



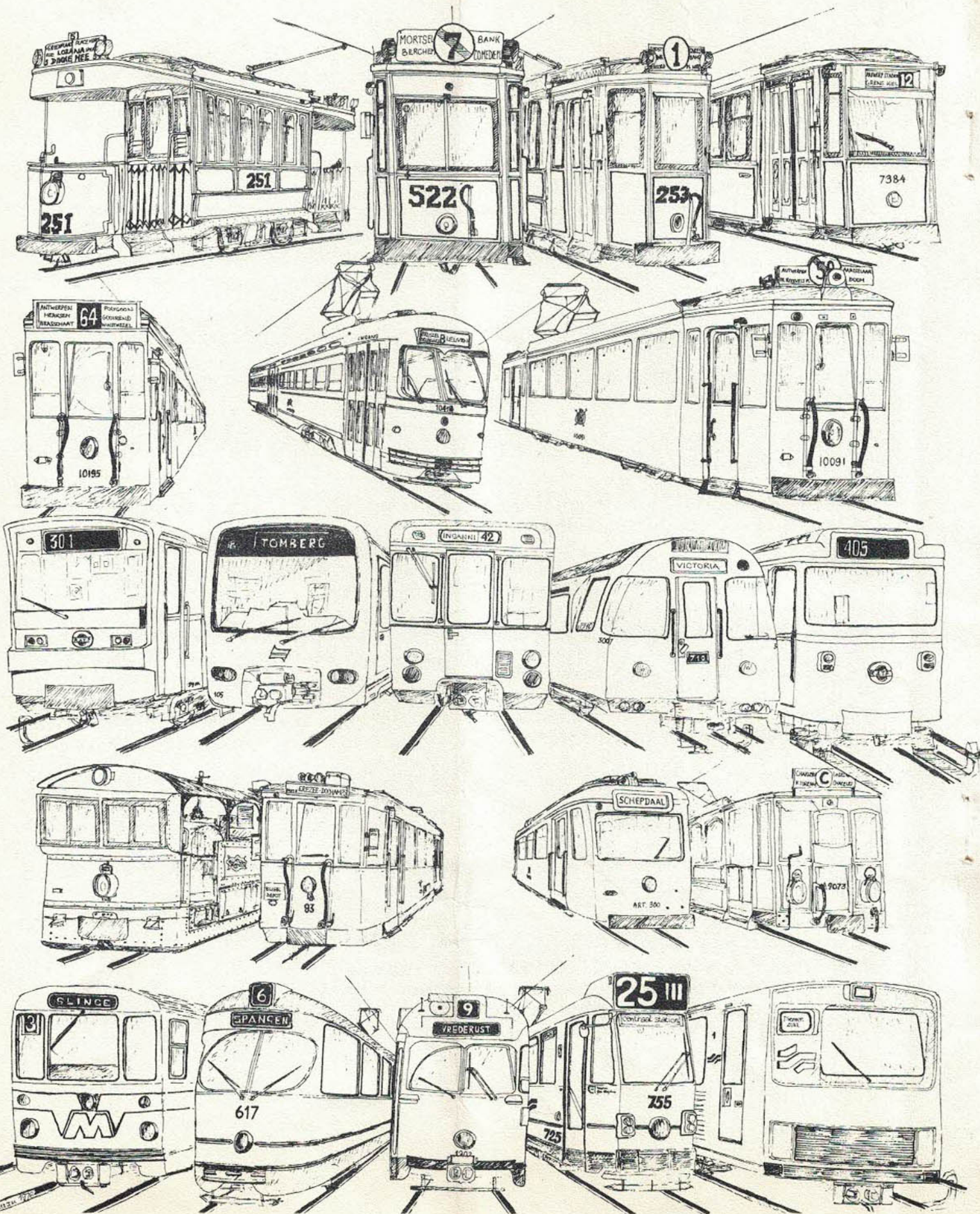
VeBOV koerier

Mei 1978

nummer: 0020

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

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

VeBOV bestaat 2 Jaar - Stoomtrein: VeBOV groet Limburg.

Sedert 28 april bestaat VeBOV twee jaar, en op 21 april, acht dagen voor deze verjaardag, is ons 300° lid ingeschreven. Wij mogen stellen dat de wind ons goedzit, en wij doen zoals voorheen rustig verder. Nou ja, rustig? Zoals reeds aangekondigd, zal de VeBOV-EXPRES dit jaar weer rijden, getrokken door hl 29013, ook voor de tweede maal in de VeBOV-geschiedenis. Het inrichten van een dergelijke onderneming is een zeer kostelijke zaak geworden, en wij nemen aan dat het nu wel even zal duren vooraleer de stoomtrein weer eens van stal zal worden gehaald. Maar goed, dit jaar rijdt hij, en wel op zaterdag 27 mei e.k. Waarom die stoomtrein? Zoals gezegd bestaat VeBOV twee jaar; het Openluchtmuseum van Bokrijk bestaat 20 jaar; op zondag 28 mei gaat terug de reizigersdienst in voege op de spoorlijn Antwerpen - Mol - Neerpelt (voormalige internationale lijn Antwerpen - Mönchen-Gladbach); dezelfde dag komt in dienst de weekeindetrein Antwerpen - Bokrijk, de "Hageland-Bokrijk"; en op 2 juni viert het station Mol zijn eeuwfeest. Dit bijeen genomen, was er reden om iets ekstra te doen, en dus: de VeBOV-EXPRES rijdt! Wij hebben getracht de genoemde feiten in éénmaal te kunnen vieren, en ons programma ziet er uit als volgt: Vertrek in ANTWERPEN-CENTRAAL om 9u.45, of in Lier om 10u.01. In Zichem is een stilstand van 4' voorzien, maar de reizigers worden verzocht hier niet uit te stappen! Als het loopt zoals voorzien, wordt hier een muzikale groet gebracht, door mensen uit de Demerstreek. Even later, bij aankomst in Diest, worden ALLE reizigers verwacht op het stationsplein, waar zeer zeker ook muziek zal zijn, en waar wij worden verwelkomd door het VVV. Dit oponthoud duurt 45 minuten. Om 12u. komen wij aan in Bokrijk, waar wij weer met muziek worden afgehaald en naar het Domein worden begeleid. Hier is een pauze van 3 uur voorzien, wat ons toelaat om rustig te eten en te drinken. Het verdient aanbeveling om te pic-nicken in het domein, want gesteld dat de trein volzet zou zijn, dan zullen zeker lange wachttijden ontstaan bij de twee restaurants! Maar vermits er toch twee restaurants zijn, is het mogelijk om U daar te versterken. Tijdens het verblijf in Bokrijk zal de muziek er ook zijn! Om 3u. precies gaat de tocht verder via de lijn 18, sedert 1957 voor reizigersverkeer gesloten, naar Neerpelt. Terwijl hier de lokomotief wordt gekeerd zal er eveneens een muzikale aubade gebracht worden.
(zie ook nog in VeBOV-Krant)

Na 30' rijden wij verder naar Lommel, waar het Gemeentebestuur er aan gehouden heeft ons te verwelkomen. Ook hier is een stilstand van 30' voorzien, en is er zeer zeker weer muziek. De laatste étape van onze rondrit is Mol, waar wij gedurende een uur de gelegenheid zullen hebben om de door de NMBS ingerichte tentoonstelling te bezoeken. Een overzicht van een eeuw spooractiviteiten in het Molse zal te zien zijn in de "Trexpowagen" van de NMBS, terwijl in de Cinéwagen een diamontage zal te zien zijn. Deze tentoonstelling is een week toegankelijk voor het publiek. Het initiatief voor deze expo is een VeBOV-initiatief. Onze Vereniging zal er eveneens tentoonstellen.

Als wij even dit programma overlopen, zien wij dat de bij de aanvang genomen redenen om een stoomtrein in te richten, allemaal aan bod zijn gekomen, en dan mogen wij spreken van een welgevulde dag, vol muziek, ambitie, animo en toeristisch opzet. Radio, TV en de dagbladpers zullen worden uitgenodigd. Wij vragen echter dat de eerste twee wagens zullen vrijgehouden worden, die zijn voorbehouden aan genodigden van de NMBS, de VVV's en Bokrijk.

Prijzen:

VeBOV-leden betalen 450 fr; niet-leden tussen 12 en 60 jaar gaan mee aan 550 fr, en kinderen beneden de 12 jaar en gepensioneerden vanaf 60 jaar betalen 400 fr.

Deze prijzen zijn in vergelijking met andere evenementen, zeer redelijk. De toegang tot het Domein van Bokrijk is in de prijzen begrepen. Daarenboven verleent de NMBS een vermindering van 25 à 50%, naargelang de afstand, tussen uw vertrekstation en Antwerpen-Cs of Lier. U moet dan wel vertellen dat U zich naar Antwerpen begeeft om mee te rijden met de VeBOV-Expres, en bij de terugrit naar huis moet U dan uw VeBOV-treinkaartje kunnen tonen als rechtvaardiging van de toegestane vermindering. De vermindering is alléén verleend op een heen-en-terugkaartje!

Allerlei:

Op de ledenvergadering van 19 mei in Antwerpen zullen nadere beschikkingen worden medegedeeld, maar zoals voor twee jaar wordt ook nu aan de medereizigers een dokumentatiemap aangeboden in de trein. Wij hebben dus dringend behoefte aan twee leden per wagen, die gedurende de ganse tijd ter beschikking zullen zijn van de reizigers. Wij vragen dat degenen die bereid zijn dat te doen, zich zouden melden. In de week, volgend op de vergadering, moeten de mappen worden klaargemaakt, en ook daarvoor hebben wij hulp nodig. In de vergadering van 19 mei zullen wij afspreken voor dit werk. Wij verwachten dus ook U. Verder zijn toezicht tijdens de rit en bij de oponthouden dringend nodig. Ook hiervoor verwachten wij de inzet van elk van U. Tevens is het onontbeerlijk dat U de ganse zaak propageert in uw familie- en kennissenkring, want met een dergelijk opzet zijn honderden deelnemers een noodzaak tot slagen. Het is overigens zo, dat wij beroep doen op diegenen die niet met de trein meerijden, om toch in de kosten tussen te komen, want de trein kan niet rijden zonder ervoor te betalen! Wij moeten er dus allemaal in deelnemen. Wij verwachten dat dit geen ijdele oproep zal zijn. Alle stortingen kunnen geschieden op het rekeningnummer van de Bank, zoals aangegeven op de binnenkant van de achterkaft. Voor Nederland zijn de hogergenoemde bedragen in gulden te storten op de Nederlandse rekening van VeBOV, eveneens in de achterkaft vermeld. Deze bedragen zijn: 32 fl(leden), 39 fl(niet-leden) en 29 fl.-12/+60 j. Verzoeken dadelijk te storten, EN... in elk geval uw stortingsbewijs meebrengen! Als uw betaling ons bereikt na 20 mei, worden geen kaartjes meer opgezonden, maar krijgt U het bij vertrek.

BIJ HET VERSCHIJNEN VAN DE NIEUWE REISGIDS.

28 mei 1978 - 26 mei 1979 is de periode waartussen de in de nieuwe Officiële Reisgids opgenomen dienstregelingen van kracht zijn. Hier dient echter onmiddellijk opgemerkt dat, wegens de terugkeer tot het winteruur op 1 okt.78, de tabellen van de lijnen 36, 50, 125/130, 130 bis, 161 en 162 geheel vernieuwd zullen worden.

Aangezien momenteel te aflevering en de verkoop van de nieuwe reisgids aan de gang is, is het zeker nuttig om in een bondig overzicht, de meest opvallende wijzigingen te overlopen. Vooraleer enkele lijnen die dienstverbeteringen krijgen onder ogeschouw te nemen, bekijken wij eerst even de

NIEUWE WEEKEINDE-VERBINDINGEN.

Hageland - Bokrijk (en niet Boskrijk zoals op blz 140 staat) is de naam van weekeindetrein (zaterdag, zondag en feestdagen) tot 1 okt.78, die in de tabellen 16, 35 en 21 terug te vinden is. Hij verbindt Antwerpen CS (én Berchem) met Bokrijk en As, via Lier en Aarschot. 's Morgens kunt U vertrekken om 9u.54 in Antwerpen (aank.As om 11u.40) en terugrijden vanuit As om 17u.30, met aankomst te Antwerpen om 19u.17. Deze trein wordt overigens als VeBOV-Expres ingehuldigd met stoomtraktie.

Om even bij de weekeidetreinen te blijven: de "Ardenner" (nieuwe benaming van de Ardennen-expres) wordt een tiental minuten sneller, doordat enkele halten tussen Rivage en Gouvy wegvallen.

Verbinding Antwerpen - Kust:

Er komen verbindingen bij met Oostende. De reeds bestaande trein (enkel op zon- en feestdagen) van 7u.36 uit Antwerpen CS wordt aangevuld met vier (!) nieuwe treinen die elke dag gaan rijden, ook na 1 okt.78! Deze treinen, vertrek uit Antwerpen CS om 8u.55, 11u.50, 14u.50, 18u.50 en 20u.50, deze laatste echter slechts tot 30 sept., nemen aansluiting van de treinen uit Nederland, (Amsterdam CS, Den Haag HS en Rotterdam CS) die in Antwerpen aankomen op het uur+40'. Van de kust naar Antwerpen kan men doorheen het jaar, komen om 7u.16, 10u.24, 13u.24, 17u.24 en 19u.24. Op zomerdagen -hopelijk mét zon- is er bovendien ook een vertrek uit Oostende om 19u.54. Ook hier is er weer een -zij het een minder goede!- aansluiting met treinen naar Nederland. Treinen die te Antwerpen aankomen om ongeveer 15' voor het uur, geven aansluiting naar het noorden op het uur+51.

De Blankenberge-expres stopt nu ook in Berchem. (eindelijk!)

Wallonië krijgt ook zijn weekeindetreinen met rechtstreekse diensten tussen Brussel en Bertrix via Dinant, en tussen Charleroi-Sud en Oostende via Brussel-Zuid.

Laat ons even de belangrijkste verbeteringen in de weekdiensten bezien, te beginnen bij Antwerpen:

NIEUWE TREINDIENSTEN.

De met onze VeBOV-Expres in te rijden verbinding met Neerpelt (nu onder lijn nr 15) krijgt een gekadanseerde dienst. Vanuit Antwerpen CS vertrekt er op het uur+47' een trein naar Neerpelt via Lier, Herentals en Mol, behalve om 8u.47 en 13u.47 op werkdagen. Vanuit Neerpelt kan men naar Antwerpen om het uur+17', behalve om 9u.17 en 15u.17. De laatste verbindingen, vrij vroeg overigens, zijn om 21u.47, resp. 21u.17. In Herentals is er telkens aansluiting naar en van Turnhout, binnen het kwartier.

In Mol is er steeds aansluiting van en naar Hasselt, ook met de laatste treinen. Deze nieuwe diensten tussen Antwerpen, Mol en Neerpelt en de aansluiting met Turnhout, vallen wel in het nadeel uit van de rechtstreekse verbindingen tussen Antwerpen en Hasselt, die herleid worden tot slechts vier verbindingen per dag, en alleen tijdens de werkdagen. Daarentegen heeft men in Mol toch weer meer treinen van en naar Hasselt. Globaal genomen, toch nog een verbetering van het vervoersaanbod in de Kempen.

Nog een tip: Rechtstreekse treinen zoals bv. de Hageland-Bokrijk, de Ardenner en de direkte treinen Antwerpen-Hasselt vindt U best terug op lijn 16, want de tabellen van lijn 14 en 15 zijn niet zo duidelijk.

Een eigenaardige extra-trein is wel deze uit Brussel-Nd naar Limburg via Mechelen, om 2u.58 's nachts! Hasselt aank. 4u.29, 's zondags slechts tot Landen. Eindhoven aank. 5u.27. Deze trein rijdt via Mechelen, Leuven en Landen.

Lijn 52:

Op de werkdagen geven de treinen van uit Antwerpen in Boom aansluiting met een TT-motorstel naar Puurs of Dendermonde. Deze aansluiting bestaat eveneens in omgekeerde richting.

De Waaslandse regio krijgt een verbetering op de lijnen 54 en 53 bis. Op de werkdagen wordt de ochtendtrein van 7u.02 uit Sint-Niklaas, evenals de middagtrein van 16u.28, doorgetrokken naar Leuven, aank. 8u.58 en 18u.43. Die rechtstreekse verbinding bestaat ook in omgekeerde richting: de vertrekken uit Leuven om 8u.58 en 17u.42 rijden direkt tot Mechelen, en rijden dan als stoptrein naar Sint-Niklaas, met aankomst daar resp. om 9u.55 en 18u.43.

Lijn 25: Alle semi-direkte treinen met vertrek uit Antwerpen op het uur 24 en -.54, en deze met vertrek uit Brussel-Nd op het uur 02 en -.32, stoppen nu ook te Mechelen-Nekkerspoel en in Vilvoorde.

Lijn 34: krijgt er een nieuwe laatavondtrein bij op zaterdag, zondag en feestdagen, tussen Hasselt (21u.06) Tongeren (21u.28) en Luik-Guillemins, aank. 21u.55.

Lijn 66: Brugge - Kortrijk krijgt een klokvaste dienst! Uit Brugge vertrekken de treinen op het uur+40' naar Kortrijk, met aankomst 40' later. Vijf van deze treinen komen uit Oostende. Ze stoppen in Torhout, Roeselare en Izegem. Omgekeerd geschieden de vertrekken uit Kortrijk op het uur + 47', met doorrit van 4 treinen naar Oostende.

Het Gentse krijgt betere verbindingen met Dendermonde, lijn 53, en met Lokeren, lijn 59. Aan dit laatste zijn de bijkomende direkten van Antwerpen naar Oostende natuurlijk niet vreemd.

Ten slotte zijn er de verbeteringen op de lijnen 154, Namen - Dinant, waar ook een uurvaste dienst komt, terwijl de uurvaste semi-direkte treinen tussen Brussel - Namen en Aarlen (lijn 162) en de versterkingen op de lijnen 69, 82, 86, 89 en 90 een reële verbetering zijn. Ze geven een betere verbinding tussen Kortrijk en Komen, Aalst en Burst, Ronse en Gent, Kortrijk en Brussel en op het traject Aalst - Geraardsbergen - Denderleeuw. Het is duidelijk dat de NMBS opnieuw een grote inspanning heeft gedaan om het intergewestelijk verkeer te verbeteren. Hopelijk pikt het aansluitende NMVB-Busvervoer hier nu duidelijk op in. Anderzijds blijft er de vrees dat in Regeringskringen deze inspanningen niet steeds naar waarde worden geschat, en dat bij -noodzakelijke- besparingen het Openbaar Vervoer doorgaans het eerste slachtoffer is. Minister Chabert zal zijn vooruitstrevend beleid hard moeten verdedigen!

M. Peusens en F. Geens, april 1978.



spoorslags

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

Lijn 156: De lijn Hastière - Doische - Mariembourg wordt op dit ogenblik uitgebroken. Op 15 nov.77 was het spoor Hastière-Doische reeds weg. De sectie Gornée - Mariembourg zijn de werken in uitvoering. Lijn 138, of de sectie Doische - Gornée - Florennes zal behouden blijven, ondanks het feit dat de sectie Merlemont - Doische reeds adgeschapt is sedert 1972.

Lijn 161: Sedert april 77 zijn de werken gestart voor het bouwen van twee nieuwe sporen tussen Brussel-Schuman en Brussel-Leopoldswijk. Het gaat om twee kopsporen in Brussel-Schuman, die de treinen zullen opvangen die nu Brussel-Leopoldswijk als vertrek- en aankomststation hebben. In Blanmont en in Chastre zijn nieuwe stationsgebouwen voorzien. In Chastre zijn de werken daartoe al aangevat.

Lijn 162: Werken zijn aan de gang tussen Kleinbettingen en Luxemburg CFL, waarbij de snelheid moet kunnen opgevoerd worden van 100 naar 130 km/u. Daartoe wordt het station Kleinbettingen volledig omgebouwd. Enkele nieuwe lichtseinen worden geplaatst en andere aangepast in Rhisnes. In Namen is de ruwbouw gereed van seinhuis 30, dat vergroot is. Seinhuis 31 wordt afgeschapt als de werken gereed zijn. In Ciney en in Marbehan zijn de oude stationsgebouwen gesloopt nadat de nieuwe gebouwen in dienst zijn genomen. Nieuwe seinen zijn aangebracht en nieuwe installaties voorzien in seinhuis 79 van Longlier-Neufchâteau. De nieuwe uitrusting is van het type all-relais.

Lijn 166: Er zijn werken in uitvoering aan de tunnel in Anseremme op het spoor Anweremme - Gendron-Celles. Dezelfde werken op het tegenspoor zijn reeds uitgevoerd in 75-76.

Tot daar een overzicht van de werken die omstreeks 1977 in uitvoering waren, of reeds voltooid waren.

In de toekomst zullen wij uiteraard onze lezers op de hoogte houden van soortgelijke werken. Door het publiceren van het voorgaande beoogden wij onze lezers een vaste basis te geven vanwaar wij vertrokken om in de toekomst onze verdere berichtgeving terzake te verzorgen. Met dank aan de heer Thierry Heylen die de gegevens verzorgde.

Overzicht en wisselasjes van het NMPS-materieel.

- 00: Bij revisie in Mechelen is de 065 terug uitgerust met 2 stroomafnemers.
De buitendienstgestelde 001 - 004 - 005 - 009 en 050 staan nog steeds in Mechelen op het lokomotiefkerkhof te wachten op afbraak. De 002 is in Leuven, waar hij bewaard wordt. De 080 en de 111 verlieten de CW Mechelen met dubbele koplampen. Van enkele koplampen zijn nog voorzien de stellen: 023 - 024 - 045 - 047 - 048 - 049 - 094 - 158 - 171 - 176 - 177 - 193 en 202.
- 15: Bijna dagelijks wordt één lokomotief van reeks 15 ingezet in de plannen van reeks 18. Aldus worden vooral diensten gereden voor TEE 40, 41, 233 en 234, waarbij deze loks nogmaals op de mooie Maaslijn tot inzet komen. De vrijgekomen lok van reeks 18 loopt nu in de plannen van reeks 16, en ook ter vervanging van een defekte lok van de BR 184.
- 16: De eerste blauw-gele lok van deze reeks is de 1602, die op 10 maart 1978 proefritten reed tussen Roosendaal en Bergen op Zoom! Na deze proefritten reed hij terug naar Muizen waar hij inmiddels terug in normaal plan tot inzet is gekomen.
- 20: De plannen van deze lokomotieven blijven voorlopig ongewijzigd. Nochtans worden ze vooral voor personentreinen - en afsteldiensten - gebruikt tussen Brussel en Namen en Brussel en Charleroi. De hulptrein van Ronet bedienen zij ook. Toch staan er nog geregeld 10 loks buiten dienst.
- 23: De 2301 kwam als lichterslok tot inzet in Luik-G, doordat de 2308 in revisie ging. (Rev. 23 dec. 77 - geel-blaauwe kleur). Op 19 feb. 78 sleepte een lok van deze reeks het TEE-stel van de SBB tussen Luxemburg en Brussel. Deze combinatie had op zijn rit naar Brussel 2u. vertraging, omdat het defekt geraakte stel in Luxemburg moest wachten op een reservelok uit Stockem. De terugreis geschiedde eveneens op dezelfde wijze.
Van deze reeks hebben de loks 2312, 2348, 2353, 2357 en 2358 nog enkele koplampen.
- 27: Een nieuwe lokomotiefreeks, type 27, naar ontwerp B° B°, is bij BN en Acec in opdracht gegeven. Beoogd wordt een reeks van 200 lokomotieven, waarvan de eersten - een 50-tal - omstreeks 1981-82 tot inzet zullen komen.
Zij zouden met trek- en duwstellen, bestaande uit M4 rijtuigen, de ruggegraat vormen van de diensten op de nieuw geëlektrificeerde, of te elektrificeren, lijnen. Hierdoor zou afgestapt worden van het gebruik van elektrische stellen, althans ten dele. 's Nachts zouden ze met goederentreinen tot inzet komen.
- 29: Het einde van deze loks is in het zicht. Ze zijn nu buiten dienst gesteld. Alleen de 2911 (Doornik) en de 2912 (Mechelen) worden bewaard.
- 43: De treinen 2604 en 2504 op de lijn Brussel - Charleroi worden normaal met een stel 43 van Kortrijk gereden. Op 1 feb, 28 mrt en 10 apr. 11. echter werden ze gereden met een elektrisch stel van stp Schaarbeek.
- 51: De 5127 reed in maart jl. door een stootblok in de stp Monceau, en belandde in een lager gelégen afvalbak van de mijn "Monceau Fontaine". Hij bleef met zijn tweede draai-stel hangen onder een hoek van 40°. Hij kon nog niet uit zijn benarde positie worden gehaald, wegens de moerassige ondergrond.
Van deze reeks waren einde februari volgende loks in Salzannes: 5126 (FTY), 5159 (FHS) en 5163 (FHS).

- 5181: rev. 31 jan.78, stp.FHS, in geel-groene schildering. De 51ers van Hasselt zijn ook dit jaar weer ingezet voor het slepen van de bedevaarttreinen naar Leuven.
- Op ma 13 mrt 78: van Tongeren over lijnen 34 - 21a(via Genk) 18 - 17 - (over Heppen en Tessenderlo) en 35.
- Op di 14 mrt 78: van Maaseik(!) via lijn 21 tot Landen, en verder over lijn 36.
- Op wo 15 mrt 78: van Lanaken(!) via lijnen 20 en 35, naar FLV.
- 52: Bij gebrek aan lokomotieven in Jemelle (5514 in revisie, 5540 en 5542 voor testen afgestaan aan FL en FSR) liepen de 5206 (MUT) en de 5209 (MBX) in de plannen van Jemelle, waardoor deze machines tot Liers kwamen. De 5209 is overigens de enige lok uit deze reeks die de nieuwe, groene schildering heeft, met brede, gele band.
- 53: Bij revisie in Salzinnes worden deze loks grondig gemoder-niseerd, waarbij o.a. het vervangen van de bedrading en het isoleren van de bestuurderskabine worden verwezenlijkt. Daardoor hoopt men trillingen en lawaai te voorkomen. Einde februari waren de 5302 (na aanrijding) en de 5306 in Salzinnes in behandeling.
- 55: Ook de 5525(NK - na aanrijding) en de 5539(FVY) waren in Salzinnes. De 5540 was in januari - februari aan stp Schaarbeek uitgeleend, waar hij proefritten reed tussen Schaarbeek en Oudenaarde, om de elektrische verwarming uit te testen. Hij reed er in de plannen van Oudenaarde en Schaar-beek. Medien ging de lok terug naar Salzinnes, waar hij na een korte revisie terug in dienst kwam. Deze testritten, in de koudste periode van de winter gehouden, toonden aan dat de nieuwe, versterkte generator zijn taak aankan, en dat het motorvermogen niet te sterk verminderd.
- 59: De 5915 was betrokken bij een botsing te Geraardsbergen op 31 dec.77, waarbij kabine B is ingedrukt. Ondertussen is deze lok naar Salzinnes overgebracht, waar zij waarschijnlijk toch nog zal hersteld worden. De 5916 en de 5921(GT) waren eveneens in Salzinnes, maar de 5916 keerde ondertussen in de metropool terug, geel-groen.
- 60: In februari 78 waren in Salzinnes: 6005 (deze reeks zou een nieuwe motor krijgen) 6016(FKR), 6036(FGH) en reeds terug in geel-groen terug buiten, 6058(FGH) en 6065(FGH) 6107, 6111, en 6112, alle van Merelbeke. 6086: rev. 11 jan 78, en geel-groen.
- 62: Na een zware aanrijding is de 6241 nog steeds in Salzinnes.. Als de testen met de 5540 gunstig zijn, zie hoger, zullen de loks van reeks 62 als eersten uitgerust worden met generatoren voor elektrische verwarming. Deze aanpassing geschiedt bij een herziening te Salzinnes.
- Reeksverdeling:
- FKR: 6202, 6205, 6228, 6220, 6222, 6256, 6265, 6297, 6333, 6392 en 6393.
- FSN: 6210, 6219, 6221, 6238 en 6285.
- FLS: 6203, 6209, 6212, 6213, 6215, 6227, 6229, 6230, 6233, 6235, 6280, 6291, 6295, 6201, 6204, 6232, 6301, 6391.
- FDR: 6206, 6214, 6216, 6237, 6235, 6244, 6347, 6284, 6293, 6299.
- FRST: 6240, 6245, 6246, 6251, 6253, 6255, 6260, 6261, 6264, 6267, 6268, 6279, 6281, 6283, 6316.
- FLV: 6274, 6289, 6271, 6323, 6324, 6329, 6331, 6332.
- ATH: 6239, 6242, 6250, 6252, 6254, 6257, 6258, 6262, 6263, 6265, 6269, 6270, 6272, 6273, 6277, 6248, 6249.
- FTY: 6241, 6243, 6300, 6302, 6304, 6307, 6310, 6312, 6313, 6315.
- LK : 6207, 6211, 6217, 6218, 6224, 6226, 6231, 6234, 6275, 6276, 6278, 6282, 6286, 6287, 6288, 6290, 6294, 6296, 6298, 6303, 6306, 6309, 6311, 6318, 6319, 6322.
- FSR: 6325, 6328, 6330.
- GT : 6305, 6308, 6314, 6317, 6320, 6321, 6326, 6327.

Voor de lijn Antwerpen - Neerpelt zijn 2 loks type 62 van Aarschot voorzien, die samen met een type 60 van Hasselt, één trek- en duwstel M2, en twee stellen M1, de verbinding zullen verzekeren. Er komt een klok vaste uurdienst, met vertrek op het uur-47' te Antwerpen-Cs. De rit naar Neerpelt duurt 77 min; zodat het aankomstuur valt op 4' over het uur C. Veertien minuten later, op het uur '18 vertrekt de trein terug naar Antwerpen.

Voor het uitvoeren dezer diensten zijn reeds meerdere proefritten gereden met het nieuwe M-2 stel. De eerste proefritten grepen plaats tussen Mechelen en Leuven, en tussen Brussel en Antwerpen. Op 8 maart 78 reed de eerste proefrit tussen Antwerpen en Neerpelt, (met een 62-er van Aarschot) als volgt:

ZLRZ 90860: Aarschot 8u.02, Muizen: 8u.30 (losse hl),

RZ 90860: Muizen 8u.45, Mechelen 8u.50 (geduwd)

Mechelen: 9u.00, Antwerpen CS: 9u.21 (getrokken)

Z 90860: Antwerpen CS: 9u.30, Neerpelt 10u.45; (geduwd)

Z 90861: Neerpelt 11u; Antwerpen CS: 12u.11 (getrokken)

ZR 90861: Antwerpen CS: 12u.24, Aarschot 13u.05 (geduwd)

Samenstelling van de trein:

6260 frst;

M2 AB 50.88.394.8682-8

M2 B 50.88.204.8944-3

M2 BD 50.88.824.8664-2

Alle rijtuigen behoren tot het plan M 930 van Kortrijk. Van de reeds omgebouwde vier stellen komen er drie tot inzet op Kortrijk - Oostende, en het vierde tussen Antwerpen en Neerpelt. 66: Wellicht wordt de 6603 niet meer gereviseerd, en dan zal ook binnenkort de 6602 de diensten staken.

70: Sedert 1976 krijgt deze reeks nieuwe motoren, type ABC-6-DXC.

De 7001 was de eerste op 19 nov. 76; de 7002 is nu in Salzennes.

71: Deze reeks, nu nog in reserve in FKR, wordt binnenkort verschroot.

72: Buitendienststelling van deze reeks is voorzien in 1979. Nu zijn er nog 7 in dienst; de 2 stuks, nog in dienst op Stocatra, worden vervangen door 3 ex. reeks 74 of 82. Het type 72 op Antw. Nd wordt vervangen door 4 82-ers in DT. De 8275 (het kalf) is reeds aanwezig, terwijl er dit jaar nog een tweede "kalf" bijkomt.

82: FSR: 8001/8013, 8022, 8024/8028, 8030, 8043, 8046, 8047, 8050/8052, 8054, 8057/8063, 8065/8069. FDR: 8034; FSN: 8045 en 8053.

FKR: 8014/8018, 8020, 8021, 8023, 8029, 8031/8033, 8035/8042, 8044, 48, 64.

84: Verdeling der eenheden:

GMN: 8404/8409, 8411, 8412, 8414, 8422, 8423 en 8424, + 8467 in leen;

MKM: 8403, 8413, 8415, 8417, 8418 en 8427.

FEO: 8401, 8402, 8419, 8420, 8421, 8425.

LK: 8435, 8444, 8454, 8438, 8440, 8441 en 8443.

GT: 8410, 8416, 8437, 8445, 8446, 8447, 8448 en 8449.

FSD: 8426, 8429, 8430, 8431, 8432, 8433, 8436, 8439.

FHS: 8428, 8434, 8442, 8450, 8456, 8458, 8459, 8460 en 8453.

FLV: 8451, 8455, 8457. (en 8515 in bruikleen uit Antw. Dam)

FNDM 8461; 8463, 8464, 8466, 8468 en 8470.

De 8422 (GMN) en de 8468 (FNDM) waren in februari in Salzennes.

85: Voor herziening waren de 8504 en de 8517 in Salzennes. Tegen alle verwachtingen in zijn ze terug in het groen geschilderd. Alle loks van deze reeks worden bij hun volgende herziening uitgerust met motoren van het type ABC - 6 - DXS, waaruit blijkt dat tegen de verwachtingen in, deze lokomotieven voor de volgende zes jaar nog in dienst zullen blijven.



trampost

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

GPCC 7830 kreeg op zijn bedieningsbord, kant B, een knop die toelaat de eerste deur te openen aan de kant tegenspoor. DGPC 7922 is in herstelling in de werkplaats Kuregem, sedert begin maart 78, en alleen het beschadigde deel, terwijl de niet beschadigde delen nog in stp Koningslaan zijn.

. Sedert maart 78 eveneens, zijn vergrotingswerken in uitvoering in stp Renbaanlaan. Daarbij worden de sporen, die destijds met asfalt overgoten werden, terug vrij gemaakt. die asfaltering vond toen plaats om ruimte te scheppen voor het onderbrengen van bussen. Nu die verhuisd zijn naar Delta kon terug ruimte worden gemaakt, en dat is nodig voor het onderbrengen van de rijtuigen reeks 7900. luchtlijnen worden uiteraard terug gespannen.

. Op 7 maart reed de eerste 4000 op lijn 94. De eerste rijtuigen waren 4029, 4025 en 4003, van stp Schaarbeek. Sedert die dag rijden nu dagelijks enkele rijtuigen van deze reeks op lijn 94, in vervanging(!) van enkele niet beschikbare 9000en. Daarentegen is op 6 april 78, deze toestand bestendig, waardoor nu een tiental 4000en officieel dienst doen. Ze horen allemaal thuis in stp Schaarbeek. (Haachtsesteenweg).

. Sedert begin maart 78 zijn er, als gevolg van verschillende rijtuigverwisselingen, talrijke 7500en in dienst op de lijnen 32 en 102, en rijden er sedert 21 maart 1978 alleen nog maar 7000en, enkelvoudige PCC) op lijn 39 en 44, volgens dienstbericht.

. Half maart is wegens averij, de 7500 overgebracht naar de Koningslaan, waar hij enkele dagen bleef. Ten gevolge daarvan reed hij op lijn 81 (12.3), op lijn 52 (13.3) en op lijn 103 op 14 en 15 maart.

. De zelfklevers van de lijnfilms op de 7900en zorgen geregeld voor kleefproblemen. Zo rijdt de 7925 met enkel nederlandsstalige films, en de 7926 met eentalig franse films "Réservé", "Service Spécial" en "Dépôt" (alle depotfilms)

. Sinds 20 maart '78 rijdt buslijn 76 weer over zijn oude reisweg in Anderlecht. Dat kon omdat de metrowerken in de d'Aumalestraat en onder het Dapperheidsplein dat weer toelaten.

. Door verschillende ongevallen beschadigd, zijn de 9061, 9089, 9092 en 9099 in stp Elsene in afbraak. Anderzijds zijn

de middenspooren van het station der Grote Paleizen van grote beschermende afsluitingen voorzien. Deze sporen zullen worden aangewend als opstelsporen voor reserve-rijtuigen van reeks 9000, die op inactief zijn gesteld. Er staan reeds opgesteld: 9084 (3 apr.), 9064 (4 apr.), 9054 (5 apr.) en 9073 (5 apr.).

. Ten gevolge van Metrowerken op het Simonisplein, zijn de trams van lijn 103 omgelegd via lijn 18, tussen de Leopold II-laan (de Ribaucourt str.) en de De Smet de Naeyerlaan (kerkhof van Jette) op 1 en 2 april 1978. Het tramloos geworden traject werd die dagen door bussen bediend.

. Sedert 1 april is het systeem van aankondiging der stations in voege getreden op det metrostellen van lijn 1.

. Wegens bezuinigingsmaatregelen opgelegd door het Ministerie, zijn met ingang van 8 april (lijn 94) en 9 april (lijn 103) de volgende maatregelen getroffen:

94 : zater- en zondagen: 9000en rijden i.p.v. 7000en;

103: op zondag, en enkel stp Molenbeek: 7500 i.p.v. 7900.

. Verbouwingen in maart 1978:

Afschaffing ontv.stoel en nieuwe stuurpost: 7122, 7132, 7003.
Afschaffing ontvangersstoel alléén: 7011 en 7027.

. Aankomstdata van nieuwe rijtuigen:

7933 (2.3.78) 7934 (8.3.) 7935 (9.3) 7936 (16.3) 7937 (29.3)
7938 (30.3), 7939 (5.4) en 7940 op 11 apr. 1978.

. Verbouwing rijtuigen 5000 tot tweerichtings-hulpwagens:

5020 = hulpw. 1, gereed maar nog niet in dienst;

5021 = hulpw. 2, idem;

5006 = hulpw. 3, werken in uitvoering;

5023 = hulpw. 4, werken nog niet begonnen.

. Op de Waversesteenweg is men op 14 april 78 begonnen met het opbreken van de transpooren van de vroegere 35, die sedert 17 juni 1977 buiten gebruik gekomen waren.

. Door een defekte wisselnaald ontspoorde 7118 op lijn 32, op 19 april omstreeks 14u.30, op het Werriepalein. De wisselnaald was versprongen tussen de twee draaistellen. De 7118 werd zonder tussenkomst van de hulpdiensten terug in het spoor gebracht, maar al om 15u.35 ontspoorde daar een volgende tram, door dezelfde oorzaak.

. Van bij het begin van de dienst op di 18 apr. was er een staking bij de MIVB. Deze duurde tot omstreeks 9u. Er reed geen enkel metrostel buiten, en slechts zeer weinig trams en bussen zijn uitgereden.

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

Half april hebben de rijtuigen 2026 en 2106 nieuwe achterlichten gekregen. De drie oude lampen zijn met een plaatje bedekt, en twee nieuwe blokjes, elk met remlicht, achterlicht en richtingsaanwijzer zijn aangebracht. Het reeds vroeger aangebrachte wit (én lelijk!) achteruitrijlicht is behouden.

. Wegens uit te voeren spoorwerken aan het kruispunt Harmonie, is m.i.v. ma 10 april een halteverplaatsing doorgevoerd, voor de duur der werken. Lijn 7, komend van het Groenplein, kreeg een halte vóór het kruispunt, tegenover de ingang van de Harmonie. Ongeveer op de plaats waar de vroegere halte gelegen was, voor de komst van de eigen baan.

Lijn 15, op het einde van de Belgiëlei, bij de halte lijn 2.

. Gedraging van het personeel, en daarmee nauw verbonden is de opleiding, hebben naar onze mening niet steeds de aandacht gekregen die er toch zou moeten aanbesteed worden.

. Dat is een vaststelling die we deden voor alle vervoersmaatschappijen. De MIVA heeft nu ook hier wat aangedaan, en zij bracht het boekje "Veiligheid op de weg" in omloop

bij haar personeel. Deze brochure heeft vooral aandacht voor de veiligheid, uiteraard, maar trekt toch ook de aandacht op de gedraging van het personeel in verschillende weersomstandigheden. Dat is zeer zeker een stap in de goede richting. Het werkje is luchtig geïllustreerd, en beantwoordt aan een behoefte. Op blz. 2 wordt er gesproken over de fouten van anderen .." vooral kinderen en ouderlingen..." Wij zijn van mening dat een oudere persoon een "bejaarde" is en geen ouderling! Een ouderling is iemand die vooral belast is met de ordehandhaving in de Hervormde kerk, iets heel anders dus dan een bejaarde...

. Ingevolge de vordering der werken op de Inatiëlei is op last van de verkeerspolitie, een omlegging van kracht geworden voor de buslijnen 35, 36 en 37. In de richting van het centrum wordt nu gereden vanaf het Grote Tunnelplein, over Rijnpoortvest, dan links op de Paardenmarkt, Vondelstr., St Jansplein en verder normale reisweg.

. Omleggingen eveneens voor de lijnen 23 en 34, in de richting Zuid. Vanaf de hoek Handelsstraat via Lge Stuivenbergstr; Lge Scholierstraat, Gasstraat, Van Kerckhovenstr., Dambruggestr., Spoorstr., Rotterdamstr. en verder normaal. De omlegging begon op 24 april, en zal ongeveer 4 weken duren, wegens werken aan de gasleidingen. De halten zijn eveneens aangepast.

. Tussen 23 april en 4 mei vonden eveneens omleggingen plaats - en beperkingen in de dienst! - in Hoboken, wagens de meikermis. Het betrof de lijnen 1 en 33.

. Lijn 8, die overdag een drukke lijn is, wordt een echt stille lijn in de avonduren. Na de gevoelige, welhaast geweldige, verbeteringen in de diensten op bijna alle tramlijnen, is nu ook lijn 8 aan verbetering toe. Sedert 24 april rijden de trams in de voormiddag om de 7 à 8 minuten, waar dat voordien 10 à 11 minuten was. Vanaf 13u. is de frekwentie opgevoerd tot elke 6 minuten.

De zaterdagdienst verbeterde - verdubbelde! - m.i.v. 29 apr. zodat er tussen 7u.15 en 12u.30 een rijtuig komt om de 10'. Vanaf 12u.30 tot ongeveer 20u. rijdt er een wagen om de 7 à 8 minuten, en na 20u. is er een kwartierdienst.

Ten slotte kwam een verbeterde zondagdienst in voege op 30.4, waarbij in de vroege morgen tot ongeveer 9u.30 om de 15' gereden wordt, en vanaf 9u.30 tot 20u. is er een rijtuig om de 12 min. Na 20u. is er terug een kwartierdienst.

Er rest nu alleen lijn 7 nog, die op aanpassing wacht. Wat lijn 8 betreft, dient aangemerkt dat zij een groot deel van haar traject deelt met lijn 11, welke lijn door het centrum naar de Melkmarkt rijdt, wat dus uiteindelijk neerkomt op een zeer hoge frekwentie tussen het Eksterlaar en het Centrum.

. Kortgeleden is het nieuwe traktie-onderstation in Mortsel in dienst genomen. (Antwerpsestraat 261 te Mortsel.) Daardoor werd het mogelijk de dienstuitvoering op de lijnen 7 en 15 te verbeteren. Het gebouw ziet er fraai uit, en kadert in de omgeving. Fijn zo! De bouwkonstruktie is volledig onafhankelijk van de funderingen en de scheidingswanden der aanpelende gebouwen opgesteld, waardoor trillingshinder vermeden is. Studie en installatie v.d. elektrischematerialen is volledig door MIVA-personeel uitgevoerd, terwijl veiligheid en bedrijfszekerheid tot het maximum zijn opgevoerd.

TECHNISCHE FICHE.

1. Bouwwerk: architect E. Lenders, Wouwstr.31, 2510-Mortsel; aannemer: Fa Van de Cloot, Tabaksvest 9 c, 2000-Antwerpen.
2. Elektrische installaties:
 - 2 groepen met droge gietharstransformatoren en siliciumgelijkrichters met elk een vermogen van 750 Kw, Siemens;

- 600 V bord met 4 uitplugbare feederschakelaars en een reserveschakelaar, leverancier Siemens;
- Hoogspanningsbord met volledige afscherming, leverancier: Delle.
- teletransmissiesysteem met afstandsbediening en signalisatie naar het controlecentrum: leverancier: Télémecanique.

VeBOV-KRANT - VERENIGINGSNIEUWS.

ONS TIJDSCHRIFT is deze maand wat minder in omvang. Dat is geen kwestie van gebrek aan stof, integendeel! De organisatie en administratie van onze VeBOV-EXPRES echter is daar voor wat tussen. Het is mogelijk dat ook volgende maand een wat kleiner nummer verschijnt wegens vakantie van de voorzitter en de sekretaris. Het juli - augustusnummer daarentegen wordt weer een normaal nummer.

VAKANTIE.

Het VeBOV-sekretariaat zal gesloten zijn van 1 tot 18 juni, wegens vakantie van de heer Geens. De voorzitter is diezelfde periode met vakantie, en niet te bereiken. Dringende gevallen kunnen gemeld worden aan onze penningmeester, dhr J. Dobson, Alf. Schneiderlaan 65, 2100-Deurne.

ADRESWIJZIGING.

Vanaf heden dient alle briefwisseling voor de sekretaris gezonden te worden naar dhr. F. Geens, Pachthoevelaan 33 2070 - Ekeren. De diensten van het sekretariaat zijn daar eveneens ondergebracht. Het telefoonnummer wordt later gemeld.

STOOMTREIN.

De vrij late afwerking, geheel buiten onze wil, van alle facetten die bij de organisatie van een dergelijk projekt komen opduiken, noopt ons tot enkele noodmaatregelen: Als U uw blad ontvangt, neem dan contact op met uw medeleden, en bespreek onze ekskursie van 27 mei. Het is nl. gebleken dat in sommige delen van het land, vnl. West-Vlaanderen, ons blad slechts na DRIE WEKEN besteld werd!

-De leden worden vriendelijk verzocht meteen hun storting te doen, want de NMBS vraagt vooruitbetaling van de overeengekomen som, en die is heel hoog! Doe er wat aan!

-Nodig familie en vrienden uit mee te gaan, want hoe meer zielen, hoe meer vreugd, en onze kas kan er alleen maar wel bij varen.

-De stoomtrein rijdt voor iedereen, dus ook voor U! Gaat U niet mee, maar gaat U langs de weg foto's maken, betaal dan toch! Immers dank zij degenen die betalen kan de trein rijden, en om foto's en filmopnamen te maken, moet de trein rijden. Wees niet parasitair, en doe mee!

-Personen die mee willen werken in de trein, en die zich ter beschikking wensen te stellen van de reizigers, verzoeken wij dringend op 19 mei aanwezig te zijn op de vergadering te Antwerpen, waar de laatste schikkingen worden getroffen.

BIJEENKOMSTEN:

Antwerpen: 19 mei, diamontage door dhr Wouter Janssens, en bespreking en taakverdeling stoomtrein.

Brugge: zaterdag 20 mei, station Brugge, praatnamiddag, 15u.

Zolder: wo 7 juni, 20u. Sporthal, diamontage door J. Casier: "De Franse loks in beeld"

In Gent en Brussel is er geen vergadering in juni.

VERSLAG ALGEMENE JAARVERGADERING.

Op 25 februari 11. hield onze Vereniging haar tweede algemene ledenvergadering in een auditorium van het Brusselse metro-station Anneessens. Dit lokaal, ons vrijwillig ter beschikking gesteld door de MIVB-Public Relationsdienst, is voor alle soorten bijeenkomsten, als eerste door VeBOV als het ware ingehuldigd. Er waren 62 aanwezigen op de toen 285 tellende vereniging. Uit het jaarverslag over 1977 blijkt dat in dat jaar 90 leden toetraden, wat voor 1978 merkelijk hoger zal zijn, vermits er nu 303 leden zijn. (1° lid 1978 = 78224) Opmerkelijk hierbij is de grote belangstelling uit Brabant. Het maandblad bracht 200 bladzijden, wat goed te noemen is. De talrijke manifestaties in 1977 door VeBOV ingericht, zijn voldoende bekend, en hebben ruim weerklank gevonden in het ledenbestand.

Uit de Balans-rekening blijkt dat er op de kosten-baten vergelijking een tekort was van 19.152 fr, dat echter door de post uitstappen en uiteraard de lidgelden kon worden goedge maakt. Aldus kon de Vereniging een bedrag van 77.700 fr aan haar partimonium (= spaarpot) toevoegen.

Na het verlenen van décharge aan het Bestuur door de kas-kommissie, werd, zoals reglementair voorzien, de heer Rudi Van Iseghem als vervanger van de heer Freddy Coussens aangeduid voor het budgettair jaar 1978.

De heer Johnny Dobson, uittredend bestuurslid, had zijn kandidatuur opnieuw gesteld. Er waren geen tegenkandidaten, en bij applaus werd hij door de voorzitter verzocht zijn functie van penningmeester voor drie jaar te hervatten.

Wat de begroting betreft, werd door de penningmeester een bedrag van 112.500 fr vooropgesteld. De posten Maandblad en tentoonstellingen slopen veel geld op.

Nog een belangrijk punt was de vaststelling van de lidmaatschapsbijdrage voor 1979. Zoals voor dit jaar, werd ook nu door het Bestuur een volmacht gevraagd, om indien nodig, deze bijdrage met 25 fr. te mogen verhogen (400 fr). De algemene ledenvergadering verleende echter volmacht tot een eventuele verhoging van 50 fr. (425 fr). De voorzitter echter sprak de wens uit niet te moeten overgaan tot deze verhoging, zodat VeBOV de vereniging met de grootste dienstverlening en de laagste bijdrage zou blijven. Tot slot gaf het bestuur zijn vizie over de uitbreiding van het aantal plaatselijke bijeenkomsten waaruit meerdere afdelingen en sektie's zouden moeten groeien. Hierdoor zou het mogelijk moeten worden dat in alle regio's van Vlaanderen, VeBOV-leden elkaar kunnen vinden. In Antwerpen-Metropool is sedert 1 januari het afdelingsbestuur werkzaam. De waarnemende sektieleider voor Limburg-Kempen kreeg een pluim voor het opgestelde programma der bijeenkomsten.

De sektie Vlaanderen - Artevelde kent echter problemen met het verkrijgen van een vergaderzaal. De waarnemende sektieleider heeft ook tijdsproblemen. Hier dringt een herstructurering zich op. De sektie Brussel-Hoofdstad kent een langzame maar gestadige groei. In afwachting dat hier een sektieleider gevonden wordt, neemt de sekretaris die taak op zich. Verder is het de bedoeling omstreeks 1979 te kunnen starten met bijeenkomsten in de regio Mechelen - Leuven en in Kortrijk. Hiertoe zullen inleidende bijeenkomsten worden georganiseerd in het najaar. De vergadering kende een bijzonder vlot verloop, en het tijdsschema kon perfect worden gevolgd. Omstreeks het middaguur werd de algemene ledenvergadering besloten, en nadien waren wij te gast bij de M.I.V.B.

Na de ontvangst 's morgens door de heer Elias, dienstchef van de Public-Relations, leidde de heer Camerlinck ons samen met zijn dame en een MIVB-hostess, rond in het metrokompleks Delta te Oudergem. Dit enorme gebouw boedt onderdak aan een stelplaats voor 220 bussen, onderhoudswerkplaatsen, de opstelsporen voor de metrostellen, en het werkmaterieel, met o.a. het stofzuigermetrostel. Ook de onderhoudswerkplaatsen voor de metrostellen zijn hier ondergebracht. Heel het gebouw getuigt van een belangstelling voor hedendaagse vereisten. Hierbij denken wij o.a. aan het ruime, gezellige zelfbedieningsrestaurant, waarvan wij de kwaliteiten zelf konden waarderen, want VeBOV-deelnemers aan de Algemene Ledenvergadering hebben er genoten van een gemeenschappelijke maaltijd.

Verder valt op hoe gedacht is aan de noodzaak van alom aanwezige veiligheidsvoorzieningen.

We kunnen gerust besluiten dat dit bezoek een meevaller is geweest, evenals trouwens de ledenvergadering, waar wij eens te meer konden weerleggen dat dergelijke bijeenkomsten helemaal geen saai aangelegenheid hoeven te zijn.

In het sukses van deze dag moeten wij uiteraard betrekken, de beide Dames die ons hebben rondgeleid, en die steeds de glimlach wisten te bewaren, ook al moesten ze wel eens wachten op diegenen met lood in de schoenen. Verder onze opredhte dank aan de heren Elias en Camerlinck, en aan de Directie van de MIVB, die samen deze dag tot een hoogtepunt hebben gemaakt. Graag nog een nota voor de afwezigen, want die hadden eens te meer ongelijk.

Om een idee te krijgen van de ruimt in het Deltakompleks stippen wij graag aan, dat er voor de verplaatsingen in het gebouw, fietspaden zijn aangelegd, en dat de verschillende diensten over een aantal Harley Trapsons beschikken voor snelle verplaatsing van het personeel.

POSTERS.

De door ons bestelde posters zijn nog maar slechts gedeeltelijk uit Zwitserland aangekomen? Daarom moeten we nog even wachten op de rest, om tot verzending te kunnen overgaan.

OVER FOTO'S GESPROKEN..

De bestelde foto's zijn ondertussen verzonden. Er zijn nog enkele reeksen beschikbaar, en op de bijeenkomsten in Antwerpen kunnen ook de vroegere reeksen nog verkregen worden.

OVER BOEKEN GESPROKEN...

Bij de Zweedse uitgeverij Frank Stenvall verscheen zopas een handig zakboekje in het nederlands(!) en getiteld: "Benelux lokomotieven en Treinstellen 1977-01-01", geschreven door de heren Calay, Nieuwenhuis en Steenebruggen. Op 166 pagina's in formaat A 6 (11 x 15) wordt een overzicht gegeven van het traktiematerieel, met aanduiding van de stelplaatsen van de Benelux-spoorsegmenten. Voor elk type van lok of motortrein wordt bij een foto, over het algemeen van goede kwaliteit, een beknopte technische beschrijving gegeven. Aldus weet U, bij uw rondzwervingen in Benelux, ons eigen buitenlandje, onmiddellijk wat voor lok U te zien krijgt. Origineel, en o.i. een pluimpje waard, is de oplossing van het taalprobleem: voor NS en CFL-materieel in het nederlands, resp. frans, en voor de NMBS afwisselend nederlands en frans. Een tip van ons: enkele witte pagina's achterin voor nota's zou fijn geweest zijn. Te bestellen bij VeBOV. Prijs 195 fr, afgehaald op bijeenkomsten, en 210 fr voor postzendingen, (NL 15 fl) te storten op rekening VeBOV, en a.u.b. reden van betaling vermelden.