



VeBOV

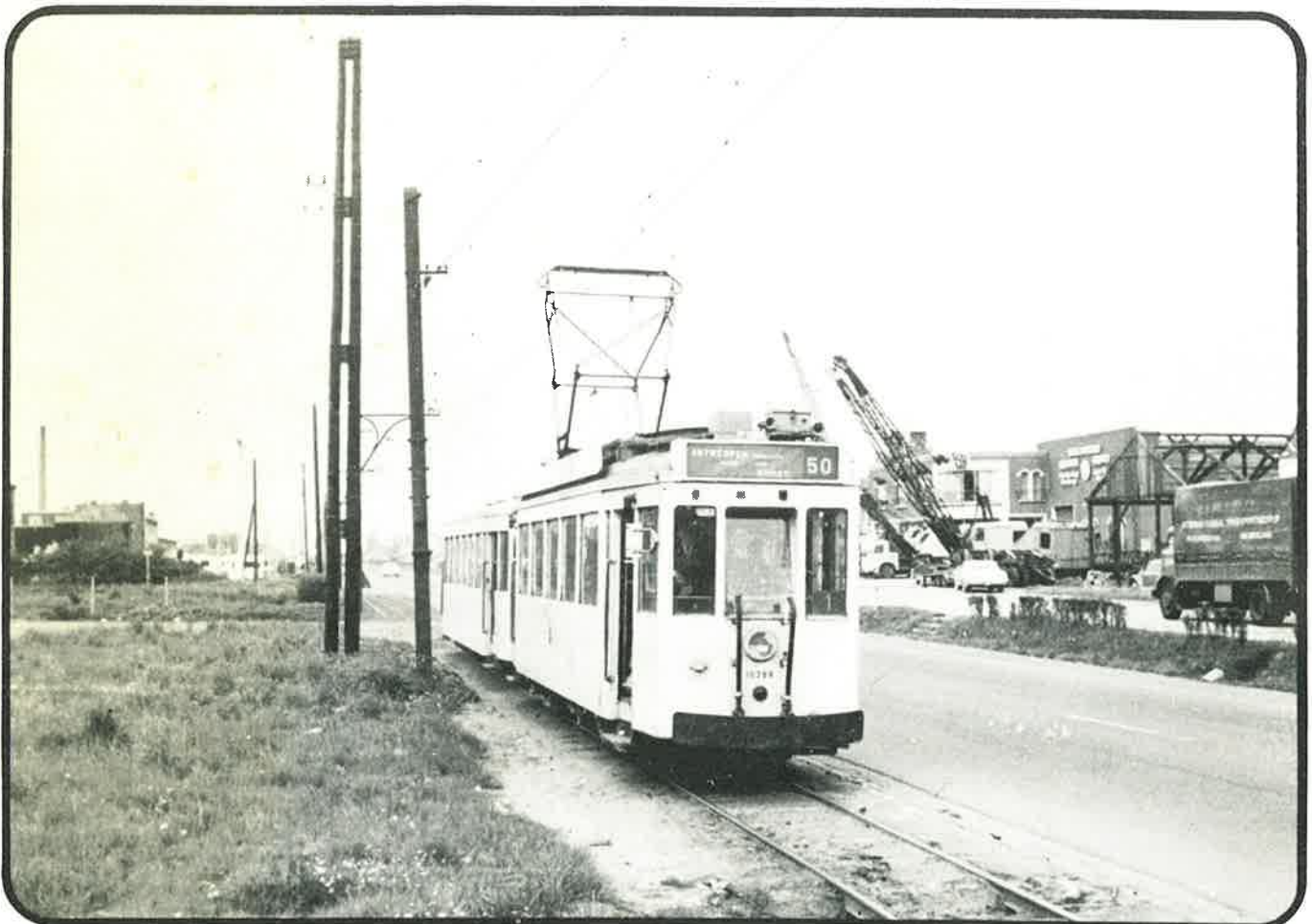
koerier

maandblad

nummer 67

DEC.

1982



AFSCHEID.

Het is bijna zeven jaar geleden, dat wij het eerste nummer van de VeBOV-Koerier lanceerden. Dat is een hele tijd, maar wij zijn eraan begonnen, en wij hebben volgehouden, omdat wij ervan overtuigd waren te voorzien in een informatieblad waarvan de lezer kon genieten. Het is niet allemaal van een leien dakje gelopen, en tegenslagen bleven ons niet bespaard.

Vaak met ondermijning van onze gezondheid hebben wij eraan gewerkt, met verbeterde kracht, omdat wij wisten dat de leden dat van ons verwachtten. Alle omstandigheden uit de doekjes doen is niet de bedoeling van deze enkele lijnen, en ons beklagen over de geleverde inspanning, zou de verdienste ernstig schaden. Dat het blad vatbaar was voor verbeteringen, weten wij maar al te goed. Daar staat tegenover dat U, wanneer U de eerste en de laatste nummers even gaat vergelijken, zult vaststellen dat er metterdaad aan gewerkt is. Wat de inhoud betreft, daar hadden wij graag meer afwisseling in gezien, maar tijdsgebrek noopte vaak tot snellere afwerking dan wij voor lief konden nemen. Niettemin geloven wij toch dat wij erin geslaagd zijn U een lezenswaardige lektuur aan U te hebben voorgelegd. Verbeteringen zijn er wellicht altijd aan te brengen, maar koken kost geld, en als we dat genoeg hadden gehad, als wij daarop niet hadden moeten letten, dan hadden wij U wellicht iets helemaal anders kunnen voorleggen, maar de werkelijkheid is anders! Het is aan U, geachte Lezer, om te oordelen in hoeverre de VeBOV-Koerier aan uw verwachtingen tegemoet is gekomen. Dit is dan het laatste nummer onder de huidige redactie. Wie overneemt weten wij niet, maar wie dat ook moge zijn, hij zal er zijn handen aan vol hebben.

Wij vinden het spijtig dat de zaken een dergelijke wending hebben genomen, maar onder de gegeven omstandigheden was verder doen een échte straf! Het woord is nu aan de anderen, maar wij zijn nog niet uitgepraat, en dat zult U zeer vlug merken. Het leven is een komen-en-gaan, en dat moeten wij kunnen aanvaarden. Dat zulks geen in-rook-opgaan betekent, zal velen onder U als heel normaal voorkomen. Voor wie, en voor wie dat niet mocht begrijpen, zeggen wij: afwachten en kijken wat gaat komen. Tot weldra?

Roger Bastaens.
Voorzitter.

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.)
Hoofredactie en verantwoordelijke uitgever:
Roger Bastaens,
Baggenstraat 6
2200-Borgerhout-Antw.

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

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

VERENIGING VOOR
BFLANGSTELLENDEN 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 achterkaft.

Foto voorpagina:

Mw 10328.50 met bw.19563 aan de halte
Het Leeg te Wilrijk, Boomsesteenweg.
D De tram is op weg naar Boom en Rumst.
11 Mei 1966. Foto:Arch.Eigen Baan.

Foto slotpagina:

B Boom - Hoek, S.9669.50 rijdt naar
Terhagen en Rumst.
7 Mei 1966. Foto:Arch.Eigen Baan.

EEN NIEUWE GENERATIE MOTORSTELLEN VAN DE NMBS :

"DE REEKS 80"

Zowel om in de behoeften van de pas geëlektrificeerde lijnen te voorzien als om de snelheid op verscheidene lijnen tot 160 km/h te kunnen opvoeren, heeft de NMBS 140 tweewagenmotorstellen van een nieuwe generatie besteld. De levering is gespreid tot begin 1985.

In het begin zullen de motorstellen reeks 80 ingelegd worden op de as Luxemburg - Aarlen - Namen - Brussel - Gent - Brugge - Blankenberge/Knokke en, naargelang de leveringen vorderen, ook op andere lijnen waar ze o.a. in interstedelijke en -gewestelijke dienst zullen rijden.

Bij deze tweetjes is in meer dan één opzicht met de traditie gebroken, vandaar dat ze de naam "break" kregen. Niet alleen halen ze een hogere snelheid (160 km/h) en hebben ze een groter optrekkingsvermogen, maar vooral bieden ze heel wat meer comfort en zijn ze met een integrale automatische koppeling uitgerust.

Het spreekt vanzelf dat de meest geavanceerde technieken werden toegepast, o.a. thyristorenhakkers, die de aanloopweerstand definitief hebben verdrongen. Dankzij de stroomhakkers, die vlotter rijden in de hand werken, kan bij het aanzetten energie worden bespaard. Het is dan ook mogelijk 6 tweetjes tot een treinstel van 12 rijtuigen te koppelen zonder de onderstations extra te belasten, wat van groot belang is op de piekuren in de grote stations.

TRACTIE EN REMMING.

Het motorstel heeft 4 tractiemotoren met een totaal vermogen van 1.240 kw. Ze zijn twee per twee in de draaistellen van één van beide rijtuigen ingebouwd.

Het remsysteem - het belangrijkste onderdeel van de veiligheid - is bijzonder goed uitgewerkt. De remming wordt elektrisch gestuurd; in de eerste plaats wordt de elektrodynamische recuperatierem in werking gebracht. De bijkomende remkracht wordt door de pneumatische rem geleverd. De pneumatische remming gebeurt met een stel schijf- en blokkenremmen die op de 16 assen van het motorstel zijn gemonteerd. De remkracht die de verschillende systemen uitoefenen, wordt voortdurend beïnvloed door de belasting van de voertuigen. De remuitrusting omvat verder nog handschroefremmen die vanuit elke stuurpost kunnen worden bediend.

Bovendien is elk rijtuig uitgerust met een inrichting die wielblokkering bij het remmen moet voorkomen.

INTEGRALE AUTOMATISCHE KOPPELING.

Een andere nieuwigheid bij de motorstellen van de reeks 80 is de koppeling : zowel de mechanische koppeling als de koppeling van de pneumatische leidingen en van de elektrische bedienings- en melddraden gebeuren volkomen automatisch.

Het loskoppelen geschiedt met de hand, door de koppelhefboom van één van beide motorstellen te bedienen, of vanuit de stuurpost.

Het automatisch vast- en loskoppelen levert heel wat tijdwinst op, bv. als treinen onderweg moeten gesplitst worden of als de samenstelling van de stellen in bepaalde stations veranderd moet worden. Deze koppeling biedt verder het voordeel dat ze lastige handenarbeid overbodig maakt, vooral dan bij sneeuw en guur weer.

Wegens die koppeling en het hogere prestatievermogen, vooral bij het optrekken, kan zo'n motorstel evenwel niet aan de oude motorstellen gekoppeld worden.

OPHANGING.

De ophanging van een rijtuig is van primordiaal belang voor het comfort. Bij het nieuwe motorstel werd ze bijzonder goed verzorgd.

De draaistellen van het type Wegmann WTR hebben een dubbele ophanging : de primaire bestaat uit twee veerelementen van ge vulcaniseerd rubber en de secundaire uit pneumatische veren aangevuld met stalen veiligheids-schroefveren.

De draaistellen zijn bovendien uitgerust met een mechanische anti-waggelinrichting alsook met verticale en horizontale schokdempers.

RIJTUIGBAK.

Het motorstel is bordeaux geschilderd met brede witte strepen, naar het voorbeeld van de nieuwe M4-rijtuigen, die bij de reizigers fel in de smaak vielen.

Aan elk uiteinde is er een goed uitgeruste stuurpost die een uitstekend uitzicht biedt. Hij is beschermd door een schild dat eventuele schokken moet opvangen. De stuurpost beslaat de hele breedte van het voertuig waardoor de doorgang tussen twee motorstellen wegvalt. Hij werd volgens ergonomische regels gebouwd, waardoor de trein in optimale omstandigheden kan worden bestuurd.

TOEGANG.

Een opstapje met drie vaste treden leidt naar het balkon van de eerste klas. De drie balkons van de tweede klas bereik je langs een opstapje met twee vaste treden en een beweegbare onderste trede. De balkondeuren hebben robuuste vleugels van het zwenkzwaaitype. Ze worden door de bestuurder of de hoofdwachter gesloten en geopend. De reizigers kunnen de deur ook openen door op een groene (als ze binnen staan) of een zwarte (als ze buiten staan) knop te duwen; de bestuurder moet de deur wel eerst ontgrendeld hebben.

De deur kan ook van binnenuit gesloten worden met een gele drukknop.

Veiligheidshalve gaan de deuren heel traag open en dicht en gaat elke deur automatisch terug open als de vleugels bij het dichtgaan op een hindernis van meer dan 60 mm stoten.

Als alle deuren tegelijk gesloten worden, gaat er een geluidsein en begint de beweging maar drie seconden later. Het sluitsein duurt tot de deuren vergrendeld zijn.

Voor de noodopening bevindt er zich een rood geschilderde handgreep boven elke deur. Als die greep naar beneden gedraaid wordt, gaat de deur automatisch open en zoemt het geluidsein.

STREVEN NAAR COMFORT.

Het motorstel van reeks 80 is bestudeerd in samenwerking met de heer Neerman (Industrial design planning office) om een heel nieuw rijtuigtype te ontwerpen. Toch zijn heel wat succesrijke nieuwigheden van de M4-rijtuigen overgenomen, nl. het type van de deuren, de ramen met tochtloze ventilatie en warmtewerende ruiten, de zetels en sierpanelen van de eerste klas.

De in de lengte lopende bagagerekken met ingebouwde verlichting van de eerste klas M4-rijtuigen zijn ook in de tweedeklasafdelingen van deze motorstellen aangebracht; daarvoor was wel een nieuw ontwerp van de banken nodig.

De banken zijn het resultaat van een verregaande ergonomische studie waardoor het comfort verhoogd is, terwijl er voor de bagage toch ruimte tussen de rugleuningen bijgekomen is, wat het verlies aan ruimte door het verdwijnen van de dwarsgeplaatste bagagerekken goedmaakt.

Doordat de totale lengte van het motorstel meer dan vier meter vergroot is (50,80 m in plaats van 46,60 m voor het vroegere materieel), staan de zetels in tweede klas van as tot as 1,74 m in plaats van 1,60 m van elkaar, waardoor het comfort merkelijk verbeterd is.

Nieuw zijn ook de handvatten met ingebouwde kleeerhaken boven op de rugleuningen van de zetels in tweede klas en het nieuwe profiel van het plafond.

In het teken van vernieuwing staan verder nog de nieuwe luchtige kleuren die het interieur een jonge, gezellige sfeer verlenen; de gezelligheid wordt nog in de hand gewerkt door de verlichting van het bagagerek, die gedeeltelijk naar het plafond gericht is.

Voor de binnenbekleding zijn decoratieve, makkelijk te onderhouden, slijt- en vooral vuurvaste materialen gekozen.

VERWARMING EN VENTILATIE.

Voor verwarming en ventilatie is de klassiek geworden methode van de M4-rijtuigen toegepast : de lucht wordt onderaan de ramen naar binnen geblazen en ter hoogte van de vloer weggezogen. Deze methode is makkelijk om uit te voeren en zorgt bij warm weer toch voor een uitstekende kunstmatige ventilatie.

De temperatuur van de lucht in elke afdeling wordt gemeten door twee voelers achter de aanzuigroosters. De buitentemperatuur van haar kant wordt door een buitenluchtvoeler gemeten, die de ventilators met hoge snelheid laat draaien als de temperatuur buiten lager dan 12 ° C en binnen hoger dan 26° C wordt.

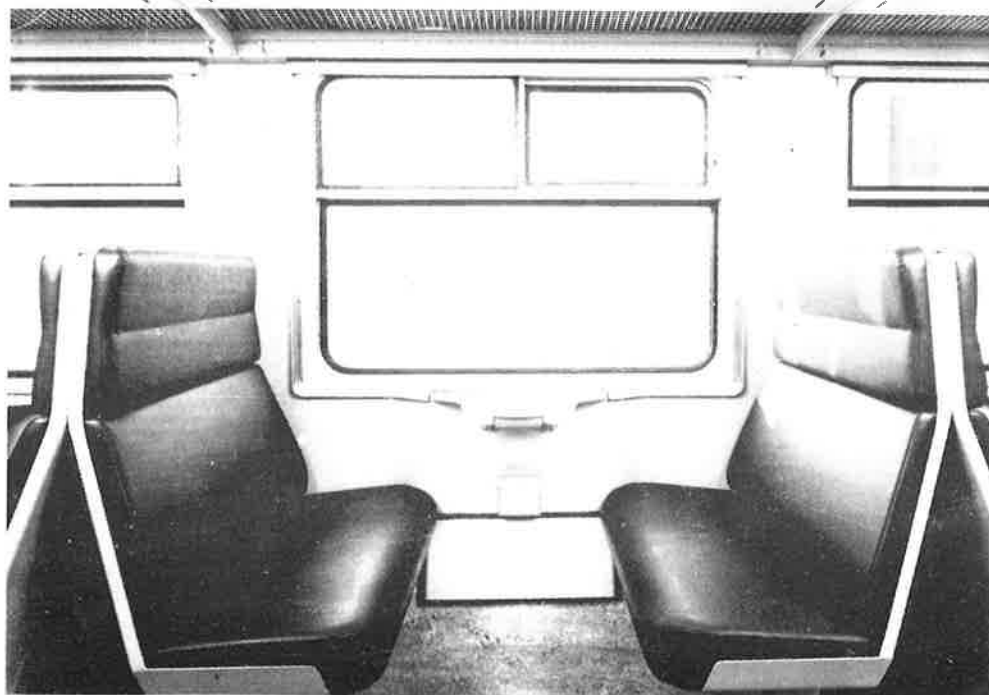
MILJOENEN ARBEIDSUREN.

Deze motorstellen worden gebouwd in samenwerking met de N.V. 's Spoorwegmaterieel en Metaalconstructies (B.N.) en ACEC in hun verschillende bedrijven in Vlaanderen en in Wallonië.

Met de uitvoering van deze grote bestelling zijn ongeveer 7.720.000 arbeidsuren gemoeid, zonder de uren te rekenen die in onderaanneming gepresteerd worden.

Hieruit blijkt eens te meer welke belangrijke afzetmogelijkheden de bestellingen van spoorwegmaterieel aan de Belgische industrie opleveren.

Met onze dank aan de dienst Pers en Ontvangst van de N.M.B.S. die instond voor deze bijdrage.



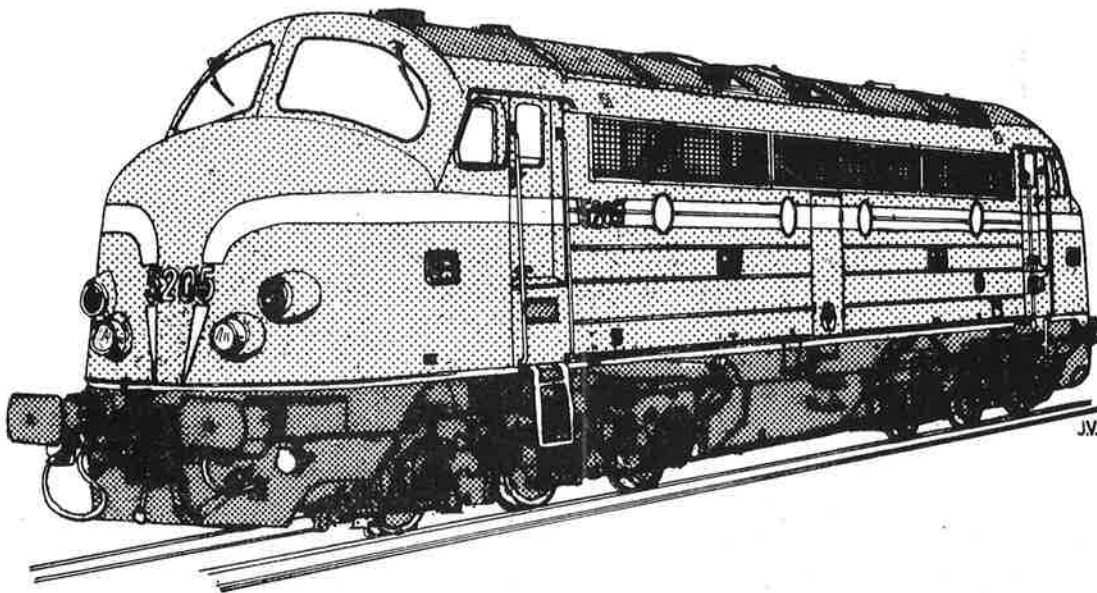
Het comfort in tweede klas werd aanzienlijk verbeterd, door een grotere ruimte tussen de zetels, alsmede door de vorm van de zitplaatsen. Foto: NMBS.-Brussel.



Het nieuwe motorstel "Break" van de reeks 80: een moderne maar sobere lijn. De nummering zal bestaan uit het cijfer 3 en het volgnummer in de reeks. Foto: NMBS - Brussel.

Foto hieronder: Dieselmotorstel 4005 als trein met bestemming Hasselt, in het Centraalstation te Antwerpen, op 30 augustus 1981. Foto: Thierry Heylen.





Afgesloten op 15/11/82

1. Statistiek :

a. leveringen :

324	: Bn Brugge	Schaarbeek	22/09/82
325	: Bn Brugge	Schaarbeek	06/10/82
326	: Bn Brugge	Schaarbeek	11/10/82
327	: Bn Brugge	Schaarbeek	14/10/82
2724	Bn Nijvel	Brussel-zuid	06/10/82
2725	Bn Nijvel	Brussel-zuid	27/10/82

b. stelplaatswijzigingen :

geen

c. Buiten dienst gesteld _

6007 Merelbeke 01/10/82 (d.m.v. PV nr 26 van FAZ van 30/08/82)

2. Aktuele berichten :

00 In de volgende weken staat er een uitbreiding van de diensten te Hasselt op het programma daar deze stellen binnenkort de omnibus-treinen tussen Hasselt en Leuven overnemen.

03 : tegen mei 1983 verwacht men dat de reeks tussen de kust en Luxemburg volledig met de nieuwe stellen kan gereden worden. Vanaf dat ogenblik komen dan de treinen Bergen-Brussel-Landen-Luik/Hasselt-

Genk in aanmerking.

De inzet van de stellen verloopt anderzijds zonder veel moeilijkheden, doch nu kan binnenkort ook de eerste ervaring opgedaan worden tijdens de winterperiode en hierdoor verwacht men opnieuw een tijdelijk verhoogd aantal defekten.

20 : Na een positieve inzet tijdens de eerste maanden na de ombouw, steeg het aantal defekten bij deze machines weer drastisch, zodanig dat er weer gemiddeld meer dan 10 afgesteld moesten worden. Oorzaak van deze defekten is voor het grootste gedeelte de elektrische en elektronische uitrusting.

27 Hier is de toestand i.v.m. de inzet minder rooskleurig en diverse uiteenlopende defekten vertragen de effectieve inzet van deze lokomotieven nog aanzienlijk. Wel kan de 6 dagen tellende reeks betrekkelijk goed aangehouden worden, doch een uitbreiding van de reeks staat nog niet op het programma.

Verder werkt een 27-er (gewoonlijk de 2719) zijn ritten voor de personeelsopleiding af en komt deze lokomotief regelmatig tot inzet naar Ronet.

Volgende stelplaats die belast werd met de personeelsopleiding is Merelbeke, die de 2712 toegewezen kreeg. In oktober en november werd voor de statische opleiding gezorgd en vanaf half december zou de lokomotief dan regelmatig meerijden in de reeks van Merelbeke.

In de nabije toekomst zouden ook Ronet, Monceau en later ook Stockem machines van deze reeks voor personeelsopleiding ontvangen.

28 Als laatste kreeg de 2801 nu ook een grote herstelling en verschen in blauwe livrei op de sporen. Zodoende zijn de drie 28-ers nu in de nieuwe schildering uitgevoerd.

De inzet bleef ondertussen ongewijzigd.

29 Hoewel deze oude lokomotieven weinig defekten vertonen, heeft men echter problemen daar van verschillende machines de wielbanden tot op de sleetgrens afgesleten zijn en dat deze - niet standaardbanden praktisch niet meer economisch aan te kopen zijn. Hierdoor moet men in de nabije toekomst rekenen op een noodgedwongen afstelling.

Anderzijds werd de tussentijdse revisie van de 2909 verder uitgesteld, zodat het weinig waarschijnlijk wordt dat deze nog effectief uitgevoerd wordt.

Voor deze lokomotieven werd nog een reeks voor 4 29-ers opgesteld, doch de diensten werden sterk uitgedund.

40 Door het lokale karakter van de diensten, zijn deze stellen opnieuw betrouwbaarder geworden, zodat men opnieuw denkt aan een uitbreiding van de diensten, dit ten nadele van de 43-ers van dezelfde stelplaats.

52 Als volgende omgebouwde lokomotief van deze reeksen, kwam de 5305
53 gereed, anderzijds is de 5205 nu in ombouw.

Ondanks de achteruitgang in het goederentransport bleef ook nu weer de inzet praktisch ongewijzigd voortduren en zodoende is de toekomst voor de machines van Latour en Bertrix gevrijwaard.

Ronet zou - net zoals in de vorige VK werd bericht - in inzet ver-

anderd worden en eventuele omstationering naar Jemelle behoort tot de mogelijkheden.

- 55 Voor de 55-ers met elektrische verwarming werd nu een nieuwe reeks opgesteld. Hierin komen 5 lokomotieven tot inzet met praktisch enkel diensten in reizigersdienst. Uiterste punten in deze reeks zijn Liers, Luik-G, Maastricht, Rivage, Gouvy en Luxemburg. Bestuurd worden deze machines door bestuurders van Kinkempois, Gouvy en van de CFL.

De overige machines van Kinkempois komen tot inzet in de normale reeks met praktisch enkel goederentreinen. In deze reeks komen ook de eermalige lokomotieven van Gouvy tot inzet.

Jemelle behield zijn reeks met diensten tussen Liers en Jemelle. Hierin komt de 5207 nu ook regelmatig tot inzet.

- 60 Bij de 6005 werd de kringen voor de elektrische verwarming opnieuw afgesteld, zodat deze machine nu ook effectief in reizigersdienst kan ingezet worden. Maar ook hier werd nog geen beslissing genomen en blijft deze machine de goederendienst naar Antwerpen verder rijden.

De levensloop van de buiten dienst gestelde 6007 is als volgt :

Bouwer :	Cockerill, ABR
Fabrieksnummer :	4017
Nummering :	210.007 (tot 01/01/71) 6007
Afwerking :	30/05/1964
Afname door NMBS :	03/06/1964
Stelplaatsen :	
Kinkempois	van 03/06/64 tot 30/01/70
Merelbeke	van 30/01/70 tot 28/01/72
Kinkempois (leen)	van 28/01/72 tot 03/03/72
Merelbeke	van 03/03/72 tot 01/10/82
Uit geschriften :	01/10/82
Sloping	door Salzannes.

Als volgende lokomotieven die voor de buiten dienst stelling voorzien zijn, behoren de 6063 van Monceau en de 6087 van Ronet.

Anderzijds vertonen vele andere lokomotieven verschillende gebreken (voornamelijk scheuren in het motorblok) en hierdoor voorziet men een buiten dienst stelling van 8 tot 10 lokomotieven van deze reeks voor de eerste maanden van 1983.

- 59 : De te Salzannes afgestelde 5907 heeft zware schade aan de dieselmotor. Voorlopig voorziet men in een vervanging van deze motor door een reservemotor van een al buiten dienst gestelde 59-er, doch indien dit niet moest lukken, is de definitieve afstelling voorzien.

Anderzijds krijgen andere machines nog verder grote herstellingen, dit vooral door het feit dat de levering van de reeks 21 en de verdere elektrifikaties uitgesteld werden. Hierdoor moet men een groter aantal diesels bedrijfsklaar houden en werd ook de buiten dienststelling van deze reeks verder uitgesteld.

De inzetreeksen van deze machines te Merelbeke, Antwerpen en Haine-St-Pierre bleven konstant.

62 : Praktisch geheel onverwacht, kwam de 6215 in een omgebouwde vorm terug op de sporen : deze lokomotief ontving immers een identieke alternator als de voor elektrische verwarming omgebouwde 55-ers. Ook de schildering stemt volledig overeen met deze van de 55-ers nl. blauwe onderzijde en dak, brede gele band.

Na zijn ombouw ging deze machine terug naar Merelbeke, doch hij werd tot op heden nog niet ingezet. Genoemde inzetlijnen zijn St-Niklaas-Mechelen, doch ook Kortrijk-Brussel en Kortrijk-Brugge-Oostende. Hiervoor zou de 6215 (samen met de 6005) naar Kortrijk getransfereerd worden.

Verder zijn er nog vier verdere alternatoren te Salzinnes aanwezig zodat nog vier verdere machines omgebouwd kunnen worden. Doch over een verdere inbouw is voorlopig nog geen beslissing genomen.

Ondertussen is er echter geen wijziging gekomen in de inzet van deze machines in de diverse stelplaatsen.

64 : Nog steeds rijden de 4 overgebleven machines ondergeschikte diensten in verschillende reeksen of zelfs voornamelijk buiten reeks. Nu wordt echter een nieuwe afstelling voorzien tegen begin 1983, op het ogenblik dat de omnibusdiensten naar Leuven elektrisch gereden zullen worden. Van een effectieve buiten dienst stelling kan echter maar sprake zijn bij zwaardere schade of bij revisie.

65 Ook bij deze reeks is de inzet niet konstant over één reeks verdeeld, doch rijden deze machines ook diensten die oorspronkelijk voorzien waren voor de reeksen 60 of 62.

72 Als volgende lokomotief van deze reeks werd nu de 7212 afgesteld en kan men zich aan zijn buiten dienst stelling verwachten. Ook verschillende andere lokomotieven komen voor een spoedige afstelling in aanmerking.

75 : De 7506 (ex 6506) reed al min of meer regelmatig sleepdiensten in de Antwerpse haven, de 7504 kwam echter nog niet tot inzet.

Voor een verdere ombouw en omnummering werd er nog geen tijdschema opgesteld.

82 Opnieuw is er sprake om de 8275 (het kalf) uit te rusten met zijn oorspronkelijke kabine en als gewone 82-er in te zetten. Maar ook hier is er nog geen tijdstip vastgelegd.

3. Herstructurering van het net :

Het in de vorige nummers besproken plan ter herstructurering van het net werd nu door de raad van beheer goedgekeurd en kreeg ook voor het grootste gedeelte steun van de gewestelijke overheden en ontwikkelingsmaatschappijen. Als invoeringsdatum van de eerste fase werd 1 mei 1984 aangenomen, doch daar op dat ogenblik nog niet alle voorgestelde lijnen geëletrificeerd zijn, zal men het plan gedeeltelijk moeten aanpassen.

De definitieve structuur moet op 1 mei 1987 in voege komen.

MODELBOUW.

Graag willen wij onze lezers nog even wijzen op enkele mooie realisaties van de firma Dacker.

Op korte tijd is er weer een massa Belgisch materieel op de markt gekomen, een feit dat onze modelbouwers ten zeerste zullen weten te waarderen.

Vooraan vermelden wij het op de markt komen, in beperkte reeks, van een stoomlok type 93. Het betreft hier het nr 93.065 van stp.Antwerpen-Dam. Deze lok kan gebruikt worden voor rangeringen en voor het slepen van lichte goederentreinen. Van goederentreinen gesproken... In de reeks 2212 A0 zijn nu ook zes varianten verkrijgbaar, nl. gewone wagens in zowel bruine als in groene kleur; verder een wagen SUIKER TIENEN, en een witte wagen VISVERVOER. Een rode wagen met opschrift POSTVERVOER, en ten slotte een wagen voor het vervoer van zuurstof, met de bekende brede streep van voor tot achter.

Al deze modellen zijn, zoals de vorige reeks, weer fraaie weergaven van de werkelijkheid, en geen speelgoed, maar écht modelbouw! Wij willen erop wijzen dat deze modellen gerust door de Märklin-liefhebbers kunnen aangekocht worden, want zoals ze geleverd worden zijn ze geschikt voor gelijkstroombanen, wat als resultaat geeft dat ze ontsporen in de wisselstroomwissels, maar welke modelbouwer heeft nu bv. ergens geen RoCo-wielen 4464 in reserve liggen? Het eenvoudig verwisselen van de wielen lost alle problemen op! Voor diegenen die de wagens willen gebruiken tersamen met Märklin-wagens, en daarbij nog automatisch willen koppelen en ontkoppelen, raden wij aan ook de koppeling te verwisselen, aangezien deze - om alles feilloos te laten verlopen - een beetje te laag komt. U steekt gewoon een RoCo 4455 koppeling in de plaats, en U buigt met een tangetje het lusje in horizontale stand, daar dit bij RoCo een beetje naar beneden wijst. Op die manier kunt U probleemloos koppelen met alle Märklin-wagens, zowel de nieuwe als met de oude met de grotere, brede koppelingen.

Het spitser maken van het lusje van de Dacker-koppeling is niet aan te bevelen, aangezien dit dan in het bredere lusje van de oudere Märklin-wagens schiet en blokkeert, hetgeen dan in de volgende bocht tot een spoorwegongeluk op schaal leidt.

En er is zelfs nog beter nieuws: ontelbare modelbouwers wachten al jaren op een binnenlandse Belgische E-lok van goede kwaliteit. Wel... die komt er nu binnenkort! Dezelfde firma brengt een kit op de markt van onze reeks 22 en 23! Deze modellen kunnen samengebouwd worden in elf verschillende versies tussen 1954 en 1982-3. Alles is bijgeleverd om een super-gedetailleerde lok samen te stellen met decals die bijna geen enkele mogelijkheid uitsluiten!

En, Märklin-liefhebbers, noteer: er worden afzonderlijke kits geleverd voor Märklin- en andere drie-rail-banen.

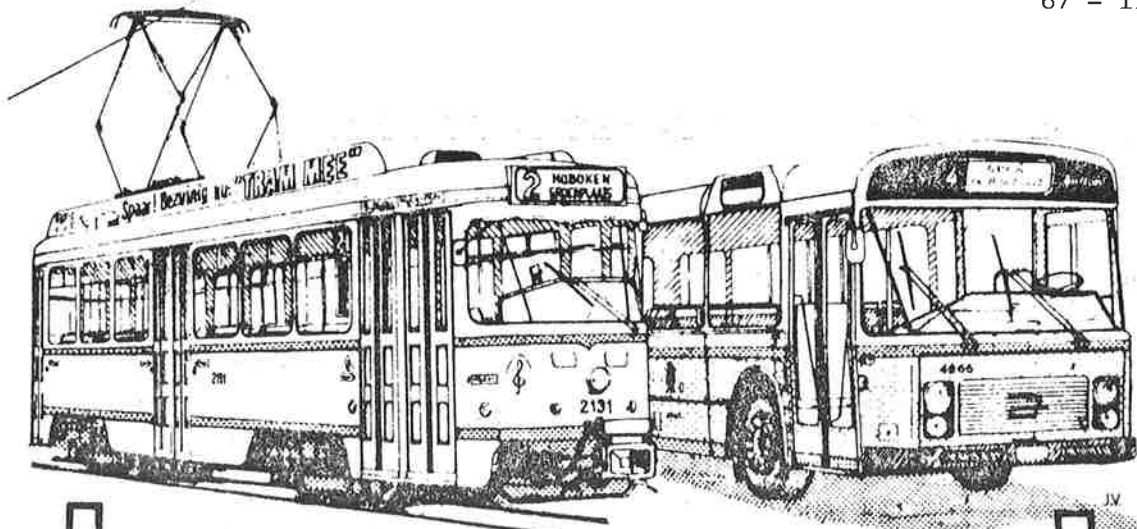
Wie had ooit gedacht dat de Belgische modelbouwer ooit nog zo aan zijn trekken zou komen?

J.D.

NOTEREN:

DE JAARLIJKSE STATUTAIRE ALGEMENE LEDENVERGADERING VAN 1983 ZAL GEHOUDEN WORDEN OP ZATERDAG 26 FEBRUARI 1983, IN DE UFSIA-INSTELLINGEN VAN DE RODESTRAAT TE ANTWERPEN, OM 10 UUR.

Voor verdere inlichtingen, zie in het Verenigingsnieuws.



trampost

OM EN BIJ DE BEDRIJVEN . . .

BUURTSPOOEWEGEN, OVERZICHT VERDELING BUSSEN.

Statistiek - Toestand 30 september 1982.

1 - UIT BASISBESTAND:

3436, Namen - Luxemburg; 3519, Henegouwen-Eugies; 3577-3588, Brabant-Brussel; en 5999 (ex.3563) eveneens Brabant-Brussel.

2 - OVERGEBRACHT NAAR EEN ANDERE GROEP:

5090, 5214, 5215, van Brabant-Brussel naar Brabant-Leuven;
5399 - 5406, van Oost-Vlaanderen naar Luik;
5730, 5732, 5733, 5735, 5738 en 5739 van Luik naar Oost-Vlaanderen.

3 - NIEUW MATERIEEL.

Van Hool DAF A 120/5:

2000 Namen-Luxemburg.

Erratum: In VeKo 66 staat een tikfout bij Oost-Vlaanderen:

VH-F 409 AI 6/2: 4146-4188 moet zijn: 4164-4188.

STATISTIEK - Toestand op 30 november 1982;

1 - UIT BASISBESTAND:

3514, 3516, 3517, 3536-3540 - Namen-Luxemburg;

3556-3561, 3592-3597 Antwerpen-Tjalkstraat, en 3598 Antwerpen, stp. Mechelen.

2 - OVERGEBRACHT NAAR EEN ANDERE GROEP:

5407-5408 van Oost-Vlaanderen naar Luik;

5731, 5734 en 5736 van Luik naar Oost-Vlaanderen. Hierdoor heeft Luik geen Mercedes MOL M31-bussen meer van de reeks 5715-5739. In de plaats daarvan kwamen de VH-D A 120/2a-bussen van Oost-Vlaanderen naar Luik.

3 - NIEUW MATERIEEL.

Van Hool DAF A 120/5: 2001-2003, 2005-2008, 2011 Namen-Luxemburg;

2017 - 2030 Antwerpen, stp. Tjalkstraat.

Een lid uit Namen liet ons weten dat ab 2001 en een andere van dezelfde reeks op 9 dec.82 aankwamen in stp. Salzannes. De 2001 was op 11 dec.1982 in dienst op de kortste Naamse lijn, nl. lijn 33 (2 km!) tussen het station van Namen en Pied-Noir, 5 min. rijtijd, 7 ritten per werkdag.

Einde 1982 zal waarschijnlijk de 2070 afgeleverd zijn. De bussen worden traditioneel ingereeden op het Net Antwerpen. Ab.4382 stp. Oostmalle kreeg bij wijze van proef, een bijkomend rooster rechts achteraan. Bussen uit deze reeks geven geregeld problemen met de motorkoeling. Tussen 13.8 en 18 okt. '82 heeft deze bus voor toezicht tot stp. Zandvliet behoord.

ZIJFILM VAN DE N.M.V.B.-BUSSEN IN DE PROVINCIE ANTWERPEN.

1 -BAARLE HERTOEG	52-MARIA-TER-HEIDE	101-WALEM
2 -RETIE	53-SPECIALE RIT	102-RUMST
3 -DESSEL	54-STELPLAATS	103-REET
4 -MOL STATION	55-INDUSTRIEZONE	104-AARTSELAAR
5 -MOL KRUISVEN	56-KLINIEK	105-BOOM
6 -MOL SLUIS	57-ANTWERPEN	106- ---
7 -MOL ZILVERMEER	58-MERKSEM	107-DUFFEL
8 -MOL MILLEGEM	59-PUTTE GRENS	108-O.L.V. WAVER
9 -MOL BORGERHOUT	60-KAPELLEN	109-PEULIS
10-MEERHOUT	61-ST-MARIABURG	110-PUTTE
11-ARENDONK VOORHEIDE	62-EKEREN	111-BEERZEL
12-ARENDONK WAMP	63-MERKSEM LAAGLANDLAAN	112-HEIST o/d BERG
13-ARENDONK GRENS	64-ESSEN	113-ITEGEM
14-GEEL	65-NIEUWMOER	114-HERENTHOUT
15-TURNHOUT	66-KALMTHOUT	115-HULSHOUT
16-VLIMMEREN	67-ACHTERBROEK	116-WIEKEVORST
17-BEERSE	68-EKEREN SCHOONBROEK	117-SCHRIEK
18-BEERSE VITO	69-GROENENDAALLAAN	118-BONHEIDEN
19-OOSTMALLE	70-G.M.C. I	119-RIJMENAM
20-LILLE	71-EKEREN GEBO-WIJK	B120-KEERBERGEN
21-WESTMALLE	72-ZANDVLIET ZEESLUIS	B121-KEERBERGEN
22-ST-ANTONIUS	73-STABROEK	via ST-ADRIAAN
23-SCHILDE	74-STABROEK via	B122-TREMELO
24-WIJNEGEM	KLEINE MOLENWEG	B123-WERCHTER
25-HALLE	75-ZANDVLIET via KANAALDOK	B124-BAAL
26-ZOERSEL-OOSTMALLE	76-6° en 7° HAVENDOK	B125-BETEKOM
27- ---	77-G.M.C. II	B126-AARSCHOT
28-MERKSPLAS	78-ZANDVLIET	127-HOUTVENNE
29-MERKSPLAS KOLONIE	79-ZANDVLIET via	128-HERSELT
30-MEER	KLEINE MOLENWEG	129-HERSELT BLAUWBERG
31-MEERSEL	80-BERENDRECHT	130-RAMSEL
32-HOOGSTRATEN	81-BERENDRECHT via	131-WESTMEERBEEK
33-HOOGSTRATEN via DE KLUIS	KLEINE MOLENWEG	132-LICHTAART
34-RIJKEVORSEL	82- ---	133-KASTERLEE
35-BRECHT	83-HOVE	134-GIERLE
36-LOENHOUT-BRECHT	84-WOMMELGEM	B135-DIEST
37-ST-LENAARTS	85-RANST	B136-LANGDORP
38-ST-JOB-KRUISPUNT	86-BROECHEM	B137-WOLFSDONK
39-ST-JOB KRISTUS KONING	87-BROECHEM BRITSE BASIS	B138-TESTELT
40-ST-JOB SANA DE MICK	88-LIER	B139-RILLAAR
41-'S GRAVENWEZEL	89-VIERSEL	B140-SCHERPENHEUVEL
42-SCHOTEN TAXANDERLEI	90-ZANDHOVEN	B141-SCHOONDERBEUKEN
43-SCHOTEN GEMEENTEHUIS	91-ZANDHOVEN HEIKANT	142-STADSAUTOBUSDIENST
44-OELEGEM	92-PULDERBOS	143- ---
45-SCHOTEN BLOEMENDAAL	93-GROBBENDONK	144- ---
46-BRASSCHAAT	94-VORSELAAR	145- ---
47-BRASSCHAAT-KAART	95-HERENTALS	146- ---
48-LOENHOUT	96-WESTERLO	147- ---
49-WUUSTWEZEL GRENS	97-OEVEL	148- ---
50-WUUSTWEZEL OUDE TOL	98-MECHELEN MARKT	149- ---
51-GOOREIND	99-MECHELEN STATION	150- ---
	100-MECHELEN RACING	

TOELICHTING: a) De zijfilm wordt automatisch bediend.

b) achtergrond wit, tekst zwart.

c) Een letter B voor het nummer betekent dat deze gemeente in de provincie Brabant gelegen is/

d) --- wil zeggen dat deze strook blanco is.



Gab.5769 als huwelijks-
bus in Riemst, op
1 september 1982.
De tekst op de film is
niet duidelijk, maar er
staat op: "Dienst van
het geluk"
Foto: Marcel Lambou.

Weet je nog wel ?
S-9746 neemt zijn
eindpuntbocht op
het Noorderplein
te Antwerpen.
15 April 1966.
Arch.Eigen Baan.





VERENIGINGSNIEUWS.

STATUTAIRE ALGEMENE LEDENVERGADERING 1983.

De jaarlijkse statutaire Algemene Ledenvergadering zal dit jaar worden gehouden in de UFSIA-afdeling van de Universitaire Instelling Antwerpen, in de Rodestraat. Het beginuur is vastgesteld om 10u. Om aan de vergadering te kunnen deelnemen, zal het noodzakelijk zijn uw lidkaart van 1982 voor te leggen.

PROGRAMMA. (Art.24 van het Huishoudelijk Reglement).

- 1 - Notulen van de Alg.Vergadering 1982 te Kortrijk.
- 2 - Overzicht van het voorbije jaar door de voorzitter.
- 3 - Jaarverslag 1982 door de sekretaris.
- 4 - Rekening en verantwoording over 1982 door de penningmeester.
- 5 - Verslag van de Kaskommissie.
- 6 - Verkiezing van een nieuw bestuur, na het ontslag van het huidige. De kandidaturen moesten da aartoe binnenkomen bij de voorzitter, uiterlijk 20 december 11. Vier kandidaten hebben zich gemeld, nl.R.Boogaerts als voorzitter, en de heren Freddy Geens, Wouter Janssens en Koen Janssens als bestuursleden. De stemming is geheim en schriftelijk, en staat onder toezicht van de stemkommissie.
- 7 - Benoeming van een lid van de kaskommissie.
- 8 - Vaststellen van de bijdrage voor 1984.
- 9 - 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 bij de voorzitter, uiterlijk op 1 februari 1983. Deze voorstellen kunnen slechts in aanmerking komen voor zover zij nog vallen binnen de bevoegdheid van het huidige bestuur, en voor zover het nieuw verkozen bestuur zijn instemming daarmee betuigt.
- 10- Sluiting.

Er is dit jaar geen bijkomende manifestatie voorzien.

OPZEGGING LIDMAATSCHAP VeBOV.

Leden die hun lidmaatschap wensen op te zeggen, mogen dat doen tot uiterlijk 1 februari. Nadien worden zij beschouwd als blijvend, en worden zij geacht hun bijdrage te voldoen. De opzeggingen dienen schriftelijk te gebeuren en te worden gericht aan de sekretaris, dhr.Willy Bomans, Molenstraat 44, bus 2, 2060 - Merksem, of aan de voorzitter, Baggenstraat 6, 2200-Borgerhout.

LIDGELDEN 1983.

De bijdrage voor 1983 is behouden op 375 fr. en kan nu, aangezien er zich uiteindelijk toch een nieuw bestuur heeft gemeld, worden overgemaakt op rekening 412-6131001-97 van VeBOV-Antwerpen.

De lidkaarten 1982 blijven geldig tot einde maart, om het nieuwe bestuur de gelegenheid te geven zich van die taak te kwijten. Daartoe zal het nodig zijn uw bijdrage over te maken uiterlijk op 1 maart aanstaande.

BESTUURSWISSELING.

In VeKo 65 hebben wij melding gemaakt van het aftreden van het huidige bestuur. Dat aftreden is het gevolg van aanhoudende bemoeiingen van een aantal leden dat met het gevoerde beleid geen vrede meer nam. Het huidige bestuur heeft meermaals de ontstane toestand onderzocht en besproken. Na raadpleging van de mogelijkheden bleek dat het meest voor de hand liggend besluit was, zich

geheel terug te trekken. Indien dat niet gebeurde zouden de moeilijkheden zich blijven opstapelen met steeds dezelfde mensen, en aangezien wij de VeBOV als een ontspanning hadden bedoeld, en wij het aanhoudend gekrakeel wensten te beëindigen, bleek onze beslissing de enig juiste. Immers, de ontevreden personen wensten de vereniging niet te verlaten, en debatten over uitsluiting leken ons in zoverre niet wenselijk, dat wij van oordeel waren dat al dat getwist elleen maar kon schaden, en zonder twijfel tijd- en energieverblindend zou blijven. Overigens hadden de kontestanten op de vorige Algemene Ledenvergadering in Kortrijk verklaard elke medewerking aan het huidige bestuur te weigeren. Van onze kant echter hadden wij geen zin meer om op die basis nog langer te blijven verder werken, en lag ons ontslag voor de hand. Laten wij nu onze leden in de kou staan? Beslist niet! Wij hebben toen besloten opnieuw te beginnen, met schone lei en daadkracht, zoals wij dat tot op heden toe hebben betracht. Wij achten het hier nu niet meer de juiste plaats om daarop verder in te gaan, maar al onze leden worden van onze voornemens op de hoogte gesteld, teneinde hun zelf een vrije keuze te laten, en de beslissing aan hun over te laten met welke spanen zij wensen te roeien. Zeer met tegenzin schrijven wij deze lijnen, waarbij objectiviteit ten volle betracht wordt, maar aan alle leden die tot nu toe zijn gebleven, achten wij deze verklaring verschuldigd.

De toekomst zal uitwijzen wie het bij het rechte eind heeft gehad. Wij danken allen die met ons hebben meegewerkt, in wel en wee, en wij zijn ervan overtuigd dat wij hun vertrouwen niet beschaamd hebben. Anderen mogen daar anders over denken. Wij doen gewoon voort, en staan te uwer beschikking. R.Bastaens.

TIJDSCHRIFTEN BETROKKEN VIA VeBOV.

Wie zich via de VeBOV heeft geabonneerd op : Modern Tramway en/of Het Openbaar Vervoer (P.Kiers), kunnen wij melden dat het abonnementsgeld ondertussen aan de betrokken uitgevers is overgemaakt. Wij maakten eveneens melding van HET SPOOR. Daar vermeldden wij echter 200 fr. Dat moest echter 250 fr. zijn. De uitgevers van Het Spoor hebben ondertussen aan de abonnées een betalingsopdracht voor 250 fr. laten geworden, zodat zij rechtstreeks konden betalen. Dat zal ondertussen wel gebeurd zijn, vermits ons geen overschrijvingen toekwamen.

KALENDER 1983.

De VeBOV-kalender 1983 is verkrijgbaar aan de prijs van 100fr. Per post verzonden is de prijs vastgesteld op 125 fr. In dat geval bestellen door overmaking van het overeenstemmend bedrag op onze rekening, en vermelding: Kalender 1983.

GESCHIEDKUNDIG OVERZICHT VAN DE SPOORSTAAF.

De NMBS heeft een brochure uitgegeven over de ontwikkeling van de spoorstaaf, onder de titel: Geschiedkundig overzicht van de Spoorstaaf. Deze brochure telt 100 bladzijden, en brengt 43 figuren en twee platen. Zij is te bekomen aan de prijs van 200 fr. in het Spoorwegmuseum van Brussel-Noord, of door storting van 200 fr. op rekening 000-0249600-19, van het Kantoor Inlichtingen en aanbestedingen, Frankrijkstraat 89 - 1070-Brussel, met vermelding: Geschiedkundig overzicht van de spoorstaaf. De uitgave is in het Nederlands en in het Frans beschikbaar.

DE STOOMLOKOMOTIEF.

In 1948 verscheen het boek La Locomotive, van de hand van twee Ingenieurs van de NMBS, nl. Ulysse Lamalle en Fernand Legein. De uitgave was enkel in het Frans ter beschikking.

Ir D. DeLathauwer vertaalde het werk nu in het Nederlands, en om de prijs betaalbaar te houden, is voorzien in een elfdelige uitgave, waarvan het eerste deel zopas is verschenen. (Formaat A4, 29,7 x 21 cm.)

Dit deel brengt ons de Inleiding, vuurhaard en rooster, druk en temperatuur. U hoeft echt geen technische knobbel te hebben, en geen wetenschapsmens te zijn om te weten en te begrijpen hoe die puffende machines werkten.

48 Bladzijden tekst, 57 tekeningen op 9 bladen, kortom 60 blz. nuttige informatie, een brok geschiedenis, 5 mei 1835, Alfred Belpaire, de bloei na de eerste wereldoorlog, en de aftakeling door de tweede. Een werk voor de weetgierige, de zelfbouwer, de stoomfanaat en de spoorwegliefhebber.

Te bekomen aan 240 fr. per deel, verzending ingebrepen. Bestellen op rekeningnr 890-5940183-31. De vertaling van D. DeLathauwer geschiedde met toelating van de Uitgeverij VANDER.

BOEKBESPREKING.

Bij de Uitgeverij De Alk B.V. te Alkmaar, verscheen een herdruk van het boek "VAN STOOM TOT STROOM" van N.J. Van Wijck Jurriaanse. De herdruk heeft t.o.v. de vorige uitgave enkele wijzigingen ondergaan: naar aanleiding van brieven van lezers heeft de euteur nadere uitleg verstrekt over een aantal punten. Er zijn korrekties aangebracht op een aantal detailkwesties, en bij de tekeningen achteraan in het boek zijn nu reeksnummers aangebracht. Bovendien is het werk nu aangevuld met een tiental nieuwe foto's, en is het werk nu onder gebonden vorm uitgebracht. De prijs is 42,50 gulden. (of 770 fr.)

In het boek is eveneens een In Memoriam N.J. Van Wijck Jurriaanse opgenomen. Inderdaad, terwijl de auteur zich in het station van zijn woonplaats Baarn bevond, op 26 nov. 1981, overleed hij plotseling op 78-jarige leeftijd. Een reden temeer om, indien U dat werk nog niet bezit, het meteen aan te schaffen, want de kundige en ijverige pen van de schrijver rust nu voor altijd. Met hem verdween één van de meest bewaarde Nederlandse spoorweghistorici, die tijdens zijn actieve leven bij de NS werkzaam was, maar ook nadien nog medewerker was aan het centrale NS-dokumentatiebureau.

Een bijzonder aardige brochure verscheen bij de GTF in Luik, onder de titel: "Tous les chemins mènent à Anvers." Het is een extra-editie buiten abonnement, van het tijdschrift Trans-Fer van deze vereniging, naar aanleiding van een bijzondere rit die zij per elektrische trein ondernamen in het Antwerpse. Aanleiding daartoe was de elektrifikatie van nagenoeg alle spoorlijnen in en rond de metropool. Goed gedocumenteerd en geïllustreerd met tekeningen van spoorlijnen, een tekening van het nieuwe station voor Zele, en enkele uurtabellen, biedt de uitgave een fijn overzicht van de grote verwezenlijkingen rond Antwerpen van de laatste jaren.

Uit de inhoud: De Anvers à Louvain par Lierre et Aarschot; - Anvers - Boom; - Anvers - St-Nicolas - Gand Saint-Pierre; - Electrification de la ligne Lokeren-Termonde - Bruxelles, - en, Les nouvelles automotrices de la SNCB. Wie daarvoor belangstelling heeft kan dit extra-nummer van Trans-Fer bestellen door overmaking van 60 fr. op rekening 240-0380489-59 van GTF-asbl. Editions, 4000-Liège. De brochure wordt via de post verzonden.

VeBOV-VERGADERINGEN;

Antwerpen-Metropool: vr. 21 jan. 20 uur; diaprojectie Dirk De Roeck over: Spoorwegen in Skandinavië.

vr. 18 feb. 20 uur, Igor Willems presenteert Trams in de Ruhr, diamontage. Beide avonden gaan door: Carnotstr. 60.

Limburg - Kempen:

wo. 2 feb. 19u.30, Sporhal Zolder: Zuid-Limburg in de kijker.
wo. 2 maart: 19u.30, Sporthal-Zolder: dia-avond:

Achter de schermen van een Museumlijn.

Andere programma's: niet ontvangen.

