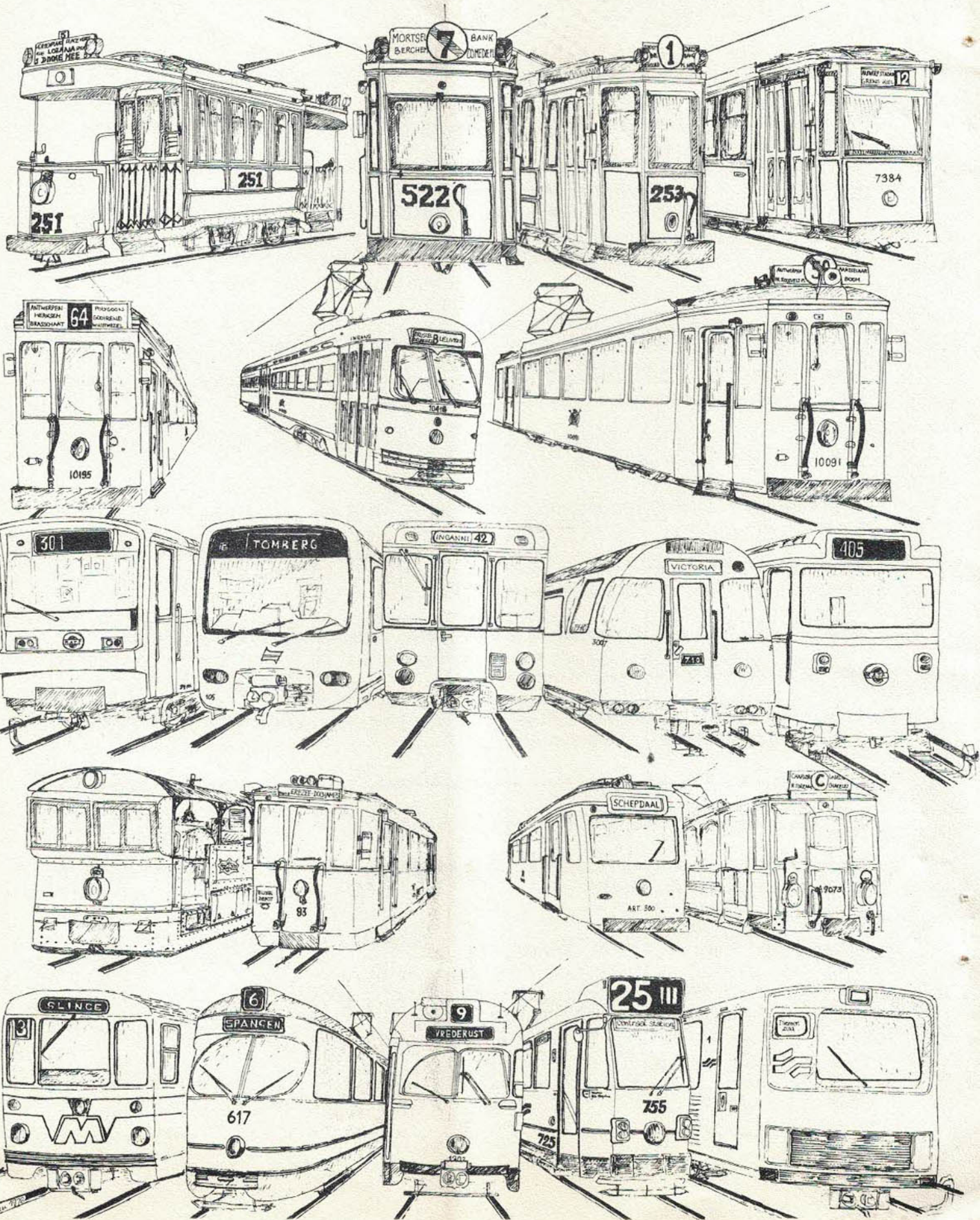


maandblad van de Vereniging voor Belangstellenden in het  
Openbaar Vervoer

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 informatie en artikels mogen slechts worden overgenomen mits schriftelijke en voorafgaandelijke toestemming van de redactie en bronvermelding is steeds vereist. Ondertekende inzendingen blijven onder verantwoordelijkheid van de auteur en geven niet noodzakelijk de mening van de redactie weer.

Hoofredactie : Roger Bastaens  
Eindredactie : Spoorlags : Julien Casier  
Trampost : Jan Vermeiren

Verantwoordelijke uitgever : Roger Bastaens, Kerkendijk 1,  
B-2200 Borgerhout-Antwerpen. Tel.(031) 36 04 92 (na 18 uur)

vaarwel tram G ?

Het dossier van de brabantse "tram G" nadert stilaan zijn ontknoping. In 1975 werd, mede onder druk van de publieke opinie en het gemeentebestuur van Strombeek, bekomen dat de tramlijn alleszins behouden blijft tot de ingebruikname van de metro in Laken. Begin april zijn de metrowerken op de Brusselse Bockstaellaan begonnen en eerstdaags zou het ministerie van verkeerswezen een definitieve beslissing nemen aangaande de toekomst van de lijn. Wanneer over enkele maanden een eerste deel van de Bockstaellaan wordt heraangelegd moet men weten of er al dan niet belangrijke aanpassingen aan het spoornet dienen te gebeuren.

Voor de lijnen G : Brussel - Grimbergen  
                  en G : Brussel - Vilvoorde (Het Voor) bestaan er 3 mogelijkheden :

- 1 : Een NMVB exploitatie met trams. Indien nieuw materieel wordt aangekocht zouden er 14 trams nodig zijn voor deze dienst. Gezien de hoge investeringskosten en verschillende technische moeilijkheden wenst de NMVB hier niet op in te gaan.
- 2 : Een NMVB exploitatie met autobussen waarvoor 32 bussen nodig zouden zijn. Om de huidige vervoerscapaciteit te behouden moet de frekwentie van de buslijn sterk opgevoerd worden (met zijn voordelen voor de gebruiker, maar de nadelen voor de omwonenden). Vooral omwille van milieu en comfortoverwegingen vindt het gemeentebestuur van Grimbergen (waartoe Strombeek sinds de fusie ook behoort) deze oplossing niet de ideale.
- 3 : Integratie van deze 2 lijnen in het MIVB stadstramnet. Dit zou erop neerkomen dat tramlijn 52 als volgt van reisweg zou veranderen :  
enerzijds : via de buurtspoorwegtunnel-ingang van de vroegere lijn L naar het Bockstaelplein  
anderzijds : vanaf het huidige eindpunt Meiselaan, langs de Nieuwelaan naar Strombeek en verder over de eigen bedding naar Grimbergen resp. Het Voor.  
In dit geval neemt buslijn 53 het vervoer waar langs de Mutsaard en de De Wandstraat.

Gezien echter de jongste ontwikkelingen op politiek, maar vooral op kommunautair vlak (Egmontpakt), staat de gemeente Grimbergen nogal afkerig t.o.v. deze laatste mogelijkheid. Van deze duidelijke binding met het Brusselse stadsnet verwacht de gemeente, zoniet een toename, dan toch geen afname van de franstalige inwijking (voor wie de situatie in het Brusselse randgebied niet kent kan dit wel vreemd in de oren klinken).

Hierbij wordt gezinspeeld op een psychologisch effect dat duidelijk rond de Brusselse agglomeratie een grens moet trekken. Dit schok-effekt wordt bekomen door de mensen te verplichten van over te stappen van "den Bruxellois" op "den Boerentram" indien men de grens met Vlaams-Brabant wil overschrijden. De dromers van "Le tout grand Bruxelles" hadden immers reeds in de jaren '60, naast de plastiek vuilbakken, de uitbreiding van het Brusselse stadsnet op hun aktief geplaatst.

Dit wetende voor ogen trokken de gemeentebestuurders naar het ministerie en vroegen ingeval van een stadstramekspliatie duidelijke waarborgen betreffende volgende 3 punten :

- 1 : de trams behouden hun lijnletter (G en Ø)
- 2 : het materieel wordt geschilderd in de buurtspoorwegkleuren
- 3 : de exploitatie gebeurt liefst met buurtspoorwegpersoneel maar alleszins met nederlandsstalige bestuurders.

Betreffende dit laatste punt kon men geen garanties krijgen op lange termijn, waaruit de gemeente dan ook zijn konklusie getrokken heeft en voor het bussysteem kiest, vermits de tol die ze moet betalen voor het behouden van de tramlijn te zwaar is voor het onafhankelijk Vlaams karakter van de gemeente. Een beslissing die de bevolking niet zal toejuichen maar wel zal aanvaarden.

Het gemeentelijk besluit wordt als volgt gemotiveerd : De gemeente blijft voorstander van een tramsysteem dat ongetwijfeld een reeks voordelen biedt zoals meer comfort en meer veiligheid voor de reizigers, en milieuvriendelijker is (geen luchtbezoddeling en minder geluidshinder).

Het behoud van tram G, m.a.w. de exploitatie door de MIVB, zou volgende nadelen meebrengen : het vervoerssysteem zou zowel voor administratie als voor materieel gebonden zijn aan de MIVB, kortom met de Brusselse agglomeratie, terwijl de frekwentie ook minder hoog zou zijn als met bussen. Met een NMVB autobusexploitatie kan een hogere frekwentie worden ingevoerd, de uitbating zou door de niet-agglomeratie gebonden NMVB worden waargenomen, met daaruitvloeiende grotere werkstellingsmogelijkheid voor de plaatselijke bevolking terwijl ook de mogelijkheid bestaat de trajekten eenvoudig aan te passen en uit te breiden. Er moet echter wel een garantie verkregen worden dat een rechtstreekse verbinding met het verkeersknooppunt noordstation behouden blijft en dat modern busmaterieel met een hoge frekwentie wordt ingelegd.

Dit is de huidige stand van zaken, het laatste woord en de definitieve beslissing is nu aan het ministerie.

Walter Werquin  
Strombeek-Bever  
01 april 1978



# trampost

BUURTSPOORWEGEN N.M.V.B. AUTOBUSNIEUWS

In Veko 17:14-15 gaven we een overzicht van het autobuspark van de NMVB waar volgende aanvullingen/verbeteringen dienen toegevoegd te worden :

- Van de AB reeks 3950 - 4099 voldoen de 3985 - 4024 aan de NMBS normen
- De Daf-VH AI120 reeks zal 266 bussen tellen, dus 5090 - 5355. Voor de verdeling van deze AB zie blz 19:06
- De reeks 4100 - 4124 zijn stadsbusjes van het type "402" (de vermelding "AI" was foutief, er staat ook geen "AU") Vroeger waren deze bussen uitgerust met een O.M. motor (= Officina Mecanica, behoort tot de Fiat-groep). Deze motor voldeed echter niet meer en alle bussen kregen een Mercedesmotor, type OM 352 (hier is OM een typeaanduiding, geen merknaam) die afkomstig is uit de buitendienst-gestelde bussen 2911-2940 en 2959-2960.
- In de tabel werden als type aanduiding de officiële aanduidingen gebruikt. Deze wijken soms af van de kenplaatgegevens op de autobus. Voortaan gebruiken voor een aantal bussen deze laatste. Bij sommige VanHool series duidt de "X" aan dat het een prototypereeks was, deze X komt nooit op de kenplaat voor, dus :
  - AI 114 X = AI 114
  - AI 119 X = AI 119
  - AI 119 = AI 119/2
- De Volvo B59 worden gesplitst in : B59/1, B59/2a, B59/2b
- Alle Fiat-VH 409 AI 6 zijn in feite 409 AI 61 alhoewel dit zo niet op alle AB staat. Op oude Fiat-VH bussen staat meestal 420 HA/409 ST 4.
- Bij sommige busreeksen worden andere versnellingsbakken gebruikt dan in de lijst aangegeven, of bevat de reeks enkele prototypes. Aangezien de versnellingsbak in grote mate het rijgedrag van de autobus bepaald geven we op de volgende 2 blz een nieuw en uitgebreider overzicht waar tevens de verdeling van elk bustype per groep is aangegeven. Voor de reeksen 3800-3949 en 4025-4099 worden 2 types versnellingsbak zo willekeurig dooréén gebruikt dat ze niet worden aangegeven. Enkel groep Luik bezit nog Brossel autobussen met handgeschakelde versnellingsbak, alle andere bussen hebben een automatische gangwissel.

Groep (Werkplaats)	Antwerpen (Merksen)	Oost-Vlaanderen (Destelbergen)	Henegouwen 1 (Jumet)	Henegouwen 2 (Eugies)	Namen-Luxemburg (Andenne)	Luik (Luik)	Brabant 1 (Brussel-Eloyst)	Brabant 2 (Kessel-Lo)	Limburg (Hasselt)	West-Vlaanderen (Oostende)	t o t a l
Autobus reeks											
2570 - 2719			1	7	19		11	5	19	16	78
2726 - 2900	5	13	1	7	19		9	33	25	15	127
2971 - 3020						12					12
3021 - 3120	37	22	1	1	3	11	1				76
3121 - 3170						14					14
3171 - 3220	11				2		37				50
3221 - 3295							14		24		38
3296 - 3370	9		23			16		25			73
3375 - 3424				1			18		13		32
3425 - 3474		29			21						50
3475 - 3624	40		10	36	15		28			20	149
3625 - 3666	1		20				21				42
3667 - 3671										5	5
3672 - 3681							10				10
3682 - 3694										13	13
3695 - 3697							3				3
3698		1									1
3699										1	1
3700					1						1
3701 - 3714		14									14
3715 - 3732	12	6									18
3733 - 3772	2								28	10	40
3773 - 3781		9									9
3782 - 3799										18	18
3800 - 3949	17		7	12			19				38
			7	4			40	23		21	112
3950 - 4024			4						31		35
3985 - 4003					19						19
4004 - 4014	11										11
4015 - 4024					10						10
4025 - 4099	2		12	1			1				14
	10	40	15				9			35	61
4125 - 4199									25		25
4200								1			1
4201 - 4233			11	22							33
4234 - 4284								51			51
4285 - 4324						40					40
4325 - 4374					18	32					50
4375 - 4439	27								38		65
4440 - 4474					18	4		13			35
4500 - 4824	101		51	29	26		53		65		325
4865 - 4949					33	52					85
4950 - 5014					34	31					65
5015 - 5039		17									17
5090 - 5355				29		6	21	1	1		58
Subtotaal	285	151	163	149	238	218	295	152	269	154	2074
4100 - 4124		23								2	25
4475 - 4499	23							2			25
4825 - 4864					7			33			40
5040 - 5089	9				3			2		36	50
Subtotaal	32	23			10			37		38	140
Totaal	317	174	163	149	248	218	295	189	269	192	2214



N.M.B.S. norm

koetswerk : VH = Van Hool  
 J = Jonckheere  
 B&C = Bus & Car

AB reeks	onderstel	motor	type	versnelling		
Interlokale bussen						
2570 - 2719	Van Hool	Fiat	420HA ST4	Voith 501 JBR	VH	
2726 - 2900	Van Hool	Fiat	420HA ST4	Voith 501 JBR	VH	
2971 - 3020	Brossel	Leyland	A91 DAR/H	Leyland	J	
3021 - 3120	Van Hool	Fiat	420HA ST4	Voith 501 JBR	VH	
3121 - 3170	Brossel	Leyland	A91 DAR/H	Leyland	J	
3171 - 3220	Van Hool	Fiat	420HA ST4	Voith 501 JBR	VH	
3221 - 3295	Brossel	Leyland	BL 61D	Voith 501 J+BR	J	
3296 - 3370	Van Hool	Fiat	420HA ST6	Voith 501 J+BR	VH	
3375 - 3424	Brossel	Leyland	BL 61D	Voith 501 J+BR	J	
3425 - 3474	Van Hool	Fiat	420HA ST6	Voith 501 J+BR	VH	
3475 - 3624	Van Hool	Fiat	420HAST61	Voith 501 J+BR	VH	
3625 - 3666	Van Hool	Fiat	409 AI 6	Voith 501 J+BR	VH	
3667 - 3671	Van Hool	Fiat	409 AI 6	Twin Disc	VH	
3672 - 3681	Van Hool	Fiat	409 AI 6	Voith 501 JBR	VH	
3682 - 3694	Van Hool	Fiat	409 AI 6	Twin Disc	VH	
3695 - 3697	Van Hool	Fiat	409 AI 6	Voith 501 JBR	VH	
3698	Van Hool	Fiat	409 AI 6	Voith 506 J+BR	VH	
3699	Van Hool	Fiat	409 AI 6	Voith 501 JBR	VH	
3700	Van Hool	Fiat	409 AI 6	Voith D 851	J	
3701 - 3714	Van Hool	Fiat	409 AI 6	Voith 506 J+BR	J	
3715 - 3732	Van Hool	Fiat	409 AI 6	Voith 501 J+BR	J	
3733 - 3772	Van Hool	Fiat	409 AI 6	Twin Disc	J	
3773 - 3781	Van Hool	Fiat	409 AI 6	Voith 506 JBR	J	
3782 - 3799	Van Hool	Fiat	409 AI 6	Twin Disc	J	
3800 - 3949	Van Hool	Fiat	409 AI 6	Voith 501 JBR	VH	
				Twin Disc		
3950 - 4024	Van Hool	Fiat	409 AI 6	Twin Disc	J	
3985 - 4003	Van Hool	Fiat	409 AI 6	Voith 501 JBR	J	N
4004 - 4014	Van Hool	Fiat	409 AI 6	Twin Disc	J	N
4015 - 4024	Van Hool	Fiat	409 AI 6	Voith 501 JBR	J	N
4025 - 4099	Van Hool	Fiat	409 AI 6	Voith 501 JBR	J	
				Twin Disc		
4125 - 4199	Van Hool	Fiat	409 AI 6	Voith 506 J+BR	VH	
4200	Van Hool	Daf	AI 114	Leyl.automatic	VH	
4201 - 4233	Van Hool	Daf	AI 114	Voith 501 JBR	VH	
4234 - 4284	Van Hool	Daf	AI 114	Leyl.automatic	VH	
4285 - 4324	Bus&Car	Mercedes	Eagle 14	Daimatic	B&C	
4325 - 4374	Volvo	Volvo	B59/1	Voith D 851	J	
4375 - 4439	Van Hool	Daf	AI 119	Voith D 851	VH	
4440 - 4474	Van Hool	Daf	AI 119	Voith D 851	VH	N
4500 - 4824	Van Hool	Daf	AI 119/2	Voith D 851	VH	
4865 - 4949	Volvo	Volvo	B59/2a	Voith D 851	J	
4950 - 5014	Volvo	Volvo	B59/2b	Voith D 851	J	
5015 - 5039	Leyland	Leyland	B 21	Voith D 851	J	
5090 - 5355	Van Hool	Daf	AI 120	Voith D 851	VH	
Stadsbussen						
4100 - 4124	Van Hool	Mercedes	402	Voith 501	VH	
4475 - 4499	Van Hool	Cummins	AU 124	Voith D 851	VH	
4825 - 4864	Van Hool	Cummins	AU 124	Voith D 851	VH	
5040 - 5089	Van Hool	Cummins	AU 124	Voith D 851	VH	

19:05

. Verdeling van de 266 Daf-VH AI120 :

Al deze bussen rijden hun eerste 2500 km te Antwerpen, zoals dat ook voor de vorige Daf bussen gebruikelijk was. Na hun eerste onderhoudsbeurt te Merksem vetrekken ze naar hun bepaalde groep. De autobussen gaan voor groot onderhoud en reparatie naar de aangegeven werkplaats, dit is dus niet noodzakelijk de stelplaats van waaruit ze worden ingezet.

<u>nummers</u>	<u>aan-tal</u>	<u>bestemming</u>	<u>buitendienststelling</u>
5090 - 5119	30	Eugies	30 Brossel BL 61D
5120 - 5125	6	Luik	6 Fiat-VH 420 HA ST 4
5126 - 5151	26	Brussel-Eloystr.	26 Brossel BL 61D = 13 stplLeerbeek 13 stplHet Rad
5152 - 5161	10	Luik	10 Fiat-VH 420 HA ST 4
5162 - 5173	12	Andenne	12 Fiat-VH 420 HA ST 4
5174 - 5193	20	Hasselt	20 Fiat-VH 420 HA ST 4
5194 - 5213	20	Kessel-Lo	20 Fiat-VH 420 HA ST 4
5214 - 5230	17	Brussel-Eloystr.	13 Fiat-VH 420 HA ST 4 4 Brossel BL 61D
5231 - 5245	15	Destelbergen	15 Fiat-VH 420 HA ST 4
5246 - 5257	12	Andenne	12 Fiat-VH 420 HA ST 4
5258 - 5272	15	Hasselt	15 Fiat-VH 420 HA ST 4
5273 - 5293	21	Brussel-Eloystr.	21 Fiat-VH 420 HA ST 4
5294 - 5301	8	Kessel-Lo	8 Fiat-VH 420 HA ST 4
5302 - 5311	10	Oostende	10 Fiat-VH 420 HA ST 4
5312 - 5331	20	Merksem	20 Fiat-VH 420 HA ST 4
5332 - 5347	16	Luik	16 Brossel A 91 DAR/H
5348 - 5355	8	Merksem	8 Fiat-VH 420 HA ST 4

. Leveringsgegevens van de Daf-VH AI 120 :

- (1) : nummer  
 (2) : leveringsdatum te Merksem-Oude Bareel  
 (3) : nummerplaat  
 (4) : datum overbrenging van Merksem naar resp. Eugies, Luik en Brussel-Eloystraat

(1)	(2)	(3)	(4)	(1)	(2)	(3)	(4)
			naar Eugies:	5114	13.12.77	1051P	19.01.78
5090	16.12.77	0025P	18.01.78	5115	08.12.77	1287P	19.01.78
5091	10.11.77	0192P	06.12.77	5116	07.12.77	1289P	25.01.78
5092	04.11.77	0211P	29.12.77	5117	07.12.77	1292P	25.01.78
5093	27.01.78			5118	07.12.77	1303P	25.01.78
5094	16.11.77	0274P	17.01.78	5119	13.12.77	1323P	25.01.78
5095	18.11.77	0293P	29.12.77				naar Luik:
5096	04.11.77	0294P	29.12.77	5120	14.12.77	1533P	20.01.78
5097	17.11.77	1143P	15.12.77	5121	19.12.77	003P9	26.01.78
5098	18.11.77	1257P	17.01.78	5122	15.12.77	0299P	31.01.78
5099	26.10.77	1309P	29.12.77	5123	16.12.77	1298P	30.01.78
5100	08.12.77	1390P	18.01.78	5124	21.12.77	1538P	30.01.78
5101	18.11.77	1391P	29.12.77	5125	21.12.77	1688P	02.02.78
5102	18.11.77	1484P	29.12.77				naar Brussel-Eloystraat
5103	30.11.77	1606P	29.12.77	5126	21.12.77	0029P	02.02.78
5104	21.11.77	1686P	29.12.77	5127	30.12.77	0031P	02.02.78
5105	22.11.77	1745P	17.01.78	5128	22.12.77	0373P	
5106	23.11.77	1750P	29.12.77	5129	28.12.77	0938P	02.02.78
5107	24.11.77	1755P	17.01.78	5130	28.12.77	0942P	02.02.78
5108	28.11.77	1825P	17.01.78	5131	29.12.77	0947P	02.02.78
5109	07.11.77	1931P	18.01.78	5132	29.12.77	0948P	08.02.78
5110	29.11.77	1541P	18.01.78	5133	30.12.77	0976P	08.02.78
5111	30.11.77	0010P	19.01.78	5134	04.01.78	0978P	08.02.78
5112	01.12.77	0117P	19.01.78	5135	04.01.78	1141P	14.02.78
5113	07.12.77	0437P	19.01.78				

ANTWERPEN

Door de levering van de Volvo-Jonckheere busreeks aan de groepen Luik en Namen-Luxemburg zijn een aantal Daf-VH AI119/2 uit deze groepen overgeplaatst naar Antwerpen en Limburg. In Antwerpen hebben deze bussen de overblijvende Brossel A 91 DAR/H van de series 2971-3020 en 3121-3170 vervangen :

aangekomen te Merksem uit groep Luik :		4775 (13.12.77)
4506 (29.06.77)	4761 (18.01.78)	4776 (07.12.77)
4507 (30.06.77)	4762 (24.01.78)	4777 (02.12.77)
4508 (29.06.77)	4763 (24.01.78)	4778 (06.12.77)
4623 (26.07.77)	4764 (27.01.78)	4779 (01.12.77)
4624 (28.07.77)	4765 (30.01.78)	4780 (22.12.77)
4625 (22.08.77)	4766 (30.01.78)	4781 (20.12.77)
4626 (03.08.77)	4767 (14.12.77)	4782 (27.12.77)
4627 (05.08.77)	4768 (16.12.77)	4783 (23.12.77)
4755 (05.08.77)	4769 (12.12.77)	4784 (04.01.78)
4756 (08.08.77)	4770 (23.12.77)	4785 (19.01.78)
4757 (10.08.77)	4771 (28.12.77)	4786 (05.01.78)
4758 (11.08.77)	4772 (09.12.77)	4787 (24.01.78)
4759 (04.01.78)	4773 (16.12.77)	4788 (30.11.77)
4760 (20.01.78)	4774 (29.11.77)	4789 (17.01.78)
aangekomen te Merksem uit groep Namen-Luxemburg :		
4678 (21.06.77)	4684 (20.07.77)	4815 (07.07.77)
4680 (30.06.77)	4685 (30.06.77)	4816 (28.06.77)
4681 (07.06.77)	4686 (05.07.77)	4817 (29.06.77)
4682 (03.07.77)	4687 (15.06.77)	
4683 (15.07.77)	4688 (13.06.77)	

In stpl Tjalkstraat (Antwerpen) werden einde maart 78 volgende AB voor sloop verkocht :

2971	2978	2996	3007	3013	3121	3131	3144
2972	2981	2999	3008	3014	3124	3134	3145
2973	2983	3003	3009	3018	3126	3137	3146
2974	2993	3005	3010	3019	3128	3138	3167
2976	2994	3006	3011	3020	3129	3143	3169
3033 (na ongeval)							
7572 (=ex-1736 depannagebus bruin/geel)							

AB 2975, 3125, 3127, 3132, 3133, 3139, 3140, 3142 werden rijklaar verkocht aan het havenbedrijf Mercantile.

AB in oranje :	4191 (28.12.77)	4400 (27.01.78)
3848 (05.12.77)	3722 (09.01.78)	4013 (02.02.78)
3835 (12.12.77)	4004 (13.01.78)	3595 (09.02.78)
3557 (19.12.77)	3528 (16.01.78)	3726 (13.02.78)
3728 (27.12.77)	3844 (20.01.78)	3845 (17.02.78)

OOST-VLAANDEREN

Nadat het prototype 5015 Leyland Jonckheere reeds sinds einde 1977 te Gent in dienst was gekomen, zijn de 5016-5039 geleverd van januari tot maart 1978 en allen in dienst gekomen rond Gent. Enkele gegevens over deze busreeks :

onderstel :	Leyland B 21 2IS
motor :	Leyland type 510
	horizontaal gepl., watergekoeld,
	8,2 l cilinderinhoud
	vermogen : 145,8 kW bij 2200 t/m
gangwissel :	Voith D 851
koetswerk :	Jonckheere
massa :	10260 kg (ledig)
	16800 kg (geladen)
aantal plaatsen :	39 zit
	49 staan
	88 totaal

AB in oranje :  
3460, 3464, 3468, 3469, 4134, 4138, 4177, 4104, 4102



19:08

LIMBURG

Op 08.03.78 stonden volgende AB Fiat-VH buiten dienst te wachten op sloop :

						2815
2588	2622	2655	2789	2795	2811	2817
2591	2627	2656	2791	2796	2812	2866
2618	2654	2757	2792	2797	2814	2883

Deze 22 bussen werden vervangen door 20 Daf-VH AI119/2 nrs 4795-4814 overgekomen uit Namen en 2 nieuwe Daf-VH AI120 nrs 5176 en 5179.

AB in oranje :

3744, 3757, 3759, 3763, 3771, 3772, 3966, 3971, 4154, 4561

WEST-VLAANDEREN

AB in oranje :

3669, 3682, 3683, 3684, 3685, 3687, 3699, 3737, 3739, 4075, 4077, 4098; 4099. (3553 is rood West-Vl; niet oranje Antw.)

Alle autobussen aan de kust hebben een nieuwe lijnfilm gekregen. Op deze films komen beide tramlijnen eveneens voor, voor het geval dat bussen moeten ingelegd worden. Omdat alle lijnen hun oude lijncijfer hebben verloren in vervanging het nationale lijncijfer kregen staan daar inderdaad de lijnen 765 en 768 op :

768	OOSTENDE DE PANNE
765	OOSTENDE KNOKKE

lijncijfer : zwart op wit  
tekst : wit op rood

HENEGOUWEN

AB 2977, 2991, 3122, 3123, 3141 en 3168 zijn van Merksem naar Anderlues overgebracht waar ze zullen dienst doen bij Weg & Werken om de arbeiders naar de spoorwerken op de tramlijnen te voeren.

AB in oranje (herschilderd te Jumet) :

3318, 3533, 3618, 3621, 3666, 4712, 4720, 4038, 4044, 4048

AB in oranje (herschilderd te Eugies) :

3482, 3485, 3486, 3488, 3490, 3904, 4528, 4535, 4538, 4210, 4213 (4537 is nog rood, foutief in Veko 17)

NAMEN-LUXEMBURG

AB in oranje : 3180, 3198, 3517, 3700, 4019, 4021, 4023, 4024, 3994, 3995, 4336, 4338, 4342, 4350, 4338, 4459.

LJIK

AB in oranje : 4296, 4298, 4301, 4306, 4308, 4319, 4322, 4325, 4327, 4329, 4333, 4374, 4453, 4454, 4455, 4456, 4912, 4930, 4942

(4316 en 4317 zijn nog rood, foutief in Veko 17)

BRABANT

AB in oranje (Brussel) : 3563, 3565, 3573, 3626, 3630, 3637, 3640, 3644, 3678, 3696, 3697, 3805, 3806, 3814, 3822, 3823, 3825, 3827, 3829, 3832, 3850, 3854, 3856, 3942, 4059

AB in oranje (Kessel-Lo) : 3872, 4200, 4240, 4242, 4243, 4246, 4251, 4252, 4256, 4259, 4263, 4265, 4266, 4267, 4272, 4274, 4275, 4451

21 jan 78 : In de namiddag rijdt pcc 04 van lijn 10 op de stilstaande pcc 14 van lijn 22 aan de halte Bijlokenhof, richting centrum. Schade : ingedrukte bumpers.

25 jan 78 : De De Smetbrug wordt met 15 vrachtwagens met elk 25 ton zand getest en goedbevonden.

01 feb 78 : Lijn 1, Burgstraat, richting Van Beverenplein : een vrouw kwam terecht onder pcc 04 en diende in shocktoestand naar het hospitaal gevoerd te worden met minder erge kwetsuren. Het tramverkeer was 25 min onderbroken. Autobus 61 van lijn 30 pendelde tussen het Gravensteen en de De Smetbrug. Trams keerden terug op overloopwissel Gravensteen.

02 feb 78 : Vanaf vandaag is pcc 41 in ombouwing. pcc 38 verliet omgebouwd en herschilderd de werkplaats maar kwam nog niet in dienst.

04 feb 78 : Lijn 1, Kerkstraat Ledeberg, richting centrum : pcc 21 kwam in aanrijding met een uit een zijstraat stormende lichte vrachtwagen en liep een ingedrukte zijkant op.

06 feb 78 : pcc 39 herschilderd en omgebouwd uit de werkplaats.

Op lijnen 21 en 22 vóór de Keizersbrug worden op het spoor richting stad rails vervangen. mw 339 brengt, evenals de 2 volgende dagen, de sporen ter plaatse.

11 feb 78 : pcc 39 omgebouwd terug in dienst.

13 feb 78 : Vanaf vandaag is pcc 42 in de werkplaats opgenomen om omgebouwd te worden.

14 feb 78 : Hevige sneeuwval zorgde voor veel vertraging op alle lijnen. Mw 339 werd 's avonds op het zijspoortje aan de hoofdingang van de stelplaats geplaatst om bij hevige sneeuwval tijdens de nacht uit te rukken. Eén platform van dit rijtuig was geladen met zakken strooizout. Hij diende tijdens de nacht de stelplaats niet te verlaten.

16 feb 78 : Mw 339 deed terug een spoortransport naar de werken die nu al tot aan de halte Keizersbrug van de lijnen 21 en 22 gevorderd zijn. Doordat het rijtuig met zijn 2 aanhangwagentjes zich daar ter plaatse niet kan draaien om terug naar de stelplaats te rijden dient het tot aan de lus van lijn 4 doorstreept op de Koornmarkt te rijden.

Gisteren kwam de regionale kommissie voor de verbetering van het openbaar vervoer bijeen en daar was men tot een akkoord gekomen om alvast buslijn 6 (Muidebrug-Meulestede) terug te verlengen tot Dampoort. Vroeger reed lijn 6 onder lijnummer 61 tijdens de spitsuren tot daar.

22 feb 78 : Lijn 4, vóór de namiddagspits : een huisbrand in de Sleepstraat veroorzaakt 50 min vertraging. Aanvankelijk waren beide richtingen geblokkeerd maar na toegevingen van de brandweer kregen de trams richting Muidebrug toch nog doorgang zodat vanaf eindpunt Muidebrug via lijn 10 naar het St-Pietersstation gereden werd.

25 feb 78 : Op lijn 1 kwam vandaag pcc 40 omgebouwd en herschilderd terug in dienst. In de werkplaats is pcc 43 opgenomen.

27 feb 78 : Lijnen 21 en 22 richting Station : op de Brusselsesteenweg net voor de wissel om de stelplaats binnen te rijden is men begonnen de rails van zijde te verwisselen omdat ze teveel langs één kant slijtage vertoonden.

pcc 09 wordt met een asbreuk buiten dienst gesteld.

01 maart 78 : Lijnen 21 en 22, spoor richting Arsenaal / Gentbrugge centrum : de bocht Brusselsepoortstraat / ijk Klarenstraat wordt vervangen. mw 339 brengt op 02 en 06 maart de nieuwe sporen aan.

06 maart 78 : pcc 44 in de werkplaats voor ombouwing.

Lijn 10, Bijlokenhof, richting station, tijdens morgenspits : pcc 54 krijgt plots een asbreuk waarbij het achterste deel van de tram ontspoord. Tijdens het naar de stelplaats slepen van de tram ontspoord het rijtuig nogmaals in de Brabantdam. Alle pcc keerden terug op de wissel Bijlokenhof, naar het station werden bussen ingelegd.

07 maart 78 : De MIVG-spoordienst voert 's morgens slijpwerken uit aan de keerlus van lijn 1, Van Beverenplein, die binnenkort weer in dienst zal komen.

Lijn 1, Kerkstraat-Eggermontstraat Ledeberg : een vrachtwagen reed pcc 19 aan die een ingedeukte bumper in de zijkant van het rijtuig overhield. Het rijtuig diende onmiddellijk omgewisseld te worden en kwam op 10 maart hersteld terug in dienst met een geheel herschilderde voorkant.

09 maart 78 : Duitse spoor-specialisten slijpen sporen in de Papegaaistraat en de Brusselsepoortstraat, lijnen 21 en 22.

10 maart 78 : pcc 09 nog steeds wegens asbreuk buiten dienst. pcc 41 en 42 zijn omgebouwd en herschilderd, maar nog niet in dienst.

15 maart 78 : De regionale kommissie die belast is met het verbeteren van het openbaar vervoer in het Gentse besliste dat tramlijn 1 vanaf eindpunt Van Beverenplein verlengd zal worden richting Wondelgem station. Het betreft hier een verlenging van meer dan 4000 meter. Als voorwaarde werd gesteld dat de werken binnen het jaar moeten begonnen worden.

16 maart 78 : Lijn 4, middagspits : een hevige rukwind deed een TV -antenne op de luchtlijn in de sleepstraat belanden. In afwachting van de komst van de brandweer was de lijn onderbroken. Er werden geen omleidingen gevolgd en er was geen schade aan de luchtlijn.

Lijn 1, Basseveldestraat, richting De Smetbrug : pcc 54 botste tegen een aanstormende brandweerwagen, geen schade aan de tram, maar wel aan de wagen die met snijbranders diende losgebrand te worden. Lijn 1 was ongeveer 45 min onderbroken. De trams keerden op het overloopspoor aan het Gravensteen, een bus werd ingelegd.

pcc 09 in herstelling, na asbreuk op 27 februari.

22 maart 78 : De laatste hand wordt gelegd aan de nieuwe De Smetbrug : een definitieve tarmac-slijtlaag wordt op het wegdek gegoten.

23 maart 78 : Na bijna 19 maanden verkeersmiserie werd heden de nieuwe De Smetbrug voor alle verkeer opengesteld, daarmee werd lijn 1 terug naar het Van Beverenplein verlengd.

's Morgens rond 09u30 deed dienstwagen van Weg & Werken 339 een proefrit vanaf de De Smetbrug naar het Van Beverenplein en terug, dit ging gepaard met enorm veel vlammetjes en gekraak want de luchtlijn was er roestig op geworden. Aan het Van Beverenplein gekomen kwam men tot de vaststelling dat de bomen aan de halte dienden gesnoeid te worden, de takken hingen gevaarlijk dicht tegen de luchtlijn. Deze proefrit had heel wat bekijks want veel mensen waren de tram ontwend geraakt. Om 14u16 werd de brug officieel voor het tram- en andere verkeer opengesteld en het was pcc 37 die als eerste mocht doorrijden vanaf de vertrouwd geworden terminus De Smetstraat, dit nadat pcc 07 zich daar als laatste via de overloopwissel gekeerd had. Na pcc 37 volgden volgende trams over de brug : pcc 15 - 06 - 04 - 39 - 08 - 51 - 07.

De verkeerssignalisatie werkte op deze eerste dag nog niet en dat liet zich duidelijk gelden : rond 16u15 diende pcc 04 omgewisseld te worden nadat het rijtuig aangereden was geworden in de bocht Medo-Palinghuizen door een vrachtwagen. Het was de 01 die het beschadigde rijtuig verving, maar in de avonduren haperde er iets met de remmen zodat dit rijtuig op zijn beurt vervangen werd door pcc 14. De autobussen van lijn 5 die naar het Van Beverenplein reden, toen de tramlijn ingekort was, bleven dit doen tot 25 maart wanneer AB 677 als laatste lijn 5 naar het Van Beverenplein reed. Van 23 tot 25 maart dienden ze door te rijden naar de oude terminus Nieuwe Vaart, daar ze in de weg van de trams stonden.



23 maart 78 (vervolg) : Wegens een felle brand in een fabriek op de nieuwe vaart dienden de rijtuigen van lijn 5 via tramlijnen omgeleid te worden. Vanaf Neuseplein werd via lijn 10 naar het Rabot gereden om dan via lijn 1 tot aan de Gasmeterlaan te rijden om dan af te draaien naar de nieuwe vaart. Deze toestand duurde ruim 4 uur.

Mw 339 voerde ook 's morgens sporen aan voor de werken van lijnen 21 en 22 aan de Keizersbrug.

BUURTSPORWEGEN : N.M.V.B. TRAMS

ANTWERPEN

.Door de structuurhervormingen van het trammuseum te Schepdaal worden in april een achttal trams, die niet voldoende afgewerkt zijn om ze tentoon te stellen, naar de autobusstelpplaats van Rumst overgebracht.

BRABANT

.Type Eugies motorwagen 10284 (ex-9293) werd tegen de wil van de Brabantse dienst Weg & Werken in (waarvoor hij tot enkele weken geleden nog het spoortransport verzorgde) op 01.03.78 van Grimbergen naar Het Rad (Anderlecht) en op 02.03.78 van Het Rad naar Jumet overgebracht per baantraktor AT 553. In Jumet werd de 10284 gelost met S 9052. Zijn 2 trolleys waren reeds in Grimbergen weggenomen en hij kreeg (terug) een Siemens pantograaf.

.SE9093 kreeg te Jumet een grote onderhoudsbeurt, en kreeg 2 line-breakers op het dak geplaatst, de wagen werd echter niet herschilderd. Hij werd op 02.03.78 te Jumet op AT 553 geladen door S 9034 en ging naar Het Rad en op 03.03.78 verder naar Grimbergen.

.SE9098 is nu aan de beurt voor onderhoud : op 03.03.78 van Grimbergen naar Het Rad, en op 07.03.78 van Het Rad naar Jumet.

.N 9280, lijn Bw, ontspoorde op 23.02.78 om 8u30 op de overloopwissel op de Jubelfeestlaan. In een half uur werd hij terug in het spoor geplaatst door de NMVB ladderwagen. Op deze overloopwissel komen de laatste tijd vrij veel ontsporingen voor, overigens ontspoorde N9280 daags tevoren ook.

.Het dubbelspoor te Strombeek is weer in gebruik sinds 24.01. De signalisatie werd de dag daarop reeds verwijderd, maar werd weer aangebracht voor de beveiliging van het enkelsporige vak Strombeek Kerk-Station die 2 weken later in werking werd gesteld.

.Tijdens het weekeinde van 21 mei zullen lijnen G en Ø met autobussen worden gereden door de jaarmarkt te Strombeek.

WEST-VLAANDEREN

.Sinds september 1977 is een modernisatie begonnen van de standaardbijwagens, reeks 9516-9541. De wagens worden langs buiten volledig herschilderd, het dak wordt ivoor ipv zilver, binnen worden de wanden met imitatie houten panelen bekleed en al het houtwerk opnieuw vernist. De banken krijgen een groene bekleding (de 9536 kreeg echter opnieuw bruine zetels) terwijl alle metalen delen van de banken evenals de sloten en handgrepen grijs worden. Behalve op de balkons wordt de verlichting met gloeilampen vervangen door neon-verlichting die met plastic afdekkappen in de as van het rijtuig wordt geplaatst. De balkons krijgen nieuwe geribde vloer en nieuwe tredeplanken, binnen worden de tafeltjes aan de vensters weggenomen. De ruiten worden in rubberomrandingen gevat.

Volgende wagens zijn reeds gemoderniseerd :

9516 (16.11.77)	9519	9538 (20.02.78)	9532 en 9533
9517 (16.01.78)	9529	9539	in afwerking
9518 (06.02.78)	9536	9540 (07.02.78)	

- Standaardmotorwagens 9290 en 9292 zijn afgekeurd om verder dienst te doen als werkwagen. De 9290 werd reeds van alle bruikbare onderdelen beroofd en werd op 23.03.78 door 9292 naar Knokke gesleept. 9292 reed zijn laatste rit Knokke - Oostende op 04.04.78 en zal half april eveneens van alle nog bruikbaar materiaal worden ontdaan. Naar alle waarschijnlijkheid wordt van beide motorwagens platte wagens voor spoorvervoer gemaakt. Ter vervanging van deze 2 wagens zullen 2 S motorwagens als werkwagens worden gebruikt, nl. de huidige rangeerwagens 9114 en 9116.
- Om het tekort aan motorwagens op te vangen worden 2 type N motorwagens van groep Brabant naar Oostende overgebracht. N 9273 kwam vanuit Grimbergen aan te Oostende op 29.03.78 waar hij werd gelost door S 9097. Nog één type N zal worden overgeplaatst. Beide wagens zullen volledig worden herschilderd en uitgerust met een Stemmann pantograaf. Aan hun elektrische en mechanische uitrusting wordt niets gewijzigd.
- De mogelijkheid wordt onderzocht om vlakbij Oostende station waar nu een aantal opstelsporen liggen een volledig nieuwe stelplaats te bouwen, ook voor het klein onderhoud, tegen de komst van de nieuwe gelede trams.
- De SO motorwagens worden ook met nieuwe neon-verlichting binnen uitgerust, waarbij het plafond in crème wordt herschilderd.
- In Zeebrugge werden begin april aan de 2 haltes op het tijdens de zomer indienstgestelde omleidingstrajekt nu eindelijk perrons aangebracht. De betonnen perrons werden op de rijweg zelf gegoten. Sinds de winter werden voor de tram beveiligingsseinen geplaatst aan de kruising met de treinlijn naar Zeebrugge-vismijn.

#### HENEGOUWEN

- Ongeveer alle semi-metro trams werden sinds september met een Stemmann pantograaf uitgerust, waarvan er in vrij korte tijd een aanzienlijk aantal tot schroot werden herleid. Op die trams werd terug de Siemens panto geplaatst.
- S 9058 die lange tijd buiten dienst heeft gestaan is einde 1977 terug in dienst gekomen vanuit stpl Anderlues.
- S 9043 was reeds een tijdlang gedeeltelijk aangepast als semi-metro tram. Hij is nu volledig uitgerust, kreeg een dubbele groene snor, en doet dienst vanuit stpl Charleroi.
- Volgende trajekten te Anderlues : Passage-à-niveau - Monument en Fosse n°2 - Junction zijn eind 1977 terug van een licht-signalistatie voorzien om in beide richtingen te kunnen rijden, wat vanaf 01.02.78 nodig was om lijnen 90 en 92 terug over hun ganse trajekt te doen rijden.
- Op alle trams werd langs de binnenkant boven de uitstapdeur een schijnwerper geplaatst om de treden te verlichten wat de uitstappende reiziger meer veiligheid biedt.
- Het trajekt Lobbes - Thuin dat enkelsporig ligt waar tot nu toe met de 'stok' werd gereden, wordt eveneens met een automatische lichtsignalisatie uitgerust.
- Op het semi-metro viadukt tussen Charleroi-Sud en Charleroi-Ouest worden sinds februari 1978 lichtseinen aangebracht om het tramverkeer te beveiligen.
- De mogelijkheid bestaat dat in september 1978 weer enkele wijzigingen worden doorgevoerd aan het tramnet. Zo zou men elk gebruik van bijwagens willen opheffen. Indien de stpl La Louvière beschikking kan krijgen over 16 bijkomende autobussen zullen alle ontdebellingstramdiensten rond La Louvière worden verbust.

- Op 24.03.78 gebeurde te St-Vaast (tussen La Louvière en Binche) in de vroege namiddag een zwaar ongeval. S 9076 op lijn 90 en S 9065 die een ontdebbelingsdienst reed tussen L.L. en Binche kwamen op een enkelsporig traject frontaal in botsing. Bij het ongeval vielen 20 zwaargewonden te betreuren, van beide trams werd het voorbalkon volledig vernield. Niettemin zullen ze, gezien het materieelstekort, hersteld worden.
- Op 07.04.78 had S 9037 op lijn 41 een aanrijding met als gevolg een ingedeukte voorkant.

UIT DE KARELSTEDE : S.T.I.C.

- Sinds begin maart 78 wordt te Charleroi aan de STIC een nieuwe autobusserie geleverd. Het betreft Man-VanHool A 120 bussen genummerd vanaf 141. Op 07.04.78 waren tot en met de 149 aangekomen. Uiterlijk gelijken de bussen sterk op de A 120 versie van de NMVB, behalve dat de zijlijnfilmkast niet in het dak is ingewerkt. Vanbinnen zijn de bussen gelijk aan de A 120 versie van de MIVB. De kleurencombinatie van de bus blijft zoals vroeger : groen-grijs met midden een donkerblauwe band.
- In verschillende halte-schuilhuisjes werd een netplan aangebracht, uitgegeven door J.C.Decaux. Op dit plan komt het volledige STIC busnet voor, alle NMVB tramlijnen tot Trazegnies en Fontaine-l'Eveque, de NMVB buslijnen en spoorlijnen rond Charleroi, kortom een geslaagd netplan.

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

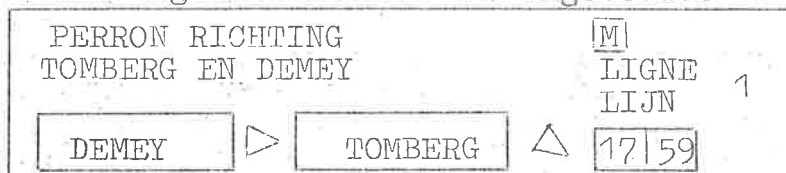
- Aankomstdata van 7900en :
 

7921 : 07.12.77	7925 : 09.01.78	7931 : 15.02.78
7922 : 12.12.77	7926 : 13.01.78	7928 : 27.01.78
7923 : 22.12.77	7927 : 24.01.78	7930 : 10.02.78
7924 : 30.12.77	7929 : 06.02.78	7932 : 22.02.78
- Bij het ongeval met dgpc 7922 op 20.01.78 (zie Veko 17:17) kwam de tram uit de richting van het W.Ceuppensplein, en niet in de tegenovergestelde richting zoals aangegeven. Het spoor van de Drukkerijstraat wordt gebruikt door binnenrukkende trams van stpl Koningslaan. De voorste wagenbak dient volledig herbouwd te worden. Na bespreking met BN werd besloten dit en de werkplaats Kuregemstraat te doen, waar de voorste wagenbak op 02.03.78 werd heengebracht. De overige 2 delen bleven in stpl Koningslaan. De herstelling zal minstens een jaar in beslag nemen.
- Vanaf 07.03.78 worden door stelplaats Renbaanlaan dgmw 4000 ingezet op lijn 94. Maximaal 3 wagens tijdens de morgen- en avondspits, met dienstwagennummers 403, 425 en 429.
- Vanaf mei zouden de 4000en eveneens op lijn 93 indienst komen, ook vanuit stpl Haachtse Stw.
- Sinds begin februari 78 is metrostel 119-120 (waarbij de 120 = ex-152) terug in reizigersdienst gekomen, na het ongeluk op 15.06.76
- Vanaf 13.02.78 worden ook vanuit stpl Edingenstraat dgpc 7900en ingezet op lijn 103.
- Pcc 7003 waarop diverse experimenten hebben plaats gehad, o.a. binneninrichting model 7900, is uiteindelijk afgewerkt in normale uitvoering, met enkel een type 7500 stuurpost, terwijl de ontvangerspost werd weggenomen. De tram is terug in dienst gekomen.
- Vanaf 07.02.78 rijdt lijn 19 permanent in éénmansbediening. Lijn 55 zal als laatste lijn waarschijnlijk in mei in éénmansbediening overgaan.



19:14

- Vanaf 07.02.78 rijdt lijn 92 volledig vanuit stpl Renbaanlaan en Haachtse Stw. Er rukken dus geen trams meer uit op lijn 92 vanuit stpl Koningslaan.
- Op lijn 103 werden vanaf 07.02 alle ritten die ingekort waren tot Brugmann ziekenhuis verlengd tot Houbalaan-Stadion. Dit is een gevolg van de indienststelling van de dgpc 7900 waarvoor het uitwijkspoor aan het Brugmann ziekenhuis te kort was zodat deze wagens draaiden aan het K.Mercierplein bij een doorstreepte dienst.
- Vanaf 31.01.78 rijden buslijnen 21 en 76 in de richting Anderlecht over de nieuwe brug van de Jules Graaindorlaan. Vanop deze brug kunnen de geïnteresseerden zowel fotos maken van de NMBS lijn, als van de busstelplaats Van der Meerenstraat.
- Op 09.02.78 zijn 7531 en 7589 frontaal opéén gebotst aan het Vanderkindereplein op lijn 18 door de slechte werking van de wissel richting Churchillpl. Gpcc 7531 is het zwaarst beschadigd, vooral voorste en midden draaistel.
- Verbouwing van de dakventilatoren van de gpcc 7500en.  
in januari 78 : 7539 - 7549 - 7555 - 7590 - 7595  
in februari : 7548 - 7566  
in maart : 7598 alle wagens zijn nu omgebouwd
- Verbouwing als volledige éénmanswagen met bestuurderspost type 7500 : 7122 en 7132 in februari 78.  
Enkel verbouwd voor volledige éénmansbediening : 7143
- Vanaf 01.04.78 zijn op de metrostellen de cassetteautomaten in dienst gekomen die de namen van de stations aankondigen.
- Op metrolijn 1 zijn eveneens op de perrons de nieuwe richtingsaanduiders in gebruik gekomen die de bestemming van 2 opeenvolgende metrostellen aangeven waarin tevens een digitaal uurwerk is ingebouwd.



- Metrostellen 181-182 en 183-184 hebben een nieuwe lijnfilm gekregen die werkt, zowel binnen als buiten, met witte letters op zwarte achtergrond.
- Sinds de pre-metro openstelling van lijn 1 in 1969 is er steeds een uitgang afgesloten gebleven. Deze moest uitkomen in het Philips gebouw, waar op die plaats echter een bankfiliaal werd geopend. De uitgang zal nu (9 jaar later) worden afgewerkt met een trap voor de bank die op het voetpad uitkomt.
- 17.03.78, Werriepalein, lijn 18 : gpcc 7581 botst tegen een vrachtwagen en houdt een vernielde voorruit en ingedeukte voorkant over.
- In tegenstelling moet vroegere in Veko gepubliceerde berichten zullen de nieuwe autobussen 8191 - 8269 MAN-Jonckheere bussen worden. Een eerste deel van de aflevering was voorzien vanaf 01 februari, doch door vertraging zal de reeks vanaf mei 78 tot in de loop van 1979 worden afgeleverd. Deze levering zal volgende materiële wijzigingen en buiten-dienststellingen inhouden :

levering aan  
stpl HAREN :

materieelsverplaatsing :

buiten- 19:15  
dienststelling :

8191 - 8203	8526-8538 naar Delta	8367 - 8382
	8470-8483 naar V.d.Meeren	
8204 - 8218	8501-8515 naar Brogniezstr.	8383 - 8397
8219 - 8240	8592-8613 naar Brogniezstr.	8398 - 8420
8241 - 8250	8516-8525 naar Delta	-
8251 - 8269	-	-

Deze bussen zouden iets afwijken t.o.v. de vorige busseries daar er iets minder zitplaatsen en meer staanplaatsen zouden zijn. Dat er meer nieuwe bussen worden aangekocht dan er oude worden afgevoerd houdt verband met het exploiteren van verlengingen van lijnen en nieuwe buslijnen.

Op 24.01.78 kwam een nieuwe stelplaatsverdeling voor bussen in gebruik :

lijn 38 uit stpl	Brogniez + Delta	i.p.v. Haren
53	V.d.Meeren + Haren	V.d.Meeren alleen
65	Haren	V.d.Meeren
66	Haren	V.d.Meeren
80	Delta + Haren	Delta alleen
87	V.d.Meeren	Haren
89	V.d.Meeren	Haren

De hernummering van 34doorstreept in 33 en 35doorstreept in 35 is uitgesteld tot september

Sinds begin januari 1978 worden de zandbakken aan de eindpunten gevuld door een speciaal daartoe aangekochte vrachtwagen, en niet meer met de speciale zandtrams.

Materieelsinzet op de veranderde buslijnen sinds 24.01.78 :  
Brogniez : lijn 38 met 8614 - 8665

Van der Meer : 74 en 85 rijden nu in de week met 8421-8470,  
op lijn 85 verschijnen enkele oude 8367-8382.  
87 en 89 rijden met 8666-8765.

Haren : lijn 53 met 8500en. Lijnen 65 en 66 krijgen bij voorkeur 8001-8060 en soms eens 8561-8613.

Delta : lijn 38 met 8061-8190

Op 1 en 2 februari werd tramlijn 62 omwille van een grondverschuiving op de Claeyslaan (hoek Artanstraat) onderbroken tussen Liedtsplein en Montgomeryplantsoen. Lijn 62 draaide eerst aan Verboeckhovenplein, achteraf reden ze een grote lus Liedtsplein-Verboeckhovenplein-Haachtse Stw- terwijl vertrek werd afgewacht op het korte aansluitspoor voor de Magdalenakerk. Bussen uit alle stpl ingezet op onderbroken deel.

Gpcc 7500 (ex-7501) heeft omwille van een verbrande motor buiten dienst gestaan van oktober 77 tot februari 78.

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

Pcc 2003 is na volledige revisie weer in dienst. De pcc 2000 - 2003 rijden bijna voortdurend op lijn 2.

Sinds einde januari 1978 is trekker 8827 van een verlaagd dak voorzien voor het rijden in de pre-metro. De 8827 is het eerste rijtuig dat een pantograaf heeft gekregen met dubbele sleeplaat van de oude tweeassers.

Op een twintigtal autobussen zal einde 1978 een proef worden genomen met mobilfoon. Vermoedelijk zullen dit bussen uit de laatste reeksen zijn.

Op gans buslijn 19 zijn nieuwe halteborden geplaatst, waar het lijnnummer op gedrukt is, i.p.v. een vastgeschroefd plaatje.

## Versterkte frekventies op tramlijnen :

<u>tram 2</u> : Hoboken - Groenplaats			
week	(vanaf 13.02.78)	vanaf 20u	: 12 min
zaterdag	(vanaf 18.02.78)	vanaf 19u	: 12 min
zondagen	(vanaf 19.02.78)	7 - 9u	: 15 min
		9 - 11u	: 12 min
		11 - 18u	: 10 min
		vanaf 18u	: 12 min
<u>tram 3</u> : Melkmarkt - Merksem			
week	(vanaf 27.02.78)	vanaf 20u	: 12 min
zaterdag	(vanaf 04.03.78)	vanaf 20u	: 12 min
zondag	(vanaf 05.03.78)	11 - 13u	: 10 min
		13 - 20u	: 7½ min
		vanaf 20u	: 12 min
<u>tram 4</u> : Hoboken - Groenplaats			
week	(vanaf 03.04.78)	tot 13u	: 7½ min
		13 - 19u	: 6 min
		vanaf 20u	: 15 min
zaterdag	(vanaf 08.04.78)	tot 13u	: 10 min
		13 - 20u	: 7½ min
		vanaf 20u	: 15 min
zondag	(vanaf 09.04.78)	10 - 20u	: 12 min
		vanaf 20u	: 15 min
<u>tram 11</u> : Eksterlaar - Melkmarkt			
week	(vanaf 20.03.78)	13 - 19u	: 6 min
		vanaf 19u	: 12 min
zaterdag	(vanaf 25.03.78)	tot 12u	: 10 min
		12 - 19u	: 7½ min
		vanaf 19u	: 12 min
zondag	(vanaf 26.03.78)	tot 9u	: 15 min
		9 - 12u	: 12 min
		12 - 19u	: 10 min
		vanaf 19u	: 12 min
<u>tram 15</u> : Mortsel - Groenplaats			
week	(vanaf 06.03.78)	7 - 8u30	: 6 min
		8u30 - 12u30	: 7½ min
		12u30 - 19u	: 6 min
		vanaf 19u	: 12 min

Alle tramlijnen, met uitzondering van 7, 8 en 3P (=39), hebben nu versterkte frekventies, waar dat in de avonden meestal een verdubbeling van het aantal trams met zich meebrengt. De versterking van tramlijn 15 was slechts mogelijk na het indienstkomen van het nieuwe traktieonderstation te Mortsel.

Vanaf 26.03.78 worden de meeste ritten van buslijn 25bis doorstreept tot de hoofdingang van het Middelheimziekenhuis verlengd, waar dat vroeger slechts een 6 tot 7 ritten waren. ritten tot Middelheim, vanaf Groenplein :

week : om de 20 min 7u15 - 19u15 (ook zaterdag)

zondag : om de 30 min : 14u05 - 19u35

ritten vanaf Middelheim :

week : om de 20 min : 7u50 - 19u35 (ook zaterdag)

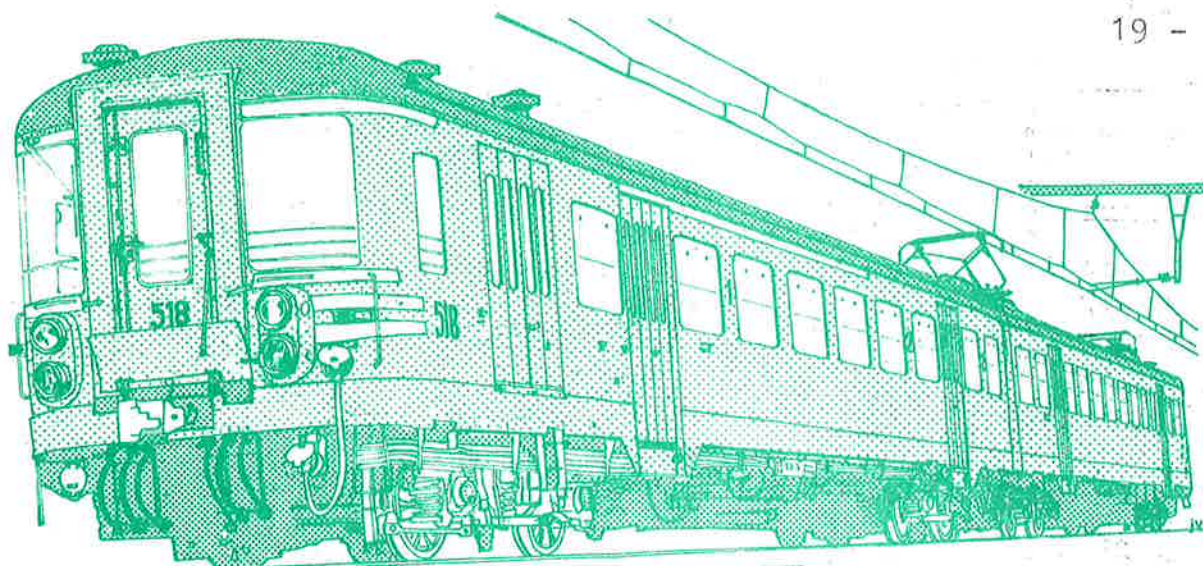
zondag : om de 30 min : 14u45 - 19u40

Totaal 37 (week/zaterdag) of 12 (zondag) verlengde ritten.

Alle zelfklevers op de trams voor personeelsaanwerving "wordt MIVA bestuurder" zijn van de trams verdwenen.

In een actie ter bevordering van het gebruik van het Algemeen Abonnement Antwerpen, waarvan er reeds 5000 vaste gebruikers zijn, wordt op de trams op de dakpanelen de volgende tekst aangebracht : "SPAAR ! BEZUINIG NU : TRAM MEE !" in blauwe tekst op oranje, met de afbeelding van een spaarpotje en de afbeelding van een aantal 5frankstukken.





# spoorslags

Vervolg van ons overzicht der werken op de N.M.P.S.-lijnen:

Lijn 52: Boom: Het nieuwe station is in ruwbouw gereed; het oude is gedeeltelijk gesloopt. Sedert 27 nov.77 is de nieuwe spoorbocht bij het binnenrijden van het station, komende uit Antwerpen, in dienst gekomen. Lichtseinen vervangen de oude armseinen. Perrons moeten nog verlegd worden.

Lijn 53: Het station Wichelen, tussen Schellebelle en Schoonaarde is op 26 sept.77 in dienst genomen. In Kapelle-op-den Bos zijn werken in uitvoering voor het bouwen van een nieuwe, beweegbare brug over de Rupel. Tijdens de maanden juni en juli 76 werden de sporen van de oude draaibrug omgelegd over de nieuwe brug, die toen bereden werd tegen 20 km/u.

L.53bis: (Mechelen - Leuven) In Boortmeerbeek is het nieuwe station in dienst gekomen in mei 1977; de maand nadien is het oude gebouw gesloopt. Tussen Haacht en Leuven zijn automatische seinen gekomen voor dienst op normaal- en tegenspoor. De overwagen worden stelselmatig geautomatiseerd. Het all-relais seinhuis in Haacht is op 14 mei 1977 in dienst gekomen als blok 23. De vroegere seinhuizen 23 en 24 zijn in het nieuwe opgenomen.

Lijn 57: Bruggen zijn in aanbouw in Lokeren; en ophogingswerken worden uitgevoerd. In Grembergen is de lijn verplaatst, en sedert het in dienst nemen van de nieuwe brug over de Schelde is een nieuwe overweg in dienst gesteld. de sektie Moerbeke - Lokeren is in sept.77 opgebroken.

Lijn 58: In Eeklo wordt een nieuw stationsgebouw opgetrokken.

Lijn 59: (Antw.-Gent) O.W. 4 in Zwijndrecht is op 18.4.77 afgeschaft.

Lijn 61: De spoorlijn Opwijk - Moorsel wordt volledig opgebroken.

Lijn 66: (Kortrijk - Brugge) De snelheid is van 90 naar 120 km opgevoerd op 22.5.77, tussen Brugge en Torhout.

Op 27 maart 77 zijn de armseinen van blok 51 in Brugge, door lichtseinen vervangen. De sektie Torhout - Lichtervelde wordt uitgerust met nieuwe, betonnen dwarsliggers. Snelheid bleef hier nog 90 km/u. De sektie Ingelmunster - Kortrijk wordt nog aan 90 km/u. bereden, terwijl dat in de tegengestelde richting reeds 120 km/u. is. De reden: Tussen Ingelmunster en Kortrijk, en in dié richting, liggen nog geen gelaste rails. In Roeselare wordt het nieuwe station gebouwd.

Lijn 73: In Tielt zijn de bouwwerken aan het nieuwe station begonnen. Het oude station en de goederenloods zijn gedeeltelijk afgebroken. De laatste armseinen in Kortemark zullen door lichtseinen worden vervangen.

Lijn 78: Nieuwe seinen worden geplaatst en de overwegen gemoderniseerd tussen St Ghislain en Bleton.

In Vaulx is bij het station een ondergrondse doorgang gebouwd, waardoor o.w. 10 kon verdwijnen. Open in periode 1.1 - 1.3.'78.

Lijn 86 : (Gent-Ronse) Modernisering der overwegen tussen Oudenaarde en Eke-Nazareth.

Lijn 89: (Brussel-Kortrijk) In oktober 77 zijn al de overwegen in de omgeving van het station Burst geautomatiseerd.

Dit jaar nog zouden de stations Burst en Zottegem vernieuwd worden. Op 27 aug.77 is de eerste sektie van de lijn met seinen voor verkeer op tegenspoor uitgerust, nl. Anzegem - Kortrijk.

De vertakking met lijn 75 in Kortrijk wordt ook opgehoogd, waardoor o.w. 129 kan verdwijnen. Daartoe is de snelheid in de vertakking van 70 op 60 km/u. gebracht.

Lijn 90: (Aalst - Geraardsbergen) Het nieuwe stationsgebouw in Ninove nadert zijn voltooiing. Ondanks de bemoeiingen van het Ministerie van Nederlandse Cultuur, dat het oude station zou willen klasseren, zal het gesloopt worden. Dit station, dat dateert uit 1851, werd gebouwd naar plannen van architect J. Cluysenaer, die tevens het stationsgebouw van Aalst ontwierp, en ook de kastelen van Argenteuil, Drogenbos, Dilbeek. Ook de Kongreskolom in Brussel is werk van zijn hand.

In Geraardsbergen zijn op 7 mei 77 de nieuwe lichtseinen in de richting Aalst in dienst genomen, ter vervanging van de armseinen. Op 14 mei gebeurde dat aan de kant Edingen en Aat.

Lijn 90b: Tijdens de voorbije zomer is het stationsgebouw van Brugelette in gebruik genomen, en is het oude gesloopt.

Lijn 94: (Brussel - Aat - Doornik) In Havinnes wordt een nieuw station gebouwd.

Lijn 96: In Quaregnon-Wasmuel wordt een nieuw station gebouwd.

Lijn 118: In Havré-ville en in Obourg worden de armseinen door lichtseinen vervangen, in beide gevallen alléén het spoor van Bergen naar La Louvière. In een nabije toekomst zal ook in Obourg een nieuw stationsgebouw komen.

Lijn 112: In april 77 kwam het nieuwe station in Trazegnies in dienst, en in mei werd het oude gesloopt.

In het station zijn de armseinen door lichtseinen vervangen.

Lijn 125: De overweg in het station Andenne-Seilles, is door een overbrugging weggefallen.

Lijn 130: Een derde spoor wordt gebouwd tussen Charleroi en Châtelineau-Châtelet, en meteen komt er een nieuwe brug over de Samber. Op 22 mei 77 is het station Couillet-Mont. afgeschaft, terwijl in het station Couillet-Centre aanpassingswerken worden uitgevoerd, voor aanleg 3° en 4° spoor.

Lijn 154: Van nov.76 tot april 77 werd in het station Justin het spoor 1 omgelegd over het spoor 2, terwijl spoor 2 over het uitwijkspoor 3 werd geleid, omdat op die manier het verkeer tijdens uit te voeren werken, dubbelsporig kon blijven verlopen. Tussen Yvoir en Dinant was van 1 sept.76 tot 1 maart 77, het spoor Yvoir-Dinant buiten dienst om herstelling van meerdere bruggen mogelijk te maken. Het tegenspoor werd om dezelfde reden buiten dienst gesteld van 1 maart 77 tot 1 okt.77. Het spoor over de Maasbrug was reeds in augustus klaar. In Dinant worden armseinen door lichtseinen vervangen, waardoor na beëindiging der werken, vier seinhuizen kunnen afgeschaft worden.

Het vervolg en slot van deze lijst komt in VeKo 20, samen met een hele reeks spoorwegnieuwsjes, die nu wegens plaatsgebrek moesten blijven liggen.

## VeBOV-KRANT - VERENIGINGSNIEUWS.

## TWEË KAARSJES

branden binnenkort op de verjaardagtaart van de VeBOV. Inderdaad, op 28 april zal het twee jaar geleden zijn dat bij notaris Van Bael te Antwerpen, de officiële stichtingsakte van onze Vereniging is opgesteld. Op zichzelf is dat nog geen mijlpaal, maar wel de bevestiging van de leefkracht van VeBOV. Destijds hebben sommigen gemeend daaraan te moeten twijfelen. Wat deze verjaardag tot een feest maakt, is het feit dat wij wellicht het 300° lid zullen geboekt hebben op 28 april, zeker als U weet dat de 298° al is ingeschreven. Onze bijeenkomst van vrijdagavond, 21 april '78, zal in de afdeling Antwerpen dan ook in het teken van deze verjaardag staan. Door middel van diapositieven zullen wij twee jaar VeBOV-activiteiten belichten(!), te beginnen met onze eerste uitstap naar Den Haag en Katwijk-aan-zee, en eindigend met met onze succesvolle bezoeken aan de MIVB en de NMBS-Leuven. Wie van deze laatste twee bezoeken dia's heeft, verzoeken wij alsnog deze mede te brengen voor projectie.

De bijeenkomst in Brussel, die gehouden wordt in de "Graaf van Egmont" in de Juul van Praetstraat 12, bij de Beurs, stellen wij graag in het teken van deze verjaardag. Deze vergadering gaat door op woensdag 26 april om 20 u. Ook hier is er een vrije diapresentatie, bij voorkeur over onze voorbije activiteiten.

Afdeling Limburg-Kempen vergadert op woensdag 3 mei 78, om 20u. in de Sporthal te Zolder. "Op Italiaanse Sporen" is de titel van het Film- en diaprogramma, dat wordt gepresenteerd door de heer L. Kevers.

Voor Gent is er ook deze maand geen vergadering voorzien.

## ZELFKLEVERS

van VeBOV, met daarop het verenigingselement en een NMBS-lok (2003) en een MIVA-tram (2003), is nog te verkrijgen op onze bijeenkomsten aan 20 fr. Deze sticker kan ook per post besteld worden, maar dan moet U wel een zegel van 8 fr bijvoegen voor verzendingskosten, of het bedrag van 28 fr. overmaken op onze rekening.

## FOTO'S EN POSTERS

die door onze leden zijn besteld, mogen verwacht worden in uw brievenbus. De verzending van de foto's kan beginnen, terwijl een aantal van de bestelde posters uit Zwitserland zijn aangekomen. Wij wachten op de nog niet verzonden nummers.

## EN WAT DACHT U VAN EEN UITSTAP NAAR RIJSEL ?

Op onze vraag in vorig nummer om melding van uw eventuele deelneming aan die uitstap te maken, ontvingen wij haast geen reacties, waardoor het ons bijzonder moeilijk werd om voor vervoer te zorgen. Niettegenstaande dat, gaat de reis door. Op zaterdag 29 april brengt VeBOV een bezoek aan de door AMITRAM uit Rijsel ingerichte tentoonstelling, naar aanleiding van haar tienjarig bestaan. Aan deze tentoonstelling neemt VeBOV deel met een fotostand. Deze EXPOTRAM 78 blijft ook op 30 april en 1 mei voor het publiek toegankelijk, en ze wordt gehouden in de zalen van het "Ancien Pavillon St Sauveur" in Rijsel. Wij stellen er hoofdzakelijk foto's tentoon van de MIVA-rijtuigen reeks 7379 - 7387, waarvan deze laatste tot de verzameling van AMITRAM behoort.



Ook voor niet-tramliefhouders wordt het een interessante dag. Hoe ziet nu het programma van deze dag er uit?

Wij zullen omstreeks 11u. in Rijsel aankomen. Dan kunt U tot ongeveer 13u. over de tijd beschikken, om desgewenst te middagmaal. Om 14u15 komt de FACS-vereniging uit Parijs aan in het station te Rijsel, per STOOMTREIN. Wij zullen uiteraard daar aanwezig zijn. Treinenthousiasten kunnen zich verder ter plaatse ontspannen. De gasten uit Parijs worden dan, samen met de VeBOV-leden, naar de tentoonstelling overgebracht. Na bezoek van deze tentoonstelling wordt een rondrit gehouden op de tramlijn Rijsel - Tourcoing/Roubaix. Het reserveren van een rijtuig voor VeBOV valt in prijs te hoog uit, zodat wij op dat voorstel niet ingaan. Wij zullen bij voorkeur gebruik maken van de gewone dienstwagens. De voor de parijzenaars voorbehouden rijtuigen zullen slechts tweemaal stoppen om foto's te maken. Aan die voorwaarden nemen wij beter de gewone dienstrijtuigen. Het staat de deelnemers uiteraard vrij om in Rijsel de tijd naar eigen goedvinden door te brengen. De terugrit wordt aangevangen om 19u.30.

De reis H - T wordt afgelegd per bus van De Polder, en mits volgende bijzonderheden:

Vertrek aan het Centraalstation te Antwerpen, (bushalte Polder) om 7u.30; Berchem station (voorplein) 7u.40; Brussel Nd, 8u.30. Verzamelen in de lokettenzaal van dit station, en daar wachten, U wordt er afgehaald zodra de bus er is.

Gent: 9u.15, aan de halte van lijn 9 voor de stelplaats; Rijsel: aankomst omstreeks 11u.

Het is mogelijk, indien daarom verzocht wordt, een bijkomende halte in te leggen in Mechelen (Brusselse Poort) en in Kortrijk afrit E 3, indien daar door deelnemers om verzocht wordt.

Dat moet dan wel onmiddellijk gevraagd worden bij de voorzitter, telefonisch of schriftelijk.

De PRIJS voor deze uitstap is vastgesteld op 400 fr. voor leden en 450 fr. voor niet-leden. Inwonende gezinsleden van leden, genieten de ledenprijs. Deze prijs omvat de heen- en terugreis per autobus. De toegang tot de tentoonstelling is vastgesteld op 5 ff per persoon, wat ongeveer 40 fr. in onze munt is. Bij voldoende belangstelling kan deze toegang door de VeBOV gedragen worden. De tramritten zijn in onze prijs niet inbegrepen. Aan de deelnemers zal tijdens de busrit mededeling gedaan worden van de laatste beschikkingen. Het is wel zo, dat in Frankrijk blijkbaar andere normen heersen voor dergelijke activiteiten. Dat moge blijken uit het feit dat ook deelnemende verenigingen toegangsgeld moeten betalen tot de tentoonstelling.

Gelet op het gevorderde tijdstip kan de deelnemersprijs in de bus worden betaald. Wij bevelen alsnog aan dit via de rekening van VeBOV te doen. In elk geval wordt van de deelnemers verwacht dat zij onmiddellijk telefonisch (031) 36.04.92, of schriftelijk de voorzitter verwittigen van hun deelname, daarbij vermeldend: aantal personen en plaats van vertrek. Dit is nodig omdat wij, bij gebrek aan informatie, één bus van 54 personen hebben besteld. Er zijn nog niet voldoende aanmeldingen, zodat er nog mensen meekunnen, op voorwaarde dat zij zich bij voorbaat aanmelden. In deze volgorde zullen de nog resterende plaatsen worden toegekend. Is de bus volzet, dan wordt deelneming uiteraard stopgezet.

Op zaterdag zijn in Rijsel de meeste zaken open, zodat de deelnemende Dames zich niet zullen vervelen. Natuurlijk mogen zij ook al de tijd bij ons blijven.

De deelnameprijs is dezelfde uit alle plaatsen waar de bus stopt. Personen die zich met andere middelen verplaatsen, kunnen zich in Rijsel bij ons voegen. Tot 29 april? AANMELDEN A.U.B.