



VeBOV

koerier

maandblad

nummer 54

OKTOBER

1981



**MAANDBLAD
VeBOV - KOERIER**

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

Redactie:

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

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

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

**VERENIGING VOOR
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 achterkant

Foto voorpagina:

Lijn 1 in Gent,
met mw 378 bij het
Gravensteen op
4 maart 1971.

Foto: Arch. Eigen Baan.

NIEUWE SPOREN BIJ ONS !

In alle Europese steden van enig belang, is sedert jaren een tendens ontstaan om tramlijnen te verlengen, er nieuwe te bouwen, ja zelfs verdwenen tramlijnen opnieuw aan te leggen. Hoe voortvarend men vroeger in ons land op dat gebied geweest mag zijn, thans stellen wij vast, dat er een kentering komt. In Nederland zijn de laatste jaren nieuwe sporen per kilometer aangelegd, en oude, verdwenen lijnen kwamen terug tot leven. Denken we maar aan Amsterdam, waar lijn 17 werd verbust, later terugkwam als sneltramlijn, en toen lijn 1 het nieuwe gedeelte overnam, tramlijn 17 terugkeerde tot haar vroeger trajekt. In dezelfde stad zijn de lijnen 2, 3, 4, 10 en 13 verlengd op nieuwe sporen, terwijl de lijnen 5, 6 en 12 terug in dienst kwamen deels op bestaande sporen, deels op nieuwe. Thans wordt gewerkt aan nieuwe sporenbouw ter verlenging van lijn 12. Bij het in dienstnemen van de metro in Rotterdam, kwam een geheel nieuwe lijn 2 in dienst, voor tweederde op nieuwe sporenaanleg. Deze lijn wordt nu weer flink verlengd, en de werken zijn in uitvoering. Andere lijnen staan eveneens op de lijst voor verlenging. In Den Haag verlengde men de lijnen 6, 8 en 9, en kwam een nieuwe lijn 7 in dienst op bestaande sporen, terwijl een gans nieuwe lijn 2 in aanleg is. In Duitsland zijn tal van lijnen verlengd, gebouwd of heraangelegd nadat ze verdwenen waren. In Frankrijk worden nieuwe stadsnetten gebouwd, en zelfs in Londen denkt men aan nieuwe tramlijnen! Bij de NMVB, waar het afschaffen van tramlijnen meer een furie dan een noodzaak geworden was, heeft men het roer omgegooid, en wordt, wat overbleef, gemoderniseerd. Brussel verbuste veel lijnen, en Gent sloopte op korte tijd de helft van zijn tramnet! Charleroi en Verviers veegden alles van de kaart. Tijd brengt raad, en vandaag worden er naarstig weer sporen gelegd in Antwerpen, lijn 12, Gent, lijn 1 en Brussel voor uitbreiding van lijn 103. In Gent is de verlenging van lijn 1 al flink opgeschoten, en in Brussel eveneens. In de Scheldestad is eveneens een aanvang gemaakt met de werken. Overal wordt gebruik gemaakt van de modernste toepassingen, en zelfs de NMVB gebruikt nu geen sporen maar van 1938. Al is er nog veel goed te maken, het ziet er naar uit dat we nu weer op de goede weg zijn. Ook de NMBS neemt weer lijnen in dienst, en dat is goed zo.

G E N T : MIVG - LIJN 1 NAAR WONDELGEM IN AANBOUW !

Lange tijd reeds is er gesproken over de verlenging van tramlijn 1 van het Van Beverenplein naar Wondelgem. We hebben ons wel eens afgevraagd of er wat van zou komen, hierbij rekening houdend met de vele factoren die bij een dergelijke onderneming komen kijken. De bewuste onderneming, die reeds vele voeten in de aarde zette, is echter thans in uitvoering. Een onderneming waarbij vele instanties hun zegje moeten hebben. De fusie van gemeenten heeft zulks in vele gevallen wel wat eenvoudiger gemaakt, maar een niet te vermijden administratie blijft er niettemin aan voorafgaan. De fusie heeft echter ook een aantal negatieve aspecten met zich gebracht. Inderdaad, de destijds door de gemeente Gentbrugge geplande huizenbouw in de wijk waarheen met ingang van 15 mei 1973 lijn 22 ging rijden, is er niet gekomen. Een zwembad en een administratief Centrum liggen daardoor ergens op het einde van de wereld, en lijn 22 eindigt ergens in het niet. De proefritten op de toen nieuwe lijn vonden plaats op 8 mei 1973, en waren de laatste proefritten voor een lijnuitbreiding op het Gentse net. Omdat men geen lijnuitbreiding bouwt op enkele weken, moesten ook nu, bij de verlenging van lijn 1 naar Wondelgem, voorbereidende maatregelen genomen worden. Die kwamen er in het in dienst stellen van buslijn 50, tussen de Zwijnaardesteenweg en Wondelgem. Ons bekwam toen de vrees dat deze toestand zich zou bestendigen. Die vrees bleek later ongegrond, want op 30 april 1981 werd een aanvang gemaakt met het uitgraven van de trambedding op de gronden van de destijds ontworpen Fabiolalaan in Wondelgem. Diezelfde dag werden ook wisselhartstukken en sporen afgeladen aan het voorlopig eindpunt van de lijn bij de Botestraat. Een zucht van verlichting...de werken waren begonnen!

Op 2è mei werd begonnen met het uitgraven van de trembedding tussen de Roodborstjesstraat en de Kolegemstraat. Op 4 juni lag die bedding er al en was er al ballast gestort, maar die was nog niet verspreid. Aan de andere kant lag er die dag al een enkel spoor vanaf de Botestraat tot bijna aan de Roodborstjesstraat, terwijl het onderstation, waarvan de ruwbouw klaar is, van een waterbeveiliging op het dak werd voorzien. In de Poperingestraat, waar de werken begonnen op 1 juni 1981, waren vier dagen later alle straattegels verwijderd, en rioleringswerken in uitvoering. De reeds bestaande bedding tussen de Roodborstjesstraat en de Botestraat werd afgewerkt met betonnen grachtsleuven voor de afwatering. Op 9 juni namen de rijtuigen van lijn 1 het overloopwissel van de Ferrerlaan als eindpunt, omdat gewerkt werd aan de rioolaansluiting tussen het Van Beverenplein en de Poperingestraat. Op 15 juni werd de lus omheen het Van Beverenplein opnieuw bereden. Het overloopwissel aan het voorlopig eindpunt Botestraat werd geplaatst op 19 juni, en die dag lag er dubbelspoor tot aan de Roodborstjesstraat. Tijdens de maand juli gebeurde er niet zoveel, wegens de vakantie in de bouwsector.

DE FERRERLAAN.

Het eindpunt van lijn 1 bij het Van Beverenplein eindigde destijds op enkelspoor, juist bij het Van Beverenplein. Met de komst van de PCC-rijtuigen achtte men het wenselijk - en redelijk! - die terminus van een lus omheen het plein te voorzien. Op de Ferrerlaan zouden werken worden uitgevoerd, waarbij de tram, in tegenstelling met de toen bestaande toestand, waarbij de tram enkelsporig aan de zijkant van de straat lag, nu dubbelsporig temidden van de Ferrerlaan zou worden aangelegd. De MIVG wachtte het begin van deze werken echter niet af om de lus toch al aan te leggen. Die kwam in dienst op 25 januari 1972, en sloot voorlopig aan op het bestaande enkelspoor. PCC 13 reed de lus in. Op zondagmorgen echter, tussen 7 en 12 uur werd op het Van Beverenplein de wekelijkse marktdag gehouden, en zetten de marktrammers gewoon hun tenten op de sporen, met als gevolg dat de lus onbruikbaar was. Dan werd het oude eindpunt gebruikt. De werken tot aanpassing van de Ferrerlaan startten half oktober 1972, en een week later, op 22 oktober 1972, weigerde het personeel het Van Beverenplein nog te bedienen uit protest tegen de regeling met de Marktrammers. Zij namen eindpunt aan Medo. Dat had als gevolg dat half januari 1973 de lus op zondagmorgen werd vrijgehouden, en de trams normaal konden rijden. Tijdens de heraanleg van de Ferrerlaan, als de tramdiensten moesten onderbroken worden, werd die gereden tot het overloopwissel in de De Smetstraat bij de Vervindingsvaartbrug. Later werd gereden tot Medo, en wanneer dat mogelijk

was, tot de Mimosastraat. De onderbroken tramdienst werd toen aangevuld door een MIVG-bus en een NMVB-bus. Op deze laatste stond een blauw bordje met witte tekst "TRAM 1". De Ferrerlaan kon in dienst worden genomen op 14 sept.1973. Het rijtuig dat de openingsrit uitvoerde was PCC 39. De dag voordien, 13 sept.1973, reed mw 343 , mét panto!, de dienst tussen de Mimosastraat en het Van Beverenplein. Het was de eerste en enige keer dat dit rijtuig aldus dienst heeft gedaan. De Ferrerlaan was gereed, en lag erbij zoals we ze vandaag nog kennen. Wij achtten dit overzicht nuttig als aanvulling van de geschiedenis van de lus omheen het Van Beverenplein. Waarom? We zegden reeds dat op 15 juni 1981 de lus omheen het plein opnieuw kon bereid worden. Dat zou echter van korte duur zijn, want op 3 aug.81 begon de MIVG de lussporen door te branden in stukken van 3 à 4 meter. De trams reden er voorzichtig over. Op 4 augustus om 7u.20 was PCC 10, 5° dw.van lijn 1, het laatste rijtuig dat de lus bereid, en dan werd teruggekeerd op het overloopwissel Ferrerlaan. De MIVG-diensten begonnen de lus te slopen, en de boveleiding werd verwijderd. Einde lusgeschiedenis.

Half augustus 1981 lag het dubbelspoor gereed tussen de Botestraat en de Kolegemstraat, en lag er dubbelspoor in de Poperingestraat vanaf het Van Beverenplein tot bijna ten einde van de straat. In het midden is een overloopspoor aangelegd, om dat van de Ferrerlaan te vervangen. In de Lildestraat was het asfalt gedeeltelijk opgebroken, en wat er nog was was reeds in moten gezaagd om te worden verwijderd. Er stonden nog geen bovenleidingsmasten, en er was nergens bovenleiding in de straten, waar werken in uitvoering waren. Aan de westkant van het Van Beverenplein komt nu dubbelspoor om de verbinding te maken tussen de Ferrerlaan en de Poperingestraat.

Men hoopt bij de MIVG in het voorjaar 1982 te kunnen rijden tot aan de Botestraat. Dan kan verder worden gegaan met de derde fase, nl. sporenbouw tussen de Botestraat en de Koning Boudewijnlaan in Wondelgem.

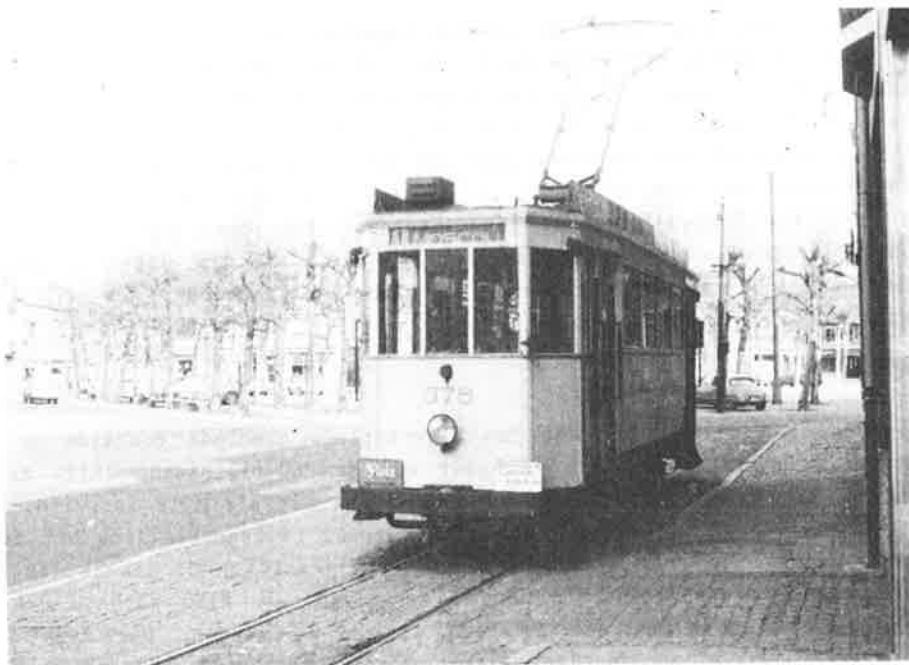
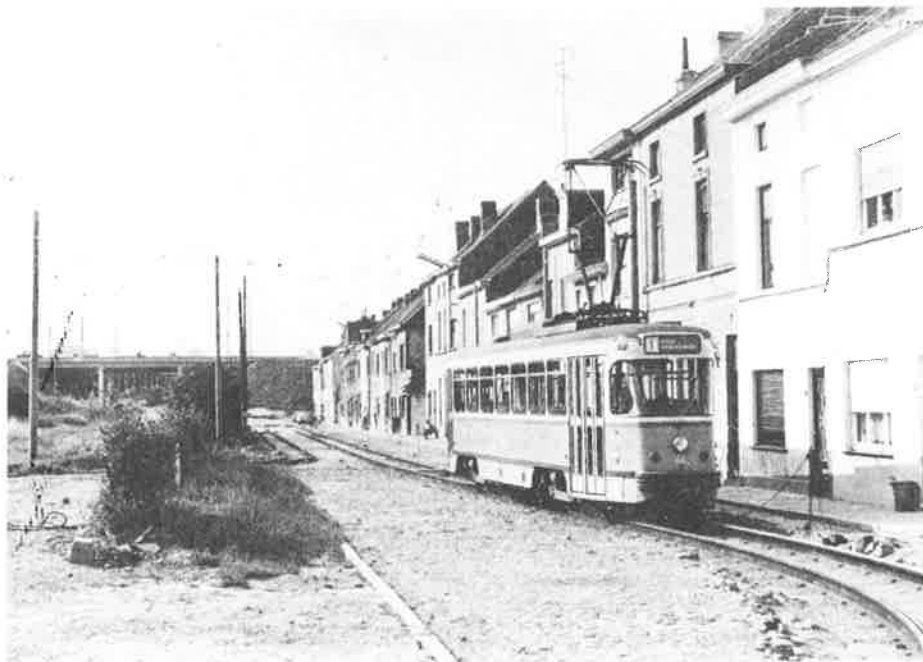


Foto genomen op 4 maart 1971, op het toenmalige eindpunt, dat enkelsporig was. Het enkelspoor liep gans over de Ferrerlaan, met ongeveer halverwege een wisselplaats, waar de rijtuigen elkaar konden kruisen, en waar eveneens een halte op verzoek gevestigd was. Duidelijk is te zien dat het spoor eindigde achter het rijtuig. Korte tijd nadien zou het rijtuig 378 worden overgebracht naar het Trammuseum van Schepdaal, waar het nog steeds te zien is. Foto: archieven Eigen Baan.

In aansluiting met wat voorafging achten wij het interessant even in herinnering te brengen dat de eindpuntlus aan de andere kant van lijn 1, nl. op de wijk Moskou, nog na deze van het Van Beverenplein in dienst is gekomen. De palen voor de bovenleiding werden daar besteld in augustus 1973. De werken echter begonnen op 13 mei 1974. De lijn eindigde op een kopspoor, en zou dan een lus krijgen door de sporen enkele meter te verlengen, om een lus aan te leggen vlakbij spoorlijn 59. Reeds toen de E-3 snelweg gebouwd was, en de onderbrugging geasfalteerd werd, was bij die gelegenheid onder de spoorbrug een tweede spoor aangelegd. Dat spoor werd met de nieuwe lus verbonden. De nieuwe lus kwam in dienst op 10 juli 1974.

Bij de foto's: PCC 19 op de lus Moskou op 30 juli 1974.

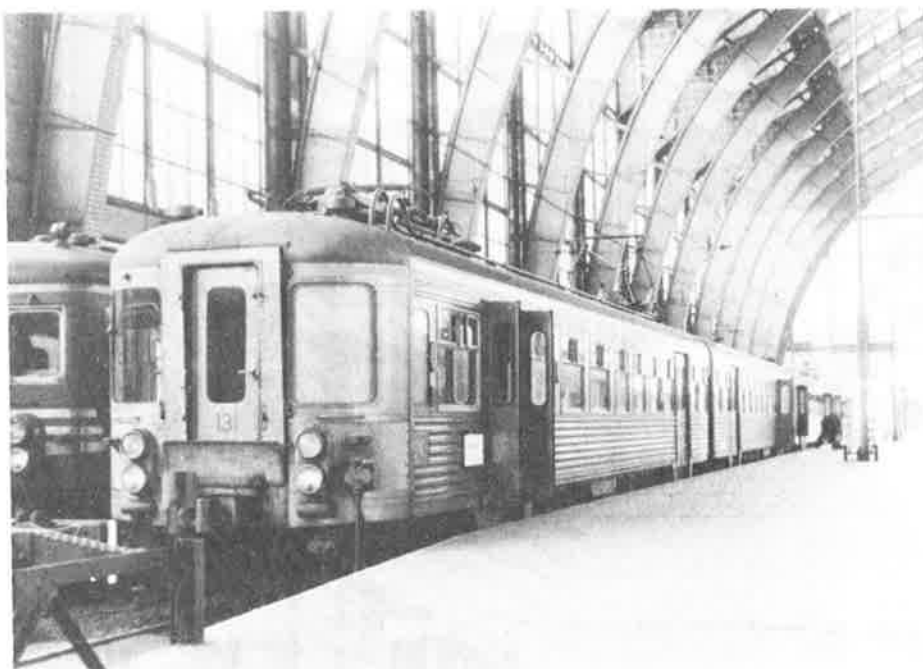
De tweede foto, genomen op dezelfde dag, toont ons PCC 44, die het nieuwe spoor in de Jozef Vervaenestraat berijdt, nadat hij de eindpuntlus verlaten heeft. De sporen zijn nog niet ingeasfalteerd. Foto's: archief Eigen Baan.



Roger Bastaens.
Antwerpen, september 1981.

LIJN 15: Z O N O V E R D E K E M P E N

Zondagmorgen, 31 mei 1981. Het Centraalstation te Antwerpen ligt er rustig bij. Geen perslui, geen fotografen, geen VeBOVleden, geen spoorwegpolitie, alléén maar enkele reizigers die zich wat vertwijfeld afvragen: waar staat mijn trein? Er hangen overal aanwijzingen, maar zijn die wel te vertrouwen? Een BRT-filmploeg wil per sé de aanduiding Luxembourg - expres op de aanwijzers filmen. Of ze ook de trein naar Herentals zouden filmen? Naar Herentals? Is daar iets speciaals aan? Oh neen! Buiten het station hing er ochtendnevel, en enkele treinen stonden vertrekkensgereed. Onder hen trein 6006 naar Aarschot. Voor de eerste maal echter zou de 6006, bestaande uit treinstel 605, trein 8706 meeslepen naar Lier, waar hij zal ontkoppeld worden om dan verder te rijden naar Herentals. De 8706 werd gereden door reizigersstel 131. Geen vlaggen, geen fanfare, geen bloemen...alleen enkele reizigers, die door kwetterende mussen worden verwelkomd. Uit de dierentuin stijgen enkele kreten op, als een groet aan de nieuwe dag. Vlug wat foto's maken, en dan naar de trein op Neerpelt, die vroeger vertrekt. Dat laat toe de eerste elektrische trein naar Herentals te fotograferen bij aankomst in Lier.

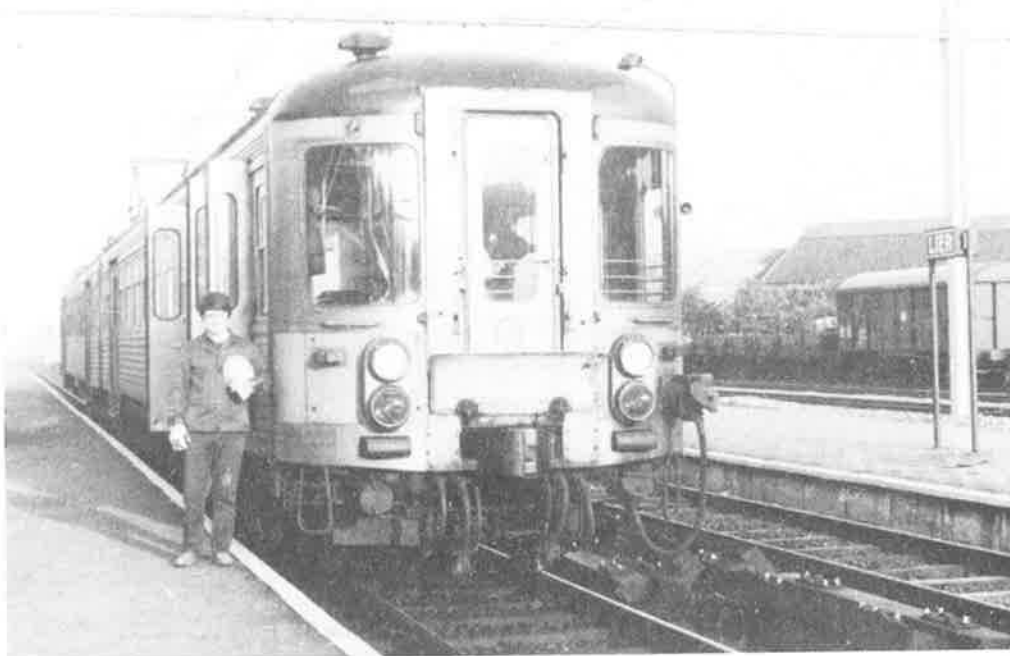


Reizigersstel 131 als trein 8706, eerste elektrische reizigerstrein in normale dienst, vertrekkensgereed te Antwerpen CS, 31.5.81, foto:Archief Eigen Baan.

In Lier heerste er een wat zenuwachtige stemming. Begrijpelijk voor de rangeerder die de eerste ontkoppeling tot stand moest brengen. Hoe geroutineerd een treinbestuurder dan al mag zijn, zo'n eerste rit doet je toch wat! De trein glijdt het station binnen en de rangeerder trekt zijn veiligheidshandschoenen aan om de historische ontkoppeling tot een goed einde te brengen. Reizigers voor andere bestemmingen kijken wat verwonderd. Wat nu weer? Waarom moet die trein in twee? De 605 vertrekt naar Aarschot, en enkele ogenblikken later is het onze beurt. Stel 131 rijdt de geschiedenis in, elektrisch naar Herentals. De zon is ondertussen doorgebroken, en geeft al wat ze kan om de vroege reizigers van dienst te zijn. In Nijlen waren de slagbomen gestoord, dat wisten we echter al in Lier. De hindernis werd feilloos omzeild, en de stilstaande automobilisten wisten wellicht niet dat ze getuigen waren van een historische gebeurtenis. Met een rustige vaart van 120 km. reden we naar de zon en naar Herentals. Het spoor lag er opvallend goed bij, en de bovenleiding schitterde in het zonlicht. Heerlijk!

Hier hebben talrijke mensen talrijke dagen en uren gewerkt om dat alles tot stand te brengen. Het was hun gelukt de strijd tegen de tijd te winnen, en hoe! Daar mag echt ook eens aan gedacht worden, want dank zij deze hard werkende mensen kan het allemaal worden waar gemaakt! Het binnenrijden in Herentals geschiedde onder de blikken van enkele aanwezige reizigers, waarvan enkelen de trein terug namen. Geen vlaggen, geen fanfare, geen officiëlen, alleen reizigers en de dienstdoende onderstationschef. En toch, wie er niet bij was heeft iets gemist! De 131 bracht zon over de "arme Kempen", zoals we dat zo graag noemen. Getuige daarvan de talloze riante villa's en schitterende woonhuizen en buitenverblijven langs de lijn, omzoomd met bloemen en bewoond door lachende mensen.

Verder is er geen officiële inhuldiging geweest, de NMBS wenst daarmee te wachten tot de lijnen naar Turnhout en Mol-Neerpelt onder draad zijn. Maar stemming was er!

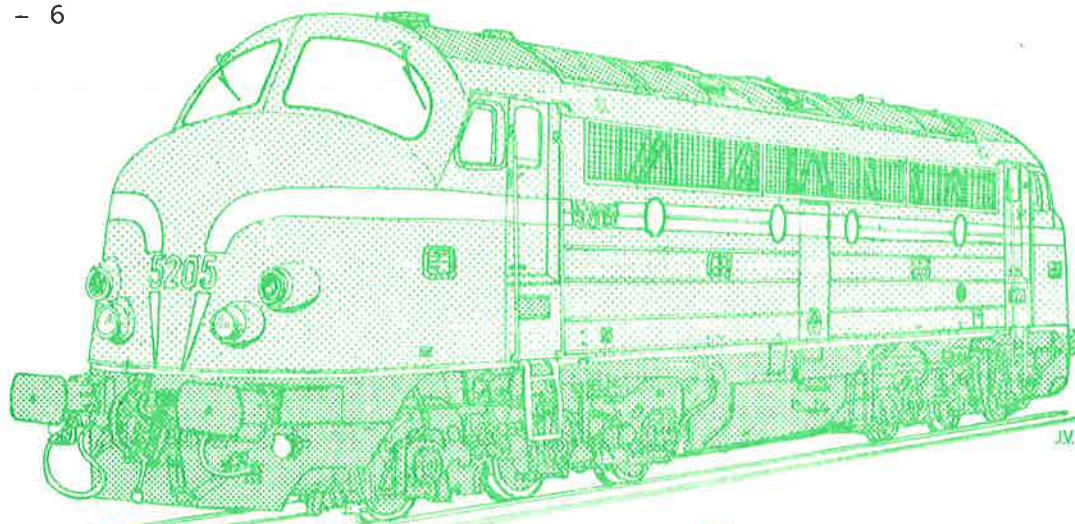


Lier, 31 mei 1981
De eerste ontkoppeling is voorbij en uitgevoerd door de fiere rangeerder, op de foto naast de trein.



Herentals,
31 mei 1981.
Aankomst van de eerste elektrische trein in normale reizigersdienst.
beide foto's:
Eigen Baan.

Antwerpen,
september 1981.
Roger Bastaens.



spoorslags

A. STATISTIEK :

Zie volgende VeBOV-koerier

B. AKTUELE BERICHTEN :

- 09.5 : Ter aanvulling aan vorig nummer dient vermeld dat de dienst van deze poststellen vanuit Gent doorgetrokken werd tot Kortrijk. Onder treinnummer E 15 295 komt het poststel om 14.17 te Kortrijk aan. Om 14.49 vertrekt het terug als E 15 991
- 15 : Nadat de eerste vier machines van deze reeks een grote herstelling ondergingen - en hierbij geel naar buiten kwamen - wordt nu ook de 1505 binnenkort aan een herstelling onderworpen doch komt nadien met de nieuwe (blauwe) livrei op de sporen.
- 16 : Het is de bedoeling van de N.M.B.S. om al de lokomotieven reeks 16 op korte termijn in de nieuwe livrei te plaatsen. Nu is de - recent in het geel geschilderde - 1602 te Mechelen voor herschildering.
- 20 : Zoals reeds behandeld komen deze lokomotieven nog slechts sporadisch in hun eigen plan tot inzet. Enkel de hoogwaardige reizigerstreinen (vb "Edelweiss") worden nog regelmatig gesleept.
Anderzijds komen ze zeer frekvent voor vakantietreinen tot inzet en zo is o.m. een inzet vanuit Hasselt en Kortrijk (04/07 Luzern-Kortrijk-(Ieper) en 29/08 Fribourg-Kortrijk) bekend.

- 22 : Verwonderlijk genoeg kwam de 2206 bij een recente herschildering opnieuw in de gele kleur naar buiten, waarbij echter een lichtere tint gekozen werd. Ook het B-monogram ontbreekt op de voorfronten.
- Anderzijds kan men zeggen dat deze reeks nu een echte lokomotief voor het "vlakke" land geworden is en voornamelijk vanuit de Vlaamse stelplaatsen ingezet wordt. Hoofdinzet is hierbij op te tekenen in de provincies West- en Oost-Vlaanderen (inzet vanuit Oostende, Merelbeke, Brussel-zuid en Antwerpen-schijnpoort).
- Verder kunnen we vermelden dat de lichterlokomotief van Liège-Guillemins (de 2208) in augustus-september te Ronet was voor een tussentijdse herstelling en de mogelijkheid bestaat dat deze lok - de laatste met enkele koplampen - ook deze eigenaardigheid inboet.
- 26 : De toestand van deze reeks is nogal verward : normaal wordt deze reeks enkel ingezet vanuit Stockem in het ertsverkeer tussen Lotharingen en Brussel/Antwerpen. Anderzijds worden ze bij voorkeur gereed gehouden voor de vervanging van defekte machines reeks 20. Nochtans worden ze ook regelmatig te Liège en ook te Monceau - ter vervanging van defekte 29-ers - aangetrokken.
- 28 : Ongewoon lang is de 2803 te CW Mechelen aan herstelling toe waarbij deze machine dan ook in de blauwe livrei op de sporen verwacht wordt.
- Ander feit was dat de 2801 op 14 juli een bijzondere opdracht kreeg toen deze machine een bedevaartstrein vanuit Lourdes tussen Kortrijk en Leuven sleepte.
- 29 : Nog steeds wordt er een nieuw plan voor deze reeks voorzien - dit vanaf sept. 81 - en wordt nog een inbouw van een lijnbreker - bij het abnormaal verhogen van de bedrijfsspanning - geprogrammeerd. Hieruit mag gekonkludeerd worden dat deze machines nog enkele jaren - tot 1985 ? - over onze sporen zullen rijden.
- 40 : Minder rooskleurig ziet de toestand van deze reeks uit : voor september werd er nog geen nieuw inzetgebied gevonden. Wel komt een verhoogde inzet naar Doornik naar voren . Waarschijnlijk wordt nog één stel - waarschijnlijk de 4004 - als magazijn voor reserveonderdelen afgesteld.
- De revisiedatum van de 4001 is 14/07/81.
- 43 : Deze reeks van Kortrijk zou enkele diensten moeten afstaan aan de reeks 40, terwijl ook de - door Aalst ingezette - stellen vanaf mei 1982 werkloos worden. Hierdoor zouden tegen mei 1982 5 à 6 stellen van Kortrijk vrijkomen en deze stellen gaan naar Bertrix (2), Montzen (2) en Antwerpen (1).
- 46 : De ombouw - nieuwe motor , gemoderniseerde vensters, ... - is praktisch afgelopen en enkel nog 2 stellen van Haine-St-Pierre moeten deze verjongingskuur nog ondergaan. Nochtans gaat ook hier de inzet sterk achteruit en voor de periode na 1984 is naar een nieuw inzetgebied te zoeken. Aan een buitendienststelling wordt echter nog niet gedacht.
- Anderzijds werd de inzet op de lijn 106 overgedragen op

de stellen reeks 45 van dezelfde stelplaats.

51 : Te Hasselt wordt de reeks 51 nog steeds in drie afzonderlijke reeksen ingezet, waarbij de hoofdzet op te tekenen valt voor goederentreinen. In reizigersverkeer worden o.a. Brussel, Leuven en As/Eisden nog bediend. Na sept. wordt opnieuw gedacht aan diensten naar Luik over de lijn 34.

In Monceau werd de reeks 51 meer en meer naar de goederendienst verdrongen en werden verschillende diensten naar Ottignies en Mariembourg door de reeks 60 overgenomen.

Ook in Dendermonde is de inzet - na de omscholing van de bestuurders naar de elektr. tractie - sterk ingekrompen en worden meer naar ondergeschikte diensten gedeveerd. Wel wordt Doornik nog bereikt en staat er een treinpaar naar Brussel tijdens het spitsuur op het programma. De definitieve afgifte van ook deze machines - o.a. aan Kortrijk - zal begin 1982 een feit zijn.

52 : Naast de versterkte inzet van deze reeks vanuit Ronet, werd ook het dienstenpakket van Bertrix uitgebreid en heeft men naast de gewone reizigerstreinen naar Namen, nu ook sporadisch diensten naar Libramont-Bastenaken, dit in vervanging van dieselstellen. Voor deze diensten worden regelmatig 52-ers van Latour geleend.

53 : Wegens het gedaalde ertsverkeer staan gemiddeld 10 lokomotieven reeks 53 te Latour afgesteld en vallen er vele diensten naar Ronet weg. Hoofdzet is nu op te tekenen tussen Ecouvies (Fr) en Athus-Aarlen.

55 : Naar aanleiding van een ongeval, werden de beide neuzen van de 5502 beschadigd en werden voorlopig hersteld en de lokomotief rijdt nu rond met twee - in de rode menie gezette - frontpartijen. De nummering is hierbij wit.

59 : Reeds enkele maanden staat te Salzennes de 5908 van Haine-St-Pierre afgesteld en waarschijnlijk wordt deze lokomotief als plukmachine gebruikt. Officieel is de 5908 echter nog niet buiten dienst gesteld.

Anderzijds is de revisie van de 5952 te Antwerpen-dam afgelopen, doch deze - vergeelde - machine kreeg bij zijn proefrit te Hasselt een betrekkelijk zwaar defekt en werd nadien te Antwerpen-dam voorlopig afgesteld.

Hoofdzetgebied van deze machines van Merelbeke en Haine-St-Pierre blijft zoals vroeger de verbinding Charleroi-Gent-(haven) over Edingen en Geeraardsbergen. Anderzijds heeft Merelbeke nog een groter inzetgebied dat zich uitstrekt van Zeebrugge/Adinkerke over Quévy naar Montzen.

De inzet van Antwerpen-dam is in dat opzicht bescheidener daar deze lokomotieven vooral in ondergeschikte diensten rijden, doch ook hier wordt Aken-west nog steeds bereikt.

Nochtans laat zich de buitendienststelling van enkele machines in 1982 vooruitzien.

60 : Het einde van de 60-ers van Hasselt is in het zicht : voorlopig worden nog enkele ondergeschikte diensten gereden; waarbij een goederentrein naar Montzen en enkele diensten naar Leuven opvallen. De afgifte en/of buitendienststelling is voorzien voor mei 1982.

- 62 : Onlangs werd het plan van de reeks 62 van Merelbeke verder uitgebreid tot 13 + 4 machines met diensten naar St-Niklaas, Mechelen, Brussel, Geraardsbergen/Ronse, Doornik en Eeklo. Verder werden er goederentreinen vanuit Gent naar Montzen en Monceau uit de reeks van de 60-ers overgenomen. Gereden wordt ook nog door bestuurders DT van Dendermonde. Door deze uitbreiding kon anderzijds het plan van de reeks 60/61 met 3 dagen ingekort worden.

Ook te Hasselt wordt het plan van de reeks 62 (ex-Aarschot) duchtig gewijzigd en deze lokomotieven zullen het grootste gedeelte van de diensten van de reeksen 64/65 overnemen. Vanaf oktober zal het inzetgebied zich uitstrekken op de verbindingen Antwerpen-Neerpelt, Mol-Hasselt-Luik, Hasselt-As-Eisden en spitsuurdiensten tussen Hasselt en Leuven.

Op latere datum (januari 1982) zullen ook de diensten van Doornik en Kortrijk sterk gewijzigd worden en de afgifte van lokomotieven aan Merelbeke is gepland. Dit zou het moeten mogelijk maken om verschillende 60-ers op non-aktief te stellen.

- 64 : De toestand blijft voorlopig status-quo, doch vanaf eind september mag men echter met een gevoelige achteruitgang van de diensten rekenen. Hoofdinzetgebied wordt dan Hasselt-Luik en Hasselt-As-Eisden.

Tegen het einde van het jaar wordt de afstelling van twee verdere lokomotieven voorzien.

- 65 : Gunstiger perspectieven biedt de loopbaan van deze reeks en vanaf oktober worden ze meer ingezet vanuit Mol op de verbindingen Brussel-Mol-Hasselt ('s morgens) en Mol-Hasselt. Door het verbod om de 64-ers naar Montzen te gebruiken ligt ook daar een inzetterrein, dit voor de Ford-treinen.

- 80 : door de moderniseringswerken te Denderleeuw en de elektrifikatiewerken naar Zottegem, zet Aalst nu gemiddeld 4 à 5 loks reeks 80 in. Ook Dendermonde heeft nog steeds meer 80-ers nodig voor de elektrifikatiewerken van de verbinding Gent-Dendermonde-Mechelen. Hierdoor ontstaat geregeld een tekort aan machines te Merelbeke en moeten er 73-ers inspringen om de reeks 80 te ontlasten.

- 84 : Zelfde situatie bestaat er nog steeds te Hasselt, naast de werkzaamheden op de verbinding naar Aarschot, worden er nu ook dagelijks 3 à 4 lokomotieven reeks 84/73 benodigd voor de elektrifikatiewerkzaamheden tussen Hasselt, Tongeren en Glaaien. Op deze verbinding wordt trouwens ook 's zaterdags en 's zondags gewerkt.

- 91 : Nog steeds heeft men de uitlening van een 91-er van Ronet aan de suikerraffinaderij van Tienen op te tekenen en in de weekends staat deze te Grimde afgesteld.

Ook de 9152 wordt nog vanuit Leuven ingezet en deze lokomotractor rijdt 's morgens een trein naar de CW Leuven, rangeert er 's voormiddags en komt 's middags terug naar de stelplaats van Leuven.



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

* Einde september zijn de mw 2029 en 2089 als roodhuiden uitgedost, in het stadsbeeld verschenen.

* Aan het stadion wordt stilletjes verder gewerkt. De bovenleidingsmasten zijn van dwarsmasten voorzien. De ministeriële toelating om met de werken te beginnen, is aangekomen, zodat mag verwacht worden, dat over enkele weken de fa Chabot met grof geschut zal aanrukken.

* In de Oude Mansstraat, bij het verdwenen tolhuis, lijn 7, werd half september een bovenleiding aangebracht over een afstand van zowat 50 m. Waarschijnlijk wordt hier een voorlopig eindpunt-keerdriehoek-gelegd. Immers op de vrijgekomen gronden van het oude Tolhuis is een hoogbouw voorzien, en tijdens de uitvoering van de werken wordt de lus onbruikbaar. Wij trekken dit na.

* Lijn 23 rijdt vanaf 11 juli terug de normale reisweg vanaf de Schijnpoortweg, via Onderwijsstraat, Handelsstraat, Korte Zavelstraat. De voorlopig ingestelde halten Halenstr.27, Stuivenbergplein 20, en Van Kerckhovenstraat 71 vervallen hierdoor. Lijn 34 herneemt die dag eveneens haar normale reisweg via Pesthofstraat, Schoolplein, Handelsstr. en Kte Zavelstr, en de halten in de Duinstraat vervallen.

* Op 18 juli is een nieuwe halte gekomen in de Handelsstraat 63, ten behoeve van de lijnen 23 en 34. De halten Schoolplein (23) en Handelsstraat 31-33 (23 en 34) vervallen hierdoor.

* M.i.v.ma 7 sept. is buslijn voor ongeveer vier weken omgelegd in beide richtingen a.v.: Lange Dijkstraat, Viadukt-Dam, Bredastraat, IJzerlaan, Noordschippersdok, Slachthuislaan, Schijnpoort en verder normale reisweg. Dat wegens het aanleggen van een nieuwe straat tussen de Lange Lobroekstraat en de Slachthuislaan.

* Lijn 34: halte Lge Stuivenbergstr./Onderwijsstr.afgeschaft 14.9

* Wegens de septemberkermis te Hoboken en de daaruit voortvloeiende feesten, zijn lijnen 2 en 4 ingekort tot de driehoek aan de kerk van Hoboken op 12,13,14,19,20 en 21 september. Dat gebeurde tussen 19 en 22 uur op 12, 14 en 19 sept, van 14 tot 22 u. op 13 sept. en van 7 tot 22 uur op 21 september. De lijnen 1 en 33 werden eveneens aangepast en omgelegd voor deze gelegenheid.

* Het traject van de personeelswagens (nachtbussen) op lijn 3, zal wegens werken in de Pothoekstraat, m.i.v. 14 sept.81 worden omgelegd via het traject van buslijn 23, vanaf de Schijnpoort tot het Centraalstation, in de richting Astridplein. Stopplaatsen: als lijn 23.

* In de Karel Oomsstraat en de Generaal Lemanstraat worden werken uitgevoerd, om het autoverkeer in deze straten te kanaliseren i.v.m. de op- en afritten naar en van de nieuwe autoweg E 10. Daarom worden deze straten afgesloten. Buslijn 17 wordt in de richting Wilrijk omgelegd vanaf di 29 sept. a.v: Jan van Rijswijcklaan links, Desguinlei en rechts naar Gerard Legrellenaan. De bussel stoppen op dit traject aan de halten van lijn 27.

* In aansluiting met os bericht in vorig nummer omtrent de 2126 en 2127, is nu ook de 2026 (rood) voorzien van gevoelige strippen voor het openen van de deuren door de reizigers zelf.

* De Generaal Lemanstraat werd vroeger bereden door de tramlijnen 5 en 17. Voordien echter reed de paardetram van de lijn Sint-Jansvliet naar de Dikke Mee er al door. Deze lijn is geopend op 1 juli 1893. De Generaal Lemanstraat heette toen nog Oude Mechelse Baan, en de tramlijn was er in enkelspoor aangelegd. Bij de eenmaking van het net en de daarmee gepaard gaande elektrificering van de lijnen, kwam de Generaal Lemanstraat al vroeg aan de beurt, en na ruim tien jaar paardetram, werd de toen dubbelsporig uitgevoerde en geëlektrificeerde tramlijn in bedrijf op 12 nov.1903. Het jaar daarop zal de lijn van de Dikke Mee officieel lijn 5 heten. In 1912 wordt de lijn verlengd naar Wilrijk. Met ingang van 1 jan.1926 komt ook lijn 17 door de straat te rijden. Beiden lijnen blijven daar, met een korte onderbreking van lijn 5 aan het einde van de tweede wereldoorlog, tot 31 december 1956, wanneer ze worden vervangen door de buslijnen 5, 17, 25 en 27. Enkele jaren later wordt de rijweg geasfalteerd, en verdwijnen de tramsporen. Maar de loods Driehoek is nog in dienst, zodat een uitrit dient te worden voorzien. Aldus ontstaat een enkelspoor, komende uit de loods, en afbuigend naar de Jan Van Rijswijcklaan, waar aangesloten werd (of bleef) op de sporen van lijn 2. Het eerste kwartaal van 1967 werd echter ook de loods Driehoek gesloten en verkocht. Tijdens de zomer van 1973 volgde de slooping, en bleven de uitrijsporen liggen als een herinnering aan betere tijden. Met de hogergenoemde werken tot aansluiting van deze straat op de snelweg E-10, zijn nu ook de sporen weggebroken op 21 augustus 1981. Einde van een episode...

* Naar bestaand gebruik in het buitenland, is men in Antwerpen nu eindelijk overgegaan tot een beveiliging met klapdeurtjes die in geval van spoorwerken, de arbeidsplaats voor het autoverkeer afsluiten. De tramrijtuigen rijden er gewoon tegen aan, en duwen de vleugels van de deur open, zodat voor trams een vrije doorrit ontstaat. Als een rijtuig er is doorgereden, sluiten de deurtjes zich weer automatisch achter het rijtuig. Eerste proeven: 26.8.81.

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

* 1 juli 1981 betekende voor lijn 10 het in gebruik nemen van het rechtgetrokken spoor op de Begijnhoflaan, op de plaats waar vroeger het standbeeld stond van Ghislain. Dat gebeurde echter alleen in de richting station. De andere bedding lag de volgende dag uitgegraven.

* Wegens een brand in de Vlaanderenstraat werd lijn 1 omgelegd via de lijnen 21 en 22, op 2 juli, tussen 12u.15 en 13u.15. Dezelfde dag mochten tussen 19u.45 en 22u.15 de rijtuigen van lijnen 21 en 22 niet stoppen aan hun halten in de Vlaanderenstraat vanwege een speractie van politie en rijkswacht.

* Op 3 juli werd een trambestuurder op lijn 22 bestolen. Hij vermoedde de dief te kennen en zette de achtervolging te voet in! De belaagde dief wierp de geldbeugel weg, waarop de trambestuurder zijn achtervolging staakte. Eerst het werk, en dan de snoodaart. Proficiat .

* 6 juli 81 is op te tekenen als merkwaardig. Die dag immers kregen de Gentse halteborden een andere aanblik. Vorm en kleuren bleven wel, maar er werd een zonennummer bijgevoegd, bij middel van een sticker. De oude tekst, "tram" of "autobus" werd overplakt met het zonennummer, het MIVG-embleem, en de tekst "tram" of "autobus". Het begon die dag met de halteborden van de lijnen 9 en 21-22. Het zonetarief werd ingevoerd op 1 september.

* Het rechtgetrokken spoor op de Begijnhoflaan van lijn 10, richting Muidebrug, kwam in dienst op 9 juli '81 om 13u.45.

* De overige halteborden van het net zijn aangepast tijdens de week van 13 juli 1981.

De jaarlijkse Gentse Feesten zijn op 18 juli van start gegaan. Dezelfde dag ging zondagsdienst in op alle lijnen, en dat tot 2 augustus. Lijnen 1 en 4 waren dagelijks onderbroken om 14 uur tussen de Korenmarkt en het Gravensteen, tot einde dienst. De sectie Muidebrug-Gravensteen werd bediend door de rijtuigen van lijn 10. Op 18 juli echter reden de lijnen 1 en 4 hun normale traject, doordat een rustavond was ingelast. De lijnen 17, 30, 31 en 38 kregen een aangepast traject tijdens de onderbrekingen.

* Op 1 september 1981 werd in Gent het zone-tarief ingesteld op alle MIVG- en NMVB-lijnen. Bij deze gelegenheid gaf de MIVG een nieuw netplan uit met de zone-indeling en een overzicht van de bestaande tram- en buslijnen. Het net is ingedeeld in zes zone's: 1 - Gent-Centrum; 2- Oostakker - Destelbergen - St-Amandsberg. De voorhaven vormt de grens tussen zones 2 en 4. Het havengebied is eveneens in de tweede zone ingedeeld. 3- Gentbrugge - Ledeberg - Zwijnaarde - St-Denijs-Westrem en Afsnee. 4- Drongen-Mariakerke en Wondelgem. 5 - Melle, en 6- St-Mertens-Laten en Deurle. Het stads tariefgebied omvat de zones 1,2,3 en 4. Binnen dit gebied kan men zich verplaatsen met een "tweezone-kaartje" dat enkel op de rijtuigen te bekomen is, en voor zover de verplaatsing geschiedt binnen het uur. "Tweezone-kaarten" van 8 ritten zijn te verkrijgen aan alle verkooppunten en kosten 84 fr. Dezelfde kaarten zijn op de rijtuigen te bekomen, maar daar kosten ze 105 fr. Verplaatsingen verder dan het stadstariefgebied. Voor verplaatsingen vanuit de zones 5 en 6 van en naar het stadstariefgebied geldt: - naar zone 3; zelde regeling als hierboven, voor zover de verplaatsing binnen het uur plaatvindt;

- naar zones 4, 1 of 2: "driezone-kaartje", 32 fr, enkel op de rijtuigen; kaart: "driezone-kaart" van 8 ritten, enkel te koop op de bussen naar Latem, Deurle en Melle, prijs 168 fr. (21 fr. per rit.) De driezone-vervoerskaarten (en kaartjes) geven recht op 90 min. verplaatsing binnen drie zones.

Algemene beschikkingen: a) In de zonale tariefregeling is het overstappen gratis. Een heen- en terugrit wordt echter niet als een overstap, dus niet als één verplaatsing beschouwd. Wel mag binnen de toegestane tijdsduur: * altijd worden overgestapt van een lijn op een andere van hetzelfde vervoersnet; * en binnen het stadstariefgebied (zones 2, 2, 3 en 4) van een MIVG-lijn worden overgestapt op een NMVB-lijn of omgekeerd.

Wij zullen trachten een aantal netplannen ter beschikking te stellen van de bezoekers in het VeBOV-Centrum.

Ook de NMVB voerde vanaf 1 september het zonetarief in in de streek van Gent, de Kust, Charleroi en het zuidoosten van de provincie Luxemburg. Bij deze gelegenheid verscheen een toelichtingsfolder o.a. voor de streek van Gent. Wij komen hier op terug, en wij trachten eveneens een aantal van deze folders ter beschikking te stellen in het VeBOV-Centrum. Wel zagen wij al dat de NMVB op al haar halteborden in het Gentse een zonenummer aanbracht. Die overjaarse en nietszeggende halteborden geven nu echter de indruk dat zij worden aangedaan door lijn 7 bv. waar dat zone 7 betekent. Er is dus weer een kans voorbij gegaan om het eens goed en duidelijk te doen. Komt daar ooit wel eens verandering in? Waar blijven overigens de eenheidshalteborden voor het ganse land? Droevig!

BUURTSPOORWEGEN.

WEST-VLAANDEREN.

In Oostende zijn gesloopt: april 1981: bw: 9453, 9447, 9452, 9463;
mei 1981: bw: 9455 en mw 9111, 9016;
juni 1981: mw 9024 en 9011. Al deze rijtuigen zijn verkocht aan en gesloopt door Depoorter - Oostende.

* Mw 9105 is verkocht aan een VeBOV-lid, dhr P. Rijckaert uit Gent. Dit rijtuig is tijdens de maanden mei en juni in stp Knokke ontmanteld, en overgebracht naar stp. Kalken. (O.VI.)

* Op 25 mei kwam het eerste gelede rijtuig, mw 6104 in normale reizigersdienst. De lijnaanduiding, -die overigens VEEL te klein is- werd verzorgd door de film van prototype 6000.

1	OOSTENDE	2	OOSTENDE	STELPLAATS
	KNOKKE		DE PANNE.	

* Op zo 30 mei 1981 greep het eerste ongeval plaats in normale dienst, met nieuwe rijtuigen. Mw 6104, gekoppeld met 6105, reed van Blankenberge naar Oostende. De nog niet vernieuwde bovenleiding te Blankenberge weerstond niet aan de grote traktiestroompieken en smolt door. In de neervallende bovenleiding bleef de panto haken van de 6105, waardoor de panto verschroot werd. Na het ongeval nam de 6104 de leiding over, en sleepte de defekte 6105 naar Oostende. Bij het binnenrijden van Oostende, over de lage brug, raakte de defekte panto echter het rijtuig en de brug, met een flinke kortsluiting als gevolg. Daardoor brandde er een gat in het dak van de 6105, en was de bovenleiding om zeep. Leergeld?

De 6102 en 6103 (ongeval Raversijde 7 april 1981) zijn half mei, resp. einde april naar BN-Brugge gebracht voor herstelling.

* Half juli waren volgende nieuwe rijtuigen te Oostende aanwezig: 6000 - 6101 - 6104 - 6105 - 6107 en 6111.

* Vanaf 1 juni 81 zijn te Brugge de Citybussen 5559-5561, gebouwd door Mol - Jonckheere, in dienst gesteld. Op 1 juli 1981 volgden de 5557 - 5558 (Van Hool). City-bus 5556 was op dat ogenblik voor promotieritten te Morstel - Antwerpen, voor twee weken. Begin september echter zijn de 5556-5558 teruggebracht naar de fabriek. Er waren twee ongevallen met de deuren (driedeurstype) en wanneer het erg regende, verloren de bussen met exentrisch liggende motor (links) hun cohesie. Een bestuurder liet de bus met 20 reizigers langs de weg staan omdat hij niet meer verder dierf rijden, zelfs niet aan 5 km/u. Achteraan hebben deze rijtuigen slechts twee wielen.

* In De Panne is onlangs een tentoonstelling gehouden in het gemeentehuis. Aan het inrichten van deze tentoonstelling is geen ruchtbaarheid gegeven, want dat paste niet in het kraam van de organisatoren. De bedoeling was, de inwoners van De Panne, "voor te lichten" omtrent de plannen van de NMVB de tramlijn te verlengen naar Adinkerke-station. Of het gekozen tracé het best haalbare is en het meest interessante, laten wij in het midden. Tegelijk met de tentoonstelling werd ook een ekstra-nummer verspreid van het gemeenteblad "De Panne Leeft", met ingesloten een enquete-formulier ter attentie van de bevolking. In de ekstra-editie werd teruggegrepen naar de tramlijn van voor 1900 (en ook erna) met foto's van Adèle, U weet wel, die kleerkast op wielen, die destijds roemrucht de omstreden verbinding vormde. De onderneming werd natuurlijk voorgesteld als een terugkeer naar die tijd, of wat dacht U? Objektieve voorlichting in geen geval, tendensieus zeer zeker. Aan het einde van het tegen-tram-betog zet de gemeente haar standpunt terzake uiteen, in vijf punten tégen!

1- de tramuitbreiding gebeurt langs 2 dichtbevolkte centra (de Westhoeklaan in De Panne en de De Pannelaan in Adinkerke). De uitbreiding brengt voor de bewoners van deze wijken ongetwijfeld erge hinder mee.

2- Langs de Westhoeklaan gaat de perkeergelegenheid volledig verloren. In de De Pannelaan kan niet langer meer worden geparkeerd in de richting Adinkerke.

3- de voorziene uitbreiding langs het Calmeynbos is een esthetisch totaal onverantwoorde aantatsting van deze laan. Het inplanen van palen en een leidingsnet langs deze laan is stedenbouwkundig en esthetisch niet te verantwoorden.

4- De gemeenteraad vreest dat na de verbinding van Adinkerke en De Panne met de tram belangrijke delen van de gemeente zonder openbaar vervoer zullen vallen. We denken bv. aan de inwoners van de Tuinwijk, het Garzebekeveld en de Moepsteenweg.

5- finantieel-ekonomisch zijn de investeringen die met deze uitbreiding gepaard gaan niet te verantwoorden. De Gemeenteraad kan moeilijk aannemen dat een objektieve kosten-baten-analyse van de geplande uitbreiding positief zou uitvallen. De kosten die met de uitbreiding gepaard gaan zijn in de huidige ekonomische kontekst onverantwoord.

Tot daar het vertoog.

1- Een tramuitbreiding langs dichtbevolkte centra is juist wèl verantwoord, daar dient juist het dienstbetoon bevorderd! De uitbreiding brengt in eerste plaats dienstverlening mede, en dan pas hinder.

2- Verlies van parkeerplaatsen prediken is laakbaar en goedkoop. Auto's die geparkeerd staan zijn voor bewoners en bezoekers een veel grotere hinder dan een voordeel. Trouwens, zo ver van het centrum verwijderd staan haast nooit meer auto's geparkeerd.

3- Een esthetisch onverantwoorde aantasting van héél De Panne

was de duinenverkaveling, mijnheer de Burgemeester. U moet niet huichelen, en voor die verkaveling hebt U uw hand niet omgedraaid, bah. Het inplanten van stompzinnige gebouwen in de duinen was esthetisch helemaal niet te verantwoorden, maar U deed het toch! Predik nu maar niet de passie, het past U niet meer...

4- Als uw gemeenteraad een aktieve raad is, die de gemeente wenst te besturen zoals het hoort, dan zorgt hij ervoor dat alle wijken van uw gemeente van een goed openbaar vervoer voorzien blijven. Dat kan in eerste plaats door met de NMVB te onderhandelen. De NMVB is nog nooit tegen een logische vervoersvoorziening geweest, en er is geen reden om aan te nemen dat zulks nu wel zou gebeuren, want dat is haar taak, en die kent ze. Overigens, waarom wil U de ene dichtbevolkte wijk niét, en de Tuinwijk wèl van goed openbaar vervoer voorzien?

5- Financieel-ekonomisch is élke uitbreiding van openbaar vervoer ten bate van uw inwoners te verantwoorden. Dat is niet het geval wanneer in de duinen kilometerslange wegen, waterleiding, gas, elektriciteit en openbare verlichting moeten worden voorzien voor slechts enkele begunstigten, en dat dan met gelden van de gemeenschap die aan die verloedering niets heeft, op plaatsen waar ze nooit komt. De kosten-baten analyse zal zeker op langere termijn positief, ja zeer positief uitvallen. Denken we maar aan de zeer lange tijd dat zulke investering meegaat zonder verdere kosten. Dan spreken we nog niet van de lange wachttijden die het trampersoneel nu doorbrengt aan de terminus, en die in geval van verlenging van de lijn toch nog sociaal te verantwoorden is, al brengt ze dan baat aan vele reizigers die van de tram gebruik maken, zonder dat meerdere rijtuigen dienen ingezet. Maar dat zegt U niet aan uw bevolking, mijnheer de Burgemeester. U praat maar alléén mooi, en in termen die het wel zullen doen tegenover de doorsnee mens die van zulke aangelegenheden geen kaas heeft gegeten. Dat is volksmisleiding, en dat wéét U. Het verstoort de moraal alleen maar. Diep betreurenswaardig is, dat er zo sterk achter de schermen wordt gewerkt, in een aangelegenheid die het publiek ten goede moet komen. Wij vrezen sterk, dat onder al dat gekonkel het Ministerie van Verkeerswezen en de NMVB bakzeil zullen halen. In dit ongeordende land is immers alles mogelijk. Wij hopen maar dat men in Brussel eens van zich zal afbijten in een zaak die niet alleen de gemeenteraad aangaat, maar alle bezoekers van de kust, en die zijn nog nooit om advies gevraagd. Tijdens vele bezoeken aan De Panne heb ik persoonlijk met handelaars, wandelaars en inwoners gesproken over deze tram-aangelegenheid. Zij vonden dat de tram wèl moest verlengd worden. Toeval? Het valt terecht te vrezen dat het met het openbaar vervoer in de Westhoek de verkeerde kant uitgaat. Wéér eens! Doodjammer. Toen men in de vijftiger jaren de verbinding De Panne-Adinkerke opdoekte, TOEN heeft men een kapitale fout gemaakt, en men maakt ze weer als men toegeeft aan de belangen van enkele boordbewoners, in stede rekening te houden met het algemeen belang. Dat is alleen maar onze eerlijke en oprechte overtuiging, en wij hebben òdk het recht om daar voor uit te komen, of niet soms? Ook al wonen wij niet in De Panne, en juist omdat wij de kust als van iedereen beschouwen. Dààr zoudt U ook rekening mee moeten houden.

Dit betoog beperkt zich enkel tot het innemen van een standpunt tegenover de door U aangehaalde bezwaren in uw gemeenteblad, maar wij zouden daar nog véél verder kunnen in gaan, door voorbeelden aan te halen van gelijkaardige toestanden in het buitenland, en hoe men die daar oplost. Wij zijn te allen tijde bereid daar verder over te praten, maar helpt dat? Zijn de beslissingen al niet lang genomen in een optiek van "het zal zò zijn en niet anders?"

NAGEKOMEN BERICHTEN UIT ANTWERPEN - M.I.V.A:

* De Minister van Verkeerswezen heeft toelating verleent om de werken tot verlenging van lijn 12 te beginnen. De firma Chabot zal op 19 oktober beginnen. Het is te verwachten dat op enkele dagen een gans ander beeld zal bekomen worden. Afwachten nu maar. Wij zullen uiteraard nauwgezet de werken volgen, zoals wij dat ook voor Gent en Brussel deden.

* Wat eerder in dit blad reeds is geschreven, kunnen wij bevestigen: aan de terminus van lijn 7 wordt in de Oude Manstraat een vijftigtal meter sporen aangelegd die als driehoek aangesloten worden op de bestaande sporen aan het gesloopte Tolhuis. De werken begonnen op 3 september '81 met het spannen van de bovenleiding. De spoorwerken begonnen op 28 september. Deze keerdriehoek zal voor ongeveer drie jaar in dienst blijven. Waarom is destijds voor lijn 16 geen keerdriehoek aangelegd? Dat had best gekund zonder de Regie der Luchtwezen te verontrusten, maar ja, gedane zaken nemen geen keer...

* Ingevolge wegenwerken op het kruispunt Minister Delbekelaan-Bredabaan, kan de halte Minister Delbekelaan 2, van lijn 23 niet meer worden aangedaan. M.i.v. wo 23 sept.81 wordt deze halte voor de duur der werken verplaatst naar Groenendaallaan 9-11. Het betreft een halte in de richting Vlaamse Kaai. De voorlopige halte Minister Delbekelaan 74-76, ter hoogte van de Gasthuishoevestraat wordt hiermede afgeschaft.

* Vanaf do 1 okt.81 wordt de reisweg van lijn 36, richting Linkeroever als volgt ingekort: Vanaf de Gloriantlaan, ter hoogte van de Busken Huetstraat, leidt de reisweg links naar de Esmoreitlaan tot het huidige eindpunt. Haltewijziging richting Linkeroever: de halte Gloriantlaan 11 (vòòr de Const.Huygensstraat) wordt verplaatst naar Esmoreitlaan, even voorbij de Gloriantlaan. Tijdens de zomermaanden juli en augustus zal de nu verlaten reisweg hernomen worden.

* Het is nog lang niet zeker dat de tunnel van de Frankrijklei zal worden doorgetrokken tot voorbij het Gerechtshof. Verkeerswezen wil, ondanks de aanbevelingen van de Regionale Kommissie, de tunnel beperken tot het Onze-Lieve-Vrouwe-Kollege. Hoe het dan verder moet met rijden in tegenrichting van het verkeer en de veelvuldige verkeersstremmingen aan de Vogelmarkt en de Mechelsesteenweg zegt het Ministerie niet. Evenmin kunnen er nu trams worden besteld voor de MIVA. Het hemd is nader dan de rok, en het ziet er naar uit dat Brussel eerst nog eens zestig dubbelgelede sneltrams zal krijgen. Wij kontesteren die bestelling niet, maar waar eindigt de logika? En de reiziger...Hij sukkelde voort!
Wat in Brussel nodig is, is dat evenzeer (!) in Antwerpen!

* Het ligt in de bedoeling van de MIVA om lijn 12 de vervelende en tijdrovende rondrit van het Astridplein te besparen. Hiervoor zou eerlang op het Astridplein, ter hoogte van de ingang naar de ondergrondse, een derde spoor worden aangelegd, cf. Borsbeekbrug, om rechtstreeks te kunnen afbuigen naar de Van Schoonhovenstraat, met voorsortering voor lijn 12. Een datum daarvoor is nog niet bekend.

* EN ANTWERPEN KRIJGT ZIJN TRAMMUSEUM...

VEBOV - KRANT. - VERENIGINGSNIEUWS. OF WAT VEBOV-LEDEN ZOUDEN MOETEN WETEN...

EN ANTWERPEN KRIJGT ZIJN TRAMMUSEUM...

Eindelijk, zouden wij zo zeggen. Sedert vele jaren wordt door enkele mensen onafgebroken gewerkt aan de totstandkoming van een eigen trammuseum. Reeds aan het begin der zeventiger jaren, dus al tien jaar geleden, zijn daarvoor de eerste contacten gelegd. Hét grote probleem van het eerste ogenblik was het vinden van een geschikte ruimte. Met het stadsbestuur werden verschillende contacten gelegd, maar die stootten onomstootbaar op een verankerd NJET. Men had, en heeft, aan die kant blijkbaar niet de minste belangstelling voor ons industrieel erfgoed. Dat is blijkbaar geen cultuur! Doeken waar ijverige schilders hun borstels op reinigen en die geen voor of achterkant hebben, zijn dat allicht wél! Als de kleuren maar mooi zijn... Oog hebben voor alles wat schoon is zou een eigenschap van alle mensen moeten zijn, maar wat is er nu schoon aan industrieel erfgoed? Zo dacht men er blijkbaar op het Stadhuis over. Pogingen om plaatsruimte te bekomen aan de Scheldekaai bij het Steen, leverden tienmaal niets op. Maar goed, Antwerpen heeft zich een enige kans laten ontglippen, en wellicht voor altijd, want het Trammuseum komt nu in Edegem, dat veilig buiten de aanstaande fusie ligt. Dat museum zal wellicht reeds vanaf Pasen 1982 toegankelijk zijn, al is het zeker dat alle voorbestemde rijtuigen er dan nog niet zullen zijn. Dat wordt op zijn vroegst 1984. De gemeente Edegem kocht destijds de gronden van - en mét - fort 5 aan om ze in te richten als recreatieoord. In één van de zalen komt nu het Trammuseum Antwerpen dat voor eenieder gratis toegankelijk zal worden, ook voor "die van het Stadhuis".

De hele onderneming en het succes waarmee ze werd bekroond, is te danken aan ons lid-van-het-eerste-uur, de heer Erik Keutgens. Erik, wij zijn bijzonder trots op uw inzet, en uw nooit aflatende ijver. Wees ervan overtuigd dat wij U verder niet in de kou laten staan. Velen van nu en later zullen U dankbaar blijven. Vergeet nu maar de tegenstand, en richt al uw krachten op de toekomst, want het werk moet nu nog beginnen. Het zal echt de moeite lonen!

Wat er zoal allemaal gaat komen, wel het is nog wat vroeg om dat nu al in detail te vertellen, maar van zowat alle types die ooit de Sinjoren bij hun verplaatsingen in de stad hebben geholpen, zal er één vertegenwoordigd zijn, zoals daar zijn: een paardetram, een rijtuig met open platform mét en zonder regenkap (200 en 209), een gesloten rijtuig dat uit een werkwagen zal herbouwd worden, (405, 413, 430 of 433), de 4408, de 5351, de 6451, de 7386, de 4550, en bwijwagens 601, de 919, en de 1660. De 484 mag hierbij niet vergeten worden. Daarenboven komt er eveneens trolleybus 45 en ab 530. Maar zoals gezegd, komen wij hier later op terug, want voor we zover zijn, zal er nog wel wat water achter het stadhuis door de Schelde vloeien. In onze volgende uitgaven komen wij geregeld terug op de stand van zaken. Nogmaals, Erik, hartelijk Proficiat. Het past hier eveneens een woord van dank te richten tot het Gemeentebestuur van Edegem en onze kollega's van de Vereniging voor het Trammuseum te Schepdaal en Brussel. Zonder uw aller samenwerking was het hele opzet een dode letter gebleven. Hartelijk dank!

PRENTKAARTEN VAN DE STIC - CHARLEROI.

De STIC heeft een reeks van tien prentkaarten uitgebracht met foto's van oude trams uit Charleroi. Deze reeks kost 150 fr. en zal vanaf

november in het VeBOV-Centrum te verkrijgen zijn. Voor verzendingen per post dient 20 fr. ekstra overgemaakt op onze rekening. Postverzending geschiedt op risico van de geadresseerde.

VeBOV - VERGADERINGEN.

- Antwerpen-Metropool: 16 okt.20u.Carnotstr.60, diavoordracht over Belgische trams en spoorwegen, door J.Dobson.
- Brussel Hoofdstad: 9 okt.20 u. station Anneessens van de M.I.V.B. De Brusselse tramin beeld 1960-- 1975 R.Bastaens. 13 nov. zelfde uur en plaats, diavoordracht over NMBS en SNCF. Dirk De Roeck.
- Brugge - Kust: za.10 okt.om 14u.30, Home A.Van Acker, Barrière-str.11, 150m.van achter-uitgang station, bezoek aan miniatuur-spoorwegtentoonstelling. za. 7 nov. om 14u.30 stationsbuffet Brugge, praatnamiddag.
- Limburg - Kempen: wo 4 nov.om 19u.30, sporthal Zolder, diaprojektie Laatste jaren stoomtraktie in België. wo 2 dec.81, zelfde plaats en uur:diaprojektie Het Museumbedrijf in België.

Het winterseizoen is ingezet in alle afdelingen. Wij rekenen op een talrijke aanwezigheid van onze leden. Immers wordt de gezelligheid gevoelig vergroot indien de zaal flink bezet is. Tijdens de projekties zou er echter wat meer aandacht en wat minder afleidingen moeten voorkomen. Dat geldt in de eerste plaats in Antwerpen. Het is een kwestie van elementaire beleefdheid tegenover de spreker.

LIDGELDEN 1982.

In het huidige nummer van VeKo ligt uw betalingsopdracht bij voor 1982. Zoals U ziet is de bijdrage niet verhoogd, ondanks fel gestegen kosten i.v.m. het maandblad. Dat veronderstelt een meeropbrengst op andere terreinen. Wij doen dus een speciale oproep om talrijk deel te nemen aan onze manifestaties, en bij voorkeur uw aankopen te doen in het VeBOV-Centrum. Graag even vermelden dat wij uw betaling verwachten uiterlijk tegen 20 februari. Na die dag worden de tijdschriften van wie nog niet betaalde ingehouden! Nazending zal worden aangerekend. Wie voor dit jaar nog niet betaalde op 1 dec. zal worden uitgesloten. Er worden nu geen herinneringen meer verzonden.

OPZEGGEN LIDMAATSCHAP.

Personen die het lidmaatschap wensen op te zeggen worden verzocht dat schriftelijk te doen, vòòr 1 december 1981, en dat schrijven te richten aan het sekretariaat: Molenlei 44, 2060-Merksem. Indien zulks niet gebeurt voor de gestelde datum, zijn onze leden gehouden, ingevolge art.9 van de statuten, hun bijdrage over 1982 te voldoen.

ABONNEMENTEN MORDERN TRAMWAY.

Wie via onze Vereniging geabonneerd is op Modern Tramway, moet het abonnementsgeld voor 1982 op onze rekening overmaken vòòr 15 nov. Anders is de toezending van het januari-nummer niet verzekerd! Prijs: M.T. 505 fr. M.T.+Tramway Review: 605 fr.Dringend voldoen! Betalingen voor andere tijdschriften komen in volgend nummer.

VeBOV - VERENIGING VOOR BELANGSTELLENDEN 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 diaposities.

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.