



# VeBOV

# koerier

maandblad

nummer 55

NOVEMBER

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.**  
Oppericht te Antwerpen,  
op 28 april 1976.  
Statuten verschenen in  
het Belgisch Staatsblad  
van 9 sept. 1976, onder  
het nr 7568 van de  
bijlagen.  
Samenstelling van het  
bestuur en praktische  
inlichtingen, zie  
binnenkant achterkaft.

**FOTO VOORPAGINA:**

E-lok 2701, getrokken door  
rangeerlok 7372 bij aankomst in  
Baulers op 30 okt. 1981.  
Foto: Thierry Heylen.

**NIEUW MATERIEEL.**

Het is ons allen voldoende bekend dat de laatste jaren tal van spoorlijnen onder de draad zijn gebracht. Dat bracht uiteraard grote veranderingen met zich. De levering van nieuw elektrisch materieel mocht dan al wel tegemoet worden gezien, bij het indienstnemen van nieuw geëlektrificeerde lijnen bleek alras dat de levering de trend niet volgde. Gevolg daarvan was dat de uitgevoerde modernisering aan het doel voorbijgingen, en dat de reizigers veelal niet konden genieten van de voorgenomen verbeteringen. Lijnen die gereed zijn voor uitbating met elektrisch materieel kunnen vaak hun taak niet aan bij gebrek aan de nodige elektrische treinstellen en/of lokomotieven. In het geval van de lokomotieven kan eerlang een verbetering worden verwacht. Inderdaad de eerste e-lok van het type 27 is op 30 oktober 1981 van de fabrieken in Nijvel overgebracht naar de NMBS-lijnen. Rangeerlok 7372 viel de eer te beurt om e-lok 2701 bij de BN-fabrieken op te halen en over te brengen naar Baulers. Van Baulers ging de tocht naar A.C. Luttre, en de volgende dag zou verder worden gereden naar Ronet.

In Brugge daarentegen is de bouw van nieuwe treinstellen eveneens ver gevorderd, en zal de levering niet meer lang op zich laten wachten. Deze treinstellen zullen genummerd worden vanaf 301, en een model ervan is te zien geweest op het 32<sup>o</sup> Internationaal Spoorweg salon, dat in het Brusselse Centraalstation zo pas zijn deuren sloot. Het ziet er dus naar uit dat op korte termijn verandering kan aangebracht worden aan de uitbating en de diensten op de nieuw geëlektrificeerde lijnen, iets waarmee talrijke reizigers ingenomen zullen zijn. Wat opvalt bij de eerste foto van de 2701 is wel dat deze loks zijn uitgerust met een soort van schepnet, wat wel nodig bleek te zijn omdat sporadis her en der allerlei voorwerpen op de sporen worden geworpen die daar zeker niet thuishoren. De bedoelingen van dergelijke onverantwoordelijken - lees gestoorden - kunnen alleen maar als laakbaar worden omschreven, en huivering opwekken bij de gedachte aan wat de gevolgen daarvan zouden kunnen zijn. De lokomotieven van spoorruimers voorzien is hopelijk een afdoend middel om erger te voorkomen.

Wij verwachten eerlang een uitgebreid artikel te kunnen brengen omtrent de nieuwe lokomotieven, waarbij verder zal kunnen worden ingegaan op de meer technische aspecten van deze nieuwe aanwinsten.

## AARSCHOT - DIEST - HASSELT: NU ELEKTRISCH !

De spoorverbinding tussen Aarschot en Hasselt, ongeveer 40 km lang, werd zoals de meeste anderen van die afstand, in faser aangelegd.

In de oorspronkelijke wet van 1 mei 1834 die het licht op groen zette voor de aanleg van een spoorwegnet in België, kwam ze niet voor, want die voorzag een spoorlijn naar het Oostelijk gelegen Rijnbekken vanuit Antwerpen en Mechelen, over Leuven, Luik en Verviers. Vanaf 1842 echter stond de Staat konsessies toe aan de privaatsektor om spoorlijnen aan te leggen en uit te baten. Toch gingen er heel wat jaren overheen vooraleer er vanuit Antwerpen spoorlijnen vertrokken in oostelijke richting. Het duurde tot 1857, toen een spoorverbinding naar Lier over Boechout in dienst werd genomen, die in 1863 tot Aarschot verlengd werd. Al in 1846 werd gedacht aan een spoorverbinding tussen Diest en Hasselt, een lijn die in Diest zou aansluiten op het net van de S.A. des Chemins de fer Belges de la jonction de l'Est. Dit projekt werd echter niet gerealiseerd, en in 1853 diende A. Dandelin, ingenieur bij Bruggen en Wegen, een plan in tot het bouwen van spoorlijnen van Lier over Herentals naar Turnhout, van Leuven over Aarschot naar Herentals, en van Aarschot naar Hasselt over Diest.

De openbare besturen hielden zich al evenmin afzijdig bij de uitbouw van wat eens het dichtste spoorwegnet ter wereld zou worden. Tijdens dezelfde periode stuurde de gemeenteraad van Aarschot een verslag naar de wetgevende kamers, om de geplande aanleg van de spoorlijn uit Brussel over Leuven, Sint-Joris-Winge en Diest naar het Kamp van Beverlo te wijzigen. Die spoorlijn zou niet langs Sint-Joris-Winge mogen lopen maar integendeel Aarschot aandoen, een meer bevolkt centrum.

De projekten waren hiermee niet uit de lucht, want in 1860, vier jaar na het in dienst nemen van de lijn Hasselt-Maastricht, dienden A.T.Groulard en J.E.Detiège een "Mémoire à l'appui d'une demande en concession d'un Chemin de Fer de Louvain à Hasselt, par Diest", in. Bedoeling van dit voorstel was de afstand van de spoorwegverbinding met 11 km in te korten, maar ook daarvan kwam niets terecht. De beslissing viel echter dat jaar, als op 7 aug. 1860 voorlopig de konsessie werd toegewezen aan de Staat. De aanlag van de lijn Leuven-Aarschot-Herentals, een plan waarin de vertakking Aarschot-Diest, te bouwen door de staat, voorzien was. Dezelfde dag sloten Bischoffsheim en de Belgische Staat ook een overeenkomst met de "S.A. des Chemins de fer de l'Est-belge" voor de uitbating en het onderhoud van de nieuw aan te leggen lijnen. Na de definitieve toezegging van de konsessie stichtte Bischoffsheim de N.V. "Chemins de fer du Nord de la Belgique" die zou instaan voor de uitvoering van de werken. Op 3 januari 1863 tenslotte droeg de staat de rechten en de verplichtingen voor de aanleg van het baanvak Diest-Aarschot zoals die voorzien waren in het hogergenoemd akkoord van 7 aug. 1860, eveneens over aan de maatschappij "Chemins de fer du Nord de la Belgique". In 1865 kwam de spoorwegverbinding tussen Aarschot en Hasselt tot stand, waarvan de uitbating onder het beheer stond van de Grand Central Belge. Deze maatschappij werd opgericht door drie spoorwegmaatschappijen, nl. Antwerpen-Rotterdam, Est-Belge en Entre Sambre et Meuse, die samen met de spoorlijnen uit hun bezit ook nog 117 km spoorlijnen inbrachten waarvan zij de uitbating verzekerden, maar die eigendom waren van de Société du Nord de la Belgique, en van Turnhout-Tilburg. Uiteindelijk beheerde de Grand Central Belge een net van 767 km, waarvan 607 km in België waren gelegen. Het doel van de oprichting van de Grand Central Belge was eenvormigheid te bekomen inzake tarieven, uitbating en beheer van de spoorlijnen die de stichtende spoorwegmaatschappijen inbrachten, zodat een belangrijke stap werd gezet in de richting van één spoorwegnet voor het ganse land. Door de overname door de staat van de in konsessie gegeven spoorlijnen werd de hele spoorverbinding van Antwerpen naar Hasselt over Lier, Aarschot en Diest op 1 januari 1897 opgenomen in het spoorwegnet van de Belgische Staat.

### DE ELEKTRIFIKATIE VAN DE LIJN.

De elektrifikatie van de spoorlijn Aarschot-Hasselt, 37 km lang, werd opgenomen in het NMBS-tienjarenplan 1976 - 1985. Het in dienst nemen van de nieuw geëlektrificeerde lijn werd voorzien voor 1981, datum van het ingaan van de winterdienstregeling. Het is een nieuwe schakel van het zich steeds verder over het ganse land uitbreidend web van elektrische spoorlijnen dat een belangrijk element uitmaakt van de huidige vervoerspolitiek

in het bijzonder, maar eveneens tegemoet komt aan de opvattingen van niet in het minst de jonge generaties over het leefmilieu dat zij zich willen opbouwen. Elektrische trekkracht vormt trouwens een voorname faktor in de bestrijding van de energiekrisis omdat zij toelaat verschillende energiebronnen te gebruiken. Bovendien is de elektrische spoorweg wegens het milieuvriendelijke karakter ervan, zowel wat geluidshinder, afwezigheid van uitlaatgassen als wat het gebruik van een beperkte ruimte betreft, een vervoerwijze die volledig beantwoordt aan de ekologische maatstaven van deze tijd.

De elektrifikatie van de spoorlijn Aarschot-Hasselt gaat gepaard met de aanpassings- en verbeteringswerken die de elektrifikatie van een bestaande spoorlijn met zich brengt. Het volstaat immers niet een bovenleiding boven een spoorlijn te spannen om een veilige, efficiënte en soepele uitbating en onderhoud toe te laten.

Gelijklopend aan de uitbating van een elektrische spoorlijn is overigens het verhogen van de toegelaten maximumsnelheid en het opvoeren van de frekwentie van het treinverkeer. Voor de spoorlijn tussen Aarschot en Hasselt wordt in volle baan een snelheid voorzien van 140 km/u. met snelheidsbeperkingen in Aarschot en Molenstede-Diest tot 120 km/u en in Hasselt tot 90 km/u. Om die verbetering te bereiken werden de drie onderdelen van de spoorbedding: ballast, dwarsliggers en spoorstaven vernieuwd. Omdat ook dit baanvak, zoals voor de spoorverbinding tussen Antwerpen en Leuven over Aarschot, de aard van de te vervoeren goederen per richting zeer ongelijk is, nl. zware ertsladingen van de Antwerpse haven naar de Luikse industrie, en minder zware ladingen in de omgekeerde richting, wordt het spoor in de richting van Aarschot naar Hasselt aangelegd met spoorstaven van 60 kg/m. in plaats van de gebruikelijke 50 kg/m. Om het mechanisch onderhoud van het spoor mogelijk te maken, werd de breedte tussen de twee sporen, het tussenspoor, van 2m. op 2,25m. gebracht.

De seininstallaties behoeven een niet minder ingrijpende aanpassing en vernieuwing om het snelle en frekwente treinverkeer veilig en vlot over de sporen te leiden. Daarom wordt een elektrische spoorlijn op het Belgische spoorwagennet altijd uitgerust met een automatisch seinstelsel op het normale én op het tegenspoor. Dat systeem laat ook het treinverkeer op een enkel spoor toe in beide richtingen, indien de omstandigheden dat zouden vereisen. Niet alleen aan de spoorlijn in volle baan moeten aanpassingen en verbeteringen worden aangebracht, maar ook in de stations en stopplaatsen die ze bedient. Zo zal in Hasselt de uitrit van het station, kant Aarschot, volledig worden gewijzigd, om de sporen van de twee verbindingen Brussel-Hasselt-Genk en Aarschot-Hasselt-Tongeren volledig van elkaar te scheiden. Tijdens de voorbereidende fase werden de sporen van de lijn Hasselt-Aarschot-Leuven omgelegd om voldoende ruimte vrij te maken om het bouwen van een tunnel voor die lijn toe te laten. Bovendien wordt een nieuw perron gebouwd om het toenemend reizigersverkeer op te vangen, en zal een nieuwe sporenbundel worden aangelegd voor het onderhoud van het reizigersmaterieel. In een latere fase wordt een nieuwe onderdoorgang voor reizigers gebouwd, die het nieuwe perron met de bestaande zal verbinden. Parallel met die werken zijn ook roltrappen en moderne aanwijsborden voorzien.

Elektrisch materieel en elektrische instellingen vergen ook een specifiek onderhoud. Daarom zal de in Hasselt bestaande werkplaats voor dieseltraktie worden aangepast om ook het onderhoud van elektrische motorstellen toe te laten, en wordt een onderhoudscentrum opgericht voor het onderhoud van de bovenleidingen. Zowel in Schulen als in Testelt is het wijkspoor verlengd tot 600m. omdat de krachtiger elektrische lokomotieven ook langere treinen kunnen slepen. In Schulen werd het bestaande stationsgebouw uitgebreid terwijl in Testelt een nieuw is gebouwd. Een all-relaisseinhuis dat instaat voor het treinverkeer in de eigen stationsinstellingen werd in Schulen en in Testelt gebouwd. Later zullen deze seinhuizen, samen met dat van Diest, vanuit Aarschot worden bediend.

Nog in Schulen werd een sektioneerpost opgericht, die dient als schakelpost voor de elektrische bovenleidingen.

De spoorinstallaties in Zichem zijn beperkt tot twee hoofdsporen, terwijl het oude seinhuis verdwijnt, omdat de functies ervan overgenomen worden door het automatisch blok. De in Molenstede en Diest uit te voeren werken zijn belangrijker, want in Molenstede werd de oude bocht, die slechts een maximum snelheid toeliet van 90 km/u. vervangen door een nieuwe die goed is voor 120 km/u. Ook in Diest werden de nieuwe wijksporen langer, en de doorrit van het station zal mogelijk zijn aan 120 km/u. Een nieuw dienstgebouw is opgericht, evenals een nieuw all-relaisseinhuis dat de vroegere blokposten vervangt,

terwijl een traktie-onderstation instaat voor de voeding van de bovenleiding. Tenslotte wordt het perron van een luifel voorzien.

In Aarschot vertonen de spoorweginstellingen een ingewikkelder structuur door het feit dat zij een driehoek vormen met als zijden de volgende verbindingen: Antwerpen-Lier-Aarschot-Leuven; Antwerpen-Lier-Hasselt en Leuven-Aarschot-Hasselt.

De nu teoegelaten snelheid is verschillend over de drie zijden van de driehoek en voor wat de rechtstreekse verbinding van Antwerpen naar Hasselt betreft, is ze over die zijde van de driehoek beperkt tot 40 km/u. De NMBS had plannen voor werken die een hogere snelheid mogelijk zouden maken, maar die zijn niet uitgevoerd geworden. Aan de andere twee zijden van de driehoek die de verbinding Aarschot-Antwerpen en Aarschot-Leuven verzekeren, zijn de nodige aanpassingswerken voltooid en is een snelheid van 120 km/u. toegelaten.



Het station van Diest in 1905, gezien aan de stadszijde. Let ook op de goederenafdeling op de achtergrond. Het huidige station dateert van na de tweede wereldoorlog. Foto: Archieven Eigen Baan - Borgerhout.

De kruising van de twee soorten vervoer - het spoor- en het wegvervoer- aan de overwegen, vormt een belangrijk probleem voor de veiligheid van beide vervoerswijzen. Daarom streeft de NMBS ernaar bij elke elektrificering van een spoorlijn, de drukste overwegen te vervangen door onder- en overbruggingen; en worden de andere overwegen optimaal beveiligd door automatische seinen en sluitbomen, of worden ze door langswegen vervangen. Van de 52 bestaande overwegen op de lijn Aarschot-Hasselt zijn er 11 afgeschaft bij het indienstnemen van de elektrische trekkraft. Voor 5 andere zijn de werken in uitvoering, voor 9 is al een Koninklijk besluit uitgevaardigd, en voor nogmaals 19 is dit K.B. aangevraagd. Dat betekent dat er slechts 8 overwegen overblijven, waarvoor nog geen oplossing gekend is. De nieuwe geëlektrificeerde spoorlijn Aarschot - Hasselt vormt een belangrijke schakel voor het op stapel staande Intercityplan van de NMBS. Die elektrifikatie laat immers toe rechtstreekse treinen in te leggen tussen Hasselt enerzijds en Antwerpen en Leuven anderzijds. De Limburgse hoofdplaats wordt aldus volledig geïntegreerd in het elektrisch spoornet, en als dusdanig verbonden met andere Vlaamse steden. Na de voltooiing van de elektrifikatie van de verbinding Hasselt - Tongeren - Wezet, voorzien voor mei 1982, zal de Vlaamse spoorwegdwarslijn een feit geworden zijn.

De Vlaamse dwarslijn vormt, samen met de Waalse, een belangrijk element voor de uitbouw van een volwaardig net van snelle spoorwegverbindingen.

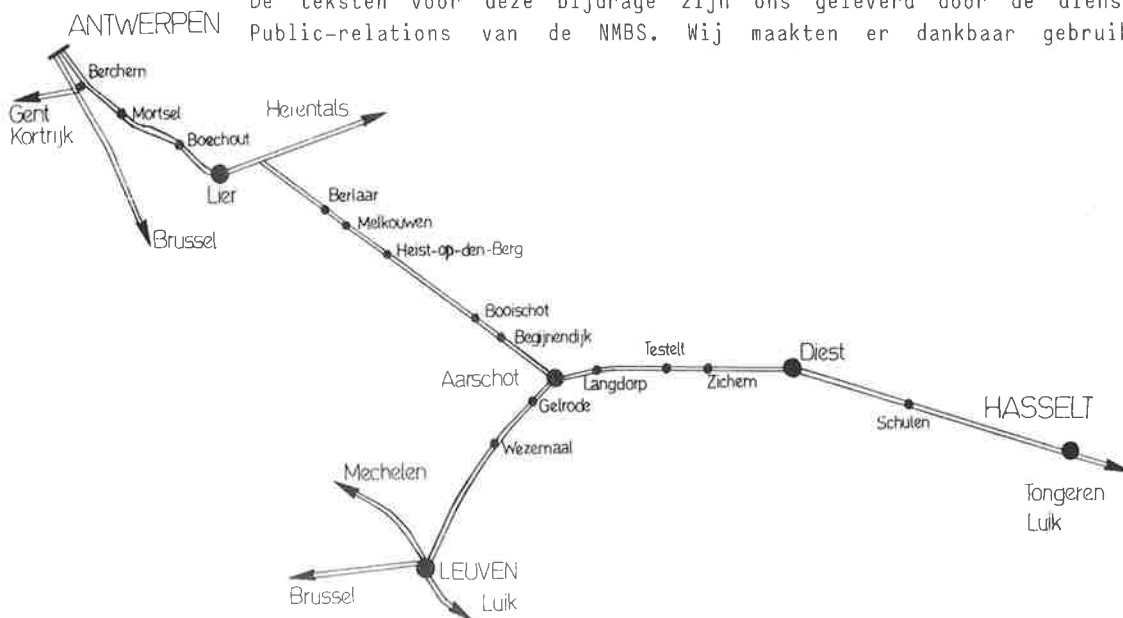
De twee dwarslijnen vertrekken vanuit eenzelfde punt: Moeskroen, en komen in het oosten van het land eveneens samen in hetzelfde punt: Wezet. Met het gereedkomen van het baanvak Aarschot - Hasselt is de Vlaamse dwarslijn geëlektrificeerd van Moeskroen tot Hasselt. Het eerste gedeelte daarvan verbindt de twee grote Vlaamse havensteden Antwerpen en Gent. De elektrische lijn tussen beide steden werd in dienst genomen in twee fazen: Antwerpen-St-Niklaas in 1970, en St-Niklaas - Gentbrugge ( enkelsporig tussen Lokeren en Oostakker) in 1973. In 1974 was de lijn dubbelsporig van Antwerpen tot Gent. Daarna was het even wachten op de verdere elektrificering, maar dan ging het in een versneld tempo. Eind april 1980 reden elektrische treinen tussen Gent en Kortrijk, en in januari 1981 kwam het oostelijk gedeelte aan de beurt met het in gebruik nemen van de elektrische dienst van Antwerpen naar Aarschot en Leuven. In mei 1981 waren de werken geëindigd tussen Kortrijk en Moeskroen, en op 27 september 1981 vierden wij het in gebruik nemen van Aarschot - Hasselt. De zuidelijke dwarslijn volgt hetzelfde tempo, want nog voor einde 1981 wordt het baanvak Bergen - Moeskroen met elektrische treinen bediend, waardoor de zuidelijke dwarslijn van Moeskroen tot Luik over Bergen - Charleroi en Namen onder draad is. In mei 1982 zal het sluitstuk Hasselt - Tongeren - Wezet - Luik op zijn beurt door elektrische treinen bereden zijn. Alhoewel het huidige bestand aan E-loks nog niet toelaat het comfort aanmerkelijk te verbeteren, wordt toch een nieuwe dienstregeling van kracht met rechtstreekse verbindingen van uit en naar Antwerpen.

Tussen Hasselt en Antwerpen wordt een klokvaste urdienst aangeboden, verzekerd met elektrische trek- en duwstellen M-2. Stilstanden hiervoor zijn voorzien in Berchem, Lier, Aarschot en Diest. Dat betekent in elke richting dagelijks 15 rechtstreekse treinen, in de avonduren nog aangevuld met enkele treinen die in Aarschot aansluiting geven met treinen die Antwerpen, Hasselt of Diest als bestemming hebben. Tijdens de weekeinden worden de treinen met bestemming Hasselt verlengd tot Genk. Tussen Hasselt en Genk vervangen ze de tot nu toe bestaande stoptreinen. De frekwentie wordt alsdan echter vervangen door een twee-urendienst. In afwachting van de levering van nieuwe elektrische trekkrachten zal de weekdienst tussen Hasselt en Leuven tijdelijk nog bijna geheel gereden worden met dieselloks. In de vroege en late uren worden nog enkele treinen gereden in afwijking van de klokvaste urdienst. In beide richtingen bedienen de treinen tussen Hasselt en Aarschot de stations: Schulen - Diest - Zichem - Testelt en Langdorp. Tussen Aarschot en Leuven wordt niet gestopt. Op de verbinding Hasselt - Leuven wordt evenwel met elektrisch materieel gereden op de weekeinden, omdat dat dan ter beschikking is. Naargelang de levering van nieuw elektrisch materieel volgt, zullen de dieseltreinen op Hasselt-Leuven door elektrische treinen vervangen worden. De rijtuigen worden in de toekomst vanzelfsprekend eveneens door modern materieel vervangen.

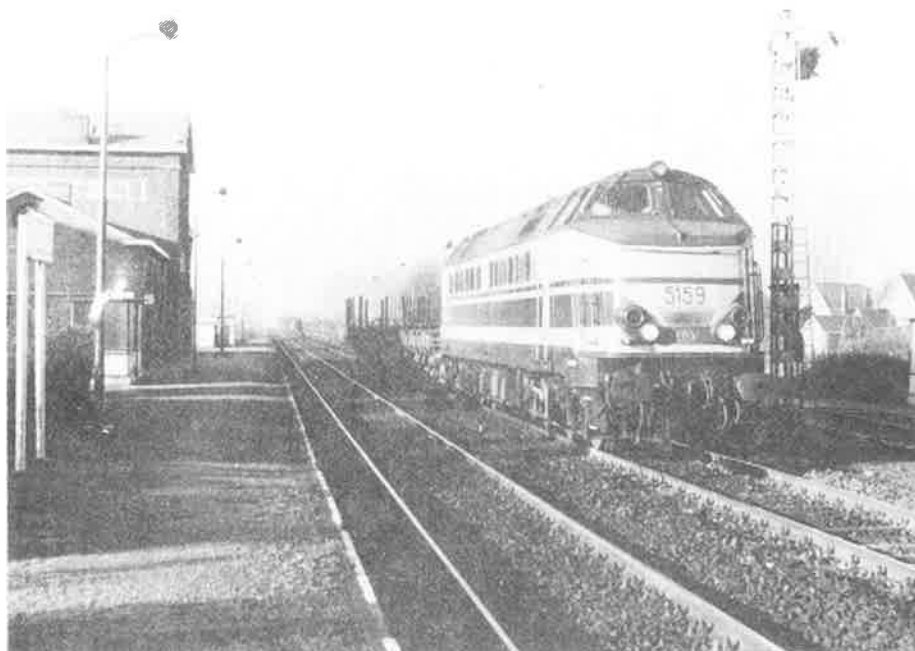
**Statistische gegevens:**

Lengte geëlektrificeerde sporen: dubbelspoor: 37,6 km; Bijspoor: 8,1 km; bundelspoor: 6,3 km. Gebruikte materialen voor de bovenleiding: aantal masten: 1475; betonfunderingen: 4.746 m<sup>3</sup>. compounbovenleiding: 72,5 km., en enkelvoudige bovenleiding: 17,2 km.

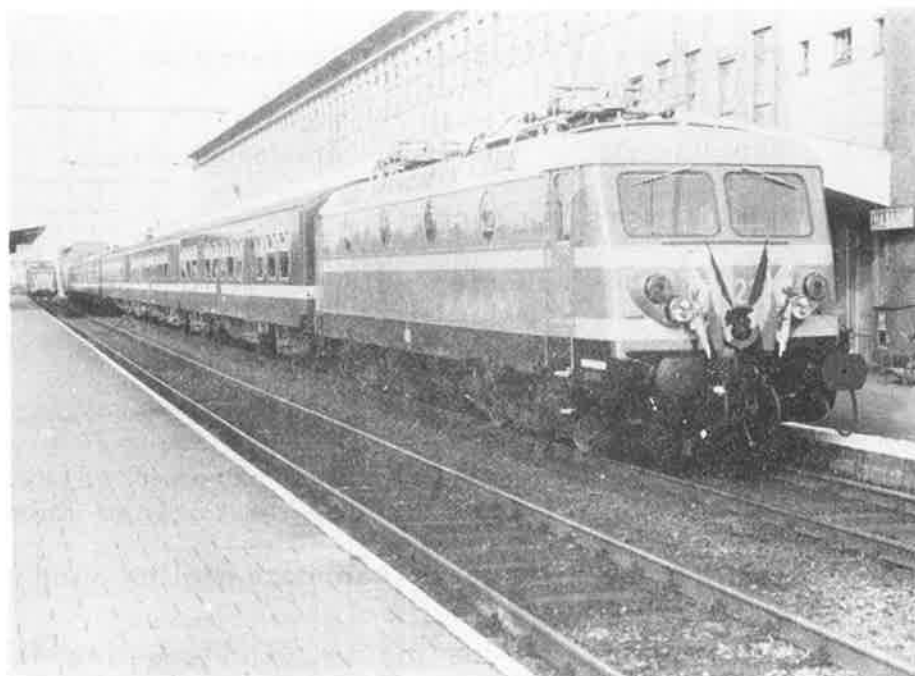
De teksten voor deze bijdrage zijn ons geleverd door de dienst Pers Public-relations van de NMBS. Wij maakten er dankbaar gebruik van.



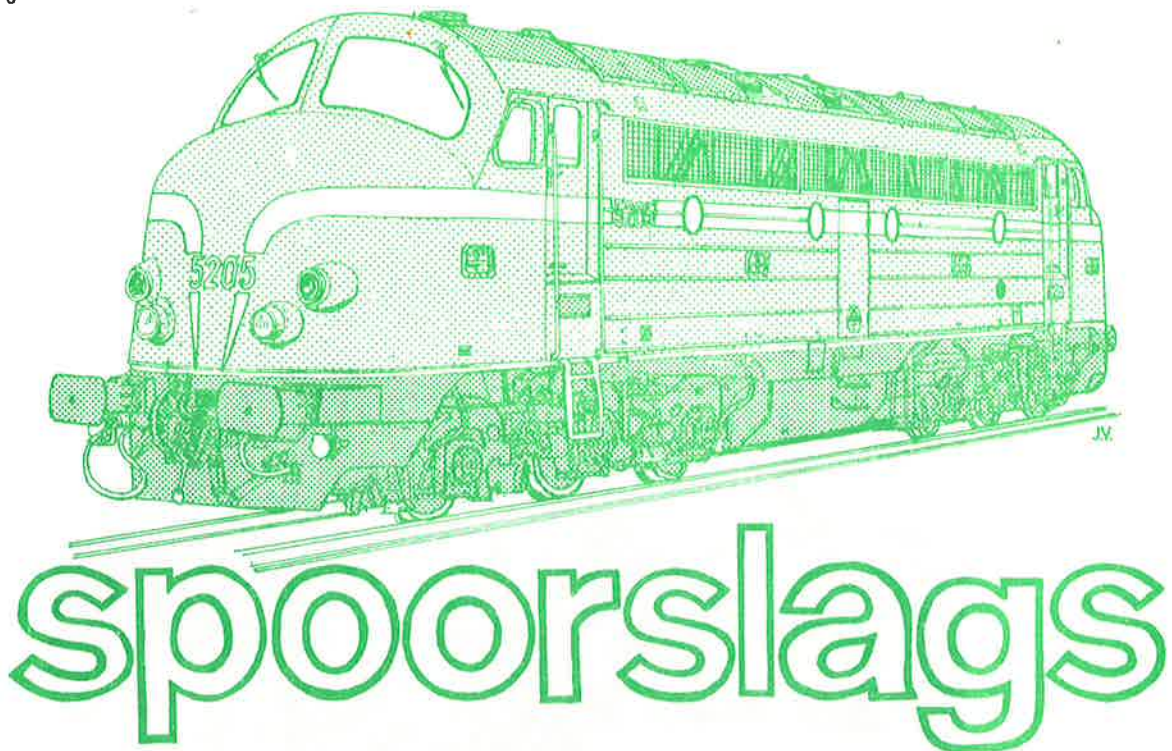
Een goederentrein, getrokken door hlz 5159 rijdt door het station Testelt op 29 nov.1979. Er is nog geen spoor te bemerken van de elektrifikatie. Let op de oude seinpaal!



De officiële inhuldiging van de geëlektrificeerde lijn Aarschot - Hasselt geschiedde op 7 oktober 1981. De trein werd gesleept door E-lok 2223 die wij op de foto zien. Achteraan de trein volgde E-lok 2221. De foto vertoont de inhuldigingstrein bij aankomst in het station Hasselt. Beide foto's komen uit de verzameling van Th. Heylen.







## A. STATISTIEK

### 1. LEVERINGEN :

geen.

### 2. STELPLAATSWIJZIGINGEN :

5166	van	Kortrijk	naar	Dendermonde (in leen)	25/08/81
8425	van	Ronet	naar	Montzen (in leen)	18/08/81
8425	van	Montzen	naar	Ronet	07/09/81
8470	van	Hasselt	naar	Antwerpen-dam	01/10/81

### 3. BUITEN DIENSTSTELLINGEN :

5908 van Haine-St-Pierre uit geschriften op 01/09/81

## B. AKTUELE BERICHTEN :

03 : Na enige vertraging zou het eerste stel van deze reeks in de eerste weken van oktober geleverd worden. De inzet blijft behouden op de treinen Knokke-Brussel Namen-Aarlen.

De technische steekkaart van deze stellen vind je op de volgende bladzijde.

00/06 Met ingang van de nieuwe winterregeling is het inzetgebied van deze stellen uitgebreid, daar ze nu ook de omnibus treinen tussen Hasselt-Aarschot en Leuven voor hun rekening nemen. Hierbij hebben we een starre uurdienst waarbij maximaal vijf stellen benodigd worden. Deze diensten worden echter door gebrek aan elektrisch materieel enkel 's zater-



dags en 's zondags gereden. Op weekdays worden deze omnibustreinen nog steeds dieselgesleept.

### Reeks 03 :

#### Algemene gegevens :

Effektief : 3x 35  
 Type : Dubbel  
 Nummering : 301 - 405  
 Massa : 2  
 Max. Snelheid : 160 km/h  
 Max. Versnelling : 0,75 cm/sec<sup>2</sup>  
 Ø wielen : 1 010 mm  
 Lengte (één rijtuig) : 25 075 mm  
 Lengte (totaal) : 50 850 mm  
 Afstand tussen astappen : 18 200 mm  
 Afstand in draaistel : 2 600 mm  
 Hoogte Dak : 4 190 mm

#### Mechanisch gedeelte :

Bouwers : B.N. Brugge  
 Klasse 1 2  
 Zitplaatsen : 32 139  
 Staanplaatsen : 9 45  
 Totaal : 41 184  
 Remming : elektro-pneumatisch, rekuperatierem

#### Traktieuitrusting :

Bouwers : ACEC Charleroi  
 Aandrijving : 2 hakkers met thyristoren, elektronisch gestuurd  
 Traktiemotoren : 4 stuks  
 Ophanging : driepuntsophanging  
 Overbrenging : type Secheron van BBC in rollagers  
 Tandwielverh.: 92/29 = 3,172

#### Hulpmiddelen :

Motor-kompressor : GMR 180 5 B3 (7,32 kW)  
 Kompressor : type 241 VB (4 cilinders) 9 bar - 1 050 l/min  
 2 statische omvormers : 3000V/110 V  
 3 Accu's : elk 25 elementen Ni-Cd 75 elementen, 140 AH, 110 V  
 Verwarming : elektrische radiatoren met gestuwde lucht.

- 20 : Door de recente wijzigingen van de aandrijftandwielen, schijnen deze lokomotieven nu bedrijfszekerder geworden te zijn en hierbij werd beslist om bij alle machines deze verandering door te voeren. Nochtans plant men om deze lokomotieven - na de levering van genoeg loks reeks 27 - voor het grootste gedeelte voor goederentreinen in te zetten.
- 25 : Zoals te verwachten namen de machines van deze reeks alle semi-direkte treinen Antwerpen-CS - Aarschot - Hasselt voor hun rekening. Hierbij wordt een starre urdienst gereden op weekdays. Op zaterdag en zondag is er een twee-uur-dienst doch hierbij worden de diensten doorgetrokken tot Genk. Deze diensten worden gereden door bestuurders van Hasselt. Hoewel ook de dienst naar Kortrijk behouden bleef, moesten onze machines verschillende diensten op de andere verbindingen aan de lokomotieven reeks 22 en 23 afstaan.
- 27 : Ook voor deze reeks is oktober de grote maand daar de eerste lokomotief - zonder verdere moeilijkheden - op 25 oktober geleverd wordt. De verdere leveringen gaan a rato van 1 per maand.  
 Na de test- en radageritten vanuit Brussel-zuid komen ze tot inzet tussen Oostende-Brussel en Welkenraedt voor de zware semi-direkte treinen. Nadien is ook aan een inzet naar Luxemburg gedacht.  
 Ook de schildering wijkt af van de nieuwe standaardschildering : de kast wordt blauw en brede gele streep over de ganse lengte van de kast. De nummering zou in het zwart gebeuren.  
 De technische steekkaart vind je op de volgende blz.

## Reeks 27 :

Efektief :	60	Traktieuitrusting :	
Type :	B <sup>9</sup> B <sup>0</sup>	Bouwer :	A.C.E.C.-Charleroi
Massa (ritvaardig) :	84 ton	Type :	aanzetinrichting met thyristoren, elektronisch gestuurd
Nummering : 1ste schijf	2701-2730	Traktiemotoren:	Type LE 921S met serie bekrachtiging
2de schijf	2731-2760	Aantal :	4
Doorlopend vermogen :	4 150 kW	Uurvermogen :	1 062,5 kW
Maximumsnelheid :	160/100 km/h	Doorlopend vermogen :	1 048 kW
Maximale massa per as:	21 ton	Ophanging :	elastisch in drie punten
Maximum trekkracht :	234 kN	Overbrenging §:	BBC-federantrieb, rollagers.
Minimum boogstraal :	100 m	Tandwielverh.:	116/41 = 2,829
Ø wielen :	1 250 mm	Elektrische remuitrusting :	
Totale lengte :	18 650 mm	Bouwer :	A.C.E.C. Charleroi
Afstand tussen draaitappen	9 000 mm	Type :	reostatisch met elektronische regeling van onafhankelijk geschakelde bekrachtiging van de traktiemotoren.
Totale radstand :	11 900 mm	Reostaat :	vermogen van 2 500 kW
Radstand in draaistel:	2 900 mm	Ventilatie :	4 ventilatoren type Leroy-Somer T22 9kw - 88 V - 4 500 omw/min.
Totale hoogte :	4 220 mm		
<b>Mechanisch gedeelte :</b>			
Bouwer :	S.A. La Brugeoise & Nivelles te Nijvel		
Remming :	Automatische rem bij dienst en rechtstreeks	<b>Hulptoestellen :</b>	
	se rem bij rangering	2 statische omvormers :	3 kV - 2x55 kW - 440/110 V=
Remregime :	hoge druk en reizigers-goederen	4 ventilatoren voor traktiemotoren	440 V - 18,6 kW
Kompressor :	2x WABCO 242VB29	2 ventilatoren voor de spoelen	440 V - 4,5 W
Draaistel :	type BN-ACEC	6 ventilatoren voor de hakkers	110 V - 900 W
Ophanging :	Winterthur	batterijen type SAFT KPM	= 100 Ah - 115 V

29 : Ongewijzigde inzet hebben we nog steeds bij deze oude lokomotieven en ook de nakende levering van de reeks 27 zal in de eerste jaren geen vermindering in de diensten te weeg brengen. Anderzijds kan de elektrifikatie van de lijn 78 wel een uitbreiding betekenen, waardoor de diensten verder westwaarts kunnen verschuiven.

40 : Opnieuw lokale diensten rondom Kortrijk heet het na de elektrifikatie van de verbinding (Antwerpen)-Aarschot-Hasselt. Nochtans werden de diensten in Kortrijk zo uitgebreid zodat de 43-ers hierdoor ontlast werden. De nieuw verzekerde diensten zijn :

1. M2802 Kortrijk-Gent, los naar Moeskroen - 9856 Doornik - 9806 Kortrijk - 9858 Doornik - 9808 Moeskroen - WDT
2. 9227 Poperinge en dan pendeldienst naar Ieper tot 12u.
3. 9896 Doornik en pendeldienst naar Moeskroen tot 's avonds

52-54 : Er werd nu officieel beslist om alle lokomotieven van deze drie reeksen (52,53 en 54) om te bouwen en te voorzien van een nieuwe bestuurderskabine. In principe worden deze werkzaamheden door Salzannes uitgevoerd, wanneer er genoeg mankracht en uren beschikbaar zijn. Zo is het nog mogelijk dat er nog steeds lokomotieven - zonder ombouw - een grote herstelling ondergaan. Of de 5407 deze ombouw zal ondergaan is nog niet bekend.

59 : In de loop van september-oktober verdwenen twee lokomotieven

van deze reeks de Belgische sporen : op 1 september werd de 5908 uit het bestand geschrapt. De levensloop was :

Levering : 17/03/1955 als 201.008  
 Bouwer : Cockerill (fabrieksnr 3413)  
 Stelplaats : Haine-St-Pierre van 17/03/55 tot 01/09/81

Buiten dienst : /05/81  
 Uit bestand : 01/09/81  
 Slooping : door Salzannes.

Anderzijds had de 5942 op 24/09/81 een zwaar ongeluk : deze lokomotief kwam als LZ-RZ 3081 met te hoge snelheid te Mol aan ontspoorde op een afbuigende wissel, ramde een leeg reizigersstel, draaide daarna over 180 ° en kantelde. Hierbij vatte de lokomotief vuur en brandde volledig uit. De bestuurder kwam hierbij om het leven.

Nog dezelfde dag gebeurde de berging en de lokomotief werd op een platte wagen geplaatst. Wegens zijn grote hoogte moet deze machine echter ter plaatste gedeeltelijk gesloopt worden.

De levensloop :

Levering : 19/07/1955 als 201.042  
 Bouwer : Cockerill (fabrieksnr 3447)  
 Stelplaatsen : Kinkempois 19/07/55 tot 26/12/61  
 Hasselt 26/12/61 tot /01/62  
 Aarschot /01/62 tot 18/07/63  
 Antwerpen-dam 18/07/63 tot /09/81

Buiten dienst : 24/09/81  
 Uit bestand : /09/81

- 60 : Voor de reeks 60 van Hasselt werd met de nieuwe beurtregeling een reeks met 5 lokomotieven opgesteld. Diensten worden verzekerd naar Luik, Leuven, Mol en Eisden, terwijl voor goederendiensten Merelbeke en Montzen bereikt wordt.

Anderzijds werd ook beslist om de lokomotieven reeks 60 bij het bereiken van hun km-grens dadelijk buiten dienst te stellen. Voor 1982 zou dat de buitendienststelling van 7 à 8 machines betekenen (machines met oude schildering).

- 64 : Voor deze reeks werd opnieuw een gemengd plan 64/65 opgesteld met diensten voor 3 à 4 lokomotieven. De inzet gebeurt vooral op de verbinding naar Leuven en omvat :
- lijn 35 : treinen 6497/2211, 2263.2215, 2266/2242, 2218, 2282.2208.
  - lijn 34 : 9530/9557, 6483, 9520/9572
  - lijn 21b : 2219/6493, 6484/6483
  - lijn 15 : 3077 (R3), 3076/3001 (R7), 3072/3028/3033.

Verder zijn er goederendiensten naar Winterslag/Eisden, Mol/Balen en St-Truiden/Landen.

De mogelijke vervanging door de reeks 60 of 65 blijft steeds mogelijk.

Anderzijds schijnt de toekomst van de reeks 64 toch nog rooskleurig : door de indienststelling van de nieuwe Ferry-boten te Zeebrugge (met twee dekken) moet hierbij een helling van ca. 30 % genomen worden. Hiervoor zoek men naar diesel-hydraulische loks die tegen een zeer lage snelheid kunnen rijden en hiervoor komen voorlopig alleen de 64-ers in aanmer-

king.

Voor deze dienst zouden 2x2 lokomotieven in dubbele traktie gebruikt worden en men voorziet een indienststellen van deze installatie tegen eind 1983.

Ondertussen is wel de 6403 naar Salzannes afgevoerd, dit wegens een zwaar defekt in de transmissie. Nochtans wordt deze machine waarschijnlijk hersteld.

- 65 : Nog steeds worden 4 à 5 machines van deze reeks gebruikt dit in een enigszins uitgebreid dienstenpakket. Naast de gewone diensten naar Mol-Neerpelt, As-Eisden, Leuven kwamen er drie nieuwe bestemmingen bij :
- vooreerst werd de bediening van Tessenderlo en Kwaadmechelen van de reeks 60 overgenomen.
  - verder werden de goederendiensten naar Muizen-Merelbeke en Montzen van de reeks 64 overgenomen.
  - laatste nieuwigheid is de morgentrein naar Brussel-noord die ook van de 64-ers overgenomen werd. Vermelden we nog dat de 65-ers nu ook door de bestuurders van Mol bediend worden, waardoor een striktere scheiding tussen de diensten van de reeks 64 en 65 moet volgen.
- 71 : Gerda heeft haar neus gestoten : dit is niet de titel van een blijspel doch de harde realiteit bij het rangeerwerk in het Antwerpse vormingsstation. Hier keilde de 7103 "alias GERDA" tegen een goederenstel aan en hierbij werd de bufferbalk en de voorste treeplanken beschadigd. Korte tijd nadien werd onze lokomotief naar Salzannes afgevoerd om er een herstelling te ondergaan. Men verwacht deze lokomotief in november terug te Antwerpen.

#### Museumspoorlijnen :

**CFV3V** : Afsluiting van het seizoen gebeurde -- zoals gebruikelijk op het laatste weekend van september.

Zaterdag was er o.m. de aankomst van de speciale trein (met M4-rijtuigen) vanuit Luik.

Zondag was het grootse spoorweggebeuren, waarbij er 3 stomers (AD07, AD09 en MF83) instonden voor het slepen van de treinen naar Treignes.

In deze laatste plaats rangeerde de DG22 - de kleine tweeasige lokomotief met staande ketel.

Op dieselgebied waren vooral de "Brossels" reeks 49 - de 4901 en 4906 - de blikvanger. Deze stellen werden door de N.M.B.S. (stelplaats Montzen) voor het weekend aan de CFV3V uitgeleend, doch staan nu opnieuw in dienst te Montzen.

Het overige materieel stond te Mariembourg tentoon gesteld.

**MSTB** : Op dezelfde zondag sloot ook deze Vlaamse museummaatschappij haar eerste seizoen af, dit met een tentoonstelling in de elektriciteitscentrale van INTERCOM en met een versterkte laatste rit.

Tijdens deze tentoonstelling werd ook de onlangs aangekochte - en nog te restaureren - tweede stoomlokomotief aan het publiek voorgesteld.



## OM EN BIJ DE BEDRIJVEN.

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

\* De jongste dagen zijn in het rood geschilderd: 2090 - 2092 - 2093, en 2072. Einde van de Hulk. Hij legde er het bijtje bij neer, maar kreeg nog geen Schärferbergkoppeling.

\* Met ingang op 14 oktober 1981 is de keerdriehoek aan het voormalige Tolhuis in dienst genomen voor tramlijn 7. De rijtuigen komende van Mortsel rijden rechts de Oude-Mansstraat in, dan achteruit op een recht spoor op de St-Paulusplaats, om dan terug te vertrekken naar Mortsel. De wachttijd wordt genomen op de St-Paulusplaats, terwijl de uitstaphalte gevestigd is in de Oude-Mansstraat. De gekoppelde stellen worden op het Komodieplein ontkoppeld. De voorste rijtuigen rijden terug naar Mortsel, en de achterste rijden door naar het Groenplein. Van de losse rijtuigen wordt ongeveer één op twee rijtuigen naar het Groenplein afgeleid, via lijn 8. Ze nemen hun eindpunt op het spoor van lijn 4. Tijdens de ritten naar het Groenplein worden de halten van lijn 8 aangedaan. Deze rijtuigen dragen een bordje "Groenplaats". Op 13 oktober reden om technische redenen, alle rijtuigen van lijn 7 naar het Groenplein. Die dag konden de reizigers met bestemming St-Paulusplaats gratis overstappen op buslijn 9, en omgekeerd.

\* Met de Allerheiligendrukke werd naar jaarlijkse gewoonte tramlijn 12 doorgetrokken naar het Schoonselhof. Dat gebeurde van 28 okt./m 2 november. De rijtuigen van lijn 12 filmden bij vertrek aan het stadion: 12, en droegen een bijplaatje "SCHOONSELHOF". Vanaf het De Coninckplein werd de film van lijn 24 voorgedraaid. Op de Berugrit was dat "12" voor de rijtuigen van deze lijn vanaf de begraafplaats. Voor lijn 12 golden de gewone tarieven, terwijl overstapkaartjes, afgeleverd op de lijnen 2 en 4, of andere lijnen, geldig waren tot het Schoonselhof. Tijdens dezelfde periode werden de bussen van lijn 33 van 9 tot 16u.30 langs de begraafplaats omgelegd.

\* Tengevolge wegenwerken op de Minister Delbekelaan in Merksem, zijn de bussen van lijn 23 omgelegd in de richting naar het centrum, a.v. Groenendaallaan - Bredabaan - Frans de l'Arbrelaan - Kanaalbrug en verder normale reisweg. In de tegenrichting wordt normaal gereden zoals vroeger gemeld. De voorlopig ingestelde halte blijven behouden.

**Uit de Arteveldestad - M.I.V.G.:**

\* GOED NIEUWS valt er te melden in verband met de verlenging van lijn 1. Inderdaad, bij het Gemeentebestuur van Evergem kwam vanwege het Regionaal Komitee ter bevordering van het Openbaar Vervoer in Oost-Vlaanderen, een officieel schrijven toe, waarin gevraagd werd of het gemeentebestuur bezwaren zag in het doortrekken van lijn 1 tot in het centrum van Evergem. Het gemeentebestuur zag daarin helemaal geen bezwaar, wel integendeel adviseerde het, liefst zo vlug mogelijk tot de verwezenlijking over te gaan. Het technisch en sociaal onderzoek naar de wenselijkheid van de verlenging van lijn 1 tot in de omgeving van het vroegere station van Evergem, werd door de MIVG voorgesteld. Over de preciese verlenging en het nieuwe eindpunt van de lijn is nog geen beslissing genomen.

\* Hoe na de voorlopige aanpassing van de halteborden in het Gentse deze borden er thans uitzien, kunt U vaststellen op onderstaande foto's. Beide opnamen zijn gemaakt op 21 september 1981. De borden spreken voor zichzelf.



\* Een nieuw type van wachthuisje is op lijn 9 in dienst genomen aan de stelplaats. Bij avond is de zaak fijn verlicht. (13 aug. 81)

\* Tijdens de jaarlijkse ajuinstoet in Ledeberg, die dit jaar doorging op 22 aug., werden de rijtuigen van de lijnen 21 en 22 omgelegd via lijn 1. Vanaf het Zuidpark reden ze tot het Kerkplein, waar ze keerden. De laatste praalwagen was echter wat hoog uitgevallen, en raakte de bovenleiding. De technische diensten van de MIVG snelden ter hulp. Talrijke fotografen waren van het gebeuren getuige, en maakten opnamen met flitslampen. Dat leidde tot verwarring onder het publiek, dat daarin kortsluitingsvonken zag, waardoor een lichte paniek ontstond. Daar bleef het wel bij, en er waren geen persoonlijke ongevallen. De volgende dag reden de lijnen 21 en 22 via lijn 1 naar Gentbrugge, als gevolg van de grote drukte die de voortdurende feesten met zich bracht.

\* Toen op 25 aug. 81 brand uitbrak in een café op het Wilsonplein omstreeks 18 uur, moesten de lijnen 1,5,21,22,50,70 en 71 worden onderbroken en deels omgelegd. Door de drukte van de avondspits leidde dat tot enige verwarring. Het blussen en opruimen duurde enkele tijd, zodat de buslijnen omgelegd bleven.

\* Op 3 september is in de stelplaats een nieuwe busparkeerruimte voor 16 voertuigen in dienst genomen, op de plaats waar vroeger WW 173 zijn standplaats had.

Op 11 september is begonnen met het slopen van de gebouwen langsheen de Brusselse steenweg. Het gaat hier om de gebouwen die de stelplaats van de straat afsloten.

\* Tijdens de week van 28 september is begonnen met het plaatsen van de bovenleidingsmasten langsheen het nieuwe traject van lijn 1.

\* Aan het St Pietersstation zorgde een verwrongen panto (PCC 10) voor een dienstonderbreking op de lijnen 4,10,21 en 22 tijdens de namiddagspits op 8 oktober.

Met de verlenging van lijn 1 naar Wondelgem, zal wellicht een trajectwijziging intreden op deze lijn. Wellicht zal vanaf het Rabot, lijn 1 de Begijnhoflaan gaan volgen, langs het traject van lijn 10, tot op het kruispunt Noordstraat, vanwaar via het tracé van de vroegere lijn 3 naar de Korenmarkt zal gereden worden. Daar zal een wissel komen om lijn 1 rechtsaf te buigen om samen met lijn 4 naar het station te rijden. Met deze wijziging is waarschijnlijk ook een gedeeltelijk nieuwe nummering in de lijnvoering op komst.



Uit de Hoofdstad - M.I.V.B.:

\* De nieuwe lus, die onlangs in dienst is genomen, wordt de Jacquain-lus genoemd. Ze is gelegen vlak bij de uitrit van de tunnel voorbij het station Rogier. Deze lus zal dienen als eindpunt voor de vanaf 24 nov. 1981 in dienst te stellen nieuwe tramlijn 2 ! indien er op het laatste ogenblik geen verdaging komt. De kleuren van de nieuwe lijn zijn oranje en blauw, zijnde de kleuren van de pré-metrolijn 2, en de tekst wordt dan:

M	ROGIER		ROGIER	M
B	MIDI	2	ZUID	B

Deze pendeldienst zal rijden tussen de lus van het Baraplein en de Jacquain-lus, en verzekerd worden door acht rijkstroken reeks 7000, en zal een merkkelijke verhoging zijn van de frekwentie op de ondergrondse van de Kleine Ringlijnen. Niettemin heeft de nieuwe lijn een dubbele bedoeling: de rijkstroken zullen worden uitgerust met een film waarop alle lijnen voorkomen. De rijkstroken zullen rechtstreeks ter beschikking staan van de Dispatching, die ze zonder vertraging kan inzetten op de aslijnen 2 en 3 ingeval van stremming of vertraging op één van de bedienende lijnen, en zoals gezegd als zeer te waarderen versterking in normale dienst op de lijn 2. De samenstelling van de nieuwe film is: VOORBEHOUDEN - Stp KONINGSLAAN - Stp ELSENE - Stp MOLENBEEK - 18 - 18b - 19 - 19b - 32 - 32b - 101 - 102 - 102b - 103b - 252 - 52b - 55 - 55b - 58 - 62 - 62b - 81 - 81b - 90b. De filmen 90 en 103 zijn niet voorzien, omdat deze lijnen dubbelrichtingsrijtuigen inzetten. Ook een 58b is niet voorzien omdat die gelijk is aan de 52b. De nieuwe lijn zal enkel aan de eindpunten bovengronds te zien zijn.

\* De omleggingen van de lijnen 19, 50 en 52, die was ingesteld op 1 juni 1981, zijn opgeheven op 11 juni om 15u. Deze omleggingen waren noodzakelijk als gevolg van grondverzakkingen op de Brusselse steenweg.

\* Sedert 1 juli 1981 rijden er bij wijze van proef metrotreinen die samengesteld zijn uit drie stellen. De eerste drieledige trein was samengesteld uit de stellen 189-190, 125-125 en 135-136. (2 juli). Een nieuwe trein van drie stellen reed op 13 juli: dat was tijdens de avonduren: 168-167, 210-209 en 178-177. Alle nieuwe stellen zijn nu geleverd. Als laatste kwam op 1 sept. 1981 in Brussel aan, het stel 269-270.

Intensieve proeven zijn gereden met de nieuwe stellen (derde reeks) in oktober, en zij werden gereden tussen de stations Tomberg en Alma. De officiële inhuldiging van dat nieuwe traject is voorzien voor 7 mei 1982. Daartoe behoren de stations Roodebeek, Vandervelde en Alma. Het stel 231-232 is op 3 oktober tentoon gesteld geweest in het toekomstige station Simonis, bij gelegenheid van een open-deur dag, ingericht op deze werf op verzoek van het gemeentebestuur van Koekelberg. Het stel 101-102 bracht de 231-232 mee tot in het station Beekkant. Van daar af werden beide stellen op sleeptouw genomen door lok-traktor 61 tot in het Simonisstation. Beide stellen werden op dezelfde wijze teruggebracht. Van de derde reeks zijn echter drie stellen beschadigd: de 248 bij de lossing in Delta in het voorjaar 1981, en de 224 en 259 die bij proefritten in september botsten. Een tijdelijk stel 223-260 is dan samengesteld uit de twee niet beschadigde rijtuigen.

\* In juli 1981 vergaderden alle MIV's en STI's in Brussel. Daar werd besloten tot het instellen van een eenvormig nieuw haltebord over het ganse land, met aanduiding van het zonenummer. Dit nieuwe bord zal ook worden aangewend bij de NMVB. De eerste borden in Brussel aangebracht, betrof lijn 62 en werd geplaatst op het Jamblinne de Meuxplein. Het tweede gold de buslijnen 63-73 in de Hallenstraat. Alle halten worden halten op verzoek.

\* Een derde grondverzakking deed zich voor op de Brusselse steenweg op 2 aug. 1981. Traject-omleggingen op de lijnen 19, 50 en 52 werden ingesteld zoals reeds van 15-20 jan. 81, 1-11 juni het geval was, en nu van 2-20 aug. De laatste maal nu?

\* Sedert 21 aug. 81 is buslijn 29 omgelegd via de Kongresstraat en de Kongreskolom, en verder naar de kathedraal zoals lijnen 63 en 76.

\* Op 20 aug. werd lijn 62 ingekort tot het Jef Mennekensplein van 16u. tot einde dienst als gevolg van een kabelbreuk op de Gentssteenweg.

\* Op 23 aug. 81 zijn ten gevolge van de op de Antwerpsesteenweg gehouden folkloristische feesten, de motorrijtuigen 410 en 948 (deze laatste als lijn 46) in dienst geweest op het enkelspoor tussen de De Troozbrug en de schilderswerkplaats van de Antwerpse steenweg.

## VEBOV - KRANT. - VERENIGINGSNIEUWS. OF WAT VEBOV-LEDEN Zouden MOETEN WETEN...

### LIDGELD 1982.

Het meerendeel van de leden heeft zijn bijdrage over 1982 reeds op onze rekening overgemaakt. Dank aan allen die zich reeds in regel hebben gesteld. Het werk van de penningmeester wordt daardoor aangenaam verlicht. Wie achterbleef wordt verzocht zich nu meteen in regel te stellen. Voor onze Nederlandse leden is de bijdrage nog steeds 26 fl. Zij kunnen geen gebruik maken van de Belgische betalingsopdracht. Hen wordt vriendelijk verzocht hun bijdrage over te maken op onze Nederlandse bankrekening, waarvan het nummer voorkomt op de achter-binnenkaft van het blad. Ook zij hebben reeds in groten getale betaald.

### ABONNEMENTEN OP TIJDSCHRIFTEN.

Wie via de VeBOV geabonneerd is op Het Spoor en/of Het Openbaar Vervoer (Nederland-Amsterdam) wordt vriendelijk verzocht de bijdragen voor 1982 ( resp. 200 fr en 210 fr.) op onze rekening over te maken. De penningmeester houdt eraan omstreeks nieuwjaar de bedragen voor vernieuwde abonnementen aan de betrokken instanties over te maken. Mocht U echter pas op het einde van de maand betalen, gelieve in dat geval een kaartje te zenden aan de penningmeester, omdat uw betaling dan wel eens te laat op de rekening zou kunnen komen. Wanneer U NU betaalt, vervalt deze onnodige handeling echter.

### FOTOKAARTEN STIC-CHARLEROI.

Een aantal leden heeft via onze rekening een reeks foto-kaarten besteld, uitgegeven over het trammaterieel van de STIC. Wij vragen nog even geduld, de verzending kan pas geschieden in de loop van december.

### ADVERTENTIE.

Te koop aangeboden: Ein Jahrhundert Schweizer Bahnen, 1847-1947, verschenen in 1950, bestaande uit 3 ruime delen, samen 2000fr, boekdelen in goede staat.

- Jaargangen Eisenbahn 1954-1980, 27 jaargangen, ingebonden, (jaargang 1954-1965= zonder Modell-Eisenbahn): prijs 6000 fr, perfecte staat!

- Lokmagazin, 1969-1971, 17 nrs voor meest biedende, minimum 4000fr, perfecte staat!

- Treinstel BD - ET 420 Roco 4134 A+, verlichtingsset 4586 ingebouwd, nieuw en in originele verpakking, van 4760 fr nu voor 3000 fr.

Betalingen geschieden op VeBOV-rekening. Voor verdere inlichtingen: tel: (031) 58.56.13, vanuit Nederland: 09-32-31-58.56.13, nà 19 uur.

### FLEISCHMANN - PAS.

De invoerder van Fleischmann-treinmodellen biedt aan de VeBOV-leden de mogelijkheid zich Fleischmann treinmodellen (schalen HO en N) aan te schaffen met een korting van 20%! Hoertoe dient men een zogenaamde Fleischmann-pas te bezitten, gebruik te maken van speciale bestelbons, en per aankoop minstens 5000fr netto te besteden. Wie van dit aanbod gebruik wenst te maken dient contact op te nemen met de wn sekteleider van de modelbouwsektie: F. Geens, Pachthoevelaan 33, B-2270-Ekeren. Wie de nodige dokumenten niet kan afhalen op de bijeenkomsten te Antwerpen, dient bij zijn brief 20 fr (bankbriefje of postzegels) bij te voegen voor verzending. Wij danken langs deze weg de invoerder voor de geboden mogelijkheid en wij hopen op sukses.

**VeBOV - KALENDER 1982.**

Voor de vierde maal is de VeBOV-Kalender verschenen met zes foto's over trambedrijven en zes over de NMBS. Hij is te verkrijgen op de vergaderingen te Antwerpen en Zolder. Wie per post wenst te bestellen maakt 120 fr over op onze rekening. Afgehaald is de prijs 100 fr. Op het spoorwegaal in Brussel en in het VeBOV-centrum zijn reeds meer dan 150 exemplaren verkocht, en ten overstaan van de vorige jaren is de oplage verminderd! Wees er dus tijdig bij!

**JAARLIJKSE VEILING:**

Traditiegetrouw wordt in Antwerpen tijdens de bijeenkomst van december de jaarlijkse veilingavond gehouden. **LET OP!** De vergadering van december gaat door op vrijdag 4 december! om 20u.

De verkoop begint om 20u.30 en de te verkopen kavels kunnen vanaf 20u. worden ingeschreven bij de penningmeester. Op dat ogenblik bepaalt U de categorie van de kavels. Er zijn drie categorieën: kat.A: opbrengst geheel voor VeBOV;

kat.B: opbrengstminimum vast te stellen door de eigenaar bij de aanbieding. De meeropbrengst is voor de VeBOV;

kat.C: De ganse opbrengst is voor de eigenaar, na aftrek van 10% voor de verenigingskas.

**BEPERKING:** Om het te lang uitlopen van de verkoop te beperken, worden geen modelbouw-artikelen of dia's verkocht. Modelbouwartikelen kunnen beter door de afdeling modelbouw worden verhandeld, en in het voorjaar wordt een aparte verkoop voor diapositieven voorzien. De andere kavels zouden wij liefst beperkt zien tot zes per persoon.

**AFDELING ANTWERPEN-METROPOOL - BESTUURSVERKIEZING.**

De jaarlijkse bestuursverkiezing zal doorgaan tijdens de vergadering van januari 1982. De functie van sekretaris is open. Van de voorzitter en de penningmeester vragen wij dat zij, indien zij hun mandaat verderzetten, zij dit telefonisch zouden bevestigen van zodra zij dit nummer van de VeKo ontvangen, op nr 46.34.43; na 18u. Kandidaturen voor alle functies moeten schriftelijk op het sekretariaat toekomen, voor 31 december. Enkel de leden van de geografische omschrijving Antwerpen komen in aanmerking. Deze bestaat uit het bestuurlijk arrondissement Antwerpen en de strook op Nederlands grondgebied begrensd door de lijn Bergen op Zoom - Roosendaal -Breda.

**LEDENVERGADERINGEN.****ATTENTIE:**

De vergadering te Antwerpen in december gaat door op vrijdag 4 december om 8 u. Deze van januari vindt plaats op vrijdag 8 januari! Vanaf februari is dat terug op de derde vrijdag van de maand.

**ANTWERPEN-METROPOOL:** 4 dec. 20u. jaarlijkse veiling, zie elders!

**BRUSSEL - HOOFDSTAD:** vr. 11 dec. 20u. station Anneessens, MIVB, TGV-Special, Dia en Film, 380km/u. Wereldrekord vr. 8 jan. 82, zelfde plaats en tijd, diaprojektie.

De NMVB, door Bob Boogaerts.

**LIMBURG - KEMPEN:** wo 2 dec. 19u.30, Sporthal-Zolder;

Het museumbedrijf in België

wo 6 jan. 82, 19u30, zelfde plaats en uur:

Terugblik op 1981, terugblik met diapositieven.

**BRUGGE - KUST:** zat. 5 dec. 14u.30, stationsbuffet Brugge, praatmiddag Mr Lagniez, a.u.b. verder programma mededelen.

## VERSLAG VeBOV-EXPRES LIMBURG OP 12 SEPTEMBER J.L.

Die dag schitterde er een stralende zon over onze streken, en de 4903 stond er bij als nieuw. In het Centraalstation van Antwerpen heerste de normale zaterdagdrukte van af- en aanlopende reizigers. De luidsprekers herhaalden meerdere malen het vertrekkur van de VeBOV-Ekspres. De gegadigden waren ingestapt, en het uur van vertrek aangebroken. De 4903 trilde in al zijn gelederen, liet een rookpluimpje ontsnappen, en wag was hij. In Lier werd niet gestopt, maar wel in Herentals en in Mol, waar enkele leden het gezelschap kwamen vergroten. Verder ging de tocht, en in Beringen-Mijnen en Zolder werden na Leopoldsburg fotostops gehouden. In het schitterende zonlicht was dat een genoegen. Zeer landelijk lag het station van Beringen-Mijnen erbij. Na een korte stop in Hasselt voor het opnemen van de laatste reizigers, werd door gereden naar Beverst en Lanaken. Tijdens dit traject werden eveneens enkele fotostops ingelast, die zeer goed gekozen en voorbereid waren door onze leden van de afdeling Limburg. Om 12u.20 waren wij terug in Hasselt, waar een pauze van een uur voorzien was om de hongerigen toe te laten de inwendige mens te versterken. Om 13u.30 vertrokken wij terug met bestemming Winterslag, Waterschei, As en Eisden. In Eisden konden de deelnemers zich laven in het stationsbuffet, want daar was 30 min. oponthoud. De zon was almaar door flinker gaan schijnen, en met de verwarming op het dak beleefden wij bijna een reis door de Sahara. Van Eisden ging het terug naar Winterslag, waar van richting veranderd werd. Zo kwamen wij op lijn 18 terecht, en ging het via Houthalen en Wijchmaal naar Neerpelt. Ook daar was even tijd voor een verfrissing, en de drank- en eetgelegenheden werden druk bezocht. Vanuit Neerpelt werd koers gezet naar Mol, waar we afscheid namen van de Limburgers. Vanaf Herentals werden de hemelsluizen opengezet, en toen werd het - eindelijk - frisser in de trein. In Antwerpen aangekomen regende het nog steeds, maar we namen toch wel met wat weemoed afscheid van de machinist en de 4903, die ons een onvergetelijke dag hebben bezorgd. Een hartelijk woord van dank aan de NMBS, de organisatoren-leden, en vooral aan de machinist en zijn begeleider, die voor grote momenten hebben gezorgd. Van zulke reizen krijg je immers nooit genoeg!

Een opname van de 4903 in Beringen-Mijnen. Foto: Arch. Eigen Baan.



VeBOV - VERENIGING VOOR BELANGSTELLENDE IN HET OPENBAAR VERVOER. vzw

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

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

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

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

Onze vergaderingen kenmerken zich door een vriendschappelijke sfeer, waar vrienden onderen 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, nà 18 uur. (1982: 03-236.04.92)

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

Tel: (031) 46.34.43 nà 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.