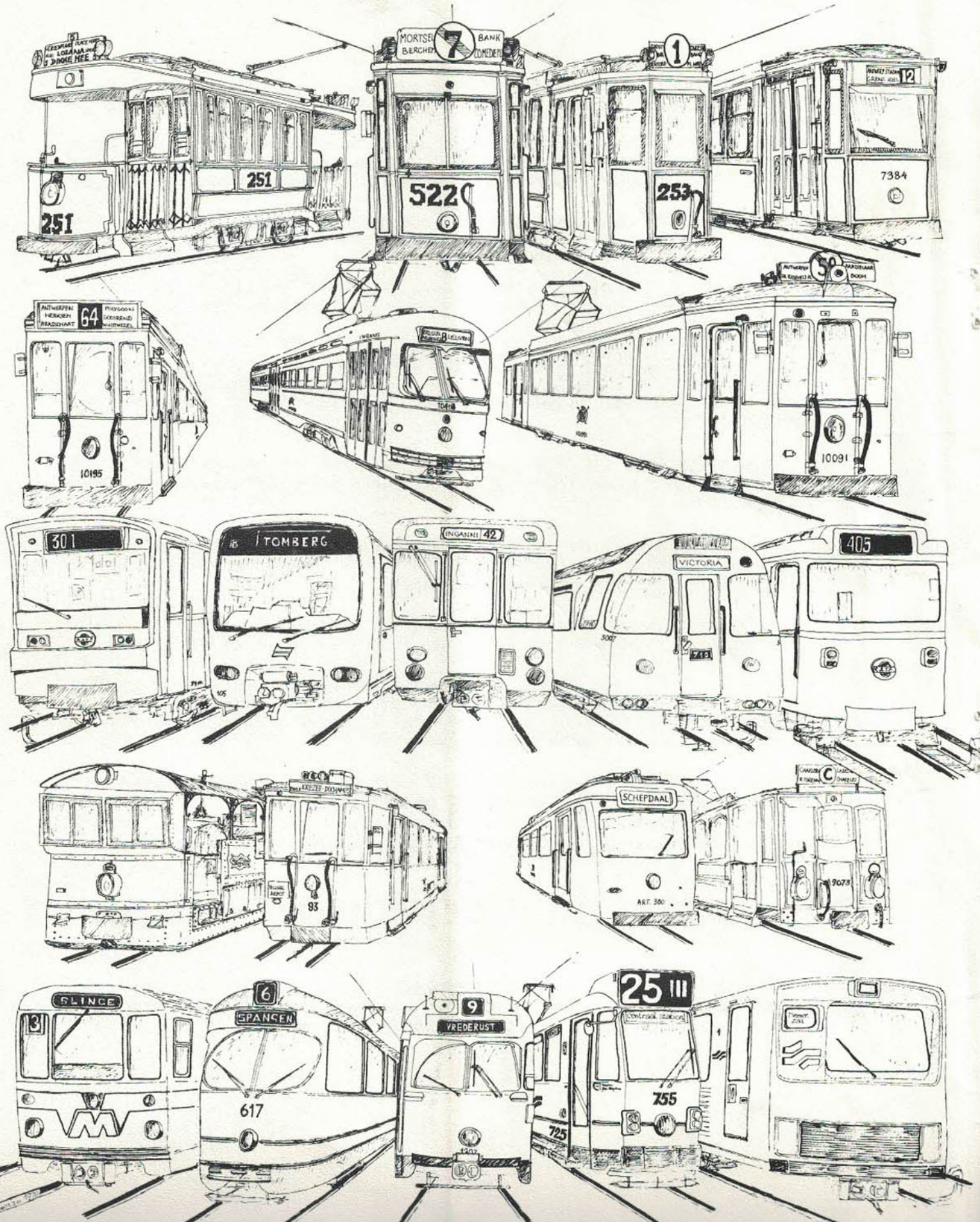


maandblad van de Vereniging voor Belangstellenden in het
Openbaar Vervoer

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

Redactie: R. Bastaens en F. Geens.

Hoofdredactie en verantwoordelijke uitgever:

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

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

DE KUSTLIJN

van de NMVB heeft weer eens de pers gehaald, de laatste dagen. Het ziet er naar uit dat de kustlijn als enig nadeel heeft, dat ze door de gemeenten loopt van de kustburgemeesters. Inderdaad, met als vaandeldrager de burgemeester van De Panne, is er weer een stroming ontstaan tegen de vernieuwing van de lijn. Tegen? Uiteraard, want nu komt er weer verzet tegen de zware masten waaraan de bovenleiding wordt opgehangen. Akkoord, deze masten zijn nu echt niet een toonbeeld van esthetiek en kunst. Het moet echt mogelijk zijn om daar een mouw aan te passen. Er mag echter niet uit het oog worden verloren, dat deze masten veel minder in aantal zijn dan vroeger het geval was, en dat het de bedoeling van de NMVB is om de ophanging aan de huisgevels ongedaan te maken. Daaruit vloeit voort dat deze palen wel een flinke weerstand moeten trotseren, en dan moet één en ander voor lief worden genomen. Maar over schoonheid gesproken, welke kustburgemeester zal met de hand op het hart durven beweren dat hij al het mogelijke doet om de gaafheid van het uitzicht zijner gemeente te eerbiedigen? Er komen steeds meer vreselijke en storende reclameborden bij, en dat zowat in alle kustgemeenten. Daarvoor moet toch toestemming gekregen worden, of niet? Daarenboven dienen deze reklaamborden alléén maar zekere eigenbelangen, wat niet het geval is voor een tramlijn: die is ten dienste van iedereen, ook al heb ik nog nooit een burgemeester van de kust op de tram gezien, zonder dat één of andere manifestatie hun aanwezigheid heeft moeten staven. Wel hebben wij op de TV eens een burgemeester van een kustgemeente blij zien lachen als een kind om een natte vinger. Dat was n.a.v. het projekt om de kust in een betonnen keurslijf van 67 km. te wringen, bij middel van een luchtmetro. Daar waren ze voor een deel wel voor te vinden. Ook waren ze voor een groot deel te vinden voor dubbeldekbussen-met-aanhangwagen (!) die over de trambedding zouden moeten rijden! De vraag kan hierbij gesteld worden van welke vervoerskaas deze prominenten hebben gegeten, en aan welke universiteit zij zoveel ervaring hebben opgedaan. Dat alles neemt niet weg, en wij zeggen dat eerlijk, dat de gebruikte masten aan de kust echt niet mooi te noemen zijn. Het moet ons echter van het hart dat in zulke omstandigheden eerst en vooral contact moet worden genomen met de NMVB, om die zaak eens te bepraten.

Het is een te goedkope oplossing om via de pers alarm te slaan in de hoop dat er ergens wel iemand zal zijn die dan gaat vragen stellen of de kastanjes uit het vuur zal halen. Zulke praktijken ruiken verdraaid sterk naar onkunde en goedkoop beleid.

Voor elke kustburgemeester zou het een zaak van eer moeten zijn om objectief en met kennis van zaken te oordelen. Als men zich met een bepaalde toestand niet kan verenigen, is er steeds een instantie tot dewelke men zich kan -en moet- wenden, en met een klaar en onbevooroordeeld inzicht en een dosis goede wil kan oneindig veel meer bereikt worden dan met goedkope en laakbare drukingsmiddelen. Er wordt door de gemeenschap echt verwacht dat ook moeilijke beslissingen doordacht worden genomen.

Ter overweging geven wij graag dat honderden burgemeesters in binnen- en buitenland wát blij zouden zijn als ze konden beschikken over een tramlijn met de mogelijkheden van de kustlijn!

De tijd dat men vond dat de tram in alle omstandigheden hinderend en verouderd was, situeert zich in de vijftiger jaren, en het resultaat van dat denkpatroon wordt nu, 25 jaar later, door de voorstanders van toen, liefst van al begraven.

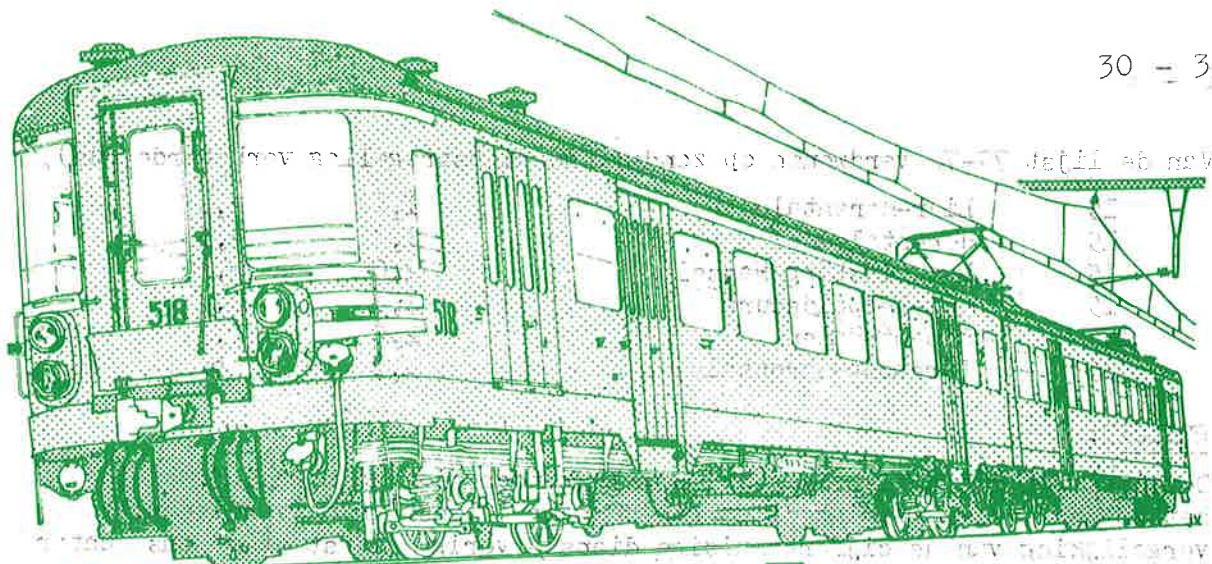
Een tweede feit is, dat de burgemeester van De Panne -weer eens- nu samen met een zekere aanhang in zijn gemeente, van leer trekt tegen de verlenging van de kustlijn naar Adinkerke. Wij zijn het vroeger al eens grondig oneens geweest met deze achtbare heer, nl. toen hij stemming maakte om de afschaffing van de kustlijn te bekomen. Hij was toen al zo vinnig om op de borden die bij het binnenrijden van De Panne de weg ontsieren(!) en waarop reclame werd gemaakt voor zijn gemeente, in de zin van:

"De Panne, zijn strand, zijn duinen", op kosten van de gemeenschap liet bijschilderen "Zijn tram?". Wij hebben toendertijd de foto's daarvan in de krant gezien, en ons de vraag gesteld wat er zou gebeuren als een vakantiegast erop zou betrapt worden door een politieagent van De Panne, op het ogenblik dat die gast daar met krijgt dezelfde tekst zou aan toegevoegd hebben. Natuurlijk betwisten wij niet dat een burgemeester zekere rechten heeft, maar gezonder zal het zijn als hij in eerste instantie aan zijn plichten denkt! Het verzet richt zich nu tegen de verlenging van de tram naar Adinkerke. Ieder weldenkend mens zal beamen dat de kustlijn veel meer tot haar recht zal komen als het station

Adinkerke mee zal aangesloten zijn op deze lijn. Wij stellen vooraf dat wij graag elk stukje groen verdedigen, maar men mag niet blind zijn voor zekere behoeften. Deze spoorverbinding is van algemeen nut, en indien er echt geen enkele boom mag verdwijnen, dan moet maar de vroegere strook van lijn 21 terug worden genomen van het domein van de heilige koe, de auto.

En dat kan ook, want zo vreselijk druk is die weg nou ook weer niet, en als men in De Panne dan toch zo milieuminnend is, dan is de eerste vereiste dat het verdedigde groen niet verpest wordt door uitlaatgassen van auto's. Maar wij geloven dat de kern van de zaak elders ligt, want als het echte en oprechte zorg is voor de natuur, dan vragen wij ons af waarom recent nog, zovele tientallen hektaren duinen moesten verkaveld worden, en dus onttrokken aan de gemeenschap, tenzij men tot dat stuk van de gemeenschap behoort waar met miljoenen gegoocheld wordt, want dat is toch het hele duinverkevelingsplan wel geweest.

We hadden het echt graag anders gezien, maar aangezien sommige heren van de kust met veel omhaal hun mening in de krant willen brengen, achten wij het nodig onze -eerlijke- mening op onze manier te laten kennen. Wij houden allemaal te veel van onze kust om er ook onze mening niet over te uiten. Misschien komen er ooit nog eens borden met "De Belgische Kust, zijn strand, zijn duinen, zijn Burgemeesters?". Goede vaart, kustlijn!



spoorslags

TREINFRANKWENTIES: toch niet zo negatief, al kan het beter.

(Vervolg van het artikel uit VeKo 29)

LIJST VAN BELANGRIJKE VERBINDINGEN MET FG GROTER DAN 2-
OP ZONDAGEN:

LIJN	VERBINDING	FG 78-79	FG 77-78
89	Zottegem-Brussel	2,1	2,10
118	Bergen-Charleroi Zuid (direkt)	2,1	2,20
130	Namen-Charleroi Zuid (direkt)	2,1	2,21
90	Geraardsbergen-Denderleeuw	2,2	2,21
34	Tongeren-Hasselt	2,3	2,11
69	Leper-Kortrijk	2,3	2,11
132	Walcourt-Charleroi Zuid	2,3	2,31
140	Charleroi W-Ottignies	2,3	2,31
35	Diest-Hasselt	2,4	2,11
89	Kortrijk-Brussel	2,4	2,41
118	La Louvière-Bergen	2,4	2,41
162	Namen-Aarlen	2,4	2,71
53	Dendermonde-Gent	2,5	2,91
73	Gent-Adinkerke	2,5	2,91
122	Gent-Zottegem	2,6	2,61
53	Dendermonde-Mechelen	3,0	2,71
122	Zottegem-Geraardsbergen	3,1	3,11
86	Gent-Oudenaarde	3,4	3,41

Hierbij komen een aantal op zondag niet bediende lijnen, waaronder:
52 Boom-Antwerpen en Boom-Dendermonde, 58 Teklo-Gent, 69 Roperinge-Leper,
86 Ronse-Oudenaarde, 163 Bastenaken-Libramont.

Van de lijst 77-78 verdwenen op zondag:(de dienstregeling verbeterde dus)

15	Lier-Herentals	1,6	2,1
15	Herentals-Mol	1,8	2,1
15	Leopoldsburg-Hasselt	2,0	2,3
15	Mol-Leopoldsburg	1,9	2,3
154	Dinant-Namen	2,0	2,3
15	Turnhout-Herentals	1,8	∞

BESLUIT:

De titel van dit artikel was wel degelijk:toch niet zó negatief.Wel is het zo dat heelwat treinbedieningen de naam 'dienst' niet verdienen.De vergelijking van de cijfers huidige dienst, vorige dienst stemt ons echter toch hoopvol.Het is waarschijnlijk dat het aantal goede diensten zal blijven groeien,naarmate de moderniseringswerken vorderen.

Dringend vind ik wel het (opnieuw) invoeren van treinen op zondag uit en naar Boom,Weklo,Ronse en Bastenaken(vanuit Libramont).
Op weekdagen komt vooral de uurregeling van de lijnen 122,53,34 en 58 voor verbetering in aanmerking.Op zaterdag (en zondag) kan je daar gerust de lijnen 16,89,132,69 (Poperinge-Ieper) en 73 bijvoegen.

Van Cutsem,Halle

Fotokopiën van de frekwentietabellen van alle spoorlijnen kunnen bij het sekretariaat verkregen worden (postzegel voor verzending bijvoegen aub - 16 fr).

N.M.B.S. STATISTIEK

Sinds augustus 1978 (Veke-24) zijn de volgende stellingen-lokomotieven gereviseerd en herschilderd:

070 op 28/08/78	084 op 01/06/78	085 op 07/07/78	090 op 31/07/78	091 op 22/08/78
088 op 11/10/78	089 op 27/09/78	090 op 31/07/78	091 op 22/08/78	091 op 22/08/78
092 op 22/11/78	093 op 09/06/78	100 op 19/10/78	114 op 14/09/78	114 op 14/09/78
117 op 14/07/78	121 op 06/09/78	125 op 23/11/78	128 op 24/10/78	128 op 24/10/78
131 op 31/01/79	134 op 04/01/78	144 op 06/10/78	158 op 28/02/79	158 op 28/02/79
169 op 15/12/78	171 op 01/12/78	173 op 06/02/79	186 op 26/02/79	186 op 26/02/79
189 op 24/01/79	191 op 02/02/79	199 op 13/02/79	202 op 21/02/79	202 op 21/02/79
204 op 15/01/79	248 op 02/03/79	251 op 07/03/79	516 op 05/01/79	516 op 05/01/79
520 op 16/01/79	524 op 06/03/79	534 op 09/02/79		
1501 op 13/03/79	1608 op 27/12/78	1802 op 07/12/78	2202 op 06/10/78	2202 op 06/10/78
2209 op 18/01/79	2210 op 06/09/78	2218 op 11/08/78	2222 op 09/11/78	2222 op 09/11/78
2355 op 02/02/79	2376 op 10/07/78	2380 op 15/12/78	2511 op 1/07/79	2511 op 1/07/79
2609 op 30/11/78	2611 op 09/09/78	2612 op 05/08/78	2614 op 31/08/78	2614 op 31/08/78
5113 op 08/10/78	5125 op 11/08/78	5132 op 11/09/78	5139 op 23/02/79	5139 op 23/02/79
5159 op 21/06/78	5408 op 12/78	5528 op 12/03/79	5912 op 13/10/78	5912 op 13/10/78
5942 op 28/11/78	5950 op 28/07/78	6002 op 27/12/78	6040 op 08/03/79	6040 op 08/03/79
6046 op 25/08/78	6051 op 20/01/78	6052 op 03/11/78	6105 op 05/03/79	6105 op 05/03/79
6106 op 18/09/78	6202 op 12/10/78	6220 op 03/08/78		

"Boemelen doe je veiliger, per trein"

"Er van door... per spoor"

AKTUALITEITENType:

- 00 : Ook van de reeks stellen type '65 (251 tot 270) met horizontaal geplaatste koplampen is er nu een stel uitgerust met de nieuwe veiligheidsschildering. De gelukkige werd de 251.
- 08.5: In tegenstelling met onze informatie medegedeeld in VeKo 29, zou toch dit jaar in mei-juni de SABWA-lijn naar de NMBS overgaan. In dat geval zou de lijn onmiddellijk met gewone stellen geëxploiteerd worden. Hiertoe werden reeds in maart de eerste proefritten gehouden met de 'groene' stellen. Vanaf mei zouden dan de blauw-witte stellen afgesteld worden te Mechelen. In de loop van de volgende jaren zouden ze dan tussen de normale werkzaamheden door omgebouwd worden.
We houden u op de hoogte van dit spannend verhaal!
- 15 : De 1501 was de eerste uit de reeks 15 om de geel-blaauwe kleur te krijgen. Afgewerkt op 13 maart deed ie op 16/03 testritten in Nederland. Dit gebeurde op het baanvak tussen Roosendaal en 's Hertogenbosch.
Herinneren we eraan dat de reeks 15 de volgende treinen trekt:
-- Brussel-Amsterdam : TWR 81, TWR 82, TWR 85 en TWR 88.
-- Oostende-Brussel : Treinen 758, 760, 859 en 867.
-- Brussel-Londen : Trein 787.
- 23 : Als laatste lokomotief met voordien een geel-groene proef-schildering kreeg nu ook de 2355 de 'normale' geel-blaauwe uitrusting. Deze door Ronet uitgevoerde omschildering vertoont echter diverse verschillen! Deze zijn:
- ontbreken van het B-monogram,
- aanwezig zijn van aluminium sierbanden,
- zwart i.p.v. zilverkleurig dak.
De nieuwe schildering is dus zeker géén eenheidsschildering.
- 25 : Op 14 maart jl. verliet de 2511 de CW Mechelen in geel-blaauwe kleur. Ook de voorzieningen voor dubbeltraktie waren aangebracht, evenals de inzichting voor het rijden van trek-duwtreinen. Na de levering van de eerste rijtuigen van het type M4, zullen het in eerste instantie 25-ers zijn die de trek-duwtreinen met M4 wagens zullen rijden. Wegens meerdere bestellingen uit het buitenland kon ACEC immers nog geen loks van de nieuwe reeks 27 afleveren.
- 29 : Reeds vijf loks van de reeks 29, namelijk de 2904, 2905, 2909, 2910 en 2920 zijn tot inzet gekomen. Hierbij worden ze naast opleidingsritten ook ingezet voor het trekken van lokale goederentreinen tussen Charleroi en Namen en tussen Charleroi en Brussel. De 2920 staat nog steeds ter beschikking van de CW Mechelen voor het rijden van treinen met onderdelen, en voor testritten. Zo werden op woensdag 7 maart de 2920 én de 2904 opgemerkt te Vilvoorde.
Over het lot van de nog niet gemoderniseerde 2912 is ons nog niets bekend.
- 40 : Na de aanrijding te Balen-Wezel kwam de 4007 tot inzet tussen Antwerpen en Neerpelt op 27/02/79. Hierbij werden de treinen 3014 en 3066 gereden.
Op 2 maart had trein 3064 een vertraging van 35 minuten. Zijn rit werd beperkt tot Lier. De 4001 reed een pendeldienst tussen Antwerpen en Lier.

Op 5 maart 1979 kreeg een stel reeks 40 een defekt tussen Gent en Antwerpen. Hij werd vervangen door een trein bestaande uit de lok 6070 van Merelbeke en drie rijtuigen type R. Deze trein reeds eerst de rit 9304 van Gent-St-Pieters naar Antwerpen-Noorderdokken. Hier werd aan de staart van de trein de lok 5952 aangekoppeld. Met deze samenstelling werd verder de dienst Antwerpen-Hasselt uitgevoerd. Ook andere ritten werden zo gereden:

--Trein 1892 met lok	6070 - 3 HV	type R - lok	5952
--	1889	5952 - 3 HV	R - 5168
--	1838	5168 - 3 HV	R - 5952
--	1893	5952 - 3 HV	R - 5268

50 : Lokomotief 5001 wordt afgebroken in hall 8 van Salzannes. De motor wordt teruggegeven aan ACWC, de kast blijft in reserve.

53 : Begin maart was de modernisering van de 5306 een feit. Deze lok, waarvan beide bestuurderskabinen vervangen werden door nieuwe beter geïsoleerde stuurposten, overigens gelijkend op deze van de reeks 51/60, is nu geel-groen geschilderd!

Sinds 11 december 1978 verwierf de NMBS een belangrijke opdracht. Deze bestaat erin terug het vervoer te verzekeren van rum ijzererts van Antwerpen naar het industriekomplex van ARBED te Belval. Dagelijks betekent dit een vervoer van 6000 ton. Vijf nieuwe treinen werden hiertoe nodig. Verwacht wordt dat dit aantal in de loop van dit jaar zal oplopen tot 10 konvoien. Dit heeft vooral een weerslag op de prestaties van de reeks 53 van Latour. De omlooptijd van een trein bedraagt 36 uren. Elke trein heeft een massa van 1750 ton bruto.

De reisweg verloopt als volgt:

- Antwerpen Stocatra - Leuven: traktie door lok reeks 23 of 26;
- Leuven - Ronet: zelfde traktie maar lichterdienst door een 20-er of anders dubbeltraktie van 23 of 26-ers;
- Ronet-Athus: dubbeltraktie van twee 53-ers van Latour;
- Athus-Belval (Luxemburg): traktie door een elektrische lok van de CFL type 3600 met een lichterlok NMBS type 53 achteraan;
- Belval-ARBED: de 53-er trekt de trein op de bunde van het bedrijf en haalt vervolgens het stel ledige wagens op. Lichterdienst verzekert hierbij de CFL-3600.

Er werden ook reeds loks van reeks 52 van Bertrix en Ronet ingezet in de plannen van Latour, dit teneinde het overige verkeer te kunnen verzekeren. (Info van transfer-GTF).

60 : Na het ongeval te Landegem op 3 maart jl, waarbij de 6067 beschadigd geraakte, werden de omleidingstreinen gereden door 60-ers, 61-ers en 62-ers van Merelbeke en Kortrijk, meestal in dubbeltraktie. Hierbij werden dan elektrische loks van reeks 18 en 20 meegesleept. Hierbij werd dan via de lijnen 73 en 66 over Deinze en Lichtervelde gereden.

66 : De 6602 werd terug ingezet in de normale plannen van Hasselt naar Mol, Waterschei, Diest en Tessenderlo. Ook de 6603 wordt herzien om binnenkort terug diensten te Hasselt te kunnen opnemen.

51 : Even terug naar de 51-ers: Elke zaterdagmorgen rijden een 7-tal loks gekoppeld aan mekaar van Oudenarde naar Kortrijk voor onderhoud. 's Zondags keren ze terug.

- 84 : Voor de loks van Kortrijk hebben we de volgende diensten genoteerd:
- rangeringen en lokale goederentreinen te Kortrijk, o.m. naar Zwevegem
 - rangeringen te Moeskroen
 - werktreinen op lijn 75 bij de elektrifikatie.
- 85 : Na de loks van de reeks 80 en 92 werd nu ook de 8508 van Antwerpen met een wit flikkerlicht op het dak uitgerust.
- 91 : De 91-ers van Kortrijk vervullen de volgende diensten:
- vanuit Ieper naar Poperinge en Kortemark
 - vanuit Roeselare naar Diksmuide, Torhout en Izegem,
 - vanuit Menen naar Armentières en Kortrijk.

N.M.B.S. RAAD VAN BEHEER : VERGADERING VAN 23 FEBRUARI 1979.

De volgende beslissingen werden genomen:

- Afbraak van het baanvak Menen-Beitem van lijn 65. Deze lijn werd door de "Chemins de fer de la Flandre Occidentale" in 1889 opengesteld en omvatte de volgende stopplaatsen: Kezelberg, Ledegem, Beitem en Den Hop. Het baanvak Beitem-Roeselare werd reeds in 1955 buiten dienst gesteld en kort daarop afgebroken. Het vak Beitem-Menen verloor pas in 1975 zijn treinverkeer.
- Afbraak van het baanvak Mettet-Gougnies van lijn 137, Mettet-Acoz. Deze 13 km lange lijn werd op 25 april 1887 opengesteld en omvatte de stopplaatsen Acoz, Acoz-Centre, Villars, Gougnies, Biesme, Sory en Mettet. Toen het spoorverkeer op 17 oktober 1954 verbust werd, werd de lijn buiten gebruik gesteld. Het baanvak Gougnies-Mettet werd in 1965 opgebroken.
- Aanleggen van een telefoonverbinding grond-trein. Na de testen op de lijn Brussel-Doornik, zal het systeem eerst gebruikt worden in de grote agglomeraties: Antwerpse haven, Luik, Gent, Bergen en Charleroi. Hierdoor kan een voortdurend contact gehouden worden met de rangerloks. Later zullen alle grote lijnen met dit systeem uitgerust worden.
- Beproeven door de TW Salzinnes van een nieuwe ABC motor met een vermogen van 1320 kW.
- Grondwerken en aanleg van een achterkraibundel te Antwerpen.
- Oprichten van traktie-onderstations te Dendermonde, Herentals en Heist-op-den-Berg.
- Aankoop van de kasten van 65 AD-rijtuigen type M4.

Samensteller: J. Casier

REED ONZE SPOORLIJNEN

In meerdere Vlaamse regio's ijveren actie- en werkgroepen momenteel voor het behoud en/of heropening van lokale spoorlijnen. Dit is onder meer het geval in en om Oostende, waar personaliteiten zich verzetten tegen de afbraak van lijn 62 Oostende-Torhout. Overigens kwamen zij hiervan op de hoogte via onze info in VeKo 28! Een herinrichting als spoor- of als museumlijn wordt geëist. De regionale commissie Limburg wenst anderzijds het behoud van treinverkeer op de lijn Hasselt-Wisden. In het Waasland wordt verder geijverd voor de heropening van de lijn Dendermonde-Hamme. Afwachten wat de nieuwe Verkeersminister hiervan denkt!

F.G.

SPOORWEGONGEVALLIEN

Tijdens de maand maart kende ons spoorwegnet enkele ongevallen. Het overwegongeval te Kapellen gaf overigens de pers weer eens de kans om grote ronkende volzinnen te brouwen, zoals: 'Dood om trein te redden' (sic). Daarom ons nieuws over deze calamiteiten (oef, wat een woord).

---LANDGEM - 3 maart 1979.

Zaterdagochtend 02.00 uur op 3 maart 1979: Een goederentrein, getrokken door HLW 2801 wacht voor het rode sein te Landgem, richting Gent. Het zich hier achter bevindende baansein staat op rood. De losse HLZ 6067 nadert dit rode sein. De machinist mag het echter voorbijrijden aan max. 10 km/uur, en doet dit dan ook. Op dat ogenblik springt het sein voor de 2801 op groen; deze vertrekt. De bestuurder van de 6067 ziet eveneens het groene sein, en denkt dat het voor hem bestemd is. Hij trekt met volle kracht op, uiteraard sneller dan de goederentrein. Aan ongeveer 50 km/uur rijdt hij achterin de goederentrein. De laatste wagen wordt totaal vernield, de HLZ 6067 ernstig beschadigd.

---KAPellen - 26 maart 1979.

Maandagnamiddag rond 17.00 uur op 26 maart 1979: Een vrachtwagen rijdt over de overweg op de Antwerpse Steenweg te Kapellen. Het onderstel van de opligger haakt vast in de betonplaten tussen de sporen. Te zwaar geladen of een té hobbelig wegdek, dat zal het parket moeten uitmaken! Chauffeur, bijrijder en dito van een volgende kamion trachten het vehikel weg te krijgen. Een dame, bewust van het gevaar belt het station te Kapellen op, maar krijgt géén gehoor. De overwegbomen sluiten. Het gevolg kent ustrein 130, vertrokken in Antwerpen-Centraal om 16.52 rijdt aan zowat 130 km/uur in op de vrachtwagen. Een persoon komt om, enkele zwaargewonden. De lok, HLW 2557 wordt enkele dagen later over de weg naar de CW Maren overgebracht. Hoe gebeurde nu het verkeer verder op lijn 12, de enige verbinding tussen België en Nederland!

MA 26: vanaf ongeveer 18.30: stellen (elektrisch) tussen AC en Noorderdokken, dan NMVB-bussen naar Essen, en omgekeerd.

DI 27: 's morgens: idem. Voor de internationale reizigers rijden er B.B.A.-bussen tussen Roosendaal en Berchem! Bij de NMVB-pendelbussen wordt de 5425 opgemerkt. Vanaf 9.30, na herstelling van de sporen te Kapellen worden dieseltreinen ingezet. Loks van reeks 59 trekken een allegaartje van allerlei rijtuigen, o.a. types L, M1, M2 en zelfs de oudere I-wagens. Diverse omnibustreinen worden afgeschift. Ook de Beneluxtreinen worden door een 59-er de grens over gebracht. Opgemerkt wordt o.m. de combinatie: 59, 25.5, stel, 25.5. (panto's neer).

WO 28: voormiddag nog diesel, meestal nu met M1-wagens. vanaf 's middags terug elektrisch, over heel de lijn: alles normaal.

DO 29: wegens spoorwerken wordt te Ekeren over enkelspoor gereden, wat terug vertragingen en afschaffingen meebrengt.

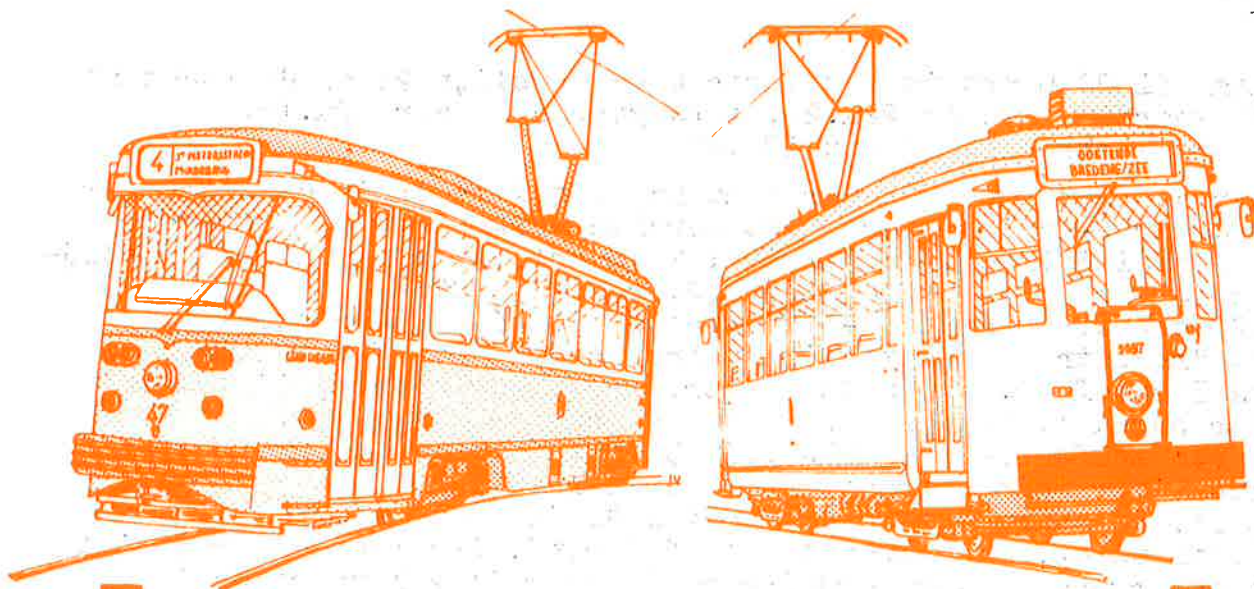
VR 30: een rangeerloek ontspoord rond 5.00 uur te Essen en trekt een bovenleidingspaal mee. Enkele elektrische stellen rijden normaal, andere treinen terug met dieselloks. Vanaf 's middags terug normaal treinverkeer.

OF: een bewogen week voor de Antwerpse Noordergemeenten.

Met dank aan meerdere VeBOV-leden voor hun observaties.

F.G.

AANDACHT: In een volgende VeKo behandelen we het INTERCITY-plan van de NMBS!



trampost

OM EN BIJ DE BEDRIJVEN.

UIT DE METROPOOL - MIVA:

- . De bloementrams hebben een aanpassing van hun dekplaat ondergaan, waarbij de voor- en achterwanden opnieuw geel zijn geworden. Ook de bruine scheidingsstreep is er niet meer bij. Deze aanpassing bleek nodig om de zichtbaarheid van de rijtuigen te verbeteren.
- . De actie "Kleurwedstijd - MIVA-Kindertram" is half maart van start gegaan. Bij gelegenheid van het "Jaar van het Kind" is de idee ontstaan om de kinderen "hun" boodschap te laten brengen via 3 kindertrams. Leerlingen uit het kleuter- en lager onderwijs uit het Antwerpse, kunnen via hun onderwijsinstelling deelnemen aan dit initiatief van MIVA. De beste inzendingen worden door een jury uitgekozen, en zullen op de drie daartoe voorbehouden trams worden aangebracht. Kinderen wensen ... aandacht van mensen."
- . Met ingang van 27 feb.79 zijn de Van Schoonhoven- en de Van Wezenbeekstraat voor het autoverkeer afgesloten voor werken aan de gasleiding. Buslijn 23 is daarom omgelegd naar de Luchtbal: K.Astridplein, Gemeentestraat, Van Straelenstraat, Pijlstraat, De Conincplein en verder normale reisweg. In de tegenrichting wordt dezelfde reisweg aangehouden.
- . Wegens wegeniswerken op het Noorderplein, rijdt buslijn 28 nu tijdelijk, en dit vanaf 12 maart, via Noorderplein - Italiëlei, tot Paardenmarkt. Dan links via Vondelstr., - Van Maerlantstr.
- . De in ons vorig nummer op blz. 12 aangekondigde omlegging van buslijnen 17 en 25 in Wilrijk is uitgesteld tot 8 april.
- . Vanaf 18 maart 79 is de halte van lijn 6 in de Kloosterstraat, wegens het aanleggen van een parkeerhaven, verschoven tot 20m. voorbij de Prkersstraat.
- . Door het uitgaan van de stoet van de "Vette Os" op 17 maart, waren de volgende tram- en buslijnen op één of meer plaatsen gehinderd: 1 - 3 - 4 - 6 - 7 - 8 - 9 - 10 - 11 - 12 - 16t/m 20 - 23 - 24 - 25 - 25b - 26 - 27 - 31 - 32 - 34 en 36. Zeg nu nog maar eens dat de Sinjoren geen aandacht meer hebben voor een "vette os"!

. Vanaf di 20 maart is het vertrek van buslijn 23 op de Luchtbal, dat voorzien was om 22u.20, teruggebracht naar 22u.10. Het volgende vertrek is nu dus 22u.40.

. Voor de duur van ongeveer 3 maanden, zullen er in de Statiestr. en de Drie-Koningenstraat te Berchem werken worden uitgevoerd aan de gasleidingen. Het begin : 19 maart. Daardoor zullen buslijnen 32 en 34 worden omgelegd. Lijn 32, richting OS: vanaf hoek Statiestraat - Vic. Jacobslei, via V. Jacobslei, links Vredestraat, links Mimosastr., rechts Van Vaerenbergstr., links Posthoflei, links Statiestr., rechts Maatschappijstr. en verder normaal. Richting Edegem: onveranderde reisweg. Lijn 34: zelfde reisweg als lijn 32 tot Posthoflei, en dan rechts Uitbreidingsstraat en verder normaal.

. Op za. 24 maart zetten een aantal Sinjoren de zotskap en de feestneus op, om halfvasten te "vieren". Anderen doen dat niet, maar ondergaan de verkeershinder die daaruit zal voortvloeien, want er zijn omleggingen voorzien voor de lijnen 6, 9, 23 en 34. Deze hinder situeert zich tussen 14u.15 en 15u.30. De viering die daarna verder doorgaat in de kroegen zal weinig hinder meer opleveren aan het openbaar vervoer, dat dan weer normaal MAG rijden.

. Op de hoek Turnhoutsebaan - Eliaertsstraat worden m.i.v. 21 maart, lentedag, rioleringswerken uitgevoerd, voor de duur van ongeveer 5 weken. De halte van lijnen 10 en 24 wordt daardoor verplaatst in de richting Deurne, tot voorbij het kruispunt van Eliaertsstraat. Buslijn 6, komende van de Stenebrug, wordt omgelegd a.v.: Turnhoutsebaan - Blijde Inkomststraat - 's Herenstr. - Koxplein - Montensstraat en verder normaal. Lijn 34: in tegengestelde richting zoals lijn 6. Lijn 18: richting naar Borgerhout - Berchem: vanaf Turnhoutsebaan via Kroonstraat - Bleekhofstraat - Koxpl. - 's Herenstr. - Blijde Inkomststr. - Turnhoutsebaan en verder normaal. In de tegenrichting geschiedt het verkeer normaal.

. In de Emiel Vloorsstraat, richting Hoboken, wordt de halte van lijn 1, ongeveer 75 m. achteruit gebracht, tot juist voorbij de ingang van de stedelijke Sporthal.

. Ter hoogte van de keerlus van de Koninklijkelaan te Berchem, wordt op lijn 7 en 15 een verhoogde uitstaphalte aangelegd, richting Mortsels. Wij weten nog niet of deze halte die aan de overzijde van het kruispunt zal vervangen, of hij alléén zal dienen bij diensten die hun eindpunt nemen op de keerlus.

UIT DE ARTEVELDESTAD: MIVG

23 jan: Wegens ijzel over de stad, reden tot 10u.30 alleen maar trams. Toen werd op lijn 9 proefgereden, en kwamen ook de bussen op de straat. Dat gebeurde trapsgewijs, en het was al ver in de namiddag als er wat regelmaat in de die ten kwam. De trams kenden ook heel wat moeilijkheden, waarbij o.a. pcc 50 ontspoorde op de Koornmarkt.

24 jan: Door de gladheid van de weg, slipte ab 20/5, in de bocht St. Pietersnieuwstr.-Lamstr. en kwam tegen het hoekhuis tot stilstand. De bus stond dwars over de straat.

25 jan: ab 534 heeft de nodige zorgen gekregen, en is terug in dienst genomen, na gedeeltelijke herschildering. De 535 is in de CW binnen. Enkele van deze rijtuigen zullen nog een tijdlang dienst moeten doen.

Verkeerslichten Martelaarslaan - Bijlokenhof; lijnen 10-21-22. Voor de trams die op deze plaats vertrekken, richting station, komt eerst een groene pijl naar rechts, dus ook voor de tram. Deze lichtfase is te kort, want vóór de trams het wegdek

hebben vrijgemaakt, is het groen licht al aangeknipt, voor het rechtdoor rijden van de auto's. Kan dat niet verbeterd worden?

27 jan: In het Citaldelpark had een aanrijding plaats tussen twee bussen van de MIVG, wegens het gladde wegdek. De ab 47 van lijn 9 werd langs achter aangereden door een bus van lijn 70/71. De 47 liep hierbij nogal wat schade op.

1 feb: Lijn 4, St Salvatorstraat, spoor richting Station. Een geestesgestoorde persoon trachtte zich te zelfmoorden door onder een tram te springen. Zijn identiteitskaart en enkele andere zaken had hij afgegeven in een winkel in de buurt. De tram die wegens de halte H. Kerst, op deze plaats haast geen snelheid heeft, kon tijdig stoppen, zodat de kandidaat-engel slechts licht aan het hoofd gewond werd.

3 feb: Wegens de koude zijn verschillende spoorbreuken vastgesteld op de lijnen. Dat was het geval op lijn 10 bij het Rabot, kruising lijn 1, richting station, op de kouter, in de kruising lijnen 4 en 21-22, richting Muidebrug, en verscheidene breuken op lijn 22 te Gentbrugge bij de Lateraalweg.

5 feb: Vanaf morgen worden weer sporen uitgebroken in de Lange Violettenstraat van de ex-lijn 2. Het uitbreken is nu tot bij het Klein Begijnhof gevorderd.

7 feb: Door studenten was nogmaals het Gravensteen bezet. De trams van lijnen 1 en 4 namen daardoor hun halte voorbij het kasteel.

14 feb: Busdiensten ondervonden heel wat hinder door onverwachte sneeuwval. Lijn 20, Arsenaal - Melle, reed heen en terug langs de Brusselsesteenweg, zonder de zijstraten van deze weg te bedienen. Tramrijtuigen hadden heel wat last van water, dat in het veringssystem van de panto bevroor. Tijdens de nacht werden weer sneeuwdiensten gereden met een tram, tussen 23 en 5u.

UIT DE VURIGE STEDE - STIL:

Er worden nog geen aanstalten gemaakt om de nieuwe stelplaats te bouwen te Bois de Breux. Wel is er een afvalwaterkollektor in aanbouw op deze plaats. De ligging van deze nieuwe Centrale stp. is grondgebied Grivegnée, op het oude oefenveld aan de rue du Bassin, naast het kerkhof van Robermont.

. Sinds de aflevering van de MAN-Van Hool bussen, is de materiëletoestand a.v.:(aanvulling van de lijst in VeKo 10, blz.11)

<u>aantal:</u>	<u>reeks:</u>	<u>autobus type:</u>	<u>bouwjaar:</u>
40	416-455	Fiat-Van Hool 410/135	1968-69
65	456-520	Fiat-Van Hool 410/135	1971
20	131-150	Fiat-Van Hool 409 AU 9	1972
70	521-590	Volvo-Jonckheere B 59	1974
60	591-650	Volvo-Jonckheere B 59	1976
85	151-235	MAN-Van Hool A 120/20	1978

De overblijvende bussen van de reeksen:

326-365	Brossel-Jonckheere BL 55 S	1967-68
366-370	Brossel-Jonckheere BL 55 S	1969

worden nog weinig gebruikt voor spitsuurdiensten en extra-ritten. Zij vinden onderkomen in stp Jemeppe.

De MAN-Van Hool reeks doet dienst vanuit stp Jemeppe, waardoor ze enkel de lokale lijnen van Seraing bedienen, en de verbinding Luik - Seraing, lijnen 2, 3, 9 en 27.

. In de rue St Gangulphe, naast het buseindpunt Théâtre, is het Maison STIL geopend. Buiten allerlei inlichtingen en abonnementen zijn hier eveneens verkrijgbaar:

- een boekje met voor elke lijn (STIL) een lijnschema en de volledige uurregeling, met tal van andere gegevens: 40 fr.
- het STIL-netplan (formaat 700 x 1000 mm), uitgave 1978, in veelkleurendruk dat alle STIL-NMVB en NMBS-lijnen weergeeft van de Luikse agglomeratie. Helaas is de uitgestrektheid van het plan beperkt, en staat er niets op van de streek Seraing en enkele andere, veruitlopende lijnen. Prijs: 100 fr.

STIL - TARIEVEN:

- rechtstreekse rit: (1 - 4 sekties) A, 16 fr.
- rechtstreekse rit, méér dan 4 sekt. en/of overstaprit E 19 fr.
- rittenkaarten:

tarief A (1-4 sekties) :	7 ritten(groen)	66 fr.
(alléén in voorverkoop)	8 ritten(blauw)	75 fr.
tarief B (méér dan 4 sekties)		
-in voorverkoop:	7 ritten(groen)	85 fr.
	8 ritten	95 fr.
-op de bus:	7 ritten(zwar)	90 fr.
	8 ritten(bruin)	100 fr.

Bij de tariefverhoging waren enkel 7 rittenkaarten in omloop.

De 8 rittenkaarten zijn daar bij de verhoging aan toegevoegd.

Bij de kaarten is de kleuropdruk vermeld.

Abonnementen:

- AUL-abonnement (Abonnement Urbain Liégeois) omvat stadsnet STIL, NMVB en NMBS, 460fr/maand, 4600fr/jaar.
- AOL-abonnement (Abonnement Ordinaire Liégeois) omvat stadsnet NMVB en NMBS en het ganse net STIL, met uitzondering van het interlokaal traject lijnen 9 en 47: 570 fr. per maand, of 5700 fr per jaar.

UIT DE INDUSTRIESTAD - STIC:Materieelsbestand STIC - 1979.

<u>aantal:</u>	<u>reeks:</u>	<u>autobustype:</u>
5	11- 15	Brossel
25	51- 75	Fiat-Van Hool - Jonckheere
46	76-131	Fiat-Van Hool;
10	141-150	MAB-Van Hool A 120-02

Tijdens de week rijden de Brosselbussen nagenoeg enkel spitsuur- en ingekorte diensten. Op zondag daarentegen is het mogelijk dat ze alle vijf de ganse dag in dienst zijn, omdat ze nog een aantal kilometer moeten rijden vooraleer ze aan afschrijving toe zijn. De MAN-Van Hool bussen worden onverschillig op alle lijnen benuttigd, met uitzondering van deze lijnen waarop ze geen dienst mogen doen omwille van het slechte wegdek.(!)

TARIEVEN.

- rechtstreekse rit: (1 - 9 sekties): 15 fr.
- (10 sekties en meer) 18 fr.
- supplement voor aansluiting: 1 fr.
- zesrittenkaart in voorverkoop: 50 fr.
- op de bus: 65 fr.
- AUC-abonnement(stadsnetten STIC-NMVB-NMBS) 425 fr/maand, 4250/jaar
- STIC-abonnement(stadsnetten NMVB-NMBS en ganse STIC-net) 530 fr.per maand, of 5300 fr.per jaar.

. In maart 1979 is een foldertje uitgegeven door de STIC en NMVB van het station "Vilette".(Sinds 1977 is de semi-metro omgedoopt tot "metro-léger). Van opvatting is het foldertje identiek aan deze van de MIVB. Pikant détail: het is tweetalig!, en wat dacht U? Juist, frans - engels! Honni soit qui mal y pense ?

UIT DE HOOFDSTAD - MIVB:

Naar aanleiding van het duizendjarig bestaan richt Brussel tal van feestelijkheden is. De MIVB van haar kant doet mee, en wel met een tentoonstelling in het station Anneessens, van mei tot oktober 1979. De tentoonstelling is toegankelijk :

van dinsdag tot vrijdag, van 12 tot 17 uur;

op zaterdag: van 10 tot 17 uur;

op zondag en maandag is ze gesloten, met uitzondering van :

1, 2 en 24 mei, 3 en 4 juni, 22 en 23 juli en 15 augustus, dagen waarop ze toegankelijk is van 10 tot 17 uur.

Toegangsprijs: volwassenen - 10 fr;

kinderen van 6 tot 12 jaar: 5 fr; minder dan 6: gratis.

In VeKo 31 van juni komen wij op deze tentoonstelling terug.

. Op 2 dec. 78 ontspoorde het metrostel 178-177 op het proefspoor van station Delta, nadat de 178 door een stootblok was gereden. Om deze kwalijke toestand te verhelpen moest de NMBS-kraan ter hulp snellen, want ook lijn 26-NMBS was gehinderd.

. Sedert 12 dec. 78 zijn van maandag tot vrijdag op de spitsuren, de buslijnen 59 en 76 verlengd tot de Koningin Elisabethwijk, d.i. het nieuwe militaire domein in de nabijheid van het Kerkhof van Schaarbeek en dat van Brussel, bij de Bordetlaan.

. Vanaf 12 dec. zijn nieuwe uurregelingen ingegaan op de lijnen 34, 59, 66, 76, 85, 87, 95 en 96. Dezelfde dag verschenen nieuwe en gescheiden dienstregelingen voor de metrolijn, voor de takken Ste Ketelijne - Tomberg en Ste Katelijne - Demey.

Overigens, waarom worden deze lijnen niet officieel genummerd, bij voorbeeld 1 en 11?

. Een nieuwe uurregeling is in voege op lijn 53 vanaf 31 dec. 78. Deze lijn is versterkt op de zondagen.

. Sedert 13 dec. 78, lijn 103 teruggekeerd naar de rechterzijde van de Leopold II-laan, tussen de Jubileumlaan en het Simonisplein. Lijn 19 blijft voorlopig rijden aan de linkerzijde van deze laan, dus zoals voor de werken op het Simonisplein. Met ingang van 1 feb. 79 berijdt lijn 19 nu echter ook de nieuwe sporen aan de rechterzijde van de Leopold II-laan. Op het Simonisplein draait hij echter linksaf naar de Vrijheidslaan.

. Op alle rijtuigen van de MIVB is sedert 18 dec. een sticker aangebracht ter herdenking van het duizendjarig bestaan van de Hoofdstad. Het gaat om een blauwe ondergrond met geel embleem.

. De nieuwe eindpuntlus op het Jef Mennekensplein van lijn 102 is op 20 dec. 78 in dienst genomen.

. Op 26 dec. 78 is een materieelwisseling op sommige lijnen ingegaan.

- officieel einde van 9000-en op lijn 22, alhoewel er af en toe, bij materieelstekort toch nog eentje verschijnt, ook op 92 en 93.
- enkele 7800-en op lijn 81 (stp Elsene) i.p.v. lijn 32;
- enkele 7000-en op lijn 94 tijdens de avonduren, die er dan de 4000-en vervangen.

. Als gevolg van de grote sneeuwval op 31 dec. 78, traden zeer belangrijke hindernissen op over het gehele net van de MIVB.

We beperken ons tot opsomming der voornaamsten:

-31.12.79: lijn 103 heeft niet gereden tussen het Barapl. en COOVI.

Ze werd op dat traject vervangen door ab lijn 74, die van het Meirrondpunt tot het Zuidstation verlangd was.

-dezelfde dag reed lijn 55 niet tussen de Bareel St Gillis en de Stillelaan. Hier pendelde een buslijn.

-Rijtuigen van lijnen 18 en 55 stonden meerdere uren beschadigd en/of ontspoord op hun trajecten, voornamelijk in Ukkel.

-Besluiten we met het aantal ontsporingen dat die dag 15 beliep.

. Een bijzondere autobuspendeldienst werd ingelegd op 31 dec.78 tussen de stations Brussel-Zuid en Vorst-Zuid, evenals op 1 en 2 jan.79. Dat gebeurde op verzoek van de NMBS, om reizigers uit afgezonderde treinen van Vorst naar Brussel te brengen. Zij waren niet in de mogelijkheid dat op een andere manier te doen, vanwege het gure winterweer.

. Sedert 9 jan.59 is lijn 51 verlengd van het Marlowplantsoen via de Wolvendaallaan en de steenweg op St Job, naar Ukkel-Kalevoet. Op 23 jan.79 kwam een nieuwe dienstregeling in voege.

. Op zondag 14 jan.79, kwamen alleen 7000-en in dienst op de Brusselse tramlijnen, als gevolg van de de vorige avond gevallen sneeuw, en het daaruit voortspruitende ontsporingsgevaar. Lijn 90 reed evenwel met 7800-en, omdat dat niet anders kan. De 7500-en en de 7900-en bleven in de stelplaatsen.

. OP 14 jan.79 werd in de straten van de hoofdstad gefilmd, naar aanleiding van het 1000-jarig bestaan van Brussel. Mw 410 was filmster. De volgende week werd hetzelfde rijtuig bij nacht overgebracht naar het station Hankar (met lokotractor-metro) om er een kruising met de metro te filmen.

. Vanaf 29 jan.79 is lijn 81 ten voorlopige titel verlengd van het Emiel Bockstaelplein naar het Leopold II-plantsoen, wegens de in Laken uit te voeren metrowerken. Tijdens de spitsuren blijft lijn 81 doorrijden naar het St Lambertusplein - Heizel.

. Nieuwe dienstregelingen kwamen in voege op 6 feb. voor 19, 71, 93

. Begin februari is een aanvang gemaakt met de verbouwingwerken van mw 5006 tot depannagewagen 3.

. Slooping van materieel: In nov.78 is de 4028 gesloopt, en niet de 4008, zoals vroeger gemeld. In december was het dan de beurt aan 4008, sneeuwplough 11 en 15, en hulprijtuig 4. Hetzelfde lot wachtte de zandwagen 71, en dat werd voltrokken in januari 1979.

. Motorwagens 1511, 1513, 1611 en 9098 (met trolley) samen met bijwagens 604 zijn opgefrist en herzien voor een amerikaans muzeüm. Voor het muzeüm van Woluwe zijn bewaard en in orde gebracht (of zal dat eerleng gebeuren), het stel 1609+607. In sildering voor dat muzeüm zijn mw 5001 en trolleybus 6023.

. GMW 7597 is omstreeks 20 feb.79 uitgerust met een panto met dubbel sleepstuk.

. De 7961 is in dienst gekomen op 1 maart 79, terwijl de 7922 eindelijk hersteld, sedert 8 maart 79 terug in dienst gekomen is.

. In maart werden nieuwe dienstsporen gelegd op het kruispunt Minoofsesteenweg - Delaunoystraat Driehoeksplein.

. Ten voorlopige titel en wegens metrowerkzaamheden en wegeniswerken op het Werrieplein, is lijn 32 verlengd langs de Woestelaan en De Smet de Naeyerlaan (lijnen 18 en 103) naar het Stadion. Hier is nu de gemeenschappelijke terminus voor 103 en 32. Een oude droom van de MIVB, de vroegere lijn 16 in eer te herstellen, is hiermee in vervulling gegaan, zij het dan met een variante op enkele stukken van het traject. Lijn 32 doorstreept neemt nu eindpunt bij het Brugmannziekenhuis. Bij deze gelegenheid kwamen er nieuwe dienstregelingen op lijnen 18, 32, 34 en 92. Er bereikte ons een mededeling waarin gezegd wordt dat met ingang van 25 maart, deze verlenging als definitief te beschouwen is, maar bevestiging hebben we hieromtrent niet.

. De verbouwing van de 7000-en ,waarbij de ontvangersstoel wordt weggenomen, is de laatste maanden verder gegaan.

Dec.78: 7107 - 7165 - 7161 - 7000 - 7051 - ;

Jan.79: 7157 - 7156 - 7095;

Feb.79: 7082 - 7078 - 7106;

maart : 7042.

Vele 7000-en en 7500-en zijn de laatste maanden eveneens voorzien van het tochtscherm achter de bestuurder. Nieuwe bestuurdersstoelen zijn eveneens in plaatsing op de reeksen 7000 en 7500. Ten slotte is bij wijze van proef een nieuw oprolsysteem voor de pantkoord voorzien op het dak van de rijtuigen, en langs een luik boven de eerste twee banken bereikbaar, op de volgende trams: 7042 - 7111 - 7171 - 7542 - 7565 - 7803 - 7806.

. In april 1979 komt er een nieuwe toeristenkaart voor één dag in voege op het ganse brusselse net, én een gedeelte van het NMVB-net. Deze "1000-kaart" wordt te koop gesteld voor Belgen en buitenlanders. Deze dagkaart is vanaf 2 april te bekomen aan de prijs van 50 fr. Als U in Brussel komt voor een dag, is het mogelijk goedkoop te rijden, maak er gebruik van!

De "Kaart 1000" is te bekomen in de pré-metrostations Rogier, Namsepoort en Zuid.

. Ter gelegenheid van de Brussel 1000-feesten is een nieuw en uiteraard bijgewerkt netplan uitgegeven, met de lijnen van de MIVB - NMVB en NMBS. Nieuwigheden: een gedetailleerd plan van het Centrum met de halten en toegangen tot de stations, en vermelding van de plaatsen waar attracties voorzien zijn voor het feestvierende Brussel. Te bekomen op genoemde adressen.

. In Brussel rijden ruim 85% der reizigers met voorafbetaalde vervoerbewijzen. Dat brengt de wenselijkheid naar voor om de stoptijden van tram en bus te verkorten door in- en uitstappen toe te laten langs alle deuren. Reeds in 1977 kwam dat systeem in voege op de trams, wat een winst van 3% opleverde aan reissnelheid. Daarenboven bleek een betere benutting van de rijtuigen door deze werkwijze. Het is dus bijgevolg aangewezen deze maatregel te veralgemenen. Daartoe gaat men over in drie fasen:

- 1- Toegang langs alle deuren op de bussen, voor houders van school- en MTB-abonnementen;
 - 2- toepassing van de veralgemening van de toegang langs alle deuren op de trams voor reizigers met tramkaarten;
 - 3- uitbreiding van de tweede fase tot de autobussen.
- De eerste fase van dit plan treedt in werking in de loop van de maand mei 1979.

Analoog aan deze beslissingen wil men nu ook overgaan tot rationalisering van de betaling in metro- en pré-metrostations. Uit dit oogpunt zou de toegang tot de perrons in de stations kunnen georganiseerd worden als volgt:

- 1- door in de mate van het mogelijke de concentratie der ingangen in stand te houden om de vermeerdering van het aantal verkoopsplaatsen van vervoerbewijzen te vermijden; de signalizatie voor het publiek te vergemakkelijken, toestellen te plaatsen voor het tellen der reizigers, en de veiligheid in het algemeen te vergroten;
- 2- door plaatsing van nieuwe draaikruisen te vermijden, en de rumoerige en dure draaikruisen geleidelijk af te schaffen, en door vrije toegang te verlenen tussen de hekjes die de verschillende reizigersstromen verdelen;
- 3- de veiligheid van het personeel te vergroten door plaatsing van automaten voor kaartjes voor enkele ritten, en eventueel voor meerrittenkaarten, om de manuele inning der ontvangsten in een

eerste fase te beperken, en ze uiteindelijk af te schaffen.
Deze werkwijze zou voordelen bieden:

- a- op de uitbatingskosten, een vermindering van 33.000.000 p/jaar;
- b- voor de cliënteel:
 - verbetering van de reissnelheid;
 - verbetering van de toegang tot trams en bussen, en betere benutting van de beschikbare plaatsen;
 - versterking van het toezicht in de ondergrondse instellingen;
 - een gunstig psychologisch effect op de reizigers;
 - een betere bezetting der rijtuigen in de spitsuren.

Het instappen van abonneementhouders langs alle deuren in de bussen, wordt duidelijk gemaakt door een groene sticker bij de deuren aan te brengen.

. De gemeente St-Joost-ten-Node heeft de MIVG gemachtigd een installatie van afstandsbediening der verkeerslichten in dienst te stellen op de lijnen 62, 92, 93 en 94. Deze installatie bevindt zich in de Koningsstraat, en beïnvloedt de lichten op de kruispunten Koningsstraat - Gillonstraat en -Dwarsstraat. De eerste resultaten, na 45 dagen werking zijn bemoedigend. Uit metingen ter plaatse blijkt een gemiddelde tijdwinst van 20%. Veralgemeend voor alle kruispunten van de agglomeratie zou deze uitrusting een verbetering van de reissnelheid betekenen met 4 km/u. Dat zou het mogelijk maken de exploitatiekosten te verminderen met 150.000.000 fr per jaar.

. NACHTBUSDIENSTEN.

Naar aanleiding van de plechtige opening, op 1 jan.79 van het feestjaar Brussel 1000, werden enkele nachtbussen ingezet, die tijdens de nacht van de jaarwisseling het vervoer hebben verzorgd. De belangstelling in diverse middelen en het succes bij de bevolking, hebben de MIVB ertoe doen besluiten de proef voort te zetten. Besloten werd een ministeriële toestemming te vragen om een doeltreffende nachtdienst in het leven te roepen, die vanaf 1 juni in functie zal treden.

In grote lijnen zou de dienst er als volgt uitzien:

- 1- structuur: principieel de reeds bestaande nachtdiensten die het vervoer van personeel verzorgen;
- 2- aantal lijnen: 26, waarvan 18 radiale en 8 ringvormige, die de spoorwegstations en de drukke plaatsen van het centrum met nagenoeg alle wijken van het net verbinden;
- 3- ingebruikneming: 1 juni 1979;
- 4- periode: tussen middernacht en half vier 's morgens;
- 5- tarieven: om veiligheidsredenen zal er geen enkele geldinname gebeuren in de nachtbussen. Daaruit vloeit voort dat alléén reizigers worden opgenomen die voorzien zijn van één der volgende vervoersbewijzen:
 - a) een geldig MTB-abonnement;
 - b) een geldig schoolabonnement;
 - c) een meerrittenkaart die in de bus moet geknipt worden door de automaat;
 - d) een in een vorige bus afgeleverd transitokaartje, volgens dezelfde veiligheidsregels als voor het dagnet.

Het wachten is dus op het akkoord van de Minister.

TENTOONSTELLINGEN.

Buiten de reeds aangehaalde expo zijn er in Brussel nog drie tentoonstellingen tijdens de zomer. Wij komen er uitgebreider op terug, maar hier een samenvatting:

FORUM DER NATIEN: Palais 6 van de Heizel, 28 april tot 13 mei, van 10 tot 18 uur, NMVB, NMBS en MIVB stellen foto's van hun oud materieel tentoon + foto's en maquettes modern materieel.

TRAMMUZEUM WOLUWE: 1 mei - 30 sept. oude trams op za, zo en feestdagen van 14 tot 20u. Toegang 20 fr, -12 jaar: 10 fr.

Oude trams naar Tervuren op 24/5; 3-4/6, 21-22/7 en 15/8!

5 MEI 1979 - STELPLAATSBEZOEK NMBS - RONET.

Wij hebben destijds een verzoek gericht tot de NMBS teneinde een bezoek te kunnen brengen aan CW Salzannes en wdt Ronet.

Dit verzoek is slechts ten dele ingewilligd, en wel in die mate dat voorlopig geen bezoeken op zaterdag meer worden toegestaan aan CW Salzannes. Het komt er dus op neer dat wij op zaterdag 5 mei een bezoek zullen brengen alléén aan wdt Ronet. Het betreden der terreinen van Salzannes is niet toegestaan.

Schikkingen: Indien 20 personen -betalende- zich melden, zal vanuit Antwerpen CS een groepstiket worden aangevraagd. Het is duidelijk dat in dat getal géén rekening wordt gehouden met dezen die een vrije reiskaart te hunner beschikking hebben. Hetzelfde kan geschieden bij vertrek uit Brussel, indien het aantal belangstellenden 20 bereikt. Indien dat niet het geval is, wordt de verplaatsing gedaan op eigen initiatief.

Het aantal deelnemers is beperkt tot 50.

Daaruit vloeit voort dat aanmelding noodzakelijk is. In orde van aanmelding zal deelname aan dit bezoek worden toegestaan.

Aanmelding kan geschieden per brief of per telefoon.

(tel: 031 - 42.45.74 ná 19 uur of 031 - 36.04.92 ná 18 uur.)

Uit de opgelegde beperkingen vloeit voort dat alléén leden mogen deelnemen, en introductie niet is toegestaan.

Kosten: Bij voldoende aantal reizigers is de prijs met groepstiket vanuit Antwerpen CS: 200 fr. Vanuit Brussel zal dat iets goedkoper zijn. Administratiekosten worden gerekend op 20 fr. per persoon. De kosten zullen worden geïnd voor het vertrek, en moeten dus niet op de rekening worden overgeschreven.

Voor diegenen die zich met eigen middelen verplaatsen naar Namen, wordt eveneens 20 fr. in rekening gebracht, te regelen bij de verzameling aan het station van Namen.

Verzameling: aan het station van Namen om 9u.15.

Vertrek uit Antwerpen: trein 111 om 7u.16, aank.Brussel 7u.59

Vertrek uit Brussel-Zd trein 908 om 8u.15, aank.Namen: 9u.10

Vóór wij weggaan in Namen moet een bewijs van niet-verantwoordelijkheid worden ondertekend. Voor personen beneden de 21 jaar moet dat dokument door de vader van de deelnemer worden ondertekend. Personen die in dat geval verkeren worden verzocht vanaf nu bij de sekretaris (Pachthoevelaan 33, 2070-Ekeren) om deze verklaring te verzoeken. Die wordt dan opgezonden. In dat geval een gezegelde en aan Uzelf geadresseerde omslag bijvoegen voor antwoord. De bijeenkomst in Antwerpen is gesteld om 7 uur.

Op de vergadering te Antwerpen op vr 20 april zal worden nagegaan of er voldoende belangstelling is voor een groepstiket.

Het is dus van groot belang, dat degenen die wensen deel te nemen, meteen verwittigen. Kort na de middag zal het bezoek afgelopen zijn. Indien het weer goed is, en bij algemene instemming, kunnen wij nog wat in Namen verblijven. Wij nemen eventueel een groepstiket met vrije terugkeer, dat wil zeggen dat wij met de ganse groep samen kunnen terugkeren met een trein naar keuze. Mochten er nog onbeantwoorde vragen zijn, dan kan U op de genoemde telefoonnummers bellen voor opheldering.

Belangrijk: Ná 25 april worden géén aanmeldingen meer aanvaard voor het groepstiket. Individuele deelnemers kunnen zich melden tot en met 2 mei, dus wie niet met het groepstiket meereist.

Wij rekenen op een vlotte aanmelding!

METROBEZOEK ANTWERPEN - 17 maart 11.

Voor dat bezoek was een deelname van 20 fr. gevraagd. Door omstandigheden hebben slechts enkele dat betaald. Wij verzoeken de anderen dat alsnog dringend te willen regelen.

BIJEEENKOMSTEN

Antwerpen-Metropool: vr 20 april, 20 uur, Carnotstr. 60, 1° verd.

zie vorig nummer/

- vr 18 mei 20 uur: diavoorstelling door Th. Heylen, over aktualiteiten bij de NMBS in de recentste periode.

- vr 15 juni: filmvoorstelling door ons lid dhr Moerenhout: Stoom bij de NMBS.

Brussel-Hoofdstad: DONDERDAG 12 april, auditorium station Anneessens MIVB: lezing met dia's over het Openbaar vervoer in en om Grimbergen, door W. Werquin. aanvang 20 uur.

- DO 10 mei, zelfde plaats en uur: Filmvertoning over de SNCF.

Nota voor Brussel: Er zijn geen bijeenkomsten in juli en augustus.

Limburg-Kempen: -wo 2 mei, sporthal Zolder, 20 uur: De Noorse Spoorwegen, diamontage R. Vissers.
-wo 6 juni: Spoorwegen in Groot-Brittanië, diavoordracht door E. Pelckmans.

Ten overvloede herinneren wij er aan dat het in Brussel volstrekt verboden is de tentoonstelling te betreden die gehouden wordt in het station Anneessens, tijdens de uren van onze bijeenkomsten.

VeBOV-KOERIER. Ons blad kent in mei zijn tweede gedrukte nummer, de E 2. Het nummer 31 van juni zal einde mei naar de post worden gebracht in verband met vakantie. Berichtgeving dus tijdig bezorgen.

BRIEVENBUS VeBOV - BRUSSEL.

De MIVB stelde ons in het station Anneessens in Brussel een eigen brievenbus ter beschikking. Ze bevindt zich in het station kant Fontainasplein tegen de wand achter het toegangsloket. Onze leden kunnen hierin hun briefwisseling voor VeBOV kwijt, mits U de toezichtsbediende verwittigt dat U een brief in de VeBOV-bus wenst te steken. Op de omslag vermelden: VeBOV-, p/a MIVB station Anneessens, Fontainasplein, 1000-Brussel. Langs deze weg: Hartelijk dank, heren van de MIVB.

BEKNOPT GESCHIEDENIS VAN HET OPENBAAR VERVOER IN BRUSSEL.

Dat is de titel en de inhoud van een niet geïllustreerde brochure die een goed opgesteld overzicht geeft van het MIVB-net, zijn modernisering en na 1945, en de toekomstplannen van de MIVB. Deze brochure omvat 25 blz. en is gratis te bekomen bij de MIVB, station Naamsepoort, en in de tentoonstelling Anneessens.

NIEUWS UIT HET VeBOV-CENTRUM.

- The great Steamtrek, boek over stoomtreinen in Zuid-Afrika, besproken in VeKo 28, kan besteld worden in de Engelse versie, aan 600 fr. Voor verzending a.u.b. 50 fr. extrakosten. In de nederlandse taal kost hetzelfde boek 1300 fr. Dat hebben wij niet in voorraad, maar indien U het wenst bestellen wij het
- Die stampende stomende lokomotieven, van O.S. Nock in nederlandstalige uitgave, rijkelijk geïllustreerd is reeds in 1976 verschenen, maar het blijft een mooi boek. Wij hebben het in voorraad. Het behandelt de ontwikkeling en de ondergang van de stoomlok. Aandachtige lezers zullen er twee foto's uit de VeBOV-reeksen in herkennen, o.a. de eerste VeBOV-expres! Prijs: 320 fr (+ 50 fr. verzendingskosten) NL: 22 fl. + 5 verz.
- Geschiedenis van de Blauwe tram (J. SMIT), een knalboek dat wij volgende maal bespreken, is eveneens in het VeBOV-Centrum te bekomen aan 525 fr.
- Fotoreeksen A1 en B1, zie VeKo 20, laatste blad. 120 fr/reeks.