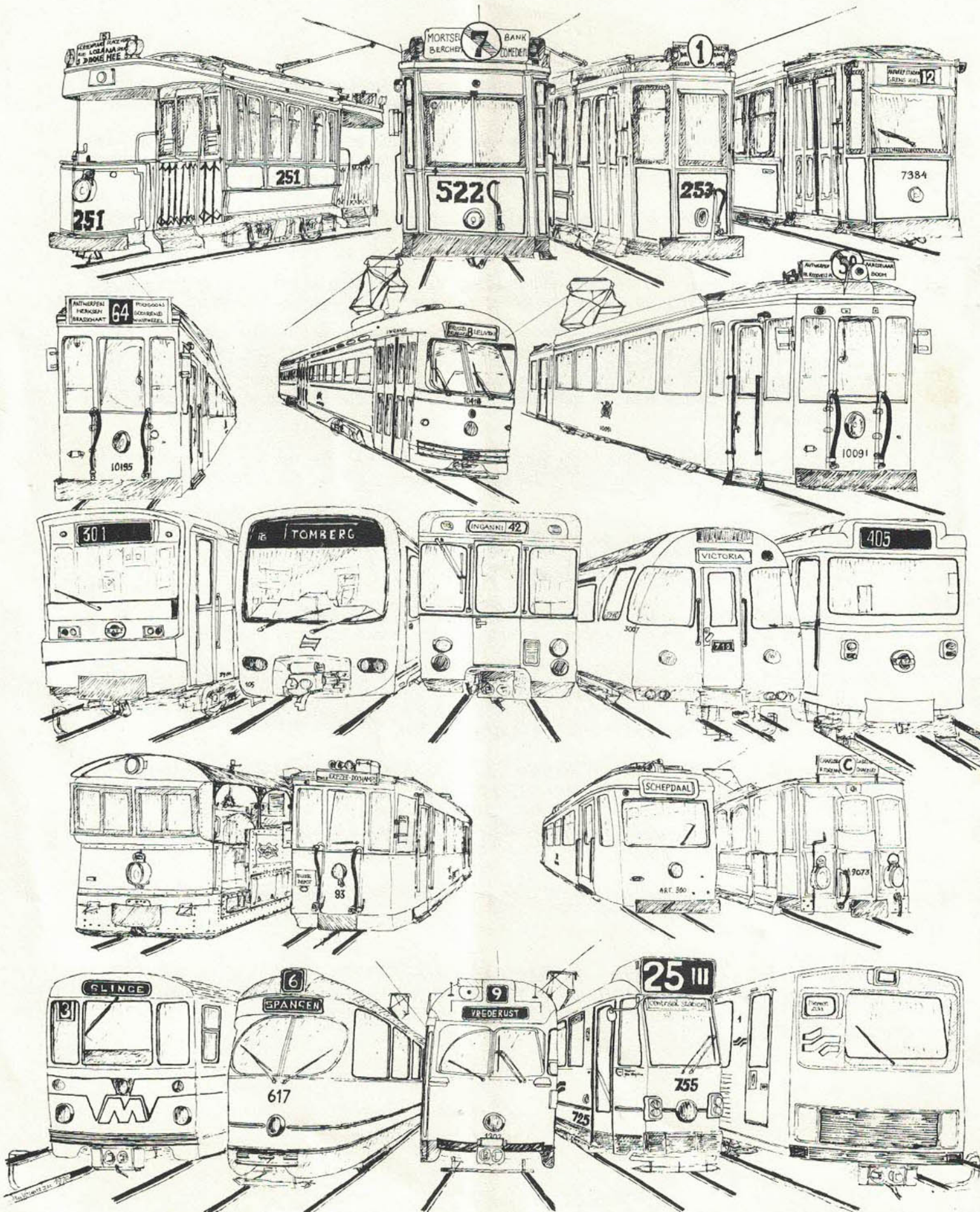




maandblad van de Vereniging voor Belangstellenden in het Openbaar Vervoer

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 leden van VeBOV.

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 het standpunt van de redactie weer.

Redactie: R. Bastaens en F. Geens.

Hoofdredactie en verantwoordelijke uitgever:

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

Telefoon: (031) 36.04.92, nà 18 uur.

Aan dit nummer werkten mede: J. Casier, B. Boogaerts,
F. Coussens e.a.

TROLLEYBUSSEN

waren in ons land een primeur, toen in Antwerpen op 14 aug. 1929 de eerste tram-bus onder de draad kwam. De eerste proeven werden gereden op lijn 13 tussen het Zuidstation en de Petroleumtanks. Met ingang van 7 sept. 1929 reed één Trolleybus in reizigersdienst tussen de trams van lijn 13. Op 12 januari 1931 werden alle trams op die lijn vervangen door trolleybussen. In het najaar, 21 sept. werden de trams terug in dienst genomen, en gingen de trolleybussen tijdelijk op rust. Op 15 feb. 1933 echter kwamen ze in dienst op de lijn van de haven. Het zal tot 19 dec. 1944 duren vooraleer het lijnnummer 31 verschijnt. Ondertussen echter was in 1938 tramlijn 6 omgevormd tot trolleybuslijn. Dat zijn de enige lijnen geweest waarop in Antwerpen trolleybussen zouden rijden. In Brussel kwam einde der dertiger jaren één enkele trolleybuslijn in dienst. Luik van zijn kant zag het ruimer, en daar kwamen in de loop der jaren, en dat vanaf 1930, 24 trolleybuslijnen in dienst, gedeeltelijk in de plaats van tramlijnen. De laatste ontstond in 1949, terwijl de laatste verdween in 1971. We zijn nu 8 jaar verder, en het ziet er naar uit dat de trolleybus in België een wedergeboorte tegemoet gaat. Inderdaad, de toestand schijnt in Luik te evolueren naar een nieuw net van elektrobussen, terwijl elders in het land de deur al op een kier staat in Antwerpen, Brussel en Gent. Milieuvriendelijk zijn ze zeker wel, maar dat waren ze vroeger ook al! Wij kunnen ons alleen maar verheugen met deze nieuwe denkbeelden, maar we zouden toch graag zekerheid hebben dat met de herinvoering van deze traktiemethode met overleg te werk zal worden gegaan, met veel overleg zelfs. We bedoelen maar dat heel zeker niet in aanmerking genomen mag worden een aantal tramlijnen te vervangen want zelfs een gelede tb is beperkter dan een gelede tram. Wat Antwerpen betreft kan men een aantal buslijnen onder de draad brengen, maar tevend dient goed overwogen te worden welke lijnen terug tram moeten krijgen. Wilrijk komt zeer zeker in aanmerking voor minstens één tramlijn, nl. via Berchem-kerk, Elisabethlaan, Prins Boudewijnlaan, en dan via J. Moretuslaan naar Wilrijk. Die verbinding zal alleszins veel meer volk bereiken dan de huidige lijn 17, die hele stukken berijdt waar geen mens woont, en wat verder een bebouwing waarvan de inwoners de bus niet benuttigen. Tevens zou met die tramlijn het A.Z. Middelheim al behoorlijk en

sneller bediend zijn dan met de huidige buslijnen. Stadinwaarts kan gekozen worden tussen een reisweg via lijn 15 vanaf Berchem-kerk. Een andere mogelijkheid is vanaf het CS ondergronds tot in de Mercatorstraat, en dan recht door naar het station van Berchem, Berchem-stadion, Fruithoflaan, Ringlaan, Prins Boudewijnlaan, Juul Moretuslaan, Wilrijk. Ook kan nog geopteerd worden om te rijden zoals hoger gezegd tot Ringlaan, dan Groenenborgerlaan, en via het Molenveld (Vredalaan) naar het centrum van Wilrijk. Ook in Wilrijk zelf zijn tal van mogelijkheden om verder te rijden dan de Bist. De bevolking van Wilrijk is belangrijk genoeg om met trams bediend te worden. Het zal vanwege de MIVA zaak zijn nu al de nodige trajekten te voorzien, nu het nog kan. Als binnenkort de spoorwegbedding van Mortsels naar Wilrijk zal opgebruikt zijn, wordt het er beslist niet gemakkelijker op!

Ook voor Gent hopen we maar dat hier weer niet geopteerd zal worden voor de gemakkelijkste oplossing, maar voor de beste. Hier denken we aan de wederindienststelling van lijn 3 met trams. Er zijn in al onze steden zekere behoeften, -die reiken tot noodzakelijkheden- en vele mogelijkheden die onbenut blijven. Praten over kosten is een noodzaak, maar die bestond ook bij de noodzaak bij de aanleg van snelwegen, en die zijn er op zeer korte tijd rijkelijk gekomen. Onze MIV's moeten ook eens standpunten innemen -en dat doen ze al!- waarvan ze voor geen prijs afwijken. Alléén als ze dat doen bestaat er een kans dat ze "iets" krijgen. Ten slotte is het lokaal vervoer even belangrijk als het nationaal. In Brussel wordt dat wel eens vergeten. Bij een windvlaagje de tarieven verhogen - en dus weer reizigers afstoten - is echt niet de oplossing. Er zullen overigens harde standpunten nodig zijn om dat in ons parlement duidelijk te maken.

- r -

Daniel De Volder:

BIJDRAGEN OVER DE TRAM

BRUGGE - Sint ANDRIES.

Op 28 augustus 1838, ruim 140 jaar geleden, werd Brugge door een spoorlijn met Oostende verbonden. De uitbating van de lijn, die eigendom was van de Belgische Staat, geschiedde met stoomtreinen. Om minderbedeelde streken te laten genieten van een goedkopere oplossing, werd in 1875 gedacht aan de oprichting van een Buurtspoorwegennet. Op 28 mei 1884 was de oprichting van de NMVB een feit via een wet die daarin voorzag. De maatschappij werd opgericht en verleden bij J. J. J. Van Halteren (de grootvader van de huidige burgemeester) op 6 juli 1885. Vanaf 1 sept. 1894 was er elke dinsdag en zaterdag een tramkoetsverbinding tussen Sint-Andries en Brugge, uitgbaat door de "Comptoir Industriel et Commercial de la Flandre" uit Brugge. Deze tramkoetsen reden niet op sporen, en bestonden tot in 1899. Op 11 oktober 1897 werd de inoverweging voorgesteld van een tramlijn Brugge - Leke, die Sint-Andries zou bedienen langs de Gistelsteenweg. De inoverweging werd toegestaan op 5 juli 1898. De vergunning werd aangevraagd op 25 juni 1903, terwijl de gemeente Sint-Andries akkoord ging met de kapitaalsonderschrijving op 21 juli 1903. Bij K.B. van 5 okt. 1904 werd de vergunning toegestaan voor de lijn Brugge - Leke, terwijl een ministerieel besluit van 29 aug. 05 het plan goedkeurde voor de grondinneming. Zeer weinig gegevens zijn bekend over de automobioldienst die op 1 okt. 1906 was ingericht tussen Brugge en Gistel. Hetzelfde jaar dacht men al aan een elektrische stadsdienst tussen Brugge en Sint-Andries

De gemeenteraad van St Andries ging op 13 dec. 1907 akkoord met de kapitaalsonderschrijving voor de elektrische tramlijn tussen Brugge en St Andries. De aanbesteding voor het traject Brugge - Zedelgem vond plaats op 29 juli 1908. Op 4 maart 1909 werd om vergunning verzocht voor de elektrificering van het vak Brugge - St Andries, op de lijn Brugge - Leke, die in aanbouw was. De proefrit te St Andries werd gehouden op 8 jan. 1910, met een stoomlokomotief, terwijl de ganse lijn Brugge - Leke voor uitbating gereed was op 11 maart 1910. De plechtige inhuldiging vond plaats op 20 maart 1910, maar de officiële inhuldiging werd gehouden op 22 maart, twee dagen later. Een koninklijk besluit van 5 aug. 1910 machtigde de NMVB tot het elektrificeren van de sectie Brugge - St Andries. Bijna alle lijnen van de NMVB waren voor de eerste wereldoorlog verpacht, ook de lijn Brugge - Leke. De NMVB vergunde deze lijn aan de "Naamloze Maatschappij tot uitbating der Buurtspoorwegen van de Noorden van West-Vlaanderen". Deze maatschappij werd opgericht voor notaris Gustave Standaert uit Brugge, bij akte verleden op 14 nov. 1903. Bij een nieuwe akte, verleden voor dezelfde notaris op 17 dec. 1910, werd baron Paul Rotsaert de Hertaing, burgemeester van Sint-Andries, aangesteld als kommissaris bij de Raad van Toezicht van deze maatschappij. Bij koninklijke besluiten van 12 feb. 1911 en 5 april 1913, werden respectievelijk de stoomtramlijn Brugge - Leke, en Brugge - St Andries, door de NMVB verpacht aan de hoger genoemde maatschappij. Tot grote vreugde van de bevolking reed de eerste elektrische tram zijn inhuldigungsrit op 24 april 1913 tussen Brugge en St Andries. Een rit van Brugge-station naar St Andries (Keyser) kostte 0,10 fr; reisde men verder, dan most 0,15 fr. worden neergeteld.

Met de eerste wereldoorlog kwamen moeilijke jaren voor de tram. Op 12 oktober 1914 reed de laatste normale stoomtramdienst, gevolgd door de laatste normale elektrische dienst op 7-11-'14. Deze diensten konden echter op 13 nov. '14 hervat worden. De stoomtramdiensten tussen Brugge en Leke bleven echter onbestaand in 1915, -16 en -17. De elektrische diensten tussen Brugge en St Andries verliepen vrij normaal, maar in 1917 kwamen er beperkingen. Gedurende 53 dagen was er geen uitbating, en op 15 oktober 1918 was het ook voorbij voor de elektrische trams.

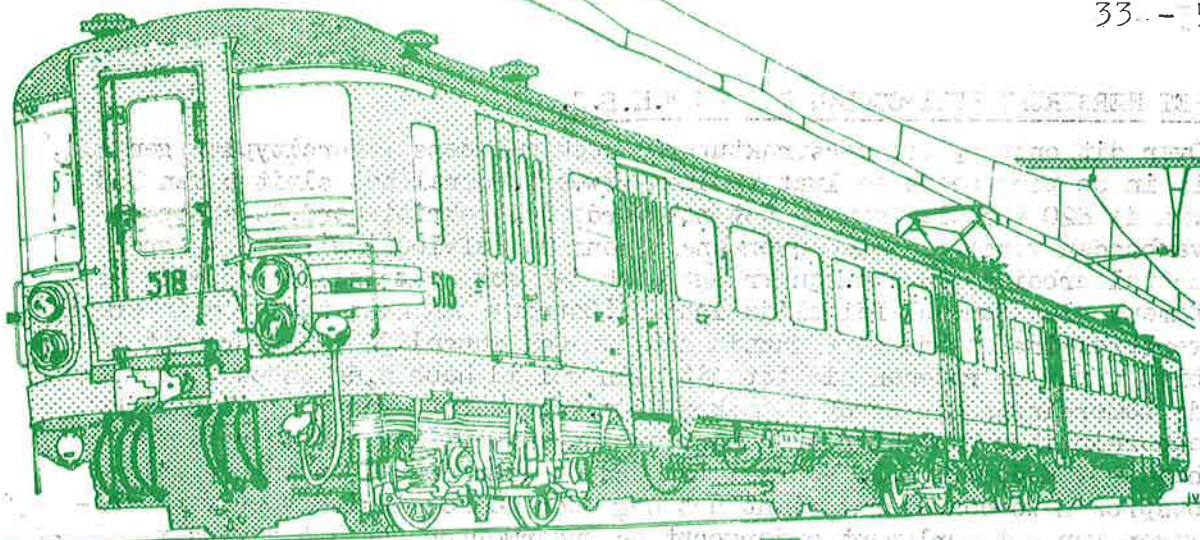
Al vlug na de wapenstilstand, nl. op 6 dec. 1918 - wat een Sinterklaasgeschenk! - werd het baanvak Brugge - Koekelare met stoomtrams heropend, en op 22 dec. 1918 maakte ook de elektrische lijn weer haar opwachting te St Andries. Het baanvak Koekelare - Leke werd opnieuw aan de stoomtram vrijgegeven op 1 april 1919. Enkele maanden na de eerste wereldoorlog was de tramdienst door St Andries weer geheel normaal. De oorlogsellende leidde ertoe dat de Naamloze maatschappij tot uitbating van Buurtspoorwegen in het Noorden van West-Vlaanderen in 1920 ontbonden werd, en de uitbating van stoom- en elektrische diensten op de lijn kwam terug in handen van de NMVB. De economische crisis einde der twintiger jaren, noopte tot besparingen op loon- en uitbatingskosten. Dat leidde op 1 dec. 1931 tot het invoeren van éénmanswagens bij de elektrische trams, zodat we hier kunnen zeggen dat er in de zestiger jaren niets nieuws onder de zon kwam op dat gebied. Ook de uitbating met stoomtrams moest economischer gebeuren, en op 28 nov. 1932 reed de eerste spoor-auto tussen Brugge en Leke. Deze nieuwigheid verzekerde de zwakke reizigersdiensten, maar ritten waarop veel reizigers van de tram gebruik maakten, en de goederendiensten, werden nog met stoomtrams gereden. Dat bracht op 6 maart 1933 een kapitaalsverhoging van de lijn met zich.

Als waarschuwingssignaal had de spoorauto een eigenaardige twee-klank toeter, die zoals we reeds vroeger in de artikelenreeks "De Buurtspoorwegen ten zuiden van Antwerpen" vermeldden, door de Brabanders "poephaan" werd genoemd. De inwoners van Sint Andries noemden hem algauw Ka-miel, naar de tweeklank én naar de naam van de eerste bestuurder. Van Kamiel naar Kamieltje was maar een stap, en terwijl eenieder Kamiel kende, kende haast niemand de benaming "spoorauto". Met de mobilisatie van 1939 begon weerom een droevige periode, die gevolgen had voor de tramuitbating. De éénmansbediening werd verleden tijd, en de ontvanger deed zijn herintrede. In 1940 was er een onderbreking van 63 dagen op de lijn Brugge - Leke, en van 16 dagen op de elektrische lijn. Wegens brandstofbesparing werden de spoorauto's terug vervangen door de goede oude stoomtrams, al was het voor de dieseltram nog geen definitief einde. Elke zondag om 23 u. vertrok er een spoorauto uit Brugge naar Varsenare, die om 24 u. terug in Brugge was. Omdat ook op stroom moest bespaard worden, werden enkele halten afgeschaft. Met ingang van zondag 3 sept. 1944 werden de stoomtramdiensten op de ganse lijn geschorst, een dag later om 15 uur gevolgd door de elektrische diensten. Sint-Andries werd bevrijd op 8 september 1944, en de oorlogsgruwel trok zich terug in oostelijke- en noordelijke richting. Tijdens de oorlog mochten de trams niet rijden bij luchtalarm, en vaak stonden zij ergens onbeheerd in open veld. Bij gebrek aan personeel deden ook vrouwelijke agenten hun intrede op de tram tijdens de oorlog, waar ze de ritprijs inden. Vanaf 17 sept. '44 reed de stoomtram weer tussen Brugge en Leke, terwijl de elektrische weer zijn opwachting maakte, tien dagen later. In 1946 verscheen de dieseltram terug, en gedurende twee jaar was er een gemengde uitbating op de lijn Brugge - Leke. Enkele spoorauto's werden van sterkere motoren voorzien om de stoomloks te vervangen, en in 1948 reed aldus de laatste stoomtram op de lijn Brugge - Leke. Op donderdag 6 april 1950 deed de bus haar intrede op de lijn naar St Andries, en verving ze de elektrische tram. De laatste spoorauto tussen Brugge en Leke zong zijn zwanezang op zondag 18 maart 1951 en op 19 maart namen bussen ook hier de diensten over. Geïnterenddiensten bleven evenwel nog bestaan à rato van drie trams per week, tot in februari 1952. De NMVB verzocht de lijn te mogen opbreken op 25 feb. 1952, en op 9 april '52 had de aanbesteding plaats. Het opbreken van de lijn werd toegestaan op 28 mei 1952. Koninklijke besluiten van 1 maart 1952 en van 5 januari 1954 gaven de NMVB toestemming om de lijnen Brugge - Leke en Brugge - St Andries als buslijnen uit te baten.

De eerste stoomtrein (BS) reed door St Andries op 28 aug. 1838, en de eerste elektrische trein (NMBS) verscheen er op 26.6.1954.

In de vroege jaren van de elektrische tram, hadden de rijtuigen op de lijn naar St Andries roze kopborden, en ze droegen het lijnnummer 5. Later waren alle lijnen in Brugge voorzien van witte koersborden. In een dienstregeling van juni 1914 zien we dat de lijn 5 een rittijd had van 12 minuten, en dat er toen met een frekwentie van 30 minuten werd gereden tussen 6u.30 en 22 u. De laatste tram van St Andries naar Brugge vertrok om 22u.15, en kwam om 27 in Brugge aan. Stoomtramdiensten op dezelfde uurtabel beperkten zich tot zes vertrekken per dag in beide richtingen, met een ekstra-rit op zon- en feestdagen van Leke naar Aartrijke om 19u.20, aank. Aartrijke 20u. Tijdens de week was in die richting het laatste vertrek om 17u.40, aankomst Brugge: 19u.20! Laatste vertrek Brugge: 20u. aankomst Leke: 21u.27! De doorlopen gemeenten waren: Brugge, St Andries, Varsenare, Snellegem, Zedelgem, Aartrijke, Ichtegem, Koekelare en Leke.

Daniël Devolder,
Brugge - St-Andries, 1978.



spoorslags

Deze maand brengen we een ruim artikel over het herstrukturingsplan van onze spoorwegaatschappij. Hierdoor vallen de aktuele berichten zeer kort uit. We maken echter van de gelegenheid gebruik om enkele nieuwsjes die tussen de mazen glipten, nu terug op te halen.

Zo spoorde op zondag 1 juli 1979, bij wijze van inhuldigingsrit, een trein met CFL-rijtuigen en de Luxemburgse diesellokomotieven 1802 en 1804 van Luxemburg-stad naar Oostende. Deze Luxemburg-Kust Expres, die op zondag tijdens de zomer de verbinding verwezenlijkt in amper 3 uur en 36 minuten, en enkel stopt te Libramont, vonden we evenwel niet terug in het spoorboekje. Wie bezorgt ons nadere gegevens?

In VeKo 27 brachtten we de tabellen D, E en F van ons artikel over de referentiesnelheden op het spoorwegnet. Men gelieve hierin de inmiddels opgetreden wijzigingen te willen noteren:

- lijn 69 - Komen-Ieper: van 70 naar 90 km/uur;
- lijn 15 werd op 3 augustus van 70 op 90 km/uur gebracht tussen Leopoldsburg en Houthalen. Weldra mag heel de lijn met 90 kilometer bereiden worden.
- lijn 19 - Mol-Neerpelt ging eveneens van 90 naar 120 km/uur!

De N.M.B.S. heeft dit jaar een abonnement genomen o.m. op III tijdschriften. We hopen maar dat hierin ook de VeBOV-Koerier vervat is.

Wist U dat een treinstilstand in een stopplaats aan energieverbruik en bijkomende kosten van onderhoud en herstelling zowat 200 à 300 frank kost? Op een gemiddelde werkdag in oktober 1976 bleken er zowat 50% van de treinstilstanden in Wallonië plaats te grijpen, 40% in Vlaanderen en de rest in Brussel. In Vlaanderen stapten evenwel 46,5% van de reizigers in, in het zuiden 33,5% en in de Brusselse agglomeratie 20%.

De nieuwe rijtuigen type M4 die de N.M.B.S. in dienst brengt, zullen niet rechtstreeks de oude af te danken rijtuigen vervangen. Dit wil zeggen dat de types L (bouwjaren 1930-1933) en M1 (bouwjaren 1934-1937) vervangen zullen worden door M2-rijtuigen (bouwjaar 1958). Deze laatste kennen dan op de hoofdlijnen als opvolgers de M4's.

HET HERSTRUKTURERINGSPLAN VAN DE N.M.B.S.

Over dit ontwerp tot herstructurering, ook wel eens Intercityplan genoemd, is in de pers reeds heelwat te doen geweest. Vooral het sluiten van 343 van de 820 stopplaatsen op het net wordt fel bekritiseerd. De spoorwegvakbonden verzetten zich eveneens wegens de 'afvloeiing' van een groot aantal arbeidsplaatsen. Men vraagt zich dan ook onmiddellijk af wat dit fameus plan dan wel feitelijk inhoudt! Getrouw aan haar taak van informatieverstrekking meende de redactie het dan ook wenselijk een overzicht te bieden van de redenen die tot dit plan geleid hebben, de inhoud ervan, en de bemerkingen die er op te maken zijn. Toch eerst even een belangrijke opmerking: het gaat hier slechts over een ontwerp dat aan de raad van beheer van de N.M.B.S. voorgelegd werd en door deze in november zal besproken worden. Daarna dient het nog door de commissies voor verkeerswezen van het parlement onderzocht en onderworpen aan het advies van de gewestelijke economische raden. De minister neemt dan uiteindelijk de beslissing. De feitelijke hervorming kan er dus best wel anders uitzien dan in het bewuste plan voorgesteld wordt!

I. Waarom een hervormingsplan?

Het plan werd opgesteld in de loop van 1978 door de financiële en de exploitatiedienst van onze spoorwegmaatschappij. Het beoogt in hoofdzaak een oplossing te bieden voor de tekorten van de NMBS. Het is zo dat de kosten ruimschoots de opbrengsten overschrijden. Zo zien we dat in 1978 de totale opbrengsten slechts 22 miljard bedragen tegenover 50,4 miljard aan kosten. De staat zorgt dan ook voor zowat 28 miljard aan compensaties, zodat het uiteindelijk tekort slechts 104 miljoen bedroeg. De NMBS-beheerraad legt de fout voor dit enorm onevenwicht vooral bij het ontbreken van een degelijk vervoerbeleid in ons land. De nadruk wordt vooral gelegd op het steunen door de staat van de andere vervoermiddelen waardoor een oneerlijke concurrentie ontstaan is. Het is bekend dat de infrastructuur van wegen en waterwegen door de overheid volledig bekostigd wordt, daar waar de spoorwegen zelf voor hun infrastructuur zorg moeten dragen. De beheerraad verklaarde: "Gedurende talrijke jaren hebben we er bij de openbare macht op aangedrongen dat ze voor de spoorweg een redelijk aandeel zou voorbehouden in de globale uitgave die voor investeringen in de vervoersinfrastructuur in uitzicht gesteld is.... Zolang er geen maatregelen getroffen worden om 's lands werktuig dat de spoorweg is, te begunstigen door hem minstens op dezelfde voet te plaatsen als zijn concurrenten, zal de verhoging van de door de staat aan de NMBS te storten compensaties onvermijdelijk zijn." De NMBS meent daarin de voornaamste reden te zien voor het feit dat het aandeel van de spoorweg in het reizigersvervoer op de Belgische markt gedaald is van 24 % in 1960 tot amper 10 % in 1977. Het goederenvervoer per spoor daalde van 38 tot 21,5 % van de markt.

Nu, als er ergens iets fout zit, moet men echter ook eens in het eigen hartje kijken. En daarbij stelde de NMBS vast dat slechts 3,63 % van de bevolking ten minste vier maal per week de trein neemt. Streffer nog: van de 820 stopplaatsen zijn er 343 die slechts 4% van de reizigers verwerken. Zo zijn er in Vlaanderen 4 stations waar op een werkdag nog geen tien reizigers op en afstappen. De 7 treinen die dagelijks in Pittem (lijn 73) stoppen verwerken aldaar slechts maximum 5 reizigers per dag. Wat ook de redenen daarvoor zijn: er dient ook intern bij de NMBS iets gedaan om dergelijke ongerijmdheden te vermijden. En toen de Ministerraad van de Europese Gemeenschappen dan nog de lidstaten verplichte voor het einde van 1979 voorstellen in te dienen die het mogelijk moeten maken de termijn en voorwaarden te bepalen waarbinnen het financieel evenwicht van de spoorwegmaatschappijen zou moeten bereikt worden; ging de NMBS aan de slag, met als resultaat het fameuze herstructureringsplan!

Dit plan beoogt dan ook een volledige reorganisatie van het spoorwegnet, met andere woorden een nieuwe start. Oogmerken hierbij zijn het uitbreiden van de winstgevende posten en de gedeeltelijke afbouw van de verliesgevende infrastructuur.

Het plan valt uiteen in drie delen: reizigersdienst, goederenverkeer, stuk-goederendienst.

II. DE REIZIGERSDIENST.

Volgens het plan worden er 4 soorten treinen voorzien in de reizigersdienst:

1: Internationale en T.E.E.-treinen.

Deze worden op Europees vlak beslist, de NMBS heeft er dus geen direkte invloed op. Wel is het de bedoeling de volgende verbeteringen aan te brengen:--verhoging van de gemiddelde snelheid tot 110 km/uur;

--invoeren van een klok vaste (om de twee of drie uren) dienst tussen Brussel en Parijs met treinen met eerste en tweede klas; dus afschaffen van de T.E.E.-treinen als dusdanig;

--afschaffen van enkele treinen met een lang traject en een kleine commerciële snelheid, zoals de Tauern-expres.

2: De Intercity-treinen.

Het zou hier gaan om een volledig nieuwe opvatting van de treinen die de rugggraat moeten vormen van het spoorwegverkeer voor reizigers.

De Belgische intercitytreinen zouden de volgende kenmerken moeten hebben:--lange trajecten met slechts haltes in de grotere plaatsen (zoals in het NS en DB IC-net);

--klok vaste uurdienst;

--zoveel mogelijk met elektrische tractie;

--met een gemiddelde snelheid van 90 tot 120 km/uur;

--met doorrijden tot buitenlandse grensstations.

In deze dienst worden 20 trajecten voorzien die in totaal 83 stations zouden bedienen. Het zijn de volgende lijnen (met de stopplaatsen):

LIJN A : (Amsterdam)-Antwerpen-Mechelen-Brussel (=Beneluxdienst)

LIJN B : Oostende-Brugge-Gent-Brussel-Leuven-Luik-Verviers-(Keulen)

LIJN C : (Rijsel)-Moeskroon-Kortrijk-Gent-Gent Dampoort-St. Nikolaas-Antwerpen-Hasselt-(Maastricht-Aken)

LIJN D : (Rijsel)-Doornik-Leuze-Ant-Edingen-Brussel

LIJN E : Oostende-Brugge-Gent-Gent Dampoort-Lokeren-St. Nikolaas-Antwerpen-(Roosendaal)

LIJN F : Blankenberge en Knokke - Brugge-Gent-Denderleeuw-Brussel-Leuven-Tienen-Landen en verder tak 1 naar Sint Truiden-Hasselt en Genk, en tak 2 naar Borgworm-Luik-Wezet-(Maastricht)

LIJN G : Binche-La Louvière-'s Gravenbrakel-Halle-Brussel-Dendermonde-Lokeren

LIJN H : (Valenciennes)-St. Ghislain-Bergen-Zinnik-'s Gravenbrakel-Halle-Brussel-Brussel Schuman-Brussel Leopoldswijk-Ottignies-Gembloers-Namen-Jemelle-Libramont-Aarlen-(Luxemburg)

LIJN I : Antwerpen-Lier-Aarschot-Diest-Hasselt-Tongeren-Luik Palais-Luik-Verviers-Eupen

LIJN J : Kortrijk-Moeskroon-Doornik-^{Bergen} waar samenvoeging met trein uit Ant naar-La Louvière-Charleroi-Namen-Hoei-Luik-Luik Palais

Bemerking: Antwerpen houdt in: Antwerpen-Centraal en Berchem!
Brussel houdt in : Brussel-Noord, Centraal en Zuid.
Gent is Gent-St-Pieters; Luik is Luik-Guillomins.

- LIJN K : Oostende-Brugge-Torhout-Roeselare-Izegem-Kortrijk-Oudenaarde-Zottegem-Denderloeuw-Brussel-Louven-Aarschot-Herentals-Turnhout
- LIJN L : Antwerpen-Lier-Herentals met ene tak naar Turnhout, andere naar Geel-Mol-Lommel-Neerpelt-(Weert-Aken)
- LIJN M : Eeklo-Gent Dampoort-Gent-Oudenaarde-Ronse
- LIJN N : Veurne-Tielt-Deinze-Gent-Wetteren-Dendermonde-Mechelen
- LIJN O : St Niklaas-Willobroek-Mechelen-Leuven
- LIJN P : Luik Palais-Luik-Marche-Jemelle-Libramont-Aarlen-(Luxemburg)
- LIJN Q : Antwerpen-Mechelen-Vilvoorde-Brussel Merode-Halle-Edingen-Geraardsbergen-Zottegem-Gent. Er is echter meer kans dat deze lijn via Schuman en LW zou lopen dan via Merode.
- LIJN R : Ieper-Menon-Kortrijk-Waregem-Deinze-Gent-Wetteren-Aalst-Denderloeuw-Brussel-Brussel Schuman-Brussel LW-Ottignies-Gembloers-Namen-Dinant
- LIJN S : Antwerpen-Mechelen-Vilvoorde-Brussel-Eigenbrakel-Nijvel-Charleroi
- LIJN T : Antwerpen-Mechelen-Brussel-Charleroi (doorgaande dienst)

Het is uiteraard niet uitgesloten dat een en ander nog wel in de loop van de besprekingen gewijzigd wordt.

— 3. De treinen met 'regionale bediening' of:RB-dienst.

Deze treinen zijn zowat de huidige omnibustreinen. Ze worden ingelegd vanuit 14 knooppunten van het IC-net en hebben tot doel de reizigers op te pikken of te brengen in de kleinere lokaliteiten. Dus een verbinding lokaal station - IC station. (Vergelijk met de DB S-Bahnen) Het gaat hier eveneens over klokvaste diensten met een gemiddelde snelheid van 60 km/uur. De volgende 14 stations vormen de harten van deze dienst (met aanduiding van de voornaamste omnibuslijnen):

- Antwerpen : met treinen naar en van Lokeren, Dendermonde via Boom, Willobroek over Mechelen, Aarschot en Leuven, Herentals, Roosendaal
- Luik : Landen, Hoei, Jemelle, Verviers, Wezet, Ans over lijn 31
- Gent : Aalst, Brugge, Oudenaarde, Geraardsbergen
- Charleroi : Mariembourg, Erquelines, La Louvière, 's Gravenbrakel, Nijvel, Ottignies, Gembloers
- Brussel : o.m. Edingen over Geraardsbergen, Aalst, Dendermonde, Mechelen, Landen, Ottignies/Waver, Nijvel, 's Gravenbrakel, lijn 26
- Doornik : Moeskroon en Blaton
- Bergen : Quévy, Quievrain, Blaton, Ant, 's Gravenbrakel, La Louvière
- Namen : Ottignies, Charleroi, Dinant, Libramont-Bastenaken/Bertrix-Hoei
- Aarlen : Libramont, Virton
- Verviers : Spa, Eupen
- Kortrijk : Ieper, Roeselare, Oudenaarde, Moeskroon
- Brugge : Tielt, Adinkerke, Knokke
- Mechelen : Louven, St-Niklaas, Dendermonde
- Hasselt : Genk, Aarschot, Tongeren, Mol

Zoals men ziet verlaat de NMBS het principe dat een omnibustrein tussen twee steden pondelt. Men gaat eerder uit van een stervormige configuratie waarbij een gewestelijk centrum verbonden wordt met het knooppunt van het IC-net. Hierbij worden er dus verschillende tussenliggende stopplaatsen bediend die overigens een redelijk groot reizigersaanbod hebben, maar vallen er 343 stopplaatsen uit de klok vaste bediening. Anderzijds komen er wel op enkele lijnen nieuwe stopplaatsen, zoals Bressoux, Cornillon, Vennes op lijn 40, Grambergen, Diepenbeek.

- 4. Forenzentreinen.

Dit zijn bijkomende treinen die ingelegd worden tijdens de spitsuren, zowel op de IC als op RB-lijnen, maar ook op andere verbindingen die noch IC, noch RB hebben. Ze rijden enkel indien er voldoende aanbod is, bijvoorbeeld op de openings- en sluitingsuren van fabrieken, scholen, markten en dergelijke. Ze zijn, en dat is bijzonder positief, bedoeld om de autobusdiensten te ontlasten.

Daarnaast zijn er nog indirekte rationaliseringsplannen. Zo onder meer:

- afschaffen van de kontrole aan de ingang van de stations, dus vrije toegang tot de perrons;
- geen personeel meer in de kleine stations;
- standardisering van tractiematerieel en rijtuigen;
- aanpassing en afschaffing van stelplaatsen en bestuurdersposten;
- verhoging van de snelheid op de meeste lijnen, vaak tot 160 km/uur;
- elektrificatie van praktisch alle IC en de meeste RB lijnen;
- computergestuurde afgifte van reisbiljetten en abonnementen.

o
o

Tot zover het herstrukturingsplan op het vlak van het reizigersvervoer. Wat kan nu onze eerste commentaar zijn op basis van deze gegevens? Enkele leden gaven de volgende oordelen weer, die rond het volgende rijtje voor- en nadelen draaien:

--Voordelen van de hervorming:

- klok vaste uurdienst op de IC-lijnen en dankzij de RB-diensten een halfuurdienst op de belangrijke lijnen;
- overzichtelijk net;
- weinig overstapnoodzaak;
- opvoering van de commerciële snelheid;
- heropening van lijngedeelten, bvb naar Valenciennes, naar Maastricht over Lanaken, naar Woert en Aken;
- beter en rationeler gebruik van de traktievoertuigen en de spoorinfrastructuur;
- eenvoudiger tarifiëring.

--Nadelen van de hervorming:

- afschaffen van 343 stations of stopplaatsen met een wel slechts vier procent van de reizigers;
- opheffen van het reizigersvervoer op de baanvakken: Lier-Kontich, Hasselt-Eisden, Rivage-Gouvy, Dendermonde-Boom, Ieper-Poperinge, Aalst-Bürst, Ronse-Blaton, Lessen-Geraardsbergen, Cuesmos-St Ghislain, Lembeek-Ecaussinnes, Tubeké-Klabbeek, Piéton-Roux, Manage-Luttre (nochtans pas geëlektrificeerd), Edingen-'s Gravenbrakel, Dinant-Givet, Gouvy-Bastenaken, Bertrix-Dinant, Bertrix-Virton.
- opheffen van reizigersvervoer in gebieden met een geringe bevolkingsdichtheid. Men ging immers uit van een strikt kwantitatieve indeling van de stopplaatsen. Hierdoor zijn vooral de Ardennen en de grensgebieden getroffen.

(Vervolg nadelen):

- door de afschaffing van vele lijnen in toeristisch mooie gebieden zoals de Ardennen, Midden-Limburg, Westland, wordt het spoortoerisme in eigen land gefnuikt;
- aansluitingen worden niet meer gegarandeerd;
- ontslag en afvloeiing van personeel.

De Heer Casier uit Tongeren gaf hierop de volgende commentaar:

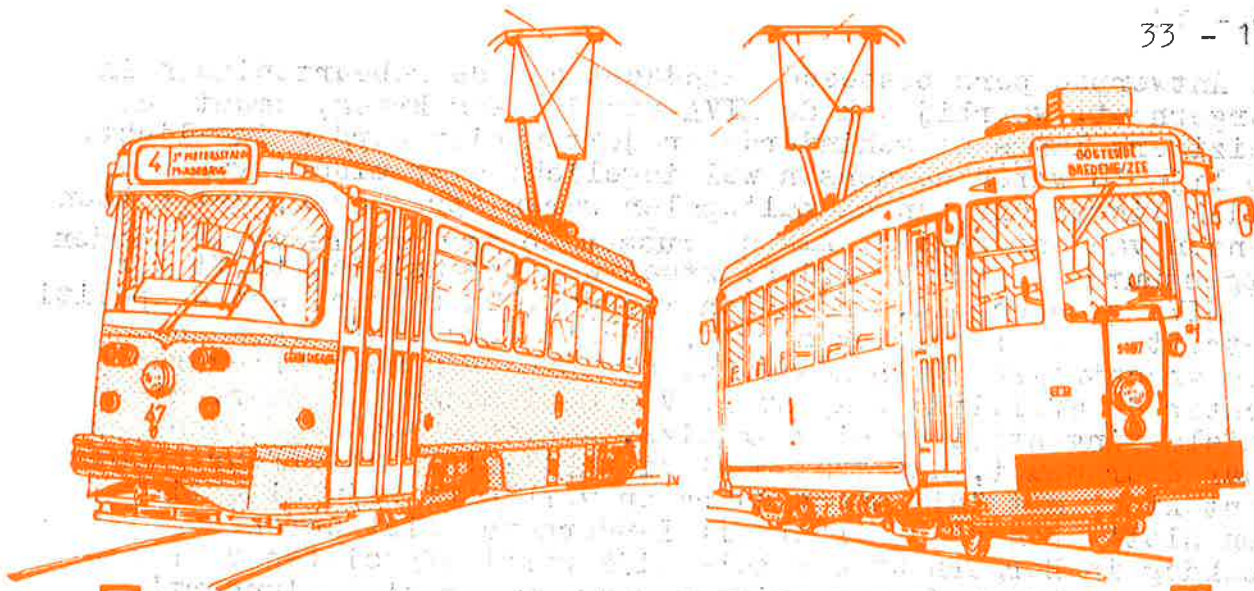
"Globaal gezien geeft het herstruktureringplan zeer goede uitgangsvoorwaarden voor het reorganiseren van het NMBS-net, dit vooral door de invoering van een overzichtelijk lijnenschema en de klokvaste dienst. Hierdoor krijgen de meeste lijnen van het net een verbeterde bediening. Nochtans ging men teveel uit van een zuiver kwantitatieve en niet van een kwalitatieve opstelling. Sociale en streekgebonden problemen werden praktisch niet in de studie betrokken.

Dit geeft vooral in de Ardennen een zeer negatief beeld. Er komen daar slechts twee IC-lijnen voor. Meer zelfs: 60 % van de reizigersdiensten worden er afgeschaft. Zo zou de met afschaffing bedreigde verbinding Rivage-Gouvy-Luxemburg, een zeer goede toeristische rol kunnen vertolken, mits natuurlijk grondige propaganda. De Ardenner heeft zulks trouwens bewezen. Ook de lijn van Dinant naar Givet en Bertrix bieden pr chtkansen.

Anderzijds komen de grensgewesten erg slecht te voorschijn. Poperinge, Adinkerke en zelfs Duinkerken zouden moeten kunnen geïntegreerd worden in het IC-net. De streek ten zuiden van Charleroi is ook karig bedoeld. De Limburgse Maasstreek valt volledig buiten het plan. Nochtans bestaat hier een groot reizigerspotentieel en zijn de aanwezige s-verbindingen mits enige modernisering goed te gebruiken. Hierbij wordt gedacht aan een RB-dienst naar Lanaken en naar Marnesmechelen en Marnsiek. Ook in het Gentse zou de bediening van Zelzate en het industriegebied mogelijk moeten zijn. RB-diensten zouden eveneens moeten kunnen bollen van Tienen naar Grimde, te Rochefort, Couvin, Tessenderlo, op Fléron-Battice."

Het argument van de NMBS dat bepaalde halten weinig reizigers hebben, en dus best kunnen afgeschaft worden, lijkt de Heer Van Cutsem uit Halle een uiterst gevaarlijk argument. "Als men dat gaat uitbreiden, kan men, gezien het enorme deficit van alle maatschappijen van O.V., dat O.V. meteen afschaffen, wat me een vrij absurde hypotese lijkt. Trouwens, is die éne milicien die elke vrijdag- en zondagavond de halte van -ik zeg maar wat- Lesterny gebruikt, niet even belangrijk als die vijftig andere die het twijfelachtige geluk hebben in een stadscentrum te wonen? Het O.V. is en blijft een openbare dienst, en die moet toch zoveel mogelijk mensen ter wille zijn?" En vraagt onze korrespondent zich af: zou de NMBS er niet beter aan doen van de kleine halten op te waarden, i.p.v. ze verder te laten verloederen. Is, zo stolt hij, de landelijke halte, uitgerust met een tegen de weersomstandigheden aangepast fietsenrek, met een kleine parking, met enkele schuilhuisjes, waar je rustig kan zitten wachten op de regelmatig opduikende omnibustreinen, geen prettig alternatief voor de blikken maatschappij van de stadsparking nabij de grote stations. Het is helaas precies de NMBS die de mensen nu dat alternatief zou willen afnemen. En wat met de jonge en met de bejaarde mensen die nogal eens buiten de spitsuren de trein nodig hebben, bijvoorbeeld voor sport en rekreatie, voor bezoek aan gemeentehuis of ziekenkas in de 'grote' gemeente waar het dorp nu mee gefusioneerd is. En heeft men gedacht aan het sociale toerisme van de 'Trein+fiets' formule? En het 'glaasje op'?

In een volgende bijdrage gaan we nader in op het goederenverkeer en de stukgoederendienst, zoals die voor hervorming vatbaar zijn gemaakt. Ondertussen graag Uw commentaren op de voorgestelde herstrukturering van de reizigersdienst.



trampost

OM EN BIJ DE BEDRIJVEN.

Uit de Metropool, - MIVA:

. De 2072, die op 14 aug. 1979 terug in dienst kwam, geheel herschilderd in nieuwe kleuren, kreeg voor de raampartij en het dak; fel lichtgroen langs de onderzijde, met donkergroene boord tussen beide kleuren in, is op 6 sept. terug uit de schilderswerkplaats gekomen. Alles wat donkergroen was op 14 aug. is nu in het bruin omgeschilderd. Dat geeft een aardig effect, al valt het moeilijk te zeggen wat nu het beste is. In elk geval komt de nieuwe livree erg modern naar voor! De reacties die we links en rechts konden opvissen is over het algemeen gunstig, al zijn er zeer zeker een aantal mensen die niet inzien waarom er van kleur zou veranderd worden.

. De omleggingen van de buslijnen 1, 28 en 31 die van kracht waren tijdens de herprofileringswerken van de Italiëlei en het Noorderplein, zijn met ingang van 27 juni 1979 vervallen. Wegens het beëindigen van deze werken rijden vanaf die datum alle lijnen weer zoals voor het begin der werken.

. Op 28 aug. 79 werd in Merksem de jaarlijkse "Schaal Sels" verreden. Daardoor mocht lijn 3 wel zijn normale reisweg volgen, maar op de Bredabaan mocht niet worden gestopt. Lijnen 28 en 31 ondervonden eveneens hinder van deze komedie, doordat lijn 33 werd opgehouden in de Deurnebaun, en lijn 28 kon worden opgehouden als het cirkus in aantocht was.

. Gelijkaardige hinder werd ervaren op buslijnen 17, 25, 25 bis en 33, op 30 en 31 aug. en 1 sept. omdat men in Wilrijk de bloemetjes buiten moest zetten. Voeg daarbij de ongehoorde manier van doen in Bergerhout, einde augustus, waarbij lijnen 8 en 11 moesten eindigen in de stp Groenenhoek, en lijnen 18 en 33 ernstig werden gehinderd, dan krijgen wij weer eens het droevige beeld van een stel politici dat elke beslissing neemt als ze hun ijdelheid maar streelt. Dat de burger, voor wie het openbaar vervoer is ingesteld, daar geen gebruik van kan maken hindert hen helemaal niet: ze moeten hun plan maar trekken! Dat onze mensen daar maar eens aan denken als het naar de verkiezingen loopt, het zou beslist veranderen!

De Antwerpse pers besteedde aandacht aan de gebeurtenissen in Borgerhout, waarbij ook de MIVA van de veeg kreeg, omdat de reizigers langs de gehinderde trajekten niet werden ingelicht. Op lijn 18 waren de mensen wel ingelicht door middel van mededelingen die aan de haltepalen waren opgehangen, dat hebben mensen van ons gezien. Als de bussen echter andere wegen worden opgestuurd dan voorzien, staan we nergens! Dan treft ook de MIVA geen schuld, en moeten wij dat OOK zeggen. Wat de politie betreft: een afgesloten straat, enkele keuvelende agenten, een vrachtwagen uit Dendermonde die goederen moet afleveren achter de afsluiting. Agent A: Van maai meugde ni deur, die jafsloating stoot er ni veur niks, mor as ge van die manne doar deur meugt, dan kant maai ni schille! De chauffeur neemt contact op met "die manne doar" en verklaart zijn situatie. Ten slotte kan die voerder uit Dendermonde niet weten dat op een weekdag in Borgerhout een hele wijk wordt afgesloten voor het openbaar vervoer én het privaat vervoer. Agent B glundert! "As ge van die doar nie deur meugt, dan meugde da van maai oek ni, en ret na mor deur, ge stoat in de weg!" En dat allemaal omdat er 12 man op een fiets kwamen rijden voor de GROOOOte prijs van Borgerhout. Zo wordt de gemeenschap'gediend' door de 'dienaren' van het volk door wie ze worden betaald! We zouden het misschien allemaal beter niet gezien hebben - of schrijven - en zeg dus maar dat we ongelijk hebben.

. De halte van buslijnen 1 en 23 aan de Nationale Bank, richting Zuid, is m.i.v. 24 aug.79 verplaatst naar Britselei nr 4, dus voorbij het kruispunt.

. De MIVA stelt in haar nieuwe kantoren in het station Opera juist naast het VeBOV-Centrum, de reizigers in de mogelijkheid volgende vervoersbewijzen te bekomen:

- schoolabonnementen,
- AAA-abonnementen (algemeen abonnement Antwerpen)
- Acht-rittenkaarten;
- weekkaarten aan gunsttarief.

Uurroosters zijn eveneens ter beschikking van de reizigers. Openingsuren: ma - vr: 8u tot 8u30; za: 9 - 17 uur.

UIT DE ARTEVELDESTAD - MIVG :

. 17 mei: Mw 339, de drieasser van wegen en werken is vandaag definitief uit deze dienst genomen voor restauratiewerken. Het rijtuig krijgt een grondige opknapbeurt, en zal beschikbaar worden gesteld voor bijzondere diensten. (groepsvervoer)
Op 21 mei was de mw ontdaan van filmkasten, deuren, handvatten, koplampen, knipperlichten, voor- en zijpanelen en zetels. Het dak komt eerst aan de beurt, evenals de panto, die om technische redenen, althans voorlopig, gehandhaaft blijft.
Op 30 mei was een deel van de koperen handvatten opgepoetst, het houtwerk onder de beplating geschuurd en terug grijs geschilderd. De metalen delen in de lengte van het koetswerk kregen een anti-roest behandeling. Op 23 juni was de binnenkant herschilderd (schakelkasten, plafond) en al het houtwerk geschuurd en gevernist. De lijnfilmkasten waren geschilderd, evenals de metalen delen van de stoelen. De buitenwanden van het rijtuig waren gladgeschuurd, en de herschildering begonnen.
Op 6 juli was deze herschildering beëindigd, buffers en onderstel zijn donkerbruin gerschilderd. De blauwe sierbanden en de nummers op voor- en achterzijde zijn terug aangebracht.
. 18 mei: Net voorbij het St Pietersstation zijn spoorwerken aan de gang op lijn 4. De 332, na 2 jaar inactiviteit, bracht sporen ter plaatse

- . 28 mei: Muidebrug voor 30 werkdagen onderbroken voor vernieuwingswerken en elektro-mechanische installaties. Tram- en busreizigers worden met een bestendige veerdienst overgevoerd om uitwisseling tussen lijnen 4, 6 en 10 te waarborgen. Lijn 6 moet 's avonds de laatste aansluiting met het veer verzekeren. Om bejaarden ter hulp te komen en de "verschrikking" van het overstappen te besparen werd lijn 38 van de Afrikalaan tot de Muidebrug verlengd. Deze toestand bleef behouden tot 27 juni om 9 u. Buslijn 38 is dan terug ingekort tot de Afrikalaan.
- . 31 mei: Toen Fiat-bus 680 na herstelling in de werkplaats een testrit uitvoerde kwam ze in aanrijding met een zware tankwagen. De bus is zo zwaar beschadigd, dat herstelling niet verantwoord is. Met geplooid chassis is ze terzijde gesteld.
- . 11 juni: PCC 01 is vandaag in CW gereden voor algemene schildersbeurt. Alle andere rijtuigen zullen volgen.
- . 17 juni: Lijn 1 - Koornmarkt: Bij het vertrek naar Moskou(!) ontwoorde de achterste wielgroep, en de tram kwam terecht tegen een verkeerssignalisatiepaal. lichte schade. Lijn 1 werd een tijdlang omgelegd via lijn 4 naar het station.
- . 18 juni: De railvervoerwagen met oplegger is aangekomen in de stp. einde vorige week, en is vanaf heden beschikbaar. Die vrachtwagen zal de drieassers vervangen in hun taak die ze jarenlang hebben uitgeoefend. De 332 heeft zich de laatste weken flink van deze taak gekwetend.
- . 24 juni: Bij het binnenrijden van de stp. werd pcc 19 aangereiden door een personenwagen die met hoge snelheid door de rode lichten raasde. Plaatwerk van de tram erg beschadigd; geen gewonden, en auto rijp voor het schrootbedrijf.
- . 25 juni: Lijn 1: spoorvernieuwingen Palingshuizen richting Van Beverenplein zijn beëindigd, nu volgt andere richting.
- . 3 juli: Spoorwerken gingen vandaag van start op lijn 4 bis in de spoorbocht Klein-Turkije - Koornmarkt.
- . 7 juli: PCC 01 terug in dienst op lijn 4 met nieuw embleem.
- . 9 juli: Een aantal bussen krijgen nieuwe lijnfilms voor lijnen 6 en 38. Kleuren zijn: zwart voor lijn 6 en groen voor de vernieuwde 38. Op 1 sept. zullen beide lijnen veranderen, waarbij lijn 6 verlengd wordt naar de Dampoort via de reisweg van de vroegere 61, die destijds werd afgescheft.

MEULESTEDEN	6	DAMPOORT	WATERSPORTBAAN	38	ST JACOBS
			BRUGSE POORT		HEIRNIS
- . 10 juli: Tien jaar dienst van de eerste PCC rijtuigen op l.4. Namiddagspits, h. Bijlokenhof: PCC 03/10 wordt achterop aangereiden door PCC 16/21. Zware schade en 10 gewonden. Na 40' schorsing verkeer rijden beide rijtuigen op eigen kracht binnen.
- . 13 juli: testrit van ab 50 op nieuwe lijn 38 naar wijk Heirnis - Scheldeoord, waar geen MIVG uitbating was.
- . 14 juli: Begin Gentse feesten - tot 23.7 - met reeks omleggingen. Lijn 1, alle dagen vanaf 14 u. Moskou - Koornmarkt en Gravensteen - Van Beverenplein. Lijn 4: Station - Koornmarkt; Lijn 10: Station - Muidebrug, normaal, en verlengd via lijn 4 tot Gravensteen, en v.v.
- . 19 juli: Feestavondmarkt voor het station. Buslijnen eindigen op St. Denijslaan, achter het station.
- . 23 juli: Krachtpatser John Massis trok PCC 26 met losgezette remmen, 3 m. ver d.m.v. een kabel die hij met de tanden vasthield. Veel belangstelling voor deze krachttoer.

BUURTSPOORWEGEN.Groep HENEGOUWEN.

. In tegenstelling met zijn rijvaardige toestand is art.89 niet benut bij het aanleggen van de bovenleidingen op het nieuwe lichte-metrotraject tussen Charleroi-Ouest en de Chaussée de Bruxelles. De aanleg gebeurde volledig met auto-ladderwagens.

. Errata VeKo 32: Op het laatste ogenblik werd beslist mw S 9137 nog niet om te bouwen. In zijn plaats is bw S 9313 opgenomen voor verbouwing tot motorwagen. In augustus zijn de eerste aanpassingswerken uitgevoerd, o.a. het herplaatsen van een pantograaf-basis en pantograaf. Begin september is de aanpassing van het koetswerk begonnen.

. Bijwagens komen nog steeds voor in de spitsuurdiensten, maar het inzetten is beperkt tot enkele ritten.

. Op 23 augustus kwam de laatste N aan in Jumet, nl. 9274. Waarschijnlijk zullen deze N wagens, dus die van Jumet, groten-deels gesloopt worden. Men wacht op de toelating daartoe.

. Tijdens de zomermaanden stonden mw S 9048 en S 9103 van stp La Louvière gestald in Trazegnies.

. Bw standaard 9510 die tijdelijk dienst deed als kleedkamer in de loods van Anderlues, staat opnieuw zonder emplooi naast de loods.

. Mw S 9051 en 9153 zijn na enkele maanden proefritten te hebben gereden, terug ontdaan van de ramen die hun op het ruimteprofiel van de nieuwe rijtuigen brachten. Ze zijn terug in de normale diensten opgenomen.

. Mw S 9109 is na herziening en herschildering terug in dienst gekomen te La Louvière.

Groep WEST-VLAANDEREN.

. Mw SE 9095 en SE 9102 zijn omgebouwd tot tweede gekoppeld stel. In tegenstelling met de mw 9104-9105 zijn de remleidingen aan de koppelzijde niet aan de buitenzijde van het koetswerk gebracht. Om vergissingen bij het aansluiten van de elektrische leidingen te voorkomen, worden de stopkontakten met bijhorende stekkers in verschillende kleuren geschilderd: op het ene rijtuig is het stopkontakt rood, op het andere blauw.

. Mw SO 9015 die enkele jaren geleden in stp Knokke uitbrandde, en later van zijn nog goede voorkant werd beroofd, is verkocht als schroot. Einde augustus wachtte hij naast de loods te Knokke zijn droevig lot af.

. Bij het begin van de vakantieperiode zijn de N 9272 en de N 9273 van Oostende naar Knokke gebracht, waar ze verkocht zullen worden aan de sloper.

. Op 10 aug.79, omstreeks 6u.30, ontspoorde een tramstel dat uit De Panne kwam, te Nieuwpoort-Bad op de Koningslaan. De tram, getrokken door mw 9022 botste frontaal op een vrachtwagen, waarvan de bestuurder het ongeval niet overleefde. Het ongeval was te wijten aan opgewaaid zand, waardoor de tram ontspoorde. Eind augustus stond de 9022 in herstelling in stp Oostende.

Groep BRABANT.

Sommige van de in Jumet gestalde motorwagens kwamen daar zwaar beschadigd aan. Ook de eerste bw (nr ?) die naar de grotten van Han is overgebracht was zwaar beschadigd, zo erg dat hij waarschijnlijk zal gesloopt worden. De beschadigingen waren het gevolg van nachtelijk trammetje rijden door een stel vandalen in de tramtunnel aan de Heizel.

Zij verschaften zich toegang tot de tunnel, en losten de remmen van de rijtuigen die halfweg de tunnel stonden (het gedeelte van de tunnel aan de kant Beneluxpoort was vrijgemaakt na het vervoeren van de rijtuigen S en SE) en lieten dan de trams de helling afbollen, richting Beneluxpoort, in welke richting de tunnel helt. Zij herhaalden dat spelletje, waarbij de laatst afgeduwde tram telkens op de vorige botste. Sommige hielden aan dat avontuur een platte kopwand over, o.a. N 9281 en N 9282, een opgedrukt chassis (mw N 9281 en de bw van de Grotten van Han) of stukgeslagen ruiten: mw N 9278 en N 9279. Zielig vermaak!

JAARVERSLAG MIVB 1978.

Het jaarverslag van de MIVB over het jaar 1978 brengt ons een ruime opgave van interessante gegevens omtrent studies en voornemens van de maatschappij met betrekking tot een nabije toekomst. Het ligt in onze bedoeling in de eerstvolgende nummers van ons blad even aandacht te besteden aan deze vooruitzichten. Benevens de aan de gang zijnde uitbreidingen van de metrolijn naar Anderlecht en Laken, mikt de MIVB op de aanleg van een stadbaan-net. (Waarom wordt hier geen gebruik gemaakt van de nederlandse uitdrukking sneltramlijnn-net ? n.v.d.r.)

Ontwerp van het sneltramlijnn-net.

Het ontwerp van een sneltramlijnn-net behelst enerzijds een studie van de aan de huidige structuur van het net aan te brengen wijzigingen tegen 1985 en anderzijds, de aan de overheid voor te leggen voorstellen tot het verkrijgen van verkeersfaciliteiten op het gelijkgrondse net.

De toepassing van de voor de uitbating van het type sneltramlijn gedefinieerde algemene principes heeft geleid tot het ontwerpen van een net met de volgende zes hoofdassen.

" KLEINE RING" (as nr 2)

bediend door vijf lijnen met een aslengte van 50 km., waarvan 9 km. ondergronds, die hoofdzakelijk de oostelijke Kleine Ring verbinden met de noord-oostelijke, zuid-westelijke en zuidelijke wijken van de agglomeratie.

" NOORD - ZUID" (as nr 3)

bediend door vier lijnen met een aslengte van 50 km, waarvan 6 km ondergronds, die de lanen van het Centrum verbinden met het noorden en het zuiden van de agglomeratie en met overname van een stadsrandlijn tussen de oostelijke Kleine- en Grote Ring.

"OOST - WEST II" (as nr 4)

bediend door drie lijnen met een aslengte van 36 km, waarvan 7 tot 17 km ondergronds.

"GROTE RING " (as nr 5)

bediend door twee lijnen met een aslengte van 20 km, waarvan volgens de huidige tracés 3 km ondergronds.

" KONINGSSTRAAT - LOUIZALAAN" (as nr 6)

bediend door drie lijnen, aslengte 41 km, waarvan 2,5 km ondergronds die de Louizalaan en de Koningsstraat verbinden met uitgestrekte zones ten noorden en ten zuiden van de agglomeratie.

"TERVURENLAAN" (as nr 7)

bediend door twee of drie tramlijnen, aslengte 15,6 km, omzeggens volledig op vrije of eigen baan, die het oosten van de agglomeratie met het metrostation Montgomery verbinden.

In Veko 34: Algemeen plan voor de aanpassing van het verkeer aan het net op grondniveau.

Ondanks alle aandringen van onzentwege omtrent opgave van deelneming aan onze VeBOV-EKSPRES van 22 september aanstaande, reageren weinige leden daarop. Wij moeten dus een beslissing nemen, en die is dat op zaterdag 22 september aanstaande de VeBOV-EKSPRES zal bestaan uit één ex SABENA-stel.

Er kunnen dus maximum 150 personen deelnemen.

Diegenen die reeds melding maakten van hun aanwezigheid hebben uiteraard voorrang. Wij vertrekken uit Antwerpen Centraal om 10u.02. Mechelen: 10u.23/28; Leuven: 10u.44/46; Bokrijk 11.45/46 en aankomst Genk om 11u.53.

Terugrit: Genk: 18u.00; Bokrijk: 18u.06/07; Leuven: 19u.10/11 Mechelen: 19u.27/32 en aankomst Antwerpen-C. 19u.50.

In Berchem wordt NIET gestopt.

Bij aankomst in Genk zullen wij een bezoek brengen aan het nieuwe station, en nadien een wandeling maken door het centrum. Heel wat mensen zullen aldus de gelegenheid hebben om kennis te maken met deze vriendelijke stad, en aldus getuige zijn van de enorme toekomstgerichte uitbreiding en aanpassing aan de mensgerichte uitbouw. Er is ruim gelegenheid tot middagmalen, en nadien is er vrij verblijf. Wij voorzien echter dat velen toch ook Bokrijk willen bezoeken, en daarom kunnen diegenen die dat wensen ons vergezellen naar deze Parel van Limburg.

Het is evenwel toegelaten reeds voordien in Bokrijk uit te stappen, daarom laten wij de trein er stoppen.

Prijs: Trein heen en terug: Vanaf 13 jaar 350 fr; kinderen tot en met 12 jaar: 250 fr. De toegang tot het museum Bokrijk is hier niet in begrepen. Op dit ogenblik is die prijs 70 fr., maar als de groep groot genoeg is nemen wij groepsticketten.

Het domein Bokrijk, dus zonder het museum, is gratis toegankelijk. Daar is ruim gelegenheid tot verpozing.

De deelnemers krijgen in de trein de nodige dokumentatie.

Wij twijfelen er niet aan, dat deze ekskursie een succes zal worden, want ze is gepland als gezinsuitstap, waar de treinfliefhebber uiteraard goed aan bod komt.

Betaling: Bij voorkeur overschrijven op onze rekening, waarvan U het nummer vindt op de achter-binnenkant. Omdat toch steeds betalingen binnenkomen na de datum verzoeken wij U echter dringend uw betalingsbewijs mede te brengen. De treinticketten worden verstrekt aan de roltrap van het station, kant DIERENTUIN, door onze penningmeester: DUS NIET AAN DE LOKETTEN!

Personen die in Mechelen of Leuven wensen op te stappen, worden door ons afgehaald aan de controlepost bij de ingang.

In Mechelen kunt U foto's nemen, maar alléén op het perron waar de trein staat! Dat geldt eveneens voor Leuven.

Wij dringen er op aan dat leden, die de trein niet vergezellen, maar die toch foto's nemen onderweg, solidair zullen zijn met degenen die de trein betalen, en dus deze eksklusiviteit mogelijk maken, en dat zij solidair minimum 100 fr. overmaken op onze rekening. Of is dat teveel gevraagd? Natuurlijk niet! Maar beter: Met de blauwe VeBOV-Ekspres mee naar Genk!

NIEUWS UIT VERVIERS.

De Club Ferroviaire de l'est de la Belgique viert haar 25-jarig bestaan. Bij deze gelegenheid wordt van 19 t/m 28 oktober een tentoonstelling gehouden in de Wolstad. In het Maison de la Culture op de Place du Marché - Verviers wordt een overzicht gegeven van de geschiedenis van de Vervierse tram, en zijn er talrijke modelbanen in bedrijf te bewonderen. In het station Verviers-Central zorgt de NMES voor rollend materieel, oud en nieuw. De tentoonstelling is open op werkdagen van 14 - 19u.

Op zaterdag en zondag van 10 tot 19 uur. Het spoorwegmaterieel in het Centraalstation is enkel tijdens beide weekeinden te zien. De C.F.E.B. bracht tevens een speciaal nummer van haar tijdschrift uit. Het bevat, naast modelbouwartikelen, de geschiedenis van de spoorwegen in en rond de wolstad, de Veenlijn, de lijn Pepinster - Spa, het hellend vlak van Luik, de tram van Verviers, de C.I.W.L. enz. Een aantal foto's verlichten de 145 blz. tekst. Deze uitgave is te verkrijgen aan 175 fr. in het VeBOV-Centrum, of rechtstreeks bij de C.F.E.B. door storting van 200 fr. op rekening nr 000-0067855-52 van de C.F.E.B., 4800 - Verviers.

NIEUWS UIT TURNHOUT.

De Treingroep Turnhout houdt dit jaar weer haar tweejaarlijkse tentoonstelling. Rail 79 omvat heel wat modelspoorwegkollekties, modelbanen, tuinbanen, standen en een vlooiemarkt. Van 22 tot 30 september dagelijks van 10 tot 19 uur, en op de weekeinden van 9 tot 20 uur in het Merodecentrum te Turnhout. In het station zorgt de NMBS weer voor "echte" treinen.

NIEUWS UIT KORTRIJK.

Van 10 tot 17 oktober gaat in de Kortrijkse Hallen weer het Internationaal autobus en autocar Salon door. De nieuwste soorten bussen en al wat daarbij hoort zullen hier te zien zijn. Een must voor elke busliefhebber. De Hallen zijn gelegen aan de afrit Doornik - Kortrijk van de E 3.

NIEUWS UIT ZWEDEN.

"En Bildkavelkad över sveriges spårvägar under hundra år" is de inhoud van het Zweedse boek dat in 170 blz. en ruim 300 foto's van wat er aan tram in Zweden gebold heeft of nog rondrijdt. Te verkrijgen in het VeBOV-Centrum aan 520 fr. of 550 fr. bij verzending. - 36 Hfl - Het boek is uiteraard zweestalig maar laat zich toch goed verstaan.

Ook uit Zweden, maar dan in het Nederlands - Frans komt het bekende groene boekje met het traktiematerieel van NS, NMBS en CFL, genaamd "Benelux Lokomotieven en Treinstellen in 1977". Het is terug bij ons te verkrijgen aan 195 fr, of 210fr/ 15 Hfl bij verzending.

NIEUWS UIT ANTWERPEN.

De VeBOV-Koerier E 2 is los te verkrijgen aan 100 fr (7 Hfl) voor leden, en 120 fr (8 Hfl) voor niet-leden. Verzendingskosten eventueel bijvoegen, resp. 10 fr of 1 gulden. Het lijnloopplan van lijn 7 te Antwerpen is eventueel los te bekomen aan 50 fr, of 3,50 gulden. Verzending is hier inbegrepen.

TRAMMELAND is het personeelsblad uitgegeven door de MIVA. Leden die belangstelling hebben voor deze uitgave kunnen het blad bestellen bij de MIVA op rekening 410-0330111-43. De prijs is 250 fr voor 10 nummers. Dus rechtstreeks bij MIVA bestellen, door overmaking van genoemd bedrag op MIVA-rekening!

NIEUWS UIT DE GESCHIEDENIS.

"DE EERSTE TREINEN" is een zeer mooi geïllustreerde uitgave over de beginjaren van de spoorwegen in de wereld. De bouw van de eerste stoomloks, de aanleg van spoorlijnen, de verdere ontwikkeling, vormen de inhoud van dit eerste deeltje uit een hopelijk te vervolgen reeks. Een ideaal werkje voor wie in onze hobby start, en zeker voor jongeren. Het is overigens geschreven en van prachtige tekeningen en foto's voorzien door twee bekende Britse spoorologen, en degelijk in onze taal omgezet. Dit werk kost 195 fr, verzending inbegrepen. Bij afhaling in het VeBOV-CENTRUM krijgen jongeren van ons 20 fr. ekstra korting!

NIEUWS UIT BRUSSEL.

In het voorjaar 1980 komt het tweede deel van de pers van de geschiedenis van het Brusselse Openbaar Vervoer, getiteld: "DE GULDEN JAREN". Over de inhoud van dit prachtboek vindt U, naast de bestellingsmodaliteiten, meer gegevens in het bijgevoegde vrouwblad. Het eerste deel van dit werk, "De Belle Époque" kan U overigens nog aanschaffen in het VeBOV-CENTRUM aan 1500 fr. (Verkoopprijs in de boekhandel: 2000 fr.)

Van de door ons bezochte tentoonstelling op 21 juli ll. in de stp Woluwe, verscheen nu ook een catalogus. Een mooi verzorgd boekje, getiteld: 100 JAAR STADSTRAM. Het bevat een twintigtal bladzijden over verleden, heden en toekomst van het net, evenals een beschrijving en foto in zwart-wit van het tentoon gestelde materieel. Deze uitgave kost 80 fr. en is te bekomen in stp Woluwe, en in het station Naamse Poort. Voor leden die niet zo vlot in Brussel geraken willen we graag dit werkje toezenden, mits verhoging met 30 fr verzendingskosten.

Bij de MIVB verscheen eveneens een eerste dia-reeks, bestaande uit zes opnamen, buiten en binnen, van het Brusselse metrorijtuig. De prijs is 50 fr, en te bekomen in station Naamse Poort.

VeBOV - CENTRUM.

Vanaf nu is te bekomen in het VeBOV-CENTRUM, de uitgave "dan de Europese Bibliotheek": De Buurttrams van Brussel Noord, en De Buurttrams van Brussel-Zuid, van de hand van dhr ver Elst. Deze werken zijn besproken in VeKo 32 blz 2. De prijs per stuk is 425 fr. Wij zullen binnenkort ook nog andere werken van deze reeks aanbieden. Wellicht zal ook het daar besproken werk De Nederlandse Museumlijnen tegen 13 oktober beschikbaar zijn. Loop eens even binnen, U vindt echt wel wat!

LEDENBIJeenKOMSTEN

Antwerpen-Metropool: 21 sept. 20 u. Wouter Janssens met een dia-overzicht over de winterperikelen 1979.
19 okt. 20u. Mark Van Den Eynde met dia's over Reizigersvervoer in Athene, Hamburg, Praag, en op Malta, Cyprus en Majorca.
Limburg - Kempen: Sporthal Zolder, 20 u. op 3 oktober:
Spoorwegen in Nederland en Luxemburg.

BRUSSEL-HOOFDSTAD: - AANDACHT!

Wegens verlenging van de tentoonstelling in het Anneessens-station tot einde oktober, kan de aangekondigde vergadering van 12 okt. niet doorgaan. Wij komen echter bijeen op 11 OKTOBER OM 20 UUR IN HET AUDITORIUM van het Anneessensstation. Wouter Janssens brengt ons een dia-reportage over de winterellende van 1979. Wellicht zullen we vanaf november weer in de konferentiezaal kunnen vergaderen

NIEUWS UIT LUIK.

De GTF heeft in samenwerking met de Club Ferroviaire du Centre een mooie reeks zichtkaarten uitgegeven in wit-zwart, die de spoorwegsfeer oproept in de regio van het Centrum. De reeks omvat 12 mooie opnamen van trein- en tramopnamen uit de jaren 1956 en 1959. Stoom: t.16 La Louvière, en te Haine St Pierre; diesel 202018 in Charleroi; 60.806 te Brussel-Zuid; 55319 te Piéton; en id te Manage; 201005 te Clabecq. PCC trans NMVB te Familleureux en Manage. Prijs: 70 fr in het VeBOV-CENTRUM.
EN NIET VERGETEN: 22 sept: VeBOV-EKSPRES NAAR GENK.....