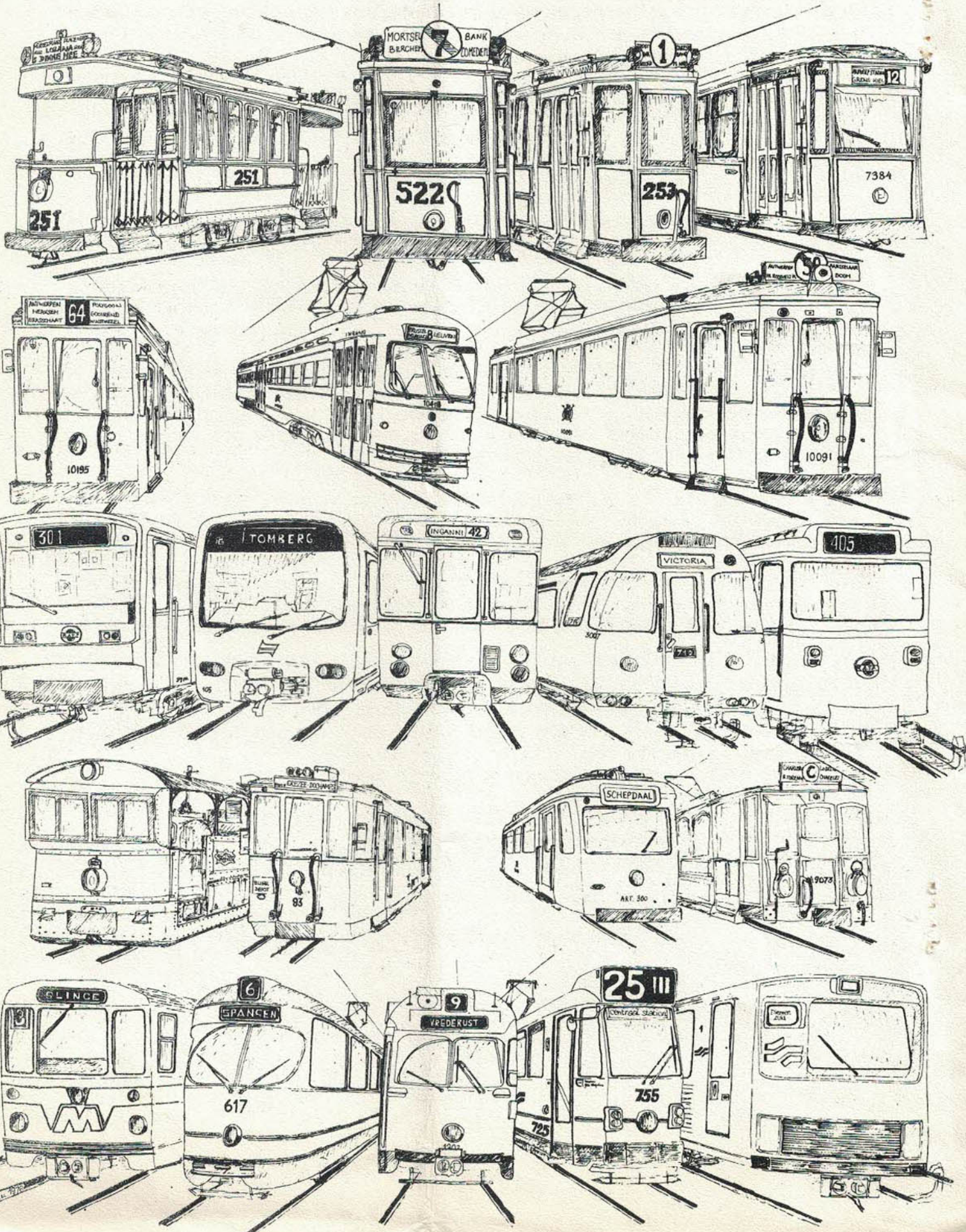


maandblad van de Vereniging voor Belangstellenden in het Openbaar Vervoer

verantwoordelijke uitgever: Roger Bastaens
Kerkendijk 1
b - 2200 Borgerhout



EEN TOEKOMST VOOR ONS OPENBAAR VERVOER ?

.....

Al hebben wij als "tolengetellenden in het Openbaar Vervoer" waarschijnlijk allemaal verhoudend opgekoken toen de Degerina, met name minister Habont, aankondigde dat voortaan meer aandacht besteed zou worden aan dat openbaar vervoer, toch lijkt, achteraf beschouwd, de strijd voor het openbaar vervoer al lang gestreden en verloren, met het gevolg dat juist dat vervoer waarschijnlijk grotendeels de vervoerwijze van enkele marginalen zal blijven! (Ik schrijf marginalen, en bedoel daarmee hetzij de groep mensen die, om allerlei redenen, van vooral financiële aard, in trein, bus en tram goedkope vervangmiddelen vinden voor de privé auto, hetzij onszelf, die door hun overtuiging en belangstelling voor het openbaar vervoer door heel wat kortzichtige auto-bestuurders al te vaak beschouwd worden als een stalletje - zij het - ongevaarlijke halve garan. In misschien vergeet ik daarmee de pendelaars, maar in welke mate blijft het niet bij de bij de dagelijkse pendelritjes, waar staat niet de wagen voor het overige vervoer thuis in de garage te wachten?)

De "strijd" is verloren, omdat de troefkaarten op dit ogenblik al lang verdeeld zijn, en niemand twijfelt eran of daar is niet zo dadelijk veel verandering in te brengen. Die verandering kan op twee manieren verlopen: geleidelijk of radikaal.

Een geleidelijke bevordering van het O.V. heeft ongetwijfeld veel kans op een fiasko uit te lopen, omdat op die wijze de autoverkoop, lees auto-gebruik, niet terug kan lopen op relatief korte termijn, zant een geleidelijke bevordering is slechts voor een gedeelte van de bevolking echt voordelig, nl. voor dat kleine groepje mensen, dat door de verbetering en aan het O.V. op een bepaald ogenblik zou kunnen besluiten: nu kunnen wij de auto voor goed opzij zetten. Op dit ogenblik heeft iedereen wel enkele familielieden of vrienden die je met het O.V. mobiel kan bezoeken, omdat de laatste bus bv. om zeven of acht uur loopt! Een geleidelijke bevordering zal daar slechts zeer geleidelijk verbetering in brengen, met het gevolg dat op dit ogenblik vrijwel iedereen aangewezen blijft op de auto. Die auto moet renderen, en wordt dus ingezet voor vervoer dat ook met het openbaar vervoer kan gebeuren. Het is niet uitgesloten dat dat de meerderheid van de huidige auto-gebruikers dat ook altijd zullen blijven, zodat het O.V., dat door een geleidelijke verbetering tot een perfecte dienst is uitgegroeid, even weinig als nu gebruikt zal worden, tenzij door de generaties die van meet af aan met een uitstekend O.V. gekonfronteerd zullen worden.

Daarom is er slechts hail te verwachten van en door een radicale bevordering van het openbaar vervoer, die gepaard moet gaan met een voorlopig in stand houden van het privé-vervoer. Dat zal slechts bij weinigen en nog kwaad bloed zetten, als het O.V. inderdaad betrouwbaar, comfortabel, goedkoop enz. is. Ik twijfel er niet aan dat het O.V. inderdaad al die goede eigenschappen kan verenigen, maar als je de huidige (bv. financiële) mogelijkheden vergelijkt met de maatregelen die een dergelijke verbetering behelst, wordt toch wel een damper op mijn enthousiasme gezet:

1-Uitbreiding van het spoorwegnet, dat de ruggengraat moet vormen van het O.V.! Dat moet meer zijn dan het opnieuw openen van een paar lijnen, maar ook dan het openstellen van een paar voorstedelijke lijnen (2) en (3) maar een werkelijke uitbreiding met

totaal nieuwe lijnen! Het aldus ontstane spoorwagennet is vooral, maar niet uitsluitend, van interstedelijk belang.

2-De uitbouw van een busnet dat zoveel mogelijk aansluit op het spoorwagennet, maar dat bovendien rekening moet houden met: de bediening van nieuwe woonwijken, die op dit ogenblik veelal te wenselijk overlaat, tenzij een buslijn de plaats al aandoet voor er van een woonwijk sprake was; de door de fusie ontsane uitgestrekte gemeenten, waarbij een dienst zou moeten kunnen ontstaan die wooncentra met de eventueel in de fusiegemeente gelegen stations, maar ook met andere openbare gebouwen zou verbinden. Dat autobusnet is dus vooral van plaatselijk nut.

3-Het invoeren van gekadanceerde uurroeringen op alle diensten, waarbij een frequentie van één bus of trein om de twee uur een uitzondering wordt in schaar bevolkte gebieden.

4-Tariefswijzigingen, vooral vooral wat het stelsel van de voorkeurtarieven betreft. Een wijziging die zich stilaan opdringt is bv: laat man én vrouw samen trein of bus op, zonder dat zulks al te gauw een vermogen kost, en laat één van hen bv.-wanneer ze samen reizen- maar de helft betalen. Dit lijkt me meer mensen naar de trein te zullen lokken, dan allerlei kortingen voor voetbalwedstrijden bijvoorbeeld.

5-Allerlei kleinigheden die het reizen (en het wachten) aangenamer maken, zoals bijvoorbeeld: reiner banken in de wachthuisjes en op de perrons, strengere controle op het soms afstotelijk gedrag van het (bus)personeel, en een grotere betrouwbaarheid (verzekerde aansluitingen bij de bussen, het naleven van het uurrooster e.d.).

Als je de plannen van de N.M.V.B. ziet, en als deze plannen ook verwezenlijkt worden, dan heb je de indruk dat er inderdaad ook werk van gemaakt wordt. De N.M.V.B. schijnt voorlopig vast te roesten, en behalve de (ongetwijfeld noodzakelijke) aanschaf van nieuwe bussen, blijven heel wat uurroeringen uitorst schraal, sneuvelen nogal wat zondagsdiensten, en vallen meer en meer ritten uit buiten de spitsuren...

Voorlopig kunnen we slechts afwachten welke resultaten de aangekondigde herstructurering van het Openbaar vervoer zal hebben, al vermoeden we persoonlijk dat zonder een forse overheveling van de kredieten voor het privé-vervoer naar het O:V. de nieuwe structuren de gevolgen van de oude grotendeels zullen overnemen.

Randnota's bij punt 1:

° - Hierbij denk ik aan een dienst Louven-Aarschot-Herontals-Turnhout, die in Aarschot zou kunnen aansluiten op de geplande elektrische dienst Antwerpen - Hasselt, en in Herontals op de lijn 15, aan de bediening van het noorden van de provincie Limburg, aan de lijnen Tienen - Namon, Landen - Hoei enz.

°° Een aktiegroep tegen de A-S had bv. een voorstel voor een lijn Brussel - Beraardsbergen - Ronse - Kortrijk, ik denk aan een verbinding Kortrijk - Ieper - Westhoek. Maarom zelfs niet Brugge - Ieklo - Antwerpen? Als je nagaat wat er ooit aan voorstellen voor autowegen uit de bus gekomen is, lijkt me dit niet zo gek!

Halle, oktober 1978.
Victor Van Cutsem.

" SALON VOOR BEDRIJFSVOERTUIGEN "

Over Bussen en nog iets meer...

Op het in januari 1977 te Brussel gehouden "Salon voor Bedrijfsvoertuigen" waren onder meer een aantal lijnbussen tentoongesteld. Wij gingen er voor U een kijkje nemen. Het meest opvallend op het vlak van rijtuigen voor het Openbaar vervoer, was uiteraard de stand van de firma Van Hool uit Koningshoeikt - LIR, waar we overigens vriendelijk ontvangen worden. Dat deze Vlaamse firma internationale faam geniet blijkt wel uit het grote aantal rijtuigen dat gebouwd wordt voor vervoersbedrijven in zowat de ganze wereld! Niet enkel de gelede bus voor Stockholm en de dubbeldekker voor Lublin was er te zien, maar ook een stadsbus voor Lagos, met een door traliowerk afgeschermd bestuurderskabine.

Uns interesseren uiteraard vooral de nieuwe bussen voor de N.M.V.S. Van Hool stelde er de ab 3000 ten toon, met als originele nummerplaten NW 377 vooraan, en achteraan 311 V77. Deze wagen is trouwens het rasvoorbeeld van de nieuwe ontwikkeling bij Van Hool, nl. de standaardbus A 120. Ze is gebouwd volgens het zo geheten modulair systeem. Dat dat betekent kunnen we best uitleggen aan de hand van een tekst van de firma zelf. Daarom citeren wij uit de bouwbeschrijving:

" Door modulaire opbouw wordt verstaan dat de bus bij het ontworpen wordt ingedeeld in een beperkt aantal hoofdsaksies, of modulën, die elk tot op zekere hoogte aanpasbaar zijn aan de verlangens van de klant. Deze afzonderlijke modulën worden dan, zoals voor een raambehouwdoos, geïntegreerd in hetzelfde basis-moduleontwerp. Aldus is het bustype leverbaar in twee hoofd-uitvoeringen, nl. als stadsautobus en ook als interstedelijke bus. Elke hoofd-uitvoering is bovendien nog leverbaar met een mogelijke keuze tussen 2 typen van diesel-aandrijfmotoren, 2 automatische transmissies en twee achterastypen.

Bij de stadsbus bedraagt de lengte dan 11,30m., bij de interstedelijke bus 11,800 m., telkens op een totale breedte van 2,49 m. De opbouw van dit koetswerk gebouwd op een ganz gelede onderbouw welke voorzien kan worden van hetzij een Fiat-, een DAF -, of een MAN-aandrijfmotor. Ook in de vloerinrichting vinden we twee mogelijkheden. Bij de uitvoering zonder verhoog onder de stoelen is er dus geen trede achter de instapdeur, maar wel verrees, juist achter de bestuurdersplaats. De praktijk bewijst evenwel dat dit tot heel wat valpartijen leidt, aangezien reizigers vaak nog hun wisselgeld aan het opbergen zijn of uitkijken naar een vrije plaats, waarbij ze dan allicht over deze trede struikelen. De uitvoering met trede ter hoogte van de eerste banken na de instapdeur, geniet dan ook onze voorkeur. Aangezien het niet mogelijk is hier een volledige beschrijving van deze voertuigen te geven - de schrijver blijft evenwel bereid deze aan geïnteresseerden te verstreken - vermelden wij toch graag wat er verder aan lijnbussen te zien was op dit toch wel interessante salon.

Bij de firma Jonckheere zagen we de "Trans City" bus in de N.M.V.S.-livrei. Deze bus met polyester koetswerk is opgebouwd op een Leyland Worldmaster onderstel. Eveneens in Polyester is het koetswerk van de standaard lijnbus van de Nederlandse firma Jon Dudoten, eveneens te zien in N.M.V.S. kleuren. Deze bus was opgebouwd op een DAF-onderstel. De firma Volvo stelde helaas geen lijnbus in het zicht. Alhoewel het onze overtuiging blijft dat openbaar vervoer op de weg het kwa regelmatigheid, comfort, en doelmatigheid het niet kan halen bij het spoorvervoer, toch verhoogt het ons dat de autobusconstructeurs alleszins voor een heelbare prijs aan de vervoeremstschappijen, en dus aan het reizend publiek, zo degelijk mogelijke wagons aanbieden.

Autobussen vormen nu eenmaal een realiteit in ons openbaar vervoer, en het is ergens geruststellend dat ze zo goed mogelijk aan het publiek worden aangeboden.

LIJNAANWIJZINGSAPPARATUUR.

Een stand die door veel bezoekers voorbijgelopen werd, en die toch echt van belang is, was deze van de Wuppertalso firma C. Brosse & Co vertegenwoordigd door de firma J. Hoekstra B.V. uit Utrecht. Deze firma vervaardigt lijnaanwijzingsapparatuur, deuropeners, "halte gevraagd"-kastjes e.d.m.

Uit de hier getoonde toestellen bleek duidelijk dat de traditionele handbediende lijnaanwijzers voorbijgestroefd zijn. Enige nieuwigheden, helaas in ons land meestal nog onbekend, werden opgemerkt. Zo is er de filmkast met kasette. De film zit daarbij op een apart uitneembaar stel, dat snel kan uitgewisseld worden door de bestuurder of het personeel. Niet enkel voor grote netten waar teveel lijnen zijn om op één film te zetten, is dat nuttig, maar ook daar waar de noodzaak zich kan voordoen om rollend materieel in te zetten op "vreemde" lijnen. Dat is nogal eens overal.

Ook in onze steden kan men best, al was het bij wijze van proef, enkele trams en bussen hiermede uitrusten. Aldus kan men bij het inleggen van ekstra diensten, bv. bij manifestaties, of wanneer om welke redenen dan ook, bussen tijdelijk trams vervangen, ten minste de juiste aanduiding geven in plaats van het eeuwige nietszeggende "extra dienst", dat de reizigers eerder afschrikt! Ook nachtbussen kan men aldus d.m.v. een andere kasette tenminste voorzien van specifieke nachtlijnaanduidingen.

Verder zagen we verschillende van op afstand bediende filmkasten.

Zo bijvoorbeeld het systeem waarbij de zij- en achterfilms automatisch meedraaien wanneer de voorfilm wordt gedraaid, waarbij men ten minste ook de achterfilms kan vertrouwen!

Een andere mogelijkheid is de bediening van alle films d.m.v. een selectietoetsenbord naast de bestuurder. Een voorbeeld:

Het indrukken van de met 1 en 5 gemerkte toetsen brengt alle films op de wagen, automatisch op lijn 15. Het indrukken van bv. 51 geeft ook een lijn 15, maar dan met een andere reiswegeaanduiding. Het meest geïnfoticeerd is wel het elektronisch bediende systeem met zogenaamde digitale cijfers. Bij al deze automatische systemen overigens, krijgt de bestuurder een terugmelding, zodat hij zeker is, dat de juiste aanduiding ingesteld is. Daar gaat het in grote mate bij de reiziger om! Opstaan om de films te draaien, en uitstappen om zich van de juistheid ervan te overtuigen hoeft dus niet meer, wat het werk van onze bestuurders aanzienlijk vereenvoudigt. De grote begunstigde is echter de reiziger, die nu kan rekenen op de juistheid der aanduidingen, en voor de reiziger moet en mag niets te veel zijn, wat wie dan ook daar over ook mag denken. Dat alles, menen wij, is een eis die aan het openbaar vervoer mag worden gesteld. Het woord is nu aan onze Maatschappijen, om, zeker bij het aanschaffen van nieuw materieel, hiermede rekening te houden.

2100-Journe, januari 1977.

Freddy BEINA.

spoorslags



VeBOV- spoorwegkrant

SPOORWEGNIEUWS UIT BELGIË - N.M.B.C.

Prestaties van lokomotieven, per reeks gezien.

20:

Vanaf januari '77 wordt de reeks 20 ingezet voor directe treinen tussen Charleroi en Luik (Liers). De volgende dienst wordt gereden: (maandag tot en met vrijdag)

3103 Liers (0u.12) - Charleroi (0ud) (0u.04)

3157 Charleroi (0u.57) - Liers (10.48)

3111 Liers (11.24) - Charleroi (13.09)

3162 Charleroi (13.57) - Liers (15.50)

3113 Liers (15.07) - Charleroi (18.09)

3157 Charleroi (18.57) - Liers (20.57)

De overnachting gebeurt in Luik-Guillemins.

25.5

Bij alle lokomotieven van deze reeks werd bij de verbouwing aan één zijde een ekstr-ventilatorrooster aangebracht. Al deze roosters zijn van een moderner type, met verticale stijlen. Bij de 2551 zijn ook de onderste roosters door deze van het nieuwe type vervangen. Gelijkaardige roosters zijn ook bij enkele lokomotieven van reeks 23 ingebouwd. (o.a. 2307, 2320, 2313 en 2331.)

40

Tussen Antwerpen en Hasselt (via Aarschot en Diest) worden in de zomerdienstregeling in beide richtingen 3 nieuwe intercity-treinen ingelegd. Zoals vroeger, gaat men over naar motortreinen en wel naar deze van de reeks 40. Twee stellen worden voor deze dienst gebruikt. In de richting Antwerpen-Hasselt is er een vertrek om 7u.45, 12.45 en 17u.47, met resp. aankomst in Hasselt om 8.55u; 13.55 en 18u.57. Voor de tegenrichting is het vertrek te Hasselt vastgesteld op 7u.24u; 12u.20 en 17u.25, met aankomst te Antwerpen-Centraal om 8u.34; 13u.30 en 18u.35.

52

Het noordelijkst punt van inzet voor de lokomotieven van Latour is Liers. Men bereikt deze stopplaats met trein 2531-8531 (Jomelle 11.44 - Liers 13.38) en terug met 85.16. (Liers 16.07 en Rivego 17.27)

52/51

Een vreemde samenstelling heeft ongetwijfeld trein 2296, die om 16.54u. uit Hasselt vortrekt naar Aarschot, aank. 17.34. Volgens het teveel aan lokomotieven in Hasselt is het stel als volgt samengesteld: 2 lokomotieven type 52 (stp. First of Flv), 3 M1 rijtuigen (2 + AB + BD), en lok/type 51, stp Fhs.

52

Bij deze reeks bestaan enkele variaties in de beschildering. Bij de normale beschildering heeft men een ononderbroken gele streep over de nous, en grote cijfers. De lokomotieven van stp

Kortrijk daarentegen hebben kleine cijfers, terwijl enkele loks van stp Aarschot een onderbroken lijn hebben waartussen het nummer is aangebracht. Bij de lokomotieven met flexicoil-draagstellen (nrs 6391 - 6393) heeft enkel de 6391 de nieuwe schildering, terwijl de overige loks reeds dubbele koplampen hebben. Enkele lokomotieven van de reeks beschikken daarentegen niet over verluchttingsroosters in de neus. (bv. 6202-6211-6236-6277) Van deze reeks zijn de 6208 (op 30 dec. '66) en de 6259 (op 25 juni 1970) buiten dienst gesteld.

65

Zoals bij de reeks 62 heeft men hier een afwijkende schildering. Ook bij de 6502 is de smalle gele lijn onderbroken.

90 - 91:

Verschillende lokomotieven van deze reeks zijn reeds van een nieuwe motor voorzien. De oorspronkelijke Cockerill motor is vervangen door een BMB motor (type 12V - 71N.) met een vermogen van 247 KW. Door de lichtere massa van de motor werden de rangschuifbruggen met 715 mm. verlengd. De machines van de reeks 90 worden bij deze transformatie vernummers in reeks 91. (bv 9004=9104)

RIJTUIGEN/

In West-Duitsland zijn de eerste Eurofimerijtuigen geleverd in turkoois-beige kleur. Ze zullen vanaf het winterplan 1977-78 o.a. op de verbinding Keulen-Oostende worden ingezet. De 300 Belgische rijtuigen zullen in de Europese-standaardkleuren (oranje - lichtgrijs) worden uitgevoerd. Een exemplaar ervan is tijdens de vorige zomer in Schaerbeek getest. De levering van deze rijtuigen is voorzien voor dit jaar.

WAGENS:

In de te Hasselt - vorming afgestelde trein van de dienst E.3. zijn verschillende oude wagons op te merken. De 10 blauw-grijze wagons tellende trein omvat een oud materieel o.a. een SCI-rijtuig omgebouwd tot magazijnwagen (nu type 9472 B 2), enkele gesloten houten goederenwagens (nu types 9471 E 1 en 9472 B 2; vroeger BKN) omgebouwd tot magazijn- en eetwagens. Hierbij bevindt zich nog een wagen met puntdak. Een vroegere bagagewagen (type U 4012 B1, nu type 9472 B1) sluit de trein af.

RAAD VAN BEHEER.

Tijdens de zitting van de Raad van Beheer op 23 nov. 1976 zijn de werken die volgen, goedgekeurd:

- Aanleg van een spoor naar de nieuwe schilderskabine in de G.W. van Salzinnes. De kabine zelf is vorig jaar gebouwd. Tot nog toe gebouwd het schilderen van de lokomotieven in de grote hal die in 1970 opgetrokken is. J.J. Salzinnes staat in voor het grote onderhoud van alle diesellokomotieven en de elektrische lokomotieven van reeks 18. Jaaropbouw worden hier de assen en de wielen hersteld, terwijl er een speciale afdeling is voor de kleine (hand)rijtuigen.
- Vernieuwen van 3 onderbruggingen op de lijn 43, Angleur-Marloie;
- Afschaffen overwegen 84 en 85 te Eko op lijn 86, De Pinte-Oudenaarde;
- Vernieuwen van sporen te Antwerpen-Noord en Esch;
- Aankoop installaties elektrische uitrusting voor de versterking van drie onderstations op lijn 182, Namur-Aarlen-Storpenich; en aanpassing van de transformatieposten te Stockem;
- Modernisering van de elektrische uitrusting en verlichting in Charleroi-zuid en Manago;
- Verlenging van de tunnel onder de sporen te Zottegem;
- Modernisering van de overwegen te Trazegnies;
- Verplaatsen van kabels tussen Gent-St-Pieters en Harlebake i.v.m. de ophoging en elektrificatie van de sporen;
- Aanpassen en uitbreiden van de bovenleidingen op lijn 24, Hasselt-Landen, i.v.m. de elektrificatie van alle sporen in

Hasselt, en i.v.m. de werkzaamheden aan de grote ring rond Hasselt, en de ekspres-weg Hasselt - Ot Truiden.
-Elektrifikatiewerkzaamheden in het station Brussel-Schuman.

JAAROVERZICHT 1978 BIJ DE DUITSE STOOMREKEN - D.S.

1 - Stoomlokomotieven:

Deze hebben een sterke teruggang gekend tijdens het voorbije jaar. Na het verdwijnen van de oude reeksen (056,073 en 084)kwamen vorig jaar de 012 en de 023 aan de beurt. In 1976 zijn geen reeksen buiten dienst gesteld, doch zowel het aantal als de inzetgebieden zijn drastisch ingekrompen. Keiden, Ottbergen en Hamm verloren hun goederentreinloks reeks 044, terwijl de 050-ers verdwenen uit Stolberg, Brailsheim, Saarbrücken, Lehrte en Ulm. Alleen Rheine (042 en 043), Bösenkirchen-Dismarck(044) en Quisburg-Nodau(050 - 053)zotten nog stomers in. De 043-ers staan nog op de lijn Rheine-Anden, voor zware ortstreinen, terwijl de 042 reeds volledig reserve afgesteld staat in de staat in de stelplaats. Waarschijnlijk komen ze niet meer in dienst. De 044 en 050-053 worden nog, in zeer geringe mate in het Ruhrgebied ingezet, doch ook hier nog verwacht worden dat deze diensten tegen volgend zomersizoen zullen verdwijnen. Vermeld kan nog worden dat op 29 mei 1976 de laatste personen-trein met stoomtractie heeft gereden tussen Braunschweig en Helmstedt.

2 - ELEKTRISCHE LOKOMOTIEVEN:

De 111 waarvan de levering in 1975 begon, heeft met een massale levering, de oudere 110 (ex E-10)uit het zuiden afgelost. Deze reeks heeft de volgende steunpunten: München, Stuttgart, Würzburg en Nürnberg. Vanuit deze plaatsen worden ze over het ganse Duitse grondgebied ingezet. Als enige stelplaats fungeert München. De vrijgekomen 110-ers zijn naar Frankfurt en Keulen verplaatst. De 151 neemt met zijn meer dan 100 afgoleverde eenheden, een groot gedeelte van de snelle goederentreinen voor zijn rekening. Stelplaatsen zijn Hagen-Eckesey en Nürnberg. Volgens de elektrifikatie van de helling- en bochtrijke Schwarzwaldbahn, zijn de met weerstanderem uitgeruste 150-ers naar Offenburg overgeplaatst. De oude elektrische lokomotieven zijn meer en meer aan buitendienststelling toe. Hieronder een opsomming van de aantallen, de inzetgebieden en de vermoedelijke einddata van deze loks:

reeks	off.	uit dienst '76	einddatum	ingezet	stelpl.
110.0	3	1	winter 77	München-Coburg	Nürnberg
116	8	6	winter 77	Münch.-Freilass.	Freilass.
117	16	6	1979	Ulm-München	Augsburg
119	3	1	winter 77	Nürnberg-Coburg	Nürnberg

Van de rangeerlokomotieven van de reeks 163, zijn reeds twee eenheden buiten dienst gesteld, terwijl de zes overige in Augsburg en Stuttgart hun laatste dagen slijten.

Met uitzondering van de in Stuttgart gestationeerde lokomotieven, zijn de 144-ers voor het grootste gedeelte uit de personen-dienst terug getrokken.

Naarstroomlokomotieven:

De nieuwe 181.2 (tweestromigen) worden nu ingezet naar Metz en Luxemburg, en soms ook naar Straatsburg.

De vierstroomloks 184 (Europaloks) zijn dit jaar volledig herbouwd en draaien proef tussen Aken en Keulen, terwijl al enkele diensten in België en Nederland door hen worden bediend.

3 - DIESELLOKOMOTIEVEN.

De reeksen 218 en 291 werden verder geleverd. De eenheden van de reeks 218 worden over het noorden en het zuiden verdeeld. In het noorden is dat Hamburg, terwijl het zuiden vooral Kempten en Kaiserslautern omvat. De 291-ers van hun kant gaan naar Hamburg en Bremen.

Door de elektrifikatie van de Schwarzwaldbahn, worden de oude lijn-dieselloks, reeksen 220 en 221 (ex.V.200) naar het noorden overgebracht en daar moeten zo de stomers in Rheine en Emden aflossen. Nieuwe stelplaatsen zijn Oldenburg (220) en Lübbeck (221). De oude rangoorlokomotieven van de reeksen 236 (V 36), 270 (V 20) en 295 verlaten het podium, terwijl de voorganger van de reeksen 211 - 212 (ex V 100), nl. de 200 (ex V 80) van zijn pluimen verliest: één lok is buiten dienst gesteld, terwijl de overige 9 reserve zijn, na de elektrifikatie van de lijn Coburg - Neustadt. Ook de eenlingen van reeks 230 (Hamburg) en 232 (Kempten) verlieten de D.B.sporen, met dien verstande evenwel dat de 232 verkocht is aan een privaat-maatschappij "Kersfelder Kreisbahn".

4 - MOTORSTELLEN.

Het voorstadsstel van de reeks 472 wordt verder geleverd voor de S-Bahn van Hamburg. In Frankfurt is met de stellingen van reeks 420 (Olympia-stellen) een volledig S-Bahnnet opgericht, terwijl de voorbereidende werken voor een gelijkaardig net in Stuttgart aangevat zijn.

Ook werd een aantal dieselmotorstellen van de reeks 614 in dienst gesteld. Ze worden zowel in het lokaal- als in het snelverkeer ingezet, en dit vanuit de stp. Braunschweig.

Van de in 1975 geleverde nieuwe railbussen, reeksen 627 en 628 worden geen verdere eenheden besteld, ondanks het feit dat de oude railbussen, reeks 795 in groten getale de dienst verlaten. Ook voor de oude elektrische stellingen, reeks 385, is het uur van afscheid dichtbij gekomen. De laatste twee exemplaren doen nog dienst in het zuiden van het Zwarte Woud. (Zoll-Weil am Rhein en Basel - Neuenburg)

5 - ELEKTRIFIKATIE.

Naast het opbreken van vele sekundaire lijnen werd ook een inspanning gedaan bij de elektrifikatie.

Op 28 aug.75 Offenburg - Villingen (Schwarzwaldbahn)

1 mei 76 (Rheine) Salzbergen - Nederlandse grens (22 km)

Lohrte - Braunschweig, 64 km;

Hildesheim - Grossgörschingen, 40 km;

1 sept.76 Braunschweig - Helmstedt, 30 km;

Denabrück - Löhne, 58 km;

Landshut - Plätzing, 53 km.

Oppland: Rheine - Emden en Villingen - Konstanz.

6 - OVERZICHT ROLLEND MATERIEEL.

Stoom:	off:	bouwjr:	stelplaatsen:	ingezet:
042	32	1936	Rheine	reserve
043	21	1936	Rheine	Rheine-Emden
044	43	1936	Solsenkirchen-Dism.	Wanne-Eich.-Solsenk.
050-053	42	1939	Quisburg-Wedau	rang.Oberhausen.

Elektrische lokomotieven:

103	148	1970	Frankt.-Hamburg	Intercitytreinen
104	6	1934	Denabrück	Rheine-Münster-Essen
110.0	3	1952	Mürnberg	Mürnberg-Coburg
110	379	1955	verschaidene	
112	31	1957	Dortmund	IS en E-treinen

type:	off:	bouwj.	stelpplaatsen:	ingezet:
111	65+	1975	München	gans Duitsland
116	8 -	1925	Augsburg	Ulm-Augsb. München
118	10	1934	Münzberg	Münzberg, Stuttgart- Münzberg-München
119	2 -	1939	Nürnberg	Nürnb.-Babg.-Lichtenf.
120	31	1953	Offenburg	Offenburg-Villingen
140	848	1953	verschillende	goederentreinen
141	451	1953	verschillende	
144	100	1952	Stuttgart	lokaalverkeer
			Barmisch	rond Stuttgart
			Augsburg	
			Rosenheim	Traunstein-Ruhpolding
144.5	8	1933	Freilassing	Freil.-Berchtoldsgehn
145	15	1932	Freiburg	Freib.-Neustadt-Seebg
150	194	1957	Nürnb.-Kornwestheim	goederentreinen
			Hagen-Eckesay-Seebra	
151	102+	1972	Nürnb.-Hagen-Eckesay	goederentreinen
180	14	1927	Ingolstadt-Barmisch- Heidelb.-Freilassing	rangearwerk stations
183	5-	1935	Augsburg-Stuttgart	rangearwerk stations
189	4	1901	Barmisch	Nürnberg-Oberammergau
191	20	1937	Saarbrücken	Koblenz-Mrier-Luxbg
		1974		Frankft-Saarbr. Metz
192	3-	1950	Saarbrücken	rezervo
194	5	1933	Kaulen-Saarbrücken	Kaulen-Akon-Dormagen
193	18	1932	Kornwestheim	goederentr. Stuttgart
194	124	1930	Nürnb.-Augsb.-Frei- lassing-Ingolstadt	goederen zd Duitsl.
DIESEL:				
210	8	1970	Kempten	München-Kempten-Lin- dau
211	354	1957	verschillende	lokaaltrinen.
212	370	1958	verschillende	lokaaltrinen.
213	10	1950	Biessen	Kobl. Limbg/Lahn-Biess
215	150	1931	Ulm-Kaulen-Münch Waltingen-Gülheim	versch. stn omgeving der stelpplaatsen
	(9		Aschaffenburg	
216	(Proto	1950	Selsenk.-Bismark	Ruhrgebied
218	224	1930	Selsenk. Oldenbg- Braunschweig-Kaisers- lautern - Trier	
217	15	1955	Regensburg	Münzbg-Regensbg-Hof
218	+ 450 +	1938	verschillende	
219	1	1955	Selsenkirchen-Bism.	rezervo
220	84-	1952	Lübeck-Oldenburg	Noord-Duitsland
221	49	1953	Lübeck-Villingen	id+ Villingen-Konstanz
236	55-	1939	versch. (Muppertal)	werktrinen+rezervo
245	7 -	1955		in werkplaatsen
260	321	1954	verschillende	rangeringen
261	319	1955	verschillende	idem
265	11 -	1953	Hamburg	rangeringen
270	18	1939	verschillende	werktr.+ rezervo
280	9	1951	Bamberg	rezervo
290	408	1934	verschillende	lichte goederentr.+
291	57 +	1938	Bremen-Hamburg	rangeringen.
MOTORSTELLEN				
403-404	3	1973	München	München-Bremen(IC)
420	200+	1970	Münch. D'dorf-Frankft	S - Bahnen
425	17	1934	Tübingen	Tübingen-Stuttgt Heilbronn

426	4	1957	Koblenz	Miederlahnstein-Koblenz-Neuwied	
427	5	1954	Stuttgart	Horb-Stuttg.Flochingen	
430	24	1956	Hamm	Ruhrgebied	
432	6	1950	Nürnberg	lokaal verkeer Nürnberg	
455	8	1951	Stuttgart	Flochingen-Stutt.Horb	
456	7	1952	Heidelberg	Mannh.Heideldb.Karlsruh.	
465	24	1933	Stuttgart	Stuttgart-Heilbronn	
485	3 -	1928	Freiburg	Zell-Koel/Rh,Basel-Neurenberg	
470	45	1950	C ent r u m		
471	72	1939		Hamburg	S-Bahn
472	29	1974			
515	229	1952		verschillende	lokaal verkeer
517	8	1952	Limburg a/d Lahn	Koblenz-Limbg-Wiesbden	
601	7	1957	Hamburg	Basel-Fft-Kieob.Münch.	
602	2	1971	Hamburg	Hamburg-Frankfurt	
612	11	1952	Hamburg	Hambg-Kiel-Flensburg	
613	20	1952	Hambg-Braunschweig	id+Hannover-Helmstedt	
614	80 +	1971	Nürnberg-Braunschwg	lokaal verkeer	
624/634	88	1961	Trier-Osnabrück	Köln-Trier/Emden-Osnbr.	
627	8 +	1974	Kempton-Braunschwg	lokaal verkeer.	
628	12 +	1974	Kempton-Braunschwg	lokaal verkeer.	

NOTA: + : wordt verder geleverd;
- : buitendienststelling over ongeveer vijf jaar.

ADVERTENTIE.

Te koop:

Belangrijke hoeveelheid Märklin sporen en wissels(zowel K als M) en K bovenleiding.

Ook 4 trafo's op 110 volt en Horkat paneelschakelmateriaal.

Uitvoorige lijst op aanvraag bij:

Luc Kovers, Grote Markt 23, - 8 - 3800 - SINT TRUIDEN.

VerBOV - Krant - Verenigingsnieuws.(vervolg van blz. 11.

Een week-end in Amsterdam en Hoorn.

Zoals vroeger reeds gemeld richt de VerBOV een week-end in met verblijf in Amsterdam en Hoorn.Het programma ziet er als volgt uit:(kleine wijzigingen nog mogelijk!)

zaterdag 7 mei:vertrek uit Antwerpen-Contraal met trein 110,om 7u.52.Aankomst Amsterdam 10.05u.Per tram naar het station

Haarlemmermeer en bezoek aan de Amsterdamse muzeümlijn van de T.S.

Indien mogelijk volgt daarop een bezoek aan stp Hevenstraat.

Tijdens de namiddag brengen wij een bezoek aan de tramuitbreidingen van de lijnen 2 en 13, en mogelijkerwijs aan de in aanbouw zijnde Metro.In ieder geval is er een rit v oorzien op de

voelbesproken lijn 1.Wij zullen trachten een avondmaal te betrekken in de verblijfprijs in het hotel.Tijdens de avond

stellen wij een filmavond in het Railtheater voorop of een

diavoorstelling (of film) door de NVBS-afdeling Amsterdam.

Zondag 8 mei:vrije voormiddag in Amsterdam,met omstreeks 11u.

vertrek per trein naar Hoorn,waar we met de stoomtram een bezoek brengen aan Nedemblik.Mier bestaan gelegenheid tot een gezamenlijk

otentje, en dan terug per stoomtram naar Hoorn, en per trein naar

Amsterdam en Antwerpen.Voorziena aankomst te Antwerpen:21 u.

De deelnemers zullen allen een dagkaart ontvangen voor een dag gratis reizen op de Amsterdamse tram- en buslijnen,op 7 mei.

Deelnemingsprijs: 2000 fr.per persoon.Dit bedrag moet ons toekomen UITERLIJK OP 1 APRIL 1977, via onze bankrekening.Voor

later binnengekomen betalingen kunnen wij geen deelname meer garanderen i.v.m.de nodige plaatsbespreking in het hotel.

zie verder blz. 12.

VERENIGINGSNIEUWS - VEBOVKRANT.

Algemeen, statutaire Ledenvergadering.

Zoals aangekondigd in VEBOV-KOENIER nr 6, blz.16, zal de statutaire algemene ledenvergadering gehouden worden op zaterdag 26 maart '77 in Brugge. De bijeenkomst wordt gehouden in het auditorium van het Sint-Loekkollege (Aquariustheater), Potterierai 10, 8000-Brugge. De aanvang van de vergadering is voorzien om 14 uur, en zal eindigen omstreeks 18 u. Het programma van deze bijeenkomst vindt U op blz 16 van uw VeKo nr 6.

Het belang van uw Vereniging is slechts gediend door een grote ledenopkomst. Wij doen derhalve een dringende oproep tot alle leden, in regel met hun bijdrage over 1977, op deze vergadering aanwezig te zijn. In tegenstelling met wat vaak verondersteld wordt, zijn deze vergaderingen helemaal niet saai. Wij zullen trachten het programma zo soepel mogelijk af te handelen, zodat wij nadien nog een filmvertoning hebben, die zal verzorgd worden door de VEBOV-sektie Brugge. Bij het betreden van de zaal zal de lidkaart 1977 moeten overgelegd worden!

Voorafgaandelijk echter aan deze jaarvergadering, richt VEBOV een bezoek in aan de konstruktiewerkhuizen van "La Brugesoise et Nivelles N.V." te Brugge. Het bezoek vangt aan om enkele minuten na 10 uur, zodat het vrijwel aan eenieder mogelijk zal zijn aan dit bezoek deel te nemen. Op dit ogenblik worden in Brugge de eerste dubbelgelede trams voor Brussel (N.I.V.B) afgewerkt, evenals de Eurofima spoorwegrijtuigen. VEBOV zal dus zowat de eerste zijn om deze nieuwe, prachtige voorwzoonlijkingen van BN in ogenschouw te kunnen nemen. Hieraan verwachten wij een grote belangstelling voor dit bezoek. Het is daarom nodig dat wij de Directie van het Bedrijf tijdig inlichten omtrent het aantal bezoekers, teneinde haar in staat te stellen voor de nodige begeleiding te kunnen zorgen. Wij verzoeken daarom onze leden, uiterlijk op zondag 20 maart, hun deelneming te willen aankondigen bij het bestuur. Het kan schriftelijk of telefonisch gebeuren. Telefonische mededelingen worden opgewacht op nr (031) 22.24.85 van dhr F. Beens, sekretaris, na 18 uur. Tijdens de week van 14 tot 20 maart, kan dat ook bij de voorzitter op nr (031) 36.04.92, eveneens na 18 uur. Schriftelijke meldingen kunnen verzonden worden aan voorzitter of sekretaris. De deelname aan dit bezoek is gratis voor VEBOV-leden. Niet-leden kunnen echter ook mee, maar van hun wordt een deelname van 50 fr. goënd, of te rekenen ter plaatse bij de penningmeester van VEBOV. In alle gevallen moet vooraf het aantal deelnemers worden gemeld, zoals hoger aangegeven. Wij zijn ervan overtuigd dat 26 maart weer een fijne dag wordt voor de VEBOV.

Wij vertrekken aan het station Brugge, na aankomst van trein 807 uit Brussel (aank: Brugge 0u.57. Wij vestigen de aandacht van het bestuur der plaatselijke VEBOV kern op het feit dat, wanneer zij per trein en in groep reizen, een vermindering van 25% te verkrijgen is, vanaf 10 personen, en 50% vanaf 20 personen. Voor regeling van de reis neemt het afdelings- of sektiebestuur zelf de nodige initiatieven.

Mochten nog problemen bestaan omtrent de ledenvergadering of het bezoek BN, kunt U nog opbellen op één der hogerstaande nummers of kunt U ons vinden op de maandelijkse bijeenkomsten:

Antwerpen: vrijdag 18 maart, 20u. (Trams in Portugal - Jan Vermeiren);
Gent: vrijdag 11 maart, 20 u. Sluizokenkaai 2. tram 4; Diavoorstelling;
Brussel: donsdag 24 maart 20u. Diavoorstelling over de trams in Brussel rond 1967. Graaf van Egmont, Juul van Praetstr.12, zaal 6, op de 3^e verdieping. Er is lift.

Zolder: 6 april, 20uur, in de sporthal "Sport Inn" Diavoorstelling.

Verenigingsnieuws - zie verder blz 10

TRAMPOST.

OM EN-BIJ HET BEDRIJVEN.BUSHALTE.

Uit de Metropool - M.I.V.A.

Met ingang van maandag 14 februari '77 is buslijn 32,33-Elsdonk verlengd geworden doorheen de kom van de gemeente Edegom. Voor die datum was de terminus gelogen aan de hoek vande drie Eikenstraat. Vanaf daar is de lijn nu verlengd langs de volgende straten: (heenweg) Drie Eikenstraat-Strijdersstraat-Kontichstraat-Posdijk-Buizegemlei-S:-Goriksplooi-Ern. Jourdelaan.

Terugweg: Buizegemlei-Posdijk-Kontichstraat-Trooststraat-Doelveldstraat - Oude Godstraat-Drie Eikenstraat en verder bestaande lijn.

De verlenging beantwoordt aan drie vereisten:

- 1- de zo lang gevraagde verbinding Molenveld-Centrum blijft bestaan;
- 2- de nieuwe wijk beschikt over een busdienst (Buizegemwijk), die tot in het centrum van de stad doordringt, en die tegelijk voor de bewoners een verbinding met het centrum van hun gemeente is;
- 3- Het traject is berekend op de toekomst: wanneer de wijk rond de Romeinse Put voltooid is, kan de reisweg eventueel in geringe mate worden aangepast.

De nieuwe verlenging betekent voor vele mensen een verbetering omdat ze met hagenoeg alle tram- en buslijnen een overstapmogelijkheid voorzokort. (De buslijn 32 is door NIVA in concessie gegeven aan de N.V. DE POLDEE, die de lijn met Mercedesbussen uitbaat.)

-Tijdens een wielerwedstrijd op linkeroever is op 27 feb.77, buslijn 36 voor enkele uren omgelegd geworden.

-Buslijn 13 is wegens wegenwerken in de Van der Sweepstraat omgelegd voor de duur dozer werken. Tijdens deze omlegging is een bijkomende halte ingesteld in de Verviersstraat/Waalsekaai.

-Ingevolge wegenwerken in de St Elisabethstraat en Korte Zavelstr. zijn buslijnen 23 en 34 m.i.v. maandag 28 feb. omgelegd voor ongeveer zes maand. In de richting Zuid zijn beide buslijnen verlegd vanaf de hoek Mandelsstraat over de Lge Stuivenbergstr. -Lange Scholierstr. -Basestr. -V. Konckhovenstr. -Bombruggestr. -Muizenstr. -en verder normale reisweg. Daarnaast is een tijdelijke nieuwe halte ingesteld in de Lge Scholierstraat, bij de hoek Basestraat.

-Het huizenblok Th. Solvijnestr. -Witbroidingestr. -Grote Steenweg in Berchem is gesloopt, en er wordt daar een cultureel centrum ingericht. Tijdens de oprichtingswerken worden de buslijnen 32 en 34 eveneens voor ongeveer zes maanden omgelegd.

Lijn 32: vanaf Vrodeestraat, hoek Patriottenstr. recht door en dan links Vrodeestr., V. Jacobslei, Statiestraat en verder normaal.

Lijn 34: Vanaf Drie Koningenstr., rechts Patriottenstr. links Vrodeestr. links V. Jacobslei, rechts Statiestraat, en verder normale reisweg.

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

Voor vergrotingswerken aan de busgarage van de NIVB is op 8 sept.70 een aanvang gemaakt met de slopingswerken van de vroegere tramstp. De vroegere tramsporen 14 - 17 zijn weggebroken. De nieuwe gebouwen zullen een oppervlakte hebben van 2532 vierkante meter.

De verbouwingswerken van 1968-71 schijnen succesvol te zijn. Op 21 feb.77 waren de volgende rijtuigen vernoemd verbouwd:

01 - 05 - 06 - 10 en 33. Ter herinnering: de verbouwing heeft betrekking op nieuwe bestuurdersstoelen, verbeterde afvoer van het dakwater, verruimen van de balkons door het wegnemen van vier zitplaatsen; andere rijtuigen zullen volgen.

Verhov - saktie Gent: bijeenkomst vrijdag 11 maart, 20u. Sluizokenkaai in het paviljoentje. Diavoorstelling: Hhr. Rijckaert over de restauratie van zijn tramrijtuig omr 354 van de NIVB. Aanbevolen!