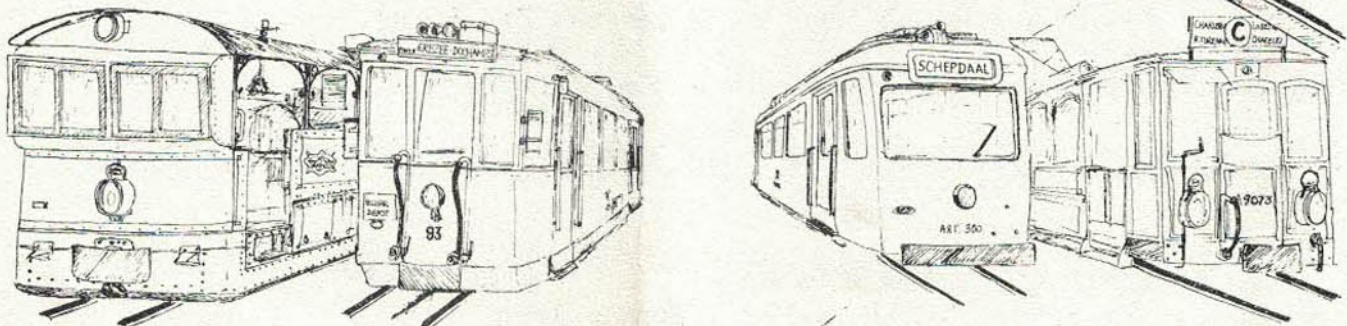
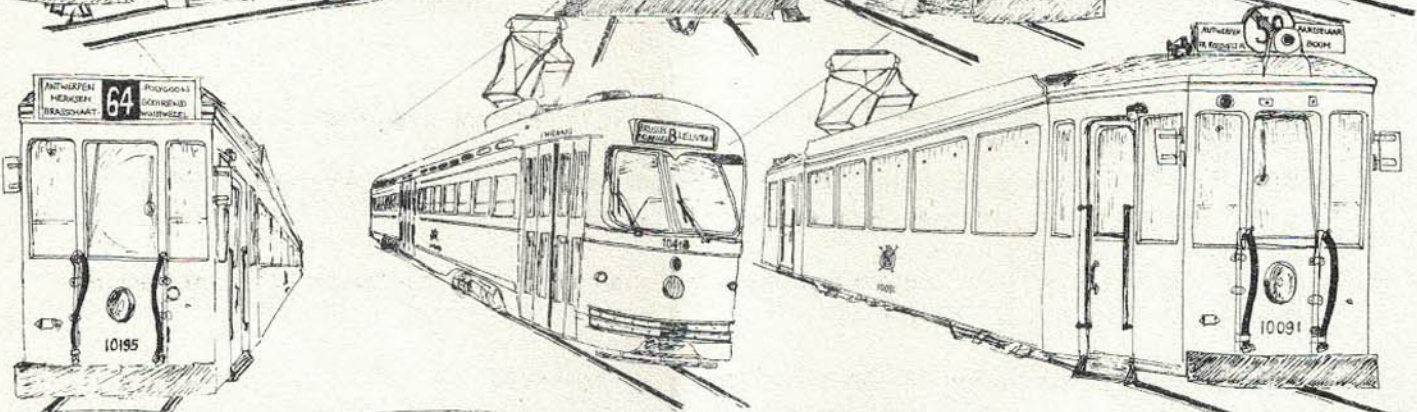


maandblad van de Vereniging voor Belangstellenden in het Openbaar Vervoer

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 verstrekt aan alle VeBOV-leden. Alle in dit blad gepubliceerde artikels en informaties mogen slechts worden overgenomen mits schriftelijke en voorafgaande toestemming van de redactie. Bronvermelding is steeds vereist.

Redactie: R. Bastaens, J. Vermeiren, en J. Casier.  
Hoofdredactie en verantwoordelijke uitgever: R. Bastaens.  
Redactieadres: Roger Bastaens, Kerkendijk 1, 2200-Borgerhout.  
Telefoon: (031) 36.04.92, na 18 uur.

---

## 75 JAAR ELEKTRISCHE TRAM IN ANTWERPEN.

Op 2 september 1902 reed de eerste elektrische tram in Antwerpen, in dienst van de bewoners. Drijfkracht verving de paardekracht na bijna dertig jaar. Het was een enorme verbetering, die echter niet van tegenstand gespeend was. Merkwaardig is het vast te stellen dat de eerste lijnen na ruim honderd jaar, nagenoeg nog heden ten dage de ruggegraat van het net uitmaken. De "knappe bollen" van die tijd voorzagen, weliswaar niet allemaal ineens, een verbinding van de randgemeenten met het centrum, door middel van twee tramlijnen: één die de randgemeenten verbond met het Centraalstation, en een tweede die in verbinding stond met het Groenplein of onmiddellijke omgeving. Het werd een succes. De gebeurtenissen in de loop der volgende jaren brachten vele veranderingen maar weinig verbeteringen met zich.

In 1975 werd het eerste stuk ondergrondse in dienst genomen, eveneens genoegzaam bekritiseerd, tot bijna gesaboteerd. Velen vinden nu, na ruim twee jaar, nog steeds dat het ganse ondernemen tot een nutteloze verkwisting moet teruggebracht worden. Wij geloven graag dat het nog wel een tijd zal duren vooraleer het werkelijk nut zal aanvoeld worden, maar praktisch bekeken kan de huidige ondergrondse infrastructuur geen weerspiegeling zijn van het resultaat in de toekomst. Daarvoor zijn momenteel de mogelijkheden te klein. Het is ook zo dat het een hele tijd duurt vooraleer de burger vertrouwd geraakt met de gang van zaken, en die vertrouwde zal pas groeien met het groeien der ondergrondse mogelijkheden. Bij dit alles echter mag het bovengrondse niet uit het oog worden verloren, want daar moet nog heelwat gebeuren. Wij zijn op het ogenblik één der weinige steden waar het vooroorlogse tramnet met geen meter is uitgebreid, terwijl nochtans de bewoonde oppervlakte zeer ruim vergroot is. Weliswaar zijn er tal van lijnen in bus omgezet, en nieuwe buslijnen ontstaan. De tien nog bestaande tramlijnen vervoeren nog steeds meer reizigers dan alle buslijnen samen. Daar moet over nagedacht worden. Uitbreiding van het spoornet moet ernstig bestudeerd worden. Zelfs indien sommige lijngedeelten door weinig bevolkte sekties zouden lopen, kunnen ze een flinke verbetering betekenen voor meer direkte verbindingen, en zijn ze vaak niet nutteloos. Wij verwachten echt merkbare verbeteringen over enkele jaren, en deze verwachtingen zijn gefundeerd op vertrouwen in mensen die het goed menen. Wij vinden dat wij dat ook eens mogen zeggen, en dat wij niet steeds moeten afbreken.

- r -

Elders in dit blad gaan wij verder in, op 75 jaar elektrische tram.

uit de arteveldestad : mivg

12 september 1977 : Lijn 4, spoor richting Muidebrug : rail-vernieuwing in de Geldmunt over een lengte van 50 m.

16 september : pcc 23 omgebouwd en herschilderd terug in dienst gekomen.

23 september : In de werkplaats staan voor verbouwing en herschildering op het ogenblik : pcc 26, 27 en 28. pcc 24 kwam omgebouwd en herschilderd terug in dienst.

26 september : pcc 29 in de werkplaats opgenomen voor verbouwing. Dit is één van de drie resterende rijtuigen die nog steeds het (inmiddels zeer vuil geworden) oorspronkelijk lichtgrijze dak hebben. De twee andere rijtuigen zijn pcc 10 en 25.

28 september : Lijn 4, spoorvernieuwing spoor richting Muidebrug : de bocht Geldmunt - Lange Steenstraat wordt vernieuwd. Werkwagen 339 bracht in de namiddag de nieuwe sporen aan.

30 september : Lijn 1, spoorvernieuwing in de Eggermontstraat richting Moscou. 's Morgens brengt mw 339 rails voor de werken van lijn 4, bocht Geldmunt - Lange Steenstraat.

01 oktober : Lijn 4, spoor richting Muidebrug : de spoorvernieuwing in de Geldmunt gaat tot en met de terugkeernaald die vervangen dient te worden.

05 oktober : De Duitse spoorspecialisten uit Essen, die hier enkele weken spoorwerken uitvoeren zijn vandaag aan het werk in de bocht van het Kerkplein Ledeberg op lijn 1, spoor richting Van Beverenplein.

07 oktober : Mw 339 voert terug rails naar de werken op lijn 4 aan het Gravensteen, de terugkeernaald in de Geldmunt op het spoor richting Muidebrug is uitgebroken.

09 oktober : Voor de eerste maal wordt de MIVG gekonfronteerd met een tram-asbreuk. Het gebeurde met pcc 44 in dienst op lijn 21 op de Albertlaan. Het rijtuig reed het traject naar de stelplaats deels op eigen kracht, maar toen er groot ontsporinggsgevaar dreigde werd het verder gesleept door de MIVG-hofkraan.

10 oktober : Mw 339 bracht de nieuwe overloopwissel voor lijn 4 in de Geldmunt ter plaatse. pcc rijtuigen 26 en 27 zijn omgebouwd en herschilderd. In de werkplaats staan pcc 28 en 29.

11 oktober : 's Morgens ontspoorde pcc 45 op het eindpunt Moscou op lijn 1.

12 oktober : Een slippende bromfietser kwam onder pcc 46 terecht die op lijn 1 net het Zuidpark indraaide, richting Moscou. Nadat de persoon die tegen het vangraam terecht kwam verklaarde dat hij niet gewond was mocht de dienst verder gezet worden.

13 oktober : Drieasser 339 voerde nogmaals rails naar de werken op lijn 4 aan het Gravensteen.

14 oktober : Lijn 10, Opgeëistenlaan, in beide richtingen : wegens de aanleg van zware verwarmingsleidingen die onder de rails door moeten komen heeft men vanaf 20u00 tot einde dienst de 2 trams die de avonddienst deden doen terugkeren

op de overloopwissel van de Begijnhoflaan. Een autobus zorgde voor verder vervoer van de reizigers.

15 oktober : Lijn 4, werken in de Geldmunt : de overloopwissel is gedeeltelijk gelegd (kant spoor Muidebrug). Nu is men begonnen met het wegbreken van de oude naald aan de andere kant.

16 oktober : Na het einde van de nachtdienst kwam binnenrijdende pcc 22 op de Brusselse Steenweg vóór de stelplaats in botsing met een te vlug rijdende personenwagen die totaal vernield werd. Het tramrijtuig werd in het atelier geplaatst met blikshade.

17 oktober : Staking op de lijnen 4 en 4doorstreept van 07u15 tot 08u30. Op één rijtuig na reden alle trams naar de stelplaats. Reden van deze staking : het personeel eist werktijdverkorting, verdriedubbeling van de zesmaandelijks verkeerspremie en ontlasting van deze al te drukke lijn door bijvoorbeeld voorverkoop van ticketten, betere regeling van het hinderend verkeer.

In de werkplaats bevonden zich voor ombouwing en herschildering : pcc 28, 29 en 30. 's Morgens voerde mw 339 rails naar de werken op lijn 4 aan het Gravensteen.

18 oktober : pcc 31 in de werkplaats opgenomen voor ombouwing. Lijn 10 : Begijnhoflaan spoor richting Muidebrug : slippende pcc 49 raakt de MIVG-luchtlijnwagen die daar aan het werk was en ontspoorde.

20 oktober : Lijn 10 : wegens werken onder de sporen (aanleg van zware verwarmingsbuizen) op de Opgeëistenlaan heeft men tot einde dienst alle trams doen terugkeren op de overloopwissel op de Begijnhoflaan. Fiat-autobus 683 verzekerde aansluiting tot Muidebrug en omgekeerd. De trams dienen sinds 14 oktober stapvoets te rijden over een ongeveer 4 à 5 m lange, 2,5 m diepe put waarover de rails liggen door die werken.

21 oktober : Van 16u00 tot 18u00 terug staking op lijnen 4 en 4doorstreept. Slechts 4 tramrijtuigen bleven in dienst. Lijn 4 : 's Morgens kwam pcc 11 in botsing met een vrachtwagen. De instapdeuren van deze tram waren verwrongen zodat het rijtuig diende omgewisseld te worden. De werken aan het Gravensteen, aanleg van een nieuwe terugkeernaald, zijn beëindigd.

22 oktober : pcc 28 omgebouwd en herschilderd terug in dienst.

24 oktober : Vandaag begon met het ombouwen van pcc 32. In de werkplaats staan hiervoor : pcc 29, 30 en 31. Lijn 1, Gravensteen, spoor richting Van Beverenplein : aanleg van een nieuwe terugkeernaald.

25 oktober : Mw 339 is vandaag in onderhoud geweest. Deze week worden metingen verricht in verband met het verlengen van tramlijn 21 vanaf eindpunt Arsenaal naar Melle-Leeuw (ex-tramlijn 20).

26 oktober : Mw 339 voerde rails + delen terugkeernaald naar de werken op lijn 1, vóór het Gravensteen. Mw 332 is vandaag in onderhoud geweest.

31 oktober : Na het avondpiekuur kwam pcc 54 op lijn 4doorstreept aan het St-Pietersstation defekt te staan. Het rijtuig werd via lijn 21-22 binnengesleept door pcc 16.

01 november : MIVG voerde ekstra diensten in op lijn 1 die normaal langs het kerkhof op de Palinghuizen rijdt maar dit nu niet kan wegens de onderbreking aan de De Smetbrug. Naast de 6 basistrams op lijn 1 : pcc 22, 19, 42, 51, 21 en 28.

15:04

reden volgende wagens ekstra : pcc 50, 49, 41, 39 en 03. Autobuslijn 5 die het traject van lijn 1 vanaf de De Smetbrug volgt had de meeste volkstoeloop, er werden 2 ekstra bussen ingelegd.

04 november : In de werkplaats staan voor verbouwing en herschildering pcc 29, 30, 31 en 32. Vandaag werd op lijn 4 aan het St-Pietersstation en Koornmarkt een voorverkoop van ticketten gehouden, bij wijze van proef op lijnen 4 en 4 doorstreept enigzins te ontlasten. De resultaten waren weinig schitterend.

07 november : Lijn 1 : vanaf vandaag worden rails geplaatst op de nieuwe De Smetbrug. Deze brug zal ten vroegste in dienst komen in februari 1978.

08 november : Bij rangeren in de stelplaats ontspoord pcc 13.

10 november : Mw 339 voert rails naar de werken op de De Smetbrug.

11 november : pcc 29 herschilderd en omgebouwd terug in dienst.

15 november : Mw 339 voerde rails naar de werken op de De Smetbrug. pcc 34 vanaf vandaag in de werkplaats voor verbouwing.

16 november : pcc 30 omgebouwd en herschilderd terug uit de werkplaats, maar nog niet in dienst. Hij wordt eerst opgekuist.

17 november : Bezoek van de Belgische en Spaanse koning aan de stad Gent. Het verkeer en openbaar vervoer was in de namiddag op de meeste belangrijke plaatsen in de stad volledig geblokkeerd.

Mw 339 moest vandaag rails voeren naar de werken op lijn 10, Begijnhoflaan, en op lijn 1 De Smetbrug, maar kon wegens het slechte weder niet buitenrijden (bij regenval werkt de spoordienst niet).

moeilijkheden drukke lijnen 4 en 4doorstreept ;

Er werd door de directie van de MIVG aan het stadsbestuur een plan voorgelegd om in het midden van de Cataloniëstraat een verkeersvrije strook voor te behouden aan de trams. De halte op het einde van de Sint-Niklaasstraat zou verplaatst worden ter hoogte van de Bonnesteege opdat met dan rechtstreeks de Cataloniëstraat zou kunnen inrijden zonder te moeten halt maken.

De proef van voorverkoop van biljetten leverde geen al te beste resultaten op. De voorverkoop zal wellicht op een andere manier verlopen zoals b.v. aan het station 2-rittenkaarten te verkopen aan een gunsttarief.

uit de hoofdstad : mivb

. Donderdagochtend 17 november 1977 kreeg de mivb een anoniem telefoontje, informerend dat er tussen halfacht en halftien een bom zou ontploffen in de noord-zuid pre-metrolijn 3. Onmiddellijk werd alle tramverkeer verboden en lijnen 52, 55, 58, 62 en 81 werden tussen het Zuidstation en het Liedtsplein omgeleid als volgt : via lijnen 101-102-103 tussen het Zuidstation en het Louizaplein, via lijn 94 tussen het Louizaplein en het Liedtsplein. Tussen het Zuidstation en het Liedtsplein werd een pendelbusdienst ingezet (met witte lijnfilm). Nadat de tunnel en de stations grondig waren onderzocht en er om tien uur nog geen ontploffing had voorgedaan werd de dienst weer normaal hervat.

. De 7900en blijken tot en met 7917 afgeleverd te zijn, tot en met 7914 zijn ze in dienst gezien op lijn 103. Er wordt nu ook met 7900en vanuit stpl Edingenstraat(5) gereden. Gezien de wagens technisch nog niet volledig betrouwbaar zijn worden er elke dag slechts enkelen ingezet. Ondanks hun aflevering zijn er op andere lijnen nog geen materiaalswijzigingen voorgekomen (b.v. 7500en in weekdienst op lijnen 32, 52 en 58 te verwachten).  
Op de 7900en hebben we reeds volgende lijnfilms gezien :

|   |     |  |               |
|---|-----|--|---------------|
| VOORBEHOUDEN                                    |     | RESERVE  | (blauw-blauw) |
| EXTRA<br>DIENST                                 |     | SERVICE<br>SPECIAL                               | (geel-geel)   |
| HOUBA L. STADION<br>LIJN 2 [M]<br>ZUID - COOVI  | 103 | AV. HOUBA-STADE<br>[M] LIGNE 2<br>MIDI - CERIA   | (geel-geel)   |
| K. MERCIER PL.<br>LIJN 2 [M]<br>ZUID - RP. MEIR | 103 | PL. C. MERCIER<br>[M] LIGNE 2<br>MIDI - RP. MEIR | (geel-geel)   |
| REMISE<br>KONINGS-<br>LAAN                      |     | DEPOT<br>AVENUE<br>DU ROI                        | (rood-rood)   |

Op de 7900en, net zoals op de bussen 8002 - 8190 wordt een lijnfilm aangebracht die lang genoeg is om alle lijnen en doorstreepte lijnen op te plaatsen. Enkel de voor die stelplaats nodige lijnen worden er dan d.m.v. 3 zelfklevers op aangebracht. Eén zelfklever met het lijncijfer, één met de franstalige tekst, één met de nederlandstalige tekst. Het was dus weinig moeite om op de helft van de lijnfilms de nederlandstalige zelfklever eerst te kleven. Op te merken is dus dat bij de "onpare 7900-films" (zoals hierboven) de [M]-symbolen (die aangeven dat dat traject, of die plaats een aansluiting met de metro geeft) langs de binnenzijde van de film staan. Op de "pare 7900-films" verwisselt de tekst en staan de [M]-symbolen langs de buitenzijde. De rode streep door het lijncijfer bij de doorstreepte lijn is veel smaller dan op de konventionele lijnfilms.

Op de gewone lijnfilms van de trams (met uitzondering van lijn 22 en 22doorstreept) werd de tekst van een regel waarop een [M]-symbool voorkwam steeds zo geschilderd dat er langs beide zijden een plaats was voor een [M] ondanks dat er slechts één werd aangebracht. De tekst moest daarvoor dan nodeloos klein gemaakt worden wat alleen de onleesbaarheid bevorderde (zie Vk 08:08 bvb lijnen 39,44,62 en 81).  
Op de nieuwe lijnfilms, en ook voor die van lijn 22, wordt maar één [M] aangebracht en wordt de tekst naar de andere zijde opgeschoven.

. In stpl Edingenstraat is er enkele weken geleden op spoor 1 een automatische tram-wasinstallatie in gebruik genomen.

. Op lijn 22 hebben tot nu toe geen andere motorwagens dienst gedaan dan die van de reeks 9000 van stpl Renbaanlaan(4). Geen enkele tram van een andere reeks blijkt een lijnfilm 22 te bezitten, maar een aantal 7000en hebben tussen de lijn ~~22~~ en 32 een wit stuk. Dit kan verband houden met het feit dat de huidige lijn 22 niet definitief zou zijn, maar samen met lijn 23 als volgt zou

15:06

veranderen :

lijn 22 : Naamse Poort - Kazernen - Marie-Josépl.(Boondaal)  
of Wienerpl.(Bosvoorde)

lijn 23 : Schaarbeek Station - Kazernen - Naamse Poort.

Het vervallen traject van lijn 23 tussen Kazernen en Churchill R.P. zou versterkt worden door ingekorte ritten van lijn 90. Of deze verandering inderdaad zou doorgaan en wanneer is niet geweten.

. Buiten lijn 22 komt er ook op lijn 93 enkel materieel reeks 9000 voor. Dit is niet alleen door het besparingsproces van het ministerie van verkeerswezen maar ook omdat de lijn tussen het Luxemburgplein en de Troonstraat niet al te geschikt is om met pcc-lengte te berijden, ivm. slecht geparkeerde auto's. 7000en op lijn 93 hebben slechts in normale dienst gereden :

op zaterdag en zondagen : juli en augustus 1973

op zaterdag : september 1973 tot juni 1974

op zaterdag en zondagen : juli en augustus 1974

Sindsdien zagen we nog slechts éénmaal een pcc rijden op lijn 93, nl. op di 21.09.76, de eerste dag na de nieuwe trammaterieelsverdeling, na de opening van metrolijn 1.

. Tijdens de maand oktober zijn de sporen van de oude lijn 32 Beurs-Bosvoorde opgebroken in de Lombardstraat. Buslijnen 34, 48, 95 en 96 werden wegens die werken omgeleid langs de Cellebroersstraat.

. Vrijdag 18.11.77 was de laatste dag dat stpl Leuvense Steenweg (3) bussen heeft ingezet. 's Avonds reden alle bussen binnen in stpl Haren, die vanaf 19.11 al deze diensten inzette met haar dienstwagennummer 8. In stpl Leuvense Stw staan nog een twintigtal oude en ongebruikte bussen opgesteld, o.a. 8278, 8288, 8286, 8313, 8318, 8366. Bij de stelplaatsverandering kregen de bussen een nieuwe film waarbij op lijnen 29, 63 en 76 een veel lichtere tint van gele kleur wordt gebruikt (op de gewone lijnfilms is het geel meer als oranje te omschrijven). Op lijnen 29 en 63 slechts enkele, maar op lijn 76 zijn bijna alle bussen met een dergelijke nieuwe film te zien. De tekst op de lijnfilm van lijn 76 werd gewijzigd en is nu dezelfde als de 76 die voorkomt op de automatische lijnfilms :

|                |    |                |              |
|----------------|----|----------------|--------------|
| CIM. BRUXELLES |    | KERKH. BRUSSEL |              |
| BOURSE         | 76 | BEURS          | (blauw-geel) |
| NEERPEDE       |    | NEERPEDE       |              |

. Vanaf 15.10.77 zijn zowel in de voormiddag als in de namiddag 3 ritten in beide richtingen van buslijn 43 (Diedelle - Heldenplantsoen) omgelegd via het Kerkhof van Ukkel. Net zoals vroeger blijft lijn 43 na 20u30 (wanneer bus 38 niet rijdt) de Homborch wijk bedienen.

. De oudste busreeks nu in dienst is de Fiat-VanHool reeks 8367 - 8420 die vanaf 1978 door nieuwe Volvo bussen zal worden vervangen. Fiat-VanHool reeks 8357 - 8366 die in de vorige winter nog reed blijkt nu niet meer in reizigersdienst te komen, wel zijn ze soms eens te zien voor personeelsopleiding.

. Op 25.10 zijn in het centrum van de benedenstad een aantal straten met éénrichtingsverkeer van richting veranderd (Arenbergstraat, Grasmarkt, Bisschopsstraat,..) Buslijnen 29, 63, 65, 66, 71 en 76 hebben daardoor trajectwijzigingen ondergaan. Lijnen 63 en 76 rijden in beide richtingen nu langs de Antoon Dansaertstraat, de Visverkopersstraat en de Zwarte Lievevrouwstraat in plaats van vroeger via Vlaanderenstraat/Locquenghienstraat, Baksteenkaai/Brandhoutkaai en St-Kate-



lijne plein.

Lijnen 63 (richting Scheut) en 76 (richting Neerpede) blijven verder onveranderd, maar in de andere richting : 63 (r: Haren) en 76 (r: Kerkhof van Brussel) rijden deze lijnen nu via de Schildknaapstraat, Arenbergstraat, Keizerinlaan, Kard. Mercierstraat i.p.v. vroeger via Hallenstraat, Kiekenmarkt en Grasmarkt.

Lijnen 29, 65, 66 en 71 rijden richting Beurs nu langs de Markiesstraat, Collegialestraat, Stormstraat en Warmoesberg i.p.v. vroeger via de Arenbergstraat.

In de richting voorsteden gaan deze 4 lijnen door de Bisschopstraat, Schildknaapstraat, Arenbergstraat, Kard. Mercierstraat i.p.v. vroeger via de Grasmarkt.

. Sinds di 21.11.77 hebben de lijnen 29, 65, 66 en 71 door werken in de Bisschopstraat hun traject ingekort. Vanuit de Wolvengracht draaien ze in de Leopoldstraat waar ze eindpunt nemen en rijden dan via de Schildknaapstraat terug weg.

. Vanaf ma 21.11.77 is buslijn 13 (Dielegem - Lakenlaan) langs beide zijden verlengd en rijdt nu vanaf het Akademisch Ziekenhuis van de V.U.B. (Laarbeekbos) naar het Kommunikatie Centrum Noord (C.C.N.) aan het Noordstation. De lijnfilms zijn :

|   |    |   |              |
|---|----|---|--------------|
| AZ V.U.B.<br>AV. DE LAEKEN<br>[M] NOORD (B) | 13 | AZ V.U.B.<br>LAKENLAAN<br>[M] NOORD (B) | (blauw-rood) |
| AZ V.U.B.<br>AV. DE LAEKEN                  | 13 | AZ V.U.B.<br>LAKENLAAN                  | (blauw-rood) |

Door deze dubbele verlenging krijgen Dielegem (Jette) en een deel van Ganshoren terug een rechtsreekse stadsverbinding die ze jaren geleden hadden verloren. Op 09.01.68 werd tijdens de MIVB netshervormingen de tramlijn 13 afgeschaft en op een deel van de Jettelaan vervangen door de nieuwe transito-lijn 103. Op de Jettelaan tussen het Eeuwfeestplantsoen en de Lakenlaan kwam een kort (1,1 km !) pendelbuslijntje 13 in dienst. Ook op 09.01.68 werd tramlijn 88 afgeschaft en tot Dielegem eveneens door tram 103 vervangen. Op 12.05.70 werd lijn 103 ingekort tot het Van Gehuchtenplein (Brugmann Gasthuis) en nam pendellijn 13 nu ook het vervoer van/naar Dielegem waar en werd  $\pm$  3,0 km lang. De lijn is nu gemiddeld 8,2 km lang. De frekwentie blijft dezelfde als vroeger (tot 6 minuten op het spitsuur). Alle bussen rukken uit vanaf stpl Van der Meerenstraat (5) en zijn meestal van de series 842. en 843. In het begin waren de bussen echter alleen voor en achter van een nieuwe lijnfilm uitgerust. Op de lijnfilm wordt voor het eerst het NMBS -symbool aangebracht om aan te geven dat er aansluiting bestaat met een spoorwegstation.

Net zoals voor de meeste lijnveranderingen of verlengingen geeft de MIVB een grafisch uiterst verzorgd en niet zelden in 3 kleuren gedrukt foldertje uit met de trajectverandering. Deze wordt aangeduid met als achtergrond de (kartografisch zeer goede) Girault-Gilbert kaart die echter grotendeels enkeltalig Frans is. Blijkbaar is het dus tot de MIVB nog niet doorgedrongen dat er eventueel misschien ook enkele Vlamingen zijn voor wie die verandering belangrijk kan zijn. Kan men nu echt geen tweetalig plan voorzien, of beweren ze soms dat de straatnamen in beide talen weinig verschillen? Als men op het plannetje ziet dat bussen 29,63,65,66,71 en 76 door de "Rue Montagne des Herbes Potagères" rijdt, wie weet



15:08

er dan dat ze daarmee de "Warmoesberg" bedoelen ?

uit de metropool : miva

. Het nieuwe hogere tramperron aan de halte van lijnen 4, 12 en 24 op de Kolonel Silvertoplaan blijkt zulkdanig te voldoen dat er sprake is van 150 tramhaltes (dus 300 perrons) ermee uit te rusten.

. Half november zijn in stpl Zwaantjes de reclamepanelen van motorwagens 9901 en 9902 afgebroken. Als reklamewagens zullen deze rijtuigen niet meer worden gebruikt.

. Op lijn 7 zijn de laatste tijd soms terug trams te zien zonder Scharfenbergkoppeling. pcc 2146 - 2165 die normaal enkel op lijn 7 kwamen zijn nu 's morgens wel eens op lijn 24 te zien waar ze de 2 ritten met gekoppelde stellen rijden (dw21+22 en dw 1+2).

. Buslijn 3bis (Museum-Zuid - Groenplaats - Centraal Station) alias de 'Rubensbus' is na het verstrijken van de tijdelijke exploitatievergunning blijven rijden. Plannen voorzien nu het terug omschakelen naar tramverkeer rond begin december. In de toekomst zal lijn 3 terug in een stuk worden uitgebaat, alhoewel het traject nog niet vaststaat. Ook zou lijn 7 terug naar het Tolhuis worden verlengd.

Tijdens de laatste dagen van de Rubenstentoonstelling in oktober moesten dagelijks 5 tot 6 bussen op 3bis worden ingezet om aan de grote vervoersvraag te voldoen. Waarschijnlijk was er geen enkele andere MIVA lijn waar relatief zoveel enkele ritten werden verkocht. Het was dan ook normaal dat de haltetijd aan het museum opliep tot zelfs 10 minuten. Vanaf einde oktober rijden op 3bis bussen van de reeks 59. die de lijnfilm van de 62. hebben gekregen.

. Van de Polder Mercedes-VanHool busreeks 304 - 321 waren half november 304 - 313 aangekomen. Na lijn 32 zullen ze ook op lijn 36 worden ingezet. Voor lijn 36 worden ze uitgerust met een automatische stempelautomaat (het tramtarief is op deze lijn geldig). De lijnfilm vermeld volgende tekst :

| SPECIALE DIENST |                          |
|-----------------|--------------------------|
| STELPLAATS      |                          |
| 32              | CENTRAAL-<br>ELSDONK     |
| 36              | CENTRAAL-<br>LINKEROEVER |
| 35              | DOKKEN                   |
| 37              | KRUISSCHANS              |

De tekst is zwart op witte achtergrond. Het lijncijfer is wit op zwarte achtergrond. De films zijn bij VanHool zelf geschilderd.

In tegenstelling met Vk 13:23 zal ook de 4de tweedehandsbus gereviseerd worden en als 300 in dienst worden gesteld. Tot nu toe zijn echter alleen de 77 en de 78 gereviseerd. In één der volgende nummers brengen we een volledig materieelsoverzicht van de "Autobussen De Polder".

buurtspoorwegen : nmvb

NMVB - autobussen die in nieuwe kleuren zijn verschenen :

Antwerpen : AB 3527, 3846, 3842

Brabant : AB 3636, 3824, 4238

Limburg : AB 4159, 4654, 4791, 4792, 4793

Oost-Vlaanderen : AB 4132

Luik : AB 4285, 4300, 4309, 4314, 4315, 4316, 4317, 4320,  
4321, 4323, 4324, 4455, 4942, 4996

In Antwerpen en in Gent zijn vanaf november nieuwe autobussen in dienst gekomen van het type Daf-VanHool A 120 (hetzelfde model als de in Woluwe tentoongestelde AB 5090). Deze bussen zijn bij aflevering reeds in de nieuwe kleuren geschilderd. De kleur van de zetels binnen is blauw of oranje. De voor- en achterlijnfilm zijn handbediend. De in het dak gemonteerde zijfilm, die als bestemmingsfilm wordt gebruikt, heeft een elektronische afstandsbediening. Van deze serie hebben we reeds de volgende gezien :

te Antwerpen : AB 5095, 5101, 5102, 5109, 5137.

te Gent : AB 5099, 5015

Te Antwerpen blijven deze bussen niet definitief, ze worden er ingereden tot ± 2500 km, waarna ze naar andere groepen worden overgebracht.

Brabant :

Op vr 25.11.77 is aan de rioolwerken te Strombeek het spoor richting Grimbergen/Het Voor terug in gebruik genomen. Gedurende enkele dagen reden de trams terug dubbelsporig zonder signalisatie en daarna wordt het andere spoor buiten dienst gesteld.

In de week van 10 op 16.10 is op de Bolwerklaan tussen het Rogierplein en de Marktstraat het nieuwe tramspoor in gebruik genomen, echter niet in vrije bedding. De werken werden uitgevoerd door de MIVB. Tegelijk werden op de MIVB sporen voor de tunnelingang de overbodige kruisingen weggenomen, en op de NMVB sporen werd de kruising van de 2 richtingen vernieuwd.

Hengouwen :

Gezien het succes van de Stemmann pantografen, waarmee nu bijna alle semi-metro trams zijn uitgerust, bestaat de kans dat ook gewone trams ermee worden uitgerust.

Bij de trameksploitation-veranderingen doorgevoerd op 22 mei 77 hebben de splitsing van de lijnen te Anderlues en de frekwentie reduksie (van 30min naar 60min) op de interlokale lijnen overdag een zeer nadelige invloed gehad op het vervoerde reizigersaantal. Er doen dan ook geruchten de ronde dat lijnen 90, 91 (als 92) en 30 (als 31) terug op hun volledig traject tot Charleroi in dienst zouden komen. Niettemin wordt in Jumet verder gewerkt aan het schilderen van de nieuwe lijnfilms zodat het erg onduidelijk wordt welke veranderingen er nu doorgevoerd zullen worden.

15:10

Nadat bladzijden 02 tot en met 09 reeds volledig klaar waren kwam het volgende nieuws nog op de redaksie binnen :

buurtspoorwegen : nmvb

Brabant : Het nieuwe spoor op de Bolwerklaan kwam in dienst op 20 oktober 1977.

Sinds 25.11 rijdt men te Strombeek tijdelijk terug dubbelspoor. Boven het nieuw gebruikte spoor was de bovenleiding reeds een week ervoor opgehangen. Boven het oude spoor hangt nog steeds dubbele bovenleiding. Aan beide zijden hangt een plaat "Sein geschorst" en de verbindingsdraden van de signalisatie worden aan de andere zijde van de straat gehangen.

Henegouwen : Onder hevige druk van de vakbondsorganisaties werd besloten de voorziene lijnveranderingen niet door te voeren ! Hoogstwaarschijnlijk zal op een nog niet bepaalde datum (in april ?) het lijnennet op enkele details na terug de vorm van vóór 22.05.77 aannemen.

uit de hoofdstad : m.i.v.b.

. Einde november zijn de dgpc's tot en met 7919 aangekomen en tot 7916 in dienst gezien. Het is de bedoeling van later de 7901 - 7920 in de stpl Edingenstraat onder te brengen. 7909 heeft in tegenstelling tot zijn onpare soortgenoten een lijnfilm met de Franse taal op de eerste plaats.

. pcc 7098 en 7126 zijn zuivere éénmanswagens geworden met een dashboard model-7500. In de 7098 blijkt geen enkele vermelding meer te staan dat men er niet in mag roken.

. Busstelpplaats Haren (8) heeft volgend busmaterieel :

-overgekomen van stpl Frontispies- 8001-8060  
straat op 23.09.77 's avonds : 8560-8594  
8603

-overgekomen van stpl Leuvense 8501-8542  
Steenweg op 18.11.77 's avonds : 8595-8602  
8604-8614

. In stpl Leuvense Steenweg staat aan oud busmaterieel o.a: 8365 en 8366 (voor personeelsopleiding) en verder nog 2 Mack autobussen van de oude reeks 8046 - 8060.

. De vermelde inzet van busmaterieel op lijn 13 (laagste nummers van de reeks 8421 - 8475) geldt alleen op wekdagen. Op zaterdag- en zondag rijden op deze lijn bussen reeks 8666 - 8765. Vóór 29.08.77 werd op lijn 13 permanent met deze 8600 en 8700en gereden.

. Op 26.11 zijn voor het eerst DAF-bussen (reeks 8001 - 8015) op lijn 63 in dienst gekomen vanuit stpl Haren.

. Op 27.11 zijn DAF-bussen indienst gekomen op lijn 20. Met uitzondering van de 8001 hebben deze bussen de automatische lijnfilm met voor lijn 20 "Berchem" als eindpunt. Op de andere lijnfilms staat "Basiliek". Vanaf half-november kregen ook de bussen met een gewone lijnfilm van stpl Haren een lijn 20 film met "Berchem". Alle bussen van stpl Van der Meerenstraat hebben nog een oude film.

. Bus&Car-Eagle autobus 8057 van de nieuwe reeks 8046-8060 heeft enige tijd in stpl Leuvense Steenweg defekt buiten dienst gestaan door gebrek aan de nodige wisselstukken. Na het overkop gaan van het Bus&Car bedrijf blijkt het een heel probleem te zijn voor deze technisch zeer afwijkende autobussen de nodige wisselstukken te bekommen.

. Nog een NMVB-Brabant berichtje : Voor een proefperiode bedienen buslijnen Lw (Brussel-Londerzeel) en Bw (Brussel-Wemmel) vanaf 21.11 het Akademisch Ziekenhuis van de V.U.B.



Het was een hele gebeurtenis, die proefritten met de elektrische tram in de Metropool. Ze werden tijdens de nacht gehouden, en dat er een man op het dak stond, om de bewegingen van de trolley te controleren, was een bericht dat de kranten haalde. Nog zo een bericht was, dat alléén de " plakkers " ofte, de fuifnummers en andere drinkebroers getuigen zouden kunnen zijn van de veelbesproken proeven. Elke Sinjoor had er zo zijn mening over, en wat dat betreft is er niet veel veranderd. Toen kwam de tweede september van 1902, en al wie niet tot de orde der Feestneuzen en andere nachtelijke aangelegenheden wenste te behoren, kreeg nu ook de kans om het nieuwe technische wonder te zien, en er zelfs zijn leven mee te wagen!

De lijn van de Leien snoepte de primeur weg, en ja, zowat een jaar later, werd zij officieel lijn 1. De lijn naar de statie werd lijn 2. Lijn 3 ging rijden tussen het Zuidstation en het Centraalstation, maar voordat ze dat zelf besefte, slorpte ze lijn 10 op, die reed van het centraalstation naar de Schijnpoort. Dat was de reden dat er van de dertien geplande lijnen slechts twaalf in dienst kwamen. Lijn 11, die van de Turnhoutse Poort naar de Melkmarkt reed, werd toen lijn 10, terwijl lijn 12, van het Dageraadspaleis naar de Grote Markt, lijn 11 ging heten. Er bleef dus nog de geplande lijn 13 over, van het Waasstation naar het Gerechtshof, en die werd dan lijn 12, 't kort lijntje. Maar niet genoemd tot hier toe, waren de lijn 4, van het Groenplein naar het Kiel, lijn 5 van het Groenplein naar de Dikke Mee, lijn 6 van de Pothoek via de Scheldekaaien naar het Zuidstation en het openluchtzwembad. Dan was er nog lijn 7 van het Tolhuis ( La Douane pour les gens de ces jours!) naar Berchem-kerk, en wat later naar de Luithagen. Lijn 8 verbond de Meir met de Stanleystraat bij de Wandelende Jood, en de hekkeluiser was lijn 9, de vroegere Parklijn, die reed tussen de Cogels-Osylei en de KNS, wat later tot het Van Schoonbekeplein verlengd. De verlengingen waren trouwens niet uit de lucht, en bij het uitbreken van de eerste oorlog - de grote oorlog - reden de trams al tot Hoboken, Merksen, de Wezenberg, Wilrijk, het Te Boelaarpark, Deurne-Rivierenhof, en was lijn 6, onder gedaante van lijn 13, verlengd tot aan de Petroleumtanks. Hier niet verwarren: Lijn 6 was gebleven zoals ze was, maar er was een verlenging voorzien vanaf de Jan van Gentstraat naar de petroleumtanks. Omdat lijn 6 dan niet meer het Zuidstation zou aandoen, werd een betere oplossing gekozen: lijn 13. Die verbond op haar manier het Zuidstation met de Zuiderkaaien, bij afdak 1. Daar bestond toen nog, en ook na de tweede oorlog nog, een overzetsdienst naar Burcht. De toenmalige havenarbeiders kwamen dus met de overzetsdienst uit Burcht en omgeving naar de rechteroever, met tramlijn 13 naar het Zuidstation, en namen verder lijn 1 naar de haven, die toen haar eigenlijk werkterrein nog had, vlak ten noorden van de Londenstraat. Zowat alle nodige verbindingen waren er dus. Toch werd vlak voor de eerste wereldoorlog, op 15 februari 1914, lijn 14 in dienst genomen, tussen het Zuidstation en de Karel Oomsstraat, in het vooruitzicht van deze lijn een ringlijn te maken door ze te verbinden met lijn 6, via Van Hombeeckplein, Drie Koningenstraat, Statiestraat, Zurenborg, Montensstraat, Turnhoutsebaan, Drink, en Groeningerpaleis - Pothoek. De oorlog verhinderde dat, en er is ook nadien niets meer van gekomen. Tijdens de oorlog werden de lijnen 12 en 14 opgebroken, en op de andere lijnen kwamen meestel forse beperkingen. In 1921 komt lijn 14 terug in dienst op het vroegere traject, en in 1924 volgt lijn 12, maar dan verlengd tot het Centraalstation. Nu luidt de klok voor de grote uitbreidingen.

Inderdaad, op vrij korte tijd ontstonden verschillende tramlijnen, zoals 15, 16, 17, 18, 20, 23, 24 en 28. Het begin van deze uitbreidingsperiode situeert zich in 1921, terwijl in 1924 lijn 12 terugkomt. In 1925 en 1926 komen de lijnen 15, 16, 17, 18, 20, 22, 23, 24, 28 het net versterken, onafgezien het reeds voordien rijden voor korte tijd van sommige lijnummers. Daarenboven worden verschillende lijnen verlengd, zodat in 1929, het jaar voor de Wereldtentoonstelling in Antwerpen, de volgende lijnen bestaan: 1 tot en met 18, 20, 23, 24 en 28. Bovendien was er nog een doorstreepte 21, als versterking van de normale 24. Na iets minder dan twee jaar, werd die op 17 november 1930 vernummerd in 24 doorstreept.

De wereldtentoonstelling van 1930 brengt weer het tijdelijke indienststellen van nieuwe lijnen met zich: 19, 25, 26 en 30. De 26 wordt echter op zeer korte tijd vervangen door een doorstreepte 2. De 30 rijdt alleen op zon- en feestdagen tussen Merksem - CS - en de Wereldtentoonstelling. Heel wat lijnen worden op sommige dagen en/of uren naar de expo omgelegd. Na de wereldtentoonstelling blijven de 19 en de 25 nog een tijdje bestaan met gewijzigde reisweg. Op 31 december 1930 verdwijnt de 28, maar in 1932 komt er dan een echte 21 op het net tussen Merksem en de Sint-Michielskaai te rijden. Hij zal behouden worden tot 16 mei 1940. De volgende dag rijden de trams niet meer uit, als gevolg van de bezetting van de stad door de Duitsers. Als op 22 mei 1940 de eerste trams weer in dienst komen, gebeurt dat onder gans andere voorwaarden, want de behoefte en het personeelsbestand zijn gans anders geworden. Het net herstelt zich echter vrij snel, en na enkele maanden, amstreeks het einde van 1940 is de toestand zo: Er rijden trams en trolleybussen op te lijnen 1, 2, 3, 4, 5, 6 (trolleybus), 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 15, 16, 17, 18, 20 en 24. Nog tijdens de oorlog zullen verschillende lijnen verdwijnen: 1, 11, 13, 15 (tijdelijk), en 20 (weer overgenomen door lijn 24). Ook worden verschillende lijnen ingekort, dan weer verlengd, dan weer terug ingekort. Om lijn 11 te vervangen rijdt lijn 16 niet meer naar de Melkmarkt, maar eindigt ze op het Victorieplein, nu Rooseveltplein. Dit plein wordt bereikt langs de De Keyserlei, en alle rijtuigen slepen een bijwagen. De 1 wordt opgeslorpt tussen het Centraalstation en het Zuidstation door lijn 12. Het noordelijk gedeelte vervalt, omdat de haven volledig stilligt. De 15 was geschorst van 22 mei tot 24 juni '44. De 4 was tot het Marnixplein ingekort, en lijnen 5 en 17 krijgen een speciale regeling. Het Duitse Opperkommando voor Antwerpen is in het Nachtegalenpark verschanst. Vanaf 15 juni 1943 mogen de trams niet meer stoppen tussen de Dikke Mee en de Berkenlaan. Alleen gesloten rijtuigen mogen op beide lijnen nog worden ingezet. Met ingang van 15 april 1944 wordt het spered gebied volledig afgesloten. Lijn 17 krijgt de rijtuigen 379 - 387, en de reizigers moeten de rijtuigen verlaten aan de Dikke Mee. Soldaten van de Wehrmacht mogen verder meerijden, tot het eindpunt, de lus van de Akazialaan - Seringenlaan. Lijn 5 krijgt als nieuw eindpunt de lus van de Jan de Voslaan. Ruim een week moeten de trams via de loods van de Karel Oomsstraat de Jan Van Rijswijklaan bereiken in de richting Hoboken, omdat tussen de Lange Lozanastraat en de J.V. Rijswijklaan, geen wissel lag in die richting. In de richting van Hoboken naar de Groenplaats lag die er wèl! Er pendelen daarenboven twee rijtuigen van lijn 5 tussen Wilrijk en de Berkenlaan, elk op een eigen spoor, heen en terug. Reizigers voor Wilrijk moeten met lijn 5 dus naar de Jan de Voslaan, te voet van deze terminus naar de Berkenlaan, ongeveer 12 minuten, en dan verder met de pendeldienst. In principe bleven deze pendelrijtuigen ook 's nachts op hun traject.

Kort na de bevrijding, al op 17 september 1944, rijden beide lijnen terug hun normale traject naar Wilrijk. Nog voor de bevrijding, op 4 september 1944, worden opnieuw normale diensten hernomen op lijn 4, en komt lijn 1 terug in dienst. Op 5 mei 1945 komt ook lijn 11 terug, met de bijwagens die van lijn 16 worden weggenomen. Vele ritten echter op lijn 16 zijn nog met bijwagens gereden. De enige echte aanwinst na de oorlog, was het opnieuw verschijnen van lijn 23, op 18 december 1944, tussen de Groenendaallaan en Grens-Kiel. Op verschillende lijnen verschijnen dan ook doorstreepte diensten. Lijn 18 kan de Schijnpoort via de Dam niet bereiken, en eindigt in de Ellermanstraat, op de N.M.V.B.-sporen. Dat werkt echter hinderend, en korte tijd nadien wordt de terminus verplaatst naar de Noorderplaats, via de Italiëlei. Deze toestand blijft duren tot dat de brug van de Viadukt-Dam hersteld is. Deze situatie hebben wij persoonlijk vaak mee-gemaakt. Tussen 1945 en 1952 liggen maar 7 jaar, een periode waarin de schade zoveel als mogelijk hersteld wordt. Op 14 oktober 1952 sneuvelt lijn 13, en is de aftakeling van het net ingezet. Vervolgens sneuvelen: lijn 9 (oktober 1953), lijn 23, (mei 1954) lijnen 5 en 17, (31 dec. 1956) lijn 16, (31 dec. 1964) lijn 1, (14 juni 1965) en ten slotte lijn 18 op 23 mei 1953. Wat er vandaag overblijft zijn de lijnen 2, 3, 4, 7, 8, 10, 11, 12, 15 en 24.

Volledigheidshalve voegen wij hier de lijst der buslijnen aan toe: 1, 6, 9, 13, 16, 17, 18, 19, 20, 23, 25, 26, 27, 28, 31, 33, 34, en de verpachte lijnen aan de N.V. De Polder: 32, 35, 36 en 37.

Lijn 25 bis vervangt ongeveer de vroegere tram- en buslijn 5. Als we even de geschiedenis doorlopen, stellen we vast dat als tram, alle lijnen van 1 tot en met 30 hebben bestaan, met uitzondering van 29, die korte tijd als bus heeft gereden. In 1920 bestond er inderdaad ook tramlijn 27, als tijdelijke lijn tussen het Centraalstation en de Floraliën in Berchem. Na de tweede wereldoorlog heeft er ook enkele tijd een lijn 1.4 gereden, tussen het Noorderplein en het Kiel, wat later verlengd tot Hoboken. Deze bestemming heeft echter niet op het koersbord gestaan. Daar stond Grens-Kiel, en een bijplaatje vermeldde: " Rijdt tot Hoboken ".

Zoals de lezer vaststellen kan, hebben wij hier in grote lijnen, en zonder al te veel aanhalen van jaartallen, heel vluchtig een overzicht gegeven van 75 jaar elektrische tram in de Metropool. Uitgebreider hierop ingaan zou aanleiding geven tot het samenstellen van een boekdeel, en voorlopig kan dat niet. Geregeld echter zullen wij in ons blad terugkomen en verder in detail treden kan beter gebeuren lijn per lijn.

Vluchtig een materieelsoverzicht brengt ons tot de rijtuigen 201 - 370, 374 - 387 (388), 401 - 522, en 2000 - 2165.

In 1960 komen er nieuwe rijtuigen, waarvan het aantal geleidelijk wordt opgevoerd. Het net krijgt hierdoor een nieuw gelaat en op dit ogenblik rijden er alleen nog rijtuigen uit de laatste genoemde reeks. In 1973 vierde de maatschappij haar eeuwfeest, en reden er twee rijtuigen als lijn 100, nl. de 6403 en de 5257. Twee jaar later, in 1975 is het eerste stuk van het ondergrondse net voor het publiek geopend, en voor 1978 wordt het tweede stuk verwacht opengesteld te kunnen worden. Ondertussen wordt er al flink gewerkt aan het ondergronds brengen van de Turnhoutsebaan, maar dat is een zaak waarop wij echter later meermaals zullen terugkomen. Het ziet er in elk geval naar uit dat voor de tram in Antwerpen een nieuwe toekomst is weggelegd, die naar wij verhopen even eervol moge zijn dan alles wat nu achter ons ligt.



## SPOORSLAGS.

Deze maand brengen wij slechts een geringe bijdrage over de spoorwegen, door tijdsgebrek. Volgende maand echter krijgen onze spoorwegliefhebbers een ruime inspraak met veel nieuws en een artikel, deel 1, over de stoomlokomotief type 90 van de N.M.B.S. Omdat de nieuwe, herziene en aangepaste lijst van de telegrafische afkortingen van de stationsnamen van de NMBS te lang is om in éénmaal te vermelden, doen wij dat ook in enkele bijdragen. Deze lijst vangt hier aan.

|                        |      |                       |      |
|------------------------|------|-----------------------|------|
| Aalst                  | FLS  | Auvelais              | FVL  |
| Aalter                 | FLT  | Aywaille              | MWL  |
| Aarschot               | FRST | Baasrode Noord        | LDR  |
| Aarsele                | FAR  | Balegem-dorp          | FGED |
| Adinkerke-De Panne     | FDK  | Balegem-Zuid          | FGE  |
| Aiseau                 | FAO  | Balen - Nete          | LNE  |
| Aisémont               | MAI  | Balen - werkplaats    | GBW  |
| Alken                  | FAK  | Balen - wezel         | GBA  |
| Amay                   | NM   | Barvaux               | LBV  |
| Ampsin                 | NA   | Bascoup               | LBC  |
| Andenne-Seilles        | NDN  | Basècles-Carrières    | FBSC |
| Angleur                | MGR  | Bassilly              | FBY  |
| Anhée                  | MAE  | Bastogne-sud          | LS   |
| Ans                    | ANS  | Baulers               | FSU  |
| anseremme              | MNS  | Beauraing             | MBG  |
| Antoing                | FNT  | Beernem               | LBM  |
| Antwerpen-Centr.       | FN   | Beervelde             | FVB  |
| Antwerpen - Dam        | FNDM | Berchem - Antw.       | FCV  |
| Antwerpen Dokken Stap. | FNDS | Berchem Ste Agathe    | FBSC |
| Antwerpen-Kiel         | FNKL | Beringen-mijnen       | MI   |
| Antwerpen-linkeroever  | FLO  | Berlaar               | GBL  |
| Antwerpen Noord        | FNND | Bertrix               | MBX  |
| Antwerpen Oost         | GNS  | Berzée                | LBZ  |
| Antwerpen Schijnpoort  | FNZG | Beveren               | FBR  |
| Antwerpen Zuid         | FNZD | Beyne                 | FYE  |
| Anzegem                | FAZ  | Bierges (Bierk)       | FBRG |
| Appelterre             | MAP  | Bierset - Awans       | FTI  |
| Ardooie Koolskamp      | LRD  | Bilzen                | FIE  |
| Arlon                  | LL   | Binche                | LBH  |
| As                     | AS   | Bissegem              | MIM  |
| Asse                   | LAS  | Blankenberge          | FBK  |
| Assesse                | MAS  | Blaton                | LLT  |
| Ath                    | ATH  | Boitsfort - Bosvoorde | MBR  |
| Athus                  | MH   | Bomal                 | MBM  |
| Aubange                | MAB  | Boom                  | FMB  |
| Autelbas               | MFL  | Boortmeerbeek         | FOB  |

Enkele "flash" berichten:

Lok 6219 van St-Niklaas gezien aan kop van trein 2759, Doornik - Schaarbeek, op 16 nov. 1977

. Trein 2759 trekt regelmatig slaaprijtuig 1° kl. dat normaal met trein 2778 Schaarbeek bereikt. Het betreft het rechtstreekse sla. rijtuig Brussel - Rijsel - Duinkerke - Londen.

. Op lijn 96, tussen Halle en 's Gravenbrakel steekt men momenteel zwaardere rails, met het oog op het opvoeren van de snelheid tot 160 km/u. Gedurende twee weken is de dienstregeling op deze lijn gevoelig aangepast, vooral in de voormiddag, omdat het verkeer nu uiteraard op onkelspoor verloopt.

. Met onze verontschuldigheden voor de korte berichtgeving, beste lezers, maar zoals beloofd, volgende maand wordt uw wachten ruim beloond.

Bij het jaareinde houden wij eraan, iedereen die heeft bijgedragen tot de groei en bloei van onze Vereniging, te danken voor uw steun. Het zal ons mogelijk zijn het nieuwe jaar in te gaan met ruim 240 leden! Niet alleen het ledental moet nog in belangrijke mate groeien, ook de vereniging als dusdanig moet dat nog. Aktiviteiten zelfstandigheid en een goede presentatie van het maandblad zullen daar in belangrijke mate toe bijdragen. In een periode dat de overheid zich inspant om het openbaar vervoer te bevorderen, moeten wij als het ware optreden als de vertegenwoordigers van diegene voor wie het allemaal gebeurt: de reizigers. Wij zullen zoals voorheen, onze mening verdedigen en er vrij voor uitkomen. Is er kritiek, dan zullen wij die geven, in nuchterheid en in de overtuiging dat wij een goede zaak dienen. Wij willen het onze bijdragen tot de verbetering van het openbaar vervoer, en daarom willen wij graag betrachten opbouwend te zijn, en niet de negatieve trend volgen.

Wij wensen dat alle lezers van VeBOV-KOERIER, onze leden, hun familie, de openbare besturen, de vervoersmaatschappijen en hun personeel een vredevolle kerst- en nieuwjaarsperiode, in dankbaarheid en geluk. In de verwachting U al vroeg in 1978 te mogen begroeten, werken wij al verder aan VeKo 16.

#### WENSKAARTEN.

VeBOV heeft een aantal fijne wenskaarten laten aanmaken voor de eindejaarsperiode. Er zijn vijf verschillende zichten van openbaar vervoer, die per reeks verkocht worden aan 100 fr. De wenskaarten zijn nu eenmaal niet goedkoop, en als U iets fijns wil, betaald U al 20 à 30 fr. per stuk.

Wij bieden U iets aan, dat uw liefhebberij aanspreekt.

Er zijn twee zichten van de Brusselse tram in de sneeuw, één Antwerpse tram in de sneeuw, een standaardmotorwagen met bijwagen van de NMVB in de sneeuw, lijn L in Laken, Meiselaan, en de inhuldigingstrain van Antwerpen - St-Niklaas in Beveren. Deze kaarten worden te koop aangeboden op de maandelijkse bijeenkomst in Antwerpen op 16 december. Ze kunnen ook langs de post worden toegezonden, mits overschrijving van 116 fr. op onze rekening. Reden van betaling niet vergeten te melden!

#### ALGEMENE LEDENVERGADERING 1978.

De algemene ledenvergadering van 1978 wordt gehouden op zaterdag 26 februari in Brussel. Een bezoek aan de metro-stelplaats en werkhuisen Delta is hierbij voorzien voor de aanwezigen. In ons januari-nummer brengen wij bijzonderheden en de agenda van deze statutaire vergadering.

#### LIDGELDEN.

De lidgelden komen bijzonder goed binnen. Onze penningmeester is er U dankbaar voor, het bespaart veel werk. Indien U er nog niet bij was, wil U dan even snel handelen?

#### UITSLUITING VAN HET LIDMAATSCHAP.

Volgens art. 10 - 1 c van de statuten wordt van het VeBOV-lidmaatschap vervallen verklaard wegens wanbetaling: Galerij "De Drie Dennen", 76073, Markgravenstr. 79, 2400-Herentals.

ADVERTENTIES.

adverteren in VeBOV-KOERIER is mogelijk aan volgende tarieven:

A: voor niet commerciële aankondigingen van leden: per 10 getypte lijnen of minder: 100 fr. of Fl 7.

B: Commerciële reklameteksten, zowel van leden als niet-leden: heel blad: 1000 fr; half blad: 500 fr; kwart blad: 250 fr.

Tot groep A behoren alle aankoopaanvragen en verkoopaanbiedingen tot de vrijetijdsbesteding, zoals foto's, dia's, dokumentatie, modellen enz. Verkoop van modeltreinininstallaties evenwel behoort tot categorie B.

BOEKEN EN TIJDSCHRIFTEN.

Alle op 1 december bij ons bestelde tijdschriften zijn inmiddels besteld, zodat een vlotte voortzetting of inwerkingtreding van uw abonnement gewaarborgd is.

Het boek " Histoire des Chemins de Fer Belges" zal met enige vertraging van de pers komen, zo werd ond door de uitgeverij medegedeeld.

BIJeenKOMSTEN.

In december zijn er geen bijeenkomsten in Brussel en Gent.

Limburg - Kempen: wo 7 dec. om 20 uur, in de Sporthal te Zolder: Stoom in Polen, diareportage door L.Kevers.  
wo 4 jan.'78: zelfde plaats en uur:De laatste Belgische stomers, instuif met o.a. een gesprek met een oud-machinist.

Antwerpen-Metropool: vr 16 dec. om 20 uur, Nieuwe Carnot, jaarlijkse verkoop bij opbod. Kavels moeten tussen half acht en acht uur binnen zijn.

OVER FOTO'S GESPROKEN.

Het lag in onze bedoeling een nieuwe reeks aan te kondigen, maar om praktische redenen wordt dit aanbod verschoven naar volgende maand. Op die manier kunnen ook alle nieuwe leden meteen kennis nemen en gebruik maken van dit aanbod. Volgende maand dus een nieuwe reeks spoorwegfoto's over stoomloks.

TERUGBLIK IN 1977.

Als wij even terugblikken in 1977, stellen wij vast dat VeBOV wel erg áktief is geweest. Op 26 feb. brachten wij een bezoek aan NMBS Schaarbeek; 26 maart was er de Algemene Ledenvergadering in Brugge, met voorafgaand een bezoek bij BN;

7 - 8 mei stonden wij paraat voor een weekeindbezoek aan Amsterdam en Hoorn; 17 sept. bezoek Pré-metro en rondrit per NMVB-tram in Charleroi; 30 sept tot 10 okt. namen wij deel aan Rail International 77 in Turnhout; 8 okt. rondrit met oude tram in Antwerpen; 15 oktober bezoek WDT Hasselt; 22 okt. rondrit met toeristisch tramstel kustlijn;

12 tot 27 nov: Spoorwegsalon Brussel; 19 nov. Busrondrit op MIVA-lijn 32 met N.V. De Polder; 3 dec.77: rijdende tentoonstelling Antwerpen, over 75 jaar elektrische tram in de Metropool. Op 17 juni vertegenwoordigden wij U op de opening van de tentoonstelling in Woluwe. Wij streven ernaar vanaf feb.'78, een activiteit per maand te ontwikkelen.

Wij maken dus een afspraak in 1978.