



VeBOV

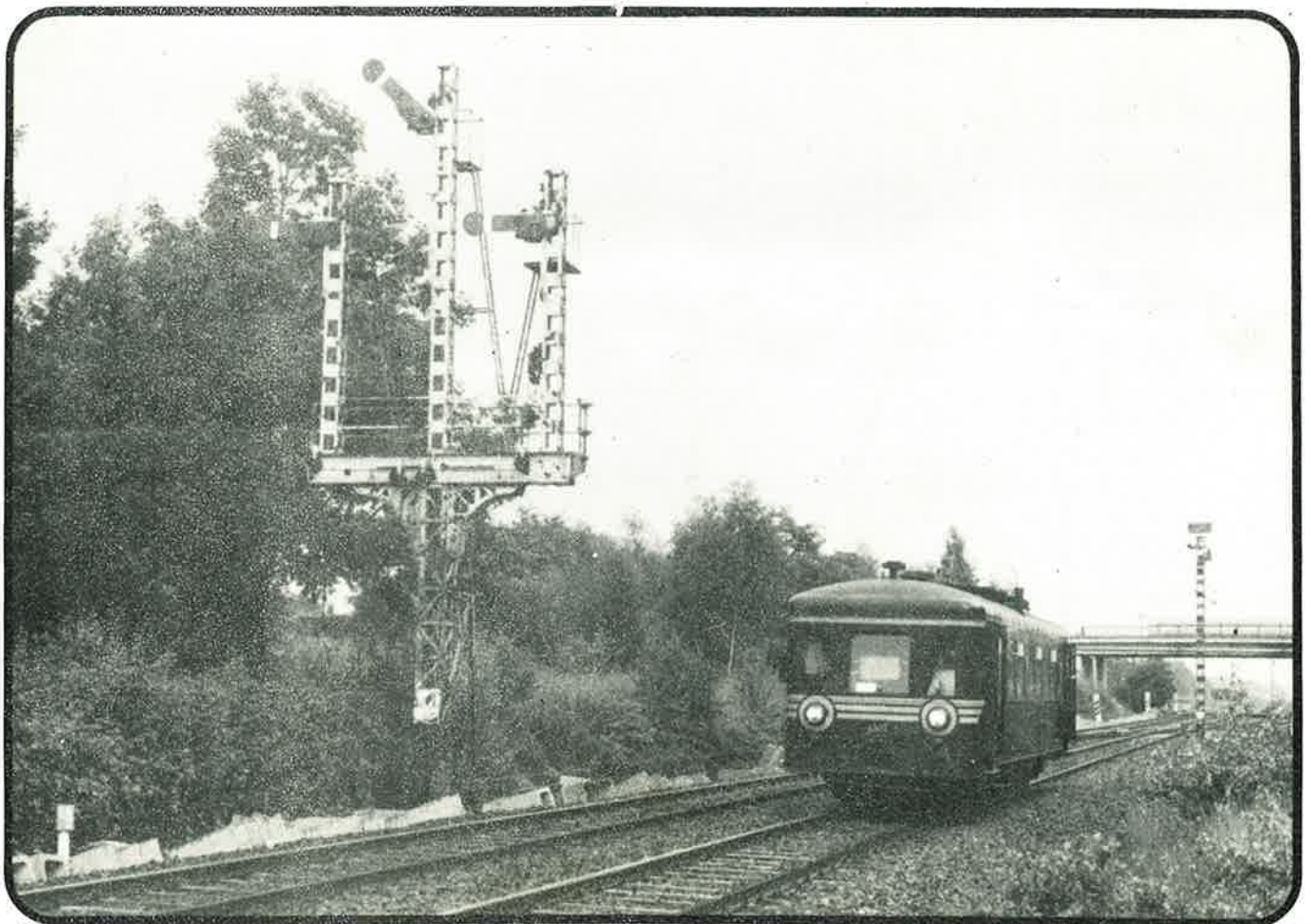
koerier

maandblad

nummer 58

FEBRUARI

1982



MAANDBLAD VEBOV - KOERTIER

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

Redactie:

R. Bastaens en F. Geens
Redactie-adres:
Baggenstraat, 6,
2200-Borgerhout. (Antw.)
Hoofdredactie en verant-
woordelijke uitgever:
Roger Bastaens,
Baggenstraat 6
2200-Borgerhout-Antw.

Niets uit dit blad mag
worden overgenomen
zonder voorafgaande
schriftelijke toestem-
ming van de redactie.

Ondertekende inzendingen
blijven onder verant-
woordelijkheid van de
auteur en geven niet
noodzakelijk het stand-
punt van de redactie of
het bestuur weer.

VERENIGING VOOR BELANGSTELLENDEN IN HET OPENBAAR VERVOER-VEBOV.

Opgericht te Antwerpen,
op 28 april 1976.

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

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

Foto voorpagina:

De 4903 in een prachtige
omgeving, tijdens de VeBOV-
rondrit op 12 sept. 1981
in Limburg.

Foto: Archieven Eigen Baan.

EN TOEN KWAM DE SNEEUW...

Het is de meest normale zaak dat er in de winter sneeuw valt, en dat gebeurt dan ook ieder jaar. Elektrische wissels die op zulk noodweer voorzien zijn, zijn al lang geen nieuwigheid meer, maar een zulke wissel is en blijft een dure aangelegenheid. De omstandigheden die leiden tot storing van wissels in de winter, zijn veelvuldig. Daarover schrijven betekent vele bladzijden vullen. Spijtig genoeg wordt er veel geschreven naast de feiten, en het onkundige publiek voelt zich bij de neus genomen. Als dan een minister over deze aangelegenheid naast de kwestie komt praten wordt het echt een pijnlijke aangelegenheid. Nochtans is dat gebeurd. Spijtig genoeg moet elk voornemen van de NMBS door de minister van Verkeerswezen en veelal ook door het parlement worden goedgekeurd. Daar komen dus centen aan te pas, en die hebben wij niet. Juist die afwezigheid van centen is de basis van ongeregelde zaken bij noodweer, want het technisch personeel van de NMBS weet zeer goed wat en hoe het allemaal moet gebeuren, maar koken kost geld, en als dat achterwege blijft, als men steeds afhankelijk is van geld, wordt het een moeilijke keuken. Voor de TV kwam de minister de spoorwegdirectie op de vingers tikken, maar het ganse spoorwegpersoneel voelt zich beledigd. Jan-met-de-pet voelde zich even geruggesteund, maar juist die Jan zou eigenlijk het parlement voor deze feiten moeten verantwoordelijk stellen. Stel de NMBS financieel in de mogelijkheid om een betere, d.i. duurdere, infrastructuur uit te bouwen, en het zal wel gaan. D.w.z. dat onze wissels moeten verwarmd kunnen worden tot zeker - 15°, en een groot deel van de recente pijnen zullen niet meer voorkomen. Daar kan de Minister wat aan doen, maar dat beloofde hij niet. Voor de Raad van Beheer van de NMBS moet het nu wel duidelijk zijn dat ze kredieten moeten vragen om verder te kunnen. Als Minister De Croo dat waarmaakt zullen we nog eens naar hem luisteren. Het antwoord zal wel weer zijn dat we moeten bezuinigen, en dat strenge winters bij ons nu eenmaal niet zo vaak voorkomen. Al bij al weer eens een storm in een glas water. Dat betekent niet dat wij wat gebeurd is goedpraten, helemaal niet, maar we moeten om een kwaad ongedaan te maken, naar de oorzaken ervan zoeken, en vermits die gekend zijn moet daar iets veranderen, en dat kan alleen het parlement en minister De Croo. Hij kan dus meteen beginnen. Lijnen afschaffen heeft men vroeger al genoeg gedaan, daar moet hij zijn tijd niet mee verbeuzelen. Praten is iets, daden stellen is echter niet zo gemakkelijk, en als hij verbetering kan brengen is hij een goede minister. Dat verwachten wij van hem.

WELDRA HET PARADEPAARD VAN DE M.I.V.B:

H E I Z E L 1 0 3 E R A S M U S . . .

BRUSSEL'S LANGSTE TRAMLIJN.

Bij het einde van 1967 en tijdens de eerste maanden van 1968, veranderde het tramnet van Brussel zò ingrijpend als nooit voordien op zò korte tijd was gebeurd. Op het vlak van bestemmingen, lijnummers en lijnkleuren kwam er een gans ander patroon naar boven, dan tot nu toe het geval was geweest. Tot dan toe was het hoogst benutte lijncijfer 99 geweest, maar dat zou nu worden overtroffen. Niet dat alle lijncijfers tussen 1 en 99 in gebruik waren, zeker niet. Men zou echter overgaan tot het instellen van drie transito-lijnen. Van tram- en buslijnen die deze lijnen zouden kruisen, zou men zonder meer te betalen kunnen overstappen op deze transito-lijnen en omgekeerd, mits men op de eerste tram- of buslijn bij het opstappen een transito-kaartje vroeg. Om deze drie lijnen van de anderen te onderscheiden, nummerde men ze 101 - 102 - 103. Daarenboven werd het lijnnummerveld van deze lijnen geel gemaakt, met zwarte aanduiding van lijnnummer, dit in tegenstelling met alle andere lijnen waar het lijnnummerveld wit was, met zwarte of rode lijnaanduiding. Bij het ingaan van de tweede fase verschenen de lijnen 101 en 102. De 101 verving integraal lijn 15, met dien verstande echter dat de 15 het Zuidstation voorbijreed langs de Kleine Ringlanen, en dat de 101 nu via de bestaande ondergrondse van het Grondwetplein, mee zou rijden naar de overdekte straat van het Zuidstation. Het was dus een ringlijn. Ook lijn 102 begon als ringlijn, maar met een grotere straal dan de 10. De 102 verving voor een groot deel buslijn 64, vulde het reizigersvervoer van de 101 aan, en versterkte in het zuiden lijn 60, die even later door 62 zou vervangen worden. Beide ringlijnen hadden diensten in twee richtingen.

De derde fase begon op 12 december 1967. Op die dag kwam de 103 in dienst. Dat ging niet heel gewoon, maar er werd begonnen met de doorstreepte 103, die toen voorzien was te rijden tussen het Meirrondpunt en het IJzerplein, via Zuidstation, Naamsepoort, Schaarbeeksepoort, en het Rogierplein. Het was echter zo, dat een rijtuig zijn einde nam aan het Park - Anderlecht maar dat het volgende dan verderreed naar het COOVB, later zou dat COOVI worden. De rijtuigen die doorreden naar het COOVB - of Waasdonk zoals het op de tramkaartjes voorkwam - droegen een bijplaatje achter de voorruit, waarop COOVB stond. In de terugrit was dat plaatje omgedraaid en dus onleesbaar. Dat verder rijden van de 103b was nodig, doordat op dezelfde dag de buslijn 22 werd afgeschaft, en er dus een te geringe frekwentie was ontstaan tussen het Zuidstation en Anderlecht-Waasdonk. Dat was echter nog niet alles. Het verschijnen van de 103b had gevolgen voor andere lijnen. Zoals gezegd werd buslijn 22 afgeschaft, maar het altijd goed bediende Anderlecht moest nog goed bediend blijven. Tramlijnen 45 en 56 verdwenen in Anderlecht, door inkorting van de lijn tot resp. Naamsepoort en Zuidstation. Tramlijn 76 werd daarenboven ingekort tot het Meirrondpunt, en zo zou er geen verbinding meer geweest zijn, die verder reikte dan het park van Anderlecht. In die optiek, en in afwachting dat de volledige 103 in dienst kwam, was het dus nodig één op de twee rijtuigen verder te laten rijden dan het Meirrondpunt. Bij het uitvoeren van de vierde fase, op 9 jan. 1968, verscheen dan de volledige lijn 103. Vanaf dat ogenblik werd de 103b ingekort tot zijn voorziene traject Meirrondpunt-IJzerplein. De échte 103 ging rijden tussen Jette-station en het COOVB. Aan de kant Jette echter zou nu één rijtuig op twee doorrijden naar Dielegem, waar tot dan toe de verbinding tussen Jette en de Dielegemwijk via het Brugmannziekenhuis door lijn 88 was verzekerd, maar die nu werd afgeschaft. De lijn was nu 17,1 km lang. Wanneer een rijtuig doorreed naar Dielegem, stond er een bordje achter de voorruit met de tekst DIELEGEM. Voor het verschijnen van de transito-lijnen, waren deze administratief gedacht als I, III, en IIII. Door het wegvallen van lijn 56 tussen het Zuidstation en Neerpede, was er nu niets meer tussen het Meirrondpunt en Neerpede. Om die leemte op te vangen ontstond op 12 dec. tramlijn 75, een lijntje van zowat 3 km. De lijn kende wellicht het kortste bestaan van alle tramlijnen die ooit op het MIVB-net hebben gereden, want op 3 jan. 1968 zong ze haar zwanezang, en werd de volgende

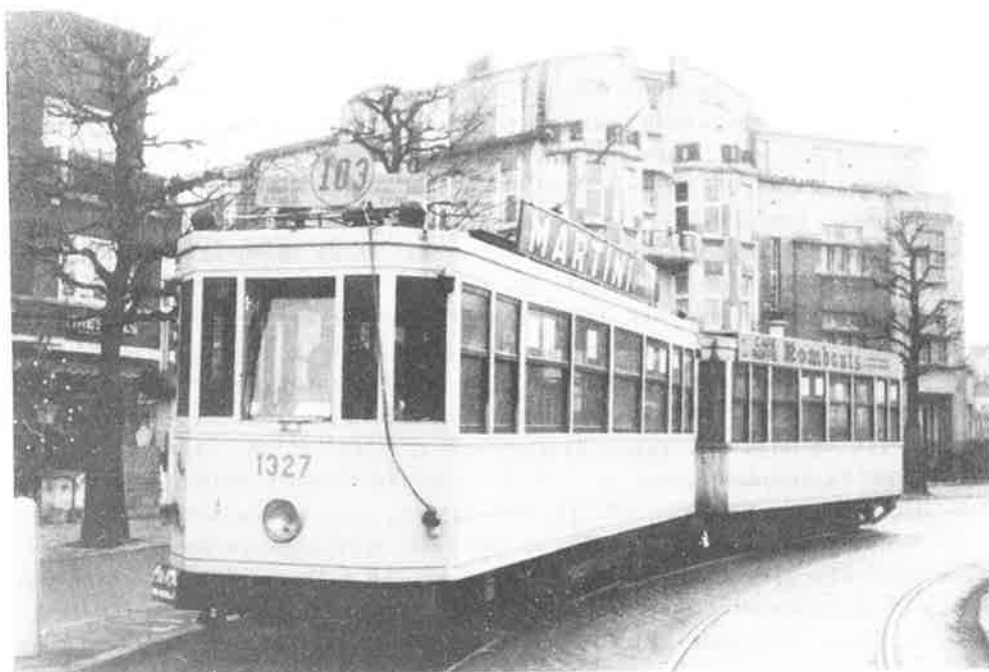
dag door bus 103 vervangen ,die gold als een uitloper van lijn 103, naar Neerpede. Omdat deze lijn ook de functie van transitio-lijn waarnam, als een service aan de gebruikers ervan, kreeg het lijnnummer een gele ondergrond. Als lijnnummer droeg ze 103, maar in afwijking van de bestaande tramlijn, werden de andere kleuren groen en groen. Vanaf de eerste dag van haar bestaan, werd de buslijn 103 t.o.v. de ex tramlijnen 56 en 75, van reisweg veranderd, maar met dezelfde eindpunten als tramlijn 75 gedurende drie weken had gehad, nl. R.P. Meir, en Neerpede. De groene 103 (uitsluitend buslijn!) droeg witte letters en zwarte cijfers, en de tekst was: R.P. MEIR R.P. MEIR.

103

NEERPEDE

NEERPEDE

Daarmee had dan ook voor tweemaal twee dezelfde woorden, de taalregeling haar rechten gekregen. De groene 103 zou blijven bestaan tot 4 jan. 1971, toen de ondertussen verbuste tramlijn 76 de diensten overnam. In de periode 1968 - 1970 was er nog een derde lijn 103, nl. een autobuslijn met een identieke film - van tekst en kleuren - als de tramlijn. Deze bus reed tussen het Zuidstation en het Meirrondepunt, in principie op de zondagen dat er in het park van Anderlecht voetbal werd gespeeld, maar ook bij vertraging op de tramlijn werden wel eens een aantal bussen ingezet, tussen dezelfde punten. De dienst liep goed, maar toch bleef de sectie Brugmannziekenhuis - Dielegem een zwakke bedoening, gesitueerd in een niet al te ruime straat, en daar zocht men wat op. Toen op 9 jan.1968 , tramlijn 103 in dienst kwam, verdween aan de noordkant, de tot dan toe rijdende tramlijn 13. De verlaten sectie Lakenlaan-Eeuwfeest plantsoen werd door een buslijntje 13 overgenomen, dat bij deze gelegenheid verlengd werd tot het eindpunt Dielegem van lijn 103, via de Wereldtentoonstellingslaan. Op 12 mei 1970, werd de sectie Brugmann - Dielegem van tramlijn 103 door buslijn 13 overgenomen, en werden de tramdiensten beperkt tot het Brugmannziekenhuis. Lijn 13 werd nu wat belangrijker en kon beter de Dielegemwijk bedienen. Tegen het einde van dat jaar, op 21 dec.1970, werd pré-metrolijn 2 geopend, tussen het Madouplein en het Louizaplein. De lijnen 101-102 en 103 maakten er meteen gebruik van. De lijnen 18, 19 en 32 volgden op resp. 30 maart 1971, 16 jan.1972 en 11 nov.1972.



R.P.Meir, 18 dec.1967, mw. 1327.103b, met bw.2157, even voor de eindpunthalte. De motorwagen had de reclameborden nog op het dak, deze van de bijwagen waren reeds aan de zijwand van het rijtuig aangebracht. Foto:Eigen Baan.

Op de Jettelaan en de Lakenlaan was er een dubbele weg met ruime middenberm, waarop boompjes stonden, en die in feite bedoeld was als wandelweg. Als dusdanig was deze middenberm niet

erg in trek, omdat men er tussen uitlaatgassen van auto's en bussen moest lopen, iets wat het wandelen nu niet bepaald aantrekkelijk maakt. De trams reden aan de linkerkant van elke rijrichting, tussen het overige verkeer. In december 1971 werd eindelijk te tram recht gedaan, in die zin, dat er een eigen bedding kwam. Tijdens de zomer van 1973 kwam er een stuk vrije baan aan Kuregem-station. De reeds in dienst zijnde tunnels van de Kleine Ring eindigden bij het Louizaplein, een drukke halte, die via de verkeersweg kon worden bereikt. In december 1973 echter werd deze halte uitgebreid tot een volwaardige, bovengrondse pré-metrohalte.

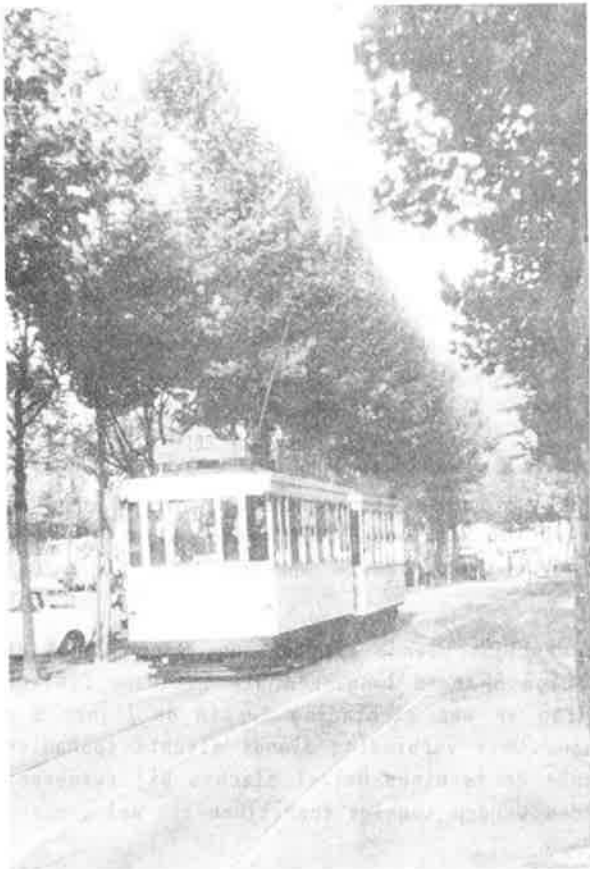


De opname toont ons PCC 7136.103 op de Sterrekundelaan, en rijdend naar Jette, Kardinaal Mercierplein. Op dat ogenblik reden alle MIVB-trams nog met trolley-stang als stroomafnemer. Wo.24 apr.68, Foto Eigen Baan.

Aan het Brugmannziekenhuis lag er een lus, die destijds diende als terminus voor lijn 9, maar ook lijn 46 werd wel eens tot daar verlengd. Lijn 88 reed langsheen die lus naar Dielegem. Rechts van die lus, op de Ernest Masoinlaan, lag er een verbinding tussen de lijnen 9 aan het ziekenhuis, en lijn 89 op de Rommelaerelaan. Deze verbinding diende slechts sporadisch, en sedert lijn 89 in buslijn was omgezet, diende de terminus Heizel slechts bij evenementen in de Eeuwfeestpaleizen, en bij zulke gelegenheden werden sommige tramlijnen dan wel verlengd. Dat was het geval voor lijnen 9, 11 en 14.

De "Brugmann"-lus werd bij het verkorten van lijn 103 tot het ziekenhuis, op 12 mei 1970, als eindpuntlus in dienst genomen, na grondige modernisering, maar de 103 bleek nu eenmaal een succesrijke tramlijn te zijn, en verlenging naar het eindpunt Heizel lag eigenlijk voor de hand. Dat gebeurde dan ook met ingang van 26 maart 1974. De vroegere dienstsporen op de Masoinlaan, kregen aldus een definitieve functie. Zij lagen echter in de rijweg, met de gekende verkeershinder als gevolg. Zij werden dan ook onder de bomen op eigen bedding gebracht, en op 23 oktober door de tram in gebruik genomen. Voor we echter zover waren, stond er op de 103 nog één en ander te gebeuren, want ondertussen was er flink gewerkt aan de pré-metrotunnels van lijn 2. De stations Kruidtuin en Rogier kwamen in dienst op 19 aug. 1972, voor de lijnen 18, 19, 101, 102 en 103. Tijdens het uitvoeren van deze tunnelwerken hebben de trams een tijdlang onder de gebouwen van het World Trade Center - in - aanbouw gereden, langsheen de Bolwerklaan, op de plaats waar nu winkels gevestigd zijn. In maart 1975 werd de overdekte straat van het Zuidstation tot volwaardig pré-metrostation omgebouwd, naar het model van het Louizaplein. Anderzijds, aan de kant Anderlecht, wierp de komst van de metro zijn schaduw vooruit, en tijdens de zomer van 1977 moest lijn 103 verlegd worden langs de Veeweidestraat en de Limburgstraat, omdat onder de Paul Jansonlaan werken moesten worden

uitgevoerd. Het ligt wel in de bedoeling, dat de 103 na het beëindigen van de werken, zijn reisweg in één richting langs de Paul Jansonlaan zal hervatten. Door deze omlegging echter kreeg de Veeweidestraat haar tramsporen terug, die na het omzetten in busdiensten van lijn 46 waren opgebroken. In het najaar van 1977 werden op zondag, alle ritten van lijn 103 doorgetrokken tot Anderlecht COOVI. Ondertussen waren ook de werken onder de Leopold II-laan, voor verlenging van de tunnels, van start gegaan, zodat in 1978 en 1979 tweemaal de sporen verplaatst moesten worden. Ook de werken bij het Zuidstation vorderden, zodat vanaf 6 mei 1980 de overdekte straat verlaten werd door reizigers en trams. Het tramstation werd verplaatst onder de brug van de Argonnestraat, waar een voorlopig metrostation is ingericht. Deze werken hebben tot doel de ondergrondse verbinding vanaf het Louizaplein met deze van het Grondwetplein te verbinden. Tot zover het overzicht van het korte, slechts dertienjarige bestaan van de tot op heden tweede langste tramlijn van het MIVB-net.



Mw 1933.103 met bw. 2163 op de H.Jasparlaan die toen een keurige laan was. Thans zijn alle bomen hier weg voor de doortrekking van de tunnel van het Louizaplein naar het Zuidstation. 20 sept. 1968. Foto: Archieven Eigen Baan - Borgerhout.

Vanaf 23 nov. 1971 verschenen de eerste rijtuigen uit de reeks 7501 - 7598 op lijn 103. Naargelang ze werden geleverd kwamen er meer en meer in dienst. Hier een opname van GPC 7507.103 aan de Heizel op 12 juli 1975. Foto: Arch. Eigen Baan - Borgerhout.

MATERIEEL.

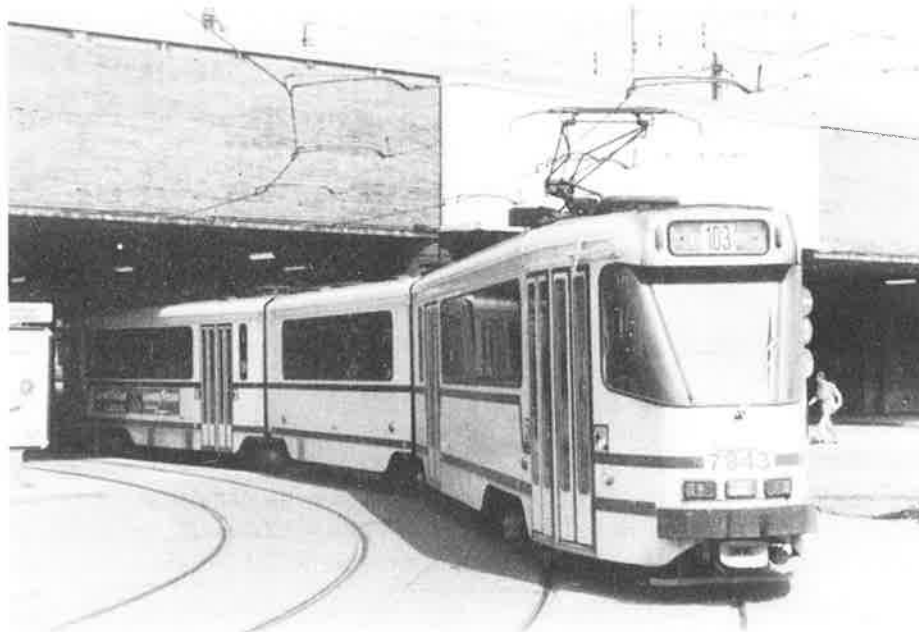
Van bij het in dienst komen van lijn 103b op 12 dec. 1967 tot en met 20 dec. 1970, dus de periode van gewone tramuitbating, trof men op de 103 op ma-vr PCC-rijtuigen aan van de reeks 7000 - 7171, aangevuld met standaardwagens, meestal met bijwagen. Tijdens de weekeinden reden er in principie enkel 7000 - 7171. Op te merken echter dat de aflevering van de rijtuigen 7156 - 7171 slechts op 1 sept. 1970 begonnen is! Sporadisch echter kwamen ook 4000-en en 9000-en op de lijn. Enkele voorbeelden: Tijdens de zomervakantie van 1969 was de 9061 regelmatig te zien; op 9 jan. 1970 waren de 9061 en de 4031 in dienst, terwijl de 4027 op de

lijn gereden heeft op 12 jan.1970. De 4039 maakte zijn opwachting op 27 juli 1970, en de 9055 liet van zich horen op 9 sept. 1970. Het bleven echter uitzonderingen. De grote verrassing van die tijd echter, kregen we op 29 nov.1970, toen bij gelegenheid van een voetbalwedstrijd in Anderlecht, de 5006 en de 5023 hun diensten aanboden. Voor zover ons bekend, is dat later nooit meer herhaald geweest.

Toen in de namiddag van 21 dec.1970, lijn 103 door de tunnels van de Kleine Ring werd geleid, was het definitief gedaan met standards, 4000-en en 9000-en. Vanaf dat ogenblik reden er uitsluitend 7000 - 7171-rijtuigen op de 103. Echter, op 23 nov.1971 kwam het eerste rijtuig uit de reeks 7501(II) - 7598 in dienst. Deze reeks was op dat ogenblik volop in aflevering. Doorgaans was er slechts één rijtuig per dag op de 103, maar tijdens de spitsuren meestal twee. Op 4 jan.1972 waren er meer: 7520, 7502, 7514, 7515, 7517 t/m 7522. Op zondagen echter werd uitsluitend gereden met 7000 - 7171. Vanaf 29 april 1972 worden de diensten integraal gereden met 7500-en, maar de 7000 - 7171 blijven de uitzonderingen bevestigen. Op 18 sept.1977 maakt de 7906, als eerste van een nieuwe generatie, zijn opwachting op lijn 103. De normale diensten met dit materieel echter volgen enkele weken later. Het prototype 7500, ex.7501(I), dat pas in 1975 geschikt gemaakt werd voor tunneldiensten, verschijnt op 14 maart 1978 op de 103, maar het blijft een uitzondering. Op 5 mei 1978 wordt de ganse dienstregeling van de 103 op 7900-en omgeschakeld. Omdat zulks altijd bij een principe blijft, zag men dan uitzonderlijk nog wel eens een vierassige 7000, of een 7500 - 7598. Tijdens de winterdienst 1978-79 kwamen uitzonderlijk ook rijtuigen opzetten van de reeks 7801 - 7830. Deze rijtuigen hadden tijdens de periode 1973-78 uitsluitend gereden op de lijnen 23 en 90, en enkele spitsuurdiensten op lijn 18, in de winterperiode 1974 - 75. Op de bewuste sneeuwzondag van 14 jan.1979 reden op alle lijnen vierassige PCC-rijtuigen, behalve op de lijnen 23 en 90, die de 7800-en behielden. Ondertussen was ook het slagwoord "bezuinigen" geboren, en dat werd gebruikt als een zalfje voor alle wonden. Vanaf 31 aug.1980 moesten de 7900-en in principe op stal blijven op zondag. De lijnen 18 en 103, die echte 7900-lijnen geworden waren, kregen toen weer 7500 en 7800 op zondag, met uitzondering van de zondagen met evenementen op de Heizel, dan wettigede het grote vervoer het gebruik van de 7900-en. De verlenging van lijn 103, die eerlang in dienst zal worden genomen, is aan het eindpunt Erasmus voorzien van een kopeindpunt met dubbel overloopwissel. Eénmaal die uitbreiding in dienst kunnen op deze lijn nog maar alleen dubbelrichtingsrijtuigen tot inzet komen. Dat zal echter stof zijn voor het vervolg van dit artikel in VeKo nummer 59.

Brussel, januari 82. Raf Bonte.

Borgerhout, januari 82, R. Bastaens.



De 7943 in dienst op lijn 103, verlaat het voorlopigemetrostation van de Argonnestraat, en rijdt naar Jette.29 juli 1981. Foto: Archieven Eigen Baan - Borgerhout.



spoorslags

(afgesloten op 01/01/82)

1. STATISTIEK :

A. LEVERINGEN :

geen (zie ook aktuele berichten)

B. STELPLAATSWIJZIGINGEN :

129 - 150	van Oostende	naar Haine-St-Pierreop	27/09/81
211 - 233	van Stockem	naar Ronet	op 27/09/81
731 - 756	van Schaarbeek	naar Oostende	op 27/09/81
2226- 2250	van Brussel-zuid	naar Merelbeke	op 27/09/81
2339- 2368	van Ronet	naar Stockem	op 27/09/81

C. BUITENDIENSTSTELLINGEN :

5942	Antwerpen-dam	01/11/81
		(PV van FAZ 20/10/81)
5405	Ronet	01/01/82

2. AKTUELE BERICHTEN :

00 : Naar aanleiding van de leveringen van de stellen 03 en de lokomotieven reeks 27, hebben we een grondige wijziging van de onderhoudsplaatsen van de stellen en elektrische lokomotieven. Voor de elektrische stellen zijn er twee stelplaatsen in aanmerking gekomen voor het onderhoud : Ronet en Haine-St-Pierre.

Voor deze laatste stelplaats - die de roestvrij-stalen "Budds" in onderhoud nam, doet zich wel het komische geval voor dat deze stelplaats nog niet geëlektrificeerd is.

Zodoende worden deze stellen door een lok reeks 84 als Z95475 vanuit La Louviere naar Haine-St-Pierre gesleept en 's anderdaags gaat het als Z95474 terug naar La Louvière. Deze overbrenging gebeurt tussen 7 en 8u30 's avonds.

- 03 : Tegen de jaarwisseling waren er reeds drie stellen geleverd die echter nog geen effectieve diensten gereden hadden.
De 301 staat in Schaarbeek, de 302 vertoeft nog steeds te Wenen en de 303 reed op 6 januari zijn proefrit.
Nochtans werden al enkele fouten opgemerkt die een officiële overname door de NMBS in de weg staan. Dit zijn o.a. een ondoelmatige verwarming van de stuurposten (naar voren gekomen tijdens de testen te Wenen) en abnormale trillingen van de kast door resonantie te wijten aan de statische omvormer.
- 06/00 : Voor de nieuwe dienst tussen Bergen - Doornik en Moeskroen worden 6 bijkomende stellen voorzien. Deze worden vooral opgenomen uit het -- al krappe -- reservebestand en door een vermindering van de treinsamenstelling van sommige treinen.
Op deze lijnen komen stellen uit de reeksen van Bergen en Gent-St-Pieters tot inzet.
- 09 : Het einde van de -rode- poststellen is in het zicht, daar de posterijen beslist hebben om tegen 1984 hun rijdende sorteercentra op te heffen en de ganse sortering te voorzien te Brussel X. Al in 1982 zouden de diensten naar Luxemburg en Kortrijk verdwijnen.
- 15 : Door de levering van de reeks 27 valt de laatste binnenlandse dienst (Brugge-Brussel voor treinpaar 758/859) weg zodat nog slechts twee loks benodigd worden. Nochtans rijden ze regelmatig ook testritten tegen 160 km/h met de pas geleverde M4-rijtuigen.
- 22 : Opmerkelijke wijziging is het onderhoud van de lokomotieven 2226 tot 2250 te Merelbeke en de inzet vanuit deze stelplaats. Verwonderlijk is wel dat de sinds jaren vanuit Merelbeke ingezette machines reeks 28 te Brussel-zuid in onderhoud blijven.
Opnieuw kan de reeks 22 voor een officiële trein tot inzet komen : dit nl. op 19 januari voor de ministriële trein ter gelegenheid van de inhuldiging van de elektrische lijn 78.
- 23 : Voor deze lijn zijn anderzijds ook 3 bijkomende 23-ers nodig daar alle treinen vanuit Liers-Luik nu doorgetrokken werden tot in Moeskroen, zodat de Waalse dwarslijn een feit geworden is.
- 27 : Reeds 3 lokomotieven waren bij de jaarwisseling geleverd, doch geen enkele reed al in de vorige VK opgegeven reeks. Fouten in de elektronische regeling waren (en zijn) hiervan de oorzaak. Wel zijn er al enkele schuchtere pogingen geweest o.m. naar Oostende en Antwerpen om het gedrag bij hoge snelheden en voor een zware trein uit te testen.
- 40 : Deze stellen zorgen voor een ontlasting van de stellen reeks 43 te Kortrijk. Vanaf 10/01/82 rijden ze o.a. volgende diensten:
lijn 66 : treinen 2303,2319,2359,2360,2379
lijn 69 : de navettediensten in de voormiddag tussen Ieper en Poperinge en de treinen 9214 (40+43), 9295,9237,9287,9219,9271,9220,9272,9222,9273
lijn 75 : 9858,9800,9801,9802,9851 naar Moeskroen en de 8456,8469 naar Tourcoing

- 40 : lijn 89 : 6760,6737,6764(Ronse),9066,6742
Verder een nachtelijke diensttrein naar Gent-St-Pieters.
Verder is er ook nog een dienst naat Doornik (9867) voorzien.
- 43 : Door deze diensten wordt de reeks 43 van Kortrijk verder ontlast zodat na de elektrifikatie van de lijn 78 enkele stellen afgegeven zullen worden.
- 49 : Deze stellen kunnen moeilijk van ophouden weten, doch op 1 januari 1982 zou toch het einde betekenen van de diensten te Montzen en zal de 4906 naar Antwerpen-Dam overgebracht worden.
De 4901 en 4911 worden buiten dienst gesteld en gaan - alles in aanmerking genomen - waarschijnlijk naar de Toeristische Trein Zolder en de Chemins de fer des 3 Vallées waar ze hun definitieve museumbestemming zullen krijgen.
- 54 : Zoals reeds aangekondigd in de vorige VK is de 5405 officieel uit de bestandslijsten geschrapt. De levensloop is als volgt
Bouwer : Franco-Belge te La Croyère en GM
Bouwjaar : 1955 als 202.013
Ombouw : 1957 (tandwielverhouding gewijzigd en henummerd in 204.005)
Stelplaatsen :
? tot /57
Schaarbeek tot 21/10/66
Ronet tot 01/01/82
Buiten dienst : /09/81 naar aanleiding van ongeluk te Houyet
Uit Geschriften : 01/01/82
Sloping : door Salzannes met rekuperatie.
- 59 : Een interessante uitbreiding van de diensten van de reeks 59 te merelbeke zijn de kolentreinen naar de elektriciteitscentrale te Ruien. Nu worden er immers al vier kolentreinen per dag ingezet. De normale rijweg gebeurt langs de lijnen 86, 53 en 27 over Gent, Dendermonde en Mechelen naar Antwerpen, doch één lege kolentrein neemt de weg over de lijn 59 met voorspan van een reeks 60 van Merelbeke.
- 60 : Eindelijk werd de alternator van de 6005 geleverd en is het gereedkomen van de ombouw voorzien voor eind januari. De testen naar De Panne zijn voorzien voor half februari.

Rijtuigen :

- M4 : Om aan de grote behoefte aan pakwagens te voorzien, werden enkele B-rijtuigen provisorisch voorzien als pakwagen. Hierbij werd één eindafdeling voor de reizigers afgesloten en worden de post- en bagagestukken tussen de banken gedeponed. Anderzijds werden in de loop van oktober ook de eerste echte AD-pakwagens geleverd en hiervan worden de laatste door de CW Mechelen met stuurstanden uitgerust.
- M5 : Anderzijds ontstaat ook deze reeks nieuwe rijtuigen : het zijn dubbeldekrijtuigen waarvan zowel een 1ste, 2de als stuurstandrijtuig (2de klasse + bagagekompartment) ontwikkeld worden.
- I10 : Voor de dienst Roosendaal-Gent-Rijsel wordt een nieuw internationaal rijtuig ontwikkeld met grote gelijkenis met de Eurofima-rijtuigen. Ook hier een B, A en BD-rijtuig met stuurstand. Het B-rijtuig krijgt een 2+2 zitplaatsverhouding met individuele zetels.

Musea :

- t.51 : te Leuven werd de restauratie van de stoomlokomotief type 51 nr 1152 afgesloten. De kenmerken van deze lokomotief zijn
- | | |
|--------------|---------------|
| Bouwer : | Evrard nr 314 |
| Bouwjaar : | 1879 |
| Asindeling : | C |

De E.B. gebruikte deze lokomotief tot in 02/29 en verkocht hem dan aan de Carbonisation Centrale te Tertre, waar hij tot na de wereldoorlog in dienst was. In 1967 werd deze machine opnieuw door de NMBS verworven en aan het museumpatrimonium toegevoegd.

De restauratie werd vanaf 1980 door de mensen van de stelplaats Leuven uitgevoerd en het is opmerkelijk hoe uit een schroothoop een pareltje is ontstaan.

- t.88 : Waarschijnlijk wordt nu machine Nord Belge 615 (NMBS t.88) onder handen genomen. Deze lok (Cockerill 509/1859) werd door de Nord Belge tot in 1935 gebruikt en daarna verkocht aan de mijn Monceau-Fontaine waar hij het nummer MF 72 kreeg.

- t.551 : Deze tweeassige "Brossel" is in de CW Mechelen aan het einde van zijn restauratie en wordt in de eerste maanden van 1982 naar Leuven overgebracht. Ook hier werd zeer mooi werk geleverd door de mensen van de CW Mechelen.

De kenmerken en levensloop van dit stel zijn :

Bouwer :	CW Mechelen (kast) en Brossel (motorisatie)	
Bouwjaar :	1939	
Nummering :	622.43 --- 550.20 --- 551.48	
Stelplaatsen :	Bertrix	tot 01/49
	Florennes	tot 11/51
	Pepinster	tot 09/52
	Kinkempois	tot 06/62

Uit geschriften : 06/62

Nadien diende dit stel nog voor het verplaatsen van draaistellen in de stelplaats Bertrix (tot ca 1978)

- t.608 : Dit vooroorlogse eenledig dieselstel werd op zondag 19/12/81 voor restauratie van Walcourt naar de CW Mechelen overgebracht.

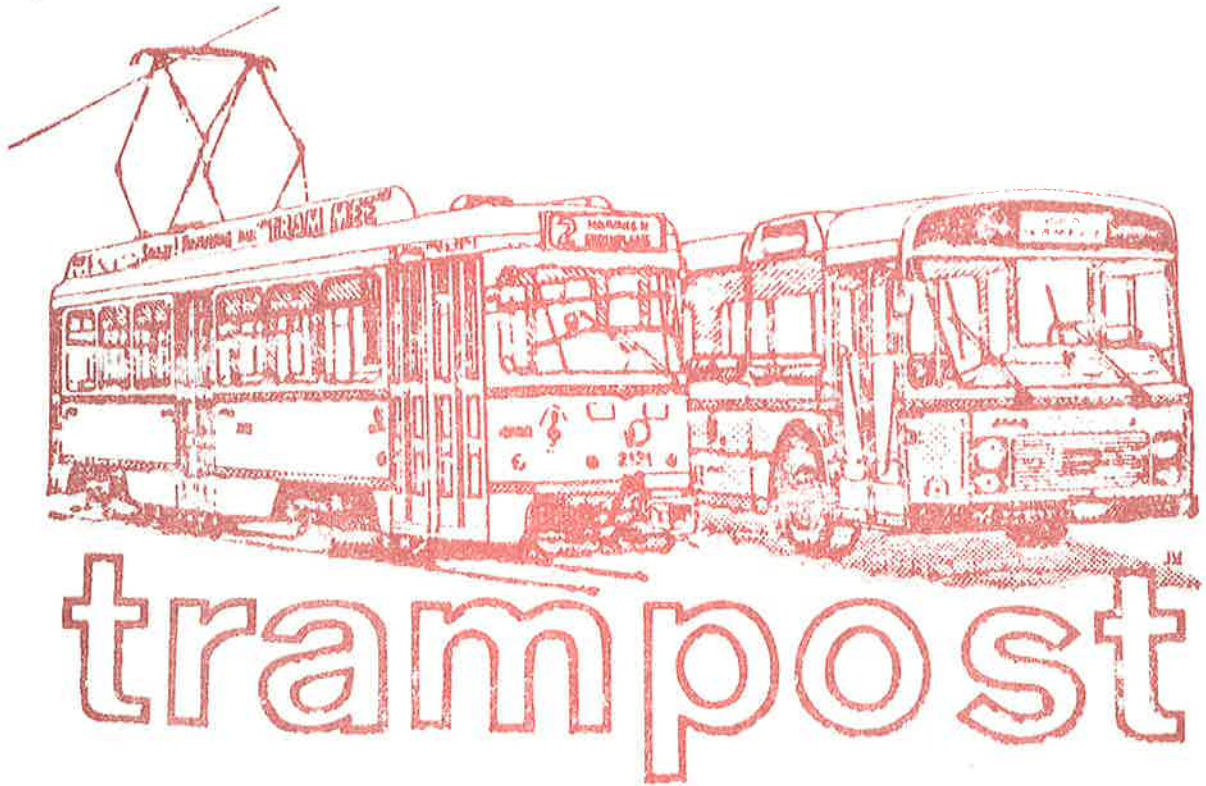
De kenmerken van dit stel zijn :

Bouwer :	FUF Haine-St-Pierre & SEM Gent	
Bouwjaar :	1939	
Nummering :	608.05	
Stelplaatsen :	Brussel-zuid	tot 12/60
	Walcourt	tot 12/63
	Monceau	tot 11/66

Uit geschriften : 11/66

Sinds deze datum stond dit stel te Walcourt afgesteld.

- L-rijtuigen : Voor toekomstige ritten met de 29.013 werd door de NMBS een stel L-rijtuigen te Aalst afgesteld. Het betreft
- | | | |
|---|--------------|---|
| 7 | B-rijtuigen | (32032, 32035, 32037, 32049, 32076, 32143, 32168) |
| 2 | A-rijtuigen | (31107, 31113), |
| 2 | AB-rijtuigen | (33002, 33006), |
| 1 | AD-rijtuig | (38012) en twee BD-rijtuigen (39021 en 39025) |
- Voor deze diensten werden ze uiterlijk opgefrist.



OM EN BIJ DE BEDRIJVEN.

Uit de Metropool - M.I.V.A:

- De buspendeldienst van lijn 32 tussen Edegem-Gemeentehuis en het Akademisch ziekenhuis is met ingang van 15 november 1981 afgeschaft. De diensten tussen het CS en Edegem-Gemeentehuis en Buizegem zijn ongewijzigd gebleven.
- Buslijn 13 lijdt een zieltogend bestaan. Inderdaad, met ingang van maandag 4 januari '82 zijn weer een aantal vertrekken weggevallen, nl. Tanks: 16u.00, en 16u.34; en vertek ex.-Zuidstation 16u.10. Wat overblijft is, vertrek ex-Zuidstation: 6u.50, 7u.10 en 7u.30; vertrekken petroleumtanks: 7u.00 en 7u.20. Daarmee houdt het op.
- Tijdens de nachten dat voor sneeuwval gevreesd werd, is een beperkte tramvloot op het net gebleven om de sporen vrij te houden. Dat gebeurde met de 4417, 5853 en 8829.
- De volgende rijtuigen zijn in het rood geschilderd: mw 2035 en 2096; ab. 593 en 604.
- Bus 530 is op 18 januari overgebracht naar Lier-Koningshooikt, waar ze in haar geboorteplaats aan een plastische operatie wordt onderworpen, om daarna geheel opgefleurd naar het Antwerps Trammuseum te verhuizen.
- Enkele droevige sukkelaars hebben gemeend brand te moeten stichten in het pré-metrostation Meir. De schade bleef beperkt, maar het gebeuren legt getuigenis af van de triestige mentaliteit waarmee sommige mensen door het leven sluipen.
- De MIVA overweegt om nu ook de busfilmen te gaan kleuren. Met de stickermethode zal dat niet zo moeilijk zijn. Hopelijk streeft men hierbij naar de historische kleuren, dat met genoemde methode vlot mogelijk zou moeten zijn. Wel zou men o.i. niet de fout mogen herhalen van de tramfilms, nl. het lijnnummerveld mee te kleuren. Daar hoort een zwart getal thuis op een wit veld, omwille van de duidelijkheid.
- Nadat ab 589 van luidsprekers is voorzien, om de reizigers te kunnen voorlichten omtrent belangrijke aangelegenheden, is nu ook pcc 2152 hiervan voorzien. De voorlichting geschiedt d.m.v. een bandopname.

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

- 23 nov: vanaf nu moet lijn 1 aan de halte Bellevue, in de richting Centrum, de aansluiting verzekeren met de bussen van lijn 9, die om de 20 minuten deze halte aandoen, maar enkel tijdens de avonduren. Voor de lijnen 1 en 21-22 worden op de Frère Orbanlaan de eerste honderd meter recht spoor vervangen in de richting Gentbrugge.
- 30 nov: Door een botsing tussen PCC 08 en een personenauto op de Steenvoorde laan te Gentbrugge, werd de auto vernield. Er ontstond een lichte vertraging in de dienst, en de 08 werd vervangen door PCC 21. -Een auto balandde in de spoorwerken op de Frère Orbanlaan, en de takelwagen moest ter hulp komen. Tijdens de vertraging van 50 min., werden de tramdiensten onderbroken op het Wilsonplein, en pendelden enkele bussen van de lijnen 5 en 7 op het niet-bediende gedeelte van de lijnen. Twee uur later belandde een andere snuggere bestuurder in dezelfde werken. Rijden maar jongens!
- 1 dec: Omstreeks 12u.40 had PCC 44 op lijn 21 een aanrijding met een plots afbuigende vrachtauto, even voor het eindpunt Arsenaal. Het rijtuig verloor enkele ruiten, en kreeg rechtsvoor enige blikshade.
- 7 dec: Weer reden twee auto's in de spoorwerken Frère Orbanlaan, om 5 u. en om 8u.10 's morgens. De laatste moest uitgetakeld worden. Op 8 dec. was er weer zulk een leuke storing.
- 10 dec: Het nieuwe diensthuisje aan het St-Pietersstation is in dienst genomen. Het oude is weggenomen op 12 dec. in de voormiddag.
- 11 dec: Een voetganger werd op de Ferrerlaan door een vrachtauto gevat, met het gevolg dat het tramspoor gehinderd was. Bussen lijn 50 pendelden
- 17 dec: Tram- en busbestuurders die wensten mee te doen aan de aktie "Polen" werden verzocht hun vijf-minuten staking alléén te houden aan de halten.
- 19 dec: Door het barre winterweer deden zich op verschillende plaatsen spoorbreuken voor, en enkele rijtuigen liepen storingen op, o.a. Pcc 10, die zonder traktie viel, en werd binnengesleept. PCC 50 van lijn 10 trok met een haperende panto de bovenleiding stuk, die tegen een bromfietser viel. Hij werd hierbij gewond.
- 11 jan: Door hevige sneeuwval in de voormiddag hadden talrijke lijnen vertraging te verwerken. Bussen moesten worden binnengereden met bevroren luchtleidingen en gestoorder verwarming. Soms konden ze niet vervangen worden. Trams hadden voor de eerste maal te lijden van het weer, door indringing van poedersneeuw en pekewater. Door het uitvallen van traktie, moest een zestal rijtuigen worden binnengesleept. PCC 10 kreeg motorpech, maar kon op de andere motorgroep op eigen kracht binnenrijden. Tijdens de nacht bleef één tramrijtuig in dienst om de sporen vrij te houden van sneeuw.
- 20 jan: Een ontslagen busbestuurder ging omstreeks 23 uur aan de haal met ab 33. Hij haalde het uit de garage en reed er een tijdlang mee rond, zelfs door nauwe straten die geen busvervoer toelaten. Enkele dolende buitenlandse zeelui werden door hem opgepikt en netjes aan hun schip afgeleverd. Op een zeker ogenblik alarmeerde hij de hukpdiensten voor een verzonnen ongeval met zwaargewonden. Darbij kwamen dus ook politie-diensten en ziekenwagens te pas. Tijdens de nacht werd de bus leeg aangetroffen in het Citadelpark. De ex-bestuurder, die gekend is, wilde aantonen dat hij nog niet afgedaan had. Hij is ondertussen onvindbaar, maar het bewijs dat hij nog tot wat in staat is, vindt hij weldra in de rekening.
- 26 jan: PCC 26 voerde vandaag twee geslaagde proefritten uit op het verlengde traject van lijn 1 naar de Botestraat. Vertrokken om 14u.30, werd bij elk bevestigingspunt gestopt voor de nodige controle. Op enkele plaatsen moest de rijdraad worden bijgeregeld. De tweede rit verliep aan normale snelheid. Zoals gepland zal de lijn begin april in dienst worden genomen. Zal lijn 10 verdwijnen?

BUURTSPORWEGEN - WEST-VLAANDEREN.

- De tramdiensten op de kustlijn zijn met ingang van 4 januari 1982 tussen Westende en De Panne door autobussen vervangen. Dat gebeurt met het oog op een vluggere afwerking van de vernieuwingswerken op dat traject. Men zou graag de ganse lijn tegen pasen in dienst kunnen nemen. Of dat haalbaar is valt te bezien. Feit is dat men ondertussen al hele stukken spoor heeft opgebroken, o.a. in Oostduinkerke. Op vele plaatsen is begonnen met het plaatsen van de nieuwe bovenleidingsmasten. Als de weerman geen roet in het eten gooit, zal men op korte tijd grote veranderingen zien.

- De nieuwe tramrijtuigen die tot op heden in dienst waren op de kustlijn, voldeden niet geheel vanwege zekere trillingen die optraden tijdens het rijden. Lange tijd heeft men naar het euvel gezocht, maar dat schijnt nu gevonden te zijn. De levering van nieuwe rijtuigen is hervat, en telkens een nieuw rijtuig wordt afgeleverd, wordt een nieuw rijtuig van de eerste reeks mee teruggenomen naar de fabriek, waar de trillingen die gelokaliseerd werden in de draaistellen, zullen worden weggenomen. Ook de rijtuigen die in Henegouwen reden, worden herzien. Het dubbelgeleed rijtuig, dat destijds bij een proefrit met genodigden, in botsing kwam met de vooroprijdende 6103, is na herstelling terug in Oostende. De overbrenging geschiedde op 26 januari. Er moest echter nog een pantograaf worden geplaatst voordat de tram weer dienst kon doen. Overigens schijnen de rijtuigen die nu in dienst zijn, behoorlijk te rijden.

- De bijwagens 9525, 9537, 9516 en 9519 die dienst deden op de kustlijn, zijn voorbehouden aan de T.T.A. Daar zullen ze bij slechte weersomstandigheden best van pas komen.

BUURTSPORWEGEN - BRABANT.

- Gelede bussen zijn in dienst gekomen op de lijn Brussel - Wemmel, op 5 oktober 1981. Vanaf 15 december rijden ze nu ook op de lijn tussen Brussel en Grimbergen.

TRAMMUSEUM - SCHEPDAAL.

Bijwagen 601 van de MIVA, is op 28 oktober uit Schepdaal weggehaald en overgebracht naar stp Elsene van de MIVB. De bijwagen, die daar nu staat te drogen, zal volledig hersteld worden en herschilderd, om daarna te worden overgebracht naar Edegem. De 4550 staat nog steeds in Schepdaal, maar die zal eerlang, samen met de andere niet-NMVB-rijtuigen worden weggebracht. Bij de heropening met Pasen, zal wellicht nog alléén NMVB-materieel in Schepdaal te zien zijn.

ANTWERPS TRAMMUSEUM.

Het behoort tot de mogelijkheden dat in het Antwerps trammuseum eveneens een NMVB-motorwagen met bijwagen onderdak zal vinden. De principiële toestemming van de NMVB is reeds gegeven. Over welk rijtuig het gaat is nog niet geweten, omdat eerst de toestand van de rijtuigen moet worden nagegaan. Voorkeur zal in elk geval worden gegeven aan een rijtuig van het type S met een gelijkaardige bijwagen, teneinde een homogeen tramstel te bekomen. Wanneer het stel kan worden overgebracht, kan nu moeilijk worden vooropgesteld, rekening houdend met het feit dat alle rijtuigen nog in dienst zijn, en de beslissing zal dus afhangen van de levering van nieuwe rijtuigen voor Henegouwen en West-Vlaanderen. Wij houden U natuurlijk op de hoogte over de stand van zaken in de toekomst.

Hebt U uw bijdrage al betaald? Hoogste tijd, want dit is het laatste nummer van de VeBOV-Koerier dat wordt verzonden aan hen die nog niet betaald hebben. Is U daarbij? Vlug regelen dan maar, het bespaart kosten!

VERENIGINGSNIEUWS.

OF WAT IEDER VEBOV-LID ZOU MOETEN WETEN

ALGEMENE LEDENVERGADERING 1982.

De Statutaire Algemene Ledenvergadering gaat dit jaar door in Kortrijk, en wel op zaterdag 20 maart 1982, in de school gelegen in de Wijngaardstr.48 te 8000 - Kortrijk. De vergadering vangt aan om 9u.30. Het einde is voorzien omstreeks 12u.30. Nadien is er een middagpauze, waarna wij de deelnemers verwachten aan het station Kortrijk voor een bijkomende manifestatie, om 14u.15. Deze bijkomende manifestatie zal vermoedelijk bestaan uit een bezoek aan de NMBS-stelplaats van Kortrijk. Hiertoe is de nodige toelating gevraagd, maar nog niet bekomen op het ogenblik dat deze lijnen worden getikt. Alleszins komen wij daar in ons volgend nummer op terug, met de laatste schikkingen. In principieel is dit bezoek voorbehouden aan de leden die eveneens de Algemene vergadering hebben bijgewoond. Wij doen een bijzonder beroep op alle leden om talrijk aanwezig te zijn. Als het verenigingsleven U ter harte gaat, dan komt U ook.

Programma. (Art.24 van het Huishoudelijk Reglement)

- 1- Notulen van de Alg. Vergadering 1981 te Antwerpen.
- 2- Overzicht van de voorbije werking door de vooraitter.
- 3- Jaarverslag 1981 door de sekretaris.
- 4- Rekening en verantwoording over 1981 door de penningmeester.
- 5- Verslag van de kaskommissie.
- 6- Verkiezing van een voorzitter. De huidige voorzitter stelt zich herkiesbaar. Eventuele kandidaturen dienen uiterlijk op 1 maart, schriftelijk te worden bezorgd op het sekretariaat, Molenlei 44, bus 2, 2060-Merksem. Kandidaten moeten ten minste twee jaar lid zijn van de Vereniging, en de kandidaturen moeten worden gesteund door ten minste drie leden, (art. 28 Hh.Reglement) . De stemming is geheim en schriftelijk, en staat onder toezicht van de stemkommissie.
- 7- Begroting voor 1982.
- 8- Benoeming van een lid van de kaskommissie.
- 9- Vaststellen van de bijdrage over 1983.
- 10-Werking van afdelingen en VeBOV-Centrum.
- 11-Behandeling van de volgens art.27 van het Hh.reglement ingekomen voorstellen.Deze voorstellen dienen door ten minste drie leden te worden ondertekend, en schriftelijk toe te komen op het sekretariaat, uiterlijk op 1 maart 1982.
- 12- Rondvraag. Over de in punt 11 te behandelen voorstellen kunnen beslissingen getroffen worden door de Alg. Vergadering, over de in punt 12 behandelde aangelegenheden niet.

Praktische schikkingen:

De leden die aan de Algemene vergadering deelnemen en die zich per trein wensen te verplaatsen, worden verzocht zich mondeling, schriftelijk of telefonisch te melden bij de sekretaris, tel. 031 - 46.34.43, na 19u. Aldus kunnen wij een groepstiket aanvragen bij voldoende belangstelling de prijs zal later worden medegedeeld, en kan in de trein worden afgerekend bij de penningmeester. Het vertrek uit Antwerpen geschiedt per trein 3957, vertrek Antw.CS. om 7u.49, aank. Kortrijk 9u.04. De terugreis zal gebeuren met trein 3917, vertr.Kortrijk 17u.28, aank.Antw.18u.43. Personen uit Gent kunnen met dezelfde trein mee, vertr.Gent St.P. 8u.30; aank. terugrit Gent: 17u.56. Uit Brugge kan men vertrekken met trein 2308 om 8u.12, aank. Kortrijk: 9u.06. Terugrit: Kortrijk: 17u.47, aank.Brugge om 18u.30. De afdelingen Brussel-Hoofdstad en Limburg-Kempen treffen zelf de nodige schikkingen voor vertrekuur en aanschaf groepstiket.

Omdat het vertrekuur van zowat overal vrij vroeg ligt, kan worden geduld dat een lichte vertraging bij de aankomst zich voordoet. Wij geloven echter dat met het oog op de belangrijkheid van deze vergadering, en gelet op de uithoek van het land waar zij wordt gehouden, onze leden toch voldoende inschikkelijk zullen zijn om alsnog te trachten aanwezig te zijn. Sommige leden zien wij slechts éénmaal per jaar: op de Algemene Vergadering. Dit ter aanmoediging van hen die tot nu toe nog geen zulke vergadering hebben bijgewoond.

MET HET VOORUITZICHT OP:

een bezoek aan het seinhuis van Brussel-Zuid, op zaterdag 27 maart, om 10u. en een bezoek aan de stelplaats reizigers Vorst-Zuid, in de namiddag van dezelfde dag, is de nodige toelating gevraagd. Eveneens zijn om de nodige toelatingen verzocht tot het bezoeken in de voormiddag van zaterdag 24 april, van de fabrieken SOFERVAL bij Valenciennes, met in de namiddag een bezoek aan het station Quévy, waar de stationschef zelf een échte modelbouwer is. Deze laatste verplaatsing zal per trein en bus geschieden. Verdere schikkingen volgen in ons volgend nummer. Dan zullen de nodige toelatingen wel bekomen zijn, en kunnen wij verder. Bij Soferval worden lokomotieven gebouwd voor de SNCF, en metrostellen voor verschillende steden. Houdt U alleszins deze dagen vrij. Wij rekenen op een talrijke deelname, want: INTERESSANT!

ZATERDAG 20 FEBRUARI: BN - NIVELLES.

Zoals reeds aangekondigd wordt het bezoek dat de afdeling Brussel bracht aan BN-Nijvel, herhaald op zaterdag 20 februari. Het vertrek geschiedt uit Antwerpen-Cs om 8u.14, met trein 508. Uit Brussel-Zuid vertrekt deze trein om 8u.53. Aankomst te Nijvel om 9u.18. Het bezoek vangt aan om 10 uur en duurt tot 12 uur. Nadien wordt een kijkje genomen op de nieuwe tramlijn in aanbouw van Charleroi naar Fontaine l'Evêque, waarvan de bouw ver gevorderd is. Omdat het moeilijk is een groepsticket te nemen, in verband met de verplichting allemaal samen met dezelfde trein te gaan en terug te keren, en gelet op het feit dat sommige mensen nà het bezoek aan BN direkt naar huis willen, wordt géén groepsticket voorzien. Indien U: nà het bezoek aan BN dadelijk de trein terugneemt, vraagt U gewoon een retoertje Nijvel;

nà het bezoek aan BN-Nijvel mee wenst te gaan naar Charleroi, vraagt U een retoertje Charleroi-Sud, MET REISONDERBREKING IN NIJVEL. Op die manier kunt U rustig uw reis onderbreken in Nijvel, en nadien met hetzelfde kaartje verder rijden naar Charleroi. De reisonderbreking dient verplichtend gevraagd bij vertrek. Alléén als in het vertrekstetion geen personeel aanwezig is, mag U bij aankomst vòòr het buitengaan van het station, dààr een reisonderbreking vragen. Opletten dus!

ADVERTENTIE.

Ons lid, dhr Erik Keutgens, deelt mede dat hij met ingang van 1 februari a.s. verhuist naar het adres: de Roest d'Alkemadelaan 15, bus 12, 2600 - BERCHEM. Nieuw telefoonnummer: 031-39.07.78. Opgelet echter: het nieuw telefoonnummer wordt met ingang van 14 aug.82: 03 - 239.07.78.

VERZOEK.

Eén van onze jonge leden gaat een verhandeling maken onder de titel: De Buurtspoorwegen van Antwerpen, verleden, heden en toekomst. Hij zou graag uw mening kennen over de onderstaande vragen, en hij verwacht dat U uw antwoord:- opzendt aan zijn adres: Bruno Bakelandt, Bosheidelaan nr 83 bus 3, 2610 - Wilrijk;
-- aan hem afgeeft op de vergadering van februari-Antwerpen

Vragen:

- 1 -- Wat vindt U over de frekwentie van het Antwerps buurtvervoer:
 - a) tijdens de week 'spituur, 'daluren;
 - b) op zaterdag;
 - c) op zondag.
 - 2 - Hoe zou volgens U de frekwentie kunnen verbeterd worden?
 - 3 - Is U een voorstander van dat de Buurtspoorwegen in Antwerpen terug tramdiensten zou instellen, ja of neen, en in beide gevallen graag enkele woordjes van toelichting. Indien Ja, welke lijnen?
- Wilt U even naar de pen grijpen, om uw antwoord uiterlijk einde februari aan het opgegeven adres te laten worden? Hartelijk dank bij voorbaat!

LEDENVERGADERINGEN.

Antwerpen-Metropool: vr.19 feb. 20uur, Carnotstraat 60, 1° verdieping: Jaarlijkse dia-verkoop. Inbreng beperken tot 10 dia's per kavel, en bij voorbaat laten registreren bij de panningmeester, voor bepalen voorwaarden. Deze voorwaarden zijn dezelfde als voor de gewone verkopen.
19 maart: zelfde plaats en uur, F.van der Gragt brengt ons een dia-voorstelling over Trams in Antwerpen.

Brussel-Hoofdstad: vr 12 feb: 20 station Anneessens MIVB: diapresentatie door Guy Vandendriessche: Elektr.traktiematerieel in Europa. Aanvang 20 u.
vr.12 maart: zelfde uur en plaats, Wouter Janssens brengt "Feiten en Anekdoten" met diaprojektie.

Limburg-Kempen

wo 3 mrt: 19u.30, Sporthal Zolder, diamontage over: De Zwitserse Privaat-spoorwegmaatschappijen.
wo 7 april: zelfde uur en plaats: diavoordracht: Zweden, 125 jaar geleden en nu.

Modelbouw-Antwerpen: vr.26 feb:20 u.Nurenberg-avond. Personen die de speelgoedbeurs bezochten, worden verzocht ons over hun indrukken te komen vertellen, en zo mogelijk, dia's en folders mee te brengen. Zaal: Kultureel Wijkcentrum, Drie-Koningenstraat 126 te Berchem.

Brugge - Kust:

za.6 maart, 14u.30, bezoek modelspoorvrienden-Brugge, lokaal Boomgaardstr.13, 1° verdieping. Parkeermogelijkheid: St-Martensplein.
za.10 apr. vergadering en bezoek aan de Week van de stoom, te Gistel-station en sportcentrum, 14 uur.

RONDRIJ VAN DE A.D.V. - NEDERLAND.

Op zaterdag 17 april 82 wordt door de Autobus Documentatie Vereniging een rondrit ingericht naar de stadsbussen van Maastricht, de STIV in Verviers, en de Splendid-Cars in Valkenburg. Zie hier het programma :
11u: verzamelen aan het station Maastricht, voor bezoek aan stadsbussen van Maastricht, bezoek dat eindigt om 12u.30. Middagpauze tot 14 uur.
14u: vertrek per bus van Splendid Cars naar Verviers, met bezoek aan de STIV. omstreeks 14u.45.

16u.15: vertrek naar Valkenburg, met bezoek aldaar aan Splendid Cars, waarna de akkursie eindigt. Vanuit Valkenburg is er om het half uur een trein naar Maastricht, van waaruit alle mogelijkheden open zijn. Belangstellenden kunnen zich wenden tot Koos Derks, Arondeusstraat 17, NL-1063 GB - Nederland
Telefoon: 00-31-20 - 13.86.09. Kosten: 17,5 Hfl, of 300 Bfr. over te maken op postrekening 38.68.00 van Penningmeester ADV te Amsterdam.

BOEKBESPREKING.

H. Waldorp: Onze Nederlandse Stoomlokomotieven in woord en beeld, 17x24,5cm, 384 blz., 187 foto's, 166 tekeningen. Uitgeverij De Alk BV-Alkmaar-1981, prijs: 49,5 fl. of ongeveer 850 fr.

Uitgaven die betrekking hebben op onze hobby, zijn er in eigen taal niet zo veel te vinden. Met des te meer geprezen hebben wij het boek van H. Waldorp, stichter van de NVBS, doorgenomen, een boek dat thans zijn vijfde, verbeterde uitgave kent. Overzichtelijk van indeling, en rijkelijk geïllustreerd met foto's, streelt elk koofdstuk het oog. Niet veel van onze leden zullen één der vorige uitgaven bezitten, maar mocht dat toch het geval zijn, dan is aanschaf echt geen overbodige investering, omdat elke uitgave op zich, ten overstaan van de vorige, in omvang is toegenomen. Het komt ons voor dat dit boek goed leesbaar is, of men nu technisch onderlegd is of niet. Als jonge vereniging met veel jonge leden, is deze uitgave dan bijzonder aanbevolen. Het komt immers niet vaak voor dat een zo uitgebreid werk kan worden aangeschaft, dat in hoge mate volledigheid nastreeft, alleszins in die mate, dat het ons beslist meer te vertellen heeft dan wij er over wisten. Sterk aanbevolen! In verband met de aanschaffing van het werk, zouden wij onze leden dankbaar zijn, indien zij denken het boek te komen, ons een tip te geven, zodat wij een klein idee krijgen omtrent de te voorziene oplage. Graag uw inzichten kenbaar maken aan de voorzitter, en liefst zo vlug mogelijk. Als het werk ter beschikking is, zal hiervan melding worden gemaakt!

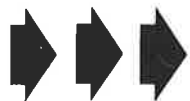
A. ver Elst, De Buurttram in Oost- en Zuid Brabant, 20,5 x 15 cm, 130 blz., 115 foto's. Uitg. Europese Bibliotheek - Zaltbommel. 550 fr.

Een vervolguitgave in de bekende reeks, waarin dat gedeelte van Brabant wordt belicht, dat valt onder de lijn Aarschot - Leuven - Tervuren - Waterloo - Edingen. De formule is ons bekend, goede foto's, zieke teksten. Eerlijkheidshalve dient toegegeven dat er wel gestreefd wordt naar verbetering, wat niet alleen prijzenswaardig is, maar een noodzaak. Het succes van deze boekjes wordt toch uitgemaakt door de talrijke foto's, die toch als goed moeten omschreven worden. Is de kwaliteit dan toch eens minder, dan vloeit dat wellicht voort uit het feit dat geen betere opnamen voorhanden was voor een toch belangrijke opname. Ook de telefoonboekachtige opsommingen van namen en geboortedata zijn gematigder geworden. De in deze steek gelegen tramlijnen behoorden tot diegenen die het niet tot het einde hebben uitgehouden, wat meteen het bezit van foto's ervan tot een verrijking maakt.

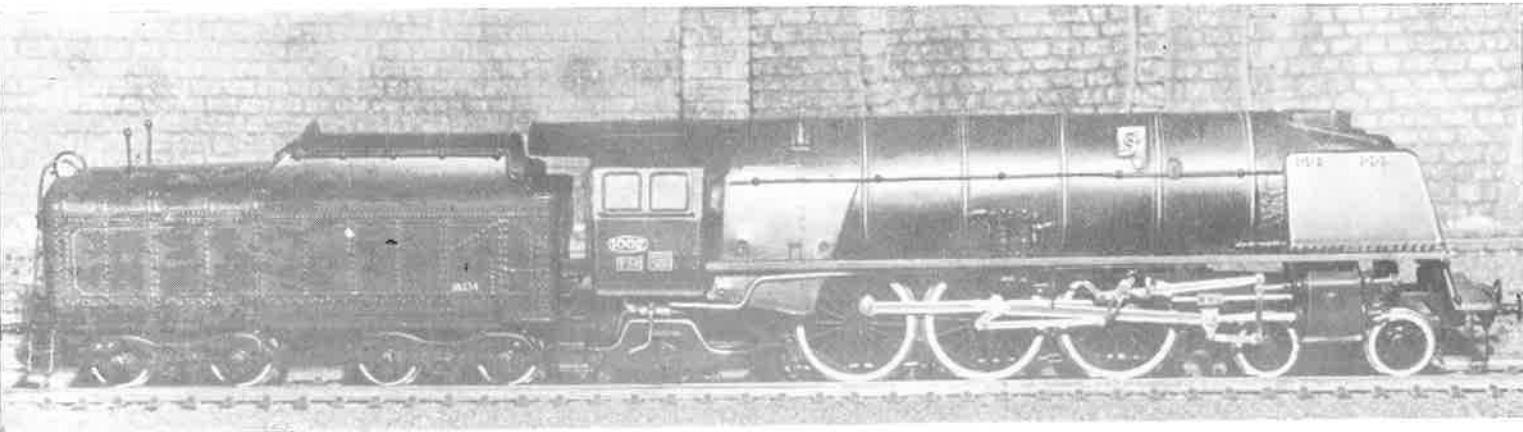
A. ver Elst: De Brabantse Buurttram, 20,5 x 15 cm; 146 blz., 133 foto's, en enkele pentekeningen. Uitg. Europese Bibliotheek - Zaltbommel. 550fr.

In deze uitgave komen weer eens fijne opnamen voor van gekende auteurs, al vinden wij er enkele terug die niet meer vreemd zijn. Buurtlijnen van Brussel, Leuven en Haacht zijn al eens elders aan bod gekomen, maar dat schaadt beslist de uitgave niet. Immers een goed geheel, maar vooral de lijnen die bediend werden met dieseltrams komen goed naar voor. Dichten is toch wel een kunst die de auteur niet écht beheerst. Rijmen doen zijn rijmpjes wel, en ook wel de lachspieren strelen, maar dichten is anders. Toch aanbevolen, want goede foto's doen het, en die zijn er! Ook de pentekeningen van W. Roels zijn erg te genieten. Beide uitgaven zijn tweetalig, en dus zeker publiekgericht, wat Brabant betreft. Toch vrezen wij wel dat de reeks stilaan aan verzaaging toe is. Beter afscheid nemen in schoonheid dan bij gebrek aan interesse. Elke formule veroudert, en daar gaat men heir wel naar toe. Als een reeks naar fondsen gaat ruiken is de charme ervan vlug voorbijgegaan, en wordt de geur een onderschrift voor de auteur. Dat moet vermeden worden! Beide werken komen weldra in het VeBOV-Centrum.

Dit is het laatste nummer van de VeBOV-Koerier dat gezonden wordt aan wie zijn bijdrage over 1982 nog niet voldeed!



NMBS TYPE 1 (schaal H0)



DJH-fabriek. Bouwdoos uit wit metaal en messing. Vijfpolige motor, 2-rail gelijkstroom. Zeer getrouwe weergave van de befaamde "Pacific"-lok der NMBS. Bouwjaar 1935.

Technische kenmerken: -bovenbouw lokomotief en tender uit wit metaal
-onderstel uit geëtste messing-delen. Romfordwielen
-volledige Walschaerts-schuifbeweging uit geëtst nikkel-zilver

Prijs: BF 6.650.-

De mogelijkheid bestaat ook zich een compleet gemonteerde lok aan te schaffen. Ook gedeeltelijke montage is mogelijk. Voor voorwaarden: Inter-Hobby, Halenstraat 15 2000 Antwerpen.

* DJH-Models heeft momenteel nog enkele Type 12 der NMBS uit de Aristocrat-reeks ter beschikking gesteld van Belgische treinliefhebbers. Wie interesse heeft voor dit uitzonderlijk model -beperkte reeks van 100 stuks met de hand vervaardigd- kan zich met ons in verbinding stellen.



NMVB STANDAARD - MOTORWAGEN

Schaal H0

Bouwdoos uit wit metaal

Roco-motor en draaistellen

De inhoud van deze kit laat toe één der volgende uitvoeringen te bouwen:

-filmkast + pantograaf

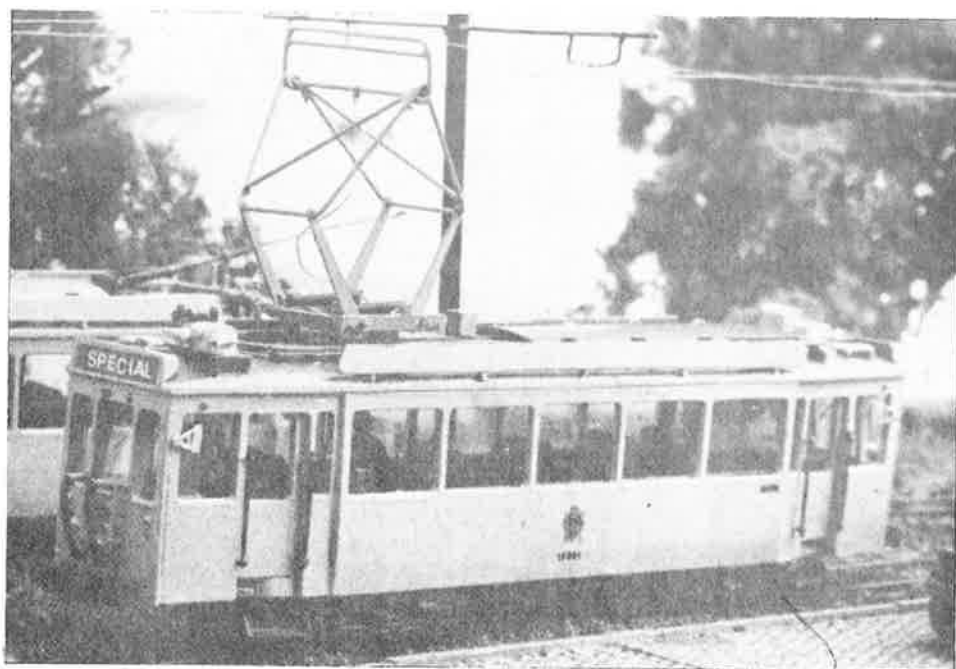
-filmkast + 2 trolleys

-koersbord + pantogr.

-koersbord + 2 trolleys

Prijs: BF 3.750.-

Verkrijgbaar bij Uw handelaar. Voor alle inlichtingen: Inter-Hobby, Halenstr. 15 2000 Antwerpen



Het BEMO-spoor is een getrouwe weergave van het meterspoor, zoals gebruikt door de NMVB. Meterspoor op H0-schaal = 12mm spoorbreedte.

Een goed alternatief voor wie minder plaats heeft en toch op H0 wil werken!

De tram-draaistellen kunnen zowel voor 16,5 als 12mm spoorbreedte gebruikt worden.

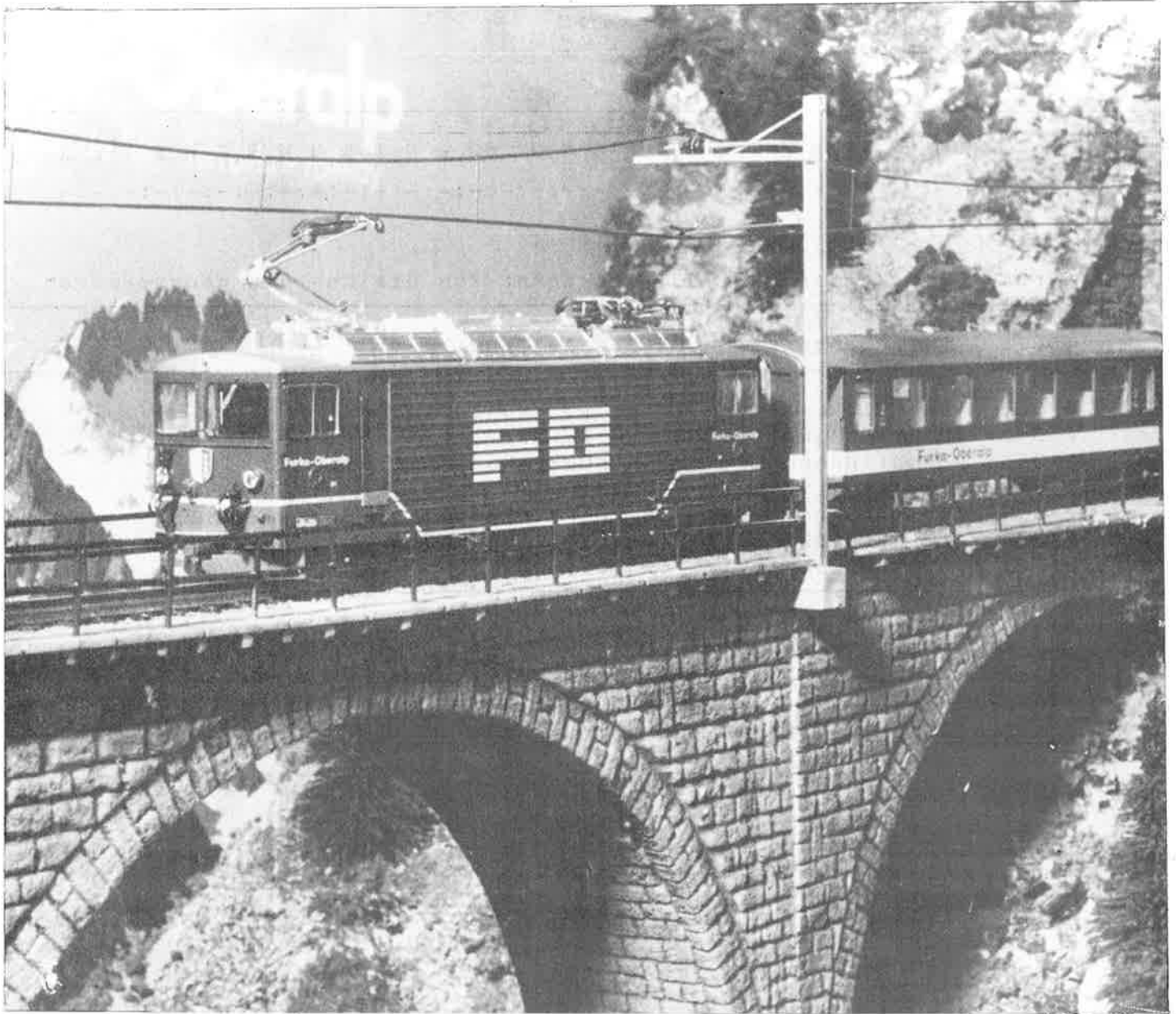
4126A Damplokomotive BR 043, DB, mit Öltender, Witte.
 14126A Damplokomotive BR 043, DB, mit Öltender, für Wechselstrombetrieb.
 4126F Damplokomotive BR 150X, SNCF, Kohletender.
 4126G Damplokomotive BR 44, OBB, Kohletender.
 4129B Elektrolokomotive E 60, DR, grün.
 4129C Elektrolokomotive E 60, BBO.
 4139B Elektrolokomotive EG 5, bayerisch, braun (E 91).
 4141E Elektrolokomotive BR 1018, OBB, rot, mit neuem Gehäuse.
 4141F Elektrolokomotive BR 1018, OBB, grün, mit neuem Gehäuse.
 4162A Diesellokomotive, SNCF, zweiachsig, BY 8000, "Papagei".
 4185A Triebwagen ET 90.
 4187C Elektrolokomotive E 626, FS, mit geändertem Gehäuse.
 4187D Elektrolokomotive E 626, JZ, mit geändertem Gehäuse.

44201A D-Zugwagen, SBB, 1.Kl., Einheitswagen neuester Bauart.
 44203A Schlierenwagen, 2./2.Kl., OBB, grün.
 44203B Schlierenwagen, 2./2.Kl., OBB, beige/rot.
 44205A Preussischer Abteilwagen, 4.Kl., II. Epoche.
 44206A Preussischer Abteilwagen, 3.Kl., II. Epoche.
 44207A Preussischer Abteilwagen, 1./2.Kl., II. Epoche.
 44208A Preussischer Abteilwagen, Post, II. Epoche.
 44212A D-Zugwagen, SNCF, 2./2.Kl.
 44214A D-Zugwagen, SNCF, 1./2.Kl.
 4220B Postwagen zu Hechtserie, DR
 4221A Vierachsiger D-Zugwagen, NSB, 1./2.Kl., Liegewagen.
 4232C Schnellzugwagen der SNCF, vierachsig.
 4236G Eurofimawagen, SNCF, 1.Kl., orange Farbgebung.

44308A Bauzugwagen, blau, Aufenthaltswagen.
 44309A Bauzugwagen, blau, Werkstattwagen.
 44310A Kühlwagen, DB.
 44310B Kühlwagen, zweiachsig, SNCF, INTERFRIGO.
 44311A Tiefladewagen, SNCF, Typ "Känguruh".
 44311B Tiefladewagen, DB, Typ "Känguruh".
 44311C Tiefladewagen mit Sattelaufliager, FS, "KANGURUH".
 44311D Tiefladewagen mit Sattelaufliager, SBB, "KANGURUH".
 44311E Tiefladewagen mit Sattelaufliager, SNCF, "KANGURUH".
 4312D Kühlwagen, zweiachsig, SNCF, "STEFF".
 44313A Tiefladewagen, vierachsig, DB, Panzertransporter.
 44313B Tiefladewagen, SNCF, für Panzertransporte.
 44314A Silowagen, SBB, zweiachsig.
 44315A Güterwagen, gedeckt, SNCF, zweiachsig, "SERNAM".
 4337F Kesselwagen, SNCF, "DUBONNET".
 4340N Schiebewandwagen, SBB, "USEGO".
 4368B Müllkippwagen, NS, neue Farbvariante.
 4368C Müllkippwagen, neue Farbvariante.
 4373C Güterwagen, gedeckt, SNCF.
 4373D Postwagen, gedeckt, NS.
 4375B Güterwagen, gedeckt, SNCF.
 4395G Haubenwagen, vierachsig, FS.
 4396D Rollentransporter, vierachsig, SNCF, beladen mit 5 Blechrollen.
 4397A Güterwagen mit Rungen, beladen mit Holz, SNCF.

4570S HO-Gleisschablone
 59050S- HO-Gleisplanbuch.
 179

5017A Schaltgleis, 57 mm (1/4 Standardlänge).
 5018L Kehrschleifen-/Stopweichenantrieb, links.
 5018R Kehrschleifen-/Stopweichenantrieb, rechts.
 5040P Unterflur-Umrüstsatz, f. E-Weichen, geeignet für HO, N und O.
 5086A Pfeilerergänzungssatz für Brücken.
 5087A Wasserkran für Dampf-BW, 2 stk. pro Pckg.



BEMO-lok van de Furka-Oberalpahn op meterspoorviaduct van Wiland.

BEMO

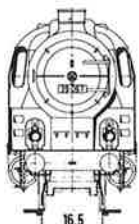
*Schmalspur-
bahn*

HOe - 9 mm

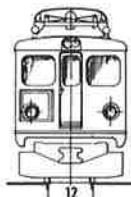
HOm - 12 mm



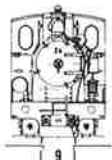
N 1:160



HO 1:87



HO 1:87



HO 1:87

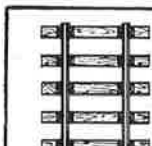
Naast een uitgebreid railprogramma biedt BEMO een ruime keus aan smalspoormodellen van Duitse en Zwitserse oorsprong.

Alle modellen evenals het spoor zijn leverbaar zowel in HOe-9mm als in HOm-12mm spoorbreedte.

Import: Inter-Hobby, Halenstraat 15
2000 Antwerpen



9
1435
1:160
N



16.5
1435
1:87
HO



12
1000
1:87
HO



9
750
1:87
HO

VeBOV - VERENIGING VOOR BELANGSTELLENDE IN HET OPENBAAR VERVOER. vzw

Het verenigingsleven is in ons land nog zeer sterk ontwikkeld. Tal van verenigingen vechten om te blijven bestaan, maar ze houden vol. Wij behoren tot diegenen voor wie het bestaan geen probleem is, en daar zijn wij gelukkig om. Om het onze leden aangenaam te maken, laten wij echter niets onverlet, en een talrijke aanwezigheid op onze manifestaties is daar het bewijs van. Ten behoeve van onze leden worden maandelijks vergaderingen ingericht in Antwerpen, Brussel, Brugge en Zolder. Op deze bijeenkomsten is er bijna steeds vertoning van films, of diapositieven.

Verder richten wij meermaals per jaar bezoeken in, aan binnen- of buitenlandse bedrijven, of is één of andere uitstap naar een spoorlijn ons doelwit. Het inrichten van een tentoonstelling, of in verenigingsverband aan een door anderen ingerichte tentoonstelling deelnemen, behoort tot onze activiteiten.

Ten behoeve van onze leden hebben wij een eigen winkel opgezet, Het VeBOV-Centrum. Dat centrum is gelegen onder het kruispunt van De Keyserlei en de Frankrijklei te Antwerpen, in het pré-metrostation OPERA van de MIVA. Het VeBOV-Centrum staat ter beschikking van onze leden, elke tweede zaterdag van de maand, tussen 14 en 18 uur.

Ten slotte is er ons tijdschrift, de VeBOV-koerier, die elf maal per jaar verschijnt. Via dit maandblad worden onze leden op de hoogte gehouden van de activiteiten bij de bedrijven en in de Vereniging. Tevens wordt ruim aandacht besteed aan de geschiedenis van tram- en spoorweglijnen, en alles wat daarbij hoort.

Onze vergaderingen kenmerken zich door een vriendschappelijke sfeer, waar vrienden onderling van gedachten wisselen, en vele foto's van hand tot hand schuiven om te tonen wat er te zien en te beleven valt op het gebied van het personenvervoer.

Op vijf jaar tijd is onze vereniging uitgegroeid tot een vriendenkring van ruim vijfhonderd leden, en het aantal is steeds groeiende.

Als U, beste lezer, geboeid wordt door het openbaar vervoer, en als onze activiteiten U aanspreken, dan is uw plaats bij ons, en dan zullen wij U graag verwelkomen! Het lidgeld wordt elk jaar door de leden op de Algemene Ledenvergadering bepaald.

Wij zijn geen actiegroep, maar wij stellen het bijzonder op prijs onze mening te uiten via ons tijdschrift als daartoe aanleiding bestaat. Dat gebeurt dan objectief en eerlijk, zonder beïnvloeding van welke zijde ook. Dat houdt meteen in dat VeBOV buiten elke politieke of filosofische beschouwing staat, en een geheel eigen structuur nastreeft.

Samenstelling van de beheerraad:

Voorzitter: Roger Bastaens, Baggenstraat, 6, 2200-Burgerhout.

Tel: (031) 36.04.92, na 18 uur. (1982: 03-236.04.92)

Sekretaris: Willy Bomans, Molentiel, 44 - bus 2, 2060 Merkssem.

Tel: (031) 46.34.43 na 19 uur. (1982: 03-346.34.43)

Panningmeester: Johnny Dobson, Alfons Schneldertaan, 65, 2100-Deurne.

Bankrekening: België, 412-6131001-97, VeBOV-Antwerpen. (Kredietbank).

Nederland: Girorekening 1107397 van de RaBo-Bank, vestiging Ossendrecht en Putte, ten bate van rekening 140511733 van de VeBOV-Antwerpen.