



VeBOV

koerier

maandblad

nummer 59 MAART 1982



MAANDBLAD VEBOV - KOERTER

verschijnt elf maal per
jaar, 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 BELANGSTELLENDEN IN HET OPENBAAR VERVOER-VEBOV.

Opggericht 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 Titelblad:

MIVB-tram 7914 aan het eindpunt van
het COOVI te Anderlecht. Dit eindpunt
zal ook na de verlenging van de
lijn in dienst blijven.
Anderlecht, 5 september 1981.
Archieven Eigen Baan.

FEESTEN IN GENT ?

Bijna iedereen heeft met vreugde vastgesteld, dat er eindelijk schot begon te komen in de verruiming van tramlijnen in Antwerpen, Brussel en Gent. De uitbreiding van de Gentse tramlijn 1 was al lang tegemoet gezien, en het vervulde velen met vreugde, toen eindelijk de eerste spade de grond inging. Op zichzelf bemoedigend en bevredigend, maar er is ook een keerzijde aan de medaille. Die is helaas niet van aard om te feesten. Het is een door iedereen gekend geheim, dat in Antwerpen en Gent een schrijnend tekort bestaat aan trams. Dat tekort belet gewoon aan een serieuze uitbreiding te denken. Beide MIV's hebben zich al verstaan om eventueel tot een gemeenschappelijke bestelling van nieuwe rijtuigen over te gaan, kwestie van de kosten te drukken. Daarmee echter is de kous niet af. We hebben immers geen geld? Het gevolg daarvan is, dat lijn 1 in Gent, zeker wanneer de nieuwe lijn in zijn geheel zal worden in dienst genomen, niet kan bediend worden bij gebrek aan rijtuigen! Er moet derhalve naar een oplossing worden gezocht. Wat kwam er uit de bus? Niet te geloven, maar waar: tramlijn 10 afschaffen! Openbare Werken heeft ondertussen al een plan klaar om de Blaisantvest te gaan heraanleggen, en daar is geen tramspoor meer op te bekennen! Kijk, en zo blijven ze hier nu aan de zwengel. Prutsen en lummelen op hoog niveau. Niemand denkt er aan om buurtspoorwegrijtuigen, die in grote mate worden verschroot, tijdelijk in te zetten tot er weer eens wat kruimels van de tafel vallen. Deze rijtuigen zijn nochtans, zonder al te veel omhaal in dienst te nemen, maar men moet dat willen, of heeft men daar echt nog niet aan gedacht? Is tramlijn 10 te zwak belast? Misschien. Een verbetering zou nochtans niet op zich laten wachten, indien de lijn zou worden verlengd naar het Dampoortstation. Dat is écht mogelijk, én zinvol! Een lijn die beide stations verbindt, door een voor die stations druk beklante buurt. Alléén moet de wil er zijn, en daadkracht, want de tijd dringt. Nu kàn het nog. Mijnheer De Croo, er is nog véél werk, beginnen maar voor het te laat is!

WELDRA HET PARADEPAARD VAN DE M.I.V.B:

HEIZEL 103 ERASMUS . . .

BRUSSEL'S LANGSTE TRAMLIJN. (II)

Belangrijke data:

De overschakeling op éénmansbediening op het MIVB-net heeft zich in de tijd over meerdere jaren gespreid. Op lijn 103, die aanvankelijk met een bestuurder en één of twee ontvangers bediend werd, naargelang er mét of zonder bijwagen werd gereden, gebeurde dat als volgt :

- tot en met 9 november 1970 : bestuurder met één of twee ontvangers;
- vanaf 10 november 1970, in de week nà 20 uur, en op zondag de ganse dag: éénmansbediening;
- vanaf 5 juli 1975 : zoals hierboven, en de ganse zaterdag : éénmansbediening;
- vanaf 4 juli 1977 : integrale éénmansbediening op alle dagen.

De stoomafname door de rijtuigen gebeurde vanaf 12 dec. 67 t/m 21 dec. 1970 uitsluitend door middel van de trolley-stang op alle rijtuigen. Vanaf 22 dec. 1970 werd met pantograaf gereden in de tunnels. Vanaf 7 juni 1974 gebeurde dat ook op het noordelijk bovengronds net van de lijn, tussen het Rogierplein en de Heizel, terwijl vanaf de volgende dag, dus 8 mei 1974, over de ganse lijn met panto gereden werd.

Reiskaartjes.

Vanaf het begin werd gebruik gemaakt van de gewone in dienst zijnde trambriefjes, met rode of blauwe opdruk, al naargelang de plaats van opstappen, en de richting die gereden werd. Verder was er het witte briefje met groene opdruk voor overstapjes, maar omdat lijn 103 in die tijd, samen met de 101 en de 102, specifiek een transito-lijn was, waren er ook de geëigende transitobriefjes. Ze waren wit met paarse opdruk, en te gebruiken op de drie transito-lijnen. Bij de aflevering werd echter een controlestempel aangebracht, waarin lijn 103 was aangeduid als 03 J of 03 A. De J kwam voor bij vertrek uit Jette, en de A bij vertrek uit Anderlecht. Een transitobriefje werd, en wordt, gratis verstrekt bij aanschaf van het gewone rechtstreeks briefje, of bij gebruik van de tramkaart. Deze witte trambriefjes met paarse opdruk, werden in 1972 vervangen door lichtblauwe kaartjes met donkerblauwe, later zwarte opdruk. Deze blauwe briefjes hebben geen lijnnummer meer, maar worden op de rijtuigen evengoed met een controlemerk afgestempeld. De prijs van de eerstgebruikte briefjes was 7 fr. Reeds een jaar later was dat 8 fr. geworden, en werd de gedrukte 7 met een 8 geperforeerd. De eerste rode briefjes droegen als tekst :

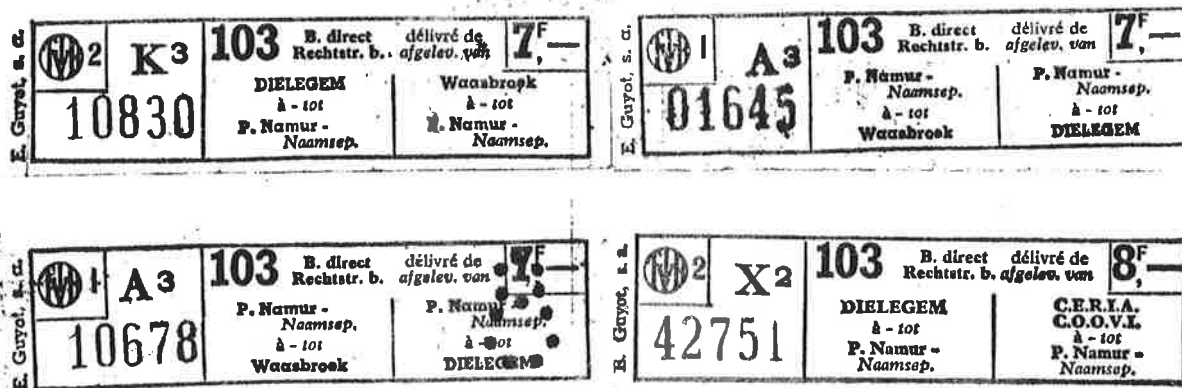
| | |
|-----------------|-------------------|
| D I E L E G E M | W A A S B R O E K |
| à - tot | à - tot |
| P. N A M U R | P. N A M U R |
| N A A M S E P. | N A A M S E P. |

en de blauwe kaartjes hadden de tekst :

| | |
|-------------------|-----------------|
| P. N A M U R | P. N A M U R |
| N A A M S E P. | N A A M S E P. |
| à - tot | à - tot |
| W A A S B R O E K | D I E L E G E M |

Toen deze briefjes van 7 fr. tot 8 fr. geperforeerd werden, waren er al in omloop met de tekst C.E.R.I.A. - C.O.O.V.I. op de plaats van Waasbroek. Ze bestaan dus met Waasbroek en CERIA - COOVI. Na uitputting van de kaartjes met geperforeerde 8, verschenen er met een gedrukte 8. Tijdens de periode dat deze briefjes werden uitgereikt, werd lijn 103 ingekort tot het Brugmannziekenhuis. Daardoor bestaan er met opdruk Dielegem en Brugmann-gasth.

Op de gedrukte kaartjes van 8 fr. komt alleen CERIA - COOVI voor, en niet meer Waasbroek.



Een afdruk van vier van de eerstgebruikte trambriefjes. Eigen Baan.

Vanaf oktober 1971 werden deze briefjes vereenvoudigd, en was er nog slechts één briefje voor de lijnen 101 - 102 - 103 samen, in witte uitvoering met rode of blauwe opdruk. Voor de transitie met de lijnen 44 en 45 naar Tervuren was er een wit briefje met zwarte opdruk. Tenslotte waren er nog de witte briefjes met rode of blauwe opdruk voor overstap van of naar de NMVB-lijnen. Door de vereenvoudiging en de veralgemening van de trambriefjes is het typische lijnbriefje echter teloor gegaan.

EEN NIEUWE, VERLENGDE LIJN 103.

Om in de bediening van het Erasmus-ziekenhuis te voorzien, nam de MIVB op 1 sept. 1977, de buslijn 74 in gebruik, die overigens in het geheel niets te maken heeft met de in 1967 afgeschafte tramlijn 74. Erasmus werd al wel bediend door de NMVB-lijnen F - Lk - LN en RH, die echter op het Brusselse stadsgebied niet verder doordringen dan tot het Centrum. Lijn 74 is overigens praktisch gezien, de verlenging van lijn 103, omdat ze de verbinding Meirplein - Erasmus onderhoudt. Als de verlengde lijn 103 in dienst komt, zal de buslijn 74 worden opgeheven. Al in 1977 sprak men van een lijn 104, die de 103 zou verlaten op het kruispunt van de Debussylaan en de Theo Lambertlaan, om via deze laatste naar de Lenniksebaan te worden afgeleid naar het Erasmusziekenhuis. De verwezenlijking van de plannen is echter anders. De huidige 103, die in Waasbroek de lus Aardbeienstraat - Henri Van Laerlaan - Emiel Grysonlaan - Lijstersstraat berijdt, zal nu vanaf de Aardbeienstraat worden verlengd door de Ertbrandstraat en over de terreinen van het COOVI naar de Bergense steenweg. De Bergensesteenweg wordt gevolgd tot onder de brug van de E-10. Na de brug wordt rechtsaf gebogen naar de Josse Leemanslaan - de vroegere Jozef Bracopslaan - vanwaar de eigen baan tussen de twee rijwegen wordt gebruikt. De Leemanslaan wordt gevolgd tot aan de Lenniksebaan, die met een fikse bocht naar links bereikt wordt. Deze Lenniksebaan heeft eveneens een eigen baan, tussen twee rijwegen in, tot op het eindpunt. De lijn eindigt aan de samenloop van de Hellestraat en de Lenniksebaan, wat een verlenging van ongeveer 3 km. betekent. De vroegere Lenniksebaan was bereden door de NMVB-tramlijn L (Leerbeek), maar die straat was toen nog een heel gewone, enkelvoudige straat. De ganse omgeving is echter zo drastisch gewijzigd, dat de niet alledaagse bezoeker er het westen kwijtgeraakt. De Lenniksebaan is verdubbeld, en er is een gans nieuwe, ruime weg gekomen tussen de Haasstraat in Neerpede, het vroegere eindpunt van de lijnen 56 en later de 75, en de Leemanslaan/Lenniksebaan. De vroegere enkel aangelegde Jozef Bracopslaan is verdubbeld, en vele blokhuisen van 7 à 10 verdiepingen zijn gebouwd waar vroeger slechts weiden en velden waren. Door de verdubbeling van de Leemanslaan, de vroegere Jozef Bracopslaan, zijn vele wegwijzigingen weggevalen, o.a. de Neerpedestraat, waar de vroegere tramlijn 56 de toenmalige Grote Ring kruiste. Op de nieuwe tramlijn zijn slechts vier kruisingen voor het autoverkeer voorzien, te rekenen vanaf de brug

van de E-10 over de Bergensesteenweg. De sporen zijn meestel gelegd in veldspoor, en de bovenleidingsmasten van het zware type, dragen de bovenleiding, die in kettingophanging is uitgevoerd. Er zijn verhoogde halteplaatsen, die het in- en uitstappen gemakkelijker maken, drie in totaal. Het eindpunt is voorzien van een dubbel kopspoor, met overloopwissel van rechts naar links, en even verder van links naar rechts. Op die manier kunnen alle vereiste rangeringen worden uitgevoerd, en is er ruimte om, indien nodig, een defekt rijtuig uit te wijken. Vanuit het ziekenhuis kan men via een tunnel onder de rijweg door, de tram bereiken, via een vaste- en een roltrap. Alles bijeen genomen, is de huidige verlenging wel de modernste tramlijn van het MIVB-net. Of het ook de drukste wordt valt af te wachten. Reeds op 7 nov.1981 was de tramlijn gereed, met uitzondering van een tacgtigtal meter spoor en bovenleiding op het terrein van het COOVI. Juist dat lapje grond is oorzaak geworden van het feit dat de indienstneming niet kon doorgaan op 19 dec.1981 of op 4 februari 1982. Men houdt er nu evenwel ernstig rekening mee dat de ingebruikneming kan worden gevierd op 12 maart aanstaande. Het oude eindpunt bij het COOVI blijft echter als eindpunt behouden voor ingekorte- of extradiensten. Dat bracht echter mee dat de lus diende aangepast. In de Aardbeienstraat werd het enkelspoor vanaf de spoorwegbrug verdubbeld, in aansluiting met de nieuwe lijn. De afbuigende lijn en de invoegende lijn in de lijstersstraat moesten worden aangepast. De diensten op de nieuwe lijn zullen gereden worden door rijtuigen uit de reeksen 7700, 7800 en 7900. Ander materieel kan evenwel worden ingezet voor ingekorte diensten tot het COOVI, of punten waar lussen aanwezig zijn. Ondertussen plant de MIVB echter ijverig aan de verlenging van de lijn aan de noordzijde, en wel tot bij het ziekenhuis van de V.U.B. Daardoor zullen de vroeger opgebroken sporen van lijn 13, tussen de Lakenlaan en het Eeuwfeestplantsoen. Van daaruit zal verder worden gereden via de Wereldtentoonstellingslaan. De gemeente Jette komt nu echter in het geweer, en tracht duidelijk te maken aan de bevolking dat het een NEEW moet worden. Lawaaihinder, weet je wel! Ook nu spreekt men in Brussel weer van een lijn 104. Hopelijk grijpt men hier terug naar meer historische lijnummers, bv. 13 en 14, temeer daar het nieuwe traject de buslijn 13 zou opsorpen. Van minder belang, maar toch...

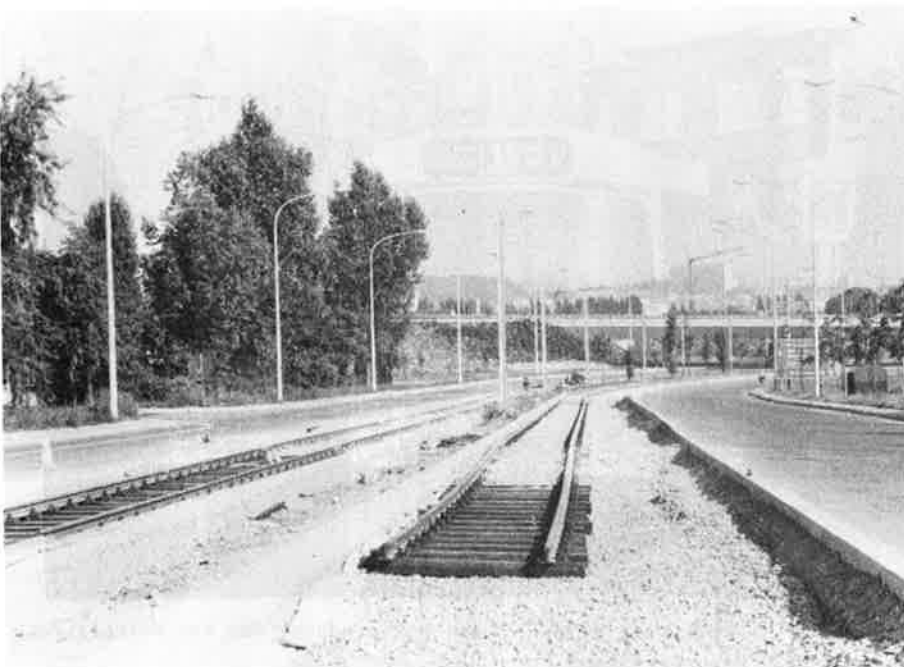
Brussel, januari 82 - Raf BONTE.
Borgerhout, februari 82, R.Bastaens.



MIVB-bus 8718 in dienst op lijn 74, aan het eindpunt van het Meirplein, op za.5 sept.1981. Foto: Archieven Eigen Baan.



Twee opnamen, gemaakt op 5 sept.1981. De eerste geeft een beeld van de nieuwe tramlijn op de Lenniksebaan, en de tweede toont het eindpunt met de overloopwissels. Beide opnamen zijn genomen in de richting stadscentrum. Archieven Eigen Baan.



De Josse Leemanslaan, met de in aanbouw zijnde sporen, op zaterdag 5 september 81. Archieven Eigen Baan.

S P O O R S L A G

S P O O R S L A G

S P O O R S L A G

S P O O R S L A G

S P O O R S L A G

Afgesloten op 28/01/1982

| | | | | |
|------|-----------|---|--------------|------------|
| 301 | BN Brugge | - | Schaarbeek | 17/11/1981 |
| 302 | BN Brugge | - | Schaarbeek | 23/11/1981 |
| 303 | BN Brugge | - | Schaarbeek | 31/12/1981 |
| 304 | BN Brugge | - | Schaarbeek | 25/01/1982 |
| 305 | BN Brugge | - | Schaarbeek | 25/01/1982 |
| 2702 | BN Nijvel | - | Brussel-zuid | 07/12/1981 |
| 2703 | BN Nijvel | - | Brussel-zuid | 24/12/1981 |

| | | | | |
|------|-------------|---|------------|------------|
| 6026 | St-Ghislain | - | Monceau | 15/01/1982 |
| 6058 | St-Ghislain | - | Kinkempois | 15/01/1982 |
| 6313 | Doornik | - | Kortrijk | 15/01/1982 |

03 : De testperiode voor deze stellen ligt voor het grootste gedeelte achter de rug en de meeste kinderziekten konden al verholpen worden.

Chronologisch hadden we al de volgende testritten :

| Datum | Stel | Parcours | Doel |
|------------|---------|---------------------|------------------------|
| 19 - 21/01 | 301 | Jette-Denderleeuw | Remproeven |
| 22/01 | 301+303 | Jette-Blankenberge | Koppeling |
| 26/01 | 301 | Brussel-Charleroi | Alg. gedrag |
| 01/02 | 301+303 | Brussel-Bergen | Gedrag bij 160 km/h |
| ? /02 | 301 | Brugge-Blankenberge | Draaistellen |

- 03 : Verder wordt de terugkeer van de 302 vanuit Wenen in de loop van februari verwacht. De eigenlijke testen waren op 24 januari afgelopen .
Vanaf maart zou dan een eerste reeks met ca 5 stellen in voege treden. Inzet tussen de kust en Luxemburg.
- 20 : De ombouw - en hopelijk verbetering - aan de draaistellen van deze loks is aangevangen. Dit gebeurt zowel te Ronet als - en dan vooral - in de CW luttre.
- 25 : Wegens spoorwerken aan de lijn 35, gebeurt het regelmatig dat de semi-direkte treinen Hasselt-Antwerpen dieselgesleept worden tot in Aarschot. De elektrische lok reeks 25 rijdt dan achteraan mee en neemt de tractie vanaf Aarschot weer over. Bij het uitvallen van een stuurrijtuig - dat ook regelmatig voorkomt - wordt er gereden met een el-lok aan weerszijden, zodat de combinatie diesellok reeks 60, el-lok 25, M2-rijtuigen, el-lok 25 al voorgekomen is.
- 27 : Ook de testen met deze lokomotieven zijn praktisch afgesloten, tussen 20 en 24/01 reden deze loks testritten tussen Brussel en Oostende. Hierbij werd de snelheid steeds verder opgedreven. Verder werden in de 2702 en 2703 de ontbrekende "selfs" voor het elektronisch gedeelte ingebouwd, zodat deze lokomotieven nu zonder beperkingen inzetbaar zijn.

Eind februari worden dan proeven voorzien voor de nieuwe trekduwstellen met M4-rijtuigen. Hierbij zou een stuurstandrijtuig voorlopig uitgerust worden met een remkraan en de testtrein zou dan tussen Brussel en Bergen rijden met een lok 27, 10 M4-rijtuigen en een stuurstandrijtuig. De snelheid - ook in de duwrichting - werd bepaald op 160 km/h.

- 43 : Het einde van deze stellen laat zich te Kortrijk duidelijk gevoelen en de reeks omvat slechts 8 plandagen met slechts ondergeschikte diensten. De hoofdinzet volgt dan nog vanuit Aalst (2 plandagen) en vanuit Kortrijk wordt nog slechts gereden naar Tourcoing, Zottegem en Poperinge. Bijzondere dienst hierbij is het treinpaar 9206/9258 naar Poperinge, waarbij tijdens het schooljaar gereden wordt met twee stellen en twee aanhangwagens type R.
Te Bertrix wordt er dagelijks gereden met 13 stellen waarbij de morgentrein 4681/4633 naar Dinant en 4929/4981 naar Libramont op maandag met tussenrijtuig gereden worden.
Te Montzen heeft deze reeks vanaf begin december de diensten van de reeks 49 overgenomen.
- 45 : De beide stellen reeks 45 van Bertrix hebben een eigen reeks met diensten op de noordelijke lijnen naar Dinant (4679/4631-4686/4640) waarbij ook Heer-Agimont bereikt wordt, en Gouvy (4906/4958).
- 51 : Eind december 1981 verongelukte de 5165 op een overweg re Wer-
vik, toen hij frontaal op een zware oplegger botste. De voorkant werd ingedrukt en brandde uit, terwijl ook het chassis verbogen werd. Hierdoor is de buitendienststelling dan ook waarschijnlijk.
Door de elektrificatie van de lijn 78 onderging de reeks van de lokomotieven 51 van Doornik enige wijzigingen, waarbij sommige treinen vanuit Brussel doorgetrokken werden tot in Moeskroen. Hierdoor kon het bestand nog volledig benuttigd worden.

- 52 Als eerste van deze reeks werd nu ook de 5213 van Ronet omgebouwd en voorzien van de nieuwe kabinés die reeds bij de reeks 53 tot inbouw kwamen.
Deze lokomotief wordt gezamenlijk met de reeks 54 ingezet in een 10 dagen tellende reeks met enkel goederendiensten over een zeer ruim inzetgebied. Als uiterste punten worden Montzen (2x in de voormiddag), Jeumont, St-Ghislain (ca. 17 u), Virton, en Givet bediend. Enkel op zondag staan nog reizigersdiensten op de lijn 154 op het programma.
Bertrix zet nog steeds 3 lokomotieven reeks 52 in naar Namen (983/4608/944), terwijl de overige diensten voor goederentreinen gereden worden naar Athus, Beauraing en Libramont.
- 53 : Als volgende om te bouwen machines staan de 5314 en de 5316 te Salzinnes.
Voor deze machines bestaat er te Latour nog steeds een reeks met 16 plandagen en diensten tussen Ronet en Belval enerzijds en Ecouvies en Stockem anderzijds. Opmerkelijk is echter wel dat het aantal doorgaande treinen sterk ingekrompen werd en dat het aantal doorgaande treinen sterk ingekrompen werd en zo wordt gedurende de dag Ronet nog slechts 3X bereikt.
- 55 : Door de omleiding van de lijn 24 Wezet-Tongeren wegens tunnelwerken te Wonck, werden de reeksen van Kinkempois en Montzen aangepast en verloopt het verkeer hoofdzakelijk over de lijn 36 Montzen zet hierdoor 12 lokomotieven in met voornaamste eindpunten Schaarbeek, Muizen en Aken-west. Doch hun voornaamste taak ligt nu echter in het pendelverkeer tussen Montzen en Kinkempois of Voroux.
Kinkempois anderzijds bezigt 11 lokomotieven met als bestemming Antwerpen, Ronet, Gouvy en Montzen. Net zoals te Montzen staan er geen reizigersdiensten (uitzondering 3517/3569 naar Jemelle) op het programma.
- 59 : Wanneer de reeksen 03 en 27 voldoen kunnen we een versnelde buitendienststelling van deze reeks verwachten. Tegen september van dit jaar zouden de diensten van Haine-St-Pierre moeten wegvallen. De overgebleven diensten worden overgenomen door Monceau.
Tegen het einde van het jaar zou ook Merelbeke vrij van 59-ers moeten zijn. Iets later zou dan ook Antwerpen-dam aan de beurt komen. Hier zouden tijdens 1982 nog de eerste machines reeks 51 binnenkomen om er de diensten te verzekeren.
Daarom even iets meer over de aktuele diensten :
Haine-St-Pierre : 9 ingezette machines.
- Een reeks met slechts karige diensten tussen onder meer Genk-Sifferdok en Charleroi en in de omgeving van La Louvière.
- In reizigersdiensten hebben we nog :
6105 (Braine-le-comte-Geraardsbergen) 8656/6782 naar Zottegem, 2436 naar Schaarbeek, 8665 naar Gent.
Tijdens de laatste plandag wordt er opnieuw naar Edingen en Geraardsbergen gereden.
Merelbeke : 15 ingezette machines.
Nog betrekkelijk hoogwaardige diensten in zowel goederen als reizigersdienst. Opmerkelijk zijn de diensten naar Ruién, Quévy, Bergen, Charleroi maar vooral tussen Zeebrugge en Genk-zuid (aankomst te Genk om 19 u) en doorrit naar Montzen over de lijn 34. Ook Tourcoing (ca 15 u) staat op het programma. Verder hebben we een rit in dubbele traktie tussen Gent-Zeehaven (7u) naar Frasnés (9u).

59 : **Antwerpen-dam** : 19 ingezette lokomotieven.

- Antwerpen heeft nog het uitgebreidste programma voor de reeks 59 waarbij praktisch alle verkeer in de goederendienst verzekerd wordt. Uiterste bereikte punten zijn nog Montzen, Neerpelt Merelbeke en Schaarbeek. Neerpelt wordt nog steeds bereikt voor de Huckepack-treinen.

- De reizigerdiensten worden voornamelijk verzekerd op de lijn 15 naar Neerpelt (3004/2151,2102), Turnhout (2181 en 2157 naar Vilvoorde) en Hasselt (3039/3073; 3027). Ook vanuit Boom wordt de 9336 gereden.

Vooraf deze reizigersdiensten zouden nog dit jaar overgaan op de reeks 51, die o.a. vrijkomt te Dendermonde en Doornik.

60 : Te Hasselt zou deze reeks vanaf mei alle diensten van de reeks 64 opsloppen en zou een 8-tal lokomotieven omvatten. Deze reeks zou ook enkele lokale diensten van de 51-ers overnemen, waardoor deze vrijgemaakt zouden worden voor Antwerpen.

60 : Intussen hebben de 60-ers van Ronet in een 9 dagen tellend plan praktisch alle reizigersdiensten op de lijn 154 naar Givet overgenomen van de 54-ers. In goederendienst rijden ze voor lokale goederentreinen naar Beauraing, Givet en Amay.

St-Ghislain zet - na de elektrifikatie van de lijn 78 nog tweemaal 8 lokomotieven reeks 60 met een betrekkelijk beperkt inzetgebied rondom Bergen met uitschieters naar Aat, Schaarbeek, Qeuvy en zelfs het Franse Feignies. Doornik staat niet meer op het programma. Door deze vermindering in diensten konden de 6026 en 6058 afgestaan worden.

De beste kans om de prototypelokomotieven van deze reeks te zien heeft men tussen St-Ghislain en Bergen, daar praktisch alle lokomotieven hier ten minste éénmaal per dag passeren.

Merelbeke zet zijn 60-ers in drie reeksen met resp. 8, 6 en 15 lokomotieven in met diensten in de driehoek Brussel, Kortrijk en de kust. Opmerkelijke dienst is deze naar Armentieres die in dubbele traktie gereden worden. Ook Ruien wordt éénmaal per dag bereikt, waar de lok praktisch de ganse voormiddag blijft.

Een bijkomende reeks - met de omgebouwde 6005 - wordt vanaf maart opgesteld en diensten naar De Panne.

Monceau zet 10 lokomotieven reeks 60 in tussen Charleroi en Mariembourg enerzijds en Ottignies/Leuven anderzijds. In goederendienst wordt ook Schaarbeek bereikt.

62 : De reeks van Doornik werd vanaf 10/01 ingekort tot 6 lokomotieven met diensten naar Bergen, Ronse, Aat, terwijl ook Brussel bereikt wordt. In de goederendienst wordt 's nachts ook Zeebrugge bediend.

Door de verschillende transferts zet Merelbeke al 9+3 machines van deze reeks in met al voornaamste doelen Mechelen en Geeraardsbergen. Doch de belangrijkheid van deze diensten wordt sterk getemperd door de inzet voor lokale goederentreinen en zelfs baantreinen.

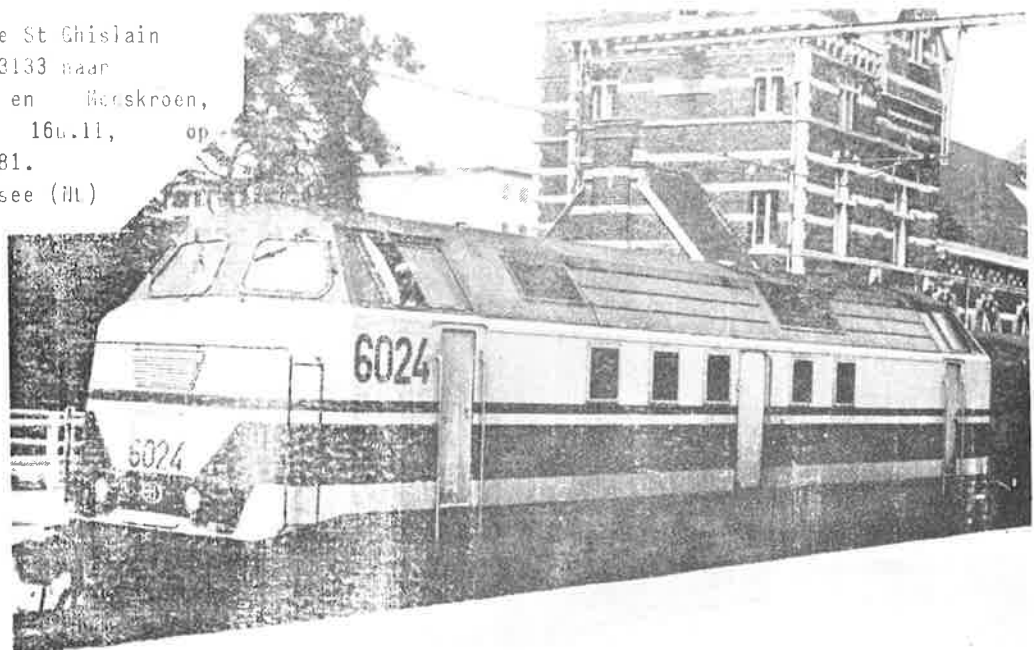
64 : Nu is het lot van deze reeks praktisch bezegeld en - als alles goed verloopt - zien deze machines hun einde in mei 1982. Nu rijden ze nog diensten naar Tongeren/Luik, As/Eisden en Leuven. Opmerkelijke nieuwe dienst is de lokale goederendienst naar St-Truiden (R135) of Landen (R24) in de late voormiddag.

- 64 : Interessant is het ook op woensdag te Hasselt tussen 13 en 14 uur daar er dan op dat ogenblik niet minder dan drie loks tegelijkertijd in het station zijn.
Op zaterdag en zondag zijn er geen diensten voor deze lokomotieven voorzien.
- 65 : Uitgebreider zijn de diensten van de 65-ers, doch daar deze zich vooral situeren in de goederendienst zijn ze echter moeilijker in het blikveld te krijgen. In dit plan zijn er goederentreinen voorzien naar Tessenderlo, Waterschei, Eisdon en Neerpelt. Op R135 zijn daar tussen 13 uur en 14 u 30 twee loks van deze reeks aanwezig. Verder is er nog een goederentrein naar Merelbeke.
In reizigersdienst worden enkel de treinparen 2267/2220 naar Leuven en 8425 (personeel)/8453 naar Brussel gereden.
- 70 : Opmerkelijk uitbreiding werd er in deze reeks waargenomen daar er nu een derde ritdag bijgevoegd werd met vooral diensten op de lijn 52 naar Boom. In deze laatste gemeente verzekert deze machine in de voormiddag de rangeerdienst en ook te Hemiksem worden lokale goederentreinen getrieerd.

RIJTUIGEN :

- R : Naast de vele rijtuigen type L, K1, M1 en I1 werden ook de - als tussenrijtuigen voor de motorstellen gekonstrueerde lichte - R-rijtuigen in de laatste tijd buiten dienst gesteld.
- M2 : Naast de oudere rijtuigen, gingen ook de twee prototypelijtuigen van de reeks M2, uit het bestand van de NMBS.
- M4 : Momenteel worden de voorbereidingen getroffen voor de inbouw van de stuurposten in de M4-bagagerijtuigen. De kast wordt al bij de BN te Brugge omgebouwd (zelfde uitzicht als de M2-stuurstandrijtuigen voor elektrische tractie). De verdere inbouw gebeurt te CW Mechelen.
De eerste testritten gaan door eind februari tussen Brussel en Bergen (lokomotief reeks 27)
- M5 : Onlangs werd in de raad van beheer de aankoop van een aantal M5 (dubbeldek)-rijtuigen beslist. Deze zullen vanaf 1984 geleverd worden en zullen dan in de spitsuren het voorstadsverkeer rondom Brussel voor hun rekening nemen.

Lok.6024 te St Ghislain
met trein 3133 naar
Doornik en Warskroen,
vertrek 16u.11, op
17 juli 1981.
Foto: W.Kusee (ill)



T R A M P O S T

T R A M P O S T

T R A M P O S T

Om en bij de Bedrijven.UIT DE METROPOOL - M.I.V.A.:

Op dinsdag 9 februari 1982 bracht de heer De Croo, Minister van Verkeerswezen een werkbezoek aan de M.I.V.A. Omstreeks halfelf kwam het gezelschap, bestaande uit de Minister, de Goeverneur van de provincie Antwerpen, de voorzitter van de raad van Beheer van de MIVA, de Directeur-generaal van de MIVA en nog enkele prominenten, aan in het station Opera. Daar wachtten andere genodigden het gezelschap op bij het beeldrelief van May Claerhout, en werden de genodigden voorgesteld aan de heer De Croo. Na de voorstelling nam het ganse gezelschap plaats in de eerst aankomende tram in normale reizigersdienst, om zich naar het station Groenplaats te begeven, voor het bezichtigen van de bestaande keerlus. De tram waarmee de verplaatsing gemaakt werd was gans toevallig, mw 2136, die destijds als eerste rijtuig met reizigers, de tunnel inreed vanaf het Centraalstation naar de Groenplaats en terug. Na de terugrit naar station Opera, werd daar uitgestapt, en werd ondergronds naar het Astridplein gewandeld, langs de Opera en de Gemeentestraat. Aldus konden we voor het eerst een kijkje nemen in de stand van zaken op dat gedeelte van de werken. De tunnel is geheel uitgegraven, maar vloerplaten moeten nog aangebracht worden, en er is nog veel werk te verzetten. Dat neemt niet weg dat de uitvoering toch al flink opschiet, en alle elementen vrijwel aanwezig zijn om zich een voorstelling te maken van hoe het allemaal gaat worden. In het station Astrid werd de Minister uitleg verstrekt over de gevolgde werkwijze bij het verwezenlijken van de dakplaat, als element van de ondergrondse werkwijze. Ook werd een kijkje genomen op de in uitvoering zijnde werken, die de verbinding moeten vormen tussen de Van Wezenbeekstraten de Keyserlei. Nadien stapte het ganse gezelschap in ab 604 - laatste roodhuid - en werd naar de Boerhaavestraat gereden, en op de gigantische werf aan de Schijnpoort. Een eerste blik in de enorme bouwput was overweldigend. Via trappen en lift werd de tocht naar Lucifer ondernomen, om een bezoek te brengen aan de gereedstaande Mol. Minister De Croo viel de eer te beurt om het gevaarte de startimpuls te geven. Daarmee begon een nieuwe opdracht voor de wroeter-inde-buik-van-Antwerpen, nl. het graven van de tunnel vanaf de Schijnpoort naar de Handelsstraat en Elisabethstraat. Tijdens een mini-plechtigheid werd de Minister een pakje aangeboden, waarvan hij nadien zei dat dit wellicht het duurste boek was dat hij ooit had gekregen, nl. studie en kostenramingen voor de tunnel naar de Linker Schelde-oever.

Gelukkig voor de Minister was er zo maar één! Daarmee kon de mol beginnen graven, de minister beginnen zoeken naar geld, en de MIVA beginnen hopen op een spoedige toestemming tot begin van de werken. Tijdens het ganse bezoek droegen de genodigden een neutrale, witte helm, maar speciaal voor de gelegenheid werd Minister De Croo een ... blauwe helm aangeboden. Blijkbaar werkte dit geintje gunstig op het humeur, want het was een korte, gezellige vergadering.

* PCC 2096 is besmet met rode koorts.

* De busfilms van de MIVA zullen lijnkleuren krijgen. Niet met opplak-stickers, maar geschilderd met een soort verf, die bij mogelijke reiswegverandering, kan afgewassen worden, zodat de film opnieuw kan geschilderd worden op de afgeveegde lijnstrook. Het blijkt echter niet mogelijk te zijn de vroegere lijnkleuren in hun geheel terug te benutten. Daardoor zullen andere combinaties tot stand worden gebracht. Meerdere gegevens hebben wij nog niet. Afwachten!

ANTWERPS TRAMMUSEUM - EDEGEM.

Door de Beheerraad van de MIVA werd op 7 dec.1981 de autobus 530 Fiat-Van Hool, type 420 HA 5250 St 2, bouwjaar 1964, ter beschikking gesteld van het toekomstig Antwerps Trammuseum.

Na onderhandelingen met de firma Van Hool te Lier-Koningshooikt, werd op 11 jan.1982 een akkoord bereikt voor de restauratie van deze bus. De constructeur wordt eigenaar van de 530; hij zal de bus terug opknappen en schilderen, en ze in bruikleen afstaan aan het museum. Verder kan Van Hool, mits onderlinge afspraak, steeds over het voertuig beschikken voor tentoonstellingsdoeleinden. Op maandag 18 januari vertrok ab 530 naar Koningshooikt voor de restauratiebeurt. Wij zijn de firma Van Hool dankbaar voor deze gulle medewerking.

In de Centrale Werkplaats van Hoboken is men ondertussen reeds gestart met de opknop- en schildersbeurt van motorwagen 4408. Dit rijtuig zal worden voorzien van koersborden van lijn 15.

De wegtraktor van de MIVB bracht op dinsdag 26 januari de motorwagen 6451 en 7386 van stelplaats Elsene naar de schilderswerkplaats van de MIVB, aan de Antwerpse steenweg, waar beide rijtuigen een schilders- en opknopbeurt zullen krijgen. Beide rijtuigen zijn ondertussen overgebracht naar Edegem, en wel op 16 en 17 februari 1982. Ze zijn de eerste rijtuigen die werden aangevoerd. Zij staan voorlopig onder dak, droog en bewaard.

Bij de dienst Vaste Goederen van de MIVA zijn ondertussen onderhandelingen gevoerd omtrent het plaatsen van de nodige railprofielen in loods 23 te Edegem. Daarop zullen de rijtuigen geplaatst worden. Om redenen van esthetische aard zal gebruik gemaakt worden van een rechthoekig profiel, zodat de indruk gewekt wordt dat de wagens op de kop van een vignola-rail staan. De plaatsing van deze profielen is voorzien tijdens de maand maart.

Tevens kunnen wij nu bevestigen dat Autobus De Polder, de ab 55, een Miesse-Jonckheere, bouwjaar 1962, terug zal restaureren in de oorspronkelijke toestand, om ze vanaf Pasen 1983 ter beschikking te stellen van het museum.

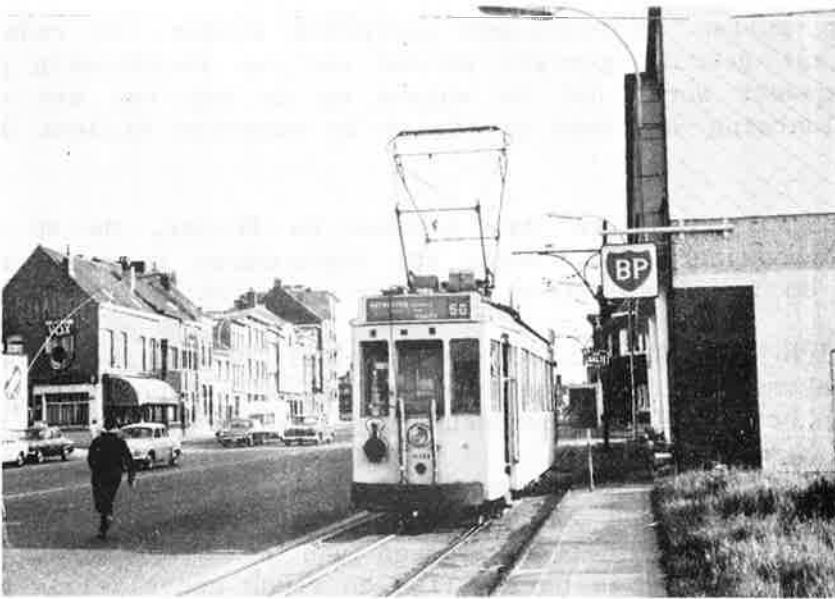
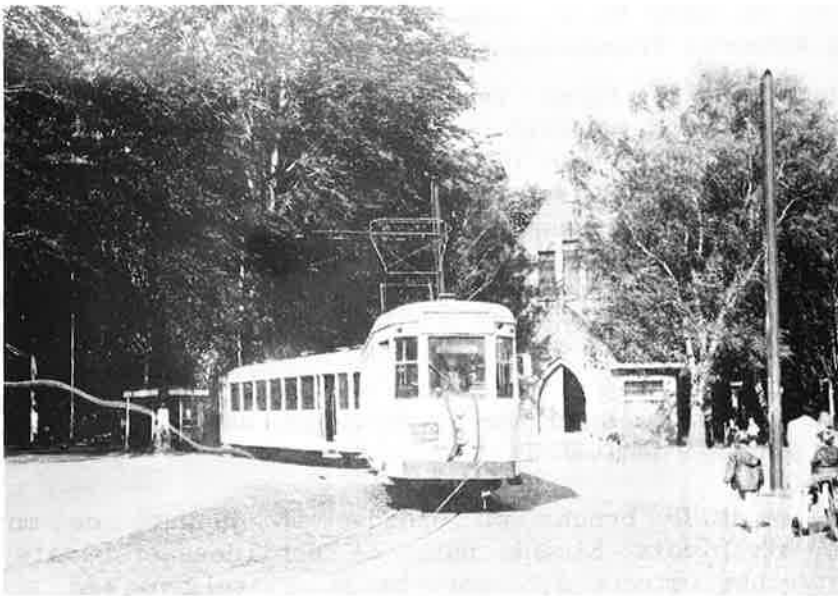
De NMVB heeft zich op 29 dec.1981 principieel akkoord verklaard, om in een verdere toekomst een motorwagen en een bijwagen type S ter beschikking te stellen van het Antwerps Trammuseum.

Ook het gemeentepersoneel van Edegem heeft reeds een grote inspanning geleverd. Op 26 jan. was loods 23 volledig ontruimd, en waren al bepaalde metselwerken uitgevoerd. Met het schilderen van de binnenmuren was men volop bezig. De poorten waren in herstelling en reeds gedeeltelijk geschilderd, terwijl ook het karrenmuseum zijn definitieve plaats kreeg. Zonder onvoorziene omstandigheden zouden de aanpassingswerken omstreeks 15 februari voltooid zijn.

Ten slotte nog dit: Het Nieuwsblad van donderdag 21 januari 1982 bracht over een nagenoeg volledige bladzijde, een uitvoerige bijdrage over het toekomstige Antwerps Trammuseum. Deze bijdrage was geïllustreerd met een foto van de 484+919 en trolleybus 45.

Ook brachten enkele kranten op 16 of 17 februari, een foto over de aankomst van mw 6451 en 7386 in fort V te Edegem. Wij volgen voor U de evolutie!

E. Keutgens.



ARCHIEFFOTO'S

NMVB-Antwerpen. Foto boven: S.9743.61 + bw 19557 aan de Lindelei te Schoten, op 24 mei 1966. Onderste foto: mw 10328.50 op de Antwerpsesteenweg in Boom, bij de Advokatenstraat, op 2 mei 1966. Archieven Eigen Baan.Antw.



V OORBIJDE SPOORWEGHISTORIE. Het station van Wilrijk, op de voormalige ringspoorweg van Antwerpen, op 20 sept.1965. Onderste foto: Hlz 7208 met olietrein in de haven van Antwerpen, op de Linkeroever, niet ver van Doel, en opgenomen op 30 juli 1974. Foto's:Archieven Eigen Baan,Antw.

VEBOV - KRANT:VERENIGINGSNIEUWS.

ALGEMENE LEDENVERGADERING IN KORTRIJK OP 20 MAART 1982.

De agenda van de Algemene Statutaire ledenvergadering voorziet onder punt 6, de verkiezing van een nieuwe voorzitter. In onze vorige uitgave vermeldden wij dat de uittredende voorzitter zich opnieuw kandidaat stelt. De heer Geens, voormalig sekretaris, die in juni jl. zijn ontslag indiende als sekretaris, stelt zich nu kandidaat als nieuwe voorzitter. Hij gewaagde van diskriminatie omdat wij niet hadden vermeld dat hij zich eveneens kandidaat had gesteld. Op dat ogenblik echter was de voorziene schriftelijke bevestiging van deze kandidatuur niet in ons bezit, en daarom maakten wij daar geen melding van. Om nu genoegdoening te geven aan de heer Geens, houden wij eraan U in eerste instantie van zijn kandidatuur op de hoogte te stellen. Er zijn nu twee kandidaten voor het voorzitterschap van de VeBOV: de huidige voorzitter R. Bastaens, en een nieuwe kandidaat: de heer Geens. Daarmee kunnen onze leden nu opstappen naar Kortrijk.

STATUTEN VAN DE VERENIGING.

De heer Geens heeft tevens een voorstel neergelegd ter behandeling op de Algemene vergadering: wijziging van de Statuten. Het is jammer dat zò belangrijke aangelegenheden op het laatste ogenblik worden ingediend. Niettemin worden ze op de agenda geplaatst, al weze duidelijk gezegd dat het huidige bestuur de statuutswijzigingen zoals voorgesteld, integraal verwerpt, omdat ze zonder meer de goede werking van het verenigingsbestuur in het gedrang dreigen te brengen. Het bestuur zal dan ook het behoud van de statuten, zoals ze nu zijn, verdedigen.

De artikelen van Statuten en Huishoudelijk reglement die voor wijziging worden voorgesteld zijn:

De wijziging of aanvulling van art. 11(bijvoegen van de bepalingen uit art.10 sub.3); 13:schrappen tweede deel van sub.1, en schrappen van sub.5. Art.26 wijzigen in fine in:...VeBOV-Statuten.

De wijziging of aanvulling wordt voorgesteld van de art.36 (schrappen tweede gedeelte); 41: (wijzigen);55 en 56:schrappen 77: schrappen; 78 wijzigen; 85: aanvullen; 89: schrappen, uit het Huishoudelijk Reglement. Over de aard van de voorgestelde wijzigingen kunnen wij U niets mededelen, omdat de voorstellen niet nader zijn toegelicht. Op zichzelf zou dat volstaan om de voorstellen als onontvankelijk te beschouwen, maar we doen dat niet: U weet wel...diskriminatie!

VOLMACHTEN.

Leden die door omstandigheden belet zijn aan de Algemene Vergadering deel te nemen kunnen aan één medelid een volmacht tot stemmen geven. Deze volmacht dient de volgende tekst te dragen: De ondergetekende:naam, voornaam en lidnummer, geeft hierbij volmacht om zich op de Algemene Ledenvergadering te Kortrijk te laten vertegenwoordigen door :(naam en voornaam van de begunstigde). Handtekening.

In toepassing van art.20 - 1 van de Statuten, moeten deze volmachten uiterlijk op 15 maart 1982 toekomen op de zetel van de Vereniging,nl.

Baggenstraat 6, 2200-Borgerhout. Volmachten die nà die datum toekomen zijn ongeldig. Elk lid mag slechts één ander lid vertegenwoordigen.(art.20/1) Brieven dienen als gewone post te worden verzonden, i.v.m. de bestelling. Aangetekende brieven worden geweigerd.

VeBOV - BIJEENKOMSTEN.

Nota: De voorziene projectie over de Antwerpse tram, te geven door de heer Van der Gragt, en aanvankelijk gepland voor 19 maart, is verschoven naar de vergadering van 16 april te Antwerpen. Deze maatregel is getroffen omdat op 20 maart de Algemene Ledenvergadering wordt gehouden, en gasten uitnodigen op de dag daarvoor was minder gunstig i.v.m. het onthaal.

ANTWERPEN-METROPOOL:

vr.19 mrt, 20u.30, Carnotstr.60, 1°verdieping,diaprojektie Wouter Janssens:Bloed, zweet en stoomtreinen in Turkije. Een treinavond om van te snoepen...

BRUSSEL-HOOFDSTAD:

vr. 12 mrt, 20 u. MIVB-station Anneessens,W. Janssens, diaprojektie:Bloed, zweet en Stoomtreinen in Turkije...
vr.9 april, 20u. zelfde plaats, Filmvertoning 16mm. over NMBS, DB, BR en wellicht nog andere.

BRUGGE - KUST:

za. 6 maart, 14u.30, bezoek aan de Modelspoorvrienden-Brugge, in hun lokaal Boomgaardstraat 13.(1° verdieping,
za.10 apr., vergadering en bezoek aan de Week van de stoom, te Gistel-station en Sportcentrum, waar bijeenkomst om 14 uur.

LIMBURG - KEMPEN:

wo.7 april '82, om 19u.30, Sporthal-Zolder,diavoordracht: Zweden, 125 jaar geleden en nu...

BEZOEK VORST-ZUID, ZATERDAG 27 MAART 1982.

Het geplande bezoek aan de stelplaats-reizigers van Vorst-Zuid, op zaterdag 27 april 1982, gaat door. Het bezoek dat gepland was om 10u.in de voormiddag aan het seinhuis van Brussel-Zuid, is niet toegestaan.

De NMBS betoogt dat om veiligheidsredenen niet op dat verzoek kon worden ingegaan. Een logisch gevolg daarvan is, dat het verzameluur verschoven is, want het bezoek aan lokdepot Vort-Zuid gaat wél door. Verzamelen in de reizigerstunnel van het station Brussel Zuid, uiterlijk om 14uur. De verplaatsing gebeurt met trein 6612, vertrek: 14u.05 uit Brussel-Zuid, normaal vanaf spoor 3 of 4. De verzameling kan dus best geschieden in de tunnel, tegenover de roltrap . De heer D'Hooghe van de NMBS zal ons rondleiden, en alleszins vanaf de aankomst in Vorst-Zuid te onzer beschikking zijn. De verplaatsing geschiedt individueel, en op eigen kosten. Maar... Indien er voldoende belangstelling is kan vanuit Antwerpen in een groepstiket voorzien worden. Daartoe dient U zich uiterlijk te melden bij de sekretaris, W.Bomans, schriftelijk of telefonisch,op 19.3.82. Dat betekent dat U ook op de vergadering van 19 maart kunt inschrijven,maar dat is beslist de laatste dag. De prijs kan worden voldaan voor het vertrek of in de trein. Verder zijn er geen kosten.Het vertrek in Antwerpen is vastgesteld om 13u.14, met trein 513, en overstap in Brussel-Zuid. De terugreis geschiedt met trein 178, vertrek Vorst-Zuid om 17u.52, trein 6916, met overstap in Brussel-Zuid, naar trein 178, vertr.Brussel-Zuid om 18u.09, met aank.Antw.Cs om 18u.46. Leden uit de Brusselse agglomeratie melden zich bij Wouter Janssens, Palmboomstr.12 - 1150-Brussel, tel.02 - 735.12.99, nà 18 uur.Dit bezoek wordt ingericht op initiatief van de VeBOV-Afdeling Brussel. Het eerste verzoek dat wij tot de NMBS hebben gericht, begin 1977, betrof hetzelfde bezoek. Dat werd toen niet toegestaan, omwille van verschillende factoren. Nu echter de heer D'Hooghe zich bereid verklaard heeft om ons rond te leiden, zijn veel problemen opgelost, en kunnen wij de rondleiding meemaken. Gegeven richtlijnen dienen echter strikt te worden opgevolgd, vanwege het latente gevaar!

BEZOEK SOFERVERVAL-FABRIEK TE VALENCIENNES EN STATION QUEVY.

De VeBOV-afdeling Brussel, organiseert op zaterdag 24 april 1982, een bezoek aan de Belgisch-Franse grensstreek. In de voormiddag zijn wij te gast bij de fabrieken Soferval in Raimés (Valenciennes) waar nu gewerkt wordt aan de MF 77 en MI 79 voor de RATP., aan metrostellen voor Atlanta (MATRA), en aan goederenwagens en Corailrijtuigen voor de S.N.C.F. Daarna bezoeken wij de spoorweginstellingen van Quévy, waar we te gast zijn bij de stationschef, dhr Poulet. Samenkomst in het station van St Ghislain-Hornu, om 9u.30. Van daaruit vertrekken wij per bus naar Raimés, en nadien naar Quévy. De uitstap eindigt in Quévy omstreeks 18 uur. Deelneming bevestigen door overmaken van 150 fr. voor de busreis St Ghislain - Soferval-Quévy, op rekening 412-6131001-97 van VeBOV-Antwerpen. Indien U een groepsticket verlangt bij vertrek uit Antwerpen of Brussel, dat vermelden op uw overschrijvingsstrook. Verdere inlichtingen: VeBOV, Afdeling Brussel, Palmboomstraat 12, 1150 - Brussel, of telefonisch bij Wouter Janssens, tel: 02-735.12.99.

Verzoeken tot het nemen van een groepsvervoer vanuit Antwerpen, kunnen eveneens worden ingediend op de vergadering te Antwerpen op 19 maart. De betaling van het treinticket geschiedt in dat geval op de trein.

VERSLAG BEZOEK B.N. SPOORWEGKONSTRUKTIES TE NIJVEL.

Op zaterdag 20 februari zijn wij ten tweede male naar Nijvel geweest, waar BN werkt aan de lokomotieven type 27. Ongeveer 25 man was komen opdagen, op deze gure, winterse dag. De treinreis verliep vlot, en een frisse morgenwandeling te Nijvel bracht ons bij de BN-fabrieken. In de direktiezaal werd ons vooraf een diavoorstelling aangeboden, waardoor we een overzicht kregen van de eigenlijke activiteiten van de fabriek. Nadien begon de rondgang, en aldus waren wij getuigen van de vorderingen in de lokomotievenbouw, te beginnen met de draaistellen. Van de gulle vrijheid om foto's te maken werd gretig gebruik gemaakt. De rondgang duurde ruim twee uur, en natuurlijk ging de meeste aandacht naar de afgewerkte lok's 2705, 2707, 2708 en 2709. In die hal was het aangenaam warm, zodat met des te meer interesse kon gekeken en gefotografeerd worden. Tot afscheid werd ons een drankje aangeboden, en tijdens die ogenblikken konden nog vragen gesteld worden, en rustig nagepraat over het geboden spektakel, dat boeiend was omdat er in beperkte mate gewerkt werd. In de namiddag brachten een vijftiental leden een bezoek aan de in aanbouw zijnde tramlijn van Marchienne au Pont tot Fontaine l'Eveque. Een lekkere warme drank in het stationsbuffet van Charleroi bleek echter wel nodig om de konditie op te pepen. We konden vrij goed de werken zien, maar het weer was ondertussen zo guur geworden, dat de grote geestdrift wel niet meer zo zichtbaar aanwezig was. De koude verplichtte ons echter aan terugkeren te denken. Terwijl we stonden te wachten op de tram, begon het zowaar ook nog te sneeuwen. De tram bracht de oplossing! We zijn afgestapt in Marchienne-au-Pont, en vandaar uit met de lekker-verwarmde trein terug naar zonniger oorden vertrokken, want toen we in Antwerpen aankwamen, was het nog net vroeg genoeg om de laatste zonnestralen te zien wekkrampen boven de Scheldestad.

FEBELRAIL.

Op 21 november 1981 is in Brussel overgegaan tot de oprichting van Febelrail d.i. de Federatie van Belgische Railverenigingen. Op de stichtingsvergadering waren dertien verenigingen aanwezig, waaronder de VeBOV. Vijf andere verenigingen stellen nu hun kandidatuur. Het bestuur van Febelrail is samengesteld uit een voorzitter, een ondervoorzitter, een sekretaris en een penningmeester. De heer Wouter Janssens vertegenwoordigt de VeBOV, en neemt in het bestuur de functie van ondervoorzitter waar. De heer F.Geens zetelde in de werkgroep die de Federatie heeft in vorm gegoten.

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.