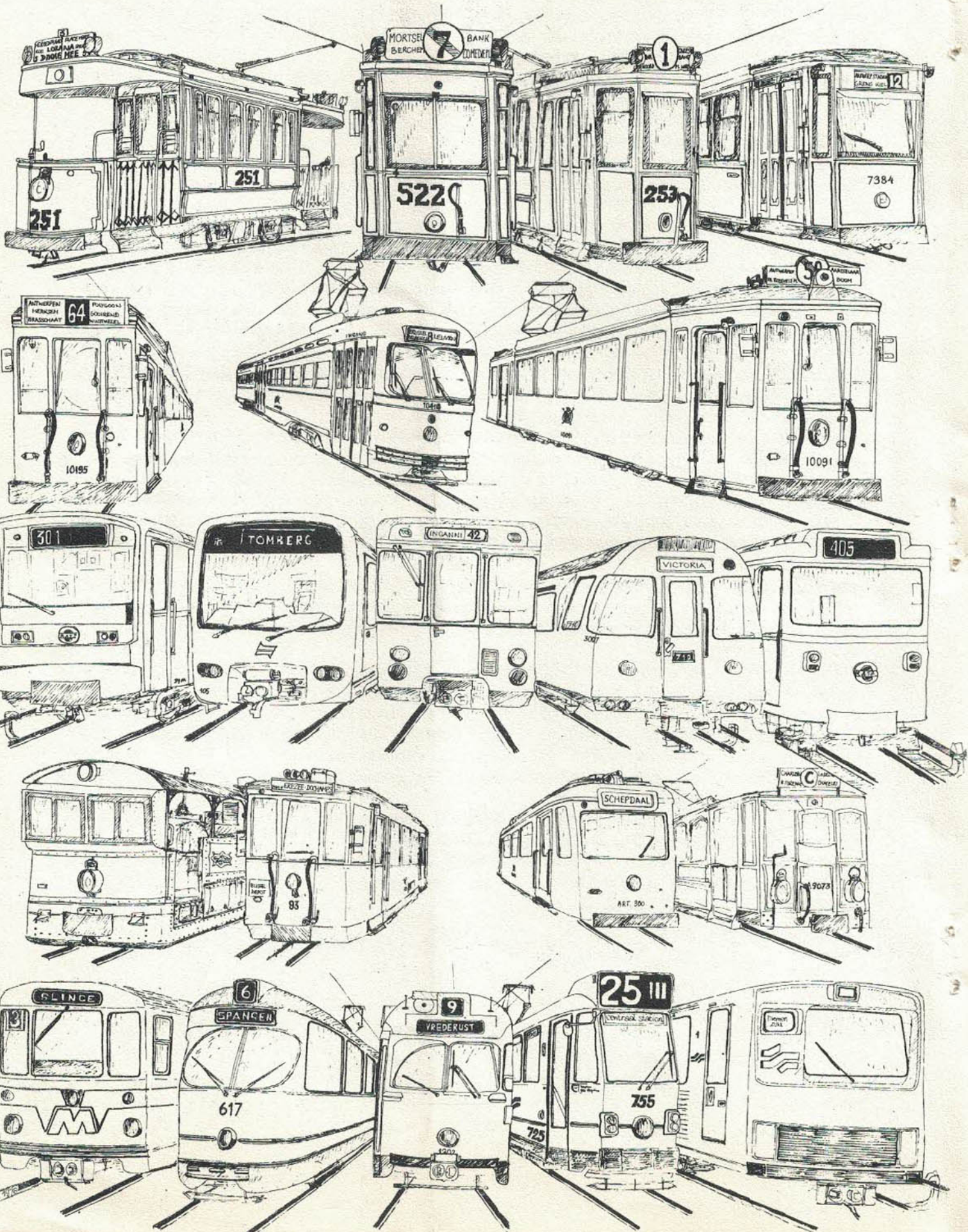


maandblad van de Vereniging voor Belangstellenden in het Openbaar Vervoer

verantwoordelijke uitgever : Roger Bastaens
Kerkendijk 1
b - 2200 Borgerhout



VeBOV-KOERIER nr 5 - JANUARI 1977.

VeBOV-KOERIER is het maandblad van de Vereniging voor Belangstellenden in het Openbaar Vervoer - VeBOV - v.z.w. Opgericht te Antwerpen op 28 april 1976. Statuten: Belgisch staatsblad van 9 sept. 1976, onder nr 7568.

De stellers van artikelen blijven verantwoordelijk voor de door hun ingezonden teksten, die niet noodzakelijk de opvatting weergeven van VeBOV.

Overdrukken van teksten is enkel mits schriftelijke toelating van het Bestuur, en mits bronvermelding mogelijk.

Nieuwjaar 1977.

Het bestuur van VeBOV houdt eraan aan alle leden van de Vereniging, en hun familieleden, vrienden en kennissen, zijn beste wensen van gezondheid en vrede, voorspoed en geluk aan te bieden. Tevens danken wij langs deze weg, zeer van harte, iedereen die ons naar aanleiding van Kerstmis en de jaarwisseling, zijn beste wensen heeft overgemaakt. Dat zijn er zoveel geweest, dat aan individuele antwoorden niet kan gedacht worden.

Aan alle Maatschappijen voor Openbaar Vervoer wensen wij dat het in 1977 beter nog vergaan dan in de vorige jaren. Gespeend van ernstige tegenslagen, en vooral dat zij in hun betrekkingen met het publiek mogen beseffen dat 1977 anders zal zijn dan 1877, want dat wordt echt nog wel eens vergeten. Geef de mensen een menswaardig vervoer, en zij zullen er gebruik van maken. Mocht iemand dat betwijfelen, dan refereren wij naar de NMBS-lijn 59, Antwerpen-Gent. Het is nog wat vroeg om besluiten te trekken nà het in dienst nemen van de eerste Brusselse metrolijn, al is de trend wel voor iedereen duidelijk. Dat kunnen wij nog niet even overtuigd zeggen voor Antwerpen, al hopen wij dat het daar eveneens goed mag gaan.

Gent kan zijn metro niet begraven, want zij hebben er geen. In Luik zit een brok tunnel in de grond, maar vermits niet iedereen weet waar dat zit, is de kans groot, dat de meesten het wel nooit zullen weten. In Charleroi hebben ze hun pré-metro viadukt, en er wordt verder gewerkt. Alléén zijn er nog steeds geen nieuwe trams besteld. De trouwe maar versleten dienaars van de kustlijn zullen het nog wat moeten volhouden. Of te sporen uit 1935!, die gereedlagen in juni '76 om de lus te De Panne aan te leggen, het ook nog een tijdje zullen volhouden, weten wij niet. We weten dat er overall goede wil is, en dat waardenen wij, maar met goede wil alléén krijgen we geen goed tramnet. We wensen dan ook van harte aan alle maatschappijen, dat Minister Chabert in 1977 Sinterklaas zal mogen zijn. Ons briefje ligt al klaar.

- Ron.F.DE BOCK -

H.T.M. Tramlijn 7

II - De Oorlogsjaren 1940-1944.

Al die oorlogsattributen hadden tot gevolg dat lijn 7 in eerste instantie, ingaande 3 maart 1943 door gedeeltelijke afbraak van de Javabrug Laan van Nieuw Oost-Indië op tegenspoor moest gaan rijden. Dankbaar kon men over deze afstand van ongeveer 100 meter gebruik maken van de overloopwissel, gelegen in de Javastraat bij de Koninginnegracht, en een soortgenoot die dadelijk over de brug lag, in de Wassenaarseweg. Als tweede maatregel, gevolg van het gereedkomen van de bunkers, moest lijn 7, ingaande 28 mei 1943, tussen de overloopwissel in de Javastraat en het Esso-gebouw (toen Petrolea genaamd) aan de Benoordenhoutseweg (nu de Zuid-Hollandlaan) in beide richtingen het opgaande spoor volgen. Om botsingen tussen twee rijtuigen te voorkomen, werd een loods aangewezen, een HTMer die, uitgerust met een witte vlag, verantwoordelijk was voor het veilig verkeer op het enkelsporige traject. Deze loods reed in beide richtingen op het voorbalkon van de tram mee, en zonder hem mocht geen trambestuurder het traject binnenrijden. Het publiek noemde deze man alras "Jan heen en weer".

Op 28 en 29 augustus 1943 was er blijkbaar wat te doen in de Clingendaelse vesting; de zaak zat er potdicht en niemand kon er in of uit. Voor lijn 7 betekende dat via een omleidingsroute rijden van de tramlijnen 1 en I/2. Vanaf de Javastraat ging het via de Alexanderstraat, Plein 1813, Alexanderstraat, Parkstraat, Kneuterdijk, Lange Vijverberg, Tornooiveld, Korte Voornhout, Posbrug, Leidsestraatweg (nu Koekampaan) naar de driesprong aan de Boslaan. In feite keerde lijn 7 terug op een groot gedeelte van de tijdelijke route die zij van 4 januari 1907 tot 15 juni 1907 bereed, en die sinds 28 mei 1976 ook bereeden wordt door de nieuwe lijn 7, Kurhaus - Centraalstation.

Op 30 augustus 1943 mocht de vesting weer gasten ontvangen, en keerde lijn 7 weer terug op het reeds bekende, enkelsporige traject. Bovendien ging onze lijn het vertrouwde beeld krijgen dat vrijwel alle stadslijnen inmiddels hadden gekregen: een mengelmoes van rollend materieel! Motorrijtuigen uit de ombouwreeks 21 - 101; 250ers en 800en, bijwagens uit dereeksen 350-364, 500-526; 550-570; 600-629 en 650-689 met als ekstra lekkernij soms ook 750ers en 900en. Aan vaste wagenverdeling kon onmogelijk de hand meer worden gehouden; veel van het Scheveningse materieel zat door de vestingbouw in de badplaats nu op het stadsnet en materieel dat hersteld uit de werkplaatsen kwam, werd ongeacht het type, op dié lijn ingezet waar de behoefte het grootst was. En niet uit het oog mag worden verloren, dat het werk van het personeel ongekend zwaar geworden was, bijzonder voor de wagenbestuurders. Ga er maar eens aanstaan: ver overbalaste driewagentreinen, vaak in de meest bizarre samenstellingen, door het verkeer te loodsen, iedere wissel met de pook te moeten omleggen, en bovenal er voor te zorgen dat het streng gerantsoeneerde stroomverbruik niet werd overschreden. En daarbij niet vergeten het rijden in de ochtend- en avonduren, vooral in de lange wintermaanden, als door de verduisteringsmaatregelen vrijwel ieder redelijk uitzicht op de straat ontbrak. Maar 1944 zou nog veel erger narigheden gaan brengen, althans vanaf september van dat jaar!

Maar alvorens daar nader op in te gaan-de volgende staat bewijst al meer dan genoeg - bekijken wij eerst de inruktijden van de trams over 1943:

1 januari	t/m 1 februari	22u30;
2 februari	t/m 9 februari	21u30;
10 februari	t/m 14 februari	22u30;
15 februari	t/m 1 maart	20u30;
2 maart	t/m 28 maart	21u30;
29 maart	t/m 30 april	22u30;
1 mei	t/m 4 mei	20u30;
5 mei	t/m 14 mei	21u30;
15 mei	t/m 9 december	22u30;
10 december	t/m 16 december	20u30;
17 december	t/m 20 december	22u00;
21 december	t/m 31 december	22u30.

Beperking van het stroomverbruik en strafmaatregelen van de bezettende macht (1 t/m 4 mei) waren debet aan deze zeer sterk wisselende inruktijden, en voor de mensen belast met de dienstindeling van het rijdend personeel haast genoeg om er dol van te worden.

En nu dat beruchte jaar 1944. Ondanks de steeds benarder wordende levensomstandigheden kunnen wij nu vaststellen dat de eerste acht maanden van dat jaar nog heilig mogen worden beschouwd in vergelijking met de laatste vier, die voor altijd in de annalen van de geschiedenis der Nederlanden boven de grote rivieren als "hongerwinter" staan geboekt. Geheel in de trend der voorgaande jaren werd het trambedrijf steeds meer in alle opzichten aan beperkingen onderworpen, een hoofdstuk apart, onmogelijk binnen dit bestek te verhalen.

Lijn 7 zag zijn Javabrug afgebroken, wat tot gevolg had dat zij tussen Javastraat en Boslaan (Boswachterswoning) ingaande 25 januari 1944 weer gebruik moest gaan maken van de omleidingsroute via lijnen 1 en I/2, reeds bekend uit 1943. Trouwens, afgezien van de afbraak van de Javabrug, was de vesting Clingendael op die datum op slot gegaan zodat, behoudens het militaire verkeer, niemand meer de Benoordenhoutsewijk kon betreden.

Op 2 maart '44 moest lijn 7 weerom een veer laten: de nog verdergaande stroombeperkingen deed de lijn verhuizen op het traject tussen Valkenbosplein en Waldeck-Pyrmonckade via Beeklaan en Groothertoginnelaan, naar de Laan van Meerdervoort over de sporen van lijn 3. Ook hier is het merkwaardig vast te stellen dat door deze lijnverlegging, de 7 terugkeerde op haar oorspronkelijk traject dat bereden werd van 12 december 1906 tot 1 juli 1915.

De frekwentie op de lijnen verslechterde in de loop van 1944 en nogmaals werden enkele halten opgeheven. Praktisch genomen was de foets van de straat verdwenen, wegens bandentekort en vordering door de Wehrmacht. Als gevolg daarvan nam het aantal reizigers toe. Dat had als gevolg dat de rijtuigen reeds aan de vertrekhalte overvol geraakten, en de rijen wachtende reizigers aan de halten geen plaats meer vonden. Voor lijn 7, die samen met de lijnen 1 en 3, de voornaamste verbinding gaf met het Centrale distributiekantoor, was dat een hopeloze toestand. Bovendien werd de dienst, naarmate de zomer in 't zicht kwam, en de invasie verwacht kon worden, steeds meer gestoord door luchtalarm. Bracht 6 juni 1944, de dag van de geallieerde landing in Normandië nog geene enkele verandering in de dagelijkse gang van zaken, kan 5 september 1944, die als dolle dinsdag de geschiedenis zou ingaan, als keerpunt worden gezien.

Het is genoegzaam bekend dat het vanaf die dag snel bergafwaarts ging, in wat men later zou gaan noemen, de randstad Holland. In een ongekend snel tempo daalde het toch al zo minieme levenspeil van de bevolking. Elektriciteit, gas, brandstoffen en levensmiddelen raakten uitgeput of waren slechts uiterst schaars voorhanden.

Hoe snel het bergafwaarts ging met de stroomvoorziening van de tram kunnen wij uit onderstaand schema aflezen:
van 1 jan.44 t/m 3 sept.44: van 6 tot 22u;

op 4 sept.44: van 6 tot 21u30.

Tot zo ver, gezien de omstandigheden, vrij normaal.

Van 5 t/m 12 sept. 44: van 6u. tot 19u.30.

De eerste gevolgen van Dolle Dinsdag worden reeds zichtbaar door de 2 uur vervroegde inruktijd.

Van 13 t/m 20 sept. '44: van 7u. tot 9 uur en van 12 tot 19u.

Naast een vel uur later uitrukken en een half uur eerder inrukken, staan de rijtuigen van 9 tot 12u. werkloos aan de vertrekpunten.

Van 21 sept. t/m 8 oktober '44: van 7 tot 9 uur;

van 12 tot 14 uur

en van 16u. tot 18u.30.

Thans uitsluitend nog spitsuurdiensten. Bovendien werd ingaande 24 sept.1944 op zondagen geen dienst meer gedaan.

Van 9 oktober t/m 29 oktober '44: 7 - 9u. en van 16 tot 18u30.

Thans nog slechts dienst tijdens morgen- en avondspits.

Van 30 okt. tot en met 16 nov. '44: van 7u30 tot 9u30.

Nog slechts twee uur dienst per dag! Bovendien wordt er langzaam gereden om zo zuinig mogelijk met de minimale hoeveelheid elektrische energie om te gaan.

De buitenlijnen van de HTM deden in dat spel mee, echter met dien verstande dat hun in- en uitruktijden gelijk waren aan die van het stadsnet, maar zij bleven de ganse dag rijden. Vanaf 5 nov. '44 werden ook zij op zondag stilgelegd.

Al die beperkingen mochten niet baten. Na het inrukken op 16 november 1944 om 9u30 was de stroom op! De rijtuigen verdwenen in hun stelplaatsen om pas op 11 juni 1945, -voor zover de bezettende macht na grote vorderingen begin 1945, materieel had laten staan - in een uiterst beperkte dienstregeling weer op de straat te verschijnen.

Uit het voorgaande is duidelijk dat ook onze lijn 7 op die 16^e november 1944, gedwongen ter ruste ging. Het zou 18 november 1946 worden, dus bijna 17 maanden na de hervatting van de tramdiensten, alvorens lijn 7 in het stadsbeeld terugkeerde. Een ontstellend gebrek aan rollend materieel, de verwoesting van het Bezuidenhoutkwartier op 3 maart 1945 en het wachten op een noodbrug ter vervanging van de afgebroken Javabrug waren hieraan debet.

Bekijken wij de cijfers van lijn 7 over het jaar 1944, dan zien wij dat 711825 gereden wagenkilometer, goed waren voor het vervoeren van 4.862.314 reizigers. Dat stemt overeen met een jaarcijfer van ongeveer 6,4 miljoen reizigers, waarbij rekening moet gehouden worden met acht maanden normale dienst en 11 weken involledige dienst, plus anderhalve maand totale verdwijning.

In een volgend hoofdstuk wordt de na-oorlogse geschiedenis van lijn 7 besproken en de motieven die geleid hebben tot de opheffing van de lijn in 1966.

Den Haag, , juli 1976.

Onze lezers vinden in bijlage een grafiek, die een beurtregeling weergeeft van enkele treinen of stellen van de NMBS. Verklaringen bij deze grafiek: vindt

- 1-De bij de NMBS ingezette lokomotieven en stellen worden volgens hun activiteiten benut vanuit een bepaald station. (gewoonlijk een stelplaats) De gewone ritten, die een gans jaar onveranderd blijven, worden door de dienst M.A. samengesteld en in grafiekvorm uitgegeven. Deze grafieken zijn de beurtregeling, waaruit elke treinloop kan afgelezen worden.

Opvatting:

-horizontaal: de uren van de dag: 0 tot 24 u.

-vertikaal worden de dagen van het plan aangebracht.

vb: een beurtregeling bestaat uit vier dagen, dan zijn er vier stellen of lokomotieven nodig.

lok. 1	rijdt op dag 1	de diensten van lijn 1,	dag 2	lijn 2...
lok. 2	" " " 1	" " " 2,	" 2	" 3...
lok. 4	" " " 1	" " " 4,	" 2	" 1...

2-Tekens op de grafiek:

a- lijnen: dikke volle lijn: normale personen- of goederentrein;
dikke dubbele lijn: rit met dubbeltraktie;
drievoudige lijn: rit met drievoudige traktie;
driehoek boven de lijn: rit van losse lokomotief.

b- R 1 ... 7: rijdt op maandag (R1), dinsdag (R2) ... zondag (R7)

N 1 ... 7: rijdt niet op maandag (N1) woensdag N3, zondag N7

F 1 ... 7: kan ingelegd worden (Fakultatief) op maandag F 1...

c- Letteraanduidingen voor het treinnummer:

LZ : diesellokomotief voor trein nr..

ZL : diesellokomotief komt van trein nr.. (vb rit naar stp)

LE : elektrische lokomotief voor trein nr...

EL : elektrische lok VAN trein nr...

LLZ : lichterslokomotief (diesel) VOOR trein nr...

LLE : lichterslokomotief (elektrisch) VOOR trein nr...

RZ : ledige rijtuigen VOOR trein nr.. (dieselgesleept)

ZR : ledigr rijtuigen VAN trein nr.. (dieselgesleept)

RE : ledige rijtuigen VOOR trein nr.. (elektrisch gesl.)

ER : ledige rijtuigen VAN trein nr ... (idem)

MZ : motorwagens VOOR trein nr...

ZM : motorwagen(s) VAN trein nr...

ME : elektrisch stel(len) VOOR trein nr...

EM : elektrisch stel(len) VAN trein nr...

3-NUMMERING VAN DE TREINEN:

a - Reizigerstreinen:

nrs 1 tot 199:	T.E.E. treinen;
100 tot 149:	Eksprestreinen Brussel-Antwerpen-Amst.dam
150 tot 159:	sneltreinen;
170 tot 179:	Eksprestreinen Luik - Luxemburg;
200 tot 499:	andere eksprestreinen;
500 tot 999:	doorgaande en half-doorgaande treinen;
1000 tot 1499:	doorgaande seizoentreinen;
1500 tot 3999:	direkte en half-direkte treinen;
4000 tot 9999:	stoptreinen;
13000 tot 13999:	agentschapstreinen;
16000 tot 16999:	idem;
19000 tot 19999:	autoslaaptreinen.

Hierna volgt de nummerreeks van de goederentreinen. Verklarende nota's hierbij volgt na het nummeroverzicht.

b - Goederentreinen.

De nummers der goederentreinen bestaan uit vijf cijfers.

cijfer 1	2	3	4 en 5	Aard van de trein:
2	GH	GB	00 - 09 10 - 19 20 - 49 60 - 89 90 - 99	ekstratrein trein voor duivenvervoer. gekombineerde trein stukgoederentrein; voorbehouden
3	5			Volledige treinen
	GH	GB	00 - 29 30 - 39 40 - 49 50 - 59 60 - 79 80 - 89 90 - 99	etrstreinen; vervoer van auto's verv.vaste brandstoffen verv.vloeibare brandstof vervoer metaalprodukten verv.landbouwprodukten alle andere produkten
4				Internationale trein (zie verder)
5				verbindingstrein
	GH	0	00 - 99	getrokken dr. loko traktor.
	GH	GB	00 - 99	andere trein.
6				zonetrein
	GH	0	00 - 99	getr.dr lokotraktor
	GH	1+2	00 - 99	voorbehouden
	GH	3	00 - 99	volledige trein.
	GH	4-9	00 - 99	andere trein.
7				lokaal treinen (als 6)
8				ekstra-treinen.

GH = groep van herkomst } 1 Brussel 2 Antwerpen 3=Hasselt
GB = groep van bestemming } 4 Luik - 6 Namen - 7 Charleroi
8 Bergen en 9 Gent.

Volledige trein: trein waarvan alle wagens vertrekken uit één punt en samen aankomen in een ander.

Homogene treinen: trein samengesteld uit dezelfde soort wagens.

Verbindingstrein: trein die vormingsstations onderling verbindt.

Zonetrein: trein die rijdt tussen een vormingsstation en en ander station van dezelfde zone.

Lokaalrein: trein die rijdt tussen een station en zijn aanhorigheden. (industriesporen...)

c INTERNATIONALE GOEDERENTREINEN:

Cijfer 1 4

cijfer 2: soort trein

1:- TEEM treinen;

2:- treinen voor gekombineerd vervoer (containers)

3:- andere treinen met snelheid van 100 km/h

4:- 5 - 6 - treinen met snelheid van 80 km/h

7 - 8: volledige trein;

9:- treinen met ledig materieel.

cijfer 3: Verbinding:

0: België - Zuid-Duitsland, Italië en Zwitserland

1: id - Zuid-oost-Duitsland, Oostenrijk-Tsjecho-sl.

2: id - Noord-Duitsland en Denemarken.

3: id - noord-west-Frankrijk;

5: id - Nederland;

7: id - zuidoost-Frankrijk en Italië;

8: id - Zuid-Frankrijk en Spanje;

9: id - Zwitserland en Italië via Luxemburg.

cijfer 4: gevolgde reisweg;

cijfer 5: volgnummer.

Beutzregelung

Tag	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
09 ^s post	-1	FBM	15168	FNR	15168	LJ														LJ	15318				
951-958	2	X	15168		LL	LUX														LUX	15619				FBM
5 Stellen ingezet	3		Reserve	in	FBM																				FBM
LUX: Luxemburg	4		FBM	15198	FQSP	15198	FSD													FSD		15918	FQSP	15918	FBM
(geldig v 28-9-75)	5		FBM	15198																					FBM
Reeks 15	-1		Plan A.																						
1501 - 1505	2																								
4 Lokos ingezet	3	219																							
Dagen 1, 2, 4: R1-7.	4																								
Dag 3: R1...6	3'	219																							
Dag 3': R7. →																									
(Gru: Locomotief, sp. Services)																									

Reeks 15
1501 - 1505
4 Lokos ingezet

Plan B
Dagen 1, 2, 4: R1-7.
Dag 3: R1...6

Dag 3': R7. →
(Gru: Locomotief, sp. Services)

4 - Aanduiding van stations en Stelplaatsen:

Deze worden in de spoorwegterminologie aangeduid met de telegrafische afkortingen die bij de Telegraaf en bij de spoorwegen worden gebruikt. De voornaamste ervan vindt U hieronder:

Brussel: FBN=Brussel-Noord; FBN=Brussel-Zuid; FSR=Schaarbeek;
FBPI= Brussel-Klein Eiland; PFO=Brussel-Zuid, bundel reizigers; FBNG=Brussel-Noord, bundel reizigers.

Antwerpen: FN=Antwerpen-centraal; FCV=Berchem; FNDM=Antw.-Dam;
FNDMF=Antwerpen-Noord; FNZG=A. Schijnpoort;
FNNSD=Antw.-Zuid; FNKL=Antw. Kiel; GNS=Antw.-Oost.

Aalst = FLS; Aarschot= FRST; Adinkerke = FDK; Ans=Ans;
Aarlen = LL; Aat = ATH; Baulers = PSU; Bertrix= MBX;
Braine le Comte = FBC; Brugge = FR; Charleroi = FCR;
Cin y = LC; Denderleeuw = FDD; Dendermonde = FT;
Eeklo = FCO; Florennes = GF; Gent-St-Pieters = FGSP;
Gent-zeehaven = FGNF; Gouvy = FVY; Haine St Pierre= GT;
Hasselt = FHS; Herbesthal = FHR; Herentals = FHT;
Ieper = FY; Jemelle = LJ; Kinkempois = NK; Kortrijk = FC;
Landen = FLD; Latour = MUT; Leuven = FLV; Luik-G. = FL;
Lier = FLR; Liers = LSL; Luttre = LDS; Manage = FMN;
Marchienne = NZ; Mechelen-C = FM; Mechelen-Nekkerspoel = LNK;
Merelbeke = FKR; Mol = LML; Monceau = LNC;
Bergen = FMS; Moeskroen = FMC; Muizen = FYM; Namen = FNR;
Oostende = FSD; Ottignies = LT; Oudenaarde = FDN;
Pepinster = FPS; Pi ton = LPT; Rivage = MRV; Ronet = FEO;
St-Ghislain = FGH; St-Niklaas = FSN; Stockem = MKM;
Tamines = FTM; Tienen = FTL; Tongeren = FTG;
Doornik = FTY; Trois-Ponts = FNO; Turnhout = FTR;
Virton = MSM; Vezet(Vis ) = FVS; en Winterslag = GWI.

Hierbij valt aan te merken dat elke gemeente van het land een telegrafische afkorting heeft. Het hoofdtelegraafkantoor van Antwerpen = FA, dat van Gent FG, dat van Brussel = FB. Deze laatste hebben echter geen belang bij de spoorwegen. Wellicht wordt de beurtregeling een stuk duidelijker, en waarschijnlijk ook is deze verklaring ook interessant bij uw foto-opnamen.

NIEUWSJES OVER LOKOMOTIEVEN EN TREINSTELLEN.

- 00: Bij de elektrische stellen zijn de volgende buiten dienst gesteld: 007! 008, 012, 021, 127, 128, 152 en 526.
Op de lijnen 12, 25 en 124 zijn volgende stellen in dienst: 001 tot 050; 665 tot 730 en 801 tot 820. Tijdens de winterdienst zijn er 70 tweetjes en 12 viertjes in dienst.
Op lijn 59: Antwerpen - Gent, zijn 25 stellen voorzien uit de op deze lijn toegelaten eenheden: 151 - 210; 601 - 655, 657 en 664.
Door Schaarbeek worden er van de 112 daar gestalde stellen, 106 ingezet. Stockem en Oostende zetten in een gemeenschappelijk plan, 153 van de 182 aanwezige stellen in. Kinkempois, dat 137 onderhoudt, zet er 138 in. Len n van andere stelplaatsen is dan ook nodig.
- 08: Van de zes luchthavenstellen 851 - 856, worden er 5 ingezet.
- 09: Van de 12 Benelux-stellen worden er 9 benuttigd. De NS zorgt voor het onderhoud, ook van de Belgische stellen. Van de acht posttreinen worden er vijf ingezet, terwijl  n in Brussel-Zuid in reserve staat. Meerdere stellen rijden gekoppeld.

- 15: Volgens plan waren 4 van de 5 lokomotieven in inzet. Ze trokken o.m. T.E.E 81, 82, 85 en 88 tussen Brussel-Zuid en Amsterdam. Andere eindstations waren Oostende, Aken, Luik-G, Charleroi-Zd en Welkenraedt. 's Nachts waren enkele stukgoedtreinen in het programma opgenomen, tussen Oostende-Brussel-Zuid en Charleroi. In de winterdienst komen ze niet meer voor.
- 18: Tijdens de voorbije zomer waren vier van de zes in Kinkempois gestalde lokomotieven in gebruik. Twee waren er vanuit Brussel-Zuid in dienst en reden de TEE 20 en 21 van en naar Keulen, en tussen Brussel en Parijs de 80, 83 en 89. Twee lokomotieven reden tussen Luik en Parijs met de TEE 40 en 41. In het winterplan rijden ze enkel nog tussen Brussel en Parijs. Keulen wordt nu niet meer door deze reeks bediend.
- 20: Voor de winterdienst is het afgedrukte plan nog geldig, doch worden de loks nu weinig ingezet. Men sleutelt nog steeds aan deze reeks, o.m. het remsysteem. Voor opleiding van het personeel zijn ze echter in dienst. Begin 1977 worden proefritten voorzien tussen Brussel en Oostende.
- | | | | |
|----------|--------|-------|--------------------------------------|
| 01.15u.- | 02u.05 | 69417 | Brugge - Merelbeke (FR - FKR) |
| 03u.05 - | 04u.35 | 69425 | FKR - FSDM (Merelbeke-Oost.-vorming) |
| 04u.40 - | 04u.50 | RE 40 | FSDM - FSD |
| 13u.09 - | 14u.15 | 5765 | FSD - FGSP (Gent-St Pieters) |
| 14u.35 - | 15u.20 | los | FGSP - FBN (Brussel-Noord) |
| 16u.02 - | 17u.34 | 865 | Brussel-Noord (FBN) - Oostende (FSD) |
| | | los | FSD - FR |
- Of deze proefritten doorgingen zullen we trachten te achterhalen.
- 22-23: Antwerpen-Schijnpoort (FNZG) handhaaft zijn beurtregelingen met de reeksen 22 en 23, waarvan resp. inzet 7 en 13. Reeks 22 rijdt vooral tussen Antwerpen en Charleroi (Monceau). Verder worden ook enkele direkte treinen Brussel-Roosendaal bediend (D treinen). Merelbeke wordt eenmaal bediend. (dagelijks) De lokomotieven van reeks 23 wordt nagenoeg analoog ingezet, maar ze bereiken ook Bergen.
- 28: Deze drie lokomotieven worden in een gemengd plan met de reeksen 22 en 25 vanuit Merelbeke ingezet. Gewoonlijk worden ze tijdens de eerste twee dagen van een tiendagenplan ingezet. Ze worden enkel tijdens de spitsuren benuttigd en bedienen dan de stoptreinen tussen Leuven en Brussel en tussen Brussel en Aalst - Gent. 's Middags rijden ze ledige personentreinen vanuit Brussel-Kl. Eil. en Schaarbeek-vorming naar Brussel. Daarna komt ze terug naar Brussel-noord waar ze enkele tijd gestationeerd wordt, aan de kant Schaarbeek. De tweede lok brengt de dag door in Leuven. Op zaterdag en zondag staan ze in Merelbeke.
- 29: Van deze reeks bestaan enkel nog de 2903/2913 en 2920. In de zomerdienst bestond nog een gemengd plan met loks van reeks 23. Ze werden ingezet vanuit Monceau. We betwijfelen of dit plan ooit gereden is. Voor de winterdienst zijn geen diensten voorzien, en er bestaat weinig kans dat ze nu van stal komen, omdat 45 loks van modernere reeksen reserve staan in verschillende stelplaatsen. Verdeling van de rezervelokomotieven: Ronet: 33 (+12 T.29)
Brussel-Zuid: 5 + 5 meerstromige loks;
Kinkempois: 2 stuks van type 18.
- 43: Enkele motortreinen zijn voorzien van ruiten met dubbele beglazing.

- 44: Bijna alle stellen zijn nu voorzien van verruimde bestuurderskabinés. Te zelfder tijd werden de voorwanden versterkt. Vanaf dit jaar zijn ruiten met dubbele beglazing in rubberbanden gevat ingebouwd, en zijn ruitensproeiers aangebracht. Deze stellen zijn te herkennen aan een witte bies, aangebracht tussen de rood-gele beschildering. De 4407 is aldus aangepast.
- 45: Sommige stellen zijn uitgerust zoals hiervoor, maar de witte bies in de beschildering ontbreekt.
- 46: Ook hier zijn dezelfde veranderingen doorgevoerd, o.a. op de 4611. Het zij vermeld dat de nieuwe ramen niet meer naar beneden schuiven, maar het bovenste deel van de ruit kan worden uit- en ingeklapt.
- 55: Loks 5507 en 5523 hebben dubbele koplampen maar nog de oude beschildering. De 5540 is aangepast voor de elektrische verwarming van de rijtuigen. Deze aanpassing is een proef omdat de U.I.C. besliste dat internationale treinen m.i.v. de dienstregeling 1977-78 geen stoomverwarming meer zullen krijgen. Op de lijn Luik - Luxemburg zijn deze lokomotieven in dienst, en om het gebruik van generatoren te beperken, wordt tot deze verbouwing over gegaan. Uiterlijk is deze lok te herkennen doordat een oranje band op de beschildering, nu blauw zou zijn. Kan iemand hierover meer vertellen?

In Brussel-Centraal worden op het einde van de perrons nieuwe treinmelders getest. Naast de grotere snelheid is de nieuwigheid, dat zes opeenvolgende treinen aangeduid worden.

EN NOG MAAR SPOORWEGNIEUWSJES.

Tijdens de opendeurdagen in Mechelen (C.W.) konden leden van onze Vereniging daar zien staan:

- 035 -- met uitgebrande voorkant;
- 003 en 008, buiten dienst, en ook de 007.
- 062 de helft van dit stel. Op de zijwand nog nr 228062.
- 169 in herstelling na aanrijding.
- 012
- 028 van beiden een half stel, dat verschroot wordt.

De onbeschadigde helften van beide stellen zullen worden samengevoegd tot een nieuw stel.

Verder stonden er een aantal M 3 rijtuigen met nieuwe draaistellen.

- Volgens een persbericht uit de "Gazet van Antwerpen" van 27 sept. 1976 bestaat de kans binnen afzienbare (?) tijd over te gaan tot vervanging van de autobusdiensten tussen Boom en Dendermonde, door nieuwe treindiensten.

- Een dergelijke mogelijkheid is niet uitgesloten voor een aantal vroegere spoordiensten, wanneer de NMBS al haar buslijnen aan de NMVB zal overdragen. Deze overdracht behoort tot een plan van de Regering, waartoe door de Ministerraad besloten is in zijn zitting van 19 maart 1976.

- Sedert 21 september 1976 rijden er reizigerstreinen op de lijn 26: Vilvoorde-Etterbeek. Vroeger reeds waren personen-diensten ingesteld tussen Brussel-Nd-Etterbeek-Halle. Er is op de nieuwe verbinding een frekwentie van een uur. Bij deze gelegenheid kwamen de volgende nieuwe stopplaatsen in dienst; (Vilvoorde) Machelen-Bordet-Evere-Meiser-Merode (Etterbeek)

In Merode is mogelijkheid tot overstappen op de metro. De vroeger reeds tussen Etterbeek en Halle nieuw in dienst gestelde stopplaatsen zijn: Boondaal-Ukkel St Job - Moensberg-Beersel - Huizingen. Op zaterdag, zon- en feestdag: geen dienst.

HET SCHAVOTJE. Lezers zeggen hun mening.

Vanwege de heer V. Van Cutsem uit 1500-Halle ontvingen wij een schrijven (6 okt. 1976) dat wij hier weergeven:

In KNACK van 6 oktober '76 verschijnt een brief van ene De Muynck, die zich vrij scherp richt tegen het openbaar vervoer. Onder meer: 1) "er zijn veel meer trajekten en zaken waar het economische leven van het land overeind gehouden wordt door het privé-vervoer" Het antwoord van onze lezer:

"Ja, door verkeerde opties in de laatste twintig jaar"

: 2) Toelagen worden betaald door de belastingbetaler..

VC: En de autowegen, dan? Denk maar eens aan de schandalige 1,5 miljard voor de viadukt te Vilvoorde!

3) "recessie zonder auto"...

VC: Een uitgebreider en compleet spoorvervoer stelt ook mensen te werk, en zorgt ook voor inkomsten.

4) "aangenamer de afstand Brussel-Oostende af te leggen in de doorsnee auto..."

VC: "vanuit de trein heb je nochtans niet zelden een prachtig uitzicht op de kilometerlange opstoppingen op de E 5 ..."

Reaktie van de redactie: Het valt niet te ontkennen dat de visie van dhr. De Muynck zeer vatbaar is voor repliek, temeer daar de vooringenomenheid er vingerdik ophligt. In dit land wordt geen enkele subsidie verleend die niet uit de zak van de belastingbetaler komt. Zelfs met de veronderstelling dat nagenoeg elke Belg zijn auto bezit, moet het nog als kortzichtig worden ervaren dat iemand dergelijke taal spreekt tegenover het openbaar vervoer. Er zullen altijd mensen zijn die om welke reden dan ook, niet over eigen vervoer beschikken. Voor hen moeten wij hetzelfde comfort verlangen als wij verlangen voor broeder ezel, wanneer die zich behaaglijk in zijn kussens neer laat zinken om de verplaatsing van zijn keuze te doen. Daarenboven zal vrijwel elk autobezitter, wanneer hij enig zelfrespekt heeft, in zekere omstandigheden beroep doen op het openbaar vervoer, en, zoals wij vroeger reeds zegden, zijn zij dan de eerste om een grote bek op te zetten.

Of dacht U dat alle forenzen zich elke dag met de auto naar hun werk zullen begeven? Het heeft toch geen zin het verschijnsel "vervoer" zwart-wit af te tekenen. De vrijheid van de autobezitter is niet meer waard dan die van de autoloze.

Als daareboven sommige autobezitters zich te allen tijde met hun wagen willen verplaatsen, moeten zij dat weten, maar waar haalt iemand het recht om alleen zijn eigen omstandigheden als juist naar voren te brengen? Vrijheid van mening geldt daarentegen aan beide kanten van de lijn, of niet soms?

- r -

Een tweede brief van dhr. Van Cutsem brengen wij volgende maand ter intentie van onze lezers in deze rubriek.

=====

ADVERTENTIE. Te koop : Modeltrein H.O voor het begin of de uitbreiding van uw modelbaan, amper twee jaar oud, weinig gebruikt. Bij voorkeur in één koop. 120 sporen, rechte en gebogen, merk LIMA. 3 paar handwissels, 2 kruispunten 18°, en twee van 36° - Lima; een rangeerlok 1604; 3 stootblokken en een Fleischmannsein 6220 met schakelr 515; Märklin boogbrug 7263, aanbrug 7262 + ass. pijlers. Assortiment Faller tunnelingen + steunmuren, boompjes, strooimateriaal. TEE lok SNCF 40101 + e. lok SNCF BB 9210 nr 8021 - Lima; 2 rijtgn Le Mistral Lima 9107. Goed. wg 3111, 3115, ketelwg 2902, 2908 - Lima; Kontainerwg Röwa 2225 met 2 DB Kontnrs; El. inst. transfo Lima 2054 en supertransfo tp 803, Halbwellen schakeling. Aanb. schrift. Henri Janssens. Hw Courtmansstr. 8, 2600-Berchem.

VeBOV - KRANT. - Verenigingsnieuws.

- * Limburg.
In de sporthal van Zolder is op 5 januari 1977 onze eerste bijeenkomst voor Limburg gehouden. Dertien personen boden zich aan, waarvan vijf nieuwkomers. Met vreugde stellen wij vast dat voor het eerst in Limburg een dergelijke, georganizeerde bijeenkomst is gehouden en... met succes! De weersomstandigheden hebben zeker een grotere opkomst beïnvloed. Dat neemt niet weg dat deze afdeling-in-woording fier mag gaan op die eerste samenkomst. Immers, in Antwerpen waar nu bloeiende vergaderingen plaats vinden, zijn wij destijds begonnen met...7! Goed zo, jongens, en volhouden!
- * Oost-Vlaanderen.
De eerste bijeenkomst van de geplande afdeling Gent gaat door op vrijdag 18 januari 1977 in het gebouwtje gelegen op de Sluizekenkaai 2, temidden van het plantsoen. Te bereiken met tramlijn 4. Oost-Vlamingen, U wordt verwacht!
- * Brabant;
--In Brussel worden onze leden verwacht een eerste kontakt-vergadering bij te wonen op zaterdag 29 januari '77, om 15 uur in het Brussels Tehuis Graaf van Egmont, Juul van Praetstraat 28 (tegenover de Beurs). Wij zullen er nagaan welke de meest geschikte dag is om bijeen te komen, en verdere schikkingen treffen voor volgende bijeenkomsten. Wij rekenen er op dat vele leden daar zullen zijn om de verdere structuur voor de toekomst te bepalen. Het verzamelen geschiedt in de gelagzaal op het gelijkvloers. Wij zullen dan ook kennis kunnen maken met de toekomstige vergaderzaal.
- Leuven en het Hageland.
Onze oproep om in Leuven een organizer te vinden voor bijeenkomsten aldaar, vond tot nu toe geen gehoor. Wij wachten dus nog even af. Belangstellenden kunnen telefonisch kontakt opnemen met de voorzitter. (031) 36.04.92.
- * West-Vlaanderen.
De afdeling West-Vlaanderen wordt vriendelijk verzocht een programma van haar bijeenkomsten te verzorgen, en dit aan de redactie ter publikatie mede te delen.
Programma van de bijeenkomsten:
Antwerpen: 21 jan. '77 - 20 u. Carnotstraat 60:
Spoorwegen in Portugal, dia-reportage door J. Van Olmen.
Zolder, 2 februari te 20u. in de Sporthal,
Diareportage over de N.M.V.B. door R. Vissers.
Gent: vrijdag 18 januari te 20 u. Sluizekenkaai 2
diareportage over lijn 20, Gent-Melle. Spreker F. Coussens.
Aandacht voor Antwerpen!
De bijeenkomst van Februari wordt beslist een belevenis. Er worden nl. films gedraaid over het stadsleven in Antwerpen in 1910 en 1925. Verder het bezoek van de Deense Vorsten aan de Metropool in 1907. Zij bezochten de haven per stoomtrein. Ten slotte; de beschieting van de stad met V1 en V2 wapens. Iedereen wordt verwacht. Breng uw familie maar eens mee!
- * De verkoop vorige maand te Antwerpen heeft aan onze kas de som van 8045 fr opgebracht. Dank aan alle gevers en kopers.
- * VeBOV: 15 oktober '76: 100 leden - 1 januari '77: 160 leden!
mits een kleine inspanning van onze leden kunnen wei einde 1977 best over de 300 komen. Zegt U dat iets?

VeBOV heeft de bedoeling om tijdens het weekeinde van 7 en 8 mei 1977 een tweedaags bezoek te brengen aan Nederland. Per trein zouden we naar Amsterdam rijden, waar we een bezoek willen brengen aan de elektrische muzeümlijn, en verder tramrondritten houden op het net. 's Avonds willen we trachten een filmavond te kunnen bijwonen. Op 8 mei per trein naar Hoorn, waar we met de stoomtram (trein) naar Medemblik zouden rijden. Vandaar terug naar Hoorn - Amsterdam - België.

Om ons programma te kunnen opstellen en uitwerken is het echter nodig dat wij een idee krijgen over het mogelijk aantal deelnemers. Derhalve vragen wij aan de belangstellenden dringend te willen mededelen of de zaak hen gunstig voorkomt. De prijs blijft beneden de 2000 fr, alles inbegrepen. Dat is een voorwaarde die wij zelf stellen.

Stuur uw antwoord schriftelijk op aan de sekretaris Dhr Freddy Geens, Menegemlei 55 2100 - Deurne, en dit voor 10 februari. Niet uitstellen a.u.b. Leden betalen in alle gevallen 200 fr. minder dan niet-leden, die dus uiteraard ook mee kunnen.

De prijs zal uiteraard afhangen van het aantal deelnemers. Het gaat hier dus om een informatieve vraag. Nadien zullen alle details en prijs worden medegedeeld.

Over foto's waar wij naar uitkijken.

De derde fotoreeks zal aan alle intekenaars worden gezonden na 21 januari. Tegen het einde dezer maand zullen de posters eveneens gereed zijn en verzonden worden. Om alle bestellingen nu vlot te kunnen afwerken, brengen wij deze maand geen nieuw aanbod. Volgende maand zijn we er weer.

Gelieve er in de toekomst wel rekening mee te houden dat na de sluitingsdatum der inschrijvingen, nog een maand moet gewacht worden op de levering. De foto's worden immers niet op voorhand gemaakt, maar pas na de sluitingsdatum.

BOEKBESPREKING.

Moderne sneltrams Ir. H. P. Kaper - Uitg. WYT - Rotterdam.

Ons lid Hans Kaper stelde vorig jaar een merkwaardige studie samen over moderne sneltrams. Zijn werk vond ruim weerklank in Belgische middens. Dat werk, dat toen onder offsetdruk verscheen was op korte termijn niet meer te krijgen. De Uitgevers WYT in Rotterdam verspreiden nu een keurige en handige uitgave op zijdeglans papier gedrukt, dat geheel los staat van Moderne Trams van F. Van der Gragt, maar dat best als een aanvulling van dat werk kan worden ervaren. De tram in wezen staat er heel wat beter voor dan enkele jaren geleden. Dat houdt echter in dat de technische zijde nodig aan aanpassing moest onderworpen worden. Sommige steden in Duitsland zijn ons op dat gebied jaren voor. Men heeft daar veel vroeger dan bij ons de hand aan het werk geslagen. Nederland volgde terstond de evolutie, waar blijkbaar in België een wagen voor honderd reizigers nog alle heil moest brengen. Dat heil ervaren wij bijzonder onprettig op de spitsuren, en in de avond is een halfuurfrekwentie huiveringwekkend. Hoe het in West-Europese landen nu gaat en zal gaan is door de auteur handig aangetoond. Een aardig kadootje voor onze Bedrijven! Aan onze leden bieden wij het boek aan tegen de prijs van 600 fr, mits overschrijving van het bedrag voor 15 februari op onze rekening te Antwerpen of Ossendrecht.

Voor Nederland geldt echter de prijs van 41.50 fl.
De nummers van onze rekeningen vindt U op de achter-binnen
kaf van ons blad.

Wij kunnen dit werk dan ook niet genoeg aanbevelen, omdat
het klaar aantoonst hoe met overleg en gevoel, realiteitszin
en de wil om iets te doen, ook iets kan gedaan worden.

Die Geschichte der Aachener Strassenbahn.

De tram in Aken is voltooid verleden tijd. Omstreeks de periode
van opheffing van het Bedrijf, verscheen in Der Stadtverkehr
een overzicht van de geschiedenis van de tram in deze Duits-
Belgisch-Nederlandse grensstad. Dat geschiedkundig overzicht
was ingezonden door ons lid Dhr. Dieter Vogt. De auteur kende
het bedrijf als niet een. Geboren Akenaar bracht hij er zijn
jeugd door. Van kleinsaf was hij onderhevig aan de tramkoorts,
en niemand beter zou ons dus kunnen vertellen over het groots
verleden van de tram in zijn geboortestad. Hij heeft dat dan
ook succesrijk gedaan, ten bate van alle geïnteresseerden.
Het ganse artikel uit Der Stadtverkehr is dan in een
afzonderlijke brochure herdrukt, op het A4 formaat. Deze
brochure omvat 20 blz. tekst en foto's (32) waarin het wel
en wee tussen 1800 en 1974 aan ons wordt verteld.
Het hoogtepunt van het net ligt in 1951, met 274 km. spoor! - 2
Verder vinden wij er de herstelperiode na 1944, de sneltram-
lijnen, de modernisering der overgebleven tramlijnen, het
trolleybusnet, en de omschakeling op autobussen. Kortom, het
net zoals het geweest is. Wij bevelen aan alle belangstellen-
den dit werk ten zeerste aan. Het is te bekomen door storting
of overschrijving op rekening van de auteur rechtstreeks :
001-0034033 - 06 (ASLK) t.n.v. Dieter Vogt, 1050 - Brussel.
De prijs is, alles inbegrepen, 60 fr. Op de achterzijde van
de betalingsstrook dient U duidelijk het bestelnummer 160
te vermelden. Toezending volgt dadelijk. Het werk is duitstalig!

T R A M P O S T.

Uit de metropool : M.I.V.A.

- De laatste oude vierasser heeft de Scheldestad verlaten op
ma 20 december 1976. Inderdaad, de 7307 verliet zijn geboorte-
grond na 69 jaar. Amitram uit Rijsel heeft het rijtuig aange-
kocht met de bedoeling het te laten rijden op een muzeümlijn
in de noordfranse industriestad. Deze lijn wordt momenteel
gebouwd. Deze vereniging verwierf kortgeleden ook een
tramwagen uit Neuchâtel. Spijtig genoeg werden wij slechts
op het ogenblik zelf van de oplading verwittigd, zodat slechts
twee personen foto's van dit gebeuren hebben kunnen maken.

- In VeKo nr.3, blz.9 gaven wij een overzicht van de laatste
oude rijtuigen op de verschillende lijnen. Lijn 11 was daar
onvolledig. Thans kunnen wij met zekerheid zeggen dat de
4416 de laatste oude tram in dienst op lijn 11, de 4416
was op 19 feb. 1975.

- Op 6 dec. '76 waren volgende rijtuigen uitgerust met een
pantograaf met dubbel sleepstuk: Loods 1 (Groenenhoek)
2090 t/m 2095, 2090/2100, 2105 en 2124-2125
Loods 3 (Koboken) 2126 t/m 2146. Het ligt in de bedoeling de
rijtuigen 2000 - 2060 aan te passen zoals op 2017 gebeurde,
waarbij ze dan allemaal in de ondergrondse kunnen rijden.
Het is gebleken dat de dubbele sleepstukken voordelen bieden
in de dagelijkse dienst.

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

Buslijnen: Sedert 1 sept. 1976 is lijn 80 vervangen door lijn 86 doorstreept. Dezelfde dag kwamen in dienst de lijnen 85 en 86. Beide lijnen volgen de vroegere lijn 80 tot Maaite, waar ze uit elkaar gaan in Y-vorm. Lijn 85 bedient het centrum van St Denijs-Westrem om dan verder de lijnen 81 en 83 te volgen. De 81 doorstreept, die tot 31 aug. 1976, tweemaal per dag reed van maandag tot vrijdag, is afgeschaft.

Lijn 86 bedient de nieuwe universitaire Campus aan de Hutsepot te Zwijnaarde. De terminus ligt op de hoek van de Tramstraat. Door deze straat liep destijds de buurtlijn Gent-Herzele-Geraardsbergen. Deze kwam van de Sterre via de Grote steenweg-Noord (Oudenaardesteenweg) en reed door de Tramstraat naar Zwijnaarde-dorp. Aan de andere kant wordt door deze buslijnen de Watersportbaan bediend. Op deze nieuwe lijnen is stadstarief van toepassing. De films zijn spijtig genoeg zwart-wit. Gekleurde films op de rijtuigen, zo tram als bus, is ook een vorm van dienstbetoon aan het reizend publiek. Zeer jammer dat de MIVG daarvan schijnt te willen afstappen.

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

-Vroeger meldden wij dat op zaterdag en zondag wel eens PCC en GPCC wagens op lijn 35 verschenen. Dat is onjuist. Immers lijn 35 is de enige lijn die nog met trolley rijdt, terwijl die van alle PCC- en GPCC-wagens is weggenomen. Voor lijn 35 zijn nog een twintigtal rijtuigen van de reeks 9000 met trolley behouden.

-20 sept. 1976 was de laatste dag dat de 5000en in dienst waren. Ze reden op lijn 81, en die dag waren op het appèl voor het eresaluut: 5007, 5017, 5021, 5020, 5008, 5014, 5002, 5018, 5016, 5015, 5025, 5006 en 5013. De 5003 en 5004 stonden toen in de stp Woluwe voor de voorverkoop van postzegels, die de opening van de metro als thema hebben.

-Sedert 29 juni 1976 is lijn 48 (bus) verlengd tot Ukkel-stalle.

-Op 15 juni 1976 zijn de metrotreinen 119-120 en 151-152 bij proefritten op elkaar ingereden, tussen de stations Delta an Beaulieu. De schade was groot, en de stellen 119 en 152 zijn naar BN teruggestuurd voor herstelling. De 151-120 werden tot één stel gekoppeld.

-Lijn 52 kent sedert 5 juli 1976 een bestendige éénmans-bediening. Lijn 25 kreeg die dezelfde dag voor de rest van haar bestaan.

Sedert juli 1976 zijn de rijtuigen 1500 en 1600 buiten dienst en buiten spoor gesteld in stp Renbaanlaan. Sedert einde september zijn daar ook de 5000en bijgekomen.

-Op 26 juli '76 is erar 4028 op lijn 58 ontspoord op de Vilvoordelaan, en tegen een paal van de bovenleiding gedreund. Palen sterven staande, maar niet snel. Tram en paal zijn hier samen ter ziele gegaan, want de 4028 wordt niet hersteld.

-De stofzuigerwagen 63 voor de metro, en gebouwd door CPC, is in Delta aangekomen op 14 juli 1976. De loko-traktor 62 is begiftigd met de naam Monique. (Destijds kende het personeel de 4032 als Caroline)

-7 sept. '76 had een zware botsing op zijn aktief voor de 9089 op lijn 35, op de Vorstlaan. Dat gebeurde met een vrachtauto. De 9089, zeer ernstig "gewond", wordt niet hersteld. Het rijtuig had een panto, maar heeft er nooit mee gereden.