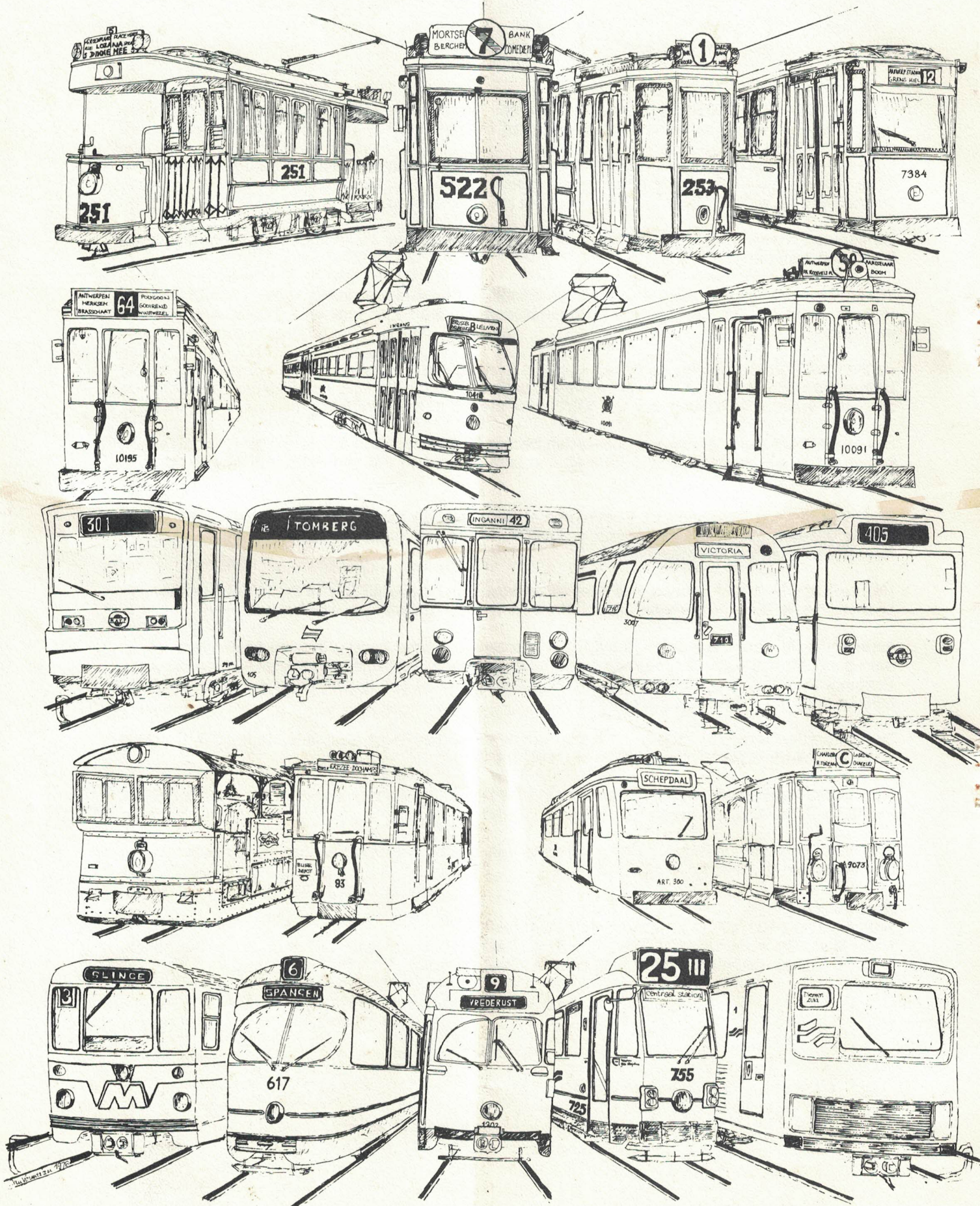


maandblad van de Vereniging voor Belangstellenden in het
Openbaar Vervoer

verantwoordelijke uitgever: Roger Bastaens
Baggenstraat 6
b-2200 Borgerhout



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

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

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

Redactie R. Bastaens en F. Geens.

Hoofdredactie en verantwoordelijke uitgever:

Roger Bastaens, Baggenstraat 6, -B 2200-Antwerpen - Borgerhout.

Telefoon: (031) 36.04.92, na 18 uur.

VeBOV's VIJFHONDERDSTE.

Juist bij het begin van 1981, het jaar waarin wij ons eerste Lustrum zullen vieren, hebben wij het uitzonderlijke genoegen gehad, ons vijfhonderdste lid in te schrijven. Wij zijn er trots op om dat te hebben bereikt binnen een tijdspanne van minder dan vijf jaar. Dat betekent echter nog niet dat wij nu over de vijfhonderd leden hebben, al is dat getal nu zeer dicht benaderd. Inderdaad, na het wegvallen in de loop der jaren van enkelen van hen, waardoor het aantal ingeschrevenen nu 481 bedraagt, lijkt ons de hoop gewettigd, dat nog voor het eigenlijke lustrum op 28 april e.k. het aantal effectieve leden toch nog de vijfhonderd zal benaderen, of zelfs overtreffen.

Ondertussen echter is het nummer vijfhonderd van het ledenbestand al aanwezig. Wij zijn bijzonder gelukkig op deze wijze in ons midden te kunnen opnemen, de heer ROBERT SLOESEN uit Antwerpen.

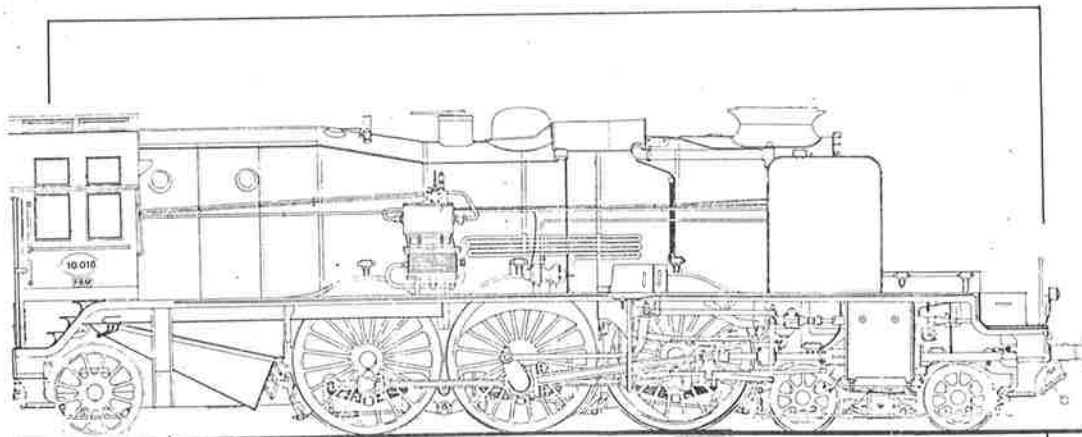
De heer Sloesen is meerdere jaren loodsoverste geweest in Hoboken tijdens de periode dat oude rijtuigen door de PCC-wagens werden verdrongen, en ook nog tijdens het begin van de verbouwingswerken van deze loods. Hij kent dus zeer zeker wat van de Antwerpse trams, maar zijn interesse ligt zeer zeker ook op andere vlakken. Wij zijn zonder meer gelukkig hem bij de VeBOV te kunnen verwelkomen, en wij wensen hem veel fijne ontspanning en een ruime vriendenkring in ons midden.

Als we even terugblikken op vijf jaar ledenwerving, dan stellen wij vast dat er de eerste avond dertig leden toetraden. Ons honderdste lid, dhr Wouter Janssens, onze huidige afdelingsvoorzitter van Brussel-Hoofdstad, was al op korte termijn toegetreden. en het eerste lid van 1977 kreeg het lidnummer 134. Dat is dhr Arie Maat uit Rijnsburg - Nederland. In 1978 gaven we aan het eerste lid van dat jaar het lidnummer 224, en dat is Philippe DeJonckere uit Zwevegem, die nu belast is met het oprichten van de sectie Kortrijk. Wij begonnen 1979 met nummer 339, de heer Emiel De Wilde uit Antwerpen, en 1980 ving aan met het lidmaatschap van Peter Meukens uit Borsbeek, die wij nummer 425 op zijn lidkaart tikten. en ten slotte, ons eerste lid voor 1981 was de heer Raymond Van Den Eynden uit Edegem. onder het nummer 489.

VeBOV-BROCHURE 4 : N.M.B.S.-STOOMLOKOMOTIEVEN TYPE 10.

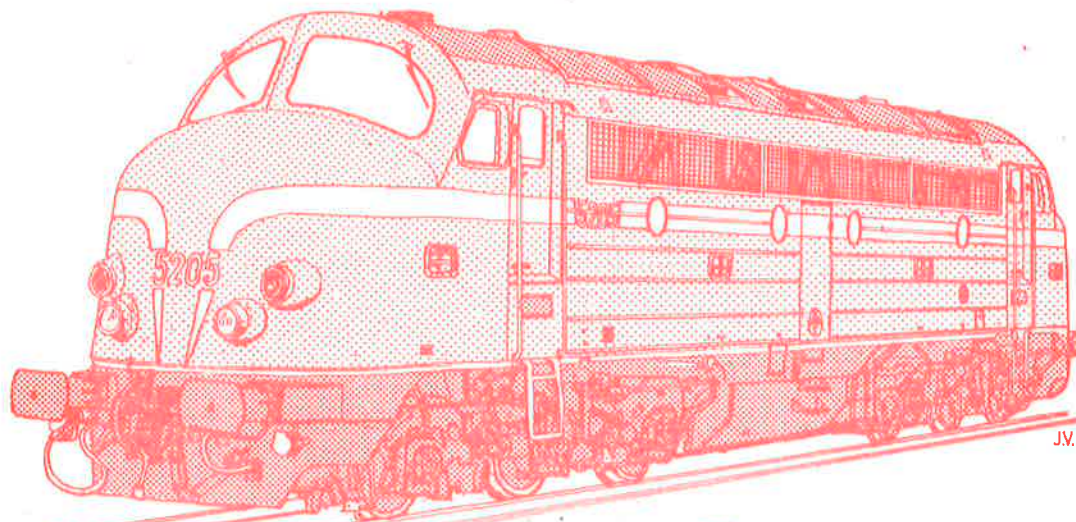
Van de hand van ons Tongers lid de Heer J. Casier verscheen een nieuwe stoomlokbroschure. Op 220 bladzijden glanspapier, verlucht met ruim 60 foto's en zowat 150 tekeningen en tabellen wordt een tot in de details volledige beschrijving gegeven van dit beroemde Belgische loktype dat wel eens het koninginnestuk genoemd wordt van de Staatsspoorwegen in de eerste helft van deze eeuw. Wist je overigens dat een aantal loks een zogenaamde observatiepost ingebouwd kreeg, voorop op het voorloopplatform. Wie zich stoomlokliefhebber noemt kan nu eenmaal niet omheen deze brochure, die kwa kwaliteit en inhoud de voorgaande nog overtreft. Naast een volledige technische beschrijving zowel van de lokomotief zelf als van de tenders, worden de prestaties van deze lok duidelijk aangehaald. De bedrijfsperiodes - 1910/14, tijdens en na de eerste wereldoorlog, tijdens en na de tweede wereldoorlog - en de stelplaatsverdeling krijgen ruime aandacht. Ook de museumlok 10.018 gaat niet aan de belangstelling voorbij in dit boek.

De prijs is zoals steeds bij VeBOV laag gehouden, alhoewel net zo goed, in vergelijking met gelijkaardige uitgaven o.m. in het buitenland, het dubbel kon gevraagd worden. De brochure 4 kost voor VeBOV-leden, bij afhaling in het VeBOV-Centrum of op de bijeenkomsten: 320 frank. Voor niet-leden 360 frank. U kan de brochure ook bestellen onder de vermelding: "Type 10" aan de prijs van 360 frank (leden) of 25 Hfl; of resp. 400 frank en 28 gulden voor niet-leden.



Zijaanzicht van het type 10 na de tweede transformatie

tekening J. Schuermans naar dokument N.M.B.S.



spoorslags

STATISTIEK

Levering :

782 : 21/11/80

Stelplaatswijzigingen :

4510	Haine-St-Pierre	→	Bertrix	15/01/81
5113	Dendermonde		Doornik	15/01/81
5163	Schaarbeek		Dendermonde	15/01/81
6030	Hasselt		Merelbeke	15/01/81
6085	Hasselt		Merelbeke	15/01/81
6289	Leuven		Dendermonde	15/01/81
6089	Ronet		Merelbeke	15/01/81
6332	Leuven		Kortrijk	15/01/81

Destandardisatie :

Reeks 72 : 19/12/80

Buiten dienststelling :

6113 Merelbeke 13/01/81 (naar aanleiding van ongeval op 24/11/80)

Sloping :

7105 10 en 11/80 door CW Leuven (PV 4 van 31/07/80)
 8102 11 en 12/80 door CW Salzinnes (PV 5 van 07/10/80)

NIEUW

Zopas kwam de nieuwe VeBOV-BROCHURE van de pers. Deze handelt over het beroemde stoomloctype 10. Voor meer gegevens raadplege men de Verenigingskrant.

AKTUELE BERICHTEN

reeks

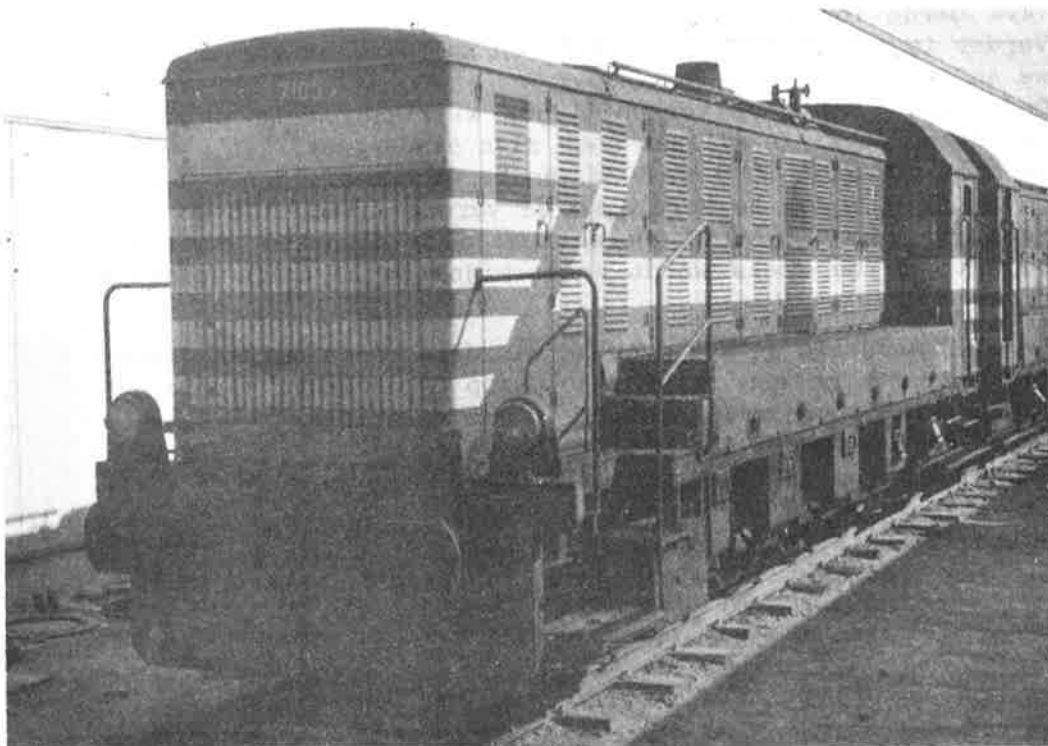
- 03 : De eerste kast voor de nieuwe generatie stellen werd te Brugge opgebouwd en aan de pers voorgesteld. De draaistellen en elektrisch materiaal worden in mei en juni ingebouwd zodat verwacht mag worden dat het eerste iets vervroegd op de sporen komt.
In mei 1982 wordt de eerste reeks voor dit materiaal opgesteld en de inzet zal in de eerste plaats tussen Blankenberge/Brussel en Aarlen verlopen.
- 06 : De ex-Sabena stellen kregen een nieuwe nummering en hebben nu de aanduiding 595-600 in dezelfde volgorde. De becijfering gebeurde op een analoge manier als vroeger en werd in januari door Schaarbeek uitgevoerd.
Bij revisie te Mechelen worden ze in de normaaluitvoering omgebouwd.
- 16 : Na een vertraging kwam de 1605 op 15/01/81 in de nieuwe blauwe kleur op de sporen. Intussen ging de laatste oorspronkelijk blauwe machine (-de 1607) in revisie.
- 22 : Ook hier werd de schildering enigszins gewijzigd, daar de gele streep niet meer over de deur doorloopt (dit zou de definitieve schildering zijn, voor hoelang ?). De eerste machine in deze uitvoering is de 2226.
- 25 : Praktisch alle machines van deze reeks zullen bij het verschijnen van dit blad omgebouwd zijn voor trek-en duwtreinen. Voorlopig komen ze slechts beperkt tot inzet in een drie dagen tellende reeks tussen Antwerpen en Aarschot (Leuven wordt niet bereikt).
In mei moeten 5 stellen gereed zijn voor de diensten naar Kortrijk en eventueel Herent als. Vanaf september komt ook Hasselt op het programma.
Anderzijds werd echter ook afgezien van de test met de multiplex-inrichting, zodat de 2504 de normale inrichting krijgt.
- 29 : De 2903 werd na de botsing met de 5153 te Monceau naar Mechelen gevoerd en dient daar nu als pluklokomotief. De overige te Ronet tijdelijk afgestelde machines worden echter hersteld.
Anderzijds kwam de 2911 terug effectief in dienst en reed onder meer de ritten van de defekte 2920 tussen Schaarbeek en CW Mechelen. Na herstelling van de 2920 wordt deze machine ingezet voor het slepen van reizigersstellen tussen Halle Vorst en Brussel-zuid.
- 59 : Door het tekort aan elektrische lokomotieven heeft men beslist om deze machines reeks 59 opnieuw in onderhoud te nemen en gevolg hiervan is dat de 5903 (met oude schildering) in 1981 toch gereviseerd zal worden en hierdoor de moderne versie krijgt.
Anderzijds verzekert ook Antwerpen-dam revisies bij dit materiaal terwijl ook de herschildering in het geel hier gebeurt. Na de 5913 was nu ook de 5901 aan de beurt.
Op langere termijn zullen deze lokomotieven ook gebruikt worden als sleepers tussen de haven en Antwerpen-noord ter vervanging van de rangeerdiesels.

- 60 : Als derde lokomotief kreeg de 6001 nu ook de gele livrei. Verder is ook de 6005 in revisie en zal als laatste de nieuwe ABC-motor krijgen. Ondertussen zijn er verschillende wijzigingen in de inzet van deze reeks die stilaan naar zijn einde gaat. Hasselt gaf zijn 6030 en 6085 aan Merelbeke af, Ronet leverde de 6089 in om te Merelbeke de verongelukte 6108 en 6113 te vervangen. Vooral te Hasselt zijn de diensten drastisch beperkt en de reeks wordt waarschijnlijk in 1982 volledig afgebouwd.
- 61 : De 6113 werd als eerste machine van deze reeks buiten dienst gesteld, dit na een zwaar ongeluk op 24 november jl. De geschiedenis van deze lokomotief is als volgt :
- Levering : 18/05/66 als 210.213
 Ronet van 18/05/66 tot 18/06/71
 Merelbeke van 18/06/71 tot 13/01/81
 Buiten dienst : 13/01/81
 Slooping : gebeurt te Salzannes na rekuperatie van vervangonderdelen.



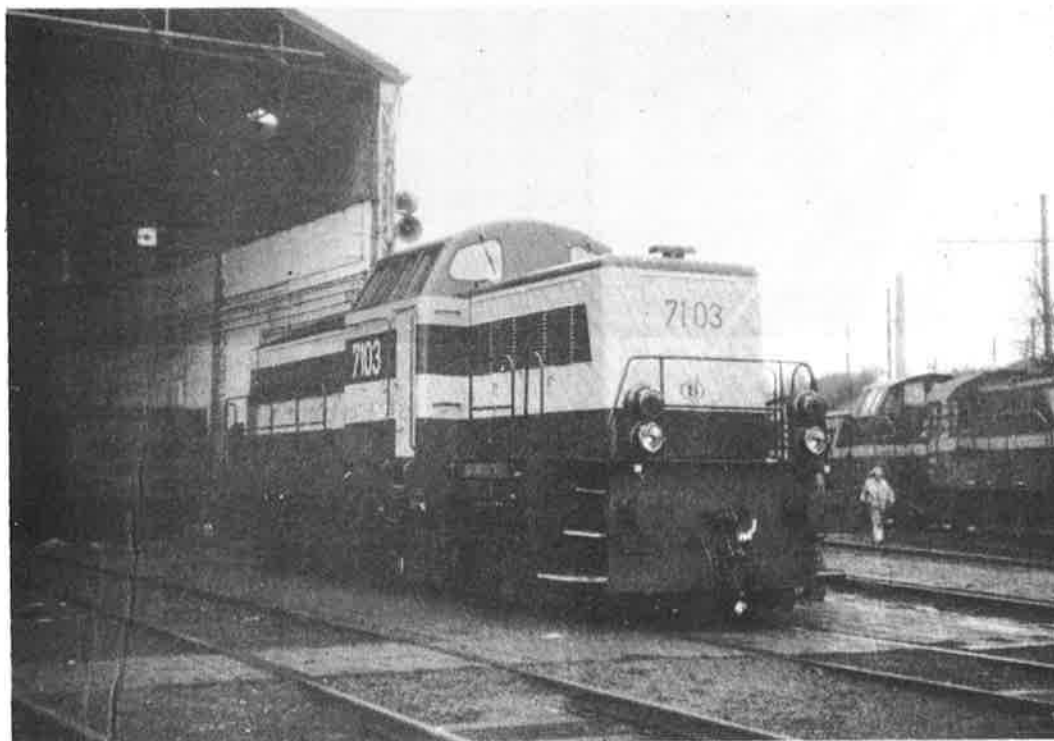
De 6113 nog in volle aktie op 15 oktober 1979 voor
 trein Z 8762. Foto:T.Heylen.

- 62 : Door de elektrifikatie van de lijn 16 kwamen vier machines reeks 62 vrij. Leuven gaf twee machines af aan Dendermonde en Kortrijk. Aarschot anderzijds gaf ook twee machines af aan Hasselt. Deze laatste machines worden met personeel van Mol ingezet in de reeks van de 60-ers naar Tongeren en Eisdend.



71 : De 7105 werd op 31 juli 1980 vrijgegeven voor afbraak en werd in de volgende maanden in de CW Leuven gesloopt.

71" : Anderzijds kwam de nieuwe 7103" op 23 december 80 te Antwerpen-noord in dienst, na te Antwerpen-Dam een radioinstallatie en een automatische BSI-koppeling gekregen te hebben. Roepnaam is 'Gerda'.



- 64 : De inzet van deze reeks bleef - door de afgifte van twee 60-ers te Hasselt-ongewijzigd, doch men tracht de diensten echter te vervangen door de reeks 65. De 6401 werd netreserve geplaatst en wordt waarschijnlijk als eerste buiten dienst gesteld.
- 66 : Tijdens de laatste week van januari deed de 6602 te Hasselt zijn laatste diensten en eind januari ging deze machine naar Salzannes voor ombouw. Anderzijds is de ombouw van de 6601 al ver gevorderd en het buiten komen als 7101 wordt verwacht tegen half februari.
- 70 : Nieuwe diensten liggen in het verschiet voor deze reeks daar deze machine waarschijnlijk de reeks 72 in de ertshaven Stocatra zullen vervangen.
- 72 : Tijdens de raad van beheer van 19 december jl. werd beslist om de reeks 72 te destandardiseren, d.w.z. dat deze machines geen grote revisies meer mogen ondergaan en dat ze bij grotere defekten of bij het bereiken van de km-grens buiten dienst gesteld worden.
Op dit ogenblik worden nog 7 machines gebezigd : nl 2 machines te Antwerpen-noord (afduwers), 2 sleepers en 3 machines te Stocatra.
Voor mei 1981 moeten de machines te Antwerpen-noord vervangen worden door de reeks 71.
Volgend jaar worden de machines te Stocatra vervangen door de reeks 70.
Uiterlijk in 1984 moeten ook de sleepers vervangen zijn- ditmaal door de vrijgekomen reeks 59.
Als tweede machine uit deze reeks wordt de 7205 in de loop van maart of april op roest gesteld.
- 73 : De vrijgekomen taken van de reeks 66 te Hasselt worden hoofdzakelijk overgenomen door de reeks 73. Hierbij zouden nog 3 à 4 machines te Hasselt moeten bijkomen. De uiterste punten van deze reeks liggen nu in Eisden, Beringen, Zolder, Genk-zuid, Diest en Tessenderlo.

Radioinrichting :

Tijdens het vorige jaar werd een installatie voor de communicatie tussen de lokomotief en de dispatching op punt gesteld en werd een bestelling van ca 500 miljoen aanbesteed bij Bell om de hoofdlijnen en de lokomotieven te voorzien van deze inrichting.
- Deze voorziet :

- een vast zendernet langs de voornaamste hoofdlijnen.
- aanpassing van de dispatchingposten
- installatie van zender-ontvangers in de lokomotieven.

De mogelijkheden zijn :

- communicatie tussen de bestuurder en de dispatcher, waarbij ook oproepen voor een schouwer, hersteller of nooddiensten mogelijk zijn.
- het veroorzaken van een noodremming door de dispatcher van de trein in zijn sektor (onafhankelijk van de bestuurder)
- het inlichten van de bestuurder door middel van pictogrammen (vertragen, versnellen, ...)

Deze toestellen zullen eerst opgesteld worden in het nieuwe materieel (reeks 03 en 27) doch vanaf 1983 worden ook de andere lokomotieven hiermee uitgerust.

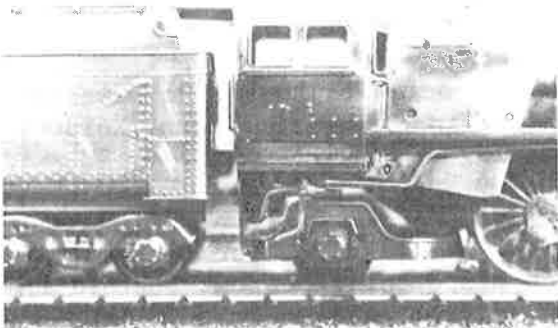
Modelspoorwegbouw

De jaarlijkse internationale speelgoedbeurs in de zuidduitse stad Neurenberg leverde deze keer, althans wat het modelspoorwegmaterieel aangaat, weinig hoogvliegers op. Opnieuw, en dat verheugt ons ten zeerste, komen de belangrijkste nieuwigheden uit eigen land. De gekende modeltreinfabrikanten zijn opnieuw erg karig, en dat is nog veel gezegd, met het uitbrengen van Belgisch materieel. En als ze het dan toch doen, slaat de vreugde vaak al snel om in machteloze woede, zoals we verder zullen zien. In ons overzicht beperken we ons trouwens tot de meest opmerkelijke nieuwigheden. Voor ruimere informatie verwijzen we naar onze specifieke modelbouwkontraters.

Internationale Spielwarenmesse Nürnberg Februar 1981

EEN VeBOV-LOK WERD WERKELIJKHEID...IN MINIATUUR.

Bij het schrijven en uitgeven van de derde VeBOV-BROCHURE over het stoomloctype 1 had zeker niemand gedacht dat enige tijd later deze beroemde stoomlokomotief in schaaluitvoering op de markt zou komen. De Antwerpse firma DIM gaat hier nu voor zorgen. Het model zal in bouwdoos te verkrijgen zijn. De onderdelen bestaan hetzij uit witmetaal, hetzij uit geëtst messing. De motor is een krachtig vijfpolig exemplaar. De volledige bouwdoos zal zowat een 6500 frank gaan kosten en geleverd worden in het najaar. Wie in dit model echt belang stelt en niet juist weet waar te bestellen, kan inlichtingen inwinnen op het sekretariaat.



Wat de andere produkties van deze firma betreft, kan nog gemeld worden dat de uitlevering van de NMVB-standaardtram nu in maart zou gebeuren, dat tegen september de nieuwe buurtspoortram te verwachten is (op een Mehanoteknika-onderstel van een Boeingtram), en dat tevens modellen te verwachten zijn van de eloks type 20, 27 en van de 29013 (in '82).

LIMA! WAAR IS DE EERSTE KLAS NAARTOE?

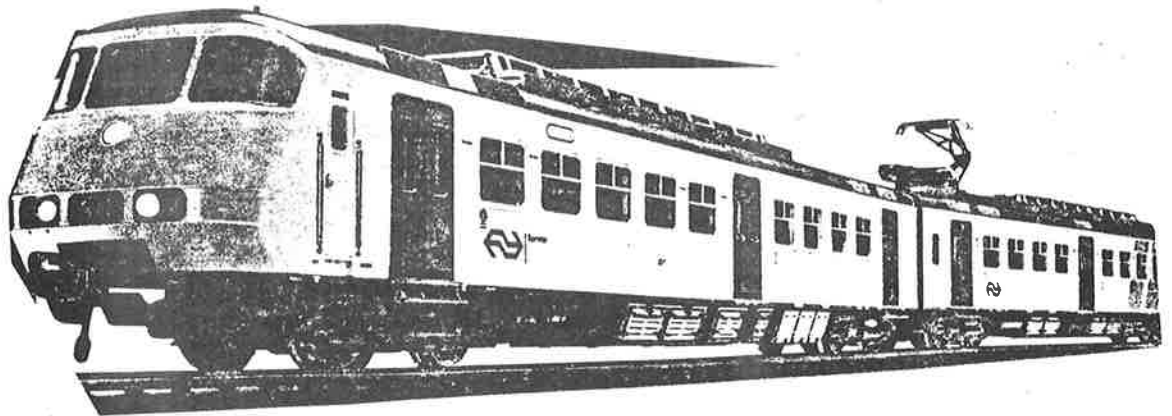
Onze Italiaanse vrienden stelden dan toch eindelijk het viertje voor. Tot grote verbazing én ergernis bleken de beide koprijtuigen echter dezelfde te zijn, namelijk de 2e klaswagens. Navraag bij de vertegenwoordiger gaf zo goed als geen uitsluitsel of er nu al dan niet een juist 1e klasrijtuig voor het reeks 800-stel komt. Indien niet: schande!

EN NOG INLANDSE STOOM

De Liliput Duitse 52-ers krijgen een Belgisch broertje, namelijk als type 26, zij het met heelwat onjuistheden. Ook bij Liliput komt er een ex-Pruisische T9-3 uit, zowat ons type 93, indertijd reeds bij Piko/Hruska verkrijgbaar. ROCO levert in maart nog een zeer beperkte reeks groene 59-diesels uit, en vanaf juni de geel-groene versie. NIET komt echter de NMBS-versie van de T14 op de markt, ondanks de aankondiging in de nieuwighedenprospekt. Een troost mag wel de uitlevering zijn van een kit voor een type 16-stoom. Fleischmann denkt in h0 nu ook aan ons met een P8, u weet wel'onze' 64!

EN VEEL BUITENLANDS, OM VAN TE WATERTANDEN!

Fleischmann schiet in h0 nog twee hoofdvogels af. Enerzijds wordt de Sprinter van de NS nu in de catalogus opgenomen, anderzijds komt de 03 stomer als DR-03 in gestroomlijnde vorm op de markt.



In N vinden we bij Fleischmann Piccolo de SNCF 7203 en de 01-10 alsook Pruisische wagens. Märklin verrast met zijn type 78 stoom, een DB 160 elektrisch en een NS 1200 elok. In Z vullen de DB elok 120 en de diesel 221 mekaar aan. Ook nieuw bij Märklin zijn de 'Donnerbüchsen' en de 14° wissels met losse wisselkasten!

Prachtig bij BEMO het smalspoormodel van de Furka-Oberalp lok Ge 4/4 III (mei '81 al te verkrijgen). Jouef verrast met een autorail 850 CV, driedelig; en TRIX zoekt het in Beiers materieel.

HUIZEN OM VAN TE SNOEPEN EN ZO WEGGELOPEN UIT ONZE STEDEN

Voor ons blijft de knaller van dit salon echter het uitbrengen van echte huizen uit onze steden. POLA overtreft hier alles wat we tot hiertoe gezien hebben met zomaar eventjes een zevental huizen, zoals we er duizenden in ons land aantreffen. Dit jaar in schaal N, in 1982 ook in h0! Vollmer brengt in h0 een bank, een hotel en een romantisch café (enig mooi) uit; en Faller en Kibri brengen beiden! het station van Bonn op de markt. Lat het dan met het het rollend materieel, kwa nieuwigheden wat mager zijn, deze huizen maken veel goed.

En nog wat Ditjes en Datjes.

De redaktie ontving van meerdere leden nog wat nieuwtjes en reacties op eerder gebrachte berichten. Dit verheugt ons in sterke mate. We geven ze hierna in een notedop.

- De 4903 werd op 9 februari 1981 te Schaarbeek opgemerkt.
- Op 25 februari was de 2905 te zien in Antwerpen-Centraal voor een reizigerstrein op spoor 2 rond 8 uur.
- De volgende testritten met de elektrische trek-duwloks + M2 op Antwerpen-Aarschot werden genoteerd: -op 7 januari 1981: lok 2507 met stuurstandrijtuig 49232; -op 8 januari 1981: lok 2503 met stuurstandrijtuig 49236.
- Wie bezorgt ons de standplaats van deze trekduwerd, de standplaats van de machinisten, en de standplaatsen van de 22/23-ers die dienst doen op deze lijn.
- Een aantal M2-rijtuigen voor de trekduwdienst in en om Antw. dragen nu hetzij gele, hetzij blauwe strepen op de wagenhoeken. De gele strepen wijzen op rijtuigen die enkel met een diesellok kunnen in trekduwdienst rijden; de blauwe gestreepten met beide traktiesoorten. Ondertussen dook ook nog een geel met rode dwarsstreepjes-kombinatie op.

Volgens de huidige dienstregeling stoppen de rechtstreekse treinen Antwerpen-Aarschot niet te Heist-op-den-Berg. De Heer Verbist, Senator stelde hierover de volgende vraag aan onze (vorige) Verkeersminister: Mag ik de geachte Minister vragen de mogelijkheid te onderzoeken om naar aanleiding van de nieuwe uurregeling op 31 mei aanstaande voor de rechtstr. treinen eveneens treinstilstanden te laten voorzien te Heist-op-den-Berg-station? Vele honderden forenzen zullen daarvoor dankbaar zijn.

Het antwoord van de minister luidt dan als volgt :

Antwoord: De elektrifikatie van lijn 16 heeft tot gevolg dat niet alleen de verbindingen tussen Antwerpen, Leuven en Brussel worden verbeterd, maar ook dat er meer treinen worden ingelegd die stoppen te Heist-op-den-Berg.

Op de werkdagen zijn er inderdaad thans 48 stilstanden voorzien, voor de beide richtingen samen, tegenover 39 stilstanden vóór de elektrifikatie.

's Zaterdags bedraagt dit aantal 38, tegenover 24 vóór de elektrifikatie en 's zondags 36 tegenover 19.

Wat de bestaande rechtstreekse treinen Aarschot-Antwerpen betreft, dient onderscheid te worden gemaakt tussen :

1. De treinen met motorwagens Hasselt-Antwerpen, die reeds verschillende jaren rijden.

Deze treinen worden afgeschaft einde september 1981.

2. De treinen Aarschot-Antwerpen die ingelegd zijn sinds 11 januari 1981. Deze treinen maken reeds deel uit van de toekomstige dienst Hasselt-Antwerpen, die van kracht wordt op 27 september 1981, na elektrifikatie van het lijn gedeelte Aarschot-Hasselt.

Op die datum wordt een gecadanceerde uurverbinding voorzien tussen Hasselt en Antwerpen.

Om het succes van deze nieuwe dienst te verzekeren mag deze relatie slechts een minimum aan stilstanden omvatten en moet de dienstregeling dusdanig opgesteld worden dat ze de belangrijkste aansluitingen verzekert.



trampost

OM EN BIJ DE TRAMBEDRIJVEN.

UIT DE METROPOOL - M.I.V.A.:

* Er is ditmaal niet veel nieuws te melden uit de Scheldestad.

De volgende roodhuid die de Plastische Instelling van de MIVA verliet was de 2082. Protserig in zijn nieuw habijt is hij te zien op de lijnen 8. 10 11 15 of 24. Wie we echter zeer weinig te zien krijgen is "de Hulk"(2072) waarvan we wel weten dat hij slechts in gevallen van materieelstekort inspringt, omdat zijn draaistellen moeten vervangen worden. Zeer recent echter is hij als éénhoorn op de straat verschenen, waarmee hij duidelijk de eenheid der mobylofoon-bevoorrechten vergroot.

* Luidens een krantebericht, verschenen in De Nieuwe Gazet (7&8 februari 1980) heeft de MIVA ook nog uitbreidingsplannen voor de tachtiger-jaren. Na het verlangen van lijn 12 naar het Wim Saerensplein zijn volgende veranderingen voorzien voor de volgende negen jaar:

- Verlenging lijn 11 naar Borsbeek, via de Drakenhoflaan;
- verlenging van lijn 10 naar Wijnegem Centrum;
- verlenging van lijn 3 naar Ekeren-Donk, via Kleine Bareel;
- verlenging van lijn 24 naar Hemiksem-Werkplaatsen, waar een nieuwe stelplaats zal worden gebouwd.

Ten slotte is er dan de Linker-oeververbinding, waardoor meerdere lijnen naar dat stadsdeel zullen verlengd worden.

Wat lijn 12 betreft, wacht men op het Ministeriële startschot om aan deze verlenging te beginnen. De MIVA is echter al wel begonnen met het oprichten van de funderingen van een gebouwtje bij de nieuwe terminus. In dat gebouwtje is een schuilplaats voor wachtende reizigers voorzien, evenals een verkoopskantoor voor tramkaarten.

UIT DE ARTEVELDESTAD - M.I.V.G.:

* Op 15 oktober 1980. waren de volgende bussen nog met oude films uitgerust: 02, 03 04 06, 13 22. 31. 34 63 71, 76. 62 58 27 en 52.

* Op 26 okt. 80 reed ab 83 van lijn 83. aan het eindpunt St-Pietersstation tegen een bovenleidingsmast, wegens een remdefekt. Daardoor ontstond er een dienstonderbreking op de tramlijnen 4, 10. 21 en 22.

* Voor de kerkhofdiensten einde oktober - begin november, is lijn 1 dagelijks met 3 rijtuigen versterkt. De rijtuigen van de lijnen 30-31. reden allemaal als lijn 30 om het kerkhof van St-Amandsberg

beter te bedienen. Tussen het Heirnisplein en het eindpunt St-Baafskouter pendelde één bus als lijn 31, in aansluiting met de diensten van lijn 30.

* Pcc 13 is op 3 nov.80 de CW ingereden voor herschildering en kwam terug buiten op 21 nov. Eveneens op 3 nov. ontspoorde pcc 07 op de eindpuntwissel van lijn 4 - Muidebrug.

* Op 6 nov. was lijn 1 in de Burgstraat onderbroken wegens een ongeval tussen een auto en een voetganger, van 16u.10 tot 18u.06. Bussen pendelden tussen het Gravensteen en Van Beverenplein, terwijl de trams keerden op het St-Veerleplein.

* Op 8 nov. moest een nieuwe draak worden geplaatst op de toren van het Belfort. Dat zou gebeuren door middel van een helikopter. Veiligheids halve dienden de lijnen 1, 17, 30, 31 en 38 onderbroken te worden, of werden ze omgelegd. Toen omstreeks het middaguur de eerste poging mislukte door te sterke winden, werd een tweede poging ondernomen omstreeks 14 uur. Dezelfde veiligheidsmaatregelen werden toen getroffen, en... de poging werd een succes!

* Op 19 nov. moesten tramlijnen 10, 21 en 22 aan het Bijlokenhof terugkeren, doordat het spoor op de Albertbrug versperd was door een ongeval. Op 21 nov. daarentegen stortte op de Brusselsesteenweg een garagegevel op de straat. Tramverkeer was enkele uren niet mogelijk, en daarom werd vanaf het Arsenaal via lijnen 9 en 1 gereden tot op het Wilsonplein vanwaar er weer normaal verkeer was.

* Op 25 nov.80 kreeg een vrachtauto een asbreuk in de Sleepstraat, en hinderde de doorrit van lijn 4 naar het station. Lijn 4 werd dan via lijn 10 naar het station geleid, om via de normale reisweg terug te keren, in welke richting er geen hinder was.

* Het overloopwissel in de Papegaaistraat is op 9 nov. verwijderd. Spoorvernieuwingen waren toen aan de gang in de Gebr. Van de Veldestraat, richting Gentbrugge.

* Op 12 dec. kwam pcc 14 herschilderd uit de Centrale werkplaats. De 15 is binnengereden op 15 dec. en kwam herschilderd terug op 9 januari. Die dag reed de 18 binnen, die herschilderd terug buiten kwam op 17 feb. Toen werd hij opgevolgd door pcc 24.

* Bij een stroomonderbreking wegens werken in het onderstation in het stadscentrum, stonden de trams ongeveer één minuut stil op lijnen 4 en 10.

* Omstreeks 5u.45 zorgde een omgekeerde auto in de Vlaanderenstraat ervoor dat er een samenscholing ontstond op het Wilsonplein, van uitrijdende trams. De hindernis duurde ongeveer tien minuten.

* De reizigers van lijn 17 kregen op 1 jan. een kadootje van de MIVG, onder vorm van het afschaffen van het ekstra-buitenstadstarief van 4 fr. Deze kaartjes kwamen buiten dienst. De volgende dag, dus 2 jan.81. kwam IN dienst: de eerste vrouwelijke trambestuurder van de MIVG. Die dag nl. begon ze haar opleiding.

BUURTSPOORWEGEN - WEST-VLAANDEREN.

* Motorwagen SO 9003, die na een ongeval in Zeebrugge op 1 dec.79 buiten dienst was gesteld, is in okt-nov.80 gesloopt te Oostende.

Begin januari 81, zijn de mw.N 9272 en 9273 te Knokke gesloopt.

* Rijtuig SE 9095 vatte op 21 okt.80 vuur, en werd daardoor zwaar beschadigd aan de onderkant.Einde 1980 werd de wagen van alle nog bruikbare onderdelen ontdaan en buiten dienst gesteld.Begin februari was het rijtuig aan sloop toe.

* Eveneens begin jan.81 is de SE 9105 buiten dienst gesteld wegens slechte motoren. Hierna zijn mw SE 9102 van het stel 9095-9102 en mw SE 9104 van het stel 9104-9105 samengevoegd tot een nieuw stel.

* Wegens verschillende redenen waren op 15 feb.81 eveneens buiten dienst, na beroofd te zijn van de nog bruikbare onderdelen, en afgesteld aan Oostende-station:mw SO 9011(sedert januari 1981); mw SO 9016(einde jan.81); SO 9024(jan.81); SE 9105(jan.81); S 9111(feb.81); S 9112(feb.81) S 9116 (nov.80); en de bijwagens N 9463(feb.81 na aanrijding)en 9533 (beschadigd bij rangeringen,zie VeKo 44-13).Ook bw N 9454 stond half jan. buiten dienst te Oostende stp., maar kwam terug in dienst toen bw N 9463 wegens aanrijdingsschade buiten dienst werd gesteld.

* Het nieuwe rijtuig 6000 is sedert september 80 geregeld in dienst als leswagen, meestal op de sekte Oostende-Westende.

* Gmw 6100 daarentegen is op 23 dec.80 terug overgebracht naar West-Vlaanderen, met het nieuwe wegvoertuig van de NMVB. De draaistellen van het rijtuig werden naar Brugge teruggebracht voor aanpassing.terwijl het rijtuig zonder wielen te Oostende stond tot half januari.Einde januari en begin februari werden met dit rijtuig dan proefritten gehouden op de kustlijn. Op 17 feb. keerde de 6100 naar Charleroi terug.

* Het nieuwe meetrijtuig van de NMVB, AR 9594 (en niet 9495 zoals foutief gemeld in VeKo 44) werd op 5 dec.80 van Anderlues naar Oostende overgebracht met de oude wegtrein 7631 (AT.533). Vanaf 13 jan.81 kwam het in dienst op de kustlijn.

* Van de in VeKo vermelde goederenwagens ,stonden einde februari nog een aantal buiten dienst en terzijde in Oostende.(VeKo 44).

* De opstelsporen aan het station Oostende, werden tijdens de maand november 1980 op volle capaciteit gebruikt, wegens het onbereikbaar zijn van de stelplaats als gevolg van vernieuwing van het toegangsspoor van de Sportstraat.

* Na ongeval zijn de volgende autobussen buiten dienst gesteld:ab 3612 (ongeval op 21 nov.80) en ab 4079 ongeval op lijn 727 op 16 oktober 1980. Daarentegen kan men op de stadslijnen van Brugge de eerste Citybussen 5559-5561 gaan bekijken, (Jonckheere).

* Uitgebreide berichtgeving van de stand der vernieuwingswerken op de kustlijn brengen wij in ons volgend nummer.

VERENIGINGSNIEUWS.



De VeBOV--EKSTRA op
het Groenplein te
Antwerpen op zater-
dag 8 okt.1977.
foto: Th. Heylen .

VeBOV GROET ANTWERPEN - 21 MAART 1981.

Na afloop van de Algemene Ledenvergadering op 21 maart te Antwerpen, wordt door de VeBOV een rondrit op touw gezet met de ons wel echt vertrouwde-tram-van-vroeger 4417 met bw 1660. Het zal duidelijk zijn dat de rondrit in eerste instantie zal voorbehouden zijn aan diegenen die de Alg.Ledenvergadering hebben bijgewoond. Als er dan nog plaatsen ter beschikking zijn, kunnen die worden ingenomen door anderen. Om eerlijk te zijn, hopen wij dat alle plaatsen zullen worden ingenomen door mensen uit de vergadering. Immers kunnen wij er niet genoeg op aandringen dat zoveel mogelijk leden aanwezig zullen zijn, want wij gaan er van uit dat het wel en wee van de VeBOV U aan het hart ligt. Beslissingen genomen door een zo ruim mogelijk getal leden, maken het allemaal veel oprechter. Daarom, wees er bij!

De vergadering zal omstreeks 13 uur eindigen. Daarna hebben de deelnemers de gelegenheid om individueel of in kleine groepjes, een maaltijd te nemen in de instelling van hun keuze. Om 14u30 vertrekken wij kollektief van het Groenplein met lijn 4 naar Hoboken. Om 15uur precies vertrekken wij aan de stelplaats voor de rondrit. Het heeft geen zin hier vroeger aanwezig te zijn, want de toegang tot de loods is volstrekt verboden! Via de lijnen 2 en 24 rijden wij naar Silsburg, om dan terug te keren via lijn 24 tot bij de Nationale Bank, waar via het nieuwe overloopwissel en lijn 8 naar het Groenplein wordt teruggekeerd -met omloop - en dan verder via lijn 4 naar Hoboken. Het einde van de rit is voorzien om 18 uur. De prijs voor de rit is vastgesteld op 170 fr. per persoon. Onderweg is ruim gelegenheid voorzien om te fotograferen. Maak van deze gelegenheid gebruik om nog eens met de oude tram te rijden, want de toelating tot een rondrit wordt niet gemakkelijk bekomen, en het ligt ook niet in de bedoeling om op korte termijn weer een dergelijke rondrit in te richten.

Het betalen van de ritprijs geschiedt op de tram. Een jubileum-vergadering en een jubileum rondrit maken van deze dag een evenement. Wees erbij!

VeBOV GROET LIMBURG - ZATERDAG 25 APRIL 1981.

Een tweede uitstap in dit jubileumjaar is voorzien op zaterdag 25-april. Het ligt in de bedoeling een ruime treinrondrit te houden in de Oostprovincie, met ritten op gewone en voor de normale dienst gesloten lijnen. De nodige toelatingen zijn nog niet binnen, zodat wij nog geen precieze gegevens kunnen mededelen. De datum is echter vastgelegd, en daar kunt U al rekening mee houden. Over de precieze trajekten wordt nog gepraat, maar we houden er aan te vertrekken

uit Antwerpen-Centraal om 7u.38 met trein 3007 naar Mol, waar we om 8u.42 verder rijden met trein 3024 naar Hasselt, waar onze trein zal vertrekken omstreeks 9u.40.

Terugkeer te Hasselt is voorzien in aansluiting met trein 2268 naar Aarschot, om 18u.31. Wij verwachten dat niet alléén treinliefhebbers, maar ook tramliefhebbers in groten getale zich zullen melden, immers tijdens een rondrit van minstens 150 km met foto-stops, is er ruim gelegenheid om over het verenigingsleven te praten en alles wat daarmee samenhangt. Onze uitstappen hebben de eigenheid echt gezellig te zijn, en daar kunt U nu weer eens gebruik van maken. Omtrent de prijs en alle andere nuttige inlichtingen lichten wij U spoedig in. Wij houden er aan U allen te wijzen op de grote investering die voor dergelijk opzet dient voorzien, en juist daarom dringen wij er ten overvloede op aan zoveel als mogelijk mee te gaan. Wij verzekeren U dat het de moeite loont, en dat U een prettige dag tegemoet gaat. Wij rekenen op minimum 100 deelnemers!

VeBOV GROET DE KUST.

Doordat de geplande rondrit aan de kust niet kon doorgaan op 18 okt.1980 zullen wij trachten een fijne dag te organiseren aan de kust op zaterdag 16 mei e.k. Meer kunnen wij nog niet mededelen, maar houdt U alvast die datum vrij. Wij komen hier tijdig uitgebreid op terug.

VeBOV GROET AMSTERDAM EN DE N.V.B.S.

Wat wel vaststaat is dat op ZONdag 17 mei onze Nederlandse zustervereniging, de NVBS, haar vijftigjarig bestaan viert in Amsterdam. Deze manifestatie vindt plaats onder het motto: "TRAM 81". Die dag zullen vanaf 12 uur. trams uit Amsterdam, Den Haag, Rotterdam en Wenen een tram-optocht houden tussen het oude en het nieuwe eindpunt van lijn 2, over een afstand van 4 km. Het Hoofddorpplein, vertrekpunt van de omloop, is vanaf het Centraalstation te bereiken met tramlijnen 2 en 16. Tijdens de manifestatie zal lijn 2 worden afgeleid naar het eindpunt van lijn 16. De opening van de stoet wordt gehouden door mw 1 van Rotterdam, uit 1905! Van de Nederlandse steden wordt met oud én nieuw materieel gereden. De toegang tot de trams is enkel voorbehouden aan leden van de NVBS. VeBOV-leden kunnen echter van de voorzitter een kaart bekomen, die hun toelaat mee te rijden. Daartoe moeten zij echter voor 1 mei hun deelname melden, schriftelijk of telefonisch, teneinde het nodige aantal kaarten te bekomen. Bij voorkeur meldt U uw deelname vòòr 10 april, en dan kan worden bekeken of wij een groepstiket kunnen nemen voor de trein. Over de kosten praten wij in het nummer van maart, maar wij verwachten dat ongeveer 600 fr de kosten zullen dekken, en bij voldoende aantal nog wel minder. Wij komen hier uitgebreid op terug in ons volgend blad, maar houdt U a.u.b. wel rekening met de gevraagde aanmelding!

Op zaterdag 26 september houdt de jubilerende NVBS een stoomlokomotieven-optocht waaraan 12 of 13 loks uit het Ned.Spoorwegmuseum en de Nederlandse verenigingen zullen deelnemen. Ook hier zullen wij van de partij zijn, en wij ko en er tijdig en uitgebreid op terug, maar houdt U ook hier maar al rekening met de datum.

Bij de foto's: Mw 408/25+bw 823 in de Scheldestraat te Amsterdam, op 7 maart 67, foto Th.Hogendijk; en mw 504/16 te Rotterdam in de 2° Middellandstraat op 31 aug.1967. Foto Arch.Eigen Baan.



G.T.F.-PLEZIERREIN OP DE VENNBahn.

De G.T.F. organiseert in samenwerking met de NMBS een speciale rondrit over de Vennbahn, spoorlijn door de Hoge Venen, ver van alle drukte der grote verkeerswegen. Dezerondrit gaat door op ZATERDAG 11 APRIL
Trajekt: Luik-Guillemins, Verviers, Welckenraedt, Eupen, Raeren, Monschau, Sourbrodt, Waimes, Sankt-Vith, Malmedy, Trois-Ponts, Comblain en Luik-Guillemins.

Vertrek: Luik-Gins om ongeveer 9u.10. Aankomst Luik-G. Omstreeks 19u.50.

Prijs: Volwassenen: 350 fr; kinderen(-12 jaar) 255 fr. In dit bedrag is begrepen de treinrit Luik - Luik, een aperitief en dokumentatie.

In een bekend restaurant te Sankt-Vith kan worden deelgenomen aan een middagmaaltijd (voorgerecht, hoofdsotel en nagerecht) aan de prijs van 350 fr. De treinreis van uit uw woonplaats naar Luik en terug kan worden afgelegd aan een vermindering van 50%.

Verdere inlichtingen en inschrijvingsformulieren kunnen worden bekomen in de Inlichtingsbureau's van de NMBS; bij de Toeristische Federatie van de Provincie Luik, Avenue Blonden 33, 4000-Luik, en hier kan U zich meteen laten inschrijven; GTF-vzw, Boite Postale 191, 4000- Liège 1Schriftelijke inschrijvingen dienen te gebeuren voor 31 maart, en voor zover er plaatsen ter beschikking blijven. Omtrent deze bijzondere rit vindt U een affiche in het VeBOV-Centrum.

Briefwisseling met de GTF, Postbus 191, 4000-Luik 1, dient steeds vergezeld te gaan met een gezegelde omslag voor antwoord, waarop U reeds zelf uw adres heeft aangebracht.

AMRA IS VERHUISD.

De Modelbouwklub AMRA is niet meer gehuisvest in Deurne, maar is sedert begin van dit jaar ondergebracht in het Fort 2 te Wommelgem. Voor alle verdere inlichtingen verwijzen wij U naar het sekretariaat: de heer Eddy DE WIN.Ternesselei 253 - 2220-Wommelgem.

VeBOV-VERGADERINGEN.

Antwerpen-Metropool: vrijdag 20 maart, 20 uur; R.Delafontaine met Carnotstr.60 diamontage: Tram en trein in België nà 1960.
2000-Antwerpen. vrijdag 17 april, 20uur. Filmavond DB-films.

Brussel-Hoofdstad: vrijdag 10 april, 20 u.Filmavond door R.Bonte
Anneessenszaal Trams in België, op Super-8 films.
MIVB-station vrijdag 8 mei om 20 u. Wouter Janssens met
1000-Brussel. dia's: Stoom in Oost-Europa, behalve de DDR.

Limburg-Kempen: woensdag 1 april 19u.30 dia-montage:
Sporthal Sport Inn Het reizigersmaterieel in België.
3540-Zolder. woensdag 6 mei - 20 uur!
Industrielijnen in ons land.

Brugge - Kust: zaterdag 14 maart, 14u. bij de heer Langlez,
Koningslaan 55 praatnamiddag met dia-voorstelling allerlei.
8300 - Knokke-Heist. zaterdag 11 april,14u.Station Brugge,
praatnamiddag

DIA-REEKS NIEUWE KUSTTRAM.

De NMVB heeft onlangs een reeks van zes dia's in omloop gebracht van de nieuwe kusttram, mw 6000. Deze reeks is te bekomen op het hoofdkantoor van de NMVB, Wetenschapsstraat 14, 1040 - Brussel.

Ten behoeven van onze leden hebben wij een aantal reeksen ingeslagen, die te bekomen zijn aan 80 fr. per reeks, in het VeBOV-Centrum en op de ledenvergaderingen. Geen postverzending!