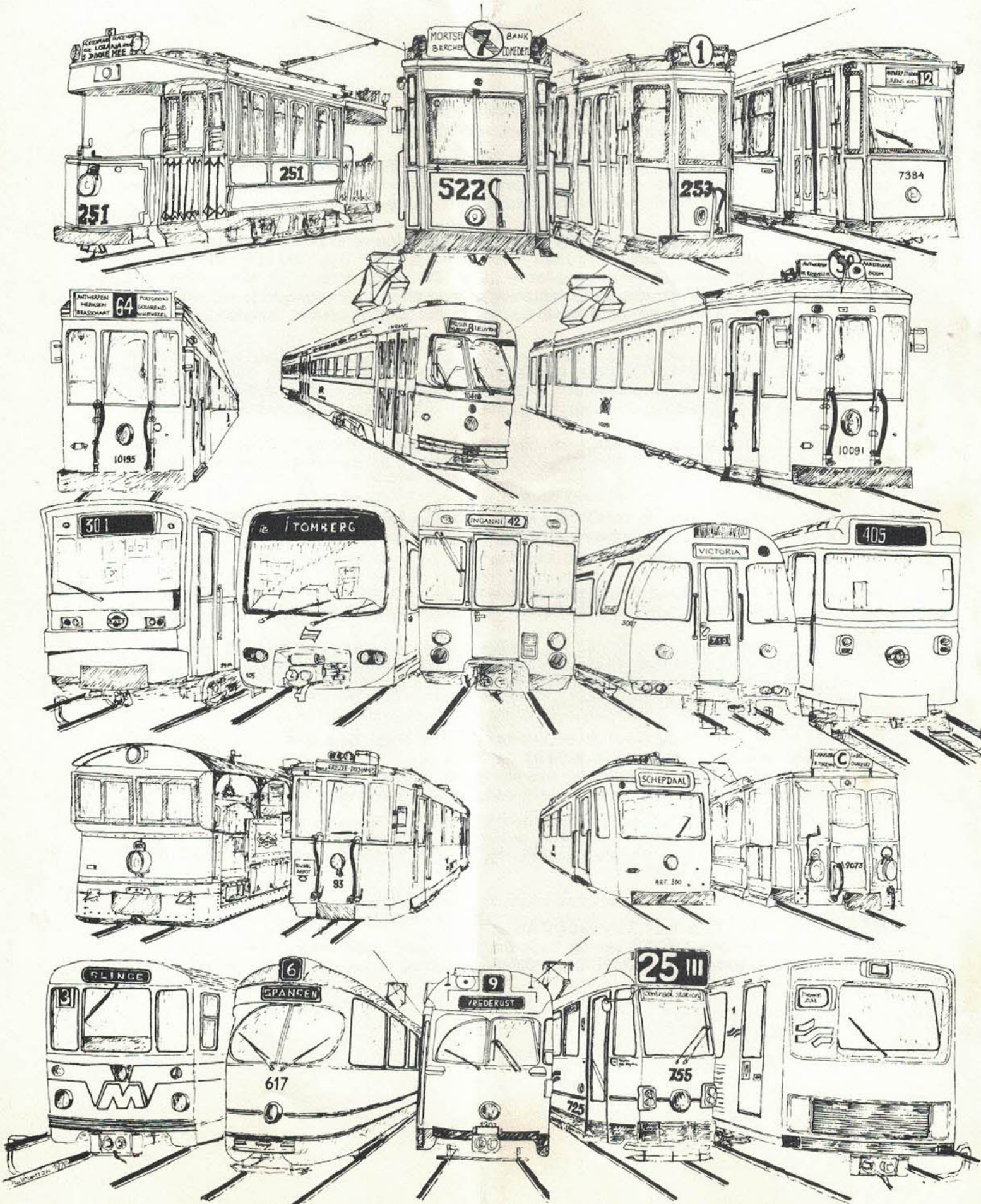




maandblad van de Vereniging voor Belangstellenden in het Openbaar Vervoer

verantwoordelijke uitgever: Roger Bastaens
Baggenstraat 6
b-2200 Borgerhout



VeBOV - KOERIER is het maandblad van de Vereniging voor Belangstellenden in het Openbaar Vervoer - vzw.

Alle inlichtingen en bijdragen in dit blad verstrekt mogen slechts worden overgenomen mits schriftelijke en voorafgaande toelating van de redactie. Bronvermelding is steeds vereist.

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

Redactie: R. Bastaens en F. Geens.

Hoofdredactie en verantwoordelijke uitgever:

Roger Bastaens, Kerkendijk 1, - B - 2200-Antwerpen-Borgerhout.
Telefoon: (031) 36.04.92, na 18 uur.

GOED NIEUWS.

De ondergrondse van de MIVA is een stuk langer geworden, nl. de sectie De Keyserlei - Belgiëlei/Mercatorstraat.

De omschakelingswerken begonnen grootschalig op vrijdagavond 7 maart om 17u.30. Met man en macht werd onverdroten gewerkt om dat huzarenstuk tot een goed einde te brengen op een zeer korte tijd, en inderdaad, bij het begin van de dienst op maandagmorgen 10 maart, konden de eerste rijtuigen meteen de ondergrond induiken op de Belgiëlei of via de inrit Mercatorstr. Bravo voor de planning, bravo voor de timing, en vooral bravo en gelukwensen voor degenen die het hebben waargemaakt, van de laagste tot de hoogste rang! Zij hebben allemaal een staaltje gegeven van vakmanschap, iets wat vandaag niet steeds meer kan gezegd worden. Of er bloemen zijn uitgedeeld weten we niet, maar verdiend waren ze alleszins!

De eerste dagen zijn uiteraard een inrijperiode, en dat zich enkele aarzelingen en haperingen voordeden kan men bezwaarlijk ten euvel duiden. Dat tweede stuk tunnel heeft echter heel wat voeten in de aarde gehad. Eén arbeider verongelukkig dodelijk tijdens de bouwwerken (station Plantijn), en het faillissement van een aannemer leverde merkelijke vertraging op. Technische aangelegenheden lieten zich merken, maar ten slotte is de verlenging een feit geworden. De toegangstrappen in het Centraalstation zijn er (nog) niet. Merkwaardig hierbij is dat diegenen die hard hebben geroepen tegen deze trappen, nu nog harder roepen dat de afstand tussen tram en trein te groot is! Of had U iets anders verwacht? Ook van de gewone reiziger, die dagelijks moet pendelen om den brode zijn er -begrijpelijk- felle klachten tegen deze onredelijkheid. Wij hebben dat destijds voorzien en geschreven. Daarvoor moest men inderdaad geen profeet zijn. Het is nog niet te laat, en hopelijk wordt deze knoop zeer binnenkort doorgehakt. Het Centraalstation mag dan al geklasseerd zijn, het is en blijft een station en geen museum! In die funktie is het in eerste instantie ten dienste van de reiziger, en toeristen die het station even van nabij gaan bekijken, nemen de roltrap, ook al is een vaste trap te hunner beschikking.

Tegenstanders van de trap hebben nu wel pech, want het lag in hun bedoeling te komen manifesteren bij de officiële opening van de tweede tunnelsectie door de heer Chabert, minister van verkeerswezen, op 25 maart. De officiële opening vond geen doorgang, en de minister was dus niet te zien.

SLECHT NIEUWS.

Chabert kwam niet naar Antwerpen, alhoewel dat bezoek goed was voorbereid. Hij zal wel niet bang geworden zijn voor tegenbetogen, daar is hij wel gewoon aan geworden.

Dat er ergens wat wringt is wel overduidelijk. Immers er zal wel geen land ter wereld meer zijn dat een minister heeft, die graag komt zeggen dat het geld op is. En met lege handen komen is ook geen prettig tijdverdrijf. Dat er russen de MIV-er Verkeerswezen harde woorden gevallen zijn is wel duidelijk. Er is echter ook een maar...

De Regering wil nogmaals flinke bezuinigingen opleggen aan alle diensten. Goed. Er moet echter rekening mee gehouden worden met wat kan en met wat moet. Inderdaad, in de krant van 16-17 maart lezen wij dat de Minister een campagne voor het Openbaar Vervoer wil, en dat hij de reizigers met slogans wil bestoken.

Neemt U ons a.u.b. niet kwalijk, mijnheer de Minister, maar de reizigers die met het Openbaar Vervoer reizen moeten niet meer bestookt worden met leuzen en andere drukkingsmiddelen, want die zijn al klant! Andere personen, die tot op heden géén of slechts weinig gebruik maakten van het Openbaar Vervoer, DIE moet U aantrekken! Dat moet in eerste plaats gebeuren met de bevordering van dat vervoer, en als in Antwerpen tijdens 1979 een stijging van het reizigersaantal met 6% is vastgesteld, dan wijst dat op twee punten: 1- Het opdrijven van de frekwentie bevestigt zichzelf, en de vruchten van verbeterde vervoersinfrastructuur laten zich reeds plukken;

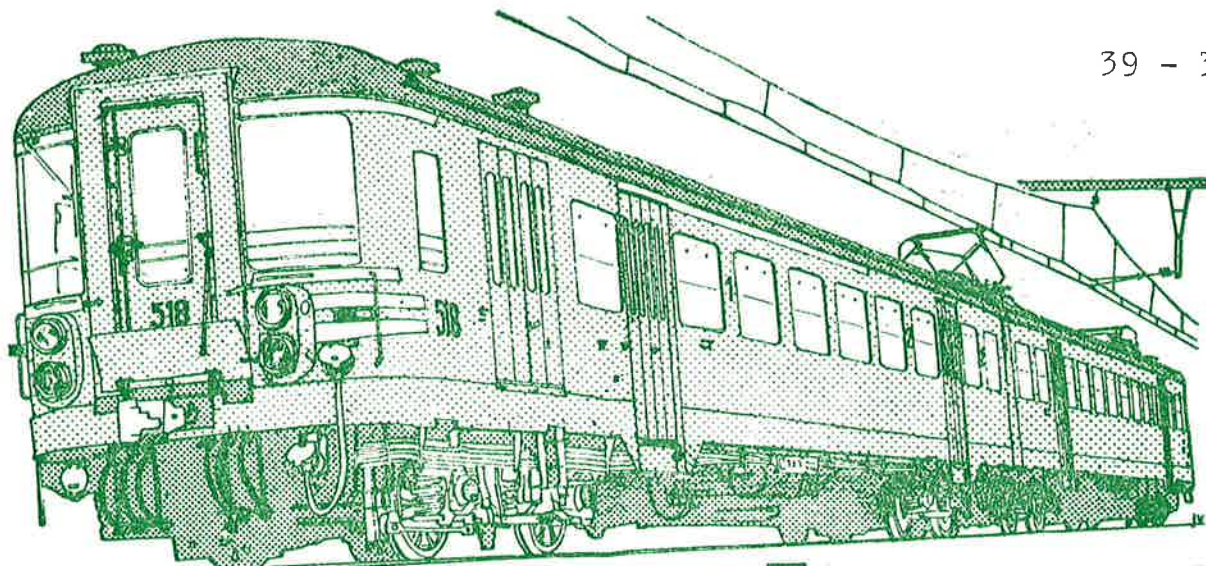
2 - De stijging van de benzineprijzen laat zich gevoelen, en men begint al beroep te doen op tram, trein en bus.

Dat is nogal duidelijk dachten wij. Wij hebben er dus alle belang bij om verder te gaan in de ingeslagen richting.

In Antwerpen is iedereen ervan overtuigd dat een ondergrondse tramverbinding met de Linkeroever er komen moet. Ook U is dat wel, en wel om meerdere redenen. Toch blijkt men op uw diensten het projekt te kelderen, of minstens op de lange baan te schuiven. Nu weten wij heel goed dat de Minister van Verkeerswezen alléén het niet voor het zeggen heeft, maar destijds wist uw voorganger de heer De Saeger dachten wij, de Regering ervan te overtuigen dat het land behoefte had aan 100 km autosnelweg per jaar.

Die snelwegen zijn er gekomen. Als nu de beschikbare gelden eens voor EEN ENKEL jaar zouden besteed worden aan de infrastructuur van het Openbaar Vervoer, juist op het ogenblik dat men hoe langer hoe meer gebruik zal moeten gaan maken van dat vervoer, dan zouden wij heel wat verder staan, want die nodige tunnel in de metropool is slechts een peulschil van wat er nodig is.

Niet alleen voor Antwerpen, maar voor het ganse land. Wij vergeten hierbij niet wat U al hebt gedaan voor uw ministerie en de "verbruikers" ervan, maar zoals we al zegden, moet U niet de reizigers bestoken met slogans, maar wel uw regeringsgenoten! Spijtig hierbij vinden wij ook dat juist de NMVB zich verzet tegen de ontworpen oeververbinding. Dat mag geen belangenpunt tussen maatschappijen worden, maar een balangenpunt voor de gebruikers van het Openbaar Vervoer. Trouwens, op de plaats waar de tunnel zal uitmonden begint ook de zone van het AAA-abonnement, waar ook de NMVB aan meewerkt, samen met Miva en de NMBS. Als de NMVB bevreesd is dat de tunnel er komt, dan zal daar wel enige rden voor zijn, en die zullen we zeer zeker moeten zoeken in het dienstbetoon. Waarom een reiziger verplichten om minimum 20 minuten in de te enge bussen te zitten als men met ruimere rijtuigen op 8 minuten aan het CS kan zijn? Waarom de reizigers uitspelen tegen de belangen van de maatschappijen? Waarom de tunnel die er toch zal komen, uitstellen tot hij het dubbel gaat kosten van nu? Eerlijk blijven heren, allemaal!



spoorslags

STATISTIEK

Stelplaatswijzigingen

- Vervolg van VeKo 32 -

Lok 5508 van Jemelle	naar Kinkempois	op 20/08/79
' 5510 ' Gouvy	' Jemelle	' 25/10/79
' 5511 ' Jemelle	' Montzen	' 15/01/80
' 5514 ' Jemelle	' Gouvy	' 25/10/79
5515 Montzen	Jemelle	15/01/80
5523 Kinkempois	Jemelle	20/08/79
5902 Haine-St-Pierre	Antwerpen-Dam	09/11/79
6004 Kinkempois	St-Ghislain	14/02/80
6040 Merelbeke	St-Ghislain	05/09/79
6051 Merelbeke	St-Ghislain	14/02/80
6062 St-Ghislain	Kinkempois	08/02/80
6225 Haine-St-Pierre	Merelbeke	28/06/79
6239 Aat	Kortrijk	16/10/79
7330 Monceau	Haine-St-Pierre	21/09/79
	Monceau	30/11/79
7363 Kinkempois	Merelbeke	24/01/80
7364 Monceau	Kinkempois	30/11/79
7372 Monceau	Kinkempois	16/11/79
	Kinkempois	13/12/79
7374 Monceau	Kinkempois	03/01/80
7382 Kinkempois	Monceau	16/11/79
	Monceau	Kinkempois
	Kinkempois	13/12/79
7387 Kinkempois	Hasselt	07/09/79
7391 Hasselt	Kinkempois	07/09/79
8232 Antwerpen-Dam	St-Ghislain	05/09/79
8233 Oostende	Antwerpen-Dam	17/10/79
	Antwerpen-Dam	Oostende
	Oostende	23/10/79
8235 Antwerpen-Dam	Kinkempois	24/01/80
8241 St-Ghislain	Doornik	25/06/79
8251 Kinkempois	St-Ghislain	18/10/79

Lok 8253	van Kinkempois	naar Antwerpen-Dam	op 04/01/80
' 8433	' Kortrijk	' Haine-St-Pierre	' 14/07/80
' 8449	' Haine-St-Pierre	' Hasselt	' 21/12/79
8467	Hasselt	Antwerpen-Dam	21/12/79
8468	Antwerpen-Dam	Stockem	16/07/79
	Stockem	Hasselt	16/10/79
	Hasselt	Antwerpen-Dam	17/12/79
8515	Hasselt	Antwerpen-Dam	17/12/79

AKTUALITEITEN OVER LOKOMOTIEVEN EN STELLEN
--

Type

- 00 : De stellen 010 tot 049 ondergaan momenteel hun laatste nazicht, waarbij ze ook enigszins gemoderniseerd worden. Normaal zullen ze dan nog een zestal jaren bollen. Mocht zich een grote averij of botsing voordien worden ze echter onmiddellijk afgesteld. Voor de overige stellen van reeks 00 wordt er gedocht aan een nieuwe verdeling over de onderhoudswerkplaatsen. Hierbij krijgt Oostende dan de stellen van 1956 (nummers 129-150 in roestvrij staal) van Kinkempois. Oostende geeft daarbij evenwel zijn stellen 151, 153 tot 210 af aan de Luikse stelplaats, waar ook de stellen 251 tot 270 op stal komen. Dit geeft zodoende de volgende verdeling:
- Schaarbeek : 010, 011, 013 - 020, 022 - 049
 - Kinkempois : 051 - 128, 151, 153 - 210, 251 - 270
 - Oostende : 129 - 150
 - Stockem : 211 - 250
- 05 : Alle stellen van deze reeks, tot dusver opgesteld te Kinkempois, gaan naar Oostende.
- 06 : De eerste 63 stellen met nummers 601 - 655 en 657 - 664 gaan over van Oostende naar Stockem. De kuststelplaats krijgt als compensatie de stellen 677 tot 730 van Schaarbeek. Ook de pas geleverde, evenals de nog te leveren stellen 731 - 782, gaan na hun waarborgperiode te Schaarbeek naar Stockem over in 1981-82. Verder zullen later - na elektrifikatie - nog stellen ondergebracht worden te Merelbeke (1981), Haine-St-Pierre (1982) en Hasselt (1983).
- 15 : Naast de gewone diensten worden deze lokomotieven ook frekwent ingezet voor de snelheids- en rodageritten met de nieuwe M4-rijtuigen.
- 25 : De mechanische ombouw van deze lokomotieven voor trek- en duwtreinen gaat vlot verder. Het aanbrengen van de elektrische uitrusting is nu gepland voor augustus-september.
- 29 : Ook in de volgende beurtregeling kan men deze lokomotieven niet missen. Gemiddeld worden er nog 3 loks per dag ingezet waarbij ernaar gestreefd wordt om zoveel mogelijk in dubbeltraktie (met twee 29-ors dus) te bollen, teneinde het verschil in aanzetkracht op te heffen. Daardoor kan men deze oude machines in een werkelijk stijlvolle combinatie nu voor een zware goederentrein zien zwoeven. Prachtig!

Wist u dat de stelplaats van Berchem bij het begin van de oorlog in 1940 plots de stoomlok 109 van het type 1 te herbergen kreeg, weliswaar niet erg lang! Nu bestellen de VeBOV-Brochure 3 over het NMBS-type 1, aan slechts 250 frank (17 gulden) verzending inbegrepen.

Type

- 55 : Als vijfde lokomotief van deze reeks met elektrische treinverwarming kwam op 10 januari de 5515 gereed. Opmerkelijk bij de vaststelling is wel dat de karakteristieke blauwe band nu een veel lichtere kleur heeft, teneinde een beter onderscheid te maken met de groene band van de niet omgebouwde machines.
Na de omstationering van deze machine naar Jemelle zijn er nu reeds vijf van de zes te Jemelle ondergebrachte loks voorzien van de elektrische treinverwarmingsinstallatie.
In reizigersdienst rijden deze lokomotieven de volgende treinen:
- Jemelle - Luik - Liers : 8561/8517, 8557/9509, 8512, 8566, 8558/8521, 8553/8558, 3506/3510, 8554/8506, 3516/8571, 3556, 3510/3517, 3569/8502, 3558, 8515, 8567/8521 (DT)
- Luik - Hasselt : 9592, 9519
Daar er nog vier verdere machines voorzien zijn om in 1980 omgebouwd te worden, zullen deze vooreerst te Gouvy gestationeerd worden. Voor diensten met de M4-rijtuigen is er echter ook sprake van een stationering te Kortrijk of Oudenaarde voor de diensten op Brussel-Kortrijk.
- 59 : Bij deze reeks zijn er géén grote herstellingen voorzien voor dit jaar. Bij grote beschadigingen worden deze machines onmiddellijk buiten dienst gesteld. De definitieve buitendienststelling voor de hele reeks zal aanvangen (vremodelijk) vanaf 1981/1. '82 à rate van 3 à 4 machines per jaar.
Ter herinnering weze aangestipt dat vanaf de nieuwe dienstregeling (mei-juni) de direkte verbinding Antwerpen-Rijsel opgedooft wordt, wat twee machines reeks 59 (één van Antwerpen en één van Merelbeke) doet vrijkomen.
- 60 : Van de prototypereeks 6001 - 6006 werd nu ook de 6004 met een nieuwe Cockerill-motor van het type 6 TR 240 CO uitgerust. Door heeft nu nog enkel de 6005 zijn oorspronkelijke motor. De 6004 kreeg na de ombouw zijn nieuwe gele livrei.
De overige 60-ers en 61-ers krijgen ook geen grote herstellingen meer en de buitendienststelling zal waarschijnlijk reeds dit jaar aanvangen met enkele machines van Merelbeke.
- 63 : Door de elektrifikatie van lijn 75 zal Kortrijk in mei waarschijnlijk drie tot vier loks reeks 62 aan Merelbeke afgeven waar ze de reeks 60 gaan verdringen.
Voor het jaar 1980 worden er 12 machines van deze reeks te Salzinnes verwacht voor een grote herstelling.
- 65 : Als tweede lok kwam de 6506 in de gele schildering op de baan.
- 70 : Als laatste machine kreeg nu ook de 7005 een verjongingskuur, te weten een nieuwe livrei, nieuwe motor en dubbele koplampen.
- 82 : Nadat Haine-St-Pierre reeds '73-ers van Monceau uitgeleend kreeg voor inzet bij de elektrifikatiewerken, kreeg nu ook Doornik zijn eerste zwaardere rangeerlok toegewezen. Op 25 juni 1979 kwam de 8241 van St-Ghilsain over.
De Oostendse 8201 kreeg van het personeel het troetelnaampje 'BETTY' toegewezen, vermeld op een witte plaat op de machine.
- 84/85: Antwerpen kreeg van Hasselt zijn uitgeleende machines 8467, 8468 en 8515 terug teneinde over voldoende rangeerloks te kunnen beschikken voor de elektrifikatiewerkzaamheden van de lijnen 15, 16 en 52.
Ter kompensatie kreeg de Limburgse hoofdplaats de 8449 van Haine-St-Pierre terug.

T G V

Begin mei komt het SNCF-treinstel TGV naar ons land. Het zal te zien zijn in Brussel, Antwerpen-Centraal en Luik. Voor de juiste data zie de pers.

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

1. Ontstaan

In de Europese Gouden Eeuw werd er door kunstenaars, zaklui en politici reeds heelwat afgereisd, weliswaar met weinig comfort. Toch waren er in die verplaatsingen bepaalde drukkerse routes. De filosofen, de zogenaamde 'verlichte geesten' hadden Parijs als treffpunt, de kunstminnaars hielden het bij Italië, terwijl Venen zowat de kulturele hoofdstad van het verdeelde Europa was. Na het grotendeels uitschakelen van de onveiligheid op de wegen (roofovervallen), het verbeteren van die wegen, het oppoetsen van de postkoetsverbindingen, verhoogde het reizen door de begoede klasse aanzienlijk. De kostprijs van dergelijke reizen bleef echter onbepaald. Fobien, dure nachtverblijven, telgelden en dergelijke maakten het reizen toch niet bepaald erg aangenaam. De spoorweg bracht hier uiteraard veel verandering in. Het reizen werd niet alleen nu mogelijk ook voor de minder en weinig begoede klassen, maar werd vooral zekerder en veiliger. Langzaam spreide het spoornet zich over Europa uit. Lange treinreizen, bij voorkeur in dezelfde trein zouden echter nog niet onmiddellijk mogelijk worden.

De Luikse ingenieur en bankierszoon Georges Nagelmaeckers, maakte in 1872 een reis doorheen de Verenigde Staten. Daar maakte hij kennis met de slaapwagens van Pullman, een begrip in de Amerikaanse spoorwagwereld. Hij oordeelde dat zo iets in Europa ook moest mogelijk zijn en legde bij zijn terugkomst te Luik de nodige kontakten met Europese zakenlui, met name met de 'Boudoir Cars Company' van de Brit Mann. Hieruit groeide dan een samenwerking van 1873 tot 1875.

In 1876 richtte Nagelmaeckers dan een maatschappij op 'tot het bouwen van slaapwagens'. De stichtingsakte van de 'Compagnie Internationale des Wagens-Lits et du Grand Tourisme' werd dan verleden te Brussel op 4 december 1876, met een beginkapitaal van vier miljoen toenmalige franken. Een voornamelijk aandeelhouder was Koning Leopold de Tweede. De maatschappij veranderde enige keren van naam, medewerkers gingen en kwamen. Nochtans verminderde het succes van de slaapwagenformule niet, integendeel. De gewone spoorwagmaatschappijen namen de formule over zodat Europa nu over een heel net aan slaaptreinen beschikt.

2. Rollend materieel

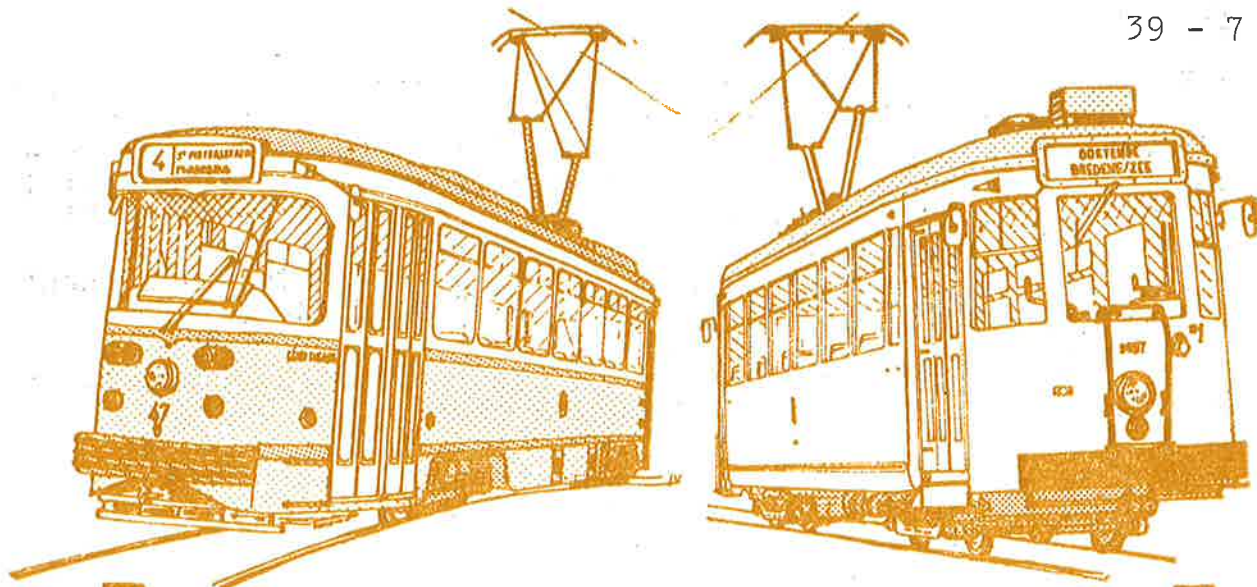
Na de eerste houten twee-assisige rijtuigen, en de nadien volgende drie-assisers, werd in 1880 een houten rijtuig gebouwd met een metalen onderstel en draaistellen. De kleur van deze wagens van de CIWL was aanvankelijk een combinatie van fiesgroen met kroemkleur, later werd dit roodbruin/kroem. Vanaf 1922 duiken er dan eenkleurige blauwe rijtuigen op, voorzien van gele opschriften. Uitschietors waren evenwel de teakhouten rijtuigen met messingletters. Bij treinsamenstellingen werden deze evenwel ook vlug blauw geschilderd.

Na 1932 kwam de kroem/blauwe kleurencombinatie terug, maar met blauwe bagagerijtuigen. In landen zoals Egypte en Tunesië waren de CIWL rijtuigen evenwel volledig wit! Op dit ogenblik zijn de CIWL-wagens terug allen blauw.

Ook de opschriften vormen een hoofdstuk apart. Deze zijn namelijk gesteld in zowat alle Europese en zelfs niet-Europese talen. Zo zagen we CIWL-rijtuigen met teksten in het Nederlands, Frans, Duits, Engels, maar ook Spaans, Italiaans, Portugees, Deens, Fins, Pools, Roemeens, Grieks en Arabisch.

†† vervolgt.

J. Foquet.



trampost

OM EN BIJ DE BEDRIJVEN.

UIT DE METROPOOL - MIVA:

* De laatste trams die gebruik maakten van de open helling op de De Keyserlei op 7 maart 80, waren de 2141 van lijn 2 en de 2095 van lijn 15. De 2095 was dus de laatste tram in reizigersdienst die de helling af- en opreed. Diezelfde dag hebben op lijn 2 dienst gedaan: 2067, 2129, 2142, 2130, 2140, 2127, 2069, 2132, 2135, 2143, 2141, 2136, 2134, 2145, 2133, 2137, 2126, 2127, 2143, 2136, 2133, 2138 en 2126. De dubbelgenoemde rijtuigen zijn uiteraard na dienstonderbreking terug op lijn gekomen. Op lijn 15 reden die dag uit stp Hoboken: 2013, 2016, 2010, 2014, (2010), en 2148.

Uit stp Groenenhoek: 2111, 2120, 2095, 2092, 209 2110, 2089, 2111

* Schema van de werkzaamheden:

fase 1: wegnemen van de bovenleiding, wegnemen van de sporen op de ganse helling, en verwijderen van de ballast op het tunnelgedeelte van de helling (vr 7.3 van 16u.30 - 0.u.)

fase 2: wegnemen van het tunnelgedeelte van de helling, bestaande uit betonbalken op metalen onderbouw geplaatst (za 8.3 Ou.00 tot zondag 3u.00, maar beëindigd met 6 u. voorsprong op tijdschema.)

Fase 3: Heraanleg van sporen, bovenleiding en seininrichting in de tunnel. (zo 9.3 9u.00 tot ma 10.3 1u.30).

* De laatste rijtuigen die op zondag 9 maart door de Rikaanstraat reden waren: 2135/2, dw 2 naar Hoboken, 2119/15 dw 4, inrukkend naar Groenenhoek; 2116/15 dw 2 naar Mortsels; 2142/2, dw 1, naar Hoboken, 2093/15 dw 1, inrukkend naar Groenenhoek, en 2116/15 dw 2, naar Groenenhoek om 1u.2U.

* Maandagmorgen 10 maart 80, omstreeks 2u. werden de eerste proefritten gereden door PCC 2087 over het verbindingsstuk tussen het eerste en het tweede vak. Het rijtuig kwam van stp Groenenhoek om 1u.47 in de tunnel bij de vroegere helling aan. Na een eerste rit werd naar de Harmonie gereden om te driehoeken. Een tweede slag werd gereden omstreeks 2u.30, waarna het rijtuig terugreed naar de Groenenhoek.

De nummers van de rijtuigen die als eersten door de tunnel reden, vragen wij aan ons lid met lidkaartnummer 76004;

* De sporen in de Mercatorstraat, Simmonsstraat en Pelikaansstr. bovengronds, zijn met ingang van maandag 24 maart buiten dienst gesteld. Op do 20 mrt rukte een te hoog geladen vrachtauto de bovenleiding onder de "Draak"brug van het Rooseveltpl. naar beneden. Als gevolg daarvan reden de lijnen 3, 10 en 11 naar stp Groenenhoek via de Pelikaansstr. Mercatorstr, en verder via ex lijn 9. De lijnen 12 en 24 reden via Pelikaanestr. bovengronds naar de Belgiëlei, en verder via lijn 2 naar Grens Kiel en Schoonselhof. Dat is de laatste maal geweest, want deze uitweg is nu weggefallen sedert 24 mrt. De rijtuigen van lijnen 10 en 24 rijden nu buiten via lijn 11 naar de Melkmarkt, terwijl lijn 15 uitrukt vanuit Groenenhoek via lijnen 11 en ex 9 naar de tunnelinrit Mercatorstr. De 15 rijdt 's avonds binnen van Mortsel rechtstreeks via lijn 8 vanaf de Belgiëlei/ Lange Lëemstraat.

Omdat nu juist de lijnen 10 en 24 een hele omweg moeten maken vooraleer ze in de richting Deurne kunnen rijden, werd naar een andere oplossing gezocht. Deze oplossing is nog niet in dienst, maar wel in uitvoering. De bovenleiding in de Bourlastr. (ex lijn 9 naast de Nationale Bank) is verwijderd, en het enkel spoor dat daar nog lag is nu buiten dienst. Tussen het Mechels Plein en de Nationale Bank - Leopoldsplein, krijgen de trams eigen bedding, en de keerlus op het Leopoldsplein wordt in alle richtingen berijdbaar gemaakt. Het spoor in de Bourlastraat wordt vervangen door een nieuwe boog, waarvoor de bovenleiding al enkele weken gespannen is bij de Nationale Bank, vanaf de Frankrijklei naar de Mechelsesteenweg, richting Leopoldsplein. Als dat klaar is, kunnen de lijnen 10 en 24, richting Deurne, uitrukken van stp Groenenhoek via lijn 8 naar de Nat. Bank, en keren via het Leopoldsplein, Mechelse steenweg en Frankrijklei. De 24 kan zo ook naar het Schoonselhof rijden. De bovenleiding boven de lus op het Leopoldsplein is tijdelijk weggenomen voor aanpassingswerken. De sporen van lijnen 7 en 8 op de Mechelsesteenweg/Leopoldspl. in de richting Komedieplein, zijn ter hoogte van de Bourlastr. naar rechts verlegd i.p.v. bij de halte Leopoldstraat. In de richting buitenstad zijn de sporen op het Leopoldsplein ongeveer 2 meter naar rechts verlegd, en ze monden ter hoogte van de hoek Mechelsesteenweg in de oude sporen t.

* De spoorwerken op lijn 10 te Deurne vorderen bestendig.

Op het kruispunt Hooftvunderlei/Turnhoutsebaan/Fr. Craeybeckx-laan, in de richting stad, worden de sporen vanaf de Gallifortlei verder uit elkaar gelegd, naar het voorbeeld Cogelsplein. Aldus zal de tram niet meer gehinderd worden door auto's die op dat punt linksaf buigen naar de Hooftvunderlei.

* Na zeer lange tijd kwam de 2017 op 11 mrt terug op lijn 24.

* 2076 sedert begin maart herschilderd terug in dienst.

* Op maandag 24 maart 1980 zorgde de Miva weer eens voor een absolute verrassing. De 2086 kwam op lijn 2 in dienst in het rood en wit geschilderd! Onder de raampartij een zwarte band, en boven de wielen een witte band, met het rijtuignummer eveneens in het wit. Ooggetuigen zeggen dat het zeer fraai is om aan te zien. Wij komen er volgende maand op terug. Wel vermoeden wij dat dit rijtuig bestemd was om de afgelaste officiële opening van het tweede tunneltrajekt te rijden. Het rijtuig was niet op lijn op 25 maart, maar komt vanaf 26 maart op lijn 12 te lopen.

* De pendelbussen van lijn 10 hebben een zwart-wit film

10 SCHOTENSTEENWEG
STENENBRUG.

dienst: ma-vr 8u.28 tot 15u54.

BUURTSPOORWEGEN WEST-VLAANDEREN.

- * Mw 9003 ontspoorde op 1 dec.79 te Zeebrugge, en kwam hierbij tegen een bovenleidingsmast terecht. Door de klap is het chassis van het rijtuig vervormd, en de zijwand, binnenkant spoor, beschadigd.
- * Mw 9022 kwam op 31 jan.80 frontaal in botsing met een kraan die dijkherstellingswerken uitvoerde. Begin februari is de 9003 van zijn nog goede kop beroofd om de 9022 hiermede te herstellen. De 9022 is aldus na de 9021 (met kop van 9015) en de 9020 (met kop van de 9272), het derde rijtuig aan de kust dat met een "gestolen kop" rondrijdt. Dat heeft zelfs prof. Barnhardt nog niet gekunt!
- * Mw 9015, die begin 1976 te Knokke uitbrandde, is daar nu gesloopt. Eind februari stonden de N 9272 en N 9273 in Knokke nog op hun sloop te wachten.
- * In Oostende zijn enkele oude Fiat-Van Hool bussen herschilderd in de nieuwe kleuren, o.a. 2659, 2840, 2860, 2862. Deze bussen worden bijna uitsluitend als EXTRA DIENST gebruikt.
- * De aanpassingswerken van stp Oostende en de hiermee gapaard gaande aanleg van een voorlopige openluchtstelplaats aan het station, zijn voor onbepaalde tijd uitgesteld. De aanvang van deze werken was voorzien voor november 1979.
- * Spoorvernieuwingen zijn in uitvoering over gans het baanvak De Haan - Knokke. (in uitvoering febr. en maart 1980). Tussen Zeebrugge en Blankenberge zijn deze werken voorland voor dit jaar. Tijdens deze werken wordt geregeld afwisselend gereden.

OVERBRENGINGSDATA VAN TRAMMATERIEEL UIT BRUSSEL, DIENST WW.

<u>Nummer:</u>	<u>Type:</u>	<u>Herkomst:</u>	<u>Bestemming:</u>	<u>Datum:</u>
A 7276	Platte wagen	Heizel	Knokke	18 dec.78
A 7156	stel van 3	id	id	18 dec.78
A 7177	vr spoorvervoer	id	id	20 dec.78
59763	platte wagen met remhuisje.	id	id	20 dec.78
7127	pl.wg op boggies	id	id	5 apr.79
A 7871	gesloten wag.	id	id	14 sep.79
51532	sneeuwruimer	id	id	14 sep.79

Nota: Van al deze wagens is enkel de sneeuwruimer nog niet in dienst gekomen.. - HP (platte wagen) 7127 is geel geschilderd, terwijl de 59763 reeds in Brussel van zijn remhuisje ontdaan is. De A.7871 en 59763 worden dedert februari gebruikt bij de vernieuwing van de bovenleiding tussen Knokke en Zeebrugge.

VERDELING VAN DE AUTOBUSSEN IN WEST-VLAANDEREN. (M. Dennekin.)

Het park omvat 199 voertuigen, als volgt samengesteld:

Fiat - Van Hool ST 4	10
Fiat - Van Hool ST 4/2	1
ST 5/1	20
AI 6/1	19
ST 6/2	28
AI 6/2	56
Fiat - V.Hool-Mercedes	2
Cummings AU 124	36
DAF AI 120 (1° reeks)	15
DAF AI 120 (2° reeks)	12

Gewest Oostende. (onderlijnde rijtuigen = oranje schildering)

Fiat ST 4: 2659, 2697, 2784, 2788, 2840, 2860, 2862,
 Fiat AI 6: 3667 t/m 3671, 3699, 3883 t/m 3892, 3926 t/m 3929,
 4065 t/m 4069 en 4077.
 DAF AI 120: 5232 t/m 5245 (alle herschilderd)
 Gewest DE Panne:

Fiat ST 6: 3794 t/m 3799, alle herschilderd.
 Gewest Knokke.

Fiat ST 6: 3783 t/m 3793, alle herschilderd.
 Gewest Assebroek. (spt. Assebroek - Zwevezele - Koekelare)

Fiat ST 4/2: 3195 (nog rood)
 Fiat AI 6: 3682 t/m 3694, en 3893 t/m 3899.
 Fiat ST 6: 3733 t/m 3740, 3767, 3768 en 3782
 Cummings AU 124: 5040 t/m 5064, alle herschilderd.
 Gewest Ieper. (stp Geluwe, Ieper, Diksmuide en Veurne).

Fiat ST 4: 2698 en 2704 (rood)
 Fiat ST 6/1: 3522 t/m 3526, 3544 t/m 3553, 3608 t/m 3612.
 Mercedes: 4108 en 4109.
 DAF AI 120: 5533 t/m 5545. (alle bussen van Ieper zijn
 herschilderd, 2698, 2704, 3608, 3610, 3611 en 3612
 zijn op dit ogenblik in onderhoud.
 Gewest Kortrijk - Moeskroen.

Fiat ST 4: 2632 (rood).
 Fiat AI 6: 4070 t/m 4076, en 4078 t/m 4099. (enkel 4070, 4072,
 4073, 4074, 4075, 4090, 4092, 4097, 4098 en 4099
 zijn herschilderd.
 Cummings AU 124: 5056 t/m 5075, alle herschilderd.

BUURTSPOORWEGEN - HENEGOUWEN.

Einde 1979 kwam te Anderlues de Stuttgartse mw 753 aan, die in Duitsland al is omgebouwd tot slijpwagen. Dit rijtuig moet nu in Junet nog verder worden omgebouwd tot tweerichtingswagen, met onderdelen van mw 769 en/of mw 809.

* Volgende rijtuigen verlieten omgebouwd de stp Junet:

Mw S 9173, in dec. 79 (ex S 9122)

MW S 9171, in feb. 80 (ex S 9065)

Voor verbouwing zijn binnengenomen:

bw S 9306 en mw S 9134.

* Tijdens de karnavalsperiode in Binche reden op lijn 90 versterkings-busdiensten tussen Binche en La Louvière, met blauwe plaat en witte letters: LA LOUVIERE 90 BINCHE.

* Het is niet duidelijk welke spoorvernieuwingen er nu eigenlijk zullen worden uitgevoerd, lijn 90 of lijn 92. Er bestaat daaromtrent tegenspraak tussen verschillende diensten.

Overbrengingsdata van Brussels materieel W.W.

<u>Nummer:</u>	<u>Type:</u>	<u>van:</u>	<u>naar:</u>	<u>Datum:</u>
51763(=8175)	wagen met 5 kl.ketels.	Het Rad	Anderl	17 okt.79
51533	sneeuwruimer	Het Rad	Anderl	17 okt.79
51762	ketelwagen	Het Rad	Anderl.	29 okt.79

Nota: Het betreft hier materieel dat in Het Rad buiten dienst stond sedert de afschaffing van de lijn Brussel - Leerbeek in september 1972.

DE GELEDE AUTOBUS VOOR OPENBAAR VERVOER: DE VAN HOOL AG 280

Begin dit jaar besliste onze Verkeersminister op voorstel van de Beheerraad van de N.M.V.B. tot de aankoop van 56 gelede autobussen. Na de levering in de loop van 1981 zullen deze vermoedelijk ingezet worden op de lijnen Antwerpen-Hamme, Brussel-Grimbergen, Luik-Bitsingen, Bergen-Dour. Ook voor de Luikse interkommunale vervoersmaatschappij werden er drie wagens besteld. De waarde van deze aankoop bedraagt ruim 10 miljoen frank (plus BTW) en geeft gedurende een jaar werk aan ongeveer 200 personen. De firma VAN HOOL, die het order in de wacht sleepte, zal haar prototype tentoonstellen op de Transport-Expo die te Parijs gehouden wordt van 15 tot en met 19 april. Overigens kregen de VeBOV-leden tijdens het vorig jaar gebrachte bezoek aan de Van Hool-instellingen reeds een voorsmaakje van wat de bus zal worden aan de hand van een reeds opgebouwd onderstel. Het volledige prototype, dat op enkele punten (o.a. deuren) afwijkt van de uiteindelijke reeksbus was helaas niet te zien. In afwachting van de indienstname volgend jaar, geven we hierna graag reeds een technische beschrijving, en enkele algemene beschouwingen.

Met de AG 280 introduceert Van Hool een nieuwe oplossing in de wereld van de gelede autobussen. Reeds vanaf 1973 heeft deze firma gelede bussen gebouwd in diverse uitvoeringen. Verschillende honderdtallen dergelijke bussen werden geleverd, zowel aan ontwikkelingslanden (een 100-tal aan Tunesië en 50 aan Angola), als aan de meest veeleisende Europese markten. Zo gingen er een honderdtal aan de Stockholmse vervoersmaatschappij, naar de Zweedse Spoorwegen, en aan steden zoals Göteborg, Luleå en Bergen in Noorwegen. Technisch waren deze wagens echter geen Van Hool's.

Na verloop van tijd besloot Van Hool echter een meer aangepaste versie te ontwerpen en compleet zelf in produktie te brengen. Als eerste verwezenlijking verscheen dan een touringcar, de TG 821-Alligator, die op het Brusselse autosalon in 1979 in première getoond werd en waarvan er nu reeds een tiental bollen in de Benelux. Tevens werd de realisatie van een gelede wagen voor openbaar vervoer aangekondigd. Een prototype werd vervolgens gebouwd. Het heeft reeds heelwat demonstratieritten en langdurige exploitatietesten uitgevoerd in binnen- en buitenland, met in het bijzonder heelwat aandacht in steden zoals Orléans, Lyon, Grenoble.

Algemene opvatting.

De AG 280 is een gelede bus volledig door Van Hool ontworpen en geïnkonstrueerd. Hij werd ontworpen om te voldoen aan de normen van de Europese markt. Het vooropgestelde doel was, in de mate van het mogelijke, gelijktijdig te voldoen aan de verschillende exploitatievereisten, in casu vlotte toegang snelle doorstroming en grote capaciteit. Dit doel werd bereikt door een volledig nieuwe mechanische lay-out van de wagen. Er werd geopteerd voor een wagen van het 'trekkende type', dat wil zeggen met de motor in het voorste gedeelte en met een aangedreven middenas. Dit biedt de mogelijkheid om in het aanhangergedeelte een vlakke vloer te behouden en twee brede toegangsdouren te kunnen voorzien, beide met dezelfde toegangshoogte. Om deze vlakke vloer ook te kunnen aanhouden in het trekkend gedeelte, werd de motor (vertikaal) zijdelings ingebouwd tussen de eerste en de tweede as. Hierdoor blijft de vloer over de gehele lengte van de wagen horizontaal en zeer laag (680 mm) met dezelfde instaphoogte voor alle vier douren.

In de bus zullen 51 zitjes aangebracht worden, wat ruimte laat voor 84 staanplaatsen, à rate van 6 reizigers per vierkante meter, wat vol vrij veel is. De elementen capaciteit en comfort botsen hier wel even op!

Belangrijkste mechanische kenmerken van het onderstel.1. Afmetingen.

Totale lengte	: 17.440 mm
Vooroverbouw	: 2.765 mm
Wielbasis vooraan	: 5.200 mm
Wielbasis achteraan	: 6.650 mm
Achteroverbouw	: 2.825 mm
Geleding - middenas	: 2.100 mm
Geleding - achteras	: 4.550 mm
Totale breedte	: 2.490 mm
Nominale hoogte	: 3.150 mm
Vloerhoogte	: 680 mm

2. Maximum toegestane gewichten.

Vooras	: 6.800 kg
Middenas	: 10.500 kg
Achteras	: 7.000 kg
Totaal	: 24.000 kg

3. Nuttig draagvermogen.

Vooras	: 1.750 kg
Middenas	: 5.300 kg
Achteras	: 3.550 kg
Totaal	: 10.300 kg

4. Draaistraal.

Kleinste draaistraal aan de bumper op een cirkel van 360° bedraagt circa 10.765 mm.

Binnendraaistraal op een cirkel van 12 m en op 360° bedraagt 6.500 mm

5. Wielen.

Banden D 22,5 Pilote X, gemonteerd op Dropcenter velgen 8,25 x 22,5, onkol op vooras en achteras, dubbel op middenas.

6. Motor.

MAN D 2566 MH, diesel 6 cylinder vertikaal, cylinderinhoud: 11,41 l., vermogen 177 kW (240 PK) bij 2.200 t/min, maximum koppel 824 Nm (84 kgm) bij 1500 t/min. (Specificaties volgens DIN normen).

ofwel in optie:

MAN D 2566 MTH, opgeladen diesel 6 cylinder vertikaal; cylinderinhoud: 11,41 l., vermogen 206 kW (280 PK) bij 2.200 t/min; maximum koppel 1.030 Nm (105 kgm) bij 1.500 t/min. (Specificaties volgens DIN normen).

7. Automatische gangwissel

Type VOITH D 854,4 versnellingen, uitgerust met een koppelvormer die als hydrodynamische vertrager kan gebruikt worden. Het kiezen van versnelling gebeurt d.m.v. een klavier met 6 toetsen.

In variante:

Automatische gangwissel ZF 4HP 500 met 4 versnellingen en ingebouwde vertrager. Proselectie van de versnellingen d.m.v. een klavier.

Voor deze twee gangwissels wordt de overgang van de versnellingen bediend door een automatisch elektronisch dispositief dat rekening houdt met de parameters van het voertuig en de behoeften van het verkeer.

8. Ophanging

Volledig pneumatisch met 2 kussens voor de vooras, 2 voor de achteras en 4 voor de middenas.

De hoogte van het voertuig wordt verzekerd door hoogteregelventielen; er staan 2 teleskopische hydraulische schokdempers vooraan, 4 in het midden en 2 achteraan.

9. Assen

De voor- en achterassen zijn van het type met onafhankelijke wielen; de maximale verdraaiingshoek van de wielen is 45°.

De middenas is de aangedreven as met een totale reductie: 1,5,56; met een maximale snelheid van ongeveer 73 km/u.

10. Reminstallatie-- Dienstrem:

Pneumatisch, in werking gesteld door één enkele pedaal die op 2 onafhankelijke circuits werkt op de vooras en op de aandrijf, en op een half onafhankelijk circuit op de as van de aanhanger. Op de remnokkenassen zijn hefboomen gemonteerd met automatische bijstelling van de remschoenen.

-- Parkeerrem:

Werkt d.m.v. voorremcilinders met progressieve actie. Deze rem is tevens geschikt als noodrem wanneer er ernstige schade is aan de persluchtinstallatie.

-- Vertragerrem:

Hydraulische vertrager, ingebouwd in de automatische transmissie, bediend door het dienstrempeedaal of door een afzonderlijke hendel.

-- Halterem:

Werkt op de helft van de nominale druk op de remmen van de middenas.

11. Stuurinrichting

Hydraulisch servostuursysteem ZF. Ter herinnering: de verdraaiing van de achteras wordt bediend door een stangenstol aan de draaikrans verbonden.

12. Brandstoftank

Heeft een inhoud van ongeveer 300 liter en bevindt zich in de trekker.

13. Geleding

De verbinding tussen de twee elementen van de gelode bus bestaat in wezen uit een grote draaikrans met kogellager bevestigd aan de achteroverbouw van de trekker en waarvan het beweeglijke gedeelte twee horizontale splitten draagt, waarop de voorkant van de aanhanger d.m.v. twee elastische lagers bevestigd is.

Bij het achteruitrijden zou de maximale horizontale hoek tussen de 2 elementen kunnen bereikt worden. In dit geval wordt het overschrijden van de limiet evenwel verhinderd op de volgende wijze:

- a. een geluidssignaal verwittigt de chauffeur wanneer de limiet zal bereikt worden;
- b. wanneer de hoek nog groter wordt en er nog steeds achteruitgereden wordt, treedt de dienstrem op de middenas automatisch in werking;
- c. er zijn rubberen aanslagen voorzien op de twee chassis om de schokken te verminderen wanneer de maximum hoek bereikt is.

14. Aanduiding bij het loeglopen van de achterbanden

Een mechanische detektor, die zich in de onmiddellijke omgeving van elke achterband bevindt, verwittigt de chauffeur wanneer de druk werkelijk te laag wordt.

15. Elektrische installatie

Systeem: 24 V. Batterijen: 2 x 12 V - 200 Ah, bevinden zich achter de middenas. Alternator : 28 V - 100 Amp.

-- Binneninrichting.

Deze wordt behandeld zodra de eerste rookbusson klaar zijn.

Mot dank aan de Van Hool
Persdienst.

VeBOV - KRANT. VERENIGINGSNIEUWS.AANDACHT, ADRESWIJZIGING!

Met ingang van 1 mei 1980, zal het oude adres van de voorzitter en tevens van de VeBOV niet meer zijn: Kerkendijk 1.

Vanaf die datum wordt het verenigingsadres gevestigd in de woning die vanaf dan door de voorzitter betrokken wordt.

Nota nemen a.u.b. Vanaf nu kunt U het reeds benutten, omdat wij reeds dagelijks ter plaatse zijn.

Nieuw VeBOV-Adres:(én van de voorzitter)

VeBOV - Baggenstraat 6, 2200-Antwerpen-Borgerhout.

Het telefoonnummer (031) 36.04.92 blijft behouden.

UITSLUITING WEGENS LIDMAATSCHAPSSCHULD.

Wegens het niet opzeggen van hun lidmaatschap, en het niet betalen van hun bijdrage daardoor verplicht, zien wij ons helaas verplicht van het lidmaatschap vervallen te verklaren:

037 - Jos NIJSMANS - Hoboken;

091 - Patrick Coessens, Antwerpen-Linkeroever;

192 - Walter Diddens, Hombeek;

298 - Luc Sprengers, Borgerhout.

Deze uitsluitingen hebben betrekking op 1979.

LIDGELDEN 1980.

Nog een twintigtal leden hebben op heden hun bijdrage voor 1980 niet betaald. Wij hopen dat ze dat nu meteen zullen doen, want dit is de laatste maal dat er in het blad aan herinnerd wordt. Indien U uw lidkaart nog niet ontvangen hebt, dan is U nog niet in regel. Dat laatste is niet van toepassing op de leden die de laatste maand zijn toegetreden.

Het gaat hier om de leden wier lidnummer op de volgende nummers eindigt: 084, 088, 095, 123, 126, 146, 156, 280, 305, 308, 328, 351, 360, 361, 365, 378, 292, 402, 405 en 415.

Mocht U ondertussen toch hebben betaald, dan is alles in orde!

DE RHEINGOLD KOMT NAAR TREIGNES.

Inderdaad, op zaterdag 26 april met vijf prestigieuze RHEINGOLD-wagens, uit 1928, en toebehorend aan de Freudenkreis

Eisenbahn Köln, maar ingericht door Intraflug A.G. Zurich, van Keulen naar Treignes rijden! Van Verviers naar Mariembourg

zal de trein gesleept worden door de 29.013. Van Mariembourg naar Treignes zal de CFV3V het stel in dubbeltraktie overnemen.

Ter herinnering: op 15 mei 1928 stelde de Deutsche Reichsbahn een nieuwe luxetrein in dienst, de Rheingold-expres, die

een verbinding maakte tussen Hoek van Holland en Luzern, via Basel. Deze nieuwe verbinding volgde de Rijnvallei. De

bedoeling was duidelijk een concurrentie aan de nieuwe trein, de Edelweiss van de C.I.W.L., een Pullmantrein...

Voor zover ons bekend is het de eerste maal dat de rijtuigen van de Rheingold in ons land komen, meer bepaald op de lijn

132 en in Treignes. Fotografen.. Op post! Samen met de oude rijtuigen uit zowat dezelfde periode, van de CFV3V, is dit

wel een enige gelegenheid!

ADVERTENTIE.

Gezocht: modelbouwer die die Belgische stoomtram - Lok, reizigers-, begage- en goederenwagens bouwt op schaal 1.87, om te

rijden op spoor TT 12 mm. Zou graag vrijblijvend prijs voor vervaardigen willen weten. schr. Willy Janssens, Dorp 26

-B- 9745 - Gavere, tel. nà 19 uur^a, nr (091) 84.15.77.

BEZOEK STOOMLOKOMOTIEVEN NMBS-LEUVEN, - za 19 APRIL .

Zaterdagmiddag 19 april brengt onze Vereniging een bezoek aan de stelplaats met het historisch materieel van de NMBS te Leuven. Er zijn twee bezoeken in de namiddag, telkens voor 40 personen. Het tweede bezoek is reeds volgeboekt, zodat alleen nog kan ingeschreven worden voor de rondgang die aanvangt om 13u.45 in de hal van het Leuvense station. Het is evenwel **NOODZAKELIJK** dat ons sekretariaat op voorhand de namen van de deelnemers kent. Zodanig worden onze leden verzocht voor 15 april hun deelname te melden bij de sekretaris, liefst telefonisch op nr 031 - 42.45.74, NA 19 UUR! Gezien het beperkende getal bezoekers is het niet toegestaan dat niet-leden worden meegebracht! Een kleine bijdrage van 20 fr. als deelname in de kosten wordt gevraagd.

UITSTAP NAAR DEN HAAG - za 31 MEI 1980.

De VeBOV plant een bezoek aan het trambedrijf van Den Haag op zaterdag 31 mei 1980. Het is de bedoeling dat wij de stp Lijsterbesstraat bezoeken, en een rit met een oude tram maken. Verder een stadsrit met een PCC, en in de namiddag een bezoek aan het duinentreintje in Katwijk. De onderhandelingen daarover zijn aan de gang. Het zal wellicht nodig zijn de verplaatsing per Touring-car te doen, omwille van de verplaatsing naar Katwijk. Wij voorzien een deelnemingsprijs van ongeveer 500 fr. Personen die belangstelling hebben voor deze uitstap kunnen ons dat al laten weten, maar wij komen er uitgebreider op terug in het volgende blad.

STOOMTREIN - za 7 juni 1980.

De NMBS richt in samenwerking met de VeBOV, GTF, BVS en CFV3V een grootse stoomtreinrondrit in op zaterdag 7 juni. Het is nog te vroeg om alle gegevens te kunnen mededelen maar wat nu al vaststaat is de reisweg: Brussel-Nd - Jette - Dendermonde - Gent St Pieters - Kortrijk - Doornik - Leuze - Ronse - Oudenaarde - Zottegem - Burst - Aalst - Jette -Br.-Nd. Het vertrek is te verwachten omstreeks 9 u. en de aankomst is vastgesteld ten laatste om 19u.30. De VeBOV zal over 200 plaatsen kunnen beschikken, zodat wij U aanraden tijdig te bestellen. Er is nog geen prijs vastgesteld, maar die is te verwachten tussen de 500 en 600 fr. De deelnemende verenigingen hebben de voorverkoop van de tickets tot 15 dagen voor het vertrek. Als de trein dan volzet is, komt er geen verkoop in de stations, anders wel. In Kortrijk is een ruim oponthoud voorzien voor bijkomende activiteiten of een stadsbezoek. Ook op andere plaatsen zijn foto-stops voorzien. In de trein zal aan de deelnemers een gratis verfrissing worden aangeboden. Tevens kunnen de verenigingen in de trein een verkoopsstand inrichten. Wij komen hier uiteraard later op terug met alle nodige gegevens, maar indien U nu al weet dat U meegaat, verdient het aanbeveling uw deelneming aan het sekretariaat te bevestigen. In de orde van aanmelding zullen de kaartjes worden toegekend. Dus maar niet te lang nadenken! Het wordt beslist een belevenis.

VAKANTIENUMMER VeKo.

Het mei-nummer van VeKo wordt, zoals vorig jaar, een vakantieplanning-uitgave. Wie interessante plakjes kent, merkwaardig spoor- of trammaterieel weet staan, op de hoogte is van wat waar bolt, wordt vriendelijk verzocht dat voor 20 april mede te delen aan het sekretariaat.

VeBOV - CENTRUM.

Vorige maand was het, ten gevolge van het gesloten station OPERA, naar aanleiding van de uitbreidingswerken aan de tunnel, niet mogelijk het VeBOV-Centrum te openen. Wij hebben door een misverstand, onze leden niet kunnen verwittigen van deze toestand, omdat wij de mening waren toegedaan dat de winkel wel te bereiken zou zijn. Indien U onverrichter zake moest terugkeren, bieden wij U hiervoor onze verontschuldigingen aan. Wij zijn uiteraard ter uw beschikking op 12 april.

Door de verhuizing van de voorzitter en de vele ongemakken en werken daaraan verbonden, is er een vertraging in de aanvulling van foto-reeksen ontstaan. Wij zullen trachten deze leemte te herstellen tegen de maand mei. De vroegere foto-reeksen van NMBS-treinen en lokomotieven (stoom!) zullen terug in aanmaak worden gegeven ten behoeve van onze nieuwe leden. Te verwachten zijn ook nieuwe reeksen van Antwerpen en Brussel. Stelselmatig zullen wij ook trachten van elke provincie minstens één reeks van NMVB-foto's ter beschikking te stellen.

PLAATSELIJKE BIJEENKOMSTEN:

Antwerpen - Metropool: 18 april 20 u. Carnotstr.60, 1° verd.
A.Maquet met recente MIVA-opnamen, dia.
16 mei, zelfde uur en plaats, waarschijnlijk film-opnamen K.Moerenhout, over spoorwegen in Oost-Duitsland.

Brussel - Hoofdstad: 11 april Anneessenscentrum om 20 uur,
R.Bastaens met diabeelden over de Brusselse tram in de jaren 63 - 75.
9 mei, zelfde plaats en datum, praatavond over de NMBS. Dia-projector staat ter beschikking van onze leden.
13 juni: Twee jaar na afschaffing lijn G, W.Werquin, Raf Bonte en Wouter Janssens.

Gent - Artevelde ; 4 april 80, 20 uur Chalet Sluizekenkaai:
R. Bastaens, dia-avond MIVG jaren 65 - 74.

Limburg - Kempen: 2 april 80, Zolder - Sporthal, 19u.30
Zwitserland, eldorado voor spoorweg-liefhebbers, dia-montage.
7 mei, 19u.30, zelfde plaats, dia-avond Oostenrijkse spoorwegen in beeld.

BOEKBESPREKING.

De SODETRANS, Association pour le développement des Transports, uit St Omer - Frankrijk, bracht twee brochures in omloop, beide samengesteld door Daniel Dejean en Michel Castelain, bestuursleden van deze vereniging. De eerste uitgave "Les Tramways en Suisse et en Autriche" handelt over de tramlijnen in de steden van beide landen. aangevuld met netschetsen en -tekeningen, en verlucht met een aantal vrij goede foto's. 24 Blz.165 x 235 mm. In dezelfde geest geeft deel II, Les Tramways en R.F.A. ons een overzicht van de stadstrambedrijven in West-Duitsland, over 50 blz. toegelicht. Voor wie met vakantie gaat naar één dezer landen lijken deze brochures ons een handige hulp om meteen een overzicht te krijgen van wat rolt en bolt in een bepaalde stad, evenals van het aantal lijnen, aantal rijtuigen, aantal stelplaatsen enz. Een begeleidend schrijven zegt ons dat deze uitgaven rechtstreeks te bestellen zijn bij Michel Castelain, Impasse Calmette 6, F-62500-Saint Omer, aan de prijs van 15 FFr deel I en 25 FFr. voor deel II. De betaling is in uw schrijven bij te voegen, uitsluitend onder vorm van Internationaal Postmandaat. Laat de betalingswijze geen hinder zijn voor het aanschaffen van deze overzichtelijke gidsen!

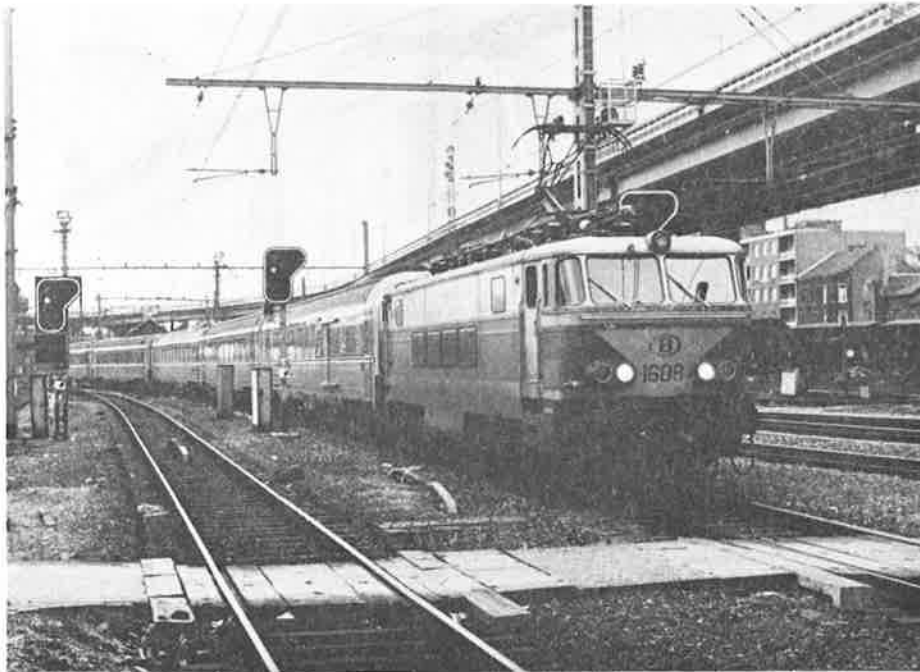


NIEUW EN OUD, MAAR BEIDEN IN EEN NIEUW KLEEDJE



In aanvulling op het artikel over de lokomotieven van reeks 20 in de VeBOV-KOERIER EKSTRA nr E1; een opname van lok 2025 in zijn huidige kleurige livrei.
Foto:NMBS

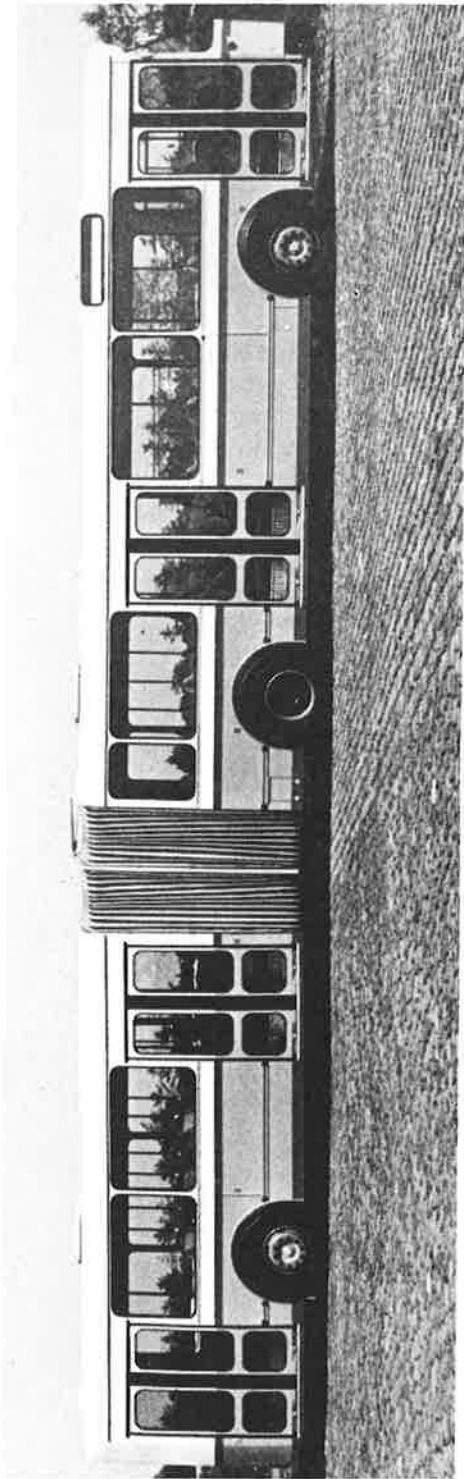
Bloemen voor het prachtige resultaat van de restauratie van lok 2911. Deze museumlok werd gefotografeerd tijdens het VeBOV-bezoek aan de WDT-Hasselt op 15 oktober 1977.
Foto:-f-



▲ Weldra als miniatuurmodel verkrijgbaar in schaal h0: de NMBS-lokomotief reeks 16. Op deze opname trekt de 1608 de TEE-trein 40 - Molière. De foto werd genomen op 21 maart 1979 te Charleroi-Sud. Twee maanden later werd deze TEE-trein vervangen door een gewone eerste/tweede klas trein. Foto: Wouter Janssens

▼ Op 15 december 1979 ontspoorde tussen Sint-Katelijne-Waver en Muizen een Cockerill-ertstrein.



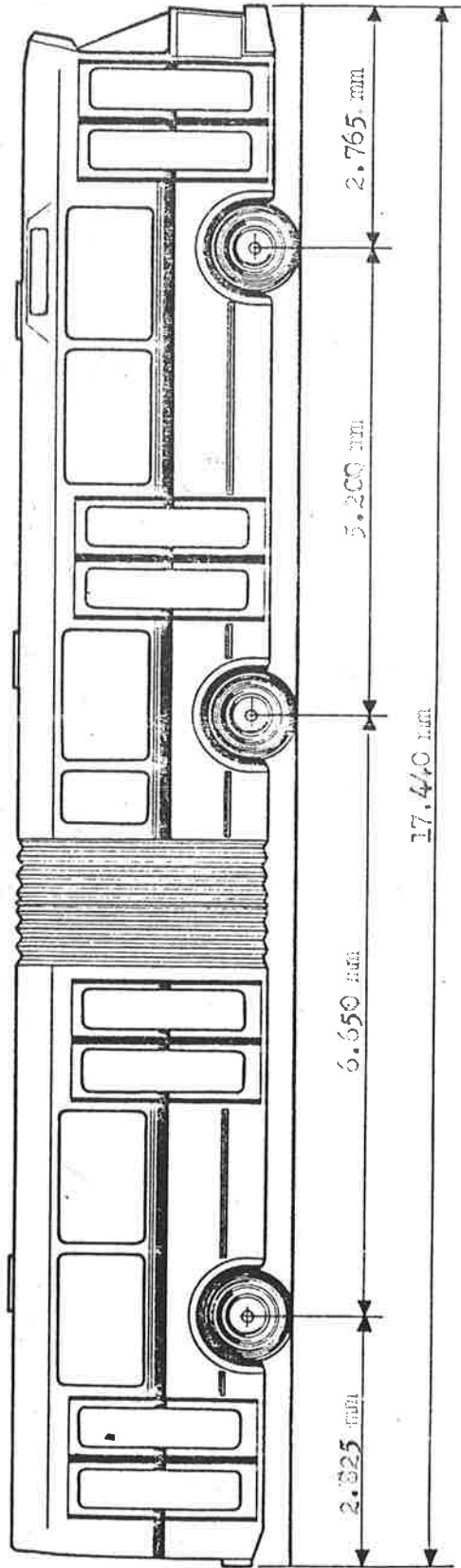


VeBOV

Foto en
tekening:



De AG 280 gelede bus, Van Hool constructie, met MAN motor. Geïnspireerd op de A 120. Enige gelede bus met lage vloer over de volle lengte.



VAN HOOL TYPE AG 280



▲ De Brusselse GPCC 7585 op lijn 102 komt uit de Ruslandstraat en rijdt het tramstation onder de spoorweg te Brussel-Zuid binnen. Op de achtergrond links merkt men de einde december 1979 aan gang zijnde spoorwerken.

▼ Na de indienststelling van het tweede vak van de eerste Antwerpse pre-metro as, is het nu verder werken aan de voltooiing van de tweede as naar Bergerhout en Deurne. Hier de -enkelsporige- koker, richting Deurne-Zuid (lijn 24), even voorbij het station 'Zegel'. Deze foto werd genomen tijdens het VeBOV-bezoek aan de werven op 17 maart 1979.

Beide foto's: Wouter Janssens

