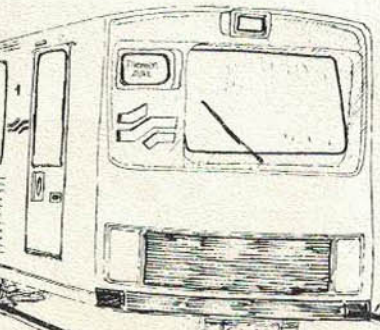
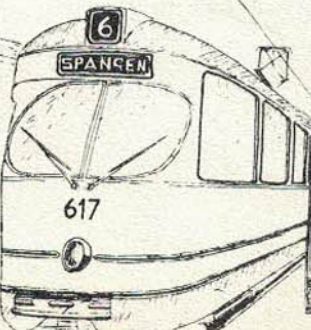
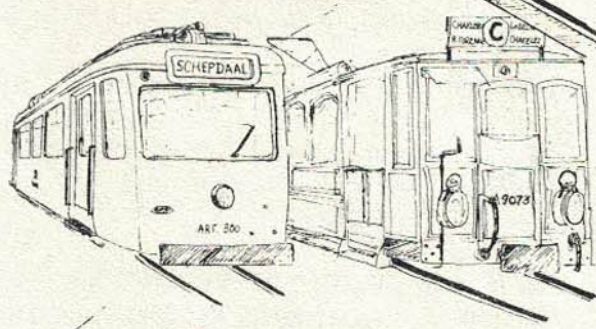
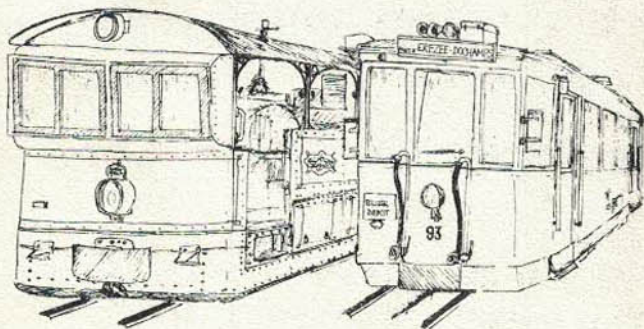
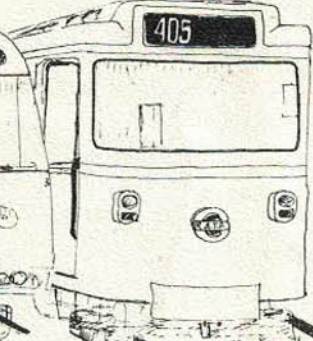
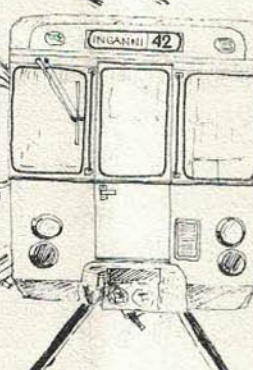
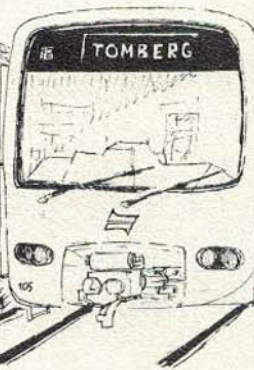
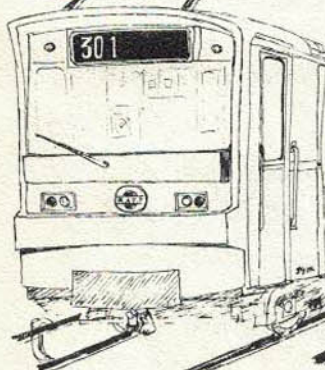
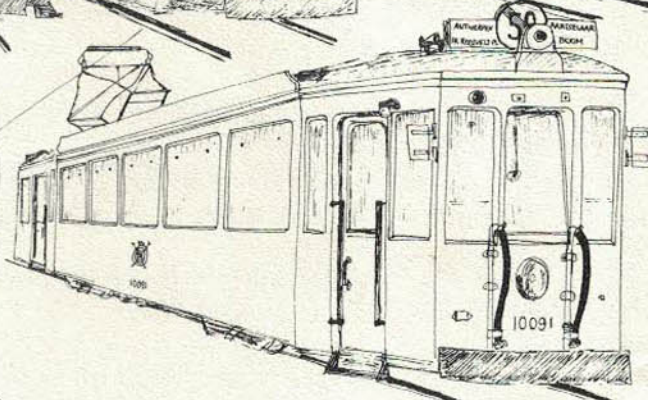
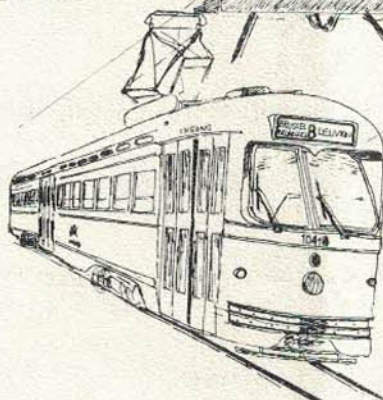
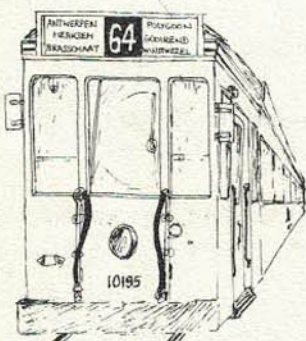


maandblad van de Vereniging voor Belangstellenden in het Openbaar Vervoer

verantwoordelijke uitgever: Roger Bastaens
Kerkendijk 1
b - 2200 Borgerhout



VeBOV-koerier is het maandblad van de Vereniging voor Belangstellenden in het Openbaar Vervoer (vzw). Dit blad wordt kosteloos aan alle VeBOV leden aangeboden. De in dit blad verschenen artikels mogen slechts worden overgenomen mits schriftelijke en voorafgaandelijke toestemming van de redaksie en bronvermelding wordt in ieder geval vereist.

eindredaksie : Jan Vermeiren

redaksie adres : Roger Bastaens, Kerkendijk 1, 2200 Borgerhout
tel (031) 36 04 92 (nà 18 u) (Antwerpen)

lijne aanduiding op bus en tram

De meeste van onze belgische tram- en busbedrijven schijnen nog niet te hebben ingezien dat de aanduiding van de lijn een essentiële aanduiding is die een noodzaak in de vlotte uitbating vertegenwoordigt.

Wij stellen helaas vast dat daar zeer weinig belang wordt aan gehecht, wat ons echt verbaast. Inderdaad, voor een vreemde deling is het al niet zo eenvoudig de juiste lijn in de goede richting te nemen en voor mensen die met de plaatselijke toestanden vertrouwd zijn, is het ten minste noodzakelijk te kunnen zien welke lijn komt aangereden en waar die naartoe gaat. In Charleroi heeft de NMVB belangrijke wijzigingen in de uitbating doorgevoerd, maar de aanduidingen voor het publiek zijn niet wat ze zouden moeten zijn. Inderdaad stellen wij vast dat om het kwartier een dienst wordt gereden tussen Charleroi en Anderlues maar de rijtuigen rijden met een witte lijnfilm. Er is wel een plaatje voorzien, als dat niet vergeten wordt in het rijtuig of in de stelplaats. Waarom daar geen goede aanduiding op aanbrengen? Er zijn lijnnummers vrij! In Antwerpen rijdt lijn 3 nog steeds met de film "ZUID". Lijn 3 komt al lang niet meer aan het Zuid en de benaming ZUID is alleen goed voor wie weet wat dat inhoudt. De NMVB heeft in Antwerpen nieuwe richtingsfilms ingevoerd die alleen maar aanvaardbaar zijn omdat ze een verbetering inhouden, maar een duidelijke vooruitgang is het allerminst. Er rijden doorstreepte diensten waaruit niet af te leiden is tussen welke punten die lijn rijdt, bv lijn 65 doorstreept draagt als aanduiding Merkssem 88 Kapellen. Nochtans ziet men ze vertrekken te Antwerpen op het Rooseveltplein, wat ook het geval is voor de 42 doostreept : Broechem - Lier. Rijdt die bus van Antwerpen naar Lier via Broechem, of enkel tussen de op de film genoemde plaatsen? Hier is toch echt de bal misgeslagen.

Daar komt nog bij dat er een dienst bestaat met als film lijn 63/73. Als U niet weet wat dat betekent, en hoe die bus rijdt, zult U het ook wellicht nooit weten. Wij weten het ook niet.

In eerste instantie moet de dienstleider van die afdeling zich in de plaats van de reiziger stellen, en niet optreden als deskundige die de combinaties van diensten kent en daaruit gaat fantazieren hoe het ook zou kunnen. De reiziger is daar niet mee gebaat...

Roger Bastaens

Overigens herinneren wij er onze leden aan dat het tram-museum te Schepdaal elk weekeinde te bezoeken is tot einde oktober. Ook in Woluwe kunt u dagelijks (uitg. maandag) terecht van 10 tot 18 u voor een zeer interessante historische en technische tentoonstelling over het openbaar vervoer.

de STIL in de Luikse agglomeratie

In tegenstelling met de andere grote Belgische steden heeft Luik het vervoer per tram vaarwel gezegd. De toekomst voor een metro of een semi-metro net in deze stad is echter nog steeds problematisch. Het loont dus de moeite het transportsysteem van de STIL, waarover de luikenaars reeds 13 jaar beschikken, eens nader te bekijken. Het aktie-terrein van de STIL strekt zich uit langs 25 km maasoever in de agglomeraties Luik (Liège), Seraing en Herstal. Buiten de STIL nemen ook de NMBS en de NMVB een deel van het vervoer in deze zone voor hun rekening.

Na verschillende fusies werden in 1964 de 5 stadstrambedrijven die origineel in Luik werkzaam waren samen tot de STIL omgedoopt.

Wat beheerde de STIL bij de fusie in 1964 :

- een TULE-net dat oorspronkelijk (1927) volledig geëlektrificeerd was en dat het belangrijkste trolleybusnet van Europa bezat (ongeveer 190 km in 1960) maar waar op tramgebied geen nieuw materiaal meer was aangekocht sinds 1930 en waar nog tramwagens van het begin van de eeuw reden die in de loop der jaren wel verschillende verbouwingen hadden ondergaan. In 1960 reden de trolleybussen anno 1932 nog steeds, maar in 1954 en 56 waren pas moderne trolleybussen gebouwd ter vervanging van de drukke tramlijnen 10, 11 en 12.

- het RELSE-net met haar 3 tramlijnen en één lange trolleybuslijn.

Tesamen vormde dit een goed gestructureerd net, dat grotendeels gebruik maakte van de niet-vervuilende elektrische drijfkracht en alle recent elektrisch materiaal bij de Belgische industrie had aangeschaft (FN, ACEC,..)

Het was dus onmogelijk het rampzalige besluit te begrijpen dat de totale ontmanteling van het trolleybusnet inhield, ten voordele van de autobus (vervuilend en - toen zeker - onkonfortabel) ondanks dat pas in 1954 - 56 de oost-west as met modern materiaal was vertrolleybust en dat de elektrische uitrusting van de andere lijnen progressief werd gemoderniseerd.

We zullen niet onnodig tot in het oneindige verder gaan over deze foutieve beslissingen, maar het is alleszins zeker dat de STIL haar loopbaan begon in weinig schitterende omstandigheden :

- trolleybusnet in afbraak
- tramlijnen 1 en 4 daterend van 1904 en 1930 het einde nabij
- geen enkele bezorgdheid van het stadsbestuur om het openbaar vervoer te bevorderen

Die verbetering van het openbaar vervoer lag klaar bij de overheid maar kwam te laat om in Luik te worden toegepast zonder dat de STIL er haar gezicht zou bij verloren hebben.

Voegen we daar dan nog bij dat noch de TULE, noch de RELSE veel inspanningen deden om hun vervoerssysteem praktisch en aantrekkelijk te maken :

- ingewikkelde sektietarieven
- geen overstapmogelijkheid tussen de verschillende bedrijven
- geen enkele uitgave van uurregelingen
- geen netplan
- slecht aangeduide haltes
- voor de TULE een net verstarde in zijn structuur van voor 1940

Het is dan ook weinig verwonderlijk dat de interesse voor dit bedrijf na de tristige dagen van augustus 1964 (laatste 'witte' tram) en november 1968 (laatste 'groene' tram) en na 1971 (laatste trolleybus) minimaal werd.

Nu, in 1977 is de toestand wel verbeterd :

Het net bestaat uit 46 buslijnen, waarvan 15 lijnen met uitbreidingen, over een totale lengte van 338,8 km.

Het autobuspark bestaat uit 350 autobussen, meestal van vóór 1967. Slechts de 2 laatste Volvo-Jonckheere series werden in 1974 - 76 geleverd. Dit effectief is ondergebracht in 3 stelplaatsen : te Luik(Cornillon), te Luik(Natalis) en te Jemeppe. Eén centrale stel- en werkplaats is gepland te Luik(Bois-de-Breux). Onderhoud en reparatie gebeuren in het werkhuis van Luik(Ste Foy) dat bij het indienstkomen van Bois-de-Breux eveneens naar daar zal verhuizen.

Alle wagens zijn met zend- en ontvangstapparatuur uitgerust zodat ze in verbinding staan met de dispatching die voortdurend het verkeer controleert en controleurs op de baan snel kunnen ingrijpen waar nodig.

Alle bussen rijden in éénmansbediening met stempelautomaten op de rijtuigen. Aan de centrale eindpunten in het centrum staan stempelautomaten op het busperron om een snelle instap mogelijk te maken.

Het merendeel van de haltes, zelfs in de voorsteden heeft een gestandaardiseerd schuilhuisje, waarin dikwijls een netplan hangt samen met de dienstregeling van de voorbijkomende lijnen. Enkele van deze schuilhuisjes zijn 's avonds verlicht. Elke halte is aangeduid met een plaat "Autobus" samen met de lijnummers van de daar stoppende lijnen.

Op enkele trajekten werd op de halteborden reeds de benaming van de halte aangebracht, wat in de toekomst tot het ganse net zal worden uitgebreid. Bij het lijncijfer staat echter nooit een eindbestemming zodat de reiziger niet weet of hij de halte in de goede richting heeft. Alle bussen hebben een voor- en een zijlijnfilm. oudere bussen hebben achteraan enkel het lijncijfer, sinds 1967 is er op de nieuwe bussen ook een volledige lijnfilm. Zoals voor de meeste bedrijven staat op de film enkel de lijn aangegeven en niet duidelijk de juiste bestemming. Overigens zijn alle lijnfilms rood met witte tekst, wat een duidelijk onderscheid op afstand onmogelijk maakt.

Wat kost een rit bij de STIL ?

Sinds het indienstkomen van het AUL (Abonnement Urbain Liégeois) aan 400fr/maand of 4000 fr/jaar is de tarifiëring volledig herzien, maar de STIL is er niet toe gekomen het sektietarief volledig af te schaffen. Terwijl de TULE destijds 5 tot 6 tarieven gebruikte in functie van het aantal doorlopen sekties, zijn er sinds 1 juli 1976 slechts 2 prijschalen meer : ticket of kaart A voor 4 sekties, ticket E / kaart B voor 5 sekties

	<u>tarief A</u>	<u>tarief B</u>
ticket op het rijtuig	12 fr	15 fr
kaart op het rijtuig (prijs per rit)	65 fr (9,29 fr)	80 fr (11,43 fr)
voorverkoop kaart (prijs per rit)	53 fr (7,57 fr)	66 fr (9,43 fr)

11:04

Tarief A geeft geen recht op overstap. Ticket E van 15 fr geeft dit wel, wat het essentieel verschil is met kaart B die geen overstaprecht geeft. Door de juiste keuze van kaart A of B is het mogelijk lange trajekten af te leggen op de goedkoopste manier. In een boekje met de uurregelingen van alle STIL lijnen (prijs 30 fr) staan alle sekties vermeld zodat men op voorhand het aantal te doorlopen sekties kent. Door de overstapmogelijkheid van ticket E blijft dit ticket interessant voor lange trajekten. Luikenaars kopen dan ook nog veel losse ticketten op het rijtuig zelf. Statistisch worden in Luik zelfs het minste aantal kaarten in voorverkoop verkocht, wat misschien wel te wijten is aan het feit dat in geen enkel NMBS station STIL kaarten worden verkocht. Het AUL abonnement blijkt een sukses te zijn, en wordt steeds door meer mensen gebruikt ondanks het feit dat het niet op het ganse STIL net bruikbaar is (niet op sommige trajekten van de lijnen : 7, 9, 31, 32, 34, 45, 46, 47 en 50). Vroeger verkocht de STIL reeds een algemeen maandabonnement dat nu 500 fr kost, en op alle STIL lijnen (behalve 9 en 47) geldig is, alsook op de stadstrajekten van de NMVB en NMBS.

De frekwenties zijn voor de belangrijke lijnen overdag kleiner dan 12 minuten. Op het spitsuur gaat de frekwentie op de noord-zuid as (lijnen 1 en 4) tot 3 of 4 minuten. Voor lijnen 10, 12, 5, 6 en 7 is het van 4 tot 6 min. Sinds kort zijn er verschillende lijnen (13, 17, 18, 24, 26 en 35) die een gekadanseerde uurregeling hebben gekregen die een bus garandeert elke 8, 9, 10 of 12 min. Vervoersdeskundigen zijn het ermee eens dat om een aantrekkelijk vervoerssysteem te hebben, een frekwentie niet boven de 8 tot 12 min mag gaan overdag tussen 7 en 19 uur (maar ook op zater- en zondag overdag). Op sommige lijnen veranderen de frekwenties fel : voor lijn 25 intervallen tussen 7 en 13 min en voor lijn 31 tussen 12 en 16 min. Is er dan geen reizigersverlies door een dergelijke gekompliceerde uurregeling ? 's Avonds zijn de frekwenties zwak, tenminste, in functie van de belangrijkheid van de bediende agglomeratie. Dit is een aktueel probleem voor alle openbaar vervoer. Het reizigersvervoer 's avonds daalt maar de meerderheid der lijnen wordt bereden volgens hetzelfde plan als overdag. Is het niet nodig voor 's avonds (ook voor 's nachts en op zondag) een ander vervoersnet op te zetten ? Men heeft dus de keuze : het oude onveranderd laten (bestaande lijnen, met onvoldoende frekwenties, die kliënteel doen verliezen door lange wachttijden) ofwel stelt men een nieuw net op waarin steeds volgens rechte assen gereden wordt, met een frekwentie van 10 tot 12 minuten, en dat door vastgestelde aansluitingen met andere lijnen op vaste punten een minimum reistijd waarborgt.

Daar op het spitsuur vrijwel alle materiaal in dienst is, is het voor de geïnteresseerde, die een volledig overzicht wil hebben van alle lijnen en bussen, voldoende van tussen 16 en 18 uur op volgende plaatsen te staan : Place St-Lambert, Place du Théâtre, place Cathédrale en Gare Routière du Pt Seraing.

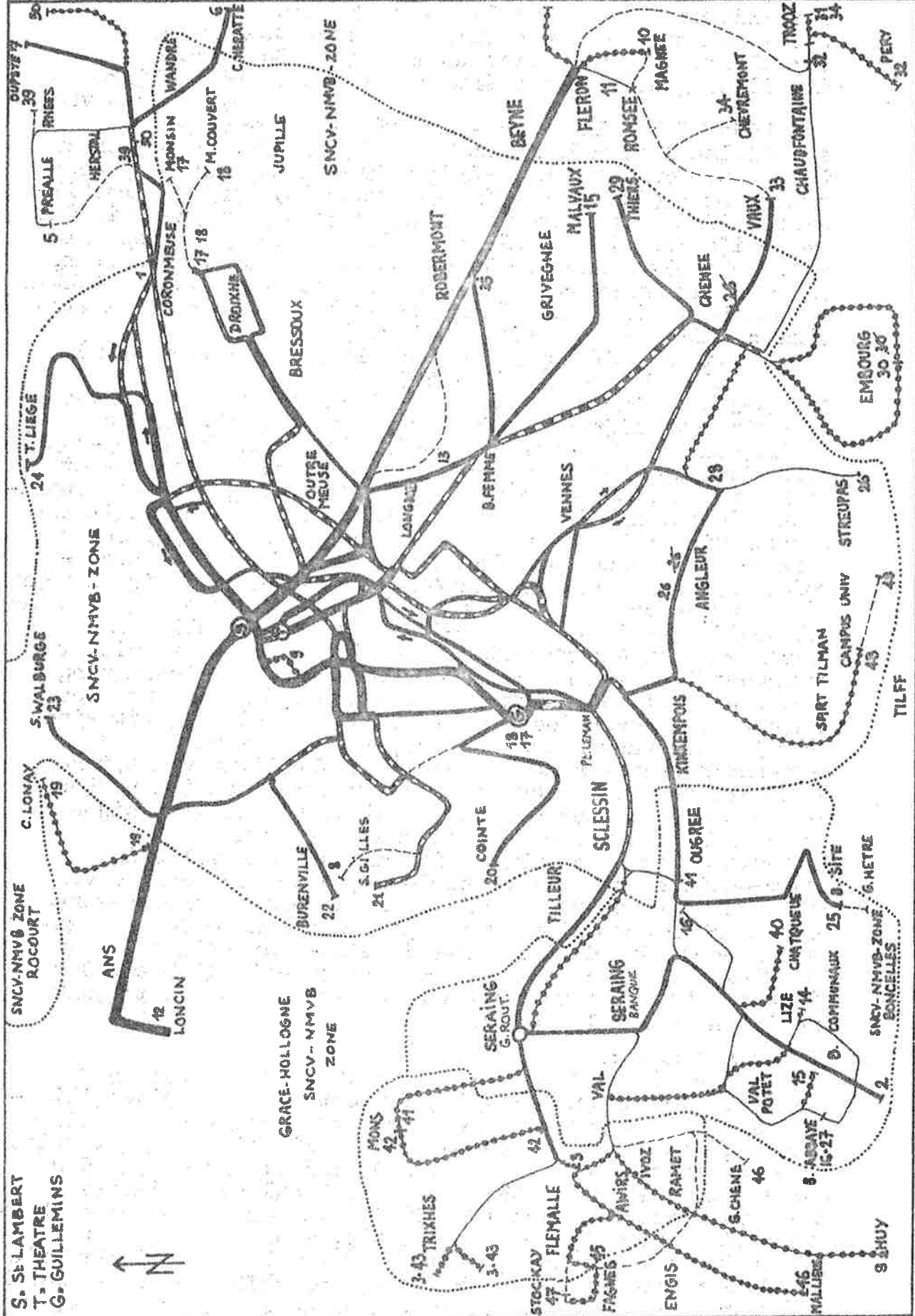
Structuur van het net :

De STIL deelt haar aktieterrein binnen de agglomeratie met de NMVB, nog steeds volgens de koncessies van de vroegere lijnen. De NMVB overheerst in de noord-noord-west zone en op de as naar Jupille. De STIL bedient de rest met uitzondering van enkele kleine NMVB lijnen die uitkomen op de linkeroever te Seraing, komende van die noord-noord-west zone. Het huidige net komt op enkele

Agglomeration LUIK (LIÈGE)

ST.I.L. autobusnet

SPITSUUR FREKVENTIE →	0-5 min	16-30 min	GRENZEN VAN : LUIK, SERAING, FLEMALLE	
	5-9 min	30 min - 2 u.		
TOESTAND APRIL 1977	10-15 min	enkele ribben per dag	ASLENGTE NET : 336,857 km GEEPL. LÏNLENKTE : 454,964 km	
			Marcel LAMBOU	



11:06

varianten en uitbreidingen na goed overeen met het net zoals het was tussen de twee wereldoorlogen in : de basislijnen 1 (noord-zuid), 4 (cirkulair), 5-6-7 (Herstal), 10-11 (Fléron), 12 (Ans), 31 (Trooz) bestonden zelfs al in 1914, samen met de lijnen naar Seraing en Flémalle van de RELSE.

De lijnen zijn als volgt in groepen te verdelen :

- a : lijnengroep met terminus aan Théâtre
- b : lijnengroep met terminus aan Place St-Lambert
- c : lijnengroep met terminus aan Place Cathédrale
- d : lijnengroep met terminus aan Pt de Seraing (linker en rechter oever)

e : lijn 17 : zuid- noord-oost via rechteroever

f : kleine feederlijnen zoals de 8, 19, 32, 34, 39 en 50

Met de bewering dat de reiziger niet graag onderweg moet overstappen (wat natuurlijk wel waar is) worden verschillende lijnen gesplitst in takken waarop de frekwentie dan onvermijdelijk fel vermindert. Is het niet beter op alle takken dezelfde frekwentie te hebben als op de basistak, maar te moeten overstappen aan het knooppunt van de takken met de basislijn ? De lijnen die vooral in dit geval zijn zijn : lijn 3 (met 3 uitbreidingen)

lijnen 10/11 (met 4 uitbreidingen en varianten)

lijn 26 (met 2 uitbreidingen)

In tegenstelling met andere belgische netten vertrekken in Luik alle lijnen vanuit één centraal punt. Alleen de lijnen 1 (noord-zuid), 4 (cirkulair) en 17 (noord-zuid) gaan door de stad heen, maar op de andere assen bestaat geen enkele dwarse verbinding. Het handelsgebied van Outre-Meuse is gemakkelijk te bereiken met de lijnen vanuit het oosten die er langs komen om het centrum te bereiken en verder alleen door de cirkulaire lijn die er ook noord-zuid doorgaat. Voor Seraing/Jemeppe komen alle lijnen naar één punt, ondanks dat de stad zich al fel op de twee oevers uitbreidt. Er is wel een $\bar{2}+\bar{3}$ die tussen Flémalle en Seraing (Beauséjour) rijdt maar niet als direkte dienst voorkomt in de dienstregeling. Buiten deze uitzonderingen heeft het net een fijnmazige structuur, die men nog zou kunnen verbeteren door enkele trajekten (in gebruik sinds 1900) te vervangen door andere, meer realistische. Veel inspanningen waren nodig voor de uitbreiding van het net, ten gevolge van het ontstaan van nieuwe woonwijken. Door het bestaan van nog oude concessies was het soms bijna onmogelijk een nieuwe buslijn in te leggen.

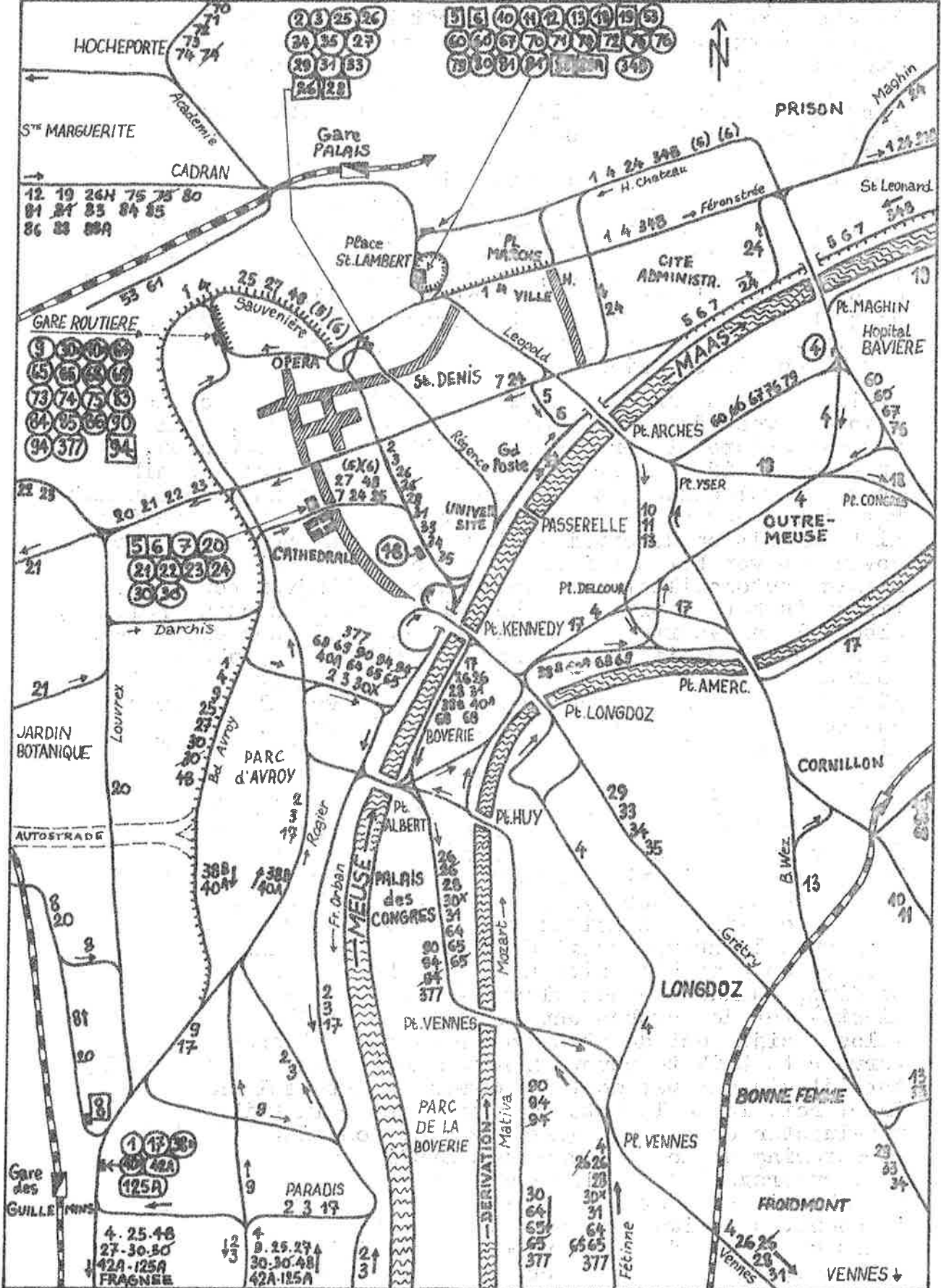
De STIL heeft geen enkele lijn die het net volledig noord-zuid of oost-west doorloopt, over een afstand van 25 km is dit ook niet nodig, want het lange afstandvervoer eist eerder een snelvervoer dat dan ook door de NMBS geboden wordt die de lijn Ans-Flémalle-Haute via Liers en Herstal elektrisch en met grote frekwentie uitbaat. Het is dus zeker niet volgens deze as dat een metro in Luik nodig en rendabel zou zijn.

Het busverkeer :

Van nature uit reden de STIL autobussen samen met het overige verkeer en ondergingen voortdurend de rijmoeilijkheden. Op plaatsen waar een vrije busstrook kon aangelegd worden, zoals te Rivage-en-Pot werd dit niet gedaan. Vrije busbanen tot nu toe wel aangelegd zijn : van de rue des Guillemins tot aan Théâtre langs de boulevard d'Avroy en de Sauvenière (in werkelijkheid is dit dus de oude trambedding die eenvoudig werd omgebouwd), langs de maas vanaf la Batte tot Coronmeuse, samen met enkele delen te Fragnée en Fétinne en een busstrook in tegenrichting met het normale verkeer op de place du Marché, die slechts door een gewone witte streep wordt aangegeven. In het totaal 7,791 km vrije

LUIK CENTRUM

AUTOBUS	NORMAAL	BUSLUNEN				Va20V		
VRUE BUSBAAN	ONRESELMATIG							
NMBS SPOORLIJN	EINDPUNT		STIL	SNCB	NMBS	SNCV	NMVB	Marcel LAMBOU
VOETGANGERSZONE	toestand : januari 1977		1-50	34B 40A 125A	38B 42A 377	53 → 95 26 HASSELT 10X en 30X LUXEMBURG		



11:08

busbaan. Het stadsbestuur zou bereid moeten zijn om enkele autoparkeerplaatsen op te offeren om andere vrije busbanen aan te leggen waar dit het dringendst nodig is. Een toelating om twee bomen om te hakken om een vrije busstrook aan te leggen aan het Hazinelle-kruispunt werd geweigerd onder voorwendsel dat het anti-ekologisch is van het weinige groen dat ons rest te beschadigen of te vernielen. Het argument is weinig gegrond wanneer men denkt aan de duizenden bomen, opgeofferd voor de bouw van snelwegen rond Luik. In vele drukke handelsstraten wordt het doorstromingsritme van het verkeer drastisch gereduceerd door de aanwezigheid van een maximum aantal parkeerplaatsen met parkeermeters. Indien de bussen in deze straten beschikten over vrije verkeersstroken zouden zij veel vlotter kunnen doorrijden (wat uiteraard in het voordeel van de reiziger is) en anderzijds de rest van het verkeer minder hinderen door hun haltes. De toenemende plaatsing van verkeerslichten vergemakkelijken niet bepaald de regelmaat van de autobussen. Enkele kruispunten werden al uitgerust met een inductief systeem voor een voorrangregeling dat het licht op groen zet voor de autobus, maar we moeten betreuren dat op de boulevard d'Avroy de opeenvolgende stilstanden op de vrije baan bijna evenveel tijd innemen als de werkelijke rijtijd. Daar zou de voorrangregeling voor bussen juist het belangrijkste zijn.

Er is nog geen enkele ernstige en definitieve oplossing gevonden voor de aanleg van een snelvervoersnet, zoals dat van andere steden. Hoeveel tijd is er al verloren, en hoeveel tijd zal er nog verlopen voordat men beschikt over een voldoende gestructureerd net? Het is te hopen dat het nieuwe bestuur van de vergrote stad Luik na de fusies niet aarzelt om de ontwikkeling van het openbaar vervoer boven dat van het particulier vervoer te stellen. Sommige automobilisten houden eraan te blijven rondrijden in het centrum voor het vinden van een parkeerplaats, alhoewel hun voertuig meestal niet meer als een vierde van de normale capaciteit is bezet, terwijl het openbaar vervoer met een oppervlakte van 3 tot 4 maal groter 40 tot 50 maal meer mensen vervoert, waaronder vooral kinderen, ouderen en mensen met een bescheiden inkomen: juist diegenen voor wie het openbaar vervoer een noodzaak is.

En de toekomst?

Wij moeten spijtig genoeg vaststellen dat Luik, in tegenstelling met 3 andere grote Belgische steden (Antwerpen, Brussel en Charleroi) nog geen enkel concreet en definitief project heeft voorgesteld voor een openbaar vervoerssysteem met hoge snelheid en zoveel mogelijk gescheiden van het overige verkeer. In haar bureauschuiven heeft de STIL waarschijnlijk een hele reeks projecten zitten, nog in het papieren stadium, gaande van een klassieke metro (zelfs op grote diepte) tot de autobustunnels. Het zou moeilijk te geloven zijn dat de staat zou weigeren het openbaar vervoer te Luik te bevorderen ten koste van veel kapitaal, terwijl zij dat wel doet in Antwerpen, Brussel en Charleroi. In de laatste 10 jaar zijn er in Luik uitvluchten en omwegen genoeg geweest om niet tot die verbetering te moeten overgaan. Studies van deskundigen op vervoersgebied stellen vast dat een metro pas rendabel is voor steden met meer dan 1 tot 1½ miljoen inwoners. De Luikse agglomeratie bezit deze niet en zelfs verre van door de enorme verspreiding van de woongebieden, en de geografische gesteldheid van het gebied

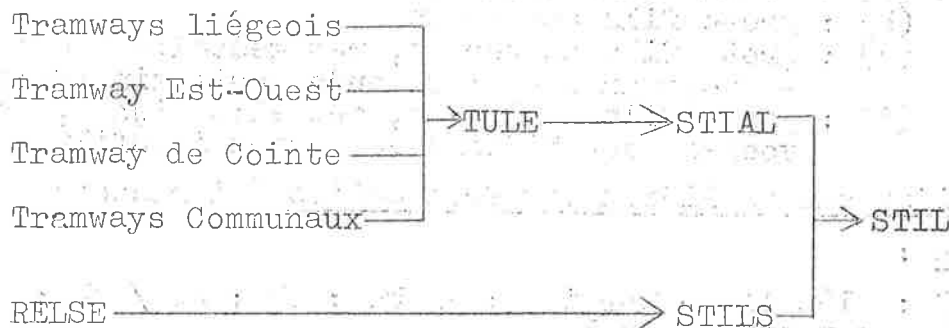
waarin haar 500.000 inwoners gevestigd zijn. Steden met meer dan 200.000 inwoners hebben baat bij een semi-metro (ondergrondse tram, eventueel steeds om te bouwen als volwaardige metro op de drukste assen). Verder gelede en gewone trolleybussen op de andere belangrijke lijnen, en de autobus als feeder voor dit eerste net.

In feite had men in Luik de as Coronmeuse - Guillemins in 1964 bij het verdwijnen van de tram dadelijk moeten omvormen als semi-metro. Dan hadden we daar nu een sneltramlijn gehad : onder de place St-Lambert, op eigen bedding op de boulevard d'Avroy en de Sauvenière (waar nu de autobussen rijden) en verder als Maghin de eigen bedding tot Coronmeuse. Niets verhindert voor deze economische (in vergelijking met de metro) oplossing te kiezen ; zodra de tunnel onder de place St-Lambert klaar is ; tenminste als het vrije ruimteprofiel van deze tunnel, in feite opgevast voor autobussen, toelaat van er een bovenleiding te hangen voor trams. Wij kunnen moeilijk geloven dat er in het ontwerp geen rekening zou gehouden zijn met de eventuele aanleg van een bovenleiding.

Nochtans voorzagen diverse vroegere plannen de aanleg van een pre-metro in tunnel en op vrije beddingen, later om te vormen tot metro. Later voorzag het plan dadelijk de bouw van een metro zonder een tussenfase maar sindsdien blijken ook deze in de doofpot te zijn gestoken.

Wij kunnen slechts hopen dat de STIL binnenkort, in samenwerking met ministerie van verkeerswezen dat de laatste jaren erg dynamisch is, over de middelen zal beschikken om een definitief en modern vervoerssysteem te vormen.

Vorming van de STIL door fusie :



TULE : Tramways Unifiés de Liège et Extensions

STIAL : Société des transports intercommunaux de l' agglomération liégeoise

RELSE : Railways Economiques Liège - Seraing

STILS : Société des transports intercommunaux de Liège - Seraing

STIL : Société des transports intercommunaux de la Région liégeoise

S.T.I.L. autobussen

<u>nummers</u>	<u>konstruktie</u>	<u>bouw</u>	<u>opmerkingen</u>
<u>1. autobussen buiten dienst :</u>			
61-65	Brossel	1952	ex-RELSE - 63 ^{depannage} wordt nr 12
66-69	Brossel	1952	ex-RELSE
70+71	Brossel	1955	ex-RELSE
72-74	Brossel	1957	ex-RELSE
75	Brossel	1954	ex-RELSE
76+77	Brossel	1960	ex-RELSE
153-155	Mercedes-Van Hool	1960	
156-159	Mercedes-Van Hool	1956	
161-174	Mercedes-Jonckheere	1952-53	
181-185	Mercedes-Jonckheere	1960	
186-195	Mercedes-Jonckheere	1961	
196-230	Mercedes-Van Hool	1963	217 wordt nr 34 (AUL reklame) 229 wordt nr 35 (reserve)
231-250	Mercedes-Van Hool	1964	
401-415	Fiat-Van Hool	1963-64	

<u>2. autobussen in dienst :</u>				<u>stp</u>
81-90	Brossel-Van Hool	1963	81 en 82 gesloopt	Jemeppe
91-100	Brossel-Van Hool	1964		Jemeppe
101-110	Brossel-Van Hool	1965		Jemeppe
111-130	Brossel-Jonckheere	1966		Jemeppe
131-150	Fiat-Van Hool	1972		Jemeppe
326-365	Brossel-Jonckheere	1967-68	(a)	Jemeppe
366-370	Brossel-Jonckheere	1969	(b)	Jemeppe
416-455	Fiat-Van Hool	1968-69	(a)	Cornillon
456-520	Fiat-Van Hool	1971	(b)	Cornillon
521-590	Volvo-Jonckheere	1974	(c)	Natalis
591-650	Volvo-Jonckheere	1976	(d)	Natalis
				(+ 5 wagens in : Cornillon)

opmerkingen : (a) : kleine film achteraan
 (b) : grote film achteraan
 (c) : grote film achteraan, met gedeelte van de lijnen
 en vooraan een bijkomende bestemmingsfilm.
 (d) : grote film achteraan, met alle lijnen, en
 vooraan een bijkomende bestemmingsfilm.

S.T.I.L. lijst van de lijnen met frekwenties (hiernaast)opmerkingen :

- (a) : 1 / 2 : Flémalle - Seraing : Frekw : DU : 20 / AU : 30
 (b) : 's avonds vanaf Herstal
 (c) : 's avonds vanaf Cathédrale
 (d) : enkele bijkomende ritten als 10 doorstreept tot Beyne
 (e) : enkele bijkomende ritten als 12 doorstreept tot Ans
 (f) : 3 dagelijkse ritten naar Monsin, 8 dr naar Marché Couvert
 (g) : 10 dagelijkse ritten naar Marché Couvert
 (h) : 's avonds 20 min frekw. tussen Cathédrale en Batty
 (j) : via Méhagne
 (k) : via Sauheid, 1 rit 's avonds
 (l) : variant e via Allée du Parc
 (m) : enkele ritten verlengd tot lijn 32 of tot Ry Mosbeux
 (n) : wordt gereden door een 31 of een 34
 (p) : 8 dagelijkse ritten tot Ougrée
 (q) : 3 dagelijkse ritten tot Trixhes Flot en
 1 dagelijkse rit tot Trixhes Marnières
 ° : tarief A van toepassing
 § : gedeeltelijk NMVB tarief van toepassing
 (t) : schooldienst

lijn	opm	trajekt	s	rt	frekwentie		
					SU	DU	AU
1		Coronmeuse-StLambert-Guillemins	3	23	5/7	7	20
2		Théâtre-Tilleur-Seraing-B.Séjour	7	51	10	20	30
3		" " " -Flémalle H	7	41	20/30	(a)	(a)
		" " " -Trixhes Ma	8	52	20	40	60
		" " " -Trixhes Fl	8	52	20	40	60
4		Stads-cirkulaire lijn	5	32	5/7	7	20
5	(b)	St.Lambert-Herstal-La Préalle	5	31	20	30	45/60
8	wd	" " (Pl.Licourt)	4	17	16	30	-
6	(c)	" " -Wandre-Cheratte	6	28	10/14	15	30
7		Cathédrale-Herstal-Oupeye	8	27	10/12	20	30
8	wd	Guillemins-Laveu-St.Nicolas	3	17	4dr	-	-
9	ek	Gare Routière-Seraing-Engihoul-Huy	9	75	60	60	ou
10		St.Lambert-Fléron-Gare (d)	6	26	7/10	30	-
		" " " -Magnée	7	30	30	ou	-
		" " " -Cité du Fort	7	30	30	30	40
11		" " " -Romsée	8	33	20/30	30	40
12		St.Lambert-Ans-Loncin (e)	4	18	4/5	6/7	15
13		St.Lambert-Grivegnée-Malvaux	3	17	10	15	20
14		Pt-Seraing-Val-Lize	3	21	21dr		
15		Pt-Seraing-Val-Biens Communaux	3	23	15dr		
16		Ougrée Gare-Pairay-Bois de l'Abbaye	3	22	20	20	60
17		Guillemins-Amercœur-Bressoux (f)	5	18	8/9	11	20
18		St.Lambert-Outre-Meuse-Bressoux (g)	3	10	7/8	8	15
19		Ans-Cité Lonay	3	10	27/28	30/35	ou
20		Cathédrale-Cointe(Batty)-Bruyères	3	17	10	10	60(h)
21		Cathédrale-Laveu	2	14	7/8	10	20
22		Cathédrale-St.Laurent-Burenville	2	13	7/10	10	30
23		" " -Ste.Walburge	2	19	7/10	10	30
24		Cathédrale-St.Léonard-T.Liège	2	17	9	11	20
25		Cathédrale-Théâtre-Ougrée B.Site	6	33	7/10	12	25
		-Ougrée Gr.Chêne	7	34	60	60	75
26		Théâtre-Angleur-Streupas	4	24	12/24	12/24	30
28	wd	" " -Chênée	5	25	60	60	-
27		Cathédrale-Théâtre-Ougrée-Seraing	7	50	20	20	60
28	wd	Théâtre-Vennes-Angleur	3	16	13/14	20	-
29		Théâtre-Longdoz-Chênée Thiers	4	21	12/13	16	30
30		Cathédrale-Vennes-Chênée-Embourg (j)	5	26	30	30	60
30		" " " " (k)	5	27	30	30	(k)
		" " " " (l)	6	30	11dr		-
31		Théâtre-Vennes-Trooz (m)	10	31	13/14	15/16	30
32		La Brouck-Trooz-Péry (n)	3	7	(n)	(n)	-
33		Théâtre-Longdoz-Chênée-Vaux	5	23	12/13	15	30
34		Théâtre-Longdoz-Chênée-Vaux-Fléron-Trooz	13	75	7dr		
35		Théâtre-Longdoz-Péville-Robermont	2	16	10	10	30
39		Herstal-Rhées	2	10	6dr		
40	wd	Pt Seraing-Pairay-Chatqueue	4	22	8dr		-
41		Mons-Jemeppe-Pt Seraing-Ougrée (p)	5	28	ou	ou	ou
42		Mons-Flémalle Gde-Flémalle Hte	3	16	ou	ou	ou
43	wd	Seraing(r.o.)-Flémalle Hte (q)	4	23	ou	-	-
45		Seraing Pt-Val-Ramet-Engis(Fagnes)	7	37	7dr		
46		Seraing Pt-Val-Ivoz-La Mailleue	7	33	60	60	60
48		" " " -Gr.Chêne	3	22	5dr		
48		" " " -pl.Gérard	2	15	60	60	ou
47		Seraing Pt-Val-Ivoz-B.Awirs-Stockay	5	49	60	60	1r
48		Pl.XX Août-Théâtre-S.Tilman(Campus)	6	30	ou	ou	ou
		" " " " (Botanique)	7	33	8dr		1r
49	wd	Pt.Seraing-Boverie-Athenée			(t)		
50		Herstal-Licourt-Hermée	6	20	17dr		1r

s : aantal sekties

rt : rijtijd in minuten

SU : spitsuur

DU : daluur

AU : avonduur

ou : onregelmatige uurregeling

wd : enkel op werkdagen

ek : sneldienst

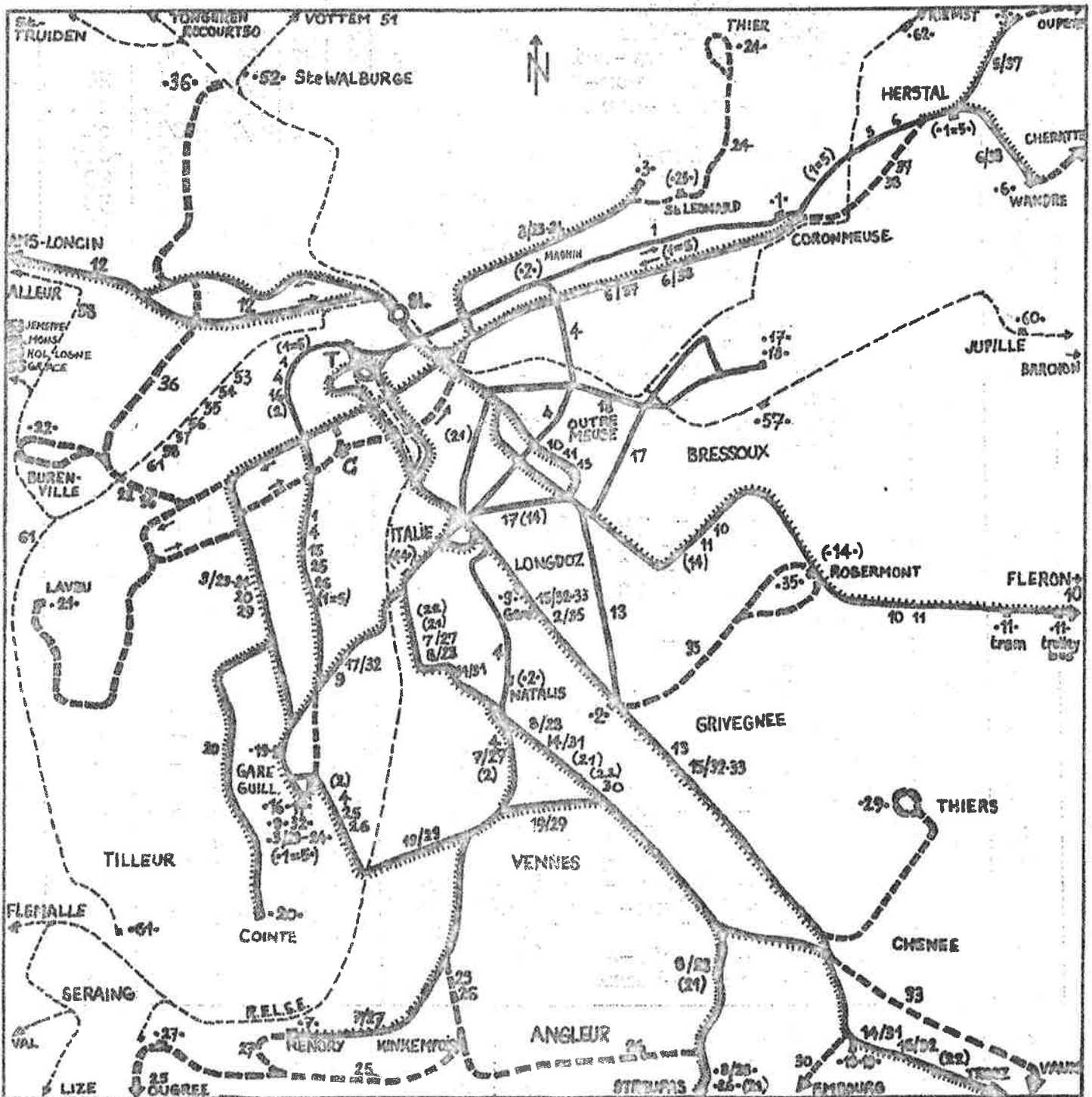
dr : aantal dagelijkse ritten

1r : slechts 1 rit

LUIK Evolutie van de TRAM- en TROLLEYBUS netten



	SL EINDPUNT Saint LAMBERT	T EINDPUNT THEATRE	C EINDPUNT CATHEDRALE
T.U.L.E. TRAM	• 13 • 18 • (21) • 10 • 11 •	• 30 • 16 • (22) •	• 20 • 21 • 22 • 25 • 26 •
T.U.L.E. TRAM VERVANGEN DOOR TROLLEYBUS	• 12 • 6 • 5 •	• 2/35 • 7/27 • 8/28 •	• 36 • 29 • 37 • 38 •
T.U.L.E. TROLLEYBUS	• 58 • 60 • 61 • 62 • 54 •	• 14/31 • 15/32-33 •	
SNCV-NMVB en R.E.L.S.E	• 55 • 56 • 50 • 51 • 52 •		
EINDPUNT	• 53 • T.R.S.B. •		
TRAM 7 VERVANGEN DOOR TROLLEYBUS 27			
TUDÉLUKE OF VERDWENEN LÛN			



evolutie van de tram en trolleybusnetten

<u>trams</u>		<u>trolleybus</u>	
1	CORONMEUSE GUILLEMINS (Ro-Ge)		
2	THEATRE BONNE FEMME (Ro-B1)	35	THEATRE ROBERMONT (Ro/Ge)
3	VIVEGNIS GARE GUILLEMINS (Gr-Ge)	23	H. CHATEAU GUILLEMINS (Gr/Ro)
			24
4	CIRKULAIRE LIJN (Ro-Gr)		
5	St. LAMBERT VIVEGNIS (Wi-Gr)	37	CATHEDRALE OUPEYE (Ro-Gr)
6	St. LAMBERT WANDRE (Gr)	38	CATHEDRALE CHERATTE (Ge-Gr)
7	THEATRE RENORY (B1)	27	THEATRE RENORY (1) (B1)
8	THEATRE STREUPAS (Wi-B1)	28	THEATRE STREUPAS (Zw-B1)
9	GARE LONGDOZ GUILLEMINS (Wi-Ro)		
10	St. LAMBERT FLERON (Gr)	10	St. LAMBERT FLERON (Ge-Ro)
11	St. LAMBERT BOIS de BREUX (B1)	11	St. LAMBERT BEYNE (Ge-Ro)
12	St. LAMBERT LONCIN (Ge)	12	St. LAMBERT LONCIN (Ge-Ro)
			12
13	St. LAMBERT CHENEE (Ro/Gr)		
14	THEATRE TROOZ (Wi/Ro)	31	THEATRE TROOZ (Ro)
15	THEATRE HENNE (Ro)	32	THEATRE (2) VAUX (Ro/B1)
			33
16	THEATRE GUILLEMINS (Ge-B1)		
17	BRESSOUX GUILLEMINS (Ro/B1)		
18	BRESSOUX St. LAMBERT (Ge/Gr)		
19	CHENEE GUILLEMINS (Ro/Ge)	29	CHENEE CATHEDRALE (Ro/Zw)
20	COINTE CATHEDRALE (Wi)	20	COINTE CATHEDRALE (Gr)
21	St. LAMBERT STREUPAS (Wi/B1)		
22	THEATRE CHAUDFONTAINE (Ro)(3)		

14	PL. ITALIE ROBERMONT	(4) (Ge-Bl)	
2	MAGHIN NATALIS	(5) (Ro-Gr)	
1-5	GUILLEMIN'S HERSTAL	(6) (Ro-Gr)	
			25 CATHEDRALE OUGREE (Zw)
			26 CATHEDRALE STREUPAS (Zw/Bl)
			30 THEATRE EMBOURG (Ro-Wi)
			21 CATHEDRALE LAVEU (Gr/zw)
			22 CATHEDRALE BURENVILLE (Gr-Zw)
			36 CATHEDRALE Ste WALBURGE (Gr-Ge)

In de lijst staan alle T.U.L.E. tram- en trolleybuslijnen. Achter de tramlijn staat de trolleybuslijn die haar heeft vervangen. Tramlijnen 3, 12 en 15 zijn vervangen door elk 2 trolleybuslijnen. Enkele tramlijnen zijn niet door trolleybus-
sen opgevolgd, en omgekeerd zijn enkele trolleybuslijnen geen
vervanging van tramlijnen. De aangegeven teksten zijn niet
diegene die op kopborden en films voorkwamen.

Kleuren:

(Wi) - wit; (Zw)-zwart; (Ro)- Rood; (Bl)- Blauw; (Gr)- Groen;
(Ge) - geel.

Opmerkingen:

(1) = OUGREE nà 1952. (2) = GUILLEMIN'S nà 1952. (3) heeft witte
diagonaal over koersbord. (4) = 1943 - 1956. (5) = 1949 - 1950.
(6) = 1954 - 1955.

Bij de kleuren van de kopborden is eveneens aangegeven
hoe ze geschilderd waren.



NMVB Tramlijnen

50 Liège - Rocourt
51 Liège - Vottem
52 Liège - Ste Walburge
53 Liège - Jemeppe
54 Liège - Mons
55 Liège - Hollogne
56 Liège - Grace
57 Tilleur - Bressoux
58 Liège - Alleur
59 Jemeppe - Mons
60 Liège - Jupille
61 Liège - Tilleur
62 Liège - Herstal
Liège - Tongeren
Liège - Barchon
Liège - Riemst
Liège - St Truiden
Jemeppe - Verlaine.

RELSE

tramlijnen:
Liège - Flémalle
Liège - Seraing
Liège - Ougrée
Seraing - Val

Trolleybuslijnen:

Seraing - Chatqueue
Seraing - Ivoz - Mailleue
Vanaf 23 apr. 64 (fusie met TULE)
worden de tramlijnen als volgt genummerd:
2 Liège - Seraing (Biens Communaux)
2 Pt Seraing - Biens Communaux
3 Liège - Flémalle-Haute
3 Pt Seraing - Flémalle-Haute
27 Ougrée (Solvay) - Ougrée-Gare



1	CORONMEUSE S' LAMB GUILLEMINS	9	LIEGE GARE ROUTIERE HUY NORD	19	S' LAMBERT ANS CITE LONAY	30	CATHEdraLE MEHAGNE EMBOURG	46	JEMEPE GARE ROUTIERE YVOZ LA MALLEUE
2	LIEGE SERANG BEAUSEJOUR	10	S' LAMBERT ROBERMONT BEYNE FLERON	20	CATHEdraLE GUILLEMINS CONTE PPRIVERE	30	CATHEdraLE SAUHEID EMBOURG	46	JEMEPE GARE ROUTIERE YVOZ P. GERARD
2	JEMEPE GARE ROUTIERE BEAUSEJOUR	10	S' LAMBERT ROBERMONT BEYNE FLERON CITE DU FORT	20	CATHEdraLE GUILLEMINS CONTE RI du BATTY	31	THEATRE CHENE CHAUFFE TROOZ	47	JEMEPE GARE ROUTIERE YVOZ FLEMALLE STOCKAY
2/3	LIEGE JEMEPE GARE ROUTIERE	10	S' LAMBERT ROBERMONT BEYNE FLERON MAGNEE	21	CATHEdraLE LAVEU	31/32	THEATRE CHENE CHAUDFONTAINE TROOZ	47	FLEMALLEHAUTE STOCKAY
3	LIEGE FLEMALLE H ^{TE} GARE	10	S' LAMBERT ROBERMONT BEYNE	22	CATHEdraLE S' LAURENT S' NICOLAS	33	THEATRE LONGDOZ GRIVEGNEE VAUX	48	LIEGE CENTRE GUILLEMINS UNIVERSITE S' ANTOINE
3	LIEGE FLEMALLE H ^{TE} TRIXHES FLOT MARLY	11	S' LAMBERT ROBERMONT BEYNE FLERON ROMSEE	23	CATHEdraLE S' LAURENT NAMOT STE VALBURSE	34	THEATRE GRIVEGNEE CHENE VAUX TROOZ	49	JEMEPE CENTRE BERGERIE SERANG ATHENE
3	LIEGE FLEMALLE H ^{TE} TRIXHES LES MARNIERES	12	S' LAMBERT ANS LONCIN	24	CATHEdraLE THERA-LIEGE	34/32	THEATRE GRIVEGNEE CHENE VAUX FLERON TROOZ	50	HERSTAL CHERIAL HACCOURT
3	JEMEPE GARE ROUTIERE FLEMALLE H ^{TE} GARE	12	S' LAMBERT ANS PLATEAU	25	LIEGE KINKEMPOIS OUGREE BEAU SITE	35	THEATRE LONGDOZ ROBERMONT	5	SERVICE SPECIAL
4	BAVIERE S' LAMB GUILLEMINS	13	S' LAMBERT B-REME MALVAUX	25	LIEGE KINKEMPOIS OUGREE GROS HETRE	39	HERSTAL LA PREALLE RHEES	DEPOT CORNILLON	
5	S' LAMBERT HERSTAL PREALLE	14	JEMEPE GARE ROUTIERE SERANG FLAUTERS	26	THEATRE ANGLEUR STREUPAS	40	JEMEPE GARE ROUTIERE SERANG CHATGEJE	DEPOT NATALIS	
5	S' LAMBERT HERSTAL	15	JEMEPE GARE ROUTIERE SERANG FLAUTERS	26	THEATRE ANGLEUR CHENE	41	SERAING PL. KUBORN MONS	DEPOT JEMEPE	
6	S' LAMBERT HERSTAL WANDRE CHERATTE	16	OUGREE GARE SERANG BOIS de l'ABBAYE	27	LIEGE OUGREE SOLESSIN SERANG BOIS de l'ABBAYE	42	FLEMALLE HAUTE PROFONDVAL MONS		
7	CATHEdraLE HERSTAL VIVEGNIS OUPEYE	17	GUILLEMINS BRESSOUX DROIXHE	28	THEATRE VENNES GARE ANGLEUR	43	SERAING PL. KUBORN FLEMALLE TRIXHES		
8	GUILLEMINS LAVEU S' NICOLAS	18	S' LAMBERT BRESSOUX DROIXHE	29	THEATRE LONGDOZ GRIVEGNEE THIERS	45	JEMEPE GARE ROUTIERE YVOZ ENGIS FAGNES	125	LIEGE GUILLEMINS GARE de FLEMALLE H ^{TE}

spoorslags



VeBOV- spoorwegkrant

De nieuwe (zomer)beurtregeling heeft weinig invloed gehad op het inzetgebied van de verschillende lokomotieven en stellen. Alleen bij de viertjes van de reeks 08 werd het aantal bereden lijnen verdubbeld. Door de aflevering van de resterende stellen van de 2de schijf (821 - 832) worden naast lijnen 25 en 124 nu ook de lijnen naar Luxemburg, Namur en Oostende bereden. In de zondagsdienst bereikt hij vanuit Antwerpen Blankenberge. Hierdoor wordt de buitendienststelling van de oudste stellen beperkt tot de prototypes en de stellen van 1939 (001 - 008).

Bij de elektrische lokomotieven wordt de reeks 20 voor de eerste maal volgens plan in de sneltreindienst tussen Luxemburg en Brussel/Oostende ingeschakeld. Ondanks het feit dat de reeks 28 na een tussentijdse revisie terug in dienst kwam, werd in hun plan duchtig gesnoeid zodat nog meer ondergeschikte diensten gereden worden. Ook voor de reeks 15 worden de diensten drastisch verminderd. Hier zet de tendens - ondanks het feit dat ze slechts 15 jaar ingezet worden - zich verder door.

Bij de dieselmotorstellen hebben we een opmerkelijke uitbreiding : net als voor een vijftiental jaar wordt de direkte IC-treindienst terug opgenomen met stellen : ditmaal wordt, zoals reeds eerder gemeld, tussen Antwerpen en Hasselt met de reeks 40 van Kortrijk gereden. De vrijgekomen diensten rond Kortrijk zelf gaan over op de reeks 43.

De toestand van de diesellokomotieven bleef praktisch ongewijzigd daar er nog geen verdere lijnen elektrisch bereden konden worden. Op langere termijn komen sommige diensten nochtans in het gedrang. Zo ziet de toestand van de reeks 66 (vele defekten) en de reeksen 64/65 (prototypes met dieselhydraulische overbrenging) er duister uit.

Bij de rangeerloks werden de zware machines van de reeks 73 verder geleverd en is er een nieuwe reeks 74 op de teken-tafel uitgewerkt. Hierdoor kregen meer vormingsstations toegang tot zwaardere loks en worden de oudere machines in hun bestaan bedreigd. De buitendienststelling van de reeks 71 is dan ook maar een bescheiden begin.

Bij de lijnen gaat de bouw van de lijn Hasselt - Genk goed verder en vorderen de elektrifikatiewerkzaamheden in Henegouwen en aan de lijn Gent - Kortrijk vlot. Ook werd ondermeer de lijn 17 Mol - Hamont verbeterd en aangepast zodat er nu reeds reizigersdienst voor voorzien wordt.

Ook internationale goederentreinen kunnen in de toekomst deze lijn berijden.

- 00 : prototype treinstel 050 werd vanaf begin februari aan de reizigersdienst onttrokken en wordt omgebouwd tot een rijtuig waarmee de toekomstige bestuurders de lijnen kunne bestuderen. Dit stel werd in 1951 door CW Mechelen gebouwd en kreeg het nummer 228.501. In 1971 werd het 501 en later, nadat er dubbele koplampen waren aangebracht, werd het vernummerd in 050. Ook prototype 009, alias "Alice" kwam in 1977 buiten dienst, en zal waarschijnlijk verschroot worden. 009 was met zijn 145 km/u het snelste motorstel van de NMBS. Door een verandering in de overbrenging werd de oorspronkelijke snelheid verlaagd tot 120 km/u en in 1962 terug op 130 km/u gebracht.
- 07 : De bestelde nieuwe tweewagenstellen (731 - ..) zullen een topsnelheid van 160 km/u hebben.
- 08 : Het monopoly van de viertjes ligt niet meer op de lijnen 25 en 124. Ook de lijnen 50, 161 en 162 worden volgens plan bereiden. In dit 2de plan voorziet men 5 stellen die Luxembourg, Namur, Oostende en Blankenberge bereiken.
- 15 : De driestroomlokomotieven worden minder en minder ingezet. Het zomerplan voorziet naast de verbindingen naar Amsterdam slechts enkele ondergeschikte diensten tussen Brussel en Oostende. Zo zijn er geen diensten meer voorzien naar Liège-G, Aachen-Hbf en Verviers. Enkel de lijnen 12, 25 en 50 worden nog bereiden. Op zaterdag en zondag worden ze enkel nog voor de TEE-diensten naar Amsterdam gebruikt.
- 20 : Voor deze reeks werd een plan van 4 dagen opgemaakt met diensten tussen Oostende/Brussel en Luxembourg. Alle internationale treinen op dit traject worden door lokomotieven reeks 20 getrokken wat een tijds-winst van 8 tot 10 minuten betekent. De lokomotieven zijn echter nog niet volledig betrouwbaar, waardoor er steeds een 2de reserve lok wordt meegesleept. Onderhoud gebeurt in Stockem. De andere lokomotieven worden vanuit Ronet in diverse andere plannen ingezet. Ondertussen is de aflevering van de 2de reeks (2016-2025) begonnen.
- 23 : Na een halve verbouwing (kontaktdozen aan één zijde aangebracht) rijdt de 2334 van stp Ronet nog steeds zonder de karakteristieke snor. Ook lok 2321 van stp Ronet heeft nieuwe ventilatieroosters en aan één zijde een vierde rooster. Ombouw gebeurde in CW Mechelen op 25.02.74.
- 28 : Na een revisie in CW Mechelen zijn de 3 lokomotieven van deze reeks terug in dienst gekomen. Enkele gegevens over deze reeks zijn :
- konstrukteur : Baume & Marpent en ACEC/SEM
 massa : 84920 kg
 vermogen : 1988 kW
 snelheid : 130 km/u
 levering : 120.001 : 10.03.1950
 120.002 : 14.04.1950
 120.003 : 26.05.1950
- Bestemd voor de sneltreinen tussen Antwerpen en Charleroi werden ze betrekkelijk vlug overgeplaatst naar Merelbeke, waar ze dienst doen in een plan, samen met reeksen 22 en 25. Opmerkelijk daarin is een losse rit van 3 loks tussen Aalst (18u10) en Merelbeke (18u30).

- 29 : 11 van de 12 overgebleven lokomotieven van de reeks 29 hebben een volledige revisie achter de rug. Hier- van is 2906 eind mei uit CW Mechelen ontslagen en naar Ronet uitgeweken. Over een mogelijke verkoop aan Marokko schijnen de geruchten te voorbarig geweest te zijn. Terwijl de 2906 nog in de grote loods staat, zijn de andere tijdelijk in de wagen- werkplaats van Ronet ondergebracht, om ze eventueel later in Monceau of Salzannes te plaatsen. De 12de, niet verbouwde, lokomotief (wie weet de nummer ?) is voor het toekomstig spoorwegmuseum voorzien.
- 42 : In het begin van het jaar werd de laatste 42-er omgebouwd tot een 43-er. De ombouw bestaat naast de modernisering (dubbele beglazing, nieuwe dynamo, vergrote bestuurderskabine) ook het verwijderen van de eerste klasse afdeling en het verkleinen van de bagageafdeling. Er werden door Ateliers Métallur- giques te Nivelles in 1955 6 motorstellen met een capaciteit van 29 1ste klasse en 50 (+ 20) 2de klasse- plaatsen gebouwd. Ze deden dienst op de lijn 36bis (Brussel Luchthaven) tot in 1970 toen ze vervangen werden door de elektrische stellen. Later werden ze ondergebracht te Bertrix en deden dienst op de verschillende lijnen in de Ardennen. Laatste stelplaatsen waren Gouvy (2 stellen) en Montzen (1 stel, enkel om dienstredenen).
- 50 : Deze lokomotief staat nog steeds in de stelplaats van Kinkempois. Hij wordt niet meer hersteld als lokomotief met een vermogen van 4000 pk. Er is echter ook nog niet beslist of hij terug omgebouwd wordt tot een normale 51-er (nr 5101) ofwel dat hij gesloopt wordt.
- 51 : Terugkomend op de gele 51-er: hier werd 5142 van deze kleur voorzien te CW Salzannes op 28.07.76.
- 53 : Bij de schildering die zopas ook bij dit type ingevoerd is, is er bij de 5302 een afwijking : hier staat het nummer tussen de neus en de deur, terwijl bij de 5305 en de 5312 het nummer achter de deur aangebracht werd.
- 54 : Na de 5401 en de 5404 werd nu ook de 5407 aan een grote revisie onderworpen. Nochtans werd opnieuw de oude schildering toegepast met 2 smalle strepen.
- 60 : In de prototypereeks hebben 6002 en 6005 nog de oude schildering, met dien verstande dat de schil- dering van de 6002 sterk afwijkt van het konventionele. Als stelplaatsen hebben we Kinkempois (6002, 6004 en 6005) en St-Ghislain (6001, 6003 en 6006). Alle Luikse 60-ers zullen binnen bepaalde termijn aan St-Ghislain afgegeven worden.
- 62 : Over de verdeling van de lokomotieven nog het volgende Tournai heeft in zijn stelplaats : 6243, 6248, 6249, 6300, 6302, 6304, 6307, 6310, 6312 en 6315. De lokomo- tieven 6243, 6248 en 6249 komen van stp Kinkempois. In Kortrijk staan de volgende 62-ers met nieuwe schildering (kleine cijfers op de kopwand) : 6211, 6224, 6231, 6286, 6287, 6290, 6291, 6292, 6296, 6298, 6303, 6306, 6309, 6311 en 6318.
- 66 : Van lokomotief 6601 ontbreekt de overbrenging. Deze staat afgesteld in de stelplaats Hasselt. Ook de andere 2 lokomotieven staan dikwijls defekt zodat meestal slechts 1 lok voor gebruik beschikbaar is. Hierdoor is de kans groot dat ze binnen korte

termijn buiten dienst gesteld zullen worden.

- 71 : Nog steeds staan de overblijvende loks serie 71 op een zijspoor te Merelbeke. Waarschijnlijk worden ze dit jaar nog verschroot, daar er nog steeds geen koper is komen opdagen. Van verschillende machines is het drijfwerk reeds verwijderd.
- 74 : Nadat de derde schijf van de reeks 73 (7365-7395) op het einde van het jaar geleverd zal zijn, wordt er een nieuwe drieassige lokomotief van een analoog model als serie 74 op stapel gezet. Deze 74 zal enkel in het motortype van de 73 verschillen. In plaats van de Cockerill-motor van 552 kW wordt er een ABC-motor met een vermogen van 479 kW ingebouwd. Nochtans wordt door overvoeding het vermogen van deze motor, die trouwens al toepassing vond bij de reeks 82, opgedreven tot het vermogen van de 73-ers nl. 552 kW. Voor het ogenblik zijn er 10 dergelijke machines (nrs 7401 - 7410) besteld, de levering daarvan is voorzien voor juli-augustus 78 en de stelplaats wordt Antwerpen-dam.
- 82 : Bij de reeks 82 van Antwerpen wordt er een interessante proef gedaan : om de trekkracht bij de drieassige lokomotieven te verhogen en zo de oude loks van reeks 72 te kunnen vervangen, wordt er een proef gedaan om met de 82-ers in dubbele traktie te rijden. Hiervoor werd bij de 8275 van Antwerpen-dam de bestuurderskabine verwijderd, de bestuursorganen gewijzigd en de leidingen voor dubbele traktie aangebracht. Vast gekoppeld met een normale 82 nl. de 8267 worden beide eenheden bediend door één bestuurder, ingezet voor het slepen van zware treinen tussen het vormingsstation noord en de bundels Stocatra, Kongo en Angola. Van het slagen van de proef hangt het af of meerdere 82-ers omgebouwd worden en zo de 72-ers zullen verdringen.
- 90 : Voor reeks 90 hebben we de volgende verdeling : de
- 91 : 9004 en de 9008 werden van een nieuwe GM-motor voorzien en omgenummerd in 9104 en 9108. De inzet van deze lokomotieven is de lichte rangeerdienst in de stations. De volgende stations worden bedient : Kortrijk (9001 en 9108), Ieper (9002), Deinze (9104), Roeselare (9005 en 9009), Waregem (9006), Harelbeke (9007) en Menen (9010).
- 92 : Voor deze reeks kunnen we de volgende machines al thuiswijzen : 9202 IPV Brussel (1), 9204 Antwerpen (1), 9208 Brussel (1-2), 9213 Charleroi, 9214 Namur, 9216 Charleroi, 9217 Namur, 9220 Brussel (2), 9221 Brussel (1-2), 9222 Hasselt (1), 9223 Mons (1), 9224 Namur (1).
- (1) : nieuwe schildering
(2) : dubbele koplampen

museum Leuven : Twee oude stoomlokomotieven (waarvan 1 nog met staande ketel) uit Willebroek werden door de NMBS aangekocht en naar de stelplaats Leuven gesleept. Hier wachten ze op restauratie. 2 machines type 44 en 1 type 41 staan in stp Monceau. Uit deze 3 onvolledige loks wil men één lok samenstellen. Voor een tweeassige "brossel" spoorauto type 551 bestaat er een kans opgenomen te worden in het spoorwegmuseum. Het zou een motorwagen zijn die te Bertrix nog in zijn oorspronkelijke staat afgesteld staat.

11:20

t r a m p o s t

nmvb

. Bij ACEC en Brugeoise & Nivelles werd een bestelling geplaatst voor 2 enkelgelede 6 assige prototype trams, terwijl kontraktueel werd overeengekomen dat een latere serie besteld zal worden.

Enkele gegevens van de nieuwe rijtuigen :

	<u>kust</u>	<u>charleroi</u>
uitvoering	enkelrichting	dubbelrichting
asindeling		Bo' 2' Bo'
lengte van de wagenbak		21,73 m
totale lengte (inkl koppelingen)		22,5 m
totale breedte		2,54 m
hoogte (spoorstaaf tot dak)		3,26 m
aantal zitplaatsen	59	38
aantal staanplaatsen	132	146
totaal aantal plaatsen	191	184
massa		31.456 kg
aantal motoren		2
uurvermogen		456 kW (2 x 228 kW)
kontinu vermogen		430 kW (2 x 215 kW)
asafstand van een draaistel		1,8 m
afstand tussen de draaistellen		6,75 m
spoorbreedte		1000 mm
spanning		600 V
nummering	serie 7000	serie 7100
traktieuitrusting :	dmv thyristoren, 2 gekombineerde choppers (één voor elke motor) per motordraaistel 1 in langsricting geplaatste motor met geforceerde koeling. overbrenging met hypoïde tandwielen en elastische koppeling	
remuitrusting :	elektrische weerstandrem } → alleen op elektrische rekuperatierem } → motorboggies elektromagnetische railrem } → op alle pneumatische schijfrem } → boggies	
vering :	rubbergeveerde wielen rubberelementen en luchtvering in de draaistellen	
stroomafname :	één elektrisch op afstand bediende Stemmann pantograaf	
koppeling :	automatische integraalkoppelingen aan de uiteinden om in gekoppelde eenheden te rijden	
deuren :	4 dubbele deuren aan de zijkant, uitgerust met klaptreden voor het stoppen aan lage en middelhoge perrons & straatniveau	
lijnfilms :	met elektrische afstandbediening en gesynchroniseerd	
schildering :	nieuwe NMVB kleuren : paars (onderaan) + paarse band (midden) oranje (midden + deuren) wit/crème (boven)	

Met hun 456 kW behoren deze rijtuigen tot veruit de sterkste 6 assige trams. Dit hoge vermogen laat toe in de toekomst nog een bijkomende wagenbak met een geleiding en een looppdraaistel toe te voegen waardoor dan een dubbelgelede 8 assige tram ontstaat.

nmvb kust

. Op 1 juli 1977 is het nieuwe traject te Zeebrugge enkel-sporig in dienst gekomen. Tot 7 juli toen het dubbelspoor in gebruik kwam werd er met de stok afwisselend gereden wat tot aanzienlijke vertragingen leidde, temeer daar de standaardmotorwagens 9291 (met bovenleidingswagen LW 3633) en 9292 bijna steeds ter plaatse aan het werk waren.

Op het nieuwe traject zijn er 2 vaste haltes ingevoerd : halte "Ploegstraat" en halte "achterkant De Noordzee". Deze haltes vervangen Zeebrugge-kerk en Zeebrugge-vismijn op het oude traject. Het nieuwe traject werd volledig door een Duits bedrijf aangelegd, en zal gedurende en viertal jaren behouden blijven tot de 2 nieuwe bruggen over het sluisencomplex klaar zijn.

. Van 2 tot 15 juli werd alle tramverkeer te Zeebrugge over de Straussbrug geleid. Normaal wordt er in beide richtingen over de grote brug gereden en wanneer deze geopend is gaat men pas enkelsporig over de Straussbrug. Er wordt dan op zicht gereden en de tram richting Oostende heeft steeds voorrang.

. S 9097 (ex Brussel) is in Oostende in dienst gekomen. Hij werd totaal herschilderd waarbij de bruin geschilderde wagnummers vervangen werden door zwart geplakte cijfers. De binneninrichting bleef identiek, autobusachteruitkijkspiegels vervangen de vroegere tramspiegels en op het dak werd een Stemmann panto geplaatst (het vroegere haakje van de trolleykoord staat ook nog steeds op de tram). Een nieuwe line-breaker werd reeds in Jumet op het dak geplaatst. In Oostende werd op de voorkanten opnieuw een stopkontakt geplaatst, rechts van het midden.

. Bij wijze van proef werden op 5 SO motorwagens de tweede pantograafkoord weggenomen. Gezien het gunstige resultaat wordt dit veralgemeend op alle trams.

. Bij gebrek aan tweetonige luchttoeters zijn enkele SO motorwagens uitgerust met ééntonige klaxons, wat echter geen voldoening blijkt te geven.

nmvb henegouwen

. S 9103 en S 9100 van stp Grimbergen werden op resp. 01 en 28 juni 77 naar Jumet overgebracht, waar ze zullen worden aangepast tot semi-metrowagens voor Charleroi.

. Toen op 13.07.77 de Ronde van Frankrijk te Charleroi langs kwam werden er geen ekstra trams ingezet. Trams van de lijn Charleroi - Anderlues werden opgehouden te Marchienne-au-Pont van 13u45 tot 14u02.

. Te Anderlues (komende van Charleroi) aan de splitsing naar Junction en Monument zijn sinds begin juni nieuwe sporen en een nieuwe splitsing in aanleg in verband met de bouw van een autosnelwegviadukt op die plaats.

. De dubbele uitgevoerde seininrichting tussen Marchienne en Anderlues zijn gewoon 2 identieke maar onafhankelijke seinsystemen. Bij defekt van het ene kan men op het andere systeem blijven rijden. Wanneer bij een enkelvoudig uitgevoerd sein een defekt optreedt moet de tram stapvoets rijden, met de ontvanger die de tram voorafgaat, wat in éénmansbediening niet mogelijk zou zijn.

. Bij de in het vorige nummer gepubliceerde stelplaatsverdeling moeten volgende aanvullingen en verbeteringen : S 9056, 9057 en 9076 behoorden origineel tot stp La Louvière, doch weinig voor het publiceren van de lijst verhuisden ze naar stp Charleroi. De verbetering gebeurde onvolledig waardoor ze foutief nog bij stp La Louvière werden vermeld. S 9062 (niet vermeld) behoort tot stp Anderlues. Bijwagens 19409, 9506, 9508, 9501, 9504 en 9555 wachten allemaal op sloop. Uitgebrande bijwagen 9315 daarentegen zal wel hersteld worden.

11:22

Bij stp Anderlues staat foutief bijwagen 9509. Deze wagen staat met zijn oude nummer nog te Jumet op het sloopspoor. Met de nieuwe dienstregeling zijn ook de ritten van lijn 89 afgeschaft. Deze lijn reed op zondag een uurdienst tussen Charleroi en Chapelle-lez-Herlaimont tussen de ritten van de normale 80 die slechts om het uur reed.

nmvb antwerpen

. AB 3559 is de eerste NMVB autobus die in Antwerpen met de nieuwe kleuren verscheen (crème-oranje-paars). AB 3480 was de volgende waarbij de bovenkant niet crème maar wel wit werd geschilderd. De radiator en de koplampomranding vooraan worden bij de herschildering zwart geschilderd. Het uitrusten van de autobussen met de nieuwe lijnfilms waarbij elke lijn en elke variante een eigen kleurcombinatie heeft wordt voortgezet, maar is nog steeds niet tot alle autobussen uitgebreid.

. Op de ex-NMBS buslijn 290 Antwerpen - Boom zijn sinds juni 77 wel enkele bussen ipv groen nu geschilderd in de nieuwe NMVB kleuren, waarbij ook het typische NMVB symbool werd aangebracht.

mivb

. De laatste wagens op lijn 35 op 17.05.77 waren mw 9052, 9078 en 9077. Mw 9077 reed de laatste rit met dienstwagennummer 407 en was toen meer dan overvol geladen. Door enkele technische moeilijkheden kwam de tram meer dan een uur te laat in stp Renbaanlaan aan. De bovenleiding van het traject Kazernen - Transvaal werd in de daaropvolgende dagen grotendeels verwijderd. 17 juni was dus de laatste dag met trolleyeksploitatie bij de MIVB, doch tussen stp Woluwe en Tervuren blijft de mogelijkheid om met museummateriaal met trolley te blijven rijden.

. De eerste uitrukkende wagen van lijn 22 op 18.06.77 was mw 9076 (dw 401).

. In de week van 4 - 10 juli heeft lijn 90 aan het zuidstation een nieuw kopeindpunt gekregen op de P.H.Spaaklaan, naast lijn 102. Lijn 90 reed vroeger rond het Baraplein dadelijk terug naar de Jamarlaan waar op de helling het eindpunt lag. Nu wordt vanaf het Baraplein in de Spaaklaan gedraaid waar de tram van richting veranderd en via de overloopwissel op het spoor van lijn 102 komt. Waarschijnlijk zal nog een wissel worden bijgeplaatst zodat lijn 90 dezelfde lus kan rijden als 102 via de Frankrijkstraat. Op de Jamarlaan blijft de halte van lijn 90 bij het naar beneden rijden op het uiterst rechtse spoor.

. In de nacht van 30 op 31 mei 77 ontstond een lek in de in aanbouw zijnde tunnel voor metrolijn 1 onder het kanaal. Het water liep tot in het eindpunt van het St-Katelijneplein waardoor de dienst van 31 mei tot in de loop van 1 juni werd ingekort tot het de Brouckère station.

. Bij de opening van het station DEMEY op 17 juni werd metrostel 152+151-160+159 gebruikt voor de inhuldiging van het station met de nodige personaliteiten. Het eerste stel in normale dienst was de 110+109-125+126.

. Op 4 juli is de zomerdienstregeling in dienst gekomen waardoor lijn 103 nu permanent in éénmansbediening rijdt, wat binnenkort het indienstkomen van 7900 laat vermoeden. Lijnen 23 en 101 rijden in de weekdienst volledig met gelede wagens (resp. 7800 en 7500). Lijnen 92 en 94 rijden voortdurend met 7000en. Lijn 22 heeft zijn 9000en behouden.

. De MIVB heeft aan het trambedrijf van Asunción in Paraguay 4 motorwagens van de reeks 1500 verkocht (geschonken ?) Volgens plan hadden deze op 22.06.77 vanuit Ukkel Kalevoet per trein naar Rotterdam moeten vertrekken voor verscheping

in Rotterdam. Op zaterdag 17.06.77 werd de 1514 op een platte wagen opgeladen terwijl de wagens voor de 3 andere trams klaarstonden. In de loop van 21.06.77 werd de verzending door de MIVB echter afgezegd en op 22 juni werd de 1514 terug afgeladen en naar de stelplaats gebracht. 1514 en 1515 staan nu te wachten in stp Edingenstraat en de 2 anderen staan in stp Renbaanlaan. Reeds eerder bekwam het trambedrijf in Paraguay mw 1604 + bw 603. Asunción heeft slechts 2 tramlijnen die allebei vertrekken in de stelplaats en aan de andere zijde een kop eindpunt hebben. Mw 1604 die een enkelrichtingswagen is wordt daarom enkel op een ingekorte dienst gebruikt die wel over een keerlus beschikt. Vele haltes liggen wel links van de straat, waar op de gewone trams langs de linkse deuren wordt ingestapt of uitgestapt, wat onmogelijk is bij 1604. Achteraan heeft de tram nog steeds zijn Brusselse richtingsfilm, die meestal zulkdanig wordt geplaatst dat enkel "DEPOT" links en rechts te lezen is. Origineel overigens want dat is ten slotte één van zijn 2 eindpunten. De dgpc 7900 zijn tot en met 7909 afgeleverd. De aflevering gebeurt per BN wegtractor aan de stelplaats Koningslaan maar wel 's nachts en niet overdag. De meeste wagens staan in Koningslaan, enkelen in Renbaanlaan. Ondertussen zijn ze op straat verschenen voor proefritten. Normaal wordt er tussen 22 u en 5 u 's nachts gereden tussen Koningslaan via Baraplein (Zuidstation) naar COOVB (Anderlecht). Ook overdag zijn de wagens op dit traject te zien. De wagens rijden meestal met hun 2 pantografen tegen de draad.

miva

- . Op de Ten Eekhovenlei is in de nacht van 27 op 28 juni 1977 het nieuwe spoor richting stad in gebruik gekomen voor lijn 12.
- . Voor Rubensbuslijn 3bis zijn 5 bussen speciaal aangepast : 621 - 625 die een juiste lijnfilm hebben en op de zijkanten een Rubenszelfklever met vermelding van de reisweg. 3 bussen zijn normaal in dienst, de 2 andere staan in onderhoud of werkloos in de stelplaats daar ze niet op andere lijnen gebruikt kunnen worden. Op dit ogenblik wettigt de lijn haar bestaan door een goede verbinding te waarborgen tussen de verschillende Rubensaktiviteiten en het Centraal Station. Zelfs al geeft lijn 23 een goede verbinding CS - museum, het Rubenshuis is niet zo gemakkelijk te bereiken, ondanks dat vlakbij de premetrolijn ligt. Wie van het CS naar het Rubenshuis wil met het openbaar vervoer, kan 1 of 2 haltes met de premetro rijden, maar moet uiteindelijk nog een heel eind te voet afleggen. In dit opzicht geeft lijn 3bis een betere verbinding. Op 30 september wanneer de grote Rubenstentoonstelling ten einde zal lopen verliest de bus gedeeltelijk haar nut en zal waarschijnlijk gewoon terug op tramverkeer worden overgeschakeld, alhoewel het nog niet is uitgemaakt of het opnieuw lijn 3P (39) zou zijn, of een verlenging van lijn 8. Busgeïnteresseerden hebben dus nog slechts een tweetal maand om deze uitzonderlijke MIVA lijn te bekijken die ook het enige stukje vrije busbaan in het centrum heeft op de Schoenmarkt.
- . Door de verdere aflevering van de nieuwe Fiat-VanHool busserie 646 - 662 zijn bussen 517, 524 en 526 buiten dienst gesteld. Van deze eerste Fiat-VanHool serie, gebouwd in 1964, blijven nu nog slechts de 505, 521 en 530 over voor personeelsopleiding en speciale ritten.
- . Het autobusbedrijf De Polder (ekspluitant van MIVA lijnen 32, 36 en 35/37) had enige maanden geleden een duitse standaardbus gekocht, genummerd 78. Een nieuwe serie

11:24

bussen is nu in aflevering, gebouwd bij VanHool, in MIVA kleuren geschilderd en vrij gelijkend op MIVA's nieuwste bussen met uitzondering van de voorwand die van een andere opvatting is. Ze zullen waarschijnlijk eveneens met de MIVA zwart-wit lijnfilms worden uitgerust.

. Buslijnen 25bis en 27 worden op zon- en feestdagen van 26 juni tot 9 oktober tussen 13u en 19 u vanaf de Prins Boudewijnlaan verlengd tot de Middelheimlaan (ingang openluchtbeeldhouwkunsttentoonstelling Biënnale). Lijn 25bis houdt hiermee het absolute maximum aan eindpunten. Een bus van lijn 25 (al dan niet bis en/of doorstreept) richting Wilrijk kan volgende eindpunten aandoen : Neerland, UIA-campus, Bist, Middelheim (Pr.Boudewijnl.), Middelheim (hoofdingang ziekenhuis), Biënnale. Alsof dat nog niet voldoende is, rijden er sommige ritten (ook van lijn 27) recht heen en terug naar de Biënnale, andere gaan tijdens de heenrit rond via de ziekenhuishoofdingang en nog andere doen dat tijdens de terugrit.

Op de nieuwste lijnfilms komt de lijn 25bis-doorstreept voor, doch op de voorfilm staat de 'bis' zo mikroskopisch klein dat hij op afstand onleesbaar blijft. Op de oudere films, waar achter en opzij enkel een lijncijfer voorkwam zonder tekst, wordt nu geleidelijk aan tekst bijgezet.

. Sinds 2 mei 77 verkoopt MIVA in haar verkoopskiosken evenals bij de diensten van toerisme een 2-dagskaart geldig op het ganse MIVA net (uitg. 32, 33, 35 en 37). De kaart wordt enkel verkocht aan in het buitenland wonende toeristen. Bij de eerste rit wordt de kaart gestempeld en blijft geldig tot het einde van de daaropvolgende dag. De prijs van de kaart is 65 fr.

VeBOV krant : verenigingsnieuws

. De door de NMBS uitgegeven fotokaarten van belgische lokomotieven kent een groot succes. U kan ze nog bestellen mits 113 fr op onze rekening over te maken en dan worden de foto's U per post gezonden. Indien U ze afneemt op één onzer bijeenkomsten, kost de reeks 100 fr.

. De NMBS heeft tevens de publikatie verzorgd van een geweldige poster. Die stelt enkele typische stoomloks voor van de NMBS, een ontwerp van dhr Boesmans. In het spoorwegmuseum van Brussel-Noord kunt U ze kopen aan de prijs van 70 fr. VeBOV **levert** ze U gans kreukvrij aan 90 fr, op één van onzer vergaderingen. Wij zenden ze niet op per post !

Indien U een toezending per post wil, dient U 100 fr over te maken op de rekening van de NMBS : 000-0001010-40 met natuurlijk de reden van betaling.

VeBOV doet in dit geval dus geen verzending van de poster per post.

. Ons volgend nummer van VeBOV-koerier verschijnt zeer vroeg, zodat U er de nodige aanduidingen vindt voor een tram-ekskursie in Henegouwen. Dus dadelijk lezen en onmiddellijk handelen. Wij denken deze uitstap te houden op 17 september, zodat uw deelneming niet moet worden uitgesteld.

Spoedtelegram BRT Fietspadenactie richt op 4 sept.77 een stoomtrein in: Leuven-Mechelen-Kontich-Lier-Aarschot-Leuven! vertrek Leuven 9u.30, 10u15 aank.Lier:Rondleiding. 11u.vertrek fietstocht naar Heist op de Berg. 18u. tot 18u.20, schijnvertrekken v.d.stoomtrein in Lier. 18u.25 echt vertrek.Leuven a. 19u.

Prijs: 250 fr.Inschrijven voor 20 aug. N.M.B.S., Pers en Public Relations, Frankrijkstr.85, 1070 Brussel.Verdere inl. op onze vergaderingen, en volgende VeKo.NIET WACHTEN om in te schrijven.