

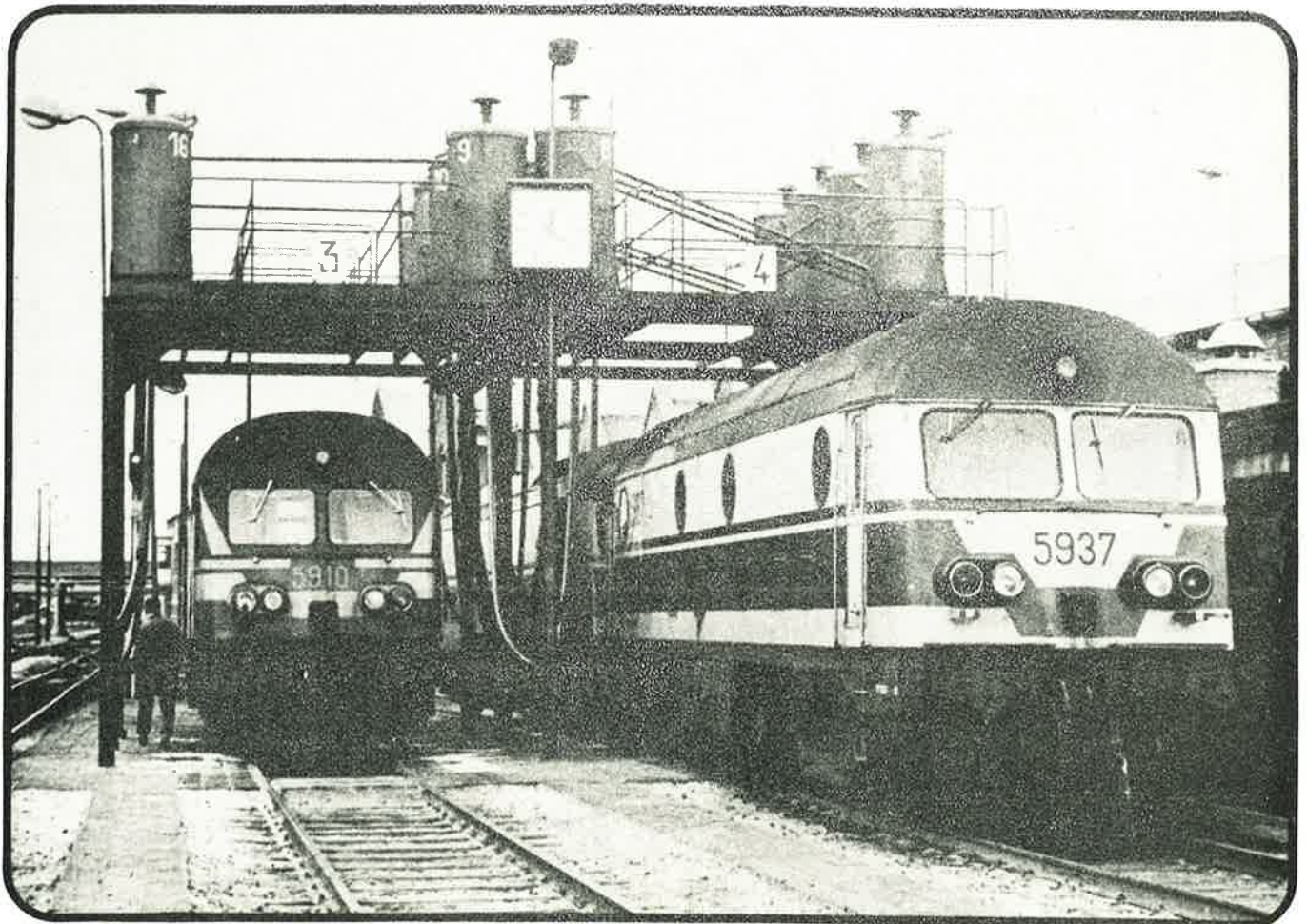


# VeBOV

# koerier

maandblad

nummer 53 SEPTEMBER 1981



MAANDBLAD  
VEBOV - KOERIER

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

Redaktie:

R. Bastaens en F. Geens  
Redaktie-adres:  
Baggenstraat, 6,  
2200-Borgerhout. (Antw.)  
Hoofdredaktie 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 redaktie.

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

VERENIGING VOOR  
BELANGSTELLENDE 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:

VeBOV-bezoek Antw.- Dam.  
Dieselloks 5910 en 5937  
tijdens het tanken.  
23 mei 1981.  
Foto: W.J. Kusee.

Eén onzer leden van het eerste uur, gaf ons  
onlangs enkele bedenkingen ter overweging,  
omtrent zekere toestanden die ontstonden bij  
de NMBS, na elektrificering van spoorweglijnen.

...Als fervent gebruiker, verdediger, liefhebber  
en misschien zelfs al kenner van het Openbaar  
vervoer, komt het uiteraard niet bij me op  
te beweren dat de inspanningen van de NMBS  
om het net op de kortst mogelijke tijd - althans  
voor wat het reizigersverkeer betreft - vrijwel  
volledig te elektrificeren, zinloos zouden  
zijn. Toch moet het me van het hart dat onze  
nationale maatschappij de meeste van de nieuwe  
geëlektrificeerde lijnen overhaast in gebruik  
neemt, en aldus steeds weer een ware psychologi-  
sche flater maakt, die er wel eens de oorzaak  
van zou kunnen zijn, dat de stijging van het  
aantal reizigers die men normaliter mag verwachten  
door het attractiever maken van het gebruikte  
materieel en van de uurregeling, in de kortste  
tijd weer ongedaan wordt gemaakt, doordat  
al gauw duidelijk wordt dat het met de nieuwe  
lijn nog lang niet ~~je-dàt~~ is. Bijna nooit  
is de lijn helemaal afgewerkt:

- lijn 75 werd ingewijd op een ogenblik dat  
door snelheidsbeperkingen en enkelsporige  
vakken, normaal verkeer nog uitgesloten was;
- de verbinding Brussel-La Louvière heeft  
na haar elektrifikatie nog weekend na weekend  
een zeer onregelmatig verloop gekend, met  
vertragingen tot 25 minuten;
- de verbinding Antwerpen-Leuven, onlangs  
in gebruik genomen, ligt er wat het spoor  
betreft, nog precies zoals ze er al jaren  
ligt, zodat de topsnelheid, behalve tussen  
Aarschot en Leuven, nog steeds 90 km/u bedraagt.  
Op die verbinding stelt zich bovendien het  
probleem van het nijpend tekort aan elektrisch  
materieel, en ik vermoed dat de reizigers  
de voorkeur geven aan een houten zitplaats  
boven een staanplaats in een recent stel;
- toen enkele jaren geleden de verbinding  
Hasselt-Genk tot stand kwam, heeft in de eerste  
weken op werkdagen géén van de semi-direkte  
treinen uit Bergen en Brussel tijdens de daluren,  
Genk tijdig bereikt, omdat de treinen bij  
het begin van het traject al zoveel vertraging  
opliepen, dat er van inlopen geen sprake meer  
kon zijn. Ik vermoed dat de werken op lijn  
96, en de toen voorbereidende werken voor  
de elektrifikatie van lijn 118 daar de oorzaak  
van waren;
- lijn 118 is ondertussen ook al elektrisch  
ingereden, maar ook daar geldt nog een permanente  
snelheidsbeperking, zij het dan tot 130 km/u.  
Het kan toch niet de bedoeling zijn van de  
NMBS, dat door publiciteit gelokte nieuwe  
reizigers, reeds tijdens de eerste weken weer  
naar hun auto worden gejaagd, door een festival  
van vertragingen, afschaffingen, gewijzigde  
uurregelingen en overbevolkte treinen e.d.

LOKEREN - DENDERMONDE - BRUSSEL = LIJN 60.

---

Op vrijdag 28 mei 1976 reed de spoorauto 4404 + 4401 de laatste dienst tussen Dendermonde en Lokeren, en keerde het stel ook nog eens terug naar Dendermonde. Toen was het uit, voor een hele tijd. De VeBOV, toen precies één maand oud, was van de partij, en wij kregen van de NMBS toestemming om ter plaatse enkele foto's te maken met een spandoek. De spoorwegdirectie was vertegenwoordigd door de Groepchef van Gent, die rustig een oogje in de spandoek hield, en de VeBOV even rustig foto's liet maken. Van een stiekum verwachte manifestatie was geen sprake. Dat was ook niet nodig, vermits de lijn gesloten werd om ze te kunnen elektrificeren. Op de VeBOV-spandoek prijkte de tekst: Lijn 57 komt elektrisch terug. Tot ziens in 1979. Het is ondertussen wel 1981 geworden, maar het opzet is er door gekomen. Alle redenen om nu een kort overzicht te geven over de nieuwe verbinding.

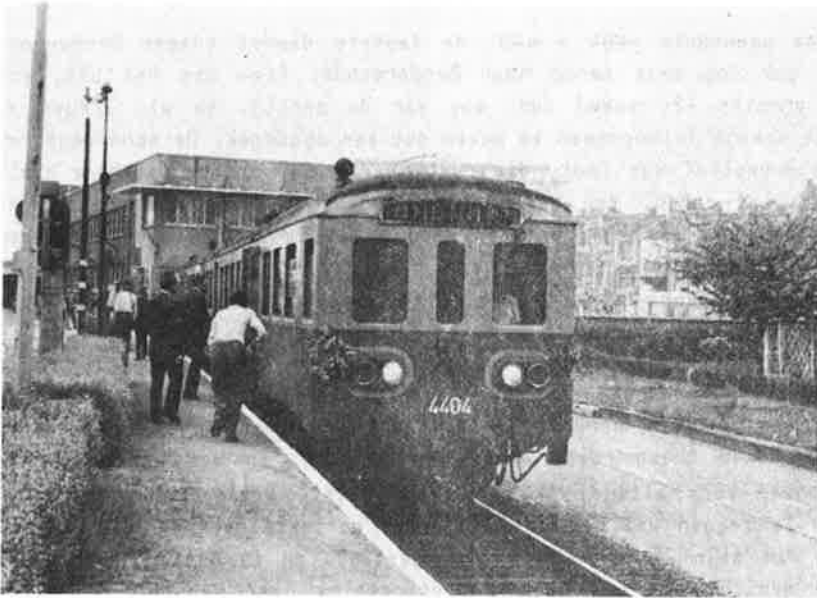
Toen de laatste trein, de 4404 + 4401 Lokeren-Oost verliet, want zo heette administratief het laag station in Lokeren, en over de ondertussen verdwenen Durmebrug naar het Ros Beyaard reed, bracht de seingever zijn seinhandels in normale stand, nadat de seinen waren dichtgevallen achter de weggrijdende trein. Een dikke traan rolde over zijn gezicht, en met haperende stem zei hij ons: Nu is het uit, meneer voor altijd, ik heb mijn laatste trein zien vertrekken, binnenkort ben ik met pensioen! Ze zeggen wel dat de lijn wordt geëlektrificeerd maar ik moet het eerst zien. Een groot deel van mijn leven heb ik hier gestaan, nu is het uit. De tranen rolden vrij over zijn getaande gezicht, en hij was zijn ontroering niet meester. Niet lang echter, want het leven gaat voort. De omstandigheden waren voor hem overweldigend geweest. Het was stil op het sienhuis, een tiental VeBOV-leden stonden er wat verslagen bij. We namen afscheid van de seingever. De volgende dagen werd de dienst door bussen overgenomen, en het werd een hele tijd stil rond lijn 57. Wij hebben daar weinig over geschreven in ons blad, want het bestond toen nog niet, immers het eerste nummer verscheen in augustus 1976, maar daarin zijn wij er toch even op teruggekomen. Gewoon omdat wij eigenlijk niet anders konden.

Toen in 1835 de verbinding Mechelen-Brussel in dienst kwam, was de bedoeling in eerste instantie vier belangrijke spoorwegverbindingen te verwezenlijken. Men zag de spoorweg voornamelijk als een middel tot goederenvervoer. Het succes bij de bevolking was echter dermate, dat het gehele opzet moest herdacht worden. Mechelen verloor zijn monopolie ten voordele van Brussel, en op korte tijd kreeg het ganse land een heel ander uitzicht. De verbinding Mechelen-Dendermonde-Gent kwam al in 1837 tot stand, en Dendermonde kreeg toen zijn eerste station. Dendermonde was dus al wel vroeg bediend. Van een verbinding met Brussel was er echter nog geen sprake. Anderzijds was er wel al vroeg een aanwijzing dat Lokeren al heel vroeg zou voorzien worden van een spoorweg. Immers in 1841 reeds legde Ir De Ridder een dossier voor waarin hij een sterk benaderde prijsberekening voorlegde, met betrekking tot het krijgen van een konsessie voor het bouwen van een spoorlijn tussen Gent en Antwerpen, via Lokeren en Sint-Niklaas. Na een openbare aanbesteding werd hem op 16 nov. 1842 toestemming verleend, (bij Koninklijk Besluit,) de spoorlijn aan te leggen. Dat was de eerste spoorlijn die de Belgische Staat in konsessie gaf.

Andere gemeenten, die nog niet in het spoorweggebeuren waren betrokken, begonnen echter ook aan hun gemeente te denken, en vele snuggere gemeentebesturen smeedden plannen, en legden ze voor aan de bevoegde diensten. Als in 1845 de gemeente Asse pleitte voor een kortere verbinding tussen Brussel en Gent, die natuurlijk via Asse - en Aalst!- zou moeten lopen, kwam Dendermonde in het geweer ter verdediging van zijn reeds behaalde privilege. Toen voegde zich Opwijk in de discussie, want ook zij keken verlangend uit naar een spoorwegverbinding. Een privaatsmaatschappij viste in 1863 naar een konsessie voor het bouwen van een spoorlijn van Lier naar Denderleeuw via Opwijk, en haalde meteen het gunstig advies van Opwijk. De voorgestelde lijn is er echter nooit gekomen, want slechts in 1871 kwam het baanvak Laken - Jette, gevolgd in 1879 door Asse - Dendermonde, en uiteindelijk het sluitstuk Jette - Asse in november 1881. Lijn 60 was klaar.

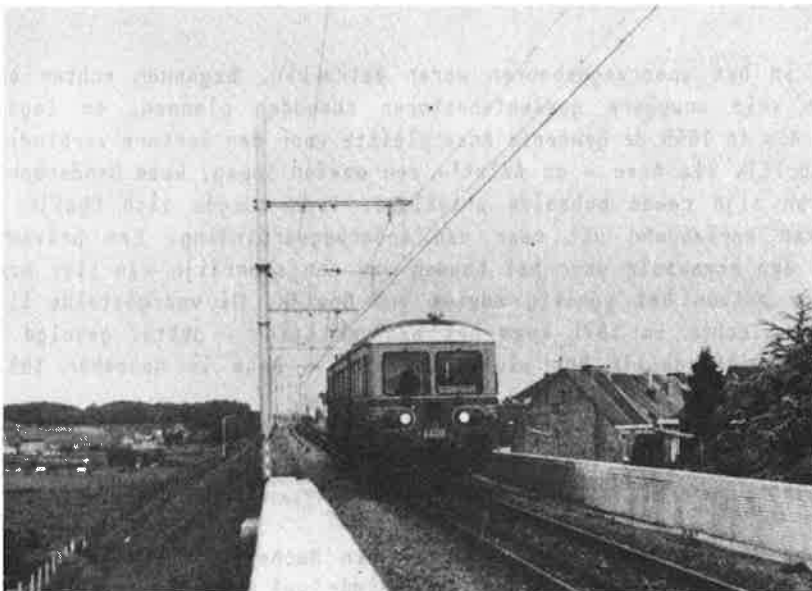
De toenmalige lijn 57, Aalst-Noord - Dendermonde - Lokeren - Zelzate was vroeger gereed gekomen. Dat begon met Aalst - Dendermonde op 9 juni 1853, gevolgd in februari 1856 door de sectie Dendermonde - Lokeren, en ten slotte het sluitstuk Lokeren - Zelzate, dat gereed kwam op 25 maart 1867.

Al vrij snel kon men van Lokeren naar Brussel via Dendermonde en Mechelen. In het Waasland kende men al de voordelen van een treinverbinding, en het leidde wel eens tot conflicten, want meermaals gebeurde het dat de reizigers van Lokeren en lijn 57 lagen te slapen op de banken als de trein Dendermonde binnenliep. Aldus benamen zij de zitplaatsen van andere reizigers, met alle denkbare gevolgen.

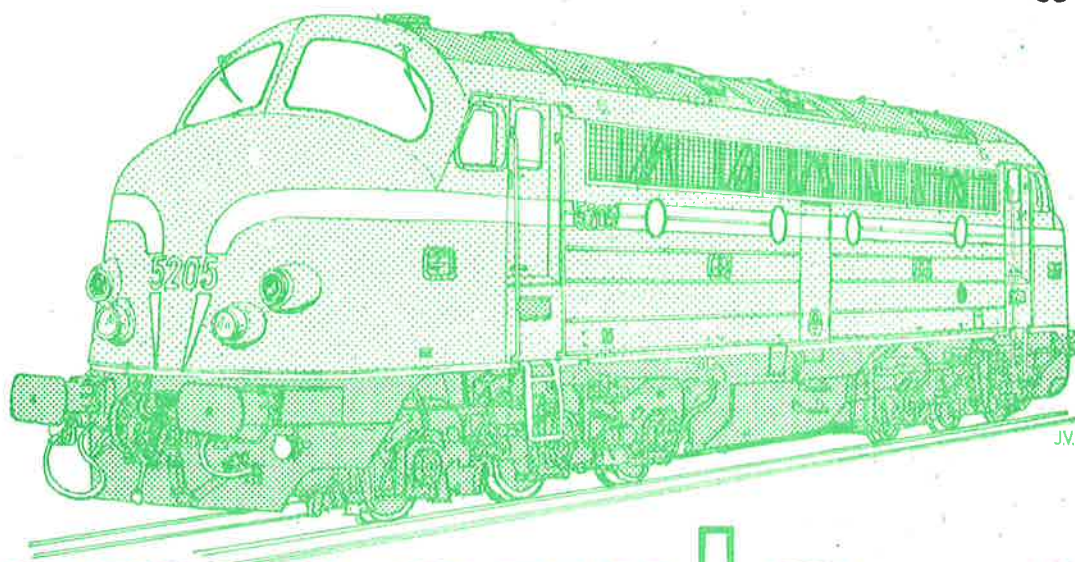


Laatste trein naar Lokeren  
in Dendermonde. MW 4404 + 4401  
28 mei 1976. Foto Eigen Baan.

Station Zele - Binnenkant  
28 juni 1976.  
Foto Eigen Baan.



Mw 4409 op de laatste dag Diesel  
Exploitatie in Boksele.  
Lokeren 28 mei 1981.  
Foto Eigen Baan.



# spoorslags

## A. STATISTIEK - :

### 1. LEVERINGEN :

Geen.

### 2. STELPLAATSWIJZIGINGEN :

8470    Antwerpen-Dam                      Hasselt                      10/07/1981 (in leen)

### 3. BUITENDIENSTSTELLINGEN :

6404    Hasselt                      01/07/1981    met PV 11 dd. 26/05/1981 FAZ  
7211    Antwerpen-d. 01/07/1981    met PV 12 dd. 26/05/1981 FAZ

## B. AKTUELE BERICHTEN - :

03 : Bij het verschijnen van dit nummer zal het eerste stel waarschijnlijk geleverd zijn. De inzet is echter nog niet zo dringend en men verwacht dat tegen mei 1982 vijf stellen zullen geleverd zijn en deze zouden dan de dienst opnemen tussen de kust en Brussel-Aarlen-Luxemburg.

09.5 : Deze rode poststellen - net zoals de postrijtuigen - aan vervanging toe, doch door de precaire financiële toestand bij de post, is er sprake om alle rijdende postkantoren te laten verdwijnen. Naast de nachtrajekten naar Jemelle-Luxemburg en Oostende, hebben we ook nog de dagverbindingen

Gent-Brussel-Antwerpen en Brussel-Luik-Verviers.

- 15 : De inzet van deze reeks lokomotieven is sinds de nieuwe dienstregeling geen wijziging gekomen. Volgende treinen staan op het programma :  
 TEE 82/85 : Amsterdam-Brussel-Amsterdam ; TEE 81/88 Brussel-Amsterdam-Brussel.  
 432/TEE 89 : Brussel-Parijs-Brussel (tot 06/09)  
 776 : Brussel-Luik ; 758/859 : Brugge-Brussel-Brugge.
- 16 : Hoewel de inzet volgens plan enkel op de verbinding Oostende-Brussel-Luik-Keulen plaats vindt, rijden deze lokomotieven echter regelmatig naar Parijs. De diensten naar Keulen worden dan door een 18 geleverd.
- 20 : Nieuwe problemen met deze reeks zijn de oorzaak dat deze machines zeer weinig nog in hun eigen reeks rijden, maar praktisch enkel nog ingezet worden voor de talrijke bijzondere vakantietreinen.  
 Ondertussen kreeg de eerste blauwe 20-er (de 2006) een wijziging in zijn schildering en verloor zijn geel neusvlak. Anderzijds werd de 2013 door Brugeoise & Nivelles te Nijvel afgewerkt (dit na brand in 1976) en deze lokomotief bevindt zich nu te Salzannes voor herschildering.
- 25 : Deze reeks wordt nu - althans officieel - volledig vanuit Antwerpen ingezet en er worden 12 lokomotieven benodigd. Voor trek- en duweenheden komen ze nog naar Aarschot (treinen 3451/3452-6093/6099-3450/3453) en Kortrijk (2805/3957-3913/8889/8840-1792/2868). Anderzijds worden ze ook voor normale reizigers- en ook goederentreinen gebruikt en bereiken ze o.m. Roosendaal, Charleroi, Quévy en Erquelinnes.
- 25.5 : Na zijn herstelling te Mechelen kreeg de 2553 een afwijkende schildering, waarbij de gele band niet meer over de ganse lengte van de zijkant doorloopt.
- 28 : Deze reeks kreeg een eigen plan met drie inzetdagen en met enkel nog diensten tussen Brussel en Gent-Oostende voor de volgende treinen :  
 Brussel-Aalst-Gent : 4431 ,4487, 4491, 8255, 8922, 8990  
 Brussel-Oostende : 835 (enkel 's zomers)  
 Schaarbeek-Merelbeke (goederen) : 10.05 FSR 51900 11.15  
 FKR 14.15 59100 FSR 15.25
- 29 : Voor deze reeks werd opnieuw een plan opgesteld voor 5 lokomotieven met een uitgebreid dienstenpakket. Zo wordt Stocatra bv. nog tweemaal bereikt (ca. 8.30 en 14.00) en zijn er diensten naar Schaarbeek, Ronet, Erquelinnes maar ook Felluy en St-Ghislain. Felluy-zoning wordt bereikt omstreeks 10 uur, doch St-Ghislain is een nachtdienst (3 uur). Vermelden we nog dat de 2911 te Brussel-zuid en de 2912 te Oostende voor de stationsrangeringen zorgen en dat de 2920 vanuit Schaarbeek naar de CW Mechelen pendelt. Anderzijds wordt de 2903 hersteld met onderdelen van de 2913 en er is - net trouwens voor de reeks 28 - een kans op een blauwe livrei.
- 40 : Eind september verdwijnen deze stellen van de verbinding Antwerpen-Hasselt-Herstal/Genk en rijden daarna nog slechts korte tijd in de omgeving van Kortrijk. De buitendienststelling is echter vlug te verwachten. Anderzijds kreeg de 4001 te Mechelen nog een grote revisie

- 40 : en komt nu terug zeer fris voor de dag.
- 43 : Zo vlug dat Kortrijk enkele stellen reeks 43 kan missen, worden deze aan Montzen afgestaan om er de reeks 49 af te lossen. Ook Antwerpen-dam zou iets later een 43-er op stal krijgen voor de aflossing van zijn 4903.  
Vanaf het einde van het jaar - bij de indienststelling van de elektrifikatie van de verbinding St-Ghislain-Doornik-Moeskroen komen er meerdere stellen te Kortrijk vrij.
- 45 : Door de onmogelijkheid om gekoppeld te rijden met een combinatie 43/45 worden deze laatste stellen vooral ingezet tussen Bertrix en Dinant enerzijds en naar Libramont anderzijds.  
Na de 4509 en 4510 zou Bertrix nog in de loop van dit jaar verdere stellen reeks 45 ontvangen en er de reeks 43 mee ontlasten.
- 49 : Het doek gaat nu officieel vallen over deze laatste vertegenwoordigers van de "redders van de lokaallijnen". In Montzen worden ze zo vlug mogelijk vervangen door vrijgekomen stellen reeks 43 en als vermoedelijke buitendienststellingstermijn wordt eind september voorgesteld. Doch deze datum zal waarschijnlijk verschoven worden tot het einde van het jaar.  
Deze stellen rijden nog in personeelsdienst tussen Montzen en Welkenraedt en rijden - vooral in de namiddag - een klokvaste uurdienst. In Welkenraedt kan men ze zien om 8, 15, 16 en 17 uur. Fotografen op post !  
Nochtans is het onwaarschijnlijk dat er een van de overblijvende stellen gesloopt wordt, daar één stel (de 4901 ?) naar het museum van Leuven gaat en dat verschillende museumverenigingen interesse voor deze stellen hebben. Hopelijk stelt de N.M.B.S. geen onoverkomelijke prijseisen.  
Naast de 4903 van Antwerpen-dam blijven na september nog twee verdere "Brossels" in dienst : de 4905 en 4907 - beide omgebouwd tot bovenleidingswagons - worden resp. door Jemelle en Namen ingezet.
- 53 : Door het verminderen van het ijzerertsvervoer naar Luxemburg en Frankrijk, verloopt een groter gedeelte nu over de lijn 162 en werd het plan van de reeks 52/53 van Latour ingekrompen en worden minder treinen ingezet.  
Anderzijds is de ombouw van de 5313 voltooid en kwam deze machine in een iets gewijzigde schildering (smallere gele band) terug op de sporen.
- 54 : De laatste 54-er met de oorspronkelijke schildering met twee gele banden - de 5407 - is voor revisie in Salzennes en zal in de nieuwe schildering verschijnen.
- 55 : De lokomotieven van Jemelle - alle met elektrische treinverwarming en blauwe schildering - kregen een vergroting van het inzetgebied, daar ze nu ook de treinen 296/297 tussen Luik en Maastricht slepen. Naast de meeste diensten op de verbinding Liers-Luik-Jemelle staat anderzijds ook nog steeds het treinpaar 9591/9518 Luik-Hasselt in het dienstenpakket.
- 60 : Na een tussentijdse herstelling is de 6006 terug te St-Ghislain aangekomen en rijdt er opnieuw in het plan van de reeks 60.

- 62 : Steeds meer en meer neemt de reeks 62 de diensten van de 60-ers over en de geplande elektrifikaties zullen dit tempo nog verder versnellen.  
 In Merelbeke werden praktisch alle diensten naar Mechelen van de reeks 60/61 overgenomen terwijl ook op de andere verbindingen vanuit Gent steeds minder met de reeks 60 gereden wordt;  
 Ook in Hasselt werden al enkele diensten - o.a. naar Eisdien en Tongeren - van de 60-ers overgenomen. De indienststelling van de elektrische lijn Aarschot-Hasselt zal nog meer diensten vrijmaken.  
 Vanaf het einde van het jaar, zullen ook de diensten van St-Ghislain ingekrompen worden en gedeeltelijk vervangen door 62-ers van Doornik.
- 64 : Deze lokomotieven worden - ondanks de vroegere berichten - nog betrekkelijk regelmatig gebruikt, vooral op de verbinding naar Leuven.  
 Andere treinen die regelmatig met lokomotieven reeks 64 bespannen zijn, zijn :  
 lijn 34 : treinpaar 9531/9560 en trein 6483  
 lijn 21b : 6484/6483  
 Anderzijds werd nu de 6404 officieel uit het N.M.B.S.-bestand geschrapt. Hier de levensloop :  
 Levering : 13/08/1964 als 211.004  
 Bouwers : Mechanisch gedeelte : A.B.R. te Familleureux  
           Dieselmotor : Cockerill (licensie Baldwin)  
 Stelplaatsen : Schaarbeek 13/08/62 tot 03/02/66  
                   Hasselt 03/02/66 tot 01/07/81  
 Buiten dienst : 05/81  
 Uit geschriften : 01/07/81  
 Sloping : door CW Salzannes.
- 71 : Bij het verschijnen van deze koerier zal de 7102 waarschijnlijk reeds Salzannes verlaten hebben na de ondergane ombouw. De beide andere machines werken in volle tevredenheid te Antwerpen-noord en er traden nog geen defekten op.
- 72 : Door deze 71-ers gaat het vlug bergaf met deze machines en nu werd ook al de derde machine uit het bestand afgevoerd nl. de 7211.  
 Hier de levensloop :  
 Levering : 11/05/1956 als 272.011  
 Bouwers : Mechanisch gedeelte : La Brugeoise & Nivelles  
           Dieselmotor : S.E.M. te Gent (type 6 B 3S)  
           Overbrenging : Voith - Mylius  
 Stelplaats : Antwerpen-dam : 11/05/56 tot 01/07/81  
 Uit geschriften : 01/07/81  
 Sloping : door Antwerpen-dam.  
 Daar waar de sloping van de 7211 reeds begonnen is, stond in de loop van augustus nog slechts de kast en het machinistenhuis van de vroeger buiten dienst gestelde 7205.  
 De inzet van de 72-ers is nu enkel nog op te tekenen als sloop tussen Antwerpen-noord en de haven enerzijds en in de ertshaven Stocatra anderzijds.



Musea :*- Leuven :*

De restauratie van het type 51 schiet goed op, waarbij praktisch de volledige beplating vervangen werd. De lokomotief staat nu in de grondverf en men verwacht dat de machine nog dit jaar gereed komt.

Ook de - te CW Mechelen verblijvende - 551.48 wordt degelijk gerestaureerd, waarbij ook de volledige buitenbeplating vernieuwd werd. Het buitenkomen wordt tegen het einde van het jaar verwacht. Na dit stel komt waarschijnlijk de - te Walcourt afgestelde - 608.05 aan de beurt.

Anderzijds kwamen te Leuven buitendienst gestelde L-rijtuigen aan , het zijn :

nr 20.26474	oud nr 32074	B-rijtuig	1934	Haine-St-Pierre
nr 20.26411	oud nr 32011	B-rijtuig	1933	Haine-St-Pierre
nr 37.26419	oud nr 33019	AB-rijtuig	1934	Familleureux
nr 37.26410	oud nr 33010	AB-rijtuig	?	Familleureux
nr 82.26409	oud nr 39009	BD-rijtuig	1934	Godarville
nr 82.26426	oud nr 39026	BD-rijtuig	1934	Seneffe

Ook een I1-rijtuig is bij het museumpatrimonium gevoegd :

nr 21.40158    oud nr 12071    B-rijtuig    1950    CW Mechelen

Op 15 februari 1981 werden de - te Doornik afgestelde - verplaatsbare stoomketels ex-type 29 naar Monceau afgevoerd om daar gesloopt te worden : het zijn :

nr A621.181 (ex-29.136 + HT 25.263)	A621.184 (ex-29.245 + 25.245)
A621.187 (ex-29.238 + HT 25.030)	A621.195 (ex-29.152 + 25.152)
A621.201 (ex-29.225 + HT 25.225)	A621.205 (ex-29.096 + 25.297)

*- CFV3V (Mariembourg)*

Dit jaar verwierf de CFV3V een S.N.C.F.-dieselmotorwagen reeks X 3800 met bijwagen. Dit stel - de X 3998 + Xr 7915 van de stelplaats Mohon - werd op 16 april 1981 naar Givet gesleept en reden dan op eigen kracht op 5 mei 1981 over Namen en Charleroi door naar Mariembourg. Nog dezelfde dag reed het stel nog naar Treignes en terug.

Anderzijds staat er nog een N.M.B.S.-motorwagen reeks 49 op het verlanglijstje van deze aktieve vereniging. Wanneer alles lukt zal deze Brossel - naast de eerder gerestaureerde DG21 met verticale ketel - de trekpleister vormen van het stoomfestival op 27 september.

*- TTZ (Zolder)*

In juli werd de vzw TTZ (toeristische trein Zolder) officieel opgericht met het doel te starten met een museumlijn tussen Zolder (mijn) en de kolenhaven van Genenbos.

In juni werden de twee stoomlokomotieven van Tessenderlo-chemie ("Nestor" en "Simone") van Hasselt overgebracht naar het erf van dhr Jans in Kuringen, waar de restauratie van "Simone" aangevangen werd.



## OM EN BIJ DE BEDRIJVEN: UIT DE METROPOOL - M.I.V.A.:

\* Sedert de vorige opgave in de VeKo van rijtuigen in de nieuwe huisstijl, zijn daar nu bijgekomen: 2046(24 mrt) - 2088 (9 april)- 2027 (19 apr.) 2062 (24 apr.) - 2084 (14 mei) - 2028 (16 mei)- en 2030, begin augustus. De opgegeven tijdstippen zijn deze waarop ze voor het eerst zijn waargenomen. Later brengen wij mogelijk een lijst van de preciese data waarop de herschilderingen zijn uitgevoerd. De tweede rode bus is de 584, die na de 548 in dienst kwam. Beide bussen rijden een toeristische dienst tussen de Dierentuin en de vlotbrug van de Flandriaboten.

\* In de CW-Hoboken staan de gele rijtuigen 2126 en 2127. Beide rijtuigen zijn uitgerust met gevoelige strippen aan de tweede en derde deur. Bij ontgrendeling door de bestuurder, kan de reiziger nu van buitenuit de deuren zelf openen door over de strippen te wrijven. Het is de bedoeling aldus ervaring op te doen voor de nieuwe trams die moeten komen. Wellicht volgen nog enkele rijtuigen op de operatietafel.

\* Op maandag 3 augustus is een private firma begonnen met het plaatsen van bovenleidingsmasten op het nieuw aan te leggen traject van lijn 12 tussen het stadion en het Wim Saerensplein. Het aanbrengen van de ballastbedding en de sporen wordt waarschijnlijk in september aangevat. De laatste sporen die het net hebben uitgebreid werden gelegd in 1944 (!) voor lijn 23, die vanaf 18 december van dat jaar, de dienst ging verzekeren tussen de grens Kiel en de Groenendaallaan. Het is dus bijna veertig jaar geleden dat er nog een echte uitbreiding is geweest van het tramnet. In oktober 1952 echter begon de afbraak van het net. Dat ging véél vlotter! Vandaag zijn we echter blij met het nieuwe begin! Het werd echt wel tijd, als U weet dat zulk een nieuw begin in andere (buitenlandse) steden al bijna twintig jaar geleden van start ging, en dan hebben wij heel wat goed te maken. Hopen wij dus maar dat wij werkelijk aan een nieuwe start staan, en dat de volgende uitbreiding kan worden aangevat voor 2020!

\* Op het kruispunt Mechelsesteenweg-Bourlastraat-Leopoldsplein is ten behoeve van de tramlijnen 7 en 8 een dedektietoestel ingebouwd waardoor de tramrijtuigen de verkeerslichten kunnen beïnvloeden. Op één volledige lichtencyclus kan tweemaal een tramfase verkregen worden. Sedert begin mei 1981 is deze regeling in voege getreden.

\* Sedert 25 mei 81 is de vroegere reisweg van lijn 20, richting Eksterlaar terug ingesteld via Quellinstr. - Rubenslei - Van Eycklei-Plantin en Moretuslei.

\* Het vroegere trajekt van de buslijnen 9 en 16, zoals dat was voor het begin van de metrowerken, is sedert 2 juni 81 terug hersteld. Lijn 9: Arendstr. - Mercatorstr. - Plantin en Moretuslei; lijn 16: Cuperusstraat, Mercatorstr. - Simonsstr. - CS. De reisweg via de Oostenstraat - Van de Nestlei is hierdoor vervallen. Vanaf die datum is ten behoeve van de buslijnen 9,16,17 en 27 een gemeenschappelijke halte ingesteld, in de Mercatorstraat, ter hoogte van de Brialmontlei. Deze halte ligt vlakbij de tunnelingang van het station Plantijn.

\* Vanaf 16 juni 81 is een aantal halten afgeschaft op de buslijnen:  
6: St Jansvliet/Ernest van Dijckkaai;  
34: Jordaenskaai - afdak 22;  
9: Posthofbrug en Minderbroedersrui/Klapdorp, beide richtingen;  
17: Eglantierlaan/Seringenlaan in beide richtingen;  
18: Posthofbrug in beide richtingen;  
19: Bischoppenhoflaan/de Sossastr.; en Baron Leroystr./Ter Rivierenlaan in de richting Schotensteenweg;  
26: Eglantierlaan/Seringenlaan, id. aan lijn 17.  
De halten van lijn 16 op de Diksmuidelaan die werden afgeschaft op 5 mei, zijn terug ingesteld vanaf 23 juni 1981.

\* De buslijn die tijdens het toeristisch seizoen (1 juli - 31 aug. 1981) de dienst verzekert tussen de Dierentuin en de Flandriaboten, zonder tussenhalten, was administratief lijn 40 gemerkt. Nog voor het in dienst komen is dat veranderd geweest in lijn 29.

\* Met ingang van 28 juni 1981 is er ten behoeve van buslijnen die hun eindpunt hebben op het Koningin Astridplein, een nieuwe eindpunthalte ingesteld in de Pelikaansstraat, ter hoogte van de buiten dienst zijnde uitgang van het Centraalstation. Deze halte is er voor de lijnen 16, 17, 27 en 32. Door het vrijkomen der halteplaatsen konden betere halten worden voorzien voor lijnen 18 en 23 op het Astridplein. Als gevolg van deze wijzigingen moest de iepunthalte van lijn 19, tegelijkertijd beginhalte van lijn 20, aan de Statiestraat, worden opgegeven. Lijn 20 begint nu aan het Kon. Atheneum, en rijdt vanuit de Van Straelenstraat rechts Rooseveltplein, links Van Ertbornstraat - Quellinstr. en verder normale reisweg van vroeger. Dat heeft als gevolg dat aankomende reizigers in het CS geen gebruik meer kunnen maken van lijn 20. In de terugrit wordt lijn 20 vanaf de spoorbrug van de Plantin en Moretuslei rechtdoor getrokken naar het Stadspark, Quinten Matsijslei - Maria-Theresialei - Frankrijklei - K.V.O.-Rooseveltplaats. Daar wordt de lijn op lijn 19 gedraaid, en via de Italiëlei de normale reisweg van die lijn gereden. Lijn 20 komt dus in geen geval nog aan het Centraalstation. Ongelukkiger kon wel moeilijk worden gehandeld, vraag dat maar eens aan de reizigers die de trein moeten nemen. Lijn 32 rijdt nu vanaf het rondpunt Belgiëlei naar de Mercatorstraat, en verder via lijn 17 naar het Centraalstation.

\* Op maandag 17 augustus moeten de tram- en buslijnen die Borgerhout bedienen in de Parkwijk, weer worden onderbroken voor de grandiose komedie van drie man en een paardekop die dingen naar het meesterschap in de 0000te prijs van Borgerhout. De tramlijnen eindigen in de stelplaats Groenenhoek. Ergerlijke knoeiboel!

## UIT DE HOOFDSTAD - M.I.V.B:

\* Een VeBOV-lid uit Brussel vestigt er onze aandacht op dat lijn 58 in lengte niet steeds de langste lijn is geweest, want dat in 1958, tijdens de wereldtentoonstelling, lijn 81 zowat 25km. lang geweest moet zijn. Dat is inderdaad juist, alhoewel tijdens de expo 58 nog andere lijnen verlengd zijn geweest. Wij bedoelen uiteraard de lijnlengte in de dagelijkse uitbating. In elk geval hadden wij daar niet aan gedacht bij het opstellen van het blad.

\* De NMVB-tram 9287, ex. 10485, die tijdens de Expo 58 tentoongesteld was in de afdeling Vervoer, wordt binnenkort weer helemaal in orde gebracht, en zal in akkoord met MIVB-NMVB een definitief onderkomen vinden in het toekomstige trammuseum van Woluwe.

\* In dat toekomstige trammuseum wordt deze zomer een tentoonstelling gehouden, die de banden tussen Brussel en Charleroi belicht op het gebied van openbaar vervoer. Wie die tentoonstelling nog niet bezocht heeft zichzelf tekort gedaan, en moet dat beslist goed maken tijdens de maand september. In oktober kan het ook nog. Toegankelijk tijdens het weekeinde en op woensdagnamiddag vanaf 14 uur. In 1982 wordt weer een tentoonstelling gehouden onder het motto "Brussel - Gent", in 1983 gevolgd door "Brussel-Antwerpen" en in 1984 door "Brussel - Luik". In 1985 zal officieel het Brussels Trammuseum worden geopend. Het zoeken naar een oplossing om te komen tot een Antwerps Trammuseum worden ondertussen niet opgegeven. In Gent is een tentoonstellingsruimte voorzien voor het onderbrengen van het Gents museummaterieel. In Charleroi wordt het museumbestand wellicht volgend jaar reeds tentoongesteld in een daartoe voorziene ruimte in het station Beaux Arts van het lichte metronet van Charleroi. Dan is er nog Luik. Ook hier wordt gestreefd naar een opstelruimte voor ten minste een gedeelte van het bewaarde materieel. Omdat Luik terug tramstad wordt, hopen wij ten zeerste dat ook hier een oplossing gevonden zal worden. Aldus zal nagenoeg alle bewaarde trammaterieel terugkeren naar de stad van herkomst. Dat is de zuiverste oplossing, alhoewel nog niet vaststaat wat zal gebeuren met de rijtuigen van Verviers. Bewaren zal evenwel tot een erezaak moeten verheven worden, waar dan ook.

\* In VeKo 51, op blz. 8 verscheen een foutief bericht, dat we graag rechtzetten. Zò moet het zijn:

Sedert 11 maart 1981 zijn de 7800-en van lijn 55 overgeheveld naar lijn 101 (Koningslaan), om indien nodig, pendeldienst te kunnen rijden op de Kleine Ring-lijnen, met dubbelrichtinsrijtuigen.

\* Alhoewel wij hiervan geen bevestiging hebben, menen wij te weten dat de MIVB de bedoeling heeft om in een niet al te lange tijd, alle lijnkleuren af te schaffen op trams en autobussen. De nieuwe films zouden dan zwart-wit worden, met het lijnnummer erop, en daarnaast bij voorkeur één enkele bestemming, als dat verenigbaar is met het gebruik van de talen. Zo zou dan bv. te zien kunnen zijn: 18 - FORT JACO, of 44 - TERVUREN, en ook 39 - STOKKEL, maar hier wringt het schoentje al! Stokkel of Stockel? Het valt te vrezen dat, als het plan wordt doorgezet, het al vlug aan één of andere zijde kwaad bloed zal zetten. Wij hopen dan ook maar, dat geen overhaaste beslissingen zullen worden genomen. Overigens, is het nodig dat het systeem van de lijnkleuren, dat jarenlang heeft bestaan, en al vòòr het ontstaan van de lijnnummers zijn degelijkheid had bewezen, wordt afgeschaft? De reizigers- en niet alleen de Brusselaars! - zijn ermee vertrouwd, en al van ver is aan de lijnkleuren een rijtuig te herkennen.

Tenslotte is het ondergronds gedeelte van het net, waar aankondigers gebruikt worden, slechts het kleinste deel. Houdt men daarentegen rekening met het feit dat de filmkasten steeds kleiner worden, zie 7900-en, dan komt het hele opzet ons voor als een wezenlijke achteruitgang in het dienstbetoon, en dat kan beter wegblijven. Als wij hierbij denken aan bv. de lijnaanduidingen met grote lijnnummers mét lijnkleuren in Amsterdam, dan zijn we eerder geneigd om groen uit te slaan van afgunst! En kom nu maar niet aandraven met esthetiek en vormgeving, want die zijn in Amsterdam écht niet te kort gedaan, vooral niet bij de nieuwste typen. Daarenboven gaat het belang van de reizigers daar boven moeten staan, en dat heeft men in Amsterdam echt wel begrepen. Overigens met alle respect voor de vormgeving in de eigen industrie, maar het belang van de reiziger wordt te vaak over het hoofd gezien. Argumenten als: "de mensen weten het wel", of "ze kennen dat al lang" is hierbij geen alternatief. Voor de reizigers die het allemaal weten moeten er eigenlijk géén films op de rijtuigen zijn, maar voor diegenen die het niet weten, en dat zijn er meer dan wij veronderstellen. Deze vaststelling geldt overigens alle Belgische bedrijven van openbaar vervoer, en het is de bedoeling hierop terug te komen, tot vervelens toe als het moet. Wat zeker moet, is dat op dat gebied echt verbetering moet komen. Op dit ogenblik werkt men in Antwerpen en Brussel op dat vlak met zelfklevers. Dat biedt veel mogelijkheden, en het lijkt ons dat die mogelijkheden niet voldoende worden uitgebuit. Spijtig is dat!

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

Uit het jaarverslag van de MIVG blijkt dat men in de Arteveldestad, zoals overigens in andere steden, begaan is met de kwaliteit en de regelmaat van het openbaar vervoer. Met dat doel voor ogen, is aandacht besteed aan de doorstroming van de rijtuigen op de lijne 4 en 4 doorstreept. Lijn 4 is de zwaarste lijn in Gent, maar het gevolgde tracé is niet alleen van belang voor de tramreizigers, want ook de automobilisten kennen de kortste weg tussen het station en het stadscentrum. Door het instellen van enkelrichtingsverkeer in de Nederkouter (stadinwaarts) en de Kortrijksepoortstraat (staduitwaarts) wil men trachten een betere doorstroming in de hand te werken. Het plan is verwezen naar de commissie Verkeer en Openbare werken van de Gemeenteraad. Eind september 1980 is het "Ontwerp van een driejarig ontwikkelingsprogramma van het stedelijk vervoer in Gent" als discussiepunt uitgebracht. De kern van dit plan is het ontwerp van een hoofdasennet met de daarbij aansluitende voorstellen inzake trekkracht (tram, trolleybus, dieselbus) en infrastructuur. Hierbij is uitgegaan van vier basisopties:

- 1- Er wordt aangenomen dat het zinvol is een deel van de stedelijke ruimte zoveel mogelijk vrij te houden voor het openbaar vervoer;
- 2 - Sociaal-ekonomische overwegingen pleiten voor het voeren van een dergelijke politiek, o.m. de stijging van de brandstoffen die velen er zal toe aanzetten meer gebruikt te gaan maken van tram en bus;
- 3 - Kwalitatieve eisen inzake dienstverlening in acht genomen, vraagt goed openbaar vervoer een grote regelmaat en ruime frekwentie, overstapmogelijkheden en comfort. Het verwezelijken van vrije tram- en busbanen, met verkeerslichtenbeïnvloeding is hierbij doorslaggevend, want nodig om de reistijd gunstig te beïnvloeden;
- 3 - Rekening houdend met de situatie van oliebevoorrading en met de milieueisen inzake geluidshinder en luchtvervuiling is het verantwoord op de hoofdverkeersassen de elektrische traktie te promoveren, vooral in stedelijke gebieden. Gedacht wordt hierbij

aan de lijnen 1, 2 en 4 (tram) en lijn 3 (trolleybussen) en later ook de lijnen 5 en 7.

In het jaarrapport 1979 werd reeds de aandacht gevestigd op de verlenging van tramlijn 1 naar Wondelgem. Deze verlenging kadert in het ontwerp van het hoofdnennet, en de werken zijn ondertussen in uitvoering. De uitbouw van deze verlenging verloopt in drie sekties:

1 - Vanaf het Van Beverenplein tot de Kolegemstraat; (850m.)

2 - Van Kolegemstraat tot Botestraat; (950 m.)

3 - Botestraat - Koning Boudewijnlaan ( 1450m.).

De werken worden reeds uitgevoerd over de eerste twee sekties.

Na het verkrijgen van de nodige toelating werden de lijnen 17 en 70 verlangd resp. tot Oude Bareel en Vogelzang. Dat bracht nieuwe woonwijken in direkte verbinding met het stadscentrum, Zuidwijk en het station.

Door de studiedienst van de MIVG werd het projekt ter ondertunneling van het Maria Hendrikaplein ten behoeve van het tramverkeer, en het bouwen van een gelijkgrondse verbinding tussen de Prinses Clementinalaan en de Sint-Denijslaan, voor bussen en partikulier verkeer, verder ontwikkeld. De Raad van Beheer van de MIVG gaf hiertoe zijn principiële akkoord op 24 jan.80, en het Kollege van Burgemeester en Schepenen op 28 jan.80. De Regionale Kommissie Gent volgde op 31 jan, en Verkeerswezen gaf zijn akkoord met het projekt tot ondertunneling op 8 okt.80. Studiebureaus zijn in december van vorig jaar aangesteld.

Het rollend materieel bestond op 31 dec.1980 uit:

54 vierassige PCC-rijtuigen, 1 oud rijtuig (339) en 127 dieselbussen.

Op dezelfde dag bevat het net in uitbating in totaal:

24,9 km tramlijn ( lijnen 1,4,10 en 21-22)

142,1 km buslijn, gereden door 24 buslijnen.

\* In de loop van de maand mei is ten behoeve van lijn 21-22 een overloopwissel aangebracht ter hoogte van het gerechtshof.

\* De inrijpoort van de stelplaats is gesloopt omstreeks half mei. De werken waren in uitvoering op 18 mei, toen de linkerzuil werd gesloopt. De andere was toen al weg. Deze zuilen dateren van 1898, toen de stelplaats gebouwd werd. De koppen die de zuilen sienden, zijn bewaard gebleven.

Tijdens de week van 18 mei is de pcc 31 terug in dienst gekomen, na zijn botsing op 17 februari. De 17 kwam op 15 mei uit schildering.

\* De lijnen 4 en 10 rijden sedert 22 mei weer de eindpuntlus via de Sassavaartkaai. Die lus is een tijdlang onderbroken geweest voor het plaatsen van riolen. Bij deze gelegenheid zijn nieuwe sporen gelegd.

\* Pcc 19 is op 20 mei in herschildering gegaan, en kwam terug in dienst op 29 juni.

\* Op 1 juni is begonnen met de vervanging van de wisselkruising van de lus van lijn 4 doorstreept (Klein Turkije) met de sporen van lijnen 1 en 4 op de Koornmarkt. Op dezelfde dag zijn spoorwerken uitgevoerd op de Brusselsesteenweg, lijn 21, waar sporen gekeerd werden ter hoogte van het spoorwegviadukt.

\* Wegens het uitvoeren van rioleringswerken op het Van Beverenplein, is de lus van lijn 1 op 9 juni voor enkele dagen buiten dienst gesteld. Lijn 1 maakte terug gebruik van de lus op 15 juni 1981.

## V E B O V - K R A N T .

## VERENIGINGSNIEUWS.

ALLES WAT U WETEN MOET, OF ZOUDT MOETEN WILLEN WETEN....

TENTOONSTELLINGEN MET DE N.M.V.B.

De N.M.V.B. meldt ons dat zij met een stand zal aanwezig zijn op de volgende tentoonstellingen:

- 12 - 20 sept: HOBBY 81, Jaarbeurshallen in Brugge;
- 21 - 28 sept: Le Passé, le Présent et le Futur, te Souvret-Forrières;
- 26 - 30 sept: ENERGIE, Luik, Palais des Expositions;
- 24 okt - 1 nov: Le Passé...Le Présent te Dolhain - Verviers.
- 31 okt - 15 nov: BRUSSEL, Centraalstation, Intern. Spoorwegaalou.

N.M.V.B.-GESCHIEDENIS - BROCHURE.

De NMVB heeft onlangs een brochure in omloop gebracht van ongeveer 30 bladzijden. Op deze pagina's vinden wij een keure van foto's uit de geschiedenis van de bijna honderjarige NMVB. Zonder twijfel zal hiervoor ruime belangstelling bestaan, en wij hebben een oplage voorzien in het VeBOV-Centrum. Daar kunt U een exemplaar bekomen aan 35 fr. Postverzending; 45 fr.

Indien U in Brussel even langs loopt op de NMVB-Wetenschapsstraat 14, kunt U een nummer bekomen aan 30 fr. Wij staan evenwel ter uw beschikking, evenals de NMVB, voor verzending in binnen- en buitenland. Prijzen voor het buitenland: Nederland: 63 fr, en andere landen; 90 fr.

VeBOV-EKSPRES DOOR LIMBURG - 12 SEPTEMBER 81.

Zoals voorzien vertrekt de VeBOV-Ekspres in Antwerpen-Centraal om 8u.10, Mol: 9u.20, Leopoldsburg: 9u.35-9u.45; Beringen-Mijn: 9u.53 - 10u.05; Zolder 10u.15-10u.18, Hasselt: 10u.35. Er zijn nog enkele plaatsen vrij, en gegadigden kunnen nog mee. Zij moeten evenwel de ritprijs dan betalen in de trein. Bij het vertrek in Antwerpen worden de kaartjes uitgereikt. De terugkomst te Antwerpen is voorzien om 19u.46. Wellicht zullen eind september de nog bestaande AR.49-ers buiten dienst worden gesteld, zodat dit de reis wordt van de laatste kans. In Hasselt is een middagpauze voorzien van 12u.21 tot 13u.20, zodat eenieder de gelegenheid heeft daar te eten. Welkom, en goede reis.

DROEVIG BERICHT.

Met leedwezen delen wij U het overlijden mede van ons eerste VeBOV-Lid: de heer Charles VAN HUNSKERKEN, in de ouderdom van 73 jaar. Hij droeg in het inschrijvingsregister het nummer 76083, en was lid sedert 28 aug.1976. Op elke stoomtrein konden wij Charles tegenkomen, en hij vertrouwde ons toe dat wij hem in zijn laatste levensjaren onvergetelijke dagen hebben bezorgd. Dank U wel, Charles, wij vergeten U niet...

TENTOONSTELLING AS.MO.CO.

De Association des Modélistes et Collectionneurs d'Ourthe-Amblève, vzw. organiseert op zondag 4 oktober haar 4° ruilbeurs van modeltreinen, auto's, maketten en oud speelgoed. Deze ruilbeurs wordt gehouden in het Institut St Raphaël, av. de la Porallée, 40 te 4070-Aywaille, langs de weg best te bereiken via de afrit Luik-Aywaille. Bij deze gelegenheid zullen zij tijdens het weekeinde van 4-5 oktober een tentoonstelling inrichten van modelspoorwegen. Iedereen welkom!

MUSEUMLIJN - M.S.T.B.

Wie nog geen kennis gemaakt heeft met de Museumpoorlijn van de Twee Bruggen te Vilvoorde, heeft zichzelf te kort gedaan. Tussen de Budabrug en de Verbrande brug wordt sedert Pasen van dit jaar een toeristische treindienst onderhouden, die over een afstand van vijf km. loopt. Er wordt gereden met een kleine stoomlok Tubize nr 1627 van 1910. Tot einde september kunt U tijdens de weekeinden uw verzuim goedmaken, met vertrekken aan de Oude Brug te Vilvoorde om 14u30, 15u.30, 16u.45, 17u.45 en 18u.45. Nu niet meer uitstellen, anders wordt het echt 1982...

WE ZIJN EENS NAAR DEN DAM GEWEEST, MET VRIENDEN ONDEREEN...

Weet ge nog wel, die zaterdag in mei? Met een bus, zowat de nieuwste van de NMVB op dat ogenblik, zijn we weggereden aan het Centraalstation, bestemming Antwerpen Dam. Daar hebben wij het gezelschap in twee gedeeld, en de tweede groep reed verder naar Antwerpen Noord. Verder op de dag werden de groepen omgeruild, en dat gaf ons ruim de gelegenheid eens een kijkje te nemen van wat er aan materieel rijt en zeilt op beide NMBS-plaatsen. Het was toch alweer van 1976 geleden dat wij Antwerpen-Dam bezochten, U weet wel, 50 jaar NMBS... Het was er nu wel heel wat stiller dan die bewuste open-deur-dagen, maar voor spoorwegliefhebbers hoeft die drukte allemaal niet, en het is zo heerlijk als U rustig kunt genieten van het af en aan rijden van allerlei soorten loks, zij het dan dat de zaterdagdrukke niet een maximum te zien geeft, maar toch! Zonder twijfel kon worden vastgesteld dat het type 59 een heel appartplaatsje heeft in het diepste binnen van VeBOV-leden, want zodra er eentje in het zicht kwam, werden alle fototoestellen zwaar bewapend. Als de eerste klik gehoord werd, ontbrandde het spervuur, en bleef er geen stukje 59 ongefotografeerd! Nou en? Daarvoor waren we toch gekomen? En als U de mening vraagt van de ftohandel, dan zal die ongetwijfeld klinken, dat we dat maar eens meer moesten. Dat zal misschien niet iedereen vinden, want de heer De Ridder die ons rondleidde, is speciaal voor ons een dag vroeger uit vakantie gekomen. Dank U wel, meneer De Ridder, dat waarden wij heel erg! Zonder uw bereidheid hadden er wellicht moeilijkheden geweest, nu niet. Dat U meteen tweemaal een groep heeft rondgeleid, mag voor U gewoon lijken, wij onderschatten uw bereidheid geenszins. Wie ook onze genegenheid wegdraagt is de heer Galle, wn.stationschef te Antwerpen Noord. Hij zorgde ervoor dat de daar aanwezige groep, nogmaals in twee gedeeld, een behoorlijk onthaal kreeg, en dat we allen getuige konden zijn van een deel van de rangeerbewegingen in het vormingsstation. Toen daar tussen alle gehol en gebol een type 29 opdook, was er natuurlijk niemand die hem niet al van -héél- ver had zien aankomen. Dat was wel op het einde van het bezoek, en het leek wel het boekje van het bezoek. Niettemin was de uitleg over de organisatie van de rangeringen zeer boeiend, en hebben we wellicht allemaal wel iets gehoord wat we nog niet wisten. Of wist U dat er plannen bestaan om een rechtstreekse lijn aan te leggen van Antwerpen Noord naar Bergen Op Zoom? Wist U al dat de NS graag alle goederenvervoer zou wegwillen uit Roosendaal, en overbrengen naar Bergen op Zoom? En die tweede direkte spoorlijn tussen Antwerpen en Nederland, daar zal wel geen Belg boos om zijn, want dat heet soepelheid en bedrijfszekerheid. Niet dat lijn 12 elke dag onderbroken is, maar het recente verleden heeft geleerd dat een tweede lijn geen luxe is, en dus, oh neen, bezuinigingstijd weet je wel... En U, mijnheer Van Doninck van de spoorwegpolitie, bedankt voor alles hoor, het was fijn dat U er ook was, écht!



VeBOV - KALENDER 1982.

Naar jaarlijkse gewoonte zal VeBOV ook dit jaar een kalender in omloop brengen. Omdat ondanks alle beroep op onze leden, toch een te grote voorraad bleef liggen, is besloten de oplage te verminderen. Er ontstaat belangstelling in het buitenland, en elk jaar toch is er een stijgende verkoop in het binnenland. We gaan er echter van uit dat het aantrekkelijker is voor de VeBOV op een bepaald ogenblik te moeten zeggen dat alles is uitverkocht dan met een voorraad te blijven zitten. Vandaar onze beslissing. Zoals vorige jaren is er ook ditmaal een aanbod van nieuw en oud fotomaterieel. In ons volgend nummer komen wij erop terug, en tegen die tijd zal de kalender overigens ter beschikking zijn.

VeBOV - VERGADERINGEN.

In september beginnen de maandelijkse bijeenkomsten in alle afdelingen opnieuw. Brussel-Hoofdstad is goed gehuisvest, evenals Zolder. Voor Antwerpen stellen zich echter wel problemen. Het is de bedoeling daar op korte tijd een oplossing voor te vinden. In Brugge ziet het er naar uit de bijeenkomsten meer af te wisselen. Ook hier stelt het huisvestingsprobleem zich minder. Alle afdelingsbesturen hopen op een talrijke opkomst tijdens de bijeenkomsten. Doet U mee? Ook uw aanwezigheid is verlangd en schept meer vreugde.

ANTWERPEN-METROPOOL: vr.18 sept, 20 u. Carnotstr.60,1° verdieping:  
Dia-voorstelling van trein en tram in België. spreker:Dirk De Roeck.

BRUSSEL-HOOFDSTAD: vr.11 sept.20u.MIVB-station Anneessens,  
film over de CFI-Vilvoorde.K.Moerenhout.

vr.9 okt.20u.MIVB-station Anneessens,  
Diaavond over Brusselse tram, R. Bastaens.  
BRUGGE - ZEEKUST: za.5 sept.stationsbuffet Brugge,14u.30,  
praatnamiddag.

za.10 okt.81,14u.30,Home A.Van Acker  
Barrièrestr.11,Sint-Michiels-Brugge, ongeveer op  
150 m. van de achterkant uitgang station,gaan  
we op bezoek naar de tentoonstelling  
van miniatuurspoorwegen, op verzoek  
van de heer Viaene, organisator.

LIMBURG - KEMPEN: wo 7 oktober,Sporthal Zolder,19u.30,wintertijd!  
Vreems materieel in België-Nabouw in  
het buitenland.

wo 4 nov.81, zelfde plaats en uur:  
De laatste jaren stoomtraktie in België.  
wo 2 dec.81, zelfde plaats en uur:  
Het museumbedrijf in België.

DE NIEUWE KUSTTRAM.

Wij hebben opnieuw een verzoek gericht tot de NMVB om in samenwerking met de AMUTRA een rondrit te kunnen organiseren aan de Kust, en opnieuw bleek dat niet mogelijk. Immers, men wil in oktober de nieuwe tram officieel voorstellen aan de Minister, en zolang dat niet is gebeurd, wordt ons verzoek niet toegestaan. Wij mochten wel met de gewone diensttrams meerijden. Natuurlijk! Stel U even voor dat 200 man de tram neemt van Knokke tot De Panne, hoe zouden dan de wachtende reizigers moeten vervoerd worden? Wij zien het niet in. Wij besluiten dan ook maar te wachten tot een betere gelegenheid, en wensen de Minister alvast een voor spoedige reis...

Als we nu weten dat Brussel - Mechelen - Dendermonde - Gent en Antwerpen - St.Niklaas - Lokeren Gent, twee dwarslijnen dus al heel vroeg in uitbating waren, en we dan zien dat al vrij vlug nadien de verbindingen tussen andere plaatsen tot stand kwam, die beide lijnen kruisten, stellen we vast dat al deze lijnen terdege hebben bijgedragen tot de ontwikkeling van het Belgisch spoornet tot wat eens het dichtste spoornet ter wereld zou worden.

#### DE VERNIEUWDE LIJN 60 VANDAAG.

De energiekrisis die begon in 1973, leidde ertoe dat de NMBS een groots plan ter modernisering van haar spoornet ontplooidde. Elektrificeringen en materieelsvernieuwingen stonden vooraan. Lokeren - Dendermonde behoorde tot de voorgenomen uit te voeren werken door elektrifikatie van de lijn. Brussel - Asse - Dendermonde zou volgen. De uitvoering van de werken en het oplossen van de eraan verbonden moeilijkheden leidden echter tot de zonderlinge situatie dat de laatste lijn bijna eerst gereedgekomen zou zijn. Door het afwerken van de Scheldebrug in Dendermonde echter, kon de lijn in zijn geheel op dezelfde dag in dienst worden genomen. Een belangrijk punt in de modernisering van de spoorlijnen is echter de aanpassen van het seinstelsel, en niet minder het afschaffen van overwegen. Dat laatste punt brengt hoge kosten met zich. Zo zien we dat in Lokeren een verhoogde berm met viadukt moest worden gebouwd vanaf het station tot Bokselaar. Het eigenlijke viadukt is 215m. lang, en bestaat uit negen dekken. Vijf kunstwerken zijn hier gebouwd om evenveel overwegen af te schaffen. De spoorinfrastructuur werd over de ganse lijn verbeterd, en langsheen de ganse lijn zijn grachten voor de afwatering van de lijn gegraven. In Zele is een overweg afgeschaft door een overbrugging, en vanaf Grembergen is het spoor weer verhoogd aangelegd, omdat talrijke werken op dat traject uit te voeren, aldus tot de beste oplossing leidden. Over de Schelde in Dendermonde is een nieuwe brug gebouwd, waarvan weg- en treinverkeer gebruik maken op uiteraard gescheiden rijvlakken.

De seininrichting tussen Dendermonde en Jette is aangepast geworden om modern spoorwegverkeer mogelijk te maken, en de vooropgestelde snelheidsontwikkeling te kunnen verwezelijken. De seininrichting is tevens voorzien voor rijden op tegenspoor. In Dendermonde kwam een nieuw onderstation voor de voeding van de lijn. In Zele kwam een all-relaisseinhuis dat in een later stadium vanuit Dendermonde zal bediend worden via tele-opleiding.

Een sektioneerpost is opgericht in Opwijk, terwijl het oude station van Zele plaats moest ruimen voor een nieuw-voorlopig-gebouw. Later zal op de plaats van het oude station een nieuw gebouw worden opgericht.

Voor het plaatsen van de bovenleidingen benuttigde men: 55 km compound bovenleidingen boven de hoofdsporen, en 16 km enkelvoudige bovenleiding boven de bijsporen en wisselkompleksen. In totaal benuttigde men ongeveer 1200 bovenleidingsplane! De maximumsnelheid tussen Lokeren Dendermonde en Brussel is 120 km/u.

Het totaal aantal overwegen tussen Lokeren en Dendermonde, 16 km, was 31. Daarvan zijn er 16 afgeschaft en 3 voor het verkeer gesloten, zodat er nog 'slechts' 12 overblijven, terwijl tussen Dendermonde en Jette van de 38 bestaande overwegen er 26 zullen verdwijnen! (In 1980 waren er op het net 313 aanrijdingen waarbij de weggebruikers geen rekening hielden met de overwegsignalen.)

EN NU ?

Wij wezen er reeds enkele malen op dat de laatste jaren het elektrisch net van de NMBS fel is uitgebreid. Van de ongeveer 4000 km spoorlijn, zijn er nu 1549 onder draad.

Op dat elektrisch net, waarop het meerendeel van het spoorweggebeuren zich afspeelt, rijden er 249 elektrische loks, en 563 elektrische motorstellen. Op 31 mei waren er daarenboven 90 E-loks en 140 motorstellen in aanbouw.

De ganse lijn Lokeren - Dendermonde - Brussel is nu opgenomen als lijn 60. Vroeger was lijn 60: Brussel-Dendermonde-Eeklo. Over die afstand van 90 km toen, deed men daar ruim drie uur over. Moest men daarentegen overstappen in Moerbeke, dan werd dat al gauw vier uur! Dendermonde Brussel duurde toen één uur, met Brussel-Noord als eindstation. Het belang van de lijn situeert zich eerder in het aangesloten zij op het elektrisch net dan op de minutenwinst. De diensten nu worden gereden met motorstellen, maar het comfort zal ongetwijfeld nog kunnen opgevoerd worden als de lopende bestelling van nieuw materieel aan het effectief kan toegevoegd worden.

Bij het tot stand komen van dit artikel is geput uit de NMBS-brochure van 31 mei 1981 en uit eigen archief.

R. Bastaens,  
Antwerpen, augustus 1981.

**VeBOV - VERENIGING VOOR BELANGSTELLENDE IN HET OPENBAAR VERVOER. vzw**

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

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

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

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

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

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

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

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

**Samenstelling van de beheerraad:**

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

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

Sekretaris: Willy Bomans, Molenlei, 44 - bus 2, 2060 Merksem.

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

Penningmeester: Johnny Dobson, Alfons Schneiderlaan, 65, 2100-Deurne.

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

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