

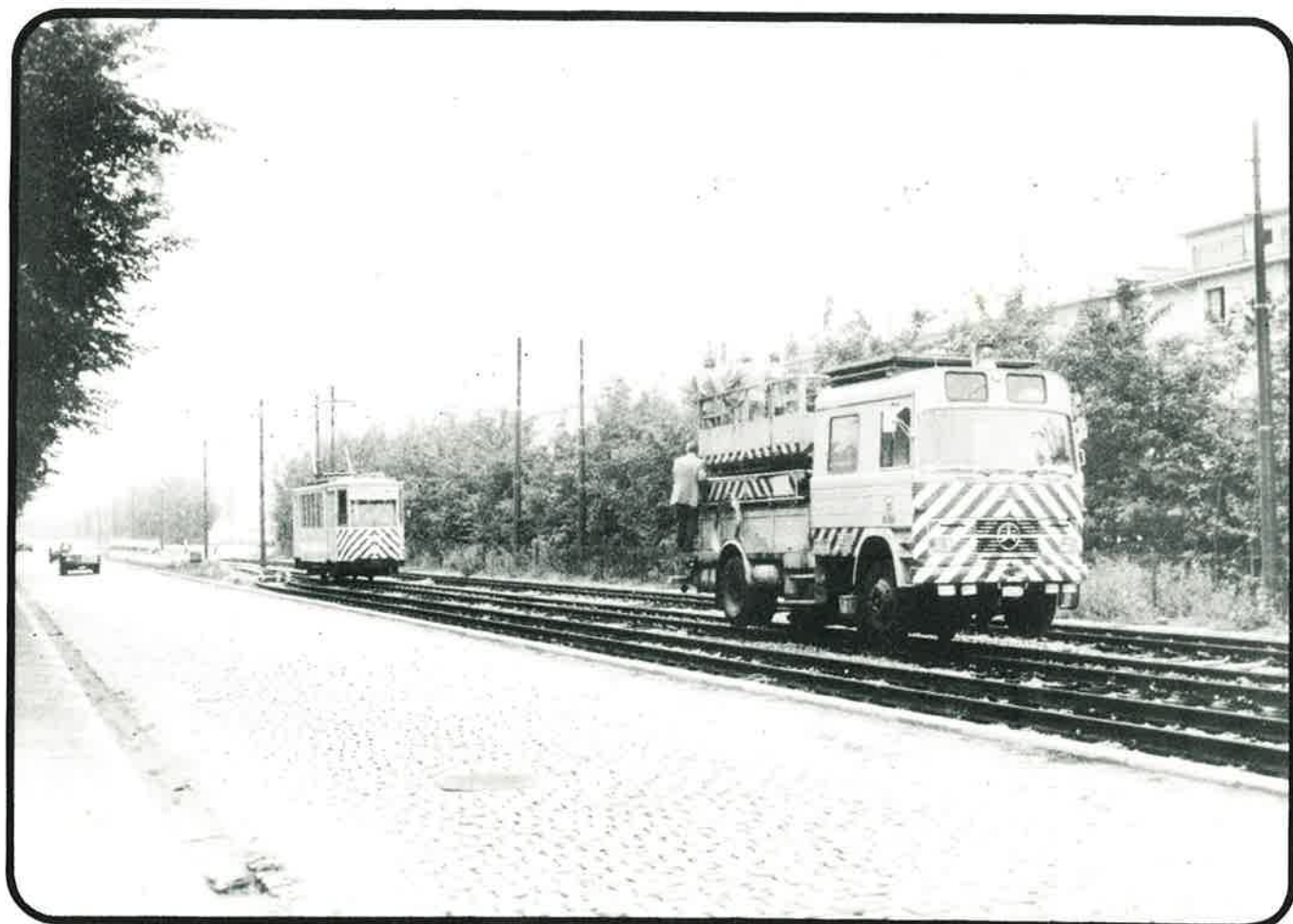


VeBOV

koerier

maandblad

nummer 64 sept. 1982



STADSUITBREIDING EN OPENBAAR VERVOER.

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.)
Hoofdredactie 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 BFLANGSTELLENDEN 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:

26 augustus 1982.

1^o proefrit op de nieuwe lijn 12 te Antwerpen. Ladderwagen 8086 en W.W. 8828 op de Ter Heydelaan.

Foto: Erik Keutgens.

Foto achterpagina:

NMBS-treinstel 4609 als trein 9034 naar Leuze, in het station Ronse.
17 juli 1981. Foto: W.J. Kusee.

Het zou ergens als de meest normale zaak ter wereld moeten gelden dat bij stadsuitbreiding, in welke richting ook, het openbaar vervoer van bij de aanvang van de uitvoering der projecten, mede aanwezig zou zijn. In Nederland bv. wordt daar echt werk van gemaakt. Eenmaal een project in uitvoering wordt gesteld, is een verbinding met het stadscentrum en/of het dienstenverleningscentrum meteen voorzien, en vaak reeds in functie op het ogenblik dat de eerste bewoners aankomen. Anders gaat het er bij ons aan toe. Op het ogenblik dat reeds honderden, vaak duizenden bewoners zijn komen opdagen, gaat men bij ons kijken of er geen buslijn zou kunnen worden ingesteld als... Indien die buslijn er dan komt, -over de frekwentie der diensten praten we dan nog niet eens - is maar al te vaak het bedieningskworum bereikt voor veel jaren. Aan een railverbinding denken is er om tal van redenen niet bij. In Den Haag stelde men de wijk ten zuiden van het station Mariahoeve rijp voor bebouwing. Meteen dacht men al aan de doortrekking van lijn 6 naar Leidschendam - Noord. Korte tijd nadien waren de werken aangevangen, en de tram reed al op het ogenblik dat de eerste bewoners zich meldden. Vandaag is de toestand er te ervaren alsof deze wijk steeds bestaan heeft, en is die uitgegroeid tot een op allerlei gebieden bloeiende eenheid, terwijl alle nodige koop- en ontspanningsinstellingen aanwezig zijn. In 1972 opende Gent een stuk nieuwe tramlijn, lijn 22, naar Gentbrugge-Centrum. Tien jaar later staat er nog geen enkel huis, is er geen enkele straat, en is er nog geen schijn van uitvoering van de geplande bebouwing te zien, het zwembad en het administratief Centrum terzijde gelaten. Die bouwwerken waren al aanwezig of in aanbouw toen lijn 22 er kwam. Nu grazen de koeien er nog even vredig als tien jaar geleden. Als bij ons een tramlijn gepland wordt naar een ziekenhuis bv. dat is opgericht in een nieuwe wijk, waar al veel bewoning is, dan gaan de gemeentebesturen dwarsliggen, want dan doorkruist de tramlijn hun wekelijkse markt. Jette en Ganshoren kunnen hier als negatief voorbeeld aangehaald worden. Een degelijk vervoersbeleid met degelijke bevoegdheden aan het Ministerie voor Verkeerswezen is in België meer dan gewenst, maar onze politici, onze vertegenwoordigers, zijn finaal aan handen en voeten gekluisterd aan hun partijpolitiek, en in die partijen is een zo grote innerlijke tegenstelling, dat een oplossing nog wel niet voor morgen zal zijn. Helaas.

LIJN 22 O P G E H E V E N

OF DE TeloORGANG VAN DE BOVENGRONDSE TRAM AAN DE NAAMSEPOORT.

Toen lijn 22 aan de Naamsepoort verscheen, was zij daar lang niet de eerste tramlijn. Ook kende zij reeds een vrij beroemde voorganger die eveneens lijn 22 heette, maar die niet aan de Naamsepoort kwam...

De netswijzigingen van 1967 - 68 zorgden ervoor dat op die plaats nog steeds tien tramlijnen passeerden: 18, 19, 32, 35, 41, 45, 94, 101, 102 en 103. Tot september 1967 waren dat: 1, 7, 10, 11, 13, 14, 15, 16, 35, 41, 45, en tijdens de avonduren ook nog lijn 6. In vroeger jaren waren daar af en aan ook nog een aantal andere lijnnummers te bekennen, waar hier niet wordt op ingegaan. Na het indienststellen van de ondergrondse van de kleine ring, bleven hier bovengronds nog enkel de lijnen 35, 41 en 45 over, en toen de échte metro in dienst kwam, sneuvelden ook de lijnen 41 en 45. Alleen het bestaan van lijn 35 werd nog wat gerekt, maar toen de metro-tak Beaulieu-Demey in dienst kwam op 17 juni 1977, verdween ook lijn 35. De volgende dag begon het vreemde verhaal van de nieuwe lijn 22.

M P.NAMUR	NAAMSE P. M	M P.NAMUR	NAAMSE P. M
CASERNES	22 KAZERNEN	CASERNES	22 KAZERNEN
R.P.W.CHURCHILL	R.P.W.CHURCHILL	AV.HIPPODROME	RENBAAN L.

Slechts één maand voor de afschaffing van lijn 35 werd beslist het tramverkeer aan de Naamsepoort te behouden, en zo verscheen op 18 juni 1977 aan de Naamse poort een nieuwe lijn 22, met groen en groen als lijnkleuren. Het vervoer was vanaf het begin erg lauw, en men voelde dadelijk aan dat hier een overbodige lijn was ontstaan, want op de twee hoofdaders van de lijn, liepen buslijn 32, en aan de kazernen, reden al de lijnen 23 en 90, die allemaal een hogere frekwentie hadden. Anderzijds kon men vanaf de Naamse poort vlugger naar het bus rijden met de lijnen 32 of 71. Eind 1977 werd reeds aan een nieuwe oplossing gedacht, maar niet uitgevoerd. Eind 1981 kwam die oplossing nogmaals ter sprake, zonder gevolg echter. Men dacht er toen aan een nieuwe lijn in dienst te stellen tussen het station van Schaarbeek en de Naamse poort, en tegelijk zou dan tijdens de spitsuren een 90 doorstreept dienst nemen tussen het Weldoenersplein en het Churchill-rondpunt, als versterking op de grote ring. Er kwam niets van...

MATERIEEL EN FREKWENTIE.

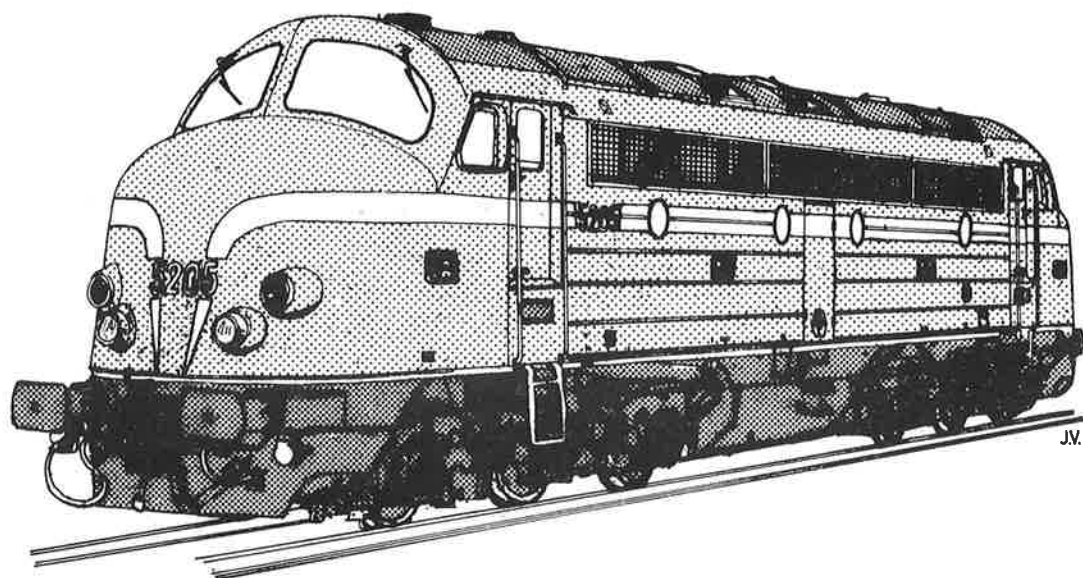
Tussen 18 juni en 26 dec.1977, werd er een kwartierdienst gereden, met vijf rijtuigen uit de reeks 9000. Na 20 uur en op zondag reed de 22 niet. Met ingang van 27 dec.1977 viel er een dienstwagen weg, en werd om de 20 minuten gereden. Even leek het erop dat de 9000-en hun laatste diensten hadden gebold, toen op 2 oktober 1978 een aantal rijtuigen 7000 in de dienst kwamen op de lijnen 22, 92 en 93. In december van dat jaar werd dat vrij algemeen. Op de PCC-rijtuigen was echter geen film voor lijn 22 en 22 doorstreept voorzien, en dus werd die aangebracht op de rijtuigen 7020, 7021, 7022, 7023 en 7030, zijnde een filmrol uit de 9000-en genomen. Tijdens de winterperiode 1979-80, besliste de MIVB de diensten te versterken op het meerendeel der lijnen, en toen moest een beroep worden gedaan op wéér 9000-en. Die gingen toen weer gedeeltelijk rijden op lijnen 92 en 93, en lijn 22 werd weer gans bediend door 9000-en. Op 26 dec.1979 echter, gebeurde er wat. Deze dag zal voor de MIVB wel geen historische dag worden, want na de uitbreiding der diensten, kwam nu een forse vermindering! De rijtuigen uit de reeks 4000 werden uit de dienst genomen, en op alle lijnen moesten één of twee rijtuigen wegvallen, terwijl lijn 52 er liefst maar acht(!) verloor.

Deze vermindering van rijtuigen liet zich gevoelen op alle dagen van de week. Lijn 22 moest het nu stellen met drie rijtuigen, maar het zou nog erger worden. Tussen 26 dec.79 en 9 jan.80 werd door de drie wagens een 25-minutendienst onderhouden, en reden uitsluitend PCC-rijtuigen op de 22. Na die datum kwamen er wéér 9000-en. Het einde van de 9000-en op lijn 22 en tegelijk op het ganse MIVB-net kwam op 30 september 1980. De laatste wagens van de reeks 9000 op lijn 22 waren 9072, 9063, en 9086. De frekwentie was nu een halfuurdienst, verzekerd door 3 PCC's. Op sommige momenten werd die gerekend naar 25 min. maar op zaterdag was er steeds een 30min.-frekwentie. Tot het einde harer dagen veranderde er nu niets meer op lijn 22. Einde juni 1982 werd officieel bevestigd dat de 22 zou verdwijnen op 30 augustus. Bezuinigingen, weet U wel! Die laatste dag zou echter tóch nog voor een verrassing zorgen. In dienst waren de PCC's 7025 en 7160. Omstreeks 18 uur echter kwam de 7821 de dienst overnemen van de 7025! De 7821 is hiermede de eerste en de laatste gelede tram geweest die ooit op lijn 22 in dienst is geweest. Nochtans beschikten alle 7500 en 7800-en van stp. Renbaanlaan sedert begin 1982 over een film 22 en 22 doorstreep. Dat bleek nodig omdat vanaf september 1981 een aantal dienstwagens van lijnen 22 en 23 onderling verwisselden. Aangezien gelede rijtuigen op lijn 23 dienst verzekeren, wilde men liefst niet voor verrassingen komen te staan. Het is echter niet nodig geweest... Na het inrukken van de 7025 reden dus de 7821 en 7160 op lijn 22. Het officieel laatste vertrek aan de Naamse poort werd uitgevoerd door de 7160. De bezuinigingen kregen hun recht, en de reiziger trekt nu zijn plan wel. Het is zeer te betwijfelen of er nog ooit een bovengrondse tram een de Naamse poort zal komen. Toegegeven dat de sporensituatie tussen de Naamse poort en De Jacht zeer pijnlijk te noemen was. Er hingen zelfs borden langsheen het traject, waarbij de snelheid van de trams tot 15 km/u. beperkt bleef, en dat was ook nodig. De omgeving tussen genoemde punten lijkt sterk op de achtergebleven gebieden uit de streek van Charleroi, waar puinen en verval het maanlandschap ontsieren. Er wordt wel gewerkt, maar hoelang zal het nog duren voordat er weer een gezonde bewoning zal komen?

Foto's Arch. Eigen Baan - Borgerhout.
 Mw 9067 en 9076 aan het eindpunt
 R.P.W. Churchili, opl° dag: 18 juni 1977.

Raf BONTE.
 Brussel, september 1982.





afgesloten op 25/08/82

1. Statistiek :

a. leveringen :

316	BN Brugge	-	Schaarbeek	07/06/82
317	BN Brugge	-	Schaarbeek	22/06/82
318	BN Brugge	-	Schaarbeek	09/07/82
319	BN Brugge	-	Schaarbeek	09/07/82
320	BN Brugge	-	Schaarbeek	09/07/82
321	BN Brugge	-	Schaarbeek	20/08/82
2716	BN Nijvel	-	Brussel-zuid	14/06/82
2717	BN Nijvel	-	Brussel-zuid	08/07/82
2718	BN Nijvel	-	Brussel-zuid	08/07/82
2719	BN Nijvel	-	Brussel-zuid	08/07/82
2720	BN Nijvel	-	Brussel-zuid	17/08/82

b. stelplaatswijzigingen :

185-210	Kinkempois	-	Hasselt	01/06/82
707-730	Oostende	-	Kinkempois	01/06/82
757-782	Schaarbeek	-	Oostende	01/06/82
4323	Kortrijk	-	Montzen	25/06/82
6022	St-Ghislain	-	Monceau	01/06/82
6024	St-Ghislain	-	Monceau	01/06/82
6081x	Hasselt	-	Kinkempois	07/07/82

c. Omnummeringen :

6081 in 6081x Hasselt op 01/06/82

d. Buitendienststellingen :

6084 Hasselt uit geschriften op 01/07/82 (PV nr 21 van FAZ van 08/06/82)

6103 x	Merelbeke	uit geschriften op 01/07/82 (PV nr 20 van FAZ van 18/05/82)
6402	Hasselt	uit geschriften op 01/07/82 (PV nr 22 van FAZ van 08/06/82)

2. Aktuele berichten :

- 03 : Vanaf 23 mei zijn de stellen reeks 300 dan met min of meer gunstige resultaten in dienst. Opmerkelijk is echter wel de beurtregeling daar dadelijk een reeks met 31 inzetdagen opgesteld werd. Deze reeks werd onderverdeeld in 6 groepen met elk 5 gekoppelde stellen.
- Van deze 5 groepen wordt er konstant één groep (= 5 stellen) met de reeks 300 gereden, de overige diensten worden waargenomen door klas-sieke stellen.
- Over het ongeluk van Aalter werd reeds voldoende geschreven in de pers. Enkel dient vermeld dat het rampstel - de 311 - naar Mechelen overgebracht werd en terug hersteld wordt : d.w.z. één rijtuiggedeelte wordt door BN Brugge na het afwerken van de lopende levering - geheel nieuw gebouwd, het achterste deel wordt door Mechelen hersteld
- 20 : Begin augustus waren 18 van de 25 lokomotieven verbouwd en volgens de eerste bedrijfsgegevens voldoen deze machines nu betrekkelijk goed. Door het sterke aanbod aan speciale treinen, waren er dagelijks gemiddeld 15 lokomotieven in dienst. Overigens kwamen deze machines dan ook op vele plaatsen die ze bij hun gewone dienst niet bereikten. Quevy, Charleroi en Hasselt (zowel over de lijn 21 als 35) werden al genoteerd als eindpunten.
- 27 : Minder goed gaat het nog steeds met de lokomotieven reeks 27 : na de eerste hoopgevende start daalde de bedrijfszekerheid weer sterk. Hierdoor durft men de machines - waar vooral problemen bestaan met de statische omvormer - niet meer alleen op de baan sturen en worden alle treinen met twee lokomotieven gereden. Gemiddeld zijn er slechts 4 à 6 van de 20 geleverde lokomotieven in dienst.
- 29 : De 2911 van Brussel-zuid kreeg tijdens de zomerregeling enkele diensten bij en moet het bagagerijtuig - en soms ook enkele rijtuigen - van de autoslaaptreinen van de verbinding Nederland-Frankrijk tussen Schaarbeek en Brussel-zuid rangeren. Deze inzet is enkel op maandag, donderdag en zaterdag voorzien.
- 43 : Met de 4323 van Kortrijk bezit Montzen nu over twee stellen, zodat nu ook de 4906 voordurend op reserve gesteld kan worden. Volgens de laatste gegevens worden immers alle diensttreinen nu met 43-ers gereden.
- 49 : Waarschijnlijk laatste officiële dienst voor Montzen, legde de 4906 op 16 augustus af : op die dag was dit stel over de Vennbahn op weg met een speciale rit georganiseerd door de GTF.
- 51 : Slechts zeer sporadisch wordt de 5166 van Antwerpen ingezet : reden hiervan is een tekort aan bestuurders, waardoor de opleiding niet intensief kan gebeuren.
- 52/53 De ombouw van deze lokomotieven wordt zeer intensief verder gezet en tegen mei 1983 zouden nog 7 verdere lokomotieven een nieuwe kabine gekregen hebben : de 5304, 5205 en 5307 zullen de volgende zijn.

-- Het herstruktureringplan van de NMBS.

Nadat er veel kritiek gekomen was op het eerste plan, werd er nu een verbeterde versie opgesteld, waarbij gedeeltelijk tegemoet gekomen is aan de verschillende eisen.

Doch het is nog steeds gestoeld op dezelfde specificaties. Zo hebben we voor de reizigersdienst nog steeds een Intercity-net dat de grondslag moet vormen voor de overige diensten.

In deze reizigersdienst hebben we nu 5 kategoriën van treinen :

- A. Internationale treinen :

Deze blijven praktisch ongewijzigd voortbestaan. Enkele aanpassingen in verband met rittijden en aansluitingen zijn voorzien.

- B : Intercity-treinen (IC)

Deze treinen rijden volgens een uurdienst en hebben een commerciële snelheid tussen de 80 en 100 km/h (topsnelheid 160 km/h). Ze stoppen slechts in de voornaamste stations.

Er werden 12 lijnen voorzien. De volgende tabel geeft deze lijnen met stopplaatsen, afstand, voorzien te gebruiken materieel en opmerkingen.

A	Brussel- Amsterdam	Brussel ZCN, Mechelen, Berchem, Antwerpen Roosendaal- ... - Amsterdam	81 km	
				HLE 11 + 5 (6) HV
B	Oostende - Keulen (Aken)	Bestaande Benelux-dienst Brugge-Gent-Brussel ZCN - Leuven - Luik Verviers- Aken - Düren	261 km	
		(om de 2 uur)		HLE 16 + 7 (11) HV 16
		Bestaande dienst		HLE 27 + 7 (11) HV M4
C	Antwerpen-Moeskroen (Rijsel)	Berchem-St-Niklaas-Lokeren-Gent- Kortrijk- Moeskroen	123 km	
				2 (4) AM 03
		(of om de 2 uur)		HLE 12 + 7 HV I10
		Om de twee uur doortrekking naar Rijsel		
D	Antwerpen-Luik	Berchem-Hasselt-Bilzen-Tongeren	132 km	
				HLE 27 + 6 HV M4
		Naderhand omlegging over Lanaken-Maastricht- Visé-Aken-Keulen		HLE 13 + 6 HV I10
E	Oostende roosendaal	Brugge-Gent-Lokeren-St-Niklaas-Berchem Antwerpen	160 km	
				2 (4) AM 03
		Verlenging tot Utrecht mogelijk		
F	Knokke/Blankenberge- Genk/Luik-Maastricht	Brugge-Gent-Denderleeuw-Brussel-ZCN -Leuven Tienen-Landen-St-Truiden-Hasselt-Genk/Borg- worm-Ans-Luik-Visé-Maastricht	310 km	
				2 (4) AM 03
		Verlenging tot Maasmechelen mogelijk		
G	Oostende-Brussel	Brugge-Torhout-Roeselare-Izegem-Kortrijk- Oudenaarde-Zottegem-Denderleeuw-Brussel ZCN	165 km	
				2 (4) AM 03
H	Brussel-Doornik-Rijsel	Edingen-Aat -Leuze	93 km	
				HLE 27 + 6 (8) HV M4
		(om de twee uur)		HLE 12 + 6 (8) HV I10
		Om de twee uur doortrekking tot Rijsel		

I	Brussel- St-Ghislain	Braine-le-Comte-Zinnik-Bergen	80 km
		Doortrekking tot Valenciennes mogelijk	2 (4) AM 03
J	Moeskroen-Luik	Doornik-Vergem-La Louvière-Charleroi-Namen-Hoei	220 km
			HLE 21 + 5 (7) HV M4
K	Antwerpen-Charleroi	Berchem-Mechelen-Brussel NCZ- Marchienne	103 km
			2 (4) AM 03
L	Brussel-Luxemburg	Schuman-LW-Ottignies-Gembloux-Namen-Ciney- Marloie-Jemelle--Libramont-(Habay)-Aarlen	212 km
			2 (4) AM 03

- C : De Interregionale treinen (IR)

Deze treinen krijgen dezelfde status als de IC-treinen, maar bezitten een lagere commerciële snelheid en bedienen meer tussenstations.

Voor deze dienst werden er 14 diensten geprogrammeerd. Ook hier wordt het meeste met elektrische tractie gereden en komen vooral de stellen reeks 06 en 08 tot inzet. Twee lijnen blijven echter dieselpesped.

1	Ronse- Eeklo	Oudenaarde-De Pinte-Gent	64 km
		Aaneenschakeling van twee diesellijnen	HLD 62 + 4 HV M2
2.	Lokeren-Binche	Zele-Dendermonde-Brussel-NCZ-Halle-Tubize Braine-le-Comte-La Louvière-Confestu-Leval-Binche	108 km
			1 (2) AM 08
3.	Ieper-Turnhout	Menen-Kortrijk-Harelbeke-Waregem-Deinze-De Pinte Gent-Wetteren-Dendermonde-Mechelen-Lier-Herentals Tielen	160 km
			1 (2) AM 06
4.	De Panne-Geraardsbergen	Koksijde-Veurne-Diksmuide-Kortemark-Lichtervelde Tielt-Deinze-Gent-Zottegem-St-M.-Lierde	121 km
			HLD 62 + 5 HV M2
5.	Aalst-Bergen	Denderleeuw-Ninove-Geraardsbergen-Lessen-Aat-Jurbise	75 km
			1 (3) AM 06
6.	Geraardsbergen-Antwerpen	Edingen-Halle-Brussel ZCN-Vilvoorde-Mechelen-Berchem	92 km
			1 (2) AM 08
7.	St-Niklaas-Leuven	Temse-Bornem-Puurs-Willebroek-Mechelen	57 km
			1 (3) AM 06
8.	Antwerpen-Charleroi	Berchem-Mechelen-Vilvoorde-Brussel NCZ-Brainel-All. Nijvel-Luttre-Marchienne-au-Pont	103 km
			1 (3) AM 08
9.	Antwerpen-Leuven	Berchem-Lier-Heist o/d B-Aarschot	57 km
			1 (3) AM 06

10.	Antwerpen-Neerpelt	Berchem-Lier-Herentals-Geel-Mol-Lommel	78 km
			1 (3) AM 06
11.	Leuven-Hasselt	Aarschot-Diest	54 km
			1 (3) AM 06
12.	Eupen-Charleroi	Welkenraedt-Verviers-Pepinster-Angleur Luik-Flemalle-Hoei-Statte-Andenne-Namen Auvélais-Tamines-Châtelet	140 km
			2 (3) AM 06
13.	Gent-Dinant	Wetteren-Aalst-Denderleeuw-Brussel ZCN Schuman-LW-Ottignies-Gembloux-Namen-Jambes Lustin-Godinne-Yvoir	148 km
			1 (2) AM 08
14.	Charleroi-Doornik	Marchienne-Chapelle-l-H-Manage-La Louviere Bergen-St-Ghislain-Blaton	96 km
			2 (3) AM 06

D. Omnibus-treinen ::

Deze rijden gedurende de ganse dag volgens een gekadanceerde uurdienst en bedienen alle - dan nog bestaande - stopplaatsen. Onderstaand vind je alle lijnen waar nog een omnibusdienst zal georganiseerd worden (tussen haakjes het aantal afgeschafte stopplaatsen ten opzichte van de nu geldende reisgids)

Lijnen 12, 14, 15 (Lier-Herentals), 15 (Mol-Hasselt - 2), 16 (1), 25, 26, 31 (7 !!), 34 (3), 35 (1), 36 (2), 37 (Luik-Welkenraedt (7), 42 (12 !!), 44 (2), 50 (2), 51, 52 (Antwerpen-Boom 3), 53, 53bis (2), 54, 59 (Antwerpen-Lokeren), 60, 66 (1), 69 (Kortrijk-Ieper - 1), 78 (3), 86, 89 (Denderleeuw-Oudenaarde - 2), 90, 93, 96 (Halle-Braine-le Comte en Bergen-Quévy - 2), 97, 108, 112 (1), 118 (1), 122 (1), 123 (Geraardsbergen-Edingen), 124 (1), 125 (4), 130, 132, 139, 140 (8), 144 (1), 161 (1), 162 (18), 163 (Bastenaken Libramont - 2), 165 (Libramont-Bertrix - 2), 167 (Aarlen-Athus - 2)

E. Navette-treinen :

Dit zijn omnibustreinen die enkel op de spitsuren rijden. Ze worden ingezet op de door omnibussen bediende lijnen als versterking, maar op de volgende lijnen komen enkel navette-treinen (= dus enkel treinen op de spitsuren voor).

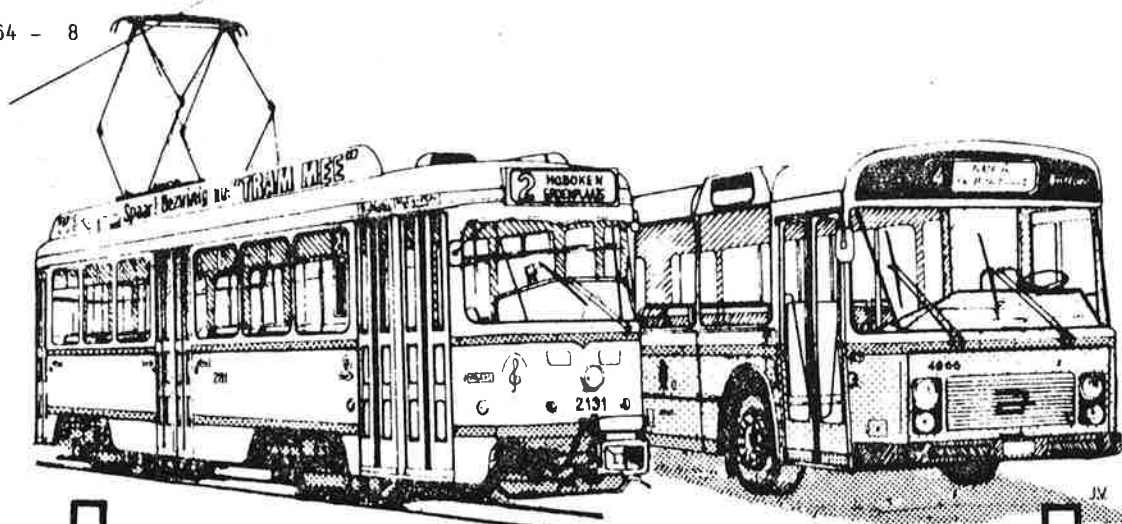
21 (St-Truiden-Hasselt), 35 (Leuven-Aarschot), 52 (Boom-Puurs), 58 (Gent-Eeklo), 60 (Dendermonde-Lokeren), 82 (aalst-Burst), 86bis (Ronse-Blaton), 89 (Oudenaarde-Kortrijk), 91 (Aat-Geraardsbergen), 92 (Aat-Jurbise), 96 (Zinnik-Bergen), 154 (Dinant-Givet), 163 (Gouvy-Bastenaken), 166 (Bertrix-Beauraing).

Zoals je ziet rijden op sommige van deze lijngedeelte wel IC of IR-treinen, die natuurlijk geen tussenstations aandoen.

F. Bussen :

Volgende lijnen (of lijngedeelten worden in omnibusverkeer verbust :

21 (Hasselt-Genk), 21b (Hasselt-Eisden), 52 (Puurs-Dendermonde), 59 (Lokeren-Gent), 69 (Ieper-Poperinge), 73 (Gent-Lichtervelde), 75 (Kortrijk-Moeskroen), 86 (Ronse-Oudenaarde), 94 !! (Halle-Blaindain), 98 (Cuesmes-St-Ghislain), 106 (Tubise-Ecaussines), 108 (Manage-La Louvière), 112 (Pieton-Roux), 123 (Braine-le-Comte-Edingen) 162 (aarlen-Sterpenich), 165 (Bertrix-Virton-Athus).



trampost



Als september zich aankondigt, krijgt de MIVA het meteen hard te verduren, want dan worden in zowat alle randgemeenten tal van feestelijkheden gehouden, en dan wordt de MIVA geacht haar diensten om te leggen, of gewoon te schorsen op sommige lijnsecties. De reiziger betaalt het gelag, en moet noodgedwongen zijn plan trekken. De MIVA kan daar weinig aan verhelpen, al worden vaak vervangende busdiensten ingelegd. Deze komedie herhaalt zich ieder jaar, en dat kan alleen maar betreurd worden. Wijkfeesten, Goed, maar logica moet betracht worden, en dat is vaak voor de politieke mandatarissen van de gemeenten een probleem. Toch zou men er moeten toe komen het openbaar vervoer

zijn plichten te laten vervullen, en de reizigers hun rechten te geven!

* 2 September betekende voor lijn 12 het einde van een jarenlange en vertrouwde dienst. Immers, toen omstreeks half één, in het nachtelijk duister PCC 2057 het Antwerp-stadion verliet, werden meteen de draden van de bovenleiding doorgeknipt, sporen en wissels uit de grond gerukt, en kon men beginnen met het verbinden van de oude en de nieuwe sporen, bij het oude eindpunt aan het stadion. In het licht van schijnwerpers werd koortsig gewerkt, want de volgende morgen moest - en zdu - lijn 12 een stuk langer geworden zijn. Het werd een succes!

* Toen op 3 september 1982, PCC 2039 de loods in Hoboken verliet, was het al geweten dat dit rijtuig het eerbetoon te beurt zou vallen de officiële inhuldigingsrit uit te voeren. Een aantal prominenten van MIVA en de gemeente Deurne, alsmede de pers maakten deel uit van het reizigersbestand, want ook de gewone reizigers waren toegelaten. Er waren buiten het feit zelf, geen plechtigheden voorzien, en op het voorziene uur vertrok de 2039 terug naar het Kiel. Dit feit is te klasseren onder de rationele bezuinigingen: geen fuiven maar dienstbetoon! Goed gezien van de MIVA. De eerste dag van dienst reden op lijn 12: PCC: 2028, 2038, 2001, 2060, 2044, 2039, 2052, 2022, 2016, 2025, 2004, 2029, 2032, 2007, 2012, 2057, 2052, 2016, 2050, 2013 en 2004. Verder op de dag, bij het uitrukken van de avondspits, kwam ook de 2060 een kijkje nemen.

Opvallend was het grote aantal reizigers dat op- en afstapte op het nieuwe lijngedeelte. Dat toont aan, dat ondanks alle hevige protesten, de verlenging van lijn 12 een schot in de roos is geweest. Wij komen volgende maand hierop terug, met enkele foto's en wat nedere toelichtingen.



Oog Gent liet zich niet inbetuigd, en eindelijk werd op 31 augustus 1982 de langverwachte verlenging van lijn 1 tot Wondelgem - Botestraat in bedrijf gesteld. Hier was een vrij groot gezelschap aanwezig, dat werd aangevoerd door HH. Martens, eerste minister, en De Croo, minister van Verkeerswezen.

De Beheerraad van de MIVG en het Dagelijks Bestuur van deze maatschappij traden als gastheer op voor de talrijke genodigden.

In een fel opgemerkte rede vertolkte de voorzitter van de Beheerraad de noden en de behoeften van de Maatschappij. Die zijn niet gering, en rekening gehouden met de schuchtere kruimels die tot op heden voor de MIVG van de tafel gevallen zijn, mag de MIVG inderdaad met de vuist op de tafel slaan. De verlenging van lijn 1 zou in eerste plaats een uiting van vreugde moeten zijn, en dat was ook wel zo, maar stel daartegenover de tekorten aan financiële middelen, het tekort aan nieuw én groter materieel, dan wordt die vreugde overschaduwd. Dat kwam ook naar voren in deze redevoering. Nadien namen de genodigden plaats in de rijtuigen 28, 02 en 23, en werd de lijn opengereden. Op het Van Beverenplein was een talrijke menigte samengelopen, om de gebeurtenissen te volgen. Onder het gejoel en geroep van manifesterenden knipte minister De Croo het lint door, maar daarmee was de knoop nog niet doorgehakt. De manifestatie ging door, en ook bij het nieuwe eindpunt aan de Botestraat waren manifestanten.

Op de plakaten was o.a. te lezen: De Croo rijdt gratis, wij betalen TE VEEL! en Minister Tram, Voorrang! Wanneer voorrang voor ALLE TRAMS?

Na het uitstappen uit de tramrijtuigen werd meteen in de gereedstaande bussen gestapt, en onder politie- en rijkswachtbegeleiding werd rechtsomkeer gemaakt naar de Administratieve gebouwen van de MIVG. Daar nam dhr Pieter Roose, directeur-generaal het woord. Hij betoogde eveneens dat de MIVG in zeer moeilijke omstandigheden moet werken, en aan talrijke moeilijkheden het hoofd dient te bieden. Het verlengen van tramlijn 1 naar Wondelgem, zo zegde hij, is slechts een stuk van wat moet gebeuren op deze lijn. Aan de zuidkant van de stad dient zij eveneens te worden verlengd naar het Akademisch Ziekenhuis. Nadien nam de Minister het woord. Hij betoogde dat in Gent is aangetoond dat met meer bescheiden middelen eveneens een goed openbaar vervoer tot stand kan worden gebracht. Omtrent de ondertunneling van het St-Pietersstation zegde de Minister dat moet onderzocht worden of deze investering noodzakelijk is. Hij voegde er echter geen voostellen aan toe, evenmin zegde hij welke oplossingen mogelijk zijn.

Aan de verlenging van lijn 1 naar de Industrieweg te Evergem, wordt reeds gewerkt. De sporen zijn al gelegd tot aan de Liefkensstraat, maar daar is nu halte gehouden, want voor kan worden verdergewerkt, moet eerst de Lieve worden overbrugd. Men hoopt dat stuk tegen einde 1983 in dienst te kunnen nemen. Wij komen hierop nog terug.

Verder nieuws uit Gent:

25 mei: PCC 42 van lijn 4 ondervond moeilijkheden met de traktie. Hij reed binnen, maar aan het Wilsonplein was het gedaan. PCC 45 van lijn 1 sleepte het rijtuig weg.

1 juni: De spoorvernieuwingen op de Albertlaan voor de lijnen 10 en 21-22 op de Albertlaan gaan voort in de richting Muidebrug.

2 juni: Vanaf vandaag worden; als de andere werkzaamheden dat toelaat, de rijtuigfilms aangepast voor de nieuwe lijn 1. Op de witte strook aan het begin van elke film wordt nu toegevoegd 1 MOSCOU De nieuwe film is volledig blauw met witte inskripties.

1 WONDELGEM

7 juni: Lijn 22: Onder het E - 3 viadukt zijn overwegbeveiligingen met lichten en bellen aangebracht, die de doortocht van trams en auto's moeten beveiligen. Ook aan het Rabot zullen dergelijke signalisatie's worden voorzien.

10 juni: De herschilderde PCC 28 reed een testrit op het nieuwe traject Van Beverenplein Botestraat, met aan boord genodigden van de MIVA, MIVB, STIL, HTM en GVB.

15 juni: Aan het Rabot wordt de sruising vernieuwd van lijn 1 met lijn 10.

16 juni: Een Antwerpse firma vervangt de halteplaten van lijn 4 door het nieuwe, nationale type. Dat gebeurde ook op lijn 10 tussen de Muidebrug en de Rozemarijnbrug. Op 18 juni gebeurde dat ooktussen de Rozemarijnbrug en het station, waar lijn 10 samenrijdt met de lijnen 21/22, zodat deze lijnen nu volledig voorzien zijn.

17 juni: In de volgende nacht wordt de nieuwe spoorkruising aan het Rabot geplaatst.

Tijdens de nacht van 6 op 7 mei is mw 6145 in Tervuren aangekomen voor het houden van enkele testritten op het traject Woluwe-stp - Tervuren.

Metrolijn 1 is op 7 mei verlengd geworden naar ALMA. Het eerste stel in normale dienst was 268-267. Van 7 t/m 9 mei reden uitsluitend enkele stellen de dienst, en werden er herinneringskaartjes uitgereikt.

Met ingang van 8 mei zijn als gevolg van de nieuwe metrodienst de volgende wijzigingen op het net doorgevoerd. Lijn 27: afgeschaft; lijn 42: verlengd tot Kraainem; lijn 29: omgelegd langs het station Rodebeek; lijn 30: begrensd tot het station Vandervelde. Dezelfde dag zijn de buslijnen 85 en 87 verlengd van station Beekkant tot station Zwarte Vijvers.

Op 27 mei en 3 juni was er een algemene staking op het net vanaf begin dienst tot ong.9 uur. De staking was gericht tegen het beleid op het ministerie van Verkeerswezen.

* Door een zelfmoord is op 2 juni een stremming op de metrolijn ontstaan van ongeveer 2 uur.

* Op 28 juni gebeurde er een erge trambotsing tussen mw 7830 van lijn 32 en mw 7901 van lijn 103. Het ongeluk deed zich voor aan de afbuiging van de De Ribaucortstraat. De voerder van de 103 had de verplichte stop niet gemaakt, die voorzien is voor trams, die in geval van kruising op een wissel, de wisselpunt inrijden. Een twintigtal personen werd hierbij gewond. De diensten waren ongeveer drie uur onderbroken, en de tramrijtuigen zijn zwaar beschadigd.

* De vakantiedienst ging in op 28 juni, en tijdens de vakantiemaanden werd lijn 81 gans met rijtuigen bediend uit de reeks 7900, enkel tijdens de weekdiensten.

* Op 5 juli werd lijn 2 geschorst voor de verdere duur van de vakantie. Dat gold eveneens voor de versterkingsbusdiensten op andere lijnen.

Een nieuwe zelfmoord, legde op 8 juli het verkeer gedurende 75 minuten lam op de metrolijn.

* De zoveelste verlenging van metrolijn 1 zal plaatsvinden op 5 oktober. Het betreft de verlenging naar Anderlecht en Laken, waarbij negen nieuwe stations in dienst worden genomen. Gratis ritten zijn voorzien vanaf 13 uur naar Anderlecht, en vanaf 17 uur naar Laken. Speciale kaartjes zullen dan aan de reizigers worden uitgedeeld.

Vanaf 6 oktober komen dan weer een aantal nieuwe schikkingen in voege: afschaffing van de lijnen: 21, 46, 76 en 102 !

Lijn 47 zal dan als volgt gaan rijden: Vilvoorde - De Troozplantsoen - Dapperheidsplein (via ex. 46), Goede Lucht - via ex.76; Westland Shopping Center, ex.lijn 21.

Lijn 89: verlengd van het station Graaf van Vlaanderen naar het Hertogin van Brabantplein en via de Birminghamstraat naar het park Petersbos in Anderlecht, ex. lijn 21.

Lijn 67: indienststellen van een nieuwe buslijn 67; Ronspunt Schuman - Reyersparking - Kerkhof van Brussel - Haren.(Met dezelfde doorritten in de stp. als lijn 59, voor het personeel en eventuele genodigden.)

Lijn 2: zal gereden worden met rijtuigen reeksen 7500 en 7800.

* Sedert 28 juni is lijn 90 bediend met rijtuigen "groene strip". Het gaat er om dat deze lijn nu is bediend met rijtuigen van de reeks 7700, geheel verbouwd tot tweerichtingdrijtuigen en uitgerust voor éénmansdienst-met-zelfbediening, waarbij de reizigers de deuren zelf openen door aanraking van de groene strip, vandaar de benaming.

* Op dinsdag 24 augustus 1982 ontspoorde de 7171 van lijn 58 in de Stallestraat, als gevolg van een spoorzetting, en kwam in aanrijding met een auto uit de tegenrichting. Er was een onderbreking van 11u.08 tot 12u.28. Dringende herstellingswerken aan het spoor zorgden voor een nieuwe dienstonderbreking van 13u.26 tot 16u.11, tijdens dewelke lijn 58 haar eindpunt nam met lijn 52 in Drogenbos. Bussen pendelden op het verlaten lijngedeelte.

* Maandag 23 augustus zorgde voor een erge botsing tussen mw 7917 van lijn 81 en een huisvuil-ophaalwagen. Het ongeval gebeurde aan de Bareel van St-Gillis, toen de "vuilkar" zonder remmen de Waterlosesteenweg kwam afgedenderd. De auto stortte zich op de tram die ontspoorde met het derde en vierde draaistel. De dienst op de lijn was onmogelijk van 7o.08 tot 10u.14. Belangrijke omlieggingen werden doorgevoerd, waarvan lijn 81 zelf het meest gebruik diende te maken. In de richting Laken reden zij vanaf het Jansonplein naar het eindpunt van lijn 22 : R.P.W.Churchill en terug. De trams naar het Meudonplein moesten lussen in stp.Koningslaan.



N. M. V. B.

Wie dacht dat lijn 22 het eerste slachtoffer was van wat men in de Wetstraat "bezuinigen" noemt, komt bedrogen uit. Inderdaad, wellicht zijn de eerste slachtoffers gevallen in Charleroi, waar op 22 mei de laatste trams hebben gereden op de lijnen 85 en 86. In feite is dat maar één lijn, een ringlijn, die het nummer 85 of 86 voerde naargelang de richting waarin ze het traject bereed. Om 22u.45 vertrok de laatste tram aan het Zuidstation, uitzonderlijk gereden door mw 9149 met bw 9310. Een afscheid dat in alle geheimzinnigheid plaatsgevonden heeft, zonder enige ruchtbaarheid, alsof het gebeuren het daglicht schuwde. Daar zal dan wel iets van aan zijn, want er is geen enkele reden om dat niet gewoon te doen, met voorafgaande krantenartikels en bekendmakingen aan het publiek. Vanaf 23 mei hebben bussen de diensten overgenomen. Lekker goedkoop !

* De lijn Anderlues - Binche werd op 8 april 1980 voor alle verkeer gesloten. Zij zou gans vernieuwd worden, en dat was meer dan heel hard nodig!, zodat spoor én bovenleiding een flinke beurt konden krijgen. Die hebben ze ook gekregen. De bovenleiding is helemaal vernieuwd, draagmasten inkluis, en de sporen zijn geheel vernieuwd, zij het met minutieuze precisie. Na twee jaar busdiensten is aan deze toestand nu een einde gekomen, want op 19 april werd de lijn terug normaal bediend voor het publiek. De inhuldigungsrit had plaats gevonden op 16 april, in aanwezigheid van een aantal prominenten. Het viadukt in Charleroi blijft echter de grote struikelsteen voor de gelede rijtuigen: zij mogen er niet over... Vooraleer lijn 90 haar taak naar behoren zal kunnen vervullen moet het ganse traject zonder overstappen terug bediend worden. Hopelijk kan dat zijn in 1983.

* Ondertussen is in alle stilte het nieuwe lijngedeelte tussen het station Morgnies en Fontaine l'Eveque in dienst genomen voor de lijnen 89, 90 en 92. Wij hopen daar volgende maand meer over te kunnen vertellen.

* De eerste dag dat lijn 90 terug reed op haar vernieuwde traject, waren de volgende rijtuigen er in dienst: 6122 - 6129 - 6130 - 6135 - 6136 en 6139.

WEST - VLAANDEREN.

De NMVB heeft nu eindelijk ook een reklametram rijden, en wel de 9008 op de Kustlijn. Tijdens het seizoen kwam die nog wel eens tot inzet. Daar was uiteraard door de reklaamvoerende firma sterk op aangedrongen. De 9008 rijdt met een reclame voor zeeproducten van het merk FA. Het rijtuig is beschilderd met groene en gele golven, die gedeeltelijk over de vensters heen geschilderd zijn. Omdat ge naast het gedrocht niet kunt heen kijken, nemen wij aan dat alle vakantiegangers aan de kust nu wel zullen geweten hebben waar Abraham zijn mosterd haalde, en waar zij nu hun zeep moeten halen. Geen Do, geen re, geen mi, nee nee, FA! De tram staat toch voor sloop, en dient dus niet meer gewassen te worden.

* De diensten op de kustlijn blijven tijdens de winter rijden om het halfuur. Mooi zo. Bij informatie in De Panne zei men dat zulks niet waar was, dat was "gazettepraat". Men wist kennelijk nog van niets! Ook in het VVV was men onwetend, en op het randje van het groffe af. Vermoeidheid van het hoogseizoen wellicht. Trouwens, wie komt er naar de Panne met de tram? Waarom zou die dan om het halfuur moeten rijden? Glad mis lieve mensen in De Panne!

ANTWERPEN.

De NMVB-buslijnen van Antwerpen naar het Waasland, en/of omgekeerd hebben nu eindelijk, en eindelijk!!! normale busfilms en lijnnummers gekregen. Een aantal diensten wordt zelfs met NMVB-bussen gereden. Binnenkort zullen we dus niet meer zien: 292/1, 292/2, en alle onmogelijkheden die daarrond vermeld waren, zoals bv. 292/2 met de laatste 2 doorstreept. De lijnen zijn genummerd 81 - 82 - 83 - 84 - 85 - 86 - 93 - 95 - 97 - 99 en 103. Al deze lijnen en hun nummering hangen samen met de uitvoering van de tweede fase van het Oranje-busplan van het Waasland. Wij komen hier nog op terug, maar 't is maar dat U niet te fel zoudt schrikken bij het zien van een 103 in Antwerpen. Fijn werk is het alleszins, en dan spreken we niet eens over het gewestelijk busboekje over het Land van Waas, dat zonder meer model mag, en zou moeten staan voor alle ondingen die op dat vlak ons leven helpen verloederen. Tot binnenkort!



VERENIGINGSNIEUWS.

BUITENGEWONE ALGEMENE LEDENVERGADERING: Antwerpen, 23 oktober 1982.

De buitengewone Algemene Ledenvergadering, die op 22 mei jl. doorging in de Fakulteiten van St Ignatius te Antwerpen, werd slechts door een klein aantal leden bijgewoond, deels te wijten aan de laattijdige verzending van de VeKo, deels aan het tijdstip van een verlengd Pinksterweekeinde. Door de zwakke aanwezigheid konden geen geldige beslissingen worden gengomen omtrent de gevraagde statutenwijziging. Wel werd besloten tot het wijzigen van de afdelingsbenaming van Brussel Hoofdstad in Brussel-Brabant, en werd aan deze afdeling toegestaan een bankrekening te openen, onder toezicht van de Penningmeester. Sterk werd aangedrongen tot het instellen van een Redaktieraad voor het maandblad, die werking zou nemen in september. Ook dat voorstel werd aangenomen. De bijdrage over 1983 werd behouden op 375 fr. Dat waren de besproken onderwerpen. Omdat echter het vereiste kworum tot stemmen in de Statuutswijziging niet bereikt werd, moest tot een nieuwe buitengewone Algemene Ledenvergadering worden besloten, waarin opnieuw de Statutenwijziging naar voren moet worden gebracht. Om deze netelige kwestie eindelijk eens te kunnen beëindigen, en om elke betwisting achteraf te voorkomen, zal aan de Buitengewone Algemene Ledenvergadering van 23 oktober worden voorgesteld, de besluiten van 22 mei als geldig te erkennen. In bevestigend geval zal de statuutswijziging ter stemming worden gebracht. Het programma kan als volgt worden samengevat:

- Bevestiging van de besluiten van de B.A.L.V. van 22 mei 1982;
- Bespreking en stemming over de voorgestelde Statuutswijzigingen;
- Bespreking omtrent de uitbreiding van het Beheersorgaan, in het licht van de oude - of nieuwe Statuten. Deze bespreking zal handelen over het aantal personen, en het toekennen der functies. In de Algemene Ledenvergadering van het voorjaar 1983 zal dan overgegaan worden tot de uitbreiding van het Bestuursorgaan door verkiezing van de kandidaten.

De Buitengewone Algemene Ledenvergadering zal waarschijnlijk doorgaan in de Fakulteiten St Ignatius, Rodestraat te Antwerpen, een beginnen om 10 uur. De vergadering kan uitlopen tot 14 uur, maar getracht zal worden om te eindigen om 13 uur. Dan is er een middagpauze voorzien, en om 15 uur wordt er een bezoek gebracht in groep aan het Trammuseum te Edegem. Aangezien deze vergadering van groot belang is voor de toekomst van de VeBOV, dringen wij erop aan talrijk aan de vergadering deel te nemen.

Bevestiging van de plaats volgt in het oktober-nummer van VeKo. De datum is als definitief te aanzien.

VOORGESTELDE STATUTENWIJZIGING.

1 - STATUTEN:

1.1 art.11: Bijvoegen als sub.C: "De betrokkene houdt zich het recht voor zijn schorsing voor te leggen aan de eerstvolgende Algemene Ledenvergadering, en daar eventueel beroep tegen aan te tekenen, waarna deze Algemene Ledenvergadering moet beslissen over de gegrondheid van deze maatregel."

Verklaring: Zowel de vervallenverklaring van het lidmaatschap (art.10) als de schorsing zijn ernstige maatregelen. Bij een schorsing worden aan een lid van de Vereniging bepaalde diensten ontzegd, bv. uitstappen en tijdschrift, en/of aankoop tegen ledenprijs van brochures enz., tijdens het jaar van schorsing. In tegenstelling met de vervallenverklaring heeft het lid hiertegen geen verhaal. Dit voorstel beoogt het bieden van verhaalmogelijkheid op de volgende A.L.V., met de mogelijkheid eerherstel te bekomen in geval van een niet gegronde beslissing van het bestuur.

1.2 art.13: schrappen van tweede deel van sub.1 en vervangen door de volgende tekst:

"... drie jaar te kiezen. Het aantal bestuursleden wordt door de Algemene Ledenvergadering bepaald, maar moet minstens drie personen bedragen. Het maximum aantal bestuursleden wordt vastgesteld op tien personen. De Algemene Ledenvergadering kan de gewenste procedure voorschrijven om tot een degelijke vertegenwoordiging in het bestuur te komen van alle

deelgroepen van de vereniging. Zolang het bestuur uit drie leden bestaat, zijn de functies als volgt verdeeld: ..."

Verklaring: Er bestaat in ruime kringen eensgezindheid over het feit dat een grote vereniging zoals de VeBOV, een ruimer bestuur verdient dan nu het geval is. Met name wordt er tevens op aangedrongen op het opnemen in het bestuur van diverse deelgroepen, afdelingen, opiniegroepen, reisleiding, redactie enz. . De huidige statuten laten slechts een uitbreiding tot vijf leden toe, zolang de vereniging geen 1000 leden telt. Ons voorstel beoogt een stijging tot tien bestuursleden mogelijk te maken, maar daaron nog niet verplichtend. De ALV moet tevens met de nodige soepelheid jaarlijks, op grond van de werkelijke toestand binnen de vereniging, hoe dit bestuur moet gestructureerd zijn; welke functies er in vertegenwoordigd moeten zijn; welke afdelingen of sekties, of groepen van afdelingen en sekties er een vertegenwoordiger moeten in hebben, en op welke wijze de diverse opinies inzake het beleid van de vereniging hun plaats moeten krijgen. Tevens kan de ALV bepalen of deze bestuursleden enkel bevoegd zijn voor de hun toegewezen taak, of integendeel mogen optreden namens heel de vereniging. De samenstelling van het bestuur behoort o.i. dus essentieel tot de bevoegdheid van de ALV., zowel naar inhoud als naar personen, en dat moet jaarlijks met de nodige soepelheid kunnen gebeuren. Elk bestuurslid is evenwel benoemd voor drie jaar.

P.S. Uit het bekomen resultaat van het debat over de wijziging van dit artikel, kan de noodzaak voortkomen tot wijziging van de tweede zin van art.13, sub.31, evenals de noodzaak na een oproep tot kandidaturen, een derde A.L.V. te houden om een verruimd bestuur samen te stellen.

- 1.3: art.26: tekst wijzigen in: "... niet voorzien, beslist de Algemene Levenvergadering." Verklaring: Het is duidelijk dat voor alle belangrijke aangelegenheden, en dat zijn ipso facto die zaken waarvoor noch de statuten noch het Huishoudelijk Reglement iets voorzien hebben, het de ALV is die een beslissing hoeft te nemen. Dit voorstel beoogt dus geen inkrimping van de bevoegdheid van het bestuur op het vlak van het dagelijks beheer, dat daar zijn volledige bevoegdheid blijft behouden. Voor de aangelegenheden die echter het wezen zelf van de vereniging betreffen, en die niet voorzien zijn in de statuten of in het huishoudelijk reglement, dient te ALV te beslissen, of minstens de wegens hoogringendheid van het bestuur genomen beslissingen te bekrachtigen.

2 - HUISHOUDELIJK REGLEMENT.

- 2.1 art.36: schrappen vanaf: "een extra nummen mag..."

Verklaring: Omdat dit in de huidige situatie van het blad geen zin meer heeft. Dus een aanpassing van de werkelijke toestand.

- 2.2 art.41: tekst wijzigen in: " De verantwoordelijkheid voor het tijdschrift berust bij een redaktieraad. Het bestuur oefent het gepaste toezicht uit. De redaktieraad bestaat uit minstens drie personen. De redaktieraad heeft het recht om ingezonden stukken om typografische redenen aan te passen zonder evenwel aan de inhoud te raken, tenzij met instemming van de auteur.

Verklaring: Dit voorstel beoogt het wegnemen van de ontstane mistoestanden, het ontkoppelen van redactie- en bestuursfuncties, het volledig in handen geven van het blad aan een volledig hiervoor verantwoordelijke en verantwoording dragende redactie-raad, en het beschermen van de ingezonden berichten en artikels.

- 2.3 art.55 en 56: Het begrip introducenten wordt elders netgens omschreven. Deze artikels vervallen, ofwel kan het woord introducenten vervangen worden door kandidaat-leden. Het betreft hier eerder een wegwerken van een schoonheidsvlekje in het Huish.Reglement.

- 2.4 art. 77: In de veronderstelling dat het art. 13 van de statuten gewijzigd wordt, zal het nodig zijn de "blok" die art.77 van het huish.Reglement legt tussen de functies van afdelings en hoofdbestuur weg te nemen, m.a.w. volledig schrappen van dit artikel.

- 2.5 art.78 en art.85: Deze artikelen geven wel aan het hoofdbestuur het recht om een afdeling of sektie op te heffen, ipso facto dus ook: niet te erkennen, of bepaalde door de afdeling eventueel voorgestelde (en gekozen) bestuursleden te weigeren. De afdelingen hebben hiertoe echter geen verhaal. Vandaar het voorstel om in elk artikel, of in een bijkomend artikel, bv 85 bis, de volgende tekst in te lassen: " Alle betwistingen tussen het hoofdbestuur en een afdelingsbestuur of sektiëleider worden beslecht op de eerstvolgende Algemene Ledenvergade-

ring. "

2.6 art. 89: Dit artikel heeft op dit ogenblik geen zin meer en mag dus geschrapt worden.

De hier bovenstaande statuutswijzigingen zijn voorgesteld en toegelicht in een schrijven van 3 april 1982 door de heren Freddy Geens, Wouter Janssens en Robert Boogaerts.

VOLMACHTEN.

Personen die zich wensen te laten vertegenwoordigen door een ander lid van de VeBOV, kunnen daartoe een geschreven toelating geven. Deze machtiging dient opgesteld te zijn als volgt: Ik ondergetekende ... (naam, voornaam en lidnummer, wens mij op de Buitengewone Algemene Ledenvergadering te laten vertegenwoordigen door de heer/mevrouw ... (naam, voornaam en lidnummer van de volmachtdrager.). Deze volmacht is enkel geldig te Antwerpen op 23 oktober 1982. Datum en handtekening.

OPGELET!

Elk lid mag slechts drager zijn van EEN ENKELE volmacht. Het is dus van belang na te gaan of de persoon die U zal vertegenwoordigen, geen drager is van een andere volmacht. De gegeven volmachten moeten onder gesloten omslag, en mits frankering aan het normale brief-tarief, toekomen bij de voorzitter, Baggenstraat 6, - 2200-Borgerhout, uiterlijk op 19 oktober. Aangetekende zendingen worden geweigerd, omdat het niet de bedoeling is elke dag naar het postkantoor te lopen om aangetekende zendingen af te halen!

VeBOV - EXPRES met vertrek en aankomst te Kortrijk, op 9 OKTOBER 1982.

Zals aangekondigd richt de VeBOV een rondrit in per speciale trein op zaterdag 9 oktober. Het vertrek heeft plaats te Kortrijk om 9u.15.

De rit verloopt als volgt: Kortrijk - Zwevegem - Kortrijk;

Kortrijk- Menen - Komen; (lijn 69)

Komen - Le Touquet - Armentières en terug; (lijn 69 A)

Komen - Ieper; (lijn 69)

Ieper - Kortemark; (lijn 63)

Kortemark - Lichtervelde; (lijn 73)

Lichtervelde Kortrijk, (lijn 66) aankomst Kortrijk: 18u.15.

Traktiematerieel: type 43 van WDT-Kortrijk, voor 110 zitplaatsen.

Middagpauze: te Ieper, tussen 14u. en 15u.30.

Prijs: kinderen tot 6 jaar: gratis; alle andere deelnemers: 500 fr.

Dit bedrag is vooraf te storten op rekening 412 - 6131001 - 97 van VeBOV-Antwerpen. De deelnemers worden verzocht hun betalingsbewijs ter controle mede te brengen. Er worden geen kaartjes verzonden. Wie niet vooraf betaalde kan slechts mee indien er nog plaatsen vrij zijn!

AANSLUITINGSTREINEN.

Heen: Neerpelt: 6u.16 (3056); Hasselt - Mol, 5u.46 (3080); Berchem aank: 7u.27/7u.53 (3957) Antwerpen CS, 7u.49 (3957). Genk: 6u.01 (7656) en Hasselt: 6u.23 (7656).

Terug: Kortrijk vertrek: 18u.28 (3918) naar Antw.CS. In Berchem is aansluiting naar Neerpelt en in Mol naar Hasselt.

Kortrijk vertrek: 18u.34 (3868) naar Schaarbeek. In Brussel-Zuid is er aansluiting naar Hasselt en Genk.(2918).

Voor het traject Le Touquet - Armentières is tot op heden de toelating niet gekomen, maar wij hopen dat deze eerlang toekomt. Indien de toelating echter geweigerd wordt, zal de rit begrensd worden tot Le Touquet.

De deelnemers dienen echter een verklaring van niet-verantwoordelijkheid van de NMBS te ondertekenen voor het in- en uitstappen op plaatsen waar geen perrons meer zijn. Deze verklaringen zullen voor het vertrek worden ondertekend en aan een bestuurslid dienen te worden overhandigd, die ze zal overmaken aan een bevoegd bediende van de Spoorwegen. Dit wordt de grote najaars-uitstap, en wij rekenen ook op veel deelnemers, gezien de hoge kosten die een dergelijke organisatie met zich brengt.

MARIEMBOURG.

Toen de Handelsdirectie ons verzocht actief deel te nemen aan een speciale trein van Antwerpen naar Mariembourg op zondag 26 september, hebben wij ons akkoord daartoe gegeven, mits wij snel alle nodige gegevens zouden ontvangen. Vandaag, 10 september hebben wij alléén de affiches bekomen. De prijs hebben wij ondertussen al zelf opgespoord, maar een uur van vertrek of aankomst is ons nog steeds niet bekend. Evenmin op welke manier wij de reiskaarten kunnen betrekken en afrekenen. Daarom hebben wij besloten ons uit de organisatie terug te trekken. Personen die alsnog wensen mee te gaan kunnen zich een kaartje aanschaffen te Antwerpen CS, (350 fr. en 190 voor kinderen tot 12 jaar). Zoals gezegd moeten zij zich omtrent het vertrekuren beraden bij de inlichtingen, als diè wel iets weten. Het is voor ons nu eenmaal onmogelijk de nodige ruchtbaarheid aan dergelijke rit te geven als de NMBS-Handelsdirectie in gebreke blijft, met het verstrekken van de nodige gegevens. Op 14 dagen voor het vertrek kan geen organisatie meer gevoerd worden. Spijtig, en volgende keer beter.

RONDRIJN KUSTLIJN. ZATERDAG 18 SEPTEMBER.

Net iets te laat om nog vorige maand te kunnen worden opgenomen, kregen wij een rondschriften van de vzw. Toeristische Buurtspoorweg Nieuwpoort - Diksmuide, Stadhuis 8160-Diksmuide, betreffende een te organiseren rondrit op 18 september.

Daartoe zal gebruik gemaakt worden van mw.9097 (ex.9785 - groep Antwerpen). De rondrit vertrekt in Oostende om 10u.30 naar De Panne , van De Panne naar Knokke en terug naar Oostende.

De prijs is vastgesteld op 250 fr. per persoon, en is te storten op rekeningnummer: 712-0400983-68 van vzw.Toeristische Buurtspoorweg Nieuwpoort-Diksmuide, te Diksmuide. Er worden geen bevestigingen gestuurd, maar een lijst van deelnemers aangelegd, welke meermaals voor controle zal geraadpleegd worden tijdens de rit. Een beperkt aantal deelnemers kan nog ter plaatse betalen. In geval de rit om welke reden dan ook, niet kan doorgaan, worden de betaalde bedragen integraal terugbetaald. De trein zal bestaan uit genoemde motorwagen, twee bijwagens (houten) en een gerestaureerde goederenwagen van de NMVB. In de tram zullen broodjes en frisdranken te bekomen zijn. Er wordt aan herinnerd dat dit wellicht de laatste rit zal zijn van de 9097, aangezien die nog dit jaar ter beschikking staat van het Trammuseum in Edegem! Een rit om niet te vergeten! De VeBOV-afdelingen zullen reeds mondeling kennis geven van dit bericht op de normale vergaderingen.

N.M.V.B - POSTER.

De NMVB. geeft een poster uit, op basis van een tekening. De poster meet 70 x 50 cm en stelt een nieuw geleed rijtuig voor, zoals ze te zien - en te beleven - zijn, aan de kust en in Henegouwen. De poster is rechtstreeks te bekomen op het kantoor van de Handels- en voorlichtingsdienst van de NMVB., Wetenschapsstraat 14, 1040 - Brussel, en kost 80 fr. Per post toegezonden aan een adres in België of Nederland is de prijs 100 fr. De overeenstemmende bedragen zijn te storten op postrekening: 000-0003227-26 van de NMVB, te 1040-Brussel, met de vermelding: Poster. De bedragen dienen vooraf te worden gestort. Buitenlandse checks worden wegens de te hoge kosten, geweigerd. Rechtstreeks overschrijven vanuit Nederland, via een eigen Giro-rekening kan zonder moeilijkheden geschieden.

UITGAVEN VAN DEN BELG - MECHELEN.

De vereniging "Den Belg" in Mechelen heeft een dia-reeks uitgebracht met zes zware dieselloks van de NMBS. (De eerste reeks omvatte E-loks). Deze diareeks is te bekomen mits overmaking van 100 fr. op rekeningnummer 405-0067111-28, van Den Belg-Mechelen, met vermelding Dia-reeks nr 2. Vanaf oktober wordt de reeks vrij te koop gesteld, maar dan kost ze 120 fr. Samenstelling: type reeks 50 (prototype van reeks 51), type 51, 53, 54, 55 en 59.(deze laatste enkele koplampen.

Eveneens begin oktober komt een geluidskassette uit met stoomgeluiden van de NMBS-stoomlok type 29 in normale dienst, o.a. bij het slepen van een goederentrein. Voor deze 30 minuten stoomgeluiden betaalt U 250 fr.én 20 fr.verzendingskosten in België, of 30 fr. buitenland. Dat bedrag dient eveneens op genoemde rekening gestort, met vermelding stoomgeluiden t.29.

VeBOV - VERGADERINGEN.

- Antwerpen - Metropool: vr. 15 oktober, 20 uur, Nieuwe Carnot, diareeks over de MIVA, door Alain Maquet.
- Brussel - Brabant: vr. 8 oktober, Anneessens, 20 uur: Wandelen langsheen spoorlijnen, door Herman Van Esbroeck;
vr. 12 nov. zelfde plaats en uur: Rariteiten en snuisterijen, W. Janssens;
vr. 10 dec. Info-avond, bezoek aan het zuidstation, MIVB in de toekomst, praatavond met als moderator dhr Camerlynck van de MIVB.
Bezoeken: zie hieronder.
- Limburg - Kempen: wo 6 okt. 19u.30, Sporthal Zolder: De Duitse stoomwolven stierven vijf jaar geleden uit.
wo. 3 nov: zelfde plaats en uur: De Belgische Dieseld en E-loks in de jaren '60.
ma. 8 nov. 20 uur, werkvergadering ITZ.
wo 1 dec. 19u.30, Zolder-Sporthal, 19u.30: Het Museumbedrijf in België.
niet ontvangen.
- Brugge - Kust: niet ontvangen.

BEZOEKEN AFDELING BRUSSEL - BRABANT.

Met de welwillende medewerking van dhrn Elias en Camerlynck van de MIVB, zal het mogelijk zijn in de toekomst enkele interessante bezoeken te organiseren bij de MIVB. Het eerste bezoek gaat door op zaterdag 25 september a.s. Afspraak om 11u. in het metrostation PARK om er het verkeersleidingscentrum (dispatching) te bezoeken. Vervolgens begeven wij ons naar de stelplaats Delta, waar het mogelijk is aan gunstige prijs een middagmaal te gebruiken. (boterhammen meebrengen mag ook!) In de namiddag bezoeken wij de tentoonstelling in stp Woluwe, van waaruit wij met de meest recent-gerestaureerde tram een rit maken naar Tervuren en terug. Inschrijven kan door het overmaken van 40 fr. op rekening 430-0256951-86 van VeBOV-afdeling Brussel-Brabant, met vermelding Park/Woluwe. Niet leden kunnen mee mlits betaling van 50 fr.

Er wordt eveneens gedacht aan een bezoek dat zal doorgaan omstreeks 15 december. Alle praktische schikkingen worden getroffen om op een vrijdagnamiddag een bezoek te brengen aan de bouwplaats van het Zuidstation. Vooraf zal een Ingenieur worden uitgenodigd, die tijdens de vergadering van 10 dec. in het pré-metrostation Anneessens uitleg zal verschaffen, die ons zal toelaten de toegepaste bouwtechnieken beter te begrijpen. Vanuit het zuidstation zouden we naar de steplaats Delte vertrekken, met de bedoeling de Metro-stimulator in werking te zien. Zoals U wel wet, wordt die gebruikt om metro-bestuurders op te leiden. De vastgestelde datum wordt tijdig medegedeeld.

Van vrijdag 29 oktober t/m maandag 1 november 1982 wordt door afdeling Brussel een groepsreis georganiseerd naar Basel, waar de tentoonstelling Eisenbahn 1982 wordt bezocht, en meteen ook talrijke smalspoorlijnen in de omgeving, het tramnet en misschien ook het spoorwegmuseum in Mulhouse. Graag nu reeds laten weten of U geïnteresseerd is. Nadere gegevens volgen !

AFDELING MODELBOUW - MoBOV.

De modelbouwafdeling - Antwerpen zal op 25 en 26 september de bewakingsbeurt vervullen in het Trammuseum te Edegem. Bij deze gelegenheid zal een mini-tentoonstelling van modelbouw worden op touw gezet. Loop die dagens eens binnen in Fort V. Let wel op de datum, die sedert de opgave in VeKo-augustus veranderd is. Verder zijn volgende bijeenkomsten voorzien:
Vr. 1 okt. 20 uur, Cultureel Wijkcentrum, Drie-Koningenstr. 126 te Berchem: de firma TER stelt haar elektronisch besturingssysteem voor op haar nieuwe demonstratiebaan.
Vr. 3 december: zelfde plaats en uur: Jan Mahieu brengt dia's over de opeenvolgende schilderijen van het ook in miniatuur bestaande NMBS-spoorwegmaterieel.

BOEKBESPREKING.

Met de Tram naar de Grotten, door Marc Hélin, is een brochure van 36 blz. (56 illustraties, waaronder zeer oude, maar ook recente, - kaft in kleurendruk) die de geschiedenis vertelt van de Buurtspoorweg van de grotten van Han, van bij de oorsprong tot op heden, en dit in het kader van de groep van Wellin. Volledig tweetalig. prijs 150 fr. alles inbegrepen, en te storten op rekening nr 081-9097271-74 van Marc Hélin, St-Genesius-Rode, met vermelding van gewenst aantal exemplaren "Met de Tram naar de Grotten"

