

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 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.

Medewerking aan dit nummer: J. Casier, F. Coussens, T. Heylen, V. Van Cutsem, M. Albrecht en Bob Boogaerts.

Hoofredactie en verantwoordelijke uitgever:

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

INFORMATIE

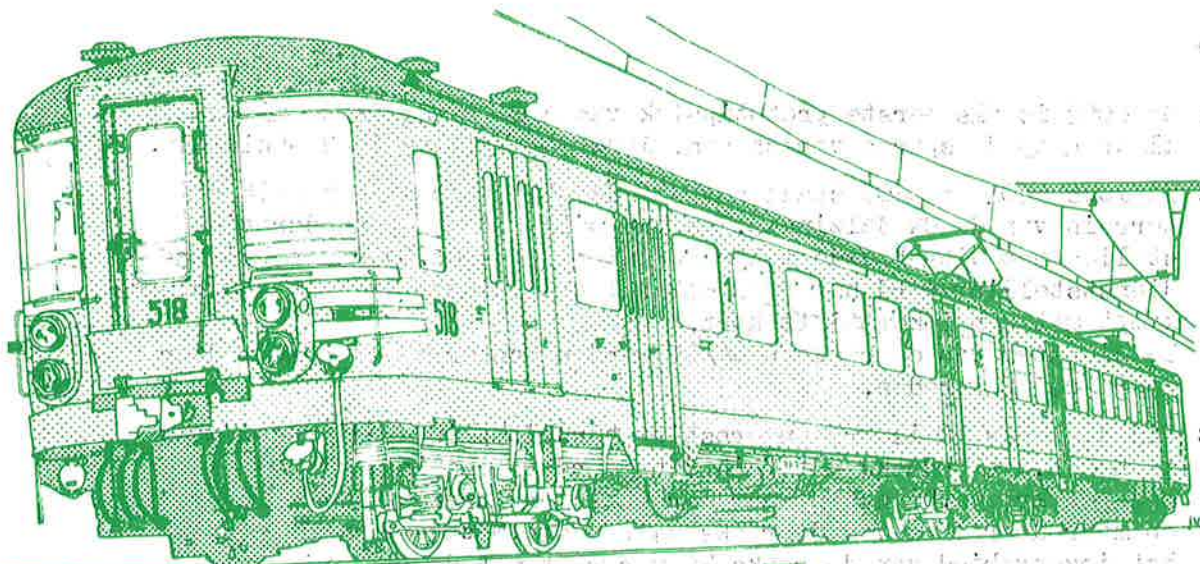
brenge is in deze tijd een aangelegenheid van zeer groot belang, en zeker wanneer dat objektief een eerlijk gebeurt. Vele instanties en bedrijven zoeken naar een mogelijkheid om de personen die zij wensen te bereiken, op een doelmatige en aangename manier te bereiken. Daartoe zijn vele mogelijkheden toegankelijk, en al tracht men dat veelal te doen door middel van radio-installaties, dan blijft de geschreven mededeling toch nog steeds zeer doeltreffend. Men is immers niet gebonden aan dure installaties. De nieuwe directie van de MIVA is zich daar blijkbaar van bewust, want sedert zaterdag 9 dec. 1978 verscheen in de trams van de Metropool de simpatieke eigen Miva-krant: TRAM MAGAZINE. Deze acht bladzijden tellende krant is gratis ter beschikking gesteld van het reizend publiek, en bevat mededelingen die van belang zijn voor de tramreizigers, en uiteraard ook voor de busreizigers. Talrijke foto's en tekeningen illustreren de tekst, die in een prettige toon is gesteld. De tram laat Zurenberg niet los, en met de Draakstraat houdt de Cogels-Osylei het Dageraadplein aan de lijn, kunstenaars die er werken inbegrepen, of de tram via Tram Magazine verbonden met het volk: Wij vinden dat een goede manier om contact te houden met het publiek, net iets waar we zo lang hebben moeten op wachten, en wat in het Buitenland zijn vruchten al heeft afgeworpen. In deze Tram magazine worden Vlaamse mensen in het Nederlands aangesproken... Het AAA-abonnement wordt aangeprezen-terecht overigens-, en wordt het winkelen per tram aangemoedigd. Enkele woordjes over de tarieven, een bijdrage over de bloemtram, een kruiswoordraadsel, een zoekplaatje voor de kleinen, en een ruim programma-overzicht van het Muziekleven en het Schouwburgbestand. Ten slotte "De Nachtraven van MIVA", een overzicht van de laatste vertrekken van de tramlijnen uit het Centrum. Dat vinden wij nu eens een initiatief dat veel mensen van nut kan zijn, en wij hopen dan ook dat een dergelijke uitgave ten minste viermaal per jaar zal verschijnen. Met de groeten van de MIVA zenden wij in dit blad graag een exemplaar mee aan onze leden. Als het goed is zeggen wij het graag ook! De tram heeft in Antwerpen zijn sporen al tientallen jaren verdiend, en de MIVA zijn bloemtrams nu ook! Proficiat. Is dat dan alles voor vandaag? Over Tram magazine wel, maar nog niet over de MIVA, daar is nog veel over te zeggen...

... zoals bijvoorbeeld over LIJN 12.

U weet wel, "den tram nor den Aantwaarp"...

De oorlog is voor de meeste trammaatschappijen gewoon rampzalig geweest, zodanig zelfs dat heel wat trannetten gewoon zijn opgedoekt. Een tijdlang zag het er naar uit dat de tram in al onze steden zou verdwijnen, en van de bestaande netten is er nagenoeg geen enkel, dat niet ten minste enkele lijnen heeft moeten opgeven, of minstens op bus-uitbating moest overgaan voor een aantal zwakkere lijnen. In de Scheldestad verdwenen aldus de lijnen 1, 5, 9, 13, 16, 17, 18, 21 en 23. Wij noemen hier enkel de lijnen die nog in uitbating waren bij het uitbreken van de 2° wereldoorlog. De laatste sporen tot uitbreiding van het net, zijn in Antwerpen in dienst genomen op 18 december 1944, vanaf de voet van de brug over het Albertkanaal (Minister Delbekelaan) tot bij de Noorderlaan, en dat was ten behoeve van lijn 23. Na deze tijd kwamen in het buitenland nog vele uitbreidingen tot stand, want naargelang de bewoonde oppervlakte groeide, volgde de netten van de grote steden deze tendens. Ook Brussel en Gent kenden nog uitbreidingen na die tijd. Antwerpen niet meer. Men trachtte dat goed te maken met buslijnen, maar sterke buslijnen zijn zwak omdat ze dan nodig in tramlijnen moeten omgezet worden.

Alle Antwerpse tramlijnen zijn voor verlenging vatbaar, want de randgemeenten zijn ondertussen nagenoeg geheel met de stad vergroeid, maar de tramlijnen bedienen vaak hele wijken van deze gemeenten niet meer. In Wilrijk - ruim 40.000 inwoners - is er zelfs geen tramlijn meer! Kortzichtigheid en onkunde van vele politici, ook nu nog, is vaak de oorzaak geweest van een verkeerde politiek. Maar goed, de MIVA heeft nu al een tijdlang ingezien dat uitbreiding van het tramnet een noodzaak is, zeker als over enkele jaren een belangrijk stuk van dat net, in de binnenstad ondergronds zal lopen. De tram kan dan weer veel sneller gaan rijden, en de regelmaat der diensten zal er ten minste mee gebaat zijn. Ook dan wordt het voor verderaf gelegen wijken mogelijk om op een vlugge manier met het Centrum verbonden te zijn. Uitbreiding is dus bijna een vereiste. In die optiek wordt er sinds enkele tijd aan gedacht om lijn 12 door te trekken van het Stadion naar het Wim Saerensplein. Van zogauw dat plan bekend werd, werd het toegejuicht, maar ook verworpen. We maakten in Deurne destijds een vergadering mee, die wel de meest ordeloze, de meest giftige, en de meest razende was, die we in al die jaren hebben gekend. Door de komst van de tram zouden de eigendommen in waarde verminderen(!) muren zouden barsten en ruiten scheuren... Afgevaardigde gemeenteraadsleden wisten niet wat ze hoorden, en de vergadering eindigde in wanorde. Sedertdien is de zaak toch weer ten berde gekomen, en in nipte meerderheid goedgekeurd. Dat gebeurde na een raadpleging van de bewoners van de aanliggende straten, die zich PRO hadden uitgesproken. De gemeente Deurne is dus akkoord, Miva is akkoord, en nu wordt verder gewerkt. De goedkeuring van "Verkeerswezen" moet nog verkregen worden, maar het ziet er naar uit dat lijn 12 begin 1980 toch naar het Wim Saerensplein zal rijden. Op dat ogenblik zal de studie ter hand worden genomen voor de verlenging van lijn 3, die wellicht zal verlengd worden naar Ekeren - Donk. Het is nu maar te hopen dat deze goede bedoelingen niet zullen gekelderd worden door politici die nooit gebruik maken van het Openbaar Vervoer. Als wij even kijken naar wat er op dat gebied al is bereikt inzake uitbreidingen in Amsterdam, Rotterdam, Den Haag, Keulen, Dusseldorf, Munchen, en tal van kleinere steden in Duitsland, dan kunnen wij maar besluiten met er op te wijzen dat deze en andere verlengingen echt niet te vroeg komen. Zaaien om te kunnen oogsten is een gezonde redenering.



spoorslags

26 - 3

WETENSWAARDIGHEDEN OVER LOKOMOTIEVEN EN TREINSTELLEN

Tipe

- 08.0 : Einde november werd het eerste stel van de derde reeks, nummer 833, door EN geleverd. Het bevond zich te Schaarbeek. De elf volgende stellingen worden geleverd tot mei 1979. Ze zullen waarschijnlijk ingezet worden vanuit Luik naar Charleroi.
- 16 : Na revisie is de 1602 in gele kleur terug te voorschijn gekomen.
- 28 : Na enkele weken in reserve gestaan te hebben, werden de drie lokomotieven van deze reeks terug in dienst gesteld. Ze verzekeren vanuit Merelbeke de stoptreinen Gent-Leuven en de Huckepackdiensten Oostende-Antwerpen.
- 29 : Bijna dagelijks (behalve zaterdag en zondag) rijdt de 2920 tussen Schaarbeek en de CW Mechelen. Het vertrek vindt plaats omstreeks 8 uur in Schaarbeek. De lok blijft te Mechelen tot circa 11 uur. 's Namiddags wordt een tweede rit ingelegd naar CW Mechelen, of ook naar Vorst-Zuid of zelfs naar Leuven. Bij inactiviteit staat de lok aan de oude loods elektrische traktie te Schaarbeek.
- 40 : Eind november werden de stellingen van deze reeks weer op de lijn Antwerpen-Neerpelt ingezet. Na elektrificatie van de lijn Gent-Kortrijk wordt hun overplaatsing naar Hasselt voorzien.
- 51 : Na berging werd de 5176 te Hasselt afgesteld, doch werd midden november naar Salzinnes overgebracht voor afbraak.
- 52/54 : Alle machines van deze reeksen te Ronet worden voorzien van een derde koplamp. Na opleiding van de bestuurders zullen ze vanaf mei 1979 opnieuw diensten rijden naar Aachen-Westbahnhof.
- 55 : Voor het geschikt maken voor elektrische treinverwarming van 20 lokomotieven van deze reeks werd de benodigde apparatuur besteld. Deze wordt in de loop van 1979 ingebouwd. Het kleurenschema wordt dan: geel voor de kast, een brede groene streep en een smalle staalblauwe streep.

- 60 : De 6002 is als eerste prototipelok van deze reeks in de nieuwe kleuren op de sporen verschenen. Nieuwe stelplaats is St-Ghislain.
- 64 : De loks 6402 en 6405 staan nog steeds afgesteld op het buiten-terrein van de CW Salzannes. Een van beide staat op nooddraai-
stellen met uitgebouwde motor en hulptoestellen. Over een buiten-
dienststelling werd nog geen oordeel geveld daar Hasselt nog steeds
kampt met een lokomotieftekort.
De diensten van de reeksen 64/65 worden echter meer en meer door
de reeks 60 gereden.
- 70 : Bij de reeks 70 is er een ernstige terugloop in de diensten waar
te nemen, dit ondanks het feit dat meerdere machines nieuwe
motoren kregen. Diensten naar Herentals en Turnhout worden meer
en meer door loks van de reeks 74 gereden. Nochtans werd onlangs
het inzetgebied van de reeks 70 vergroot met de bediening van de
lijn naar Weelde-Grens.
- 72 : Nog een vijf- à zevental loks van deze reeks worden dagelijks
ingezet. Drie machines rangeren op de Stocatra-terreinen, twee andere
bedienen de rangeerheuvels te Antwerpen-Noord. Eventueel worden nog
loks ingezet in de plannen van reeks 82, namelijk voor de pendel-
dienst tussen Antwerpen-Noord en de havensekties. Ook ter vervanging
van loks van reeks 70 komen ze in aanmerking, o.a. voor de dienst
naar Zwijndrecht.
- 73 : De Hasseltse loks worden nu frekwent ingezet voor het slepen van
de kolentreinen tussen Waterschei en Winterslag enerzijds en
de Genkse kolenhaven anderzijds. Hierdoor kan 1 lokomotief van
de reeks 51 uitgespaard worden. De diensten gebeuren met dubbeltraktie.

STOOMLOKOMOTIEF TYP 41/44.

Op donderdag 23 november 1978 werden twee stoomlokomotieven van het type 41/44 vanuit Haine-St-Pierre naar de muzeumlods te Leuven overgebracht. Uit beide loks zal 1 volledige machine opgebouwd worden. Het betreft hier loks van het type Mc Intosh met asindeling C en binnenliggende cilinders. Van het hetzelfde type staat overigens te Monceau nog een derde exemplaar. Al deze loks deden op het einde van hun loopbaar dienst als rijdbare verwarmingsketel.

LIJN 21: VORDBRING DER WERKEN.

Tijdens de maanden oktober en november werden de volgende werken uitge-
voerd:

- Baanvak Hasselt-Vertakking Hasselt-Noord: plaatsing van de bovenleidings-
palen en de dragbalken;
- Baanvak Vertakking Hasselt-Noord - Bixbergerheide: aanbrengen van de
rijdraden en definitieve bevestiging ervan;
- Baanvak Bixbergerheide - Genk-Centrum: afwerking van de brug over de
Vennestraat.

De beide sporen werden reeds gelagd tot aan de inrit van het Genkse
hoofdstation (aan brug over de ring). Alle bermen werden of van
beplantingen of van steunmuren voorzien.
De gaten voor de bovenleidingspalen werden gegraven en het betonwerk is
klaar.
De ruwbouw van het stationsgebouw is aangevat, de trapkokers en de
perronfunderingen zijn reeds volledig klaar.

EEN LIJN 21B NAAR TISDEN ?

Toen in mei 1978 de lijn naar Neerpelt opnieuw in gebruik werd genomen voor het reizigersverkeer, werd hierdoor een kantering ingeluid in de bediening van het noorden van de provincie Limburg. Ook het midden van Limburg zal in mei 1979 een betere verbinding krijgen bij het indienstnemen van de nieuwe lijn naar Genk-Centrum, welke gepaard gaat met de elektrifikatie van deze antenne naar Hasselt. Hiermee wordt terug aangeknoopt met de toestand van de dertiger jaren toen midden-Limburg een direkte verbinding had met Brussel. De modernisering van lijn 21 naar Genk zou ook voor de relatie Hasselt-As-Tisden een gunstige weerslag hebben. De besprekingen om deze lijn in het verbeterd vervoerspakket op te nemen en zelfs door te trekken naar de Maasmechelse woonkern laken aardig op te schieten. Doch toen kwam plots de kat op de koord. Enkele schapenen van de bovengemelde gemeente - die uitblonken in hun overredingskracht ten voordele van de ..auto - konden verkrijgen dat de besprekingen tot verbetering en verlenging van de lijn op een sissers uitliepen. De NMBS werd praktisch verhinderd de huidige lijn te moderniseren en economisch rendabel te maken. Hierdoor werd de weg vrijgemaakt voor afschaffing van de ganse verbinding naar Tisden. Dat de bevolking niet tevreden was met deze beslissing werd wel bewezen aan de hand van de talrijke spontane protesten, komende uit alle lagen van onze samenleving.

Nochtans kan de verbinding met het Maasland - dáb steeds al vergeten werd - eenvoudig en aantrekkelijk uitgebouwd worden. Door het aanleggen van een spoorbocht tussen het station van Genk-Centrum en Winterslag, spoorbocht die overigens voorkwam op de oorspronkelijke plannen !, kon het Genks station een echt overstapstation worden en in feite een echt centraal station voor deze Limburgse omgeving. De dienst Genk-Maasmechelen zou hier kunnen aansluiten op de vurdienst vanuit Brussel en mogelijk ook Maaseik bedienen. Dit zou gemakkelijk kunnen gebeuren door middel van de elders vrijkomende dieselmotorstellen. Bekijken we hier even het Waalse voorbeeld, namelijk de bediening van Bastenaken, Quiévrain en zelfs Mariembourg.

Ondertussen heeft de overheid toch terug de mogelijkheid opengezet voor de bediening van Tisden. Laten we hopen dat het hier om geen ijdele verkiezingsbeloften ging, en het gemeentebestuur van Maasmechelen het juiste spoor terug vindt.

J. Casier, Tongeren.

TRANS EUROPE EXPRESS : Stervende zwanen?

Op verzoek van meerdere Europese spoorwegmaatschappijen zullen een aantal T.E.E.-treinen afgeschaft worden en vervangen door luxe-treinen met eerste en tweede klasse rijtuigen. Voor wat het NMBS-net betreft, geeft dit de volgende wijzigingen vanaf de zomerdienst 1979.

--De TEE 21 en 20 (Saphir) verdwijnt. (Trajekt: Brussel-Frankfurt-Nürnberg)

--De TEE 90, 91, 92 en 93 (Iris en Edelweiss) verdwijnen. (Brussel-Zürich)

--De TEE 32, 33, 40 en 41 (Parsifal en Molière) worden eveneens afgeschaft.

Ze worden nu van Parijs via Namen, Luik en Verviers naar Hamburg. Ze worden vervangen door 'Koraal'-treinen tussen Parijs en Keulen.

We vermoeden dat ook de andere TEE's door 1/2 kl-treinen vervangen zullen worden.

--Het is mogelijk dat na een eventuele ongunstige enquête ook de TEE 78 en 79 (Rubens en Memling) wegvallen op de verbinding Parijs-Amsterdam en vv. We hopen U spoedig meer details te kunnen geven.

SPOREN NAAR DE WITSTRAAT

- Op de vorige rubriek in VuKo 24 kwam een reactie over de vermelding dat de overheid de bedoeling heeft meer plaatsen Niet-Rokers te voorzien in de treinen. De Heer Janssens K. uit Brussel steunt deze intentie, maar merkt op dat de NR-plaatsen de slechtste ruimten in de rijtuigen zijn. Spoorwegtechnisch gezien, zo merkt hij op, heeft men in het midden van een draaistelrijtuig het minst last van schokken en trillingen. Door de opstelling van de deuren naar het midden toe van de rijtuigen, zoals bij M1 en M2, worden deze wagens in drie verdeeld. Hierbij komen de NR-plaatsen steeds boven de draaistellen. Dit is ook, volgens de auteur, het geval bij de stellen 800. Het volledig tweede klas koprijtuig is voor niet-rokers bestemd. 'Toevallig' werd onder dit rijtuig de elektronische aanzetregeling ondergebracht, wat een zeer hinderlijk en onaangenaam gezoem geeft. De Heer Janssens besluit zijn betoog met de wens aan de NMBS dat: 'Bij de nieuwe M4-rijtuigen nu eens de middenste afdeling voor de Niet-Rokers zou ingericht worden. 'Alleszins een te overwegen voorstel!
- In de Wet van 5 augustus 1978 houdende economische en budgettaire hervormingen vonden we het volgende artikel 77: 'De Koning kan, bij een in Ministerraad overlegd besluit, de bepalingen wijzigen van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, ..., teneinde het verkeer van het gemeenschappelijk vervoer te vergemakkelijken'. Laten we de wens uitspreken dat de nieuw te vormen regering en het nieuw gekozen parlement dit artikel niet zullen vergeten.
- Sinds een tweetal maanden komen op het Belgische spoorwegnet heelwat, soms ernstige, treinvertragingen voor. De oorzaak hiervan blijkt dubbel te zijn. Enerzijds zijn er over heel het land spoorwerken aan de gang. Anderzijds blijkt er een door de machinistenvereniging LOCO gehouden stiptheids/langzaam-aan-actie gevoerd te worden. De treinbestuurders wensen hiermee de aandacht van hun vakbonden, de NMBS-direktie en de Minister van Verkeerswezen te trekken op de naar hun zeggen moeilijke en voor het familieleven ondankbare werkomstandigheden. Tevens blijkt er nogal wat ontevredenheid te bestaan omtrent het stelsel van premies en boeten. De treinreizigers gaven bij monde van de verbruikersverenigingen hun ongenoegen te kennen over de treinvertragingen.
- Bij Koninklijk Besluit van 16 oktober 1978 wordt de NMBS gemachtigd tot het uitbreken van het baanvak Houyet-Ardenne-Hour-Havenne van lijn 150.
- Een zeer interessante vraag werd gesteld in de Kamer. Een volksvertegenwoordiger vroeg welke treinen er vanaf 28 mei 1979 voorzien zouden worden om de verbinding te verzekeren tussen de drie vleugelbootverbindingen tussen Oostende en Londen en de in Rijsel toekomende Franse T.E.R.'s Faidherbe, Gayant et Watteau en Lys de Flandre. Uit het antwoord van de Minister onthouden we dat de NMBS zinnens is de relatie Antwerpen-Gent-Kortrijk-Rijsel verder uit te bouwen na de elektrificatie van het gedeelte Gent-Rijsel. Hierbij zouden tevens de verbindingen tussen Brugge en Oostende, en tussen Kortrijk-Roeselare-Rijsel betere aansluitingen bekomen op de voormelde aslijn. De meest realistische aanpak, zo gaat de Minister verder, om Oostende op korte termijn betere verbindingen met Noord-Frankrijk te geven, bestaat erin de lijn Brugge-Kortrijk verder te moderniseren. Voor wat nu mei 1979 betreft zal, na overleg tussen NMBS en SNCF, de mogelijkheid gezocht worden om, zij het mits overstappen, toch goede aansluitingen te verkrijgen tussen Rijsel, Brugge en Oostende.

BELGISCH SPOORWEGNET: SNELHEIDEN.

Men hoort vaak bemerkingsen, die soms een reflectie krijgen in krante-artikelen, over de snelheid van de treinen op bepaalde spoorlijnen. Teneinde nu met meer kennis van zaken hierover discussies en bedenkingen aan te gaan, meenden de auteurs van dit artikel dat men toch eerst over een degelijke basis moet beschikken. Hiertoe stelden zij een lijst op van de maximumsnelheden op de Belgische spoorlijnen. De redactie hoopt dat deze lijst als naslagwerk mag dienen, en bedankt de opstellers voor het Benediktijnerwerk dat zij geleverd hebben.

Eerst enkele bemerkingsen van de auteurs:

1. Deze lijst steunt enkel op empirisch vastgestelde gegevens, dus niet op gegevens van de NMBS. Elke spoorlijn werd bereid en daarbij werden nauwkeurig de cijfers op de groen-witte snelheidsborden genoteerd!
 2. Met tijdelijke snelheidsbeperkingsen, noch met permanente vertragingen wegens doortocht van stations, verbindingsbogen, bruggen, langdurige baanwerken werd géén rekening gehouden.
 3. Voor de kilometeraanduiding werd beroep gedaan op de reisgids van de NMBS. Deze aanduidingsen zijn dus slechts benaderend. Toch geven ze een duidelijk beeld over de verhouding tussen de diverse regimes.
 4. In tegenstelling met wat in VeKo 13 vermeld stond, is de snelheid op de lijn Lier-Herentals nog steeds 90 km/u.
 5. Tussen Halle en Brussel-Zuid loopt een derde (banaal) spoor met maximumsnelheid 90. Zaventem wordt met Brussel verbonden door een derde spoor met maximumsnelheid 120 (voorlopig slechts tot Diegem). Het traject Luchthaven-Zaventem wordt aan 60 km/u bereid (lijn 36C).
 6. Deze lijst is gedurende jaren erg konstant gebleven. Het ziet er echter naar uit dat hij nu voortdurend aangepast zal moeten worden, dankzij de diverse moderniseringswerken op het spoornet. Dat kan ons enkel maar verheugen.
- De lijnen met een maximumsnelheid van 20 en 40 km/u zijn allen enkel-sporige goederenlijnen. Pas vanaf max 60 vinden we dubbelspoor en geëlektrificeerde trajecten.

A MAXIMUMSNELEHEID 20 KM/UUR.

Lijn 110 : Piéton-Anderlues lengte 5 km enkelspoor.

B MAXIMUMSNELEHEID 40 KM/UUR.

Alle lijnen enkelspoor, niet-geëlektrificeerd.

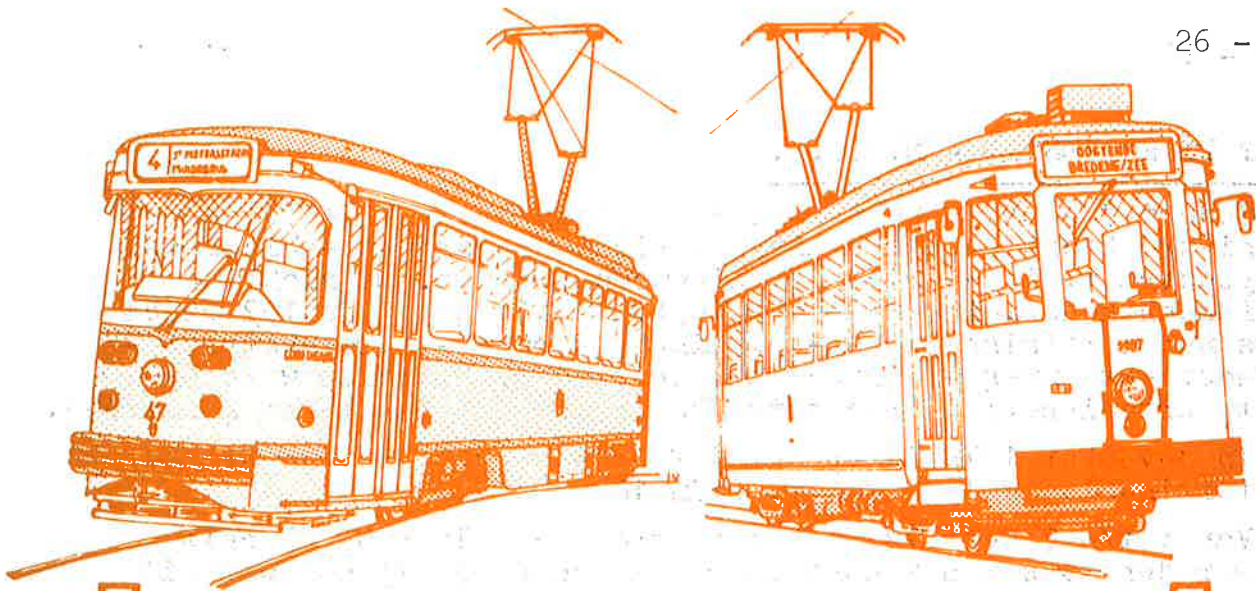
<u>Lijnnummer</u>	<u>Trajekt</u>	<u>Lijnlengte</u>
17	Diest-Beringen Mijnen	45
18	Neerpelt-Houthalen	23
18	Houthalen-Winterslag	8
20	Beverst-Lanaken	13
21A	As-Maseik	16
29	Aarschot-Herentals	22
29	Turnhout-Weelde	9
38	Chênée-Bâtice	23
45	Trois-Ponts-Weismes	21
48	Raeren-St Vith	73
49	Welkenraedt-Raeren	12
56 (nu 57A)	Grembergen-Hamme	7
57	Dendermonde-Lokeren	15

Vervolg: MAX 40 KM/U.

<u>Lijnnummer</u>	<u>Trajekt</u>	<u>Lijnlengte</u>
67	Komen-Le Touquet	10
68	Tielt-Meulebeke	5
73	Adinkerke-Franse grens	3
80(Nu 78A)	Blaton-Bernissart	5
81	Blaton-Beloeil	8
83	Kortrijk-Zwevegem	6
85	Leupegem-Ruien	12
87	Lessines-Ollignies	5
88	Antoing-Bléharies	8
98A	Warquignies-Dour	5
I07	Ecaussines-Mignault	3
I08	Binche-Grand-Reng	10
I09	Cuesmes-Harmignies	9
I09	Lobbès-Strée	12
III	Berzee-Thy-Le-Château	2
II4	Haine St-Pierre-Houdeng Gougnies	3
II5	Clabecq-Sart Moulin	12
II5	Tubize-Quenast	4
II9	Châtelineau-Thiméon	15
I26	Statte-Marchin	4
I26	Hamois-en-Condroz-Ciney	8
I27	Statte-Hannut	26
I28	Ciney-Spontin	9
I31	Fleurus-Frasnes Lez Gosselies	11
I32	Mariembourg-Treignes (CFV3V)	12
I34	Mariembourg-Couvin	6
I35	Florennes-Fraire-Humide	12
I36	Florennes-St-Lambert	8
I37	Acoz-Gougnies	5
I38	Châtelineau-Gerpennes	10
I38	Florennes-Merlemont	11
I41	Court-St-Stienne-Genappe	10
I41	Baulers-Nivelles-Nord(B&N)	2
I41	Feluy-Manage	8
I42	Namur-Cognelée	8
I47	Tamines-Lambusart	6
I47	Fleurus-Sombrefte	7
I47	Landen-Orp	10
I50	Jemelle-Hour-Havenne	18
I50	Houx-Haut-le-Wastia	7
I50	Tamines-Mettet	21
I55	Marbehan-Croix-Rouge	11
I56	Mariembourg-Momignies	29

In de volgende VeBOV-KOEFIER vervolgen we met de lijnen met maximumsnelheid 60, 70, 80, 90, 100, 120, 130 en 140 km/uur waaronder de dubbelspoorlijnen en de geëlektrificeerde lijnen zullen aangetroffen worden.

Opstelling en bewerking: VeBOV-leden
HH.V. Van Cutsem en T. Heylen.



trampost

OM EN BIJ DE BEDRIJVEN.

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

. Na herziening, plaatsing van Scharfenbergkoppeling en herschildering zijn de volgende rijtuigen terug in reizigersdienst gekomen: 2115: 1 aug.78, 1.8 dw 4; 2116: 1 nov.78, lijn 8, dw 1.

900 2117 reed op 31 aug.78 zijn laatste rit zonder Scharfenbergkoppeling op lijn 10 (dw 6) en ging op 5 sept.78 in de CW. voor verbouwing. De 2118 reed deze rit op lijn 11 als dw 4, op 25 okt.78. en is sindsdien in de CW.

. Met ingang van di 21 nov.78 hebben buslijnen 1 en 31 hun normale traject via de Italiëlei in de richting Centrum hernomen. De halte van lijn 28 op het Noorderplein, richting Centrum is sedertdien voorlopig verplaatst naar de Ellermanstr. wegens asfalteringswerken en verkeershinder op het Noorderplein.

. Wegens het verwijderen van een bouwkraan in de Pandstraat, was de Lombardenvest voor alle verkeer gesloten op 28, 29 en 30 nov. tussen 7u.30 en 16u. De buslijnen 25, 25bis en 26 moesten daardoor tijdelijk hun eindpunt nemen a.v.: vanaf Kammenstraat via Steenhouwersvest en Drukkerijstraat terug naar Nationalestraat en verder normaal. Het tijdelijk eindpunt was in de Drukkerijstraat.

. Vanwege het instellen van enkele autokaravanen ter gelegenheid van de parlementsverkiezingen werden tram- en buslijnen in het centrum kortstondig gehinderd op zaterdag 9 dec.1978.

. Wegens de bestratingenwerken op de Italiëlei zijn n.i.v.

8 dec: om 9 uur, de buslijnen 36, 35 en 37 tijdelijk a.v. verlegd: lijn 36 naar Linkeroever en lijnen 35 en 37 r.Haven: Van den Wervestraat, Van Aerdtstraat, links via linkerbaanvak Italiëlei, Tunnelplein en verder normale reisweg.

Richting Centrum: (36 naar CS en 35 en 37 naar Rooseveltplein) vanaf Tunnelplein rechts via Italiëlei (zijrijweg) tot Paardenmarkt, dan links via Vondelstraat en Van Maerlantstraat. Vanaf daar normale reisweg.

. Sedert begin december heeft de MIVA op verschillende plaatsen in de stad wachtwagens opgesteld om indien gewenst dadelijk te kunnen optreden. Een krant stoorde zich daaraan (stomme trams..). Niet aan storen, MIVA, (domme reactie) want: reizigersbelang!

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

. Sedert 7 sept.78 gebruiken de rijtuigen van lijn 102 de nieuwe bocht op het kruispunt Birminghamstraat - Nicolaas Doyenstraat, in de richting Ribaucourtstraat. De richting Jef Mennekensplein kwam op 8 sept. in dienst. Lijn 102 rijdt dus nu: Hertoginneplein - Birminghamstraat - N.Doyenstraat - Ninoofsesteenweg - J.Baecklaan en verder. Voordien werd op het Hertoginneplein rechtstreeks op de Ninoofsesteenweg gereden.

. In november 1978 is op het Jef Mennekensplein een dubbele terminuslus gelegd t.b.v. lijn 102.

. Van 4 t/m 7 sept.78 hebben de trams van lijn 39 slechts gereden tussen het Montgoneryplantsoen en stp Woluwe, dit als gevolg van een defekte feeder. Tussen stp Woluwe en Stokkel pendelden bussen. Lijn 44 die moeilijk met bussen uit te baten is, werd bediend met een maximumfrequentie van 10 minuten. Op de spitsuren reed er een direkte versterkingsbus tussen stp Woluwe en Tervuren. In de avonduren, - met rustige bezetting- kon op beide lijnen een trandienst worden onderhouden, mede door het overtappen van stroom van een ander net.

. Di 12 sept.78, was er jaarmarkt in Anderlecht. De trams van lijn 103 reden slechts tussen het stadion en het Baraplein. Verder naar Anderlecht pendelden er bussen.

. Op 23 sept.78 is op alle lijnen de winterdienst in voege getreden, met dienstveranderingen op alle lijnen m.u.v. de buslijnen 35b en 57. Dat had een lichte materieelsverschuiving tot gevolg, waarvan hier de voornaamsten:

lijnen 92, 93 en 94: steeds 7000, behalve lijn 94 waarop 4000-en rijden van maandag t/m vrijdag;
 lijn 101: 7500-en;
 lijn 62: bediend door Molenbeek en Woluwe i.p.v. Mol.+ Elsene;
 lijn 18: bijna uitsluitend 7900;
 lijn 22: in 7000-en behalve dienst 401, die 9000 rijdt.

Deze 9000 is officieel de laatste in dienst op het net, maar uitzonderlijk komt er nog een in dienst op lijn 92 en 93, indien het materieelsbestand geen 7000 toelaat. Te dien einde worden in stp Elsene de 9050, 9052, 9053, 9055, 9056, 9057, 9058 en 9060 in rijvaardige toestand gehouden. Indien nodig worden zij uitgeleend aan stp Schaarbeek.

De nieuwe dienstregelingsbladjes zijn nu uitgevoerd op zakformaat en kosten 2 fr. per blad. De ganse gids kost nu 30 fr. i.p.v. 20, en is uitgevoerd op zakformaat omvattend een stevige kaft en de dienstregelingen.

. Met ingang van 3 oktober zijn volgende wijzigingen aan het net gebracht: lijnen 34b en 35b zijn afgeschaft;
 lijn 34 bedient nu bestendig het kerkhof Transvaal (i.p.v. lijn 35b) en rijdt om de 20 minuten.
 lijn 71: verlengd van Delta tot Demey.

Omdat op lijn 34 onvoldoende dienstbetoon was ontstaan na deze ingreep, werd beslist met ingang van 12 okt.78, terug lijn 34b in te stellen, maar dan van ma - vr, van 8 tot 18 uur.

. Tijdens het Voedingssalon in de Heizel in oktober 1978, hebben 7800-en gereden op lijn 13 op zaterdag en zondag; Op zondag reden op lijn 81 7500-en.

. Door materieelstekort in stp Koningslaan konden in nov. en dec.78 op lijnen 52, 55 en/of 103 7800-en gezien worden.

. De moeilijkheden die enkele maanden geleden waren ontstaan op lijn 54, -ingevolge instortingsgevaar aan de Harenheidebrug, zijn voorbij. Vanaf 7 nov.78 is de vroegere dienst terug in voege getreden. De moeilijkheden leidden destijds tot het instellen van een navettedienst 54 Transit.

. De laatste maanden zijn enkele belangrijke botsingen gezien:
 - op 26 aug. Jasparlaan, PCC 7124(nogmaals!) op l. 102 met een vrachtauto;
 - 18 okt., De Troozpl: 4003/94 met vrachtauto;
 - op 21 nov., Flageypl. 7953/18 met 7106 van lijn 93;
 - op 23 nov. Liedtsplein: 4010/94 met 7095/62.

Deze laatste, vrij ernstige botsing, zou wel eens het einde kunnen zijn van de 4010, waarvan de bestuurderskabine vrijwel geheel is verworst.

. Aankomsten van rijtuigen 7900:
 7956: 24 aug.78; 7957: 29 aug.78; 7958: 6 sept.78;
 7959: 20 sep.78; 7960: 10 okt.78; 7961: 9 nov.'78.
Nota: De 7914 en de 7917 zijn in Brussel aangekomen, uitgerust met films van ... Hannover!

Wat de 7922 betreft: Dit rijtuig is nu weer heel, en na herschildering aangekomen in stp Kuregem. Het vernieuwde rijtuiggedeelte is nu nog te herbedraden en het binnendeel moet nog van banken voorzien worden. Nog enkele maanden geduld.

. Nieuwe MAN-bussen zijn in aflevering sedert september 1978. Het gaat om de reeks 8191 - 8269. Zij zijn in dienst genomen in stp Haren en doen sinds 2 dec.78 dienst op de lijnen 20, 47, 57 en 76.

* Verbouwingen in uitvoering.

Afscheiding van de bestuurderspost: op de 7595(aug.78), 7101 en 7114 (sept.78), en 7530 en 7540, resp. okt. en nov.78.
 - Verwijderen van ontvangersstoel op: 7118 - 7112 - 7041(jun.78) 7171 - 7010 (jul.78), 7166 en 7164 (aug.78), 7083 - 7168 - 7087 - 7145 - 7134 - 7036 (sept.78), 7170 - 7159 - 7169 - 7014 - 7167 - 7119 (okt.78) en tenslotte in november 78 de nrs: 7013 - 7158 - 7001 - 7163 - 7064. De 7166 heeft daarenboven ook de nieuwe bestuurderspost type 7500 gekregen.

* Sloping: In stp Elsene zijn gesloopt of zijn in sloping:
 1503 - 1512 en 1509, in sept.'78;
 1602 - 1510 - 1502 - 1606 - 1506 - 601 en 608: oktober '78;
 609 - 605 - 9071 - 9074 en 4008 in november 1978.

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

21 okt: lijn 22 in de avonduren.Op de Gebr. De Smetlaan in Gentbrugge werd door een minderjarige een moord gepleegd op een bejaarde in diens woning. Niet ver van de plaats waar dat gebeurde, werd de dader door rijkswacht en politie opgepakt in een tramrijtuig, nadat het was omsingeld. Tijdens het oponthoud van dat rijtuig pendelden er bussen.

23 okt: Lijn 1: een gesprongen waterleiding was oorzaak van stagnatie in de dienst in de Rabotstr. vanaf 20u.15. PCC 6 en 30 pendelden tussen Moskou en de Koornmarkt. Tussen het Van Beverenplein en de Koornmarkt pendelden 2 bussen.

27 okt: PCC 52 verbouwd en herschilderd terug in dienst. De bellen van de PCC-rijtuigen (straatbellen) deden het niet meer zo goed. Ze werden grondig gereinigd, en met een vuilbestendig produkt bewerkt. Resultaat: verbluffend. Alleen naar spijtig dat zulks pas na 7 jaar dienst is geschied.

30 okt: De kerkhoflijn (lijn 1) is in deze dagen veel drukker dan normaal. Daarom vandaag drie rijtuigen ekstra.

31 okt: Zoals gisteren, is lijn 1 met 3 rijtuigen versterkt.

1 nov: Naar aanleiding van Allerheiligen is de dienst op lijn 1 tussen 9u. en 17u.30 met zes ekstra-rijtuigen versterkt. Hierdoor kwam de frekwentie op 5 minuten. Basisrijtuigen in volgorde van buitenrijden: 51 - 31 - 15 - 19 - 35 - 25. Ekstra-rijtuigen in dezelfde orde: 36 - 06 - 39 - 10 - 32 - 18. De bezetting was goed te noemen op alle rijtuigen. Lijnen 30 en 31: tot onstreeks 17u. reden alle bussen van beide lijnen als lijn 30 naar Gentbrugge. Vanaf het Heirnisplein pendelde een bus naar St Baafskouter, eindpunt lijn 31.

2 nov: Het pas ingerichte verkoopskantoortje op de Koornmarkt is vandaag in dienst genomen. Men kan er rechtstreekse en overstaprittenkaarten + maandabonnenenten tegen winkelprijs kopen. De verkoper zit op een bestuurdersstoel PCC.

3 nov: Lijn 10 - Coupure, spoor richting Muidebrug. In de morgenspits is PCC 44 door een personenwagen aangereden, waarbij het rijtuig flink beschadigd werd. PCC 49 nam zijn plaats in. PCC 54 is in CW voor verbouwing en schildering.

5 nov: Lijn 1, J.Vervaenestr: de tramdiensten zijn omstreeks 19u.40 gestremd geweest door een botsing tussen 2 personenauto's. Ab 27 van lijn 5 reed tussen het Kerkplein en Moskou. Ex tramlijn 9: De spoorwerken in de Hoveniersstr. zijn klaar op het kruispunt Langestraat na. Overall nieuwe reels. Mw 339 bracht materiaal ter plaatse.

7 nov: lijnen 1 en 4, ochtendspits; door een breuk van de bovenleiding in de Lange Steenstraat stond een sectie op beide lijnen stroomloos. Aan het Gravensteen stonden de 07 en de 36 van lijn 1 geïsoleerd, en de 13 op lijn 4 in de Sleepstr. De andere rijtuigen van lijn 4 reden als 4, en verder is een buspendel ingelegd. Na 20 minuten was de breuk hersteld.

8 nov: lijn 10, omgeving Rabot - Opgeëistenlaan: PCC 52 had een botsing met een bestelwagen waarop een ladder vastgesjord was. Hierdoor verloor de tram enkele ruiten.

lijnen 1 en 4: stakende studenten hebben enkele rijtuigen van deze lijnen bezet en met affiches volgeplakt. Deze klad-operatie verliep verder zonder incidenten.

Ex tranlijn 20: het wisselkompleks op het eindpunt in Melle wordt vandaag weggenomen. Het betrof een "pastoorshoed" waar de motorwagen als hij een bijwagen sleepte, rond zijn bijwagen reed. Door de laatste tram werd de bijwagen meegenomen naar de stp. Sporen liggen hier nu nog vanaf het kruispunt Melle - Leeuw in de richting Melle - dorp over een afstand van ongeveer 400 meter, en op de Ringvaartbrug.

De levering van nieuwe bussen is afgelast. Beslist werd de 9 overblijvende Brossels, waarvan de oudste uit 1963 is, aanvullende diensten te laten rijden. Op de film komen bij: 17, 17 doorstreept, 50 en S. In de ochtendspits rijdt een bus van dat type versterking op lijn 53, en vanaf volgende week ook één op lijn 70.

14 nov: lijn 21 - 22: Op de Hartelaarslaan reed PCC 06 een voetgangerwaan, die licht gewond werd. 10 min. schorsing.

15 nov: Lijn 1 - Hoveniersstr: spoor richting stad is al enkele dagen gelegd; vandaag spoor richting stp. Mw 339 voerde in de namiddag enkele testritten uit. Op het Kerkplein van Ledeborg zal morgen de bovenleiding worden aangebracht boven het nieuwe terugkeerspoor, tegenover het vroegere gemeentehuis.

18 nov: lijn 21 - 22: een slecht geparkeerde auto in de Brabant-
dam zorgde ervoor dat ongeveer 20 minuten een bus-
pendel moest ingelegd worden tussen het station en Wilsonplein.

* BLIK OP EEN NABIJE TOEKOMST.

De MIVG-studiesienst zal binnenkort met een "busplan" voor de dag komen, waarbij een aantal buslijnen aanzienlijk zouden gewijzigd en/of verlengd worden. In samenwerking met de NMVB tracht men een oplossing te bekomen, waarbij men er van uit gaat dat het gebied Oostakker-dorp en Lourdes met een kwartierdienst moet bediend worden. De MIVG voorziet in elk geval het verlengen van buslijn 71 naar Oostakker. Verder voorziet het plan ook in de verlenging van lijn 6, Meulestede - Muidebrug tot het station Gent-Dampoort, (wat neerkomt op het terug in dienst nemen van de veel vroeger afgeschafte buslijn 61) en in een aanpassing van lijn 38, die nu de wijken Scheldeoord en Heirnis beter zou moeten gaan bedienen.

Ondertussen is het voorontwerp klaar voor de verlenging van tramlijn 1 naar Wondelgem-station. Met het principieel gaat ook het Gentse stadsbestuur akkoord. Over de uitvoering echter bestaan nog enkele meningsverschillen, bv. de Poperingestraat. Een dubbel spoor, zoals gepland, zou een aantal parkeerplaatsen kosten. Een enkel spoor daarentegen heeft enkele belangrijke technische nadelen, en is vast niet goedkoper.

De verkeersmoeilijkheden rond de Ghuislainbrug zou de MIVG mettertijd willen vermijden door lijn 1 vanaf het Van Beverenplein rechtstreeks naar het Rabot te laten rijden, via de Rihovelaan en de Wondelgemstraat.

HEBT U UW LIDGELD VOOR 1979 AL BETAALD ?

BUURTSPOORWEGEN - ANTWERPEN.

Op 11 december 1978 werd in Groep Antwerpen een proefrit gehouden met een gelede bus, over volgend traject:

Turnhout - Mol, H-T, (lijn 47)
Turnhout - Antwerpen, H-T, (lijn 41)
Stadsdienst Turnhout, H-T, (lijn 3)
Turnhout - Herentals, H, (1.29A, ex NMBS)
Herentals - Heist op de Berg, H, (1.51B)

BUURTSPOORWEGEN WEST - VLAANDEREN.

Vrij frekvent ziet men transtreinen rijden met 2 bijwagens type N, in plaats van 1 type N + 1 standaard.

. De motorwagens N 9272 en 9273 komen niet in dienst op de kustlijn. Ze worden gebruikt als plukwagens. Mw N 9272 is reeds onthoofd voor herstelling van SO 9020.

. Begin december waren reeds uit Brussel aangekomen:

9093, 9101, 9104 en 9105. In Oostende worden zij voorzien van Stemman-panto en stopkontakten op de kopwanden voor het slepen van bijwagens. Indien nodig worden ze ook herzien en geschilderd. Enkele van deze motorwagens zullen aangepast worden om gekoppeld te rijden, waarover later meer. Om deze bijgekomen mw van films te voorzien, worden de SO-nw's, indien ze er nog een hebben, van hun achterfilm beroofd, in vervanging waarvan de filmkast achteraan, rood wordt geschilderd, of van een rode film voorzien. Standaardbw 9532 zal hersteld worden naargelang de mogelijkheden.

. Op 23 nov.78 voerde de wegtrein van de NMVB(7631) op zijn terugweg naar Brussel, de mw 9290 mee, bestemd voor AsVI.

VeBOVKRANT - VERENIGINGSNIEUWS.OVERZICHT 1978.

Het jaar 1978 mag tot op heden wel als het beste werkingsjaar worden beschouwd. 115 nieuwe leden traden toe; 35 nieuwe leden zijn meteen al geboekt voor 1979. Het hoogtepunt in 1978 lag op twee vlakken: 1 - de onvergetelijke VeBOV-Ekspres die dit jaar weer reed, en 2 - de opening van het VeBOV-Centrum in het centrum van Antwerpen. Het VeBOV-Centrum zal overigens in 1979 nog in belangrijke mate dienen uitgebouwd te worden. Wij willen ons Centrum tot een begrip maken voor eenieder die gebruiker is van het Openbaar Vervoer, en ook van anderen! We willen graag bereiken dat wandelaars even naar beneden duiken om te komen kijken, al was het maar naar onze etalages. Graag een woord van dank aan allen die hebben bijgedragen tot het gereedkomen van het Centrum, en ook tot diegenen die zich tijdens de rit van de VeBOV-Ekspres hebben ingezet om het de reizigers zo aangenaam mogelijk te maken.

Een greep uit de voorbije activiteiten:

- 25 feb: Algemene ledenvergadering te Brussel, met MIVB-bezoek;
- 18 mrt: bezoek muzeüm materiaal stp Leuven;
- 2 apr: bezoek tentoonstelling en trammet Rijsel;
- 29 apr: bezoek tentoonstelling en trammet Rijsel;
- 27 mei: VeBOV-Ekspres; expo 100 jaar station Mol;
- 23 jun: deelname tentoonstelling Hove;
- 15 jul: wandel-fototocht Grimbergen en Wemmel;
- 31 aug: persontvangst VeBOV-Centrum;
- 1,2,3,9 en 10 sept: tentoonstelling lijn 7 VeBOV-Centrum;
- 2 sep: inrichting openingstram lijn 7 naar Tolhuis;
- 2-3 sep: tentoonstelling Vekla
- 7 okt: per trein en boot door Oost- en Zeeuws-Vlaanderen;
- 28 okt: deelname spoorwegsalon Brussel, t/m 12 november;
- 18 nov: bezoek spoorwerken lijn 75 Gent - Kortrijk;
- 25 nov: afd. Antwerpen bezoekt expo NMVB-garage Merksem.

LIDKAARTEN.

De lidkaarten voor het verenigingsjaar 1979 zullen verzonden worden vanaf begin januari. De leden die doorgaans aanwezig zijn op de vergadering te Antwerpen, zullen ze daar ontvangen.

SALON VOOR BEDRIJFSVOERTUIGEN.

Van 17 t/m 28 januari wordt in de paleizen van de Heizel in Brussel het salon voor Bedrijfsvoertuigen gehouden. Naast vrachtwagens, bestelwagens, caravans e.d.m. biedt het een overzicht van autobussen en autocars. Een 'must' voor wie belang stelt in openbaar vervoer over de weg. VeBOV-leden spreken af op zaterdag 20 januari om 14 uur in de inkomhal van het Salon. Er zijn geen deelnamekosten.

INTERNATIONALE MODELSPOORWEGKATALOG - H.O.1978.

Elke modelspoorwegbouwer schaft zich jaarlijks een aantal nieuwe katalogi van zijn favoriete fabrikanten aan. Ondanks die uitgaven heeft men dan toch nog slechts een beeld over een beperkt gedeelte van het aanbod aan modelspoor - rollend materieel. Het boek "Internationaler Modell Eisenbahn Katalog H.O. 1978" geeft uitkomst. Dit drietalig boek, (Duits, Engels en Frans) geeft in ruim 4000 kleurenafbeeldingen op 360 blz. een overzicht van de produktie aan loks, rijtuigen en wagens op schaalgrootte H.O. met inbegrip van het smalspoormaterieel en de uitgebrachte trammodellen. In 1979 verschijnt een aanvulling met het materieel van Japanse firma's.

Verkrijgbaar aan de prijs van 850 fr. bij afhaling tijdens de openingstijden van het VeBOV-Centrum of op afspraak. Bij verzending per post wordt dat 920 fr. of 61 gulden. Vergeleken bij de prijs van de afzonderlijke katalogi is dat zeker niet duur. Betalingen op de VeBOV-rekening.

LEDENBIJEENKOMSTEN.

Afdeling Antwerpen-Metropool: vr 19 jan.79, Carnotstr.60 om 20 uur: Wouter Janssens met een prettige dia-avond.
 Sektie Brussel - Hoofdstad: vr. 12 jan.79 in de konferentie-zaal van het station Anneessens om 20 u. dia-avond door dhr Freddy Coussens over de Gentse tram;
 vr 9 februari in het auditorium station Anneessens, 20u. Prettige avond met Wouter en Koen Janssens over "Openbaar Vervoer op muziek".
 Sektie Brussel: zie nota onderaan deze rubriek!
 Sektie Limburg - Kempen: wo 3 jan.79 in Zolder-sporthal, 20u. De NMBS in 1978, instuifprogramma.
 wo 7 februari, zelfde lokaal en tijd:
 Stoom bij de NMBS en de DB, door E. Dewalheyns.

NOTA VOOR BEZOEKERS BIJEENKOMSTEN BRUSSEL - HOOFDSTAD.

Ten einde de toegang tot het station Anneessens zonder moeilijkheden te laten verlopen - toegang zonder tram te betalen - heeft de MIVB een bezoekerskaart ontworpen. Deze toegangskaart is in principe niet nodig voor personen die met de tram in het station aankomen, maar zal nodig zijn indien U vanaf de straat het gebouw binnenkomt. Deze kaart is geldig voor 1979. Ze is uiteraard alléén geldig om in het station te komen en geldt in geen geval als vervoersbewijs!
 De VeBOV-leden die voorzien om in 1979 sporadisch of geregeld de bijeenkomsten in Brussel bij te wonen, worden verzocht DRINGEND contact op te nemen met het sekretariaat, Pachthoevelaan 33, 2070-Ekeren, tel: (031) 42.45.74, na 19 u!
 Indien deze kaart niet kan voorgelegd worden, zal een tramkaartje moeten gekocht worden!

STOOM IN ITALIE.

Onze italiaanse zustervereniging "AMICI della FERROVIA ITALIA" richt van 27 april t/m 1 mei een stoomrondrit in doorheen de streek van Sardinië. VeBOV-leden die belangstelling hebben om dit evenement mee te maken kunnen bij het sekretariaat een fotokopie bekomen van het programma. (in de italiaanse taal met beknopte inhoud in het Frans.) Er dient evenwel vóór 30 maart gereserveerd. Een buitenkans voor Italië-reizenden. Graag een gezegelde omslag voor toezending bijvoegen!

ONZE BUURTSPOORWEGEN.

Het personeelsblad van de NMVB komt, zoals reeds aangekondigd, vanaf 1979 in een nieuw kleedje. Het zal wat meer bladzijden tellen en verlucht zijn met kleurenfoto's. Alhoewel het hier om een personeelsblad gaat, zal de aktualiteit van de NMVB, (nieuw materieel, diensten e.d.) niet voorbijgegaan worden. De prijs wordt 100 fr. voor abonnées in België. Onze buitenlandse leden kunnen het bekomen aan 120 fr. of 8 gulden. Dadelijk bestellen via de VeBOV-rekening.

VeBOV-CENTRUM.

Het VeBOV-Centrum in het station Opera van de MIVB, in het stadscentrum van Antwerpen, zal open zijn, elke tweede zaterdag van de maand, dus nu op za 13 januari, van 14 tot 18 uur.

SPOORWEGKALENDER.

De NMBS heeft voor 1979 een prachtige kalender in omloop gebracht, met 12 tekeningen van stoomlokomotieven. De voorgestelde types zijn: 41, 10, 62, 40, 7(4), 31(1), 38, 48, 5, 1, 12, 29. De prachtige tekeningen zijn van de hand van dhr P. Boesmans. Zijn tekeningen sierden destijds de door de NMBS uitgegeven poster, U allen welbekend. Formaat kalender: 40 x 20 cm. Hij kan bekomen worden in het spoorwegmuseum Brussel Noord aan 100 fr., meeneemprijs. Mits overmaking van 110 fr op rekening 000.0001010.40 wordt hij via de post verzonden. De VeBOV komt niet tussen in de levering. Op uw stortings- of overschrijvingsformulier dient U te vermelden: "Voor A.D.04-11, kalender 1979".

TENTOONSTELLING TECHNIEK IN VRIJE TIJD.

De tentoonstelling "Techniek in vrije tijd" wordt gehouden in de Bernhardhal van de Jeerbeurshallen te Utrecht, van 15 tot en met 18 februari 1979, van 10 tot 18 uur. Gespreid over een ruimte van 25.000 m², vinden vele deelnemende verenigingen en bedrijven de gelegenheid om U te vergasten op een wasier van technische hobby's zoals modelbouw, elektronika, sterrekunde, film en foto. Verschillende demonstraties zullen gehouden worden. Ook fabrikanten en invoerders nemen eraan deel. De toegang is zes gulden, maar indien U ons een briefje laat geworden met daarin een aan U geadresseerde en van zegel voorziene omslag (8 fr) zenden wij U graag een reductiekaart, waarmee U binnen kan aan 5 gulden. Deze verminderingkaarten zijn in beperkte mate (120 ex) ook te bekomen op de bijeenkomsten of in het VeBOV-Centrum op 13 jan. of 10 feb. a.s.

ALGEMENE LEDENVERGADERING 1979.

De algemene, statutaire ledenvergadering 1979 is voorzien op zaterdag 24 februari 1979 in Gent. Het programma ziet er ongeveer uit a.v.: in de voormiddag, algemene ledenvergadering in de Rijksuniversiteit-Gent, 's middags een gezamenlijk, niet verplicht, middagmaal in de Raadszaal van het Belfort, en in de namiddag een rondrit op het Gentse tramnet, zo mogelijk met een oud rijtuig. Precieze gegevens zullen wij brengen in VeKO 27, die vooraan in januari zal verschijnen. Wij ramen de kosten als volgt:

deelname aan de algemene vergadering alléén : kosteloos;

vergadering + tramrondrit: 180 fr;

vergadering + middagmaal + tramrondrit: 400 fr.

Het menu is in dat geval voor iedereen hetzelfde nl:

soep, Gentse stoverij met frieten, en nagerecht.

Dranken zijn niet in de prijs begrepen, en dienen door de deelnemers ter plaatse betaald. Indien U niet het voorgestelde menu wenst, kan U toch met ons mee, en dan kan U in de Raadskelder een ander menu bestellen, dat dan echter door de deelnemer zelf dient afgerekend te worden. Het is wel zo dat U in dat geval niet bij het gezelschap kunt plaatsnemen. Het menu kan eventueel nog gewijzigd worden, daarover krijgt U meer informatie in ons volgend blad. De prijs is en blijft echter vastgesteld op 400 fr. Om dat mogelijk te maken moeten er echter 20 deelnemers zijn voor het middagmaal. Wij moeten in het restaurant ons akkoord geven, uiterlijk op 30 jan. 79. Derhalve verzoeken wij U vriendelijk, doch dringend, het verlangde bedrag over te maken op onze rekening, vóór 27 jan. Wij komen daar overigens in ons volgend nummer op terug. Het spreekt vanzelf dat wij op een talrijke deelname rekenen, anders heeft het hele voornemen weinig zin.