

VeBOV-koerier is het maandblad van de Vereniging voor Belangstellenden in het Openbaar Vervoer (vzw). Dit blad wordt kosteloos opgezonden aan alle VeBOV leden. Geen enkele informatie die in dit blad wordt gepubliceerd mag worden overgenomen zonder schriftelijke en voorafgaandelijke toelating van de redaksie, en bronvermelding wordt in ieder geval vereist.

Dit nummer stond onder redaksie van Jan Vermeiren.
Hoofdredaksie en Verantwoordelijk uitgever:
Roger Bastaens. Kerkendijk 1 B-2200-Antwerpen-Borgerhout.

Oktober is voorbij, en dus heeft het trammuseum Schepdaal voor enkele maanden de deuren gesloten. Wij zijn enkele bezoeken gaan brengen tijdens de afgelopen zomer, en wat daarbij opviel was dat er steeds vrij veel bezoekers hun rondgang maken. Dat stemt hoopvol, en dat toont voldoende aan dat dit museum een begrip is geworden, en ook, en dat is belangrijk, dat het aan een noodzaak beantwoordt. Rechtstreeks heeft VeBOV met dat museum niets te maken, maar het is ons niets te veel om er eens aandacht aan te besteden. Daarom ook dit: Als we zien in welke staat een aantal van de daar tentoongestelde rijtuigen zich bevindt, en wij houden dan rekening met het feit dat een aantal leden van de beherende Vereniging zich echt inspant om zekere rijtuigen te herstellen, dan begrijpen wij niet dat er tot op heden geen enkele officiële instantie bereid is gevonden om daar op grote schaal een helpende hand toe te steken. Het is bedroevend te zien hoe in steeds snellere mate, de 4550 van Antwerpen staat te verkrotten. Toen wij er waren, viel ook op hoe onoordeelkundig er geknoeid was met de 378 van Gent, en hoe na al die jaren de 9727 van de NMVB nog steeds rotter en kreupeler wordt. Mensen komen er vrijwillig werken, doen hun best, en roeien met de spanen waarover ze beschikken, maar dat is niet genoeg. Wij hebben in dit gezegende land twee ministeries van Cultuur, en een respectabel aantal cultuurcommissies, maar die blijken andere katten te moeten geselen. Eenzijdigheid mag hier niet aan bod komen, of is het bewaren van ons erfgoed geen cultuur? Kan hier nu eens geen enkele dienst voldoende aandacht aan besteden? Met het instandhouden van een dergelijk opzet is veel meer nodig dan goede wil. Die wordt daar echt voldoende opgebracht door enkele leden van Amutra, maar dat is niet genoeg. Het trammuseum heeft BESTENDIG behoefte aan geld, veel geld, en geschoold personeel dat waakt over de uit te voeren werken. Dat kan enkel en alléén door een Ministerie of/én door de provincie worden opgebracht. Als men per jaar één kilometer snelweg minder bouwt is het trammuseum met dat geld uit de moeilijkheden, en geen enkel automobilist zal daar wat van merken. Méér zelfs, duizenden bezoekers zouden een voldoening kennen na een bezoek aan Schepdaal, die ze nu vaak niet hebben. Als iemand uit de Regering daar eens iets wilde aan doen, kon hij rustig naar waarheid voor zichzelf getuigen: Ik heb iets gedaan dat gezien mag en zal worden, ik heb écht iets gedaan tot het behoud van waardevolle dingen uit ons verleden: ik heb iets belangrijks gedaan.

overzicht

Bij het ingaan van de winterdienstregeling zijn er slechts weinig verschuivingen waar te nemen, dit zowel bij het inzetten van lokomotieven en stellen als over hun ritduur.

Naar aanleiding van de volledige aflevering van de tweede reeks stellen van de reeks 08 hebben we de buitendienststelling van de 4 overige stellen van de reeks 00, bouwjaar 1939.

Bij de meerstroomloks is er terug een verschuiving waarbij de reeks 16 terug Paris aandoet terwijl de reeks 18 weer volgens plan doorrijdt tot Köln.

Bij de gewone elektrische loks is er naast de verschuiving tussen verschillende inzetplaatsen praktisch geen verandering. Bij de reeks 20 worden dezelfde diensten nog steeds met 2 loks gereden. Minder interessant is de reservestelling van de lokomotieven reeks 28.

Bij de diesels blijft de toestand ongewijzigd, met dien verstande dat er een tendens is dat er verschillende lokomotiefreeksen naar meer westwaarts gelegen stelplaatsen afgegeven worden. Op langere termijn is er een afgifte van 5 loks van de reeks 51 van Hasselt naar Kortrijk en Denendermonde.

Bij de rangeerloks hebben we de levering van de eerste 74-ers aan Antwerpen-dam, die na grondige testen de reeks 72 moeten verdringen.

Op gebied van de lijnen hebben we de verbetering van de lijn Herentals - Turnhout waardoor de ritduur met 2 tot 3 minuten kon verkort worden.

Bij de elektrifikatie schieten de werken goed op, doch of de overnamedata (mei 79 voor Charleroi-Mons/Brainelle-Compte en Gent Kortrijk, mei 80 voor Hasselt-Genk) kunnen aangehouden worden is twijfelachtig.

Voor het museum zijn er weer enkele aanwinsten te melden nl. een stel van 1939 en een lok reeks 29 (nr 2911), terwijl de restauratie van het type 16 afgesloten is en het type 10 omstreeks mei 1978 de CW Mechelen zal verlaten. Deze laatste lokomotief zal echter niet rijvaardig gemaakt worden.

individuele nieuwsjes

00 : Na de prototypes 009 en 050 werden sinds september 1977 de vier resterende stellen van 1939 (de nrs. 002, 004, 005 en 006) reserve gesteld in de stpl Schaarbeek. Als reden kan de moeilijke aanschaf van reserveonderdelen en vooral de moeilijkheid bij het koppelen met andere stellen (deze stellen hadden immers geen kopwanddeuren) aangehaald worden. Een stel, waarschijnlijk de nog niet gemoderniseerde 002, is voor het toekomstige spoorwegmuseum voorzien.

06-07 : De laatste reeks van thyristor-gestuurde stellen (26 stuks genummerd 731 - 756) is voorzien om geleverd te worden medio 1978. Ze worden vooral gebouwd voor de voorziene elektrifikatie van Gent-Kortrijk en Mons-Charleroi.

- 08 : De levering van de derde reeks (nrs. 833 - 844) is voorzien voor medio 1978.
- 16 : Na enkele jaren komt de reeks 16 nu weer volgens plan naar Paris. Op deze lijn komen ze voor de TEE 80 en 83 vanuit Brussel naar de Franse hoofdstad. De andere diensten worden nog steeds op de verbinding Oostende-Brussel-Liège-Köln verwezenlijkt.
- 18 : Ook voor deze reeks is er een verandering : ze bereiken terug volgens plan Köln. Dit gebeurt met trein 319 (FBM 8u10 - Köln 10u40). Andere belangrijke nieuwigheid is de trein 432 waar de lok van Köln over Brussel tot Paris aan de trein blijft gedurende praktisch 5½ uur. Zaterdag en zondag is er echter te Brussel-zuid een omspanning van reeks 18 naar de Franse CC 40100.
- 20 : Nog steeds worden 7 loks voor dezelfde diensten tussen Oostende/Brussel en Luxembourg ingezet. Net zoals in het zomerplan worden per trein 2 lokomotieven ingezet. De tweede wordt echter gesleept en komt slechts tot inzet bij defekt aan de eerste, dit om vertragingen te vermijden.
- 22 : Nog enkele besprekingen in verband met de dienstregeling voor de winter 1977-78 :

6 lokomotieven van de reeks 22 worden vanuit Antwerpen ingezet met als voornaamste ritten tussen Antwerpen en Brussel en Monceau. Een uittreksel van enkele interessante diensten geeft het volgende :

trein 283	Brussel-zuid	13u32	-	Roosendaal	14u35
286	Roosendaal	17u45	-	Brussel-zuid	18u58
48901	Stocatra	12u15	-	Ronet	15u25
52902	Antwerpen-noord	22u53	-	Merelbeke	01u45
59200	Merelbeke	03u00	-	Antwerpen-nd	05u30

Bij Schaarbeek wordt het plan K van 7 op 6 dagen verminderd waarbij onder meer TEE 21 en trein 822 afgegeven worden. Als interessante ritten hebben we :

327	Oostende	18u50	-	Aachen-Hbf	22u12
33845	Leuven	23u30	-	Braine-le-Compte	01u15

in dubbele traktie

Merelbeke heeft weer een vermeerdering van diensten voor een plan met de reeksen 22 en 25. Bij de in Vk 13 aangehaalde ritten komen volgende diensten (voor gegevens over reeks 28 zie verder) :

721	Oostende	19u50	-	Liège-Guill	22u20
85406	Merelbeke	00u25	-	Verviers	03u32
85400	Merelbeke	12u45	-	Verviers	17u55
85402	Merelbeke	11u00	-	Verviers	03u35

Deze laatste 3 diensten zijn fakultatief en worden gereden met een reservelokomotief.

Mons en St-Ghislain zetten 10 machines in in een gemengd plan met lokomotieven van de reeks 22 en 23. Enkele diensten zijn::

1906	Mons	06u55	-	Liège-Guill	09u10	via Brus.
41324	Roosendaal	4u40	-	Quévy	07u15	
42311	Quévy	01u50	-	Roosendaal	04u15	

14:04

23 : Ook de 2304 kreeg tijdens een tussentijdse revisie op 06.77 in Ronet nieuwe ventilatieroosters met verticale steilen.

De winterdienstregeling geeft voor de 23-ers het volgende beeld :

Antwerpen zet 13 lokomotieven in met vooral diensten tussen het industriegebied van Charleroi en Antwerpen. Enkele afwijkende ritten zijn :

32406 Stocatra	09u05	- Kinkempois	12u15
34211 Kinkempois	13u45	- Stocatra	17u12
32808 Antwerpen-dokken	08u00	- Mons	14u05
43711 Quévy	20u42	- Antwerpen-zuid	23u45
43712 Antwerpen-zuid	17u05	- Quévy	19u48

Schaarbeek zet 12 lokomotieven (zomer 14) in. Als speciale rit kunnen we de rit aanhalen van 4 gekoppelde lokomotieven tussen Schaarbeek (14u43) en Brussel-zuid (15u32). Enkele andere diensten zijn :

37213 Monceau	12u20	- Stocatra	15u20
48951 Schaarbeek	22u50	- Stockem	02u32

in dubbele traktie

Ronet zet 7 lokomotieven in volgens een gemengd plan met de reeksen 23 en 26. Praktisch alle diensten worden gereden tussen Liers en Charleroi. In dit plan ook de volgende trein :

943 Brussel-zuid 16u55 - Arlon 19u48

14 dagen omvat het plan van Leuven (1 lokomotief meer in de zomer). Eindstations zijn : Antwerpen, Brussel, Hasselt, Landen, Leuven, Liège-G, Mechelen, Ottignies en Tienen.

28 : Vanaf 25.09.77 werden de drie lokomotieven van deze reeks voor de tweede maal op non-actief geplaatst. Als reden wordt de verschillende opstelling van bedieningstoestellen en de elektrische installatie aangehaald. Tevens zijn er genoeg modernere lokomotieven aanwezig. Ook het feit dat, door de andere bediening, er een speciale opleiding voor de bestuurders nodig was, werd het inzetgebied beperkt. Alleen het personeel van Merelbeke had deze opleiding gehad, zodat ritten met personeel van andere stelplaatsen voor problemen zorgde.

29 : De 2912 die in CW Mechelen aanwezig is, wordt waarschijnlijk niet gereviseerd en dienst enkel als inwendige rangeerlokotief. De mogelijkheid bestaat ook dat hij als museumeksomplaar voor Mechelen gebruikt zal worden. In tegenstelling met het bericht in Vk 13 is ook de 2911 van stelplaats "Leuven-museum" niet gemoderniseerd.

40 : Bij deze stellen doet er zich op vrijdag een interessante samenstelling voor : Bij de treinen 9215 (Kortrijk-Poperinge) en 2818 (Ieper-Kortrijk) wordt een stel reeks 40 gekoppeld met een stel reeks 43, dit om het aantal zitplaatsen te verhogen.

51 : Bij Hasselt hebben we bij gelijkblijvende diensten één dag minder. Ze worden nl. in 3 plannen met resp. 9, 8 en 4 machines ingezet. Bijkomende dienst is de zouttrein 47561 tussen Weert en Tessenderlo.

Vermelden we ook de rit in dubbele traktie tussen Hasselt (11u45) en Lanaken (12u15) door trein 47143.

Bij Rail International 77 te Turnhout stond de 5164 van Hasselt tijdens de weekends in Turnhout tentoongesteld.

Kortrijk zet 8 51-ers in met het volgende inzetgebied : Adinkerke, Ath, Brugge, Brussel, Dendermonde, Poperinge en Tournai. Tussen Brussel en Poperinge worden de volgende treinen gereden met een 51 van FC : 1716, 1727, 1757 en 1782.

8 loks van deze reeks (waaronder de gele 5142) worden door Oudenaarde ingezet naar Aalst, Brussel, Dendermonde, Ieper, Poperinge, Ronse en Zottegem.

De machines van Monceau worden zowel door Monceau zelf (8) als door Walcourt (5) ingezet en bereiken volgens plan Ath, Charleroi, Ottignies, Jeumont, Gent (treinen 37902/39710 en 37908/39701), Haine-St-Pierre, Luttre, Mariembourg, Mons, Kinkempois, Piéton en Tournai.

55 : 11 machines van de reeks 55 worden door Kinkempois ingezet met als eindstations : Aachen-w, Antwerpen, Flémalle-Haute, Gouvy, Jemelle, Liers, Maastricht, Montzen, Rivage, Seraing en Visé.

10 lokomotieven van Montzen bereiken Aachen-w en süd, Antwerpen, Bressoux, Gouvy, Jeumont, Montzen, Ronet en Schaarbeek. Enkele diensten zijn :

42041 Stocatra	16u30	- Aachen-west	20u50
47226 Montzen	01u50	- Jeumont	05u40
49125 Ronet	13u35	- Aachen-süd	16u20
49253 Gouvy	13u20	- Aachen-west	17u15
59422 Schaarbeek	13u25	- Montzen	16u52

Te verbeteren in Vk 13 : 5542 werd niet op 15.09.77 maar wel op 15.09.76 omgebouwd.

59 : Antwerpen-Dam zet in 2 plannen resp. 11 en 4 machines in. Als interessante diensten hebben we :

3821 Lille	11u30	- Antwerpen	13u50
3870 Antwerpen	06u30	- Lille	08u50
47144 Antwerpen	04u55	- Aachen-west	08u30
47157 Antwerpen	17u30	- Montzen	20u45
47150 Montzen	09u30	- Oorderen	12u40
48401 Merelbeke	10u10	- Roosendaal	13u40

60 : Deze reeks wordt vanuit Kinkempois volgens 2 plannen ingezet met resp. 5 en 2 machines. Hun inzetgebied wordt begrensd door : Ans, Bressoux, Flémalle-Haute, Gouvy, Hasselt, Liège-Guill., Liers, Maastricht, Montzen en Seraing. Naar Gouvy wordt trein 3540 gereden, Maastricht wordt bereikt met treinen 297, 3231/3232, 3237/3240, en 3249/3250. Een dubbele traktie komt voor tussen Chertal (11u15) en Flémalle-Hte (12u35). Vermelden we nog de lichterdiensten voor treinen 1645 en 807.

62 : In augustus 1977 ging 6220 van Kortrijk naar Merelbeke.

8 62-ers worden vanuit Oudenaarde ingezet naar Aalst, Blaton, Brussel, Gent, Geraardsbergen, Kortrijk, Leuze, Mechelen, Ronse en Zottegem.

Kortrijk heeft 2 plannen met resp. 6 en 9 machines van de reeks 62. Als eindstations hebben we : Antwerpen

14:06

((met trein 3982, 3972, 3820/3971, 3822), Blankenberge, Brugge, Brussel, Dendermonde, Eeklo, Gent, Lille, Mechelen, Moeskroen, Mons en Poperinge.

Speciale opdracht had de 6329 van stpl Hasselt, daar hij op 11.10.77 de beide in Turnhout tentoongestelde stoomlokomotieven terug naar Leuven bracht. Vertrek te Turnhout gebeurde om 11u31.

59 : Lok 5925 kreeg op 07.10.77 te Salzannes een GEEL-GROENE schildering. De lok kwam terug op Antwerpen-dam op 12.10.

66 : Op 29.09 geraakte lok 6073 te Beringen-mijn defekt met een goederentrein, en het was prototypelok 6602 van stpl Hasselt die de ganse trein moest voort-slepen.

73 : In verschillende plannen zet Monceau zijn lokomotieven (20) in rond Charleroi met als voornaamste bedieningsstations : Châtelineau, Bascoup, Lodelinsart, Marchienne, Monceau en Tamines. Daarenboven gebruikt Walcourt 3 machines van Monceau voor diensten naar Berzée, Biesmeries, Couvin, Florennes, Mariembourg en Moriamé

Kinkempois heeft in zijn plan met de diensten voor de mengergagentreinen tussen Seraing en Chertal ook nog andere diensten in dit 5 dagen tellende plan : zo worden Bressoux, Pepinster, Seraing, Spa en Visé bereikt.

74 : Verdere aflevering van deze lokomotieven aan Antwerpen-dam :

lok	bouwdatum	aankomst FNDM
7404	08.08.77	27.09.77
7405	22.08.77	27.09.77
7406	08.09.77	04.10.77
7407	17.09.77	12.10.77

83 : De 83-ers van Monceau doen dienst vanuit Monceau, Marchienne en Châtelineau en zijn aan het werk te Charleroi-quai, Gilly, Marcinelle, Courcelles, Roux, Fontaine-l'Eveque, Jemeppe en Tamines.

85 : Diesellok 8529 werd te WDT Antwerpen-dam omgebouwd met dubbele koplampen en hernummerd 8464.

91 : In september werd ook de 9006 omgebouwd en omgenummerd in 9106.

92 : 9218 dienst baan Kortrijk (oude uitvoering)
9223 dienst baan Mons

22 : Momenteel worden in CW Mechelen de lokomotieven
23 2206 en 2318 voorzien van een GEEL-BLAUWE schildering.

M2 : Na de M1-rijtuigen is er nu ook een plan voor de ombouw van enkele M2-stellen tot trek- en duwstellen. Verwachte indienststelling is mei 1978 op de lijnen Kortrijk-Brugge-Oostende zodat van dan af een direkte verbinding bestaat tussen Kortrijk en Oostende. Een stel bestaat uit een AB-rijtuig (met elektropneumatisch bord), een B-rijtuig en een BD-rijtuig met stuurpost.

51 : Lok 5172 van stpl Hasselt verliet A.C. Salzannes op 24.10.77 met een gele schildering met groene strepen.

lijn 75 : In september was de toestand van de elektrifikatie Gent-Kortrijk als volgt :
Tussen Waregem en Kortrijk gebeurt het verkeer enkelsporig op een nieuw aangelegd spoor. De ophogingswerken zijn begonnen. De draad is getrokken op de volgende sekties : De Pinte (uitrit) tot aan de brug onder lijn 50, De Pinte-Deinze en Deinze-Waregem (in de stations is er nog geen draad). Van Harelbeke tot Kortrijk zijn de betonblokken voor de masten reeds gegoten.

In Vk 06:12 stond er een klein artikeltje over de situatie in het station Luxembourg, in het gelijknamig groothertogdom. Daarin stonden enkele onjuistheden die door ingezonden berichten van onze leden P. Jacobs en J. Van de Water als volgt te verbeteren zijn :

In het station Luxembourg zijn de sporen 1, 2 en 3 bestemd voor de traktie met 3000 V gelijkstroom (NMBS). De sporen 5, 7, 8 en 11 staan op 25000 V - 50 Hz wisselspanning (CFL en SNCF). Het spoor 4 is uitgerust met een omschakelbare bovenleiding. Zo rijdt een sneltrein Brussel - Basel binnen op spoor 4, de NMBS lok rijdt even verder richting Gouvy en komt via spoor 3 terug richting Arlon. Onder-tussen wordt de bovenleiding op spoor 4 omgeschakeld op 25000 V en kan de franse SNCF lok aankoppelen.

In het boekje Hlt, bijvoegsel CFL nr.8 "Technische voorschriften ten behoeve van Belgische treinbestuurders die elektrische treinen besturen op grondgebied Luxemburg", artikel 16 staat : Maatregelen die genomen moeten worden om te vermijden dat een elektrisch traktievoertuig 3000 V onder een spanning gebracht wordt van 25000 V : Wanneer een trein, gesleept in dubbele traktie, ontavngen wordt op spoor 4 in het station Luxembourg, moeten de 2 lokomotieven samen vrijgemaakt worden. Ze moeten aan elkaar gekoppeld blijven zolang ze op het omschakelbaar spoor vertoeven. Hetzelfde geldt wanneer om één of andere reden een elektrische lokomotief als voertuig onmiddellijk achter de sleeplokomotief van de trein gekoppeld is. Een lokomotief in enkele traktie wordt behandeld op spoor 4 zoals dit te Quévy op spoor 1 gebeurt.

t r a m p o s t

buurtspoorwegen : nmvb - sncv

Buiten de in Vk 13 genoemde autobussen in de Antwerpse provincie verschijnen ook elders bussen in de nieuwe NMVB kleurenkombinatie, o.a.:

Oost-Vlaanderen :	3457, 3459, 3701, 3702, 3706, 3712, 3719, 4131, 4171, 4178.
West-Vlaanderen :	3669, 3687.
Brabant :	3800, 3808, 3859, 3824, 3946, 4235, 4255.
Luik :	4904
Henegouwen :	3368, 3534, 3621, 3801, 3819.

West-Vlaanderen :

Bij het schilderen van de nieuwe lijnfilms voor de autobussen van Oostende werd een niet op prijs te stellen verandering doorgevoerd. Zo werden namelijk de lijnnummers van de interstedelijke verbindingen gewijzigd en vervangen door de nummers van de reisgids. Zo krijgt men volgende lijnen :

lijn 770 : Brugge-Houthave-Oostende (vroeger lijn 33)

lijn 793 : Brugge-Gistel-Oostende (vroeger lijn 25)

Het is duidelijk dat voor de reiziger een hernummering met dergelijke lijncijfers allesbehalve een verbetering betekent. Wanneer op dezelfde wijze nieuwe richtingsfilms voor de trams zullen worden geschilderd kunnen we ons verwachten aan tramlijnen :

lijn 765 : Knokke-Oostende (nu lijn 1)

lijn 768 : Oostende-De Panne (nu lijn 2)

Voor de stadslijnen van Oostende zijn de nieuwe films als volgt :

Stelplaats (zwarte tekst op witte achtergrond)

Station (")

Marie-Joséplaats (")

lijn 3 (blauw) : Vuurtoren

lijn 4 (paars) : Sas Slykens

lijn 5 (oranje) : Stene Hoge Barreel (vroeger lijn 6)
Stene Dorp St-Jan

lijn 6 (blauw) : Mariakerke Dorp

Luchthaven

Raversijde

lijn 7 (geel) : Steense Dijk

lijn 14 (groen) : Conterdam

lijn 27 (rood) : Mariakerke-Dijk

Een verbetering hierbij is dat lijnen 5 en 6 ook een richting aangeven en men geen 5 en 6 meer heeft in elke richting. Ware het echter niet beter geweest van de varianten van de lijnen 5 en 6 bvb. 15, 16 en 26 te nummeren ?

Brabant :

Bij het afschaffen van de tramdienst op de lijn L : Brussel - Leerbeek op za 02.09.72 is de stelplaats "Het Rad" te Anderlecht voor trams buiten dienst gekomen. Niettemin is er nog steeds het volgende trammateriaal aanwezig :

TE 10292 4 assige motorwagen (Type Eugies)

ART 90 dieselspoortractor

A 18328 gesloten goederenwagon

A 17611 "

A 17823 "

A 17988 "

A 17870 "

A 7089 platte wagen

A 7307 "

A 8158 4 assige platte wagen

51709 sproeiwagen

51710 "

51761 "

51762 " (= 87324)

51763 "

51533 sneeuwruimer

51559 ladderwagentje

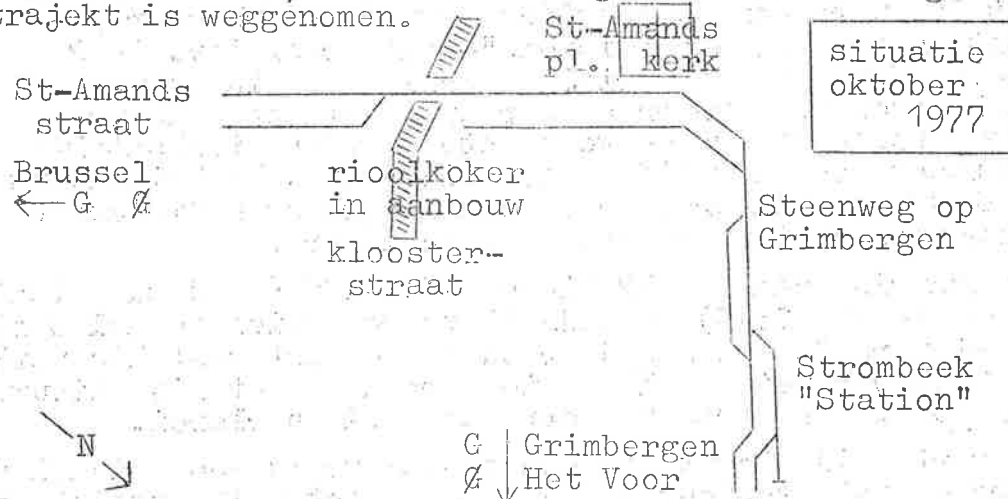
De meeste van deze wagens verkeren in een erbarmelijke toe-

stand, enkelen zijn nochtans onlangs herschilderd en voorbehouden voor museumdoeleinden.

In dezelfde stelplaats stonden volgende autobussen voor sloop terzijde : 2600, 2629, 2671, 2692, 2715, 2630, 2657, 2690, 2695, 2718.

alsook : 7632 : lasgroepwagen
7674 : lasgroepaanhangwagen (ex-8609)

De in Vk 13 omschreven toestand omtrent de rioleringswerken te Strombeek strookt niet volledig met de werkelijkheid. Op dit ogenblik rijdt de tram enkelsporig in beide richtingen op het spoor richting Brussel, terwijl onder de andere zijde van de straat half oktober de betonnen rioolkoker werd gegoten. Rond half november wordt dan aan de andere kant begonnen en komt de tram enkelsporig op het heraangelegde spoor richting Grimbergen. Het einde der werken wordt verwacht tegen nieuwjaar zodat begin 1978 terug dubbelsporig zal worden gereden. Om de werken uit te voeren werd nu ongeveer 5m spoor opgebroken (de breedte van de kloosterstraat), de bovenleiding boven het niet gebruikte traject is weggenomen.



Op de Bolwerklaan, tussen het Rogierplein en de Marktstraat zal de tram links op eigen bedding worden gelegd op de plaats waar vroeger het MIVB aansluitspoor richting Rogierplein lag, naast de pre-metrotunnelingang van lijn 2. Op 07.10 werden de rails en de dwarsliggers aangevoerd en werd met de sporenmontage begonnen.

Vanaf de lente 1978 zullen op de Bockstaellaan, het Bockstaelplein en het Clementinaplantsoen de werken aanvangen voor het bouwen van de MIVB metrolijn 1.

De bouw zal verlopen in 4 fasen waarbij volgende verleggingen zullen plaats vinden :

Op de Bockstaellaan, tussen de J. Bollenstraat en de K. Bogaardstraat worden de beide sporen langs de rechterkant gelegd (gezien in richting Brussel).

In de bocht van de Bockstaellaan worden beide sporen langs de buitenkant van de bocht gelegd, tussen de K. Bogaardstraat en de Ramaekersstraat.

Tussen de Ramaekersstraat en het Clementinaplantsoen wordt elk spoor volledig langs de zijkant van de straat gelegd.

Gezien het nieuwe en definitieve metrotracé volledig gelijk valt met de huidige tramlijn Bw tot aan het Eeuwfeest blijkt er geen sprake meer te zijn van het heraanleggen van deze lijn als tram. Bw wordt dus vermoedelijk definitief verbust bij het indienstkomen van het metrostation Heizel, of nog vroeger bij de ~~str~~struktuurhervormingen van lijnen G en Z.

Zowel Grimbergen als Het Voor zullen in de toekomst een tramverbinding houden. De definitieve plannen voor de heraanleg van deze lijnen zouden in de lente 1978 worden gepubliceerd. De lijn zal door de NMVB blijven geëxploiteerd worden, alhoewel het MIVB trammateriaal kan worden (dit door de aktie van het Min. van Verkeerswezen ter standardisering van de openbaar vervoersmiddelen).

Henegouwen :

S 9100 en S 9103 die van Brussel naar Henegouwen overkwamen zijn niet omgebouwd tot semi-metrotrams, maar blijven gewone S motorwagens. Ze behoren allebei tot stpl La Louvière. Ze onderscheiden zich echter op diverse punten van de normale type S. De randen rond de filmkasten en de rand langsheen de tram boven de ramen blijven ongeschilderd aluminium. Binnen hebben ze 3 zitplaatsen meer (31 zpl) tzt. één en twee plaatsen tegenover de ontvangersposten. Te Jumet ondergingen de wagens de volgende verbouwingen : Op het dak werd een automatische stroomonderbreker geplaatst en een normale "Siemens"-pantograaf ipv. de 2 trolleys. Het dak werd grijs geschilderd. Binnen werden 2 zitplaatsen weggenomen en werden andere ontvangersstoelen geplaatst. Op de voorkanten werden stopkontakten aangebracht voor het rijden met bijwagens. De buitenkant werd niet herschilderd, doch op de voorkanten diende de wagennummers opnieuw te worden geschilderd.

Ter vervanging van S 9047 die op 15.04.77 (de datum staat verkeerd in Vk 10:15) op lijn 63 te Gosselies totaal werd verwoest werd de reeds 2 jaar buiten dienst gestelde werk-wagen S 9979 hersteld als semi-metrowagen met zijn nieuwe nummer 9044. Deze tram behoort aan stpl Charleroi.

Sinds korte tijd wordt op een aantal trams door middel van letters op het stopkontakt aangegeven tot welke stelplaats de tram behoort :

- "A" : stpl Anderlues
- "LL" : stpl La Louvière
- "Ch" : stpl Charleroi

Op de reeks 9120 - 9150 komen deze vermeldingen niet voor daar ze allen tot stpl Charleroi behoren. De aangeduide stelplaats zorgt voor het onderhoud van de tram, maar het is dus geen uitzondering van deze trams op diensten van andere stelplaatsen te zien.

Nog enkele aanvullingen op de NMVB materiaalslijst uit Vk. 10:16 :

S 9058 die op de materiaalslijst stond opgegeven als onbekend behoort tot stelplaats La Louvière. Op de tram staat vermeld "LL", maar hij komt noch op de materiaalslijst, noch op het onderhoudsprogramma van de stelplaats voor ! Hij werd recent uitgerust met betaaltafels voor éénmansbediening maar het is duidelijk dat deze tram al een hele tijd niet meer in reizigersdienst is verschenen.

S. 9088 behoort tot stpl La Louvière en niet tot Anderlues.

Bijwagens 9502, 9503, 9505, 9512 en 9513 zijn inderdaad reeds gesloopt.

Slijpmotorwagen 21002 werd in wpl Jumet volledig hersteld en is onder het nummer 9298 ondergebracht in stpl Anderlues. Van daar uit is hij weer in dienst gekomen op het tramnet.

Buiten de normale serie 9120 - 9150 zijn de volgende wagens volledig aangepast als semi-metrotrams : 9037, 9038, 9044, 9046, (9047).

Volgende wagens hebben alleen de mechanische wijzigingen ondergaan (klaptreden), maar nog niet de elektrische. Ze hebben nog geen groene snor : 9030, 9033, 9043, 9066, 9088. Het ligt niet in de bedoeling om nog meer wagens voor semi-metro gebruik om te bouwen.

S 9055 van stpl Anderlues wordt daar gebruikt als rangeerwagen.

De onderverdeling van de trams tussen stpl Anderlues en stpl La Louvière blijkt voornamelijk gebaseerd te zijn op het verschil tussen het merk controller. La Louvière heeft voornamelijk trams met ACEC controller en stpl Anderlues met SEM. Er zijn een aantal uitzonderingen (9058, 9055,..). Deze controllers zijn technisch niet identiek want een SEM heeft bvb 2 shuntstanden en een ACEC maar één.

Alle motorwagens krijgen een automatische stroomonderbreker op het dak gemonteerd ipv de huidige line-breaker. De line-breaker dient om de stroom uit te schakelen wanneer de motoren teveel stroom opnemen. Vroeger hadden alle trams op ieder balkon een dergelijke schakelaar. Enige jaren geleden werden deze vervangen door één schakelaar op het dak langs de C-zijde (de zijde zonder pantograaf) die bij uitschakeling naargelang de rijrichting door de bestuurder of de ontvanger terug werd ingeschakeld. Sinds het indienstkomen van de éénmansbediening en het voorinstappen moest de ontvanger of de bestuurder vaak de ganse tram doorlopen om de stroom weer in te schakelen. Bij de nieuw geplaatste automatische schakelaars wordt de stroom automatisch na enkele ogenblikken weer ingeschakeld. Half september werd S 9148 hiermee als eerste uitgerust.

Er wordt verdergewerkt aan de modernisering van de semi-metrowagens. De volledige binneninrichting wordt dan veranderd waarbij de zitbanken en de vloer groen worden ipv vroeger bruin. De binnenschildering wordt grijs (zijanten) en wit(dak). Uiterlijk zijn deze trams herkenbaar daar de rand die langs de tram boven de ramen loopt ongeschilderd aluminium wordt ipv geschilderd.

Door het bedrijf August Stemmann te Schüttdorf werden 40 nieuwe "Stemmann" pantografen geleverd van het type BS 168. Dit zijn dezelfde als te Oostende op de type SO trams gemonteerd zijn, zij het dat de afstand tussen de 2 sleep-latten verschillend is. Op alle semi-metro trams vervangen deze panto's de oude "Siemens" panto's waaraan er de laatste tijd een tekort was ontstaan. Op 29.09 werden S 9134 en S 9121 hiermee als eersten uitgerust. De andere semi-metro's volgen met een ritme van 2 per (werk)dag. Het op- en neerlaten van de pantograaf blijft met een koord.

Op alle trams zullen nieuwe en meer praktische buitenspiegels worden aangebracht, van hetzelfde model als op de autobussen.

Om de sporenslijtage te verminderen worden de flenzen van de wielen met 2 mm afgeslepen (van 27 naar 25 mm). Dit vergroot echter de kans op ontsporingen.

Bijwagen 9309 kreeg in juni 1977 een asbreuk bij een ontsporing voor de stelplaats van Trazegnies. De bijwagen staat daar nog steeds defekt in de stelplaats.

14:12

Na S 9074 is nu ook S 9052 met een bijkomende lijnfilm uitgerust als volgt :

CHARLEROI - FONTAINE
CHARLEROI - ANDERLUES

beide lijnen zijn
blauw met witte
tekst.

Vanaf 01.09.77 werden op werkdagen, op de spitsuren ekstra diensten ingezet op lijn 90 tussen Anderlues-jonction en Binche. Er worden één bus en één tram ingelegd zodat de basis frekwentie op dit traject van 30min op 15min komt. De lijnaanduiding op deze diensten is zeer miserabel : de bus rijdt met een bord waar zeer slordig "90" werd op geklad, en de tram rijdt met film "special" maar achter de ruit staat een bordje " 89 Anderlues-Binche" !

Buslijn 84 (Charleroi-Marchienne-Souvret) houdt op de schooldagen nog steeds een bijkomende tramrit, alhoewel het einde hiervan in zicht is. Het was de bedoeling deze dienst met het ingaan van de nieuwe dienstregeling op 22.05 te verbussen, waardoor deze er ook niet meer in vermeld staat. Met de toekomstige lijnveranderingen zal hij echter toch afgeschaft worden. Het huidige rijplan is als volgt :

Stelplaats 317 Trazegnies

Dienst 124-724 alleen op schooldagen

Trazegnies Dépot	07u35
Souvret-Forrières	07u40
Roux-Plomcot	07u49
Marchienne-Etat	08u00
Pont du Canal	08u08
Charleroi Eden	08u10

De tram keert zonder reizigers terug naar Trazegnies-Dépot.
Er wordt normaal geen bijwagen gebruikt. via 1.41.

Was dit de laatste jaren de enige "84" die nog reed, toch kwam de lijn sinds enkele maanden op zaterdag en zondag terug opdagen op een haar ongebruikelijk traject !

Normaal wordt buslijn 84 op zaterdag en zondag verlengd tot Gosselies-Calvaire via Courcelles-Trieux. Door de wegenwerken op de brug over de spoorweg te Courcelles-Motte en in de Rue Winston Churchill is daar geen normaal wegverkeer meer mogelijk, ook geen busverkeer. Daarom werd in het weekeinde bus 84 ingekort tot Souvret terwijl een losse motorwagen gewoon met film "84" pendelt tussen Souvret en Gosselies. Dit is dus een merkwaardige zaak want tramlijn 84 bestaat officieel niet meer en op de 84 lijnfilm komt ook niet de minste vermelding van dit traject. Het is dus een zeldzaam geval waar de tram ter hulp van de bus moet komen om de dienst te kunnen verzekeren. Hoelang deze toestand nog kan duren is ons niet bekend, het kan nog lopen van enkele weken tot enkele maanden.

De dienstregeling van deze tijdelijke tramdienst is als volgt : (alleen op zaterdag, zon- en feestdagen) "84"

Souvret-Forrières :	8u00	enz. om het	20u00	20u52
Courcelles-Trieux :	8u08	uur tot :	20u08	21u00
Gosselies Calvaire :	8u20		20u20	21u12
Gosselies-Calvaire :	7u36	8u25	enz. om het	20u25
Courcelles-Trieux :	7u48	8u37	uur tot :	20u37
Souvret-Forrières :	7u56	8u45		20u45

In Vk 13:25 meldden we dat er weer een aantal veranderingen aan het lijnennet op het programma stonden te Henegouwen. Het bleek echter niet mogelijk de veranderingen door te voeren op de vooropgestelde datum van 01 november 77 en deze worden nu rond de jaarwisseling (31.12) verwacht. Om de nieuwe lijnen te kunnen exploiteren werd op 19.09.77 te Jumet begonnen met het schilderen van nieuwe lijnfilms voor alle trams. Hieronder volgt een overzicht van de nieuwe lijnfilms, waarbij we echter de teksten van lijnen 41-42 niet 100 % kunnen garanderen daar ze op het ogenblik van het opstellen van de lijst nog niet waren geschilderd. Op te merken valt dat enkele van de nieuw ontstane lijnen niet meer voldoen aan het kleurenrichtingsplan dat vanaf Charleroi de richting van de tram aangaf. Om wel te voldoen hadden lijnen 41, 42 en 89 volgende kleuren moeten hebben :

geel 41 paars
paars 42 geel
blauw 89 (blauw)

rood	DEPOT				paars	FONTAINE L'EVEQUE	78	SOUVRET FORRIERES	groen
rood	SPECIAL				groen	LA DOCHERIE JUMET HEIGNE	85	BRULOTTE CHAR ^{LEROI} SUD	rood
geel	JUMET SOUVRET TRAZEGNIES	41	COURCELLES ROUX CHARLEROI EDEN	wit	rood	JUMET BRULOTTE HEIGNE	86	LA DOCHERIE CHAR ^{LEROI} SUD	groen
wit	CHARLEROI EDEN ROUX COURCELLES	42	TRAZEGNIES SOUVRET JUMET	geel	paars	CHAR ^{LEROI} EDEN MARCHIENNE	89	FONTAINE ANDERLUES	bruin
geel	CHARLEROI EDEN	43	JUMET GOHYSSART ROUX	paars	paars	TRAZEGNIES	80	LA LOUVIERE MAURAGE	paars
geel	CHARLEROI EDEN JUMET GOHYSSART	47	SOUVRET FONTAINE L'EVEQUE	bruin	blauw	ANDERLUES MORLANWELZ	30	LA LOUVIERE BRACQUEGNIES	groen
rood	CHAR ^{LEROI} SUD GOSELIES	57	COURCELLES SOUVRET	blauw	blauw	ANDERLUES MORLANWELZ	31	LA LOUVIERE MAURAGE	rood
rood	CHARLEROI SUD	62	GOSELIES CALVAIRE	rood	blauw	ANDERLUES	90	BINCHE LA LOUVIERE	bruin
rood	CHAR ^{LEROI} SUD GOSELIES	63	COURCELLES FONTAINE L'EVEQUE	bruin	blauw	ANDERLUES	91	THUIN	geel
geel	GOHYSSART COUPE	65	CHEF-LIEU CHAR ^{LEROI} SUD	rood	paars	MARIEMONT	82	HOUDENG	blauw
rood	CHEF-LIEU COUPE	66	GOHYSSART CHAR ^{LEROI} SUD	geel	paars	MARIEMONT	83	BRACQUEGNIES	rood

Bij de nieuwe lijnveranderingen ontstaat een cirkulaire lijn 41-42. Deze lijn vervangt de huidige lijn 41 en ook het traject Charleroi - Trazegnies van lijn 80. Tegelijk wordt lijn 80 ingekort tot het traject Maurage - Trazegnies maar zal wel doorrijden tot Trazegnies-Dépot om eindpunt te nemen.

Lijnen 79 en cirkulaire 61-64 verdwijnen, maar hun traject blijft bedient door : 41-42, 47, 57, 62, 63 en 78. Lijn 57 wordt vanaf Courcelles-Trieux verlengd tot Souvret-Forrières. Ook ontstaat een nieuwe lijn 47 tussen Charleroi en Fontaine-l'Eveque via Jumet-Gohyssart - Roux - Souvret. Lijn 78 blijft wel rijden, en geeft aansluiting met lijnen 41-42 zodat de vroegere 79 mits overstap blijft behouden.

De lijn Charleroi-Anderlues, die rijdt sinds 22.05.77 wordt 89 genummerd, maar met lijnkleuren die helaas met Anderlues niets te maken hebben. Waarom niet blauw 89 blauw nemen (kleuren van de inmiddels opgeheven lijn 92) om duidelijk de richting 'Anderlues' aan te geven !

Er ontstaat een nieuwe lijn 31 voor de ritten van lijn 30 die verlengd worden tot Maurage. Lijn 30 zal dus nog slechts op de spitsuren van de weekdays (en niet tijdens juli-augustus) rijden en op alle andere ogenblikken worden vervangen door 31, die de lijnkleuren van de oude 31 overneemt.

De lijnfilm van lijn 90 wordt aangepast, waarbij het oude traject tot Charleroi van de lijnfilm verdwijnt.

De stadslijnen van La Louvière, die tot nu toe met lijnfilm 'SPECIAL' en de nodige bordjes en plakkaatjes achter de voorruit redden worden 82 en 83 genummerd.

De lijnen 44 en 45 verdwenen ook van de lijnfilm. Tot nu toe bleek 44 nog 2 maal per werkdag te rijden. Lijn 45 verscheen al enige tijd niet meer op de sporen.

Bij de wijzigingen zal buslijn 82 Charleroi - Trazegnies worden afgeschaft. Deze buslijn rijdt nu in de week een uurdienst buiten de spitsuren, wanneer tramlijn 80 maar om het uur rijdt. De busritten zullen vervangen worden door de nieuwe lijn 41-42 die op de 30 min zal rijden. Bus 82 heeft als lijnaanduiding nooit meer gehad dan een geel plaatje met zwart "82" erop achter de voorruit zonder enige vermelding van het traject.

Op 31.12 zouden op alle lijnen (behalve 90, 30, 31 en 80) volledig de éénmansbediening worden veralgemeend, behalve wanneer een bijwagen wordt meegesleept. Voor de interlokale lijnen is geen datum meer bekend voor een eventuele omschakeling op éénmansbediening.

Half augustus werd begonnen met het verwijderen van de zelfklevers die op de trams het voorinstappen moesten aanduiden. Bij de omschrijving van deze zelfklevers in Vk 10:12 sloop een fout, want de tekst die aan de achterdeur stond was als volgt :

MONTEE A L' AVANT 

Op 19.10 ontspoorde om 08u30 S 9123 aan Charleroi-viaduc (Avenue des Alliés). Deze tram keerde na de ochtendspits terug naar de stelplaats van Jumet. De eerste boggie van de tram sloeg af (richting Gossolies) terwijl de achterste boggie rechtdoor ging (richting Anderlues). Op deze plaats komen bijna alle Henegouwse tramlijnen (behalve 30, 90, 91, 78 en 79) zodat gedurende enkele uren zowat alle lijnen in de knoop zaten. Ongeveer 20 minuten na het ongeval kwam de pannagebus 7575 aanrukken vanuit stelplaats

Charleroi (gelegen op enkele honderden meters van het ongeval) en na een halfuurtje werk stond de tram weer in de sporen en werd naar de stelplaats gesleept. Een 20 tal trams (bijna alle trams in dienst op het stadsnet) werden opgehouden door de ontsporing.

Op 19.10 waren al 28 semi-metro trams van een Stemmann-pantograaf voorzien.

uit de hoofdstad : mivb

De verkoop van trams aan het trambedrijf van Ascuncion te Paraguay ging toch door. Motorwagens 9001, 1507, 1508, 1514, 1515 en 1601 werden per spoorweg van Ukkel-kalevoet naar de haven van Antwerpen vervoerd, waar ze op 30.09 op het schip m/s TATRINA naar Buenos Aires vertrokken. Te Buenos Aires zullen ze worden overgeladen op kleine schepen om over de Paraguay rivier Ascuncion te bereiken. In verband met de waterstand in deze rivier is het slechts gedurende 2 periodes per jaar mogelijk van trams hierover te verschepen.

Om 21u45 op 17.10.77 kende de iets meer dan één jaar oud zijnde Brusselse metro zijn eerste drama. Een 26-jarige man wierp zich in het station Maalbeek voor een binnenrijdend stel. De bestuurder zag niet meer de kans om tijdig te remmen. Onmiddellijk werd het metroverkeer stilgelegd en het betrokken baanvak stroomloos geschakeld. Door de niet-geïsoleerde stellen werd een dienst Thieffry-Demey en Montgomery-Tomberg gereden. Vanaf 22u15 werden pendelbussen St-Katelijne-Thieffry en St-Katelijne-Montgomery ingelegd. Pas rond 23u50 was het metroverkeer weer normaal.

Op zo 18.09 reed 7906 als eerste dubbelgelede tram in reizigersdienst. De laatste week van september begonnen de 7900 vast op lijn 103 te rijden, steeds een twee of drietal rijtuigen in dienst vanuit stpl Koningslaan. Niet altijd verliep het van een leien dakje : op 28.09 om 16u55 (volop spitsuur) geraakt een deur van de 7905 defekt in het station Kunst-Wet waardoor de tram niet meer kon wegrijden. De daaropvolgende tram, gpcc 7592 op lijn 103d, duwde de dgpc 7905 op tot het uitwijkspoortje van het station Rogier. Het hele voorval leverde slechts een tiental minuten vertraging op voor de andere trams.

Er werd een handig systeem aangewend om op de lijnfilms de taalpariteit een beetje evenwichtiger te maken. Naargelang het nummer van een 7900 staat het Nederlands of het Frans vooraan op de lijnfilm als volgt :

7900 met onpaar
wagennummer :
7901, 7903, ...

Nederlandse tekst	lijn-cijfer	Franse tekst
-------------------	-------------	--------------

7900 met paar
wagennummer :
7902, 7904, ...

Franse tekst	lijn-cijfer	Nederlandse tekst
--------------	-------------	-------------------

Op alle andere metro's, trams en bussen (meer als 1000 voertuigen) staat de Franstalige tekst steeds op de eerste plaats (links of boven de Nederlandse tekst).

Op de 7900 komt een nieuwe lijnfilm voor voor lijn 103 doorstreept met als noordelijk eindpunt het Kardinaal Mercierpl. i.p.v. het Brugmann Gasthuis.

Op 21.10 zijn mw. 1603 en 1610 per vrachtwagen naar de Antwerpse haven vervoerd, waar ze eveneens naar Paraguay zullen worden verscheept.

14:16

Vanaf 08 oktober '77 mogen reizigers met een MTE-abonnement of een schoolabonnement op alle trams van alle deuren gebruik maken om in te stappen. Aan alle middendeuren en achterdeuren wordt dit aangeduid met een groen-zwart-witte zelfklever met een pijl en de vermelding "Abonnement". Het anti-fraude systeem met tredkontakten werd uitgeschakeld. Vooral op spitsuren worden aan de halten de haltetijden ingekort.

De 7900en rijden in normale dienst steeds met 2 pantografen tegen de draad. Dit is slechts mogelijk geworden sinds het bedienen van wissels inductief (draadloos d.m.v. een zendertje op de tram en een ontvangertje tussen de sporen) is geworden op het ganse net. Vroeger werden de wissels met bovenleidingskontakten bediend. Wanneer de tweede pantograaf dan over het contact kwam kon de wissel terug in de andere richting worden geschakeld.

Half oktober waren tot en met dgpc 7913 bij de MIVB aangekomen.

Pcc's die als zuivere eenmanstrams zijn omgebouwd zijn : 7007, 7055, 7080, 7091, 7100, 7105, 7109, 7111, 7124, 7149, 7162. Met uitzondering van 7080, 7091, 7100 en 7105 hebben deze wagens een bedieningspaneel model 7500 gekregen in de bestuurderspost.

In aanvulling van de lijst van Vk 10:11 zijn motorwagens 4009, 4022, 4024, 4026, 4032, 4041 en 4043 eveneens ondergebracht naar stpl Renbaanlaan. Mw 4015 en 4035 zijn echter terug naar stpl Woluwe verhuisd.

Pcc 7003 werd na een ongeval volledig omgebouwd en is nu uitgerust half 7500 - half 7900. Binnenin heeft hij de zetels van het model 7900 gekregen. Zijn oude zetels dienden om bij de verbouwde zuivere eenmanswagens de bijkomende zitplaatsen te plaatsen.

Sedert 03.10 is men begonnen met het verder in eigen bedding leggen van lijn 103 op de Masoinlaan te Jette. In de richting Houbalaan-Stadion rijdt de tram hier tegen het wegverkeer in wat zeer hinderlijk is. Het tramspoor in de Laubespinstraat (verbinding lijnen 18-103) is daarbij buiten gebruik gesteld. Dit stukje zal wel geen groot tramverlies zijn, daar sedert 01.03.60 toen tram 89 werd verbust, hier waarschijnlijk buiten 7124 in 1974 geen enkele tram meer heeft gereden. Overigens reed de 7124 dan nog meer op de stoep en in de voortuintjes dan in de sporen.

In de week van 26.09 - 02.10 werd het tramspoor in eigen bedding, richting Rogierplein, naast de tunnelingang van lijn 2 op de Bolwerklaan weggenomen. Het NMVB spoor zal op deze plaats worden gelegd.

Op 01.10 reden er een aantal 9000en op lijn 92, ingezet door stpl Koningslaan. Dit is zeer ongewoon voor een zaterdag, want lijn 92 reed op zaterdag volledig met pcc sinds 25.09.76. Is dit weer een economische maatregel ?

Voor tram 81 en bus 54 is er aan de H. Drievuldigheidskerk (tussen Charleroise Stw en Louizalaan) een nieuwe situatie ontstaan. Bus 54 (richting Machelen) en tram 81 (richting Montgomery) rijden nu rond de kerk. Er werden 2 nieuwe vluchtheuvels aangelegd. Voor lijn 81 (richting Zuid) is een uitwijkspoor aangelegd, door gebruik te maken van het oude spoor.

In Vk 13:18 moet op de lijnfilm van de nieuwe buslijn 74 langs de rechterzijde MEIR R.P. staan i.p.v. r.p. meir. Vanaf 26.09 rijden er permanent 2 bussen op deze lijn.

In de week van 19 op 25.09 zijn de tramsporen van lijnen 63 en 76 (buiten dienst sinds 20.03.70) weggenomen in de Kongresstraat.

De dienstvervangingen van de bestuurders die rijden vanuit de nieuwe stelplaats Haren geschiedt op een vreemde manier. De bestuurder die zijn taak heeft volbracht rijdt binnen, zijn vervanger komt met een andere bus de dienst overnemen. Hierdoor rijden omstreeks 16u50 (spitsuur) een heleboel bussen van/naar de stelplaats. Voor lijnen 29, 87 en 89 wordt er voor elke dienstvervanging dus ongeveer een 12 verloren kilometers afgelegd !

Op de autobussen werd het instappen langs alle deuren niet ingevoerd. Alle bussen werden daarom uitgerust met zelfklevers 'verboden toegang' (rode schijf met witte streep) langs de buitenkant van de achterdeuren en langs de binnenkant van de voordeuren. De bussen die deze zelfklevers altijd gehad hebben zijn : 8667 - 8765
8007 - 8190

Geen 72, maar wel 79 nieuwe VolvoB59-Jonckheere bussen werden in 1976 besteld. Levering is voorzien in 1978 en de nummering is 8191 - 8269.

uit de rubensstad : miva

Begin september werd mw 8826 (trekker wegen & werken) aangepast om in de pre-metrotunnels te kunnen rijden. Het dak van het rijtuig werd hiervoor verlaagd zoals dat vroeger reeds op mw 8823 (slijpmotorwagen) gebeurde. Het rijtuig kreeg eveneens een aangepaste pantograaf, type 2 (zie Vk 13:20) en keerde op 22.09 in aangepaste toestand terug van de C.W. naar de dienst W&W. Op 26.09 vertrok mw 8827 naar de C.W. voor dezelfde aanpassing.

Op maandag 26.09 kreeg pcc 2141 een asbreuk op lijn 2 te Hoboken en ontspoorde.

Donderdagavond 22.09 ontspoorde rond 00u30 pcc 2086 bij het binnenrijden van stelplaats Groenenhoek. De tram stond met zijn achterste draaistel uit de sporen en stond tegen de muur. De inrukende wagens moesten op de straat blijven staan.

Op 17.10 ontspoorde pcc 2071 op lijn 10 rond 7u40 aan het eindpunt te Deurne, op de wissel van het uitwijkspoor. Bus 505 werd ingezet als pendelbus.

Sommige Rubensbussen zijn vanaf einde oktober op andere lijnen verschenen, nog steeds uitgerust met hun Rubensstickers met de reiswegaanduiding. Zo reed AB 623 op 23.10 op lijn 33 en AB 621 op 25.10 op lijn 27.

Pcc 2001 is na volledige revisie opnieuw in dienst gekomen. Het rijtuig is nu uitgerust met een automatische rem. De wagen keerde op 20.09 terug van de C.W. naar stpl Zwaantjes en kwam in dienst op 21.09 op lijn 2.

Pcc 2111 keerde op 30.09 van de C.W. terug naar stpl Groenenhoek, uitgerust met Scharfenberg koppeling en automatische rem, en kwam op 03.10 terug in dienst op lijn 8.

Pcc 2113 reed zijn laatste rit zonder Scharfenbergkoppeling op lijn 10 op 29.09 en vertrok op 03.10 naar de C.W. voor revisie.

Tijdens de maand september, toen mw 8826 zich in de C.W. bevond werd mw 4408 (museumwagen van amutra-vetramu) gebruikt als werkwagen W&W om rond te rijden met het zandwagentje 8885 voor de bevoorrading van de zandbakken aan de eindpunten.

Door de uitgebreide publiciteit die de MIVB in de kranten heeft gevoerd over het instappen langs alle deuren op de trams bleken velen daaruit te begrijpen dat het ook van toepassing was bij de MIVA. Dit is echter niet het geval, bij MIVA blijft het op bus en tram en ook in de pre-metro voorinstappen geblazen.

Vanaf wo 28.09 is op de Kolonel Silvertoplaan voor tramlijnen 4, 12 en 24 in beide richtingen een nieuwe halte ingesteld in beide richtingen, ongeveer ter hoogte van de autosnelwegoprit (richting Brussel). Het nut van deze halte is misschien te betwijfelen, maar ten zeerste toe te juichen is dat het tramperron aanzienlijk hoger is dan normaal, wat het instappen gemakkelijker en veiliger maakt. Ondertussen werd wel vastgesteld dat de reclamewagens 9901 en 9902 met hun reclamepanelen tegen het perron stoten bij het voorbijrijden.

Door een wielervedstrijd te Merksem op 30.08 moest buslijn 33 worden ingekort. Tramlijn 3 bleef zijn normaal traject berijden, maar op de Bredabaan werd geen enkele halte aangedaan, wat lijn 3 op dit traject plots veranderde in een 'sneltramlijn'.

Door de bouw van de tunnel van de E10 autosnelweg onder de Middelheimlaan werd het voor buslijnen 25bis en 27 onmogelijk op zondagen de Biënnale te bedienen en hun eindpunt te nemen aan de Middelheimlaan-Beukenlaan. Er werd daarom teruggegrepen naar de buspendel die tot voor enkele jaren het Biënnale-vervoer moest verzekeren. Deze bus reed van 11.09 tot 02.10 enkel op zondag een 15min dienst van 13u00 tot 18u50 over de Beukenlaan vanaf Eglantierlaan (gratis overstap met lijnen 26 en 17) tot aan de Middelheimlaan.

De keerdriehoek van de D'Urselstraat op de Antwerpse Steenweg (even voor het Kioskplein eindpunt) wordt door tramlijnen 2 en 4 slechts tijdens 2 perioden per jaar gebruikt, nl. tijdens de kermissen en de jaarmarkt te Hoboken.

In 1977 was dat als volgt :

Meikermis te Hoboken :	Septemberkermis te Hoboken :
za 23.04 14u-21u	za 10.09 19u-21u
zo 24.04 14u-21u	zo 11.09 14u-21u
ma 25.04 19u-21u	ma 12.09 19u-21u
za 30.04 14u-21u	za 17.09 19u-21u
zo 01.05 10u-21u	zo 18.09 14u-21u
ma 02.05 19u-21u	ma 19.09 07u-22u (jaarmarkt)
wo 18.05 17u30-21u30	
do 19.05 10u-21u	

Tijdens dezelfde perioden moest meestal buslijn 33 omgeleid en buslijn 1 ingekort worden.

Door de optocht voor het 100jarig bestaan van het Slachthuis, de Reklame-Reuzestoet te Borgerhout, de aktie SOS ZOO en de Volksspelen te Borgerhout konden op za 17.09 alleen tramlijnen 2 en 15 en buslijnen 28, 35 en 37 normaal rijden. Alle andere lijnen dienden ingekort of omgeleid te worden. Behalve voor tramlijnen 3, 10 en 24 betrof het maar kleine omleggingen of korte oponthouden.

tram 24 reed als volgt van 10u tot 15u30 :

tram : Schoonselhof - Centraal Station - Sportpaleis (via l. 3)

pendelbus : Sportpaleis - Stenebrug

tram : Stenebrug - Silsburg

Van 15u30 tot 17u00 werd de tram dan nog ingekort tot Schoonselhof - Centraalstation met een pendelbus :

Centraal Station - Stenbrug.

tram 10 : van 10u -15u30 :

tram : Melkmarkt - Sportpaleis (via lijn 3)

pendelbus : Sportpaleis - Stenbrug (idem als voor 24)

tram : Stenbrug - Deurne (Schotensteenweg)
 Van 15u30 tot 17u werd de lijn dan ingekort tot Melkmarkt -
 Centraal Station met pendelbus C.S. - Stenebrug zoals l. 24.

lijn 3 : Van 15u30 tot 17 u tussen Centraal Station en
 Schijnpoort omgeleid via lijn 12.

Vanaf einde september worden in de ochtendspits 2 ritten
 van lijn 24 normaal met gekoppelde tramstellen gereden.

Bij de tariefwijzigingen vergaten we de prijzen van de 1-rit
 en de 2-rittenkaart te vermelden :

1-ritkaart	14 fr	(12 fr)
2-rittenkaart	25 fr	(22 fr)

Deze kaarten zijn enkel te verkrijgen uit de automaten van
 het pre-metrostation Groenplaats, de kleuropdruk van deze
 kaarten blijft oranje.

Gedurende de ganse maand oktober werd pcc 2131 door een
 bepaalde financiële instelling afgehuurd en reed iedere dag
 met reclame op een andere lijn rond, en verzorgde alzo
 gratis vervoer voor de reizigers.

Ter gelegenheid van de Allerheiligendagen wordt de bediening
 van het Schoonselhof als volgt versterkt :

tram 12 : Van 26.10 tot 02.11.77 wordt lijn 12 vanaf Grens
 Kieft tot het Schoonselhof verlengd. Deze diensten filmen
 dan lijn 24 vanaf het Centraal Station, richting Schoonsel-
 hof. In de terugrit steeds lijn 12. Deze verlenging is in
 voege van ongeveer 9u tot 17u15.

bus 33 : Tijdens dezelfde periode en uren rijdt deze lijn
 ook via het Schoonselhof. De bediening van de wijk Valaar
 vervalt.

Op zo 09.10 reden er ter gelegenheid van NEKKA 77 volgende
 wagens van Loods I (stpl Groenenhoek) op lijn 3 : 2086,
 2096, 2097, 2101, 2102, 2109. (Normaal worden door stpl
 Groenenhoek geen trams op lijn 3 ingezet). Deze diensten
 reden van 13u tot 15u en van 16u tot 20u30. In de richting
 van Merksem reden de trams met film 'Sportpaleis' en namen
 eindpunt op de lus van de Van der Delftstraat. In de terug-
 rit werd gewoon als lijn 3 gereden.

Aanvullingen aan de materiaalslijst in Vk 13:20-22 :

Bij loods I (stpl Groenenhoek) moet worden bijgevoegd :
 bijwagen 1895 : zandwagentje

In de lijst van de uitrustingen van de pcc's wordt niet
 aangegeven welke trams over een mobilfoon beschikken. Dit
 zijn pcc 2146 - 2165. Deze mobilfoon is tevens uitgerust
 met een lokalisatiesysteem zodat de centrale controledienst
 steeds kan zien waar de tram zich bevindt. Dit systeem
 blijkt echter allesbehalve te voldoen en in de toekomst
 wanneer de mobilfoon tot het ganse park zal worden uitge-
 breid zal waarschijnlijk een ander systeem worden aangewend.

aanvulling van de lijst Vk 13:21-22 :

2001	:	A	-	I	-	-	-	3
2017	:	A	-	I	-	-	-	2
2089	:	A	S	I	-	-	-	4
2093	:	A	S	I	-	R	M	4
2094	:	A	S	I	-	R	-	4
2110	:	A	S	I	-	-	-	3
2111	:	A	S	I	-	-	-	2

Op donderdagavond 27.10 reden pcc 2146+pcc 2158 gekoppeld
 van Schoonselhof naar de Groenplaats voor een studenten-
 doop.

14:20

Rubensvuurwerk : 24.09.77

Op zaterdagavond heeft Antwerpen afscheid genomen van het Rubensjaar, met een groot vuurwerk op de Schelde. Dit werd door verscheidene honderdduizenden mensen bijgewoond. MIVA heeft in aanzienlijke mate bijgedragen om deze massa te vervoeren.

Op alle tramlijnen en volgende buslijnen werd bijkomend materiaal ingezet als volgt :

lijn	aantal		lijn	aantal
2	6		6-34	4
3	5	2157,2139,2149,2154	9	2
4	5	2156,2158	23	3
7	4	2117,2124	25	5
8	4	2150		
10	6			
11	3			
12	3	2144,2155,2069	32	
15	2		36	(De Polder)
24	3	2162,2150		

Bij enkele lijnen zijn wagennummers vermeld, die op deze lijn een uitzonderlijke verschijning zijn. Deze wagenverdeling geeft de begintoestand aan, nadien werden er voortdurend rijtuigen van lijn verwisseld.

De ekstra diensten ingezet op lijnen 12 en 24 reden diensten als volgt : Schoonselhof - Groenplaats
Antwerp Stadion - Melkmarkt
Silsburg - Melkmarkt

De ekstra diensten werden ingezet vanaf 17u30. Tijdens het vuurwerk zelf werd dit materiaal in de stad opgesteld als volgt :
± 20 trams tussen het Lambermontplein en het L. De Waelplein, dit zijn de op dit moment ongebruikte sporen van 3pendel.
± 10 trams in de Mercatorstraat (uitruksporen van lijn 15).
± 10 trams aan het Centraal Station

Tijdens dit vervoer heeft MIVA een grote exploitatie soepelheid getoond. Ondanks dat slechts weinig wagens met een mobilfoon zijn uitgerust werd hier gunstig gebruik van gemaakt. Ook kreeg de reiziger inspraak : aan de Groenplaats kwam het voor dat bij de wachtende reizigers naar de meest gevraagde bestemming werd geïnformeerd, en een aankomende tram werd dan ook op die lijn weggestuurd !

Op de Groenplaats botsten pcc 2154 en pcc 2147 op elkaar en hadden schade aan hun koppelingen. Ze werden tegen andere wagens uitgewisseld.

Het vervoer van/naar het Rubensvuurwerk is praktische vlekkeloos verlopen. Wij kunnen niet nalaten de MIVA hiervoor oprecht te feliciteren. Zij heeft hier haar uiterste mogelijkheden getoond, ondanks haar personeelstekort, een beperkt plaatsaanbod per voertuig (geen beschikking over gelede wagens) en een gebrek aan vrije banen op sommige lijnen om een snel vervoer te kunnen verzekeren.

Op vrijdag 28.10 in de voormiddag raakte een bovenleidingscontact van lijn 8 in de Lange Leemstraat onklaar en eer dit ontdekt en hersteld was, moesten volgende trams naar stelplaats Groenenhoek inrukken : 2094,2095,2097,2098,2099,2088,2089. Ter vervanging daarvan verschenen op lijn 8 uitzonderlijk een aantal trams zonder Scharfenbergkoppeling, o.a: 2115,2118,2121.

VeBOV - KRANT. Verenigingsnieuws.

Ondanks de stijging van de posttarieven op 1 december e.k. en de verhoging van drukkosten en verschillende bureelartikelen heeft het VeBOV-bestuur beslist géén gebruik te maken van de haar door de Algemene Ledenvergadering van 26 maart 1977 verleende volmacht tot verhoging van de lidmaatschapsbijdragen. Deze bijdragen blijven dus dezelfde voor 1978 als voor 1977. In België kan men deze betalen met het bijgevoegde stortingsformulier. Onze Nederlandse leden kunnen overschrijven op ons rekeningnummer bij de RABO-bank, nl.

Gironummer 1107397 Rabo-bank, vestiging Ossendrecht en Putte, ten gunste van rekening nr 140511733 van VeBOV-Antwerpen.

Ter herinnering: De bijdragen moeten worden vereffend vóór 15 februari 1978, onder volgende voorwaarden:

aspirantleden: 325 fr. of 22,50 fl;

gewone leden: 375 fr. of 26,00 fl;

begunstigers: 800 fr. of 56,00 fl;

Buitengew. leden eveneens 800 fr. of 56 fl.

Personen die hun lidmaatschap wensen op te zeggen, moeten dat schriftelijk doen bij de sekretaris, uiterlijk op 1 dec. 1977, zoals bepaald bij art. 9 - b van de Statuten. Gebeurt dat niet, dan blijft men lid voor 1978, wat inhoudt dat het lidgeld voor dat jaar verschuldigd blijft, volgens art. 12 - a. Uiteraard rekenen wij op een vlotte regeling. De lidmaatschapsbijdrage kan overigens ook rechtstreeks aan de Penningmeester worden betaald op de vergaderingen te Antwerpen. De nieuwe lidkaarten worden begin januari aan de leden verzonden.

VeBOV-KOERIER.

De nummers 2, 3 en 8 van ons tijdschrift zijn volledig uitgeput. VeKo 4, 5, 6 en 7 zijn nog zeer beperkt leverbaar. Van een uitgeput nummer kan uitzonderlijk wel een gefotokopiëerde uitgave verkregen worden. De prijs hiervoor is vastgesteld op 50 fr.

AFDELINGEN EN SEKTIES.

Overeenkomstig aan art. 6 van de Statuten en Hoofdstuk VIII van het huishoudelijk reglement ging het VeBOV-bestuur over tot de oprichting van 1 afdeling en 2 sekties binnen de Vereniging. Ze treden in werking op 1 januari 1978.

De Afdeling Antwerpen-Metropool treedt als eerste "afdeling" naar voren. Ze omvat de leden die wonen binnen het bestuurlijk Arrondissement Antwerpen, alsmede onze leden in Nederland, met uitzondering van de nederlandse provincie Limburg.

De sektie Limburg - Kempen omvat de provincie Limburg en het bestuurlijk arrondissement Turnhout, evenals de Nederlandse provincie Limburg.

De sektie Vlaanderen - Artevelde omvat de provincie Oost-Vl. Naarmate er meerdere sekties en afdelingen worden opgericht, zullen de omschrijvingen worden aangepast. Dat geldt dan voornamelijk West-Vlaanderen, Brugge - kust en Kortrijk, Brabant-Hoofdstad en Leuven, en Antwerpen-Dijle (Mechelen). Kortrijk, Leuven, en Mechelen zijn reeds goed vertegenwoordigd! Met deze plaatsen zullen wij dan kortelings ook kontakten leggen, om verdere uitbouw te bespreken.

Bij de op 21 oktober te Antwerpen gehouden verkiezing van het

Afdelingsbestuur, is volgende uitslag vastgesteld:
 voorzitter: Erik Heylen, Gallo-Romeinenlaan 3, 2550-Kontich;
 sekretaris: Mathieu Peusens, Terlindenhofstr.124, 2600-Merksem;
 penningmeester: Raymond Coenen, Meylstraat 27, 2540-Hove.
 Deze verkozenen treden in functie op 1 januari 1978.

Folder M.I.V.B. - Demey.

Door de diensten van het Ministerie van Verkeerswezen, afdeling Bevordering van het Stedelijk Vervoer, werden voldoende folders ter beschikking gesteld om in bijlage aan onze leden te worden verzonden. De folder handelt over de konstruktie van het MIVB-metrostation Demey. Met onze dank aan Verkeerswezen!

SPOORWEGSALON.

De K.B.V.V.S. richt haar jaarlijks spoorwegaalon in, van 12 tot en met 27 november 1977, in het Centraalstation te Brussel. Dit 28° Internationaal Spoorwegaalon loopt onder het tema: Een uitdaging...Een keus! VeBOV neemt deel aan dit gebeuren, dat tussen de genoemde data toegankelijk is van 10 tot 18 u., elke dag.

VeBOV - AUTOBUSRIT.

Zoals U in VeKo 13 kon lezen, kwamen onlangs nieuwe autobussen in dienst op lijn 32 van de MIVA, verpacht en uitgebaat door P.V.B.A. Autobussen De Polder. Geleidelijk aan zijn hierbij de oude bussen van de reeks 80 vervangen door nieuwe, en weldra zullen ze geheel uit het stadsbeeld verdwenen zijn. In december zal het precies 30 jaar geleden zijn dat De Polder met het uitbaten van lijn 32 begon. Van deze gelegenheid wenst VeBOV gebruik te maken om haar leden de gelegenheid te bieden, kennis te maken met lijn 32. Daartoe staat ons ab 82 ter beschikking, type Mercedes - Jonckheere, de laatste overblijver uit deze reeks. Deze rit gaat door op zaterdag 19 november a.s. met vertrek aan het Centraalstation om 13 u. Naast lijn 32 naar Edegem, wordt ook lijn 36 naar Linkeroever bereden. Bij geringe belangstelling zal beroep worden gedaan op het ruime publiek, via de pers. Het is daarom noodzakelijk dat belangstellenden hun deelname dienen te melden aan het sekretariaat, tel.(031) 22.24.85, na 19 uur, uiterlijk op 10 november. Uiteraard verwachten wij vele deelnemers aan deze haast unieke busrit. De prijs is vastgesteld op 120 fr. voor leden en 150 fr. voor niet-leden. Langs deze weg danken wij al bij voorbaat de firma De Polder, voor haar soepele en bereidwillige medewerking.

VeBOV-TENTOONSTELLING.

Op 2 september 1977 was het 75 jaar geleden, dat de elektrische tram in de Antwerpse straten verscheen. Om dat feit te herdenken richt VeBOV een tentoonstelling in in een oude tram met bijwagen. Deze tentoonstelling zal voor het publiek toegankelijk zijn in Mortselsel, aan de terminus van de lijnen 7 en 15, van 10 tot 11 uur; In Merksem verwachten wij onze bezoekers van 12 tot 14 uur, aan de terminus van lijn 3, en op het Groenplein zal het publiek deze manifestatie kunnen bezoeken van 15 tot 17 uur. Tijdens de verplaatsingen zijn alléén twee toezichters op de rijtuigen toegelaten. Wij zullen trachten een ruim overzicht te brengen van 75 jaar aktiviteit van de tram in de Metropool. Wij vragen onze leden aan dit gebeuren de nodige ruchtbaarheid te geven in familie- en werkkringen.

HISTOIRE DES CHEMINS DE FER BELGES.

Door de heer Foseph Delmelle, medeschrijver van de "Geschiedenis van het Openbaar Vervoer te Brussel", wordt een nieuw standaardwerk uitgegeven. Deze nieuwe en volledige geschiedenis van de Belgische Spoorwegen van hun ontstaan tot nu, geeft een gedetailleerd overzicht van sporen, traktiemiddelen, de evolutie van reizigers- en goederenverkeer, spoormannen, maatschappijen, kortom, alles wat U over onze spoorwegen wenst te weten. De vraag wordt tevens gesteld, of onze spoorwegen tot verdwijnen gedoemd zijn. Een vraag waarop wij het antwoord al lang kennen. Het werk is rijk geïllustreerd met nog niet gepubliceerde opnamen, een shat op zichzelf.

Deze "Histoire" verschijnt jammer genoeg alleen in het frans, maar voor de meesten onzer leden is dat wel geen écht bezwaar. Het bevat 180 bladzijden tekst en illustraties op formaat 30 x 22, en verschijnt begin november.

U kan het boek bestellen mits overmaking van 695 fr. op onze VeBOV-rekening. De oplage is beperkt, en naar blijkt zal de prijs gevoelig verhogen na het verschijnen.

Een "must" voor elke spoorwegliefhebber, dus niet wachten!

HET SPOOR.

Dit maandblad van de Sociale Werken van de NMBS bevat naast informaties van algemene aard ook heelwat artikels met foto's over spoorwegen. Zo wordt momenteel een reeks gebracht over de trein in Limburg. Artikels over spoorweginstallaties en nieuwsjes uit de hele wereld ronden het geheel af. Voor belangstellenden wil VeBOV graag het nodige doen bij de NMBS, die hiervoor een bijdrage van 200 fr. vraagt in de sekretariaats- en verzendingskosten.

ONZE BUURTSPOORWEGEN.

Dit tweemaandelijks personeelsblad van de NMVB bevat ook regelmatig informaties over het gebeuren bij deze Maatschappij. Geïllustreerde artikels laten U toe op de hoogte te blijven van de evolutie in het autobuspark, en een enkele keer nog wel eens wat over tramuitbating. Misschien een aanvulling op VeBOV-KOERIER. Bij ons eveneens te bestellen aan 80 fr; voor Nederland: 100 fr. (Nieuwe prijzen voor 1978!)

MODERN TRAMWAYS.

Het vaktijdschrift voor elke tramliefhebber, (naast uw VeBOV-KOERIER natuurlijk) van onze Engelse zustervereniging de LRTL, wordt door deze uitgegeven en verzorgd. Het blad brengt ons nieuws over alle tram- en metrobedrijven over de hele wereld. Artikels over netten achter het IJzeren Gordijn of in Zuid-Amerika of Azië, vormen een bijzondere attractie. Belgisch nieuws wordt niet verwaarloosd, daar zorgt overigens uw VeKo voor. Prijs voor 1978: 330 fr. voor 12 nummers, en eveneens te voldoen via de VeBOV-rekening.

CHEMINS DE FER REGIONAUX ET URNAIN.

Voor wie belang stelt in de vroegere en huidige smalspoor- en tramlijnen in Frankrijk, kunnen wij dit tweemaandelijks tijdschrift van onze franse zustervereniging, de F.A.C.S. aanbevelen. Het bevat uitstekende artikels met foto's verluucht. De prijs is echter vrij duur, nl. 760 fr., en het is eveneens te bestellen via de VeBOV-rekening.

Alle bestellingen moeten uiterlijk op 1 december in ons bezit zijn, en a.u.b. duidelijk vermelden waarvoor uw betaling bedoeld is, zodat vergissingen uitgesloten zijn.
Houdt U geen rekening met deze datum, dan zal vertraging in de ontvangst niet uit te sluiten zijn.

BIJeenKOMSTEN.

In november is er geen vergadering in Brussel en in Gent.
Limburg - Kempen: op 2 november in de sporthall in Zolder, dia-instuif over: "Afscheid van de Duitse Stomers". Begin: 20 uur.

Antwerpen-Metropool: vrijdag 18 november om 20u. in de Nieuwe Carnot, Carnotstr.60, diareportage over "De tram in Luik", door ons lid uit Luik, dhr M.Lambou.

Voor december is er geen vergadering voorzien in Gent. Die zal waarschijnlijk begin januari plaatshebben. Wij houden onze leden op de hoogte. Voor Brussel is nog geen datum vastgesteld. Daarover leest U meer in ons volgend nummer.

Limburg-Kempen: 7 dec.'77: 20u. Sporthall Zolder: Stoom in Polen, diareportage door L.Kevers.

Antwerpen-Metropool: Jaarlijkse veilingavond op vrijdag 16 dec. te 20 uur, Nieuwe Carnot.

De voor deze verkoop meegebrachte kavels moeten om 19u.30 in de zaal aanwezig zijn, voor registratie.

U dient duidelijk op te geven of de opbrengst voor de VeBOV-kas bestemd is of te eigen bate. Op de verkoop te eigen bate wordt 15% van de verkoopprijs geïnd voor de verenigingskas.

Wij komen hier nader op terug voor de veiling. Liefst van al zouden wij zien dat U ons een briefje overmaakt met daarin de aangeboden verkoopwaar opgesomd, om ons enig idee te geven van de nodige tijd. Dat kan gebeuren op de vergadering van november, of schriftelijk bij de sekretaris, zo vroeg mogelijk.

VERSLAG EKSKURSIE HENEGOUWEN.

Zaterdag 17 september, 10 uur bij het Zuidstation in Charleroi. Het gaf de indruk dat eerder een gering aantal leden zou deelnemen aan het Pré-metrobezoek in deze stad, maar toen omstreeks 10 uur onze gids verscheen, kwamen zowat van alle zijden bekende gezichten opduiken. Ruim 50 personen telden wij, toen we de roltrap naar het station La Vilette optrokken. De tweede kennismaking gold het station Charleroi-Ouest. Dit station, in tegenstelling met La Vilette, is nog niet in gebruik. Alleen de ruwbouw is gereed. De afwerking wacht nog wat, omdat het momenteel toch nog niet in gebruik kan genomen worden. Wij doorliepen het ganse gebouw, om langs de weg die door de trams gevolgd zal worden, het station Beaux-Arts te bereiken, en we konden zien hoe ver de werken aan het tramviadukt reeds gevorderd zijn. De ondergrondse keerlus op niveau -2 was in aanbouw, en vanuit de hoogte konden we duidelijk zien wat we na voltooiing niet meer kunnen zien. Indrukwekkend. Van het station Charleroi-Nord is eveneens de ruwbouw klaar, en wij beëindigen ons bezoek omstreeks het middaguur bij de vertrekplaats, nadat wij verder het traject dat nog moet gebouwd worden, op gelijkgronds niveau, hadden afgelopen. Omstreeks 1980-81 zal de opdracht voltooid zijn, en dan zit de tram in Charleroi weer stevig in het zadel. Precies om 13u. vertrok de 9148 met bw 9314 als SPECIAL aan het Zuidstation, richting Anderlues. 67 deelnemers werden geteld, een mooi resultaat. De zon was van de partij, 'n echt VeBOV-weertje, en onze eerste fotostop, even voorbij Anderlues-monument, was er om de bijwagens te laten

overnemen door motorwagen S 9075, want wij voeder daar inderdaad een kopmaneuver uit. De 9075 sleepte bw 9314 naar Thuin, via Lobbes, op korte afstand gevolgd door de 9148. Er werd non-stop tot het eindpunt van lijn 91 (en ex 92) gereden. In Thuin stonden op een bepaald ogenblik achter elkaar, op een doodlopend spoor: een motorwagen van de normale dienst, mw 9148, bw 9314 en mw 9075. Na een ruime fotostop in de benedenstad, vertrok de 9148 kort na de normale dienstwagen, samen met bw 9314, en dan volgde de 9075 weer als losse mw tot Anderlues. Fotostops waren er langsheen de spoorlijn 130 a, en in de weide die de tramlijn om Lobbes doorgang biedt naar de verkeersweg, want in Lobbes zelf is het hoogteverschil niet haalbaar door de tram. Bij het buitenrijden van Thuin hadden enkele leden zich ook met de rug tegen het station opgesteld, waarbij Thuin, ville basse, op de achtergrond lag. Ook in Lobbes-écoles was er een stop, want daar kregen we een kruising met mw S 9061, eveneens op lijn 91. Met veel vee in de wei kregen we nog een stop in Anderlues-Ansuelle. Toen reden we in een ruk verder tot Péronnes, een fijn stuk tramlijn in uitgraving op de plaats Le Grand Cavin. Ook in Trivières-station was er een fotostop. In Binche waren wij dus op de vroegere lijn 36 gekomen, die we zouden volgen tot La Louvière. Zonder stoppen reden we naar de stelplaats, maar dat was slechts een maneuver, en geen fotostop. Via La Louvière bereikten wij Mariemont, waar naar getrouwe gewoonte, bij de spoorwegtunnel werd gestopt om de fototoestellen te laten klikken. Dat gebeurde dan ook zeer ruim. Een volgende stop was er in de velden te Carnières-Colarmont, met een prachtig zicht op Carnières. Via Anderlues bereikten wij uiteindelijk Charleroi-sud, waar de bijna traditioneel geworden groepsfoto werd genomen, ter aanvulling van het verenigingsarchief. Toen verspreidde de groep zich in alle richtingen en werd de terugreis aangevat. We hadden er bijna 90 km. tram opzitten. Het was een fijne dag, en hier werd ook gevraagd naar de mening van de leden omtrent het inrichten van een ritje langs de kustlijn op 22 oktober. De belangstelling was er, maar daarover later meer. Langs deze weg danken wij hartelijk de NMVB voor haar bereidwillige medewerking, maar zeer zeker ook het personeel dat ons zo ter wille was geweest. Alles verliep haarfijn naar schema, en precies op het voorziene uur nam de rit een einde.

MIVA-RONDRIT OP ZATERDAG 8 OKTOBER 1977.

Zowat 80 deelnemers werden opgetekend bij de rondrit op het MIVA-net met mw 4417, die op 1 april 1975, als laatste oude wagen de laatste dienst op lijn 10 en op het MIVA-net heeft gereden. De bijwagen 1660 werd ons voor de gelegenheid bereidwillig door Amutra afgestaan, waarvoor wij deze Vereniging langs deze weg van harte danken. Om 13u. vertrokken wij aan het Centraalstation, via de lijnen 12 en 3 naar Merksem. De eerste foto's werden genomen op het Stuivenbergplein, vervolgens op de terminus van lijn 3 in Merksem. Van daaruit reden we over de lijnen 11, 2, 9 en 11 naar het Eksterlaar, met fotostops in de Arendstraat, het Tramplein, Eksterlaar. Na het vertrek van Eksterlaar was er al dadelijk een stop onder de bomen van de Boekenberglaan. Via lijn 8 werd naar het Groenplein gereden, waar gelegenheid te over was om te fotograferen. De mensen die op de terrasjes zaten te genieten van hun koffie, genoten duidelijk van ons VeBOV-eksperiment. Via lijn 7 ging de tocht verder naar de lus aan de Koningslaan in Berchem. In het struikgewas lag een man te ronken, zijn roes te

verwerken. Tachtig pratende, lopende en fotograferende mensen konden hem blijkbaar niet van zijn opzet afbrengen, want de man,....hij soesde voort...

Via lijn 15 reden wij terug naar ons vertrekpunt, het CS. één onzer leden had voor de gelegenheid voor een prachtig eigen koersbord gezorgd, dat wij op 3 december nogmaals wenssen te gebruiken. Op het lijnnummergeedeelte stond in blauw op witte achtergrond het VeBOV kenteken, met eronder in het zwart VeBOV. Daarnaast, op het reisweggedeelte, op blauwe achtergrond de witte tekst: VeBOV EXTRA.

Aan de schilder van dit bord, dhr Bob Boogaerts, eveneens onze hartelijke dank.

Wij hebben deze rit aan onze leden aangeboden, ter gelegenheid van het 75-jarig bestaan van de elektrische tram in Antwerpen. Dat was immers op 2 september 1977 een feit.

Om nu ook de Antwerpenaars de gelegenheid te geven met dit gebeuren en met de VeBOV kennis te maken, richten wij de reeds aangekondigde tentoonstelling in, op datzelfde tramstel, op 3 december. Pers en media zullen op de hoogte worden gesteld.

15 OKTOBER 1977 - VeBOV BEZOEKT DE WDT. HASSELT.

Alsof het allemaal nog niet genoeg was, stonden die zaterdag om 13u.30, vijftig mensen te wachten aan het station Hasselt, voor een bezoek aan de Wdt Hasselt.

Een milde herfstzon strooide goud over Limburg, en vol verwachting togen wij te voet naar onze Gastheren, die ons opwachtten voor het kantoorgebouw van de werkplaats.

Wij kregen vooreerst een inleidend onderricht in de theoriezaal, waar onze gidsen ons de gewaardeerde toelichting gaven, over de loks die we nadien zouden te zien krijgen, en dat waren er heelwat! Bij dit onderricht werden door leden enkele spitsvondige vragen gesteld, wat door onze gastheren duidelijk op prijs werd gesteld. Toen we uitzwierven tussen deze moderne reuzen van het spoor, begon de grote filmslag.

De N.M.B.S. had er aan gehouden, speciaal voor dit VeBOV-bezoek de elok 2911 naar Hasselt over te brengen, wat door onze mensen zeer naar waarde werd geschat. Als een witte raaf prijkte hij tussen de diesellokomotieven.

De 6601, zonder motoren en terzijdegesteld, oogstte heel wat bijval, maar zijn rijvaardige broers, de 6602 en 6603 al niet minder. Verder exemplaren van ruim pluimage, uit de reeksen 51, 59, 60, 64, 65, 84 en 92. Achter het dienstgebouw stond de 4404 op rust. De traditionele groepsfoto werd genomen voor de 6603, die vlak voor de 2911 stond. Deze stond toen "in een ongunstig daglicht", zodat de 6603 met de eer ging lopen. Dat het bezoek aan Wdt Hasselt een succes geworden is, danken wij voor het grootste deel aan onze gidsen, de heren Iliaens en Stiers, alsmede aan de nooit aflatende steun van de Algemene Directie NMBS, die wij hier allemaal graag een eresaluut brengen voor hun bereidwilligheid waarmede zij VeBOV ter wille zijn, over het algemeen, en Hasselt met zijn medewerkers in het bijzonder.

Toen wij weggingen uit de Wdt stond de zon al vrij laag, maar het is een lonende tocht naar Limburg's hoofdstad geworden, en daarvan zullen vele foto's en diapositieven eens te meer getuigen.

Door tijdig het lidgeld over 1978 te voldoen, bespaart U onze Penningmeester veel onnodig werk. Wil U graag het uwe bijdragen tot een vlotte administratie? Stort dan dadelijk uw bijdrage voor het nieuwe jaar. Bij voorbaat dank!

VERENIGING VOOR BELANGSTELLENDE IN HET OPENBAAR VERVOER - vzw -
Kerkendijk 1 - B-2200-Antwerpen-Borgerhout. Tel:(031) 36.04.92 .
Sekretariaat: Menegemlei 55 - 2100- Deurne. Tel:(031) 22.24.85 .
* * *

2200-Borgerhout, 17 september 1977.
rondschrijven 1977 - 1.

Onderwerp: Rondrit met oud materieel op het MIVA-net.

Mevrouw,
Mijnheer,
Beste vrienden - Leden,

Zoals in ons tijdschrift van september medegedeeld, heeft VeBOV een rondrit gepland op het MIVA-net, met oud materieel. In tegenstelling met ons eerste voornemen, gaat deze rondrit door op zaterdag 8 oktober 1977, vergis U niet in de datum!, omdat op de eerst geplande dag een betoging voorzien is in de Scheldestad, die wellicht het verkeer in de war kan sturen.

Wij rijden met een rijtuig van de reeks 4400 met bijwagens 1660. Deze bijwagens is eigendom van Amutra, maar werd ons uitgeleend voor de rondrit. Het vertrek is voorzien aan het Centaalstation om 13 uur, en de rondrit brengt ons, niet in deze volgorde!, in Merksem, Mortsel, Melkmarkt, Groenplein en Eksterlaar. De onderhandelingen zijn lang geweest, maar wij kunnen dan toch, na mei 1975 voor de eerste maal, met oude rijtuigen de stad doorkruisen. Het terug in orde brengen van dat materieel stelde hoge eisen, en de kosten zijn dan ook in verhouding. Wij durven echter rekenen op een talrijke deelname, zodat de zaak financieel haalbaar wordt. Dat wil zeggen dat wij met 120 man moeten zijn. Wij doen derhalve een beroep op uw begrip. De prijs per persoon is vastgesteld op 150 fr. Iedereen mag mee, maar niet-leden betalen 200 fr. Dat bedrag kan ter plaatse worden voldaan, of op de VeBOV-rekening worden overgemaakt. Uw betalingsbewijs moet U echter in elk geval meebrengen, want gezien de korte tijd die ons rest, is vertraging in de uitvoering van uw betaalorder mogelijk oorzaak van te late kennisgeving door de Bank. Daarom: betaalbewijs meebrengen, en in elk geval ook uw lidkaart. VeBOV heeft niet de bedoeling om op korte termijn nog een dergelijke rondrit in te richten te Antwerpen, daarom: wees er bij.

De elektrische tram in Antwerpen bestaat sedert 2 sept.75 jaar. Dat is de reden van deze rondrit. De tram zal aan de achterzijde koersbord van lijn 1 dragen, en een VeBOV koersbord aan de voorzijde. Dit om de vereniging te leren kennen aan de Sinjoren. Voor mensen van buiten Antwerpen is het wellicht een gelegenheid om huisgenoten mee te brengen. De Scheldestad biedt op zaterdag een ruime attractie aan koopgelegenheid voor de Dames. Het einde van de rondrit is voorzien omstreeks 17 uur, eveneens aan het Centraalstation.

zaterdag 15 oktober: 13,30u. Hasselt: bezoek NMBS Dieseltraktie.
kosten: 20 fr voor leden - 50 fr voor niet-leden.
Betaling ter plaatse. Zie verder VeBOV-KOERIER oktober.

*** Mogelijk is er op 22 oktober een toeristische rondrit aan de kust. Daarover meer in VekO-Oktober. Indien ja, wordt gereden met oud materieel, maar dat wordt dan beslist de laatste ekskursie van 1977. U hoort er nog van.

het VeBOV-bestuur.

Queen of Sam Olinin

Beenderdavan 33 lens 5

2550 Kentrich