



# VeBOV

# koerier

maandblad

nummer 56  
57

DECEMBER  
JANUARI

198<sup>1</sup>/<sub>2</sub>



## MAANDBLAD VEBOV - KOERIER

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

### Redaktie:

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

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

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

### VERENIGING VOOR BELANGSTELLENDE IN HET OPENBAAR VERVOER-VeBOV.

Opgericht te Antwerpen,  
op 28 april 1976.

Statuten verschenen in  
het Belgisch Staatsblad  
van 9 sept. 1976, onder  
het nr 7568 van de  
bijlagen.

Samenstelling van het  
bestuur en praktische  
inlichtingen, zie  
binnenkant achterkaft.

### Foto voorpagina:

Nieuwe rijkstuggen in dienst op de  
kustlijn. Hier mw 6105 en 6104  
in dienst op lijn 1, bij het  
af dalen van de helling bij het  
station van Oostende op 8 sept. 81.

Foto: Archieven Eigen Baan.

### TERUGBLIKKEN OP 1981.

Er zijn zo van die jaren die schijnbaar rimpelloos  
aan ons voorbijgaan, en waarbij we ons dan  
kunnen afvragen of het wel de moeite is geweest.  
Het voorbije jaar is begonnen als zovele andere,  
en toch...

De spoorlijn Antwerpen - Aarschot - Leuven  
is onder draad gebracht, en de overweldigende  
opendeur-dagen die erbij hoorden denderen  
nog na in Brussel. Later op het jaar komt  
Antwerpen - Herentals eveneens elektrisch  
in dienst, waar toch niemand had durven denken  
dat zulks haalbaar zou zijn. Ook Wallonië  
bleef niet achterwege, maar in Vlaanderen  
viel bovendien nog de elektrische dienst te  
noteren op Lokeren - Dendermonde - Brussel,  
terwijl nadien ook Aarschot - Hasselt aan  
het elektrische net werden toegevoegd. Het  
mag dan al lang geduurd hebben, vooraleer  
de NMBS de vruchten van haar werk plukte,  
het is er uiteindelijk toch van gekomen, en  
de reiziger kan er wel bij varen.

In Brussel is de metro een stuk langer geworden,  
terwijl daar eveneens gewerkt wordt aan de  
verlenging van lijn 103, die wellicht begin  
1982 zal voltooid zijn. Gent begon grootscheeps  
zijn lijn 1 te verlengen, en ook daar, alhoewel  
nog niet geheel de verlenging uitgevoerd,  
kan men vanaf begin april een stuk verder  
trammen. Antwerpen pakte uit met de verlenging  
van lijn 12, en de NMVB nam nu ook geleden  
bussen in dienst op de lijnen Antwerpen -  
Hamme en Brussel-Grimbergen en Brussel-Wemmel.  
Charleroi werkte verder aan zijn lichte-metronet, zodat  
wij, alles bij elkaar genomen, toch kunnen  
zeggen dat er ondanks de crisis, gewerkt wordt  
aan het Openbaar Vervoer in België.

De VeBOV vierde haar vijfjarig bestaan, en  
hield op de dag van de Algemene Vergadering  
een geslaagde rondrit met een oude tram met  
bijwagen in de metropool. De vakantie-uitstap  
naar Rotterdam was een succes ondanks het  
slechte weer, maar dat werd ruim vergoed door  
een geweldige rondrit in Limburg met de 4903  
van de NMBS. Tenslotte was er het geslaagde  
bezoek van de afdeling Brussel aan BN-Spoorwegkon-  
strukties te Nijvel, waarvoor we ten behoeve  
van de andere leden, een herhaling hebben  
aangevraagd. We kunnen dus gerust stellen  
dat 1981 een vruchtbaar jaar is geweest. Op  
die weg verder gaan is wat we betrachten voor  
het nieuwe jaar, maar daar hoort U binnenkort  
nog wel meer over.

OP ZOEK NAAR EEN C.F.F - LIJN.EEN REISVERHAAL UIT ROEMENIË,DOOR WOUTER JANSSENS....

Om kwart over zes 's ochtends loopt de wekker af. Niets te vroeg overigens, want we moesten eerst nog met de trolleybus van de universiteit, waar we een onderkomen gevonden hebben, naar het station rijden, waar onze trein vertrekt om 8u.08. Onze ervaringen met het openbaar vervoer in Brasov zijn echter niet van die aard dat we ons risico's kunnen veroorloven.

De bus zit zoals altijd nokvol. Goed doorengeschied geraken we toch aan het station, en toch, leve de trolleybus, want ze rijdt geluidloos en ze is milieuvriendelijk. We hebben nog wat tijd voor een ontbijt. In een soort zelfbedieningszaak vinden we brood, melk en enkele groenten zoals worteltjes en citroenen. Ook de Roemeense koffiekoeken smaken ons heerlijk. De zon is reeds van de partij, en beschijnt de bergen rondom de stad, en de lucht ruikt heerlijk fris. Kortom, de dag begint erg fijn. Dat alles speelt zich af ergens in midden Roemenië, in de stad Brasov, op vrijdag zes augustus 1980.

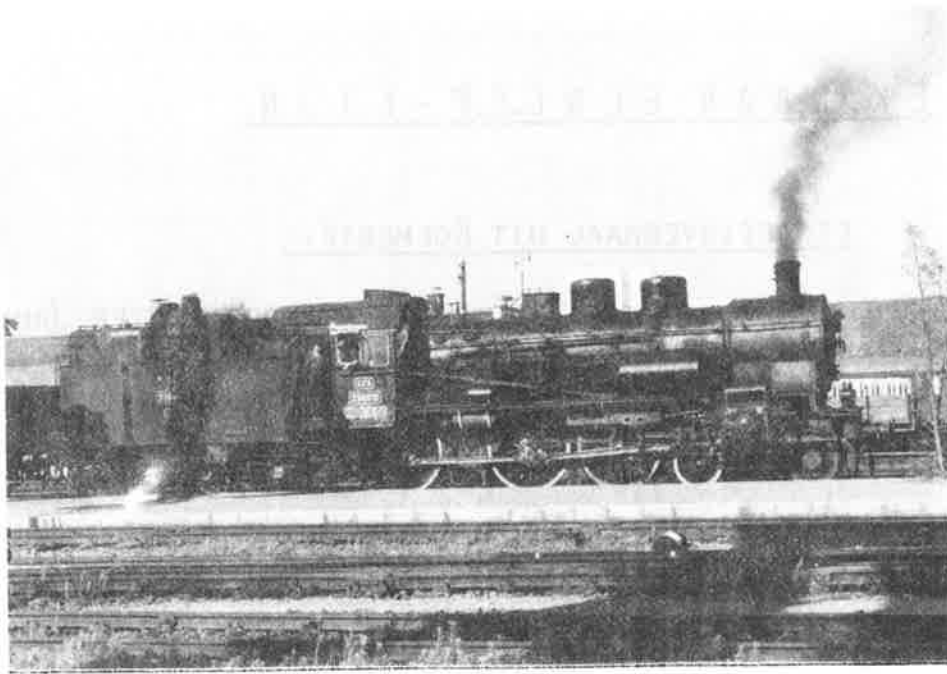
Koen en ik kijken mekaar afwachtend aan: wat gaat het vandaag weer worden? Tijdens de tien dagen dat we al onderweg zijn doorheen Joegoslavië en Roemenië hebben we al heel wat lol en stoom gehad. We hebben wel een voorgevoel dat er ondervandaag iets bijzonders staat te gebeuren. Het zou inderdaad één van de meest avontuurlijke dagen in mijn bestaan worden, en dat wil wat zeggen.

Na het ontbijt stevenen we naar perron 5 om er de trein te nemen naar Sfintu Gheorge. Wat zijn alweer onze plannen? In een boekje over stoom in Europa hadden we gelezen, dat de lijn Covasna - Comandau misschien wel één van de lijnen van het CFF-net \* zou kunnen zijn met het meeste stoomgenot. De CFF is de maatschappij die de smalspoorlijnen voor houtvervoer uitbaat in Roemenië. Er is uitsluitend goederenvervoer, zodat U niet naar dienstregelingen moet zoeken. Na lang speuren op een landkaart, hadden we op zowat 75 km van Brasov, het plaatsje Covasna gevonden, bereikbaar per trein vanaf Sfintu-Gheorge, op de lijn naar Bretcu. Niets echter gaf ons de zekerheid dat er in Covasna iets te zien zou zijn. Het Covasna dat we zochten kon net zo goed op 1000 km hier vandaan gelegen zijn. Van Comandau konden we overigens nergens een spoor vinden op een kaart. Op het spoor aan perron 5 zit de trein, tien minuutjes voor het vertek als barstensvol, wat logisch is: er is hier immers zo goed als geen privé-vervoer. We vinden achteraan nog een paar staanplaatsen. Het ritje naar Sfintu - Gheorge verloopt vlot, een mans wordt immers aan alles gewoon. Op tijd aangekomen, verlaten we hier de door een klassieke Roemeense diesellok getrokken Poolse moderne vierassige rijtuigen. De trein die ons verder naar Covasna zal brengen, blijkt getrokken te worden door een kleinere diesel, type 80, met een geleed dubbeldek-stel van Oostduitse makelij. Weer rijden we drie kwartier doorheen maïsvelden, gevolgd door opnieuw beboste hellingen.

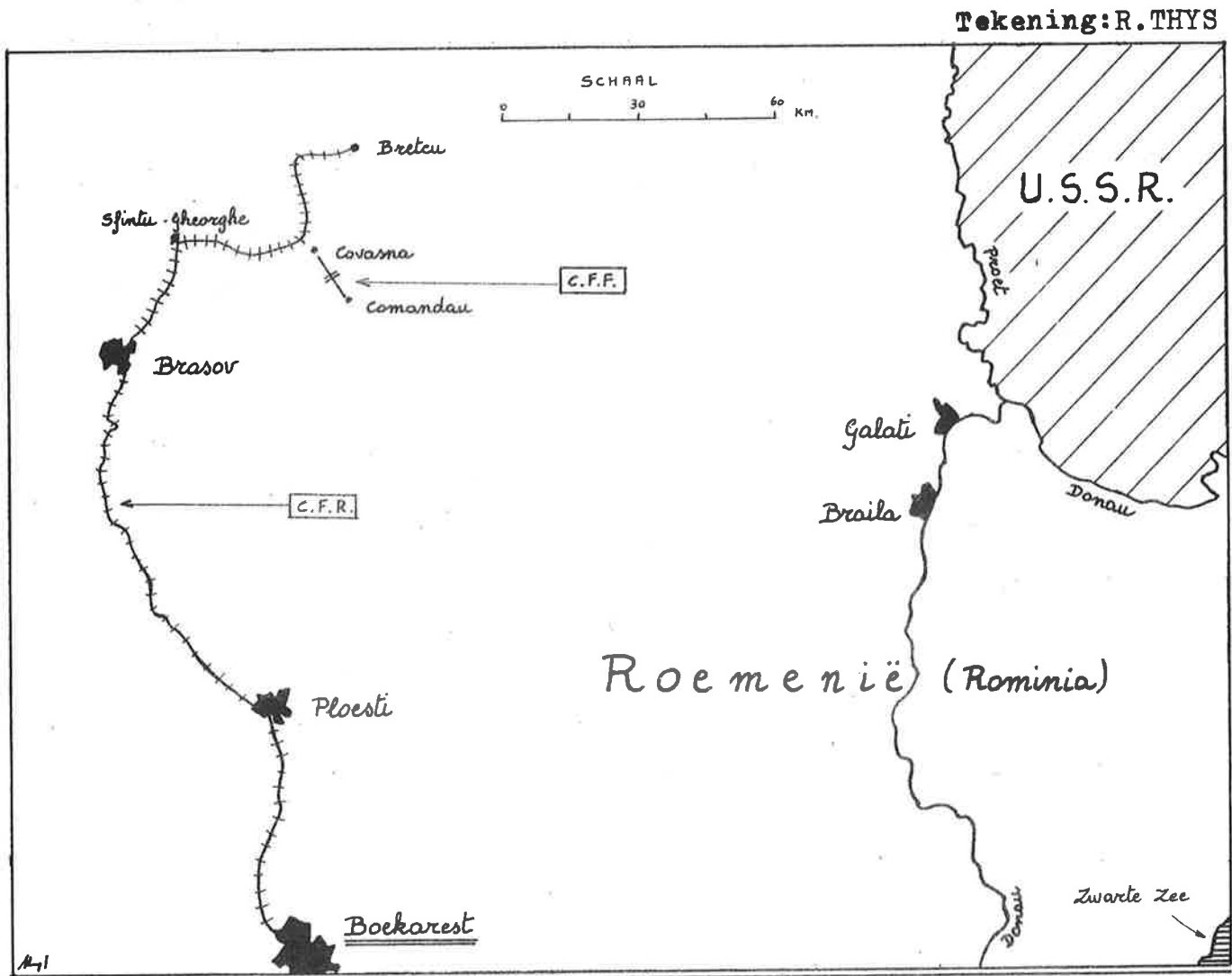
Om tien uur bollen we het station van Covasna binnen: geen smalspoor te zien, en voor het station al evenmin. Een beetje droef kijk ik naar de troosteloze gebouwen rond het stationsplein. Koen vraagt reeds enkele Roemenen naar "Comandau ?", en inderdaad, één van deze mensen blijkt buschauffeur te zijn en beduidt ons van mee te komen met de Ikarus-bus die voor het station wacht. We kopen achteraan in de bus onze kaartjes bij de ontvanger. We rijden mee tot Covasna-dorp, dat zowat drie km verder blijkt te liggen, tegen de bossen aan. De chauffeur zegt ons van hier uit te stappen, aan het busstation, en om 12u.30 de bus te nemen naar Comandau. Zover zo goed.

\* C.F.R: Caile Ferate Romane = Roemeense Spoorwegen.

C.F.F: Caile Ferate Forestiere = Woudspoorwegen (vermoedelijk juiste benaming) - 0,76



Niemand zou tien jaar geleden vermoed hebben dat er in 1980 nog ergens een P-8 in regelmatige dienst zou rondrijden. Hier staat alleszins een glimmend exemplaar, nr 230012 in het station van Sibiu, op 7 augustus 1980.





Dezelfde dag ook is de 150028 opgemerkt voor een werktrein te Avrig, op de lijn Sibiu-Brasov. Bij de CFR zijn de stoomloks uit de lijndienst verdwenen, zodat ze enkel nog tijdens rangeerwerk (foto boven) of met een werktrein te zien zijn, maar dan wel nooit ver van de stelplaats.

De kaartjesverkoopster van het busstation bevestigt ons dat er om halfeen een bus naar Comandau vertrekt, dat de rit een uur duurt, en dat het een "mikrobus" is. Op onze vraag of er daar ook een tsjoek-tsjoeke tuut (vergezeld van de gepaste lichamelijke expressie), heeft ze geen antwoord, of ze schijnt het niet te begrijpen. Die gekke buitenlanders ook! We wandelen nog wat rond in het stadje, maar evenmin ergens een spoor, laat staan smalspoor, te bekennen. We genieten dan nog maar wat van het fijne weertje en de rust in het hartje van Roemenië. De spanning stijgt ten top wanneer een taxibestuurder ons bevestigt dat er stoomlokomotieven zijn in Comandau. Meer begrijpen we echter niet van zijn gepraat. Zelf kan ik niet aannemen dat er ginder iets te doen zou zijn, terwijl er hier niets te stomen valt. Koen, als stuwende kracht, blijft vastbesloten om naar Comandau te gaan.

## IS DAT EEN BUS ?

Het werd zo stilaan tijd dat die bus er zou moeten zijn. Onze aandacht wordt dan ook nauwelijks afgeleid door een gammel bestelwagentje dat in een hoek van het plein goederen staat te laden of lossen, maar wat zien we? Er stappen mensen in het goederenruim van dat ding. En ja hoor, de bestuurder van dat ding zegt ons dat dit de bus naar Comandau is. Nog groter wordt ons ongeloof wanneer we het vehikel van dichtbij bekijken: een minuskuul vrachtwagentje van zowat 3,5m. lang met een bestuurderskabine voor twee personen, en een hok zonder ruiten dat als reizigersafdeling dienst moet doen. Als zitjes vinden we er twee houten balken, een jerry-can brandstof, een reservewiel, en het beklede motorblok dat half in de kabine en half in de reizigersafdeling zit.

Binnen in dat hok is het pikdonker en weinig fris ruikend. Een klein ruitje tussen het hok en de kabine, en een minuskuul raampje in de achterklep zorgen voor verluchting en licht. Comandau? Instappen maar. Betalen mag straks, boven aangekomen. Enkele mensen zitten al in het hok. Wat beweegt er ons om toch ook in te stappen? Het zou de meest dramatische en fysisch uitputtende busrit worden die we ooit meemaakten.

Ik maak het me gemakkelijk in één der hoeken, mijn benen op het motorblok rustend. Koen vlijt zich tussen jerry-kan en reservewiel, zodat hij toch een uitzicht heeft door het raam in de kabine. Onderweg pikken we nog wat reizigers op, zodat we al vlug een compacte massa vlees vormen, samengesteld uit 18 volwassenen, 4 kinderen en de buschauffeur. Onder de blakende zon en met de gloeiende motor onder mijn voeten, word ik al vlug gebraden. Nog maar net uit het stadje ziet Koen naast de weg een smalspoor liggen. De toestand in het busje wordt er daarom niet beter op: we komen nu op onverharde weg, en het opwaaiend stof dringt nu ook nog binnen. De waanzin duurt nu al drie kwartier. Langs een angstaanjagende opeenvolging van haarspeldbochten klimmen we in dit stofferig, snikheet, pikdonker en zweterige hok zowat 500 m. hoger. Het smalspoor - waar het allemaal om begonnen is - zijn we allang uit het oog verloren, tot .....

## EUREKA!

We rijden verder de helling op. Het landschap maakt nu plaats voor een brede, open vallei met weilanden aan beide kanten, met nog steeds het smalspoor bezijden de weg. Nog een paar minuten rijden we zo door, tot plots Koen brult: WOUTER, NEN TREIN! Inderdaad, op zowat honderd meter voor ons kwam een stoomlok met een reeks goederenwagens naar ons toe gereden. Instinktief is mijn reactie: foto's maken. We doen het busje onmiddellijk stoppen, springen eruit, wurmen ons door de verbaasde Roemenen, en smijten de deur open. De frisse berglucht snijdt ons door de longen, maar niet getreuzeld. Paniekerig zoek ik in mijn fototas naar mijn foto-toestel, terwijl de trein nu tot op ongeveer 25m. genaderd is. De trein dendert echter al voorbij. Ik reageer alsof mijn leven er van afhangt, en ik spurt de trein, die zowat 10 km per uur rijdt, voorbij. Ik kan een dia maken. Ik spurt verder, en neem nog een dia vanuit het veld. Nog één, en nog één, steeds maar spurtend om de lok voor te blijven. De lokomotief is mij echter te snel af, en haalt me in. Ik neem nog een foto, en de trein verdwijnt achter een bocht in het landschap. Hijgend geniet ik nog na van het geluid van de stoomfluit. Achteraf beschouwd moet het voor het lokpersoneel en voor de mensen in de bus een nogal gek gezicht geweest zijn, een vreemd individu honderden meter ver te zien spurten, zonder begrijpelijke verklaring. Dat alles had zich in drie à vier minuten afgespeeld.

Koen, die ondertussen de chauffeur betaald had, komt nu bij mij gewandeld. De trein is weg, de bus is weg, en wij staan daar met z'n tweetjes ergens in de Roemeense bossen, op een zandweg met een spoor ernaast: is dit het einde van de wereld? Te voet terug? Dat wordt zeker vier uur lopen. Verder door naar Comandau, de onbekende horizon tegemoet? We hadden nog geen beslissing genomen, toen er uit de richting Comandau alweer een stofwolk op ons aan kwam. Het was een zware vrachtwagen, en met een zwaaiende beweging verzochten we hem te stoppen. De bestuurder en zijn begeleider begroetten ons vriendelijk. We vroegen hen ons mee te nemen naar beneden toe, met de bedoeling zo de houttrein nog eens te kunnen fotograferen. We mochten mee in de brede stuurkabine van de traktor met oplegger. De fiere chauffeur vertelde ons dat het ding van Tsjechische mekelij was. In het dak ontdekte ik al vlug een grote, ronde opening. Mijn hoofd erdoor, en ik had een prachtig uitzicht op de omgeving. De smalspoorlijn verdween even later links de bossen in, terwijl wij door de haarspeldbochten de afdaling ingingen. Ondertussen begon die ene logische vraag mij te kwellen: hoe in godsnaam overwint die boslijn dit geweldige hoogteverschil van ongeveer 500 m.? De rit verliep vlot en luchtig. Wie kon vermoeden dat ons beneden een nieuwe verrassing wachtte? Plots zag ik terug smalspoor en een heel klein station, met hier en daar wat ledige of met hout geladen goederenwagens, en uiterst links nog iets waarbij ik mijn ogen niet kon geloven. We maakten onze vriendelijke liftgevers duidelijk dat we er hier uit wilden, en namen hertelijk afscheid. Pas toen de stofwolk van de vertrekkende reus optrok, zagen we het duidelijk: we stonden te kijken naar het eindstation van de lijn uit Covasna. Aan het eind van dit station lag een steile kabelspoorweg! Drie tot vierhonderd meter ging het hier omhoog, eindigend in de beboste helling. Het raadsel was meteen opgelost: de CFF-lijn Covasna - Comandau bestaat uit een onderste sektie van Covasna tot hier uit een kabelspoor waarlangs de goederenwagens één per één opgetrokken of neergelaten worden, en uit de bovenste sektie naar Comandau. De trein die ik daarstraks als een gek heb nagelopen, reed dus enkel boven: ik zou hem niet meer terugzien...

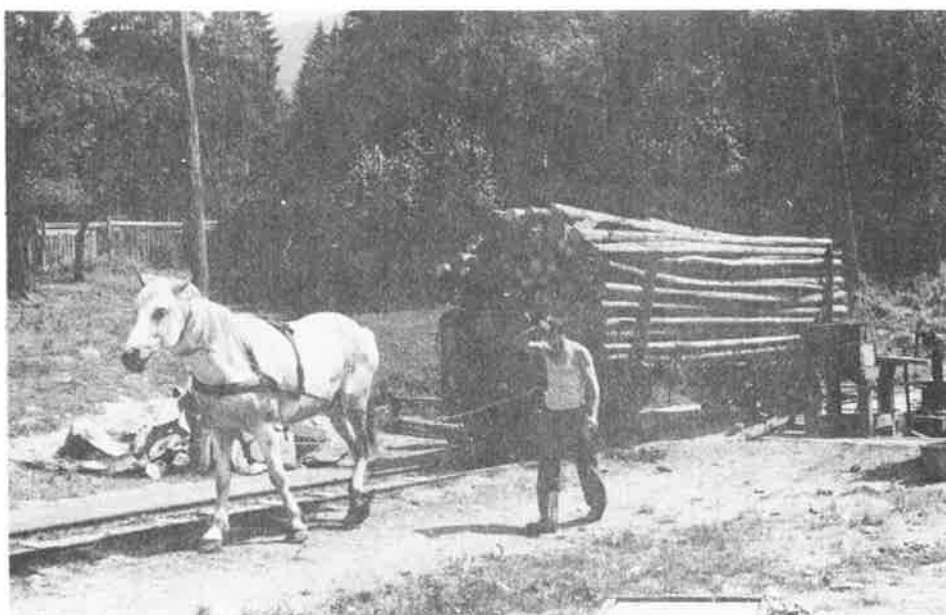




Het geheim van de lijn Covasna - Comandau: de kabelspoorweg waarlangs de goederenwagens het grote hoogteverschil overbruggen. Rechts op de foto ziet men de stelplaats waarin de plaatselijke "rangeerlokomotief" zich bevoorraadt.

### EEN HAVERGESTOOKTE 0-4-0.

Er stond ons echter nog iets te wachten. Het verplaatsen van de goederenwagens op de sporen van dit station gebeurt met een 0-4-0 lok, ook genaamd: paard! Het prachtige ros deed overigens zijn werk uitstekend. Het personeel hier tewerkgesteld maakte ons duidelijk dat we zeker de kabelspoorweg niet op mochten. Hier beneden kwam trouwens vandaag geen trein meer. Spijtig!

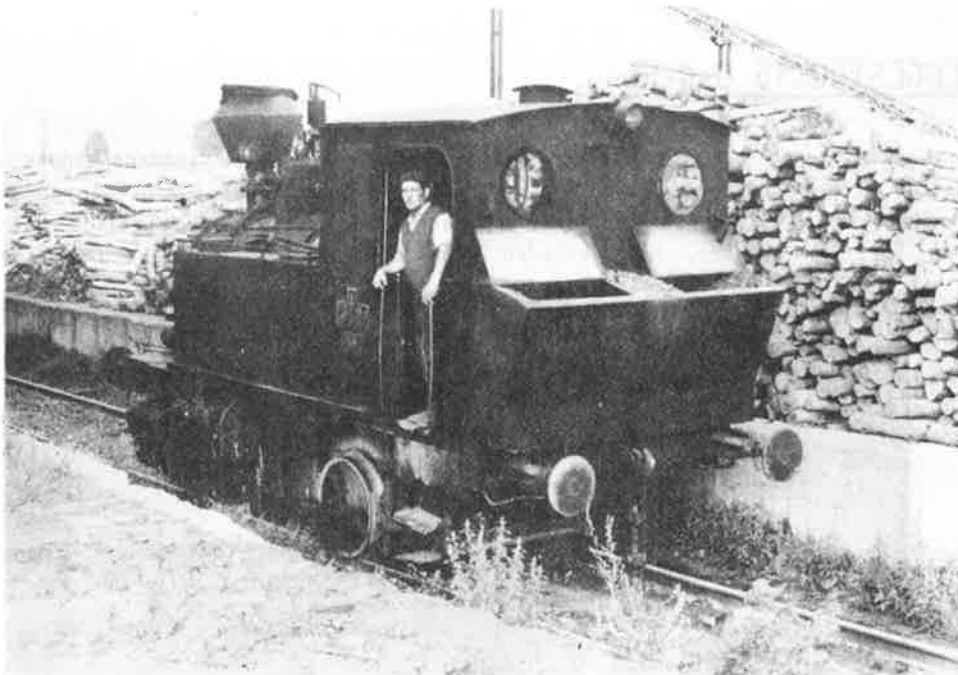


Het verplaatsen van goederenwagens tussen het station van de onderste sectie en de kabelspoorweg gebeurt met deze wakkere "rangeerlokomotief"!

Na een kwartiertje hadden we hier wel bekeken en dus wandelden we gewoon terug, het smalspoor volgend, richting beschaafde wereld. In een kamping bekwamen we een fles Roemeense wijn, om de emoties weg te spoelen. De smalspoorlijn volgde vanaf hier een CFR-normalspoorlijn, die we zowat vijf kilometer volgden. Buiten een kudde koeien en honderden dikke muggen was hier niets te zien, maar toch was het nog niet gedaan. Het smalspoor eindigde bij Covasna in een enorme houtverwerkende fabriek. Hier werd gerangeerd met een kleine stoomlok, een tweeasser die zonder twijfel al lang de pensioensleeftijd had bereikt. Het sublieme lokje werd gestookt met hout, zodat een enorme vonkenvanger wel nodig was. In de kleine loods stond verder nog de wel enige lokomotief van de onderste sektie. Hieruit leid ik af dat er slechts één lok boven, en één op het onderste lijngedeelte is. Van de loodsverste mochten we naar hartelust fotograferen. De seingever van Covasna-Oost bood ons heerlijk koud putwater aan, en een konversatie over de CFR, over Roemenië en over ons land bleef niet uit. Omdat er pas 's avonds om 20u.25 een trein naar Sfintu-Gheorge ging, namen we eerste een bus naar het centrum van Covasna, waar we nog wat genoten van het rustige straatleven en van de niet zo beste gastronomische kwaliteiten van een overigens verdacht aandoend restaurantje. Om 18u.30 zagen we terug dezelfde onmenselijke bestelwagen, mikrobüs genaamd. We waren blij dat we niet meer mee moesten. De terugreis naar Brasov verliep dromerig, ware het niet dat twee Roemeense meisjes, Gabi en Valeria ons gezelschap kwamen houden.

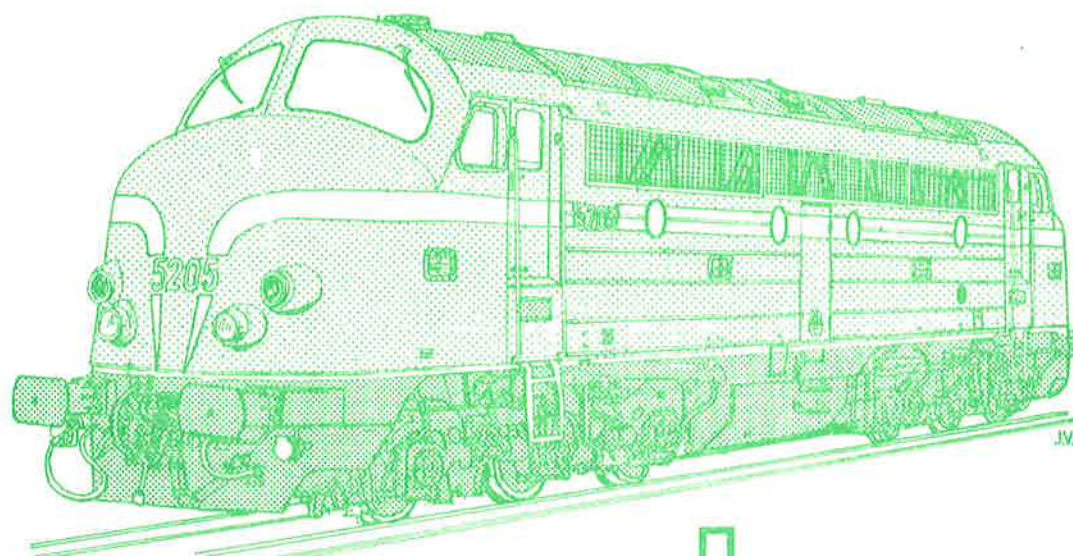
Na de aankomst te Brasov, nog even met de trolleybus, en dan: Welterusten. Vooraleer de Godin van de slaap mij kwam halen moest ik toch nog eens terugdenken aan die mensen in dat busje naar Comandau, vanaf die dag een begrip in mijn leven. Welterusten Covasna...

Tekst en foto's: Wouter Janssens.



Het heerlijke tweeassige, houtgestookte stoomlokje dat in de houtverwerkende fabriek van Covasna de goederenwagens rangeert.





# spoorslags

## A. STATISTIEK :

### a. Levering :

2701 Brussel-zuid 03|11|1981

### b. Stelplaatswijzigingen :

4307	van Kortrijk	naar Bertrix	op 12/10/81
4317	van Kortrijk	naar Montzen	op 12/10/81
5166	van Kortrijk	naar Dendermonde	op 25/08/81
5903	van Merelbeke	naar Antwerpen-dam	op 15/10/81
6005	van Kinkempois	naar Merelbeke	op 15/10/81
6076	van Merelbeke	naar Kinkempois	op 15/10/81
9152	van Leuven	naar Merelbeke	op 03/11/81

### c. buitendienststelling :

geen

## B. AKTUELE BERICHTEN :

03 : Pas op 10 november 1981 zou het eerste stel van deze reeks geleverd worden en nog voor zijn eigenlijke proef- en roda-geritten zal dit stel op 15 november al zijn eerste buitenlandse reis ondernemen : dan gaat het stel voor proeven naar het laboratorium van de ORE te Wenen. Hier zal het stel onder meer blootgesteld worden aan uiteenlopende klimaattypes.

- 03 : Anderzijds leed de 302 tijdens zijn testen bij BN zelf zijn eerste defekt waarbij de traktiemotoren verbrandden.

Ondanks deze moeilijkheden verwacht men dat de rodageritten en opleiding in december kan starten en dat tegen de wisseling van de diensten op 11/01/82 (in dienst komen van de geëlektrificeerde lijn 78) er vijf stellen ter beschikking zullen staan.

Ten opzichte van de vorige berichten over de schildering kunnen we nog vermelden dat de zichtbaarheidsstreep op de kopwanden geel zal worden. Op de zijwanden is deze - net zoals de M4-rijtuigen - wit.

- 20 : De aangebrachte verbeteringen aan het draaistel hadden toch nog niet het gewenste resultaat en nu moet het volledig karter opnieuw vervaardigd worden. Dit zal het eerst geschieden bij de 2016. Na een testperiode zouden ook de andere machines dusdanig omgebouwd worden.

Voor deze transformatie staan er 13 machines langdurig buiten dienst. Bij de andere machines is echter de sleetgrens van de wielbanden bijna bereikt, zodat ze ook hierdoor niet meer volledig ingezet kunnen worden.

In het nieuwe 13 dagen tellende plan komen deze machines dan ook praktisch niet meer tot inzet en worden vooral reserve gehouden voor de zware vakantietreinen.

- 25 : Niet minder dan 12 van de 13 lokomotieven worden gebruikt om de diensten voor de trek- en duweenheden. Hoofdinzet is de verbinding Antwerpen-Hasselt en Antwerpen-Kortrijk. Andere diensten worden gereden tussen Brussel en Roosendaal en Antwerpen-Charleroi. 's Nachts staan er ook verschillende goederentreinen op het programma.

- 27 : Op 30 oktober verliet de 2701 eindelijk de fabriekspoorten en op 2 november werd deze machine voor weging naar Salzannes overgebracht.

Op 3 november werd deze machine dan in het effectief opgenomen en nog de volgende dag werd zijn nieuwe stelplaats - Brussel-zuid - bereikt.

De rodageritten beginnen echter pas op 20 november met een rit naar Braine-le-Comte (tegen 40 km/h) en terug (tegen 60 km/h). Als alles goed verloopt wordt er de volgende dag tegen hogere snelheden naar Oostende gereden.

Nochtans is er al een eerste fout gevonden bij de self voor de hakkers, waardoor voorlopig slechts tegen beperkt vermogen kan gereden worden. Om dit te kunnen verwezenlijken, zal er vooreerst met twee bestuurders moeten gereden worden.

Tegen de jaarwisseling zouden 2 loks, in mei 8 loks in bedrijf moeten zijn.

- 28 : In de loop van oktober kwam de revisie van de 2803 gereed en kan nu pronken met zijn nieuwe blauwe livrei. De diensten - afgedrukt in de vorige koerier - blijven onverminderd gelden.

- 29 : Nu zou - met de onderdelen van de 2903 en 2913 - de 2913 heropgebouwd worden. De beschadigde kast van de 2903 is inmiddels in Ronet teruggekeerd en wordt er gebruikt als

- 29 : leverancier van reserveonderdelen.  
 Voor deze machines werd opnieuw een reeks met 5 dagen opgesteld met de gekende diensten, doch opmerkelijk wel de vermeerdering van de diensten op zaterdag.
- 43 : Door de elektrifikatie van de dienst naar Moeskroen en door het vrijkomen van de reeks 40, kon al 3 stellen reeks 43 van Kortrijk vrij gemaakt worden. Daar waar de 4323 op reserve gesteld werd en de 4307 naar Bertrix verhuisde, was de voornaamste transfert deze van de 4317 naar Montzen op 12/11/81. Pas op 19.10 vond zijn overbrenging - onder ritnummer TT 90275 over Brussel, Leuven, Luik en Wezet - naar montzen plaats. Hier kwam het stel om 14.59 aan. Het stel werd voorlopig in reserve gezet, terwijl de personeelsopleiding gestart is.
- 49 : Door de aankomst van dit stel reeks 43, kunnen binnenkort de overblijvende stellen reeks 49 buiten dienst gesteld worden. Dit zal waarschijnlijk pas in de loop van januari officieel gebeuren.
- 52 : Met de 5213 - die zich nu te Salzannes bevindt - zal deze reeks een eerste omgebouwde lokomotief bezitten. In 1982 zouden verdere 6 lokomotieven van de reeksen 52, 53 en 54 deze moderniseringswerken ondergaan.
- 54 : Anderzijds had de 5405 van Ronet te Houyet-Ardenne een zwaar ongeluk, toen deze lokomotief tegen een stel wagens aanbotste. De schade aan de kast is hierbij zo groot dat door de bevoegde diensten van de NMBS nagegaan wordt of herstelling nog lonend is. Deze lokomotief is thans te Ronet afgesteld.
- 55 : Na ongeveer drie jaar buiten dienst te zijn geweest - dit na zijn ontsporing in de tunnel van Esneux - kwam de 5525 van Kinkempois opnieuw hersteld op de sporen. De schildering werd hierbij geel-groen - dus zonder ombouw voor elektrische verwarming.
- 59 : Ter vervanging van de verongelukte 5942 kreeg Antwerpen-dam nu de 5903 van Merelbeke op stal. Op dit ogenblik hebben we voor deze machines de volgende stelplaatsverdeling : (onderlijnde nummers nog met enkele koplampen).  
 Antwerpen-dam : 5901, 5902, 5903, 5909, 5910, 5912, 5913, 5914, 5916, 5919, 5921, 5924, 5925, 5926, 5937, 5938, 5941, 5945, 5949, 5950, 5952, 5954, 5955 (23 stuks)  
 Merelbeke : 5906, 5911, 5915, 5818, 5928, 5930, 5932, 5933, 5936, 5939, 5940, 5943, 5944, 5946, 5947, 5951, 5953 (17 stuks)  
 Haine-St-Pierre : 5905, 5907, 5907, 5922, 5923, 5927, 5929, 5931, 5935, 5948, 5920 (11 stuks)
- 60 : Met ingang van 15 oktober ging de 6005 over in het bestand van Merelbeke. Nochtans wordt deze lokomotief, die een nieuwe motor en elektrische verwarming krijgt, hersteld op de sporen verwacht tegen het einde van het jaar. In Merelbeke zou deze lokomotief dan als test ingezet worden met M4-rijtuigen op de verbinding Brussel-Gent-De Panne. Het hangt van deze proeven af of er nog meerdere prototypelokomotieven van deze reeks omgebouwd zullen worden.  
 Met de serieuitvoering gaat het echter achteruit daar nu ook de 6103 voorlopig afgesteld werd en waarschijnlijk binnenkort uit het bestand geschrapt wordt.

- 60 : Ook de pas naar Kinkempois overgekomen 6076 krijgt beperkingen opgelegd en wordt enkel voor baantreinen gebruikt. De indienststelling van de elektrifikatie van de lijn 78 Bergen- Doornik- Moeskroen zou in de eerste plaats enkel gevolgen hebben voor de 60-ers van St-Ghislain - samen met de 43-ers van Kortrijk. Deze lokomotieven zouden of naar Merelbeke gaan, of voor een klein gedeelte afgesteld worden.
- Na de levering van voldoende stellen reeks 03 zou dan ook de reeks 62 van Doornik sterk ingekrompen worden en de 5 vrijgekomen machines van Doornik zouden dan naar Merelbeke verhuizen.
- 62 : Net zoals de vorige jaren zijn de 62-ers nu weer sterk betrokken in de reeds veelbesproken bietenkampagne in West-Vlaanderen en rijden alle bietentreinen tussen Poperinge en Moerbeke-Waas. Deze treinen - met maximaal 17 EAS-wagens - worden veelal in dubbele traktie gereden.
- Opmerkelijke trein hierbij is ook deze die vanuit Ieper over Langmark en Peolkappele naar Kortrijk rijdt.
- 64 : Na onderzoek van de schade aan de 6405 werd toch beslist om deze lokomotief nogmaals te herstellen en tegen het einde van het jaar zal de 6405 opnieuw vanuit Hasselt tot inzet komen.
- Vanaf de eerste maanden van 1982 - tijdstip waarop de omnibusdiensten op de verbinding Leuven-Aarschot-Hasselt elektrisch zullen gereden worden valt een gedeelte van hun inzetgebied weg.
- 65 : Opnieuw is er een plan naar voren gekomen om deze lokomotieven vanuit Antwerpen-dam te gebruiken voor het bedienen van de slepers naar de Antwerpse haven. Waarschijnlijk zullen de proeven begin januari te Antwerpen doorgevoerd worden.
- 71 : Naar aanleiding van het ongeval van "Gerda" wordt er gewerkt aan een plan om deze lokomotieven zowel links als rechts in de stuurpost te kunnen bedienen. Als eerste zou de 7102 hiermee uitgerust worden, om later - na een proefperiode - ook de andere machines hiermee uit te rusten. De opstelling hiervan zou de ombouw met een maand vertragen.
- 72 : Door het niet ter beschikking staan van de lokomotieven reeks 71 werd ook de buiten dienststelling van deze reeks vertraagd.
- 91 : Een gedeeltelijke beëindiging van de elektrifikatiewerken rondom Leuven heeft meegebracht dat er opnieuw genoeg lokomotieven reeks 84 ter beschikking staan en zodoende kon de uitgeleende 9152 aan Merelbeke teruggegeven worden. De bediening van de CW Leuven gebeurt opnieuw door machines reeks 84.

Nagekomen berichten (afgesloten op 06/12/81)

- 03 : Niet de 301 maar wel de 302 werd voor testen naar de ORE-test-bank te Wenen overgebracht. Hiervoor had dit stel al een testrit tussen Brugge-Oostende en terug afgelegd. Anderzijds is ook de 301 al te Schaarbeek aangekomen, dit tijdens de eerste week van december. Doch door verschillende onvolkomenheden is dit stel nog niet door de NMBS overgenomen. De dienst met deze stellen wordt waarschijnlijk aangevangen in de loop van februari 1982. Hierbij zouden 4 à 5 stellen enkele diensten rijden tussen de kust en Luxemburg. In maart zou deze dienst tot ca. 10 stellen uitgebreid worden en op 23 mei zou dan een eerste officiële reeks met 12 of 13 stellen opgesteld worden.
- 27 : Tijdens de eerste week van december is ook de 2702 afgeleverd en de volgende lokomotieven zouden met ca 14 dagen tussentijd op de NMBS-sporen verschijnen. Nochtans werd er al een eigen reeks opgesteld. Naarmate er meer lokomotieven geleverd worden, zouden er ook meer diensten van de reeksen 23 en 15 overgenomen worden. Dit dienstplan ziet als volgt uit :
- dag 1 : Welkenraedt - 806 - Oostende - 717 - Welkenraedt  
(voorlopig zou deze dienst met twee machines gereden worden waarbij de tweede machine meegesleept wordt.)
- dag 2 : Oostende - los - Brugge - 758 - Schaarbeek - los - Brussel-zuid - los Brussel-n - 859 - Brugge - los - Oostende
- dag 3 : Oostende - 708 - Welkenraedt - 811 - oostende - 718 - Welkenraedt - 15412 - Brussel-zuid
- dag 4 : Brussel-zuid - 21461 - Welkenraedt - 807 - Oostende - 716 - Luik - 817 - Oostende - 69417 - Brugge - Los - Oostende.
- Deze diensten worden enkel voorzien op werkdagen.
- Anderzijds verliepen de eerste testritten zo goed dat er zelfs gesproken werd om de inlooperperiode met twee machines volledig over te slaan en dadelijk deze treinen 806/717 aan één lokomotief toe te vertrouwen.
- Door de levering van dit nieuw traktiemateriaal zijn er ook verschillende verschuivingen in de standplaatsen van de elektrische loks en stellen op te tekenen. Hierop komen we in de volgende koerier op terug.
- 62 : opnieuw werd de NMBS getroffen door een betrekkelijk zwaar ongeval, toen de 2604 en de 6226 te Merelbeke met elkaar in onzacht contact kwamen. Waar de 2604 er niet te erg aan toe is, werd het chassis van de 6226 aan beide zijden opgestuikt.
- Deze machine - die reeds naar Salzinnes overgebracht werd - is waarschijnlijk rijp voor de schroothoop.
- Verder wil ik - naar aanleiding van de jaarwisseling - iedereen die reeds meehielp bij het samenstellen van deze spoorslags, hartelijk danken en hen een vreugdevol kerstfeest en een gelukkig nieuwjaar wensen. Naast dhr Mahieu, Heylen en Dejonckere wil ik ook vooral de diverse diensten van de NMBS - die me steeds gewillig en daadwerkelijk steunden - in deze dank betrekken.

J. Casier

## HET TOEKOMSTIG TRAMMUSEUM - AFDELING ANTWERPEN- TE EDEGEM.

Door een uitzonderlijke samenloop van omstandigheden wordt thans aan de Vereniging voor het Trammuseum - Amutra - een ernstige mogelijkheid geboden, een trammuseum uit te bouwen in de omgeving van Antwerpen. Inderdaad, door het buiten dienst stellen van militaire gebouwen van de oude fortengordel rond Antwerpen, kwamen talrijke loodsen vrij in de randgemeenten van de metropool. Aldus werden meerdere grote loodsen, gelegen in het fort V van Edegem, ter beschikking gesteld van de gemeente, met het doel deze een sociale of kulturele bestemming te geven.

Het betreft hier hoofdzakelijk grote loodsen van een relatief recente konstruktie (nà W.O.II), in goede staat. Zij zijn gelegen op de uitgestrekte militaire terreinen, die omgevormd zijn tot openbaar park, en die onder toezicht staan van parkwachters. Eén van deze loodsen, nl. loods 42, - 100m lang en 19,40m. breed - herbergt een karrenmuseum. De gemeente Edegem heeft een deel ( 40m. x 19,40m ) ter beschikking gesteld van een partikulier, de heer Vermeulen, die er zijn mooie persoonlijke verzameling karren en p aardewagens tentoon stelt. Men kan er een uitgebreide verzameling van kommerciële-, industriële-, en landbouwvoertuigen bewonderen, die een overzicht geven van wat er in onze straten en op onze wegen heeft gereden, vòòrdat de auto er bezit van nam.

Het fort V, gelegen op de grens van de gemeenten Wilrijk, Edegem en Mortsel, is gemakkelijk met het openbaar vervoer te bereiken, nl: tramlijnen 7: Tolhuis - Mortsel, 15: Groenplein - CS - Mortsel, en buslijnen 16 CS - Mortsel, 32: CS - Edegem en 33: Merksem - Hoboken.

Het fort zal in de toekomst worden uitgebouwd tot een recreatiegebied, maar reeds nù zijn er aanwezig: sportvelden, een fito-meter, een karrenmuseum en een prachtig aangelegde wandelweg langsheen de vestinggrachten.

Op do 4 juni 1981 had de heer E. Keutgens, beheerder Amutra, een eerste onderhoud met burgemeester J. van den Kerkhof en de gemeentesekretaris, en werd het voorstel besproken een Antwerps trammuseum uit te bouwen in één van de loodsen van fort V. Datzelfde voorstel werd nog dezelfde dag in het Kollege van Burgemeester en Schepenen positief onthaald. Het Kollege was bereid in loods 42 de beschikbare oppervlakte, 60 x 19,40m., ter beschikking te stellen van de Amutra, mits bepaalde voorwaarden.

Na besprekingen tussen het Gemeentebestuur van Edegem en de Amutra, werd een overeenkomst bereikt tussen beide partijen met betrekking tot het beheer en de uitbating van het Trammuseum.

Deze overeenkomst bepaalt de rechten en de plichten van beide kontraktanten. De overeenkomst werd in de Raad van Beheer van Amutra goedgekeurd op 28 augustus, en door de gemeenteraad van Edegem op 1 oktober 1981. De hoofdlijnen van deze overeenkomst zijn:

- de gemeente geeft de ruimte voor de symbolische frank aan de Amutra in huur. Het gebouw en de ruimte zal door de zorgen van de gemeente museumrijp gemaakt worden. (Bepaalde aanpassingen in het gebouw, schilderen van de binnenmuren enz.).
- de Vereniging voor het Trammuseum zal er haar Antwerpse Tramwagens tentoonstellen en zorgt voor het beheer en de uitbating van het museum. Zij neemt de informatie en de dokumentatie voor het publiek in last, evenals de verkoop van brochures, publikaties, dokumenten enz....

Ook de Maatschappij voor het Interkommunaal Vervoer te Antwerpen, de MIVA, verleent haar welwillende medewerking aan dit projekt. Zij zal in de tentoonstellingsruimte de nodige railprofielen plaatsen en er de tentoon te stellen rijtuigen plaatsen. Tevens neemt zij de schildering ten laste van de aan Amutra toebehorende rijtuigen. Na het buiten gebruik stellen van haar eigen historisch materieel zal dit materieel gedeeltelijk in het museum geplaatst worden.

Na een nieuw onderzoek van de tenstoonstellingsmogelijkheden in fort V, werd door het Schepenkollege van Edegem op 20 oktober het voorstel gedaan, om loods 23 voor te behouden voor museumdoeleinden. Deze loods, bestaande uit 2 afdelingen van 80 bij 19,40 m., geeft meer mogelijkheden tot uitbreiding van de verzameling. Een oppervlakte van bijna 1600 m<sup>2</sup> zal als trammuseum in gebruik kunnen worden genomen. Een oppervlakte van ongeveer 1000 m<sup>2</sup> zal als karrenmuseum ingericht worden, en ongeveer 600m<sup>2</sup> blijft voorbehouden aan de gemeente. Bovendien is in de onmiddellijke nabijheid de Bijenstand gelegen, zodat de edukatieve standen gegroepeerd zullen zijn.

Loods 23 heeft een betere dakverlichting, en het dak wordt geschraagd door houten spanten, zodat zij binnenin veeleer het uitzicht van een tramloods heeft. Op do 26 nov.81 keurde de Gemeenteraad het voorstel om loods 23 ter beschikking te stellen voor museumdoeleinden, goed.

De streefdatum voor de opening van het museum is Pasen 1982. Bij de opening ervan zal in principe het volgende materieel aanwezig zijn: mw. 484 met bw 919, evenals tb 45. Dit materieel, thans tentoon gesteld in het museum van Woluwe, zal dus zijn weg terugvinden naar het Antwerpse. Verde mw 4408, 5351, 6451, 7386 en bw 1660. Tenslotte is er nog de MIVA-bus 530 (Fiat Van Hool), die aan de verzameling zal toegevoegd worden, zodat in de openingsfase er 9 voertuigen te zien zullen zijn. Bij de verdere uitbouw van de verzameling voorziet men de terugkeer van mw 8824, ex.200 in zijn oorspronkelijke toestand, mw 4550 (stalen kop) en bw. 601. Contacten zijn gelegd met de P.V.B.A. Autobus De Polder, om de ab 55 ( Miesse-Jonckheere) van 1962 te bewaren voor het museum, aangezien deze bus meerdere jaren dienst heeft gedaan op de lijnen 161 (Zwijndrecht) en 32 naar Edegem. Sedert 22 dec. 1947 baat De Polder deze laatste, lijn uit, die op enkele stappen van het fort een halte heeft, en het centrum van Edegem' bedient. Wij vinden daarom dat de aanwezigheid van deze bus onontbeerlijk is in het museum.

Bij de MIVA komen de volgende nog in dienst zijnde rijtuigen nog in aanmerking voor een plaatsje in het museum: rangeerwagen 5855 (ex 209/305) kipbakwagen 8821 (ex 1), en ££n van de dienstwagens 5881 (ex 4405) of 5853 (ex 4413). In het museum wordt eveneens een plaats voorzien in een verdere toekomst voor PC 2000. Ook de NMVB zal gevraagd worden tot de uitbouw van de verzameling bij te dragen. Samengevat is er plaats voor 21-22 rijtuigen. Het Antwerps Trammuseum zal gratis toegankelijk zijn voor het publiek, elke zaterdag- en zondagnamiddag, maar ook op de wettelijke feestdagen, van 14 tot 18 uur, tussen Pasen en 31 oktober. Tijdens de openingsuren zal een toezicht moeten verzekerd worden door leden van Amutra, waarvoor een beurtrol zal worden opgesteld. We doen hier echter een beroep op alle Antwerpse tramvrienden, onafgezien of zij nu lid zijn van Amutra of VeBOV. Vele oudere leden weten uit het verleden welke inspanningen bepaalde personen hebben gedaan om de Antwerpse rijtuigen voor slooping te behoeden, en ze een veilig onderdak te bezorgen. Wij weten ook uit het verleden dat wij ons gesteund voelden door uw belangstelling en uw aanmoediging, maar nu het doel in het zicht is hopen wij nog meer op uw onontbeerlijke medewerking te mogen rekenen. Ondanks een onverhoopte belangstelling en medewerking vanwege de gemeente Edegem en vanwege de MIVA, zullen wij in de toekomst toch moeten blijven rekenen op onze Antwerpse VeBOV- en Amutraleden, om het projekt tot een goed einde te brengen. Via de VeBOV-Koerier houden wij U op de hoogte van de verdere groei en ontwikkeling van het museum, maar wij rekenen vanaf nu al op uw gulle medewerking.

E. Keutgens, VeBOV-lid 76004. Antw.December 1981.



Fort V-Edegem, loods 23. In het midden van de foto, loods voor Trammuseum.





## OM EN BIJ DE BEDRIJVEN...

### UIT DE METROPOOL - M.I.V.A:

- \* De mw 5351 en 4408, die waren ondergebracht op een terrein van het traktiestation Groenenhoek, zijn op do 3 dec.1981 van dat terrein weggehaald. De 5351 is nu ondergebracht in de voormalige schilderswerkplaats van Zurenborg, terwijl de 4408 naar de CW in Hoboken is gebracht om er te worden nagezien en herschilderd. Dat zal ook gebeuren met de 5351, want beide rijtuigen gaan naar het Antwerps Trammuseum in Edegem.
- \* Herschildering van rijtuigen gaat normaal verder. Door de rode koorts zijn nu ook de 2031,2033, 2081 en 2094.
- \* De verkooplokalen aan het eindpunt van lijn 3 in Merksem, lijn en 8 en 11 aan het Eksterlaar, lijn 10 in Deurne en lijn 24 aan het Schoonselhof, zijn terug open voor het publiek van maandag tot vrijdag, tussen 8 en 12, en van 13 tot 16 uur. Men kan er terecht voor 8 rittenkaarten, weekabbonnementen aan gunsttarief, verlenging van algemene maandabbonnementen, toeristenkaarten, uurroosters en inlichtingen.
- \* De Generaal Lemanstraat is terug opengesteld voor het verkeer. Daardoor heeft buslijn 17 haar normale reisweg langs deze straat hernomen in de richting CS, vanaf za 12 december '81.
- \* Tijdens de nacht van 31 dec. op 1 jan. zal er de ganse nacht openbaar vervoer zijn in de Scheldestad. De diensten worden gereden met bussen, die allen de film Extra Dienst zullen voeren. Alleen op lijn 24 zullen trams rijden, en wel alle 45 minuten, met vertrek aan het Schoonselhof om 1.10u; 1.55u; 2.40u; 3.25u; 4.10u; 4.55u en 5.40u. Aan Silsburg vertrekken de rijtuigen op dezelfde uren. Er zullen dus twee rijtuigen in dienst zijn. De dienstregelingen zullen in de kranten verschijnen, maar haast alle lijnen worden geheel of gedeeltelijk bediend. Aangezien de meeste diensten gekombineerde trajekten zullen berijden, verdient het aanbeveling U indien nodig, vooraf bij de bestuurder te informeren. De frekwenties schommelen tussen de 35-45 minuten.
- \* Op 7 dec. was er een grondverzakking in de Kte Nieuwstraat. De lijnen 3,10 en 11 werden daarom omgelegd vanaf het Rooseveltplein via de Frankrijklei, Nationale Bank, Leopoldstraat, Huidevettersstraat en Schoenmarkt naar het Groenplein. Wachtende reizigers werden door MIVA-personeel ingelicht
- \* In de Wilrijkstr. te Edegem, is ten behoeve van de lijnen 17 en 25 een nieuwe, verhoogde halte ingesteld, ter hoogte van de huisnr's 183/185, en in de andere richting bij het huis nr 191. De nieuwe halte kwam in dienst op 5 dec.1981.

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

\* Volgens onze Gentse korrespondent gaat de proef met trolleybussen door. Hoertoe heeft men twee trolleybussen nodig. Bij slagen van het experiment zullen wellicht 18 tb worden besteld.

\* De eigen beddingen op de Martelaarslaan, Brusselse steenweg en de nieuwe verlenging naar Wondelgem zullen waarschijnlijk met gras worden bezaaid. De MIVG nam daartoe kontakt op met de NMVB, die terzake enige ervaring heeft op de kustlijn, vnl. in Duinbergen - Knokke.

\* Vanaf 13 okt. is de Sassavaartkaai wegens wegenwerken onderbroken voor tramverkeer. Lijn 4 rijdt, komende uit de St Salvatorstr. rechtdoor over de Voormuide, en gebruikt daar de oude sporen van ex lijn 6, die slechts zelden worden bereden. Aan de Muidebrug wordt dan gekeerd. Lijn 10 gebruikt het overloopwissel van het Neuseplein, iets wat ook niet vaak gebeurt.

\* Op 14 oktober 81 waren in de Poperingestraat de spandraden aangebracht voor het ophangen van de bovenleiding, ten behoeve van lijn 1. De sporen waren toen bijna overal gereed, en bij het onderstation van de Roodborstjesstraat waren reeds enkele masten voorzien van schuin opstaande draagarmen, naar het model dat aan de kust gebruikt is. De verdere afwerking en het aanbrengen van de voedingskabels zal door een Duitse firma gebeuren. Duitse spoor-specialisten werken tijdens de nachten eveneens aan verschillende spoorbochten.

\* Op het Maria-Hendrikaplein, aan het St Pietersstation, werd op 19 okt. een bromfietser aangereden door PCC 44. De fietser die onder het rijtuig gekneld zat, kon slechts worden bevrijd nadat de kraan van de MIVG het rijtuig gelicht had. Dezelfde dag werd een trambestuurder overvallen door een dronken reiziger. Dat gebeurde op lijn 1, PCC 45, aan de halte Bellevue te Ledeberg. De dader kon gevat worden, en werd vastgehouden tot de politie verscheen. Door het voorval reden gedurende een half uur de rijtuigen van lijn 1 via de lijnen 21-22. Lijnen 4 en 10 zullen nog enkele weken blijven rijden zoals ingezet op 13 oktober.

\* PCC 18 was het eerste rijtuig dat vanaf het Van Beverenplein doorreed naar het overloopwissel in de Poperingestraat, en wel op 20 oktober 1981. Rond 9u. keerde de 34 als laatste rijtuig op het overloopwissel Ferrerlaan/Van Beverenplein, dat nadien werd uitgebroken. Ab 673 pendelde enkele uren, en omstreeks het middaguur vatte de 18 zijn dienst aan naart de Poperingestraat. In de namiddag reed PCC 23 enkele tientallen meter te ver in deze straat, en kwam stroomloos te staan. Een bulldozer en tram-met-sleepstang brachten het rijtuig terug onder de draad. Kort na het middaguur werd de dienst op lijn 4 beperkt tussen het station en de Korenmarkt, omdat in de Sleepstraat een TV-antenne op neerstorten stond. Van 13u tot 13u.45 reden de bussen van lijn 6 door tot de Korenmarkt.

\* Op 21 oktober is men begonnen met de halteplaten die aan huizen of schuilhuisjes waren opgehangen op paaltjes te bevestigen.

\* Op 26 okt. had PCC 07, die proefreed na herstelling in de werkhuisen, een aanrijding met een personenwagen, waarvan de bestuurder later overleed. Dat gebeurde aan de Laterale weg op lijn 22. Ruim anderhalf uur reden de trams van lijn 22 naar het eindpunt van lijn 21.

\* Voor het bezoek aan de begraafplaats op 1 november, werd lijn 1 met drie rijtuigen versterkt, die de ganse lijn bedienden. Om dezelfde reden reden alle bussen van lijn 31 via lijn 30, terwijl één bus pendelde tussen het Heinnisplein en St-Baafskouter, als lijn 31.

\* Op 8 nov. waren er parlamentsverkiezingen. De bestuurders werden tijdens de dienst afgelost om hun kiesplicht te vervullen. Bij een zware aanrijding in de Sleepstraat ontstond er stagnatie op lijn 4. De rijtuigen reden via lijn 10 - Muidebrug, en werden opgehouden bij het Gravensteen.

\* Op lijnen 1, 21 en 22 zijn spoorwerken in uitvoering op de Frère Orbanlaan. Begonnen werd op 9 nov. De werken situeren zich op het spoor richting Gentbrugge.

\* Omstreeks 21u.30 ontspoorde PCC 10 op het overloopwissel Poperingestraat. Het rijtuig was niet ver genoeg over het wissel gereden. Enige tijd was er een buspendeldienst.

\* Het dienstgebouwtje aan het St-Pietersstation wordt door een nieuw modern gebouwtje vervangen. Het zal tevens dienst doen als informatiegebouwtje. Het oude gebouwtje dat uit Antwerpen komt, staat voorlopig wat verder opgesteld. Het verleent onderdak aan de toezichthoudende controleurs. Van daaruit blaast de dienstdoende postoverste de tramrijtuigen weg.

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

- \* Zoals voorzien is lijn 2 m.i.v. 24 november 1981 de nieuwe lijn 2 in dienst gekomen, tussen de Jacquainlus en het Baraplein. De kleuren, oranje en blauw geven er een speciaal aspect aan, want tot op heden is deze schakering in het Brusselse gamma niet voorgekomen. Het oranje helt echter sterk over naar rood. De dienst wordt gereden met 7000-en, en is een echte verlichting voor de door de lage frekwentie's overbezette rijtuigen in de tunnels van de aldus genoemde metrolijn 2. In onze vorige uitgave zegden wij dat de lijn slechts aan beide termini in open lucht te fotograferen was. Dat was een wel futuristische visie, want tot weilicht in 1984 zal lijn 2 nog bovengronds rijden tussen het Louizaplein en het Zuidstation. Daar zijn overigens de werken tot het bouwen van de tunnels volop in uitvoering. Het ganse traject tussen beide plaatsen is één bouwwerf, maar je kan er wat zien.
- \* De verlenging van lijn 103 naar het Erasmusziekenhuis is gepland voor 4 februari 1982. Voorlopig ligt er een stop op de terreinen van de C.O.O.V.I., waar men de tram liever niet zag verschijnen. Het gaat om een stukje lijn van ongeveer 80 m. Verderop is de lijn klaar. Nog even geduld dus.
- \* Sedert september 1981 gebruiken de buslijnen 63 en 76 vanaf het De Brouckèreplein onderdoor het Philips-gebouw. Aan het einde daarvan buigen zij naar rechts om in de Zwarte Maagdstraat terug op het gewone traject te komen.
- \* Om de metrowerken onder de Fonsnylaan mogelijk te maken zijn de sporen in de richting 52,58, 81 en 90 ter hoogte van de vroegere in- en uitrit van het Zuidstation/Fonsnylaan verlegd geworden. Dat gebeurde op 2 sept. in de richting stad, en op 3 sept. 81 in de richting van de voorsteden.
- \* Bij de uitrit van het Rogierstation zijn nieuwe sporen aangelegd, eveneens verband houdend met de metrowerken. Het spoor richting IJzerplein kwam in dienst op 10 sept, en op 11 sept. dat in de richting Rogier. Op dat ogenblik was de Jacquainlus, hierboven genoemd, in aanbouw.
- \* De rijtuigen 7815 en 7830 zijn in september uitgerust met automatische koppelingen. Zij zullen proefrijden zonder reizigers teneinde hun gedragingen na te gaan.
- \* Op 15 september waren de omwouwingswerken beëindigd aan de 7786, 7713, 7758, 7785, 7720, 7759, 7701 en 7775. In uitvoering stonden de rijtuigen 7724, 7711, 7764, 7791, en 7789. Sedert 28 sept. zijn de gereedgekomen rijtuigen in dienst op lijn 90, maar zonder dat het publiek zelf de deuren kan openen. De 7713 en 7786 zijn daarvoor al wel geschikt, maar zij blijven voorlopig ten dienste van scholingsritten. De 7719, die in december 1979 een zware aanrijding had, is eveneens in dienst gekomen op lijn 90, en voorzien van te openen deuren voor het publiek, echter zonder dat het systeem is aangesloten.\* De mini-bussen voor gehandicapten 8913-8916 zijn in september en oktober in dienst gekomen. De 8907 id buiten dienst gesteld.
- \* Ab 8060 is in stp Haren in ombouw tot direktiebus en eventueel genodigden. Zij is officieel uit het reizigerspark genomen.
- \* Wegens metrowerkzaamheden zijn de sporen van de lijnen 55,101,102 en 103 bij de Hallepoort, ter hoogte van het rusthuis Pacheco verlegd. Ze zijn in gebruik sedert 23 sept, richting Louizapl. en 24 sept. richting Zuidstation.
- \* Zaterdag 26 sept. 81 begonnen de aansluitingswerken met de nieuwe sporen op de Teichmanbrug. De trams van de lijnen 52,58 en 92 eindigden bij het station van Schaarbeek. Pendelbussen werden vanaf daar ingelegd naar Vilvoorde en de Meiselaan. Op zondag 27 sept. kwamen de sporen in dienst.
- \* De verlenging van lijn 103 is op de bovengenoemde COOVI-terreinen gereed. Einde oktober was overal de bovenleiding gespannen. Aan het Erasmusziekenhuis is er een kopterminus met een kruisend overloopsspoor, dus keermogelijkheid op beide sporen. Daardoor zal men slechts gebruik kunnen maken van enkelrichtingsrijtuigen, bv. 7900-en en evt. 7700 en 7800.
- \* Ter gelegenheid van het voedingssalon, was op lijn 81 een versterking voorzien van één geleed rijtuig 7500, van stp Elsene. Het rijtuig reed buiten via lijn 92, en deed er dienst op tot Laken, waar het overging op lijn 81. Op 10 okt. deed mw 7582 die dienst, maar om dat mogelijk te maken moest het rijtuig vooraf voorzien worden van een film waarop 92 voorkwam.
- \* De MIVB denkt eraan om tramlijn 103 ook in noordelijke richting te verlengen, en wel naar het A.Z. K.U.L. Dan zou het destijds verlaten deel van lijn 88 tussen het Brugmannziekenhuis en de Oude bareel Dielegem opnieuw in dienst worden genomen. De bediening van het ziekenhuis wordt thans verzekerd door buslijn 13, die dan zou kunnen vervallen. Een andere mogelijkheid is vanaf de Lakenlaan de ex lijn 13 terug aan te leggen, en dan via de Wereldtentoonstellingslaan verder te rijden. Wij houden onze lezers op de hoogte.

## HET NIEUWE TRAMNET VAN CHARLEROI.

HET LIGT IN ONZE BEDOELING U, BESTE LEZER, IN VERSCHILLENDE, NIET OPEENVOLGENDE ARTIKELEN, EEN OVERZICHT TE GEVEN VAN DE IN AANBOUW ZIJNDE NIEUWE TRAMLINIEN VAN CHARLEROI, EN TELKENS WANNEER DE WERKEN OP EEN BEPAALDE LIJN ZOVER GEVORDERD ZIJN DAT HET VOLDOENDE INTERESSANT IS OM ER EVEN BIJ STIL TE STAAN, DAAROVER EEN BIJDRAGE TE BRENGEN.

Het slopen van trams en tramlijnen, dat in 1953 bij de NMVB was begonnen, werd grondig doorgezet. Na het opdoeken van de netten Brugge, Namen, Leuven en Mechelen, was er, zonder wellicht de bedoeling daartoe te hebben, aangetoond dat men heel ver kon gaan. Toegegeven dat de bevolking van deze steden beter bediend werd door de bussen dan door de trams van weleer. Daét was echter veeleer het gevolg van de uitbreiding die men aan de netten voorbehield dan aan de infrastructuur zelf. Mits uitbreiding en modernisering van de bestaande tramnetten zou men een even gunstige uitslag bekomen hebben. De investeringen voor tramlijnen zijn echter veel groter dan die welke men nodig heeft om bussen te laten rijden. Daarenboven moet men rekening houden met de tendens van een tijd, en die was nu eenmaal erg ongunstig ten overstaan van de tram. De vlaggelijn van de NMVB, Antwerpen - Turnhout, waarvoor men steeds en bijzondere aandacht had gehad, zou nu moeten aantonen hoe ver men kon gaan. Op 31 aug. 1960 luidde de doodsklok over het lijnvak Oostmalle - Turnhout, en verdween lijn 41. Lijn 40 bleef de spitsurdiensdiensten verzekeren tussen Antwerpen en Oostmalle, maar de room was van de melk. Op 26 mei 1962 werden ook hier de diensten geschorst, en was feitelijk aangetoond dat alle tramlijnen door bussen konden bediend worden. Het aantal bussen in dienst op de lijn lag veel hoger dan het aantal tramrijtuigen, maar het was anders, moderner. Toen toch! De aftakeling die begonnen was in 1953, zou precies 15 jaar later, in 1968, leiden tot het verdwijnen van de laatste buurtram in Antwerpen. Men stond dus al heel ver. In die periode was er al zo veel aan trams verdwenen, dat het ganse NMVB-net nog maar een schaduw was van wat het vroeger was geweest, maar niemand verzette zich, en de pers zweeg...

Het meest omvangrijke NMVB-net was wel dat van Henegouwen, oorspronkelijk ingedeeld in drie eigen netten: Charleroi, La Louvière (Het Centrum) en Bergen. Door de elektrificering van de lijnen waren deze drie netten wel tot een groot geheel versmolten. Ze hadden hun eigen lijnen, maar ook doorgaande lijnen van Charleroi tot Bergen. Henegouwen bleef echter ook niet van de verbussingswoede gespaard, en in alle stilte verdwenen daar ook tramlijnen, zoals in Bergen de lijnen: 3,4,5,10,11,12,13,14,15 en 16;

in La Louvière de lijnen: 34, 37, 38 en 40;

in Charleroi de lijnen: 60, 48, 67, 68, 69, 56, 70 en 71.

In het tijdsbestek van enkele jaren volgden:

in Bergen: 6, 8, 31, 82 en werd lijn 7 ingekort;

in La Louvière: 32, 33, 35, 39 en 82;

in Charleroi: 42, 49, 50, 52, 53 en 81. In 1956 verdween de lijn 51 al, als gevolg van de mijnramp in de Bois du Casier in Marcinelle. Ten slotte viel het doek over de lijnen:

1, 2, 7, 9 en 90 in Bergen, en 73, 74, 75, 76, 77, 79, 84, 87, 88 en 93 in Charleroi.

Wat bleef er nu nog over? In Bergen niets meer, in La Louvière 30/31 en 80. Lijn 36 was bij het verdwijnen van de dienst Charleroi - Bergen, lijn 90, tussen Binche en Bergen, naar La Louvière afgeleid, en vervangen door lijn 90.

In Charleroi bleven toen nog de samengestelde lijnen 41/64, 57/58, 59/63, 65/66, 85/86, en de lijnen 80, 90 en 92. Nadien ontstond er tussen Charleroi en Anderlues een nieuwe 89, die nog steeds rijdt, al jarenlang, zonder filmaanduidingen, gewoon wit, met af en toe een bordje 89 achter de voorruit. Een aantal deellijnen zoals 44/45 en 54/55 verdwenen zonder storm, en na het opdoeken van de 53, Charleroi-Marcinelle Point du Jour, zag men de 54/55 niet meer, en de 44/45 slechts zeer zelden. Voor elk van deze lijnen was er een reden tot verdwijnen, want op elk potje past een deksel, zoals: bruggenbouw, snelwegenbouw, wegeninfrastructuur, aanpassing van de infrastructuur enz. Wat overbleef was weinig, maar toch nog de moeite. Vanzelfsprekend waren de sterkste lijnen overgebleven. De NMVB bediende gans Henegouwen, maar in Charleroi zelf was er de mededinging van de STIC, of de groene tram van Charleroi. Ook daar was er met de jaren al gretig geknaagd aan het tramnet, en waren de lijnen 3, 10 en 11 door andere lijnen opgeslorpt, en de lijnen 6 en 4 omgeschakeld op buslijnen. Lijn 1 reed slechts op de spitsuren, en lijn 9 was ingekort. In de zomer 1974 daalde het doek over de tram-uitbating bij de STIC, en reden er alleen nog maar bussen.

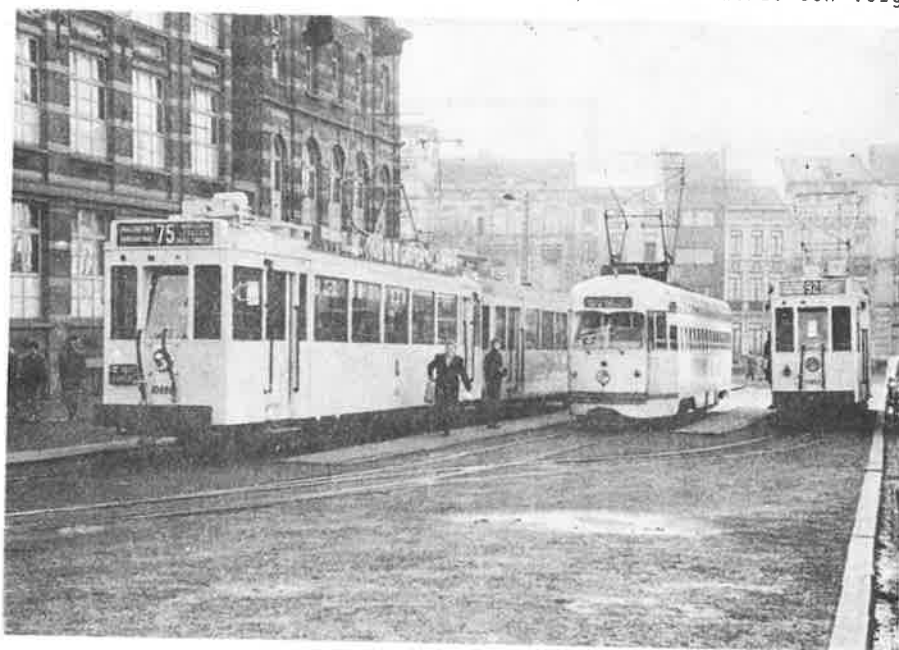
De STIC bedient het noorden en het oosten van de stad, terwijl de NMVB het zuiden, het westen en het noordwesten voor haar rekening neemt. De enkele lijnen van de NMVB, die gemeenschap hadden met de lijnen van de STIC, of die zich in die richting bewogen, waren al vrij vroeg op bussen overgeschakeld, zoals de lijnen 67, 69, 48, 56 en 68. Stilaan echter kwam men tot de vaststelling dat bussen alléén niet alle heil brachten dat men ervan gehoopt had. Op het Ministerie van Verkeerswezen stelde men een stelselmatige achteruitgang van het aantal vervoerde reizigers vast, en men maakte zich daar zorgen over. De stadsmaatschappijen hadden ervaring in dezelfde zin, en men begon het probleem onder ogen te nemen, niets te vroeg overigens. In het buitenland had men al vroeger de onbetwistbare voordelen van sommige tramlijnen vastgesteld, en namen de verbussingen af. Later nog zouden verbuste tramlijnen worden heraangelegd, en geheel aangepast aan de eigentijdse behoeften, wsaarbij men vooral trachtte eigen banen voor de trams te scheppen, en met grotere vervoerseenheden uit te pakken. Het opdrijven van de snelheid en de regelmatigheid was daar een logisch gevolg van. Zelfs de beste buslijn heeft last van het overige verkeer. In stadscentra is dat veelal niet te vermijden, of het nu om tram of bus gaat. Daarom trachtte men zoveel mogelijk het openbaar vervoer van het overige vervoer te scheiden. In het begin der jaren 50 schafte de NMVB zich de eerste PCC-rijtuigen aan in België. Brussel volgde. De ervaringen, vooral in Brusel waren gunstig. De NMVB-rijtuigen voldeden echter minder, omdat de PCC-wagens niet voorzien waren op het rijden met bijwagens, en als gevolg daarvan was hun inzet beperkt. De PCC-rijtuigen werden dan verkocht aan Belgrado. Naargelang er tramlijnen van de NMVB verdwenen in Gent, Luik, Antwerpen en Brussel, kwamen er steeds maar wagens vrij van het type S, en werden die naar Hengouwen overgebracht. Later zou een aantal rijtuigen naar Spanje verscheept worden, omdat er bij ons geen emplooi meer voor was. De trams van het type S, hoe mooi van lijn ook, hadden echter ook niet het eeuwig leven, temeer daar ze toch al gebouwd waren op onderstellen uit de jaren 30. Een gebrek aan goede rijtuigen liet zich dus bij de NMVB ook gevoelen, en veel jaren na de stadsvervoerbedrijven besliste de Maatschappij uiteindelijk toch tot het aanschaffen van nieuwe rijtuigen. Ze moesten de diensten in Henegouwen en aan de kust gaan verzekeren, wat eigenlijk neerkwam op het likken van de wonden. Is het kind te vroeg geboren? Hopelijk niet, maar het is een feit dat men de nieuwe rijtuigen die nu toch al vele maanden ten dele ter beschikking zijn, slechts met mondjesmaat op de wegen ziet verschijnen. Zijn het kinderziekten, of heeft het personeel last van aanpassingsverschijnselen? Afwachten maar.

De komst van de nieuwe trams vergde echter ook aanpassingen van het spoornet, dat vooral in Henegouwen, eigenlijk nooit uit de primitieve periode is getreden. Bij de komst van elektrische trams is hoog uit overgegaan tot verzwaring van de rails, maar daar is het ongeveer bij gebleven. Na een lange, dode periode kwam men er eindelijk toe de kustlijn te moderniseren. Men voorzag in een stevige onderbouw, een gans nieuwe bovenleiding met vervanging van de draagmasten, en een stevige sporenaanleg, van aard om modern snelverkeer te verwerken. Analooq aan deze konstruktie zou men eindelijk ook in Charleroi overgaan tot vernieuwing, niet alleen van sporen en bovenleiding, maar van het ganse lijnennet. Het bouwen van tunnels en viadukten wordt niet geschuwd als een goed opgezette dienst dat vereist. Spijtig is nu wel dat al zoveel onherstelbare vernielingen zijn gebeurd elders in het land. Onder impuls van het Ministerie van Verkeerswezen werd besloten in Charleroi over te gaan tot herstrukturering van het vervoerspatroon in de agglomeratie, over de grenzen van de tot dan toe gescheiden gebieden van de STIC en de NMVB. Het komt erop neer dat voor Charleroi voorzien wordt in een lusvormige lijn omheen het centrum, met acht vertakkingen naar de agglomeratie. Bij de konstruktie ervan wordt uitgezien naar een economische verwezenlijking. Daarom zal men in principe stations bouwen met een centraal perron, dienstig voor rijtuigen in beide richtingen. Bij het betreden van het station is kaartenverkoop voorzien, zodat met een minimum aan personeel een maximum aan dienstbetoon betracht wordt. De diensten van de lichte metro waren oorspronkelijk gepland tot Fontaine l'Evêque. De vraag kon toen gesteld worden wat er zou gebeuren met de verderop gelegen lijnen naar Anderlues, Binche, La Louvière en Maurage. Ondertussen is echter de lijn Binche - La Louvière al gans vernieuwd, analoog aan de kustlijn, en is besloten de nieuwe rijtuigen eerlang in te zetten op de ganse lijn 90. Dat probleem blijkt dus van de baan te zijn.

#### WAAR STAAN WE NU ?

De bediening van het station Charleroi-Zuid was een eerste vereiste. In de loop der tijden zijn daar verschillende eindpunten geweest, maar daar is nu grotendeels de definitieve toestand gereedgekomen. Het eerste stuk, een viadukt tussen Charleroi-Zuid, het station La Vilette en het station Charleroi-West, werd ingehuldigd op 21 juni 1976, en de tweede sektie, Charleroi-West - Piges werd in gebruik genomen op 30 juni 1980. Van Charleroi-West

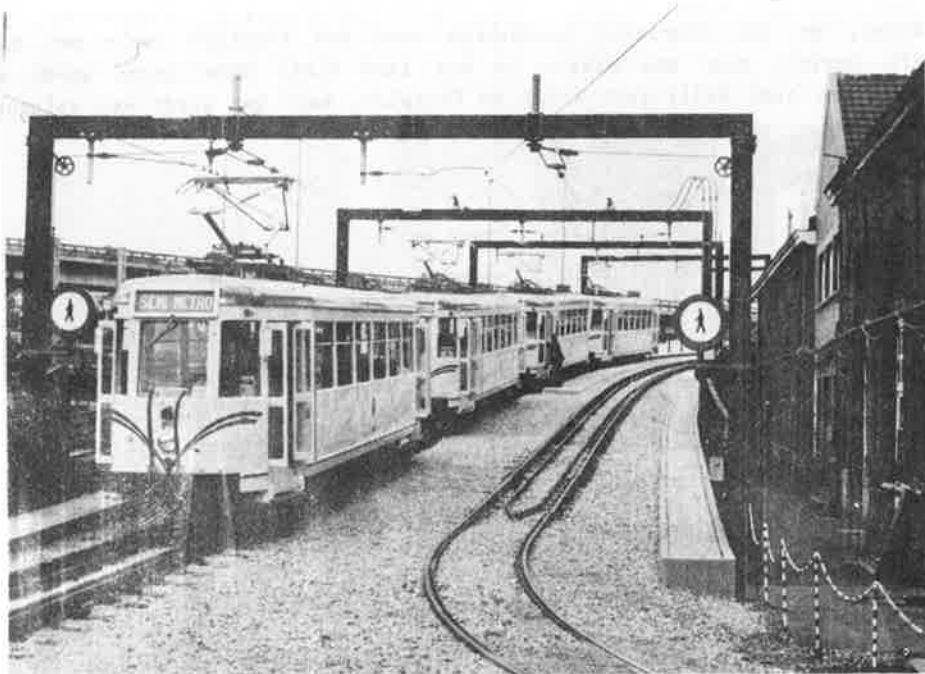
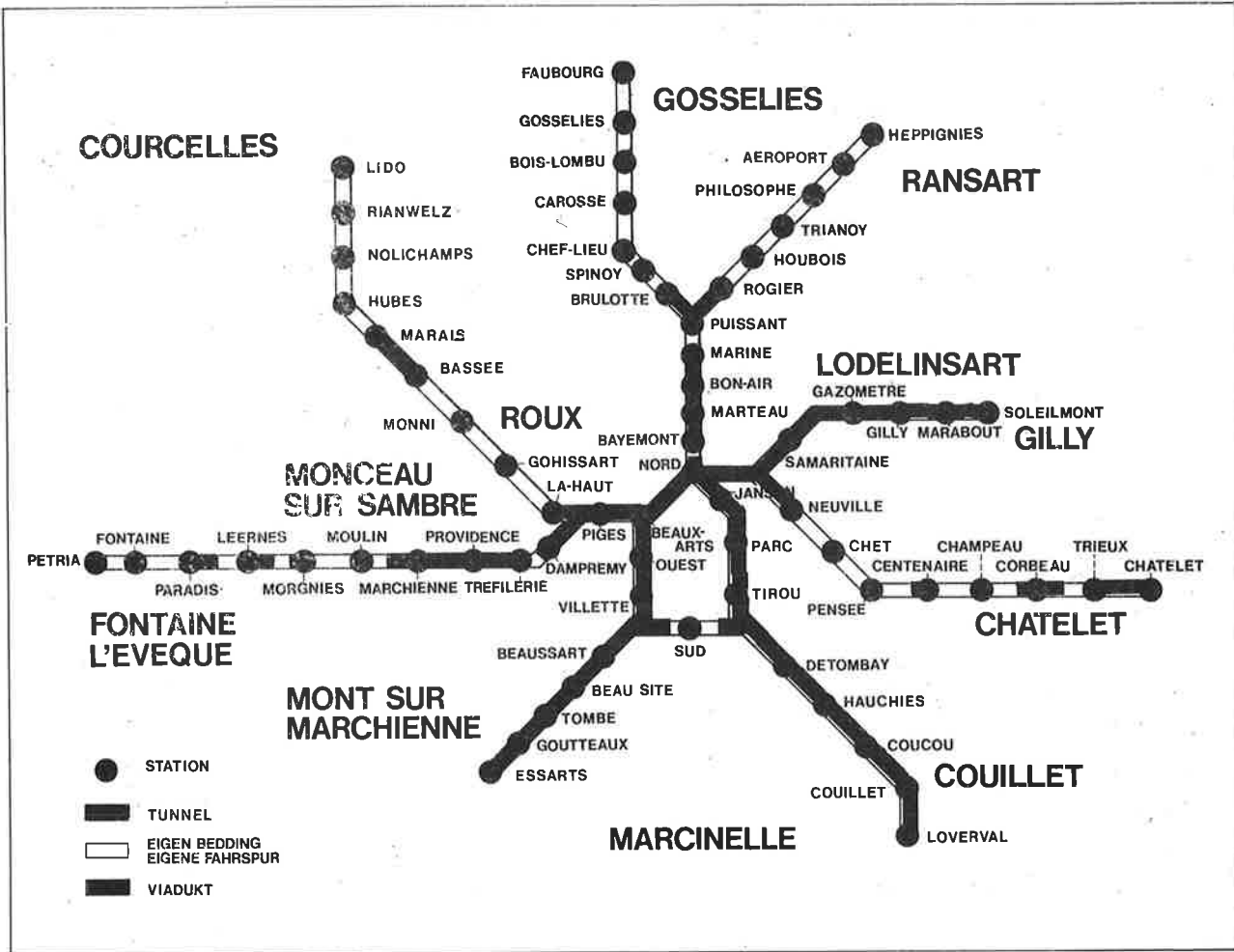
tot bij de wissels van het station Beaux Arts rijdt de tram naast de spoorlijn naar Ottignies, en gaat aldus onder de brug door, bij het binnenkomen van het stadscentrum van Charleroi, gekend onder de naam van Charleroi-Viaduc. Bij dat viadukt begint de stijging op vrije baan naar het station Beaux Arts toe. Bovenaan de helling ligt een wisselkompleks in driehoek, dat toelaat naar het Station Beaux Arts te rijden, of naar het station Piges. De derde kant is de verbinding van Piges naar Beaux Arts. Komende van Charleroi-West buigen de rijtuigen tot op heden links af naar Piges toe. Het station Beaux Arts is nog niet in gebruik, alhoewel het nagenoeg geheel klaar is. Het station Piges is gelegen bovenop de Brusselse steenweg. Tot nu toe buigen de trams die er gebruik van maken, voorbij het station rechtsaf, en komen via een dalende helling terug op de sporen van de Brusselse steenweg. De vroegere sporen in de Brusselse steenweg, tussen het station Piges en het viadukt, zijn niet meer in dienst. Komend uit de richting Beaux Arts, ligt in het station Piges een wissel, dat zoals gezegd, nu slechts dient om terug naar beneden te rijden, richting Jumet en Gosselies. Rechtdoor echter is er een tunnel gebouwd door de sintelberg heen, die verder ondergronds doorloopt naar het station Damprémy. Dit station is eveneens ver klaar. Van daaruit verdergaand, zal de tram onder het gemeenteplein van Damprémy doorrijden, en komt hij even gelijkgronds te liggen in open lucht. Dadelijk echter begint een nieuwe stijging naar de nieuwgebouwde brug over de Bergense steenweg, waar de tram weer naar beneden komt aan de linkerkant van de steenweg, gezien in de richting Bergen. Tot hier zijn de werken zo goed als gereed, maar in dienst is slechts het stuk Zuid - West - Piges. Naar verluidt zouden de werken nu ook begonnen zijn tussen de afdaling op de Bergense steenweg en Marchienne-au-Pont. Daar komen we later op terug. In Marchienne-au-Pont ligt de lijn nu gewoon in de bestrating, maar voorbij het centrum gaat de lijn nu aan de zijkant van de weg, rechts, liggen. Vanaf deze plaats echter is er een dubbele weg in aanbouw naar Fontaine l'Evêque, met temidden daarvan een dubbelsporige tramlijn, geheel op eigen bedding, en voorzien van stations die van op kruisende wegen toegankelijk zijn voor het reizend publiek. Met een roltrap komt men op het middenperron, en op dezelfde wijze verlaat men het station. Voorbij het station Morgnies stijgt de lijn, en kruist, steeds op eigen bedding, de nieuwe verkeersweg. De lijn verwijderd zich dan van de bestaande weg, om door onontgonnen gebied naar het station Leernes te lopen. Verderop ligt het station Paradis, en dan komt men in Fontaine l'Evêque. De lijn eindigt in het station Pétria, waar de bestaande lijn vervoegd wordt. Deze ganse lijn is nu in aanbouw en zover gevorderd, dat er al sporen zijn gelegd, zij het dan nog niet over de ganse lengte. Niettemin hoopt men in april 1982 tot de indienstname te kunnen overgaan. Als men zover zal zijn, is meteen de langste lijn die op de ringlijn wordt aangesloten, in dienst genomen, en zal Charleroi beschikken over een tramlijn zoals men daar voordien nog nooit heeft gezien, maar ook elders in het land niet! Ondertussen wordt er al flink gewerkt aan de lijnen naar Gilly Sart Allet en Chatelet, maar dat wordt een volgende bijdrage.



In 1955 zag het wagenpark er zo uit. Foto genomen door een onbekend auteur, met 10286/75, 10403/56 en 10257/90 aan de terminus Charleroi-Eden. Arch.Eigen Baan.



Hieronder een schematische voorstelling van het aanstaande lichte-metronet van Charleroi.



Wachtende trams voor de inhuldigingsrit van het eerste lichte-metrovak van Charleroi, tussen se stations Zuid en West, op 21 juni 1976. Archieven Eigen Baan.



## **VEBOV - KRANT - VERENIGINGSNIEUWS** **OF, WAT IEDER VEBOV-LID ZOU MOETEN WETEN . . .**

### **B.R.T.- AKTIE OPENBAAR VERVOER.**

Sedert enkele weken reeds zendt de BRT elke dinsdagavond via de televisie-zender BRT II een programma uit over het openbaar vervoer. Deze uitzendingen gaan door, elke dinsdagavond om 20u.10, en geven iedere week een ander thema te zien. Deze uitzendingen zijn gepland tot ver in 1983! Alle aspecten en problemen worden in principe aangesneden, zodat de problematiek uitbundig wordt verspreid. De verschillende vervoersmaatschappijen werken er aan mede, maar ook meerdere verenigingen van verschillend pluimage. Uw vereniging is eveneens van de partij. Alle leden en kijkers krijgen nu gedurende vele weken, zelfs maanden, de gelegenheid om op de TV op één of andere manier hun hobby te beleven. U kijkt natuurlijk ook mee! Dinsdagavond, 20u.30, B.R.T.II!

### **OOK OP DE NEDERLANDSE T.V.**

kunt U een tijdlang films over spoorwegen volgen. Wat voorbij is is voorbij, maar op de volgende data kunt U beslist nog terecht bij de TROS voor:

10 jan: Groot-Brittannië;

7 feb: Zuid - Afrika;

7 mrt: Noord-Amerika;

4 apr: Zuid-oost Europa.

En nu kijken maar, het loont beslist de moeite.

### **VeBOV - KALENDER 1982.**

De VeBOV-Kalender 1982 mag zich in een ruime belangstelling verheugen. Wie hem nog niet bezit kan hem nog steeds bekomen in het VeBOV-Centrum, of op de bijeenkomsten voor onze leden. Wie niet in de mogelijkheid is om af te halen kan hem bestellen via onze rekening. De prijs is 100 fr, of 120 fr voor postverzending. Onze kalender zou bij geen enkel lid mogen ontbreken! Ook als nieuwjaarskado een niet te versmaden geschenk, én ... niet duur!

### **VeBOV - BROCHURE 5.**

In de reeks van VeBOV-Uitgaven is zopas het nummer 5 van de persen gekomen, nl. NMBS-Stoomloks TYPE 95-96. De auteur, ons lid dhr J.Casier is er in geslaagd om weer een bron geschiedenis te bundelen over de stoomlokomotieven in dienst bij de NMBS. Zoals de vorige uitgave over het type 10, is het nieuwe werk gans gevat op glanzend kunstdrukpapier. Een schat aan gegevens goed geïllustreerd met vele foto's maken het lezen tot een genoegen. De auteur en de VeBOV zorgen ervoor dat in een geweldige leemte wordt voorzien, want in eigen taal en omtrent het eigen materieel is nog maar bitter weinig verschenen. Wij bieden U nu een enige kans om deze leemte op te vullen en hoé! De VeBOV-brochures zijn uitgegeven op het formaat 21x30 cm. De prijs is eerder spotgoedkoop, in vergelijking met wat op dat gebied in het buitenland verschijnt. 260 fr. voor VeBOV-leden en 320 fr voor niet-leden. Voor verzendingen in binnenland dient een supplement betaald van 30 fr, en 50 fr voor het buitenland. Zoals gebruikelijk gebeuren bestellingen door het vereiste bedrag over te maken op onze rekening. De brochures 1 en 2 zijn gans uitgeput. Het nr 3, type 1, en het nr 4, type 10 zijn nog in beperkte mate leverbaar. Onze brochures kunnen uitstekend dienen als nieuwjaarsgeschenk voor uzelf en voor anderen. NU bestellen! De prijs van de brochure nr 3 is 250 fr, 'en van nr 4 350 fr.

Uit de inhoud van brochure nr 5: Voorgeschiedenis, - Technische beschrijving, - Wijzigingen, - Prestatie's, - Loopbaan: a) voor de 2<sup>o</sup> wereldoorlog, b) tijdens de 2<sup>o</sup> wereldoorlog, c) inzet vanuit Duitsland, d) de ex Nord-Belge machines, e) na W.O.II, en ten slotte een algemeen overzicht. De reacties bij de vorige uitgaven zijn unaniem lovend, en gaan van "Eindelijk" tot "Het beste wat er ooit op dat gebied is verschenen"! De beste manier om de auteur te loven voor zijn inzet, is aanschaffen van het werk. Maak er ook eens werk van!

### **LIDGELDEN 1982.**

Onze Penningmeester wacht met aandrang op de laatste leden die zich nog in regel moeten stellen met hun bijdrage over 1982. Meteen betalen wordt op hoge prijs gesteld: het verlicht zijn werk!

### **BEZOEK**

Het aangevraagde bezoek bij BN-Nijvel is toegestaan op 20 feb. '82. Vertrek Antwerpen C. om 8 u. 14. Nadere gegevens Veko 58.

**VeBOV - KOERIER.**

Door spijtige en niet te voorzien omstandigheden is het vorige nummer wat laat van de persen gekomen. Ook het decembernummer lijdt daar iets onder. Om in de toekomst daaraan te kunnen verhelpen, zal vanaf februari het tijdschrift voortijdig verschijnen, zodat indien vertraging zou ontstaan, het blad toch nog tijdig bezorgd kan worden. Daarom loopt dit nummer van de VeKo als een dubbelnummer december 81-januari 82, en is de omvang groter dan gewoonlijk.

1982.

Bij het begin van het nieuwe jaar houden wij er aan U en uw familie onze beste wensen voor het nieuwe jaar aan te bieden. Dat 1982 U de vervulling mag brengen van een deel van uw wensen, en een blakende gezondheid uw deel mag zijn, genietend van een ruime vrede naar lichaam en geest!

**VeBOV-CENTRUM.**

De etalage van het VeBOV-Centrum is getooid met talrijke halteplaten van vroeger en nu, van trambedrijven uit het binnenland. Neemt U toch even een kijkje!

**LEDENVERGADERINGEN.**

- ANTWERPEN - METROPOOL:** vr. 8 jan. 20u.30, diaprojektie over de NMVB, door de voorzitter, in het lokaal Carnotstr. 60, 1<sup>o</sup> verdieping.  
vr. 19 feb. 20u.30, diaverkoop onder de leden. Kavels mogen uit maximum 10 dia's bestaan, en moeten voor de aanvang van de verkoop bij de penningmeester worden aangeboden voor vastlegging voorwaarden.
- BRUSSEL - HOOFDSTAD:** vr. 8 jan. 20u. Annaassensstation van de MIVB, diadiapresentatie door Bob Boogaerts: trams bij de NMVB.  
vr. 12 feb. 20u. Anneessens MIVB - diapresentatie door Guy Vandendriessche: Elektrisch Traktiematerieel in Europa. (spoorwegen).
- Brugge - Kust:** za. 9 jan. 14u.30 stationsbuffet Brugge, praatnamiddag.  
vr. 5 feb. 20u. ten huize hr W. Weyts, Waalsestr. 34-8000-Brugge: film- en diaprojektie over tram en trein. Deze datum ligt nog niet geheel vast, maar zal op de bijeenkomst van 9 jan. te Brugge bevestigd worden.
- LIMBURG - KEMPEN:** wo 6 jan: Sporthal Zolder om 19u.30, diaprojektie: Terugblik op 1981, wel en wee bij de NMBS in 1981.  
wo 3 feb: Sporthal Zolder, om 19u.30, diamontage over: Het Gotthard-festival en de SBB.  
wo 3 mrt, zelfde uur en plaats: De Zwitserse privaat-spoorwegmaatschappijen.
- MODELBOUW-ANTWERPEN:** za. 16 jan. 14uur: dhr Bonge stelt zijn zelfgemaakte lok-kasten voor, en geeft tips voor de motorisering ervan. Uniek NMBS-materieel (E- en D-loks, Ar's en trams)  
vr. 26 feb. 20u. Nurenberg-avond. Personen die de beurs bezochten worden verzocht hun bevindingen mede te delen, zo mogelijk met dia en folders.  
Bijeenkomsten: zaal Cultureel Wijkcentrum, Drie-Koningenstr. 126 te Berchem. Te bereiken met lijnen 7 - 15 - 6 - 9 - 18 - 32 en 34.

**ALGEME LEDENVERGADERING 1982.**

De algemene ledenvergadering gaat door op Zaterdag 20 maart in Kortrijk. Nadere schikkingen en programma-overzicht volgen in de volgende VeKo; Houdt U die datum vrij?

**DE BUURTSPOORWEGEN IN BRABANT.**

In mei 1982 wordt het verschijnen tegemoet gezien van de vijfde monografie van J. Neyens: **DE BUURTSPOORWEGEN IN BRABANT.** Dit werk zal in voldoende voorraad worden aangeschaft en te bekomen zijn in het VeBOV-Centrum. De prijs is vastgesteld op 525 fr. Wie belangstelling heeft om dit werk via de VeBOV te bekomen, wordt verzocht vanaf nu de voorzitter daarvan in kennis te stellen teneinde rekening te kunnen houden met de omvang van de te plaatsen bestelling. Betaling geschiedt bij de afhaling. Van dezelfde auteur zijn nog te verkrijgen, **alléén bij VeBOV!**, de volgende werken: de NMVB in West-Vlaanderen, en de NMVB in Antwerpen. Van dit laatste zijn nog slechts 10 ex. ter beschikking. Oost-Vlaanderen en Limburg is totaal uitverkocht! Wie via VeBOV besteld, nu han, delen graag. Een kaartje of telefoontje aan de voorzitter volstaat!

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.