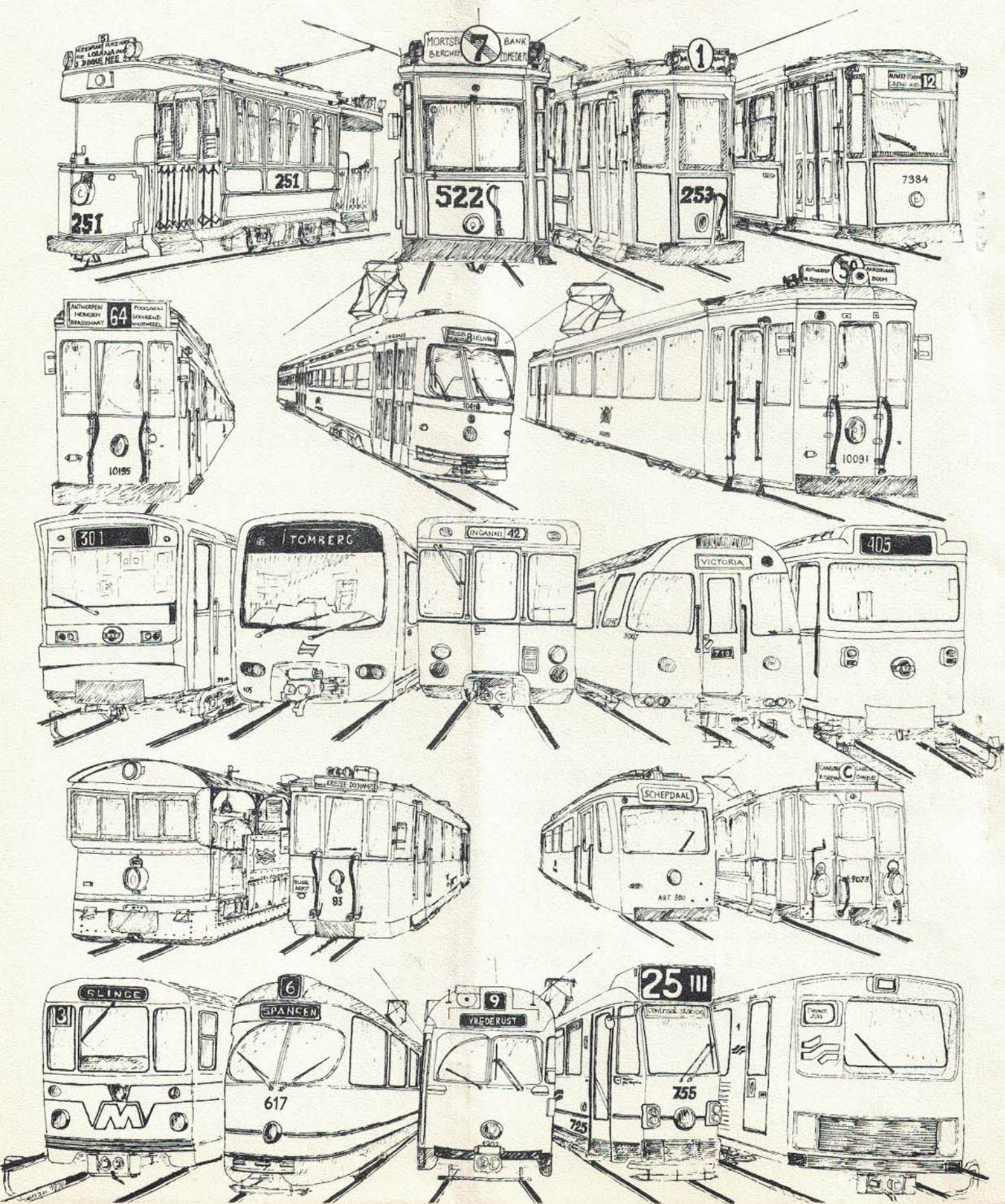


maandblad van de Vereniging voor Belangstellenden in het Openbaar Vervoer

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 verstrekte informatie en bijdragen mogen slechts worden overgenomen mits schriftelijke en voorafgaande toestemming van de redactie. Bronvermelding is steeds vereist.

Ondertekende inzendingen blijven steeds onder verantwoordelijkheid van de auteur, en geven niet noodzakelijk de mening van de redactie of het VeBOV-bestuur weer.

Redactie: R. Bastaens en F. Geens.

Medewerkers: J. Casier, R. Boogaerts, T. Heylen, F. Coussens.

Hoofdredactie en verantwoordelijk uitgever:

Roger Bastaens. Kerkendijk 1, B-2200-Antwerpen-Borgerhout.

Telefoon (031) 36.04.92, na 18 uur.

---

In alle mogelijke toonaarden wordt het scheppen van vrije banen voor het Openbaar Vervoer bezongen, en in geleerde uitroepen wordt den volke kond gedaan dat er wat gaat gebeuren. Het personenvervoer in gemeenschap moet bevorderd worden! Waar geen vrije baan zijn moeten er komen! Het klinkt allemaal zo mooi, dat we er gaan aan twifelen.

In 1966 begon men er al aan te denken in Merksem een totale vernieuwing van de bestrating op de Bredabaan door te voeren, dus lang voor er over de Ring kon worden gereden. Het zal dan nog precies tien jaar duren vooraleer er uitvoering aan gegeven wordt. Aan bezinningstijd was er dus geen tekort. Wij nemen graag aan dat het niet eenvoudig is om iedereen genoeg te doen, en het is niet uitgesloten dat zekere instanties er wel eens moedeloos bij neervallen.

In 1969 werd de Ring rond Antwerpen voor het verkeer opengesteld, en de ontlasting in het Centrum van Merksem was zeer goed merkbaar. Enkele jaren later werd begonnen met de herprofilering, en wát voor een!

De tamlijn 3 zou een eigen baan krijgen, die ook door de bussen van de NMVB zou benut worden. We konden dus op verbetering hopen, alhoewel het meteen duidelijk werd dat ernstige vragen konden gesteld worden omtrent de degelijkheid van de opzet, als men weet dat het linksafbuigend verkeer naar Deurne moest plaats nemen OP het tramspoor...

De vooropgestelde en verhoogde eigen bedding kwam er niet, want dan konden de automobilisten geen rechtsomkeer meer maken op de Bredabaan! Kwestie van veiligheid?

De volle, witte lijn had ook zijn tijd, de bussen van de NMVB mochten niet halteren aan de zelfmoord-vluchtheuvels, en uiteindelijk wordt nu gevraagd om de voorbehouden strook ook weer ter beschikking te stellen van het algemeen verkeer. Wie hier fout is, is niet zometeen duidelijk, duidelijk is echter wel dat hier beleidsfouten zijn gemaakt, en erge! België zal wel altijd het land van de slappe middelmaat blijven, zolang de verantwoordelijke instanties er rekening houden met het kieshokje, waar we toch zeer sterk op ingesteld zijn. Juist door dat fameuze kieshokje verkeren er wellicht zoveel slappe en matte, politiek onkundige stumperds op plaatsen waar sterke, zelfbewuste en bevoegde personen zouden mogen kunnen plaatsnemen. Merksem is wel zeer duidelijk een voorbeeld van hoe het niet moet!

SPOORLIJN IN DE AKTUALITEIT - Lijn 14 - ANTWERPEN - LIER;  
 (Antwerpen)- MOL - NEERPELT. Lijn 15 - LIER - HERENTALS - MOL;  
 Lijn 19 - MOL - NEERPELT.

Vandaag vinden wij deze lijnen terug in de tabel 15 van het spoorboekje. Dat is echter niet altijd zo geweest. In de ontwikkelingsgeschiedenis van de spoorwegen in ons land heeft de verbinding Antwerpen - Lier wel wat op zich laten wachten. De Maatschappij "Chemin de fer de Lierre à Turnhout" is opgericht op 13 juli 1853. Het doel van haar oprichting is duidelijk in de titel terug te vinden, nl. het aanleggen en uitbaten van een spoorlijn Lier - Turnhout. De verbinding voorzag de huidige lijn via Herentals, en strekte zich uit over 37 km. De opening van de lijn had plaats op 19 april 1855, en de uitbating geschiedde door de "A - R", d.i. de reeds in 1852 opgerichte maatschappij "Chemin de fer d'Anvers à Rotterdam". (Deze maatschappij fuseerde met de "Est-Belge" op 28 sept. 1863, met wie zij deelnam aan de stichting van de "Grand Central belge" op 1 juli 1864.)

De verbinding Turnhout - Weelde-grens, lengte 9 km., werd door de G C, de Grand Central Belge, op 1 oktober 1867 in dienst gesteld. Deze lijn wordt op dit ogenblik nog tot op de grens opgehouden voor goederenvervoer. Er is echter geen verbinding meer met het net van de NS.

Over een afstand van 21 km, opent de GC, Grand Central Belge, op 27 mei 1878 de lijn van Herentals naar Mol, terwijl zij zowat een jaar later, op 2 juni 1879, de lijn Mol - Neerpelt - Hamont in dienst neemt, over een afstand van 34 km.

De verbinding Antwerpen - Lier (- Aarschot) kwam in dienst op 10 juli 1864, nadat de opening had plaatsgehad op 6 juli. Deze lijn hoorde toe aan de maatschappij "Chemins de fer du Nord de la Belgique" (ND), en strekte zich uit over een afstand van 41 km.

De huidige lijn 15 Antwerpen - Neerpelt is, zoals men kan zien, sledhts na 24 jaar van spoorwegbouw (1855 - 1879) tot stand gekomen. De uitbating in die tijd gebeurde echter niet op het huidige stramien. Op al deze lijnen was stoomtraktie aan de orde van de dag.

Voor de uitbating van spoorlijnen, zijn de vijftiger jaren rampzalig geweest. Op 29 sept. 1957 kwamen op enkele lijnen die ons hier aanbelangen, busdiensten in voege, die de taak van de stoptreinen grotendeels op zich namen, en reden er hoofdzakelijk half-doorgaande treinen, die slechts in de belangrijkste stations stopten. Treindiensten werden gestaakt voor reizigers op de verbinding Herentals - Turnhout met ingang van 31 mei 1959. Aldus viel de hoofdstad van de Kempen, toen ongeveer 70.000 inwoners, zonder spoorwegverbinding. Weliswaar was de reizigersverbinding Antwerpen - Turnhout van de NMVB, via Oostmalle veel frekwenter en sneller dan de spoorwegverbinding, maar ook dat zou niet lang meer duren. Ook de spoorlijn Herentals - Mol kreeg m.i.v. 29 sept. 1957 busdiensten die het spoorwegvervoer grotendeels vervingen. Ook tussen Lier en Heist op de Berg, en deze gemeente en Aarschot, bestond deze halfslachtige oplossing. Met de nieuwe dienstregeling die in voege trad op 27 sept. '70, kwamen er echter terug treinen tussen Herentals en Turnhout. Deze beslissing is niet gemakkelijk genomen, en het had heel wat voeten in de aarde vooraleer het zover kwam. Was dat het begin van een kentering?

In het spoorboekje van 17 mei 1943 (8 fr!) zien we dat er nog treinen reden tussen Antwerpen en Hamont (87 km.), maar veel was dat niet. Ten slotte was dat in volle oorlogsperiode.

Op het gebied van snelheid was het ook al niet zo best gesteld. De trein die uit Hamont vertrok om 6u.02, kwam in Antwerpen aan om 9u.11! Het volgende vertrek had plaats om 7u.50, met aankomst in Mol om 8u.49. Daar was er aansluiting om 9u.07 naar Herentals, waar de trein aankwam om 9u.40. Om 10u.58 weer een vertrek in Hamont, met aankomst in Antwerpen om 14u.00. Op weekdays was er nog een trein die om 16u.13 vertrok uit MOL, met aankomst in Herentals om 16u.50. De trein 1625 vertrok in Hamont om 17u.12 en kwam aan in Antwerpen om 20u.23. Daarenboven waren er nog vertrekkende in Hamont om 0u.11 en 4u.44, met resp. aankomst in Herentals om 0u.45 en 5u.21. De laatste reed verder via lijn 29 naar Aarschot. De morgentrein vertrok van Herentals om 5u.30 naar Antwerpen, waar hij aankwam om 6u.37. Om 5u.56 vertrok er in Herentals nog een trein naar Schaarbeek, via Lier en Kontich. Daarmee was de kous af voor de hele dag. In tegengestelde richting was het al niet beter.

In 1949 zien we dat de verbinding Antwerpen - Weert terug hersteld is, en dat de snelheid iets hoger ligt. Er rijdt echter slechts één trein in beide richtingen waarmee niet moet overgestapt worden. Antw.CS vertrek: 9u.44, aank. Weert: 13u.25! Vanuit Weert vertrekt er een rechtstreekse trein om 8u.52, en die komt in Antwerpen aan om 11u.26. Het zal de lezer wel duidelijk zijn dat hier met rechtstreekse trein bedoeld wordt: zonder overstappen, want voor de rest werd bijna in elk station gestopt. Naarmate de oorlog en zijn gevolgen vervagen, neemt het partikulier vervoer aanzienlijk toe, en de opmars van de auto, die reeds voor de oorlog was ingezet, neemt nu ongekennde uitbreiding. Voeg daarbij de concurrentie van snel uitbreidende buslijnen, en dan begrijpt U meteen dat voor vele lijnen de doodsklok luidde. De treindienst voor reizigersvervoer wordt volledig geschorst op 31 mei 1959 tussen Herentals en Turnhout, nadat dat reeds het geval was geweest op 2 juni 1957, op de lijn Mol - Neerpelt.

Tijden veranderen, en de arme kempen van weleer kon zich verheugen in een zeer actieve bevolking, die haar streek niet wenste te verlaten. Overal langsheen de lijn Mol - Neerpelt, en ook elders, ontstonden nieuwe, frisse woonwijken, en het gebied nam aanzienlijke uitbreiding op het vlak van bewoning. Studies ondernomen door officiële instanties toonden aan dat men niet langer deze woonkernen kon onttrekken aan het zo nodige openbaar vervoer. Op regeringsinstanties werd van verschillende zijden druk uitgeoefend, terwijl ook de NMBS zich niet onbetuigd liet. In 1977 werd flink gewerkt aan het terug in orde brengen van de lijn Mol - Neerpelt, en alles werd in het werk gesteld om de lijn gereed te hebben op 27 mei 1978, streefdatum om terug reizigersdiensten in gebruik te nemen op de lijn. Het ganse baanlichaam werd vernieuwd, en de seinuitrusting volledig aangepast. (zie S. inrichting) De snelheid die voordien beperkt was tot 70 km/u. moest worden opgevoerd tot 90 km, terwijl de nieuwe voorzieningen zijn ingesteld op mogelijkheid tot 120 km/u. Daartoe echter moeten de sporen nog worden vervangen door lange spoorstaven. Op 26 mei 1978 had VeBOV het genoegen de lijn 19,(15) in te rijden met de VeBOV-Ekspres, getrokken door de ons welbekende stoomlok 29013. De lijn, die destijds met stoom gesloten was, werd door onze Vereniging op een daverende manier, terug met stoom heropend. De volgende dag, 27 mei 1978, kwamen weer reizigerstreinen over deze prachtige lijn - qua natuurschoon - te rijden, getrokken door dieselloks. Het is echter wel zo, dat voorlopig althans, gereden wordt met rechtstreekse treinen tussen Antwerpen en Neerpelt. Reeds lange tijd wordt door verschillende instanties onderhandeld, om de verbinding met Weert te herstellen.

Of er nu op korte tijd een reële kans daartoe bestaat is ons niet bekend, maar we hopen toch op een gunstig gevolg. Het is immers klaar, dat de internationale verbinding, die er voor de oorlog bestond tussen Antwerpen en Mönchen-Gladbach, vrij goed op die manier zou kunnen opgevangen worden, als de treinen uit Antwerpen in Weert aansluiting zouden geven op Roermond.

#### DE LIJN ANTWERPEN - MOL - NEERPELT VANDAAG.

Afstand Antwerpen - Mol: 56 km - Mol - Neerpelt: 23 km.  
De nieuwe of heropende stations tussen Mol en Neerpelt zijn: Lommel (km 69), Overpelt (km 77) en Neerpelt (km 79).  
Vroeger waren de stopplaatsen op deze lijn de volgende: Mol-Gompel, Balen-Wezel, Balen-Werkplaats, Lommel-Werkplaats, Lommel, Overpelt-Werkplaats, Overpelt-Dorp en Neerpelt.  
Verder was er toen nog St-Huibrechts-Lille, Hamont, Budel en Weert.

De huidige diensten worden om het uur gereden tussen Antwerpen en Neerpelt, met aansluiting te Herentals naar Turnhout, en in Mol naar Hasselt. Deze dienst geschiedt op de werkdagen. Echter is in de voormiddag de dienst onderbroken tussen 9 en 11 u., en in de namiddag tussen 14 en 16 u. wegens het feit dat er tussen Mol en Neerpelt ook goederenverkeer bestaat. Op zondag wordt een twee-uur-dienst onderhouden tussen Antwerpen en Neerpelt, evenals op zaterdag. Op zondag echter ontstaat er weer een uurdienst vanaf 16 uur tussen beide plaatsen en tussen Herentals en Turnhout. In het treinboek staan de tabellen gegroepeerd onder lijn 15, maar in feite is Mol - Neerpelt lijn 19, en Herentals - Turnhout lijn 29.

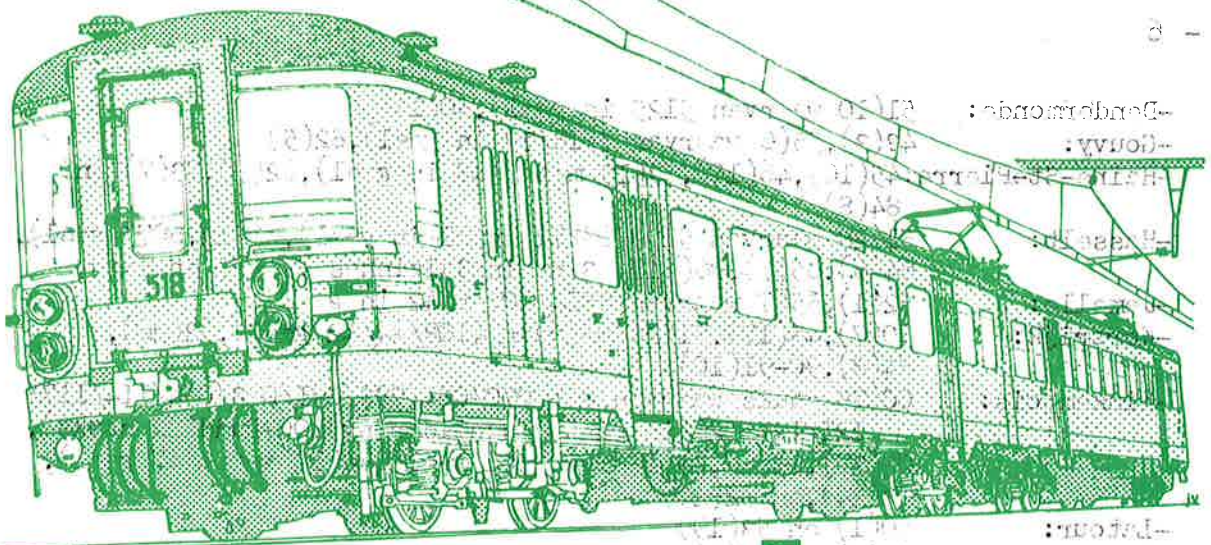
Het station Lommel is gelegen op 2 km. van het dorpscentrum, terwijl dat van Overpelt zeer gunstig ligt, aan de rand van de dorpskom. In Balen-Wezel bestaat het stationsgebouw nog, en zijn er nog perrons aanwezig, maar het wordt niet bediend. Dat station ligt tussen Mol en Lommel.

Neerpelt is het voorlopige eindpunt van de nieuwe verbinding. Hier zijn twee sporen ter beschikking en een klein vormingsstation. Lijn 18 tussen Hasselt en Neerpelt vervoegt hier de basislijn. Deze lijn liep over Houthalen en Wijchmaal. Vroeger liep de verbinding door naar Valkenswaard, maar Neerpelt-Valkenswaard is volledig gesloten voor alle verkeer.

#### SEININRICHTING.

De lijn is volledig uitgerust met elektrische seinen. Voor de heropening was ze uitgerust met seinen voor vereenvoudigde uitbating: d.w.z. dat het stopsein voorafgegaan werd door vijf bakens, op 100m. van elkaar geplaatst. Er werd geen gebruik gemaakt van waarschuwingsseinen. Deze seininrichting is slechts in voege op lijnen met max. snelheid beneden de 70 km/u. Daarom moesten er nu in Mol en in Balen-Wpl. waarschuwingsseinen geplaatst worden, terwijl in Balen-Wpl. een kruising kwam, die echter handbediend is. In Neerpelt is het inrijsein (armsein) vervangen door een lichtsein met waarschuwingssein. De uitrij-armseinen in de richting Mol en Hasselt zijn eveneens door lichtseinen vervangen. Die omschakeling gebeurde op 19 mei '78. De armseinen kant Hamont zullen later ook vervangen worden. Alle reizigers die met de eerste trein in beide richtingen reden waren VeBOV-leden!

Het gebruikte materieel bestaat uit trek- en duwstellen M1 en M2.  
Th. Heylen - R. Bastaens.  
Antwerpen, juni 1978.



# spoorslags

## ROLLEND MATERIEEL: OVERZICHT

### 1. Statistiek lokomotieven over de periode 1/01/78 tot 30/06/78.

A) Gedurende deze periode werd enkel de laatste lokomotief uit de reeks 20 geleverd, namelijk de 2025 op 17/01/1978.

B) Volgende loks gingen op de vermelde data in revisie te Mechelen (FM), Salzinnes (FAZ) en Ronet (FTO):

1601 : 16/05/78 FM	4007 : 12/05/78 FM	6070 : 01/02/78 FAZ
1602 : 10/03/78 FM	5124 : 27/02/78 FAZ	6073 : 29/06/78 FAZ
2207 : 22/06/78 FM	5126 : 13/03/78 FAZ	6083 : 10/05/78 FAZ
2225 : 31/03/78 FTO	5168 : 23/03/78 FAZ	6086 : 11/01/78 FAZ
2378 : 16/01/78 FM	5514 : 27/02/78 FAZ	6111 : 28/04/78 FAZ
2379 : 13/03/78 FM	5539 : 24/04/78 FAZ	6112 : 20/04/78 FAZ
2381 : 32/05/78 FM	5916 : 23/01/78 FAZ	
2382 : 10/04/78 FM	5941 : 11/05/78 FAZ	
2606 : 12/04/78 FAZ	5948 : 31/05/78 FAZ	
2613 : 05/07/78 FAZ	5954 : 30/06/78 FAZ	
2618 : 07/03/78 FTO	6033 : 17/01/78 FAZ	
2628 : 07/03/78 FTO	6036 : 23/02/78 FAZ	

Voor de treinstellen gelden de volgende data:

020 : 19/05/78 FM	094 : 25/05/78 FM	133 : 05/06/78 FM
057 : - 06/78 FM	124 : 30/06/78 FM	707 : 20/04/78 FM
093 : 09/06/78 FM	126 : 20/06/78 FM	

Dit materieel (loks en stellingen) kreeg de nieuwe schildering, behalve de met <sup>o</sup> gemerkten.

C) Geen enkel tractievoertuig werd buiten dienst gesteld.

### 2. Overzicht stelplaatsen op 30/08/78.

Aarschot:	62 (16 stuks)
-Aalst:	" 62 (18 " ) 91(1)
-Antwerpen-Jam:	49(1), 59(21 stuks waarvan in geel: 5916/19/25/50 en 54), 70(6), 72(14), 74(10), 82(26 o.m.de 8275), 84(6), 85(27, waarvan de 8516 in geel),
-Ath:	46(10), 62(17)
-Bertrix:	43(13), 52(3)
-Brussel-Zuid:	22(50 stuks w.o. in geel: 2206/07/10 en 18) 23(23 stuks w.o. in geel: 2372/75/76/78/79/81/82 en 2380 in proefschildering), 25(14), 25.5(8) en 28(3).

- Dendermonde: 51(10 waarvan 5125 in geel),80(1)
- Gouvy: 43(3),55(6 waarvan 5518/39 in geel),82(5)
- Haine-St-Pierre:45(10),46(10),59(15 met 5948 in geel),62(9),73(7) en 84(8)
- Hasselt: 51(28 waarvan 5159/68/72 en 81 in geel),60(12,6073 geel),64(6),65(6),66(alle 3 nu in Salzinnes),73(3) en 84(9)
- Jemelle: 52(1),55(7 waarvan 5514/40 en 42 in geel)
- Kortrijk: 40(7),43(17),51(24 waarvan 4109/24/42 geel),62(26),84(8),90-91(10)
- Kinkempois: 00(78 stuks waarvan 057/070/084/085/091/093/094/114/117/121/124/126 in nieuwe schildering),00-Budd(22 stuks),05(37),18(6),55(16 met 5501 geel),60(10 met 6047 geel),73(24),en 82(20)
- Latour: 50(1) en 53(19)
- Leuven: 62(8) en 84(3)
- Merelbeke: 44(10),59(17 met 5933 in geel),60(22 stuks met in geel: 6067/70/82/86),61(15,geel:6106/11/12),62(12,6220 geel),80(23),91(5),71(4 afgesteld)
- Monceau: 51(18 met 5146/75 en 80 in geel),60(2),73(45)en 83(25)
- Montzen: 49(2),55(12),84(13)
- Oostende: 00(59),06(63),82(13),84(8)
- Ronet: Tipe 20(25 stuks waarvan 2024/25 in geel),23(60 stuks met 2308/18/23 in geel en 2355 in proefschildering),26(35 stuks met in geel:2604/05/06/13/31),29(8 afgesteld),52(8),54(8),60(16 met 6033/72/83/88 in geel),84(6),91(16)
- St-Ghislain: 60(28 waarvan 6024/36/46 geel),82(11),91(18)
- St-Niklaas: 62(5),80(2)
- Schaarbeek: 00(37,020 geel),06(63,730 geel),08.0(32),08.5(6),09.0(4),09.5(8),51(4),80(40)
- Steekem: 00(60),29(3 afgesteld),52(1),84(6),91(9)
- Doornik: 51(8)
- CW Mechelen: 00(7 afgesteld) en 2912,museumlok
- CW Salzinnes: 66(3 afgesteld) en 8102,afgesteld

### 3. Museummaterieel.

- Leuven: Stoomlokomotieven:Tipes 1.002,7.038,12.004,1805(=18.051),16.042,29.013,1152(tipe 51),5620 (=53.320),NB 615(tipe 88 NMBS),64.045 en 10.018.Verder lok van Beringen Mijn, twee machines van Willebroek, en twee vuurloze loks, een van Artois en de VeBOV-museumlok (BASF 4).  
Stellen:stel 1935,stel 002(=228.002 van 1939)en 654.0.
- Doornik: 5 lokomotieven tipe 29 als stoomketel, 2911(=101.011),7103(=271.003),Le Belge en L'Elephant.
- Schaarbeek: twee 3 loks tipe 29 als stoomketel
- Haine-St-Pierre:1 lok tipe 29 als stoomketel,2 loks tipe 41/44
- Monceau: 1 lok tipe 29 als stoomketel,2 loks tipe 41/44
- Brussel-Noord: lok Pays de Waes(replika)
- Bertrix: 1 motorwagen tipe 5518

Er zal uitvoeriger op het museumbestand van de N.M.B.S. teruggekomen worden in een volgende uitgave.

1 oktober jl:"Ik loop een uurtje vóór.lk rij per spoor."

INZET VAN LOKMOTIEVEN EN STELLENTipe

- 00 : De stellen 001, 003, 004, 005, 009 en 050 staan nog steeds op het terrein van de CW Mechelen in afwachting van hun afbraak.  
De raad van beheer van de N.M.B.S. keurde de aankoop goed van een nieuwe reeks van 35 tweeledige stellen. Deze zullen grotendeels lijken op de vierledige stellen reeks 08, maar met de kopvorm van de loks tipe 20. Ten opzichte van de vorige reeksen tweetjes verschillen ze door het nu ontbreken van kopdeuren, hun grotere versnelling en remming en hun topsnelheid van 160 km/uur. Ze zullen vermoedelijk ingezet worden voor diensten op lange afstanden, meer bepaald voor de lijnen Luik-Oostende en Brussel-Aarlen.
- 15 : Naast de normale diensten tussen Brussel en Amsterdam enerzijds en tussen Oostende-Brussel en Landen anderzijds, worden deze machines ook regelmatig ingezet voor bijkomende treinen tussen Brussel en Luxemburg. Zo werd de 1503 op 18 juli opgemerkt te Luxemburg.
- 16 : Wegens het ongeval van te 1602 te Brussel-Zuid kan het plan van de reeks 16 niet aangehouden worden, zodat loks van de reeks 18 moeten inspringen. Vandaar dat de reeks 15 ter compensatie ook tussen Luik-Brussel-Parijs werd ingezet.
- 20 : Drie loks uit deze reeks zijn nu regelmatig te zien in de Antwerpse haven, dit in een plan van Stockem. Naast de alomtegenwoordige stoomlok 29.013 was de 2024 te zien op het MOROP-kongres en -tentoonstelling te Esch-sur-Alzette (Luxemburg) op 9 en 10 september. De 2024 kwam op eigen kracht naar Luxemburg-Stad en werd vandaar door een Luxemburgse diesellok tot in Esch gesleept.
- 27 : Aangezien de BN-konstruktiewerkplaatsen te Nijvel weinig werk hebben, werd de bestelling van de nieuwe reeks lokomotieven van reeks 27 bespoedigd. Vijftien machines werden in opdracht gegeven. De bouw zou in december aanvangen zodat de levering mag verwacht worden midden 1979. De loks zullen gelijken op de reeks 20, zij het in een kortere versie, met tweeassige draaistellen, slechts één rij ventilatieroosters en een nieuw tipe koplampen. Bij de reeks 20 heeft men immers last met condensatievocht op het glas van de lampen.
- 28 : De drie nog bestaande machines (2801/02 en 03) worden nu volledig ingezet voor omnibustreinen tussen Gent-Brussel en Leuven. Voor de Huckepack-treinen tussen Oostende en Antwerpen wordt hun inzet beperkt, en dan nog enkel als Merelkeke geen andere machine kan vrijmaken.
- 29 : Naast de in de CHW Ronet afgestelde machines (8 stuks) staan er nog drie loks in deloods te Stockem. De data en de reden van overbrengst zijn ons niet bekend. Daarentegen zorgen nog twee machines voor een beperkte dienst. Zo sleept de 2920 praktisch dagelijks treinen met onderdelen (wielstellen, motoren, e.d.) tussen Schaarbeek en CW Mechelen of tussen Schaarbeek en Vorst-Zuid. De 2912 dient dan weer voor het uittesten van de weerstandsrem van de pas gereviseerde machines reeks 23 in de CW Mechelen. De overige machines van de reeks 29 zijn niet meer in dienst wegens de slechte staat van de elektrische uitrusting, en wegens het feit dat slechts weinige bestuurders deze machines nog kunnen bedienen.
- 40 : Wegens het uitvallen van het normale M2-trek-duwstel reed op 21 en 22 augustus jl een stel reeks 40 de dienst tussen Neerplet en Antwerpen. Op 21/8 was dit de 4004, de dag daarna de 4007. Deze 4007 kreeg op 12 mei 1978 een nieuwe elektrische uitrusting en waarschijnlijk ook nieuwe dieselmotoren tijdens de revisie in de CW Mechelen. Deze modernisering wordt overigens aangeduid met een wit biasje tussen de rode en gele kleurbanden op het stel.



- 59 : Wegens de verdergaande elektrifikaties van diverse lijnen werd beslist de reeks 59 niet meer in groot onderhoud te laten gaan. Voor de lokken van Merelbeke worden nog enkel de gewone onderhoudsbeurten doorgevoerd. Voor de machines van Antwerpen-Dam worden de grote revisies nog wel doorgevoerd tot 1980. Nog een vijftal lokken zullen in de nieuwe kleuren op de sporen komen. Ook worden de diensten verminderd. Zo gaf Antwerpen-Dam sinds augustus vijf diensten af aan de Hasseltse machines van de reeksen 51 en 60. Haine-St-Pierre zal door de elektrifikatie van de lijn met Brussel ten minste 7 diensten tegen mei 1979 moeten afgeven.
- 60 : Bij het uit revisie komen van de 6002 zal hij als nieuwe stelplaats St-Ghislain toegewezen krijgen. Dit is voorzien voor einde oktober. Sinds juli zijn de 6056 en 6085 van Ronet naar Hasselt overgekomen.
- 64 : Ook voor deze machines is geen groot onderhoud meer voorzien, zodat men
- 65 : mag aannemen dat ze in zowat 4 à 5 jaar van de sporen zullen verdwenen zijn. Voor het ogenblik rijden de 64-ers nog diensten naar Luik, As en Wisden terwijl de 65-ers vooral reizigersdiensten bollen naar Leuven, Mol en Wisden. In goederendienst komen de 64-ers nog tot in Montzen en Bressoux. De rangeerdiensten te Tongeren en Maaseik-As worden nu grotendeels door de reeksen 60 gereden.
- 62 : Op 19 augustus werd een machine van reeks 62 aangewend voor het maken van een film voor lijnstudie.
- 73 : Op 23 augustus kwamen de 7393, 7394 en 7395 vanuit Kinkempois te Hasselt aan. Hier zullen ze dienen ter vervanging van de reeks 66. In augustus werden ze nog enkel ingezet voor de opleiding van de machinisten. Samen met nog een twee of drie andere 73-ers zullen ze volgens plan ingezet worden te Mol, Neerpelt, Waterschei en Diest-Tessenderlo.
- 84 : Op 18 september 1978 kwam de 8465 (ex 8530) vanuit Leuven in Antwerpen terug. De revisie (nieuwe koplampen, nieuwe schildering) werd doorgevoerd te Leuven. Om deze degelijk te kunnen verrichten werd de voordien te Salzinnes gereviseerde 8464 naar Leuven gestuurd om als model te dienen.

#### LIJN 21: HTRAANLEGG EN ELEKTRIFIKATIE

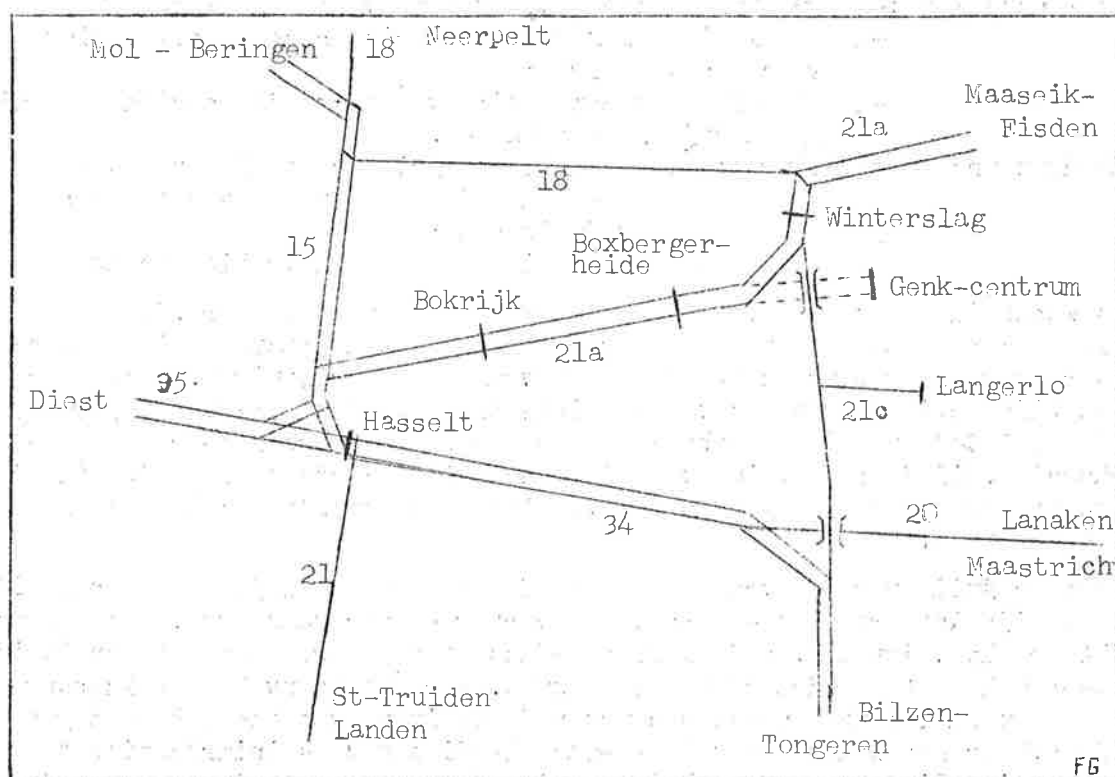
De N.M.B.S. heeft de bedoeling op zondag 27 mei 1979 de treindiensten tussen Hasselt en Winterslag, Zwartberg, Waterschei, As en Wisden te staken. Daarentegen zal de nieuwe geëlektrificeerde lijn Hasselt-Genk-Centrum op dat moment in dienst gesteld worden. Hiertoe wordt een lijn van 2,3 kilometer aangelegd die de bestaande lijn Hasselt-Bokrijk-Winterslag moet verbinden met een volledig nieuw spooreplacement en station te Genk. De volledige (dubbelsporige) lijn wordt daarbij geëlektrificeerd. We hopen op deze verbetering in het Limburgse openbaar vervoer terzijner tijd terug te komen. In deze Koerier vindt U reeds een overzicht van de werken (toestand 15 september 1978).

- Baanvak Hasselt-station - Splitsing Kuringen: de elektrifikatie werd nog niet aangevat. Enkel in het Hasseltse station werden de bovenleidingspalen geplaatst op het perron 2/3 en de overige putten gegraven. Deze werden voorlopig terug dichtgemaakt.
- Baanvak Splitsing Kuringen - Splitsing lijnen 15/21: de seininrichting is in dienst en de wissels worden elektrisch bediend. De palen staan tot ca 200 meter voorbij de splitsing Kuringen.
- Splitsing lijnen 15/21 - Boxbergerheide: zowel de palen als de draagbalken voor de bovenleiding zijn opgesteld. Ook de isolatoren en de draadspanners werden aangebracht. Het perron van de nieuwe stopplaats Boxbergerheide is grotendeels voltooid.
- Boxbergerheide - Genk-centrum: de wissels voor de aftakking naar Genk werden in december 1977 reeds aangebracht. In maart 1978 werd de verbindingsboog met de enkelsporige lijn 21c naar Bilzen in dienst genomen.

De uitgraving tussen de splitsing en de Vennestraat is volledig klaar. De sporen werden reeds gelegd maar moeten nog genivelleerd worden. De brug onder de lijn 21c (Winterslag-Bilzen) is in dienst sinds mei 1978. De brug van de Tennislaan is opgesteld voor het verkeer, maar nog zonder asfaltlaag op het wegdek. De brug over de Vennestraat is in afwerking. De sporen richting Hasselt liggen reeds tot aan deze brug. De brug over de Genkse ring is klaar sinds juni. De bedding van de sporen is volledig klaar tot in het station Genk.

-Station Genk-centrum: De ruwbouw van de steunmuren voor de perrons, de onderdoorgang en de trapkokers kwamen klaar in september. De ophoging in het station zelf is in volle uitvoering. Het station zal drie kopsporen tellen, in ophoging. Zowel de fundering als enkele steunpalen voor het station zijn gegoten. Voor het station komt een autobusstation.

Ter situering van deze werken wordt hieronder een schets gegeven.



---: Trajekt van 2,3 km in aanleg.

#### SPOORWERKEN

De raad van beheer van de N.M.B.S. heeft weer verscheidene werken goedgekeurd. We zetten de voornaamste even op een rijtje:

- Verbreding van de spoorbedding op lijn 75 tussen Waregem en Harelbeke.
- Aanpassing van het spoor Dendermonde-Lokeren (lijn 57) met het oog op de elektrifikatie ervan.
- Plaatsing van bijkomende sporen aan bundel Lillo ten bosten van het Antwerpse havendok Bl.
- Inrichting van seinhuis II in het Kortrijkse vormingsstation.
- Uitbreiding van het overbrengingssysteem met draaggolven tussen Antwerpen en Gent.
- De vernieuwing van de dakbedekking van de WDT Merelbeke.
- Oprichten nieuw stationsgebouw te Courcelles-Motte.
- Aanleg van een goederenlos- en laadplaats en verdere inrichtingswerken te Manage.

SPOREN NAAR DE WETSTRAAT

Deze maand wordt het parlementaire jaar terug ingezet. En dat onze (eg)-montere parlementariërs ook interesse hebben voor het openbaar vervoer blijkt wel uit de vragen die ze regelmatig aan de Minister van Verkeerswezen stellen. Veel van deze vragen, en uiteraard de er op verstrekte antwoorden leren ons meer over de algemene beleidslijnen inzake openbaar vervoer in ons land. Vandaar deze nieuwe rubriek in de KOTRIER. Graag Uw wensen en reacties? In dit blad een greep uit de vragen gesteld tijdens het voorbije parlementair jaar.

- Er wordt door onze vertegenwoordigers vaak geklaagd over het verouderde spoorwagematerieel. Inderdaad bestond op 1 januari 1978 het rijtuigpark voor binnenverkeer (1903 rijtuigen) nog uit 980 eenheden gebouwd in de periode 1933-1939. De vervanging van deze wagens is voorzien in het tien-jarenplan van de N.M.B.S., en dat zowel door nieuwe rijtuigen als door elektrische motorstellen. De volgende verbintenissen zijn aangegaan m.b.t. het reizigersmaterieel voor binnenverkeer:

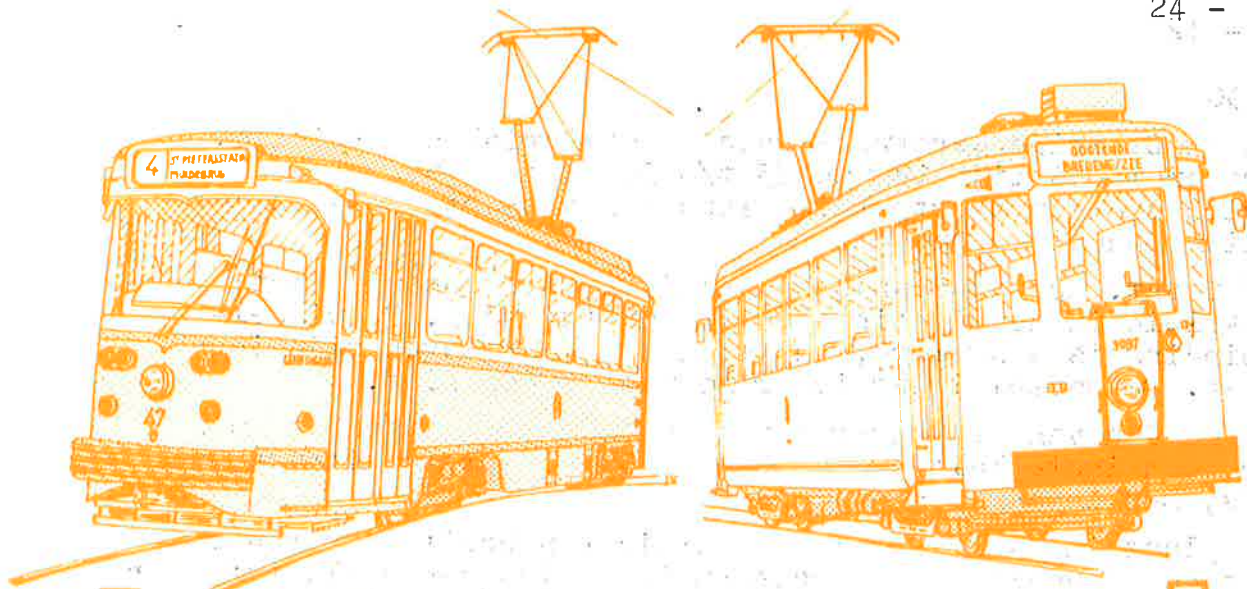
- a) In konstruktie: -125 rijtuigen tipe M4, levering voorzien 1979/1980;
  - 26 tweeledige elektrische thyristor stellen, levering voorzien 1979/1980;
  - 12 viertjes ter aanvulling van de reeds in dienst zijnde 32 viertjes van reeks 08.
- b) Goedgekeurde bestellingen: -26 tweeledige thyristor stellen van het klassieke tipe, te leveren vanaf 1980;
  - 150 rijtuigen M4;
  - 35 tweeledige stellen nieuw tipe (Break).

- De gezondheid van de reiziger gaat iedereen wel naar het hart. Bij de minister wordt dan ook vaak aangedrongen het aantal plaatsen Niet-Rokers te verhogen. Dit gebeurt door de ombouw van de oude rijtuigen. Zo zijn reeds bijna alle 812 wagens van de types K1 (184 stuks), K2 (126), K3 (100), M2 (350), M3 (36) en R (16) omgebouwd. Gestreefd wordt daarbij naar een 50/50 verhouding. Bij de bestelling van nieuw materieel wordt zelfs enigszins de voorkeur gegeven aan de plaatsen NR. Zo tellen de stellen 08 188 NR en 170 R plaatsen.

- Recenter (juli) werd de vraag gesteld of het niet mogelijk is de snelheid op de lijn Antwerpen-Mol-Neerpelt te verhogen naar 90 km/uur. De toestand ziet er als volgt uit. Op de lijn Mol-Hasselt bedraagt de referentiesnelheid tussen Mol en Leopoldsburg reeds 90 km/u. Voor het baanvak Leopoldsburg-Houthalen zullen na aanpassingswerken de treinen eveneens tot 90 mogen rijden. Voor het baanvak Houthalen-Hasselt dienen de seininrichting, de overwegsignalisatie en de kabels vernieuwd te worden. Er is nog geen datum vooropgesteld voor deze werken.

- Tussen Amsterdam en Luik bestaat geen rechtstreekse treinverbinding. Wel is er om het uur een verbinding mogelijk mits te Maastricht over te stappen. Een rechtstreekse verbinding zou het echter voor de bewoners uit het oosten van Limburg mogelijk maken vlotter te kunnen sporen naar Luxemburg, Straatsburg en Bazel. Er zijn nochtans onderhandelingen aan de gang om een oplossing te vinden voor het probleem dat zich ook na de elektrifikatie van lijn 40 zal blijven stellen. De NS-stellen zullen immers het Belgische gedeelte niet kunnen berijden wegens het verschil in stroomspanning.

- Een vraag die de gebruikers van lijn 25 zich al dikwijls gesteld hebben is wel waarom het mogelijk is de gewone internationale treinen en de T.F.F. te laten stoppen in Berchem, maar niet de Beneluxtreinen. Volgens de minister is het niet mogelijk zulks op dit ogenblik te doen aangezien deze treinen opgenomen zijn in de kadansregeling van de binnenlandse treinen en reeds Antwerpen-Centraal bedienen. De N.M.B.S. zal echter niet nalaten dit zodra mogelijk te verhelpen.



# trampost

OM EN BIJ DE BEDRIJVEN.

UIT DE METROPOOL - MIVA:

. Sedert begin september heeft nu ook de MIVA haar poptrams. De rijtuigen 2064, 2067 en 2085 zijn geheel met bloemen beschilderd. De ondertoon is groen, waardoor de wagens inboeten aan zichtbaarheid tijdens de donkerte. Of ze mooi zijn laten we in het midden, dat is een kwestie van smaak. Opvallend zijn ze echter wel. Deze beschildering vond plaats naar aanleiding van het 150-jarig bestaan van de Koninklijke land- en tuinbouwkring en als medewerking aan de versiering van de stad met bloemen. Ze zullen zes maand blijven rijden.

. Mw 9902, ex.reklanewagen, is in herschildering en zal als pekelwagen in dienst komen onder nr 8829. Slechts enkele details zijn gewijzigd, o.a. het wegnemen van de koersbordlampen. De 9901, terzijde in stp. Hoboken zal later volgen als 8828.

. De proefrit voor de heropening van lijn 7 naar het oude Tolhuis werd gereden door mw 8823, op 1 sept. 1978. Vertrokken werd op Zurenborg om 10 u. om via de Harmonie en de Meirbrug (10u.25) naar het Tolhuis te rijden. Het rijtuig kwam er toe onder applaus van de bevolking, dorstigen en anderen, om 10u.40. Via dezelfde weg terug naar Zurenborg.

. Op 19 en 20 september vanaf 23 uur werden roltrappen geplaatst in het station Plantijn. Tranlijnen 2 en 15 reden vanaf dat uur bovengronds vanaf de Harmonie via lijnen 7 en 8 naar het Groenplein, en zo terug. Een tram pendelde vanaf 23u.12 tussen het Groenplein en CS, halte lijn 12, tot 0u.20. Van deze pendeldienst konden reizigers gratis overstappen op een buspendel tussen het CS en de Harmonie, of op de buslijnen 17 en 27.

. Voor de jaarmarkt te Mortseldorp, is buslijn 16 op 19 sept. 78 tussen 8u. en 18u.30 omgelegd geworden.

. De halte van lijn 16 onder de spoorbrug van de Van de Nestlei is m.i.v. 22 sept. verplaatst naar de Oostenstraat 10; 35m. vóór de verkeerslichten. Lijn 9 kreeg hier dezelfde dag een bijkomende halte in de richting Brouwersvliet.

. Op 23 sept. werden buslijnen 6 en 34 in Bergerhout in de omgeving Groeningerplein omgelegd wegens volksspelen, van

11u.30

. In de De Grijspeerstr. werden de hoofdriolen gereinigd. Daardoor moest lijn 12 van 25 t/m 28 sept. ophouden op de keerlus van het Sportpaleis. Tussen het Sportpaleis en het stadion pendelden bussen.

. Op 2 okt. is een stukje bovenleiding gespannen op het Draakplein in de richting van het Ooststation. De wisselverbinding is aangelegd, en de sporen naar boven zijn in aanleg. De bovenleiding is er momenteel nog niet.

\* In de Jan van de Wouwerstraat is ter hoogte van het huis nr 9, een instaphalte gevestigd, voor de eerste uitrukkende trams, met ingang van 4 oktober.

. De plaatsing van dubbele achterlichten wordt in versneld tempo doorgevoerd. Zij worden nu in de loodsen geplaatst door de onderhoudsploegen i.p.v. in de C.W. In loods Groenenhoek zijn nagenoeg alle rijtuigen behandeld.

. De uitslag van de proeven, waarbij de deurranden van de rijtuigen met pneumatisch voelsysteem werden uitgerust i.p.v. elektrische kontakten, valt gunstig uit. Daarom zullen alle wagens aldus uitgerust worden. De plaatsing geberut meestal wanneer het rijtuig in herziening gaat, of om één of andere reden voor langere tijd in de stp. is.

#### UIT DE ARTEVELDESTAD - MIVG:

18 juni: PCC omgebouwd en herschilderd terug in dienst, lijn 1.

23 juni: Enkele gegevens omtrent de verlenging van tramlijn 1 naar Wondelgem: het voorontwerp voorziet in de verlenging van lijn 1 vanaf het Van Beverenplein naar Wondelgem, over een afstand van 3250m. Daarvan komt 2300 m. op eigen baan. Het doortrekken is voorzien op dubbelspoor vanaf de Ferrerlaan, via V. Beverenpl. en Poperingestr, Lindestr. en Colegenstr, waar de eigen bedding wordt bereikt. Die komt op de voorbehouden terreinen van de voorziene Fabiolalaan. Van het aanleggen van deze laan is door Openbare werken inmiddels afgezien. Op de eigen bedding kruist de tranlijn achtereenvolgens de Roodborstjesstr., de Botestr., en de Hoestraat, om ten slotte het eindpunt te bereiken in de Liefkensstraat, bij Boudewijnlaan. Het voorstel is zeker niet nieuw, want reeds in 1976 is in de Stedebouwkundige "Kommissie Vernieuwing Openbaar Vervoer Gent" de bediening van Wondelgem als een dringend probleem onderkend, en is op basis van studie en discussie, de verlenging voorgesteld. Dagelijks kon worden vastgesteld dat bewoners van Wondelgem te voet naar het Van Beverenplein komen, en zo talrijk van lijn 1 gebruik maakten, dat meermaals de rijtuigen bij vertrek aan de terminus volzet zijn, en dat ondanks het feit dat de buslijnen 51, 52, 53 en 54 Wondelgem bedienen. De belangrijkste bedieningsobjecten van lijn 1 naar Wondelgem zijn: de bevolkingsconcentraties, het dienstencentrum, de Kerkdries en Wondelgem-station.

1 juli: lijn 4, kruispunt Kortrijksesteenweg - IJzerlaan: zware aanrijding tussen 2 personenwagens, waarvan er één omgekeerd op de transporen lag, hindert ruim een half uur het tramverkeer. PCC 46, 21, 08 en 30 stonden vast in de Kortrijksepoortstr. Pendelbussen (661 en 19 van lijn 30/31) reden tussen het station en de Koornmarkt.

2 juli: In de Burgstr., richting Van Beverenpl., brak een bovenleidingskabel bij het voorbijrijden van PCC 25/1. De panto, die even haperde, werd licht verwrongen, zodat het rijtuig naar binnen gesleept werd.

8 juli: Lijnen 1 en 4, Poëzietrams in Gent. Krantebericht:

"Om en bij de dertig creatieve geesten (de groep Walter De Buck) hebben zaterdagmiddag de hogergeciteerde tramlijnen met gedichten en muziek bevolkt, een initiatief dat aangekondigd werd onder de noemer "Poëzietrams", uniek op deze aardbol. Een idee van Guido Lauwaert en poëziewinkel Candid, ferm en syntathiek geruggesteund door de MIVG."

De MIVG had de groep 15 gratis tramkaarten ter beschikking gesteld, voor dit experiment dat ten doel had, de mens dichters bij de wereld van Poëzie en Muziek te brengen. De MIVG had haar zegen aan dit initiatief gegeven, en alleen als voorweerde gesteld dat geen vunzige praat zou verteld worden, politieke onderwerpen achterwege zouden blijven, men moest netjes gekleed zijn, en bij de minste opmerking van één der reizigers, moest men ermee ophouden. De trambestuurders hielden zich met een glimlach op de achtergrond. Via allerlei berichten waren zij van tevoren op de hoogte, en ze deden dus alsof hun neus bloedde. Een bejaarde en bijzonder knorrige heer gaf aan een kontoleur op lijn 4 blijk van zijn bijzonder ongenoegen, en vertelde dat hij met de zaak hoegenaamd niet gediend was. Verdere uitlatingen waren: "Poëzie of geen poëzie, ze zouden zich beter scheren", en "Laat mij ne keer uitstappen, krapuul". Anderzijds was er een dame van de derde leeftijd, die met een jong hart op lijn 4 stapte. Ze kraaide van plezier en zei: "Allez merci, weer een orkest! Ik kom juist van nen anderen tram en d'er zat daar uuk muziek! en dat allemaal veur 14 fr!" Tussen de dichters en het publiek groeide stilte maar weinig kontakt. De muzikanten lijden ten slotte de scherven.

.11 juli: De MIVG wil, a.i.v. 4 sep. enkele buslijnen verlengen.

Buslijn 37, die in 1956 de tramlijn 37 verving, wordt vervangen door een nieuwe buslijn 17, op hetzelfde traject tussen St-Amandsberg-Westveld - Koornmarkt, en dan verder via de Watersportbaan naar Drongen. Daarbij komt een doorstreepte 17 tussen St-Amandsberg-Westveld en het eiland Malem, in de omgeving van de Watersportbaan. Lijn 5 wordt lijn 50, en aldus verlengd naar Wondelgen, vanaf de Nieuwe Vaart.

Lijnfilms:

			<u>Kleuren:</u>
DRONGEN	17	St-AMANDSBERG	Geheel blauw met witte
VARENDRIES		WESTVELD	tekst en cijfers.
MALEM	17	St-AMANDSBERG	wit - blauw;
		WESTVELD	
ZWIJNAARDSE	50	NIEUWE VAART	geheel groen met witte
STEENWEG		WONDELGEM	tekst en cijfers.

Voor de scholingsbus voor nieuwe busbestuurders zal ook een lijnfilm worden gemaakt: wit, zonder tekst, met in het midden een zwart vierkant, met witte S.

.14 juli: PCC 51, verbouwd en herschilderd terug in dienst, 1.4

.15 juli: begin van de Gentse feesten. Verschillende wijken in het stadscentrum werden verkeersvrij gemaakt. Op de Koornmarkt reden alléén de trams nog. Doordat bij de doortocht der rijtuigen, het vrijmaken der sporen veel tijd vergde, wordt overwogen ook de trams om te leggen, vanaf 1979.

.27 juli: Een bestelwagen stond met gebroken as op de tramreels aan de Keizersbrug. Lijnen 21 en 22 werden omgelegd via lijn 1 tot Ledeborg, en verder via ex lijn 9.

. PCC 39/1 stond aan het Wilsonplein onklaar. Na 15' kon het rijtuig op eigen krachten naar de stp. Enkele rijtuigen van lijnen 1, 21 en 22 stonden vast aan het Zuidpark.

31 juli: Halte Bellevue: werken begonnen voor plaatsen overloopspoor op lijn 1, i.v.m. aanstaande voorlopige eindpunt-halte van lijn 1, bij vernieuwing riolering Eggermontstr. 339 bracht reels ter plaatse.

. 1 aug: Nieuwe tarieven in voege. Rechtstreeks 15 fr (ex 13 fr) overstap 16 fr (14) Kaarten zijn met één rit verminderd. 50 fr (52 fr) in voorverkoop, en 65 fr (65) op tram. Maandabt voor het net: 425 fr. (400)

. 6 aug: Laatste tram via Eggermontstr. naar Moskou: PCC 23.

. 7 aug: Tot 9u.15 rijden alle trams van lijn 1 tot overloopwissel Kerkstr. Nadien alles ingekort tot nieuwe overloopwissel Bellevue. Pendelbusdienst tussen Bellevue en Moskou tot einde der werken. PCC 49 in CW voor ombouw.

. 8 aug: Alle reels in Eggermontstr. zijn verwijderd. Mw 339 reed om 8u. uit stp. op tegenspoor via Hoveniersstr. naar Kerkplein. Hij duwde lorries voort om op het Kerkpl. sporen te laden. Deze worden heraanwend op lus Kl. Turkije, 1.4.

.10 aug: lijn 1, 23u.10, laatste pendelbus (ab 30) werd voor de brug bij de J. Vervaeenstr. door een motorrijder aangereiden. Motorrijder zwaar gewond, deur van ab 30 beschadigd. De bus moest tot 1u.30 wachten op aankomst parket.

De wissels en laatste meter spoor in Eggermontstr. weggenomen. Zij blijven ter plaatse voor heraanwending na de werken.

.11 aug: In het wachthuis Koornmarkt wordt plaatsgemaakt voor inrichting van een voorverkoop voor reiskaarten.

.15 aug: Koornmarkt, lijnen 1 en 4. PCC 38/1 pas vertrokken n; V.Beverenpl. moet een noodremming uitvoeren voor een plots opduikende personenauto. PCC 17/4 die volgde botste in de 38. De buffer werd in het koetswerk gedrukt, en de 38 kreeg een platgedrukte achterbuffer.

Aan het kruispunt Gerechtshof botste een auto die uit de Veldstr. kwam, tegen de PCC 26 van lijn 22. De 26 ontspoorde en kwam tegen een winkelpand tot stilstand. Dat gebeurde tijdens de avonduren. Voor de rest van de avond werd lijn 22 opgehouden aan het Wilsonplein enerzijds en aan het Bijlokenhof anderzijds. Bus 75 van lijn 86 doorstreept pendelde tussen beide punten.

.17 aug: De MIVG heeft de toelating bekomen tot uitbating van lijnen 17, 17 doorstreept en 50.

Doordat dit jaar geen bussen meer worden besteld, zullen de overblijvende voertuigen van reeks 500-536 wellicht nog een jaar in dienst blijven. Voor de nieuwe bussen wordt aangedrongen om deze te voorzien van geroekte beglazing.

De bocht in de Burgstr. naar Elisabethpl. (r.V.Beveren) van lijn 1 wordt vernieuwd. Werken beginnen vandaag. 339 bracht reels.

.21 aug: PCC 50 heden in CW voor verbouwing. 339 voerde weer reels naar werken Burgstr. lijn 1.

.22 aug: PCC 48 terug in dienst na ombouw op l.1. Herschilderd.

.26 aug: Ajuintjesfeesten in Gentbrugge, t/m 28 aug. Trams van lijnen 21-22 rijden tot omstreeks 20u30 de gewone weg.

Nadien worden ze vanaf Wilsonpl. via lijn 1 naar Bellevue geleid. 1 rijtuig werd overbodig en bleef wachten aan T.Arsenaal

.28 aug: Elke dag, vanaf nu, rijdt om 9u.30 en om 15u. een bus uit de stp. waarmede busbestuurders meekunnen, om de nieuwe reiwegen van lijnen 17, 17b en 50 in te studeren.

.De spoorbocht Bijlokenhof - Martelaarslaan wordt in beide richtingen vernieuwd. De werken beginnen vandaag.

.29 aug: De nog overblijvende reels van lijn 20, worden vanaf vandaag uitgebroken in Helle-dorp tot eindpunt Melle. Sporen liggen er dan alléén nog maar op de Ringvaartbrug, ± 200m. In aansluiting met de rioleringwerken Eggermontstr. worden nu ook de sporen uitgebroken op het Kerkpl. en de Hoveniersstr. Na de werken worden ze teruggeplaatst voor uitrukkende trams.

---

 UIT DE HOOFDSTAD - MIVB.
 

---

. Sedert juni 1978 is een nieuwe verbouwing aan de gang: het plaatsen achter de bestuurder van een beglaasd scherm, die hem van de reizigers scheiden. Onder niet afgeronde vorm bestaat dat al sedert enige tijd op de 7800-en. Zijn al van dat scherm voorzien: T.7000: 7050, 7016, 7127, 7122, 7150 en 7055;  
T.7500: 7570, 7567, 7515, 7504 en 7554.

. Benutting van materieel tijdens de vakantie:  
op zaterdag: 9000-en op lijn 92-94 en 7000-en op 102;  
op zondag : 7800-en (van Koningslaan) op 1.58, en 7000 op 102.

. Twee bussen liepen zware schade op, bij een botsing op het kruispunt Belliardstr./ Trierstr. Een bestelauto van de post kwam er in botsing met de NMVB-bus 3187, die door de schok op haar beurt in botsing kwam met de 8606 (MIVB) van lijn 54.

. In aug.78 hebben belangrijk- spoorwerken plaatsgevonden aan het kruispunt Birminghamstr./ Nikolaas Doyenstraat. Die bestonden uit het wegnemen van de wisselverbinding van uit de N.Doyenstraat naar de CW Birminghamstr. (ex 33 en 76) Die CW is nu nog alléén te bereiken via de Birminghamstr, komende van het Hertoginneplein. Daarentegen werd een dubbele spoorverbinding aangelegd in de andere richting, nl. vanuit de N.Doyenstr. naar het Hertoginneplein. Deze nieuwe verbinding moet dienen voor lijn 102 tijdens de metrowerken in Molenbeek.

. Ter gelegenheid van de herdenking Ivo Van Damme, in het Heizelstadion op 18 aug.78, was lijn 81 versterkt met 2 gelede rijtuigen type 7800. Zij reden tussen het Rogierpl. (ondergrondse terminus van lijn 90) en het station "Grote Paleizen"- Heizel.

. Het in dienst nemen van de verbrede Van Praet-brug, met nieuwe sporen op het nieuwe bruggedeelte gebeurde in twee fasen: Op 22 aug.78 in de stadsrichting, en 23 aug. richting Meise.

. Sedert 16 aug. zijn de bussen van lijn 54 ongelegd via de Haachtsesteenweg en de Woluwelaan. De bussen van lijn 54 waren voordien ongelegd langs de spoorbrug in de Harenheidestraat, wegens belangrijke rioleringswerkzaamheden in de Verdunstr. Omdat de spoorbrug instortingsgevaar vertoonde, is de huidige reisweg opgelegd. Om de wijk Haren te bedienen is nu een pendelbuslijn 54 T. (Transito) ingelegd, tussen de Woluwelaan (Kasteel Beaulieu) en Haren. Vermoedelijke duur 1 jaar.

. Zoals op andere netten is op 1 aug. 78 ook in Brussel een prijsverhoging van kracht geworden. Een enkele reis bedraagt nu 20 fr (met oeverstaprecht mits transitokaartje) voor het ganse stadsnet + buitenstadsnet. Rittenkaarten op het rijtuig gekocht: 75 fr. voor 5 ritten, stads- + voorstadstarief; kaarten in voorverkoop: 115 fr. voor 10 ritten, enkel stadstarief MTB-abonnement: 170 fr, 480 fr en 4800 fr voor resp. een week, een maand-, en een jaarabonnement.

. De lijn Brussel - Eghezee, uitgebaat door Pullman'Bus, rijdt sedert juli 78 onder lijnletter E en E doorstreept.

. Sedert 3 oktober zijn op lijn 22 PCC-rijtuigen van het type 7000. Tot op heden hadden alléén 9000-en op deze lijn dienst gedaan. Ook lijn 93 rijdt meestal met 7000. Dezelfde dag ook is lijn 71 verlengd van het station Delta naar het verder gelegen station Demey.

Denkt U er ook wel eens aan een bezoek te brengen aan de AMRA-tentoonstelling in het Kasteel Bisschoppenhof ?



BUURTSPOORWEGEN - HENEGOUWEN

. In augustus 1978 werd mw 9125 met railremmen uitgerust, (vanaf 22.8). In september zijn deze railremmen overgeplaatst op mw 9143 voor proefnemeingen en testritten. Behoudens onvoorziene moeilijkheden zal de 9125 nog dit jaar in dienst komen. Ter herinnering: dit rijtuig staat in de nieuwe kleur!

. Half september kwamen per spoor, twee Stuttgarter tweeassers aan in het station Anderlues: 769 en 809. (bouwjaar 1953-1957) Deze rijtuigen dienen als plukwagens voor nog twee rijtuigen die moeten komen. Daarin zal een tweede stuurstand gebouwd worden. Deze twee nog te betrekken rijtuigen zullen door een gespecialiseerde Duitse firma worden omgebouwd tot slijp-motorwagens. Het aanbrengen van de tweede stuurstand zal gebeuren in de NMVB-werkplaats van Jumet. Eén ervan blijft in Charleroi, de andere gaat naar de kustlijn. 769 is al in Jumet.

. In Jumet zijn weer nieuwe lijnfilms in schildering voor de trams. Ze zijn echter nog niet in dienst, omdat men vooraf nog eens het lijnenplan wil herzien. Wij publiceren ze zo gauw mogelijk, als ze in dienst zijn gekomen.

. Half-oktober waren alle voor Charleroi bestemde rijtuigen van Brussel overgebracht naar Jumet, waar zij worden aangepast aan het net van Henegouwen. Deze aanpassing omvat o.a. plaatsen van kontakten op de kopeinden voor het slepen van bijwagens, aanbrengen van Stemmannpantograaf, vervangen van de ontvangersplaats door een ander type, verwijderen van de zitplaatsen tegenover deze ontvangerszit, en vervangen van de tramspiegel door autobusspiegel.

. Alle typen van bijwagens waren begin oktober nog steeds in dienst, vermits de uit Brussel overgekomen rijtuigen nog in behandeling waren. Op lijn 80 rijden bw Braine le Comte en uitzonderlijk ook de standaardbijwagen 9515. Lijn 90 wordt bediend door bijwagens type S (ex Antwerpen), en ex motorwagens type S of N. Lijn 41 rijdt tweemaal per dag met bijwagens: 's morgens ank. Charleroi-Eden omstreeks 7u.40, en in de namiddag aankomst Charleroi-Eden omstreeks 15u.40, met vertrek terug naar Trazegnies om 16u.

Ook lijn 63 sleept tweemaal per dag zijn bijwagen. 's Morgens aankomst Charleroi-Zuid omstreeks 8u.30, en rijdt dan binnen in Stp Charleroi. In de namiddag vertrek Charleroi-Sud om 15u.40. De namiddagritten van lijn 41 en 63 wachten op elkaars aansluiting te Souvret-Forrières.

Lijn 30 rijdt met BLC-bijwagens en ex mw S en N.

. Op de lijnfilms staan nog volgende lijnen, die niet meer rijden: 31, 43, 44, 45, 61, 64, 78 en 89 (=Chapelle les Herlaimont) Rijden de ganse dag maar zonder bijwagen: 57 63 65 66 85 86 92 82 83.

Lijn 79 rijdt in de spituren: 16u.10 Fontaine l'Eveque, vertrekt als "Special" 16u.25 uit Forchies naar Fontaine l'Eveque als lijn 79. 16u.40 van Font.l'EV. als 79 naar Trazegnies.

Lijn 62 is sporadisch te zien in de avondspits.

BRABANT.

Het overbrengen van rijtuigen naar andere groepen gaat voort. Van de 5 rijtuigen voor Amutra en AsVI zijn de trolley's weg. Ze werden nog in de tunnel verwijderd. Bw 9484 die vlak bij de tunneluitgang kant Grimbergen staat, is bechadigd door braak.

VERENIGINGSNIEUWS - VeBOV-KRANT.LIDMAATSCHAPSBIJDRAGE 1979 -

De bijdragen voor 1979 blijven ongewijzigd! Het VeBOV-bestuur heeft gemeend geen gebruik te moeten maken van de haar door de Algemene Ledenvergadering van 26 feb.1978 verleende volmacht, tot verhoging van de lidgelden. Het Bestuur vraagt echter de aandacht van haar leden voor de hoge kosten die door de Vereniging dienen gedragen te worden, zoals bv. het uitgeven van een kalender, en het inrichten van het VeBOV-Ventrum te Antwerpen. Deze uitgaven dwingen ons tot herziening van de begroting voor 1979. Wij zijn dan ook zo vrij onze leden te verzoeken ons te helpen en de VeBOV te steunen, door aankoop van de door VeBOV in omloop gebrachte publikaties en foto-reeksen. Wanneer door ons ingerichte bezoeken en uitstappen, door onze leden massaal worden bijgewoond, blijft er doorgaans wat over. Op deze manier kunt U helpen het tekort aan fondsen te vergoeden.

De lidmaatschapsbijdrage voor 1979 kan betaald worden met bijgevoegd sortingsformulier voor België. Onze Nederlandse leden worden verzocht het passende bedrag over te maken op gironummer 1107397 van de RaBobank te Ossendrecht-Putte, ten voordele van rekening nr 140511733 van VeBOV-Antwerpen.

De bijdragen dienen vereffend te worden voor 15 feb.1979.

Wij zouden U echter dankbaar zijn, dat zo vroeg mogelijk te doen. De bijdragen zijn vastgesteld als volgt:

aspirantleden 325 fr par jaar; ( van 15 tot 18 jaar)

gewone leden: 375 fr per jaar; ( 18 jaar en ouder)

Personen die op 1 jan.79, 18 jaar geworden zijn, betalen dus 375 fr.

begunstigers en buitengewone leden betalen 800 fr.

Voor Nederland zijn deze bedragen: 22,5,- 26,0,- en 56 gulden.

Betalingen kunnen ook geschieden op de maandelijkse bijeenkomst te Antwerpen.

OPZEGGEN VAN LIDMAATSCHAP.

Personen die het lidmaatschap wensen op te zeggen moeten dat schriftelijk doen bij de sekretaris, Pachthoevelaan 33, 2070 - Ekeren, vóór 1 december 78.(art.9 b.Statuten)

Indien dat niet gebeurt, zijn zij gehouden de bijdrage over 1979 te voldoen, komform art. 12 a- van de statuten.

ABONNEMENTEN DIE LOPEN VIA VeBOV, VOOR 1979.

Leden die via VeBOV hun abonnement wensen hernieuwd te zien op de hiernavolgende tijdschriften, dienen dat te oeen door het verschuldigde bedrag voor 15 nov. op onze rekening over te maken. Omdat het wel eens lang duurt voor de gestorte bedragen op onze rekening komen, verzoeken wij hen dringend onze penningmeester, dhr J.DOBSON, Alfons Schneiderlaan 65 2100, Deurne, schriftelijk te verwittigen zodra het bedrag wordt overgemaakt. Dat is belangrijk, want wij maken de bedragen over aan de uitgevende verenigingen op 16 nov.78.

-HET SPOOR- maandblas sociale werken NMBS, bijdrage 200 fr.voor sekretariaats- en verzendingskosten;

-MODERN TRAMWAYS- het vakblad voor de tramliethebber, in de engelse taal, 340 fr. voor 12 nummers, of 400 fr met de bijlage "Tramway Revieuw", viermaal per jaar;

-CHEMINS DE FER REGIONAUX ET URBAIN- tweemaandelijks blad van onze franse zustervereniging FACS, vermoedelijke prijs 760 fr., eventueel verschil later te regelen;

-ONZE BUURTSPOORWEGEN-, personeelsblad van de NMVB, tweemaandelijks. Vermoedelijk wordt dit blad in 1979 in een nieuw kleedje gestoken, meer blz., kleurendruk. Daardoor is nog geen prijs bekend. Indien mogelijk volgen nadere gegevens in ons blad van november.

Nogmaals: bij overmaking van uw bedrag, en gezien de korte tijd die ons rest, gelieve schriftelijk de penningmeester te verwittigen van uw betaling.

#### INTERNATIONAAL SPOORWEGSALON 1978 TE BRUSSEL.

Het 29° Int.Spoorwegsalon te Brussel wordt dit jaar gehouden van 28 oktober tot 12 november, in het Brusselse Centraalstation. Openingstijden: van 10 tot 18u.30. VeBOV neemt aan deze manifestatie deel. Wij verwachten ook UW bezoek.

#### ADVERTENTIE.

TENTOONSTELLING A.M.R.A. - MINIATUURSPORWEG EN -TRAM.

In het kasteel "Bischoffenhof", Suzanne Spanhovenstraat te Deurne, bereikbaar met lijnen 12 en 19, of 33, richt deze modelbouwvereniging een tentoonstelling in op 11, 12, 18 en 19 november 1978. Openingsuren: van 10 tot 19 uur.

Het loont de moeite er eens een kijkje te gaan nemen.

Tijd noch moeite zijn gespaard om de bezoeker aangenaam te verwelkomen, en een tijdlang aangenaam te boeien.

AFWEZIGEN ZULLEN ONGELIJK HEBBEN!

#### VeBOV-CENTRUM.

Het VeBOV-CENTRUM, gelegen in het hart van Antwerpen, nl. in het pré-metrostation OPERA, zal voortaan geopend zijn op de tweede zaterdag van elke maand. Eerste openingsdag is zaterdag 11 November. Openingstijden: van 14 tot 18 uur. Deze openingsdag blijft steeds dezelfde!

Bijkomende opening: De avond van de vergadering in Antwerpen, dus vrijdag 17 november, van 18 tot 20 uur. Kom eens kijken, het Centrum moet nog groeien, maar dat kan alleen door de belangstelling die U ervoor opbrengt. Tijdschriften van andere verenigingen liggen er ter inzage. Foto's en boekwerken zijn er te bekomen aan ledenprijs, en ter beschikking gestelde folders kunt U vrij meenemen.

#### SEKTIE BRUSSEL-HOOFDSTAD.

VeBOV kreeg van de MIVB een vergaderlokaal ter beschikking in het station ANNEESSENS van de pré-metro Brussel. Het station Anneessens is gelegen op de metrolijn 3, en dus rechtstreeks te bereiken met tramlijnen 52, 55, 58, 62 en 81. De vergaderingen worden gehouden elke 2° vrijdag, dus nu op vrijdag 10 november, om 19u.30. Vrije diaprojectie en kennismaking met Brusselse en Brabantse leden. Iedereen welkom!

#### BEZOEK AAN DE ELEKTIFICERINGSWERKEN VAN LIJN 75, GENT-KORTRIJK.

Op zaterdag 18 november 78 brengt VeBOV een bezoek aan de in uitvoering zijnde werken tussen Gent en Kortrijk. Dit bezoek gaat door onder de leiding van de hoofdingenieur die de werken leidt voor de NMBS, dus a.h.w. dé specialist. Bezocht worden de werken met de kruising van lijn 50 te Gent, de nieuwe instellingen te Deinze, Waregem, Harelbeke en vooral het interessante stuk Harelbeke - Kortrijk. Zie ook VeKo 22. Het bezoek gebeurt per autobus, vertr. Antw.C - Dierentuin om 12 u., Berchem-station 12u.10, Brussel Citroën-garage bij het Sainteletteplein 12u.50. Voor degenen die vanaf Gent meerrijden: Gent St Pietersstation, onder de luifel: 13u.45. Prijs vanaf Antwerpen of Brussel: 250 fr, vanaf Gent: 200 fr. Betalingen vooraf op onze rekening, dadelijk doen a.u.b.

Wij rekenen op een spontane deelname, maar let op: de bus kan slechts 50 man vervoeren, en dus ligt daar de begrenzing. Aarzel dus niet om in te schrijven, want de plaatsen worden in orde van ontvangst der betalingen toegekend.

#### BIJeenKOMSTEN.

Afdeling Antwerpen-Metropool: 17 nov. verkiezing afdelingsbestuur en nadien diaprojektie.

Sektie Limburg-Kempen: woensdag 8 nov. 20 u. Sporthal Zolder:  
De DB na het stoomtijdperk, diamontage van J. Casier.

- 6 dec.78: Seinstelsel bij de NMBS. Dia's van J. Casier.

Sektie Brussel-Hoofdstad: vrijdag 10 nov. Vrije diaprojektie.

#### AFDELING ANTWERPEN - BESTUURSVERKIEZING.

Op de bijeenkomst van de afdeling Antwerpen op 17 nov. wordt een bestuursverkiezing gehouden. Het zittende bestuur stelt zich opnieuw ter beschikking. Eventuele kandidaturen voor afdelingsleider, -sekretaris, of -penningmeester moeten op 10 nov. uiterlijk, en schriftelijk toekomen bij de heer Geens, sekretaris, Pachthoevelaan 33, 2070 - Ekeren. Enkel leden uit de geografische omschrijving komen in aanmerking. Dat gebied is begrensd door het bestuurlijk arr. Antwerpen, en de strook op Nederlands gebied tussen Bergen op Zoon, Roosendaal en Breda.

#### EISENBAHN, VORBILD UND MODELL.

In Bazel wordt van 28 okt. - 12 nov. een grootse tentoonstelling gehouden onder het motto "Ausstellung uns Messe für alle Freunde der Eisenbahn". Het is een speciale aktie in het Public-Relations programma van de SBB. Originele rijtuigen uit Zwitserland, Duitland en Frankrijk worden er tentoongesteld, alsmede modellen van liefhebbers en uit muzeümverzamelingen. Speelgoedfabrikanten stellen hun modellen ten toon, terwijl handelaars de bezoekers van dienst zijn. Bovendien is er een gemeenschappelijke informatiestand van SBB-DB-SNCF.

Hoogtepunten uit het programma zijn :

- Rondritten door de spoorweginstallaties;
- bezoek aan de Rijnhavens met hun spoorweginstallaties;
- Stelplaatsbezoeking en bezoek nieuw rangeerstation;
- Drielandentrip met bezoek aan spoorwemuzeüm Mulhausen;
- stoomritten;

-bezoek aan de modelbouwklub van de SBB-Bazel;

-op tramlijnen 1 en 4 worden oude rijtuigen in dienst gezet.

Openinguren: ma - vr: 14 - 21 u; za: 10 - 21u; zo: 10-20u.

Deze tentoonstelling wordt gehouden samen met de Herfstmesse, in de Hallen van de Schweitzer Mustermesse. ( tramlijnen 1 en 4)

#### BEZOEK.

De afdeling Limburg van VeBOV brengt op do 2 nov.78 een bezoek aan het traktiematerieel van de kolenmijnen van Zolder en Beringen. Bijeenkomst: ingang van de mijn te Zolder om 13u.30.

#### TE BEKOMEN IN HET VeBOV-CENTRUM.

Trams en Tramlijnen: Rotterdamse tram, Amsterdamse tram en Motortrams : per ex. 200 fr.

Spoorwegen in Nederland:Stoomlokomotieven van de NS, De Nederlandsche Centraal-spoorwegmaatschappij; Andere loks van de NS; De Hollandsche IJzeren-Spoorwegmaatschappij; I en II per deel 200 fr.

Moderne Trams (600 fr) Moderne Sneltrams(600 fr) Les Tramways au Pays de Liège(1400 fr) Histoire des Chémins de fer Belges(690) Postbestellingen zijn met 30 fr. te verhogen.

MET VeBOV DOOR ZEEUWS-VLAANDEREN EN ZEELAND.

Zaterdag 7 oktober 1978.

Al heel vroeg is er in Antwerpen-Centraal beweging bij de roltrap van reizigers, dat is normaal, dat hoort zo! Deze keer waren er opvallend veel mensen die bleven rondwandelen. Dat waren de leden van VeBOV die zich verzamelden voor een daguitstap. De penningmeester was volop de kaartjes aan het uitrijken, en flink voor het gestelde uur was iedereen aanwezig. Op hetzelfde ogenblik verzamelden in Brussel-Noord de vertrekkers uit Brussel, onder leiding van de sekretaris. Met voorbehouden plaatsen in de gewone treinen, kwamen beide groepen ongeveer gelijktijdig aan in Gent, waar de derde groep zich bij de anderen voegde. Op spoor 6 stond de trein vertrekkensgereed, een type 60 aan kop.

Vele leden van andere verenigingen hadden eraan gehouden met ons mee te gaan, en aldus vertrokken wij om 10.05u. met 140 personen via lijn 55, Gent-Zelzate. Voor de meesten van ons de eerste keer per spoor in deze kontreien. In Zelzate was er een ruime stilstand, waarvan natuurlijk duchtig gebruik werd gemaakt om de nodige foto's te maken. De aanwezige tolbeante maakte er zich zorgen over, hoe dat wel zou aflopen met een zo grote massa fototoestellen terug over de grens te komen zonder moeilijkheden, want in Essen waren ze niet gemakkelijk zei hij! Wat dat betreft waren wij van mening dat ze in Essen wel wat neer gewoon zijn, en dat er daar andere katten geselsd worden. In Sas van Gent weer een ruime foto-stop, waarbij het wisselen van de lokomotieven aan de orde was. Toen we verder reden, kregen we als niet voorziene attractie, legeroefeningen van de Nederlanders. Er waren twee kandidaat-soldaten bij, 8 à 9 jaar, en als de legerjongens hun geweren schouderden om de "vijand" te keer te gaan, dan schouderden de twee juniors hun stokken, en vuurden even gewetensvol nee. De trein reed overigens zonder moeilijkheden dwars door de vuurlijn, waarvan de verdedigers gebruik maakten om tot enkele meter van elkaar genaderd te zijn na de doorrit van de trein. Het vervolg kennen we niet.

In Terneuzen werden we hartelijk verwelkomd door de heer Lucas van de NS, nadat we reeds in de trein kennis hadden gemaakt met de stationschef van Terneuzen-en-Zeeuws-Vlaanderen. Vele bewoners juichten de eerste reizigerstrein nà zoveel jaren toe. Terneuzen bood onder meer de gelegenheid om de inwendige mens te versterken. Om 14u. precies stond ons volledige gezelschap aan de aanlegsteiger te wachten op de boot "Madeleine", die maar niet komen wilde. De Belgen hebben bij onze Noorderburen de reputatie het niet zo nauw te nemen met de tijd. Wij deden dat wél, en we moesten ongeveer 45min. wachten, tot de boot "ons gevonden had". Gelukkig was het die dag echt VeBOV-weer, dus mooi en gezond, en het water was blauw. Een honderdtal kalenders verwisselden tijdens het omstijgen van eigenaar, en dan begon een tocht op het dek van een boot, 90 min. lang, heerlijk in de oktoberzon! De stoomtram Goes-Borsele stond in Sloehaven op ons te wachten, en weer begon een nieuwe rit. Tijdens het veranderen van richting, weer fotogenot. In Goes waren we nog 40' te laat. Geen nood, de verspeelde voorbehouden plaatsen waren ons in de volgende trein voorbehouden. Dat werd ons via de luidsprekers medegedeeld. Roosendaal verwelkomde ons met de mededeling dat de leden van de Vereniging V.E.B.O.V. verzocht werden plaats te nemen in de eerste twee rijtuigen van de Benelux-trein. Heerlijk, zulk een dienstbetoon! Van harte dank N.S. Onze ongerustheid was ongegrond! Beter propaganda kon VeBOV niet krijgen tegenover haar medereizigers, niet-leden. Prachtig!