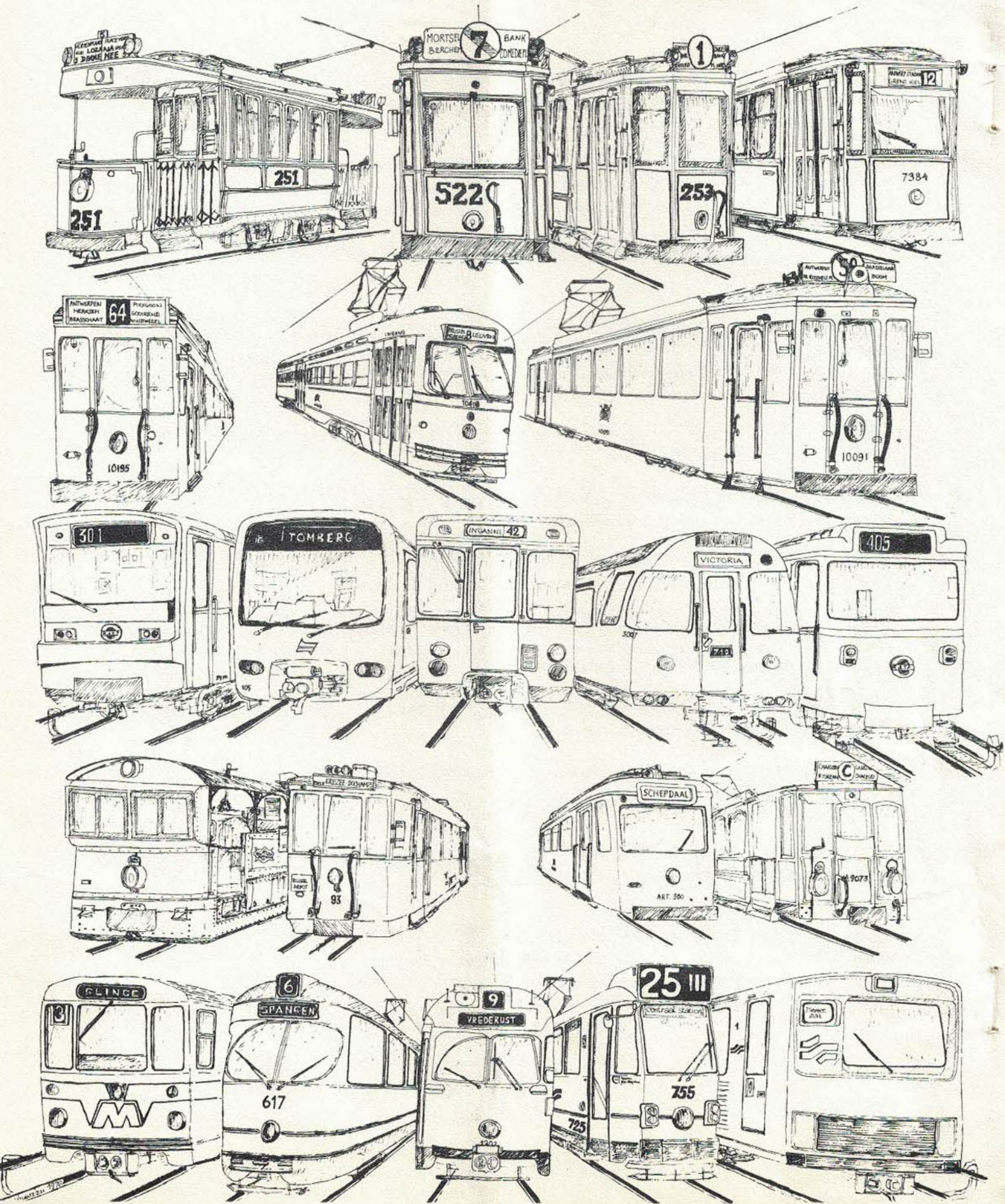


maandblad van de Vereniging voor Belangstellenden in het  
Openbaar Vervoer

verantwoordelijke uitgever: Roger Bastaens  
Kerkendijk 1  
b - 2200 Borgerhout





#### VeBOV-KOERIER

is het maandblad van de Vereniging voor Belangstellenden in het Openbaar Vervoer, VeBOV, vzw.

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

Ondertekende inzendingen blijven onder verantwoordelijkheid van de auteur, en geven niet noodzakelijk de opinie van de redaktie weer.

Redaktie: R. Bastaens, J. Vermeiren en J. Casier.

Hoofdredaktie en verantwoordelijke uitgever:

Roger Bastaens, Kerkendijk 1, B - 2200-Antwerpen-Borgerhout.  
telefoon: (031) 36.04.92, na 18 uur.

---

#### HET KIND MOET EEN NAAM HEBBEN

is in Vlaanderen een gezegde dat weinig commentaar behoeft. Niet alleen kinderen krijgen een naam, ook straten, pleinen, huizen, en stations. Het Centraalstation heette vroeger Ooststation, omdat het gelegen was aan de oostkant van de toenmalige stad. De stad groeide, en toen het Ooststation door een nieuw, degelijk en pralerig gebouw vervangen werd, kreeg het zijn huidige naam Centraalstation, alhoewel aan de kant De Keyserlei, boven de ingang in vergulde letters vermeld staat "Middenstatie". Toen was dat een begrip, maar thans wordt die benaming alléén nog door ouderen gebruikt. Bij het bouwen van de ondergrondse tram in de metropool, wordt vanzelfsprekend ook gedacht aan de plaatsen waar de reizigers "hun" tram zullen moeten terugvinden, als hij "van" de aardbodem naar "in" deze korst zal verhuizen. Ook dat is een station. Deze stations hebben geen oude naam, en ze krijgen er dus een nieuwe. Borgerhout wordt thans onder zijn ruggegraat gegraven, en ter hoogte van de Drink(straat) en van de Zegelstraat worden stations gebouwd. Wij weten niet of die al een échte naam gekregen hebben, maar op de plannen zijn ze onschreven als het station "Drink" en "Zegel". Die plannen zijn aardig op weg om verwezenlijkt te worden, en in de pers leest men nu al te pas en te onpas deze stationsnamen. Foei! Drink(straat) is de benaming van de straat die loopt tussen de Turnhoutsebaan en de Kattenberg. Op de hoek van de Drink en Kattenberg was vroeger een drinkput voor het vee, en iedereen in die dagen wist dat. Die straatnaam is verantwoord, wat nog niet zeggen wil dat nu ook het station zo moet heten. Over een paar jaar zullen de huidige Antwerpse randgemeenten allemaal bij de metropool worden gevoegd. Zou het dan niet verantwoord zijn om dat station "Borgerhout" te noemen, naar de gemeente waarvan het in de kern komt te liggen? Destijds werden aan enkele straten namen gegeven die weinig om het lijf hadden, bv. Poststraat en Bankstraat. Omdat Antwerpen al een St Jozefsstraat had, werd de gelijknamige Borgerhoutse straat in Zegelstraat omgedoopt, cfr. Bank- en Poststr. Laten wij a.u.b. niet dor doen, want Borgerhout is historisch rijk genoeg om beter te verdienen. Het station wordt gebouwd bij de vroegere Turnhoutse- en Herentalse Poort. Zou één dezer benamingen het niet héél veel beter doen? Dat zou vanwege de MIVA een pennetrek betekenen die niets kost, en die de aanstaande gebruikers van deze stations héél wat meer wegwijs zou maken, en die daarenboven de geschiedenis haar rechten zou geven. Historische namen zijn altijd de beste, want verantwoord. Mochten wij daar eens even de aandacht op vestigen?

## DE KUSTLIJN VANDAAG.

Dit artikel is een samenvatting van een gesprek met de heer Rr Keygnaert, adjunct-groepschef van de groep der Beide Vlaanderen, die wij langs deze weg hartelijk danken. Dank eveneens aan de heer d'Hoop voor de materiële gegevens die in dit artikel, en wellicht ook later, verwerkt zullen worden.

Twee punten die geregeld in het nieuws komen zijn: het toekomstig materieel en de uitbreiding naar Adinkerke. Hierover zijn echter een aantal misverstanden in omloop. De eenheidskapaciteit van de nieuwe tram is bepaald als een kompromis tussen de voorstellen van resp. Oostende en Charleroi. Om in één reeks te kunnen bestellen, was het nodig hetzelfde tramtype te kiezen, en zo ontstond het enkelgelede rijtuig, waarvan er nu twee prototypes in bestelling zijn. Een latere ombouw van de kusttrams tot dubbelgelede rijtuigen, denk aan Amsterdam, wordt onwaarschijnlijk geacht. Voor de uitbreiding naar Adinkerke is een voorstel bij het Ministerie van Verkeerswezen ingediend. Er zal nog wel wat tijd verlopen eer alles definitief is. Beslist niet voor dit zomerseizoen, zoals al eerder beweerd, waarschijnlijker lijkt dat wanneer het hele kustnet gemoderniseerd zal zijn, en dan moeten wij denken aan een periode van vier jaar. Het voorgestelde tracé is NIET door de duinen, maar wel langs de rechterkant van de w g, vanaf De Panne tot aan de Meli, dubbelsporig en op eigen bedding, en verder in een grote enkelsporige lus, achter Meli door, tot aan het station van Adinkerke, en terug langs de weg Adinkerke - De Panne. Het traject door de duinen is wel in de voorstudie bekeken, maar het heeft nooit veel kans gemaakt: de nivelleringskosten zouden zeer hoog geweest zijn, de natuurschending ontoelaatbaar, en de afstand naar de halten te ver. Zoals nu voorgesteld zullen er enkele bomen moeten verdwijnen, maar ja... Typisch is, hoe verkeerde berichten de wereld ingestuurd worden. Dat geldt niet alleen voor het duinenverhaal, maar denk ook even aan de tram Brugge - Heist, de sneltram Zeebrugge - Knokke over de spoorwegbedding enz. Overigens allemaal dingen die wel eens in een gesprek vernoemd zijn geweest, en alhoewel ze niet al te ernstig bedoeld waren, toch de pers hebben gehaald.

Minder spektakulair voor de doorsnee-landgenoot, maar toch van groot belang is de infrastructuur. In Zeebrugge hebben wij daar zopas een voorspraakje van gekregen. In overeenstemming met het Ministerie is beloten tot tien km. bovenleiding per jaar te vernieuwen. De ophanging is van het Duitse type, en veel lichter dan de nu bestaande masten voor kettingophanging. De doorsnede van de rijdraad is 120mm<sup>2</sup>, plus daarbij 95 mm<sup>2</sup> ekwivalente koperdoorsnede van de draagkabel. Deze laatste zal ook effectief werken via goede doorverbinding door de ophangkabels en verbindingsbussen. Ter vergelijking: nu is de doorsnede 80 mm<sup>2</sup>, plus 95 mm<sup>2</sup> bij kettingophanging, maar de elektrische verbinding is erg slecht. Voor 1 juli 1978 zal het vak Middelkerke - Nieuwpoort op die manier vernieuwd zijn, en als alles meegaat, ook het vak Blankenberge - Knokke. Ophanging aan huisgevels is er met de vernieuwing niet meer bij. Zeven onderstations zijn in dienst: Knokke, Blankenberge, Klemskerke, Oostende (Militair ziekenhuis), Oostende-station, Middelkerke, Koksijde. In Nieuwpoort is er een in aanbouw. Afgezien van de toekomstige uitbreiding naar Adinkerke

zal de stroomtoevoer aldus voldoende zijn voor de nieuwe trams. Ook de sporen zullen geleidelijk aan verbeterd worden. Op te merken is dat tegelijkertijd (eindelijk ?) elektrische wissels zullen geplaatst worden. Dat die er niet eerder gekomen zijn ligt aan het feit dat in de normale dienstregeling geen wissels genomen moeten worden. Theoretisch althans, want de praktijk is wel enigszins anders.

De doortocht door enkele badplaatsen is al lang een probleem, dat veel woorden en nog meer inkt deed vloeien. De tijd van de hevige polemieken is gelukkig voorbij, en er is nu voldoende overleg om tot een goed vervoerssysteem te komen.

De Panne is één van de moeilijkste knelpunten: druk autoverkeer in beide richtingen, trams en parkeren in één straat die daar net breed genoeg voor is, zolang er geen vrachtwagen moet laden of lossen... Het probleem moet hier integraal worden aangepakt; een aantal oplossingen ligt ter studie. Parkeren buiten de hoofdstraat en éénrichtingsverkeer zijn niet onwaarschijnlijk. Als beste oplossing voor het openbaar vervoer is nu de tram aanvaard. Milieuvriendelijkheid en capaciteit waren twee eisen die geen problemen stelden. Aanpassing aan het totale verkeersbeeld en beperking van lawaai en trillingen zijn problemen die beslist tot een goede oplossing kunnen gebracht worden. (Om even een zijsprongetje te maken: In Brugge wenst men ook een openbaar vervoer dat aan die eisen voldoet, en ontdekte men dat de tramsporen wellicht te vroeg zijn weggebroken. Wisten wij al lang!)

Voor Oostende zijn er geen drastische plannen, de situatie is er gevoelig verlicht door het openstellen van de B 5 tussen Jabbeke en Nieuwpoort, zodat het autoverkeer voor de Westkust niet meer door het centrum moet.

In Blankenberge bestaat het probleem uit twee delen: door het ombouwen van het Stationsplein en het omleggen van het verkeer richting Zeebrugge, is de De Troozlaan ontlast, en zijn er daar geen problemen meer voor de tram;

-vanaf het station, richting Wenduine moet er nog wel wat gebeuren. Er is al gedacht aan het omleggen van de tramlijn langs de omlegging die ook door het autoverkeer wordt gebruikt. Dat is mogelijk omdat het station aldus bediend blijft.

Een parkeerverbod of -beperking zou m.i. veel eenvoudiger zijn. Middelkerke blijft een zwaar knelpunt ondanks de verkeersomlegging. Er wordt aan gedacht enkelrichtingsverkeer in te voeren in de hoofdstraat, waarbij de mogelijkheid open blijft dat dan de tram richting Oostende de omlegging zal volgen, die immers niet al te ver afligt. Principieel zou dat ook in Nieuwpoort - Bad kunnen gebeuren, waar de tram nu nog tegen de verkeersstroom inrijdt. Wel zou dan i.p.v. de omlegging te volgen, de Franslaan verkozen worden, die dichterbij ligt. Enige hinderpaal hierbij, is een dan uit te voeren nivellering aan de westzijde. Al bij al een gezonde manier om problemen op te lossen zonder aan geldverslindende mollepijpen te denken, en zonder de pseudo-oplossing bus, zoals het tien jaar geleden wél gebeurd is in Knokke. Toen was het nog mogelijk dat een "vooruitstrevend" gemeentebestuur zijn zin kreeg, en die "ouderwetse" tram buitenwipte. Anno 1977 wordt er gelukkig verder gedacht en moet het tramspoor niet meer verdwijnen ten voordele van enkele parkeerplaatsen.

Dat de kustlijn enkelrichtingswagens gebruikt is bekend. Voor het nieuwe materieel geldt dat ook. Voordelen zijn: goedkoper materieel, meer plaatsen in de trams (lees motorwagens); de banken steeds in de rijrichting. (Kaarten schijnt men daar niet te doen.)

Nadelen zijn dat er keerlussen moeten aangelegd worden, en dat er ekstra-kilometers moeten gereden worden om terug te keren. Met de huidige personeelssituatie is het trouwens toch niet mogelijk om terug te keren via overloopsporen, tenzij met losrijdende motorwagens: van het personeel wordt niet verwacht dat het wagens koppelt en ontkoppelt. Dat lijkt verwonderlijk voor wie de buurtspoorwegen vroeger gekend heeft, maar de kustlijn heeft zeer jong personeel, veel jobstudenten tijdens het seizoen, en een grote doorstroomsnelheid, wat volgt uit de 10% hogere lonen voor busbestuurders. Als er in de toekomst omleggingen komen zoals genoemd voor Middelkerke en Nieuwpoort-Bad, zullen daar gemakkelijk terugkeersporen kunnen worden aangelegd.

Eenmansbediening zal niet worden ingevoerd. Dit is onmogelijk in het drukke seizoenverkeer, hoewel het in de daluren tijdens de winter best haalbaar zou zijn. Ook bijwagens zonder ontvanger zullen niet veralgemeend worden. Dat kan pas bij een relatief hoog aantal abonneementhouders, en blijft dus beperkt tot enkele trams die het schoolvervoer verzorgen. Kaartenautomaten met zonetarief, bekend van Basel en Zurich, zijn in de toekomst wel mogelijk, maar dat wordt een kosten - baten aangelegenheid, waarin ook het dienstbetoon van de ontvanger, tevens gids, moet betrokken worden. Dichterbij ons ligt waarschijnlijk een oplossing voor bepaalde halten, de belangrijkste, en dat is kaartverkoop bij die halten, en controle voor het opstappen zoals bij de metro. Blijft de vraag of buiten het station Oostende, andere halten daarvoor belangrijk genoeg zijn.

Dispatching over het algemeen is nog een brankliggend terrein. Het omvat veel punten waar snel werk van gemaakt zal worden:

- radioverbinding met de trams, komt er op de nieuwe rijtuigen;
- verkeerscontrole (optisch bord) behoort tot de mogelijkheden;
- verkeersbeïnvloeding wordt bestudeerd. Aankondiging van een naderende tram is mogelijk door inductieve sondes:
  - passieve sondes op vrije baan, actieve sondes in het wegdek;
- afstandsbediening van elektrische wissels hoort ook hierbij.

Er zijn systemen in de handel die de hele dispatchingproblematiek zeer goed oplossen. Wij wachten met ongeduld!

De aanpassing aan het totale verkeersbeeld, wat veiligheid betreft, is erg belangrijk. (Het spijt mij te moeten vaststellen dat Charleroi hierbij flink ten achter is gebleven:

- tramsporen rakelings langs huisgevels,
- onoverzichtelijke kruisingen tussen tramlijn en weg;
- slecht zichtbare rode lichten bij overwegen;
- enkelsporige baanvakken aan de straatkant, zodat de tram links rijdt in één der richtingen, en deze situatie zelfs in bochten! )

Op dat vlak staat de kustlijn er beter voor en ze past zich bestendig aan:

- sporen liggen grotendeels op eigen baan;
- vrij goede signalisatie aan de overwegen;
- kruisingen met zijwegen worden voorzien van verkeerslichten;
- doorsteken zijn gevaarlijk, omdat de voetganger wel kijkt naar het wegverkeer, dan vlug overwipt tot op de trambaan, maar veelal de tram niet bemerkt heeft. Ongevallen zijn legio. Deze doorsteken voor auto's en voetgangers zullen zoveel mogelijk worden afgeschaft, en de autorijder die links op

- de Koningslaan wil draaien, zal zich een ommetje moeten getroosten tot een door verkeerslichten beveiligde doorgang.
- Omdat men voetgangers niet tot een onweg kan verplichten, en daarom zullen zig-zag beproefd worden. Vooral daar waar de tram langsheen de duinen rijdt kunnen steeds plotselinge wandelaars opduiken.
  - De dijk tussen Mariakerke en Middelkerke is tijdens het seizoen de schrik van elk ernstig trambestuurder. Hoewel hier nog geen ongevallen gebeurd zijn tussen tram en wandelaars, wordt toch gedacht aan een scheiding tussen tram- en voetweg. Voor die er komt zal ze wel goed doordacht moeten zijn, want een gewoon hek zou de jeugdige akrobaten tot klimpartijen aanzetten, en aldus het gevaar nog vergroten.

Na al deze toekomstbeshouwingen zal het de tranliefhebber wel plezieren nog iets te lezen over het bestaande materieel. De standaardmotorwagens 9290 (ex.9729), 9291 (ex.9817) en 9292 (ex.9994) zijn nog steeds in dienst als werkwagens, en de 9291 bij gelegenheid ook als toeristische tram. Zolang er geen vervangend materieel is, zullen deze wagens aan de kustlijn verbonden blijven, maar daarna kan verkoop niet tegengehouden worden, tenzij natuurlijk zekere instanties kunnen overtuigd worden van het attractieve dat uitgaat van toeristische tramritten met oud materieel. De NMVB is geen toeristische instantie, en kan zich niet opstellen voet het organiseren van dergelijke manifestaties. Wel is West-Toerisme al benaderd met de idee de tram te gebruiken als vervoermiddel van de ene attarktie naar de andere. Veel schot zit er niet in, maar tijd brengt (misschien!) raad. Te lang wachten zou onverantwoord zijn!

De S-tweerichtingswagens zijn alle zeven in dienst alhoewel beperkt wat aantal kilometer betreft:

9111 (ex.9646), 9112 (ex. 9647) en 9097 (ex 9785) zijn in hun originele vorm, afgezien dan van stroomafnemers, stopkontakten... en rijden vooral pendeldiensten tussen het station en de renbaan.

9113 (ex.9657, ex.Antw. en Henegouwen) dient als depannagewagen.

9114 (ex. 9746) en 9116(ex.10323) zijn rangeerwagens.

9115 (ex.10261) was eerder ook rangeerwagen, maar omdat twee het werk aankunnen, en er tijdens het hoogseizoen wel eens tekorten optreden, werd hij heringericht voor reizigersdienst. Bij gebrek aan oorspronkelijke banken, zijn er busbanken in geplaatst. Met uitzondering van de 9115 die uit Henegouwen komt, zijn alle andere S-wagens uit Antwerpen herkomstig. Hun Antwerps kenmerk, - hogere snelheid - hebben ze bewaard. Om de S-wagens sneller te maken, is destijds in Merksem een motorwijziging doorgevoerd: de poolschoenen zijn korter gemaakt zodat de luchtspleet tussen de ankerpolen en de rotor vergroot. Dat heeft hetzelfde effect als het shunteren van de veldwikkeling. De motoren van deze rijtuigen worden in die staat onderhouden.

Hubert Van den Bergh.

Lommel, oktober 1977

-----  
SPOORSLAGS - vervolg van blz.10.

Doornik, aanwezige ex stoomlokomotieven type 29:

A 621.181 en tender 25.263,	A. 621.184 en tender 25.245;
A 621.187 en tender 25.050,ex 29.166;	A. 621.195 en tender 25.152;
A 621.201 en tender 25.225,	A. 621.205 en tender 25.297.

Spoorwegvrienden vinden in ons volgend nummer weer een ruime schat aan gegevens en nieuwsjes, en het vervolg van het artikel over de stoomlok type 90, en het vervolg op de lijst der in uitvoering zijnde werken op de N.M.B.S.-lijnen.

STOOMLOKOMOTIEF TYPE 90 - N.M.B.S.
------------------------------------

1 - Inleiding.

Toen men in Duitsland rond de eeuwwisseling een vierassige goederentreinlokomotief in de vorm van de G 8 1 op de sporen zette, bleek al dadelijk dat het vermogen betrekkelijk laag was, terwijl vooral de hogere aslast de inzet op de meeste sekundaire lijnen verhinderde. Hiervoor had men dan ook een lokomotief nodig, die door een kleinere aslast, alom inzetbaar was. Men koos voor hetzelfde principe, verlengde het chassis, bouwde een vijfde as bij, en zo ontstond uit de G 8 en G 8.1, (onze types 80 en 81) een G 10.

Hoewel ook Saksen, Wurtemberg en Beieren soortgelijke lokomotieven ontwikkelden, werd de Pruisische G 10 echter het hoogtepunt onder deze sterke goederentreinlokomotieven, en, daarom zijn er van deze machines tussen 1910 en 1924, 2580 stuks gebouwd. Ook het semi-onafhankelijke land Saksen kende deze problemen op zijn betrekkelijk vlakke lijnen en het is dan ook niet verwonderlijk dat men hetzelfde principe verkoos, en reeds vanaf 1905 een soortgelijke lokomotief ontwierp. Om de verschillende bestaande systemen te testen, luidde de opdracht om naast lokomotieven met compound werking (type XI.V) en machines met oververhitting (type XI.H), ook nog lokomotieven te bouwen die beide principes verenigden (type XI.HV). Van deze types waren er resp. 108, 8 en 31 gebouwd.

Ook Beieren had problemen, doch deze lagen niet zozeer op het vlak van de aslast, maar wel in het vermogen dat vooral op de berglijnen in de Beierse Alpen vaak te klein was, bij de steeds toenemende lasten. Zo besliste men om volgens hetzelfde principe, krachtige goederentreinlokomotieven te bouwen, die zich van vorige onderscheidden door vier aanwezige cilinders, terwijl het werkingsprincipe de compound is.

Na de eerste wereldoorlog werden door beslissing in het verdrag van Versailles, 45 van de Pruisische machines van reeks G 10 aan België afgestaan. Ze kregen hier de typeaanduiding 90. Ook 11 saksische loks van het type XI.V, en vier Beierse lokomotieven vonden hun Pruisische metgezellen in België terug. Ze werden ook tot het type 90 gerekend.

2 - Karakteristieken.A - De Pruisische G 10.

Zoals reeds gezegd, voldeden de oudere vierassige lokomotieven van de reeks G 8.1 vooral op de sekundaire lijnen niet, door de hoge aslast, waardoor het tot veelvuldige ontsporingen kwam. Daardoor was tot het ontwerp van een vijfassige lokomotief zonder loopassen besloten. Als werkingsprincipe koos men zoals bij de latere reeksen van de G 8.1, voor de oververhitting maar wel met enkelvoudige uitzetting.

De ketel - zoals bij het begin van deze eeuw gebruikelijk was - was volledig geklonken en bezat een koperen vuurhaard. Deze halfdiepe vuurhaard had een betrekkelijk klein roosteroppervlak van 2,62 m<sup>2</sup>, waardoor enkel hoogwaardige kolensoorten konden gestookt worden. De vuurhaard, uitgerust met platen van 16 mm, had een verwarmend oppervlak van 14,63 m<sup>2</sup>.

De 119 kleine vlampijpen met een binnendoorsnede van 45 mm en de 26 grote vlampijpen met een binnendiameter van 125 mm, gaven resp. een verwarmingsoppervlak van 86,99 m<sup>2</sup> en 48,02 m<sup>2</sup>.

De pijpen zelf hadden een lengte van 4700 mm. Door deze verdeling werd de verhouding tussen verwarmingsoppervlakte van pijpenbundel en vuurhaard, die 9,68 bedroeg, zeer gunstig beïnvloed, waardoor deze betrekkelijk kleine ketel toch haast onvermoeibaar voor een voldoende stoomontwikkeling kon zorgen. Hiervoor zorgde ook de waterinhoud van de ketel, die 6,1 m<sup>3</sup> bedroeg, en het totaal verdampingsoppervlak van 8,9 m<sup>3</sup>.

De ruimte voor stoom bedroeg bij deze ketel slechts 2,4 m<sup>3</sup> en de maksimale keteldruk van 12 bar viel ten opzichte van andere keteltypes ook zeer laag uit.

De oververhitter, opgebouwd uit pijpen met diameter van 32 en 29 mm, had slechts een oppervlak van 53 m<sup>2</sup> en kon daardoor de stoom slechts tot ca 240° C oververhitten.

Voor de twee uitwendig aangebrachte cilinders had men het eenheidscilinderblok van de Pruisische Länderbahn enigszins aangepast: terwijl de zuigerslag met zijn 660 mm gelijk bleef, werd de cilinderdiameter tot 630 mm vergroot. Deze drijft de derde as aan. De gebruikte sturing was de gekende Walschaerts (Heusinger) schuifbeweging. Terwijl bij de eerste machines zowel de eerste als de laatste van de 1400mm grote wielen zo gelagerd waren dat ze langs weerszijden 28 mm verschuifbaar waren, werd bij de latere machines de laatste as vast gelagerd, daar er bij de testritten vastgesteld werd, dat bij snelheden vanaf 50 km/u. sterke slingeringen bij de lokomotief optraden, wat een hoge sleet aan wielbanden en sporen tot gevolg had. Het vastleggen van de vijfde as had anderzijds tot gevolg, dat om het goed doorlopen van bochten met een straal van 140m te verzekeren, het profiel van het derde en vierde wiel met 8 mm verminderd moest worden.

Voor het frame werd gebruik gemaakt van 30 mm dikke plaat, die op de zwakste punten nog verstevigd werd door middel van dwarsverbindingen.

De bezander - die pneumatisch bediend werd - was aangebracht achter de stoomdom en leverde zand voor de tweede en de vierde as. Toen vastgesteld werd dat de resultaten niet bevredigend waren, werd bij de latere machines een tweede bezander aangebracht en werd daardoor de stoomdom naar achter verschoven. Deze lokomotieven, waarvan het vermogen 810 kW (1100 pk) bereikte, had een maximale trekkracht van 143,13 kN (14,590 t). Bij de maximale snelheid van 60 km/u. kon nog een reizigers-trein van 1150t. gesleept worden, terwijl bij een goederentrein de massa beperkt was tot 975 ton, dit alles op vlakke baan. In dezelfde omstandigheden was de maximaal toegelaten massa 1800 ton bij een snelheid van 43 km/u. Een volledige tabel met alle waarden voor personen- en goederentreinen vindt U in tabel 1a en 1b. Aan te stippen valt nog, dat bij een massa van 71,490 t de maximale aslast 145 kN (14780kg) bedroeg.

Tijdens de Belgische periode van deze machines zijn tal van onderdelen aangepast: hierbij zij vermeld, de Belgische schoorsteen en buffers, en het aanbrengen van een A.C.F.I. voorverwarmer op de voetplaat. Hierbij dient echter opgemerkt dat de machinist rechts bleef opgesteld, iets wat ongebruikelijk was bij de typisch Belgische lokomotieven.

#### B - De Saksische XI.V

Ook in Saksen had men kort na de eeuwwisseling een groot gebrek aan degelijke, sterke goederentreinlokomotieven om de steeds toenemende treinlast te kunnen slepen. Een ontwerp voor krachtige vijfmaal gekoppelde machines zonder loopassen werd dan ook gegeven aan de firma Hartmann in Chemnitz, die ervoor moest zorgen dat alle toenmalige systemen grondig uitgetest



konden worden. Van de drie aangeboden systemen zullen we enkel deze met compound-werking bespreken, omdat de loks met oververhitting niet aan België afggevoerd werden.

Zoals reeds in de inleiding gezegd, werden er 108 stuks gebouwd tussen 1905 en 1915. Hiervan kwamen er 11 naar ons land.

De ketel van deze machines was, net zoals bij de G 10, geklonken en had een halfdiepe vuurhaard waarvan het roosteroppervlak 3,29m<sup>2</sup> en het totaal verwarmingsoppervlak van de haard 13,23 m<sup>2</sup> bedroeg. Door middel van 282 kleine vlampijpen met een lengte van 4700 mm en een binnendoormeter van 45 mm, bekwan men een verwarmingsoppervlakte van 187,37 m<sup>2</sup>. Hierdoor verkreeg men een zeer grote, ongunstige verhouding tussen verwarmingsoppervlakte van pijpenbundel en haard van 15,16 waardoor het rendement van de ketel uiteraard ongunstig beïnvloed werd.

De waterinhoud van deze grote ketel haalde een waarde van 10,9m<sup>3</sup> wat ook een verdampingsoppervlak van 10,87 m<sup>2</sup> met zich bracht.

De maximale keteldruk bedroeg hier 13 bar.

Het gekozen compound-principe met twee cilinders komt bij de maten van deze twee cilinders duidelijk tot uiting: beide cilinders die uitwendig waren aangebracht, hadden wel een zuiger-slag van 630 mm doch bij de cilinderdoormeter hebben wij voor de hogedruk cilinder 590 mm, terwijl bij de lagedruk cilinder de diameter 860 mm is. Met de aandrijvinf van de derde as en de gebruikelijke Walschaerts-schuifbeweging sluiten wij deze paragraaf af. Net zoals bij de machines van de reeks G 10, waren de eerste en de vijfde as zo gelagerd, dat ze naar weerszijden 28 mm verschuifbaar waren, iets wat bij deze loks niet tot moeilijkheden heeft geleid. Met zijn 50 km/u. konden treinen tot 1800 ton (bij 42 km/u.) gesleept worden, terwijl de maximale aslast 145,2 kN (14,8 t) en de massa 69,6t. bedroeg.

J. Casier. (wordt voortgezet)

Tabel 1 : Trekkraft van lok type 90 (G.10)

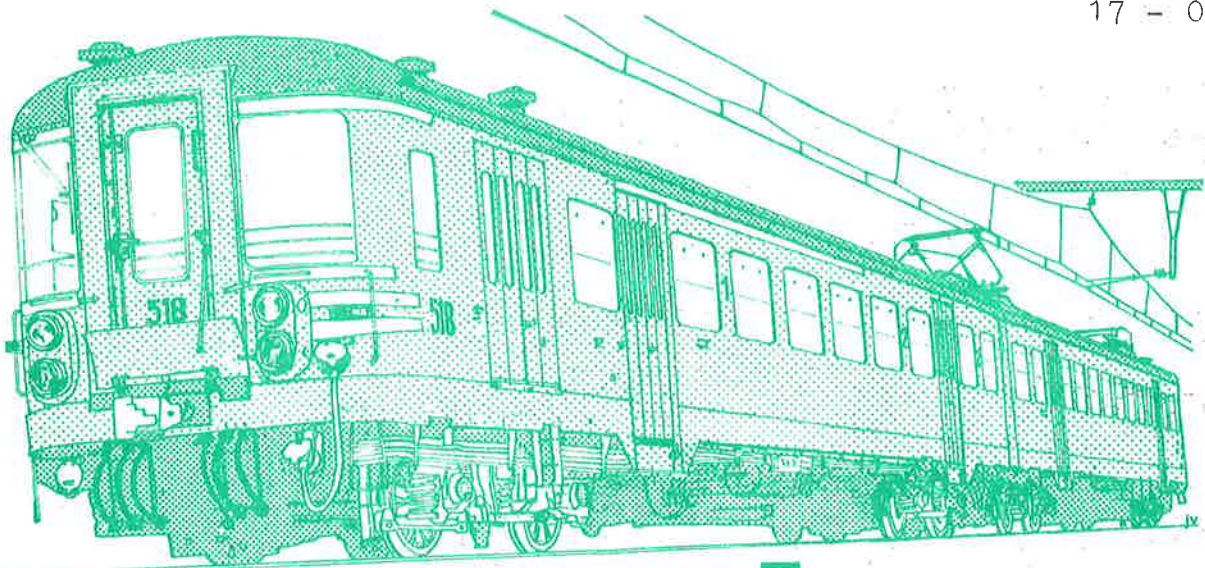
A- Reizigerstreinen (wagenmassa in ton)

stijging km/u.	20	25	30	35	40	45	50	55	60
0 %									1150
2 %						1125	955	810	685
4 %				1050	900	760	650	555	470
5 %			1070	900	765	650	555	470	400
7 %		995	815	685	585	495	420	355	300
10 %	910	725	590	490	415	350	295	250	210
14 %	655	515	420	345	285	240	200	165	130
20 %	445	345	275	225	180	145	120		
25 %	345	260	205	160	130	100			

B- GOEDERENTREINEN.

km/u.	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60
0 %								1790	1460	1190	975
2 %					1820	1505	1265	1050	880	735	615
4 %			1885	1500	1230	1020	865	725	610	515	435
5 %	1965	1935	1600	1285	1050	875	740	620	525	445	375
7 %	1505	1490	1235	985	805	670	570	475	405	340	285
10 %	1105	1095	905	715	585	485	410	340	285	245	200
14 %	800	795	655	515	415	340	285	235	195	160	130
20 %	550	545	445	345	275	220	180	145			
25 %	430	425	345	265	205	160					

Wegens plaatsgebrek zien wij ons genoodzaakt alle verdere tabellen naar ons volgend nummer te verplaatsen. In principe zal het ganse artikel over type 90 dan worden gepubliceerd.



# spoorslags

Vervolg overzicht der werken in uitvoering op de N.M.B.S.-lijnen.

Lijn 34: Een nieuwigheid op gebied van seingeying voor deze lijn: bij het buitenrijden van Luik-Guill. richting Liers, staat juist voor de inrit van de tunnel een automatisch sein B 6, net boven dit sein een transparante streep, horizontaal, die enkel brandt wanneer het volgende sein, 300 m. verder, gesloten is. Het sein B 6 mag voorbijgereden worden met een snelheid van 20 km/u., in verband met de geringe afstand tussen de seinen B 6 en B 9.

\* In Luik-Palais worden twee bijkomende sporen aangelegd. Het oude station is gesloopt, en het nieuwe, met onderdoorgang, is klaar. Het stationsgebouw te Milmort is gesloopt in de periode van 1 feb. tot 1 april 1977.

\* In Liers wordt een onderdoorgang gebouwd. De voorlopige overbrugging zal verdwijnen.

\* In Liers en Glons worden enkele O.W. geautomatiseerd nl. 14 A, 15 A, 16 en 16 A., en ook 3 onbewaste overwegen.

Lijn 35: Tussen Hasselt en Schulen zijn, in de periode 15.10 en 1.11.77, de volgende O.W. geautomatiseerd: 67, 70, 71 en 71 A. In augustus van datzelfde jaar waren dat ook O.W. 66 A en 72. Automatisering van de O.W. 76, 77, 78, 79, 81, 88 en 91 B, tussen Schulen en Aarschot is voorzien. Het nieuwe seinhuis in Aarschot is in ruwbouw volledig af. Het zal t.z.t. de seinhuizen 7, 8 en 9 gaan vervangen. Rotselaar krijgt een nieuw stationsgebouw.

Lijn 36: In Schaarbeek wordt werk gemaakt van het derde spoor naar Diegem, dat zal aansluiten op het derde spoor naar Zaventem. Na de van verschillende bundels, is het viadukt reeds in ruwbouw voltooid tot aan de overbruggingen van de lijnen 25 en 27. Het stationsgebouw te Haren-Zuid zal gesloopt worden, terwijl de ganse vallei moet verbreed worden voor het derde en het voor later voorziene vierde spoor. In Tienen wordt gewerkt aan de verlegging van de hoofdlijn met de bedoeling de snelheid op te drijven. Er komt ook een nieuw stationsgebouw.

In april 77 is O.W. 26 te Fexhe le Haut Clocher door een brug vervangen. Het stationsgebouw te Nessonvaux-Fraipont is in mei 1977 gedeeltelijk afgebroken, cfr. de stationswoning.

lijn 40: De snelheidsbeperking tot 60 km/u. in Wandre is na beëindiging der spoorwerken afgeschaft. Het spoor tussen Cheratte en Bressoux was buitendienst gesteld en is volledig vernieuwd. Begin april 77 zijn de werken gestart om de Maasbrug in Luik - Vennes te vernieuwen. In mei was ze reeds gesloopt.

Het verkeer geschiedt nu op enkelspoor over de andere brug.  
Lijn 42: In Trois-Ponts zijn einde 1975 de werken gestart tot vernieuwing van de tunnelwand. De armseinen kant Gouvy werden door lichtseinen vervangen. In de tunnel werd de lijn enkelsporig. Nadat de werken tijdens de afgelopen zomer gereed kwamen, is de lijn terug dubbelsporig geworden in de tunnel. In Gouvy zijn de armseinen, kant Trois-Ponts, eveneens door lichtseinen vervangen. De armseinen, kant Bastenaken zullen later volgen.

Lijn 43: Sedert 26 april 1976 zijn in Esneux volgende werken in uitvoering: spoor Tilff - Esneux buiten dienst gesteld om verschillende bruggen te vernieuwen. Een overbrugging tussen Méry en Hony is versterkt. Het spoor is volledig vernieuwd en in Tilff is een nieuwe steunmuur gebouwd. De brug over de Ourthe vóór de tunnel te Esneux is afgebroken en heropgebouwd. De snelheid was tijdelijk verminderd tot 40 km/u. en de tunnelwanden zijn volledig vernieuwd. In april 77 waren de werken klaar, en nu worden dezelfde werken uitgevoerd op het spoor Esneux-Tilff. Te Comblain au Pont zijn de armseinen door lichtseinen vervangen, en is het spoor richting Jemelle tijdelijk buiten dienst gesteld, over een lengte van 1300 m. voor het vernieuwen van enkele bruggen, tussen 1 aug. en 1 sept. 1977.

Lijn 50: Te Gent wordt de brug over lijn 75 volledig herbouwd. De werken zijn gestart in november 77. O.W. 10 in Drongen en O.W. 29 te Bellem zullen worden vervangen door overbruggingen. Het station Maria-Aalter zal onder de slopershamer vallen. Tussen Jabbeke en Oostende zal de lijn worden opgehoogd. Deze werken zijn voor dit jaar voorzien.

Lijn 50-bis: Het station Lede is gesloopt in september 1976, en dat van Erembodegem in sept. 77. In beide plaatsen is een voorlopig station in dienst, en worden er nieuwe gebouwd.

Lijn 51 bis: De spoorlijn zal wegens de in aanbouw zijnde sluis in Zeebrugge worden weggebroken, en vervangen worden door een nieuwe via Dadizele, Heist - Knokke. Het vak Zeebrugge - Heist verdwijnt.

#### BEWEGING IN HET LOKOMOTIEVENBESTAND.

Lokomotieven die op 12 dec. 1977 in Salzannes waren voor verschillende uit te voeren werken:  
 5124 - 5175 (LNC, groen-geel) 5181, 5302 (na botsing)  
 5501 (geel - groen) en 5514, (alg. herziening en herschildering);  
 5919 (Fndm), 5921, 5927 (GT) en 5940 (FKR) alg. herz. + herschild.  
 6006, 6018, 6025, 6033, 6046, 6063, 6070, 6074, 6086 en 6107.  
 6241 en 6277 (draagt nog nr 212.177!)  
 6405 en 6603, beide van Hasselt.  
 8516 en 8517 van Antw. Dam, worden gans geel geschilderd.

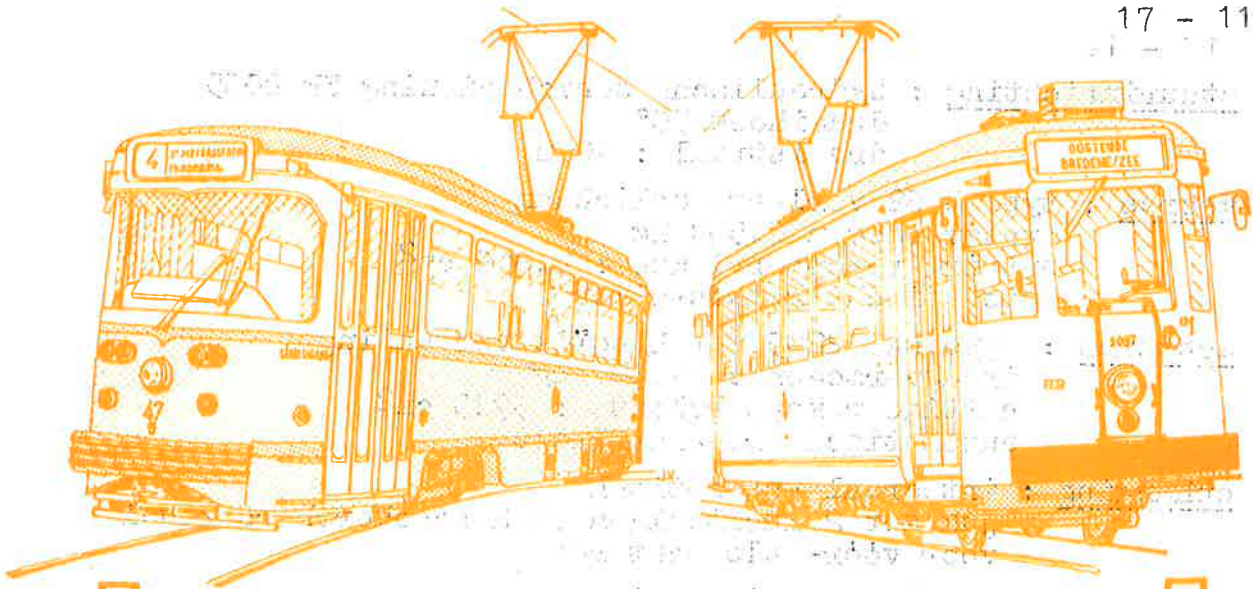
Elektrische lokomotieven:  
 2605, geel-blauw, gans gereed; 2631, herstelling na aanrijding.

Lokomotieven op 21 nov. 77 in C.W. Mechelen:  
 2308 wordt geel-blauw, voorzien gereed te zijn op 22.12.77;  
 2372 geel-blauw, buiten op 2 dec. 77; 2378 geel-blauw, binnen op 12. dec, voorzien om buiten te komen op 16 jan. 1978.

Lokomotieven te Antwerpen-Dam op 23 dec. 1977:  
 5916 naar Salzannes overgebracht;  
 5923 van Haine-St Pierre op Antw. Dam toegekomen.  
 8516 teruggekomen op 30 dec. 77, gans geel geschilderd met groen dak en zwarte cijfers en leuning. Faz 28.12.77.

Lokomotieven in stp Doornik (FTY) op 2 jan. 78:  
 E. lok 2911 en 7103, en ook onze eerste stoomlok "Eléphant"  
 (lees verder op blz. 5.)





# trampost

N.M.V.B. : BUURTSPOORWEGEN

Bij Veko 16 was een algemene beschrijving gevoegd van NMVB's nieuwste busreeks. Graag geven we daarvan ook enkele technische gegevens.

autobus type : Van Hool - Daf AI 120

NMVB reeks : AB 5090 - 5317

afmetingen :

totale lengte	11,800 m
breedte	2,490 m
totale hoogte	3,140 m
asafstand	5,500 m
vooroverbouw	2,760 m
achteroverbouw	3,490 m
binnenhoogte	1,920 m

capaciteit :

zitplaatsen	39
staanplaatsen	51
totaal	90

massa :

ledig	9.785 kg
geladen	16.085 kg

motor : type DAF -- DKL 1160 V

4 takt diesel met 6 cylindere in lijn

cylinderinhoud : 11,630 liter

maximumvermogen : 147 kW (200 DINpk) bij 2200 omw/min

motor achteraan horizontaal onder de vloer geplaatst

automatische oliecartervulling

geluiddemper op de aanzuiging

thermostatisch geregelde koelventilator

koudstartersysteem

gangwissel : volautomatische gangwissel Voith D 851

met ingebouwde hydraulische vertraging

elektronisch gestuurd

overbrengingsverhoudingen :

gang 1	: 5,52	: 1
gang 2	: 4,36	: 1
gang 3	: 4	: 1
achteruit	: 4,89	: 1

remvertraging : 1,4 m/sec<sup>2</sup>

maximum opneembaar ingangskoppel : 883 Nm

stuurinrichting : hydraulische servobediening ZF 8065  
draaihoek 56°  
draaistraal : 10 m

vooras : type S 62 verlaagd aslichaam  
draagvermogen 6.500 kg  
nuttige remoppervlakte : 2.816 cm<sup>2</sup>  
automatische remafstellers

achteras : type DAF 2255 met hypoïde vertanding  
draagvermogen : 11.600 kg  
nuttige remoppervlakte : 3755 cm<sup>2</sup>  
automatische remafstellers

ophanging : integraal pneumatisch  
juk met 2 luchtbalgen en 2 schokbrekers zowel  
voor vóór- als achteras

smering : centrale chassissmering

remmen : remsysteem beantwoordt aan de EEG reglementering  
pneumatische dienstrem op 4 wielen met dubbel  
remcircuit  
parkeerrem : veerrem met dubbele kamer, doet ook  
dienst als noodrem  
halterem : met beperkte druk, op de achteras,  
gekombineerd met beveiliging van de achterdeur  
hydraulische vertrager : in gangwissel ingebouwd  
en bediend door rempedaal

beveiliging : onmogelijk de uitgang deur te openen zonder  
de halterem en het gaspedaal geblokkeerd te  
hebben  
onmogelijk de halterem en het gaspedaal te  
deblokken vroeger dan 3 seconden na het  
sluiten van de uitgang deur

verwarming en voorruitontdooiing :

- vóór het vertrek : door warmwatergenerator Webasto van  
83,7 MJ (20.000 kcal) op de waterkringloop van de motor  
(voorverwarmen van de motor en onrijmen van de voorruit)
- gedurende het rijden : door warmtewisselaar Dreiha  
62,8 MJ (15.000 kcal) voor voorruit en voorste gedeelte  
van de reizigersruimte  
warmtewisselaar van 54,4 MJ (13.000 kcal) onder de vloer  
gemonteerd voor de verwarming met gestuwde lucht langs  
de plint van de reizigersruimte (aangesloten op de koel-  
waterkringloop met hulpverwarming door de Webasto-water-  
generator, thermostatisch bediend)

stuurpost : gegroepede bedienings- en controleinstrumenten  
en veiligheidschakelingen voor het verklikken van  
grote technische storingen (oliedruk, luchtdruk, motor,  
temperatuur motor en gangwissel, ..)

N.M.V.B. AUTOBUSNIEUWS

120

Aflevering Van Hool-Daf AI te Merksem (Antwerpen) :

5104 (21.11)	5110 (29.11)	5113 (07.12)	5119 (12.12)
5105 (22.11)	5103 (30.11)	5116 (07.12)	5120 (14.12)
5106 (23.11)	5111 (30.11)	5117 (07.12)	5122 (15.12)
5107 (24.11)	5112 (30.11)	5118 (07.12)	5090 (16.12)
5108 (25.11)			

Bij aflevering te Merksem had AB 5090 nog steeds een lijn-  
film "1977", waarmee hij te Weluwe op de tentoonstelling had  
gestaan.

Op 13.12.77 werd in stpl Tjalkstraat (Antwerpen) een nieuwe depannagewagen geleverd van het type Mercedes-Benz-Unimog, volledig uitgerust o.a. met reservewielen van ieder type AB. Zijn NMVB nummer is 9663. 6 dergelijke wagens zijn door de NMVB aangekocht en verdeeld over het land.

Door de aflevering van de nieuwe Volvo bussen te Luik worden er van deze groep een twintigtal autobussen overgebracht naar Antwerpen. Kwamen reeds aan te Merksem :

4774 (29.11)	4779 (05.12)	4769 (09.12)
4788 (30.11)	4778 (06.12)	4775 (13.12)
4777 (02.12)	4771 (07.12)	4767 (14.12)

Deze AB vervangen geleidelijk de nog bestaande Brossels van de reeksen 2971 - 3020 en 3121 - 3170.

AB 2979 doet dienst als depannagewagen te Turnhout en

AB 2999 hetzelfde in stpl Tjalkstraat (Antwerpen)

Vanaf AB 5100 wordt op de zijkanten van de AB's een nieuw NMVB embleem aangebracht (droogtransfert) van 29 cm terwijl dat vroeger 35 cm hoog was en op de natte lak moest worden aangebracht.

AB 3064 en 3046 werden te Merksem herschilderd maar blijven hun rood-beige kleur behouden. Hun wagennummer worden in het zwart geschilderd op dezelfde plaats als waar deze staan op de oranje autobussen, en niet meer op de schokbreker.

Van de nieuwe Volvo-Jonckheere autobussen reeks 4865 - 5014 weten we volgende stelplaatsen :

Luik : 4885 - 4889, 4904, 4910 - 4943

Omal : 4890 - 4893

Namen : 4894 - 4899, 4944 - 4976

AB's in nieuwe kleuren verschenen :

Antwerpen :	3833 (21.11)	3843 (30.11)	3853 (12.12)
	4194 (25.11)	3848 (05.12)	
	3555, 3557, 3728, 3553, 3841		
Brabant :	3631, 3642, 3645, 3677, 3679, 3813, 3826, 3831,		
	3851, 3852, 3860, 3861, 3862, 4248, 4605, 3580, 3676		
Leuven :	3925, 4235, 4238, 4241, 4244, 4245, 4247, 4248,		
	4255, 4256, 4257, 4258, 4268, 4269		
Luik :	4300, 4310, 4313, 4453, 4178, 5142		
Eupen :	4327		
Charleroi :	3315, 3321, 3325, 4051, 4502		
Eugies :	3418, 3903, 3906, 4201, 4211, 4217, 4531, 4534,		
	4537		
Namen-Luxemburg :	3988, 3991, 4474, 3514, 4440, 4797		
Oost-Vlaanderen :	3462, 3471, 3704, 3713, 3716, 3762		
	3466, 3705, 3710, 3714, 4126, 4136, 4179, 4180.		
Limburg :	3754, 4141, 4159, 4163, 4654, 3790.		
Namen-Luxemburg :	3516, 4953, 4954, 4957, 4961, 4962, 4966,		
( nagekomen )	4968, 4969, 4972, 4976, 4978, 4979, 4980.		

#### N.M.V.B.-BRABANT.

\* Op 20 dec.77 is SE 9093 per baantraktor AT 553 van Grimbergen naar wpl Jumet (Henegouwen) overgebracht voor groot onderhoud en herstelling. Het rijtuig komt naar Brabant terug.

\* Vanaf 29 nov.77 in de namiddag, wordt te Strombeek terug enkelsporig gereden, nu op het spoor richting Grimbergen. De bovenleiding over het niet gebruikte spoor is weggenomen.

#### N.M.V.B.-HENEGOUWEN.

Omdat wij geen bevestiging hebben over het al dan niet doorvoeren van de netwijzigingen in deze groep, verschuiven wij dit hoofdstuk naar volgende VeKo.



<u>aantal</u>	<u>bestel datum</u>	<u>nummers</u>	<u>onderstel</u>	<u>motor</u>	<u>type</u>	<u>versnelling</u>	<u>koetswerk</u>
175	12.06.63	2726 - 2900	Van Hool	Fiat	420 HA ST 4	Voith D 501	Van Hool
10	30.08.63	2901 - 2910	Mercedes	Mercedes	0321 H/OM 352	Voith D 501	Van Hool
30	26.02.64	2911 - 2940	Mercedes	Mercedes	0321 H/OM 352	Voith D 501	Van Hool
30	26.02.64	2941 - 2958	Mercedes	Mercedes	0321 H/OM 321	Daimler-Benz	Van Hool
		2959 - 2960	Mercedes	Mercedes	0321 H/OM 352	Voith D 501	Van Hool
		2961 - 2970	Mercedes	Mercedes	0321 H/OM 321	Daimler-Benz	Van Hool
50	14.05.64	2971 - 3020	Brossel	Leyland	A 91 DAR/H	Leyland	Jonckheere
100	22.01.65	3021 - 3120	Van Hool	Fiat	420 HA ST 4	Voith D 501	Van Hool
50	21.04.65	3121 - 3170	Brossel	Leyland	A 91 DAR/H	Leyland	Jonckheere
50	22.11.65	3171 - 3220	Van Hool	Fiat	420 HA ST 4	Voith D 501	Van Hool
75	24.06.66	3221 - 3295	Brossel	Leyland	BL 61 D	Voith D 501	Jonckheere
75	27.06.66	3296 - 3370	Van Hool	Fiat	420 HA ST 6	Voith D 501	Van Hool
4	31.03.67	3371 - 3374	Guy	Cummins	Conquest	Wilson	Jonckheere
50	25.10.67	3375 - 3424	Brossel	Leyland	BL 61 D	Voith D 501	Jonckheere
50	25.10.67	3425 - 3474	Van Hool	Fiat	420 HA ST 6	Voith D 501	Van Hool
150	18.10.68	3475 - 3624	Van Hool	Fiat	420 HA ST 6/1	Voith D 501	Van Hool
75	20.04.70	3625 - 3666	Van Hool	Fiat	409 AI 6	Voith D 501	Van Hool
		3667 - 3699	Van Hool	Fiat	409 AI 6	Twin Disc	Van Hool
100	05.06.70	3700 - 3714	Van Hool	Fiat	409 AI 6	Voith D 506 J+BR	Jonckheere
		3715 - 3732	Van Hool	Fiat	409 AI 6	Voith D 501	Jonckheere
		3733 - 3772	Van Hool	Fiat	409 AI 6	Twin Disc	Jonckheere
		3773 - 3781	Van Hool	Fiat	409 AI 6	Voith D 506 JBR	Jonckheere
		3782 - 3799	Van Hool	Fiat	409 AI 6	Twin Disc	Jonckheere

150	17.06.71	3800 - 3949	Van Hool	Fiat	409 AI 6	Twin Disc	Van Hool
150	17.06.71	3950 - 4099	Van Hool	Fiat	409 AI 6	Twin Disc	Jonckheere
25	29.12.71	4100 - 4124	Van Hool	O.M. (1)	402 AI/OM CP 3	Voith D 501	Van Hool
75	29.12.72	4125 - 4199	Van Hool	Fiat	409 AI 6	Voith D 506 J+BR	Van Hool
85	29.12.72	4200 - 4284	Van Hool	Daf	AI 114 X	Leyland automatic	Van Hool
40	29.12.72	4285 - 4324	Bus & Car	Mercedes	Eagle 14	Diamatic	Bus & Car
50	28.12.73	4325 - 4374	Volvo	Volvo	B 59	Voith D 851	Jonckheere
65	28.12.73	4375 - 4439	Van Hool	Daf	AI 119 X	Voith D 506 J+BR	Van Hool
35	28.12.73	4440 - 4474	Van Hool	Daf	AI 119 X	Voith D 506 J+BR	Van Hool (2)
25	28.12.73	4475 - 4499	Bus & Car		<b>Eagle</b>		(3)
25	23.05.75	4475 - 4499	Van Hool	Cummins	AU 124	Voith D 851	Van Hool
325	31.12.74	4500 - 4824	Van Hool	Daf	AI 119	Voith D 851	Van Hool
40	31.12.74	4825 - 4864	Van Hool	Cummins	AU 124	Voith D 851	Van Hool
150	31.12.75	4865 - 5014	Volvo	Volvo	B 59	Voith D 851	Jonckheere (4)
25	31.12.75	5015 - 5039	?	Leyland	B 21	?	Jonckheere (4)
50	31.12.75	5040 - 5089	Van Hool	Cummins	AU 124	Voith D 851	Van Hool
228	20.10.76	5090 - 5317	Van Hool	Daf	AI 120	Voith D 851	Van Hool (4)

opmerkingen : (1) : O.M. = Officina Meccanica  
 (2) : voldoen aan de N.M.B.S. normen  
 (3) : deze serie werd door het sluiten van het Bus & Car bedrijf nooit geleverd. later werd onder dezelfde serie nummers een reeks Van Hool stadsbussen geleverd.  
 (4) : momenteel in aflevering

gebruikte Van Hool afkortingen :  
 AU : autobus urban = stadsbus  
 AI : autobus interurban = interlokale bus

STELPLAATSVERDELING MIVB TRAMMATERIEEL JANUARI 1978Koningslaan (1) St-Gillis

pcc 7000 - 7028 , 7078 , 7132 - 7136 , 7156 - 7171  
 gpcc 7589 - 7598  
 gpcc 7801 - 7813  
 dgpcc 7901 - 7920  
 mw 9047 , 9049 , 9063 , 9065

Renbaanlaan (4) Elsene

pcc 7029 - 7055 , 7076 , 7077 , 7079 , 7141 - 7155  
 gpcc 7518 - 7528 , 7530 , 7531 , 7541 - 7544 , 7576 - 7588  
 gpcc 7814 - 7830  
 mw 9026 , 9027 , 9038 - 9040 , 9042 , 9044 , 9045 ,  
 9050 - 9060 , 9062 , 9064 , 9066 - 9072 , 9075 - 9077 ,  
 9080 , 9084 , 9085 , 9087 , 9088 , 9090 , 9091 ,  
 9093 - 9098 , 9100  
 mw (buiten dienst gesteld) 9011 , 9022 , 9023 , 9024 , 9025 ,  
 9029 , 9030 , 9033 , 9034 , 9041 , 9043 , 9046 , 9048 ,  
 9061 , 9074 , 9082 , 9089 , 9092 , 9099  
 dgmw (buiten dienst + reserve) 4001 , 4002 , 4004 - 4012 ,  
 4017 - 4019 , 4021 - 4026 , 4028 , 4031 , 4032 , 4034 ,  
 4035 , 4037 - 4043

Edingenstraat (5) Molenbeek

pcc 7080 - 7087 , 7095 , 7114 - 7131  
 gpcc 7501 - 7517 , 7532 - 7540 , 7566 - 7575  
 gpcc 7500 (buiten dienst ! staat normaal in stpl Renbaanlaan)

Haachtse Steenweg (6) Schaarbeek

pcc 7056 - 7075 , 7103 , 7105 - 7111  
 gpcc 7545 - 7565  
 mw 9000 , 9002 - 9010 , 9012 - 9021 , 9028 , 9031 , 9032 ,  
 9035 - 9037 , 9073 , 9078 , 9079 , 9081 , 9083 , 9086

Woluwe (7) St-Pieters-Woluwe

pcc 7088 - 7094 , 7096 - 7102 , 7104 , 7112 , 7113 ,  
 7137 - 7140  
 dgmw 4003 , 4013 - 4016 , 4020 , 4027 , 4029 , 4030 , 4033 ,  
 4036

Oud materieel nog aanwezig

mw 1501 - 1506 , 1509 - 1513  
 mw 1602 , 1606 , 1608 , 1609 , 1611  
 bw 601 , 602 , 604 - 609 , 2004 , 2120  
 mw 5001 , 5006 , 5008 , 5016 , 5018 , 5019 , 5023  
 mw 1376

Materieel verkocht aan Ascension (Paraguay)

mw 1604 + bw 603  
 mw 1507 , 1508 , 1514 , 1515 , 1601 , 9001  
 mw 1603 , 1605 , 1607 , 1610

Afkortingen

mw : motorwagen                      g.. : enkelgelede  
 bw : bijwagen                         dg.. : dubbelgelede



Nog uit de HOOFDSTAD - M.I.V.B.

- \* Vrijdagavond, 20 jan.1978 gebeurde het! De dgpc 7922 reed een proefrit vanuit stp Koningslaan, richting W.Ceuppensplein. Op de Fonsnylaan ligt een wissel die via de Drukkerijstraat naar de Belgradostr.(werkhuisen MIVB.) leidt, en die ook door buitenrijdende trams van stp Koningslaan wordt gebruikt. Vroeger was deze wissel door seinen beveiligd, maar deze seininrichting is sedert korte tijd weggenomen. Het rijtuig reed aan + 65 km/u. over deze wissel, die echter in afbuigende stand lag. Gevolg: ontsporing en met grote kracht tegen een huisgevel aan. De eerste drie passagiers en het grootste deel van de wagenbak zijn vernield, en de bestuurder zwaar gewond. De tram zal terug naar Brugge moeten, waar onderzocht zal worden of herstelling nog mogelijk is. Het rijtuig was nog niet in dienst!
- \* Wijzigingen in de uitbating sedert 27 dec.1977:
  - Frekwentie op lijn 22 verlaagd van 15 tot 20 minuten.Overigens blijft het voortbestaan van lijn 22 een open vraag.
  - Lijnen 39 en 44 bijna uitsluitend door 7000en bediend. Er blijven nog zowat 6 4000en in lijn.
  - Ab lijn 13 versterkt met twee bussen, omdat het bijna niet mogelijk was de uurregeling te eerbiedigen na recente verlenging van de lijn tot het Noordstation.
  - Stp Woluwe levert nu nog enkel rijtuigen voor de lijnen 39 en 44.
  - Nieuwe uurregeling op de lijnen 13, 22, 27, 30, 35b, 39 en 44.
  - Tijdens de spitsuren 14 dgpc in dienst op lijn 103.
  - 7500en in dienst op lijn 32. 2 ervan blijven in avonddienst.
  - Nieuwe dienstorders voorzien geleidelijke toename van dgpc op lijn 103, 7500en op lijn 32, en 7000en op lijnen 39 en 44.
- \* Gewijzigde daken op volgende rijtuigen: 7535, 7505, 7502, 7577, 7524, 7567, 7528, 7594, 7579, 7533, 7511, 7556, 7562. Zijn nu nog niet aangepast:7539, 7548, 7549, 7555, 7566, 7590, 7595 en 7598.
- \* Sedert 29 dec.77 is bij de stations Beurs, De Brouckere en Rogier een verlicht plan aangebracht, waarop buiten de naam van het station, ook de daar passerende lijnen zijn vermeld, en een stadsplan met lijnennet. Aan de andere kant van het verlichte paneel is reclameruimte voorzien.
- \* Zoals reeds gemeld, is pcc 7065 voorzien van een stuurpost 7500, nu in dienst gekomen.
- \* Sedert 10 jan.78 neemt lijn 102 eindpunt op de Jamar-helling, waar voorheen de terminus van lijn 90 was.Lus is Baraplein, want de sporen in de Barastraat zijn niet meer in dienst, en de luchtleiding is er weggenomen. Lijn 90 neemt eindpunt op de P.H.Spaaklaan, aan de kant Baraplein, naar het keermaneuver gebeurt nog aan de kant Zuidstation.
- \* Bij BN en Acec is een bestelling geplaatst voor 35 metrostellen, voor de verlenging van lijn 1 naar Laken enerzijds, en naar Anderlecht anderzijds.
- \* De pendeldiensten voor het personeel MIVB tussen Schaarbeek en Haren, worden gereden met Ford-Transitbusjes, nrs 556-558.
- \* Sinds 19 jan.78 rijdt lijn 103 in Anderlecht nu ook in de richting COOVI door de Veeweidestr. en de Limbourgstr. i.p.v. via de Paul Jansonlaan. In de richting Jette was deze omlegging al ingegaan op 24 mei 1977.

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

Na enkele veranderingen bij Van Hool, is de Man-Van Hoolbus 151 terug in dienst in Luik. Een reeks van 50 dergelijke bussen (151 - 200) is besteld ter vervanging van de oude Brossels van stp Jemeppe.Levering voorzien maart '78.Nog eens 35 bussen zijn voorzien.Bus 337 na ongeval te Pont de Seraing buiten dienst.

UIT DE ARTEVELDESTAD - M.I.V.G.

18 nov.77: emr 339 bracht in de voormiddag rails naar de werken op de Begijnhoflaan. In de namiddag werden sporen naar de De Smetbrug gebracht voor uitrustingswerken op lijn 1.

19 nov.77: PCC 30 verbouwd en herschilderd terug in dienst.

MBLE voert sedert enkele weken gesprekken op de MIVG-golflengte om alle zenders en ontvangers op trams en bussen te testen.

21 nov.77: PCC 35 vandaag in CW gegaan voor verbouwing.

23 nov.77: Ongeveer 50 min. was lijn 21 van de Brusselsestwg naar eindpunt Arsenal toe onderbroken, wegens ongeval waarbij een gewonde man die op de sporen geslingerd was. Alle rijtuigen namen eindpunt in Gentrbrugge-C, lijn 22. Bussen pendelden.

24 nov.77: PCC 31 uit CW, verbouwd en herschilderd. 's Morgens was er een stroomonderbreking op de lijnen 4 en 21-22 gedurende enkele minuten op de sectie Gerechtshof - St Nikolaaskerk.

Een ware verkeersopstopping ontstond in het centrum.

28 nov.77: PCC 37 in CW genomen voor verbouwing.

PCC 40 had op lijn 10 een aanrijding bij de Contributiebrug, richting station, met een vrachtauto. Een verwrongen spiegel, gebroken zijruiten, blik- en verfschade waren het resultaat.

29 nov.77: PCC 32 na verbouwing en herschildering terug in dienst.

339 bracht een bovenleidingspaal naar de Kortrijksestwg, lijn 4.

Terminus Moskou, lijn 1. PCC 07 botste op wachtende PCC 53.

De 07 had veel schade, wegens ingedrukte bumper.

1 dec.77: Lijn 21-22, Martelaarslaan, spoor richting Centrum, een plots overstekende bromfietser werd gevat door PCC 16.

Het slachtoffer overleefde zijn verwondingen niet.

14 dec.77: PCC 36 in CW gegaan voor verbouwing.

15 dec.77: emr 332 en 339 in CW genomen voor nazicht panto.

16 dec.77: PCC 34 na verbouwing en herschildering terug in dienst.

Vandaag is in de Beheerraad een volledig uitgewerkt plan ter tafel gelegd voor de al vroeger besproken verlenging van l.21.

De verlenging zal vanaf terminus Arsenal 1250 m. naar het kruispunt Melle-Leeuw gebeuren, om op dat punt rechtsaf te buigen, de Merelbekestraat in, om 600m. verder, vóór

Merelbeke-brug, bij het NMBS-station Merelbeke, eindpunt te nemen. De verlenging is in dubbelspoor gepland, en men voorzag een kopeindpunt, maar er bestaat kans dat er een lus door verschillende straten wordt aangelegd. Officieel is niets goedgekeurd, maar er zijn ook geen bezwaren.

Ook zou (eindelijk) lijn 22 verlengd worden naar de wijk Nieuw-Korea te Gentbrugge-Centrum. Deze verlenging van 327m.

zal wellicht de aanleg van een keerlus met zich brengen.

19 dec.77: Op de vroegere tramlijn 20 naar Melle, worden rails en dwarsliggers uitgekregen.

20 dec.77: PCC 38 in CW gegaan voor verbouwing.

22 dec.77: PCC 35 verbouwd en herschilderd terug in dienst.

Tussen 14u. en 17u.30, staking van het trampersoneel. Bijna alle rijtuigen van lijn 4 reden binnen, en ook enkele rijtuigen van de lijnen 1, 21, 22, 30 en 31. De staking werd nog steeds gevoers wegens weigering tot werktijdsverkorting. Inmiddels is men tot een akkoord gekomen.

27 dec.77: Vandaag worden de sporen op de Ferrerlaan tot de terminus Van Beverenplein nagezien en gereinigd. Het was op

3 sept.76 dat de laatste tram over de De Smetbrug naar het Van Beverenplein reed. Het einde van deze toestand nadert nu.

31 dec.77: in CW voor verbouwing nog steeds PCC 36, 37 en 38.

1 jan.78: Overzicht rijtuigenpark:

Tramrijtuigen: emr 332 en 339(ex.362) vervoer materialen; kunnen ook voor reklamedoeleinden dienen.

PCC-rijtuigen 01 - 54

Autobussen : van de reeks 500 - 536 (1963-1964) blijven nog

in dienst, de nrs 509, 514, 525, 529, 531, 532, 533, 534 en 535. Ze worden enkel nog voor bijzondere diensten benuttigd en ze zullen dit jaar buiten dienst gesteld worden.

Fiat-Van Hool: 660 - 683, ( 1969 )

Fiat-Van Hool: 01 - 34, ( 1973-74 )

35 - 57, ( 1975-76 )

58 - 76, ( 1977 )

6 jan.78: Lijn 4, halte Nederkouter, spoor richting station. Tijdens de avondspits stortten twee huizen in, en verhinderden aldus verdere dienst op lijn 4. De rijtuigen 29, 17 en 05 dienden bij het Gerechtshof terug te keren over de overloopwissel. Andere rijtuigen keerden op tegenspoor terug naar het station, en namen dienst op andere lijnen. Niemand was gewond, maar enkele geparkeerde auto's zijn totaal vernield. Op lijn 4 kwamen bussen in dienst. In het centrum reed lijn 4 verder met trams tussen de Muidebrug en Koornmarkt, en via lijn 1 tot het Wilsonplein, waar ze terugkeerden.

7 jan.78: Op lijn 4 zelfde toestand als gisteren. Er reden drie trams tussen Muidebrug en Koornmarkt, waar reizigers konden overstappen op een wachtende bus. Omstreeks 16u.15 waren de opruimingswerken in de Nederkouter gedaan, en reed de 27 als eerste terug naar het station. De bussen werden binnengestuurd en door trams vervangen. Oorzaak van de instorting was een verkeerde werkwijze bij verbouwingen.

8 jan.78: Lijn 1, Begijnhoflaan, spoor richting De Smetbrug: een slippende auto reed te pletter tegen een onderstel van PCC 04. De motorkap van de auto raakte zodanig geklemd tussen het tramonderstel, dat men het niet ter plaatse kon verwijderen. Dat gebeurde dan de volgende dag in de stelplaats.

9 jan.78: PCC 39 binnengereden voor ombouwing. PCC 37 terug in dienst gekomen. Regelmatig lesrijtuigen voor opleiding van nieuw personeel.

12 jan.78: Lijn 4, Gravensteen, wissel van lijn 1. In de vroege ochtenduren miste PCC 35.4, richting Muidebrug zijn wissel en via het spoor van lijn 1 terecht tegen de langsrijdende PCC 23. Beide rijtuigen ontspoorde, de 23 zelfs meer dan 3 m. Na aankomst van de takelwagen kon na een half uurtje de dienst worden voortgezet. Ondertussen moesten de trams van lijnen 1 en 4 terug te keren op de Koornmarkt, via de lus van Klein Turkije.

emr 339 bracht bovenleidingspalen naar de De Smetbrug.

13 jan.78: De luchtlijnpalen op de De Smetbrug worden opgericht.

17 jan.78: de draagkabels op de De Smetbrug zijn vandaag gespannen.

19 jan.78: deze morgen zijn de bovenleidingsdraden op de De Smetbrug gehangen. Volgende week zal Bruggen en Wegen de brug testen.

PCC 40 in verbouwing gesteld, en de 36 terug in dienst gekomen.

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

\* Bus 522 die sinds enkele tijd te Muizen-Mechelen had gestaan bij een slopersbedrijf, is te Antwerpen opgemerkt op een Italiaanse vrachtauto, vermoedelijk op weg naar warme oorden.

\* Een rechtzetting: In VeKo 12 - 8 staat dat de sporen in de Simonsstraat op eigen bedding werden gebracht, en in dienst kwamen in de richting Harmonie op 16 aug. 1977. Dat moet zijn 19.8

\* Sedert 1.9.77 rijdt bus 9 over de eigen bedding van de tramlijnen 7 en 8 in de Lange Gasthuisstraat.

\* Vanaf wo 16 nov.77 is de halte Foorplein van lijn 10, in de richting Deurne afgeschafte wegens semi-metro werken.

\* Sedert 22 dec.77 zijn de buslijnen 25 bis en 27 in de richting Middelheimziekenhuis terug over hun oorspronkelijk

trajekt gaan rijden. Dat was destijds veranderd wegens de bouwwerken aan de E.10. Reisweg onveranderd tussen het Centrum en de Groenenborgerlaan. Dan rechts, Hans van Mildertplein, links Oosterveldlaan, links Kapittelstraat, Pius X plein, rechts Groenenborgerlaan, en verder normale reisweg. Om technische redenen blijft de rijrichting naar het centrum behouden zoals ze tot dan toe was.

\* Buslijnen 16, 17, 20 en 27 kregen een nieuwe reiswegregeling met ingang van 26 dec.77.

lijnen 17 en 27, vanaf Belgiëlei-Nerviersstraat, richting CS, via Belgiëlei, Mercatorstraat, Simmonsstr. en Pelikaanstr.

lijn 16: Oostenstraat, Van de Nestlei, rechts Mercatorstr, en verder zoals 17 en 27;

lijn 20: Plantin en Moretuslei, rechts via Simmons- en Pelikaanstr.

Halten: Belgiëlei, 50m. vóór Mercatorstr, voor lijn 17 en 27;

Simonsstr.-Lge Kievitstr. aan de vluchtheuvel lijnen 2 en 15 voor alle vier deze buslijnen.

In de richting buitenstad blijft de reisweg behouden via het Stadspark, i.v.m. enkelrichtingsverkeer in de Pelikaanstraat.

\* buslijn 25 hricht in beide richtingen een halte bij in de Kleine Doornstr. te Wilrijk: 30 dec.77.

\* Tijdens de zesdaagse wielerskoers in het Sportpaleis, van 3 t/m 8 feb.78, blijft busvervoer tijdens de nachturen verzekerd. Op deze bussen en inrukkende trams van de lijnen 3 en 12 wordt na middernacht géén verbindingstiket afgeleverd. Een enkele reis volstaat. Een kentering op komst ?

\* Sedert 23 jan.77 is nu ook de dienstregeling op lijn 15 gevoelig verbeterd:

op weekdays van 6u.30 tot 19 u. om de 7 à 8 min:

na 19 u. alle 12 min;

zaterdag: 6u.30 - 12 u. om de 10 min;

12 - 19 u. om de 7 à 8 min;

na 19 u. om de 12 min.

zon- en feestdagen: 7 - 9 u: om de 15 min;

9 - 12u: om de 12 min;

12 - 19u: om de 10 min;

na 19 u. om de 12 min.

\* M.i.v. 1 feb.78 wordt de reisweg van buslijnen 35 en 37 in beide richtingen ongelegd vanaf de Oude Leeuwenrui over de Brouwersvliet, Tavernierskaai en Rijnkaai.

\* In het voorjaar 1978 zal begonnen worden met het aanleggen van een verbindingsspoor tussen het Draakplein en het Ooststation. Dat zal het lossen van nieuwe rails gevoelig in gunstige zin beïnvloeden, omdat het veel dichterbij de magazijnruimte geschiedt zal. De vroegere losplaats in Merksem zal opgegeven worden. Tijdens W.O. I lag deze verbinding er ook.

\* PCC 2112 is op 15.12.77 terug in Groenenhoek gekomen, voorzien van Scharfenbergkoppelingen. Op 16.12 kwam hij terug in dienst als 11.10. Dezelfde dag vertrok de 2114 naar Hoboken voor zijn heelkundige ingreep. Op 15.12 reed hij zijn laatste "scharfenbergloze" rit als 24.17

\* Op 25.11.77 was de 8827 nog steeds in de CW., en is de 4408 (museumwagen) nagezien, om bij eventuele sneeuwval mede in de aanval te kunnen gaan, samen met de 4417, 4429, 8826, (8827), en de sneeuwploug 8887.

\* Verbouwing tot Scharfenbergwagen heeft in de winterperiode wel eens een tekort aan rijtuigen in een stp tot gevolg. Zo is de 2007 en 2057 van Hoboken op de lijnen van de Groenenhoek ingezet geweest. In uitzonderlijke omstandigheden valt wel eens een rijtuig weg, zoals dw 4 van lijn 8, op 21 dec.

\* 7 jan.78, PCC 2069 is terug in Groenenhoek, en sinds 15.1 hoort hij terug bij deze stp. Samen met 2114 vormde hij de 1° tweeling.



VeBOV - Krant - Verenigingsnieuws.

OVER FOTO'S GESPROKEN.

Zoals te voorzien was, komen talrijke bestellingen binnen voor de aangeboden 4° fotoreeks. Wij moeten echter even beroep doen op uw geduld, want onze fotograaf is tot 25 feb. met vakantie. De levering der bestellingen zal dus even vertraagd worden. Met dank voor uw begrip.

OVER BOEKEN GESPROKEN.

Bij de M.I.V.B. is een boekwerkje verschenen, over de trams in dienst in deze stad. Het is geschreven door de heer Hanocq Directeur van het Rollend Materieel, tram en metro. Het werk is tweetalig uitgevoerd, en bevat algemene inlichtingen en technische gegevens over tramrijtuigen van de reeksen 4000, 7000, 7500, 7800, 7900 en 9000. 10 kleurenfoto's, 6 tekeningen. Het boekje kost 150 fr. en kan besteld worden mits overschrijving van dat bedrag op ons rekeningnummer. (NL - 11 fl) Bestellingen moeten binnenkomen uiterlijk op 28 feb.78. Postverzendingen moeten met 20 fr. verhoogd worden! wij zullen deze boeken ook ter beschikking stellen op onze bijeenkomsten, en op de alg. ledenvergadering in Brussel, 25 feb.

Vroeger gaven de vervoersmaatschappijen ieder jaar een boekje uit met de uurregelingen per lijn. De MIVB heeft met deze traditie van vóór 1930 terug aangeknoopt, en geeft thans weer een tramboekje uit, aan de prijs van 20 fr. Ook de buslijnen zijn er in opgenomen. Bovenaan een monogram tram of bus, dan een tekening van de lijnfilm met opgave van de lijnkleuren, maar niet gekleurd. Daaronder de lengte van de lijn en de afstand tot, en rijtijd tussen de verschillende belangrijke tussenpunten. Dan de uurregeling op weekdays, zaterdag en zondag. Wij zullen trachten dat boekje aan te bieden op de Algemene Ledenvergadering op 25 feb. in Brussel. De prijs is 20 fr. Omdat de verzendingskosten de helft van de prijs belopen, worden géén verzendingen gedaan door ons. In de plaatselijke bijeenkomsten zullen wij deze nuttige en handige boekjes echter wél aanbieden.

OOST - EUROPA,

meer bepaald Polen en Tsjecho-Slovakije, zijn landen waar op het gebied van tram en trein nog wat te zien is. Ons lid, de heer Marcel Lambou uit Luik, heeft de bedoeling om in 1979 (!) een reis te organiseren naar de bedrijven in Lodtz en Katowice ( Polen) en Ostrava, Brno en Praag (CS). Met uitzondering van Praag, zijn dat industriesteden, met zeer uitgebreide netten, en interstedelijke lijnen in Lodtz en Katowice, en een museum in Tsjecho-Slovakije. Er blijven allicht stoomtreinen over op de industrielijnen. Ook daar zou een bezoek aan gebracht worden. De heer Lambou wenst van U te weten of U zoudt willen meegaan. De reis wordt per trein gemaakt, (+ 4700 fr individueel, in groep dus goedkoper) Twee nachten worden in de trein doorgebracht. De pensionprijs is nog niet bekend. Omdat de reis pas in 1979 plaatsvindt, kan alles goed georganiseerd worden, maar dan worden uw suggesties vlug ingewacht bij dhr M. Lambou, rue Jardinière 272, 4900 - Angleur. Ter inlichting: Lodtz, 35 lijnen, meterspoor; Katowice: 35 lijnen, normaalspoor; Ostrava: 12 lijnen, 1000 mm. Brno 17 lijnen, normaalspoor, en Praag 30 lijnen, normaalspoor, + metro + trolleybus. Duur van de reis: 14 dagen. Deze rondvraag is louter informatief, maar snelle reactie is wel gevraagd.

VeBOVKRANT - VeBOV's Verenigingsnieuws.

Algemene Statutaire Ledenvergadering - Brussel, 25 feb.1978.

De vergadering wordt gehouden, in principe in het station Anneessens van de MIVB. Mocht nu de zaal technisch nog niet in orde zijn, dan gaat de vergadering door in een andere, door de MIVB aan te duiden zaal. Dat heeft voor gevolg dat wij tot de volgende afspraak moeten komen:

Bijeenkomst om 9u.45 in het station "Centraal" van de Brusselse metro, bij de krantenkiosk in de mezzanine. Reizigers per trein rijden uiteraard tot Brussel-Centraal, van waaruit zij onmiddellijk het metrostation kunnen bereiken. Let U wel op het uur: 9u.45. Aangezien wij in elk geval per metro rijden, wordt stipt op tijd vertrokken, maar gezien de hogervermelde feiten, kunnen wij nu nog niet zeggen waarheen!

Welke zaal de MIVB ons ook ter beschikking zal stellen, de plaatsruimte zal beperkt zijn. Dat houdt in dat alléén leden daaraan kunnen deelnemen. De dames mogen echter meekomen. Zij kunnen, als zij dat verkiezen, winkelen in de stad. Mochten er echter voldoende dames zijn, die wensen kennis te maken met de kunst in de metro, dan zal een hostess van de MIVB hen begeleiden en uitleg verstrekken. Na afloop daarvan zal ook onze vergadering ver afgelopen zijn, en dan brengt de hostess ons terug bij elkaar.

Middagmaal: De deelnemers en hun dames kunnen om 13u15 gezamenlijk een middagmaal nuttigen in de kantien van de MIVB in het Deltastation.

Dagschotel: soep, aardappelen met groente en vlees, dessert, aan 92 fr. per persoon.

Bifsteak-frietten: 102 fr. per persoon.

Wij zullen dus het voordeel kennen van gezellig samen te kunnen middagmalen, en, aan gunstige voorwaarden!

Het is echter wel noodzakelijk, om geen vergissingen te doen, dat wij allemaal samen, dus ook de eventueel winkelende dames, eerst samenkomen om 9u.45 in het Centraalstation van de MIVB. waar wij dan goede afspraken maken.

Voor verdere instructies verwijzen wij naar ons vorig nummer van VeKo, blz 5.

HISTOIRE DES CHEMINS DE FER BELGES.

Alle bestelde boeken zijn ondertussen bij onze leden besteld, of via de post verzonden. De nabestelde boeken worden ons waarschijnlijk deze maand bezorgd, want de oplage was uitgeput, zodat een herdruk moest tot stand komen. Die verwachten wij nu.

REGIONALE BIJeenKOMSTEN.

Brussel en Gent hebben geen vergadering in februari.

Antwerpen - Metropool: vr 17 feb.78, 20u. Nieuwe Carnot:

De heer A.Rits, voormalig Directeur-

Generaal van MIVA spreekt over zijn belevenissen bij de tram in binnen- en buitenland.

Limburg - Kempen:

wo 1 maart 78, 20u. Zolder-Sporthal:

Spoorwegen in Skandinavië, diareportage

door de heer R. Vissers, deel 1.

Brugge: za 11 feb.78, 14u.30, statinsbuffet Brugge,praatmiddag.

vr 10 maart, 20u. Waalsestraat 34, film en diaportektie.

UITSTAPPEN EN BEZOEKEN.

Za 18 maart, bezoek stoomlokomotieven NMBS in Leuven, ENKEL voor LEDEN, geen introductie. Verdere inlichtingen VeKo maart.

Za 29 april, bezoek tentoonstelling Amitram Rijsel, met deelname van VeBOV. Nadien rondrit op tram Rijsel-Roubaix en Fourcoing. Meerdere gegevens VeKo 18. Houdt die dagen vrij!