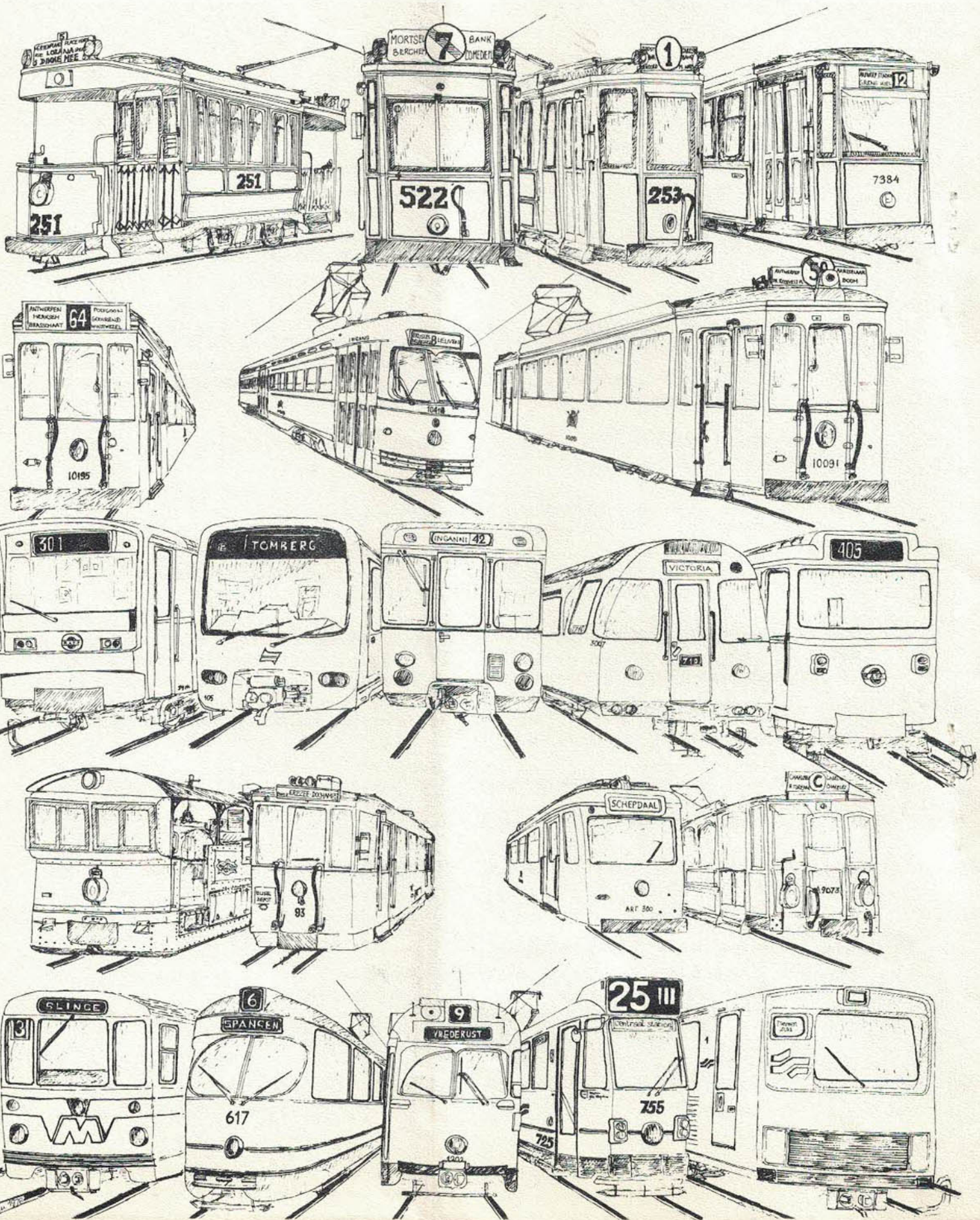




maandblad van de Vereniging voor Belangstellenden in het  
Openbaar Vervoer

verantwoordelijke uitgever : Roger Bastaens  
Kerkendijk 1  
b - 2200 Borgerhout





VeBOV-KOERIER is het maandblad van de Vereniging voor Belangstellenden in het Openbaar Vervoer - vzw. Dit blad wordt kosteloos verstrekt aan alle VeBOV - leden.

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

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

Redactie: R. Bastaens en F. Geens.

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

Hoofdredactie en verantwoordelijke uitgever:

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

Telefoon: (031) 36.04.92, na 18 uur.

---

Dezer dagen verscheen in de kranten nogmaals een voorstel om de vroegere lijn 3 te Antwerpen, die door de komst van de pré-metro in twee stukken uitgebaat wordt, weer tot één grote lijn te verenigen. De huidige lijn 3 rijdt van Merkssem via Bredabaan, Sportpaleis, Pothoek, Kerkstraat, Carnotstraat, Gemeentestraat, Lge- en Kte Nieuwstraat naar de Melkmarkt. Het tweede stuk bedient het Groenplein, de Nationalestraat, Volksstraat, Leopold de Waelplein en Leopold de Waelstraat, tot en met de lus op het Lambermontplein. Administratief heet dit korte traject: lijn 39.

Na het gereedkomen van de tunnel onder de Meirbrug, Meir, Leysstraat en de De Keyserlei zijn er aan de oppervlakte van dit traject, met uitzondering van de Meirbrug, geen sporen meer teruggekomen. Daardoor bleef lijn 3 in twee gedeeld. Allerhande voorstellen zijn door diverse instanties en groeperingen reeds gedaan om lijn 3 terug aan één te knopen. Dat ging van weinig interessante tot zeer interessante voorstellen. In een vorig nummer van VeBOV-Koerier stelde onze vereniging de volgende oplossing voor:

Het traject Merkssem - Melkmarkt zou voor de dienst behouden blijven met dezelfde reisweg als nu. Echter zou elk derde rijtuig rijden als lijn 13, met dezelfde reisweg tussen Merkssem en het Fr. Rooseveltplein. Daar zou lijn 13 afbuigen en naar het Lambermontplein rijden via de Frankrijklei, Bourlastraat, Leopoldsplein, Leopoldsstraat, K.N.S., Huidevettersstraat, Meirbrug, Groenplein, Nationalestraat, en verder via lijn 39 naar het Lambermontplein.

Wij blijven bij dat voorstel, en wij wensen dat nog even toe te lichten.

Technisch gezien is bovenleiding en sporen ter plaatse. Wissels bij de Nationale bank moeten eventueel automatisch worden gemaakt. Dat is alles! Lijn 13 moet op de richtingsfilms worden aangebracht.

Argumenten tegen: - wellicht enkele rijtuigen ekstra inzetten;

- omweg en dus iets langere rijtijd dan men nu nodig heeft om bv. het Groenplein te bereiken.

- toename van de verkeersdruk in de Leopoldsstraat en de Huidevettersstraat.

Argumenten voor: - verstrekken aan de vroegere gebruikers van de lijn, van het voordeel om opnieuw hun bestemming te bereiken zonder overstappen;

- bejaarden, die niet meer zo goed te been

zijn, en voor wie het lopen van het Groenplein naar de Melkmarkt eerder als hinderend ervaren wordt, kunnen dan rustig blijven zitten.

- het tijdsverlies dat voortspruit uit het rondrijden via de Nationale Bank wordt gekompenseerd en zelfs in ruime mate, door de tijd die men eventueel nodig heeft om de verplaatsing te doen van het eindpunt Groenplein naar de Melkmarkt of naar de ondergrondse, en het eventueel wachten op de volgende tram.

- het scheppen van een bijkomende tramlijn, en dus van betere verplaatsingsmogelijkheden in de stad.

- het behouden van de huidige snelle verbinding vanuit Merkssem met het Centrum en het Groenplein, zij het dan via de Melkmarkt, voor die personen wier reis niet verder gaat dan deze bestemming.

- het verwezenlijken van een interessante bijkomende verbinding zonder noemenswaardige kosten.

Het komt ons voor dat de MIVA, om een punt te zetten achter de kwestie van lijn 3, de proef toch even zou kunnen wagen. Wellicht zou dan blijken dat elke derde wagen vanuit Merkssem te weinig zou zijn. In dat geval zou lijn 13 een goede zet zijn, en kan het Openbaar Vervoer er alleen maar baat bij hebben.

Het is ons bekend dat in een later stadium lijn 3 zal gaan rijden via Schijnpoort - Stuivenbergplein - De Conincplein, Koningin Astridplein en via de ondergrondse naar het Groenplein. Lijn 12 zou dan via Pothoek- en Kerkstraat rijden. Lijn 13 zou dan lijn 12 kunnen volgen op zijn ondergrondse tocht, en eveneens boven komen op de Frankrijklei. Daar stelt zich dus ook voor de toekomst geen probleem. Eigenlijk zou deze verandering tussen lijnen 3 en 12 reeds nu kunnen ingaan, ten einde het publiek met de toestand vertrouwd te maken.

Als dan verder zou worden ingegaan op het voorstel van lijn 13, dan zou die vanaf nu reeds via de Kerkstraat rijden, zodat het bestaan van twee lijnen vanuit Merkssem naar het Centrum een waarborg zou zijn voor het reizend publiek en diegenen onder hen die de lijnsverandering van 3 en 12 toch ergens als minder geschikt voor hun persoonlijke behoeften zouden ervaren.

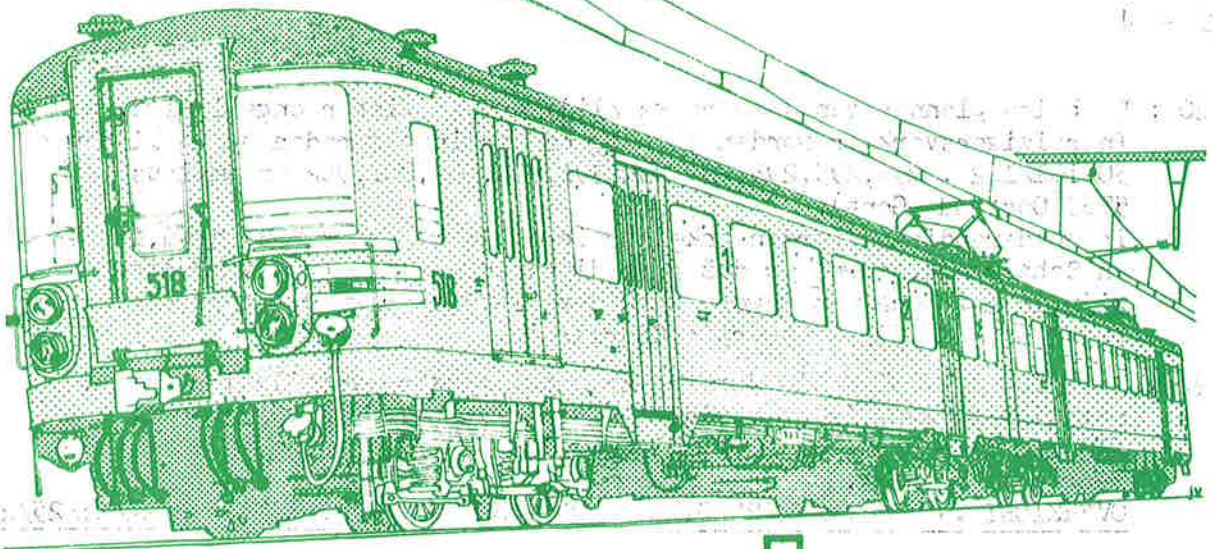
Het onlangs geformuleerde voorstel in de kranten, nl. lijn 3 te laten rijden vanaf Rooseveltplein via Frankrijklei, Britselei en Amerikalei, om via Marnix en de Nationalestraat het Groenplein te bereiken, komt ten dele overeen met ons voorstel, maar de Volksstraat, het Leopold De Waelplein en -straat, evenals het Lambertmontplein zouden dan de tram moeten missen. Wanneer echter lijn 8 naar het Lambertmontplein zou worden geleid, vervalt dit euvel. Er blijft dan echter het grote nadeel dat iemand die naar het Groenplein moet, daar heel wat meer tijd zal voor nodig hebben, of zal moeten overstappen. En het is precies om dat te vermijden dat het hier te doen is! Het gaat om de dienstbaarheid van het openbaar vervoer, en daarom lijkt ons het door ons geformuleerde voorstel het overwegen waard.

- r -

#### ADVERTENTIE.

Voor een dia-montage over tram G en de actie "Tram G moet blijven" zoekt de Strombeekse Dorpsraad passende tram-geluidsopnamen. Voor inlichtingen: Walter Werquin, Brusselselaan 86, 1820 - Strombeek-Bever. Tel: (02) 267.12.37.

De VeBOV-Kalender 1979 is nog te verkrijgen. Hebt U hem al ?



# spoorslags

25 - 3

## WETENSWAARDIGHEDEN OVER LOKOMOTIEVEN EN STELLEN

### Tipe

- 00 : De herschildering van de stellingen 00 gaat snel vooruit. In oktober waren de volgende stellingen reeds voorzien van een gele kop:  
020, 057, 070, 084, 085, 086, 088, 089, 091, 093, 094, 097, 100, 114, 117, 121, 124, 126 en 128.
- 07 : De 26 tweeledige elektrische stellingen van de reeks 731 - 756 zullen dit jaar nog geleverd worden.
- 08 : Ook nog voor december wordt verwacht dat de 12 bijbestelde viertjes (nrs 833-844) op de sporen zullen verschijnen. Ze zullen vooral ingezet worden op de verbinding Welkenraedt-Luik-Brussel en in de groep Luik.
- 15 : Lok 1505 die een tussentijdse onderhoudsbeurt kreeg te Mechelen, kwam in de gewone blauwe beschildering terug op de baan. De loks van reeks 15 rijden in de nieuwe beurtregeling vooral de volgende diensten: op lijn 25 de TWR's 81, 82, 85 en 88;  
op lijn 50 de treinen 756, 859 en 867 (niet 6en7)  
op lijn 36 de trein 787 (Brussel-Landen) (niet 6/7)
- Hierbij komen nog regelmatig diensten in de plannen van reeks 18 tussen Luik en Parijs en tussen Brussel en Parijs.
- 16 : Zes lokomotieven van deze reeks zijn vooral ingezet op de verbinding Oostende-Brussel-Luik-Keulen. Nochtans rijden ze ook, zoals in vorige winter, tussen Brussel en Parijs met de TWR treinen 80 en 83. Ook wordt met een lok van deze reeks de TWR 20 Keulen-Brussel bospannen.
- 18 : Ook bij de reeks 18 wordt de nieuwe kleur nog niet toegepast. Zo kwam de 1806 terug in dienst in de gewone blauwe kleur. In de huidige winterdienst worden 4 loks ingezet in de volgende treinen:  
op lijn 96 de TWR 89 en trein 432 (Brussel-Parijs);  
op lijn 125/130 de TWR 40, TWR 41, TWR 33, TWR 32 en trein 233 en 234.  
op lijn 36 voor trein 319 en trein 432 tussen Keulen en Brussel.  
Bij trein 432 blijft echter de lokomotief voor de trein tot in Parijs.

Hebt U al de VeBOV-KALENDER voor 1979? Nu bestellen!



20 : De beide plannen van deze reeks blijven deze winter ongewijzigd. In reizigersverkeer worden de volgende treinen gereden op de lijnen 50/161/162 : 294,295,298,299,390,391,754,865,941,982 en omnibus 5765(Oostende-Gent).

In goederendienst worden enkel treinen gereden tussen Stockem,Ronet en Schaarbeek.Hoewel er dus geen diensten op Antwerpen voorzien zijn,is het toch een gewone zaak deze loks voor goederentreinen te zien op de lijn Antwerpen-Charleroi.

22 : De enige lokomtief uit deze reeks met een extra ventilatierooster, namelijk de 2202 is na revisie in de nieuwe kleuren verschenen. Bij het ingaan van de winterdienst zijn er praktisch geen verschuivingen te noteren.

OVERZICHT VAN DE ONDERBRUING VAN DE INZET VAN DE LOKS REEKS 22/23/25/26

<u>Stelplaats</u>	<u>Aantal 78/79</u>	<u>Aantal zomer 78</u>	<u>Reeksen</u>	<u>Bemerkingen</u>
Antwerpen	6	6	22	(1)
"	I3	I3	23	(2)
Brussel-Zuid	4	6	22	(3)
Leuven	I4	I4	22/23	(4)
Luik-Guill.	II	I2	23	(5)
"	I	I	22	Lichterlok 2208
Merelbeke	<del>I02</del>	<del>I01</del>	<del>22/25</del>	<del>(6)</del>
Monceau	<del>I2</del>	<del>I2</del>	<del>23</del>	<del>(7)</del>
Bergen	II	II	22/23	(8)
Namen	7	7	22/23/26	(9)
Oostende	II	II	23/25	(10)
Ronet/Stockem	2	2	23/26	(11)
Schaarbeek	6	6	22/23/26	(12)
"	I2	I2	23/26	

Uitleg bij de bemerkingen:

- (1):Deze zes loks van reeks 22 verrichten vooral diensten tussen de Antwerpse haven en Charleroi. In reizigersverkeer worden ze ingezet voor de treinen 285 (Brussel-Zuid - Roosendaal), 289 (idem) 282,283 en 286 (Roosendaal - Brussel-Zuid) en 537,618 (Antwerpen-Centraal - Charleroi), evenals voor een trein Antwerpen-Gent.
- (2):Vezorgen vooral ertsvervoer tussen Antwerpen-Haven en Schaarbeek of Monceau. Verder ook naar Roosendaal, Ronet en Trquelinnes. Meerdere treinen worden in dubbeltraktie gereden.
- (3):De vermindering met twee loks is te wijten aan de verdere afgifte aan Schaarbeek en Bergen. Enkel diensten op lijn 96 staan op het programma.
- (4):De 14 loks types 22 en 23 van Leuven hebben een uitgebreid inzetgebied met als bestemmingen Brussel, Hasselt, Antwerpen, Luik-Guill, Gent en Namen.
- (5):Praktisch alle diensten worden gereden tussen Oostende en Luik-Welkenraedt-Aken. Hierbij komen nog de treinen 1606,1915 tussen Luik en Bergen.
- (6):In het plan van Merelbeke, waar tijdens de zomer nog de reeks 28 werd ingezet, worden nu met 22-ers en 25-ers diensten gereden naar Oostende, Leuven, Brussel en Antwerpen (Huckepacktreinen) en met stukgoederen naar Voroux. Opmerkelijk zijn de losse ritten van drie machines tussen Merelbeke (5.30 u) en Aalst en terug Aalst (18.10 u) naar Merelbeke (18.30 u).
- (7):Hier worden vooral diensten gereden in dubbeltraktie voor het ertsvervoer tussen Charleroi en Schaarbeek/Antwerpen. Verdere doelen zijn Ronet, Trquelinnes en Ottignies.
- (8):Het plan van Bergen voorziet de loks reeks 22 en 23 voorziet diensten tussen Quévy-Bergen-Brussel en Luik, terwijl ook Antwerpen-Noord bereikt wordt.

- (9): De zeven Naamse loks verrichten enkel reizigersdiensten tussen Charleroi-Luik-Liers.
- (10): Worden ingezet voor reizigers- en stukgoedtreinen tussen Oostende - Brussel en Luik-Aken.
- (11): De 24 loks van Ronet en Stockem rijden, voornamelijk in dubbeltraktie op de verbinding Stockem-Ronet-Schaarbeek-Antwerpen. Ook voor reizigersvervoer tussen Brussel en Namen, worden ze voor treinen gespannen. De machinisten worden geleverd door de stelplaatsen van Ronet, Jemelle en Stockem. Het onderhoud geschiedt te Ronet.
- (12): Schaarbeek heeft een uitgebreid inzetgebied voor haar loks reeks 22, 23 en 26, namelijk tot Merelbeke, Stockem, Namen, Charleroi en Antwerpen. Opmerkelijk is ook de vopzending van drie machines tussen Schaarbeek (14.55 u) en Brussel-Zuid (15.35 u).
- 23 : Tegen de verwachtingen in is de 2380 na een tussentijdse revisie toch terug met de geel-groene proefschildering uit Mechelen buitengekomen! Nochtans moet hij dit jaar nogmaals binnen voor de revisie na 800.000 km. Bij het gele contingent (niet kontinent) zijn de 2374 en 2376 bijgekomen.
- 26 : De lokomotief 2614 was voorzien om met een gewijzigde tandwiel-overbrenging proef te gaan rijden bij wijze van test met het oog op de nieuwe loks van reeks 27. De lokomotief werd tijdens een onderhoud dan ook omgebouwd. Nog voor het inzetten werd hij echter terug in normale uitvoering teruggezet. Wie weet hiervoor de reden?
- 29 : De 2920 wordt door Schaarbeek ingezet met één bestuurder voor fakultatieve ritten naar Mechelen. Ook werd hij reeds enkele keren te Leuven opgemerkt (o.m. op 10 oktober 1978), ook weer met treinen met onderdelen.
- 40 : De 4003 is thans in onderhoud en krijgt daarbij een gemoderniseerde elektrische uitrusting. Wegens de stremming door de botsing te Kermt werd o.m. een stel 40 over Tessenderlo en Beringen naar Hasselt omgeleid.
- 44 : Men uitbreiding van de ritten van deze stellen ligt <sup>in</sup> het verschiet. Vanaf eind mei 1979 zullen ze immers de pendeldienst op lijn 57, gedeelte Lokeren-Zele gaan rijden.
- 51 : Op 28 september 1978 trok de gele 5132 (na revisie op 11/09/78) een tentoonstellingstrein bestaande uit NMBS en FS slaaprijtuigen, het bioskooprijtuig, een bar-dancingwagen en een tentoonstellingrijtuig naar Rijsel. Bij de botsing van 19 oktober jl. te Kermt reed lok 5176 van Hasselt met trein 2255 achteraan in op een stilstaande goederentrein. De diesellokomotief werd over de laatste kolenwagen omhooggestuikt en kantelde om. De berging van de volledig vernielde lokomotief werd nog dezelfde dag doorgevoerd en ook de buitendienststelling volgde. Hiermee is dan de eerste 51-er van de sporen verdwenen.
- 59 : Na het onderhoud te Salzinnes (13/10/78) werd de 5912 van Haine-St-Pierre naar Antwerpen-Dam overgeplaatst om daar de diensten beter te kunnen verzekeren. De toekomst van deze machines is wel iets rooskleuriger dan in de vorige Koerier afgeschilderd. Wel is het zo dat tegen 1980 Haine-St-Pierre al zijn machines aan Merelbeke en vooral aan Antwerpen zal afgeven. Bij gebrek aan een vervangtype voor deze betrekkelijk sterke machines is van een buitendienststelling voorlopig nog geen sprake. Wel kunnen enkele machines reserveonderdelen leveren, en dus zogenaamde 'pluklokomotieven' worden. Overname van de diensten door de reeks 60 is wegens diens kleinere vermogen niet mogelijk.

- 60 : Het onder reeks 59 beschrevene brengt echter dan wel met zich mee
- 61 : dat de toekomst voor reeks 60 er op middellange termijn duister uitziet. Deze reeks zal vermoedelijk als eerste op reserve gezet worden. Bij de reeks 60/61 is nu ook de 6106 in het geel, met groene neus verschenen, terwijl het bovendeel van de neus van de 6047 (Kinkempois) ook groen werd geschilderd.
- 62 : Na de 6220 is nu ook de 6202 (Merelbeke) in gele livree gekomen. De volgende gerevisieerde machine zal de 6331 zijn.
- 66 : Daar de raming voor het plaatsen van nieuwe motors in de machines van reeks 66 een te hoog bedrag vertoont (circa 7 miljoen per machine!) werd van deze ombouw afgezien en werden de loks uit het effectief genomen. Hun buitendienststelling zal weldra volgen. De drie machines staan nog steeds op het buitenterrein te Salzinnes CW.
- 72 : Bij deze reeks wordt voor een tiental machines een modernisering met plaatsing van een nieuwe dieselmotor gepland. Hierbij zal de schildering ook worden aangepast zodat helaas wel de karakteristieke vlinder (of V-vorm) zal verdwijnen.
- 73 : Op 26/09/78 kwamen ook de 7391 en 7392 vanuit Kinkempois te Hasselt aan. Ze rijden nog steeds in dubbeltraktie in het plan van reeks 66, met als inzetgebied Hasselt, Winterslag, Diest, Tessenderlo, Zichem, Mol, Hamont en Neerpelt. Binnen enige tijd zullen ze de kolentreinen tussen de Limburgse mijnen en de Genkse kolenhaven trekken teneinde zo het plan van reeks 51 te verlichten.
- 80 : Bij een revisie werd de 8066 van Scharbeek als eerste uitgerust met een elektronisch flikkerlicht en een bijbehorend geluidssignaal. Het is de bedoeling alle rangeerlokomotieven die regelmatig langs of over de openbare weg rijden met deze installatie uit te rusten.
- 84 : De 8459 werd na een korte uitleenperiode aan Antwerpen-Dam op 6 oktober teruggegeven aan zijn eigenaarsstelplaats Hasselt.

En nog een nieuwtje over de stellen 08. Bij deze stellen is men momenteel bezig een bijkomend contact op de kopwand te plaatsen. Bedoeling is de luidsprekerinstallatie vanuit elk stel te kunnen bedienen, wanneer er meerdere stellen aan elkaar gekoppeld zijn. De meeste stellen zijn overigens reeds aangepast.

Op 11 oktober 1978 reedsstel 822 als speciale trein tussen Antwerpen-Centraal en de haveninstallaties van Stocatra en terug. Dit greep plaats in het kader van een bezichtiging van de haveninstallaties door de internationale pers.

#### NIEUW IN DE N.M.B.S.-SEINRICHTING:

Bij de lijnen die omgevormd worden voor 160 kilometer per uur is de remafstand tussen de seinen (blokafstand) niet lang genoeg meer. Om nu het verplaatsen van de seinen te vermijden worden deze uitgerust met een bijkomend groene lamp. Bij dubbel groen mogen de volgende DRIE blokken bereiden worden. We krijgen dus op die lijnen vier mogelijke seinbeelden, namelijk:

DUBBEL GROEN : doorrijden tegen 160 km/u, het volgend sein is groen of ook dubbel groen;

GROEN : doorrijden maar afremmen tot 100 à 120 km/uur; volgend sein is

DUBBEL GEEL : afremmen, het volgend sein is rood; dubbel geel;

ROOD : stoppen.

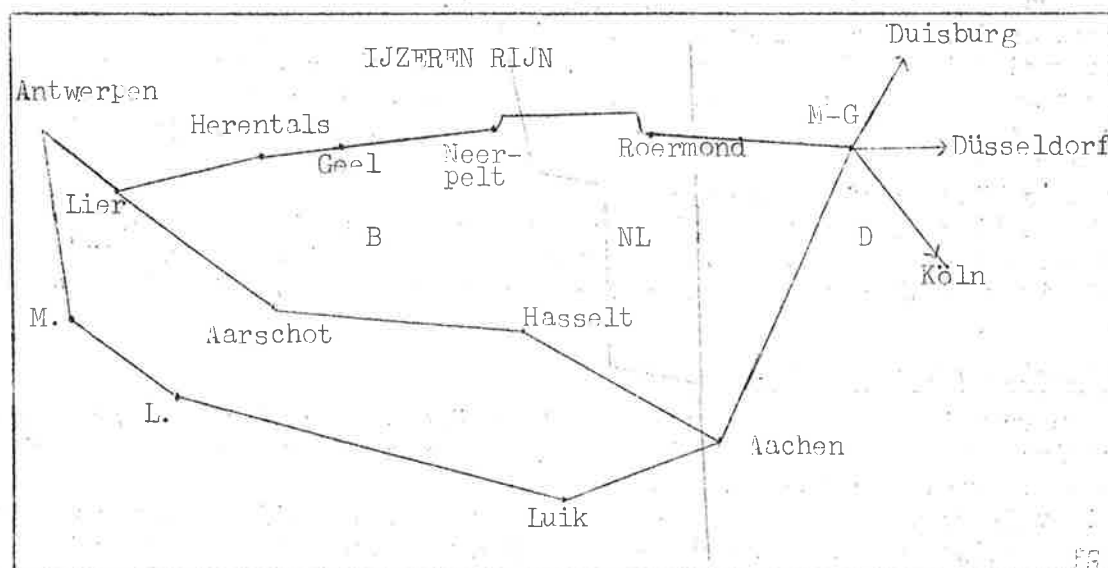
Ook het vaste rangeersein 'M R.' dat het einde van een rangeerbeweging aangeeft wordt vervangen door een reflekerende plaat die in het zwart een gesloten rangeersein vertoont.

I J Z E R E N   R I J N

Door een aantal besturen, verenigingen en organisaties werd onlangs een 'DOSSIER IJZEREN RIJN' gepubliceerd. (1) Het betreft hier een pleidooi voor een herstel van de spoorverbinding tussen Antwerpen en het Duitse Ruhrgebied. Het 'herstel' dient hier dan begrepen als een in de eerste plaats behouden van de bestaande infrastructuur (spoorlijn), een verbeteren en moderniseren ervan, en uiteindelijk het voorzien van de lijn met degelijke treindiensten (goederen- en reizigersvervoer). In het verleden werd reeds vaak door Antwerpse personaliteiten aangedrongen op de herwaardering van de IJzeren Rijn.

1) De spoorlijn genaamd 'Ijzeren Rijn'.

Uit onderstaande kaart blijkt wel duidelijk dat het hier om een drie-landen-spoorlijn gaat die een opmerkelijk kortere route biedt tussen Antwerpen en het Ruhrgebied dan de traditionele verbinding via Aarschot-Hasselt-Aachen of zeker dan via Leuven-Luik-Aachen.



Het traject Antwerpen-Noord tot Mönchengladbach telt 173 kilometers.

2) Huidig gebruik.

Deze lijn is in feite langzaam in verval geraakt na de eerste wereldoorlog. Na de tweede wereldbrand werd het nog erger: Nederland brak het door de Amerikaanse troepen aangelegde dubbelspoor op haar grondgebied terug op, de NMBS schafte in oktober 1953 de reizigersdienst af tussen Mol en Hamont. Het enige grensoverschrijdende vervoer dat in 1970 nog plaats greep waren vier lokale goederentreinen tussen het Duitse grensstation Dalheim en het Nederlandse Roermond. Wegens de overbelasting van de lijn Aachen-Montzen werden echter geleidelijk terug treinen (goederen) over de IJzeren Rijn 'verscheept'. Zo kent de lijn momenteel het vervoer

Voetnota 1: Het 'DOSSIER IJZEREN RIJN' is een bijlage aan het tweemaandelijks tijdschrift HINTERLAND, nummer 99N van september-oktober 1978. Het wordt uitgegeven onder de auspiciën van de Stad Antwerpen en van de Groepering der Havenbelangen van Antwerpen.

Het Dossier is ter inzage in het VeBOV-CENTRUM.

Het tijdschrift 'Hinterland' kost 50,- U kan het op het VeBOV-Sekretariaat bestellen aan 65 frank.



treinen met auto-onderdelen (Antwerpen-Bochum), zinkertstreinen (Antw.-Budel), de Huckepucktreinen (Oostende-Antwerpen Schijnpoort-Köln-Tifellor) en de zouttreinen op de relatie Hengelo-Hamont-Neerpelt-Diest-Tessenderlo. Vergeten we evenmin de succesvolle reizigerstreinen die sinds 28 mei 1978 rijden tussen (Antwerpen-)Mol en Neerpelt.

### 3) Bediende regio's.

#### -Provincie Antwerpen.

Van de 100 km op Belgisch grondgebied loopt de IJzeren Rijn ruim 76 km door de provincie Antwerpen. De Metropool niet meegeteld wonen zowat 463 duizend personen langsheen de lijn, vooral rond Turnhout. Meer dan 250 bedrijven langsheen de lijn vormen een aanzienlijk goederenpotentieel.

#### -Belgisch Noord-Limburg.

De langsheen de lijn gelegen kernen Lommel, Overpelt/Neerpelt, Bree en Peer vormen met 43 grote bedrijven een groeiende industriële kern.

#### -Nederlands Midden-Limburg.

Internationaal gerenomeerde bedrijven zijn gevestigd in dit eveneens uitstekend van natuur voorzien gebied. Momenteel zijn ze grotendeels op Rotterdam aangewezen voor hun verscheppingen.

#### -Regio Krefeld-Mönchengladbach-Neuss-Viersen.

Dit gebied is onvoldoende ontsloten. Wat het reizigersvervoer betreft wordt momenteel de bouw gepland van een S-Bahnvervoer in de streek. Grote ondernemingen zoals Bayer, Thyssen Edalstahl, AEG enz. zijn reeds hier gevestigd.

#### -Regio's Düsseldorf en Duisburg.

Dat het hier om twee belangrijke centra gaat hoeft niet betoogd. Belangrijk is wel dat al het vervoer van en naar deze steden niet over België gaat. Zodanig gaan hier enorme kansen verloren voor onze bevolking én voor onze NMBS.

### 4) Konklusies van de studie.

Na een grondige uitweiding over de industriële, demografische en verkeers-technische aspecten rond de IJzeren Rijn komen de auteurs van het dossier tot de volgende konklusies.

Er is volgens hen een impasse in die zin dat wel degelijk de IJzeren Rijn een wezenlijk onderdeel vormt van de infrastructuur van de tussengelegen regio's, maar anderszijds de lijn bij gebrek aan modernisering niet behoorlijk kan functioneren. Deze uitbouw vereist echter steun van de overheid, aangezien de betrokken spoorwegmaatschappijen niet uit zichzelf tot het initiatief zullen overgaan. De lijn Antwerpen-Montzen-Aachen is nog niet onaanvaardbaar overbelast, de IJzeren Rijn zou in het begin verliesgevend zijn, tenzij de overheid samen met het bedrijfsleven de spoorlijn zou integreren in een globaal beleid van de betreffende regio's.

Om deze redenen zal de internationale werkgroep het feitenmateriaal completeren teneinde nog duidelijker te kunnenantonen dat de verbetering en modernisering van de IJzeren Rijn een internationaal project dient te zijn dat dan ook via de verantwoordelijke overheden dient uitgewerkt te worden.

F. Geens

### HET CENTRAAL STATION VAN ANTWERPEN

In het driemaandelijks tijdschrift van het Gemeentekrediet van België verscheen in Juli-uitgave een artikel van D. Verhaegen, Lic. Archeologie en Kunstgeschiedenis over het Antwerpse Centraal-Station, een vanuit kunstzinnig standpunt bekeken studie. Ook ter inzage in het VeBOV-CENTRUM!

Hebt U de lidmaatschapsbijdrage voor 1979 al betaald?



# trampost

OM EN BIJ DE BEDRIJVEN.

25 - 9

UIT DE METROPOOL - NIVA:

Wegens uit te voeren spoorwerken zijn de buslijnen 6 en 18 op 2 oktober omgelegd. De werken situeerden zich op de Turnhoutsebaan in Borgerhout. In de richting stadscentrum werden de buslijnen omgelegd via de Jaak De Braeckeleerstraat, Kattenberg, Drink, Turnhoutsebaan, en verder normale reisweg.

. Op zaterdag 7 en zondag 8 oktober werden er in Wilrijk wielervedstrijden gehouden, waarvoor het openbaar vervoer eens te meer moest wijken. Het betrof de buslijnen 17, 25 en 25 bis, die van ongeveer 14u.15 tot 16u.45 een andere weg dienden te volgen.

. Op zaterdag 14 oktober deed Sinterklaas zijn intrede in de Antwerpse warenhuizen. Dat gebeurt traditioneel met een vrij belangrijke optocht met majoretten, echte en onechte dieren, (deén insinuatie!) muziekkorpsen, reclamelawaai en ook kinderen in blijde verwachting. (Honni soit qui mal y pense!) Dit jaar vertrok de stoet aan het Steenplein om het Teniersplein te bereiken via de volgende straten: Ern. Van Dijckkaai, Suiker-ruï, Grote Markt, Oude Koornmarkt, Groenkerkhofstraat, Groenplein, Schoenmarkt, Meirbrug, Meir en Leysstraat. Daardoor ondervonden verschillende lijnen moeilijkheden. Lijn 39 werd opgehouden op het Groenplein of op het Lambermontplein tijdens de doortocht. Lijn 4 reed tussen Hoboken en Marnix. Lijnen 7, 8 en 9 werden opgehouden op de lus van het Komodieplein. De lijnen 25, 25 bis en 26 namen lus Kammenstraat, Steenhouwersvest, Drukkerijstr. - Kattenbergstraat. Bij de ontbinding van de optocht op het Teniersplein werden de lijnen van de Frankrijklei kortstondig opgehouden ter plaatse.

. M.i.v. 16 oktober is lijn 32 de volgende wijziging toegedaan: Alle bussen die hun eindpunt namen aan de Drie Eikenstraat, zijn verlengd tot Edegem-gemeentehuis. In Buizegem is de reisweg nu: (richting Buizegem) Kontichstr., Jean Notéstr., Boniverlei, Buizegemlei, St Goriksplein, E. Jouretlaan. In de richting CS wordt gereden: St Goriksplein, Buizegemlei, Boniverlei, J. Notéstr, Kontichstr, Hovestr., Doelveldstr. en verder huidige reisweg.

. Tijdens de Allerheiligenperiode (25 okt. - 2 nov.) zijn er enkele versterkingen en omleggingen te noteren geweest. Lijn 33 werd omgelegd langs het Schoonselhof, terwijl lijn 12 erheen verlengd was. Lijn 24 werd versterkt. Deze versterkingen, verlengingen en omleggingen hadden plaats tussen 9u.30 en 17u.15. Toelichting: In vroeger jaren gebeurde het geregeld dat tijdens deze periode de tramlijnen 1, 2, 12, 23 en 24 het Schoonselhof bedienden, zij het dan dat niet alle genoemde lijnen tijdens hetzelfde jaar deze diensten verzekerden. De eindpuntlus bestond toen nog niet, en rijtuigen met bijwagens werden door een ter plaatse maneuvrerende werkmán, van een andere bijwagen voorzien. Bij grote koude kon men ook een rood-gloeiende kachel op het voetpad zien, die deze werkmán ter verwarming stond, ook al had hij nagenoeg geen tijd om de verkleumde vingers te warmen. Lijn 2 die ná de expo 1930 in de normale dienst met filmwagens reed (de madammekes), kreeg dan voor de gelegenheid rijtuigen uit de 400-reeks met koersborden. Na 1949, toen de rechthoekige borden in dienst kwamen, zonder lijncirkel, is het gedurende verschillende jaren zo geweest, dat dat de enige periode was waarin deze lijn met koersbordwagens reed. Pas ná 1960 zijn de koersbordwagens buiten deze periode terug op lijn 2 gekomen.

. Wegens het uitvoeren van wegeniswerken op de Italiëlei, reden buslijnen 6 en 34 van 30 okt. '78 t/m 2 nov. langs de volgende reisweg: lijn 6: Brouwersvliet - Oude Leeuwenrui - Ankerrui - Tunnelplein (officiële benaming!) - Cassiersstraat - Lange Dijkstraat - St Jansplain, en verder normale weg. Lijn 34: Vondelstraat - Italiëlei - Tunnelplein - Ankerrui - Oude Leeuwenrui en verder normale weg.

. Op zaterdag 28 oktober 78 werden de buslijnen 25, 25bis en 26 omgelegd langs de Kronenburgstraat - Nationalestraat tot Groenplein, wegens skate-boardingwedstrijden in de Terninckstraat. Wat men al niet doet om het het Opanbaar Vervoer moeilijk te maken!

. Met ingang van 30 oktober zijn alle ritten van buslijn 27 verlengd tot aan de hoofdingang van het Middelheim ziekenhuis, tussen volgende uren: op werkdagen tussen 7u.12 (CS) en 19u.07; op zaterdagen: van 7u.20 (CS) tot en met vertrek van 19u.00; op zondagen: van 14u.00 tot en met vertrek CS 19u.00.

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

. Lijn 50 is een nieuwe buslijn, zie VeKo 24, die rijdt tussen Zwijnaarde en Wondelgem. Lijn 5 is hierdoor niet verdwenen, maar rijdt afwisselend met lijn 50. Alle ritten van lijn 5 eindigen echter bij de Nieuwe Vaart.

. 1 sept: Aan de halte Koornmarkt is een bord aangebracht, waarop de voordelige abonnementen en meerrittenkaarten worden aangeprezen. Hier komt eerlang een voorverkoopsstand.

. 3 sept: Vandaag reed ab 71 de laatste diensten op de door lijn 17 te vervangen buslijn 37. De laatste rit geschiedde onder toezicht van een controleur. Traditie?

. 4 sept: Nieuwe buslijnen in dienst!

lijn 17: eerste bus terminus Drongen: ab 21,

eerste bus terminus Westveld: ab 22,

lijn 50: eerste bus terminus Wondelgem: ab 01.

De tweede bus van lijn 17, ab 23, werd bij de terminus

Drongen op applaus van de bevolking onthaald. De bestuurder werd in de bloemen gezet.



- 5 sept: Lijn 4, kruispunt Kortrijksesteenweg - IJzerlaan: een zwaar verkeersongeval verhinderde de doorrit van tramrijtuigen van lijn 4, van 19u.15 tot 19u.40. Lijn 4 reed via lijn 10, en een pendelbus werd ingelegd.
- 6 sept: Rioleringswerken in de onderbroken Eggermontstr: Een gaslek zorgde ervoor dat alle verkeer in de omgeving werd stilgelegd. Gedurende ruim 90 min. reden de rijtuigen van lijn 1 naar het Arsenaal, terminus lijn 21. Wegens ontploffingsgevaar werd de ganse buurt ontruimd. Door mogelijke vonk-vorming moest een rijtuig van lijn 1 blijven staan op de St Lievensbrug. Het verkeer op de E 3 werd onderbroken, terwijl verschillende mensen wegens vergiftigingsverschijnselen naar ziekenhuizen werden gevoerd. De speciale bus op lijn 1 reed door tot het Wilsonplein.
- 7 sept: ex tranlijn 20: Aan de terminus van het Kollege te Melle blijft alleen het omloopspoor voor bijwagens nog over. De rest is uitgebroken.  
Lijn 1: mw 339 bracht weer reels naar de Eggermontstraat.
- 8 sept: lijn 1 - Eggermontstraat: de op het Kerkplein opgestapelde wissels zijn terug op hun plaats gebracht. Nieuwe, zware sporen worden gelegd.
- 9 sept: vanaf vandaag en t/m 24 rijden alle trams en bussen met vlaggetjes, vanwege de Internationale jaarbeurs. Tussen de Groothandelsmarkt en de Jaarbeurs rijdt een gratis busdienst om de bezoekers ertoe te bewegen hun auto op de parkeerterreinen van de Groothandelsmarkt achter te laten. Alle rijtuigen, trams en bussen, zijn aan twee zijden voorzien van platen met de tekst: VERMIJD PARKEERPROBLEMEN, NEEM TRAM OF BUS NAAR DE JAARMARKT.
- 11 sept: Mw 339 bracht sporen naar de Eggermontstraat. In de vroege uren raakte op de Frère Orbanlaan een zware vrachtauto vast, doordat zijn wielen waren verzakt in het wegdek. Lijn 1 reed ruim een uur via lijnen 21 - 22 naar Gentbrugge. De reeds geblokkeerde rijtuigen dienden op tegenspoor terug te keren naar het Wilsonplein.
- 19 sept: Lijn 9 - Hoveniersstraat. Begonnen is met de uitbraak van de sporen tussen de Langestraat en de Brusselsesteenweg. Lijn 1: In de Eggermontstraat liggen nieuwe sporen, alléén de spoorbocht Kerkplein moet nog aangesloten worden.
- 21 sept: Lijn 4, wissel met lijn 10 - Neuseplein; ontsporing van pcc 30, doordat wissel versprong tussen beide wielgroepen: een rijtuig van lijn 10 volgde te dicht. De MIVG-hefkraan diende het rijtuig terug in de sporen te zetten. trams van lijn 4 keerden terug op overloopwissel H.Kerst, en deze van lijn 10 op het Neuseplein, gedurende een half uur.
- 24 sept: lijn 4, kruispunt IJzerlaan - Kortrijksesteenweg: een personenwagen komende van de Ch. de Kerckhovelaan reed door het rode licht en botste op de B-kant van pcc 36. De auto werd ruim 20 m. meegesleurd en totaal vernield. Achteraf bezweek een jonge vrouw, terwijl de autobestuurder ernstig gewond werd. De tram had licht- en blichschade.
- 25 sept: PCC verbouwd en herschilderd. In de CW wordt de 52 behandeld, en als laatste is vandaag PCC 54 binnen gereden voor verbouwing.
- 26 sept: lijn 1: mw 339 bracht reels naar het Kerkplein. Hij reed op tegenspoor en duwde zijn twee laadwagentjes voor zich uit tot op het Kerkplein.

. 27 sept: Sommige trambestuurders bekloegen zich erover dat bij noodgeval de belknop op het stuurbord moeilijk te vinden was. Op PCC 33 werd nu op de handgreep, ter hoogte van de bewuste knop, een metalen pin geplaatst. Of dat nu een snelle aktie waarborgt, moet nog worden uitgemaakt.

. 3 okt: PCC 50 verbouwd en herschilderd terug in dienst. In de CW zijn nu nog in behandeling, de mw 52 en 54.

De nieuwe buslijn 50, waarop geregeld tellingen worden uitgevoerd is een echt sukses te noemen.

Lijn 1: nieuwe sporen worden gelegd in de Hoveniersstraat te Ledeberg; rioleringswerken zijn nu aan de gang in deze straat, voorbij de Langestraat. Het overloopspoor in de Kerkstraat te Ledeberg zal verdwijnen, maar reeds is er een nieuw gelegd op het Kerkplein, voor het Gemeentehuis.

. 9 oktober: In de Eggermontstraat wordt het wegdek nu van een slijtlaag voorzien. De nieuwe sporen in de Hoveniersstr. liggen nu tot ongeveer 50 m. voor de Langestraat.

. 12 okt: Lijn 1: Het nieuwe overloopwissel op het Kerkplein is vandaag getest, door mw 339, die juist een sporentransport verzekerde. Omdat boven die plaats nog geen bovenleiding hangt, diende men gebruik te maken van stroomstokken en verlengkabels.

. 13 okt: Lijn 1 - Bellevue: vanaf 9u.15 rijden de trams terug tot aan het Kerkplein. Het laatste rijtuig dat terugkeerde via het voorlopige overloopwissel aan Bellevue was mw 49. Nadien reed de 48 als eerste door de vernieuwde Eggermontstr, gevolgd door de 08, 11, 35, 45, 34, 42 en 49. De pendelbus van lijn 1 reed nu van het Kerkplein tot Moskou, tot 20u.00. Dat was ab 49. Op dat uur reden de trams weer door naar Moskou, met als vaandeldrager de 11.

. 14 okt: Om 9u.15 is de Eggermont weer aan het verkeer vrijgegeven, wat inhoudt dat lijn 9 niet meer via de Botermarkt diende te rijden. Aangezien echter de Hoveniersstraat nog niet te berijden is, rijden de voertuigen nu via Kerkplein, Pacifikatiestraat, Boxtaelstraat en Brusselsesteenweg.

. 15 okt: Lijn 21 - 22, Brabantdan: een slecht geparkeerde auto hinderde het doorrijden der rijtuigen. De Politie deed beroep op de Brandweer om de Nederlandse wagen weg te slepen. Na 25 minuten kwam de eigenaar opdagen, maar ondertussen reden de lijnen 21 en 22 omgelegd via lijn 4 tussen het station en de Koornmarkt, en via lijn 1 tot het Wilsonplein.

. 16 en 17 okt: mw 339 bracht andermaal reeds naar de werken in de Hoveniersstraat.

---

#### N.M.V.B. - HENEGOUWEN

---

De officiële voorstelling van de gans vernieuwde en in de nieuwe huisstijl geschilderde 9125, ex 10000, aan de groepschefs en op rust gestelde groepschefs, vond plaats op maandag 30 oktober 1978. Nog voor het einde van dit jaar wordt verwacht vier rijtuigen in dienst te kunnen nemen.

VeBOV-leden zijn steeds ter plaatse, en zo kwam het dat geheel onverwacht voor hen, de voorstellingsrit plaats greep terwijl zij ter plaatse waren. Er liggen nu de eerste twee foto's in de etalage van het VeBOV-Centrum, die van het rijtuig op de straat zijn gemaakt. Als U in het Centrum komt, loop dan even voorbij aan deze bijzondere opnamen. Meteen zult U zien dat de NMVB-Antwerpen de tram gemist heeft, want dat moois, dat degelijke vervoer, moeten duizenden reizigers nu al meer dan tien jaar missen. Het had ook hier zo kunnen zijn....

In Brugge bij BN worden tramrijtuigen gebouwd. Dat weet eenieder van ons. Treinrijtuigen zijn niets nieuws voor onze nationale industrie, en als U in het Buitenland reist, ziet U vaak produkten die in Belgische fabrieken ontstonden. Dan voelt U allicht een kriebel, want ergens zijn we trots op wat mensen van-bij-ons hebben voortgebracht. Trams die in Brugge het daglicht zagen, vindt U terug in meerdere landen van de wereld. Maar ook op het gebied van autobussen staan wij er goed voor. Het koetswerkbedrijf VAN HOOL uit Lier-Koningshooikt is alom op europese wegen met zijn produkten vertegenwoordigd. Telkens als wij voorbij de fabrieken van Van Hool rijden, gaat dat in iets trager tempo, want vanaf de weg is zoveel te zien. Altijd ziet U bussen voor Brussel, Antwerpen, of voor de NMVB staan, en niet zelden ook voertuigen voor een onbekend buitenland. Waarheen gaan die kleine, groene busjes, die er bij tientallen te zien zijn?

En wat dacht U van een RIJDEND HOTEL IN AUSTRALIE ?

Een artikel van 3 blz. met 6 foto's, gewijd aan een voertuig van Belgische konstruktue en gepubliceerd in een Australisch dagblad, het doet U toch iets, zelfs al hoort U dagelijks dat België voor 66% van zijn produkten uitvoert!

Ziehier de feiten: het voertuig dat bedoeld wordt door Truck and Bus Transportation uit Sidney is een speciale Van Hool-uitvoering. Het is een bus van 12,2 m. lengte op een O 303 Mercedesonderstel met vooraan plaats voor 25 passagiers, en achteraan slaapplekken voor 28 personen. Zij beschikt ondervloers, in de bagagekoffers, ook over een uittrekbare kampeerkeuken, over een levensmiddelenvoorraad en over bagageruimte. Deze rijdende hotels werden onder de benaming ROTEL te Lier-Koningshooikt gebouwd, (6 in totaal en twee in bestelling) en zij behoren de Westduitse Hölzl toe.

Thans worden zij voor safari-reizen ingezet in de V.S., Nieuw-Zeeland, Japan, Australië, Mexiko, Afrika enz. Volgens het Australisch dagblad biedt het Van Hool Rotel een erg aantrekkelijk alternatief voor een safari onder de blote hemel. En dat allemaal tegen een interessante reizigersprijs...

Wist U dat de "JUMBULANCE" de grootste ambulantiwagen ter wereld is?

Gehandicapten hebben vandaag de dag in onze landen ook het recht om van het leven te genieten, en aan toerisme te doen. En waarom ook niet?

Sinds een tiental jaren maakt Van Hool voor hen speciale autocars op verzoek van Zweedse, Hollandse, Deense en Britse organisaties, en van menig ander land nog.

Het Engelse "Nursing Mirror" noemde deze cars "Jumbulance" (Junbo ambulance) naar de olifant Jumbo.

Op een Mercedes O 303 gebouwd, kan deze toeristische ambulancewagen 16 patiënten, 8 begeleiders en twee bestuurders aan boord nemen. Acht bedden, 16 relax stoelen, een chemisch toilet, warm en koud water, ingerichte keuken voor maaltijden zoals in vliegtuigen, een hydraulische lift, zuurstofflessen, geneesmiddelen, reanimatietoestellen, radio en cassettes zijn er in ondergebracht om aan beproefde medemensen een maximum aan comfort te bieden. Gelegen of gezeten kunnen zij genieten van een panoramisch uitzicht. De Jumbulance doet geregeld toeristisch reizen en bedevaarten doorheen Europa. Onlangs heeft Across, een Britse menslievende vereniging, nog drie van deze voertuigen bij Van Hool nabesteld.

Overigens zal het onze lezers wellicht interesseren dat sedert einde september, Van Hool een vernieuwde vestiging betreft in Vianen, bij Utrecht. Nederland was sedert 1952 de eerste buitenlandse vestiging, nu op 16000 m. Ook in de omgeving van Parijs is er een reusachtige vestiging, Van Hool waardig.



VeBOVKRANT - VERENIGINGSNIEUWS.OVER DE GRENZEN I

Zoals in 1977, toen wij een weekeinde doorbrachten in Nederland, bestaat er een plan om tijdens het eerste weekeinde van mei 1979 tzt. vrijdag, zaterdag en zondag, 4, 5 en 6 mei, een weekeinde door te brengen in Dusseldorf. In principe zouden wij vertrekken op vrijdag morgen, zodat we omstreeks het middaguur aankomen in Dusseldorf. Na het betrekken der kamers zouden wij ons per tram naar Krefeld begeven om er de Düwag-fabrieken te bezoeken, OF zes fabrieken in Dusseldorf. Op zaterdag zouden wij, indien mogelijk, per oude tram een deel van het Dusseldorfse net berijden, met mogelijkerwijs nog met een restauratie-tram een rit naar Duisburg. Op zondag voormiddag zou er een bezoek volgen aan het station Dusseldorf zelf, met in de vroege namiddag de terugkeer naar huis. Om nu enigszins tot planning en kontaktnaam te kunnen overgaan, verzoeken wij dringend onze leden, die het voornemen koesteren mee te gaan, ons hiervan op de hoogte te willen brengen. Hierbij moet worden uitgegaan van het feit dat de kosten mogelijk wel kunnen oplopen tot 5000 fr. Het ligt in onze bedoeling om de kosten zo laag mogelijk te houden, dat is klaar. Maar wij moeten een vertrekpunt hebben. Om kontakten op te nemen met een hotel moeten wij kunnen onderhandelen op basis van een aantal deelnemers. Wilt U, indien U mee zou willen, ons laten weten onder welke voorwaarde? Wij verwachten uw suggesties schriftelijk uiterlijk einde december. Antwoorden aan sekretariaat.

OVER DE GRENZEN II

Uit Groot-Brittanië bereikt ons een verzoek tot korrespondentie met één onzer VeBOV-leden. De heer Peter Makinson wenst in kontakt te treden met U met het doel tot uitwisseling van nieuwsjes, foto's en boeken te komen. Hij beschikt over heel wat dokumentatie over Oost-Europese netten (tram), vooral DDR, Polen, Tsjechoslowakije en Hongarije. Als gewezen vrijetijdswattman bij de trammaatschappij van Blackpool staat hij uiteraard ter beschikking voor alle gegevens over dit net. Mr Makinson verstaat vrij goed Nederlands, maar briefwisseling verkiest hij toch in het Engels. Zijn adres: Mr Peter Makinson, 10, Eden Close, Heat Hayes, Cannock, WS 12 5EB, Staffordshire, Groot-Brittanië.

VeBOV - CENTRUM.

Het VeBOV-Centrum zal open zijn op zaterdag 9 december van 14 tot 18 uur, en op vrijdag 15 dec. van 18 tot 20 uur.

SEKTIE BRUSSEL-HOOFDSTAD.

De eerste vergadering na de vakantie van de VeBOV-sektie Brussel, op 10 nov. jl. kende een groot sukses, vooral te danken aan de prachtige zaal die ons door de MIVB ter beschikking is gesteld in het station Anneessens, én aan het entoesiasme van onze Brabanders! Hierdoor gesterkt zullen de vergaderingen elke maand plaatsvinden op de tweede vrijdag om 20 uur. Neemt U tevens nota van ons nieuw vergaderlokaal: station Anneessens, Anneessensplein, 1000-Brussel. Per tram rijdt U er binnen met lijnen 52, 55, 58, 62 of 81, "van de noor noe de midi". Wij hebben nu de beschikking over een ultra moderne, en prachtige zaal, en inspanningen om tot fijne avonden te komen worden niet gespaard. Wij verwachten dan ook dat door uw geregelde aanwezigheid, deze bijeenkomsten tot een zeer hoog peil zullen uitgroeien. Kom eens een kijkje nemen!

VeBOV - KALENDER.

De meeste leden hebben zich reeds voorzien van een VeBOV-Kalender. Niettemin blijft nog een belangrijk aantal ter beschikking. Het zal wel duidelijk zijn dat indien de voorraad te groot zou blijken bij aanvang van het nieuwe jaar, er voor volgend jaar zekere konsekwenties zullen uit voortvloeien. Niettemin is het onthaal van de kalender gunstig te noemen, wat niet te verwonderen is als men voorkomen, prijs en kwaliteit vergelijkt met wat er vaak elders te koop wordt aangeboden. Wij dringen derhalve bij onze leden aan, die nog geen kalender hebben, die onverwijld te bestellen aan 100 fr. Indien postverzending nodig is, moet 120 fr. worden overgemaakt op onze rekening. Voor niet-leden is de prijs 120, resp. 140 fr. Er resten nog ongeveer 300 stuks. Eerlang zal worden overgegaan tot aankondiging in de pers, en best mogelijk is het dan dat late bestellingen niet meer uitgevoerd kunnen worden. Bovendien is hij een waardevol geschenk!

LEDENBIJeenKOMSTEN.

LIMBURG - KEMPEN: wo 6 dec.78: Het seinstelsel bij de NMBS, diavoordracht door J. Casier. 20u. in de Sporthal te Zolder.

BRUSSEL - HOOFDSTAD: vr 8 dec.78, om 20 u. in ons vergaderlokaal station Anneessens van de MIVB, diavoordracht door Wouter Janssens over de tentoonstelling Eisenbahn, Vorbild und Modell die zopas in Bazel haar deuren sloot. Kon U niet in Bazel zijn ? Kom naar Brussel en beleef het dààr!

ANTWERPEN - METROPOOL: vr. 15 dec om 20 uur: veilingavond in het lokaal Nieuwe Carnot. De eigenlijke verkoop begint om 20u.30. Te koop aangeboden kavels moeten vanaf 20u. bij de penningmeester worden ingeleverd, met aanduiding van de categorie: Categorie A: verkoop integraal ten voordele van de verenigingskas; categorie B: een bepaalde som dient overgedragen aan de verkoper, wat daarboven gaat is voor de VeBOV-kas; kat. C: Verkoop ten bate van de verkoper. In dat geval komt 10% van de opbrengst terecht in de verenigingskas. Er worden max. 75 kavels aanvaard.

GENT: Omdat wij voorlopig niet de beschikking hebben over een lokaal worden de bijeenkomsten in Gent voorlopig geschorst.

VeBOV - CENTRUM:

Het VeBOV-Centrum slaat goed aan bij onze leden en ook bij de burgerbevolking. De boekenvoorraad is eerder beperkt, maar die zal bestendig worden uitgebreid. Momenteel worden enkele fotoreeksen samengesteld die eerlang in omloop zullen gebracht worden over de trams in Antwerpen, Brussel, Charleroi, Gent en van de NMVB. Deze reeksen zullen regelmatig worden aangevuld. In ons blad brengen wij er de samenstelling van.

In ons volgend nummer brengen wij graag een lijst van de boeken en fotoreeksen die momenteel ter beschikking zijn in het Centrum. De avonden van de vergaderingen in Antwerpen zullen wij trachten het Centrum open te houden. Hier liggen ook tijdschriften ter inzage van de leden. Indien U op die avonden in het centrum blijft, komt dan eens langsgelopen, want er is altijd weer wat nieuw te zien, en vermits het VeBOV-CENTRUM er ook voor U is, wordt U er ook verwacht!

OVER FOTO'S GESPROKEN...

Een nieuwe reeks foto's is door VeBOV uitgegeven: Alle opnamen zijn gemaakt op zaterdag 27 mei 1978, nl. bij de onvergetelijke rit van de VeBOV-Expres naar Bokrijk, Neerpelt, Lommel en Mol. Mits overschrijving van 120 fr op onze rekening kan U deze reeks bekomen op onze maandelijkse bijeenkomsten te Antwerpen, of natuurlijk in het VeBOV-Centrum. Indien U thuiszending via de post verlangt, is het over te maken bedrag vastgesteld op 140 fr. Indien U de bijeenkomsten bijwoont te Antwerpen, of indien U het VeBOV-Centrum bezoekt, kan U natuurlijk ter plaatse betalen. De foto's dragen op de rugzijde alléén een nummer, zodat U voor aanvulling van de gegevens op hiernavolgende lijst moet voortgaan. Op overschrijving vermelden: FOTOREEKS VeBOV 6.

- 1 - VeBOV-Expres, lok 29013 te Hove, los naar Antwerpen;
- 2 - Doortocht van de VeBOV-Expres te Testelt;
- 3 - De trein rijdt door Linkhout;
- 4 - Doortocht van de trein in Helchteren; enkelspoor in bos;
- 5 - Rangeren van de lok 29013 in Neerpelt;
- 6 - De VeBOV-Expres tussen bos en hei in Lommel;
- 7 - Trein in Balen-Wezel, met stationsgebouw;
- 8 - VeBOV-Expres in het station Lommel.

SPOORWEGKAART G.T.F.

Door de GTF is onlangs een fijne spoorwegkaart uitgegeven waarop alle vroegere en huidige spoorlijnen EN tramlijnen voorkomen. De kaart (80 x 100 cm) is vergezeld van twee mapjes:

- 1 - met een lijst van alle vroegere en huidige stations, met telegrafische afkorting, en de lijn waarop ze liggen;
- 2 - met een lijst van de lijnen die nu in uitbating zijn, en het regime waaronder de lijn in kwestie is uitgebaat. In dit mapje ook een overzicht van de NMVB-lijnen die nu nog worden uitgebaat.

Deze voortreffelijke uitgave bestaat in twee versies:

- a) geplooid op formaat din A 4, papier 100 gr, in omslag;
- b) opgerolde kaart on koker, papier 140 gr;

Prijs: 260 fr afgehaald of 280 fr bij postverzending.

Postverzending geschiedt op verantwoordelijkheid van de besteller. Van onze kant worden alle nodige zorgen besteed aan een goede en degelijke verpakking. Te bestellen door overmaking op onze rekening met vermelding Spoorwegkaart GTF, of betaling rechtstreeks bij aanschaffing ter plaatse.

BEZOEK VeBOV AAN LIJN 75, GENT - KORTRIJK, op zaterdag 18 nov.78.

Voor dit uitzonderlijke bezoek aan de werken tussen Gent en Kortrijk waren 35 personen aanwezig, vol verwachting uiteraard voor wat we te zien zouden krijgen, én dat was héél wat! Vanuit de bus konden we enkele ophogingen van de spoorwegberm, met op verschillende plaatsen reeds de bovenleiding. Een echte werf kregen wij in Deinze, waar het stationspersoneel ons opwachtte nadat we eerst een verklarende uitleg hadden gekregen in een loods ter plaatse. Sedert juni van dit jaar is er in Deinze enorm veel veranderd. De volgende stop was Waregem, waar wij de voorlopige gebouwen en het voorlopige seinhuis te bezichtigen hadden, en waar we ons konden overtuigen van het vele werk dat nog moet gebeuren. In Harelbeke kregen wij weer de nodige toelichting in een bouwkeet, en konden we een trein op de helling van 16°/°° zien beklimmen. De splitsing van de lijnen 89 en 75 is ver gevorderd, en hier kregen wij een demonstratie van de onderstopmachiene: groots! Eén van de meest geslaagde bezoeken beslist, maar onder de kundige leiding van de heren De Roo en De Meulenaere kon het moeilijk anders. Zeer hartelijk dank, geachte Heren, en tot een volgende keer!