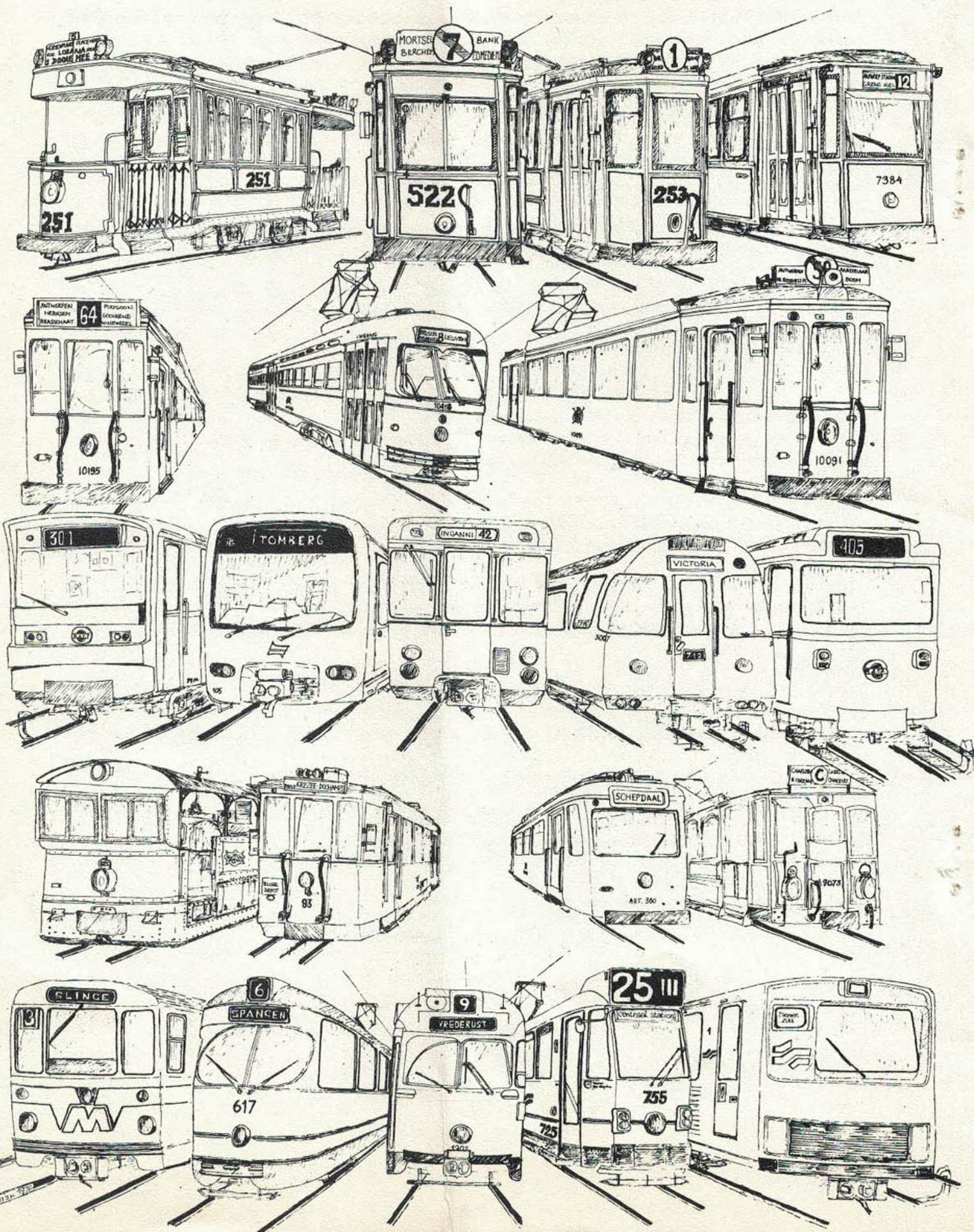


maandblad van de Vereniging voor Belangstellenden in het Openbaar Vervoer

verantwoordelijke uitgever: Roger Bastaens
Kerkendijk 1
b - 2200 Borgerhout



VeBOV-KOERIER is het maandblad van VeBOV, de Vereniging voor Belangstellenden in het Openbaar Vervoer, vzw. VeBOV werd opgericht te Antwerpen op 28 april 1976, en haar Statuten verschenen in het Belgisch Staatsblad van 9 sept.76, in de afdeling Mededelingen onder het nr 7568.

VeBOV verenigt alle personen die belangstelling betonen voor het Openbaar vervoer in al zijn facetten.

De stellers van artikels blijven verantwoordelijk voor hun inzendingen, die niet noodzakelijk de instemming met hun zienswijze vanwege de Vereniging betekent.

Overname van teksten uit dit blad mag alleen geschieden mits schriftelijke toestemming van het bestuur, en staat steeds ondergeschikt aan de bronvermelding.

Nummer 4 - December 1976.

VeBOV groeit.

Zoals U elders in dit blad verneemt, heeft VeBOV de wind in de zeilen. Inderdaad, wij gaan er op vooruit. Dat betekent evenwel dat wij slechts echt goede resultaten mogen verwachten mits de inzet van elk van ons.

In Brussel moet nog een leiding van de Plaatselijke afdeling worden gekozen, wat tevens voor alle andere plaatsen het geval is. Wij moeten echter eventuele kandidaten de gelegenheid geven om dat even ernstig te overwegen. Daarom starten wij alleszins al met onze bijeenkomsten.

De bestuursverkiezingen voor de plaatselijke afdelingen zullen echter vrij vlug volgen. Derhalve doen wij een warme oproep tot onze leden, om op de vergaderingen aanwezig te zijn. Het succes van de Antwerpse afdeling is zo groot, dat wij niet anders kunnen dan zo vlug mogelijk van start te gaan in Brussel, Gent, Zolder en wellicht ook in Leuven. Voor Leuven vragen wij eventuele geïnteresseerden contact met ons op te nemen, zie daarvoor verder in ons blad.

Wij hopen dat 1977 voor ons de wind in de zeilen brengt, zoals 1976 dat deed. Daar komen wij later nog op terug. Ondertussen moeten wij echter begeesterd blijven, en wij dragen in ons de overtuiging dat het succes niet zal uitblijven!

Advertentie.

HET OPENBAAR VERVOER

is een maandblad gewijd aan het stads- en railvervoer in binnen en buitenland. Het wordt uitgegeven in samenwerking met de N.V.B.S. (Nederlandsche Vereniging voor Belangstellenden in het Spoor- en Tramwegwezen.) Dit gestencilde blad bevat uitgebreid aktueel nieuws over de stadstram- en autobuslijnen, spoorwegen en toeristische spoorlijnen in Nederland. Ook wordt maandelijks uitvoerig bericht over België, o.a. dienstregelingen en wagenverdelingen in Brussel. Prijs: 10 gulden per jaar. Abonneren kan door overmaking van dit bedrag op de Nederlandse postgirorekening 133100, Het Openbaar Vervoer - Amsterdam. Redactie- en administratie: P.H. KIERS, Van Tuyll van Serooskerkenweg 28. NL - 1009 - Amsterdam.

In dit nummer, evenals in nummer 5 van VeBOV-KOERIER, brengen wij volgaarne het tweede deel over de geschiedenis van de Haagse tramlijn 7, tijdens de oorlogsjaren.

-Ron.F.DE BOCK -

H.T.M. Tramlijn 7.

Deel II - De Oorlogsjaren 1940-'44.

In de prille ochtenduren van de 10^o mei 1940, werd ook Nederland het doelwit van de duitse weermacht.

De ganse oostgrens werd door een enorme troepenmacht overschreden en sterke eenheden parachutisten, gevolgd door luchtlandingstroepen, bezetten in korte tijd verschillende strategische punten binnen de "vesting Holland".

Eén van de voornaamste doelen van die luchtoperatie was het regeringscentrum Den Haag, dat omringd was door drie vliegvelden; ten westen (onder Loosduinen - Kijkduin) het hulpvliegveld Ockenburg; ten zuiden (tussen Rijswijk en Delft) het vliegveld Ypenburg en ten noorden (tussen Wassenaar en Katwijk) het vliegveld Valkenburg.

De duitse opzet was, om na een bliksemsnelle verovering van die vliegvelden door parachutisten, de luchtlandings-troepen gelegenheid te geven op de vliegtuigen meegevoerde motoren, de Hofstad binnen te daveren, en Koningin en Regering gevangen te nemen. De ganse duitse aktie rond Den Haag, was door het ingrijpen van de nederlandse troepen na enkele uren al tot mislukken gedoemd. Op die tiende mei waren velen aan de duitse zijde gesneuveld, en een groot aantal vliegtuigen afgeschoten, of op de grond vernietigd.

Voor de interkommunale tramlijnen Den Haag-Delft en Den Haag - Leiden van de HTM hadden die oorlogshandelingen rond de Residentie grote gevolgen. Immers, een deel van hun trajekten voerde langs de vliegvelden Ypenburg en Valkenburg, in welk gebied tevens de remises 's Gravenmade en Maaldrift gelegen waren. Tramverkeer op die lijndelen was hier nagenoeg onmogelijk, mede omdat op sommige plaatsen de bovenleiding stukgeschoten was.

Voor de stadslijnen van de HTM, die niet direkt in de vuurlinies lagen, was de zaak eveneens verre van eenvoudig! Door veelvuldig luchtalarm, het opwerpen van versperringen, het doortrekken van troepen en de geruchten over de aanwezigheid van een vijfde kolonne, ondervond het tramverkeer herhaaldelijk stagnaties. Eén en ander had tot gevolg dat het reizigersverkeer en daarmee de ontvangsten tot een ongekend minimum daalden. Op Pinksterdag, 12 mei, slechts 5% van de opbrengst van dezelfde dag in 1939; de 2^o Pinksterdag bracht slechts 9% op van die dag in 1939.

De autobusdienst van de HTM - 101 bussen rijk - werd op die 10^o mei aan het openbaar vervoer onttrokken doordat het ganse wagenpark met inbegrip van de bestuurders, ter beschikking van de militaire overheid werd gesteld.

Na de kapitulatie van de Nederlandse strijdkrachten, op 15 mei 1940 in Rijsoord getekend, werd het tramverkeer in zijn volle omvang hersteld. De busdiensten daarentegen, i.v.m. de bedeling van vloeibare brandstoffen, moesten zeer sterk worden ingekrompen. Voor de tram betekende dit al spoedig een sterke toename van het aantal reizigers, mede omdat het partikuliere verkeer, op een gering percentage na, vrijwel geheel moest verdwijnen.

Ondanks het feit dat de tramrijtuigen nu een veel grotere bezetting kregen dan voorheen, bleven de ontvangsten echter

aan de schrale kant. Eerstens had de HTM ter naleving van de verduisteringsvoorschriften, grote kosten moeten doen; tweedens mochten de trams i.v.m. de vonkvorming, pas om 7h. uitrukken, en moesten ze om 20.30h weer in de remises terug zijn. Dit betekende dat het ganse avondvervoer wegviel, en de dagelijkse diensttijd slechts 70% van de normale duur bereikte. Verbetering kwam op 11 januari 1941, toen de HTM als enig (!) bedrijf in Nederland, van de Bezetter de toelating kreeg om tot 23 uur te mogen rijden. Technici van de HTM waren er nl. in geslaagd, het euvel van de vonkvorming te beteugelen. Juist gezien en hierbij moet rekening worden gehouden met het feit dat op 15 mei 1940 de klok met 100 minuten vooruit werd gezet: 40' ter aanpassing aan de geldende Duitse tijd, en 60' extra voor de zomertijd - gold voor de Haagse tram de volgende uit- en inrukregeling:

uitrukken: september en oktober '40: 6 uur.
 november en december '40: 7 uur.
 inrukken: van 3 aug. t/m 8 sept. '40: 23 uur;
 9 t/m 13 september '40: 21 uur;
 14 sept. t/m 1 okt. 1940: 22 uur;
 2 okt. t/m 31 okt. 1940: 21,30u;
 1 nov. t/m 31 dec. 1940: 20,30u.

Uit het voorgaande kan men al opmaken dat ook onze lijn 7 in al die oorlogsgeneugten ging delen. Zoals men weet kreeg deze lijn i.v.m. de zeer slechte vervoercijfers, ingaande 15 mei 1938 éénmanswagens, en deden geruchten de ronde dat "verbussing" te wachten stond. Door de oorlogsomstandigheden nam het vervoer ook op deze lijn zodanig toe dat reeds met ingang van 7 oktober '40, de éénmansbediening vervangen werd door tweemansbediening. Het traject Valkenboschplein - Laan van Nieuw Oost-Indië, was heen en terug 13759 m. lang en voerde door overwegend autorijke woon-, kantoor- en schoolbuurten. Begrijpelijk dat gezien de reeds bekende maatregelen, lijn 7 veel nieuwe klanten in haar rijtuigen kreeg, nl. 2.506.874 in 1940, tegen 2.418.105 in 1938. Opmerkelijk daarbij is het aantal gereden wagenkilometer in 1940, 768.106, tegen 862.352 in '38!

In 1941 nam het aantal reizigers op de stadslijnen aanzienlijk toe, en wel van 37 miljoen in 1940, tot bijna 49 milj. Bijwagendiensten werden thans op alle lijnen gemeen goed, zo ook op lijn 7, waar met 825.177 gereden km, nu 3.086.452 reizigers werden vervoerd. Opgemerkt wordt, dat in die cijfers niet de gemaakte ritten door houders van abonnementen zijn opgenomen. In 1941 waren de inruktijden van de trams als volgt: 1-10 jan: 20u.30;
 11 jan. - 20 juni: 23.00u; 21 juni - 9 sept: 23.30u.;
 10 sept. - 5 okt: 23.00u; 6 okt. - 31 dec: 22.30 uur.

Het jaar 1942 deed het totale vervoer bij de HTM tot ongekende hoogten stijgen, en wel met 54,6%! Begrijpelijk als men in aanmerking neemt dat nu het fietsverkeer door gebrek aan banden, grotendeels van de straat was verdwenen, waar nu de bevolking door de steeds verder gaande distributiemaatregelen noodgeawongen juist de straat op moest gaan, om bij het Centrale Distributiekantoor de voor alles en nog wat nodige bannen te gaan halen. Dit Centr. Distributiekantoor was gelegen aan de -brede- Laan van Meerdaervoort en de Groothertoginnelaan, op de route van lijn 7. Het kon dan ook niet uitblijven dat deze lijn zijn reizigers behoorlijk zag uitbreiden. 989.274 gereden wagenkilometer waren in 1942 goed voor het vervoeren van 4.713.451 reizigers, bijna het dubbele van in 1938.

Voor de tram allemaal wel erg prachtig, die vervoersstijging en de daaruit voortvloeiende ontvangsten, maar daar tegenover stonden tal van narigheden en problemen. Door de bestendige overbelasting van het rollend materieel, nam de slijtage daarvan op ontstellende wijze toe. In de Centrale werkplaats kwam men handen te kort om aan die wassende stroom van defekten het hoofd te kunnen bieden. Bovendien kreeg men te kampen met een ontstellend gebrek aan materialen, onderdelen en smeermiddelen. Toch gelukte men er in de tramzaken behoorlijk draaiende te houden. Een ander probleem was het breken van de koppelingen; de kwestie was nl. dat vrijwel alle tramlijnen, ook lijn 7, bediend werden met drie wagentreinen, vaak in de wonderlijkste samenstelling; daar thans ook het zomermaterieel in de wintermaanden dienst moest gaan doen.

De overheid maakte de zaak nog moeilijker door het gebruik van elektrische energie drastisch te beperken. Dit had tot gevolg, dat ingaande 24 juni 1942, liefst 70 halteplaatsen van het net werden opgeheven, op 14 oktober van dat jaar gevolgd door de opheffing van nogmaals 40 halten. Voorts werden in de avonduren en op de zondagmorgenden vergaande frekwentiebeperkingen doorgevoerd. De reeds eerder vermelde driewagenstellen moesten al die problemen op gaan vangen, wat op zijn beurt weer tot gevolg had dat door overbelasting tal van breuken in de koppelingen ontstonden. (Een bijwagen gebruikt ongeveer de helft van de hoeveelheid stroom van een motorwagen.)

In 1942 mochten de trams over het gehele jaar reeds om zes uur uitrukken. Ingerukt werd volgens volgend schema. Van 1 jan. tot 1 feb. om 22u.30; van 2 feb. tot 1 okt.: 23.00 u; en van 2 oktober tot 31 december: 22u.30.

In de loop van 1942 was het duidelijk dat de Duitse veldtocht van 1941 in Rusland niet tot het snelle resultaat was gekomen dat er door de Duitse krijgsheren was van verwacht. Het bekende lied "Denn wir fahren gegen England" werd nauwelijks nog gehoord, en voor eenieder zichtbaar begon de weermacht, bevreesd voor een geallieerde invasie, Europa aan de zeezijde van een uitgebreid verdedigingsstelsel te voorzien. Den Haag kreeg hiervan rijkelijk zijn deel. Het Scheveningse strand werd tot verboden gebied uitgeroepen en tal van stadswijken voor 90 % ontvolkt, o.a. de grote Vogelwijk, gedeeltelijk de Bomenbuurt, het Statenkwartier, een deel van Duinoord II, Scheveningen geheel, en het Benoordenhoutkwartier. Duizenden huizen en gebouwen werden afgebroken, plantsoenen en bossen geroid. De kale vlakten werden doorsneden met anti-tank grachten, en het geheel lag bezaaid met bunkers en loopgrachten. Begrijpelijk dat die massale ontvolking en sloop t'allenkante invloed had op het lijnenpatroon van de H.M. Eind 1942 -- begin 1943 werd dat patroon grondig gewijzigd.: lijnen verdwenen, en andere veranderden van traject. Praktisch genomen kwam het hier op neer dat de eerder genoemde stadswijken nog maar zeer summier door trams werden bediend. De ontstane spergebieden Scheveningen en Clingendael waren overigens uitsluitend met een speciale vergunning te betreden of te verlaten.

1943 laat op het Haagse tramgebeuren zoveel zien dat het ondoenlijk is binnen dit verhaal dat voornamelijk gericht is op lijn 7, alles weer te geven. Om dat beeld naar waarheid te geven, moet in aanmerking genomen worden dat het totale tramlijnen-net in 1943 liefst 20% meer vervoer kreeg te verwerken, het aantal wagenkilometer daarentegen met 12% moest worden verminderd en dat de overbelasting van de

tramrijtuigen ten opzichte van 1942 nog 36,5% groter was geworden!

Over 1943 kwam lijn 7 met de volgende cijfers uit de bus: aantal gereden wagenkilometer: 945.768; aantal vervoerde reizigers: 5.778.784 (zonder abonné's en bezettingsvervoer). In mindere mate dan met de Scheveningse lijnen het geval was, werd lijn 7 gekonfronteerd met de Duitse vestingbouw. Haar probleem kwam te liggen tussen de Javabrug en de Boschlaan bij de driesprong ter hoogte van de Boswachterswoning.

Zowel rond de Javabrug als bij het Malieveld was men druk bezig met de aanleg en de bouw van verdedigingswerken rond de vesting "Clingendael". Op de hoek van de Wassenaarseweg-Nassau Zuylensteinstraat verrees een enorme bunker, die de helft van de Wassenaarseweg- en daarmee het afgaande tramspoor -blokkeerde. Op de hoek van de Jan van Nassaustr. Benoordenhoutseweg (Zuid-Hollandlaan) zorgde een dergelijke bunker voor verkeersnarigheden. Het Malieveld was schuins doorsneden door een brede anti-tankgracht, die zich ter hoogte van de driesprong voortzette in een kale vlakte, waar tot voor kort het Haagse Bos was gelegen.

--vervolgt--
R.F. DE BOCK,
Den Haag, juli 1976.

SEPTEMBER EN OKTOBER 1976 ZIJN
VOOR BRUSSEL BELANGRIJKE MAANDEN
GEWEEST. ZOALS VROEGER AANGEKON-
DIDT BRINGEN WIJ BEN UITGEBREIDE
BIJDRAGE OVER DIE GEBEURTENISSEN.

BRUSSEL -- tussen 15 september en 5 oktober 1976.

Deze periode is bij de MIVB gekenmerkt door een reeks veranderingen die zich vooral hebben toegespitst op het in dienst nemen van metrolijn 1 en pré-metrolijn 3. Op woensdagavond 15 september '76 reden voor het laatst trams door de in 1969 opengestelde oost-west tunnel. Sinds 31 januari 1975 waren dat nog slechts de lijnen 25, 39 en 44. Het is overigens de eerste maal in België dat een pré-metro systeem in haar overgangsfase komt voor ombouw tot een volwaardig metrosysteem. De aanpassingswerken startten dadelijk, waarbij de "gaten" in de perrons werden opgevuld, de seinrichting werd veranderd, en de nodige sporen aangesloten of afgebroken. Ook de open helling van het Sint Katelijneplein werd gedicht: in de toekomst komt hier een groot plein waarbij de reuzegrote fontein die destijds het De Brouckèreplein sierde, hier zal verrijzen. Van 16 tot en met 20 sept. bleven de drie tunnellijnen rijden, evenwel bovengronds. Lijnen 39 en 44 reden met PCC en pantograaf naar hun nieuwe, ondergrondse eindpunt aan het Montgomeryplantsoen, terwijl ze op de Fervurenlaan, aan het Leopold II plantsoen aansluiting gaven met de pendelbusdienst 39-44 naar het Centrum, eindpunt Hallenstraat. Lijn 25 reed via lijn 35 naar de Naansepoort, hoewel buiten de spitsuren één van deze lijnen meestal de doorstreepte dienst reed. Tussen de Jacht en het Centrum pendelde een bus 25. Maandag 20 september '76 werd dan de grote dag voor Brussel. Koning Boudewijn en talrijke prominenten waren er weer bij om het inhuldigersritje te maken. Om 14 uur begon

het dan pas echt. Het volk stroomde toe, aangemoedigd door het feit dat gratis kon gereden worden op trams en bussen van het ganse net, en natuurlijk ook op de metro, want daar ging het ten slotte om. In bijna alle metrostations was er doorgaand feest, gaande van turnoefeningen of concerten tot volksdans en optreden van beter of minder goed gekende idolen. Ook de BRT en de RTB waren er om het aan gans België verder te vertellen. Natuurlijk werd 's lands roem niet vergeten, en pils en ander gerstenat stroomde rijkelijk naar de fuifnummers, en onder al dat getoeter en gezwam, reed hij dan: de echte metro! Grijs-oranje, met een ongekend comfort-gevoel onder de stad doorsuizen: een jarenlange droom was werkelijkheid geworden, Brussel heeft een metro!

Het was dan ook praktisch onmogelijk in dat nieuwe ding een plaatsje te vinden, want hoe groot de capaciteit ook was, de vraag overtrof ruim het aanbod. Maar het publiek maakte ook kennis met de noodremming, -veiligheid voor alles - en werd met regelmatige tussenpozen flink dooreengeschied wanneer het stel plots aan hoge snelheid, stilstand verkoos.

Al bij al was het toch een feest zoals er nog maar weinig ONDER brussel hebben plaats gehad. Maar nog voor het einde van het feest verloor Brussel drie tramlijnen: lijn 41 Stokkel - Naamsepoort en lijn 45, Pervuren - Naamsepoort laten hun stedelijk traject over aan bus 80, die nu de verbinding verzekert tussen de Naamsepoort en de Sterrenbeeldenwijk. De andere eindpunten van beide lijnen blijven bediend door de lijnen 39 en 44. Lijn 25, één van de weinige lijnen die de grote netshervorming van 1967-68 overleefde, viel nu ook op het veld van ecr! Dat was het einde van de eerste dag, en nog voor we wisten dat het goed was, kwam de tweede dag: dinsdag 21 september. De metro moest nu rijden, van hier af moest hij gaan..., en toen kwamen de problemen.

Het lijdt geen twijfel dat achter de opening van de metro enige politieke druk zat, want zo'n metro kan de reclame van een politieke partij dienen, en dat het systeem het nu, na de verkiezingen wel eens laat afweten, daar kan de politiek zich niet mee bezig houden! De inrijperiode was trouwens veel te kort. Het eerste stel, genummerd 101-102 was op 21 november 1974 afgeleverd, gevolgd door het tweede, genummerd 165 - 166 op 12 februari 1975. Dat is nog geen twee jaar geleden. Normaal moet men met de eerste stellen zeker 100000 km afleggen om vast te stellen veranderingen er moeten aangebracht worden bij de seriebouw. Verschillende zaken gaven het al gauw op, zoals de prachtige elektronisch gestuurde geel-zwarte richtingsfilms binnen en buiten de rijtuigen. Ze werden vervangen door primitieve bordjes achter de ruit. Nu zit er een verschuifbaar plaatje achter de filmkastruit, dat de juiste richting aanwijst. Blijkbaar geldt op dit ogenblik in de werkplaats de stelregel, dat het hoofdzaak is het materieel rijdende te houden, waardoor ook aan andere snuffjes niet kon worden gedacht zoals bv. de cassetteautomaat die de stations moet aankondigen. Deze is weliswaar slechts in enkele stellen ingebouwd.

Ook vaste installaties konden voor problemen zorgen, vooral de in- en uitrijwissels van het station en stelplaats Delta in Oudergem. Meermaals reeds gebeurde het dat de lijn slechts reed tot het station Hankar, waar dan via hetzelfde spoor teruggereden werd tot het station Petillon.

Op 21 september was het werk voor het opvullen van de verlagings in de perrons, nodig voor de lagere tramwagens, ook niet klaar. Op alle stellen waren langs elke zijde vier deuren buiten gebruik. Het waren steeds twee deuren in twee

rijtuigen, zodat toch alle plaatsen konden gebruikt worden, zij het dan dat het in- en uitstappen iets moeilijker was. De perrons zijn nu echter geheel aangepast. Dat de metro het in het begin moeilijker had, daar moeten we ons overheen zetten, alle begin is moeilijk. Het totstand komen van de hele metro is voor de MIVB een enorme opgave geweest, waar ook andere bedrijven aan te pas kwamen. De firma Neerman gaf aan de rijtuigen een vorm en kleur, waarmee het jammer is zoveel onder de grond te moeten rijden! Op design-gebied zijn ze tot de mooiste van de wereld te rekenen, méér dan de Parijse bandenmetro's op lijn 6, en meer dan vele anderen, die slechts vrij stijlloze konstrukties daarstellen.

Alle stellingen bezitten dezelfde elektronische ACEC-installatie, maar konstruktief zijn er twee verschillende reeksen (ieder rijtuig heeft een nummer, een stel heeft dus twee nummers): 101 - 160, gebouwd door La Brugeoise et Nivelles te Brugge, (BN) gekenmerkt door zijwanden in ongeschilderd aluminium; 165 - 194 van Les Constructions Ferroviaires du Centre (CFC) te Familleureux, met stalen, grijsgeschilderde zijwanden. De BN-rijtuigen bestaan uit aaneengehaakte en vastgeklonken profielen, zoals bij vliegtuigen, en de CFC-rijtuigen uit gelast metaal. De bogies zijn door CFC in licentie gebouwde Franse LTB-bogies. Zwitserse Schlieren-draaistellen blijken echter ook in gebruik te zijn. Als koppeling is de (dure) Zwitserse Georg Fischer-Sécheron koppeling gekozen, die een grotere mechanische stevigheid en meer aansluitmogelijkheden biedt dan andere, bv. Schärferbergkoppelingen.

Ander traktiematerieel in dienst bij de metro, zijn de twee tweecassige Cockerill diesellokomotieven, genummerd 61 en 62, en in wit-oranje geschilderd. Hoofdzakelijk worden ze in en rond de Delta-stelplaats gebruikt, en zo weinig mogelijk in de tunnels. Daarom wordt de trambovenleiding in een deel van de metro behouden, om 's nachts, indien nodig, werktreinen te laten rijden wanneer werken aan de stroomrail moeten worden uitgevoerd. Alléén het station Merode beschikt over een richtingsaanwijzer voor de treinen, nl. een systeem dat rechtstreeks aan de wisselstand gekoppeld is. De vroegere Kar-track aankondigingsinstallatie, in gebruik tijdens de pré-metro fase, is weggenomen. Waar de trams door dit optisch systeem werden geïdentificeerd, is nu een elektronisch inductief (en bedrijfszekerder) systeem in gebruik.

Het eerste Brusselse metrostel, nr. 135(I), voornamelijk uit hout gebouwd, dat in 1972 de Brusselaars een eerste idee gaf van hun toekomstige metro, droeg aan de zijkant wel een Kartrack afleesbord.

Dit "rijtuig" stond tijdens de maand september in de stelplaats Woluwe helemaal vooraan als pronkstuk. Het werd in de daaropvolgende dagen langzaam gesloopt.

Andere "valse" metrodelen zijn nog terug te vinden, zoals een volledige kopwand die waarschijnlijk voor instructie in stelplaats Delta gebruikt zal worden, en die eveneens het nummer 135 draagt.

Er is nu 10,3 km metrolijn in dienst: het traject De

Brouckère - Merode, met een splitsing naar Tomberg en naar Beaulieu. Verlengingsplannen bestaan in alle richtingen: van Beaulieu nog één station verder naar Demey, van Tomberg naar het Kapelleveld (Universiteit) en via de oude spoorwegbedding van lijn 160 naar Tervuren. Het traject van Stokkel tot Tervuren zou van 1978 tot 1989 eerst in premetro worden uitgebaat. Langs deze lijn ligt een hoger klantenpotentieel, dan langs de huidige lijn 44 naar Tervuren. Op die manier zal de treinlijn Brussel-Tervuren die de eerste elektrische lijn was in ons land (1931) en in feite onze eerste metrolijn, toch in ere worden hersteld. Vanaf de Brouckère gaat hij binnenkort tot aan het Sint-Katelijneplein, en er wordt volop gewerkt aan de verlenging naar Anderlecht. De lijn splitst zich daar nog zowel naar noord, west als zuid.

Op dit ogenblik is slechts één stelplaats-werkplaats in gebruik, namelijk Delta. Het omvat een stelplaats met 11 opstelsporen, een werkplaats voor periodiek onderhoud met 11 sporen, en een werkplaats voor belangrijkere reparaties met enkele sporen. De metrolijn gaat onder de werkplaats door, terwijl boven de stelplaats nog een autobusstelplaats is met een capaciteit van 220 bussen. In de toekomst moet naast metrostation Delta nog een treinstation komen op de lijn 26(noord) Etterbeek - Vilvoorde.

Over de frekwentie van de metro kunnen weinig zeggen, omdat deze nogal dikwijls aan veranderingen onderhevig is. Meestal wordt overdag een 5-minutendienst gereden op het stadsdeel, wat neerkomt op een 10-minutendienst op de Tomberg- en Beaulieu-takken. Op spitsuren werden al proeven genomen met een 3-minutenfrekwentie op het gezamenlijk baanvak.

Buiten voor de reeds eerder genoemde tramlijnen was 20 september ook een dag van afscheid van een tramtype, dat bijna onafgebroken gedurende meer dan 40 jaar door de Brusselse straten reed. Hun laatste dag reden ze op lijn 31 tot rond 20 uur, wanneer ze werden uitgewisseld tegen vrijkomende PCC's op andere lijnen. Een langzame dood was het niet, want meer dan de helft van het materieel bleef in dienst tot op het laatste. Het was dan ook de enige wagenserie die op die dag in tweemandediening reed. De ontvanger was nodig om de achterdeur te sluiten. De 5000-en wachten nu de slopershamer en de snijbranderspijtit, want ze hadden beter verdiend. Enkel en enkele zullen nog jaren in dienst blijven als werk-aanhangwagens in de betretunnels. De anderen staan in de stelplaats Renbaan naast de 1500-en, die op 19 april 1976 voor het laatste in normale dienst reden op de lijnen 41 en 45, en dan nog de 1600-en, die het laatste jaar slechts sporadisch meer verschenen.

Het is merkwaardig te moeten vaststellen dat nu dagelijks de 4000-en hotsen en botsen (want dan kan men geen rijden meer nemen) op de lijnen 39 en 44, en de 9000-en ook nog steeds 4 lijnen als aktieterrein hebben, terwijl de 5000-en die veel betere rij- en veereigenschappen hebben, terzijde staan. Met een minimum aan werk zouden deze trams toch met pantograaf en éénmannediening op de lijnen 44 en 39 kunnen rijden! Mw. 5006 en 5023 zijn zelfs al geschikt voor éénmannesexploitatie.

Lijn 35, waarover de laatste tijd niets dan onheilspellende berichten de ronde deden, lijkt voorlopig wel gered te zijn. Tijdens het spitsuur wordt met 13 rijtuigen een 5 minuten-frekwentie volgehouden. Ondertussen rijdt bus 35 met zeven bussen ook met een 5 minuten-frekwentie. De vervoersvraag blijkt dus wel groot genoeg te zijn om deze tramlijn te handhaven. Hoogstwaarschijnlijk zal de tramlijn dan toch verdwijnen op het ogenblik dat de metro zijn eindstation Demey bereikt, wat over een niet al te lange tijd zal gebeuren. Ofschoon de pendelautobusdiensten zouden verdwijnen na het indienstnemen van de metro, rijdt nog steeds de lijn Centrum - Kazernen voornamelijk om de handelswijk van 'De Jacht' een goede verbinding met de stad te waarborgen. De lijnfilm is wit, zonder lijncijfer met de zwarte tekst:

CENTRE	CENTRUM
CASERNES	KAZERNEN

Deze dienst wordt meestal gereden met de bussen 8456 en 8483 van stp Delta.

Een tweede deel in onze periode geeft de opening van de premetrolijn 3 tussen het Noord- en het Zuidstation. Officieel was de lijn al op 20 september geopend, maar trams reden er pas door vanaf 4 oktober. Dat hier ook de verkiezingsziekte een rol speelde was te zien aan de nog onvoltooide stations. Om kwart voor vier reden uit de schilderswerkplaats van de Antwerpse steenweg de zes museumtrams buiten, die onder het motto 'brussels is love' nog meer feestvreugde moest aanbrengen. Verschillende van deze rijtuigen verwierven reeds bekendheid in de zomer van 1975, wanneer ze verschillende ritten deden tussen stp Woluwe en Tervuren. Aan de Vooruitgangstraat naren deze wagens de oude sporen die naar de centrumlanen voeren, terwijl achter hen, om 4 uur, dadelijk de bocht werd afgebroken, en de andere trams richting zuid werden omgeleid. Dan was het wachten op het laatste rijtuig dat hetzelfde traject in de andere richting zou doen, maar voor dat er was, kwamen de eerste inhuldigingstrams al uit de tunnel, een bewijs dat de nieuwe ondergrondse verbinding wel een tijdwinst betekent. We geven hier de lijst van de rijtuigen met hun uur van bovenkomst aan het Noordstation:

7521 (81) 16.02 u - 7567 (62) 16.05 u - 7597 (52) 16.09 u -
7576 (55) 16.10 u - 7579 (58) 16.13 u.

Al deze wagens waren piekfijn herschilderd en droegen geen reclame op de zijwanden. Alleen lijn 62 had een nieuwe lijnfilm met op de tussenregel: 'LIJN 3 M'. Om 16.23 u kwam dan eindelijk PCC 7128 op lijn 62 aan, ofte de laatste tram die in normale dienst bovengronds over de centrumlanen reed.

Wat daarna gebeurde was onbeschrijflijk, maar in minder dan 30 minuten tijd werd de bocht afgebroken en het tunnelspoor in de andere richting aangesloten. Als inhuldigingstrams richting zuid reden: 7565 - 7574 - 7578 - 7538 - 7553. Toch liep er wat mis: PCC 7074 en 7011 op weg naar stp Haachtse steenweg zagen hun sporen opgebroken, en probeerden om 16.45 u achteruit van het Rogierplein op de sporen van de Kleine Ringlijn te geraken. Tevergeefs echter, want bij het achteruitrijden ging het rijtuig iedere maal uit de sporen. Ten einde raad (men kon de trams daar toch niet laten staan!) werd tot het noordstation gereden om daar te wisselen en op het andere spoor achteruit te komen, om dan

de andere wissel eens te proberen, wat wél lukte en via de overloopwissel van de Bolwerklaan geraakten de twee wagens weer op het goede spoor rond 17.45 u.

De zes museumrijtuigen draaiden aan het Baraplein en kwamen dan terug alhoewel tijdens de terugrit de tram meer stilstand dan reed. Aan de Beurs vond een ware volksopeenhoping plaats. Heel Brussel wilde het rijdende museum zien. Nog nooit had de tram daar zoveel in de kijker gestaan als toen. Kamera's zoemden en fotoapparaten klikten. Van de televisieploeg tot de meest echte Brusselaars, iedereen was er. Velen herkenden de tram van hun jeugd, een onvergetelijke tijd van op het balkon in weer en wind mee te rijden. - in regen en sneeuw, maar ook in de warmte en de zonneshijn waarvan men toen nog op ieder plekje in de stad kon genieten. Velen groeiden op samen met de tram. Op ieder moment, in vreugde maar ook in nood was de tram daar als vervoermiddel, langzaam maar zeker, geen slachtoffer van de jachtige en zenuwslopende manier van het hedendaags vervoer.

Brussel heeft op waardige manier afscheid genomen van één van zijn oudste tramtrajekten.

De wagens stonden nog tot laat in de avond in de Vooruitgangstraat, soms voorbijgereden door de boerentram - ook hem is geen lang leven meer beschoren in zijn huidige vorm. Dan werden de rijtuigen achteruit weggereden, en weinig later was de bovenleiding op heel het traject verdwenen.

Onder de grond ligt het nieuwe traject. Verschillende stations zijn uitgerust met middenperrons, zodat bij het indienstkomen van de metro op dit traject (voorzien voor 1984) het in- en uitstappen ieder langs een zijde kan gebeuren, en zo een tijdwinst kan opleveren. Onder het Rogierplein wordt nu ook de toekomstige sneltramterminus gebruikt door lijn 90, terwijl er ook een mini-transportmuseum is ingericht, bestaande uit 2 paardetrans, een bus en een tweeassig buurtspoorwegrijtuig van de lijn-Grimbergen. Wie weet komt daarnaast ooit nog het eindpunt van de nieuwe tramlijn naar Grimbergen?

Op 5 oktober kwam dan de nieuwe dienstregeling in voege, waar lijnen 58 en 81 nu ook voortdurend in éénmansexploitatie rijden. Lijnen 52, 58, 62 en 81 rijden met PCC, terwijl lijn 55 de vrijgekomen gelede PCC's van lijn 25 heeft overgenomen. Hoelang deze materieelssituatie zal blijven is onzeker, want nog dit jaar zouden (!) twee wagens van de nieuwe serie 7900 worden afgeleverd. Het zullen dubbelgelede, achtassige PCC's worden met lange doorlopende ramen, nieuwe kleurencombinatie en 2 pantografen. Eénenzestig dergelijke rijtuigen zijn besteld: 60 als normale bestelling en 1 rijtuig als vervanging voor de uitgediende 7529.

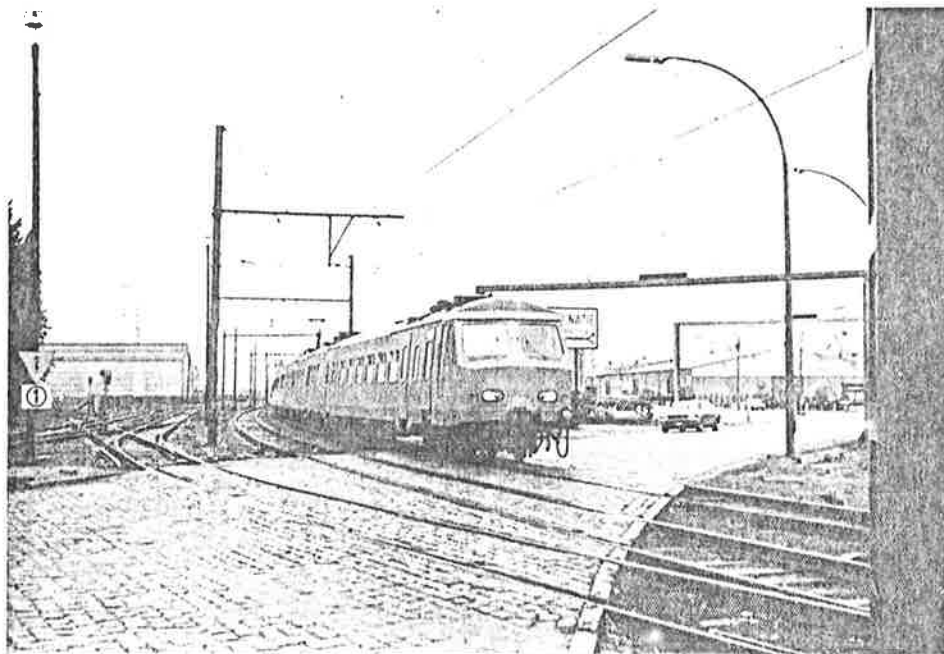
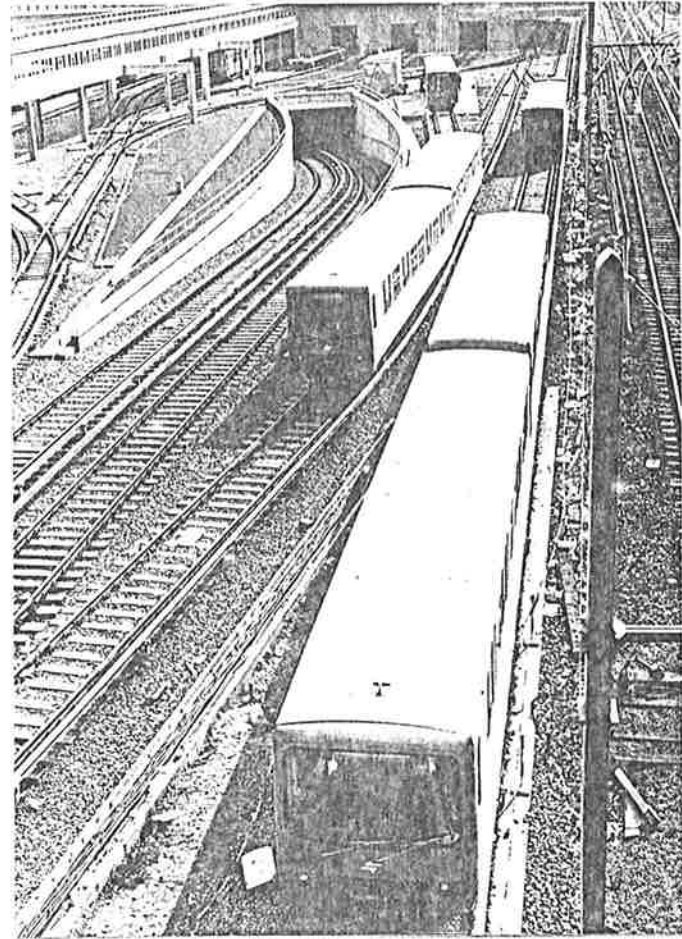
In één der volgende nummers zullen we een overzicht geven van de nieuwe lijnfilms, in gebruik bij de MIVB.

Jan Vermeiren,
Wilrijk, november 1976.

Brusselse metrotreinen met
tunnel onder stelplaats 'Delta'
1 april 1976



Vooruitgangstraat Brussel
EMR 1753 als lijn 42
4 oktober 1976



50 jaar N.M.F.S.
Treinstel 808 tijdens een rondrit in de
Antwerpse haven op 11 september 1976

De N.M.B.S viert dit jaar haar vijftig jarig bestaan. Om op vijftigjarige leeftijd een stel rijdende vierlingen te kopen, moet je niet bij de pakken blijven zitten. Je moet je ten minste "jong" voelen, maar de NMBS voelt zich al vijftig jaar jong, en wij geloven dat dit de enige manier is om jong te blijven.

BELGIË'S NIEUWSTE TROETELKIND

Het elektrisch viertje, reeks 08

1 - INLEIDING.

Op 23 april 1935 - praktisch honderd jaar nadat in België de eerste spoorweglijn ingereden werd - had weer een historische plechtigheid plaats: de eerste elektrische spoorlijn werd geopend. Was het toeval dat dit gebeurde op dezelfde lijn als honderd jaar tevoren?

Vanaf het eerste ogenblik opteerde de direktie, voor het personenvervoer, op elektrische motorstellen die, afhankelijk van de verkeersdrukte, met meerdere eenheden gekoppeld konden rijden zonder dat de kracht of de snelheid verminderde. In België, met zijn korte afstanden tussen de stations, kon de elektrische lokomotief nauwelijks konkurere tegen de snel optrekkende stellen. Het nadeel van deze stellen, nl. het niet kunnen inzetten tijdens de nacht en de dode perioden voor het slepen van goederentreinen werd ter zijde geschoven ten voordele van de, door de lichte konstruktie, lagere aankoopprijs.

Deze eerste stellen hebben in de loop der jaren aanzienlijke verbeteringen ondergaan, die uiteindelijk tot het oranje-grijze viertje hebben geleid.

De eerste stellen waren, achteraf bekeken, in feite aangepaste rijtuigen, die wat betreft comfort en rijgedrag, nog voor veel verbeteringen vatbaar waren. Bij de volgende reeksen werden deze stap voor stap aangebracht: de harde houden banken werden vervangen door zachtere zitplaatsen, de openschuivende vensters werden vervangen door tochtvrije ramen met dubbele beglazing, de oude draaistellen werden vervangen door omgebouwde Schlierendraaistellen, en last but not least werd de thiristorschakeling ingevoerd. Al deze verbeteringen hebben uiteindelijk geleid tot het uitbrengen van het moderne stel met als aanduiding 08.

2. TECHNISCHE BESCHRIJVING.

Juist veertig jaar nadat het eerste vierledige stel op de sporen verscheen, is de N.M.B.S. terug van tweeledige naar vierledige stellen overgestapt. Op 15 juli 1975 zag het eerste stel, het levenslicht (en het zonlicht) en de nieuwgeborene werd dadelijk in de schijnwerpers geplaatst. Men pakte immers uit met een heel nieuw concept bij de bouw van stellen: zowel de vorm als de kleur geven een heel nieuwe vorm en een eigentijdse opvatting te kennen. Laten we ons viertje even nauwkeurig bekijken: de viertjes bestaan uit twee motorloze stuurpostrijtuigen en twee tussenrijtuigen, waarvan alle assen aangedreven worden. Deze acht motoren geven het treinstel een vermogen van 1536kW* en worden gevoed door een "hakbijl"schakeling, uitgevoerd met thiristoren. Deze schakeling vond trouwens reeds toepassing op de stellen die

in 1972 in de CW Mechelen werden gebouwd, en daar volledig werden uitgetest. Om het gewicht gunstig te verdelen, werd de elektrische en elektronische uitrusting in de beide stuurpostrijtuigen aangebracht. Door het overzichtelijke printkaartensysteem en het opgebouwd zijn in logische eenheden is een gebeurlijk defekt gemakkelijk op te sporen en gemakkelijk te verhelpen: men hoeft slechts de defekte schakeling te vervangen en de schakeling kan later in het gespecialiseerd laboratoratorium van de Centrale werkplaats hersteld worden.

Net zoals bij de lokomotieven van het type 20, gebeurt ook hier de versnelling en de remming volledig automatisch, terwijl de ingestelde snelheid, ongeacht het terrein, wordt aangehouden.

De 08 kan in combinatie rijden, zowel met andere viertjes als met de groene tweetjes. Drie eenheden kunnen dus samengesteld rijden, bestuurd uit vanuit één stuurpost. De 3000 V wordt aan de motoren toegevoerd door twee eenbenige pantografen, type Faively. Vermelden we nog dat het slippen van de wielen elektronisch gedekteerd wordt en ook uitgeschakeld, zodat zelfs bij natte rails het optrekvermogen volledig kan benuttigd worden.

Ten opzichte van de vorige stellen, werd de maximale snelheid verhoogd tot 140 km/h. De lengte van de stellen is 99,028m; de stuurpostrijtuigen zijn 24,75m, de middenrijtuigen 23,69m lang. De stellen zijn 2,98 m breed en de hoogte tot aan het dak bedraagt 3,945m. De draaistellen - een door de NMBS verbeterd Zwitsers type Schlieren - hebben een asstans (afstand tussen de assen) van 2,67m voor de motordraaistellen, en 2,5m voor de niet aangedreven draaistellen.

Met zijn 302 plaatsen in tweede klasse, 56 in eerste klasse en 140 staanplaatsen komt men tijdens de spitsuren, als drie stellen gekoppeld rijden tot 1074 zit- en 420 staanplaatsen, wat tot een aanbod leidt dat de vraag nog ruimschoots dekt. Als comfort voor de reizigers kunnen wij nog de goede geluids- en warmteisolatie vermelden, uitgevoerd door verschillende lagen glasvezels tussen de buitenste bekledingsplaat en de binnenbekleding, en door de dubbele beglazing van de ramen. De verwarming geschiedt door van buiten aangezogen lucht, die door verwarmingsbatterijen stroomt en verspreid wordt door toestellen die vlak onder de vensters aangebracht zijn. Een systeem in het rijtuig zorgt voor de interne cirkulatie, terwijl een thermostaat de temperatuur konstant houdt en bij een te grote hitte in de zomer, het ventilatiesysteem doet aanslaan. Ook de verschillende afdelingen zijn ruimer: in 1° kl. 2m, vroeger 1,9m; in tweede klasse 1,7m tegen 1,6m vroeger. In de eerste klasse zijn individuele zetels aangebracht, terwijl spijtig genoeg in de tweede klasse de verdeling 3-2 bleef bestaan, ten nadele van get comfort. Voor de veiligheid noemen we het nieuwe soort deuren, nl. de zwenkschuifdeuren in plaats van plooi-deuren, die bij het openen naar buiten komen, en dan langs de zijwand schuiven. Dit systeem, waarbij de deuren tijdens het rijden, gelijk komen met de zijwanden, gaat de turbulenties tegen van de lucht. De deuren zijn voorzien van een gevoelige boord, die moet waarnemen wanneer een reiziger of een voorwerp geklemd geraken tussen de sluitende deuren. In dit geval gaan de deuren automatisch terug open tot de hinder verdwenen is. Bovendien wordt de treinwachter d.m.v. verklikkerlampjes op de hoogte gebracht van het niet gesloten zijn van de deuren.

Nadien kan hij de bestuurder het sein tot vertrek over brengen, daar in de stuurkabine dezelfde waarschuwingsslampjes aanwezig zijn. De stellen zijn voorzien van een geluidsinstallatie, waardoor de naderende stopplaatsen kunnen aangekondigd worden. Buiten de reizigers is ook aan de bestuurder gedacht. Hij beschikt over een hoger gelegen en zich over de gehele breedte uitstrekkende kabine, waardoor een beter uitzicht over de lijn gewaarborgd is. Bij ongeval is hij ook beter beschermd doordat het stel een versterkte en vervormbare neus bezit. In de bestuurderskabine is een thermo-box standaard ingebouwd, voor het warm of koud houden van etenswaren.

De aantrekkelijke kleur, die reeds enkele jaren geleden beproefd werd op enkele rijtuigen van het type M 2, moet een betere zichtbaarheid, ook bij ongunstige weersomstandigheden, waarborgen.

3-GEBRUIK.

Net zoals bij de meeste andere stellen, is het mechanische deel geleverd door "La Brugeoise et Nivelles" terwijl de elektrische instelling gebouwd is door ACEC. De stellen worden gemonteerd in de werkhuizen van de eerstgenoemde firma te Brugge. Van de eerste reeks van 20, waren er eind september 19 afgeleverd. Alle stellen hebben als depot: Schaarbeek, waar ook kleine herstellingen gebeuren. Grote herstellingen zullen, zoals bij alle andere stellen, in de CW Mechelen uitgevoerd worden. Vanaf het begin werden ze ingezet op de ABC lijn: Antwerpen-Brussel-Charleroi, eerst voor direkte diensten, later ook voor andere. Tijdens deze winterdienstregeling zullen ze ongeveer de helft van het verkeer voor hun rekening nemen. Na aflevering van de volledige bestelling zullen ze de oudste stellen van 1939 en 1949 vervangen.

De tweede reeks (12 stellen) 821-832 is in aflevering en zal in 1977 worden voortgezet.

Een derde reeks van twaalf stellen is onlangs in bestelling gegaan. De aflevering is voorzien voor 1978.

Buiten de lijnen 25 (Antwerpen-Brussel) en 124 (Brussel-Charleroi) zijn de nieuwe treinen op tal van lijnen te zien geweest tijdens de opendeurdagen van de NMBS in 1976.

Een stel vergezelde de expo-trein "reizigers" namelijk naar alle grote, geëlektrificeerde stations van het land.

In Antwerpen daarenboven reden deze stellen een rondrit tussen het CS en Antwerpen-Noord (Haven) tijdens deze vieringsmanifestaties. Duizenden reizigers werden aldus in kennis gesteld van de spoorweghavenactiviteiten.

4-AFLEVERING:

801 - 15 juli '75; 802-11 sept. 75; 803:4 okt. 75; 804:29 okt 75; 805:25 nov '75; 806:18 dec. 75; 807:15.1.76; 808: 809:5.2.76; 810:3.4.76; 811:24.4.76; 812:24.4.76; 813:13.5.76; 814:4.6.76; 815:22.6.76; 816:12.7.76; 817:24.8.76; 818: 14.9.76; 819 - 820 en volgende: worden medegedeeld.

Technische Fiche:

Asindeling:	2'2' + B°'B°' + B°'B°' + 2'2'
Effektief:	32 (waarvan 20 geleverd)
Max snelheid:	140 km/h
Vermogen:	1536 kW
Lengte (over alles)	99,028 m.
Breedte:	2,98 m.
Hoogte dak:	3,945 m.
Rijvaardig gewicht:	210 tcn
Belesting per as (max)	14,2 t

Aantal plaatsen: A- 56; B- 302 - staanpl.140
Bouwers: mechanisch gedeelte: BN - Brugge;
elektrisch gedeelte: ACEC-Charleroi.
Plan: in bijlage.

Tongeren - oktober 1976
J.Casier.

S P O O R S L A G S - VeBOV's Spoorwegenkrant.

Er is een bestelling geplaatst voor 16 tweeledige motorstellen(reeks 07) en een derde reeks viertjes.(833-844)

Reeks 20: Vanaf 19 oktober wordt een programma ter opleiding van de bestuurders afgehandeld. Deze opleidingsritten gaan door van dinsdag t/m vrijdag met deze ritten:
15.32 - 16.10 leeg van Brussel-Zuid(FBM) naar Schaarbeek(FSR)
17.27 - 18.32 trein 1684 Schaarbeek - Bergen (FMS)
19.01 - 19.21 leeg van Bergen naar Quévy (LQV)
19.42 - 21.31 snelle goederentrein(Renault) LQV - FSR
21.50 - 22.12 leeg van FSR naar FBM.

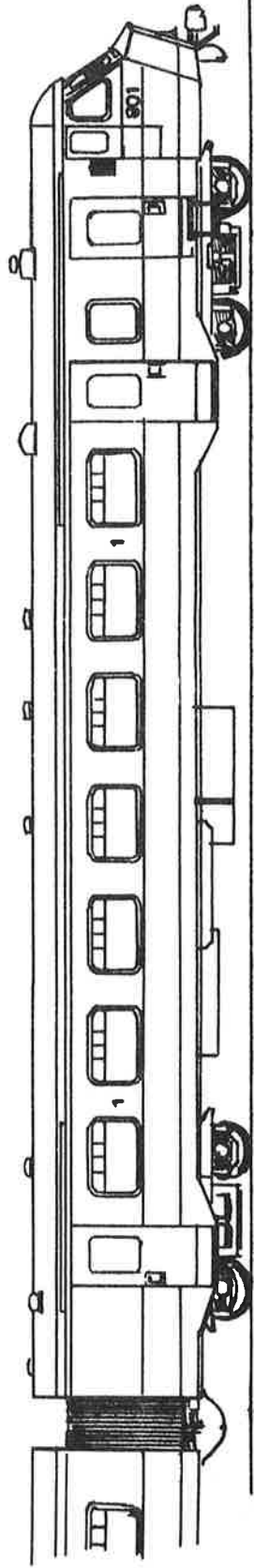
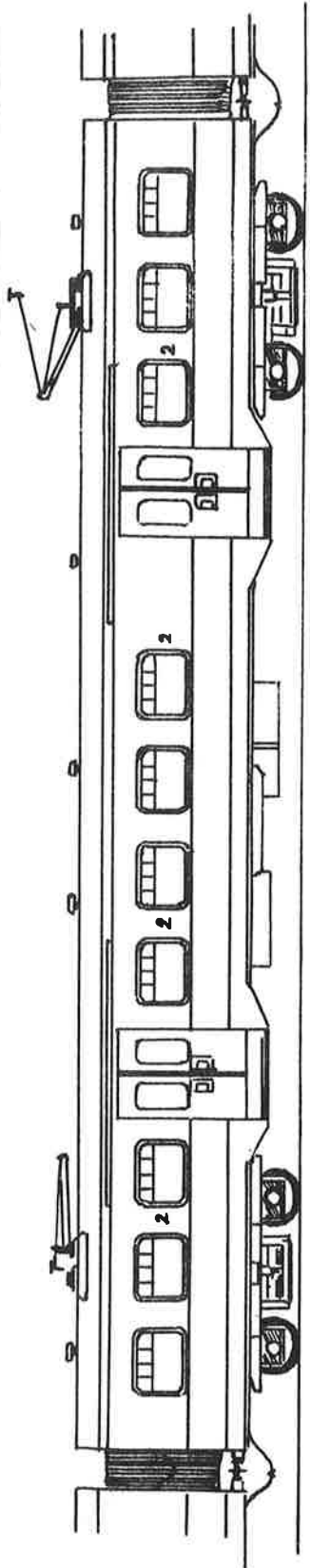
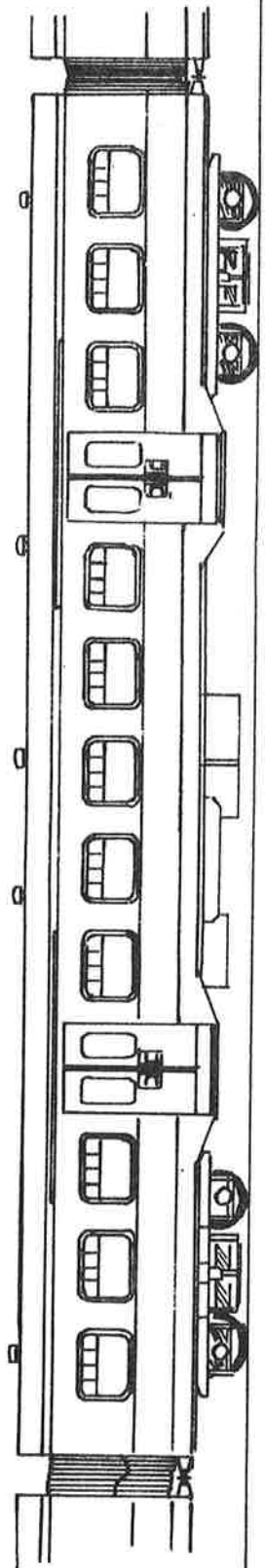
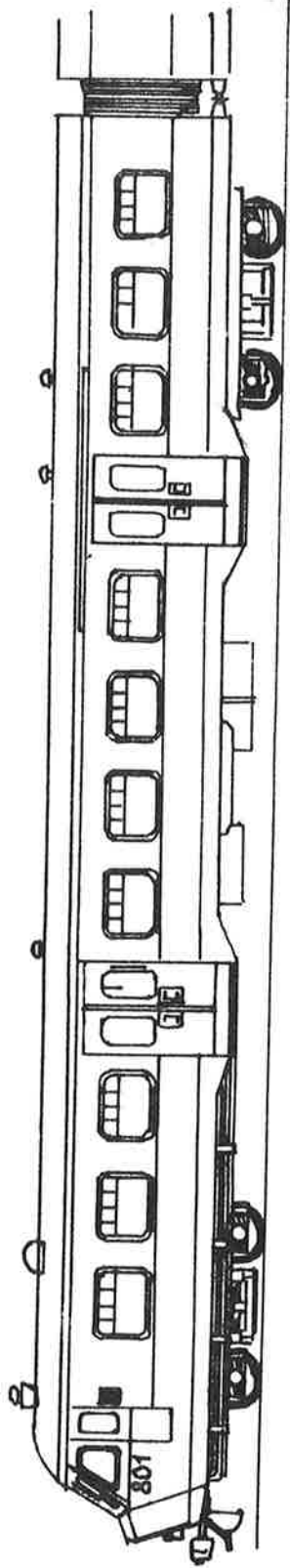
Elektrifikatie:

Door minister Chabert werden volgende plannen in de verbinding Antwerpen-Hasselt-Duitsland bekend gemaakt:
-aanleg en elektrifikatie lijn 21:Hasselt-Genk Centr. voor 1978. Kostprijs: 413 miljoen.
-verbetering traject lijn 21 Hasselt-Landen door opdrijven van de snelheid van 90 tot 120 km/h, einde 1978. (50 milj.)
-afschaffen van de overwegen op lijn 21 Hasselt-Genk, kostprijs 11,5 miljoen;
-afschaffen van de overwegen te Bilzen(lijn 34) door een verkeerstunnel. Nog geen einddatum bekend;
-elektrifikatie lijn 16 Antwerpen-Aarschot tegen 1980;
-verbetering van de lijnen 35 en 34 tussen Diest, Hasselt en Tongeren tegen 1977. Kostprijs: 25 miljoen;
-elektrifikatie lijn 34:Hasselt-Tongeren-Liers, aansluiting met lijn 31, tegen 1981;
-elektrifikatie van lijn 35:Hasselt-Diest-Aarschot(Leuven?) tegen 1981;
-elektrifikatie van lijn 24:Glaaien(Glons) Wezet(Visé)-Montzen (Aachen-West) waardoor elektrisch verkeer mogelijk wordt tussen Antwerpen en Duitsland, tegen 1984.

NMBS - Raad van Beheer, zitting 29 oktober 1976)

Goedkeuring werd verleend aan volgende uit te voeren werken:

-het bouwen van 200 lange, platte goederenwagens(Res) door de CW Gentbrugge;
-lijn 21 A:Hasselt-Genk:bouw van de brug over de Ringlaan (noordkant) te Genk en begin van elektrificeringswerken;
-lijn 36:aanpassingswerken te Schaarbeek-vorming met het oog op het bouwen van een derde spoor tussen Diegem en Schaarbeek-station;
-lijn 75-89:ophogen van de sporen tussen Kortrijk en Harelbeke, en bouwen van enkele onderbruggingen;
-oprichten van nieuwe stations te Aalst en te Harelbeke;
-afschaffen van overwegen op volgende lijnen:
lijn 12:Antwerpen-Essen, overweg 20 te Ekeren;
lijn 31-34:Luik-Ans - Hasselt:tunnel te Liers;
lijn 78:St Ghislain - Doornik: overweg 10 te Vaulx;
Het aanbrengen van automatisch beveiligde overwegen op de



Recks 08

- lijn 34 tussen Liers en Glons en op lijn 40 tussen Bressoux en Wézet.
- Het aanleggen van een industriespoor te Genk(lijn 21 C Winterslag - Bilzen;
 - Vernieuwen van sporen op lijn 162:Namen - Sterpenich;
 - Uitbreken van de sporen van lijn 142 tussen Hoegaarden en Eghezée.(deze lijn was buiten dienst vanaf 1960 en tussen Hoegaarden en Tienen werden de sporen opgebroken in 1968)
 - Onderhoud en vernieuwen van kunstwerken op de lijnen 37 (te Verviers),24(te Montzen), 20 en 43;
 - Invoeren van een toeristisch abonnement voor Benelux.
-

VeBOV - KRANT.

De activiteiten van VeBOV zullen weldra uitgebreid worden in volgende zin.

De bijeenkomsten op de derde vrijdag van de maand te Antwerpen kennen en verheugen zich in een tot nu toe niet bereikte sukses.Vorige maand waren er 72 bezoekers op onze filmavond, en hebben acht nieuwe leden zich daar gemeld.

Aan alle nieuwkomers van harte:Welkom!

Dat sukses werkt uiteraard aanstekelijk op andere plaatsen en zo hebben wij besloten een eerste kontaktvergadering te houden in GENT op vrijdag 14 januari 1977 te 20 uur, in de zaal die ons door het Gentse stadsbestuur ter beschikking is gesteld, en die gelegen is Sluizekenkaai nr 2 te Gent. De zaal is te bereiken met lijn 4.Er zal besproken worden op welke manier wij de volgende maanden deze bijeenkomsten zullen inrichten.Tot slot is er een diavertoning over oude rijtuigen in Gent,gegeven door dhr F.Coussens.

In Limburg starten wij eveneens met maandelijkse bijeenkomsten.

De bijeenkomsten zullen gehouden worden te ZOLDER, in de vergaderzaal van de sporthall "SPORT INN" elke eerste WOENSDAG van de maand, met aanvang om 20 uur.

De vergaderzaal is te bereiken als volgt:

Van af de autosnelweg E 39 Antwerpen - Lummen - Aken, de uitrit ZOLDER nemen en dan de weg Zolder - Peringen volgen. Na een paar honderd meter rechtsaf, richting Zolder-Centrum volgen, en dan de aanduidingen "Sporthal" volgen.

Op 5 januari 1977 is er een diaprojektie voorzien over het "Traktiematerieel in West-Duitsland"

Het programma van de eerste zes maanden volgt in januari.

In Brussel beschikt VeBOV over een vergaderlokaal in de Van Praetstraat.Berlang zullen daar ook de vergaderingen van start gaan.Leden uit het Brusselse worden op de hoogte gehouden per afzonderlijk schrijven indien nodig. Leuven en omgeving is vrij sterk vertegenwoordigd in onze VeBOV.Ook daar willen wij graag van start gaan.Leuvenaars kunnen telefonisch of schriftelijk kontakt opnemen met de voorzitter Roger Bastaens,Kerkendijk 1, 2200-Antwerpen-Borgerhout.Tel (031) 36.04.92,bij voorkeur na 18 u.

OVER FOTO'S GESPROKEN;

Onze aangekondigde fotoreeksen mogen zich verheugen in een grote bijval.De reeksen I en 2 zijn ondertussen allemaal verzonden, en de reeks drie is in bestelling gegeven. Ondertussen kregen wij van dhr Delie een aanbod van twee POSTERS met een stoomtrein.Afmetingen:1) 30 x 65 cm, 2) 30 x 70 cm. 1) stelt de VeBOV expres van 26 juni voor, gefotografeerd te Waasmunster (lijn 59) en 2) stelt het vertrek voor van een trein naar Dendermonde uit het oude

Zuidstation te Antwerpen, getrokken door hl 64130. Deze zwart-wit posters moeten door onze leden zelf op blok worden geplakt. Bestelling door overmaking van 150 fr. per stuk op de rekening van VeBOV. Voor Nederland: 10 gulden per stuk, op onze rekening van de Rabo-Bank, vestiging Ossendrecht-Putte. Voor niet leden is de prijs op 175 fr. per stuk gesteld. Bestellingen moeten lidmaatschapsnummer vermelden, en aanduiding van de foto P 1 of P 2.

Onze Limburgse sekte stelt twee reeksen kleurenfoto's OF kleurendia's te koop. De samenstelling volgt hieronder. Beide reeksen zijn ondeelbaar, en bij bestelling dient klaar vermeld te worden of men de uitvoering wenst in foto of dia. 110 fr per reeks, en voor Nederland 8 gulden, te storten of over te schrijven op de rekening van VeBOV, zoals aangeduid op de binnenkaf van het blad.

Reeks K.01

81172 in de nabijheid van Gouvy, in 1964 (R. Vissers)
 1503 in Aachen Hbf, op 16 aug 1976 (J. Casier)
 5908 te Braine le Comte (oude schildering) 31.12.73 (J. Casier)
 8424 te Hasselt, oude schildering, 15 aug. 71 (J. Casier)

Reeks K 02

1019 in Brussel zuid in 1958. (R. Vissers)
 957 en 2380 (geol) te Brussel-zuid, op 20.8.76 (J. Casier)
 2244 te Brussel-Nd (tweekleurig) op 20.6.71 (J. Casier)
 6603 te Waterschei (nwe schildering) op 4.8.72 (J. Casier)

De samenstellers houden eraan, bij publikatie verplichtend de naam van de auteur te vermelden.

Foto's van Dhr. Delie mogen echter niet gepubliceerd worden! Alle aangekondigde prijzen omvatten de verzendingskosten. Bestellingen kunnen gebeuren tot 5 januari e.k. Nadien worden zij niet meer aanvaard.

 Het oktobernummer van VeBOV-Koerier is nog niet van de pers op het ogenblik dat wij deze regels tikken. Wij hebben echter goede hoop het ekstra-nummer samen met dit nummer te kunnen verzenden. Met onze excuses voor deze vertraging. We doen wat we kunnen!

 Opzegging van het lidmaatschap bij VeBOV is thans niet meer mogelijk voor 1977; zoals bepaald in de statuten en het Huishoudelijk reglement. Wij verwachten dan ook dat degenen die nog niet betaalden, dat thans zullen doen. Verzending der lidkaarten geschiedt vanaf 1 januari 1977.

 In ons vorig nummer sloop er een vergissing in de prijs van de lidgelden. Begunstigende leden betalen 800 fr, en buitengewone leden betalen minimum 1000 fr. (en niet 800 zoals foutief vermeld)

 In ons volgend nummer brengen wij trammieuws, dat deze maand wegens plaatsgebrek moest blijven liggen. Dan volgt tevens een boekbespreking van het werk van ons lid Dhr H. Kaper, Ir, over "Moderne sneltramlijnen" dat wij U tevens aanbieden, en warm aanbevelen.

 Op de aanstaande vergadering te Antwerpen, 17 december, houden wij een verkoop bij opbod, ten voordele van de VeBOV kas. Aanbiedingen moeten ten laatste om 8 u. gedaan zijn. Wij rekenen op een stevige opkomst.