



# VeBOV koerier

maandblad

nummer 069

april 1983



**VeBOV-koerier**

**069**

**april 1983**

Maandblad van de Vereniging voor Belangstellenden in het Openbaar Vervoer, vereniging zonder winstgevend doel.

Verschijnt tienmaal per jaar.

Hoofdredakteur :  
Jan Vermeiren

Medewerkers :  
Raf Bonte  
Bob Boogaerts  
Freddy Coussens  
Alain Janmart  
Koen Janssens  
Wouter Janssens  
Erik Keutgens  
Vic Van Cutsem  
Guido Van den Driesche  
Fernand Van de Plas  
Walter Weyts

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

Sommige informatie in de rubrieken "Spoorslags" en "Trampost" verschijnt in samenwerking met :  
TTZ-Aktueel  
Tram 2000

Vereniging voor Belangstellenden in het Openbaar Vervoer, vzw.

Opgericht te Antwerpen op 28 april 1976. Statuten verschenen in het Belgische Staatsblad van 9 september 1976 onder het nummer 7568 van de bijlagen.

VeBOV-koerier  
Verantwoordelijke uitgever :  
Jan Vermeiren  
Sorbenlaan 62  
2610 WILRIJK

De benaming VeBOV staat voor Vereniging voor Belangstellenden in het Openbaar Vervoer. Sindsdien is de VeBOV uitgegroeid tot een vereniging met een ruim gamma van activiteiten.

Enkele zaterdagen per jaar maken wij een uitstap naar een tram-, bus- of spoorwegonderneming of brengen wij een bezoek aan de in uitvoering zijnde infrastructuurwerken voor het openbaar vervoer.

Geregeld richten wij tentoonstellingen in, of nemen wij deel aan tentoonstellingen door anderen ingericht.

Aan onze leden wordt tienmaal per jaar ons tijdschrift, de VeBOV-koerier, toegezonden. Daarin komen artikels over het openbaar vervoer in België, en houden wij onze leden op de hoogte van de activiteiten en de nieuwigheden bij de spoorwegen en de stads- en streekvervoerbedrijven.

Daarenboven gaven wij reeds verschillende brochures uit over het Belgische rollend materieel.

Voor onze leden zijn er maandelijkse bijeenkomsten in Antwerpen, Berchem, Brussel en Mechelen. Op deze bijeenkomsten gaan film- en diaprojekties door met het openbaar vervoer als onderwerp.

Het lidgeld voor 1983 bedraagt 375 BF.

Alle nodige inlichtingen kunt U bekomen bij de voorzitter :

Bob Boogaerts  
Joos Robijnslei 24  
2200 Bergerhout  
(03) 321 41 95

of bij de penningmeester :

Wouter Janssens  
Palmboomstraat 12  
1150 Brussel  
(02) 735 12 99

foto voorpagina

HLD 5205 te Dinant op 25 juli 1979

foto achterpagina

AB's 26 en 08 te Verviers, Place Verte op 28 maart 1981

# Het Antwerps Trammaterieel

## in het museum voor het brusselse stedelijk vervoer te woluwe

Sinds 1981 wordt door de MIVB, in samenwerking met de dienst Bevordering van het Stedelijk Vervoer van het Ministerie van Verkeerswezen, telkenjare een thematentoonstelling gehouden over het openbaar vervoer in de grote stedelijke agglomeraties. Zo kwamen reeds Gent en Charleroi aan de beurt.

Dit jaar wordt het openbaar vervoer in de Antwerpse agglomeratie belicht. In het kader van deze tentoonstelling werden door de zorgen van de MIVB in de schilderwerkplaats van de Antwerpsesteenweg drie Antwerpse tramrijtuigen gerestaureerd en behorend tot de verzameling van de Vereniging voor het Trammuseum (VETRAMU - AMUTRA), nl. de motorwagens 200 en 550 en de bijwagen 601.

De blikvanger van het Antwerps materieel is ongetwijfeld de motorwagen 200 van de Compagnie Générale des Tramways d'Anvers, die in 1900 gebouwd werd door Franco-Belge te La Croyère. Deze wagen werd op 21 januari 1901 op de Draakplaats aan de Antwerpenaars voorgesteld, als een van de twee prototypes van elektrische motorwagens.

Het koetswerk van de 200 was volledig gesloten. Het koetswerk van het andere rijtuig was open, maar de zijwanden van het rijtuig werden gesloten door gordijnen die vanuit het dak konden neergelaten worden. De voorkeur van het Antwerpse stadsbestuur ging echter uit naar het gesloten rijtuig 200.

Het open rijtuig kreeg het nummer 371 en zou enkele jaren nadien als dienstwagen overgeheveld worden naar de dienst Weg en Werken en in 1960 gesloopt. De motorwagen 200 kreeg reeds vrij vlug aan elke open balkonkant een regenkap om de trambestuurder wat bescherming te bieden tegen de weersomstandigheden (1903). Het is in deze toestand dat de wagen in het museum tentoongesteld wordt.

In de periode 1906 - 08 werden de open platformen volledig gesloten met windschermen. De wagen is uitgerust met twee motoren van 14,7 kW en gehouden op een onderstel van het type "Brill".

Tot in 1941 winden wij de wagen terug in reizigersdienst, maar werd dan overgeheveld naar de dienst Weg en Werken als trekker van de schaafloorry. Hij kreeg aldaar het nummer 4 en vanaf 1963 het nummer 8824.

In februari 1974 werd hij buiten dienst gesteld om op 13 september van hetzelfde jaar overgebracht te worden naar Brussel (stelplaats Renbaanlaan).

Op 23 juni 1982 verhuisde hij naar de MIVB-schilderwerkplaats Antwerpsesteenweg, alwaar met de restauratiewerken een aanvang werd genomen. De plaatsing in het museum gebeurde op 22 maart 1983.

De tweede wagen die tentoongesteld wordt is de motorwagen 550, behorend tot de reeks 522 - 551, en op 22 januari 1929 besteld door Les Tramways d'Anvers voor de Wereldtentoonstelling van 1930 te Antwerpen.

Gebouwd door het konstruktiewerkhuis Energie te Marcinelle voor de eenheidsprijs van 95.000 F, werd motorwagen 550 op 30 januari 1930 te Antwerpen afgeleverd, via de spoorwegaansluiting van Merksem-IJskelder.

ACEC-Charleroi leverde de elektrische uitrusting en op elke as was een motor geplaatst van 29,4 kW.

De nieuwe reeks wagens werd in dienst gesteld op lijn 3 Merksem - Zuidstation en op de extra diensten naar de Wereldtentoonstelling.

Technisch gezien hebben deze wagens weinig of geen verbouwing gekend. De voornaamste wijziging geschiedde in de periode 1956 - 59. Deze verbouwing omvatte :

- de verlenging van de platformen met aanbouw van stalen windschermen (vandaar de bijnaam "Stalen Koppen") ;
- overhoeks geplaatste pneumatische deuren ;
- securitglas voor de spiegels van de windschermen ;
- verplaatsbare zitplaats voor de ontvanger ;
- vloerbekleding in rubber ;
- nieuwe elektrische uitrusting met schakelbord op elk platform.

Het is in deze toestand dat de wagen aan het publiek wordt voorgesteld.

Onmiddellijk na de verbouwing werden de wagens in dienst gesteld op de lijn 24 Silsburg - Schoonselhof.

In 1963 kreeg deze reeks wagens een 4 voor hun reeksnummer, wat een mecanografische waarde gaf aan deze motorwagens. Hierdoor verkreeg men de reeks 4522 - 4551.

Motorwagen 4550 werd op 24 december 1969 rechtstreeks van de lijn 3, waarop hij die dag dienst verzekerde, in de E. Banningsstraat (nabij de Lambermontplaats - eindpunt lijn 3) opgeladen op de NMVB-traktor AT 553 met bestemming het Trammuseum te Schepdaal. Daar verbleef de motorwagen bijna dertien jaar op de koer van het museum, ten prooi van alle weersomstandigheden.

Gelukkig kon hij op 28 oktober 1982 overgebracht worden naar de MIVB-schilderwerkplaats Antwerpsesteenweg met het oog op restauratie. Op 22 maart 1983 kwam hij toe in het museum te Woluwe. De wagen wordt tentoongesteld met een koersbord van de lijn 3 Merksem - Zuidstation, daar hij zijn loopbaan begon en eindigde op deze lijn.

Tenslotte is er als derde Antwerpse vertegenwoordiger nog de bijwagen 601. Deze wagen, als prototype gebouwd in 1922 in het werkhuis van de Compagnie Générale des Tramways d'Anvers, is uitgerust met bissels (éénassige draaistellen) van het gebreveteerd systeem C. Delmez, de toenmalige hoofdingenieur en directeur van de trammaatschappij. De wagen ligt tevens aan de basis van de bouw van zestig bijwagens, genummerd van 602 tot 661. Oorspronkelijk kon het rijtuig zowel in de zomer als in de winter gebruikt worden, gezien de panelen van de zijwanden konden weggenomen en teruggeplaatst worden, naargelang de weersomstandigheden.

De bijwagens 602 - 631 werden besteld op 6 december 1923 bij de SA des Usines Ragheno te Mechelen en geleverd tussen 28 oktober en 30 december 1924.

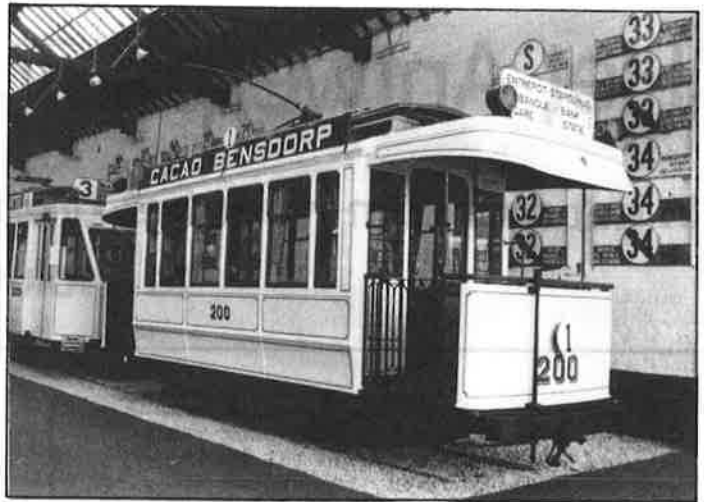
De onderstellen van de bijwagens 632 - 661 bestelde men op 11 maart 1925 bij dezelfde constructeur. De koetswerken vervaardigde men echter in eigen werkhuis. Einde januari 1926 waren al de bijwagens van de reeks 632 - 661 afgevoerd.

Van 9 februari 1952 tot en met 29 oktober 1954 werden dertig rijtuigen verbouwd tot éénrichtingsrijtuigen met zitplaats voor ontvanger en schuifdeuren langs de rechterkant van het rijtuig. De linkerzijde werd volledig gesloten. Het instappen gebeurde vooraan en het uitstappen langs de middenschuifdeur. De achterste plooi-deuren werden slechts gebruikt als nooduitgang. De bijwagen 601 werd alsoo verbouwd. Vanaf 1966 werden de bijwagens van deze reeks geleidelijk buiten dienst gesteld. Op 22 april 1966 werd de 601 overgebracht naar Anderlecht (NMVB stelplaats Het Rad) om daarna op 29 december 1969 vervoerd te worden naar het Trammuseum te Schepdaal waar ook hij aan alle weersomstandigheden blootgesteld stond.

De restauratie van de 601 in de MIVB-schilderwerkplaats begon op 3 maart 1983 en de plaatsing van de wagen te Woluwe gebeurde op 22 maart.

Na de tentoonstelling - einde september - in het Museum voor het Brussels Stedelijk Vervoer zullen de drie Antwerpse wagens terugkeren naar de metropool en een onderdak krijgen in het sinds 12 juni 1982 geopende Antwerps Tram- en Autobusmuseum te Edegem. ■

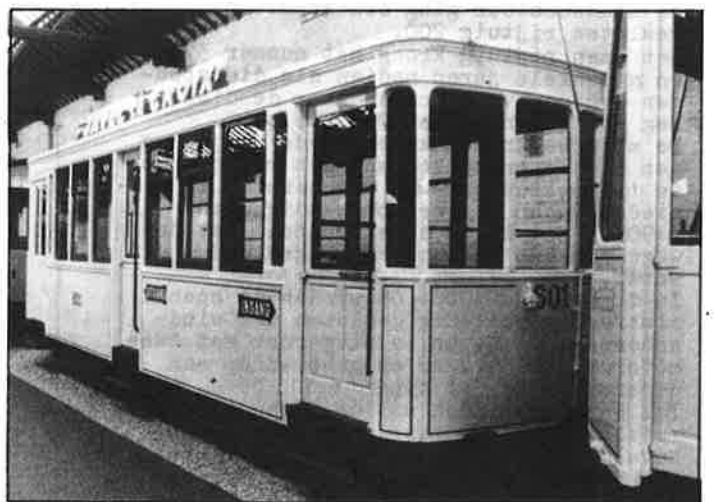
Erik Keutgens  
beheerder Antwerps Tram- en  
Autobusmuseum  
15 april 1983



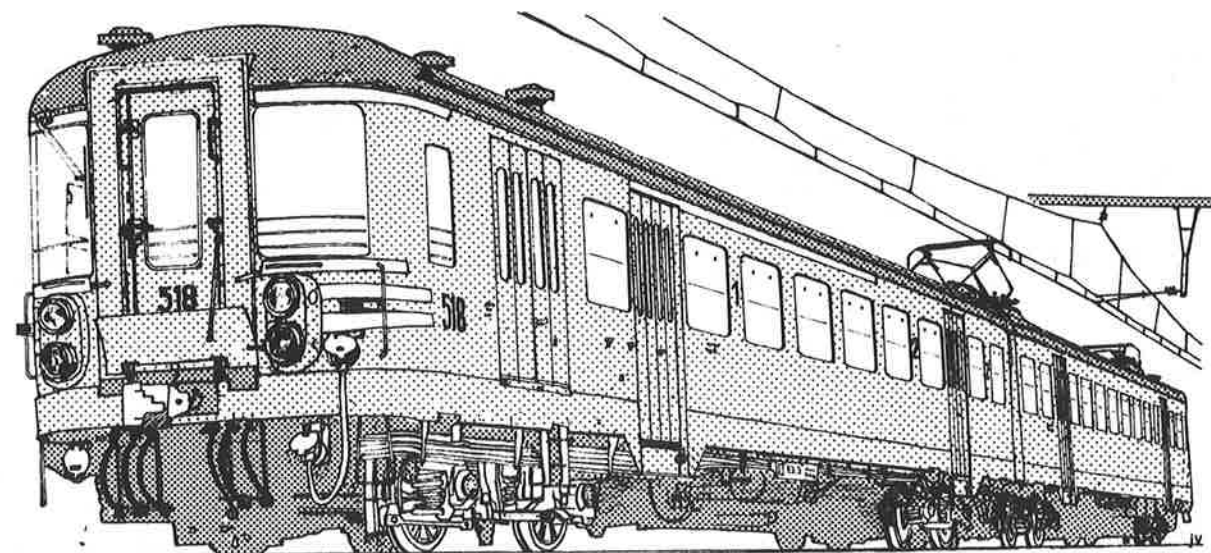
mw 200 in zijn toestand van 1903



mw 550 in zijn toestand van 1959



bw 601 in zijn toestand van 1953  
foto's Erik Keutgens



# spoorslags

## Getrokken reizigersmaterieel

De ligrijtuigen van de NMBS

### Reeks 13

De 85 ligrijtuigen die de NMBS in dienst heeft zijn allen van het type Bc, dus 2de klasse, en zijn onderverdeeld in twee reeksen. De oudste daarvan zijn de 40 ligrijtuigen reeks 13, gebouwd in 1960 door La Brugeoise et Nivelles. Deze rijtuigen hebben de NMBS nummers 14001 - 14040 en kregen later de internationale UIC - nummers 51 88 59 80301 - 80340. Ze zijn uitgevoerd met 9 compartimenten (cfr. het zesde cijfer van het UIC - nummer). Voor 1966 werden alle 9 afdelingen voor reizigers gebruikt waarbij de CIWLT ligwagengeleider plaats kreeg in een soort kast, zonder enig raam, en met een zeer beperkte zitruimte. Sinds 1966 worden nog slechts 8 afdelingen meer aan reizigers toegewezen, en verhuisde de "couchettist" naar compartiment 9. Met alle compartimenten in gebruik, wat uitzonderlijk nog kan voorkomen, zijn er 72 zitplaatsen of 54 ligplaatsen. Dit daalde tot 64 respectievelijk 48 door het niet gebruiken van compartiment 9. Oorspronkelijk waren de compartimenten 1 tot 3 niet-rokers met blauwe banken en 4 tot 9 rokers met groene banken. Bij het streven naar een 50/50 verhouding werd compartiment 4 later ook niet-rokers, doch met behoud van de groene kleur. Voorts hebben de rijtuigen langs iedere zijde een toilet en langs slechts één zijde een wasruimte.

Deze rijtuigen zijn 23,34 m lang met 15,51 m tussen de draaipunten van de bogies. Hun gewicht bedraagt 45 t onbeladen en 50 t geladen.

Met Schlieren-draaistellen uitgerust waren ze toegelaten voor 150 km/h. Daar de SNCF haar nachttreinen naar de Azurenkust (dus ook de Flandres-Riviera en de TAC St-Raphael) aan 160 km/h wenste te laten rijden werden in 1980 de nodige aanpassingen voor deze hogere snelheid aangebracht.

De verwarming van deze rijtuigen kan gebeuren met stoom, ofwel met elektrische radiatoren. Voor deze elektrische verwarming kunnen ze op de vier internationale spanningen voor verwarming worden aangesloten: 1500 V of 3000 V gelijkspanning en 1000 V (16 2/3 Hz) of 1500 V (50 Hz) wisselspanning. Langs de buitenzijde zijn deze rijtuigen in de typische donkergroene kleur geschilderd. Buiten een kleine vermelding "couchetten" vertonen ze geen speciale kenmerken.

### Reeks 15

In 1966-67 werd het wagenpark aangevuld met 45 ligrijtuigen reeks 15, weer gebouwd door La Brugeoise et Nivelles. Ze kregen de "oude" NMBS nummers 14101 - 14145 en de UIC-nummers 51 88 50 80501 - 80545.

Hun standaardlengte van 26,4 m (19,0 m tussen de draaipunten van de bogies) maakte ruimte voor 10 compartimenten, een ruim dienstkompartment voor de CIWLT ligwagengeleider, 2 WC's en 3 wasgelegenheden. Deze derde wasruimte ontbreekt echter bij de 16 eerste rijtuigen, de zogenaamde "Railtour"-rijtuigen, waar op deze plaats een grote

koelkast is voorzien. Deze wordt niet vanuit de gang doch vanuit het dienst-kompartiment bereikt.

De 10 kompartimenten waren origineel verdeeld als 6 rokers en 4 niet-rokers, en gescheiden door een zwaai-deur. Later werd nog één kompartiment rokers tot niet-rokers gemaakt. De zwaai-deur bleef hierbij echter op de oude plaats staan, behalve bij de 16 Railtour-rijtuigen waar ze eenvoudig werd weggenomen. In deze 16 rijtuigen zijn de gang en de kompartimenten daarentegen met uitneembaar tapijt uitgevoerd. De capaciteit van het rijtuig bedraagt 60 plaatsen, zowel in zit- als ligpositie. Deze rijtuigen wegen onbeladen 48 t en geladen 53 t. Eveneens met Schlieren-draaistellen waren ze van bij konstruktie uitgevoerd voor 160 km/h.

Bij hun aflevering hadden ze buiten dezelfde groene kleur als de I3-rijtuigen. Later kregen ze een donkerblauwe livrei met 4 lichtblauwe strepen waarvan één boven de ramen. De Railtour rijtuigen waren toen enkel te onderscheiden door de vermelding Railtour op de wagenkast. Tussen september en december 1982 werden deze 16 eerste rijtuigen in CW Mechelen herschilderd in een donkerdere blauwe grondkleur en met een zeskleurige regenboog-schildering onder de ramen.

De rijtuigen kunnen zoals de I3's zowel met stoom als met elektriciteit (4 spanningen) verwarmd worden, doch i.p.v. radiatoren bezitten ze een luchtverwarming.

In 1980 waren alle rijtuigen uitgerust met volledige sonorisation en waren 8 rijtuigen voorzien voor automatisch sluitende deuren. Bij de I3 rijtuigen is er slechts één bij wijze van proef met sonorisation uitgerust. Ook de kollektieve schakeling van de verlichting via treindraden is pas vanaf 1980 op alle rijtuigen uitgevoerd.

Het uitzicht van deze I5 rijtuigen verschilt grondig van de I3's. Buiten een kleinere lengte hadden de I3's meer aflopende daken aan de uiteinden en bovendien een onderbeplating met uitsparingen aan de draaistellen.

#### De andere "RAILTOUR" rijtuigen

Naast de 16 ligrijtuigen van de boven beschreven reeks I5 heeft Railtour (een autonoom bedrijf voor 51% eigendom van NMBS en 49% van reisagentschappen) nog 2 bar-dancing-rijtuigen, een restauratierijtuig, en voor uitzonderlijke gevallen de 2 reeks I4-prototypes als zitrijtuigen in dienst.

#### Reeks I4

De twee prototype reeks I4-rijtuigen geleverd in 1961 (de reeks van 40 stuks volgde pas in 1966) waren voorzien van de NMBS-nummers 11201 voor het A (1ste klasse) rijtuig en 13101 voor het AB (gemengd 1ste en 2de klasse) rijtuig. De respectievelijke UIC-nummers waren 5188 1980401 en 5188 3970401. In 1979-80 werden beide rijtuigen volledig als

2de klasse verbouwd met NMBS 12301 en 12302 en UIC 5188 2970401 en 70402 nummers, en voorzien van de licht- en donkerblauwe schildering.

#### Reeks I2

Onder de rijtuigreeks I2 valt de 11911 of 5188 8480211 als gemengd 1ste klasse/restauratierijtuig type AR. Gebouwd in 1952, voorzien voor 160 km/h en eveneens in de licht- en donkerblauwe Railtour-schildering.

#### Bar-Dancing

De twee bar-dancing-rijtuigen zijn als type SR aangegeven.

De eerste werd in 1974 door CW Mechelen verbouwd uit het 2de klasse I1 rijtuig 12248 of 5188 2840148 van 1933. De nieuwe nummering werd dan 17901 en 5188 8980001. Met een leeggewicht van 45 t, beladen 50 t, is dit rijtuig met Schlieren-draaistellen toegelaten tot 160 km/h. De verwarming met radiatoren is enkel elektrisch mogelijk, doch het rijtuig is wel van een doorgaande stoomleiding voorzien.

In 1978 werd door CW Mechelen een 2de SR-rijtuig gebouwd, ditmaal van een fabrieksnieuwe rijtuigkast. De oorsprong hiervan vereist wel enige uitleg. In 1978 werd een 35 stuks tellende reeks pakwagens volgens RIC-norm afgeleverd, door hun konstruktie en oranje/wit schildering nauw gelijkend op de I6-rijtuigen voor internationaal verkeer. Deze werden gebouwd door CFC te Familleureux alhoewel door de inmiddels doorgevoerde fusie CFC-BN de laatste reeds een konstruktieplaat BN dragen. Daar deze bestelling iets te veel rijtuigen voorzag wenste men de laatste rijtuigkast zelf als bar-dancing af te werken. Om echter het totaal bedrag van de bestelling ongeveer gelijk te houden werd nog een 36ste ook onafgewerkte rijtuigkast afgeleverd. Beide in lichtgroene grondverf bij aflevering waren ze doorlopend met de pakwagens genummerd 5188 9570935 en 70936. Het tweede rijtuig zou dienen als meetrijtuig 13 of 6088 9970013, het eerste werd de bar-dancing 17902 of 5188 8970002. Dit rijtuig weegt 48 t onbeladen en 53 t geladen en heeft Fiat Y 0332 draaistellen voor 160 km/h. Binnen hebben ze een goed ingerichte grote keuken, een douche voor CIWLT-personeel, een bar en complete dancing uitrusting, zelfs met video's. De disco-bar verdeelt het rijtuig in een dans- en een zitruimte. De verwarming en volledige klimatisatie worden elektrisch gevoed. Samen met de 16 I5-ligrijtuigen kregen ook deze bar-dancings in 1982 de zeskleurige regenboog-schildering, doch op hun Bordeaux grondkleur. Tijdens het winterseizoen 1982-83 (tot 15/17 april 1983) werden deze 2 SR's op twee sneeuwtreinen van Railtour ingezet. De 17901 reed met trein 1199 Alpina-Express op vrijdagavond van Brussel naar Sierre en leeg verder tot Brig voor reiniging. De terugrit vanuit Sierre was met trein 1198. De 17902 reed, ook op vrijdagavond, met trein 1317 Ski-Express Brussel - Bozen/Bolzano en kwam de volgende nacht terug met trein 1316. ■

## Spoorlijnen

### Elektrische verwarming op diesellijnen

Tot heden werden de diesellokomotieven 5505, 5510, 5515, 5523, 5529, 5540, 5542, 6005 en 6215 uitgerust met een bijkomende alternator voor elektrische verwarming. Deze verbouwing is ondertussen stopgezet op de reeks 55 maar is wel in uitvoering op een reeks 51. De terugvoer van de elektrische stroom van de verwarming gebeurt langs de spoorstaven. Op verschillende niet-geëlektrificeerde lijnen dienden daarvoor de stroomkringen van de signalisatie aangepast te worden aan de nieuwe veiligheidskriteria. Op volgende lijnen of spoorvakken is het verkeer toegelaten met ingeschakelde elektrische verwarming (27.12.82) :

12B	Y.Noorderlaan - Antwerpen DS - Y.Holland	94	Froyennes - Blandain (Grens)
15/1	Y.Krijgsbaan - Y.Aubry	94	Halle - Leuze
24	Visé - Montzen - Aachen (Grens)	98	Warquignies - Cuesmes
39	Montzen - Welkenraedt	98B	St-Ghislain - Warquignies
42	Rivage - Gouvy	106	Clabecq - Ecaussinnes-Carières
43	Marloie - Angleur	112	Piéton - La Louvière
49	Herbestahl - Raeren	123	Braine-le-Comte - Geraardsbergen
53	Dendermonde - Mechelen (elektrifikatie vanaf 29.05.83)	125A	Kinkempois - Flémalle
66	Torhout-Roeselare	132	Y.Saint-Lambert - Mariembourg
66	Ingelmunster - Kortrijk	132	La Sambre - Mont-sur-Marchienne
69	Poperinge - Komen	140	Ottignies - Fleurus
73	Diksmuide - Lichtervelde	154	Namur - Givet
86	Ronse - Frasnés-lez-Anvaing	163	Libramont - Gouvy
89	Kortrijk - Zottegem	165	Bertrix - Libramont
90	Lessines - Jurbise	166	Bertrix - Houyet - Y.Neffe
		167	Autelbas - Athus - Longwy

### Lijnen

- 50 : Te Oudenburg zijn de twee sporen in dienst over de nieuwe brug van het kanaal Passendale-Nieuwpoort en de ontworpen nieuwe kanaalarm. Het oude tracé wordt opgebroken. In Aalter is het nodige terrein onteigend voor de bouw van een traktiestation.
- 51B : Het Koninklijk Besluit voor het opbreken van het baanvak Zeebrugge - Heist en het aanleggen van de nieuwe spoorlijn 51B Brugge - Knokke werd op 13.12.82 uitgevaardigd. Indienstname van het nieuwe traject is voorzien op 29.05.83.
- 53 : Vanaf mei 83 zal de lijn Mechelen - Dendermonde - Schellebelle geëlektrificeerd zijn. De goederentreinen Antwerpen-Schijnpoort - Merelbeke zullen deze lijn gebruiken i.p.v. nu de lijnen 50 en 50A.
- 66 : Men voert spoorwerken uit tussen Loppem en Zedelgem voor de aanleg van het tweede spoor tot Torhout. Het voorziene 2de spoor tussen Loppem en Brugge zal er door besparingsmaatregelen vermoedelijk niet komen.
- 78 : Door besluit van de Waalse Executieve is het stationsgebouw van Péruwelz (Bon-Secours) gerangschikt als monument.
- 112 : Sinds 09.01.83 is de reizigersdienst hernomen op het baanvak Piéton - La Louvière-Sud, waardoor de door de NMVB gereden vervangingsdiensten vervallen. Het station Mariemont is eveneens vervallen. Voorlopig rijdt de lijn in dieseltraktie.
- 150 : Bij KB van 26.01.83 mag de NMBS het reeds buiten gebruik zijnde baanvak Jemelle - Hour/Havenne van de lijn Jemelle - Houyet opbreken.
- 212 : Industriële lijn Y.Glain - Esprérance vanaf 26.06.82 buiten dienst gesteld (aftakking van de lijn 210 Ans - Glain-Ans).
- 241 : Industriële lijn Leval - Puits-Ste-Barbe (aftakking van lijn 108) buiten dienst gesteld vanaf 28.10.82.
- 249 : Industriële lijn Trazegnies - Courcelles buiten dienst gesteld vanaf 08.12.82. Dit vak maakt deel uit van de vroegere lijn 122 Trazegnies - Luttre-Pont-à-Celles.
- 268 : Industriële lijn Monceau-Fontaine - Monceau-Usines afgeschaft op 01.01.83. De aansluitende lijn 268A Monceau-Usines - Tilmétal 2 wordt nu 268.

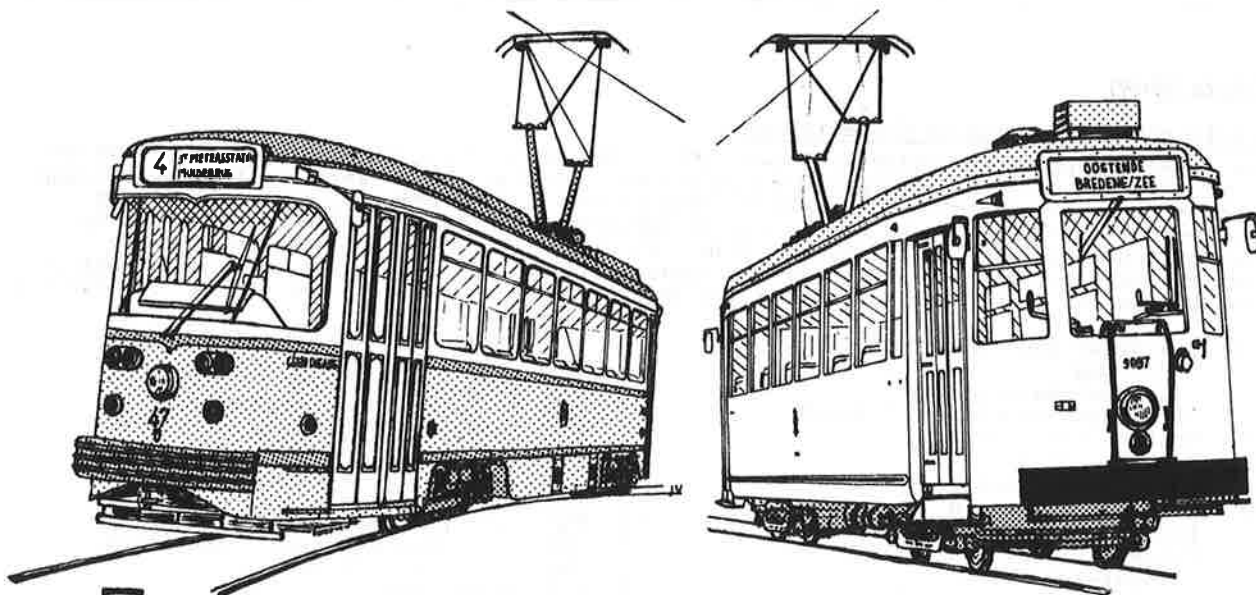
## Treinsamenstellingen

### De VENICE - SIMPION in België

Deze trein kwam uitzonderlijk op 15 maart 1983 naar België, volledig afgehuurd door de DINERS-club. Het ledig treinstel bereikte Quévy getrokken door een SNCF-lokomotief reeks 16000. De Belgische diesellok 6253 sleepte het stel tot Vorst-vorming, verder met de HLE 2913 tot Brussel-Zuid. Daar vertrok hij om 18h38 met reizigers naar Venezia in de volgende samenstelling en onder treinnummer 18555 :

HLE 2001 - slaaprijtuigen 3555, 3525, 3552, 3482, 3425 - dienstrijtuig 3912 - restauratierijtuig 4095 - Pullman 4191 - restauratierijtuig 4110 - barrijtuig 3674 - dienstrijtuig 3915 - slaaprijtuigen 3309, 3539, 3553, 3543, 3483, 3544.

Op donderdag 17 maart kwam deze trein terug uit Venezia onder treinnummer 18586 om vervolgens ledig terug naar Frankrijk te rijden met treinnummer 18587.



# trampost

miva

Antwerpen

Op maandag 11 april 1983 kwamen de rijtuigen met HASLER ontwaardingsapparaten in dienst. AB 624 op de ringlijn 6/34 en pcc 2077 en 2078 op lijn 2. Deze twee pcc-rijtuigen rijden gekoppeld om de bediening en controle van de automaten op het 2de rijtuig vanuit het 1ste te testen. Hun dienst op lijn 2 bestaat normaal uit uitrij stpl. Hoboken om 13.15 als dienstwagen 11 en inrij om 18.35. Na iedere rit worden aan het eindpunt Kioskplaats te Hoboken de beide pcc's ontkoppeld en opnieuw gekoppeld. Alle pcc's worden voorzien van bedrading voor de HASLER toestellen, doch voorlopig slechts aan de voor- en middendeur.

In de CW Hoboken worden momenteel pcc 2046 en 2047 geriviseerd, 2066 en 2076 geriviseerd en voorzien van Scharfenberg-koppeling en 2050 verbouwd voor draaistroomtraktie.

De 2-assige werkwagens 8826 en 8827 werden na revisie herschilderd in geel met de wettelijk verplichte rood/witte strepen op de kopwanden. Deze rijtuigen verlieten de CW Hoboken op resp. 22.10.82 en 03.07.82.

Einde februari 83 werden twee interventiewagens geleverd die geschikt zijn om zowel op spoor als baan te rijden: onderstel Mercedes-Benz 1419/12, spooronderstel Schörling, bovenbouw VDK. Deze wagens zullen gebruikt worden voor het binnenslepen van defekte trams, voor het werken aan de traktatiebovenleiding en voor het depaneren van trams in de tunnels. Hiervoor zijn deze voertuigen o.a. uitgerust met: een spooronderstel voorzien van railremmen en een remzandstrooierinrichting, bij het rijden op spoor wordt dit onderstel neergelaten en gebeurt de aandrijving hierop; een schaarstroom met daarop kontinu draaibaar werkplatform; een hydraulische uitrusting voor depannagewerkzaamheden; een hydraulische lier met een trekkracht van 55 kN. Deze wagens zijn reeds voorzien om de toekomstige 40 t zware dubbelgelede trams te slepen met een maximumsnelheid van 30 km/h op vlak terrein. Bij wijze van proef werden via de open helling Belgiëlei een stel gekoppelde pcc-rijtuigen uit de tunnel gesleept. Deze wagens zijn oranje geschilderd met rood/witte schrikstrepen. Ze zijn genummerd 54 (FBS060) en 55 (FBS061).

Op alle autobussen zijn nieuwe lijnfilms in dienst gekomen, vanaf 23.09.82 voor de lijnen uitgebaat door De Polder en vanaf 01.10.82 voor de MIVA lijnen. Het betreft hier voor de MIVA op autobussen de eerste toepassing van gekleurde lijnfilms. De kleurencombinaties zijn als volgt:

GD : zwart op wit	16 : wit op blauw	27 : rood op wit
ED : zwart op wit	17 : zwart op oranje	28 : rood op geel
LW : zwart op wit	18 : zwart op paars	31 : wit op blauw
1 : wit op rood	19 : zwart op lichtgroen	32 : zwart op geel
1 : wit op rood	20 : zwart op lichtgroen	33 : wit op donkergroen
6 : rood op wit	23 : wit op donkergroen	35 : zwart op paars
34 : rood op wit	25 : wit op zwart	36 : zwart op oranje
9 : rood op geel	25b : wit op rood	37 : zwart op wit
13 : zwart op geel	26 : zwart op lichtgroen	

AB 592 behoudt zijn elektronische reiswegaanduiding.



GEEN DIENST	
EXTRA DIENST	
LESWAGEN	
1	RIJNKAAL HOBOKEN
1	RIJNKAAL ZUID
6	ZUID - BORGERHOUT BERCHEM - ZUID
34	ZUID - BERCHEM BORGERHOUT - ZUID
9	BERCHEM (FRUITHOF) RIJNKAAL
13	ZUID TANKS

16	CENTRAAL STATION LUCHTHAVEN
17	CENTRAAL STATION U.I.A. AK. ZIEKENHUIS
18	CENTRAAL STATION BERCHEM (ATHENEUM)
19	FR. ROOSEVELT PL. DEURNE (SCHOTENSTWG)
20	FR. ROOSEVELT PL. DEURNE (DE VILLEGASPL.)
23	LUCHTBAL ZUID
25	GROENPLAATS WILRIJK AK. ZIEKENHUIS
<del>25</del> <sup>BIS</sup>	GROENPLAATS WILRIJK MIDDELHEIM
26	GROENPLAATS WILRIJK (NEERLAND)

27	CENTRAAL STATION WILRIJK MIDDELHEIM
28	FR. ROOSEVELT PL. MERKSEM (JAN PALFIJN)
31	CENTRAAL STATION C.M.B.
32	CENTRAAL STATION EDEGEM
33	HOBOKEN MERKSEM
35	FR. ROOSEVELT PL. KAAI 58
36	CENTRAAL STATION LINKEROEVER
37	FR. ROOSEVELT PL. V. CAUWELAERT SL.

## mivb - stib

Brussel

### Rollend Materieel TRAM

**7700** : Deze rijtuigen worden geleidelijk (officieel vanaf 01.05.83) van nieuwe "Brose" lijn-(of beter richtings-)films voorzien, met voor iedere lijn 2 bestemmingsfilms en eventuele doorstreepte diensten. Tevens zijn er ook 4 universele nummerloze bestemmingen voorzien.  
Vanaf september 83 zullen de 7700en van nieuwe ontwaardingstoestellen, merk CAMP, worden voorzien. Deze worden aan alle deuren geplaatst en zijn centraal vanuit de stuurposten te bedienen en te controleren.  
De invoering van self-service op lijn 52 is nog niet bevestigd. Indien lijn 58 niet verbust zou worden tussen Zuid en Dancopl. zal deze lijn eerst met 7700en in self-service worden gereden.

**7900** : Deze rijtuigen zullen na de 7700en eveneens éénregel-bestemmingsfilms krijgen. 7919 werd bij wijze van proef reeds met nieuwe CAMP ontwaardingstoestellen aan vier deuren voorzien.

**7000** : 7097 is sinds 02.04.83 in dienst met langs beide zijdenreklamepanelen voor de marathon te Brussel op 05.06.83. Deze wagen rijdt afwisselend op alle tramlijn doch niet op de lijnen 19, 32, 90 en 103. Deze rijtuigen zullen samen met de 7500en en 7800en nieuwe lijnfilms krijgen, met twee tekstregels. Dit om het manueel verdraaien van alle films aan de eindpunten te vermijden.

### Rollend Materieel AUTOBUS

Vanaf maart 1983 staan volgende autobussen te koop aangeboden : 8046 - 8055 Bus & Car Eagle 16 - Caterpillar (1975-76) en 8421 - 8450 Van Hool 420 HA UST 9 - Fiat (1969). Van dezelfde reeksen dienen 8056 - 8059 als reserve voor onderdelen en blijft de 8060 een VIP-bus voor speciale genodigden. Sindsdien staan ook de 8451 - 8483 in inactieve reserve.

De autobus 8048 Mack C 37 - ABR werd als niet-rijvaardige bus hersteld in de toestand van buitendienststelling voor het museum te Woluwe.

De werkplaats en garage voor de dienstvoertuigen in de Froissartstraat werd gesloten. De nieuwe garage heet RMA Birmingham en is gevestigd in de Birminghamstraat te Molenbeek.

### Lijnen

**T58** : De Stallestraat te Ukkel met slecht bereikbaar tramtrajekt zal toch geherprofileerd en gemoderniseerd worden met een semi-vrije bedding voor de tram. De werken van de eerste fase zouden einde 83 starten. Er is geen bevestiging of de tijdelijke busexploitatie Zuid - Dancopl. vanaf 01.06.83 doorgang vindt.

Nieuwe lijnfilms gpcc 7700

lijnkleuren : R-ED blauw-blauw, E-S rood-rood, B,J,N,M-Z wit-wit, 52 blauw-wit, 58 groen-rood, 90 rood-geel. De lijnummers zijn zwart op witte achtergrond en eventueel rood doorstreept. De lijnummers op 58 Vilvoorde en 58 Danco zijn rood op wit (buitenstadslijn).

RESERVE		GEEN DIENST
ECOLAGE		SCHOLING
BARRIERE		BAREEL
JACQMAIN		JACQMAIN
☐ NORD ☐		☐ NOORD ☐
MIDI ☐		☐ ZUID
ESPLANADE	52	ESPLANADE

DROGENBOS	52	DROGENBOS
VERBOEKHOVEN	<del>52</del>	VERBOEKHOVEN
MIDI ☐	<del>52</del>	☐ ZUID
VETERINAIRE	<del>52</del>	VEEARTSEN
ST-DENIS	<del>52</del>	ST-DENJS
VILVOORDE	58	VILVOORDE
DANCO	58	DANCO

VERBOEKHOVEN	<del>58</del>	VERBOEKHOVEN
VETERINAIRES	<del>58</del>	VEEARTSEN
☐ ROGIER	90	ROGIER ☐
MIDI ☐	90	☐ ZUID
BIENFAITEURS	<del>90</del>	WELDOENERS
BUYL	<del>90</del>	BUYL
CHURCHILL	<del>90</del>	CHURCHILL

**stic**

Charleroi

De bijwagen S 9300 van de NMVB werd aangekocht voor verbouwing als werkwagen voor het toekomstige STIC-deel van het métro-léger-net van Charleroi.

Er is een prijsaanvraag uitgeschreven voor levering van 20 nieuwe autobussen. Deze zullen de overblijvende Brossel BL 55 S-Leyland-Jonckheere en een deel van de Van Hool 409 AU 9-Fiat-Jonckheere autobussen vervangen.

**mivg**

Gent

**PCC** : pcc 25 staat sinds 25.03.83 in de werkplaats voor verbouwing (nieuwe vloer en nieuwe in/uitstapconsoles) en herschildering. pcc 27 is langs de B-zijde voorzien van een afwijkend type bumper (een geplooid stuk metaal op dezelfde maten als vroeger en in het grijs geschilderd).

Bepaalde rijtuigen worden voorzien van gedeeltelijk nieuwe ruitenwissers waarbij de nieuwe onderdelen zwart van kleur zijn tegen metaalkleur vroeger.

**AB** : Het grootste deel van de autobusreeksen Van Hool-Fiat 01 - 34 en de nog overblijvenden van de reeks 660 - 683 werden op de achterraut voorzien van reklame over de volledige breedte.

**Lijnen** : De sinds 01.09.82 in Ledeberg gewijzigde buslijn 9 rijdt vanaf 07.04.83 terug zoals vroeger. De twee halten achter het E3-plein waarmee men eventuele reizigers van de wijk Meierij tegemoet wilde komen zijn afgeschaft. Sinds 07.04.83 is de halte Belfort (E. Braunplein) richting Koornmarkt voor buslijnen 17, 30, 31 en 38 afgeschaft.

Het op 1 maart 1983 door de Technische Hogeschool van Delft in samenwerking met de Rijksuniversiteit Gent gedane onderzoek van de geboden "service" op tramlijnen 21/22 gaf de konklusie dat de trams meer wachten dan rijden, vooral in de straten van de binnenstad. De grootste knelpunten van de lijn blijken het Maria Hendrikaplein (met zijn ingewikkelde rijsignalisatie), het Wilsonplein (met signalisatie welke de tram pas na de auto's doorlaat) en de moeilijke rijomstandigheden tussen de Kouter en de Vlaanderenstraat te zijn. In de spitsuren wordt soms maar een snelheid van 7 tot 12 km/h gehaald, en voor een theoretische trajectduur van 24 min werd soms 35 min in werkelijkheid vastgesteld. De directie van de MIVG is de mening toegedaan dat, wil men in Gent ooit tot een bevredigend gelijkgronds openbaar vervoer komen, er nog flink wat faciliteiten nodig zijn, niet in het minst de beïnvloeding van de verkeerslichten door trams en bussen. Dit vergt slechts beperkte investeringen maar vooral het herzien van bepaalde prioriteiten inzake verkeersafwikkeling.

**stil**

Liège

Op 28 en 29 mei 1983 worden van 10 tot 19 uur open-deur dagen gehouden in de nieuwe stel- en werkplaats Robermont. Deze is gelegen op de Rue de Herve naast het kerkhof van Robermont, en bereikbaar met de STIL lijnen 10 en 11 richting Fléron en de NMVB lijn 38b Liège - Verviers.

Sinds 16 april 1983 is de stelplaats Robermont reeds gedeeltelijk in dienst gekomen. De officiële opening volgt op 20 mei 1983. Er werden vanuit Woluwe naar dit complex twee oude trams overgebracht : mw 366 op 21 maart en bw 701 op 24 maart 83, trolleybus 402 volgt nog.

Op 25 februari 1983 heeft de Raad van Beheer van de STIL haar kandidatuur gesteld om de stad uit te rusten met het geautomatiseerde transportsysteem TAU. Het ontwerp voorziet in eerste fase een 14,8 km lange lijn met 31 stations langs de linker Maasoever : Jemeppe - Guillemins - St-Lambert - Coronmeuse - Licour. Met een tweede fase (6km - 11 stations) valt ook de huidige ring-buslijn 4 in dit projekt samen met een aftakking naar Droixhe en Gravillons.

De eerste ontwerpen van het rollend materieel zijn een permanent gekoppelde eenheid van twee rijtuigen, op haar beurt door automatische koppelingen tot drie eenheden samen te koppelen. Elke eenheid van 2 wagens meet 17,61 m lengte, 2,0 m breedte en 2,565 m hoogte. Iedere wagen is vierassig, voorzien voor meterspoor, en telt 10 zit- en 34 staanplaatsen. Langs beide zijden zijn er 2 dubbele schuifdeuren. De draaistellen zijn voorzien van een gemotoriseerde as langs de buitenzijde (in feite 2 afzonderlijke wielen met ieder een eigen motor) en een veel kleiner loopasje langs de binnenzijde. Het voertuig rijdt volautomatisch zonder bestuurder en kan een maximum snelheid behalen van 65 km/h.

## nmvb - sncv - nkg

### Rollend Materieel TRAM

6000 : Verdeling van de gelede motorwagens op 01.04.83 per regio :

6100 :

Oostende : 6000

6001 - 6029, 6032

6101, 6102, 6105, 6106, 6109, 6111, 6117, 6119, 6120, 6124 - 6128,

6131 - 6134, 6137, 6138, 6143, 6144, 6146, 6149

Charleroi : 6100

6108, 6113 - 6116, 6118, 6121 - 6123, 6129, 6130, 6135, 6136, 6139 - 6142,

6145, 6147, 6148, 6150 - 6154

BN Brugge : 6107 (na ongeval), 6104, 6110, 6112 (voor aanpassingen)

6030, 6031, 6033 - 6049, 6103 (in aanbouw)

gmw 6117 werd op 16.03.83 te Zeebrugge door een aanrijding met een vrachtwagen zeer zwaar beschadigd langs de B-zijde. De wagen werd te Oostende van (te) veel bruikbare onderdelen beroofd, op 13.04.83 naar BN Brugge overgebracht, en er op 14.04 gelost. Om het rijtuig bij BN tegen weersinvloeden te beschermen, na de onderdelenroof, werd een NMVB ploeg ter plaatse gestuurd om de "gaten" dicht te plakken. Overigens was de 6117 tijdens de zomer 1982 uitgerust met een verhoogde dakverluchting en oranje gordijntjes.

gmw 6144 rukte op 2 april 1983 op de eindpuntlus van De Panne de bovenleiding af. De bovenleidingsdraad viel op het niet-geïsoleerde dak en veroorzaakte brand. Het rijtuig is aanzienlijk beschadigd.

De produktielijn van de enkelrichtingsmotorwagens reeks 6000 is in ruwbouw aan de laatste gmw 6049 aangekomen. Ook de ruwbouw van de hieropvolgende nieuwe 6103 is reeds beëindigd. De verongelukte 6102 (zijde B) en 6103 (zijde A) werden reeds gesloopt. De aflevering van de nieuwe rijtuigen zal in de toekomst iets langzamer verlopen a rato van één wagen om de 15 dagen.

9000 : Sinds einde 1982 is volgend materieel te Oostende Kaai reeds gesloopt of wacht

nog op sloop :

mw SO : 9006, 9007, 9008, 9009, 9010, 9012, 9017, 9022, 9026, 9027

mw S : 9113

bw N : 9445, 9449, 9454, 9464, 9465

bw Std : 9524, 9528, 9532, 9534, 9536, 9540, 9541

Volgend materieel staat in Diksmuide opgesteld voor de toekomstige toeristische tramlijn Nieuwpoort - Diksmuide :

mw S,SE,SO : 9013, 9098, 9101, 9102, 9104

bw N : 9446, 9458, 9461

bw Std : 9518, 9521, 9523, 9529

bw Std 9539 staat nog te Oostende Kaai doch is aangekocht voor TTO Oostende

mw S 9105 is aangekocht door een partikulier en staat opgesteld in de NMVB autobusstelplaats Kalken.

Voor de kustlijnen 1 en 2 Knokke - Oostende - De Panne worden nog 2 oude tramstellen rijvaardig gehouden. In geval van ijzelvorming op de bovenleiding worden de eerste ritten 's morgens met deze stellen verzekerd. Deze zijn :

voor stpl Oostende : mw Std 9985 + bw Std 9944 + bw Std 19211

het betreft hier het toeristisch tramstel, terug voorzien van oude wagennummers voor stpl Knokke : mw SO 9014 + bw Std 9517 + bw Std 9538

Op 25.04.83 had mw S 9090 een zware aanrijding met een vrachtwagen te Chapelle-lez-Herlaimont op lijn 80. Het rijtuig zal waarschijnlijk niet meer hersteld worden.

West-Vlaanderen

Wegens rioleringswerken in De Panne is lijn 2 enige weken beperkt gebleven tot Koksijde. Een pendelbusdienst bediende De Panne. Bij deze gelegenheid werd tussen Koksijde en De Panne de bovenleiding vernieuwd en tevens de eindpuntlus in De Panne herlegd. Deze eindpuntlus wordt nu in de omgekeerde zin bereden.

Lijn 1 is in maart 1983 tussen Oostende-station en de Slijkensesteenweg tijdelijk vervangen geweest door een pendelbusdienst daar de sporen op beide bruggen werden vernieuwd. Het onderhoud van de geïsoleerde tramstellen (enkel dubbelrichtingswagens reeks 6100) gebeurde in Knokke.

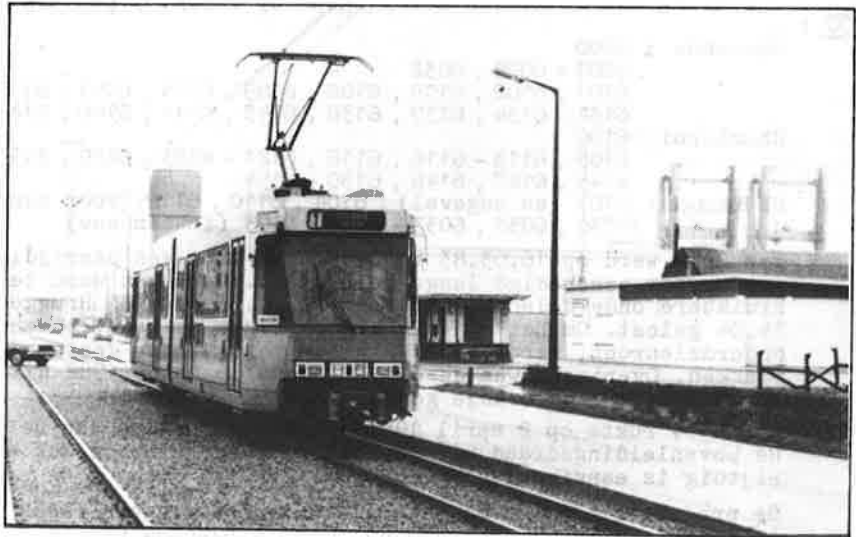
Met het oog op de indienstname van het nieuwe traject over de zeesluis te Zeebrugge is in maart 83 tussen Heist en Zeebrugge enkelsporig (op het spoor richting Knokke) gereden. Ondertussen werden zowel de bovenleiding als de sporen van de oude doortocht Zeebrugge gemoderniseerd.

Op 31.03.83 in de namiddag werd door minister H. De Croo het nieuwe trammaterieel op de kustlijn tesamen met het nieuwe traject en brug over de zeesluis te Zeebrugge ingehuldigd. Hiervoor werd met de gekoppelde gmw 6001 - 6002 over het spoor richting Oostende gereden. Het tweede spoor was toen nog niet van bovenleiding voorzien. Het omleidingstraject is buiten dienst gesteld.

De verlenging van tramlijn 2 Oostende - De Panne tot Adinkerke-station wordt voorzien tegen mei 1984 als de NMBS met het intercity-plan een uurdienst op de lijn Gent - Adinkerke zou gaan rijden.

De gelede motorwagens reeks 6000 op de kustlijn worden geleidelijk met mobilfoon uitgerust.

gmw 6133 te Zeebrugge-Vismijn  
op het vernieuwde traject  
via Zeebrugge-centrum  
foto Raf Bonte, 4 april 1983

Hainaut

Sinds 18.04.83 volgt tramlijn 80 Charleroi - Maurage terug haar vroegere traject tussen Roux en Trazegnies. Hiervan is enkel het gedeelte Courcelles - Trazegnies gemoderniseerd. Het ligt namelijk in de bedoeling in de toekomst lijn 80 te laten rijden via Gosselies - Courcelles - Trazegnies. De dubbele spoorbocht te Courcelles, richting Trazegnies is hiervoor reeds aangelegd.

Vanaf 29.05.83 zouden de stations Beaux-Arts en Damprémy van het métro-légernet van Charleroi in dienst komen. De inhuldiging zou reeds op 24.05.83 door de minister gebeuren tesamen met een bezoek aan de reeds in dienst zijnde stations Leernes, Morgnies en Paradis. Lijn 41 zou nog een 14-tal dagen als laatste tramlijn het eindpunt Eden blijven bedienen. Om de beide metroeindpunten van het net een redelijk tramverkeer te bezorgen zouden eventueel alle lijnen zowel Beaux-Arts als Gare du Sud bedienen. Sinds de exploitatie met autobussen van de lijnen 65/66 en 85/86 is er slechts beperkt tramverkeer op het huidige vak Piges - Gare du Sud.

Private Autobusexploitanten

1511 : Cannaerts - Heffen (Deba + Mebo) (1. 52A, 13A, 286)

In de loop van december 1982 werden volgende door de NMVB Liège buiten dienst gestelde autobussen van de reeks Bus & Car Eagle 14 - Mercedes 4285 - 4324 aangekocht : 4291, 4292, 4293, 4304, 4308, 4310, 4315, 4323.

4304 werd 103 (EXX892) met toeringcar-zetels voor werkliezenvervoer

4315 werd 104 (FAY371) blijft als reserve voor diensten op NMVB-lijnen.

9652 : STACA - Kortenberg

zal als eerste NMVB-pachter een gelede autobus in dienst nemen. Het DAF-onderstel met middenliggende motor en Schenk aanhanger krijgt bij Jonckheere een Trans-City koetswerk. Deze autobus is voorzien voor de lijn 358A Brussel - Leuven en uitbreidingen.

# Verenigingsnieuws

## Vergaderingen

- vr 06.05.83 : Afd. Autobus : 20h Café Antverpia, Graanmarkt 2, Mechelen  
Geschiedenis van de Belgische Autobus, dia's van Charles Smits
- vr 06.05.83 : Afd. MoBOV : 20h Cultureel Centrum, Driekoningenstraat, Berchem  
Tram- en busavond voor modelbouwers
- vr 13.05.83 : Afd. Brussel-Brabant : 20h Premetrostation Anneessens, Brussel  
Trams scènes vroeger en nu, dia's van Roland Delafontaine
- vr 20.05.83 : Afd. Antwerpen : 20h De Nieuwe Carnot, Carnotstraat, Antwerpen  
NMBS-stoomloks in de jaren 60, dia's van de Heer Bervoets
- wo 01.06.83 : TTZ : 20h Sporthal, Zolder  
De Nederlandse en Zwitserse spoorwegen
- vr 03.06.83 : Afd. Autobus : 20h Café Antverpia, Graanmarkt 2, Mechelen  
Veilingavond
- vr 03.06.83 : Afd. MoBOV : 20h Cultureel Centrum, Driekoningenstraat, Berchem  
Overzicht voorbije activiteiten, dia's en film

## Agenda

- za 07.05.83 : VeBOV Afd. Autobus : uitstap naar Ciney en Dinant.
- za 07.05.83 : VETRAMU/AMUTRA : uitstap naar Köln en Bonn, ritten met speciale trans.
- wo 11.05 - zo 15.05.83 : GTF : reis naar Zwitserland
- za 14.05 - zo 15.05.83 : Belgische Posterijen : voorverkoop van een nieuwe Europa-  
postzegel (20 F) met spoorwegmotief, te Oudergem, Haaltert,  
Izegem, Namur en Péruwelz.
- zo 15.05.83 : Intraflug : rit met de Intraflug Pulmann trein Paris-Nord - Brussel - Brugge.
- zo 22.05.83 : CFV3V : "rétro-1900" dag met o.a. gekostumeerde reizigers en een rally van  
de Veteran Car Club.
- za 04.06.83 : ASVi : uitstap naar Rotterdam, ritten met oud materieel van de Tramweg-  
Stichting.
- za 04.06.83 : VeBOV : uitstap naar het NMVB/SNCV-net Hainaut, bezoek aan de werkplaatsen  
te Jumet, rondrit op het tramnet met oud en hedendaags trammaterieel.

## Uitstappen

### Autobusrondrit te Dinant en Ciney

Op zaterdag 7 mei 1983 organiseert de afdeling Autobus zijn vierde autobusrondrit. Deze rit heeft plaats op het traject Ciney - Dinant en terug van de NMVB lijn 973 Dinant - Ciney - Mont-Ghautier met een autobus Scania-Vabis - Jonckheere uit 1963 van de pachter Bertrand te Ciney. De rondrit start aan het NMBS station te Ciney om 15h00. De prijs bedraagt 150 F.

Voor de geïnteresseerden uit de streken Mechelen, Brussel en Namur bestaat de mogelijkheid om mee te rijden met een autocar Miesse van de firma Cannaearts uit Heffen. Deze autocar heeft volgende opstapplaatsen op zijn traject naar Ciney :

- Mechelen, ingang NMBS-station 12h30
- Brussel, metrostation Roodebeek 13h15
- Namur, ingang NMBS-station 14h45

De prijs van deze aanvoerit wordt bepaald door het aantal personen die meerijden.

Uitstap naar Charleroi

Op zaterdag 04 juni brengen we een bezoek aan het NMVB-trammet in Henegouwen. In de voormiddag is er een rondleiding in de werkhuizen en de stelplaats te Jumet. Hier gebeurt de modernisering en het onderhoud van de motorwagens type SJ. Een ingenieur van de Buurtspoorwegen zal ons hierbij de nodige uitleg verstrekken. 's Middags is er een pauze voorzien te Charleroi. 's namiddags rijden we via lijn 41 naar Trazegnies waar we overstappen op oud 2-assig materieel van de ASVi. Hiermee rijden we dan via Mariemont naar Anderlues, vervolgens naar Thuin en terug naar Anderlues waar de rondrit eindigt (omstreeks 17h45). De verplaatsingen Trazegnies-Jumet, Jumet-Charleroi en Charleroi-Trazegnies zijn voorzien met een gemoderniseerde motorwagen type SJ. Zowel in de voormiddag als in de namiddag zijn fotostops gepland.

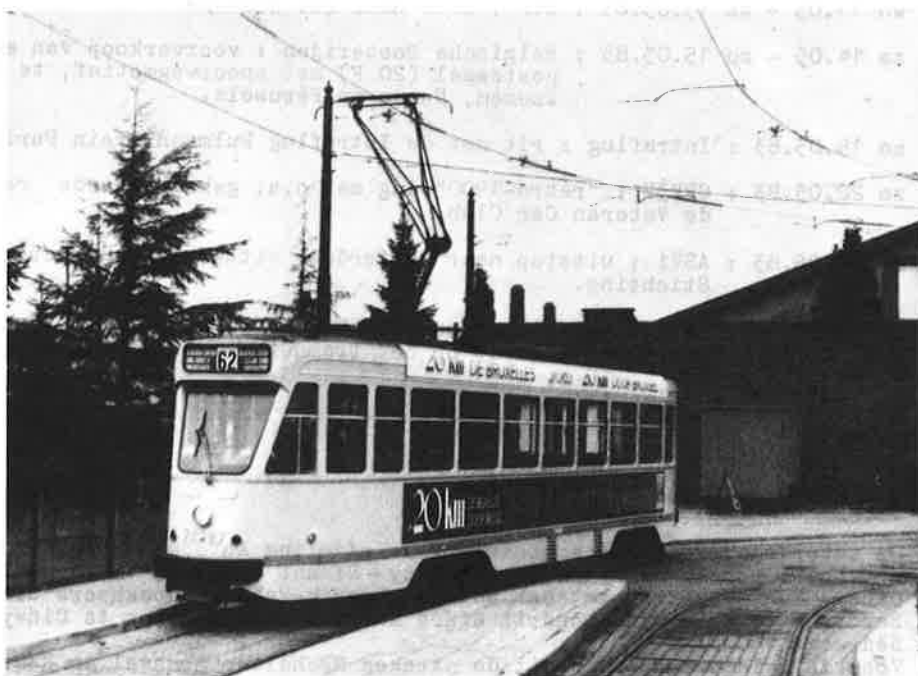
Samenkomst 's morgens te Trazegnies-dépôt te 9h30.

Treinen naar Trazegnies: vanuit Antwerpen: Antw.C. 7h14, Brus.Z. 7h53; vanuit Limburg: Landen 6h53, Leuven 7h19, Brus.Z. 7h55; vervolgens via lijnen 108 en 112: Brus.Z. 8h01, La Louvière (A) 8h43 (V) 8h46, Trazegnies 9h15.

Wie wat later wenst te vertrekken of van verder komt, kan ook opstappen te Courcelles-Motte. Treinen naar Courcelles: vanuit Antwerpen: Antw.C. 8h14, Brus.Z. 8h53; vanuit Limburg: Landen 7h34, Leuven 7h56, Brus.Z. 8h25; vanuit Oost- en West-Vlaanderen: Oostende 6h57, Brugge (A) 7h10, Knokke 7h05, Brugge 7h36, Gent S.P. 8h00, Brus.Z. 8h34; vervolgens via lijn 124 met omnibustrein: Brus.Z. 9h09, Courcelles-Motte 9h59. (Wijzigingen mogelijk wegens nieuwe dienstregelingen vanaf 29 mei.)

De keuze van terugkeer 's avonds wordt vrij gelaten. Terugkeer mogelijk vanuit Lobbes en Thuin (NMBS lijn 130) of vanuit Anderlues (NMVB lijnen 30 en 90) via Charleroi of La Louvière.

Prijzen: VeBOV- en Febelrailleden 350 BF, niet-leden 400 BF, kinderen onder de 12 jaar 250 BF. Inschrijvingen door storting op rekening 430-0256951-86 van VeBOV met vermelding daguitstap Charleroi en het aantal personen.



pcc 7097 met reclame voor de  
maraton door Brussel  
Berchem station, 2 april 1983  
foto Raf Bonte

## FEBELRAIL

Op 21 november 1981 werd door 12 verenigingen de Federatie van Belgische Verenigingen voor Spoorwegbelangstellenden gesticht. Ook de VeBOV bevond zich bij de stichtende leden. Sindsdien verenigt Febelrail zowat alle Belgische Spoorwegliefhebbersverenigingen, namelijk :

ALAF	: Association Liègeoise des Amateurs de Chemins de Fer, 4300 Ans
ASMOCO	: ASMOCO section Trains, 4070 Aywaille
ASVI	: Association pour le Sauvegarde du Vicinal, 1040 Brussel
BVS	: Belgische Vrienden van de Stoomlokomotief, 9300 Aalst
CFC	: Club Ferroviaire du Centre, 7160 Haine-St-Pierre
CFV3V	: Chemin de Fer à Vapeur des Trois Vallées, 1440 Braine-le-Château
DE PIJL	: Miniatuur Spoorwegclub Mechelen "De Pijl", 2570 Duffel
GTF	: Groupement belge pour la promotion et l'exploitation touristique du Transport Ferroviaire, 4000 Liège
KBVVS/ARBAC	: Koninklijke Belgische Vereniging der Vrienden van het Spoor, 1000 Brussel Association Royale Belge des Amis des Chemins de Fer
LMS	: Lierse Modelspoorwegen "De Geit", 2260 Nijlen
LOCOMOTION	: Locomotion, 2550 Kontich
MSTB	: Museumstoomtrein der Twee Bruggen, 1800 Vilvoorde
MVB	: Modelspoorvrienden Brugge, 8020 Oostkamp
RCSATIB/ KKSIVVB	: Royal Cercle Sportif et d'Agrément de la Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles / Koninklijke Kring voor Sport en Vermaak van de Maatschappij voor Intercommunaal Vervoer te Brussel, 1080 Brussel
RMM	: Rail Miniature Mosan, 5150 Wépion
RRR	: Rail Rebecq Rognon, 1380 Rebecq
TOURAIL	: Tourail CFTY, 7540 Tournai
TTA	: Tramway Touristique de l'Aisne, 1190 Brussel
TTZ	: Toeristische Trein Zolder, 3700 Tongeren
VeBOV	: Vereniging voor Belangstellenden in het Openbaar Vervoer, 2200 Borgerhout
VETRAMU/ AMUTRA	: Vereniging voor het Trammuseum, 1020 Brussel Association pour le Musée du Tramway

Regelmatig vergaderen afgevaardigden van deze verenigingen in de 'Algemene Vergadering' of in de verschillende Kommissies die ondertussen opgericht werden (Modelbouw, Agenda, MOROP 85).

Als voornaamste verwezenlijkingen kunnen wij al opnoemen :

- het regelmatig houden van een referendum over de wensen van de Belgische modelbouwers ;
- het vertalen van de NEM-normen voor modelbouw ;
- het vertegenwoordigen van België bij de MOROP (Europese Federatie) ;
- het organiseren van het MOROP Kongres in 1985 ;
- de geplande gezamenlijke publicitaire uitgave van de Belgische museumspoorlijnen ;
- de FEBELRAIL-agenda (zie verder)

Door deze samenwerking tussen de verschillende verenigingen, zullen de Belgische spoorwegbelangstellenden beter gediend worden. Het contactadres van FEBELRAIL is :  
Febelrail vzw, Overwinningstraat 145 b 9, 1060 Brussel.

### FEBELRAIL-AGENDA

De Febelrail-Agenda-Kommissie heeft als taak de gegevens van uitstappen en manifestaties van de verschillende aangesloten verenigingen te centraliseren. Dit met als doel enerzijds te vermijden dat uitstappen op dezelfde dag georganiseerd worden, anderzijds om de agenda regelmatig te verspreiden. Ook de VeBOV-koerier zal voortaan dit overzicht geven van de voornaamste activiteiten die in België georganiseerd worden. De Agenda-Kommissie staat onder de hoede van één van onze leden :

Jef Van Olmen, Beemdenlaan 33/5, 2550 Kontich, (03) 457 53 71.

Om sneller over de agenda te beschikken zal het voortaan ook mogelijk zijn om zich te abonneren op de Febelrail-Agenda. Daartoe volstaat het 150 BF (abonnementsprijs 1983, ± 8 nummers) op rekening 068-0918460-91 van Febelrail vzw met vermelding : Febelrail-Agenda.

### FEBELRAIL-MODELBOUWKOMMISSIE

Onze modelbouwafdeling, de MoBOV, vraagt om medewerkers met interesse in de NEM-normen en in modulaire modelbanen die de VeBOV-MoBOV willen vertegenwoordigen op de eerste algemene vergadering van de Febelrail-Modelbouwkommissie, die zal doorgaan op zaterdag 28 mei 1983 om 14h in het premetrostation Anneessens te Brussel. Op deze vergadering zullen begrippen besproken worden die van belang zijn voor alle modelbouwers (normen, afspraken, standaarden). Geïnteresseerden kunnen contact opnemen met MoBOV via Freddy Geens, Pachthoeve-laan 33, 2070 Ekeren; (03) 542 45 74 of rechtstreeks met de Febelrail-Modelbouwkommissie via Albert Vekemans, Rue du Château 6, 6320 Villers-la-Ville, (071) 87 76 97

