



VeBOV

koerier

maandblad

nummer 66

NOV.

1982



MAANDBLAD VEBOV - KOERIER

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

Redactie:

R. Bastaens
Redactie-adres:
Baggenstraat, 6,
2200-Borgerhout. (Antw.)
Hoofdredactie en 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 BELANGSTELLENDE IN HET OPENBAAR VERVOER-VEBOV

Oppericht 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
binnenkaft achterkaft

FOTO VOORPAGINA:

Mw. 4417 van de MIVA, als
dienstwagen op het nieuwe
gedeelte van lijn 12, op
de eerste dag van de nieuwe
dienst: 3 sept. 1982.

foto: Erik Keutgens.

FOTO SLOTPAGINA:

NMBS-903 als trein 161
naar Brussel, in station
Roosendaal. Erachter NS-1770.
10 juli 1981. Foto: J. Kusée.

BOEKBESPREKING.

Bij de Uitgeverij De ALK in Alkmaar, verscheen een
boek onder de titel: SPOOR- EN TRAMmaterieel in Nederland.

Afmetingen: 17 x 24 cm., 208 blz. op glanzend papier,
ingebonden, en van een stevige, veelkleurige kaft
voorzien.

Van het Spoorwegmaterieel is er een beschrijving
van de hand van Gerrit Nieuwenhuis, gerangschikt
per type. Begonnen wordt met de elektrische lokomotieven,
en overgaand naar de dieselloks. Vervolgens elektrische
en dieseltreinstellen. Van elk type is een tekening
en een beschrijving aanwezig, geïllustreerd met een
foto tenminste, en eveneens een opsomming van de
technische eenheden van elke reeks. De naam van
de schrijver staat borg voor een degelijk werk, denken
wij aan het ieder jaar verschijnend SPOORWEGEN 19..!
Hij kent en benadert zijn stof op een voor de lezer
prettige manier, voldoende technisch toegelicht, maar
vooral verteerbaar voor de doorsnee lezer.

Het Tramweggedeelte is door Gerard Stoer ter hand
genomen. Ook hij brengt van de verschillende trambedrij-
ven een overzicht van het in elke stad aanwezige
en dienstvaardige materieel, dat hij in orde van
ouderdom bespreekt en toelicht met foto's en tekeningen.
Op een zakelijke manier en met kennis van zaken, brengt
de auteur van de bekende en jaarlijks weerkerende
werken TRAMS 19.. een goed overzicht van het rollend
trammaterieel in Amsterdam, Den Haag, Rotterdam en
Utrecht. De metro in Amsterdam en Rotterdam is eveneens
op dezelfde manier toegelicht, en elk overzicht van
de verschillende vervoersmaatschappijen wordt besloten
met een analoge behandeling van het aanwezige dienst-
materieel. Het werk kan best als volledig worden
omschreven, al zullen ingewijden wellicht hier en
daar iets ontdekken dat zij liever anders en/of uitge-
breider behandeld hadden gezien, maar dat zal wel
altijd zo zijn. Als Gerard Stoer schrijft over Nederland-
se aangelegenheden is hij beslist genietbaar, en
dat geeft het nieuwe werk beslist voorkeur op zijn
TRAMS 1979, -1980, -1981 en -1982.

Wij kunnen alleen maar jaloers zijn dat een gelijkaardig
werk over het Belgisch trein- en trammaterieel nog
niet uit het rijk der dromen is gekomen. Erg jammer.
Een eerste levering van het nieuwe werk is in het
VeBOV-Centrum bijna uitverkocht. Mocht U interesse
hebben voor een exemplaar, zend ons dan een kaartje, want
wij hadden graag een overzicht over de omvang van
de volgende bestelling, die wij zeker nog moeten
plaatsen. De prijs is 770 fr, maar U beleeft beslist
voor veel meer vreugde wanneer U het werk in uw boeken-
kast zult weten. Zonder twijfel aan te bevelen !

GESCHIEDKUNDIG OVERZICHT VAN:

TRAMLIJN 102 VAN DE M. I. V. B.,

NAAR AANLEIDING VAN HAAR VERDWIJNEN.

GEDURENDE 15 JAAR EEN VERTROUWD BEELD OP DE KLEINE RING,
EN DOORHEEN ST-JANS-MOLENBEEK.....

In de aankondiging waarmee de M.I.V.B. de tweede fase van de zes grote perioden aankondigde - dé grote netshervorming na de tweede wereldoorlog - luidde als volgt:

" Met ingang van dinsdag 28 november 1967 zullen twee nieuwe tramlijnen met algemene transitobevoegdheid, aangeduid met de nummers 101 en 102, in exploitatie worden gesteld."

Lijn 101 was de rechtstreekse vervanger van tramlijn 15, een ringlijn; Lijn 102 was echter een nieuwe lijn met een eigen traject, die bovendien voor een niet gering gedeelte, buslijn 64 zou vervangen.

REISWEG: Zuidstation (overdekte straat), Hallepoort, Naamsepoort, Madouplein, Rogierplein, De Ribaucourtstraat, Olifantstraat, Hertogin van Brabantplein, Ninoofsesteenweg, Ropsy Chaudronlaan, Zuidstation.(Overdekte straat)

Lijn 102 verving buslijn 64 tussen het Hertogin van Brabantplein, Rogierplein en de Schaarbeeksepoort. De nieuwe tramlijn was voorzien te rijden van maandag tot en met zaterdag, 20 uur. Met ingang van 2 april 1968, kwam tijdens de spituren een doorstreepte dienst in voege, die reed tussen het Zuidstation, Naamsepoort, Rogierplein en Ninoofsesteenweg. De koersborden en films vermeldden Edingenstraat, maar de eindpuntrust werd genomen in de De Bonnestraat. Deze doorstreepte dienst krijgt vanaf 4 feb.1969 een vast eindpunt op de Spaaklaan, waarbij de lus Barastraat - Frankrijkstraat-bereiden werd. Tussen 29 juni 1968 en 2 sept.1968 was het traject, wegens grote rioleringswerken tussen de Leopold II-laan en de Ribaucourtstraat niet te berijden door trams. De lijn werd toen omgelegd tussen het IJzerplein en het Hertogin van Brabantplein, via tramlijn 101 en de Ninoofsepoort en de Ninoofsesteenweg; terwijl op het verlaten traject, bussen pendelden, met eveneens het lijnummer 102. Voor deze dienst reden de bussen 8251-8252 en 8253. Het zwakste lijngedeelte van de tramlijn 102 was gelegen tussen de Ninoofsesteenweg - (Edingenstraat) Ropsy Chaudronlaan en het Zuidstation. Als gevolg daarvan werd vanaf 28 juni 1969 enkel de doorstreepte lijn uitgebaat, een toestand die gehaëndhaafd bleef tot 1 september 1970. Op die dag wordt de 102 doorstreept omgenummerd in 102, en kwam er een nieuwe doorstreepte lijn. Deze reed tussen het Zuidstation en het Seincteletteplein, maar was in de normale dienst niet in uitbating.

Met ingang van 21 december 1970 gaat lijn 102, samen met 101 en 103, de pré-metrotunnel gebruiken tussen het Madouplein en de Naamsepoort, met uitrit op het Louizaplein. De andere ringlijnen komen even later aan bod. De autoloze zondagen van november en december 1973, en januari 1974, zorgden ervoor dat de M.I.V.B. op die zondagen haar diensten moest versterken, terwijl eveneens lijnen gingen uitgebaat worden, die normaal op zondag niet uitreden. Naast de lijnen 24, 35, 41 en 92, was ook de 102 hierbij. Alléén voor lijn 102 bleven positieve gevolgen na de oliecrisis niet uit, en met ingang van 24 jan.1974, bleef zij ook op zondag uitgebaat.

Op 19 aug. 1974 worden de pré-metrostations Rogier en Madou in dienst genomen, en tegelijk wordt lijn 102 verlengd vanaf de Ninoofsesteenweg (De Bonnestraat) , naar het Jef Mennekensplein. Deze toestand zou voortduren

tot het einde.

Als gevolg van uit te voeren metrowerken, werd tussen 11 mei '76 en 1 april 1977, in de Schoolstraat, ter hoogte van de Bonneviestraat, op enkelspoor gereden. Als dan op 10 jan. 1978 de lus Barastraat - Onderwijsstraat - Frankrijkstraat - Spaaklaan buiten dienst wordt gesteld, krijgt lijn 102 een nieuw eindpunt, nl. op de Jamarhelling. De metrowerken zijn weldra gevorderd tot aan de spoorwegbrug van de Ninoofsesteenweg, en dan wordt met ingang van 7 sept. 1978, lijn 102 omgelegd via de Nicolas Doyenstraat en de Birminghamstraat. Deze toestand zal duren tot 13 mei 1980.

Nieuwe grote werken op de lijnen 62 en 102 worden uitgevoerd tussen september 1978 en mei 1979. Hierbij worden de sporen in eigen bedding gebracht op de Jozef Baecklaan en de Brigade Pironlaan. Op het Jef Mennekensplein wordt de lus temidden van het plein vervangen door een grotere, een de buitenkant van het plein, waarbij tevens een inhaalspoor wordt aangelegd. Op 6 mei 1980 vervalt het eindpunt op de Jamarhelling, en wordt dit verplaatst naar de Aragonnestraat, waar buiten de twee dienstsporen voor de lijnen 90, 101, 103, en tijdelijk ook voor lijn 62, een derde spoor als eindpunt voor lijn 102 is aangelegd. Op 13 mei 1980 worden ook de lijnen 52, 55, 58 en 81 langs daar omgelegd, maar die dag gaat lijn 62 terug langs de Jamarhelling rijden.

VERGANE TOEKOMSTPLANNEN.

Het einde van tramlijn 102 was aanvankelijk voorzien voor 1985, als de tunnel in dienst zou genomen worden tussen het Rogierplein en het Simonisplein. Toen in januari 1982 lijn 104 naar het ziekenhuis VUB in het nieuws kwam, dacht men eraan lijn 102 in 1983 af te schaffen om zodoende materieel vrij te maken voor deze nieuwe lijn. De bekende besparingen en de westelijke metro-uitbreidingen beschikten er echter anders over. Wij kunnen gerust stellen dat tramlijn 102 nooit een echt drukke lijn is geweest, maar zij voorzag duidelijk toch wel in een behoefte. Allerhande nieuwe (verplichte) reisgewoonten en overstapjes door de metro noodzakelijk gemaakt, zal menig reiziger nog doen terugdenken aan lijn 102...

MATERIEEL.

28 nov. '67 - 1 apr. '68: losse standaardwagens uit stp. Koningslaan.

2 apr. '68 - 1 sep. '70: Nu deden de terug ingezette 1501-1515 dienst op lijn 102, aangevuld door losse standards, maar nu vanuit stp. Edingenstr. die nu onderdak biedt aan lijn 102.

2 sep. '70 - 9 nov. '70: (zie ook vorige periode) de eerste 7000-en maken hun opwachting.

10 nov. 70 - 20 dec. 70: in principe enkel 7000-en.

Vanaf 21 december 1970: Uitsluitend 7000-en als gevolg van pré-metro exploitatie

Vanaf 18 november 1972: de ganse zaterdagdienst wordt met 7500-en gereden.

Vanaf die dag zorgen deze rijtuigen ook tijdens de weekdiensten voor de nodige uitzonderingen.

De ganse zomerdienst (juli en aug.) van 1973, 1974 en 1975 in zijn geheel met 7500-en gereden.

Vanaf 6 sept. 1975: Door de opgelegde besparingen, wordt de zaterdagdienst weer met 7000-en gereden. De weekdienst van 1976 wordt eveneens met 7500-en gereden. Op een voetbalextra na, zal het tot maart 1978 duren, vooraleer de vaste diensten met 7500-en worden bediend, wat door de aflevering van de 7900-en werd mogelijk gemaakt. Vanaf september 1978 wordt de ganse dienst met 7500-en uitgbaat, en 7000-en zijn dan uitzondering.

Vakantie-periode 1980: Tijdens deze periode worden er tussen het Saincteletteplein en het Zuidstation, pendeldiensten gereden vanuit stp. Koningslaan en Renbaanlaan. Zij rijden als 102 doorstreept, en er worden dan 7800-en ingezet. In deze twee maanden is ook de 7500 éénmaal in dienst geweest op lijn 102.

Vanaf 24 november 1982: De vier inrukkers van lijn 2, stp. Edingenstraat, worden met lijnfilm 102 doorstreept, en 7000-en gereden.

Vanaf 10 maart 1982: Zes 7800-en worden naar stp. Molenbeek overgebracht, om op zondag dienst te doen op lijn 103. In de week rijden zij op lijn 102, samen met 7500-en.

EENMANSBEDIENING.

De éénmansbediening op zaterdag kwam in voege vanaf 17 oktober 1970. Met ingang van 2 juli 1973 werd deze uitgebreid tot de weekdiensten vanaf 19 uur. Ten slotte werd de ganse dienst door één man gereden vanaf 7 mei 1974.

Uiteindelijk reed rijtuig 7523, voorzien van een bloemen(rouw)krans op 25 oktober 1982, lijn 102 de geschiedenis in.

Raf Bonte en Alain Mathot.
Brussel, oktober 1982.

KOERSBORDEN EN RICHTINGSFILMS.

MIDI		ZUID	28.11.67 - 27.6.69
P.NAMUR-PL. ROGIER 102		NAAMSE P. - ROGIER PL.	(K)
PL. DUCHESSE - MIDI		HERTOGINPL. - ZUID	
MIDI		ZUID	2.4.68 - 1-9-70
P.NAMUR-PL.ROGIER 102		NAAMSE P.-ROGIER PL.	(K)
PL. DUCHESSE		HERTOGIN PL.	
PL. YSER	102	IJZER PL.	29.6.68 - 2.9.68
PL. DUCHESSE		HERTOGIN PL.	(8251,8252 en 8253)
MIDI		ZUID	2.9.70 - 18.8.74
P.NAMUR -PL.ROGIER 102		NAAMSE P.- ROGIERPL.	(K)
PL. DUCHESSE		HERTOGIN PL.	
MIDI		ZUID	2.9.70 - 18.8.74
P.NAMUR-PL-ROGIER 102		NAAMSE P.-ROGIER PL.	(K)
PL.YSER		IJZER PL.	
PL. MENNEKENS		MENNEKENS PL.	19.8.74 - 25.10.82
(T)LIGNE 2 (T) 102		(T) LIJN 2(T)	
P. HAL- MIDI		HALLE P.-ZUID	
PL. D U C H E S S E		H I E R T O G I N P L.	19.8.74 - 25.10.82
(T) LIGNE 2 (T) 102		(T) LIJN 2 (T)	
P. HAL - MIDI		HALLE P. -ZUID	

Alle hierboven genoemde films en koersborden waren rood-geel-rood, met uitzondering van de laatste twee, die waren rood - wit - rood. Een aantal feiten en gebeurtenissen van lijn 102 lopen parallel met deze van lijn 103. Het verdient aanbeveling de bijdragen van deze lijn, vroeger verschenen in VeBOV-Koerier, even te herlezen.

Brussel, Rogierplein,
2 dec.1967, mw 1137
Mw 1137 in dienst
op lijn 102,rijdend naar
Edingenstr. en Zuidsta-
tion, via Ropsy-Chaudron-
laan.

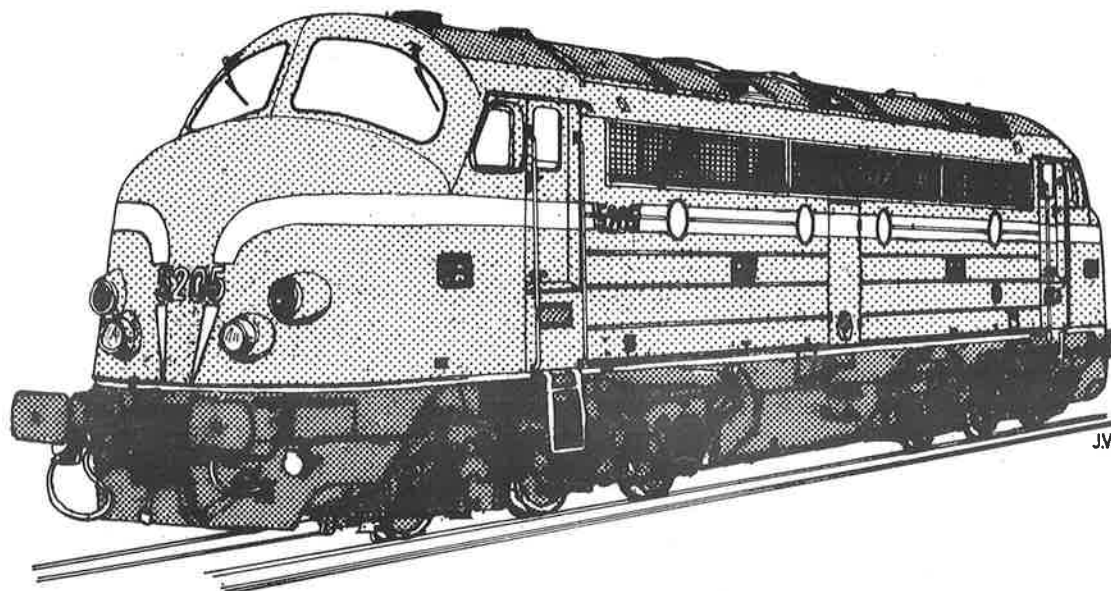


Brussel-Madouplein,
24 april 1968,
Mw 1512 van lijn 102,
rijdend naar Rogierplein
Hertoginplein-Ninoofse-
steenweg en Zuidstation.



St-Jans-Molenbeek,
Jozef Baecklaan,
25 oktober 1975.
PCC 7128 op lijn 102,
op weg naar het
Jef Mennekensplein.
Foto's:Eigen Baan.





Aktuele berichten :

00 : Naarmate er verdere lijnen geëlektrificeerd worden, krijgt ook men meer onderhoudswerkplaatsen voor elektrische stellingen.

Op 1 juni jl. kwam dan een voorlopig laatste aanpassing en kreeg Hasselt het onderhoud van de stellingen 185 tot 210 toegewezen.

Op dat ogenblik hadden we de volgende verdeling van elektrische stellingen :

010 tot 049	Schaarbeek (werkplaats dieseltraktie)
051 tot 128	Kinkempois
129 tot 150	Haine-St-Pierre
151 tot 184	Kinkempois
185 tot 210	Hasselt
211 tot 233	Ronet
234 tot 250	Stockem
251 tot 270	Kinkempois

Ook de inzet wordt nu meer en meer gekoncentreerd rond de onderhoudswerkplaats zelf, zodat het inzetgebied nu sterker beperkt wordt.

03 : Voor deze stellingen werd de volgende beurtregeling opgesteld, waarbij steeds met groepen van 5 à 6 stellingen gerekend wordt :

Groep 1	N67 : FBMZ - los - LK - 907 - LL - 963 - FBK/FKK - 918 R67 : LL - 957 - FBK/FKK - 913 - LL - 968 FBK/FKK
Groep 2	N67 : LL - 957 - FBK/FKK - 913 - LL - 968 - FBL/FKK R6 : FBK/FKK - 911 - Lxgb - 967 - FBK/FKK - 922 - LL R7 : reserve
Groep 3	N67 : FBK/FKK - 909 - LL - 965 - FBK/FKK - 920 - Lxgb R6 : reserve R7 : LL - los - LJ - 961 - FBK/FKK - 916 - LJ - los - LL
Groep 4	N67 : LL - 958 - FBK/FKK - 914/915 - LL - 970 - FBK/FKK R6 : LL - 957 - FBK/FKK - 912 - LJ - 965 - FBK/FKK - 920 - Lxgb - los - LL R7 : LL - 960 - FBK/FKK - 915 - LJ - 969 - FBK/FKK
Groep 5	N67 : FBN - 955 - FBK/FKK - 910 - Lxgb - 966 - FBK/FKK - 921 - LL R6 : LL - los - LJ - 963 - FBK/FKK - 918 - LL R7 : LL - los - Lxgb - 958 - FBK/FKK - 914 - LL

03 :	Groep 6	N67	: LL - 960 - FBK/FKK - 916 - LL - los - LXBG - 971 - FBMZ
		R6	: LL - 958 - FBK/FKK - 913 - LL - 970 - FBK/FKK
		R7	: LL - los - Lxbg - 967 - FBK/FKK - 922 - LL

FBK : blankenberge, FKK : Knokke, LL : Aarlen, Lxbg : Luxemburg,
LK : Kortrijk, FBN : Brussel-noord, FBMZ : Brussel-zuid, LJ : Jemelle

05 : Onderhoud van deze stellen wordt verzekerd te :

06 :	502 tot 539		oostende
	595 tot 600	SABENA	Schaarbeek (werkplaats dieseltraktie)
	601 tot 664		Stockem
	665 tot 676		Schaarbeek (werkplaats elektr. traktie)
	677 tot 706		Oostende
	707 tot 730		Kinkempois
	731 tot 782		Oostende

20 : Inmiddels kwamen weer 2 verdere lokomotieven gereed en intussen kunnen de drie eerder vermelde reeksen weer volledig gereden worden en staan er gemiddeld 18 lokomotieven in dienst.

23 : Door de gunstige wending met de inzet van de reeks 20, kwamen er te ronet verschillende lokomotieven reeks 23 vrij. Inmiddels hebben deze lokomotieven enkele diensten te Luik overgenomen

Anderzijds verwacht men tegen de nieuwe dienstregeling in september een uitgebreidere dienst vanuit Luik en Leuven, zodat de laatste diesелgesleepte goederentreinen van de lijn 36 zouden verdwijnen.

Begin volgend jaar zou ook de reeks van Antwerpen-schijnpoort uitgebreid worden en zouden er enkele goederendiensten naar Kinkempois over Lier - Diest - Hasselt - Visé van de reeksen 51 en 55 overgenomen worden.

26 : De 2613 was betrokken bij het ongeluk te Halle en werd betrekkelijk zwaar berschadigd. Inmiddels werd deze machine voor heropbouw naar Salzannes overgebracht.

27 : Door de vele uitschakelingen, die er om onverklaarbare redenen bij deze machines optreden, moet ze tot nader bericht steeds in dubbele traktie rijden. Hierbij moeten de onderlinge verbindingen aangelegd zijn en moet elke lok met de panto tegen de draad rijden.

Hierdoor kunnen er gemiddeld slechts 2 à 3 plandagen met deze reeks gereden worden.

29 : Ondanks een overschot aan lokomotieven reeks 23, wordt de reeks van de machines 29 goed aangehouden en zijn er steeds 5 machines in dienst.

Deze machines voldoen anderzijds zo goed, dat ze zelfs zeer zelden Ronet-(stelplaats) aandoen voor herstelling.

46 : Bij indienststelling van het IC-plan, vindt men bij de NMBS geen geschikte inzet meer voor deze stellen. Hierdoor moet men rekening houden met een buitendienststelling vanaf 1984-85. Trouwens nu al staan er al verschillende stellen - die onlangs nog gemoderniseerd werden - als netreserve.

Grote reden van deze vermindering in dienst is het afschaffen van diverse lokale treinen en het capaciteitsgebrek van deze stellen tijdens de spitsuren.

49 : De 4906 werd nu definitief op reserve gesteld en de diensten worden nu gereden door de reeks 43 van Montzen. Ook een eventuele afgifte aan Antwerpen of een ombouw tot bovenleidingswagen werd nog niet beslist. Ook de ombouw van de 4901 en 4911 werd nu terug uitgesteld.

- 53 : Als volgende omgebouwde 53-er is de 5304 begin september op de sporen verschenen. Nog dit jaar ondergaan de 5302, de 5307 en de 5205 een verjongingskuur
- 55 : Belangrijke wijzigingen zijn er opgetreden in de reeksen van de 55-ers :
- Kinkempois : de het overnemen van enkele diensten Kinkempois-Antwerpen door de elektrische traktie, rijden de machines van Kinkempois nu versterkt diensten naar Jemelle. Hierdoor komen ze opnieuw - zoals enkele jaren geleden - regelmatig met personentreinen in Luik-Guillemins.
 - Jemelle : de reeks van Jemelle werd volledig veranderd en er rijden nu gemiddeld drie 55-ers van Jemelle bestuurd door machinisten van Kinkempois. Opvallend is wel dat het hier voornamelijk gaat om goederentreinen.
- Als voornaamste nieuwigheid krijgen we hier de dienst naar Ronet met de bediening van het kalkbedrijf te Marche-les-Dames. Deze dag ziet er als volgt uit :
- NK - (6.55) - 54702 - (8.18) - FEO - (8.50) - 66503 - 9.12 - Marche-les-Dames - (9.54) - los - (11.39) - NK - (14.00) - los - 15.16 - Marche-les-Dames - (16.30) - 66546 - (16.58) - FEO - (17.39) - Los - (17.57) - Marche-les-Dames - (18.39) - 47552 - (21.10) - NK
- NK = Kinkempois, FEO = Ronet
- Verder bedienen deze blauwe 55-ers ook Montzen (R6 - 6.51/8.42) en Hasselt (N67 - 0.07/0.16) voor goederentreinen.
- Ter vervanging van deze 55-ers rijdt de 5403 van Ronet dan weer in de reeks van Jemelle en is zodoende o.a. te Liers en zelfs te Hasselt te zien.
- 59 : Voor de nieuwe dienstregeling zijn de diensten van de reeks 59 nog onveranderd gebleven en zetten Antwerpen, Merelbeke en Haine-St-Pierre nog steeds een gelijk blijvend aantal 59-ers in en heeft men nog steeds dezelfde bestemmingen.

Verder kreeg de 5926 van Antwerpen-dam een volledige revisie (GR) en nog dit jaar gaat ook de 5947 nog naar Salzinnes. Daartegenover staat echter het feit dat Salzinnes de aldaar afgestelde machines 5908 en 5915 tijdens de zomermaanden afgebroeken hebben.

- 60 : Ook voor deze machines bleef de toestand praktisch ongewijzigd en worden nog steeds evenveel machines gebruikt. Nochtans ondergaan deze machines geen revisies meer.

Dit was trouwens ook de reden van het verdwijnen van de machines 6084 en 6103.

Hier de levensloop van beide lokomotieven :

6084 (vroeger 210.084)

Bouwers :	A.B.R. , Cockerill en CW Salzinnes
Fabrieksnummer :	4115
Levering :	29/10/65
Stelplaatsen :	
Kinkempois	29/10/65 tot 16/11/65
Hasselt	16/11/65 tot 21/01/76
Merelbeke	21/01/76 tot 02/02/76 (in leen)
Hasselt	02/02/76 tot 01/07/82
Buiten dienst :	01/07/82 (PV 21 van CW FAZ)

60 : Voor de 6103 hebben we :

6103 (voorheen 210.203)

Bouwers	A.B.R. , Cockerill , CW Salzannes
Fabrieksnummer	4123
Levering :	27/01/66
Stelplaatsen :	
Merelbeke	27/01/66 tot 01/07/82
Buiten dienst :	01/07/82 (PV 20 van CW FAZ)

Ook de omgebouwde 6005 rijdt nog steeds zijn goederendiensten tussen Zeebrugge en Antwerpen volgens de onderstaande reeks :

DAG	RITDAG	AFST.	UUR	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	
1	N67				22931				FKR		59220	FNZG FNND	52900			FKR							LZR	4531	FKR		FNDS

FKR : Merelbeke, FNZG : Antwerpen-schijnpoort, FNND : Antwerpen-noord, FNDS : Antwerpen-dokken, LZR : Zeebrugge

Op 13 juli - de dag van het ongeluk te Aalter - reed de 6005 + 2341 + M4-rijtuigen de omleidingsroute over Lichtervelde.

Om dezelfde reden had men ook een trein bestaande uit de 6085 + 6075 + 2710 + 2711 + M4-rijtuigen.

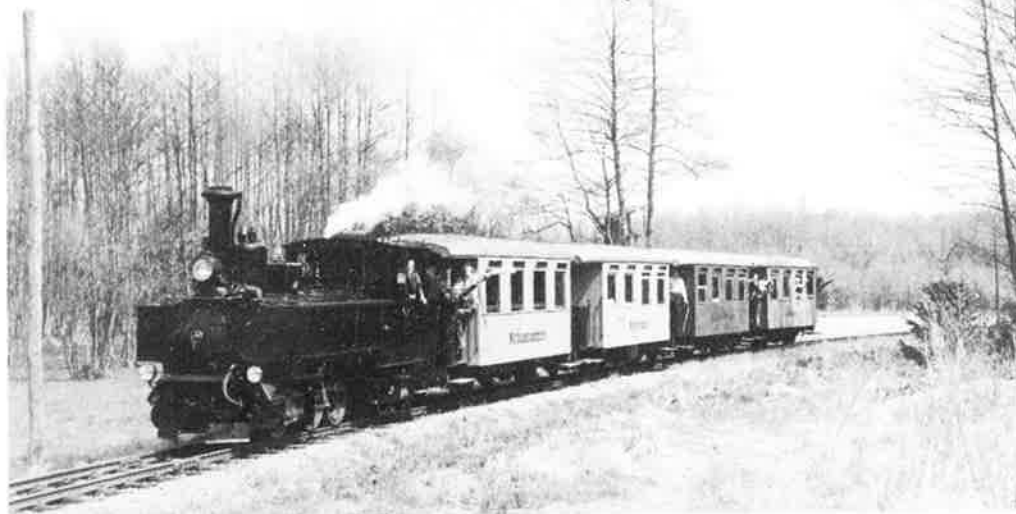
64 : Na de 6404 ging op 01/07/82 ook de 6402 de weg van het oud ijzer op. Deze lokomotief werd nog dezelfde maand naar Salzannes afgevoerd voor afbraak. Zijn levensloop is :

Bouwer :	A.B.R. te Familleureux
Leveringsdatum :	12/05/1963
Stelplaatsen :	
Schaarbeek :	12/05/63 tot 03/02/66
Hasselt :	03/02/66 tot 01/07/82
Buiten dienst :	01/07/82 (PV 22 van CW FAZ)

Anderzijds was de 6403 - wegens de verschillende schooltreinen - op woensdag 1 september 1982 op pad en reed op die dag tweemaal naar Tongeren. Ook gedurende de volgende dagen was deze machine sporadisch in dienst.

65 : Voor deze machines werd de volgende reeks opgesteld :

DAG	RITDAG	AFST.	UUR	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
1	N67			33999		FKR	△		FHS		2282	FLV	2208	FHS MZD	FKGkh	GWI	FKGF			GMM				FKR		59401
2	N67					FHS				63538	LML	63537		LMP						Hamont LNP		FHS		* 73507		53900
3	N67			FIZ	FKR		59300		FHS		63504	LTD	63504(-HIR)	LTD		63520	FHS			54111	GMM			54311		FHS
4	N67					FHS					GWI	73543	GWI	33530	GWI	73528	FK6F	63508	GWI	63508	FHS					FHS



Stainzer Flacherlzug in 1976. Foto:W.Frittum - 8850 - A - Murau.

1. Statistiek :

a. Leveringen :

322	BN Brugge	-	Schaarbeek	03/09/1982
323	BN Brugge	-	Schaarbeek	09/09/1982
2721	BN Nijvel	-	Brussel-zuid	24/08/1982
2722	BN Nijvel	-	Brussel-zuid	07/09/1982
2723	BN Nijvel	-	Brussel-zuid	17/09/1982

b. Stelplaatswijzigingen :

5501	Kinkempois	-	Jemelle	01/10/1982
5502	Montzen	-	Jemelle	01/10/1982
5503	Montzen	-	Jemelle	01/10/1982
5504	Montzen	-	Jemelle	01/10/1982
5505	Jemelle	-	Kinkempois	01/10/1982
5506	Kinkempois	-	Jemelle	01/10/1982
5507	Kinkempois	-	Jemelle	01/10/1982
5508	Kinkempois	-	Jemelle	01/10/1982
5510	Jemelle	-	Kinkempois	01/10/1982
5515	Jemelle	-	Kinkempois	01/10/1982
5523	Jemelle	-	Kinkempois	01/10/1982
5529	Jemelle	-	Kinkempois	01/10/1982
5540	Jemelle	-	Kinkempois	01/10/1982
5542	Jemelle	-	Kinkempois	01/10/1982

c. Buitendienststelling :

7213	Antwerpen-dam	uit geschriften op 01/09/1982 (PV nr 23 van CW Salzannes) sloping door CW Salzannes
------	---------------	---

2. Aktuele berichten :

00 : Bij de ingang van de nieuwe dienstregeling op 26/09/1982 traden er geen wijzigingen op in de inzet van de klassieke stellen. Voor de beurtregeling van mei 1983 zijn de volgende aanpassingen voorzien

- overname van de dieseldiensten voor het omnibusverkeer op de verbinding Hasselt-Leuven
- opname van de elektrische dienst tussen Mechelen en Gent (dit volgens de bestaande uurregeling)
- overname van de laatste dieseldiensten tussen Brussel en Dendermonde

- 03 : Vanaf eind september kwam dan eindelijk ook de tweede groep van 5 stellen in dienst en een derde groep zou eind oktober in dienst komen.

Hierdoor zouden dan al een groot gedeelte van de diensten op de verbinding Kust-Luxemburg op deze nieuwe stellen overgaan.

- 18 : Begin oktober kwam nu ook de 1805 uit revisie te Salzannes : deze machine kreeg hierbij verschillende wijzigingen. Dit zijn onder meer vernieuwde koplampen (van het type die ook bij de reeks 27 gebruikt worden) en de aanduidingen in de grijze band bovenaan.

De diensten van deze reeks ondergaan geen wijzigingen, wel zijn ze ook regelmatig te zien in de diensten van de reeks 15 op de verbinding Luik-Parijs.

- 20 : Begin oktober waren er al 22 lokomotieven van deze reeks omgebouwd en deze machines voldoen nog steeds goed. Hierdoor kunnen de voorgestelde diensten goed aangehouden worden. Gevolg hiervan is het ter beschikking komen van enkele machines reeks 23.

- 22 : Ook al enkele lokomotieven van deze reeks kregen bij hun revisie de nieuwe koplampversie ingebouwd.

- 27 : In de reeks van Luik rijden er gemiddeld 4 à 5 machines, waarbij praktisch de opgestelde reeks kan aangehouden worden. Verder mogen ze ook weer alleen rijden.

Verder werd er ook te Antwerpen gestart met de personeelsopleiding en vanaf eind september zouden er dan 3 à 4 machines moeten rijden in de reeks van de 23-ers. Inzet gebeurt dan vooral in goederendiensten naar Ronet en Monceau.

- 29 : Door het vrijkomen van een aantal 23-ers, konden deze oude machines voor het grootste gedeelte verdrongen worden : zo vielen de diensten van en naar Feluy volledig weg en rijden ze ook geen treinen meer naar Jeumont. De laatste diensten verzekeren ze voornamelijk op de verbinding naar Schaarbeek en Antwerpen enerzijds en naar Ronet anderzijds.

Na eind september waren er gemiddeld maar 2 machines in dienst, en ook deze laatste diensten zouden tegen het einde van het jaar verdwijnen. In mei 1983 is het dan volledig gedaan voor deze reeks te Monceau. Nu al staan er gemiddeld 2 à 3 lokomotieven afgesteld te Ronet.

Vermelden we echter wel dat de 2911 (Brussel-zuid), 2912 (Oostende) en 2920 (Schaarbeek-Mechelen) in dienst blijven.

- 51 : De 5166 kreeg de eer om de speciale trein Antwerpen-Mariembourg (ter gelegenheid van het spoorfestival) te slepen. De verhoopte inzet van een 59-er kon niet doorgaan, door het feit dat de aslast voor sommige baanvakken van de lijn 132 te hoog was.

Voor de overige stelplaatsen is er geen wijziging in de diensten van deze reeks op te tekenen.

- 55 : Zoals men uit de statistiek kan afleiden is er een belangrijke wijziging opgetreden in de stationering van deze machines :

Jemelle gaf al zijn - voor elektrische treinverwarming omgebouwde - lokomotieven aan Kinkempois af. Deze stelplaats zet

55 : nu 3 van deze machines in op de verbinding Maastricht-Luik-Gouvy-Luxemburg. Hier vervangen ze gedeeltelijk de Luxemburgse reeks 1800 en sluiten ze het gebruik van de generatorwagens uit. De besturing bebeurt voor het grootste gedeelte in handen van de Luxemburgse bestuurders.

De andere machines komen tot inzet in de gewone reeks en slepen vooral goederentreinen met als eindpunten Jeumont, Antwerpen, Zolder, Visé-Montzen en Ronet.

De diensten Liers-Luik-Jemelle komen terug in handen van de niet omgebouwde 55-ers. Deze machines (de 5501-5504 en 5506-5508) kwamen over vanuit Kinkempois en Montzen.

Montzen anderzijds kreeg enkele machines vanuit Kinkempois, doch zag ook enkele diensten overgaan naar bestuurders van Kinkempois.

Prognoses voor de toekomst van deze reeks zijn :

- eind 1982 : overgave van alle diensten op de lijn 36 aan elektrische machines van Antwerpen-schijnpoort en Leuven.
- mei 1983 : overgave van enkele diensten Kinkempois-Antwerpen over Visé, Hasselt en Aarschot. Overname van diensten van de reeks 54 naar Ronet en Jeumont.
- sept. 1983 : overname van de diensten van de reeks 60 van Kinkempois.

59 : ondanks het feit dat het einde van deze reeks voor de komende jaren gepland is, kreeg de 5926 van Antwerpen nogmaals een grote herstelling en kreeg hierbij opnieuw een afwijkende schildering (de zoveelste) : de groene band op de zijflanken werd hierbij eens te meer versmald.

60 : deze reeks krijgt - zoals reeds gemeld - geen grote herstellingen meer. Wel staan er nog enkele machines -o.m. de 6007 en 6025 - te Salzannes voor een tussenzijdse revisie. Deze wordt wel nog toegepast als de algemene toestand van de machines nog bevredigend is.

De planning voor deze machines voorziet :

- vanaf mei 1983 : geleidelijke afbouw van de diensten te Ronet Deze worden overgenomen door de reeks 52/54.
- vanaf juni 1983 : afbouw van het effectief van Merelbeke door de elektrifikatie van de verbinding Gent-Mechelen.
- vanaf zomer 1983 : afbouw van de diensten van Hasselt door het elektrisch rijden van de omnibustreinen naar Leuven en Tongeren.
- vanaf september 1983 : afbouw van de diensten van Kinkempois (overname door de reeks 55)

Voor 1983 voorziet men een buitendienststelling van een 15-tal machines reeks 60/61. De volgende jaren verdwijnen er jaarlijks een 20 tot 25 machines van de sporen.

64 : Door een tekort aan machines te Hasselt, zijn de 64-ers vanaf september opnieuw geregeld in dienst in diverse reeksen. Gewoonlijk rijden ze reservediensten en kwamen ze al tot inzet naar Leuven, Tongeren, Waterschei en zelf Montzen. Ingezet worden de 6401, 6405 en 6406. De 6403 staat nog steeds afgesteld.

64 : De definitieve buitendienststelling van deze reeks is nu voorzien voor mei 1983.

65 : De ombouw van deze reeks is voorlopig stopgezet, dit door het feit dat het bedienen van deze lokomotieven op de bochtrijke lijnen in de Antwerpse haven voor moeilijkheden zorgt. Het frekwent verwisselen van bestuurderspost en het gebrek van een besturing rechts bemoeilijkt de dienst.

De 4 overgebleven machines blijven dus tot nader order te Hasselt, waarbij de dienst ook na 26 september ongewijzigd doorlopen. Vanaf mei 1983 zouden ze de reeksen 60 en 64 aflossen.

71 : Zowel de 7101 als de 7103 staan nu te Salzannes voor de ombouw van de stuurposten. Tegen het einde van het jaar zouden de drie machines opnieuw te Antwerpen moeten verschijnen.

72 : Door de moeilijkheden met de reeks 75 te Antwerpen, kreeg deze reeks nu opnieuw uitstel van buitendienststelling. Volgens de laatste planning zouden ze nog steeds tot in 1985 in dienst blijven. Maar op dit ogenblik werd er nog geen wisseloplossing gevonden voor de diensten op stocatra. Nieuwe testen zouden begin 1983 opnieuw doorgevoerd worden.

74 : Voor deze reeks werd opnieuw een reeks met lokale goederentreinen opgesteld, nu opnieuw met diensten naar Herentals, Duffel en Mol.

Nochtans wordt deze reeks nu weer sterker ingezet in de rangeer- en sleepdienst in de Antwerpse haven.

84 : Door het verminderen van de activiteit op het gebied van spoorwerken en elektrifikaties, is de inzet van deze machines voor baantreinen ook sterk gedaald.

Alleen Kortrijk en Haine-St-Pierre zetten hun machines nog regelmatig in voor deze diensten. De inzet vanuit Hasselt voor deze diensten is praktisch tot nul herleid en ook Montzen - elektrifikatie van de lijn 24 - zet ze slechts zelden in.

Anderzijds valt binnenkort een in het oog springende dienst van de machines van Muizen weg : de rit doorheen de stad Mechelen naar de stapelplaats en het keerdok wordt in het begin van 1983 opgeheven.

- Intercity-diensten :

Door de inspraak van de diverse diensten zijn er verschillende wijzigingen opgetreden in de VK 64 beschreven diensten :

- nieuwe intercity-dienst :

Luik-Rivage-Gouvy-Luxemburg/Bastenaken-Libramont-Bertrix-Dinant

Deze dienst omvat om de twee uur een dienst naar Luxemburg, het andere uur rijdt deze trein doorheen de Ardennen naar Dinant, met echter slechts beperkte stopplaatsen.

IR 12 : deze dienst wordt beperkt tot Verviers. De dienst Verviers-Eupen wordt een omnibusdienst.

De eerste fase van de IC-dienst zou moeten ingaan in mei 1984 (hierbij zouden nog verschillende diensten dieselgesleept worden). In mei 1987 zou de definitieve toestand intreden.

- Museumlijnen :

CFV3V Traditiegetrouw sloot de CFV3V op 25 en 26 september afgesloten. Dit jaar werd opnieuw veel nadruk gelegd op de stoomtraktie en waren er 5 stoomlokomotieven onder druk. De ADO7, ADO9, MF73 en CA 04 sleepten de treinen. De DG22 met staande ketel deed de rangeringen te Treignes. Verder waren er 3 dieselstellen op pad.

Opmerkelijke vernieuwing was echter het rijden met een goederentrein, bestaande uit 4 wagen, waaronder een kraanwagen.

Verder schafte de CFV3V twee R-rijtuigen aan, terwijl hun effectief ook aangroeide met enkele GCI-rijtuigen en enkele goederenwagens.

Voor 1983 wordt de restauratie van de ADO8 (ex-Andre-Dumont Mijn te Waterschei) en een SACM (een vierassige lokomotief afkomstig uit Duitsland) in het vooruitzicht gesteld.

TTZ : Op 28 en 29 augustus werd het eerste seizoen van de TTZ te Zolder afgesloten. Er werd gereden met lokomotief 3 "Simone" en diesellokomotief D2 (ex-KS Zolder).

Juist op tijd kwam het zesde rijtuig aan : het betreft een BD-rijtuig type L nr 39015.

Verder was er een tentoonstelling van het rollend materieel van de K.S. Zolder, met zowel normaal- als smalspoormaterieel.

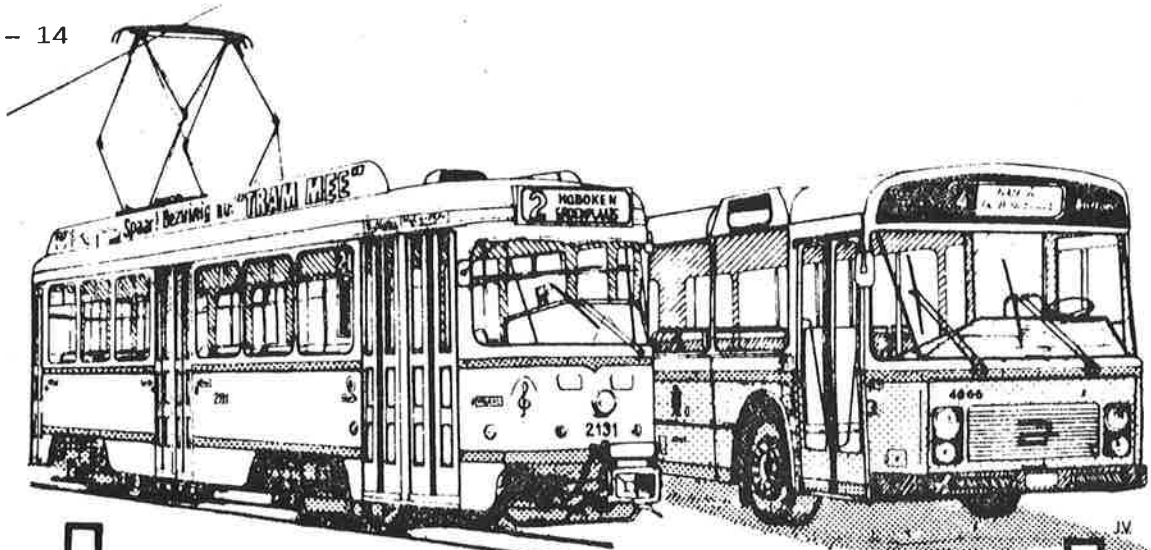
Intussen kwamen ook de 3 aangekochte R-rijtuigen te Zolder aan: het betreft de nrs 62411, 62412 (B-rijtuigen) en 68404 (AD-rijtuig).

Voor het seizoen 1983 wordt de restauratie van lokomotief 4 "Nestor" (ex-Tessengerlo-chemie) en 2 (ex-Olen) aangevat. Verder is ook de aankoop van een 5de stoomlokomotief bij Focquet te Vilvoorde een feit geworden.

MSTB : De derde museumspoorlijn op normaalspoor - de MSTB te Vilvoorde - sloot haar seizoen af zonder festiviteiten. Wel werd de restauratie van de lokomotief St-Leonard aangevat.

Foto hieronder: Hle 2905 in dubbeltraktie met ertstrein te Obaix-Buzet. Sept. '79. Foto: Th. Heylen.





trampost

OM EN BIJ DE BEDRIJVEN . . .



* In het rood geschilderd kwamen volgende rijtuigen op de weg: 2102, 2103, 2104, 2105 en 2106. De herschildering gebeurt nu vlugger, omdat de rijtuigen vanaf 2101 al van een Schärffenberg-koppeling voorzien waren sedert hun aflevering. De 2064, ex-bloementram is eveneens in het rood in dienst gekomen.

* Een novum mag de 2121 wel genoemd worden: hij kwam in het grijs geschilderd in dienst op lijn 2, op 5 november 1982, bij gelegenheid van de Boekenbeurs in Antwerpen. Grijs? Nu ja, de ondergrond is muizegrijs, en onder de dakroning loopt een oranje band rondom het rijtuig. Onder de vensters is hij beschilderd met talrijke figuren uit stripverhalen, o.a. Suske en Wiske, Kuifje, Nero, Asterix, Sloeberke, en talrijke andere figuren uit vele tekenverhalen. Origineel en alleszins opvallend. Het ziet er naar uit dat de 2121 langer zal rijden dan destijds de kindertekeningen. Dit rijtuig hoort thuis in stp. Groenenhoek, en zal dus nu te zien zijn op de lijnen 8, 10, 11 en 15.

* Sedert 13 september zijn grote wegeniswerken in uitvoering op lijn 24, tussen het Mestputteke en Silsburg. De Herentalsebaan wordt daar volledig opgebroken, en de tramsporen verwijderd, om geheel nieuwe rioolbuizen te plaatsen. Een stuk is reeds negenog terug gereed, tramsporen inkluis, tussen het Mestputteke en de Waterbaan. Op dat stuk zijn de tramsporen echter meer naar het midden van de weg gebracht, zodat de tram nu ook fietsers kan voorbijrijden, en deze weggebruikers een ruimere plaats krijgen toebedeeld dan tot nu toe het geval is geweest. De uitvoering van deze werken is gepland over twee jaar. Voor deze periode is lijn 24 bijna niet meer te zien. Er rijden bussen tussen het Silsburg en het Rooseveltplein. De tram rijdt nu tussen het Centraalstation en de Grens-Kiel, terwijl lijn 12 voor die tijd verlengd - en versterkt - is naar het Schoonselhof. De reizigers tussen Silsburg en Centraalstation mogen met hun MIVA-tramkaart eveneens gebruik maken van NMVB-lijn 42. Op deze lijn worden overstapkaartjes op

het MIVA-net afgeleverd. Deze regeling is niettemin aanleiding geworden tot zeer veel klachten, want de bussen van lijn 42 hebben veel minder halten dan lijn 24, die zoals gezegd op het traject Silsburg-CS met bussen gereden wordt. Iedereen wil echter dezelfde regeling als destijds met lijn 10, nl. trams van lijn 24 van Schoonselhof naar Borgerhout-Engelselei, waar tram en bus naast elkaar kunnen staan, wat het overstappen minder omslachtig maakt, en de hinder die daaruit voortspruit, tot een minimum wordt herleid. De MIVA beweert echter de toegepaste oplossing gekozen te hebben, omdat ze de meest economische is. Veel reizigers staan daardoor echter letterlijk en figuurlijk in de kou.

* Goed nieuws is er echter ook te melden voor lijn 24. Er is voorgesteld het eindpunt Silsburg zowat 360 m. te verplaatsen, in de richting Wommelgem. Dat voorstel vindt bijval op Verkeerswezen, en het is nu te hopen dat de Regionale Kommissie het meteen ter behandeling neemt en goedkeurt, om geen tijd te verliezen. Dan zouden de werken ineens kunnen worden uitgevoerd met de riool- en spoorvernieuwingen die nu in uitvoering zijn.

* De MIVA-bussen hebben nieuwe én gekleurde films gekregen. Vanaf de eerste dag waren er al gunstige reacties, maar ook kritiek. De gebruikte letters voor de bestemmingsfilm zijn kleiner dan vroeger. Dat wordt dan echter weer vergoed door de toegepaste kleuren. Op deze kleuren en teksten komen wij evenwel een volgende keer terug. Aan lijn 18 werd paars als kleur toegekend (de tram had blauw - rood), maar de analogie met lijn 24 leidt, nu in Borgerhout ook lijn 24 met bussen wordt gereden, die eveneens een paarse film hebben, tot begrijpelijke vergissingen. Ook als de tram terugkomt zal die hinder enigszins blijven bestaan. Jammer. Aan lijn 1 is rood toegekend, en dat leidt op de Frankrijklei, Britse- en Amerikalei tot gelijkaardige en te voorziene vergissingen, die zich hier met lijn 12 zullen voordoen.



* Tijdens de nacht van 23-24 juni is de rijdraad vernieuwd tussen de Rozemarijnbrug en de Martelaarslaan, boven het spoor richting St-Pietersstation. Op het spoor richting Gentbrugge gebeurde dat op 1 juli, ten bate van de lijnen 10, 21 en 22.

* Lijn 1 kreeg nieuwe halteborden op 25 juni.

* PCC 36 heeft in juli (de 1^o maal op 19.7) als theatertram gereden op lijn 4. Dat gebeurde in het raam van de Gentse feesten. Twee acteurs brachten een kort toneelstukje. Tot 26 juli reed het rijtuig elke namiddag twee slagen op lijn 4, tussen het station en de Korenmarkt. De tram was met luidsprekers uitgerust, en er werden 40 reizigers per rit toegelaten. Het werd een succes bij de Gentse bevolking! Juist omwille van die Gentse feesten werden de tramlijnen 1 en 4 tijdens die week elke dag vanaf 14 uur onderbroken op de Korenmarkt. De diensten werden toen als volgt gereden: Lijn 1: tussen Moskou en Korenmarkt, en aan de andere kant tussen de Poperingestraat en het Gravensteen. Lijn 4: tussen St-Pietersstation en Korenmarkt enerzijds, en tussen Muidebrug en Gravensteen anderzijds, maar aan de Muidebrug werd dan overgegaan naar het station via lijn 10, en dan terug via lijnen 10 en 4 naar Muidebrug en 's Gravensteen. Bij vuurwerk werden na 23u.30 nog ekstra-ritten ingelegd.

* Tijdens de grote stroomonderbreking van 4 aug. stonden in Gent de tramlijnen stroomloos van 11u.07 tot 12u.50. Vervangingsbussen werden op alle lijnen ingezet. Deze stroomonderbreking deed zich over het ganse land voor.

* Met ingang van 1 sept.1982 zijn de buslijnen 85 en 86 opgeslorpt door de lijnen 70 en 71. De nieuwe lijn 70 rijdt nu tussen St-Amandsberg-Vogelzang, St-Pietersstation en Watersportbaan, terwijl de 71 het traject St-Amandsberg-Darsen, St-Pietersstation en St-Denijs-Westrem (Gemeenteplein) voor haar rekening neemt. Het traject St-Pietersstation - Zwijnaarde-Hutsepot is overgenomen door lijn 9, die hierdoor vernummerd is in 90. Om de 30' op wekdagen en om het uur op zaterdag (en niét op zondag!) verzekert deze

lijn de dienst tot Zwijnaarde-Gemeenteplein, wat een verlenging is ten opzichte van het vroegere eindpunt Hutsepot. Daartussen rijden normale dienstwagens op lijn 9, zoals vroeger. De lijnfilm van lijn 90 is volledig blauw met witte letters en cijfers; deze van lijn 9 is links wit en rechts blauw. Het eindpunt Gentbrugge-Heldenplein heeft zijn reeds vroeger toegekende nieuwe benaming MEERSEMDRIES nu op de film staan. Komende van de St-Lievensbrug richting Gentbrugge-Meersemdries, rijden de bussen nu langs de Burgemeester Crommenlaan om twee bijgevoegde halten te maken langs de Bellevue-wijk, vanwaar men terug rijdt naar de Hundelgemsesteenweg, het oude trajekt.

* Een onoplettende voetganger stak op 13 sept. om 10u.54 de vrije trambaan over op de Martelaarslaan. Hij had de aankomende tram niet bemerkt, en liep eronder. Nadien is hij aan de verwondingen overleden. De dienst was onderbroken tot 12u.50.

* Op 27 sept. deed zich op het wissel Vlaanderenstraat een ontsporing voor, doordat PCC 27, die te dicht volgde op de 16, onder dat rijtuig het wissel deed verspringen. Beide sporen waren gehinderd, en de hefkranaan van de MIVG kwam eraan te pas. Het ongeval was te wijten aan een defect in het blokkeercontact, dat dergelijke toestanden moet voorkomen.

* Op 4 oktober is bij de Liefkenbrug een reeds gebruikt overloopwissel geplaatst, met het oog op de verlenging van lijn 1 naar dat punt, dat voorlopig als eindpunt van lijn 1 gaat fungeren.

* met de vervanging van de halteplaten langsheen de buslijnen is begin gemaakt op 7 oktober 1982. De oude halteplaten zullen verkocht worden aan 100 fr. per stuk.

* Op 13 oktober raasde een windhoos over de Groentenmarkt. Een oude, grote wilde kastanjeboom overleefde het niet en smakte op het plein neer, temidden van de koopkraampjes. Spandraden van de luchtlijn kwamen hierdoor los, en de tramdienst moest onderbroken worden van 8u.48 tot 9u.45, waardoor de trams van de lijnen 1 en 4 werden opgejouwen op de Korenmarkt, en aan de andere kant tot het Gravensteen werden beperkt.

* Met ingang van 18 oktober is er een verandering gekomen in het trajekt van de nieuwe lijn 70. Komende van de Afsneelaan reed men eerst via de Aaigemstraat en de Albertlaan om bij het station te komen. Vooral tijdens de piekuren werd dit als tijdrovend ervaren, en men schafte het dus af. De Afsneelaan wordt nu geheel bereden, rechtstreeks tot op het Maria-Hendrika-plein. Lijn 71 rijdt nu vanaf het station via de Clementinalaan naar het Citadelpark i.p.v. via de St-Denijslaan, zoals vroeger.

* Op 19 oktober werd de luchtlijn op het net aangesloten tussen de Botestraat en de Liefkenbrug in Wondelgem. Het nieuwe trajekt tot bij de Liefkenbrug is door lijn 1 in dienst genomen op 30 oktober, dus twee maand na de verlenging tot de Botestraat. PCC 31 viel de eer te beurt het nieuwe stuk als eerste rijtuig te berijden. Om 12u.15 deed zich op het nieuwe trajekt al het eerste zware verkeersongeval voor. PCC 16 werd, komende van de nieuwe lijnsektie bij het door verkeerslichten beveiligde kruispunt van de Botestraat aangereden door een personenwagen. De klap was zo geweldig dat het rijtuig ontspoorde en op de vluchtheuvel van het verlaten eindpunt Botestraat, richting stad, geworpen werd. De auto is totaal vernield, en de inzittenden werden zwaar gekwetst. Tot omstreeks 14 uur werd de lijn ingekort tot de Botestraat. De trambestuurder moest door nuchtere toeschouwers beschermd worden tegen de toegestroomde en agressief geworden menigte. De te lange takken van een haag belemmerde het zicht op de verkeerslichten. Die haag werd terstond op bevel van de politie gesnoeid. Te laat de put gevuld als het kalf verdronken is. Voor de Allerheiligendienst op 1 nov. werd lijn 1 versterkt met PCC.22,24 en 26, die de "Kerkhofdienst" reden tussen Moskou en Poperingestraat.



N. M. V. B.

BUURTSPORWEGEN - AUTOBUSSEN.

Wij brengen U hier een overzicht van de materieelsverdeling-autobussen per groep, naar de toestand van 30 juni 1982. Het is de bedoeling, uitgaande van deze gegevens, geregeld de veranderingen die zich mogelijk voordoen, (nieuwe bussen en buitendienststellingen) te vermelden. Dank zij de NMVB kunnen wij deze beweging bijhouden. Bussen die reserve staan, en bv. enkel nog tijdens de spitsuren worden ingezet, worden niet vermeld, zodat de gepubliceerde lijsten enkel het besisbestand van de NMVB weergeven. Daarom zullen we spreken van "uit basisbestand, wat nog niet betekent " Uit Dienst" ! Wij danken alvast de NMVB-Direktie voor haar medewerking terzake.

Gebruikte afkortingen: VH = Van Hool; JH = Jonckheere; F = Fiat; D = DAF; C = Cummins; L = Leyland; M = Mercedes; MA = MAN, en V = Volvo.

ANTWERPEN:

27 VH-F ST 6/1: 3555 - 3561, 3592 - 3607, 3613 - 3615, 3624.
 43 VH-F 400 A1 6: 3625, 3722 - 3725, 3727 - 3732, 3750, 3751.
 3833 - 3849, 4004 - 4014, (voor NMBS-norm), 4054, 4055.
 10 VH-F 409 A1 6/2: 4189 - 4198.
 27 VH-D A1 119: 4375 - 4401.
 100 VH-D A1 119/2: 4506 - 4508, 4582 - 4601, 4623 - 4627, 4661 - 4685, 4687-88,
 4755 - 4789, 4815 - 4819, 4820 - 4824 (46 zit- en 36 stpl. i.p.v.40
 en 50)
 38 VH-D A 120/2A: 5356 - 5383, 5502 - 5511.
 23 VH-D A 120/3A: 5616 - 5638.
 28 VH-D A 120/4: 5796 - 5805, 5927 - 5944.
 32 VH-C AU 124: 4477 - 4499, 5076 - 5084.

OOST - VLAANDEREN:

10 VH-F ST 6: 3432, 3455, 3456, 3459, 3463, 3464, 3466, 3468, 3471, 3474.
 30 VH-F 409 A1 6: 3698, 3701 - 3720, 3773 - 3781.
 39 VH-F 409 A1 6/2: 4125 - 4138, 4146 - 4188.
 25 JH-L B 21: 5015 - 5039.
 10 VH-D A 120/2A: 5399 - 5408.
 15 JH-M M 31: 5715 - 5729.
 25 VH-MA AG 280: 5771 - 5795.
 25 VH-D A 120/4: 5816 - 5840; waarvan de 5840 over het hele land als Info-bus in gebruik is.

HENEGOUWEN - stp.JUMET.

3 VH-F ST 6/1: 3532, 3534, 3617.
 65 VH-F 409 A1 6: 3647 - 3666, 3801 - 3804, 3815 - 3819, 3878 - 3882, 3981-84, 4025 - 4051.
 11 VH-D AI 114: 4223 - 4233.
 49 VH-D AI 119/2: 4500 - 4505, 4539 - 4543, 4559-60, 4628 - 4641, 4698 - 4700, 4708 - 4726.
 10 VH-D A 120/2B: 5546 - 5555.
 27 VH-D A 120/3A: 5562 - 5575, 5676 - 5688.
 11 VH-MA A 120/3B: 5689 - 5699.

HENEGOUWEN - stp.EUGIES.

1 VH-F ST 6/1: 3519.
 17 VH-F 409 AI 6: 3900 - 3915, 4064.
 22 VH-D AI 114: 4201 - 4222.
 31 VH-D AI 119/2: 4520 - 4538, 4544 - 4548, 4701 - 4707.
 29 VH-D A 120: 5091 - 5119.
 20 VH-D A 120/2A: 5482 - 5501.
 10 VH-MA AG 280: 5756 - 5765.
 22 VH-D A 120/4: 5841 - 5862.

NAMEN - LUXEMBURG.

1 VH-F ST 6: 3436.
 15 VH-F ST 6/1: 3514 - 3517, 3536 - 3543, 3590, 3591, 3622.
 30 VH-F 409 AI 6: 3700, 3985 - 4003, en 4015 - 4024 (voor NMBS-norm).
 18 JH-V B 59: 4326 - 4360 (pare nummers).
 1818 VH-D AI 119: 4457 - 4474. (voor NMBS-norm);
 26 VH-D AI 119/2: 4509 - 4513, 4549 - 4558, 4621, 4622, 4689 - 4697.
 66 JH-V B 59/2: 4865 - 4884, 4895 - 4901, 4944 - 4948, 4950 - 4983.
 25 VH-D A 120: 5161 - 5173, 5246 - 5257.
 21 VH-D A 120/3A: 5576 - 5596.
 21 VH-D A 120/4: 5863 - 5883.
 10 VH-C AU 124: 4835 - 4841, 5085 - 5087.

LUIK:

1 VH-F ST 6: 3340.
 32 JH-V B59: 4325 - 4359 (onpare nummers) 4361 - 4374.
 4 VH-D AI 119: 4453 - 4456, (voor NMBS-norm).
 82 JH-V B 59/2: 4885 - 4894, 4902 - 4941, 4943, 4984 - 5014.
 31 VH-D A 120: 5120 - 5125, 5152 - 5160, 5287 - 5302.
 14 VH-D A 120/2A: 5409 - 5420, 5481, 5532.
 10 VH-D A 120/3A: 5606 - 5615.
 10 JH-M M 31: 5730 - 5739.
 5 VH-MA AG 280: 5766 - 5770.
 30 VH-D A 120/4: 5806 - 5815, 5907 - 5926.

BRABANT - BRUSSEL:

12 VH-F ST 6/1: 3577 - 3588.
 103 VH-F 409 AI 6: 3626 - 3646, 3672 - 3681, 3695 - 3697, 3800, 3805 - 3814, 3820 - 3832,
 3850 - 3864, 3930 - 3949, 4052-53, 4056 - 4063.
 52 VH-D AI 119/2: 4514 - 4519, 4602 - 4620, 4727, 4729 - 4754.
 97 VH-D A 120: 5090, 5126 - 5151, 5214 - 5230, 5303 - 5355.
 44 VH-D A 120/2A: 5458 - 5480, 5512 - 5531, 5545.
 16 VH-MA AG 280: 5740 - 5755.
 1 VH-F ST 6/2: 5999, = ex.3563.

BRABANT - LEUVEN:

23 VH-F 409 AI 6: 3865 - 3877, 3916 - 3925.
 52 VH-D AI 114: 4200, 4234 - 4284.
 13 VH-D AI 119: 4440 - 4452, voor NMBS-norm.
 48 VH-D A 120: 5194 - 5213, 5258 - 5277, 5279 - 5286.
 37 VH-D A 120/3A: 5639 - 5675.
 37 VH-C AU 124: 4475-76, 4825 - 4834, 4842 - 4864, 5088-89.

LIMBURG:

59 VH-F 409 AI 6: 3741 - 3749, 3752 - 3766, 3769 - 3772, 3950 - 3980.
 25 VH-F 409 AI 6/2: 4139 - 4163.
 38 VH-D AI 119: 4402 - 4439.
 65 VH-D AI 119/2: 4561 - 4581, 4642 - 4660, 4790 - 4814.
 20 VH-D A 120: 5174 - 5193.
 52 VH-D A 120/2A: 5384 - 5398, 5421 - 5457.
 15 VH-MA A 120/3B: 5700 - 5714.

WEST - VLAANDEREN:

1 VH-F ST 6/1:	3548.
101 VH-F 409 AI 6:	3667 - 3671, 3682 - 3694, 3699, 3734 - 3740, 3767-68, 3782 - 3799, 3883 - 3899, 3926 - 3929, 4065 - 4078, 4080 - 4099.
15 VH-D A 120:	5231 - 5245.
12 VH-D A 120/2A:	5533 - 5544.
9 VH-D A 120/3A:	5597 - 5605.
23 VH-D A 120/4:	5884 - 5906.
36 VH-C AU 124:	5040 - 5075.
3 VH-MA AU 138:	5556 - 5558.
3 JH-C M 28:	5559 - 5561.

De volgende bussen zijn voortijdig uit de dienst genomen, meestal door ongeval: 3721, 3726, 3733, 4079, 4199, 4686, 4728, 4942, 4949, 5278. Daarnaast ook de stadsbusjes 4100 - 4124, behalve de 4108, 4114, 4118, (zie VeKo 63), en de Luikse bussen 4285 - 4324, waarvan er misschien nog enkele in reserve staan.

Ten slotte dient nog gemeld dat een nieuwe reeks bussen, Fiat-Van Hool in aflevering is, genummerd 2000 - 2099. Op 4 oktober 1982 waren de 2001 en 2002 te Antwerpen in dienst. Wij komen hierop uiteraard nog terug. Uiterlijk zijn ze gelijk aan de vorige reeks, alleen is de filmkast vooraan veel groter, MAAR... deze filmkasten zijn door zwarte plakband teruggebracht tot het normale formaat....

NMVB - WEST-VLAANDEREN - TRAM:

In het tramstation van Oostende stonden op zaterdag 20 november de volgende rijtuigen voor sloping terzijde gesteld. Ze waren ontdaan van films en pantograaf, en van velen ontbraken reeds verschillende onderdelen, of waren de schakelkasten al weggenomen. Opgesteld in volgorde: 9534-9006 - 9027 - 9022 - 9007 - 9465 - 9540 - 9524 - 9445 - 9541 - 9010 - 9528 - 9017 - 9532-9026 - 9009 - 9539 - 9449 - 9536.

Vooraan stond de rangeerwagen 9115, maar die blijft nog in dienst. Aan de zijde van de straat stonden de nieuwe rijtuigen opgesteld. Wij noteerden: 6138 - 6109 - 6133 - 6143 6146 - 6117 - 6120, allen voor Henegouwen, en de kustrijtuigen: 6002 - 6006 - waarachter de Henegouwse 6102. Verder zagen wij nog in dienst: 6003 en 6009. Toen wij deze nummers hadden genoterd kwam daar aangereden: mw 9985 van de T10 met bw. 9944, 19211 en goederenwagen A 18116 in het geel geschilderd. De 9985 is de oorspronkelijke bw 19166, die nadien verbouwd werd tot motorwagen 9985, die in 1957 de 9817 werd, en die in 1976 de 9291 werd.

Hieronder een foto van ab 4294 op lijn 72 te Luik, gekiekt op de Place St Lambert, tijdens de zomer 1982. Zij werd genomen door Peter Meukens, die eveneens voor bovenstaande bijdrage zorgde.





VERENIGINGSNIEUWS,

ABONNEMENTEN OP TIJDSCHRIFTEN, DIE VIA VeBOV LOPEN.

VeBOV-leden die via onze vereniging geabonneerd zijn op **MODERN TRAMWAY** van de LRTL, kunnen hun bijdrage op dat blad via onze penningmeester overmaken. De verschuldigde bedragen zijn: MODERN TRAMWAY alléén: 625 fr.

MODERN TRAMWAY met de bijlage TRAMWAY REVIEW: 755 fr.

Wie ook in 1983 het tijdschrift **HET OPENBAAR VERVOER (P.Kiers)** verder wenst te ontvangen, kan dat eveneens verder bestellen via onze Penningmeester. Het verschuldigde bedrag voor het volgende jaar is vastgesteld op: 220 fr. In beide gevallen is het verschuldigde bedrag **DRINGEND** over te maken op rekening 412 - 6131001 - 97 van VeBOV - Antwerpen.

BELANGRIJK: In beide gevallen verdient het absolute aanbeveling de penningmeester van uw hernieuwing (en) schriftelijk op de hoogte te stellen, gezien het vér gevorderde tijdstip. Alvorens uw betaling ons bereikt kunnen enkele dagen verlopen, en de betalingen dienen ten laatste op 15 december toe te komen om voortzetting zonder onderbreking te verzekeren. U kan ook telefonisch uw abonnementsverlenging bevestigen bij de voorzitter, op nr.03 - 236.04.92, na 18 uur. Verwacht wordt in elk geval dat U dringend uw bevestiging overmaakt.

Abonnementen op **HET SPOOR** kunnen eveneens vernieuwd worden op dezelfde manier. Wij ontvingen geen prijsverandering, zodat wij aannemen dat de prijs behouden is gebleven op 200 fr. Niet te vergeten: op uw storting of overschrijving vermelden: **Hernieuwing abonnement op: (Titel van het gewenste tijdschrift).** Nieuwe abonnés kunnen op dezelfde manier handelen.

OVERLIJDEN.

Tijdens de eerste zes jaar van de VeBOV hebben wij geen enkel sterfgeval moeten melden. Tijdens het zevende jaar echter zijn er zes overlijdens geweest.

Ditmaal zijn wij erg geschokt door het afsterven van ons trouw lid:

de heer Ingenieur **JAN GOOVAERTS**, in leven Gewestelijk Directeur van de groep Antwerpen-Limburg van de NMVB. In het ledenregister stond hij opgetekend onder het nummer 200. Hij woonde in Hasselt, en hij was vaak aanwezig op de vergaderingen van de VeBOV in Zolder. Hij was een eenvoudig mens, die in stilte zijn taak vervulde, zonder veel stof te doen opwaaien. Zijn werk was er des te intensiever door. Hij is onverwacht overleden te Hasselt op 8 november 1982, op de leeftijd van 51 jaar. Wij kunnen ons moeilijk bij zijn heengaan neerleggen, en bieden zijn familie ons diep medeleven aan, en wensen haar veel sterkte bij dit onvermijdelijke gebeuren.

Enkele maanden geleden, overleed te Brussel, de heer **ETIENNE ARENS**. Hij was 45 jaar, en stond ingeschreven onder het nummer 388. Zijn overlijden raakte ons slechts bekend door het terugzenden van de laatste nummers van ons blad. Ook hier buigen wij het hoofd met allen die treuren om zijn heengaan. Hij was een rustig man, die steeds veel belangstelling heeft gehad voor onze VeBOV. Zijn vriendschap was eenvoudig en echt. Wij kunnen beide leden moeilijk vergeten...

VeBOV - VERGADERINGEN:

Antwerpen-Metropool: vrijdag 17 december, 20u. Carnotstr. 60, Dia-avond door Th. Heylen en de voorzitter, over de voornaamste gebeurtenissen in 1982 op trein- en tramweggebied. De geplande jaarlijkse veiling wordt als gevolg van de ziekte van de penningmeester, naar een andere vergadering verschoven.

Brussel - Brabant: vr. 10 dec. 1982, 20u. Anneessens: Informatie-avond betreffende het aanstaande bezoek van de afdeling aan de pré-metrowerf Zuidstation. De toelichting zal verstrekt worden door dhr. Camerlynck van de MIVB. Het bezoek gaat door op **donderdag 16 dec. a.s.** Zie hierover meer in VeKo 64 blz. 16.-Bezoeken.

Limburg - Kempen: wo.1 dec.Sporthal - Zolder, 19u.30:Museumbedrijf in België,diamontage.

Brugge - Kust: za.4 nov.14uur, buffet station Brugge: praatnamiddag.

B E E L D E N V A N V A N D A A G . . .

Op de bovenste foto ziet U Gab 5787 als "Speciale Dienst" Speciaal is dat voor zover dat de bus hier is uitgeleend aan HTM - Den Haag, voor proefritten.Het personeel van de HTM had de beschikking over 3 geleende bussen, waarvan zij nadien hun bevindingen en hun voorkeur mochten kenbaar maken. De NMVB-bus bekwam de grootste voorkeur. Er werd proef gereden met een Duitse, een Nederlandse en een Belgische gelede autobus. Wij zien op de foto GAB buitenrijden uit de Garage van de HTM op de Fruitweg in Den Haag.Foto: NIJBAKKER,Den Haag. September 1982.

De tweede opname geldt een opname van Henri Janssens, en geeft een beeld van de eerste dag van de nieuwe lijn 12, met PCC 3039 aan het Wim Saerensplein, het nieuwe eindpunt.Sept.1982.



