

VeBOV-KOERIER is het maandblad van de Vereniging voor Belangstellenden in het Openbaar Vervoer - vzw. Alle inlichtingen en bijdragen in dit blad verstrekt, mogen slechts worden overgenomen mits schriftelijke en voorafgaande toestemming van de redactie. Bronvermelding is steeds vereist. Ondertekende inzendingen blijven onder verantwoordelijkheid van de auteur, en geven niet noodzakelijk het standpunt van de redactie weer.

Redactie: R. Bastaens en F. Geens.

Hoofdredactie en verantwoordelijk uitgever:

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

Telefoon: (031) 36.04.92 na 18 uur.

Aan dit nummer werkten mede: B.Boogaerts, J.Caspar, T.Heylen e.a.

GELD MET HOPEN blijven onze regeerders nu te kort te hebben. Tijdens de vette jaren is dus blijkbaar niets gedaan om nu in minder goede dagen toch vooruit te kunnen. Onze eerste-minister zegt dat iedereen zijn steentje moet bijdragen! Met prijsverhogingen allerhande gebeurt dat toch, of niet? Dat juist het openbaar vervoer met 12% moet verhogen is al zeer aanvechtbaar, maar dat daarenboven de kredieten aan dat openbaar vervoer zodanig moeten besnoeid worden dat het een lachertje wordt, is onaanvaardbaar. Dat wordt trouwens niet zo gezegd. Neen, van regeringswege tracht men de verhoging met 12% goed te praten, zonder een woord te reppen over het tegelijkertijd onttrekken van voorziene toelagen, of het drastisch inkrimpen ervan. Voor de goede zaak natuurlijk! Of is het uit noodzaak of wanbeheer?

Dat deze inkrimpingen weer eens te meer ten koste moeten vallen van niet-Brusselse gewesten is typerend voor België 1980. Dat betekent nl. dat er na 150 jaar onafhankelijkheid - iets waarvoor wij geacht worden trots te zijn! - nog niets veranderd is: eerst oompje en dan oompjes kinderen, maar die heeft hij blijkbaar niet! In Charleroi zullen de werken, die toch al tot ruim 1990 gepland zijn!, flink vertraagd worden. In Gent zal, als alles meevalt, omstreeks nieuwjaar kunnen begonnen worden met de uitbreiding van lijn 1 naar Wondelgem. Dat is ongeveer de eerste keer dat Gent, buiten materieelsvernieuwingen ook een stukje van de koek krijgt. In Luik hebben ze een stukje metrotunnel onder de grond gestopt, dat wellicht nooit in dienst zal komen, en daar wordt bovendien gewerkt aan een ondergronds busstation onder de Place St Lambert. In Antwerpen zijn een aantal ondergrondse werken flink opgeschoten, maar daar zal dit jaar volstaan moeten worden met 1,4 miljard fr. Dat is nog niet voldoende om de in uitvoering zijnde werken gaande te houden. Overal in deze steden moet bezuinigd worden, wat er op neerkomt dat ze hun plan maar moeten trekken. En in Brussel? Daar krijgen ze maar 5,58 miljard, ofte 15% méér dan in 1978. Dat is de hoofdstedelijke bezuiniging 1980. Begrijp ons niet verkeerd, lieve Brusselaars, wij begrijpen uw behoeften, uw noden, uw verlangens, maar het land is toch echt nog iets groter dan Brussel, en wij zijn ervan overtuigd dat er nog redelijke Brusselaars bestaan die deze gang van zaken ook niet goedkeuren, maar ook aan hen wordt niets gevraagd. Er worden dus ergens nogal vrij willekeurige beslissingen genomen, die niet aan veler verwachtingen voldoen. Sedert in Antwerpen een dynamische direktie het roer in handen heeft genomen is er daar enorm veel verbeterd, en daar

kunnen we alleen maar gelukkig om zijn, maar, Heren van de Regering, geeft U a.u.b. aan deze mensen de gelegenheid om wat van hun verwacht wordt, ook te laten uitvoeren.

In het voorjaar 1980 zal de ondergrondse worden uitgebreid tot de Belgiëlei, waarbij twee stations in dienst komen. Op dat ogenblik zou een nieuwe tramlijn 29 in dienst komen, tussen het Eksterlaar en het Groenplein, via Groenenhoek, Berchem-station (eindelijk een direkte verbinding tussen de stations Antwerpen-Centraal en Berchem!) Zurenborg, en CS. De vraag is of er voldoende materieel ter beschikking zal zijn. Materieel dat dan nog uit te kleine eenheden bestaat!

Er is dus behoefte aan nieuw materieel, gelede of dubbelgelede trams, maar waar moeten die worden ondergebracht?

In Wijnegem moet een nieuwe stelplaats worden gebouwd, lijn 3, 10 en 12 moeten worden verlengd, en er is dringend behoefte aan een tramverbinding tussen de twee Scheldeoevers.

Nu zou kunnen verwacht worden dat de stad Antwerpen bijspringt, en een lening zou uitschrijven, wat nog al gebeurd is, maar zal dat helpen? De vorige keer zijn de staatskredieten ingekrompen omdat de stad geld geleend had. We stonden dus even ver. Droevig maar waar.

Brussel en andere steden hebben zeer zeker ook hun verlanglijstje, maar onbegrijpelijk is daarom dat overal de gelden zeer sterk worden verminderd, maar dat alleen Brussel meer krijgt.

In één van onze vorige nummers schreven wij dat Minister Chabert wel zeer sterke argumenten zou moeten aanvoeren om de nodige kredieten los te krijgen van de Regering, om zijn plannen te kunnen doorzetten. Hadden wij ongelijk? Besparingen op het Openbaar vervoer zouden slechts als laatste mogen aangewend worden, maar men begint er steeds mee.

Ook de spoorwegen, waar men beoogde gedurende 7 jaar, 100 km spoor per jaar te kunnen elektrificeren, zullen moeten inbinden. Als men eens rondkijkt op de in uitvoering zijnde werken, stelt men wezenlijke vertragingen vast. Zal de lijn Gent - Kortrijk gereed zijn tegen mei 1980? Hoe zal Antwerpen - Aarschot - Leuven het er vanaf brengen? Er zal bijna een wonder moeten geschieden om tijdig klaar te zijn.

Van Sinterklaas mag U een elektrische miniatuurtrein verwachten, maar echte treinen brengt die niet, en minister Chabert is ten slotte ook geen Sinterklaas.

Het komt er, kortom, op neer dat de man in de straat kan begrijpen dat we minder prettige dagen doormaken, maar dan moet ergens met gelijke maatstaven gemeten worden, en er zijn zeer zeker flinke besparingen te doen zonder zo drastisch te snijden in de kredieten die nodig zijn om in eerste instantie het Openbaar Vervoer aantrekkelijker te maken.

Keesje geven waar Keesje recht op heeft zal hem tevreden stellen. Deze gulden regel geven we gratis aan onze regeerders ter overweging.

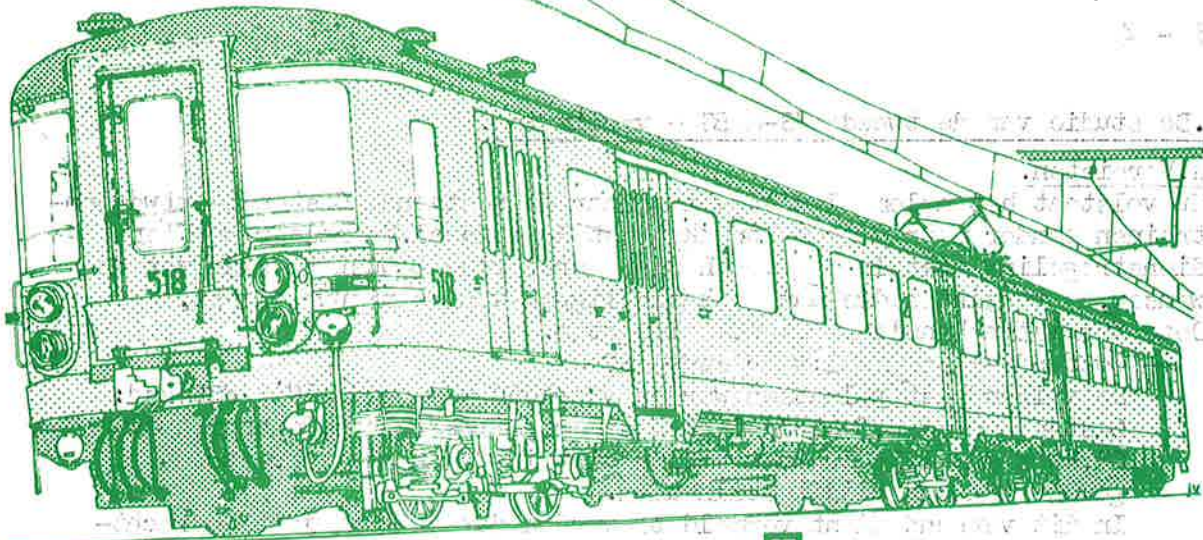
- r -

ADVERTENTIE I.

Pol Tordeur, Royerslaan 146 - 9600-Ronse zoekt modeltreinen spoor 0. (Loks, wagens, sporen enz.) Wie helpt?

ADVERTENTIE II.

Te koop: spoorwegliteratuur (stoom), vooral Amerikaans voor inlichtingen: J.P. Teugels, Veldstraat 67, 2508-Kessel. Telefoon: (031) 80.72.07, na 19 uur.



spoorslags

EKSKLUZIEF

EEN NIEUWE BENE(LUX)-VERBINDING IN MEI 1980
OOSTENDE — ROOSENDAAL

1). Waarom een tweede verbinding?

De treinen die momenteel de verbinding Brussel-Amsterdam verzekeren zijn aan vervanging door meer eigentijds rollend materieel toe. Deze modernisering is voorzien rond 1985. Tijdens de besprekingen over deze hernieuwing, gevoerd door NMBS- en NS-verantwoordelijken kwam nu zeer sterk de wens naar voren over bijkomende grensoverschrijdende treinen tussen het Nederlandse en Belgische spoorwegnet via Roosendaal/Essen te kunnen beschikken. De huidige uurdienst wordt immers als onvoldoende ervaren. Er is een groeiend cliënteel uit de Utrechtse regio en uit het Gentse. Weliswaar is de overstapmogelijkheid te Rotterdam voor de Utrechtse reizigers vrij goed geregeld: binnen de 10 minuten sluiten de Beneluxtreinen en de Intercities Rotterdam-Utrecht op mekaar aan. Indien men om een of andere reden echter een trein mist, is het wel een vol uur wachten om verder te sporen. En voor wie uit Gent naar Nederland wenst te reizen moet veel tijd kunnen besteden. Te Antwerpen aangekomen om .27 dient men te wachten tot .51 vooraleer verder te kunnen reizen naar Nederland. Enkel de treinen uit Oostende geven een goede aansluiting (\pm .44). Omgekeerd is het zo mogelijk nog benarder: de Benelux komt aan om .41; de trein naar Gent is dan net 4 minuten weg!

De NMBS was bereid hieraan te gaan sleutelen. Het succes van de oorspronkelijk slechts als badseizoentreinen ingelegde Oostende-Expressen (Antwerpen-Centraal - Oostende) bracht met zich mee dat deze treinen grotendeels behouden werden tijdens de winterperiode. Hierin lag dan ook een uitstekende mogelijkheid om een nieuwe grensoverschrijdende relatie te creëren, namelijk van Oostende via Gent en Antwerpen naar Roosendaal, met als latere wens de doortrekking tot Utrecht CS.

Het schema van de nieuwe basisdiensten op de lijnen 50, 59, 12, 15, 75, 66 en 54 kan bij het sekretariaat verkregen worden aan 20 frank (bankje bijsluiten of storten op VeBOV-bankrekening).

2). De studie van de tweede NS-NMBS - verbinding.

A. Vereisten.

Nu volstaat het helemaal niet van zomaar de bestaande Oostende-Antwerpen-treinen zonder meer door te trekken tot Roosendaal. Vooral eer men een dienstregeling opstelt dient men zich eerst goed bewust te zijn van de wensen, de vereisten die aan de basis liggen van de nieuwe dienst. Deze vereisten behelzen diverse elementen.

— Oostende-Roosendaal: waar stoppen?

De volgende stopplaatsen werden verhouden voor de I^{ste} FSD-Rsd: Oostende, Brugge, Gent SP, Gent Dampoort, Sint-Niklaas, B. chem, Antw- CS, Roosendaal. De treinen zullen niet in Essen stoppen, waar de gewone Benelux blijft stilstaan.

In dit verband dient vermeld te worden dat volgend jaar de rechtstreekse treinen Antwerpen CS - Rijsel afgeschaft zullen worden!

Wel komen er een tiental rechtstreekse relaties tussen Antwerpen CS en Kortrijk met onmiddellijke overstap naar Rijsel, en vice-versa. Deze treinen zullen dan de halte Lokoren bedienen.

— Welk materieel?

Ingezet zullen worden de oranje-grijze viertjes. Daartoe is wel het afslijpen van de perronboorden te Roosendaal noodzakelijk.

— Welke frekwentie?

Het spreekt vanzelf dat hier een gekandanseerde dienst voorzien wordt, en wel een uurvast verbinding. Een eerste element werd hier gevormd door de vereiste zowat op 30 minuten te vertrekken/aankomen te Roosendaal ten opzichte van de Amsterdam-Brussel.

Deze vereiste brengt uiteraard al een wijziging mee voor de omnibus-treinen op lijn 12 die ingezet moeten worden tussen de twee buurlandtreinen en de Parijs-Amsterdam en de dito TWE's door!

Ten tweede dient men rekening te houden met het reeds aanwezig zijn op lijn 59 van meerdere direkte treinen. Met de nieuwe Antwerpen-Kortrijk-diensten zouden er zowat drie rechtstreekse verbindingen zijn per uur. Ziek is dus hiermee degelijk rekening te houden bij het bepalen van de uurregeling van onze FSD-Rsd. Hier bestond ook de wens zowat op 30 minuten te bollen van de Antwerpen-Kortrijk. Daartussen dienen ook weer de nodige omnibustreinen ingelegd te worden.

— Tenslotte diende de Directie Exploitatie van de NMBS zich te bezeren op de tabel der rittijden van elke lijn en de wens om al vanaf de nieuwe dienstregeling 1980-81 zoveel mogelijk zogenaamde IC-knooppunten te verwezenlijken in de grote stations.

Het resultaat hiervan was nu dat de volledige treindiensten op de lijnen Oostende-Gent-Brussel, op Gent-Antwerpen en aansluitend zelfs op Antwerpen-Lier-Turnhout/Noerpelt/Hasselt dienden hertekend te worden, al was het maar met enkele minuten verschil tegenover de huidige treindienst.

B. Knelpunten.

Vergeeten we daarnaast evenmin het bestaan van enkele traditionele knelpunten zoals het beperkte (te beperkte) aantal perronsporen in Antwerpen-Centraal, het rekening houden met de spoorwerken, het beschikbare rollend materieel én bestuurders, de noodzaak tussen alle direkte treinen nog stoptreinen, semi-direkte, internationale en extra-badseizontreinen (bijvoorbeeld naar Blankenberge/Knokke) in te leggen.

Voorwaar geen gemakkelijke klus voor de betreffende diensten bij de NMBS!

Besluit: De nieuwe diensten FSD-Rsd betekenen een nieuwe ontsluiting van de Vlaamse regio's met Nederland, wat uitermate positief te noemen is.

AKTUALITEITEN OVER LOKMOTIEVEN, STELLEN EN RIJTUIGEN.Type

- 00 : Nadat de O20 reeds vroeger gemoderniseerd werd en de nieuwe schildering kreeg, was het op 9 oktober de beurt aan de O14 om in een nieuw kleedje te voorschijn te komen. Alle andere - nog niet hernieuwde - stellen van deze reeks, nummers O10 tot O49, komen binnenkort aan de beurt.
- 07 : Door een interpretatiefout werd in de vorige VeKo vermeld dat stel 731 de oranje/grijze schildering zou vertonen. Aandachtige lezers zorgden voor een proteststorm, zodat we ons haasten deze flater recht te zetten. De nieuwe stellen van het type 79 dragen dus de gewone groene schildering met overwegend gele kopwanden, de zogenaamde veiligheidsschildering. De schuldige typist zal persoonlijk met een klein penseeltje als boetedoening de trein herschilderen! Oh bij de nieuwkomer 731 te blijven: wegens verscheidene kleine defekten is bij het ter perse gaan van dit blad de 731 nog niet in reizigersdienst gekomen. Wel werden in augustus en september testritten gereden tussen Brugge en Blankenberge-Knokke. Vanaf oktober wordt het stel ook ingezet vanuit Schaarbeek. De 732 stond samen met de 733 begin oktober klaar bij BN te Brugge voor overname door de N.M.B.S.
- 08 : De volledige aflevering van deze reeks komt vooral ten goede aan de diensten tussen Antwerpen, Brussel en Charleroi. De diensten naar Namen en Luxemburg daarentegen bleven ongewijzigd. Er zijn dus slechts 4 slagen per dag voorzien. Er zijn echter wel problemen met deze stellen aangaande hun inzet tot Roosendaal. Ze voldoen niet aan het vrije ruimteprofiel van de NS, met name ten opzichte van de perrons in Roosendaal. De toegang tot het NS-net werd zodanig ontzegd voor de stellen 08, althans voorlopig.
- 15 : Loks van deze reeks rijden nu de dienst voor de treinen 432/TEE 89 van Brussel tot Parijs. De overige diensten, namelijk TEE 81, TEE 82, TEE 85, TEE 88 Brussel-Amsterdam, trein 758/859 Brugge-Schaarbeek en 787 Brussel-Landen, bleven ongewijzigd. Deze lokomotieven worden verder ook nog ingezet voor de testritten met de nieuwe M4-rijtuigen tussen Vorst en Halle. De 1505 bleef, ook na een tussentijdse revisie te Mochelen, in de blauwe kleur, dit als enige lok van deze reeks.
- 16 : Loks van deze reeks werden opgemerkt bij testritten met de M4's tussen Aalter en Landegem aan 160 km/uur en tussen Brussel en Luik.
- 18 : De 18-er bollen nu ook trein 430 tussen Aken en Luik. In dit laatste station neemt telkens een andere lok reeks 18 de trein over. Men is het nog niet eens over de kleurfantasie van de 1802. Er zal pas na een proefperiode van een zestal maanden beslist worden of men dit klourschema al dan niet zal behouden.
- 20 : Nieuwe moeilijkheden met de loks uit deze reeks veroorzaakten een vermindering van de reeks met één dag tot 14 plandagen en het wegvallen van enkele reizigersdiensten. Enkel de volgende reizigers-treinen worden nog door een 20-er gesleept: 391/396/295/298/299/982, 294/397/390, en de binnenlandse treinen 5765 (omnibus Oostende-Gent SP) en 865/979. De overige diensten worden gereden met goederentreinen tussen Stockem en Schaarbeek-Leuven. Wel verrichten de 20-ers speciale diensten voor agentschapstreinen komende van Zwitserland over Luxemburg. De 2002, verongelukt te Aarlen, werd terug opgeknapt en kreeg een nieuwe stuurpost. De kleur bleef groen.

- 20/22/23/25 : Uit veiligheidsoverwegingen worden de treden onder de deuren van de stuurposten voorzien van een dikke gele verf.
- 22 : Bij wijze van proef werd de 2211 uitgerust met een elektronische regelingsapparatuur voor anti-slip en oversnelheid. De Duitse firma DEUTA leverde deze uitrusting die o.m. bevat een kast met elektronika aan stuurpost I en twee nieuwe snelheidsaanwijzers met verklikkerlichten in de beide stuurposten.
- 23 : In september en oktober traden moeilijkheden op bij deze loks wegens het loskomen van de wielbanden. Dit gebeurde vooral op lijn 162 bij ritten in dubbeltraktie. Meerdere loks kwamen hierdoor op non-actief en de werkplaatsen te Mechelen en Salzinnes werden overbelast door de extra herstellingen. De reden voor deze moeilijkheden is nog niet gekend.
De winterregeling bracht praktisch geen wijziging in de inzet.
- 25 : Nadat de 2501 en de 2511 gewijzigd werden voor de trek-duwdienst, kwamen nu ook de 2502 en 2509 van de werkplaats. Beide machines kregen daarbij een vierde rooster tussen de lichtvensters, bovenin de kast. Ook de normale roosters worden vervangen door een nieuw type met verticale opening. De reden is dat men hierdoor een verminderde stof- en sneeuwopname verwacht bij duwritten. De vooroplopende rijtuigen veroorzaken dan namelijk heelwat stof- en sneeuwstuif-opdwarreling.
Deze omgebouwde machines, het worden er 14 in totaal, zouden einde volgend jaar, ingezet worden voor het trekken/duwen van 8 uit M2's bestaande treinen op de lijnen Antwerpen-Kortrijk en Antwerpen-Aarschot-Louven.
- 27 : De staking bij het bedrijf ACEC zal de aflevering van deze nieuwe reeks met twee maanden vertragen. Verwacht worden ze pas bij de jaarwisseling 1981-1982.
- 29 : Door de hoger geciteerde problemen met 23-ers dienden meer loks 29 ingezet worden. Men voorziet ook de wederindienstname van twee reeds afgestelde machines, namelijk de 2905 en 2906 te Ronet; teneinde het stijgende goederenvervoer de baas te kunnen. Een andere maatregel is reeds het verdieselen (wat een lelijk woord) van de heen elektrische diensten rond Namen en Charleroi, o.m. naar Truelinnes en St-Ghislain.
- 52 : De in de vorige VeKo vermelde rit van een bedevaarttrein werd uiteraard niet door een 52-er maar wel door de 5242 gereden.
Naast de 5201 kwam ook de 5206 met nieuwe schildering op de baan.
- 53 : Een bron die niet akkoord gaat met de goede bron van onze vorige VeKo beweert dat de 5309 van Latour toch de ombouw van de 5306 zal volgen en vermoedelijk al in maart 1980 in zijn nieuwe vorm op de lijn zal komen. Afwachten maar wie nu de beste bron heeft aangeboord.
- 54 : Tijdens het stoomfestival te Mariembourg op 30 september jl werd ook de 5408 van Ronet tentoongesteld, samen met de 5117 en 7355 van Monceau.
- 55 : Na de 5523 is nu ook de 5510 omgebouwd voor elektrische verwarming. Nog een acht- à tiental loks zullen deze ombouw krijgen en ondergebracht worden te Jemelle en Gouvy voor de verbindingen naar Luik en Liers.
- 65 : De 6501 kwam als eerste in de nieuwe schildering (geel-groen) in de loop van oktober te Hasselt terug.

- 66 : De revisie van de 6603 verloopt vlot. Deze machine die een nieuwe motor met randapparatuur ontvangt, zal hiervoor enkele kleine wijzigingen ondergaan, zoals een verbreding van de motorkap en een verandering van de uitlaat. Nadien zullen ook de beide andere machines een nieuwe motorisatie krijgen. De 6602 is nog steeds in dienst met vooral ritten naar Diest en Tessenderlo.
- 71 : Tijdens ons bezoek aan de WDT Merlébeke bemerkten we dat 4 loks van deze reeks, schijnbaar vergeten, staan te roesten op een afstelspoor. Hun onderhoud bleek te duur; de afbraak werd echter nog niet beslist. Wie weet zien we ze nog wel eens terug in dienst.

RIJTUIGEN

In afwachting van ons kaderartikel over de Belgische rijtuigen, willen we onze lezers toch de volgende berichten niet onthouden.

- M2 : Van de acht te bouwen stellen voor trek/duwtreinen met elektrische traktie (zie onder loks type 25) kwam het eerste stel praktisch gereed te Mochelen. In tegenstelling met de vroegere ombouwen voor dieseltraktie, gebourt de ombouw nu heelwat uitvoeriger. Zo krijgen de stuurpostrijtuigen een geheel nieuwe kop, te vergelijken met deze van de loks type 16 of 20, zij het iets minder scherp. Ook de gele veiligheidskleur wordt ruimer toegepast.
- M4 : Na de aflevering van enkele eerste klasrijtuigen type M4 werden deze herdeauxkleurige rijtuigen opgemerkt op de lijnen 36 en 50, uiteraard nog enkel voor testritten. Vooral de gedragingen van vering en draaistellen worden gecontroleerd bij ritten van hoge snelheid.
- I2 : Enkele buffetrijtuigen van deze reeks, die normaal dienst doen in de treinen Oostende-Keulen werden omgeschilderd in de Eurofima-kleuren. Dit om in afwachting van nieuwe buffetrijtuigen toch een homogeen stel te kunnen hebben.

MET DE TREIN GEEN PARKEERPROBLEMEN...OF HOE HET BEST KAN.

Op zondag 21 oktober was er in Lier een groots feest waarop zowat 14000 kinderen verwacht werden. Zowat 8000 werden per trein aangebracht en terug naar huis gevoerd, de anderen kwamen per autocar of lijnbus. Zeven extra treinen waren gevormd, al van 's vrijdags, o.m. in de bundel Antwerpen-Noorderdokken. Tijdens het feest werden de treinen afgesteld in Berchem en Herentals. Om een idee te geven van de prachtige organisatie die van N.M.B.S. kant gepresteerd werd geven we hierbij even de aankomsten.

Aanduiding Nr trein	Aank. uur	Lier sp.	Herkomst	Ledig naar	Lok	Aantal rijt.	Type rijt.	
1	E	8.52	1	Balen-Nete	Berchem	5154	11	K1
2	F	9.00	3A	Antw. via 13	Herentals	5913	10	M2
3	D	9.10	1	Herentals	Berchem	5169	10	M1
4	H	9.15	2	Antw via 13	Herentals	Kop 6267 St. 6323	10	M2
5	A	9.34	2	Essen	Herentals	5941	10	M2
6	B	9.42	3	Essen	Lier	5901	10	M2
7	C	10.00	1	Turnhout	Berchem	5909	12	M2

Bij de terugrit tussen 17 en 18 uur waren wel andere loks voor de treinen gekoppeld. De rijtuigen werden gehaald uit Luik, Scharbeek en uit diverse reserves. Als de N.M.B.S. wil, kan ze het alleszins wel!

En wat Lier betreft: nadat men 10 jaar geleden het aantal sporen teruggebracht heeft van 5 op 4, wordt er nu terug een vijfde perronspoor gelegd.

ELEKTRIFIKATIEWERKZAAMHEDEN

In VeKo 28-5 van februari brachten we een overzicht van de aan gang zijnde en geplande elektrifikatie- en modernizeringswerken op het net. We willen dit graag hierbij aanvullen.

Lijnen

- 16 : De elektrifikatie op de lijn Antwerpen-Aarschot schiet goed op. Een groot gedeelte van de lijn is reeds onder draad. Welke de stations moeten nog van bovenleiding voorzien worden.
- 21 : De Beheerraad van de N.M.B.S. besliste einde september van de lijn Alken-Hasselt op dubbel spoor te brengen, uiteraard beide elektrisch. Deze beslissing is bijzonder positief te noemen aangezien het huidige enkelspoor vaak aanleiding is tot grote vertragingen. In dienst: mei '81.
- 34 : In dezelfde beheerraad werd ook de elektrifikatie van het baanvak Hasselt-Glaaien van lijn 34 goedgekeurd. Tevens werd beslist een traktie-onderstation te bouwen te Tongeren.
- 35 : Tussen Aarschot en Leuven schieten de werken ook goed op. De bovenleidingspalen, voorzien van de draden staan reeds op de volle baan. Alleen de inritten van de stations Aarschot en Leuven moeten nog uitgevoerd worden. De verbetering van het baanvak Aarschot-Hasselt blijkt ook uit de indienstname van de brug over de Laak te Aarschot en de nieuwe bocht -kant Aarschot - te Diest. Het station te Diest zal in de volgende maanden verder omgebouwd worden. Ook worden weldra de gaten gegraven voor de bovenleidingspalen. De indienstname is voorzien voor mei 1981.
- 40 : Op het Belgisch gedeelte van de lijn Luik-Wezet-Maastricht zijn de bovenleidingspalen geplaatst, althans op volle baan. De volledige herstructurering van het station te Wezet wordt eerlang aangevat. Op Nederlands grondgebied zijn de werken echter nog niet aangevangen.
- 53 : In de reeds eerder vermelde Beheerraad van 28 september werd tot elektrifikatie van het baanvak Schellebelle-Mechelen beslist.
- 69 : De afschaffing van de stopplaats Zilleboke (in mei) bracht een verkorting van de rijtijd met zich tussen Poperinge en Menen.
- 75 : De toestand van één onzer favoriete lijnen was in oktober als volgt.
 --Het baanvak Harelboke-Kortrijk is nu volledig opgehoogd.
 De vertakking Zandberg-Harelboke is nog wel enkelsporig, de snelheid beperkt tot 60 km/uur.
 --De masten worden geplaatst vanaf de vertakking Zandberg tot in Kortrijk voorbij de boog richting stopplaats.
 --Het station Zulte werd afgebroken in september.
 --Het nieuwe station van De Pinte wordt in december 1979 in dienst gesteld.
 --Ook de opgehoogde sporen te Deinze worden begin 1980 in dienst genomen, zodat dan het grootste knelpunt opgeheven is.
 --Overweg 63 te Waregem zal nog opgeheven worden.
 Vermelden we ook nog dat de elektrifikatie van het baanvak Kortrijk-Moeskroon werd goedgekeurd.
- 89 : Het baanvak Denderleeuw-Zottegem zal geëlektrificeerd worden.
- 260 : Het baanvak Charleroi West-Monceau zal op dubbel spoor gebracht worden.
- Verder besliste de Beheerraad nog tot het bouwen van kunstwerken op lijn 60 ter afschaffing van de overwegen 27t en 28 te Opwijk; een nieuw stationsgebouw te Hemiksem op lijn 52; de bouw van een brug te Gingelom op lijn 36; een brug te Fleurus op lijn 140 en de afschaffing van een overweg te Quévy op lijn 96; en de aanleg van een oproepinstallatie in de stations tussen Deinze en Lichtervelde op lijn 75.

TREINFREKWENTIES 1979 - 1980

1. In ons tijdschrift van maart '79 (blz 29-8) brachten we een eerste artikel over de treinfrekwenties op het vaderlandse spoorwagennet. Het aantal treinen voor reizigersvervoer dat over een bepaalde lijn rijdt, het aantal keren per dag dat een bepaald station bediend wordt, wanneer - spits, weekeinde - er een treinbediening is, zijn zoveel factoren die een belangrijke rol spelen wanneer men een oordeel wil vellen over de kwaliteit van het spooraanbod. Het is nu precies hierover dat ons lid, de Heer Van Gutsen uit Halle, regelmatig een studie maakt. Hieruit was nu, voor wat de diensten tijdens de periode '78-'79 aangaat, gebleken dat de treinfrekwenties toch niet zo negatief te noemen zijn. Alhoewel heelwat treinbedieningen, vooral tijdens de weekeindes de naam 'dienst' niet verdienden, kon men dankzij de van gang zijnde elektrificatie- en moderniseringswerken op heelwat spoorlijnen toch hoopvol gestemd zijn. Des te interessanter wordt het dus nu om van de hand van een nieuwe vergelijking van de huidige diensten met de vorige vast te stellen of deze hoop gewettigd is gebleken.

Vermelden we nog even, ter herinnering, dat als basisuurregeling een klokvaste bediening met 1 trein om het uur wordt aangehouden, dit vanaf 5 uur 's morgens tot na middernacht. Tén trein om het uur is wel het minimum dat men mag verwachten indien men het begrip 'dienstverlening' ernstig opneemt!

Deze type dienst geeft dan een FrekwentieGetal (FG) gelijk aan 1.

Daar 1 trein om de twee uur als FG het cijfer 2 geeft, betekent dit dus dat hoe slechter de dienst, hoe groter het FG; hoe beter hoe kleiner het FG wordt. Als er geen bediening is van een lijn, bijvoorbeeld Lier-Koningsloot wordt het FG gelijk aan oneindig (∞). Ten voorbeeldje van een dergelijke FG volgt.

Lijn	Verbinding	FG '79	FG '78	Opmerkingen
12	Kapellenbos-Antw.C.	1,2	1,4	Dankzij nieuwe trein 4260
11b	Winterslag-Hasselt	4,4	2,3	Wegvallen 7961, 7965
57	Zele-Lokeren	5,1	∞	Nieuwe dienst
108	Familleur-Manage	0,9	1,3	Elektr. lyn 117; kadansoren

Op zaterdag en zondag valt het op dat op heelwat lijnen de dienst slechter is wanneer er buiten het zomerseizoen treinen afgeschaft worden. Ook dit gegeven komt tot uiting in de frekwentietabellen.

Het is uiteraard niet mogelijk deze tabellen hier af te drukken. Belangstellenden mogen zich steeds tot het secretariaat wenden voor fotokopie hiervan. Belangrijker zijn echter wel de globale resultaten van deze studie.

2. Vergelijkende tabel: dienst maandag tot vrijdag.

2.1. Overzichtstabel.

	1979		1978		1977
FG kleiner dan 1	25,4		19,0		16,1
Van 1 tot 1,5	32,4	71,7	34,5	73,6	35,1
' 1,6 - 2,0	13,9		20,1		18,4
' 2,1 - 3,0	15,0		14,9		17,2
' 3,1 - 4,0	5,2		4,0		7,5
FG groter dan 4	8,1		7,5		5,7

Interpretatie: Het is ongetwijfeld zo dat er elk jaar een reeks goede verbindingen tot stand komen, en dat minder goede verbindingen gevoelig verbeterd worden. Anderzijds is het opvallend dat het aantal slechte verbindingen ook groeit! Blijkbaar zitten zowat alle middelmatige verbindingen op de wip: sommige worden gewoon opgegeven (organisatieplan avant la lettre?), andere krijgen een nieuwe kans.

2.2. Opvallende wijzigingen.

2.2.1. Verbeteringen.

- Nieuwe (goede) verbindingen vindt men op lijn 21. De nieuwe (voorlopige) verbinding op de lijn 57 is echter erg onvolledig: slechts een FG 5,1.
- De verbindingen Louze-Ronse en Ronse-Oudenaarde krijgen een erg welkome injectie door het vrijmaken van autorails na de elektrifikatie van lijn 117. De FG's dalen hier namelijk van 4,2 naar 2,4 voor het baanvak Ellignies-Louze en van 1,9 naar 1,3 op Etikhove-Oudenaarde. Deze elektrifikatie laat trouwens ook haar invloed gelden op de diensten van de lijnen 108, 118 en 130 die verbeterd werden.
- Poperinge kreeg eindelijk, zij het alleen op werkdagen, waar het al lang recht op heeft: een gekondanseerde verbinding met Leper. Men kan zich alleen nog afvragen waarom er geen groter aantal rechtstreekse treinen bollen naar Kortrijk, en Brussel.

2.2.2. Verslechteringen.

- De vrij jonge verbinding, net zoals -zij het in mindere mate -de andere verbindingen op lijn 15, werd enigszins uitgedund om de aan gang zijnde vernieuwings- en elektrifikatiewerken te bespoedigen. Op Mol-Neerpelt steeg hierdoor het FG van 1,6 naar 2,1.
- Lijn 21 bis werd nog niet ontmanteld. Een FG van 4,4 is wel veel.
- De omnibusdienst tussen Sint-Niklaas en Gent werd verder uitgedund.
- Lijn 82, sinds enige jaren opnieuw in expansie, verliest een trein; de laatste verbinding Aalst-Burst loopt om 19.20 uur, wat uiteraard véél te vroeg is. Ook tussen Bertrix en Libramont (lijn 165) sneuvelde een verbinding om 23.31 uur. De laatste trein loopt nu om 20.56!
- Onopvallend en veel te stil feitelijk is lijn 13 verdwenen. Ze wordt nog wel bereiden door enkele treinen uit Neerpelt en Turnhout, en zelfs Hasselt, naar Mechelen en Brussel; maar de verbinding Lier-Kontich en vice-versa is opgedoekt.

2.2.3. Globaal bekeken is het wel spijtig te noemen dat de vooruitgang van 1978; toen de lijnen met als frekwentiegetal minstens 2 nog 73,6 % uitmaakten van het totaal, wat nu iets teruggevallen is op 71,7 %; blijkbaar in ongunstige zin omgebogen werd.

3. Vergelijkende tabel: op zaterdag.

3.1. Overzichtstabel.

	1979	1978	1977
FG kleiner dan 1	12,7	7,5	5,0
Van 1 tot 1,5	22,0	27,6	30,4
' 1,6 - 2,0	23,1	21,3	21,7
' 2,1 - 3,0	19,1	20,7	23,6
' 3,1 - 4,0	8,1	6,9	8,7
FG groter dan 4	15,0	16,0	10,6

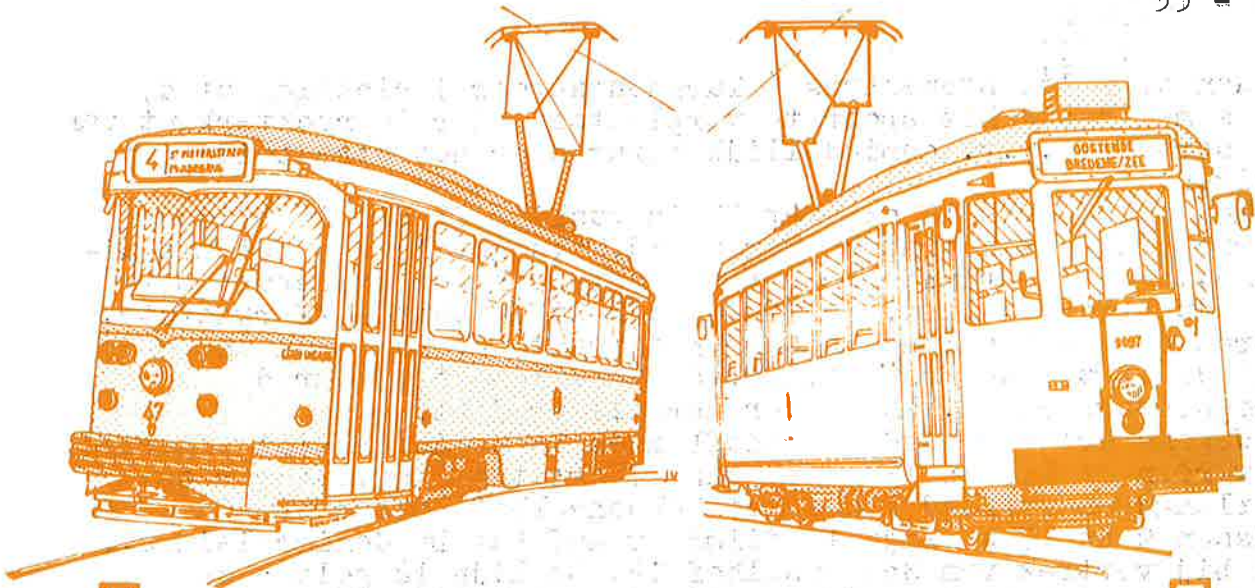
Interpretatie: Ook op zaterdag kan men een vrij belangrijke verhoging vaststellen van het aantal zeer goede verbindingen. Het zijn echter weer vooral de reeds goede verbindingen die verder gestimuleerd worden, terwijl de slechte verbindingen gewoon ongemoeid gelaten worden.

...Vervolg in VeKo 36.

De volledige Frekwentielijsten kunnen verkregen worden mits storting van 50 frank voor kopieerkosten en porto. Vermelden: 'Frekwentielijsten'.

o

o o



trampost

OM EN BIJ DE BEDRIJVEN.

UIT DE METROPOOL - MIVA:

. Voor uitrusting met Scharfenbergkoppeling en automatische koppeling zijn naar de CW gegaan: 2122 op 19 okt.en. 2123 op 12 maart 1979. De 2123 kad een ernstig ongeval op de Cruyslei te Bergerhout op do 8 maart 1979. De 2121 kwam uit de CW na aanpassing op 19 okt.79.

. Sinds 1 nov.79 zijn alle PCC-rijtuigen van een nieuwe film voorzien, met volgende bestemmingen:

groen - wit 2: zoals vroeger;
geel - zwart 3: MERKSEM

MELKMARKT

blauw - zwart 4: zoals vroeger;
blauw - wit 7: zoals vroeger;
oranje-zwart 8: EKSTERLAAR

ZUID

groen - zwart 10 zoals vroeger;
wit - rood 11 zoals vroeger;
rood - wit 12 zoals vroeger;
wi- - groen 15 zoals vroeger;
paars - zwart 24 zoals vroeger;

zwart op wit: LESWAGEN
ZWAANTJES
GROENENHOEK
CENTRAALSTATION
STENENBRUG
KONINKLIJKE LAAN
SPORTPALEIS
COMEDIEPLAATS
EXTRA DIENST

blanko
blanko
blanko

De algemene vormgeving is dezelfde gebleven als vroeger, hoewel soms duidelijke verschillen in cijfer en lettertype voorkomen. Ook zijn de kleurtypen lichtjes anders dan vroeger. Lijn 24 of kerkhoflijn is zo donker dat de film bij dag of nacht onleesbaar is.

De lijnfilms zijn uit plastic. Om vervorming door de hitte te voorkomen zijn de in de filmkast geplaatste weerstanden verplaatst, of van een afscherming voorzien.

. Werken op lijn 10. Op het Cogelsplein te Deurne bouwt men momenteel verhoogde vluchtheuvels voor halte in beide richtingen.

. Aan de halte Stenenbrug (Turnhoutsepoort) richting stad, is men bezig het spoor te verplaatsen naar de rechterkant van de straat, i.p.v. onmiddellijk terug naar het straatmidden te buigen.

. Met ingang van 18 oktober 79 is buslijn 25 bis in beide richtingen van traject veranderd, als gevolg van het afsluiten van de Vaderlandstraat ter hoogte van het kruispunt met de Juul Moretuslaan. Vanaf de hoek St Bavostraat/Kerkhofstr. wordt nu gereden langs de Kerkhofstraat, J. Moretuslaan en via de nieuwe doorgang t.h.v. de Vaderlandstr. naar de Groenenborgerlaan, en verder normale traject.

. Wegens het verhoogde kerkhofbezoek in de Allerheiligenperiode werden de lijnen 12 en 33 van 27 okt.t/m 2 november resp. verlengd en verlegd langs het Schoonselhof. Dat gebeurde tussen 9 en 17 u. Lijn 12 filmde vanaf het De Conincplein 24, en bij vertrek van Schoonselhof 12. Op lijn 12 golden de gewone tarieven, dus géén verbinding. Ook lijn 33 reed onder de gewone tariefsbeschikkingen.

. Trajectwijzigingen op buslijnen 17 en 25 zijn ingegaan op maandag 26 nov.79. Inderdaad, het huidige traject over de Doornstraat, Drie Eikenstraat wordt vervangen als volgt: vanaf het kruispunt Krijgslaan/Doornstraat, word nu recht door gereden over de Krijgslaan, rechts Fort VI straat, links achter blok D over Nieuwe weg, rechts Edegemstraat, Wilrijkstraat met rechts inrit naar het Akademisch Ziekenhuis.

. De nieuwe lijn, die aangekondigd door de kranten, vanaf de tweede helft van februari 80 zou gaan rijden, zal zeer waarschijnlijk lijn 29 worden genoemd. Dit naar het voorbeeld van vroeger, toen een nieuwe lijn vaak werd samengesteld uit de lijnummers van twee lijnen die ze verbond. De nieuwe lijn loopt van het Groenplein naar het Eksterlaar via GS, Mercatorstraat - Arendstraat, Dageraadspain, Draakplein, Cogels-Osylaan, Berchem-station, Groenenhoek, Gitschotellaan, Cruyslei, en Boekenberglei. Zij verbindt aldus de lijnen 2 en 9.

Het is evenwel nog niet zeker of de lijn vanaf de vooropgestelde datum zal kunnen in dienst komen, want van de 166 trams zijn er nu al elke dag 138 in dienst, en dat toont aan dat er in de Scheldestad dringend behoefte is aan nieuw materieel. De MIVA zal dus moeten zien of er bestendig minimum zes rijtuigen kunnen worden ingezet. Wij geloven overigens in een groot reizigersaanbod op de nieuwe lijn, aangezien ze veel sneller zal zijn dan de lijnen 8, 9 en 11 tussen de Belgiëlei, resp. Dageraadspain en het Groenplein. Hopelijk komt alles in orde.

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

4 okt: PCC 54 is voorzien van stopkontakten, die toelaten dat een onderrichter, via een afstandsbediening, bij foutieve behandeling door een leerling, het rijtuig onmiddellijk tot stilstand wordt gebracht. Door een drukknop te bedienen wordt de traktie verbroken en komen de reelremmen in werking. Dit rijtuig zal bij voorkeur voor opleiding worden gebruikt.

9 okt: AB 23 die zware schade opliep bij een aanrijding op lijn 6 (8 sept.) zal bij Van Hool worden hersteld.

12 okt: PCC 16 is hersteld na een aanrijding met PCC 03(10.7.79) en volledig herschilderd uit de CW gekomen. Voor herschildering is nu de 10 in de CW.

18 okt: De spoorwerken in de Kerkstr. tot Ledeberg zijn sinds deze avond beëindigd. De aannemer moet nu nog asfalteren en de voetpaden heraanleggen.

22 okt: PCC 16 is voorzien van een bijkomende verwarming aan beide stuurposten. Het controlebord is aangepast.

De 16 zal op 26 okt. terug in dienst komen.

In de morgenspits werd PCC 45 van lijn 4 aangereiden door de slippende 14 van lijn 10, aan het eindpunt Muidebrug. Er was lichte schade. De 45 werd vervangen door de 19, en de 14 door de 33. Spoorwerken worden uitgevoerd aan overloopwissel H.Kerst. Wegens defekt van de railtruck, bracht de 332 de sporen.

27 okt: Vandaag reed het prachtig heropgefriste rijtuig 339 zijn eerste rit, en wel voor de VeBOV. Bedoeling was de lijnen 21 en 1 te berijden. Toen de vroegere 2 bereiden was, raakte het bij de richtingsverandering onklaar. Op 1 motor werd naar het Kerkplein gereden, om via overloopwissel terug te keren naar de stelplaats. De 03 verving de 339 op traject lijn 1.

31 okt: PCC 10, herschilderd met nieuw embleem op lijn 10. In de namiddag had de 29 een vrij zware aanrijding met een personenwagen op de Sassavaartkaai. Onmiddellijk was een "getuige" ten laste ter plaatse, die verklaarde dat de trams geregeld voorbij zijn deur raasden tegen 130 km/u! Rekord!

PCC 27 in CW gereden voor herschildering.

1 nov: Allerheiligendienst op lijn 1, met 3 extra wagens.

Er reden: 10, 16, 20, 06, 14, 24, 41, 13 en 48.

Lijnen 30-31: Alle bussen rijden naar Gentbrugge-Bosstraat met film lijn 30, en bijplaatje "ST BAAFSKOUTER" AB 15 nam daar de aansluiting waar, die tussen 8u.30 en 17 u. pendelde van het Heirnisplein naar eindpunt St Baafskouter van lijn 31.

Lijn 30 bracht vele bezoekers aan voor het kerkhof Gentbrugge.

5 nov: In rekordtempo worden alle rijtuigen van het nieuwe MIVG-kenteken voorzien. Lijn 4: tegenover kerk H.Kerst worden spoorwerken uitgevoerd in richting St Pietersstation.

6 nov: Mw 339 is vanaf vandaag hersteld, na breuk van een stroomtoevoerkabel tussen één der schakelkasten en één der motoren. Na een week CW staat de 339 terug op spoor 1.

7 nov: PCC 04 ontspoorde in de avonduren op het overloopwissel H. Kerst, van lijn 4.

9 nov: Lijn 1, Ledeberg. De werken in de Kerkstraat zijn beëindigd. PCC deed proefritten in de namiddag, en om 2Cu. was de 12 de eerste tram die weer tot het eindpunt Moskou reed. De laatste pendelbus was Fiat 34.

10 nov: PCC 42, lijn 2, 1°dw. moest omstreeks 14u. inrukken wegens personeelstekort.

BUURTSPOORWEGEN BRABANT - HENEGOUWEN - WEST-VLAANDEREN.

Vervoersdata van de " N " rijtuigen en hun bestemming.

TYPE N	overgebracht op:	naar:
9270	8 mrt 79	Jumet
9271	13 mrt 79	Jumet
9272	7 apr 78	Oostende
9273	29 mrt 78	Oostende
9274	23 aug 79	Jumet
9275	3 mei 79	id
9276	20 aug 79	id
9277	31 mei 79	id
9278	15 jun 79	id
9279	7 jun 79	id
9280	10 aug 79	id
9281	5 jul 79	id
9282	8 aug 79	id
9283	21 jun 79	id
9284	17 mei 79	id
9285	27 feb 79	id
9286	1 mrt 79	id
9287	29 mrt 79	id.

. In aanvulling op VeKo 34, het volgende:
Mw 9292, ex Antw. 9994, is op 14 sept.79 overgebracht van Knokke naar Het Rad, maar nog NIET verder gevoerd naar Jumet. Trammuzeüm, Schepdaal.

Op 5 sept.79 werd ART 40 overgebracht van Schepdaal naar Sore sur Sambre. Bij dat vervoer is nipt een spoorwegramp naar voorbeeld Kapellen vermeden. De baanreus was nl. klem gereden op een overweg van de lijn Brussel - Parijs. Een aankomende trein kon nog tijdig tot stoppen worden gebracht voor het laatste sein voor de bewuste overweg. Na veel gesukkel kon de baanreus door een hulpvaardige 40-tonner worden weggesleept.

Enkele dagen later werd de 10393 (BLC) geladen in Schepdaal, maar deze werd later terug gelost in stp Het Rad.

Begin november stonden hier de volgende motorwagens:
10292 - BLC 10393 en de 9292 (ex 9994 Antw.)

NAMEN - LUXEMBURG.

ab 5249 met gekleurde ramen, zwarte raamstijlen en vierkante achterlichten, wordt geregeld gebruikt in het Naamse, o.a. op lijn 12 Namen - Hoei.

De firma Latour uit Bouge gebruikt geheel nieuwe bussen Volvo - Jonckheere op lijn 142b naar Eghezée en Geldenaken. Ze zijn oranje - krem geschilderd, net als de oudere Leyland's van deze firma.

NOG EEN INDUSTRIEBERICHT.

BN heeft een samenwerkingsakkoord gesloten met de Kanadese firma Bombardier Ltd. De bedoeling is dat deze laatste firma, rijtuigen, dus ook trams, zou bouwen naar BN-Konseptie, en ze promoveren in Kanada en de V.S.A.

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

. Met ingang van 24 sept.79 is buslijn 51 verlengd geworden van het station Demey tot de St-Annawijk in Oudergem. De reisweg is nu: station Ukkel-Kalevoet - Demey, onderanderd, en verder: Vorstlaan - Waversesteenweg - Tervuursesteenweg - Twee-Kloostersdreef - Sint-Annakruispunt. De frekwentie is tijdens de week in de spitsuren: om de 18 min., tijdens de daluren: 20 min. Op zaterdag wordt om de 21' en op zondag om de 22 minuten gereden.

Het nieuws dat ons uit de hoofdstad bereikt is bijzonder karig. Wij doen dan ook graag een beroep op onze Brussel leden om ons wat nieuwsjes door te sturen.

JAARVERSLAG 1978 - vervolg overzicht.

Terzelfdertijd heeft de dienst Uitbating de opstelling aangevat van een "Algemeen verkeersplan voor het gemeenschappelijk vervoer op grondniveau", dat aan de voogdij-overheden maatregelen moet voorstellen om het verkeer van het gemeenschappelijk vervoer moet vergemakkelijken, niet alleen het op het grondniveau gelegen deel van de reiswegen der voormelde assen (zie VeKo 33) maar ook op de autobuslijnen die reizigers aanvoeren naar de zware assen, of zones bestrijken die niet bediend worden door spoornmaterieel. Het definitieve dokument zal waarschijnlijk gepubliceerd worden in 1979, en zal twee luiken bevatten:

- wijzigingen ten gunste van het gemeenschappelijk vervoer, op te nemen in wettelijke teksten betreffende het wegverkeer;
- concrete voorstellen om het verkeer der voertuigen van het gemeenschappelijk vervoer in de diverse straten van de Brusselse agglomeratie te vergemakkelijken.

A. Lombart.

VeBOV-KRANT - VERENIGINGSNIEUWS.ABONNEMENTEN OP TIJDSCHRIFTEN VIA VeBOV.

Leden die navolgende tijdschriften ontvingen met een abonnement via VeBOV, of die zich wensen te abonneren voor 1980, worden verzocht dat zo vlug mogelijk te regelen via de penningmeester, of het overeenstemmende bedrag over te maken op de rekening. Omdat wij zelf de nodige onderrichtingen laat oningen is hier haast bij! Let goed op:

Zij die Modern Tramway (met of zonder bijlage, de viermaandelijke Tramway Review) ontvingen in 1979, en die dat wensen verder te zien lopen in 1980, alsmede deze die met ingang van 1980 dat tijdschrift wensen te ontvangen, worden dringend verzocht dat nu onmiddellijk per brief te melden aan de penningmeester, OOK als zij dadelijk storten. Het loopt wel 10 à 14 dagen aan voordat de storting ons bereikt!

U schrift dus dat U uw abonnement wenst verder te zetten, of U met ingang van 1980 dat blad wenst te ontvangen. Op die manier kunnen wij uiterlijk op 6 december de uitgevers in Engeland verwittigen. Het zal wel duidelijk zijn dat U dan dadelijk ook het verschuldigde bedrag op onze rekening overmaakt.

MODERN TRAMWAY: Hét Britse blad over de internationale tramsceñe. Engelse taal, prijs 350 fr. voor 12 nummers. Met de historisch gerichte bijlage Tramway Review (viermaandelijks) wordt de prijs 420 fr.

HET SPOOR: Personeelsblad van de NMBS, met meerdere "spoor"-bijdragen, o.a. nieuwe lijnen, stations, het seinwezen. Maandelijks. Door de NMBS wordt een bijlage van 200 fr. gevraagd in de sekretariaats- en verzendingskosten.

ONZE BUURTSPOOR-

WEGEN: Personeelsblad van de NMVB, tweemaandelijks, prijs: 100 fr, en buitenland: 120 fr.

MfSS: Het tweemaandelijks blad van onze Zweedse zustervereniging. Veel nieuws over Skandinavië en de Oostbloklanden. Prijs: 250 fr.

HET OPENBAARVERVOER:

Maandblad gewijd aan het stads- en railvervoer. Prijs: 10,5 gulden, over te maken op post-rekening NEDERLAND: 133100. De prijs voor 1980 is ons nog niet bekend, en zal later medegedeeld worden.

MIVB-INFO.

Als bijlage aan VeKo 35 zenden wij U het eerste nummer van de MIVB-Info, uitgegeven door de dienst MIVB-Public Relations. Dedoeling is dat er vijfmaal per jaar een blad verschijnt. Wie absoluut ernstige interesse heeft voor deze uitgave, en niet zo vlot in Brussel komt, kan zich via het sekretariaat VeBOV inschrijven. Gelieve te vermelden of U het blad wenst te betrekken via de VeBOV-bijeenkomsten, of dat U het via de post wenst te ontvangen. Er zijn geen kosten aan verbonden, maar de MIVB verzoekt de belangstellenden er rekening mee te houden, dat men tracht zoveel mogelijk kosten voor verzending te vermijden. Bij voorkeur dus afhalen op onze vergaderingen!

VeBOV-KALENDER.

Hij is er weer, de VeBOV-Kalender. Later dan vorig jaar, maar het feit dat onze vorige drukker het liet afweten heeft deze vertraging fel in de hand gewerkt. Dat stelde ons echter in de mogelijkheid om van vele zijden ondervraagd te worden, waar

de kalender wel bleef. Op die manier konden wij vaststellen dat deze uitgave een een verlangden beantwoord. Op het spoorwegsalon in Brussel wees men er op dat wij de enige vereniging zijn die een kalender uitgeeft. Wij zijn dan ook bijzonder gelukkig U onze nieuwe kalender 1980 te kunnen aanbieden.

Er zijn twaalf foto's, waarvan 4 spoorweg, 3 NMV, 1 MIVA, 1 MIVG en 3 MIVB. Het drukken op een grote oplage, of ten minste wat wij als een grote oplage ervaren, vereist vanzelfsprekend een flinke investering. Wij rekenen op AL onze leden om ons te helpen deze investering te herwinnen, door een vlotte verkoop. Als ieder lid een kalender koopt voor eigen gebruik, en er een tweede bijneemt als geschenk voor nieuwjaar, of welke gelegenheid dan ook, zijn wij uit de zorgen. Maar daar rekenen we ergens wel wat op. Vorig jaar bleef er een kleine hoeveelheid over. Die uitgave is dus ook nog te bekomen.

Prijzen: kalender 1980: 100 fr. voor VeBOV-leden;

120 fr. voor niet-leden.

1979: 50 fr.

1979 + 1980 samen: 150 fr. voor leden,
170 voor niet-leden.

Voor verzending per post dienen de bedragen met 20 fr. te worden verhoogd, en naar het buitenland met 35 fr.

Prijzen voor Nederland: VeBOV-leden: 7 fl, niet leden 8,5 fl;

1979 + 1980: 10 fl, en niet leden 12 fl.

Ook hier dient rekening te worden gehouden dat de verzendingskosten moeten worden bijgevoegd: 2,40 fl.

Onze Nederlandse leden kunnen bestellen via onze rekening bij de RaBo-bank, zie achter- binnenkaft.

Ook in 1981 bieden wij wellicht een kalender aan, maar dat zal uiteraard afhangen van de verkoop. Het is nogal logisch dat bij te geringe belangstelling dat initiatief wordt stopgezet.

JAARLIJKSE VEILING.

Naar goede gewoonte zal de bijeenkomst te Antwerpen op 21 dec. in het teken staan van tweedehandsspullen, betrekkelijk het Openbaar Vervoer, die van eigenaar zullen veranderen.

De verkoop begint om 20u.30. De te koop aangeboden kavels kunnen vanaf 20 u. bij de penningmeester worden aangeboden, met vermelding van de categorie waarin de verkoop zal plaatsvinden.

Kategorie A: opbrengst integraal voor de verenigingskas;

kategorie B: De verkoper bepaald een zekere som, waaronder niet verkocht mag worden; de meeropbrengst is voor VeBOV.

kategorie C: de verkoopsopbrengst is volledig voor de verkoper, mits afhouding van 10% voor de verenigingskas.

BIJeenKOMSTEN:

Antwerpen-Metropool: 21 dec. 20u. verkiezing afdelingsbestuur gevolgd door veiling.

18 jan.80, Diavoordracht over de Belgische spoorwegen vóór 1940. Gastspreker is de heer Hesselink uit Vlissingen. 20u.

Brussel-Hoofdstad: 14 dec. 20u. Sneeuwperikelen, diamontage van Wouter Janssens.

11 jan: 20u. Praatavond. Lektuur en dia-projector ter beschikking.

8 feb: Dia's, Zwitserland 1977 - 1980.

Limburg - Kempen: 5 dec, 19u.30: spoorwegen DDR in beeld.

2 jan: 19u.30: Frankrijk in de kijker;

6 feb: 19u.30: Britse museumlijnen.

Gent-Artevelde: Wij plannen een bijzondere bijeenkomst voor onze Gentse leden in de tweede helft van januari. Daarover later meer.

VeBOV - CENTRUM.

In december, koopjes- en kadootjesmaand bij uitstek, mag U niet voorbij het VeBOV-Centrum gaan! Wedden dat U er wat vindt? Vele brieven en telefoontjes bewijzen dat heel wat buitenstaanders bij ons vinden wat ze elders nergens zien. Daarom ook is het Centrum elke tweede zaterdag van de maand open, ook als dat een feestdag is! Wij verwachten U uiteraard allemaal, want er is de nieuwe kalender!

Het VeBOV-Centrum is open op zaterdag: 8 december;
 12 januari;
 telkens van 14 tot 18u! 9 februari;
 8 maart.

Onze Vereniging ontvangt van nergens enige subsidie, en dat vinden wij niet nodig: zo bewaren wij onze volstrekte onafhankelijkheid van anderen. De lidgelden dienen om ons tijdschrift uit te brengen. Wat overblijft voor verdere werking naar buiten, zoals tentoonstellingen en aanschaffing van de daartoe benodigde bijkomstigheden, komt uit de verdiensten van het Centrum. In vele gevallen genieten de leden 10 à 20% korting, maar dat kan niet altijd. Door bij ons te kopen versterkt U de VeBOV, en wij denken dat we zulks van onze leden mogen verwachten. De hiernavolgende werken zijn bij ons ter inzage of kunnen er bekomen worden.

ONZE AUTOBUS IN BEELD.

Over autobusvervoer verschijnen nu niet bepaald veel werken. Het enige boekje dat wij kennen is dat van ons lid dhr Ch. Smits, die in 1976 Onze Autobus in Beeld uitgaf. Dit werk bevat 160 blz met 150 zwart-wit foto's, en geeft een overzicht vanaf de eerste Ford"busjes" tot de huidige comfortabele lijnbussen. Bijzonder fier mogen we zijn op de door MINERVA te Mortsel gebouwde rijtuigen. Te verkrijgen door storting of overmaking van 400 fr. op rekening 001-0466097-88 van Ch. Smits te Edegem. Deze uitgave ligt ter inzage in het VeBOV-Centrum.

SPOOR EN POST in Nederland.

Een eerder filatelistische aangelegenheid, met volgende hoofdstukken: Historie, Spoorwegzegels, Frankeerstempels, Gelegenheidsstempels, Motiefzegels, Postwaardestukken, Bus-, Tram-, Belasting- en andere zegels en stempels. Prijs: 35 gulden, over te maken op girorekening nr 20 15 60, ten name van de Directeur van de Verkoopafdeling van de Nederlandse Bond van Filatelistenverenigingen te NL - 6042 AG BUDEL-Dorplein. Het boek is eveneens te bekomen bij de Nederlandse postzegelhandelaars en in het Ned. Spoorwegmuseum te Utrecht.

EUROPESE BIBLIOTHEEK

Bij deze uitgeverij verschenen de reeds zeer bekende boekjes over onze Vlaamse (en andere) gemeenten in beeld. Daarnaast komen nu talrijke werkjes uit die betrekking hebben op het Openbaar Vervoer in België. Destijds werd begonnen met de Belgische Spoorwegen in beeld. Daarna kwam De Belgische Buurtram in beeld. De volgende deeltjes zijn nu in het VeBOV-Centrum te verkrijgen:

De Buurtrams van Brussel-Noord, en De Buurtrams van Brussel-Zuid. Wij bespraken deze beide uitgaven reeds in VeKo 32, blz 2. Een eerste zending was meteen uitverkocht, en de tweede is nu beschikbaar.

Een ander werk is: De Belgische Kustlijn in beeld, A. ver Elst. Bijzonder verzorgde foto's worden hier aangeboden aan de lezer, en het is een genoegen er inzage van te nemen. 116 Foto's maken dit werk tot een fijn geheel, dat de lezer niet anders dan boeien kan. Niet laten voorbijgaan! 425 fr - VeBOV-Centrum.

In dezelfde reeks verscheen van de hand van E. Keutgehs het deeltje "De Antwerpse stadstram in beeld". Ook hier een keur van oude foto's die de Antwerpenaar van vandaag verwonderd doet opkijken. De auteur tracht een beeld te brengen van de handel en wandel van de Antwerpse tram doorheen de laatste eeuw. Dat is uiteraard een moeilijke opgave in 115 foto's, maar de lezer krijgt toch eennaardig idee van wat er voor zijn tijd al is gebeurd. Ook de onderschriften zijn deze maal heel wat korrekter dan wat ons voordien onder ogen kwam. Geen enkele Antwerpenaar mag dat boekje missen! VeBOV-Centrum - 400 fr.

In ons blad nr 32, blz. 2 bespraken wij reeds het werk van Enter "De Nederlandse Museumlijnen" Ook dat boek is nu in het VeBOV-Centrum te verkrijgen aan 300 fr. Het werk is verspreid door de uitgeverij Brill in Leiden. Van dezelfde uitgeverij bekwamen wij nu het boek van dhr W. Leideritz "De Tramwegen van Noord Brabant", dat wij reeds vroeger hebben besproken. Vooral voor de liefhebbers van de NMVB is dit werk een kluif, want er is een groot hoofdstuk gewijd aan de verbinding Antwerpen - Bergen op Zoom - Tholen, waarin U heelwat terugvindt uit het stoomtijdperk van deze lijn. Het werk is niet goedkoop, (1100 fr) maar het biedt daarentegen ruime ontspanning voor meerdere winteravonden. Even het VeBOV-Centrum binnenlopen, dit is een vast geschenk!

Bij dezelfde uitgeverij verscheen al in 1968 het werk "Trammend naar de Metro" van hh. Duparc, Kaper en Stigter. Dat gebeurde naar aanleiding van de opening van de Rotterdamse metro. Hierin vinden wij de volledige geschiedenis van het Rotterdams Openbaar Vervoer, dat zoals in de meeste grote steden die ons omringen, dezelfde criteria heeft meegemaakt. Het is juist daardoor zo boeiend, dat wij kunnen vergelijkingen maken met andere steden. Heel wat plaatsen zijn thans nog terug te vinden, zij het vaak in gewijzigde vorm na de Duitse luchtaanvallen op Rotterdam in mei 1940. Personen die belang stellen in wat in Rotterdam gebeurt op het vlak van het openbaar vervoer, mogen deze uitgave niet missen: ze is een gids voor uw verdere eksploratie. 600 fr - VeBOV-Centrum.

Zeg nu nog dat er geen keus is voor de eindejaarsfeesten!

OVER FOTO'S GESPROKEN.

Enkele maanden geleden kondigden wij de uitgave aan van een foto-reeks over de Antwerpse tram, en één over de tram van Brussel. Van beide reeksen zijn elk 150 eksemplaren aan de man gebracht. Alléén van Brussel zijn nog enkele(9) reeksen beschikbaar. Deze series worden niet meer bijgemaakt.

Van de VeBOV-Ekspres van mei 1978 naar Bokrijk, Neerpelt, Lommel en Mol zijn ook nog enkele reeksen over. Ook deze zijn weldra uitgeput, en worden niet meer bijgemaakt.

Binnenkort echter komt er een nieuwe reeks over stoomloks van de NMBS, van de hand van Max Delie. Verder staat op het programma: een nieuwe reeks Antwerpse tram, Brusselse tram, Gent, Charleroi(STIC) en Verviers.

Van de Buurtspoorwegen trachten wij reeksen samen te stellen met foto's uit elke ekspluatatiegroep. Omdat vele foto's van oudere datum moeten worden opgespoord bij de verschillende auteurs, zullen deze reeksen niet samen kunnen verschijnen. Via de VeKo lichten wij U echter tijdig in.

Verder is er de mogelijkheid om kleurenfoto's van dia's te bekomen bij de heer R. Temmerman, Kroonlaan 222, 1050-Brussel. Er zijn momenteel 4 reeksen ter beschikking, 2 Brussel, 1 Gent en 1 Verviers. Elke reeks bestaat uit 10 foto's en kost 300 fr. Alléén te bestellen bij dhr R. Temmerman, via PCR 000.0191548.70 door overmaking van het overeenstemmende bedrag.