriften op 01/03/82 (PV nr 3 van FM van 15/02/82)
533	Oostende	uit geschriften op 01/05/82 (PV nr 4 van FM van 06/05/82)
5165	Kortrijk	uit geschriften op 01/03/82 (PV nr 17 van FAZ van 12/02/82)

5915 Merelebeke uit geschriften op 01/04/82 (PV nr 18 van FAZ van 17/02/82)

Aktuele berichten :

- 00 : Bij de wisseling van beurtregeling kregen onze normale tweeledige twee nieuwe inzetlijnen bij : eerst en vooral komen ze tot inzet voor alle omnibus-diensten tussen Denderleeuw en Zottegem, anderzijds nemen ze ook alle doorgaande diensten Hasselt Tongeren-Luik voor hun rekening.
- 03 : Praktisch alle kinderziekten aan deze stellen werden verholpen en sinds 23 mei komen 5 stellen tot inzet tussen de kust en Aarlen. In de vroege morgen verzekeren ze ook een trein Brussel Kortrijk.
- Nadat ze de meeste semi-direkte diensten op deze lijn kust-Luxemburg overgenomen hebben, komen ze later nog tot inzet op de verbindingen Antwerpen-Moeskroen, Knokke-Genk/Welkenraedt Bergen-Brussel en Moeskroen-Luik.
- 05 : Wegens ongevallen zijn de 507 (uitgebrand te Limelette) en de 533 uit het NMBS-bestand afgevoerd.
- 08 : Nu de reeks 300 de diensten op de lijn 50-162 opgenomen heeft kwamen hier enkele stellen reeks 800 vrij en vanaf 23/05 worden deze nu in de weekends ingezet tussen Antwerpen-Aarschot-Hasselt-Genk en vervanging van sommige trek-en duwstellen met reeks 25.
- 15 : Door de nieuwe diensten van de reeks 27 konden enkele binnenlandse diensten afgestaan worden en komen de lokomotieven reeks 15 opnieuw op de verbinding Luik-Parijs terecht. Hier slepen ze de treinen 232/233. Anderzijds blijven de TEE-treinen tussen Brussel en Amsterdam op hun programma (TEE 81, 82, 85 en 86) en in binnenlandse diensten rijden ze de treinen 758 (Oostende-Brussel), 859 (Brussel-Oostende) en 776 (Brussel-Luik)
- 16 : Slechts weinig veranderingen kunnen we opmerken in de reeks van de lokomotieven reeks 16 : alle diensten worden nog steeds volbracht op de verbinding Oostende-Keulen. Wel viel de enige binnenlandse dienst voor trein 722 uit hun programma.
- 18 : Opmerkelijke dienst in deze reeks is de trein IC 432 tussen Keulen en Parijs over Brussel waarbij de lok gedurende de ganse rit (550 km) voor de trein blijft en hiermee trouwens de langste doorgaande lokomotiefdienst van België heeft.
- 20 : Ondanks de voortschrijdende verbouwingen, durfde men het nog niet aan een uitgebreide reeks voor deze lokomotieven op te stellen en hierdoor werd slechts een reeks met 5 plandagen opgesteld, waarin het gebruik van een lok reeks 20 verplicht is. De meeste diensten worden verzekerd voor reizigerstreinen op de verbinding Oostende-Brussel-Luxemburg.
- Een tweede reeks - met opnieuw 5 plandagen voorziet diensten die zowel mogelijk zijn voor de reeks 23 (in dubbele traktie) of bij beschikbaarheid door de reeks 20.
- Anderzijds worden deze lokomotieven ook regelmatig gebruikt voor de bijkomende vakantietreinen tijdens de (hopelijk warme) zomermaanden.

23 : Door de inzet van de reeks 27 konden nu reeds enkele lokomotieven reeks 23 vrijgesteld worden en deze loks namen o.m. de diensten tussen Moeskroen en Luik voor hun rekening. Op langere termijn zouden ze dan ook verdieselde goederentreinen terug in hun programma opnemen en kunnen zo de diensten van de reeks 55 op de lijn 36 beperkt worden.

25 : Daar waar tijdens de week de dienst van de reeks 25 ongewijzigd behouden bleef, moesten ze tijdens de weekends verschillende trein Antwerpen-Genk aan de stellen reeks 800 overdragen.

Tegen eind september zouden ze dan ook de IC-dienst Antwerpen-Hasselt-Luik gedeeltelijk voor hun rekening nemen.

27 : Vanaf begin april is de inzet van deze nieuwe reeks in plan-

DAG	RITDAG	AFST.	UUR	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23		
1							GWK				806					FSD					717			GWK				
2									FSD						713		FL		815		FSD			29162		FBMZ		
3			5169	FBM	FBMZ	51989		FSD	FR	758	FSR		MET	FBMZ				FBN	459		FSD							
4							FSD			708			GWK		811			FSD		718			GWK	15412		FBMZ		
5					51478			GWK		888	FBMZ	FOV	UR886				GWK											
6							GWK				807				FSD				716		FL	817		FSD	FSDZ	69147	FR	FSD

GWK : Welkenraedt

FL : Luik-Guillemins

FR : Brugge

FOV : Vorst-zuid

FSD : Oostende

FBMZ : Brussel-zuid

FBN : Brussel-noord

De nieuw geleverde lokomotieven komen steeds - in dubbele traktie - tijdens de eerste dag tot inzet.

Gemiddeld waren er begin juni reeds 4 lokomotieven per dag tot inzet gekomen.

Tegen latere datum - als er meer lokomotieven geleverd zijn - komen deze lokomotieven tot inzet op de volgende verbindingen :

Moeskroen - Luik (sept. 1982)

Antwerpen-Moeskroen (mei 1983)

Luik-Brussel-Bergen

Antwerpen-Hasselt-Luik-(Aken)

28 : Deze reeks kreeg bij de nieuwe dienstregeling enkele klappen te inkasseren en wordt nog slechts tijdens de spitsuren ingezet. Hun inzetgebied is - volgens plan - beperkt tot het omnibus- en goederenverkeer tussen Gent en Brussel. De diensten naar Oostende vielen dus. Nochtans zijn deze lokomotieven nog steeds regelmatig te gast te Leuven en zelfs Kortrijk.

29 : De nieuwe reeks voor deze machines wordt onderstaand afgedrukt:

DAG	RITDAG	AFST.	UUR 1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23			
1	n67		51706	LNC	57206		FNND			FNZG		Stocotra		32805		FLU		LNC						57201	FNND	FVV	32651	32718
2	n67		FCL	LNC	FEO		34851		LFLZ		38752	FCL		LNC			FVV		X32717		LNC							
3	n67		FLU	FEO		39642	49950		LFLZ				LNC (Reserve)							FSR					47762			
4	n67		LNC	FVV		32706			LNC				FVV		X32742						LNC (Reserve)							FCL
5	n67		FCL		FGH		5860		FEO		36850	LFLZ		38450	FEO		LNC		FEO		LNC			GCR	57180	LBX	FSR	

LNC : Monceau
 FLU : Luttre
 FCL : Châtelineau
 FEO : Ronet
 FGH : St-Ghislain
 FNND : Antwerpen-noord
 FNZG : Antwerpen-schijnpoort
 FVV : Vilvoorde
 LFLZ : Feluy-Zone
 GCR : Charleroi-kaai

Zoals men kan opmerken heeft men opnieuw gesnoeid in de reeks en vielen opnieuw enkele diensten weg, zonder dat het inzetgebied echter beperkt werd. Nochtans is er echter met een toegenomen inzet van de reeks 23 in deze reeks te rekenen.

Een nieuwe afstelling van deze lokomotieven tegen eind 1983 is in het uitzicht gesteld, doch ook een inzet voor afsteltreinen te Luik en Charleroi werd al ter sprake gebracht.

- 40 : Toch heeft het gezond verstand gezegevierd en gaan deze stellen niet naar Monceau over. Te Kortrijk behouden ze hun diensten; waarbij echter een versterkte inzet op de lijn 89 naar Zottegem in hun reeks opgenomen werd. De dienst naar Ronse daarentegen viel weg
- 49 : Bij het einde van de vorige beurtregeling werd ook - officieus - het einde van de 49-ers ingeluid. Vanaf 1 april jl. werden de 4901 en 4911 buiten dienst gesteld en staan nu afgesteld te Montzen. De 4906 dient enkel nog als reservestel voor het geval dat de 43-er in onderhoud is. Nog tijdens juni zou een tweede stel moeten overkomen.
- 51 : In de inzet van deze reeks is met de nieuwe dienstregeling weinig gewijzigd. Opmerkelijkste feit voor deze reeks was de afgifte van de 5166 door Oudenaarde aan Antwerpen-dam.
 Hier moeten de 51-ers op betrekkelijk korte termijn de lokomotieven reeks 59 aflossen.
- 53 : Als volgende omgebouwde lokomotieven van deze reeks zijn de 5314 en 5316 terug op de sporen verschenen.
- 59 : De diensten van Antwerpen bleven tijdens de nieuwe beurtregeling praktisch ongewijzigd verder bestaan, doch vanaf deze zomer mag men echter een vermeerde inzet van lokomotieven reeks 51 verwachten.

59 : Tegen de verwachtingen in kroeg anderzijds Haine-St-Pierre opnieuw een betrekkelijk uitgebreide reeks die hieronder afgedrukt wordt.

DAG	RITDAG	AFST.	UUR	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	
1	n67			GT				FSR		LFLZ	GT		LNC		SF				FKR								
2	n67			GT									PLANTON														
3	n67			FEO				GT	Leval	Peronnes		GT							SF		FKR			SF			
4	n67			GT				FBC	FGRA	FZT	FGRA	LVR	FLU	LVR	FQN				FSR			LVR				FSR	
5	n67			LVR		GT		LBQ		LX		FEQ	FQN	FEO	FQN				FSR			LVR				FSR	
6	n67			LVR	GT	FCL		LVR	LBH			GT									FGSP		FKR				
7	n67									GT				SF	FKR				LNC		GT				FSR		51800
8	n67					GT				LBQ					FSR									LBQ	LVR		LNC
9	n67			FCL		GT	FLU	GT		FCS	FNG	LVR		LFLZ					GT		FGRA	FBC			FGRA		GT

Gt : Haine-St-Pierre

LFLZ: Feluy-zone

SF : Gent-Sifferdok

FEO : Ronet

FGRA: Geraardsbergen

FLU : Luttre

LBQ : Bracquegnies

FEQ : Clabecq

LBH : Binche

FCS : Ecaussines

FSR : Schaarbeek

LNC : Monceau

FKR : Merelbeke

FBC : Braine-le-comte

LVR : La Louvière

FQN : Quenast

LX : Brussel-LW

FCL : Châtelineau

FGSP: Gent-St-Pieters

FNG : Edingen

60 : De 6005 - ingezet vanuit Merelbeke - rijdt nog steeds in goedereendienst met een treinpaar Zeebrugge-Schaarbeek-Antwerpen.

62 : Met de indienststelling van de elektrifikatie van de lijn 34 moest vooral Leuven een groot aantal diensten ontberen en deze lokomotieven werden aan Hasselt afgestaan. Hier rijden ze nu de diensten van de reeks 64, met name een versterkte inzet naar Mol, de lokale reizigerstreinen naar Tongeren en de overgebleven diensten naar Eisdien.

64 : Zoals verwacht werden op 23 mei de 5 overgebleven lokomotieven van deze reeks op reserve gesteld en staan ze afgesteld naast de loods te Hasselt. Korte tijd later werden de 6402 en 6405 officieel netreserve. Doch door de uitval van verschillende lokomotieven reeks 60 en de ombouw van de reeks 65 was de 6401

begin juni opnieuw in dienst.

Ondanks deze feiten verwacht men een buitendienststelling voor het eind van 1982.

- 65 : Reeds enige tijd geleden werd er beslist om de reeks 65 in te zetten voor sleepdiensten tussen Antwerpen-noord en de haven en ze hiervoor te hernummeren in de reeks 75. Als ombouw kunnen we het verwijderen van de verwarmingsketel en het vastzetten van de gammaschakelaar in de stand "goederen" vermelden.

Op 17-04-82 was de 7504 (=ex-6504) door Salzannes gereedgekomen en deed zijn eerste testrit. Als remlokomotief diende toen de 5201. Bij een volgende testrit kreeg men echter een zware schade aan de transmissie zodat deze lokomotief begin juni nog niet tot inzet gekomen was.

De 6506 werd eind mei door Antwerpen-dam zelf omgebouwd en werd per 1 juni in het Antwerpse bestand opgenomen. Nieuwe nummer is 7506.

De andere 4 lokomotieven worden door Hasselt a rato van 1 per maand omgebouwd, hernummerd en afgestaan.

- 71 : De ombouw van de 7102 - uitrusting met centrale stuurpost verloopt verder gunstig en men verwacht deze lokomotief terug omstreeks midden augustus.

- 91 : Opnieuw kreeg Leuven de 9152 vanuit Merelbeke ter beschikking en deze locotractor bedient voornamelijk de CW Leuven.

Nagekomen berichten :

- 43 : Sinds half mei werd de 4317 van Montzen omgewisseld met de 4304 uit Bertrix. Intussen werd de - zich in slechte uiterlijke toestand bevindende - 4317 door Bertrix opgeknapt en glanst weer als tevoren. Opmerkelijk hierbij is echter wel dat de becijfering in het geel uitgevoerd werd.

- 55 : Het treinpaar 198/199 (R67) Maastricht-Luxemburg wordt gereden met een 55-er van Jemelle met NS-intercity-rijtuigen (kleur blauw-geel). Hierdoor krijgt de trein nu een homogeen uitzicht. Zou dat wijzen op een nieuwe opbloei van de Benelux-gedachte?

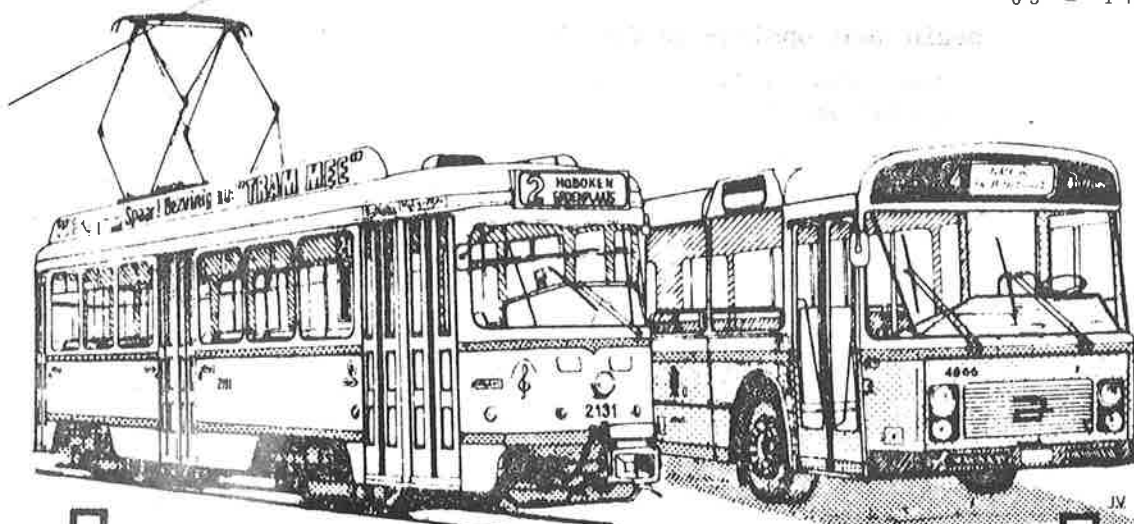
Anderzijds blijft het treinpaar 8566/9518 in handen van de 55-ers van Jemelle (trein over de lijn 34)

Vreemde lokomotieven in België :

- NS : Sinds de verandering van de beurtregeling werden de éénledige stellen DE I, die de dienst Maastricht-Luik reden, vervangen door de gemoderniseerde tweeledige stellen DE II. Hiervoor was de DE II 185 al op 31 maart jl. op proefrit naar Luik gestuurd.

PONDRIT PER VeBOV-EXPRES.

De VeBOV plant een rondrit door West-Vlaanderen met een stel 4000. Deze rondrit is gepland in de regio Kortrijk - Ieper - Poperinge. Waarschijnlijke datum: 9 oktober. Hou alvast deze datum vrij. Alle nodige gegevens worden verstrekt in het volgende nummer van VeKo 64!



trampost

OM EN BIJ DE BEDRIJVEN....



* Trams die al rood geschilderd waren maar verder geen groot nazicht hadden gekregen, zijn PCC 2039, 2040, en 2041. Zij zijn nu in de CW voor groot nazicht en herschildering. De bloementram 2064 is daar nu eveneens opgenomen, en die gaat ook rood buitenkomen.

* Sedert de laatste melding van rood geschilderde rijtuigen, zijn daar nu ook bijgekomen: 2079, 2098, 2099, 2100 en 2101.

* De 2081 en 2004 staan met aanrijdingsschade in de CW. De aanrijdingen hadden plaats op resp. 21 juni en 15 juli.

Eveneens met aanrijdingsschade staan de bussen 609 en 610 in de CW, waar zich ook de bussen 599 en 591 bevinden, maar dan voor herziening en herschildering. Aan vernieuwing toe zijn ook de trams 8826 en 8827. Zij zullen eveneens herschilderd worden, maar we kennen de kleur nog niet.

* Ab 592 is intussen op het net verschenen, uitgerust met een digitaalfilm aan de voor- en achterzijde. Het is de bedoeling nog een tweede bus aldus uit te rusten, maar met een gewijzigde versie. Tussen beide zal dan een keuze worden gemaakt van het toe te passen systeem.

* Doordat de bloementrams zullen verdwijnen zal de MIVA drie nieuwe rijtuigen een pop-achtig uiterlijk geven. Welk het onderwerp is, en wanneer de trams in dienst zullen komen wou men nog niet kwijt.

* Tijdens de vakantie is de buslijn tussen de Dierentuin en de Flandria-boten weer in dienst gekomen. Ze zal rijden tot 31 augustus.

Wegens de vakantiedienst is een aantal rijtuigen uit de dienst genomen, en blijven zij in principe in de stelplaatsen tot 31 augustus. Dat zijn in stp. Hoboken:

2000, 2001, 2014, 2021, 2024, 2026, 2051, 2067, 2068, 2128, 2130, 2132, 2133, 2134, 2135, 2136, 2137, 2139, 2140, 2142, 2143 en 2144.

Voor stp. Groenenhoek: 2087, 2094, 2097, 2102, 2106, 2107, 2108, 2109, 2112, 2115, 2118, 2119 en 2123.

Meer MIVA-berichten vindt U in VeKo 64, evenals uitgebreide berichtgeving over de andere maatschappijen. Dat moet helaas wegens plaatsgebrek worden uitgesteld. Op de volgende pagina treft U echter nog wel Gents nieuws aan, dat eveneens volgende maand wordt voortgezet.



26 apr: Spoorwerken worden uitgevoerd in de J.Vervaeenstr.L.1. PCC 28 is in de CW opgenomen voor herschildering en vernieuwing van de vloer. Alle rijtuigen die nu zullen herschilderd worden, krijgen meteen een vernieuwing van de bevoering.

28 apr: Aan het gerechtshof werd lijn 4 gedurende ongeveer 30 minuten opgehouden vanwege een auto die brand had gevat in de parkeertoren van de Korte Meer. De trams werden omgelegd

via de lijnen 10 en 21/22.

30 apr: Tijdens deze week zijn spoorstaven aangevoerd om te worden geplaatst op de nieuw aangebrachte bedding voor lijn 1, tussen Botestraat en Liefkensstraat te Wondelgem. Men verwacht omstreeks 1 september de lijn in dienst te kunnen nemen tot het nieuwe eindpunt. De uitbreiding tot het station van Evergem is ondertussen goedgekeurd, en zal later worden aangelegd.

10 mei: Op de Koning Albertlaan worden ten behoeven van de lijnen 10 en 21-22 spoorwerken uitgevoerd. 11 mei: Op het Maria-Hendrikaplein (St-Pietersstation), knalde een auto die vinnig vertrok bij de verkeerslichten aan de kino Rex, in PCC 06. De tram krijgt eerder doorgang dan het overige verkeer, maar bij het op groen knippen van de lichten, hebben de rijtuigen de doorgang nog niet steeds geheel vrijgemaakt. Het ziet er naar uit dat hier aan de licht-frekwentie moet gesleuteld worden. Op 14 juni bracht de MIVG een bord aan met een menselijk oog, en de tekst: OPLETTEN - TRAM. Hopelijk zal dat baat brengen, maar zovelen zijn ziende blind!

13 mei: De politiediensten van Gent zullen een nieuw cirkulatieplan uitwerken voor de tram-rijtuigen op het Maria-Hendrikaplein. (lijnen 10 en 21-22). De vroede vaders van het stadshuid staan sceptisch tegenover de door de MIVG voorgenomen ondertunneling van het plein.

Bij wijze van proef is voorgesteld om het enkelrichtingsverkeer dat ten behoeve van lijn 4 is ingesteld, enkel te laten fungeren tijdens de spitsuren. De plaatselijke middenstand geeft de bestaande regeling er de schuld van dat hun omzet daalt. Door het instellen van het enkelrichtingsverkeer won lijn 10 gemiddeld 10 minuten. Boze tongen beweren nu dat de tram erg gevaarlijk is, want ze rijden tegen 60 km/u; door de nauwe Gentse straten zeggen ze. Hoe vaak hebben we dat geluid al niet gehoord? We nemen aan dat door de plaatselijke omstandigheden de snelheid zelden hoger zal liggen dan 35 à 40 km/u. Hoeveel autobestuurders zullen in dezelfde straat niet sneller rijden?

24 mei: Vanaf vandaag worden meerdere stiptheidsstakingen georganiseerd door de vakbonden, bij de MIVG en de NMVB. Dit als protest tegen de "sanerings"voorstellen van de regering, t.o.v. het openbaar vervoer. Deze stiptheidsstakingen manifesteerden zich op 25, 26, 27 en 28 mei, op verschillende plaatsen, waarbij bussen en trams stilstonden gedurende 15 minuten op de eerste drie dagen, en 45 minuten op de laatste twee. Tijdens het oponthoud van de aktie, belden en toeterden de rijtuigen bestendig.

De plannen voor ondertunneling van het Maria-Hendrikaplein zijn gewijzigd. Van het bouwen van bepaalde tunnels zal worden afgezien, en andere zullen worden verlegd. Dit om tegemoet te komen aan "de rechtmatige verzuchtingen" van de omwonenden, en de leefbaarheid van de wijk. De wijzigingen houden in dat de MIVG afziet van de tunnelpijp naar de Koning Albertlaan. Deze zou nog maar alleen worden gebruikt door lijn 10, die een lage bezettingsgraad heeft, en dus beter zou kunnen vervangen worden door een trolleybus- of buslijn.(???) Ook de tunnel onder de Koningin Astridlaan wordt opgegeven, en vervangen door een inrit via de Koningin Elisabethlaan. De tunnel in- en uitrit in de St-Pietersaalstraat zal worden verlangd naar de Galglaan, waar slechts aan één zijde bebouwing is, en dus meer ruimte beschikbaar. De door de wijziging uitgespaarde investering kan aldus worden aangewend voor de verlenging van de tunnel aan de kant St-Pietersaalstraat.

2 juni: Vanaf vandaag worden de lijnfilms aangepast voor de nieuwe lijn 1. De film wordt geheel blauw met witte inscripties. ¹ MOSCOU
WONDELGEM

Bij het indienst komen van de verlengde lijn, overweegt men een aantal rijtuigen te laten rijden op het traject Ledeberg-Kerkplein - Van Beverenplein (Poperingestraat). Daardoor zou de frekwentie voor de verder gelegen wijken op 16 min. worden gebracht, waar de bewoners van deze wijken niet gelukkig om zijn. Tegemoetkoming aan de Saneringsplannen heet dat!



Vakantie- en andere onstandigheden zorgden er voor dat er deze maand weinig dringend nieuws te vermelden is. Ook in het volgende blad zal daaraan veel aandacht worden besteed.

De voorziene Buitengewone Algemene Ledenvergadering van 22 mei te Antwerpen is doorgegaan onder geringe belangstelling. Dat mede het feit dat in de meeste gevallen het blad te laat is besteld. Geldig kon uiteraard niet worden gestemd. Daarom is besloten tot het inrichten van een Buitengewone Algemene Ledenvergadering, te houden in Antwerpen, in principe op zaterdag 23 oktober 1982. Het programma en de bijkomende bijzonderheden volgen in VeKo 64 van september.

Wegens te geringe belangstelling is de voorziene vakantie-uitstap van 21 juli naar Rijsel, niet doorgegaan. De belangstellenden werden hiervan tijdig ingelicht.

MAANDELIJKSE VERGADERINGEN:

De maandelijkse vergaderingen zullen hervatten in september voor alle afdelingen. In augustus is er wel een vergadering voorzien te Antwerpen en Brussel, waarop een vrije dia-vertoning is voorzien.

SEPTEMBER:

ANTWERPEN-METROPOOL: vr.17 sept. 20 uur: filmvoorstelling door de heer E. Keutgens, over de Buurtspoorwegen op verschillende plaatsen in het land.
vr.16 okt. 20 uur, diavoorstelling door Alain Maquet over de MIVA.

BRUSSEL-BRABANT: vr. 11 sept. 20 uur, Anneessens: dia-voorstelling omtrent lijn L - Leerbeek, die tien jaar geleden is afgeschaft.

LIMBURG - KEMPEN: wo 4 augustus! 20u. Zolder-Sporthal: Frankrijk, of de modernisering van de spoorweg.
wo 1 sept: 20 u. De Deense spoorwegen moderniseren.
wo 6 okt. 19u.30: De Duitse stoomwolven stierven vijf jaar geleden uit.

RITDAGEN TTZ:
za 14 aug; zo 15 aug; en zo 12 sept.
SPOORFESTIVAL TTZ: zaterdag 28 en zondag 29 augustus!

BRUGGE - KUST: nog niet ontvangen, maar de bijeenkomsten hernemen in ieder geval op zaterdag 4 september te Brugge.

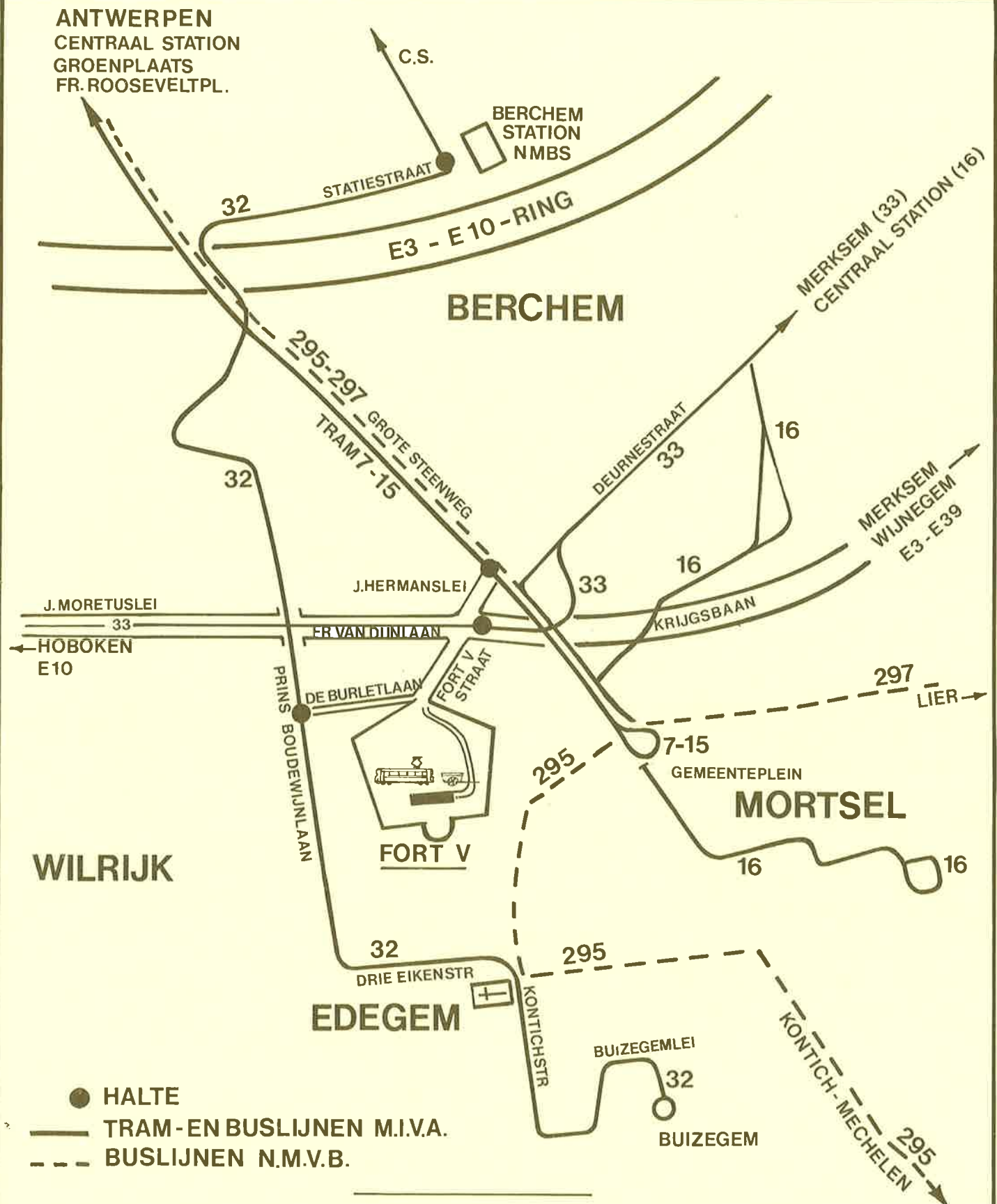
MODELBOUW ANTWERPEN: zaterdag 28 augustus: bezoek aan de TTZ in Zolder.vertr. Antw.C: 9u.46, trein 3009 naar Mol. overstappen.Aank.Zolder 11u.13. In de namiddag is een rit met de stoomtrein heen en terug voorzien.
Nadere inlichtingen: 031: 42.45.74, uiterlijk op 20 aug. melden!
vr. 1 okt: 20 u. de firma IER stelt haar elektronische besturingssystemen voor op haar nieuwe demonstratiebaan.
vr. 3 dec. Jan Mahieu brengt dia's over de opeenvolgende schilderijen van het ook in miniatuur bestaande NMBS-materieel.
9 en 10 oktober: MoBOV houdt bewakingsopdracht in trammuseum Edegem.

EXTRA - TREIN NAAR MARIEMBOURG.

Op zondag 26 sept. a.s. richt de NMBS een extra-trein in naar Mariembourg met vertrek uit Antwerpen-Centraal. De VeBOV werkt hieraan mede, en vraagt allen die vrij zijn hiervan gebruik te maken om een bezoek te brengen aan de CF3V.Nadere gegevens kunnen wij helaas nog niet mededelen omdat wij die vanwege de NMBS nog niet ontvingen. De rit is voorzien via Boom, Willebroek, Mechelen, Schaarbeek, Leopoldswijk, Ottognies en Charleroi-Ouest. Wij komen hier zeker op terug in ons volgend nummer.

AFDELING BRUSSEL-BRABANT:

Op 11 juni is de afdeling Brussel-Brabant officieel opgericht. Het afdelingsbestuur:
Wouter Janssens; voorzitter: Palmboomstr. 12, 1150-Brussel, tel.02- 735.12.99;
Herman VAN ESBROECK, sekretaris, Dennenboslaan 23, 1200-Brussel, tel: 02- 770.36.49;
Guido VANDENDRIFFSSCHE, penningmeester, Brigade Pironlaan, 108, bus 4, 1080-Brussel.
Rekeningnummer: 430-0256951-86, van VeBOV-Afdeling Brussel-Brabant, Palmboomstr.12, 1150-Brussel.



TRAM - EN KARRENMUSEUM

RECREATIEGEBIED FORT V EDEGEM

OPEN VAN PASEN TOT 31 OKTOBER
 ELKE ZATER - ZON - EN WETTELIJKE FEESTDAG
 VAN 14u00 tot 18u00

GRATIS TOEGANG

Antwerps Trammuseum

recreatiegebied fort v

Edegem



Open van Pasen tot 31 oktober
elke zater-, zon- en wettelijke feestdag
van 14u.00 tot 18u.00
GRATIS TOEGANG

Door middel van rollend materieel, voorwerpen, documenten en foto's wordt een evolutie getoond van meer dan honderd jaar openbaar stedelijk vervoer in de Antwerpse agglomeratie.

Een initiatief van het **GEMEENTEBESTUUR VAN EDEGEM** in samenwerking met de **MAATSCHAPPIJ VOOR HET INTERCOMMUNAAL VERVOER TE ANTWERPEN**, en **AMUTRA - VERENIGING VOOR HET TRAMMUSEUM**