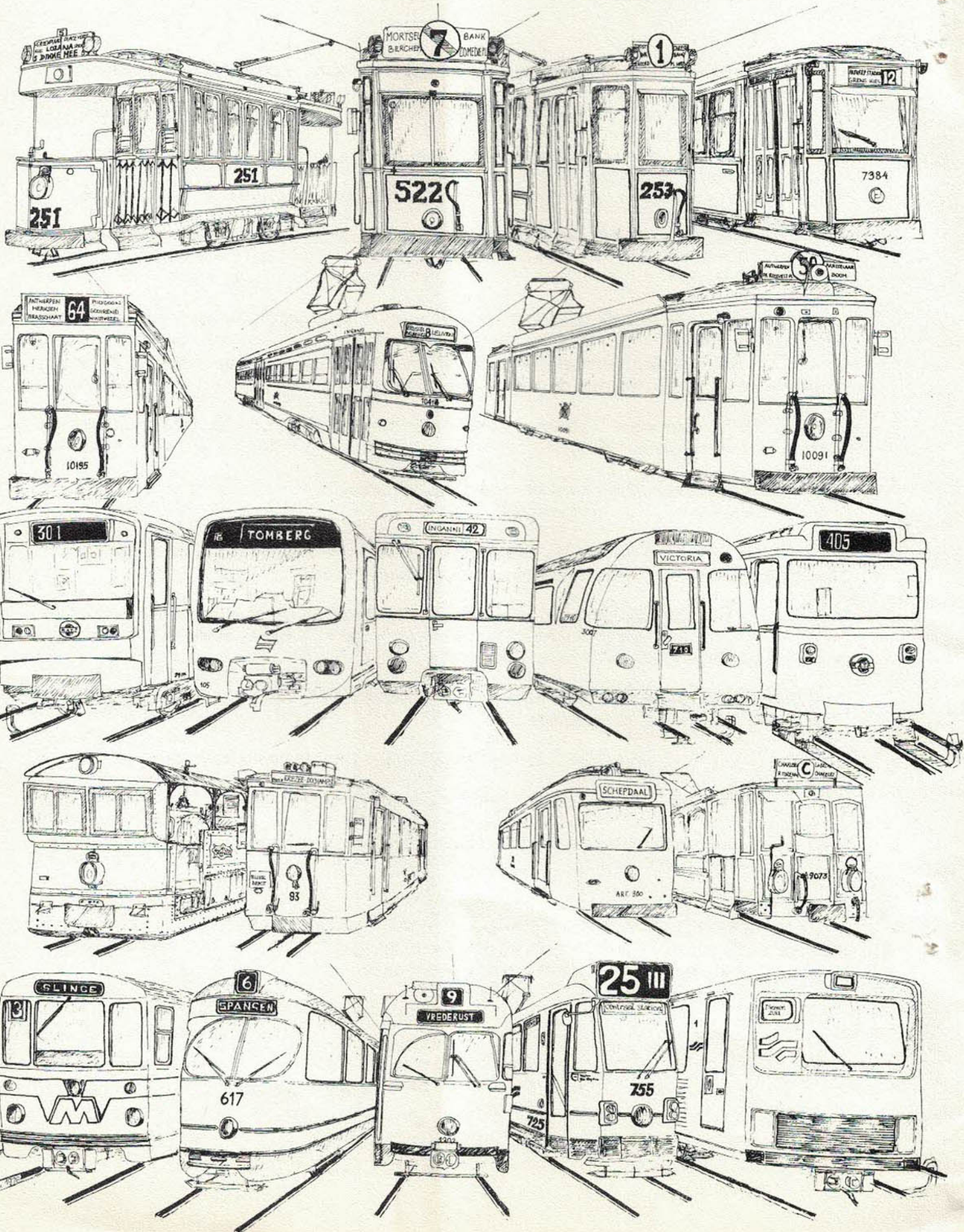


maandblad van de Vereniging voor Belangstellenden in het
Openbaar Vervoer

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 voorafgaandelijke toestemming van de redactie. Bronvermelding is steeds vereist. Ondertekende inzendingen blijven onder verantwoordelijkheid van de auteur, en geven niet noodzakelijk de mening van de redactie weer.

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

MET OPEN OOG

voor de behoeften van de reiziger is de nieuwe MIVA-Direktie van wal gestoken met een aantal besluiten en opties, dat ons alleen maar kan plezieren.

Op lijn 10 werden meteen de avonddiensten verdubbeld, wat neerkomt op een 12,30 minutendienst na 20 uur. Uiteraard zijn de gebruikers van lijn 10 tevreden, en de niet-gebruikers van deze lijn hoopten op uitbreiding van dergelijke beslissingen. Op maandag 19 december 1977 was het de beurt aan lijn 24. Voor die dag was er in de morgenspits een vertrek om de 5 à 7 minuten. Dat is nu om de 3 à 4 minuten.

In de voormiddag waren er vertrekken om de 10 minuten; dat is nu om de 7,30 minuten, terwijl de namiddagdiensten uitgebreid zijn tot een vertrek om de 6 minuten, waar dat voorheen om de 7,30 minuten was. Na 20 uur was er slechts om de 30 minuten een vertrek, maar dat is nu om de 15' geworden. Op zaterdag wordt er vanaf 12u. om de 7,30 min. gereden, en op zondag om de 10 minuten.

Dat is een kerstgeschenk waarover zeer velen zich zullen verheugen. Het lange wachten, vooral tijdens de avonduren is geschiedenis geworden. Wij twijfelen er niet aan, dat ook andere lijnen verbeterd zullen worden, naargelang meer personeel zal zijn opgeleid. Het is trouwens een feit dat de MIVA hoge eisen stelt aan haar personeel. Als dat niet steeds tot uiting komt, dan zijn daar wellicht meerdere redenen voor, waarvoor we graag begrip opbrengen, maar de reiziger mag er niet het slachtoffer van zijn. Beleefdheid is een zaak die niets kost dan inzicht, en dat is er niet altijd bij het rijdend personeel. Het erge is dat én de reiziger én het rijdend personeel het recht opeisen, en daar verandering inbrengen is een zaak van lange adem. Toch zou het moeten.

We gaan geen waslijst van desiderata ophangen, in de Grote Hondstraat weet men zeer zeker wat er nog voor verandering vatbaar is. Wij verheugen ons in elk geval op de winstpunten van de ingeslagen weg, en wij hopen dat er vlug uitbreiding op komt. Pessimisten zullen zeggen dat nieuwe bezems goed vegen, en zonder ze tegen te spreken vinden wij, dat wij eenieder die het goed voor heeft, de kans moeten geven om iets te doen. Wij twijfelen er overigens niet aan dat wij in de loop van 1978 nog meerdere veranderingen ten gunste zullen mogen vaststellen. Het feit dat er verandering is vast te stellen - het is niet te vroeg - stemt ons hoopvol. Er is nog véél, heel veel te doen, maar het begin is er, en daar mogen we niet de schouders voor ophalen!

EEN WELKOMSGROET

zijn wij echt wel verschuldigd aan de talrijke nieuwe leden die ons de laatste weken hebben vervoegd. Na onze tentoonstellingstram in Antwerpen, op zaterdag 3 december 1977, mochten wij meteen 25 nieuwkomers verwelkomen in onze Vereniging. Ook onze deelname aan de tentoonstellingen in Turnhout en Brussel, brachten een twintigtal nieuwe gezichten bij de VeBOV. Wij hadden gehoopt, einde februari 1978, op de 2^o Alg. Ledenvergadering met 250 te mogen zijn, maar met Kerstmis 1977 stonden we reeds met 264 man paraat. De toetreding van al deze mensen toont voldoende aan dat wij, toen wij op 28 april 1976 de VeBOV hebben opgericht, wij het echt wel bij het rechte einde hadden. Het vele werk dat door enkele overtuigden wordt verricht, en waar niet zelden een stuk nachtwerk wordt opgebracht, om van de VeBOV een sterke, gezonde en zinvolle vereniging te maken, blijft niet zonder gevolg. Het bestuur van uw Vereniging hoopt van harte dat alle nieuwkomers zich bij ons thuis zullen voelen, en van onze kant zullen wij alles in het werk stellen, om de door ons geplande manifestaties met succes te bekronen. Spoowegliefhebbers zijn echt ook op hun plaats bij een tramuitstap, en tramliefhebbers vervelen zich heus niet op een spoorwegmanifestatie. U moet het echter zelf ervaren! In elk geval, een welkomsgroet aan de nieuwe leden, en een

WOORD VAN DANK

aan diegenen die ons vanaf het eerste uur zijn trouw gebleven. Hun aanwezigheid is ons een steun voor het vele werk dat dient verzet. Uw tevredenheid is ons een onmisbaar ingrediënt, en uw daadwerkelijk lidmaatschap een blijvende zorg. Wij werken naar best vermogen, en ons tijdschrift zullen wij trachten steeds te verbeteren. Dat kunt U vandaag reeds vaststellen. Geloof echter maar niet dat wij aan alle wensen kunnen tegemoet komen, daarvoor reiken de middelen nog niet ver genoeg. De tijd zal echter in ons voordeel spelen. Een groot potentieel belangstellenden kent onze Vereniging nog niet, en daar moeten we wat aan doen. Daartoe echter is de hulp en het begrip van ieder van U een noodzaak. Wij wensen dan ook aan alle leden, dat 1978 U en uw familie, en iedereen, vrede, gezondheid en geluk mag brengen.

OPENBAAR VERVOER 1978.

Op het vlak van het Openbaar Vervoer is er het afgelopen jaar werkelijk iets veranderd: meerdere verwezenlijkingen bewijzen dat. Er moet echter nog heel veel gebeuren. Derhalve spreken wij de hoop uit dat de verantwoordelijke overheden zich zullen blijven inspannen, en liefst nog sneller dan dit nu gebeurt. Hierbij denken wij niet alleen aan metro- en pré-metrowerken, maar aan betere en frakwentere dienstregelingen voor treinen, trams en bussen, en een daadwerkelijke verbetering van de overstapmogelijkheden tussen diverse vervoermiddelen. Dat is een noodzaak opdat het openbaar vervoer een geldig alternatief zou vormen voor het eigen vervoer. Het gaat ten slotte om ons leefmilieu, om de mens! Met onze dank overigens voor de reeds verworven verbeteringen, en in de hoop op een beter 1978, met meer reizigers en minder rode cijfers.

SPOORWEGPOSTERS.

Ingesloten vindt U een vouwblad met afbeeldingen van spoorwegposters, die U via VeBOV kan bestellen. Het formaat is 62x91 cm en uitvoering qua druk en kleur is voortreffelijk. Naast de 17 afgebeelde motieven is ook nog beperkt leverbaar, de SBB Ae 3/6 II nr 10439, te bestellen onder nummer 18. Merk op dat poster 13 ook onze NMBS type 18 afbeeldt! Te bestellen aan 180 fr. per stuk, en duidelijk nummer(s) van de gewenste poster(s) vermelden. Bij voorkeur af te halen op onze bijeenkomsten. Verzending kan enkel geschieden mits verhoging van het bedrag met 20 fr., én de verzending geschiedt op risico van de opdrachtgever. Van onze kant zullen wij echter voor een degelijke verpakking instaan, maar zelfs dat is geen waarborg! Bestellingen moeten ons bereiken uiterlijk op 15 februari; nadien worden ze niet meer in ontvangst genomen. Let wel, wij hebben deze posters niet in voorraad, waardoor verzending enkele tijd kan uitblijven.

VeBOV voert alle bestellingen korrekt uit. Niettemin kregen wij, vijf dagen na bestelling van een reeks nieuwjaarskaarten, toch al een boze brief omdat de bestelling nog(!) niet was uitgevoerd, terwijl dat inderdaad al wél was gebeurd!

Als wij iets aanbieden wat wij in voorraad hebben, gebeurt de verzending ALTIJD dezelfde dag dat betaling ons bereikt. Wanneer wij iets niet in voorraad hebben, wachten wij de sluitingsdatum af om tot bestelling over te gaan. Dan kan verzending nog een viertal weken duren. Onze leden gelieven daar rekening mee te willen houden.

VeKO E 1.

Ten behoeve van onze nieuwe leden herinneren wij er even aan dat ons eerste gedrukt nummer van VeBOV-KOERIER in oktober 1976 van de persen kwam, rijkelijk met foto's geïllustreerd. De inhoud: 50 jaar MIVA-tramlijn 24, NMBS-loks reeks 20, het rollend materieel van de Brusselse metro, en een verslag over de verplaatsing in 1907 van het station Antwerpen-Dam. Prijs voor leden: 50 fr - 3,50 fl; voor niet-leden 60 fr - 4 fl.

OUDERE NUMMERS VAN VeBOV-KOERIER.

Van de oudere nummers van VeKO zijn uitgeput, nrs 2, 3 en 4. Nog beperkt leverbaar, de nrs 5, 6 en 14. Prijs voor leden: 20 fr, en voor niet-leden: 30 fr.

TOETREDINGSFORMULIEREN.

Bij het opstellen van dit blad, zijn volgende toetredingsformulieren, overigens wettelijk voorgeschreven, nog niet in ons bezit:

77192, - de heer Walter Diddens, uit Hombeek;

77216, - de heer De Belie, uit Brasschaat.

Graag verzoeken wij deze personen ons dringend het formulier aangevuld en ondertekend terug te willen bezorgen. De lidkaarten worden slechts verzonden na ontvangst van dit formulier.

HISTOIRE DES CHEMINS DE FER BELGES.

De bestellingen van dit boek, voor de sluitingsdatum, zijn op enkele exemplaren na, aan de bestellers overhandigd. De leden die het boek hebben besteld, en die het nog niet in ontvangst namen op één onzer bijeenkomsten, zullen het binnenkort per post thuis ontvangen. De uitgeverij heeft als

vriendelijke attentie, bij de voorafbestelde nummers, de kleurplaten van de lokomotieven die in het boek voorkomen, afzonderlijk bijgevoegd. Deze posters zullen NIET met het boek verzonden worden, omdat ze dan moeten geplooid worden, en dus beschadigd zouden zijn. Wij bezorgen ze bij gelegenheid aan de rechthebbenden, ze blijven voor hun bewaard.

Na het verschijnen van deze uitgave zijn nog een aantal bestellingen gevolgd. Wij hebben dus een tweede bestelling bij de uitgeverij moeten plaatsen, waarbij wij dezelfde prijs konden bedingen, maar het is onzeker of de posters ook nog kunnen geleverd worden. In ieder geval, zo verzekerde men ons, kan dat niet meer voor de gehele bestelling. Wie alsnog een bestelling doet, zal deze posters nog ontvangen in zoverre wij ze ter beschikking hebben, en de bestellingen worden uitgevoerd in volgorde van binnenkomen. Als de posters er niet bij zijn, voor de bestellingen die nu nog gedaan worden, betekent dat dat ze ook bij ons uitgeput zijn. Graag onderstrepen wij nogmaals het belang van tijdige bestelling!

ADVERTENTIE.

Ik wens te ruilen: dia's en zwart-wit foto's over de NMVB groep Antwerpen, tegen gelijkaardige opnamen van de NMVB groep Brabant. Traktie AR en El. Schrijven bureel blad, referte LR - Bsl.

ADVERTENTIE.

Met het oog op het samenstellen van een artikel over de tram in Hamburg, wens ik graag inlichtingen over de lijnenloop bij dit bedrijf, vanaf 1950 tot nu. Van belang zijn daarbij de straatnamen, lijnummers en de juiste benaming van de eindpunten. Andere inlichtingen zijn uiteraard even welkom. Brieven te richten aan Raymond Poot, Mercatorstraat 132/14, 2000-Antwerpen.

BIJeenKOMSTEN:

Limburg - Kempen: 1 februari om 20 u. in Zolder, Sporthal:
Het industriespoor in en om Limburg.
Antwerpen-Metropool: 20 januari 20u. Nieuwe Carnot:
NMVB in Brabant en Antwerpen, Dia.
Gent: Geen melding ontvangen.
Brussel-Hoofdstad: donderdag 26 jan. 20u. Graaf van Egmont
ZAAL 4, let wel, zaal 4,
vrije diaprojektie.
Limburg - Kempen: 1 maart, Zolder sporthal, 20 u:
Spoorwegen in Skandinavië, diaprojektie
van deel 1, door R. Vissers.
Sektie's Brussel -Hoofdstad en Gent worden verzocht dringend
hun programma voor maart en april mede te delen, ook Brugge.

OVER FOTO'S GESPROKEN...

VeBOV's vierde fotoreeks kan besteld worden mits overmaking van 100 fr op onze rekening voor op de bijeenkomsten af te halen reeksen. Voor reeksen per post toe te zenden is de prijs 120 fr. (Voor Nederland 7 of 8 gulden, over te maken op Ned.VeBOV-rekening.
81340 in het station Bergen in juni 1964;
10038 in de omgeving van station Mortsel, augustus 1955;
57025 in het station Antwerpen-Zuid, juli 1952;
40018 omgeving Mortsel station, augustus 1952;
64022 laatste 64 van stp Dendermonde, in juni 1966.
Voor nie-leden moeten de prijzen met 25 fr. worden verhoogd!
De bestellingen moeten uiterlijk op 5 februari binnen zijn,

en de levering geschiedt dan omstreeks einde februari. Indien onze fotograaf de bestelling vroeger levert, worden de foto's uiteraard vroeger verzonden.

ALGEMENE STATUTAIRE LEDENVERGADERING EN BEZOEK BRUSSELSE METRO.

De voorziene Algemene Statutaire Ledenvergadering, (art. 19 van de statuten) wordt dit jaar in Brussel gehouden, op zaterdag 25 februari, in een zaal die ons door de MIVB ter beschikking zal worden gesteld, en waarvan wij in volgend nummer de juiste ligging zullen mededelen. De vergadering zal stipt om 10 uur beginnen. Na een middagmaal dat de deelnemers vrij kunnen gebruiken in een instelling van hun keuze, biedt de MIVB aan de deelnemers van de vergadering een bezoek aan aan de instellingen van de Brusselse Metro. Dit bezoek behelst een rit met de metro, bezichtiging van het station Hankar, een bezoek aan de werkplaatsen Delta met opleidingscentrum, besturingssimulator, autobusstelplaats, metrostel- en werkplaatsen. Het einde van dit alles is voorzien omstreeks 17u.30 in het station De Brouckère. Zoals gezegd is het metrobezoek voorbehouden aan de deelnemers van de Algemene Vergadering. Of ook familieleden kunnen worden toegelaten wordt onderzocht en dit in verband met de plaatsruimte. Dat zal worden medegedeeld in Veko van februari.

Tot de Algemene Ledenvergadering hebben toegang de leden die hun lidmaatschapsbijdrage over 1978 hebben voldaan. (art. 26 van het Huishoudelijk Reglement.) Het zal dus nodig zijn uw lidkaart mede te brengen die aan de ingang van de zaal moet worden getoond. Stemrecht hebben alléén gewone leden.

Volgens art. 20 van de Statuten mag een lid echter dat stemrecht overdragen op een ander lid, maar ieder lid mag buiten zijn eigen stemrecht, slechts drager zijn van één ander stemrecht. De gegeven volmacht moet schriftelijk zijn, en volgende tekst dragen: " Ondergetekende (naam, adres en lidnummer) geeft aan de heer (mevrouw) volmacht om in zijn naam te stemmen op de Algemene Statutaire Ledenvergadering van VeBOV, te Brussel op zaterdag 25 februari 1978. " Handtekening.

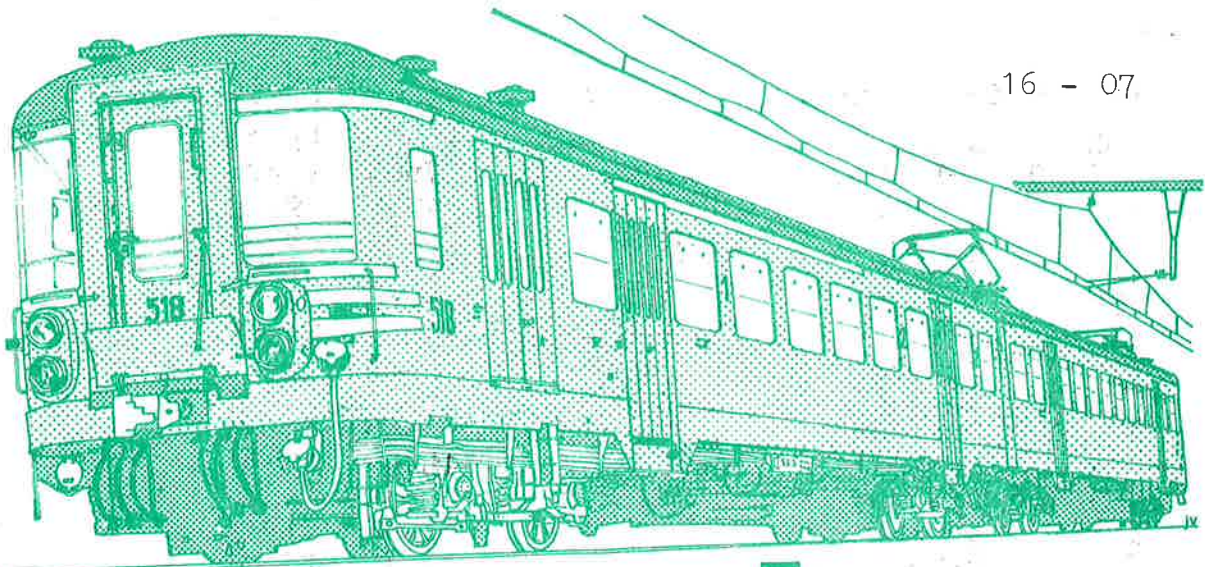
AGENDA. (art. 24 van het Huishoudelijk Reglement.)

- 1 - Notulen van de Alg. Statutaire Ledenvergadering van 26.3.77;
 - 2 - Overzicht van de voorbije werking door de Voorzitter;
 - 3 - Jaarverslag 1977 door de Sekretaris;
 - 4 - Rekening en verantwoording van de Penningmeester over 1977;
 - 5 - Verslag van de Kaskommissie;
 - 6 - Verkiezing van een Bestuurslid (Penningmeester). De heer Dobson, onze huidige Penningmeester, wiens mandaat verstrijkt, stelt zich opnieuw ter beschikking. Eventuele kandidaturen voor deze functie moeten, mede ondertekend door ten minste drie leden, schriftelijk worden ingediend bij de voorzitter, uiterlijk 1 februari 1978.
 - 7 - Begroting voor 1978;
 - 8 - Benoeming van één lid van de Kaskommissie;
 - 9 - Vaststellen van de lidmaatschapsbijdrage voor 1979;
 - 10 - Regionale bijeenkomsten;
 - 11 - Behandeling der ingediende voorstellen, volgens art. 27 van het Huishoudelijk Reglement. Deze voorstellen moeten eveneens ondertekend door ten minste drie leden, ook uiterlijk op 1 februari 1978 bij de voorzitter toekomen.
 - 12 - Slotwoord.
- Wij rekenen op uw talrijke aanwezigheid op deze vergadering.

SPOORWEGNAMEN EN HUN TELEGRAFISCHE AFKORTINGEN, 1° vervolg.

Bornem	LOB	Bosvoorde	MBR
Bouffioulx	GBF	Boussu	FSB
Braine l'Alleud	FBD	Braine le Comte	FBC
Bressoux	FBX	Brugelette	FBG
Brugge	FR	Brugge Zeehaven	FRMT
Brussel Centraal	FBCL	Brussel Klein-Eiland	FBKI
Brussel Leopoldswijk	LX	Brussel Noord	FBN
Brussel Pannenhuis	FBPH	Brussel Turn-Taxis	LBX
Brussel West	FBOW	Brussel Zuid	FBMZ
Buizingen	FOU	Buggenhout	FGN
Bullingen	RMB	Burst	FRU
Callenelle	FCA	Charleroi-Ouest	FCRO
Charleroi Sud	FCR	Charleroi Sud Quai	GCR
Chatelineau-Chatelet	ECL	Chênée	FCH
Cheratte	FEA	Chimay	LCM
Ciney	LC	Clabecq (Klabbeek)	FEQ
Comblain au Pont	MCP	Comblain la Tour	MCT
Comines (Komen)	FOI	Corswarem	MCO
Couillet Montignies	LCL	Couill.Mont.Roctiau	GRT
Courcelles Centre	LCC	Courcelles Motte	LCCM
Court St Etienne	LCN	Cuesmes	LCS
Damprémy	FDP	Dave Nord	ND
Deerlijk	LDK	Denderleeuw	FDD
Dendermonde	FDR	Deinze	FD
De Pinte	FPT	Diegem	FDG
Diest	FDT	Diksmuide	FIK
Dinant	NDT	Docherie	LRR
Dolhain	GDL	Drongen	FDO
Duffel	FDL	Ecaussines Carrières	FCS
Eeklo	FKLO	Eine	FEI
Eisden mijnen	GDN	Ekeren	LKR
Enname	FAN	Edingen	FNG
Engis	NG	Eppegem	FEP
Erembodegem	FRMB	Erquelinnes	LQ
Ertvelde	FELS	Esneux	LSN
Essen	FES	Etikhove	FTIK
Etterbeek	MTB	Eupen	REP
Ezemaal	FZE	Familleureux	FFM
Farciennes	FPC	Feluy (zoning)	LFLZ
Fexhe le Haut Clocher	FXH	Flawinne	FFW
Flémalle Grande	NFG	Flémalle Haute	LPH
Fléron	FRF	Fleurus	LFR
Floreffe	FLF	Florennes Central	GF
Florenville	MFL	Forchies	LFC
Franière	FNF	Frasnes lez Buissenal	FFR
Galmaarden	FGM	Gavere	FGA
Gedinne	MG	Geel	LG
Gelrode	GEL	Gembloers	LGB
Gendron-Celles	MGN	Genk	FKG
Gentbrugge	FUGE	Gent-Dampoort	FGDM
Gent-Noord	FGND	Gent-Oost	FGST
Gent-Rabot	FGRB	Gent St Pieters	FGSP
Gent-Stapelhuis	FGD	Gent-Zeehaven	FGZH
Genval	MGV	Geraardsbergen	FGRA
Ghislengien	FGS	Ghlin	FIH
Glons (Glaaien)	LGL	Gosselies	FGL
Gouvy	FVY	Gouy-lez-Piéton	FGP
Graide	MGD	Grembergen	FEG
Grimde	LIM	Groenendaal	MDL
Groot-Bijgaarden	MGA	Grupont	MGP
Haacht	FAT	Haaltert	FHA

(wordt vervolgd)



spoorslags

OPROEP.

De heer Julien Casier, Radiostraat 19, 3700-Tongeren, vraagt aan onze leden hem te willen helpen bij het opstellen van lijsten omtrent de verblijfplaats (stelplaats) van alle lokomotieven en stellen van de N.M.B.S. Gegevens hieromtrent aan hogerstaand adres door te zenden.

AKTUEEL EN AKTIVITEIT.

06 De Raad van Beheer van de NMBS, 25 nov.77, besloot tot de aankoop van 26 tweeledige stellen van het klassieke type met titistoren, nrs 731 - 756. De studie tot het ontwerp van nieuwe tweeledige stellen is goedgekeurd. Het ontwerp kan nu door verschillende nijverheden worden uitgewerkt.

08 De leveringsdata van de tweede reeks der 800en ziet er uit als volgt:

819: 28 sep.'76	820: 14 sep.'76	821: 29 okt.'76
822: 23 nov.'76	823: 09 dec.'76	824: 23 dec.'76
825: 14 jan.'77	826: 03 feb.'77	827: 18 feb.'77
828: 11 mrt.'77	829: 30 mrt.'77	830: 25 apr.'77
831: 13 mei '77	832: 29 jun.'77	

15 Door deze reeks getrokken treinen:

TEE 81	Brussel-Zd	Amsterdam	9u50	12u30	
TEE 82	Amsterdam	Brussel-Zd	8u55	11u35	
TEE 85	Brussel-Zd	Amsterdam	20u15	22u45	
TEE 88	Amsterdam	Brussel-Zd	18u02	20u33	
758	Oostende	Schaarbeek	6u12	8u12	N 6/7
760	Oostende	Etterbeek	6u20	8u30	N 6/7
787	Brussel-Zd	Landen	17u00	18u15	N 6/7
859	Brussel-Nd	Brugge	16u40	17u57	N 6/7
867	Etterbeek	Brugge	17u30	19u00	N 6/7
5878	Gent St P.	Oostende	19u40	20u42	N 6/7

Verder enkele ritten met ledig materieel tussen Brugge en Oostende, en tussen Brugge en Gent St Pieters. Vijf lok's hebben als stp Brussel-Zd, maar vanaf mei 1978 is daarvoor stp Oostende voorzien.

16 Lokomotieven van deze recks rijden volgende diensten:

TEE 20	Keulen	Brussel-Zd	11u02	13u30	
TEE 80	Schaarbeek	Parijs Nd	7u03	10u00	
218	Keulen	Oostende	4u50	9u30	
233	Luik G	Keulen	20u55	22u20	
242	Keulen	Luik G	23u35	1u05	
235	Luik G	Keulen	1u30	3u15	
312	Aken	Brussel-Zd	13u05	14u50	
313	Brussel-Zd	Keulen	6u40	9u10	
318	Keulen	Brussel-Zd	19u51	22u23	
321	Oostende	Keulen	8u52	12u33	
322	Keulen	Oostende	15u08	19u11	
323	Oostende	Keulen	10u50	14u50	
324	Keulen	Oostende	17u08	21u12	
325	Brussel-Zd	Keulen	14u13	16u48	
326	Keulen	Oostende	18u20	22u11	
433	Brussel-Zd	Keulen	16u06	18u42	
708	Oostende	Leuven	6u49	8u42	los naar GWK
722	Oostende	Schaarbeek	20u20	22u35	N 7
723	Brussel-Zd	Schaarbeek	21u50	23u32	R 7
777	Brussel-Zd	Welkenraedt	17u07	21u13	N 6/7

Bij het verdwijnen van stp Brussel-Zuid zal ook dit lokomotieftype naar Oostende verhuizen.

18 De zes lokomotieven van stp Kinkempois rijden volgende diensten:

TEE 32	Luik-G.	Parijs-Nd	18u32	21u43	
TEE 33	Parijs-Nd	Luik-G.	7u35	10u45	
TEE 40	Luik-G.	Parijs-Nd	8u40	11u55	
TEE 41	Parijs-Nd	Luik-G.	17u52	21u10	
TEE 89	Parijs-Nd	Brussel-Nd	20u32	23u03	
233	Parijs Nd	Luik-G.	17u13	20u45	
234	Luik-G.	Parijs-Nd	10u20	14u25	
319	Brussel-Zd	Keulen	8u10	10u40	
432	Keulen	Parijs Nd	13u22	18u50	via Brussel.

20 Van dit type waren begin december de loks tot het nummer 2022 afgeleverd. Sedert enkele tijd rijden ze niet meer in dubbeltraktie. De vrijgekomen loks rijden echter nog niet in een vast plan. Waarschijnlijk zullen ze ekstra-treinen rijden tijdens de kerst- en nieuwjaarsperiode en aldus de reeksen 15 en 23 aflossen.

De 2013 brandde op 12 nov.'77 volledig uit. Dat gebeurde tussen Aarlen en Luksenburg. Sindsdien staat de lok in Ronet. Heropbouw zal geschieden in Salzinnes.

22 De 2206 is de eerste lok van deze reeks die in het geel op de sporen verscheen. De herziening geschiedde in Mechelen, 28 okt.77. Op de planning voor '78 staan: 2207, 2210, 2202, 2209, 2211 en 2220.

23 Volgende lokomotieven kregen reeds de nieuwe kleuren: 2323 FEO, rev. 5 sept.77 door CW Mechelen; 2375 FBMZ, rev. 26 sept.77, CW Mechelen; 2318 FEO, 2316 rev.31-okt.77. Op de planning staan volgende loks: 2378, 2379, 2382, 2376 (geel geplakt), 2381, 2367, 2371, 2377 en 2380, die nu al geel is. De stelplaatsverdeling: Ronet(FEO) 2301 - 2360, Brussel-Zd(FBMZ) 2361 - 2383. Waarschijnlijk zullen de loks van deze stp tegen mei '78 naar Schaarbeek worden overgebracht.

25 Volgens plan zullen de 2504 en de 2511 in 1978 een herziening krijgen, en waarschijnlijk in gele kleur terug op de sporen komen.

- 26 HLE 2605 - de laatste van de prototypes - is nu ook omgebouwd tot de serieuitvoering, en kreeg hierbij de geel-blaue kleur, zoals de 2604. CW Salzannes voerde de verbouwing uit op 27 aug. 1977. Lok 2622 is, bij wijze van proef, uiterust met een automatische waakinrichting. Bij laattijdig herbewapenen van de lokomotief bij het doorrijden van een dubbel geel sein, wordt het traktiesysteem stroomloos gezet.
- 28 Ondanks het feit dat deze lokomotieven op reserve staan, deden de 2801 en 2803 in deze winterregeling verder dienst. De 2803 is ondertussen ook terzijde gesteld.
- 40 Trein 3953 kent een vreemde samenstelling; hij bestaat uit een stel type 40 van stp LK, maar hij wordt gesleept door twee lok's type 62 van dezelfde stelplaats. Deze twee loks moeten nl. hun dienst beginnen in Gent.
- 50 Enkele maanden geleden is de 5001 van Kinkempois naar stp Latour overgebracht, waar hij gesloopt zal worden.
- 51 Verdeling over de verschillende stelplaatsen.
FDR=Dendermonde; LNC=Monceau; FSR=Schaarbeek; FTY=Doornik; LK=Kortrijk; FDN=Oudenaarde; FHS=Hasselt.
- | | | | | | | | | | |
|------|------|------|-----|------|------|------|------|------|------|
| 5102 | FDR | 5121 | LNC | 5140 | FDN | 5159 | FHS | 5178 | LK |
| 5103 | LNC | 5122 | FDR | 5141 | FDR | 5160 | HHS | 5179 | FHS |
| 5104 | FDR | 5123 | FTY | 5142 | FDN° | 5161 | FHS | 5180 | LNC° |
| 5105 | LNC | 5124 | FDN | 5143 | FTY | 5162 | FHS | 5181 | FHS |
| 5106 | FSR | 5125 | FDR | 5144 | FDN | 5163 | FSR | 5182 | FHS |
| 5107 | FTY | 5126 | FTY | 5145 | FDN | 5164 | FHS | 5183 | FHS |
| 5108 | LNC | 5127 | LNC | 5146 | LNC | 5165 | FTY | 5184 | FHS |
| 5109 | FSR° | 5128 | FDN | 5147 | FDR | 5166 | FDR | 5185 | FHS |
| 5110 | FTY | 5129 | FTY | 5148 | FSR | 5157 | FHS | 5186 | LK |
| 5111 | LK | 5130 | FSR | 5149 | LNC | 5168 | FHS | 5187 | FHS |
| 5112 | FDR | 5131 | LNC | 5150 | LNC | 5169 | FHS | 5188 | FHS |
| 5113 | FTY | 5132 | LK | 5151 | LK | 5170 | LNC | 5189 | FHS |
| 5114 | FSR | 5133 | FDN | 5152 | LNC | 5171 | FHS | 5190 | FHS |
| 5115 | FSR | 5134 | LK | 5153 | FDN | 5172 | FHS° | 5191 | FDN |
| 5116 | LNC | 5135 | LNC | 5154 | FHS | 5173 | LK | 5192 | FHS |
| 5117 | LNC | 5136 | LK | 5155 | FHS | 5174 | LK | 5193 | FHS |
| 5118 | FSR | 5137 | FDN | 5156 | FHS | 5175 | LNC | | |
| 5119 | LK | 5138 | LNC | 5157 | FHS | 5176 | FHS | | |
| 5120 | LNC | 5139 | FDN | 5158 | FHS | 5177 | LK | | |
- De met ° gemerkte nummers hebben de geel-groene livrei. Naast de 5172 van FHS kreeg reeds vroeger de 5109 FSR de geel-groene schildering. De datum vermeldt 30.09.77. De 5180 LNC kreeg de nieuwe schildering op 25.11.77. De schildering van deze loks verschilt in zoverre van de 5142 FDN, dat de groene dwarsstrepen bovenaan de kast ontbreken en dat tussen de lampen het monogram B is aangebracht. De reeks 51 van Schaarbeek zal weldra naar andere stelplaatsen worden overgebracht (FDR ??) omdat de dieselstelplaats van Schaarbeek zal worden ingenomen door elektrische lokomotieven. Alle toegansporen in Schaarbeek zijn hiertoe geëlektificeerd.
- Op 10 nov.77 is de vierassige vuurloze stoomlok van de mijn van Beringen door de 5189 FHS overgebracht naar stp Hasselt. Hier wordt hij schoongemaakt, en nadien verder naar Leuven gebracht.
- 55 De 5507 en 5523 van stp Kinkempois hebben nog hun oorspronkelijke schildering. Tijdens de voorbije zomer kwamen zij van GMN(Montzen) naar de Luikse stp. Beide hebben wel dubbele koplampen. Stp Jemelle heeft ook nog één lok in oude uitvoering, nl. 5514, .(V, enkele koplampen.)

- 59 De 5925 reed zijn eerste groen-gele ritten op 13 okt.77 tussen Antwerpen - Kortrijk en Rijsel, en terug. Na ongeveer een jaar in Merelbeke te hebben "gewoond" kwam de 5909 terug naar Antwerpen-Dam. Uit herziening in Salzannes kwam de 5933 terug naar Merelbeke, keurig in het geel, op 23 nov.77. (datum herziening: 22 nov.77) De verdeling over de verschillende stelplaatsen is a.v.

5901	FNDM	5912	GT	5923	GT	5934	---	5945	FNDM
5902	GT	5913	FNDM	5924	FNDM	5935	GT	5946	FKR
5903	FKR	5914	FNDM	5925	FNDM°	5936	FKR	5947	FKR
5904	---	5915	FKR	5926	FNDM	5937	FNDM	5948	GT
5905	GT	5916	FNDM	5927	GT	5938	FNDM	5949	FNDM
5906	FKR	5917	GT	5928	FKR	5939	FKR	5950	FNDM
5907	GT	5918	FKR	5929	GT	5940	FKR	5951	FKR
5908	GT	5919	FNDM	5930	FKR	5941	FNDM	5952	FNDM
5909	FNDM	5920	GT	5931	GT	5942	FNDM	5953	FKR
5910	FNDM	5921	GT	5932	FKR	5943	FKR	5954	FNDM
5911	GT	5922	GT	5933	FKR	5944	FKR	5955	FNDM

De met ° gemerkte loks zijn in het geel-groen.

FNDM=Antwerpen-Dam; GT=Haine St Pierre Form.; FKR=Merelbeke.

- 60 Na de 6082 is nu ook 6072 in het geel-groen verschenen. De 6072 die thuis hoorde in Merelbeke, is verschillende dagen gezien in Luik, wat als nieuwe stp NK of FEO zou kunnen betekenen. Van het type 60 zijn er weer enkele loks van Salzannes teruggekomen:
- 6047 Kinkempois, rev.?
 - 6067 Merelbeke, rev. 22 nov.77, terug in FKR 23 nov.77
 - 6077 Hasselt, rev. dec.77, nog in groene livrei;
 - 6088 Ronet, rev. 28 nov.77, testrit FNR-Givet, voor lok 5205, trein 6534.
 - 6114 Merelbeke, rev. nov.77,
- 62 Lok 6333 ging van Schaarbeek naar Merelbeke over. Bij de 6281 van Aarschot, herziening Salzannes 18 mrt 77, en teruggekomen in groen-gele schildering, staat op één front nog het oude nummer 212.181 in witte verf vermeld.
- 74 Deze tien loks van Antwerpen-Dam zijn bijna steeds in dubbeltraktie te zien. Daarbij valt op dat beide loks met "hun langste neus" naar buiten toe gekeerd zijn. Waarschijnlijk uit veiligheidsoverwegingen.
- 80 Na de 8505 heeft nu ook de 8037 van Merelbeke geel-groene dwarsstrepen op beide fronten en op de zijkanten. Een maatregel om de veiligheid te verhogen t.o.v. het wegverkeer in de Gentse haven.
- 84 Lok 8468 is bij rangeringen beschadigd aan de voorzijde en wacht op herstelling in Antwerpen-Dam. (nieuwe buffers en bufferbalk.)
- 85 De 8516 en 8517 FNDM zijn als eerste rangermachines in het geel geschilderd.

ALLERLEI:

De N.M.B.S. bestelde bij de firma MATISA een eerste vernieuwingstrein voor het volledige spoorbed. Deze 70m. lange trein zal zowel ballastbed als dwarsliggers en spoorstaven vernieuwen. Levering is voorzien voor midden 1978.

Begin december 1977 waren de volgende lokomotieven in Salzannes aanwezig: 5302 (beschadigde kopwand) 5525 (zwaar beschadigd), 5921, 5927, 5940, 6018, 6025, 6046, 6063, 6107, 6241, 6405 en 6603, alle wachtend op revisie, en de 8102 in sloping.

Als gevolg van belangrijke werken te 's Gravenbrakel, met het oog op de elektrifikatie van lijn 107 tussen 's Gravenbrakel en Manage, worden de omnibustreinen van lijn 96 tussen 's Gravenbrakel en Brussel-Zuid tijdens de kalme uren op de werkdagen, regelmatig gereden met TA's.

In de week van 10-15 oktober '77, reed een proeftrein op lijn 96 aan 160 km/u. Nadere gegevens ontbreken.

Sinds het verschijnen van het laatste bijvoegsel van de reisgids rijdt de 2763 Doornik - Schaarbeek met dubbele traktie. De ritduur werd inderdaad met 4' ingekort, en één en ander zal wel met elkaar in verband staan. Het betreft een lok reeks 51 en een 62, beide van Doornik.

Trein 1834 Schaarbeek - Binche rijdt al heel lang in dubbeltraktie: een lok type 59 met lok type 62, beide van Haine-St-Pierre.

Trein 7727 Halle-Aat komt in Halle ledig aan met een lok reeks 62 vooraan én achteraan. Dit om tijd te sparen bij het rangeren. De lok vooraan rijdt leeg naar Brussel, en lok achteraan trekt trein 7727 terug naar Aat.

Lok 6274 van Leuven gezien aan kop van goederentrein. De wagens droegen opschrift "Navette Haren - Clabecq."

BESLISSINGEN VAN DE RAAD VAN BEHEER. (zitting van 30 sept. 77)

Volgende werken zijn goedgekeurd:

- Vervangen van spoorstaven door nieuwe, lange, gelaste rails op lijn 15 Antwerpen-Hasselt.
- Plaatsen van een derde spoor op lijn 117, Braine le Comte-Luttre, tussen km 38,385 en 38,950;
- Afbraak van het station Luik-Paleis; (is reeds gebeurd)
- Bouwen van een brug over RW 772 op lijn 75 te Waregem, in het raam van de elektrificeringswerken van deze lijn;
- Bouwen van een brug onder de 21 C, Winterslag - Bilzen, en dit voor de uitloper van lijn 21 A, naar Genk-Centrum. Tevens is besloten tot aanbesteding van station Genk-C.
- Elektrificering lijn 40: Luik-G. - Bressoux - Wezet.

Deze lijn is aangelegd in 1861 en op 21 nov. 1861 opengesteld tussen Luik-Longdoz en de Nederlandse grens. Voor het goederenverkeer werd deze lijn pas belangrijk na de eerste wereldoorlog, toen de direkte lijn Antwerpen - Duitsland via Montzen aangelegd was.

Het verkeer op deze lijn verloopt als volgt:

- Reizigersverkeer: De meeste treinen tussen Maastricht en Herstal worden gereden door Nederlandse eenledige motortreinen, terwijl de ritten 3231/32, 3237/40, 3267/68, en 3249/50 bediend worden door lokomotieven type 60, NK met trek/duwstellen. Voor internationale treinen komt een 55 van NK tot inzet. (treinen 296 en 297). Hoewel deze maaslijn voor een groot deel door de Luikse agglomeratie loopt, kan de NMBS deze lijn niet tot een voorstadslijn uitbouwen, bv. verlenging van lijn 31, omdat de STIL en de NMVB het monopolie bezitten van reizigersvervoer tussen Luik en Wezet.
- Goederenverkeer: Het merendeel der diensten wordt gereden door lokomotieven van reeks 55 van stp NK, FVY en GMN, voor de doorgaande goederentreinen, en door de reeks 60 van NK,

voor de lokale goederentreinen. Daarenboven komen ook volgende reeksen op deze lijn: 51 FHS, treinen 53401 en 54301 naar NK; reeks 52/54 van FEO voor verschillende treinen op de verbinding Erquelines - Montzen; 64/65 met een trein tussen Genk (Ford) en Bressoux. De overgave der treinen tussen België en Nederland gebeurt in Wezet, waar NS loks van de reeks 2200/2300 de trein overnemen.

-Rangeringen: Hiervoor wordt beroep gedaan op lokomotieven van reeks 82 van NK, voor de rangeringen te Wezet en Bressoux, terwijl reeks 73 tot Wezet komt, en onderweg fabrieksaansluitingen bedient. De lijn is reeds geëlektrificeerd tot Bressoux (overname van goederentreinen en en laadplaats van de auto-slaaptreinen).

In Bressoux takt een spoor af dat het metaalbedrijf A.L. te Chertal bedient en eveneens de haven van Monsin. In Wezet is er een verbinding met lijn 24, Tongeren - Montzen.

WERKEN OP SPOORLIJNEN VAN DE N.M.B.S.

Wij brengen hier een overzicht van verschillende werken die op de NMBS-lijnen in uitvoering zijn of waren in 1977. Deze lijst wordt in het volgende nummer voortgezet. Hij dient tevens als basis, zodat eventuele vorderingen op deze werken in de volgende VeKo's worden vermeld.

Lijn 15 - Periode van 1.6 tot 10.6.77

Verhoging van de snelheid op vertakking met lijn 29 te FHT van 20 km/u. tot 60 km/u. Op 3.7.77: aanpassing seinen tussen vertakking met lijn 21 (Zonhoven) en station Hasselt. In dienst nemen van tegenspoor seinen tussen Hasselt en Houthalen. In Zolder is het nieuwe stationsgebouw bijna klaar.

Lijn 16 -

In Heist-op-de-Berg zijn in 1974 al nieuwe seinen geplaatst, maar die zijn nog steeds niet in dienst. Enkele automatische overwegen worden gemoderniseerd door het aanbrengen van halve slagbomen: nl. O.W. 24, 36, 38, en 43B. O.W. 47 wordt automatisch.

Lijn 21 - Modernisering van automatische overwegen, door het aanbrengen van halve slagbomen, nl. O.W. 18, 20 en 27. Tusse. 1 april en 1 mei 1977 zijn ze in dienst gekomen.

Lijn 21 A - 3 juli '77: aanpassing lichtseinen vert. Zonhoven.

25 sept. '77: In werking treden van lichtseinen van blok 5 in Boksbergerheide; afschaffing van armseinen te Bokrijk, samen met blok 4 en Boksbergerheide. In dienst treden van seinen voor tegenspoor te Winterslag en aan de nieuwe vertakking voor de lijn naar Genk. Overweg 5 te Bokrijk en O.W. 6 te Boksbergerheide worden automatisch bediend.

Toestand 1 nov. '77: Betonblokken voor bovenleidingsmasten moeten nog gegoten worden, langs het spoor richting Genk. De nieuwe vertakking is reeds volledig uitgegraven en genivelleerd voor plaatsen sporen.

1-1 - 1-6 -1977: rechte trekken van de bocht van O.W. 2 te Winterslag, en afschaffing snelheidsbeperking 50 km/u.

Lijnen 22 en 23: Stationsgebouwen te Zoutleeuw en Geetbets zijn afgebroken.

Lijn 34: Sektie Tongeren - Glaaien (Glons) Wegens de slechte staat van de sporen, is tijdens de zomer '76, de max. snelheid van 90, teruggebracht op 70 km/u. Na de vernieuwingswerken aan de lijn tijdens de zomer '77, terug normale toestand in augustus '77.

Lijn 25: Station Mortsel-Oude God, ondergronds, in dienst gekomen op 26 sept. 1977 om 14 u.

Lijn 29: 1 tot 10 juni 1977: max. snelheid van 70 naar 90 km/u.



trampost

GANS NIEUW

is vanaf deze maand de hoofding van Spoorslags en Trampost. Ze vloeiden beiden uit de pen van onze medewerker Jan Vermeiren, die hiervoor mag rekenen op onze warme dankbaarheid. Hij legde er een stukje van zijn hart en van zijn kunnen in, en het resultaat is dat onze lezers voortaan gemakkelijker wegwijs kunnen worden in de VeKo. Jan, bedankt!

FOUTIEVE VERMELDINGEN

sluipen helaas af en toe toch wel eens in de beste berichtgeving. Wanneer dat bij ons gebeurt zetten we dat evenwel weer recht. Hier volgen er enkele uit VeKo 13 en 14.

13: De dubbele transit bestaat sedert de inhuldiging van metrolijn 1 op 20 sept. '76, en niet sedert de laatste tariefsverhoging. De NMVB-bedienden aanvaardden trouwens de reeds gescheurde transitotiketten niet!

- De metrodepannagewagen krijgt het nummer 64.
- De frekwentieverhoging van 30 naar 20' op buslijn 74 is ingegaan op 24 sept. 77, en niet op 26 sept. 77. Daarenboven is vanaf dezelfde dag deze lijn ook op zater- en zondagen.
- De omlegging van buslijn 38 via de St-Jobsteenweg is nog niet ingegaan. Volgens sommige geruchten zou deze omlegging opnieuw in vraag worden gesteld.

14: De bocht via de L. Hubertstr. en de Laubespinstraat werd jaarlijks gebruikt op 21 juli, als op de Houba de Strooperlaan en de Böckstaellaan de militaire parade werd gehouden, voor omlegging van lijn 18, tot en met 1975. In 1967 hebben wij ook lijn 11 hiervan gebruik weten te maken, bij gebeurtenissen in de Eeuwfeestpaleizen. Trouwens de eerste 9000 met panto heeft ook hierlangs gereden, in opgaande richting, op 24 maart 1976, en die is, in tegenstelling met 7124, niet ontspoord op de fatale plaats. Hij reed wel met de wielbanden op het rijvlak, maar kwam een paar meter verder terug op de juiste plaats. Dat was emr 9032.

- Op 25 sept. en ook op 1 okt. 77 was lijn 92 uitgebaat met 9000en, niet om economische overwegingen, maar omdat wegens het Voedingssalon in de grote Paleizen, de 7000en en 7500en

bij voorkeur werden ingezet op lijnen die de Heizel beter bedienden dan de 92.

- Op de beschrijving van de nieuwe busfilm op lijn 13 (VeKo 14.07) moeten op de rechterkant de "M" en "B" van plaats verwisselen.

UIT DE HOOFDSTAD - M.I.V.B.

Sedert 19.9.77 rijden buslijnen ook over de eigen bedding van lijn 101 bij de Ninoofse Poort.

* Drievuldigheidsvoorplein:

13.9.77: L.81 rijdt rond de kerk in richting Flageyplein;

14.9.77: buslijn 54 gebruikt dezelfde weg als lijn 81;

10.10.77 Buslijn 54 rijdt in de richting Vorst rechts van de kerk, wegens instellen van rondgaand verkeer.

* 21 sept.77: Met het oog op de indienstname van stp Haren, wordt een navettedienst ingesteld tussen station Schaarbeek en de nieuwe stp. ten bate van het personeel M.I.V.B.

* 23 sept.77: Inhuldiging van de nieuwe busgarage te Haren. Omstreeks 16 u. indienstname, en eerste uitritten op 24.9.77 Garage Frontispice blijft nog ongeveer twee jaar bestaan als technisch atelier, in afwachting dat in Haren bijkomende ruimten daartoe worden gebouwd. Bij deze gelegenheid zijn ab 8357 - 8366 gedeklasseerd, en 8367 - 8386 zijn van Frontispice naar Molenbeek overgebracht. Ze zullen worden gebruikt voor ekstra-diensten en eventueel nog worden ingezet op de lijnen 21, 63, 65, 66 of 76. Bussen 8566 - 8595 zijn overgebracht van Molenbeek naar Haren.

* 24 sept.77: Als gevolg van het indienst nemen van stp Haren, bedient lijn 63 bestendig de Maesstraat in Haren. (Tijdens de avonduren was Haren niet bediend.)

* Tijdens de week van 28 sept.77 is het wijkspoor van de MIVB bij de Marktstraat weggenomen. Op die plaats is een nieuw NMVB-spoor aangelegd, dat in dienst gekomen is op 20 okt.77.

* 1 okt.77: Wegens werken aan de Van Praetbrug zijn die dag lijnen 52 en 92 ingekort tot Schaarbeek-station. Tussen het station en de Meisalaan pendelde een busdienst.

* 3 okt.77: Begin der werken tot het aanleggen van nieuwe sporen op de Masoinlaan onder de bomen, en op eigen bedding. Voordien lagen deze in de straatweg langsheen de tuin van het Brugmannziekenhuis. Indienstname op 23 nov.77 in de richting van het station, en op 24 nov. in de stadsrichting.

* Sedert september 77 zijn de dépannagerijtuigen en deze van wegen en werken van fluoresserende rood-wit schrikstrepen voorzien, voor- en achteraan de wagens.

* 10 okt.77: de eindpuntlus van lijn 27 op de UCL-Campus wordt in tegengestelde richting bereden.

* 15 okt.77: Enkele bussen van lijn 43 zullen voortaan het nieuwe kerkhof van Ukkel bedienen, via de Eikenboslaan.

* 19 okt.77: Een hevige frontale botsing doet zich voor tussen PCC 7081.102 en GPCC 7524.19 op het IJzerplein als gevolg van een verkeerde wisselstand. Er waren 16 gewonden.

* 25 okt.77: Wijziging van de verkeersrichting in enkele straten van het stadscentrum:

lijnen 63 - 76: via Dansaertstr, Zwarte Lieve Vrouwstr, Bisschop-, Schildknaap-, en Arenbergstraten. Richting stad is ongewijzigd gebleven.

Lijnen 29, 65, 66 en 71: via Bisschop-, Schildknaap-, en Arenbergstraten. Afdaling naar centrum bleef ongewijzigd. Voortaan is de terminus van lijn 71 gevestigd in de Bisschopstraat, tussen de Hallenstr. en de Anspachlaan. Sedert 20.10.77 om 16 u. is de terminus van de lijnen 85 en 87 gevestigd in de Hallenstraat.

* De nieuwe truck 40 (op een chassis van een 5000) is sedert sept.77 af en toe in dienst te zien. Hij moet de 38 (oude

- standaardwagen) vervangen, die op zijn beurt wordt overgeheveld naar de reinigingsdienst van de metro.
- * Stp Leuvensesteenweg wordt overgebracht naar stp Haren: 18 nov.77 vanaf 16u. De eerste vertrekkende bussen van de lijnen 20, 54, 63 en 76 hadden plaats vanuit de nieuwe vestiging op 19 nov.1977.
 - * Van 11 t/m 13 nov.77 reed lijn 103 slechts tot het R.P.Meir wegens metrowerkzaamheden op dit plein. De rijtuigen reden tot voor het controleurshuisje, dan achterwaarts tot aan de vertrekhalte op dit plein, om vervolgens terug te keren naar de stad, via de H. Linbourgstr. Gezien de beperkte ruimte reden er die dagen geen gelede rijtuigen op deze lijn. Er pendelden bussen tussen R.P.Meir en het C.O.O.V.I.
 - * Wegens wegverzakkingen in de Marsveldstraat en de Waverse Steenweg, is lijn 22 van bij het begin van de dienst op 14 nov.77 tot omstreeks 6 u.'s morgens van de 16^o nov. omgelegd geweest vanaf het kruispunt Generaal Jacqueslaan Renbaanlaan, via de Renbaanlaan - Guldensporenlaan, en via lijn 93 naar het Luksemburgplein. De terugrit geschiedde via lijn 93 tot aan het kruispunt Waversesteenweg - Troonstr. en vandaar de normale reisweg naar R.P.Churchill.
 - * De terminus van lijn 21 op de S.Dupuislaan vóór het Westland Shopping Center is m.i.v. 17 nov.77 overgebracht naar de Willemynsstraat, achter dat Shopping Center.
 - * Sedert 16 nov.77 mag het supplementkaartje van 3 fr. op het buitenstadstrajekt van de lijnen 58 en 44, dat alléén werd afgeleverd bij een kaartje van 15 fr., nu ook als supplement gegeven worden op een stadsrittenkaart, en mogen de "Caddy"boodschappenwagentjes gratis worden vervoerd.
 - * GPCC 7819.90 ontspoorde op 18 nov.77 bij de terminus Rogierplein, als gevolg van een slechte werking van een wisselnaald. Het duurde ruim 4 uur voordat het rijtuig dat met de middelste- en de achterste draaistellen naast de sporen stond, terug op "het goede pad" was gebracht.
 - * M.i.v. 24 jan.78 wordt een nieuwe stelplaatsverdeling voor bussen doorgevoerd, om nutteloze ledige ritten te beperken, op trajekten van- en naar Haren.
 - l. 87 en 89 zullen door Molenbeek worden gereden i.p.v.Haren;
 - l. 53 wordt bediend vanuit Haren i.p.v. Molenbeek;
 - l. 38 gedeeltelijk door Haren en Delta i.p.v. Haren;
 - l. 30 gedeeltelijk door Haren en Delta i.p.v. Delta.
 - * Dezelfde dag was gepland (wat wij nog niet vermeldden!) dat lijn 34 d. en 35d. resp. 33 en 35 zouden worden. Transvaal zou dan bediend worden door de lijnen 33 naar Naamse poort, 34 naar de Beurs en 35 naar Delta. Het uitvoeren van deze voornemens is evenwel uitgesteld, vermoedelijk tot september 78. Lijn 22 zou oorspronkelijk worden opgeheven op 24 jan.78. Ondertussen is het nog niet duidelijk of dat al dan niet zal doorgaan. Opletten dus!

AANKOMSTDATA VAN DGPC IN BRUSSEL.

7901 - 24.8.77	7908 - 7.7.77	7915 - 14.10.77
7902 - 5.5.77	7909 - 8.9.77	7916 - 21.10.77
7903 - 10.6.77	7910 - 1.9.77	7917 - 7.11.77
7904 - 22.6.77	7911 - 29.9.77	7918 - 8.11.77
7905 - 24.6.77	7912 - 30.9.77	7919 - 16.11.77
7906 - 1.7.77	7913 - 22.9.77	7920 - 30.11.77
7907 - 15.7.77	7914 - 10.10.77	7921 - 7.12.77

TENTOONSTELLING VAN 7900 IN WOLUWE.

7902: 17.6 tot 11.8.77;	7903: 12.8 tot 8.9.77;
7901: 9.9 tot 3.10.77;	7906: 4.10 tot 7.10.77;
7913: 8.10 tot 18.10.77;	7908: 19.10 tot 30.10.77.

MODERNISATIE VAN PCC-RIJTUIGEN TYPE 7000.

Volgende rijtuigen zijn uitgerust met een stuurkabine t. 7500: 7007 - 7013 - 7022 - 7033 - 7049 - 7055 - 7078 - 7089 - 7095 - 7098 - 7104 - 7109 - 7111 - 7114 - 7124 - 7126 - 7127 - 7133 - 7141 - 7149 - 7162 - 7170, terwijl in behandeling zijn, de 7065 - 7127 - 7132.

Afschaffing van ontvangerspost, ombouwing van de oude trolley-basis en aanbrengen van een filmkast op de zijwand vooraan, bij de volgende rijtuigen: 7707 - 7033 - 7055 - 7080 - 7091 - 7098 - 7100 - 7105 - 7109 - 7111 - 7124 - 7126 - 7149 - 7162, en in behandeling: 7127 en 7132. Daarenboven ondergaat de 7003 op dit ogenblik een reeks inwendige veranderingen, bij wijze van proef, zoals bv. stoelen van het type 7900. Einde 1977 ongeveer zou het rijtuig gereed zijn. Het is zeer de vraag of alle 7000 - 7171 deze algehele verjongingskuur zullen ondergaan.

VERBOUWING VAN DE OUDE TROLLEYBAZIS IN EEN VERLUCHTINGSROOSTER

is eveneens in uitvoering op alle rijtuigen 7500. De nog niet aangepaste rijtuigen zijn de volgende: 7502 - 7505 - 7511 - 7524 - 7528 - 7533 - 7535 - 7539 - 7548 - 7549 - 7555 - 7556 - 7562 - 7566 - 7567 - 7579 - 7590 - 7594 - 7595 - 7598.

TEN SLOTTE NOG ENKELE LOSSE BERICHTEN.

Het aantal rijtuigen 7900 is op lijn 103 opgedreven. De daardoor vrijgekomen 7500en van de Koningslaan zijn overgebracht naar de Renbaanlaan, en nemen dienst op lijn 32. De vrijgekomen 7000en van de Renbaanlaan gaan naar Woluwe, voor diensten op lijnen 39 en 44.

- * De films met nederlandse tekst voor- of achteraan op de 7900en worden nu door elkaar gebruikt.
- * De MIVB is terug begonnen met het aanbrengen van bijkomende meldingen op de halteborden, die sedert 20.9.76 verdwenen waren. Meldingen met beperkingen op sommige lijnen worden nu op een afzonderlijk plaatje angebracht.
- * In afwachting van de herstelling van de automatische film, is op metrostel 191 - 192 een nieuw bestemmings-systeem angebracht, binnen én buiten, nl. in de filmkast zit een plaatje met lichtblauwe tekst op zwarte achtergrond: CENTRE - CENTRUM
DEMEY - TOMBERG, waarvan naargelang de rijrichting 1 plaatsnaam verlicht is.
- * Op di 24 jan.78 zal ab 20 verlengd worden vanaf het Frans Gasthuis tot de grens Groot-Bijgaarden, zoals vermeld in VeKo 13:19. (Kattebroekwijk)
- * Het ligt in de bedaeeling om lijn 32, Boscoorde - Werrypl., tot het Kardinaal Mercierplein in Jette te verlengen.
- * Op dit ogenblik bestudeert de MIVB een nieuw trantype, genummerd in reeks 6000. Deze achtassige, dubbelgelede trans (langer dan de 7900!) zouden een elektronische traktie-uitrusting krijgen, en zouden dienst nemen op de lijnen naar Grimbergen en Het Voor.
- * Op 5 dec.77 had de 9074/92 een hevige botsing met een vrachtauto. Het voorbalkon is volledig vernield, waardoor herstelling twijfelachtig wordt.
- * Lijn 18 is vanaf 2 jan.78 gans in éénmansbediening gekomen.

BUURTSPOORWEGEN.

Wegens plaatsgebrek moet het NMVB-nieuws tot volgende maand blijven liggen. Dan komt dat flink aan de beurt.

UIT DE MAASSTAD - S.T.I.L.

Nadat de vorige twee busreeksen Volvo-Jonckhere geleverd waren, is nu een aantal bussen besteld met een Duitse MAN-motor. Het proto-type hiervan, nr 151, heeft enkele proefritten gereden op lijnen 3 en 2, maar wegens defekten is het rijtuig terug naar de fabriek gezonden.

UIT DE METROPOOL - M.I.V.A.

Op 30 nov.77 heeft de Scheldestad afscheid genomen van haar Rubensbus, ofte lijn 3 Bis, die op 2 mei in dienst was gekomen. De pendellijn 39 (3) is sedert 1 december terug in dienst gekomen, met dezelfde lijnaanduiding als vroeger.

Reizigers voor het Centraalstation mogen nu ook gebruik maken van de lijnen 2 en 15, of overstappen op lijn 3 aan de Melkmarkt. Onderhandelingen met de stad zijn aan de gang om lijn 3 terug tot één lijn uit te bouwen, waarbij een verbinding zou worden tot stand gebracht tussen de Korte Nieuwstraat en het Groenplein, via de Biermarkt, en de Schoenmarkt.

* Op 1 dec.'s morgens reeds werden de halteborden verwijderd of aangepast op het gewijzigde bus- en transtrajekt. De halte op de Meir en de in het wit geschilderde busbaan op de Schoenmarkt werden door zwarte verf ongedaan gemaakt en de volgende dag gretig door parkerende auto's verzwolgen.

* Op 3 dec.77 was er in de Volksstraat een Sinterklaasfeest voor de kinderen van de wijk, en moest noodzakelijkerwijze, wegens vroegere akkoorden, de tram één dag door bussen vervangen worden. Dat waren dan ab 592 en 593. Vanaf 17u30 stond de VeBOV-tentoonstellingstram ook in de Volksstraat.

* Om de diensten op lijn 15 te versterken rijden dagelijks enkele rijtuigen buiten in Hoboken. Na de dienst keren zij daar uiteraard terug.

* M.i.v. 2 jan.'78 kent ook lijn 12 een gevoelige frekwentieverhoging.'s Morgens tussen 6u40 en 8u. is er om de 4 à 6' een tram, die tijdens de voormiddaguren tot 7'30" verlaagd wordt. Vanaf 12u. wordt de frekwentie vanuit Antwerpen-Kiel verhoogd tot een 6' dienst tot 19u. Vanaf het Antwerpstadion gaat deze verhoging een uur later in, en dat dan tot 20u. Dan is er een kwartierdienst. Er zijn in totaal 28 vertrekken per dag meer. Een nieuw jaar, een nieuw geluid...

Vanaf zo 8 jan. wordt ook de zondagsdienst aantrekkelijker: om de 12' in plaats het kwartier, met vanaf 13u. een tien minuten dienst.

* De buslijnen 16, 17, 20 en 27 rijden vanaf 26 dec.77 in de richting Centraalstation terug via de Pelikaansstraat. In de buitenstadsrichting blijft de reisweg via het Stadspark behouden. (Enkele richting in de Pelikaansstr.

* Tijdens de nieuwjaarsnacht is het ganse net bediend geweest met bussen, waarvan de frekwentie varieerde van 35' tot 1u. Alléén op lijn 24 reden trams om de 30 minuten. Verder MIVA-nieuws moet eveneens tot volgende maand blijven liggen, wegens plaatsgebrek.

BUS-KRUIT OP HET VIERDE AUTOCAR-EN AUTOBUSSALON TE KORTRIJK.

Van 25 t/m 28 november is in de Kortrijkse Hallen het grootste autobussalon van Europa(oef!) gehouden: zo naar 105 bussen waren er tentoongesteld. De organisatie van het salon was niet alles, zo ontbraken er bv. de standaardindicaties, waardoor het geheel vrij rommelig aanded. Dat viel erg op in het zaaltje met toebehoren en Toerisme. Overigens scheen men bij deze toeristische diensten niet te weten dat Kortrijk nog altijd nederlandstalig is, want "Marianne" was alom tegenwoordig.

Hoe dan ook, de bussen waren het bewonderen waard. Toeringbussen laten we hier buiten beschouwing. Aan bussen voor Openbaar vervoer zagen we de 306 van De Polder-Antwerpen. Van de NMVB stonden er de 4949, 5122, en 5164. Daarnaast brachten verschillende konstruktors hun type interstedenbus in de nieuwe NMVB-kleuren, meestal rijtuigen van pachters. Zij dragen allen een nummer van zes cijfers. De eerste 4 cijfers van het nummer hebben betrekking op de kode van de overeenkomst tussen de pachtende onderneming en de N.M.V.B., terwijl de laatste 2 cijfers het rijtuignummer is. Het is mogelijk dat een bus voor verschillende pachtkontrakten ingezet kan worden, en dan heeft het rijtuig ook meerdere nummers.

VAN HOOL.

Uiteraard pakte deze Universele busbouwer uit met de A 120, haar nieuwe Standaard-Interstedenbus. Het proto-type hiervan, de NMVB-5090 is trouwens de 2332° bus die bij Van Hool gebouwd is voor de NMVB sedert 1959. Alles over deze wagen vindt U trouwens op een bijliggende folder, die ons bereidwillig door het Bedrijf ter beschikking werd gesteld. Dank hiervoor!
VOLVO.

Bij Volvo kende eerst de B.58 onze belangstelling. De fa Van Hool bouwt immers 75 eenheden van een geleed bustype op het chassis van een B 58, uitgerust om een Van Hool aanhanger te trekken. Deze wagens van 18m.lang, met plaats voor 125 personen, waarvan 73 zitplaatsen en stoelen voor gehandicapten, worden geleverd aan de "Stor Stockholm Lokaltrafiket", de maatschappij voor stadsvervoer van groot-Stockholm.
MERCEDES.

Bij deze Stuttgartse bouwer viel ons natuurlijk de O 305 op. Wij kenden deze rijtuigen reeds van bij ons bezoek aan De Polder. Hun reeks 300-321 is immers hierop gebouwd. Dezelfde O 305 is nu ook te zien in de versie als O 305G, gelede bus. De tentoongestelde wagen, een stadsbus uit Mannheim, voerde proefritten uit in Kortrijk. Ondanks de werkelijk goede wendbaarheid van de gelede bus, kon zij ons toch niet overtuigen. Het indraaien in nauwe straten vergt een traag en bedachtzaam manoevreren van de chauffeur. In écht druk stadsverkeer komt men onvermijdelijk vast te zitten, en enkel vrije banen kunnen hier een oplossing brengen, maar kan men dan voor een zo grote capaciteit niet beter een tramlijn aanleggen? Hoe dan ook, gelede bussen zijn vooralsnog in België wettelijk niet toegelaten vanwege hun te grote asafstand. Deze bus is echter wel een knap stukje techniek:
Lengte: 17,260m. (9,850m voorwagen en 7,410m.bijwagen) Br.2,50m.
In de versie met 49 zitpl.kunnen in totaal 184 reizigers geladen worden, bij de 58 zitpl. worden er dat 171, en bij de 66 "gelukkigen" kunnen er "slechts" 167 mee. Mij lijken die cijfers wel wat overdreven. Opmerkelijk bij de demonstratieritten was wel de geluidloosheid waarmee de bus zich verplaatst. De max.snelheid is 73 km.u.
De stijging van het buscomfort verhaagt ons echter het meest!
WAT ONTBRAK.

Wanneer krijgen wij op de Belgische markt terug DE bus te zien? Dé bus is nl. de trolleybus. Nu zowel in Frankrijk als in Zwitserland en in de V.S.A. opnieuw trolleybussen gebouwd worden, mogen onze Belgische konstruktors niet ten achter blijven. Het komt ons voor dat de diverse partijen, bouwers, vervoersmaatschappijen en Verkeerswezen maar eens rond de tafel moeten gaan zitten om de wederinvoering in sommige stadswijken van autobussen maar eens te bespreken.

F. Geens,
Deurne, januari 1978.