



VeBOV

koerier

maandblad

nummer 60

APRIL 1982



Tournai — La Sazze

Elle a été inaugurée par Léopold II le 24 août 1879 et est construite en style renaissance flamande sur les plans de Royart. Dans la salle des Pas-Perdus se trouvent des statues symbolisant le travail par Vincotte et de Geot.

E. Dessix, éditeur Bruxelles. — Reprod. interd.



**MAANDBLAD
VEBOV - KOERIER**

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

Redactie:

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

Niets uit dit blad mag worden overgenomen zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de redactie.

Ondertekende inzendingen blijven onder verantwoordelijkheid van de auteur en geven niet noodzakelijk het standpunt van de redactie of het bestuur weer.

**VERENIGING VOOR
BELANGSTELLENDEN 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.**

Het N.M.B.S-station Doornik, in de jaren Twintig, naar een oude prentkaart. Zie verder ons artikel over lijn 78, Bergen - Doornik, in dit blad.
Foto: Archieven Eigen Baan.

ROZEGEUR EN MANESCHIJN ?

Enkele maanden geleden konden wij met vreugde schrijven dat er eindelijk weer wat uitbreiding waar te nemen viel op het gebied van het railvervoer in ons land. Lijn 103 in Brussel is intussen verlengd en Antwerpen werkt op volle toeren. In Gent zijn ondertussen problemen gerezen door dijkverzakking langsheen de Brugse Vaart aan de Palingshuizen, waardoor de tramdiensten op lijn 1 onderbroken zijn. Daardoor wordt de normale indienstname van de verlenging tot Wondelgem, begin april, in vraag gesteld. Het is zelfs mogelijk dat pas in het najaar kan gereden worden, maar dan zou de lijn over de ganse lengte bedrijfsklaar kunnen zijn. Ondertussen kan wellicht worden uitgezien naar meer trams voor Gent, vanwaar die dan ook mogen komen, omdat geen afschaffingen zouden moeten doorgevoerd worden om verlengingen in dienst te kunnen nemen. Een pijn door een vreugde verzachten, is niet de pijn wegnemen. Elke meter spoor die weggenomen wordt, betekent een verlies, om niet te zeggen een onherstelbaar verlies, zoals de geschiedenis bij ons al zo vaak heeft aangetoond! Anderzijds is er de onrust bij het openbaar vervoer in het algemeen. Onze politici gaan hier niet vrij uit. Als zij tijdens de gouden jaren niets hebben gedaan om een appeltje tegen de dorst op te sparen, hebben zij gefaald. De rekening nu presenteren aan de samenleving mét of zonder krakende

slogans, is hooguit een pleister op een houten been. Maar zal dat ooit wel veranderen? Twijfelachtig! Toch is niet alles donker in te zien. In de kranten van vorige week konden wij enkele gunstige geruchten oppikken. Zo krijgt de MIVA een primeur toegestaan, nl. het winkelabonnement vanaf 1 april. Dat abonnement gaat 5510 fr. per jaar kosten, of 515 fr. per maand. Het zal in principe geldig zijn tussen 9 en 15 uur, en proeftijd lopen tot het einde van het jaar. Als men er nu van uitgaat dat alle mensen dat niet op één dag gelezen hebben in de krant, maar men daar weken- of zelfs maandenlang alle mogelijke ruchtbaarheid aan geeft, loopt het echt wel. Nadat Minister De Croo erin geslaagd is op korte termijn het spoorweg- en het SABENA-personeel tegen zich in het harnas te jagen, zag hij ook nog de mogelijkheid van de gebruikers van het stadsvervoer in Antwerpen de stuipen op het lijf te jagen door het nut van de tramtunnel tussen rechter- en linkeroever in vraag te stellen. Bob Cools, volksvertegenwoordiger en schepen van de stad Antwerpen, ondervroeg de Minister over zijn voornemens. Uiteindelijk zegde De Croo dat er reeds 125 miljoen zijn uitgegeven voor de voorstudies, en dat hij niet zinnens was de werkzaamheden en de verbintenissen van zijn voorgangers Chabert en Féaux te verloochenen, maar dat hij daarentegen deze verbintenissen wil honoreren. Dat was wijze taal, en wij wachten nu op zijn daden.

SAINT - GHISLAIN - DOORNIK - MOESKROEN,

EEN SCHAKEL VAN DE WAALSE DWARSLIJN, ONDER DE RIJDRAAD.....

Het baanvak dat nu onder elektrische rijdraad komt betekent de voorlaatste stap in de verwezenlijking van de Waalse dwarslijn. Haar modernisering beoogt de onderlinge verbinding van de voornaamste steden van Wallonië door een geëlektrificeerde lijn. Het is nu reeds mogelijk, zonder overstap, van Luik naar Moeskroen te rijden. De officiële inhuldiging ging door op 19 januari 1982.

HISTORIEK.

In augustus 1841 nam de Belgische Staat de het dubbelsporige baanvak Bergen - St-Ghislain in gebruik. Om de steenkoolproductie van het toen zeer actieve Henegouwse steenkoolbekken naar de Gentse haven en de beide Vlaanderen te vervoeren werd, in aansluiting met de genoemde lijn, het baanvak St-Ghislain - Basècles-Carières verlengd tot Leuze, en zo verder over Oudenaarde. Het verkeer startte in februari 1861. Basècles - Péruwelz en Péruwelz - Doornik volgden respectievelijk op 1 maart 1867 en 15 februari 1870. In 1879 huldigde Leopold II het nieuwe station van Doornik in, en aldus ontstond de huidige lijn 78, die nu grondige aanpassingen heeft ondergaan.

DE VERNIEUWDE LIJN.

De snelheid die op de oude lijn tot 80 km, en vaak zelfs tot 40 km/u. beperkt was, zal tot 90 en zelfs 140 km/u. worden opgedreven, en later zelfs tot 160 km/u.

Het rijcomfort wordt aanzienlijk verbeterd door aanwending van langgelaste spoorstaven. De ruimte tussen de beide sporen werd van 2m. op 2m.25 gebracht. Het algemeen tracé van de lijn is verbeterd, en talrijke bochten zijn aangepast, of rechtgetrokken.

ENKELE VOORBEELDEN.

- Boussu - Hautrage: de verbeterde bocht kan tegen 140 km/u. bereden worden.
- Ville-Pommeroeul: afschaffing van de overweg. Het oude stationsgebouw is gesloopt, en de kunstwerken over de vaarten zijn aangepast voor snelverkeer.
- Bleton: Volledige heraanpassing van het station na het uitbreken van de vroegere aftakking naar Bernissart.
- Antoing: volledige aanpassing van het station als gevolg van het verdwijnen van de vroegere lijn Antoing - Bléharies.
- Basècles: Door uitgevoerde wegeniswerken werd de vertakking in de richting Leuze, naar Basècles overgebracht. Ze kon slechts tegen 40km/u. bereden worden. Door het aanbrengen van nieuwe wissels is de toegelaten snelheid nu gebracht op 60 km/u.
- Herseeuw:(Herseaux) Volledige heroriëntering van het sporentracé.
- Baanvak Péruwelz - Maubray: Het verdwijnen van de vroegere lijn Péruwelz - Anzin, maakte een volledige heraanpassing van het tracé mogelijk.
- Callenelle: De bochten met een straal van 500 m. lieten slechts een snelheid van 80 km/u. toe. Die is nu opgevoerd tot 140 km/u.

Dat alles was slechts mogelijk na het uitvoeren van belangrijke werken. Bochten en tegenbochten werden uitgeschakeld, en een aantal overwegen zijn door kunstwerken vervangen geworden.

DE EIGENLIJKE ELEKTRIFIKATIE.

De elektrifikatie van het baanvak St-Ghislain - Doornik - Moeskroen vergde het plaatsen van 60 km bovenleiding. Ook de sporenbundels te St-Ghislain, Bleton, Doornik en Moeskroen kwamen onder draad. In totaal betekent dat 120 km bovenleiding. De werken begonnen in 1979 en vergden ongeveer 10.000 m³ beton, 2500 masten, en 450.000 kg koperdraad voor de bovenleiding.

Twee traktie-onderstations zijn gebouwd, één in Doornik, en één in Blaton. Sektionneerposten zijn ingericht te St-Ghislain, Maubray en Doornik. Het nieuw geëlektrificeerde baanvak staat onder beheer van de verdeler E.S. in Bergen.

EEN NIEUW REIZIGERSSTATION TE ANTOING.

De aanpassing van het sporencaré en de gewijzigde opvatting over het gebruik van het vroegere station, maakten het optrekken van nieuwe gebouwen noodzakelijk. Dit uiterst sobere gebouw omvat een ruime wachtzaal voor de reizigers en dienstlokalen voor de uitbating, de elektriciteit en seininrichting. Een parkeerplaats is voorzien voor 50 wagens, alsmede een bergplaats voor fietsen en bromfietsen. In 1982 wordt ook te Antoing de formule Trein + Fiets ingevoerd.



Het mooie station van Peruwelz, op 20 mei 1980 gefotografeerd door J. Mascini - Amsterdam.

Aanpassing te Doornik.

In Doornik zijn nu vijf sporen onder draad. De wisseldie toegang tot deze sporen verlenen zijn allemaal vernieuwd, en de al-relais-seinpost van Doornik is in die zin aangepast. Tevens is een nieuw onderstation gebouwd. De bekende Morelbrug is op spektakulaire wijze verplaatst om te worden afgebroken. In de plaats ervan komt een moderne constructie met vier rijstroken. Er is eveneens voorzien in een zes meter brede voetgangerstunnel. Ten gerieve van het spoorwegklienteel wordt een parkeerplaats voor 170 wagens aangelegd.

... EN TE MOESKROEN.

De elektrifikatie van het station Moeskroen gebeurt in drie stadia.

- 1 - Kortrijk - Moeskroen, onder spanning in mei 1981;
- 2 - Doornik - Moeskroen: na de elektrifikatie van lijn 78 in januari 1982;
- 3 - Moeskroen - Franse grens: op 25.000 V. zoals de SNCF, in mei 1982.

Daardoor wordt Moeskroen een station met overschakelmogelijkheid van 3000 V. naar 25.000 en omgekeerd. Alle uitrustingen zullen aan deze toestand worden aangepast (nieuwe wissels, vernieuwing van de Phoenixbrug enz...). De huidige vier sporen worden door tien perronsporen vervangen, en de onderdoorgang wordt eveneens aangepast. Ook de seinpost van Moeskroen werd aan de nieuwe toestand aangepast.

DE NIEUWE REIZIGERSDIENST.

De nieuwe reizigersdienst, die als gevolg van de elektrifikatie werd uitgewerkt, zal niet onmiddellijk optimaal zijn, omdat er nog enkele belangrijke werken in uitvoering zijn. Pas wanneer de treinen tegen de maximumsnelheid zullen rijden, zal men echt de weerslag van de elektrifikatie ervaren. Aanvankelijk zal de treindienst tussen Bergen - Doornik en Moeskroen er als volgt uitzien. Vooreerst weze echter aangestipt dat de dienstregeling van de direkte treinen Luik - Moeskroen, voorlopig ongewijzigd blijft op het traject Luik - Namen - Charleroi - Bergen op weekdagen, per uur en per richting:

- een half-direkte trein met stilstanden te St-Ghislain, Blaton en Doornik;
- een omnibustrein tussen St-Ghislain en doornik, en tussen Doornik en Moeskroen.

De forenzentreinen van Moeskroen naar Brussel en omgekeerd, worden voorlopig nog door diesellokomotieven gesleept.

Klok vaste dienst bij vertrek:

Semi-direct	Omnibus	Omnibus		Semi-direct	Omnibus	Omnibus
-04'			Bergen	58' (aank)		
-14'	-36'		Saint-Ghislain	-48'	-27' (aank)	
-28'	-50'		Blaton	-34'	-14'	
-55'	-21'	-30'	Doornik	-11'	-42'	-22' (aank)
-12' (aank.)	(aank.)	-53' (aank.)	Moeskroen	-46'		-59'

OP ZATERDAG EN ZONDAG:

-De half-direkte treinen blijven volgens klok vaste dienst rijden, maar ze zijn dan wel stopdiensten tussen Moeskroen en Doornik.

-Om de twee uur rijdt een stoptrein tussen St-Ghislain en Doornik.

Klok vaste dienst bij vertrek:

Semi-direct	Omnibus		Semi-direct	Omnibus
-57'		Bergen	-07' (aank)	-27' (aank)
-07'	36'	Saint-Ghislain	- 57'	-27' (aank)
-21'	-50'	Blaton	- 43'	-14'
-46'	21' (aank)	Doornik	- 20'	-42'
omnibus - 12' (aank)		Moeskroen.	omnibus -54'	

Gegevens ons bereidwillig verstrekt door de persdienst van de N.M.B.S.
Met onze dank aan deze dienst.

Peruwelz, 28 mei 1980.

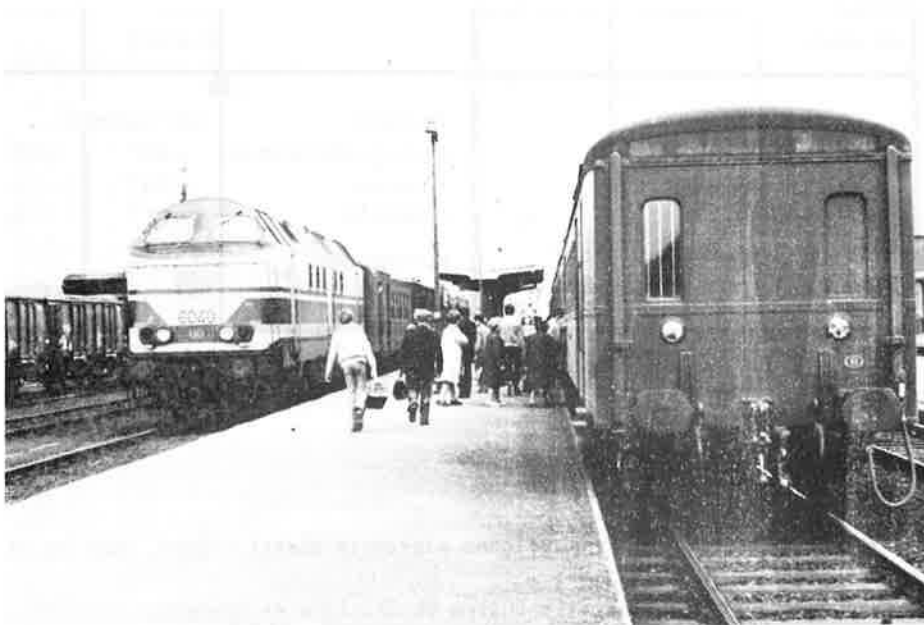
Trein 7814 die de
verbinding St-Ghislain-
Doornik verzekert, en
getrokken wordt door
diesellok 6300.

foto: J. Mascini.



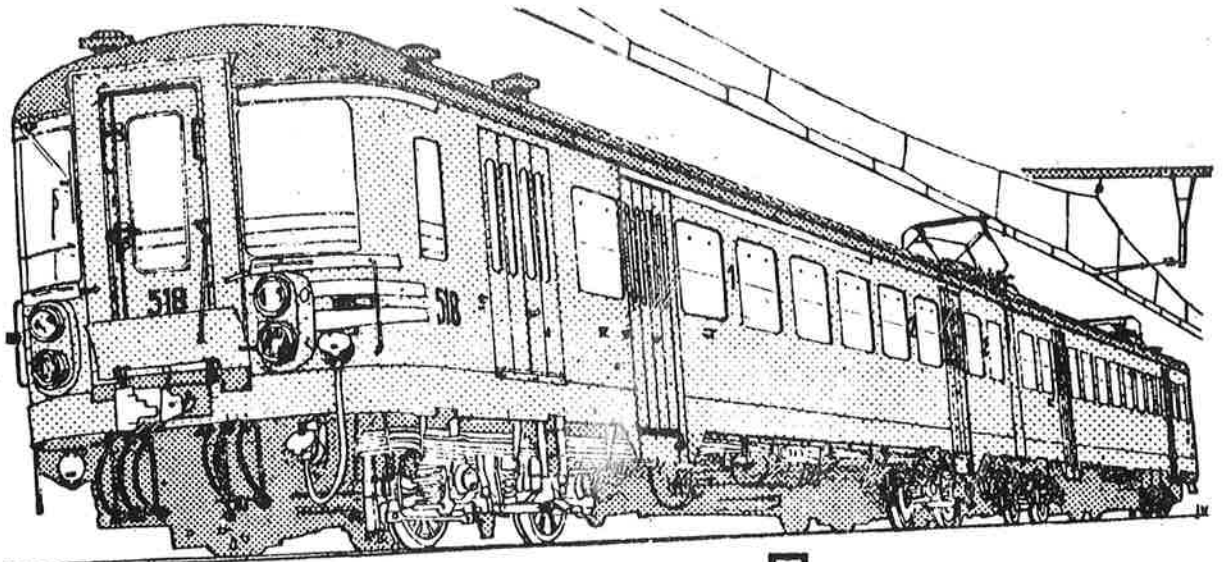
Blaton, 28 mei 1980.

Treinkruisin in het
station Blaton,
tussen trein 9086,
St-Ghislain - Gent,
en trein 7865,
Doornik-St-Ghislain.
Foto: J. Mascini.



Het station van
Moeskroen, in de
twintiger jaren.
Foto: Arch. Eigen Baan.





spoorslags

(Afgesloten op 27/02/82)

- 03 : De testritten met de stellen verlopen verder goed en zo reed de 303 op 15/02/82 een proefrit tussen Schaarbeek-Essen en Breda dit om het gedrag van deze stellen te Nederland te onderzoeken.
Op dezelfde datum kwam ook de 302 terug uit Wenen en werd dadelijk naar Brugge gevoerd om er de frontschildering op aan te brengen.
Ondertussen - en wel op 3 februari gingen de 304 en 305 resp. naar Namen en Aarlen om er te starten met de opleiding van de bestuurders.
- 05 : In de nacht van 5 op 6 februari 1982 ontstond er brand in trein 2423, gevormd door de stellen 746 en 507. Hierbij brandde de 507 volledig uit en is rijp voor de sloper. (Limelette)
Op 9 februari werden beide stellen dan door de 953 naar de CW Mechelen gevoerd.
Men zou nu pogen om - samen met het eerder verongelukte stel 533 - een nieuw stel te vormen.
- 07 : Enkele dagen te voren - op 29/01/82 - gebeurde in de buurt nog een ander, lichter ongeval toen de 701 door een stootblok reed. Hierbij werd de koppeling en het koetswerk beschadigd. Het stel wordt hersteld te Schaarbeek.
- 09.5 Hoewel de sorteringen in de trein afgeschaft worden door de post, was het voorbarig een konklusie te trekken dat ook de stellen buiten dienst zouden gaan. Doch dit is niet het geval

09.5 en de stellen rijden nog steeds de normale postdiensten, evenwel zonder sortering.

Onderstaand de geldige beurtregeling voor deze stellen.

DAG	RITDAG	AFST	UUR	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
1				FBMZ						Luxembourg													15619		FBMZ	
					15108																					
2				FBMZ		FNR				LJ										LJ				15619	FBMZ	
				15168		15668																				
3				FBMZ				FSD			WET FSD									WET FSD		FSD			15918	
					15198			Δ																		
4				FBMZ				FGSP					FN			15295	LK					FGSP			15918	FBMZ
					15198												15295									
5				FN						FBMZ															FBMZ	FN
					15216														FL	GV			15410		15125	15126

Verklaring :

FBMZ : Brussel-zuid LJ : Jemelle
 FNR : Namen FSD: Oostende
 FGSP : Gent-St-Pieters FN : Antwerpen-centraal
 LK : Kortrijk FL : Luik-Guillemins
 GV : Verviers WET : Werkplaats el. traktie.

15 : Eind mei 1982 moet de laatste overblijvende 15 - de 1505 - voor een grote revisie naar de CW-Mechelen. Wanneer deze loks in de loop van juli buitenkomt, zal hij dan als eerste zijn nieuwe blauwe livrei ontvangen hebben.

16 : Na zijn ongeval te Keulen, wordt de 1602 opnieuw opgeknapt, doch tegen de verwachting in opnieuw in de gele schildering.

18 : Als eerste lokomotief van deze reeks onderging de 1803 zijn revisie. Hierbij moet wel opgemerkt worden dat Salzannes zorgt voor de kast en de elektrische uitrusting, terwijl nadien de draaistellen te Kinkempois hersteld worden. De regeneratie- en rodageritten gebeuren vanuit Brussel-zuid.

Anderzijds dient vermeld, dat deze lokomotieven - tegen de gegevens van de beurtregeling in - zeer goed vertegenwoordigd zijn in de diensten naar Keulen.

20 : De ombouw van de lokomotieven reeks 20 zijn nu in serie aangevat en gemiddeld staan er 3 tot 5 lokomotieven te Luttre. Over de nieuwe bedrijfsgegevens is echter nog niets bekend.

Anderzijds werd de 2023 - samen met het stel 838 - aangeduid voor de inbouw van de nieuwe radiouitrusting en vanaf februari vinden er testritten plaats, o.m. tussen Antwerpen en Vilvoorde.

Verder wordt de herschilderde 2016 regelmatig gebruikt voor verplaatsingen van ministers in functie en wordt dan ook extra gereinigd en gevolgd.

22 : Nu werd de 2239 als eerste lokomotief van de tweede schijf 22-ers (2226-2250) in het blauw geplaatst, terwijl ook de 2246 een grote revisie ondergaat.

23 : Als bijzonderheid bij deze reeks kan vermeld worden dat nu de 2383 (de vroegere lok 2401) een grote revisie onderging en in de blauwe livrei te voorschijn trad.

25 : Na een herstelling van ca. 3 jaar, kwam de te Kapellen verongelukte 2557 op 2 februari als 2504 naar buiten. De schildering is natuurlijk blauw.

Op 4 februari 1982 deed deze lokomotief zijn testritten tussen Berchem en Essen. Hierbij was de lokomotief tussen twee stuurpostrijtuigen M2 gekoppeld en zo werd de trek- en duwinrichting getest.

25.5 De oorspronkelijke 2504 - die nu rondrijdt als 2557 - kreeg een tussentijdse revisie en hierbij werd de schildering van deze Benelux-lok aangepast. De gele streep werd niet alleen ter hoogte van de roosters onderbroken, doch ook de toegangsdeuren zijn bij deze lok volledig blauw.

27 : Na een korte leveringsstop kwamen de 2704 en 2706 nu op 17 februari 1982 te Brussel-zuid aan en werden nog dezelfde dag in het NMBS-bestand opgenomen.

Ondertussen gaan de testen gewoon verder, en werd er ook een testrit naar Aken uitgevoerd. De reden hiervan is de keuring door de DB en de eventuele toelating voor het rijden tot in Aken.

De aangekondigde diensten zouden nu in de loop van maart opgenomen worden.

28 : Nog deze zomer moet de 2802 voor een revisie naar Mechelen en tegen het einde van het jaar zou dan ook de 2801 zijn klassieke groene kleedje verliezen.

Onderstaand de beurtregeling van de drie lokomotieven, waarbij wel vermeld moet worden dat er regelmatig loks van de reeks 22 de diensten verzekeren.

DAG	RITDAG	AFST.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
1					FKR			FLS 8922		FOVR	FSR	FKRv 51900	FKR	FKRv		FSR	FBN 4487		FLS						
					FLS				FSR 4431			FBN					FBNg 4486			FLS					
2																									
					FLS			FDD	FBN	FBKI	MTB	LX	FH	FBN	FBNg	FBN	FLS	FKR							
3																									

*=8990

Verklaring :

FKR : Merelbeke

FOVR: Vorst-vorming

FBN : Brussel-noord

FDD : Denderleeuw

MTB : Etterbeek

FH : Halle

FLS : Aalst

FSR : Schaarbeek

FBNg: Brussel-noord (groep G)

FBKI: Brussel-klein-eiland

LX : Brussel-LW

29 : Nog steeds worden deze lokomotieven onverdroten ingezet en ook de herstelling van de 2913 gaat verder. Verder ondergaat de 2910 een tussentijdse revisie te Ronet.

59 : Op 11 februari 1982 kwam het tot een zwaar ongeval op een overweg te Geel. Op het ogenblik dat de trein 3056 - gesleept door de 5945 van Antwerpen-dam - aankwam blokkeerde een vrachtwagen op de overweg. De lokomotief werd betrekkelijk zwaar beschadigd doch daar het chassis niet geraakt was, wordt hij nog hersteld te Antwerpen-dam.

Anderzijds werd ook de 5915 van Merelbeke in een ongeval betrokken en wacht te Salzannes waarschijnlijk op zijn buitendienststelling.

60 : Na vele maanden ombouwtijd en vele bijkomende moeilijkheden komt de 6005 nochtans eerlang te Salzannes buiten en wordt dan in Merelbeke verwachte.

Ondertussen werden er reeds 3 bijkomende motoren en de bijbehorende alternatoren door ABC geleverd. Verdere 4 motoren werden in bestelling gegeven. Deze dienen voor de verdere ombouw van de 5 overige machines van de prototypereeks 6001-6006.

In dit verband is de 6006 trouwens al te Salzannes aangekomen voor ombouw.

64 : Het lot van deze machines is nu definitief bezegeld en vanaf de nieuwe zomerregeling eind mei worden ze reserve gesteld. Fotografen op pad en daarom de volgende beurtregeling geldig tot eind mei 1982

DAG	RITDAG	AFST.	UUR	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	
1	N67							FHS			6497		FLV			221	2263		FLV			2215		FHS			
2	R1					FHS		GWI	FD	GWI	KH		GWI	Ebes	FHS												
						X63507		△	73508/09																		
2	N1 67																										
3	N67				FHS																						
3	N67																										
4	N67																										

Verklaring :

FHS : Hasselt

GWI : Winterslag

FD : Ford-Genk

GDN : Eisden

FDT : Diest

FL : Liège-guillemins

MI : beringen-mijnen

FTG : Tongeren

FLV : Leuven

GWT : Waterschei

KH : Genk-kolenhaven

LML : Mol

FLD : Landen

GBW : Balen-Wezel

FST : St-Truiden

De diensten worden zeer goed aangehouden en slechts zelden komt een andere lokomotiefreeks (gewoonlijk 60) tot inzet.

- 64 : Op zaterdag en zondag zijn er geen diensten meer voorzien.
- 65 : Als vierde lokomotief van deze reeks is nu ook de 6504 voor een grote revisie te Salzannes binnengekomen zodat over een paar maanden geen enkele 65-er in de oorspronkelijke schildering meer te zien zal zijn.
- 70 : Het in de vorige koerier besproken plan wordt hieronder volledig afgedrukt.

DAG	RITDAG	AFST.	UUR	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	
1	N67				FNDM		62534		FHT		01 en 62533		FHT		bediening lijn 207				FN GH LB		FNZG		FNKL	FNZG	KL	62502	
2	N67							FNDM				LZD	Post P bed. lijn 208/209					LZD			FNDM						
3	N67			ZG			FNND	FNKL	LKM		FMB	KL	ZG	FNDM				LKM			FNKL	ZG	DM T	FNDM			
				△		62502	62507		72501		72502	62503	△					△			72505	62504	46	△	22234		

Verklaring :

FNDM : Antwerpen-dam FHT : Herentals
 FN : Antwerpen-centraal (bundel congo)
 GH : Bundel groenenhoek LB : Luchtbal
 FNZG : Antwerpen-schijnpoort FNKL : Antwerpen-Kiel (ook KL)
 LZD : Zwijndrecht FNND : Antwerpen-noord
 LKM : Hemiksem FMB : Boom
 T : Post T

Ook hier zijn er geen diensten op zaterdag en zondag.

- 71 : De herstelling van de 7103 gaat zeer vlot vooruit en maakt hiervan gebruik om de lokomotief om te bouwen voor zowel een besturing links als rechts.
- Intussen is ook de 7102 te Antwerpen-dam aangekomen, zodat opnieuw twee lokomotieven te Antwerpen-noord in dienst staan.
- 72 : Nog steeds worden 5 van de 12 overblijvende lokomotieven gebruikt en het einde is - door de verschillende mislukte testen voor de slepers - nog niet voor 1982. Wel zouden er een 5-tal lokomotieven buiten dienst gaan.
- 73 : Samen met de reeks 84, staan er te Hasselt gemiddeld 2 lokomotieven van deze reeks ter beschikking van de dienst baan bij de elektrifikatie van de lijn 34.

Opmerking :

Zoals U kunt zien, kunnen we - door de goede medewerking van de NMBS - als primeur enkele beurtregelingen afdrucken, zodat de fotografen gemakkelijker sommige lokomotieven kunnen terugvinden. Doch in dit verband, willen we graag meer rekening houden met uw reacties en suggesties.

Verder zoekt de redactie nog steeds korrespondenten om zodoende zo aktueel mogelijk te blijven. Vooral de streek Gent-Westkust (samen met Wallonië) blijft voor ons soms een onontgonnen gebied. Eventuele medewerkers kunnen steeds contact opnemen met J.Casier, Radiostraat 19, 3700 Tongeren. Hartelijk dank.

INTERVIEW MET DE HEER D'HOOGHE.

In mei 1981 werd de heer D'Hooge gevierd wegens zijn 25-jarige activiteiten bij de N.M.B.S.. Naar aanleiding hiervan namen Koen en Wouter Janssens hem een interview af, dat wij graag publiceren, en tevens als dank voor het gulle onthaal dat hij ons voorbeheld bij gelegenheid van het VeBOV-bezoek aan Vorst-Zuid, op 27 maart 1982.

D: Mr D'Hooge, K: Koen Janssens; W: Wouter Janssens.

K: U is afkomstig van Aalst?

D: Afkomstig, oei oei, dat wordt een gekomplieerde zaak. Er is veel papier nodig om op te schrijven. Ik ben geboren in Landegem, op misschien tien meter van de spoorweg, in een huis van de spoorweg, en als zoon van een spoorwegman. We hebben dan nog op twee andere plaatsen gewoond in Landegem, maar toen ik een jaar of zeven was, zijn we verhuisd naar Oudegem bij Dendermonde. In die tijd was er nog een verbinding Dendermonde-Oudegem-Aalst, zelfs een dubbelspoorbaan. Mijn vader was er baanmeester, en ik heb er een groot deel van mijn jeugd doorgebracht. Ik ben een tijdlang op school geweest in Dendermonde, en nadien naar de Technische school van Aalst, die op dat ogenblik goed aangeschreven stond. T.S.A. was dat toen, wat stond voor Technische School - Aalst. Dat was één van de vier scholen in het Nederlands taalgebied, waar alle kursussen werden gegeven voor technisch ingenieur. Later is dat onderwijs fel uitgebreid, maar op dat ogenblik waren er maar vier instellingen waar dat kon. Ik heb het maar tot een A-2 gebracht. Ik heb dus vijf jaar technische school gedaan, en ik ben er buitengegaa met een diploma A-2 - elektriciteit. We woonden toen nog in Oudegem. Dichtbij de deur was er een papierfabriek, waar ik dadelijk stage ben gaan doen, om wat praktijk op te doen, want als men uit de school komt weet men van alles wel wat, maar...! Ik heb daar veel geleerd, allemaal motoren, veelal gelijkstroommotoren. Ik heb in die tijd de overschakeling meegemaakt van gelijkstroom naar wisselstroom. Alles bijeen ben ik daar een goed jaar geweest. Ik werkte er aan 11fr. en enkele centiemmen, ja ja, in die tijd rekenden wij nog met centiemmen.

W: Per uur?

D: Ja, dat was toen een goede twee duizend frank per maand.

K: Hoeveel kostte een brood toen?

D: Ongeveer 5 à 6 fr. In verhouding verdiende ik dus niet veel. Nemen we aan dat een brood toen 5,60 fr. kostte, en nu 37 fr. dan kunnen we 2000 fr. vermenigvuldigen met 6, dus in verhouding met nu, verdiende ik dan 12.000 fr. Wie werkt daar nu nog voor? Het was dus in een tijd dat het ook niet schitterend was. Ik heb er wel veel geleerd, maar het was er ook niet dat, vooral wat de vooruitzichten betrof. Het was ook geen grote fabriek, meer een atelier. Iemand van 20 jaar moest toen nog twintig jaar werken om atelierschef te worden, en dat was geen schitterend vooruitzicht. Het was dicht bij de deur, maar dat was ook alles. Ik ben toen in contact gekomen met iemand die relaties had bij S.E.M. in Gent, de vroegere werkplaatsen van Karees, en dat werden monteurs gevraagd. Deze mensen gingen op verplaatsing om bepaalde werken uit te voeren, veelal bij de spoorwegen.

W: S.E.M., was dat voornamelijk een spoorwegfabriek, of iets algemeen?

D: Nee, neen dat was algemeen. S.E.M. maakte toen vooral hoogspanningskasten, montage van hoogspanningsleidingen. Ze werkten dan ook samen met A.E.G. voor schakelborden e.d. en dus ook het elektrisch gedeelte van spoorwegmateriaal. De eerste elektrische stellingen van 1935 hadden dan ook één kant met S.E.M.-traktie en één kant met ACEC-traktie. Dat zijn lang concurrenten geweest, en S.E.M. leverde ook dieselmotoren. De vroegere reeks 602, die op Melsbroek reden, waren uitgerust met de laatste mechanische motoren van S.E.M., een firma dus die vrij vertrouwd was met de spoorwegen, en...ze betaalden heel wat beter. Dat gaf de doorslag, al was het dan wel op- en afrijden. Toen ben ik eerst begonnen in de C.W.Mechelen, aan de modernisering van de M-1-rijtuigen, waarin elektrische verwarming werd aangebracht. Een vuil werk! De rijtuigen waren reeds tientallen jaren oud, maar eens dat ge er handig in waart, was het al niet meer zo erg. Dat duurde ongeveer zes maand. Daarna hebben we een tweede reeks behandeld, maar in de WDT-Schaarbeek. Ondertussen was ik 21 geworden, en moest ik in dienst bij de Pantseroepen in Stockem. Dat was nog per stoomtrein. Ik herinner mij nog dat de elektrifikatie naar Luxemburg in uitvoerig was: kuilen graven en beton storten, en voor de rest...allemaal stoom! Tussen Brussel Noord en Leopoldswijk was de spoorlijn gewoon onderbroken voor de elektrifikatie, en de enkele treinen die de verbinding maakten, reden helemaal rond via lijn 26, waarvan ik het bestaan niet kende. Ik ben negen maand ik Stockem geweest, en ik heb een paar keer op- en afgereden, dat was

toen nog niet alle weken. Ook zijn we een paar keer, zoals in de goede oude tijd, met houten bakken naar Elsenborn gereden, midden in de winter en bibberend van de kou. Dan kwam ik naar Leopoldsburg, in het zicht van de spoorweg, maar voor de rest komt er tijdens uw dienst niet veel in huis van de spoorweg. Ik diende 18 maand. Tijdens mijn legerdienst is er echter wel iets veranderd. Mijn vader werkte in Oudegem, en die post werd afgeschaft met de lijn Aalst - Dendermonde. Eerst werd de lijn enkelspoor, nadien is ze volledig afgeschaft. Mijn vader opteerde toen voor dezelfde post in Geraardsbergen, dat ondertussen ook al een samengesmolten post was, voordien waren er twee in Geraardsbergen.

Na mijn legerdienst ben ik onmiddellijk terug aan de slag gegaan, en men stelde voor dienst te nemen in de mobiele montageploeg te gaan. Of ik bereid was om naar Nijvel te gaan? Geraardsbergen - Nijvel is in volvlucht niet ver, maar in tijd was het wel wat anders. 's Morgens vertrekken met de eerste trein om 4u.50, en 's avonds terug thuis om 19u.30, als het meelag, en dat 5 dagen per week. Ik heb er meegewerkt aan de montage van lokomotieven.

W: Was dat nog altijd S.E.M.?

D: Jaja, dat was nog steeds bij S.E.M. Ondertussen heb ik ook het trouwboekje leren kennen. Dat volgt eikaar allemaal op hé. De eerste maal dat ik in Nijvel aankwam, was men reeds begonnen met de bekabeling van de eerste 23. Op een plaat werden er kokers gelast, daarop werd zowat alles gedaan, en pas dan werd alles op het raam gelast. Ik heb aldus elke 23 weten geboren worden, vanaf het eerste stukje, tot het nr 58, dat ik zien buitenrijden heb. We waren wel al aan anderen bezig, maar de 58 is de laatste die af was. Ik heb daar een jaar of wat gewerkt, aan één lok per week ongeveer. De eerste duurde wel 2 à 3 maand, maar dan ging het vlotter. Ik heb er veel gezien, en een paar kneepjes geleerd die later van pas kwamen. Ik moet wel zeggen dat ik toch maar écht de lokomotieven leerde kennen bij de spoorweg. Er lagen wel allerhande plannen, maar als monteur zegt niemand U hoe dat eigenlijk allemaal ineens zit. Men zegt U alleen hoe ge het moet doen, maar uiteindelijk is het toch maar bandwerk. Wel had ik geluk: na een drietal maand werd ik als een duiveltje-doet-al beschouwd, om zowat overal bij te springen. Uiteindelijk was het zo, dat ik alle werken gedaan had die moeten gedaan worden aan een lokomotief. Dan vraagt ge U af: wat gaat het hier worden als de laatste lok klaar is? Ik zat toen in een ploeg mensen die al veel ervaring had. De één was in Kongo geweest, de ander in Australië... Ik begon rond te kijken, tot ik op een zekere dag een affiche zag: aanwerving van aspirant-bestuurders. Ik herinnerde me niet of zulks al vroeger gebeurd was. Het was immers nog de tijd van machinist en stoker! Ik heb er thuis over gesproken. Mijn ouders zegden: doe uw goesting, maar kom niet klagen, want op elk uur van de dag en de nacht moet ge paraat zijn. Maar, de mikrobe was er! Ik kende die lokomotieven, ik had er in gezeten, en dus stelde ik mijn kandidatuur! Enkele maanden later kwam het eerste examen van aspirant-bestuurder. Dat was in '55 of '56, en een zaal met zowat 2000 kandidaten. Wat zal het hier worden? Een examen om uw baard af te likken. Theorie, tekeningen volledig in detail, alles wat ge maar wilt. Na drie maanden een brief... Gelukt! Nog een maand later, een tweede brief: beginnen op 24 september 1956. En toen begon het...Schaarbeek. Wat zijt U? Aspirant-bestuurder? Wat is dat? Niemand wist het, want het was de eerste maal dat dat voorkwam. Ge komt binnen bij de machinisten, wat zijt gij? Aspirant-bestuurder? Ge komt ons brood afpakken zeker? We waren alles behalve welkom. Mensen die zich hadden opgewerkt van stoker tot machinist, en ja, dié mensen dachten dat wij hun werk kwamen afpakken. Ik moet zeggen, dat er een groot aantal A-2 tussenzat, en dat was in 1956 toch al heel wat. Na enkele weken was er een beurtregeling als begeleider. Alle goederentreinen waren toen nog met twee personen bemand, dus echt wel iets voor een aspirant-bestuurder. We hebben veel geleerd, vaak tot schade en schande. We deden alle klusjes: treinen vasthaken, remproeven enz. Enkele maanden later waren we 3 à 4 dagen vrij van dienst, en gingen we weer naar school. Kursus seininrichting, dieseltraktie, elektrische traktie... Na een jaar hadden wij het bijzonderste gezien. De cursus is in grote trekken nu nog dezelfde. Veel tegenkating hebben we ook gekend, want er was sprake van dat wij een speciaal kader zouden gaan vormen met een apart barema. Allemaal olie op het vuur. De cursus was afgelopen, men wist niet goed wat met ons aanvangen, en het eindexamen bleef uit. Toen kwam 1958, het expo-jaar, en er werd een enorme trafiek verwacht, tussen de luchthaven en Brussel-Centraal. Men had machinisten nodig om de motorwagens van Karels te bedienen, en men vroeg ons of wij bereid waren deze dieseltreinen te bedienen, als dienstdoende bestuurder. Wat voor ons belangrijk was, was de premie die daaraan verbonden was. Ge moet weten dat ik slechts de helft verdiende van wat ik had op het ogenblik dat ik S.E.M. verliet, en ge weet hoe het bij de spoorweg gaat: trapje voor trapje naar boven. We kregen toen een opleiding, en dan mochten we eindelijk rijden. De eerste tien van de tussentijdse examens. Daar hebben we toen het klappen van de zweep leren kennen, met die miserie-bakken.

W: Tussen Melsbroek en Brussel?

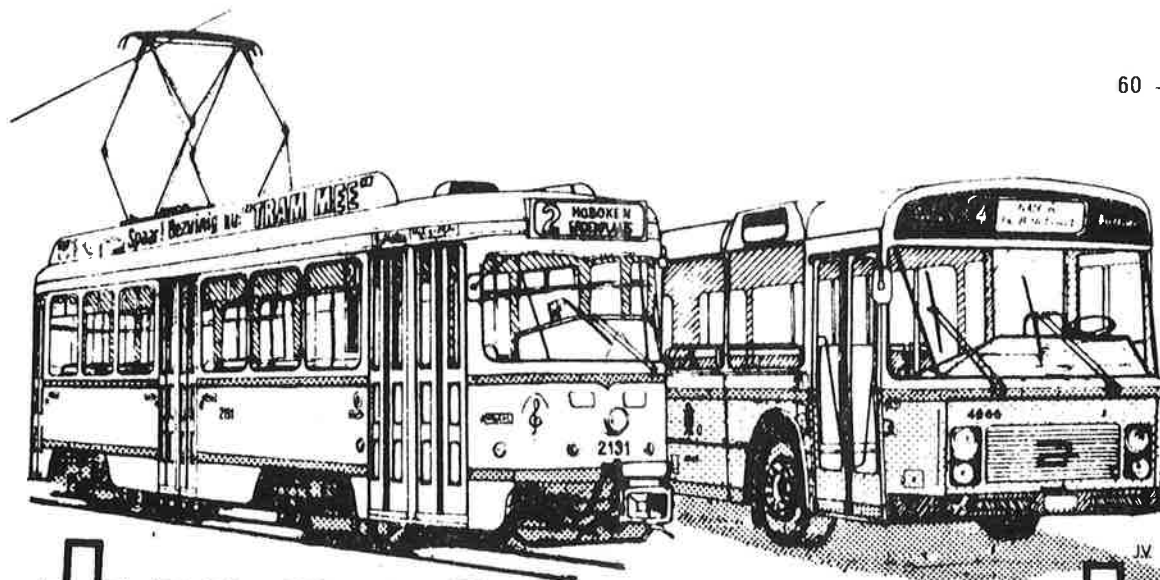
D: Inderdaad. Dat was nog de oude luchthaven, en de trein reed helemaal rond. Dat traject

bestaat nu niet meer, maar de aftakking van de lijn 36 is nog steeds op dezelfde plaats. We reden meestal in dubbeltraktie en om de 20 minuten. We hebben toen vooral geleerd ons plan te trekken en de stellen rijdende te houden. 's Morgens was er wel een reservedienst, maar om 8 uur was die gewoonlijk al in dienst. De tijd stond niet stil, en er kwamen plaatsen vrij die dienden ingenomen te worden, door mensen die na ons kwamen. Toen bleek dat bij de elektrische traktie premies werden toegekend van 1500 fr, terwijl wij, ouder in dienst, het met 500 fr. moesten stellen. Aanvankelijk werd ons verzoek om overplaatsing genegeerd, maar na de expo '58 gingen we dan toch over naar de elektrische traktie. Dat was in de goede tijd dat Schaarbeek nog diensten naar Luxemburg verzorgde. Vooral Luxemburg was en plezier om te mogen rijden. Toegestane snelheid werd wel eens overschreden, en ik heb ooit eens een vertraging van 17 minuten uitgelopen. Nu met de motorstellen is dat ook gedaan. Aan het begin van de jaren zestig begon men met de elektrifikatie van Brussel - Parijs, en dat betekende de komst van de meerspanningslokomotiever. Ik stelde mij kandidaat, en wij reden de proefritten met het type 15. Met drie man deden we eens een rit Brussel - Luik, Luik-Brussel-Oostende en Oostende-Brussel. In Luik zetten wij ons voor een internationale trein, maar met de gewone lok als reserve. Tot voorbij Gent ging alles goed, maar dan ineens: bliksemschichten, vonken en de rijdraad werd afgerukt. Onze pantograaf zat in de bestuurderskabine van de tweede lokomotief, maar gelukkig aan de andere kant dan deze waar de machinist zat. Na een paar telefoontjes kregen we toelating om op het dak te kruipen, en alles bij elkaar te binden, maar voor de rest gebeurde er niets. We stonden wel onder een gave bovenleiding, en nadat de neerhangende draden waren weggeknipt konden we verder met de tweede lokomotief. In Aalter werden we opzij gezet. Ik dacht dat we de defekte lok konden afhaken, maar het uitrijsein sprong op groen, en wij verder. In Brugge hetzelfde vertoon, zodat wij in Oostende aankwamen met drie uur vertraging. We hebben daar niets meer van gehoord, en alhoewel wij heel de spoorweg op zijn kop hadden gezet, bleek niemand daar iets van te weten. In het vooruitzicht van de openstelling van Brussel - Parijs, reden we met onze koerspaarden . (type 15). Ze waren gemaakt om aan 150 km/u. zeven rijtuigen te trekken, maar natuurlijk moest de spoorwegen ze eens uittesten. Wij reden dus internationale treinen met 15-16 rijtuigen, en het lukte! Bij de openstelling van Brussel-Parijs, en het in voege treden van de nieuwe beurtregeling reden wij bepaalde T.E.E.-treinen en internationale treinen. Dààrvoor reed de N.M.B.S. al naar Parijs met type 204, de huidige 54, in dubbeltraktie. Deze diesels reden ook naar Keulen. De eerste zes maanden hadden wij een Franse loods, en een elektromechanicus.

We reden eveneens twee diensten naar Amsterdam, maar bestuurden slechts tot Roosendaal, waar een Hollandse machinist overnam, maar wij meereden voor het geval er iets mocht misgaan. Later reden de NS-bestuurders alleen, omdat het type 15 zeer betrouwbaar gebleken was. W: Dat is het enige geval waar een bestuurder alleen met een vreemde lokomotief rijdt.

D: Daarna is het type 16 gekomen, dat grotendeels van het type 15 is afgeleid. De diensten op Keulen zouden maar voorlopig zijn, omdat de Duitsers hun Eurolok ontwikkelden. Dat is echter een flop geworden, zodat nu het type 16 de diensten Brussel-Keulen beheerst. Dan heb ik een examen voor instrukteur meegedaan. De eerste keer mislukte ik, maar de volgende keer heb ik het gehaald. Mijn laatste dienst als machinist deed ik naar Parijs. Voor ik naar Brussel-Zuid kwam, deed ik mijn laatste dienst voor Schaarbeek, naar Luxemburg. Twee zaken die ik niet gauw zal vergeten. Ik heb dan een jaar op de dienst M gewerkt, die de inzet van de lokomotieven bepaalt, die aanduidt wanneer een lokomotief in onderhoud moet, en die maatregelen treft als er zich wat voordoet. Een heel ander werk, maar fijn, omdat ge dan pas een beurtregeling van een lokomotief begrijpt. Onnodig te zeggen dat zulk een beurtregeling slechts zelden klopt, want als er iets gebeurt is de hele grafiek waardeloos. Dan ben ik terug naar Schaarbeek gegaan, dat bijna geheel ontmanteld was. Gelukkig hebben we er speciale treinen bij gekregen zoals bv. de Freccia del Sole. Er is dan een fusie gekomen met de dieseltraktie, en er waren nogal wat tegenstellingen tussen de mensen van de Diesel- en de elektrische traktie. Men noemde ze de mannen van de wasdraad en die van de petrol, maar uiteindelijk us dat allemaal best meegevallen. Toen is er een decentralisatie gekomen van de dienst M naar de verschillende groepen. Dat gaf aanleiding tot de oprichting van een IPM (Ingénieur Principal du Matériel.), maar voor het rollend materieel was er een technisch sektorchef voorzien. Een technisch ondersektorchef staat gelijk met een instrukteur, maar voor een technisch sektorchef is een hoger peil van taalexamen voorzien, en daardoor waren er maar weinig kandidaten. Mijn baas vroeg of ik daar iets voor voelde, en ik heb het aangenomen.

(wordt vervolgd.)



trampost

OM EN BIJ DE BEDRIJVEN.

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

* De werken tot verlenging van tramlijn 12 schieten flink op. Op de Ter Heydelaan zijn de sporen gereed, en is de bovenleiding gespannen. Op de Ruggeveldlaan is het keienbed aangebracht, en staan de bovenleidingsmasten opgesteld. In ons volgend nummer komen wij daar uitvoerig oip terug.

* De volgende rijtuigen zijn rood geschilderd: PCC 3032, 2080, 2097 en ab 593. De 2080 verliet de schilderswerkhuizen op 4 feb. 1982, en de volgende dag kwam de 2097 naar buiten.

* Tijdens het weekeinde van 27-28 maart heeft de MIVA alle tramdiensten vanuit Hoboken bediend. Dat hield verband met maatregelen tegen een aantal hardroepers bij staking, die doorgaans een minderheid van ongeveer 20% uitmaken, maar die toch de overige 80% het rijden beletten. De MIVA stond aan die lui het werken tijdens het weekeinde niet toe, met als gevolg dat zij dus de weekeind-vergoeding niet konden opstrijken. Devvolgende dagen reed lijn 11 via de Arendstraat en de Mercatorstraat in de tunnel, en naar het Groenplein. Bezorgdheid om personeel en materieel bij het voorbijrijden aan de vakbondsgebouwen in de Ommeganckstraat lag aan de basis van deze beslissing.

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

* Lijn 103 is op 12 maart 1982 naar het Erasmusziekenhuis verlengd. Dat is niet zonder moeilijkheden verlopen. Het weer was niet van de partij, en de reger# gutste in stromen neer. Studenten van het C.O.O.V.I. hielden de inhuldigingstrams tegen, niet uit protest tegen de verlenging van de lijn, of tegen de sporenaanleg over het domein van het COOVI, maar tegen de per 1 april ingaande tariefsverhoging. De heer Cudell, burgemeester van St-Joost-ten-Node, en voorzitter van de beheerraad van de M.I.V.B. trachtte te bemiddelen, maar hij vond geen gehoor, zodat de trambaan door de politiediensten moest omtruimd worden. De hinder duurde ruim een uur, en uiteindelijk konden de inhuldigingstrams 7921 en 7922 de genodigden naar het nieuwe eindpunt brengen, zij het onder politietoezicht. Een korte receptie werd in het ziekenhuis gehouden, waarna de beide rijtuigen zich terug naar het Centrum begaven. Aan het COOVI werd het gezelschap een tweede maal opgehouden dooe de studenten. Na ongeveer drie kwartier kon eindelijk worden verder gereden, en kwam de eerste diensttram met reizigers, de 7913 aanzetten, voorzien van nieuwe lijnfilms. Moeilijk was de bevalling dus wel, maar de lang verwachte uitbreiding is er, en de gebruikers van het Openbaar vervoer kunnen voort. Of de opheffing van buslijn 74 verstandig was? Afwachten!

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

29 jan: Er is een uitgewerkt voorstel ingediend om enkele buslijnen die het St-Pietersstation bedienen, te verbinden. De bedoeling is het overstappen van veel reizigers te vermijden. Enkele lijnen zullen hierbij geherstructureerd worden.

- Lijn 70: (nu: Vogelzang - St-Amundsberg - Dampoort - Zuid - Heuvelpoort - St-Pietersstation), met lijn 86, waarbij het huidige trajekt van lijn 86, richting Watersportbaan, via de bestaande reisweg wordt overgenomen.

Lijn 71: (Darsen - St-Amundsberg - Dampoort - Zuid - Heuvelpoort - St-Pietersstation,) met lijn 85, waarbij via de bestaande reisweg langs de St-Denijslaan, Kortrijksesteenweg, Sterre en Maalte, naar het dienstencentrum van St-Denijs-Westrem zou worden gereden.

- Lijn 9: (Heldenplein Gentbrugge - Ledeberg - Heuvelpoort - St-Pietersstation), waarbij vanaf het station via de Voskenslaan en de Sterre, langs de Oudenaardsesteenweg naar Zwijnaarde-Hutsepot zou worden gereden. Via de Hutsepotstraat zou de lijn dan worden doorgetrokken naar het dienstencentrum van Zwijnaarde. Ter hoogte van de St-Lievenspoort zou de lijn richting Heldenplein worden omgebogen via de G. Crommenlaan, om de tot op heden niet bediende wijk, de Meierij te bedienen. De nieuwe lijn 9 zal om de tien minuten rijden, terwijl er om de drie bussen, één zal doorrijden naar Zwijnaarde. Dat zal lijn 90 worden. Verder wordt de mogelijkheid onderzocht om buslijn 75 vanaf het Akademisch Ziekenhuis te verlengen naar de Zwijnaardse Groorthandelsmarkt.

1 feb: Vanaf vandaag is er voor het eerst een vrouwelijke leerling in autobus-opleiding. Het betreft de destijds eerste trambestuurster.

3 feb: Wegens verbredingswerken aan de rijweg, nemen de buslijnen 17, 30, 31 en 38 hun halte, richting Mariakerke, op de St-Michielsbrug, en richting Dampoort, in de Cataloniëstraat. De werken vinden plaats op de St-Michielsheiling - Korenmarkt. Hierbij zullen de tramsporen van ex-lijn 3, richting Gentbrugge, verdwijnen.

8 feb: Door een vakbond is vandaag een Algemene Staking uitgeroepen, wat niet belette dat 75% van de trams en bussen toch uitreden.

10 feb: In de namiddag liep PCC 36, op lijn 1 in de De Smetstraat een verwrongen panto op. Het rijtuig werd binnengesleept.

UIT DE VURIGE STAD: S.T.I.L.:

In Luik hebben een aantal autobussen een nieuwe film gekregen. Dat gebeurde op het STIL-net én op het NMVB-net. Eerlang zullen wij een overzicht brengen van de nieuwe films.

BIJRTSPOORWEGEN. - WEST-VLAANDEREN.

- Ook aan de kust zijn er nu nieuwe films voor de nieuwe trams. Daarvan evoneens zullen wij kortelings een overzicht brengen.

- De werken aan de Kustlijn zijn volop aan de gang. De nieuwe trams zijn nu ingezet op lijn 1, Oostende-Knokke, maar zij rijden meestal voort tot Westende, als lijn 2. Oude rijtuigen zijn nu nog maar zelden meer te zien, en het is de bedoeling op tegen het vakantieseizoen alleen nog maar nieuwe rijtuigen in te zetten.

- De tramlijn moest verlegd worden ten westen van Westende, waar de lijn de Koningsbaan verliet, om langs de Kamping heen, een stuk door de velden te rijden, dan in een straat uit te monden, om dan langs de straat tussen Lombartsijde-Dorp en het Legerkamp, naar Lombartsijde-Dorp en verder naar Nieuwpoort te rijden. De nieuwe situatie wordt: verlenging van de tramlijn temidden van de Koningsbaan tot aan het Legerkamp van Lombartsijde, en dan aansluiten op het bestaande trajekt. De werken voor deze verlegging zijn begonnen. Op de plaats waar de tramlijn nu lag, komt een woonwijk tot stand. Zou het juist omwille van deze nieuwe wijk toch niet interessanter geweest zijn, de tramlijn te laten waar ze was, eventueel mits lichte aanpassingen?

- Als de in uitvoering zijnde werken meevallen, zouden de trams tegen einde juni weer terug tot De Panne rijden. Het is de bedoeling, de reeds gereedgekomen werken zo vlug mogelijk in gebruik te nemen. Men hoopt alleszins tegen eind mei tot Koksijde te kunnen rijden.

VERENIGINGSNIEUWS . . .

OF WAT ALLE VEBOV-LEDEN Zouden MOETEN WETEN.....

ALGEMENE LEDENVERGADERING, KORTIJK - 20 MAART 1982.

De Algemene Ledenvergadering te Kortrijk is een zeer woelige, ja zelfs onwaardige bedoening geworden. We doen er goed aan deze zo vlug mogelijk te vergeten. Mede de vele discussies, waren er de oorzaak van dat de vergadering uitliep in de tijd, zodat het voorziene programma niet kon worden afgewerkt. De voorzitter is in functie herkozen, maar een aantal punten kwamen niet aan bod. Daardoor zijn wij genoodzaakt de onafgewerkte punten te hernemen op een ekstra-Algemene Ledenvergadering. Deze ekstra vergadering zal gehouden worden te Antwerpen, en zal uitsluitend beperkt blijven tot het afhandelen van het voorziene programma. Er dienen dus geen nieuwe voorstellen te worden naar voren gebracht, deze zullen desgevallend verschoven worden naar de volgende Algemene Ledenvergadering. Er blijven aldus nog te behandelen:

- 10 - Werking van de afdelingen en VeBOV-Centrum;
- 11 - Ingekomen voorstellen, o.a. mogelijke herziening van sommige punten van de Statuten en het Huishoudelijk Reglement;
- 12 - Rondvraag.

Door anders te handelen zouden wij een ander programma krijgen, dan dat vooraien op deze vergadering. De volmachten die gegeven waren, blijven aldus geldig, maar leden die niet konden aanwezig zijn in Kortrijk, worden eveneens aangespoord aanwezig te zijn te Antwerpen.

Omdat wij nog geen toezegging hebben voor de zaal, zal pas in het volgend blad de juiste plaats en datum van de vergadering worden medegedeeld. Naar alle waarschijnlijkheid wordt dit echter wel: zaterdag 22 mei. Houdt daar alvast rekening mee.

BEZOEK SOFERVAL EN STATION QUEVY - ZATERDAG 24 APRIL 1982.

Wij achten het nodig even de uitstap naar het Franse Grensgebied in herinnering te brengen, zoals aangekondigd in VeKo 59, blz.16. Wie nog meewil moet wel snel handelen!

EKSKURSIE MET 4903. - 1 MEI 1982.

De Vereniging Den Belg bestaat vijf jaar. Zij hebben een rondrit gepland met de 4903, op zaterdag 1 mei aanstaande. Reisweg: Vertrek Antwerpen-Centraal met opname reizigers te Mechelen. Van Mechelen direkt naar Leuven, met bezoek aan lokdepot stoomlokomotieven, autorails en elektrisch materieel, bewaard voor museumdoeleinden. Rond de middag verder rijden naar Ottignies en Charleroi, en lokomotievendepot Haine St Pierre. De terugrit naar Mechelen en Antwerpen geschiedt langs La Louvière en Lembeek. Op het traject zijn vele foto-stops voorzien. Belangstellenden kunnen inschrijven tot uiterlijk 20 april, door het overmaken van een voorschot van 250 fr, en nadien 500 fr. bijbetalen, of in een enkele storting van 750 fr. per persoon. Dit bedrag omvat alle kosten.

Overschrijvingen geschieden op rekening 405-0067119-26, van Den Belg, Groenstr.60 - 2800-Mechelen. Vermelden: Ekskursie 1 mei 1982, met ...personen, en opstapplaats Antwerpen of Mechelen. Per kerende post worden U alle verdere inlichtingen toegezonden. Vlug handelen! Inschrijvingen en onderhandelingen rechtstreeks met Den Belg, Groenstraat 60, 2800-Mechelen.

OVERLIJDEN.

Wij vervullen de droevige plicht U het overlijden mede te delen van ons lid Dhr Joris ONGHENA, te Antwerpen op 27 december 1981. In het ledenregister stond hij geboekt onder nr 76021, en hij was aldus een lid van het eerste uur. Velen zullen zijn rustige verschijning op de vergaderingen te Antwerpen herinneren. De laatste jaren waren er echter hartstoechnissen, en uiteindelijk zijn die noodlottig geworden. Wij zullen steeds de beste herinneringen aan hem bewaren, en bieden onze deelneming aan, aan zijn weduwe en kinderen.

LIDGELDEN.

Enkele leden hebben hun lidgeld nog niet betaald. De Penningmeester stelt op dit ogenblik een herinnering op. Dat zal slechts éénmaal gebeuren. Wie nog niet in orde is wordt vriendelijk verzocht dat nu meteen te doen. Nadien wordt het tijdschrift ingehouden. Laatste herinnering!

LEDENVERGADERINGEN.

- Antwerpen-Metropool: vr. 16 april 1982, 20 uur. Nieuwe Carnot, Carnotstr. 60; 1^o verdieping:
Dia-voordracht over de Antwerpse tram, door Frits van der Gragt, voorzitter
van onze zustervereniging de N.V.B.S.
vr. 21 mei: programma nog niet vastgesteld.
- BRUSSEL-HOOFDSTAD: vr. 9 april 1982, 20 u. Station Anneessens: MIVB, diavoordracht R. Vissers:
Stoom bij de N.M.B.S.
vr. 14 mei 1982: zelfde plaats en uur, Tram en trein in vier jaargetijden,
audio-visuele diaprojektie door Wouter en Koen Janssens.
- Limburg - Kempen: wo 5 mei 1982, Sporthal Zolder, 20 uur. België en zijn merkwaardige
lokomotieven, dia-projektie.
wo 2 juni, zelfde plaats en uur, Diaprojektie met als onderwerp:
Trein en landschap, de Ardennen natuurlijk!
- BRUGGE - KUST: za. 10 april, vergadering en bezoek aan de Week van de Stoom te Gistel-
station, alwaar bijeenkomst om 14 uur. Iedereen is welkom.

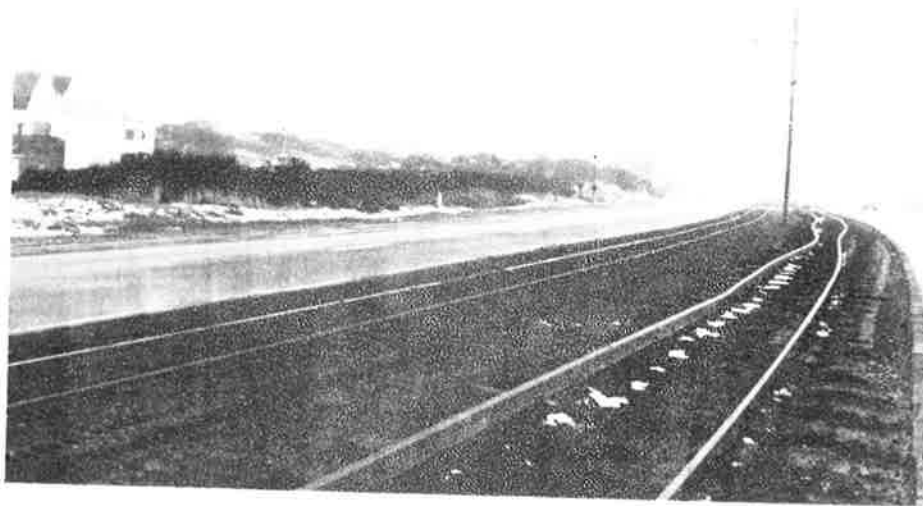
GISTEL - WEEK VAN DE TREIN.

Wij ontvingen de volgende mededeling vanwege de BVS, die wij helaas niet meer konden opnemen
in het vorige nummer.

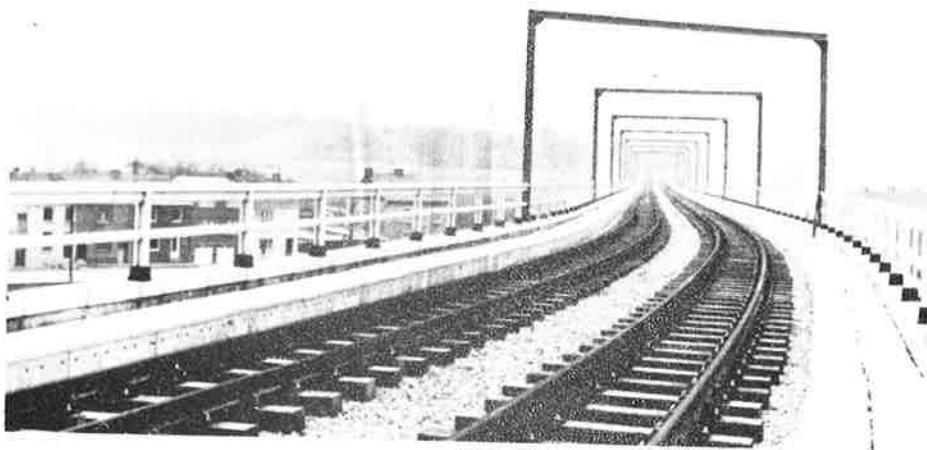
Van 10 april, paaszaterdag, tot 18 april e.k. richt de BVS - vzw. , in nauwe samenwerking
met de Gemeentelijke overheden, voor de derde opeenvolgende keer, de Week van de Trein
in, te Gistel, bij Oostende. Traditioneel omvat deze manifestatie een doorlopende tentoonstelling
in de Gemeentelijke Sporthal, met deelneming van invoerders van modeltreinen, van dit-handelaars,
van de NMBS, de NMVB, en de spoorliefhebbersklubs van de streek. BVS zal vanzelfsprekend
tegenwoordig zijn met haar boekenwinkel, die een uitgebreid assortiment spoorwegboeken,
foto's, dia's en postkaarten aan te bieden heeft. Een deel van de tentoonstelling is voorbehouden
aan spoorwegaffiches uit de hele wereld. De tentoonstelling is toegankelijk van 10 tot
12, en van 14 tot 18 uur. Bovendien wordt op zaterdag 17 april een wedstrijd voor spoorwégvéhikéle
georganiseerd. In de namiddag demonstreren de deelnemers de resultaten van hun vindingrijkheid
en verbeelding via de meest vreemde voertuigen. Voor de jeugd wordt in verschillende kategoriën,
een wedstrijd "spoorstaaflopen" op touw gezet. Zoals bekend ijvert de BVS sedert 1977 voor
de oprichting van een museumspoorweglijn op een deeltraject van de voormalige NMBS-spoorlijn
62, Oostende - Gistel - Forhout. De restauratie van de eerste stoomloek, een Cockerill met
vertikale ketel, bouwjaar 1907, loopt ten einde, en BVS hoopt ze op 17 april te kunnen
voorstellen aan de bezoekers.

TREINRONDRIT IN OOSTENRIJK - PINKSTEREN 1982.

De vereniging CLUB 760 uit Oostenrijk heeft tijdens het Pinksterweekeinde een feestprogramma
op touw gezet, waar stoomtreinliefhebbers zullen van lipkebaarden. Op zondag, 30 mei, Pinksteren,
een feest aan het station Stainz: 90 Jaar Stainzerbahn, 1892 - 1982, met medewerking van
het Trachtenverein und der Trachtenmusik aus Stainz. Ontvangst van de feesttrein van de
Stainzerbahn met reizigers en spoorwegpersoneel in historische kléderdracht en uniformen.
Rijtuigenshow van het in dienstzijnde materieel, en tentoonstelling bij het station. Verder,
historische spoorwegmodellen, spoorwegfilatelie met bijzondere Oostenrijkse afstempelingen.
Klubbazar en vlooiemarkt. Omstreeks 11 uur: vertrek van de feesttrein van de Stainzerbahn
en Club 760, in dubbeltraktie met loks S-11 en U-8. Om 15 uur: vertrek van de normale
maar Julileumfeesttrein Stainz - Wohlsdorf bei Preding-W. - Stainz. Vanuit België kan vertrokken
worden met de Oostende-Wien expres: Oostende 17u.07, Brussel 18u.27, aank. Linz: 7u.35.
Overstappen op D.499, vertr. Linz: 7u.53, aank. Graz: 11u.43. Uit Graz zijn verschillende
vertrekken mogelijk naar Wohlsdorf, en van daaruit naar Stainz. Wie hiervoor belangstelling
heeft kan alle verdere inlichtingen bekomen bij de voorzitter. Indien U er aan denkt uw
vakantie in Oostenrijk door te brengen, en dat gebied te bezoeken, kan U voor verdere inlichtingen
eveneens terecht bij de voorzitter, die over de nodige, te uitgebreide dokumentatie beschikt
in verband met deze manifestatie en vakantiemogelijkheden. Ook ter inzage in het VeBGW-
Centrum.



Opbraak van de kustlijn te Oostduinkerke
op 16 jan. '82



Nieuwe tramlijn tussesn Marchienne au Pont
en Fontaine l'Évêque op 20 feb. '82

