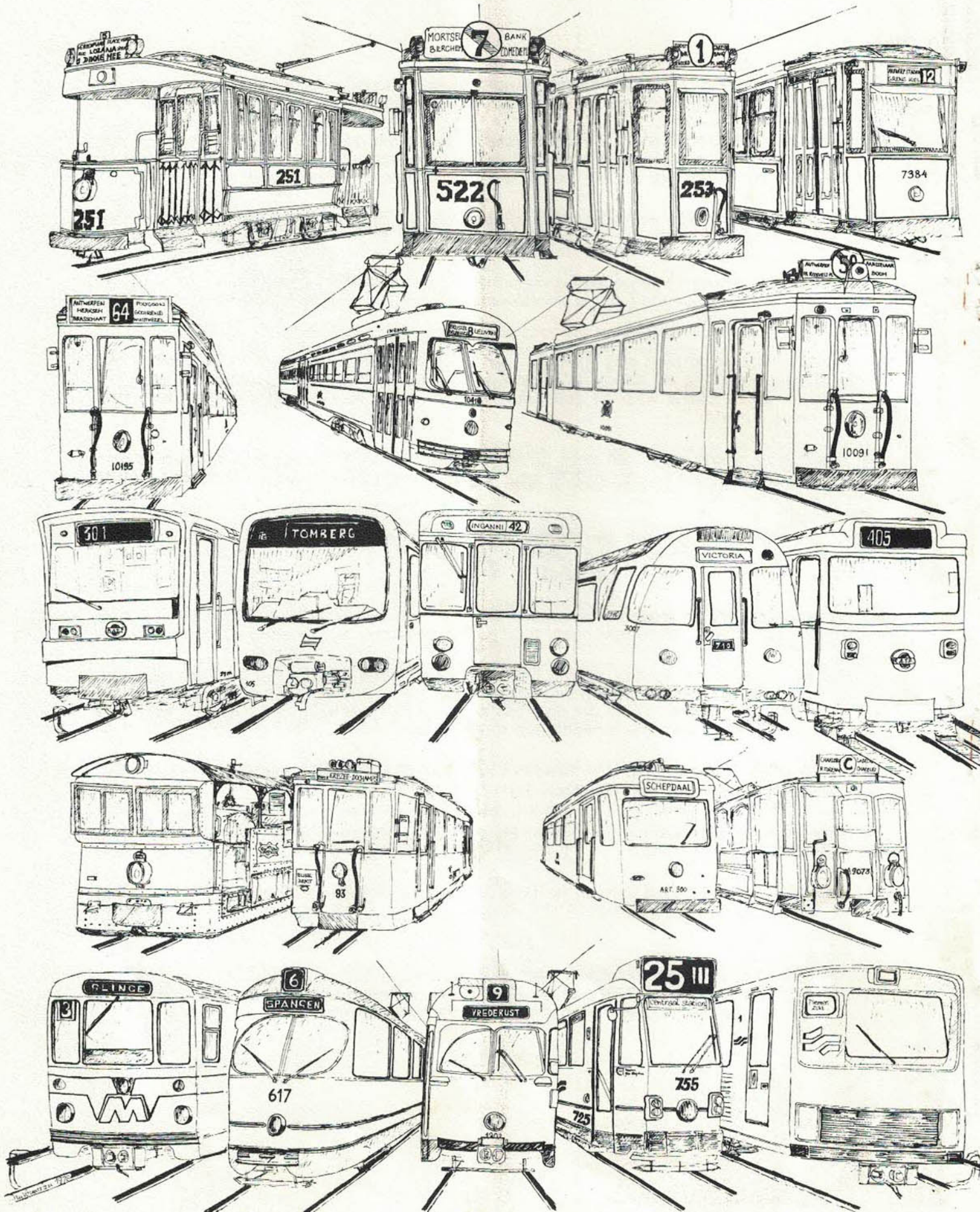




maandblad van de Vereniging voor Belangstellenden in het Openbaar Vervoer

verantwoordelijke uitgever: Roger Bastaens
Kerkendijk 1
b - 2200 Borgerhout



VeBOV-KOERIER is het maandblad van de Vereniging voor Belangstellenden in het Openbaar Vervoer - vzw.

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 verantwoordelijke uitgever:

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

Medewerking aan dit nummer: A. Jannart, V. Van Cutsen, Malisoux

SPOORWEGEN IN BELGIE, NU EN STRAKS.

Niet alle dagen haalt se Spoorwegmaatschappij een grote kop bovenaan op de frontpagina van de krant. Op 1-2 december 79 bracht echter de weekeind-editie van de Gazet van Antwerpen het grote nieuws: NMBS-Raad keurt gewijzigd plan 1981-1985 goed: TREIN ELEKTRISCH NAAR TURNHOUT EN NEERPÉLP!

De beslissing kunnen we een echt Sinterklaasgeschenk van de NMBS noemen, al zullen er nog wel enkele seizoenen overheen gaan voordat de 731 in Neerpelt zijn vertrek afwacht, zeker als we weten dat deze beslissingen nog moeten goedgekeurd worden door Verkeerswezen. Er zijn echter redenen om aan te nemen dat dit Ministerie zijn "fiat" niet zal weigeren. Tussen 1981 en 1985 zal 63 miljard worden geïnvesteerd aan de modernisering van de spoorwegen. Ongeveer 24 miljard daarvan gaan naar bijkomende elektrifikaties. De beslissingen van de Raad van Beheer van de NMBS betekenen een flinke wijziging aan het oorspronkelijke plan. De energiekwestie is beslissend geweest voor de verleende voorrang aan het onder de draad brengen van heel wat lijnen. Op dit ogenblik zijn verschillende lijnen aan elektrifikatie toe, o.a. (Antwerpen -) Mortsel - Lier - Herentals; Lier - Aarschot, en Leuven - Aarschot - Hasselt, evenals Antwerpen - Boom. In aanvulling daarop komt nu ook Herentals - Turnhout en Herentals - Mol - Neerpelt. Verder zijn in Vlaanderen voorzien tegen 1985: Kortrijk-Brugge, Kortrijk - Zottegem, Denderleeuw - Aat, Geraardsbergen - Edingen, Willebroek - St-Niklaas, Lier - Kontich en Kortrijk - Ieper. In Wallonië staan op de lijst: Haine St Pierre - Binche, Namen - Dinant, Angleur - Marloie, Manage - Piéton, Edingen - 's Gravenbrakel, St-Ghislain - Qiévrain, Aarlen - Athus en Charleroi - Walcourt. De laatste drie genoemde lijnen kwamen niet in het oorspronkelijke plan voor. In hetzelfde tijdsbestek is voorzien in de verruiming van Antwerpen - Centraal. Het ligt in de bedoeling van de NMBS om het station op twee ondergrondse niveau's uit te breiden. De beslissing om de ondergrondse verbinding tussen het CS en het Damstation aan te leggen wordt niet voor 1985 verwacht. In de toekomst zal daaromtrent in ons blad zeker op teruggekom worden. Man kan dus verwachten dat omstreeks 1985 bijna het ganse net in de provincie Antwerpen elektrisch bediend zal worden. Ook de andere provincies komen niet slecht aan bod, zodat men de recente beslissingen alleen maar kan toejuichen. Er schijnt nieuw leven op til te zijn bij de spoorwegen.

10 JAAR GELEDEN - MIVG - LAATSTE TRAM 3.

Die zondagnamiddag van 30 november 1969 was geen gewone zondag, en geen gewone namiddag. Buitengewoon somber, mistig en kil. De torens van de Gentse monumenten, St Niklaas, Belfort en St Baafs, waren in de mist haast niet te onderscheiden, en de ganse dag was troosteloos. Het verkeer wrong zich door de Veldstraat en over de vele bruggen die het Gentse centrum rijk is. Zondagswandelaars waren er haast niet, en voetgangers beperkten hun schreden tot de noodzakelijke passen van huis naar de bakker en terug. Het was trouwens een ideaal weer om thuis knus bij de haard te zitten, ware het niet dat vandaag de laatste trams reden tussen Mariakerke en Gentbrugge. Dat zijn gebeurtenissen die ook hun eisen stellen, en daardoor zag je toch nog enkele mensen rondlopen met fototoestellen. Rijtuig 365 had vandaag de dienst op lijn 3 geopend, gevolgd door de rijtuigen 374, 317, 324, 320 en 328. De 324 was voorbestemd om de laatste rit naar Mariakerke te rijden, maar door een storing aan de automaat werd het rijtuig vervangen in de vooravond door de 333. De 317 die de laatste rit naar Gentbrugge voor zijn rekening zou nemen, werd wegens het falen van de binnenverlichting vervangen door de 354.

Normaal was het zo, dat aan beide eindpunten op hetzelfde ogenblik vertrokken werd, de kruising vond dan plaats op de Koornmarkt, en er werd in beide richtingen verder gereden. De laatste rit speelde zich dan insgelijks af, waarbij het rijtuig dat van Mariakerke kwam, meteen verder reed naar de stelplaats, terwijl het rijtuig dat van Gentbrugge kwam, het andere dus kruiste op de Koornmarkt, en even verder reed tot op de St Michielshelling, waar een wissel lag. Daar werd dan van spoor gewisseld, en dan naar de stp gereden. De 354 zou dus het laatste rijtuig van lijn 3 geweest zijn, ware de 333 niet weerhouden geweest door ... St Niklaas. Door dat oponthoud miste de 354 zijn kans, en werd de 333 de laatste 3. In Gentbrugge, bij het laatste vertrek naar Mariakerke, werd de 333 voorzien van de tekst "Dit is de laatste tram naar Mariakerke". Het reklaamplaatje op de buffer was voor de gelegenheid vervangen door de tekst "MIVG - Laatste tram naar Mariakerke, zondag 30 nov. 1969. Links en rechts op de buffer een bloemenruiker. Zo werd de laatste rit aangevangen, en iedereen aan de halten vond het fijn bij de gebeurtenis betrokken te zijn. Aan de Koornmarkt was de tram nokvol, maar iedereen kon mee in spitsuomstandigheden.

In Mariakerke werden de bloemen weer op kop gebracht, samen met het plaatje. De tekst, die vastgekleefd was, bleef aan de achterzijde. De 333 filmde: ~~3~~ - KOORNMARKT. Aan Het Lammeke werd de tram opgewacht door een buurtvereniging met aan kop Sinterklaas, écht en onvervalst! Hij hield een afscheidsrede in het zuivere Gents, en hij verklaarde desnoods de laatste 3 te zullen kopen als frietkar, om de 3 toch maar te behouden. Het personeel werd met geschenken bedacht en een pint schuimend vocht. Klaas zei dat het mocht op een dag als deze. Aan de Rooigemlaan werden weer kadootjes gegeven, en aan het Bisschop Seghersplein werden bloemen aangeboden. Voor het laatst hinderde een slecht geparkeerde auto de tram. Na twee minuten was die opzij gezet, en kon de 333 ongehinderd naar de stelplaats. Het was toen 23u.52. Toen al deden geruchten de ronde dat in april 72 de tram zou terugkomen. We geloofden het niet, en we kregen gelijk. Ondertussen is nog steeds geen beslissing genomen wat er met lijn 3 zal gebeuren, bus blijven of tram. De volgende dag was de 333 al in dienst op lijn 2, maar ondertussen is hij al lang gesloopt. Vergankelijke roem!



DE ELEKTRISCHE LOKMOTIEVEN VAN DE N.M.B.S.

Bij wijze van overzicht wordt in de onderstaande tabel een opsomming gegeven van de huidige toestand van de reeksen 20, 22, 23, 25 en 26 op het vlak van hun schildering en bepaalde afwijkende technische kenmerken.

REEKS 20

Van deze reeks kwamen de loks 2024 en 2025 rechtstreeks van de fabriek in een geel-blaauwe uitvoering. De overige loks van deze reeks zijn groen.

LOKMOTIEVEN MET ENKELE KOPLAMPEN

- 1. Reeks 22 : 2204 - 2208 - 2216 - 2217 - 2219 - 2220 - 2226 - 2238
- 2. Reeks 23 : 2312 - 2353 - 2357 - 2358
- 3. Reeks 25 : 2503 - 2505 - 2506 - 2507 - 2508 - 2513

NIET-KOPIELBART LOKS VAN REEKS 23 (zonder dubbeltraktie-uitrusting):

- 2304 - 2311 - 2312 - 2322 - 2324 - 2325 - 2326 - 2329 - 2330 - 2331
- 2335 - 2338 - 2339 - 2342 - 2343 - 2348 - 2352 - 2353 - 2354 - 2357-2358
- 2361 - 2363 - 2369 - 2370 - 2371

LOKS IN DE GEEL-BLAUWE SCHILDERING

- 1. Reeks 22 : 2201 - 2202 - 2206 - 2207 - 2209 - 2210 - 2211 - 2218
2222 - 2227
- 2. Reeks 23 : 2308 - 2318 - 2323 - 2355 - 2363 - 2367 - 2372 - 2374
2375 - 2376 - 2377 - 2378 - 2379 - 2380 - 2381 - 2382
- 3. Reeks 25 : 2501 - 2502 - 2509 - 2511
De loks 2502 en 2509 bezitten langs een zijde een vierde rooster, zoals bij sommige 23-ers.
- 4. Reeks 26 : 2604 - 2605 - 2606 - 2607 - 2608 - 2609 - 2611 - 2612
2613 - 2614 - 2617 - 2618 - 2626 - 2631

Bij de loks van de meerstroomreeksen beschikken de volgende over de geel-blaauwe schildering:

- 1. Reeks 15 : 1501 - 1502 - 1503 - 1504
- 2. Reeks 16 : 1601 - 1602 - 1608
- 3. Reeks 18 : 1802 die reeds zijn derde uitvoering hiermee heeft, cfr VeKo 34.

A. J.

NIUWE BUSDIENST ANTWERPEN-DÜSSELDORF.

Sinds maandag 3 december werd er een nieuwe busverbinding, in het kader van het Europabusnet, ingesteld tussen Antwerpen-Centraal Station en het Duitse Intercityknooppunt Düsseldorf. Deze lijn voert zijn reizigers via Geel, Tessenderlo, Hasselt, Genk, Maasmechelen, Geleen, Roermond en Mönchengladbach. De rit duurt zo maar eventjes vier uur en een kwart! Wie immers om 7.45 uur ter plekke is te Antwerpen, eventueel na al een half uurtje getrampd, gebust of getaxied te hebben, komt pas rond twaalf uur aan! Zakenlui mogen zich dan wel haasten met de lunch en hun besprekingen, want om 17 uur wordt er al terug vertrokken, met aankomst om 10 na negen in Antwerpen. En wie als toerist zou meereizen, gaat ongetwijfeld aan het verblijf in Düsseldorf heelwat overhouden: op een viertal uurtjes kan men zeker heelwat van deze stad zien! We twijfelen er dan ook niet aan dat deze busdienst een reusachtig succes tegemoet gaat. Nu ja, dat is onze zorg niet, zal u zeggen. Wanneer we echter weten dat deze dienst bedoeld is als test om te weten of er werkelijk behoefte is aan een rechtstreekse treinverbinding tussen Antwerpen en het Roergebied, gaat wel een licht op. Indien deze busdienst een flop wordt, en het tegengestelde zou ons sterk verbazen, hebben de tegenstanders van de 'IJzeren Rijn' een prachtargument in handen om deze verbinding te kelderen. Misschien is dat precies wel het doel van het inloggen van de busdienst? Wat Antwerpen vraagt is géén busdienst, maar wel een degelijke treinverbinding langs een rechtstreekse en dus kortste weg, d.w.z. niet langs Brussel! We begrijpen dan ook niet dat de Antwerpse kranten zomaar klakkeloos het nieuws over deze buslijn verspreid hebben, zonder de adder onder het gras te zien. Maar ja, studies zoals deze waarover we in ons blad van november 1978 (VeKo 25) berichtten, worden door onze persmensen al eens vergeten. Waar blijven de reacties?

- f -

HET VIJFJARENPLAN 1981 - 1985.

In het door de NMBS-beheerraad goedgekeurde vijfjarenplan 1981-1985 wordt de nadruk gelegd op een versnelde elektrifikatie van de spoorlijnen. In aanvulling op ons editoriaal vermelden we hier even de voornaamste plannen.

- Elektrifikaties: Vlaanderen: - Kortrijk-Brugge; Zottegem-Kortrijk; Ant-Denderleeuw; Genk-Maasmechelen; Willebroek-Sint Niklaas; Lier-Kontich; allen reeds eerder voorzien in het plan. De beheerraad van 30 november 1979 voegde daar nog aan toe: Kortrijk-Leper; Herentals-Turnhout en Herentals-Neerpelt.
- Wallonië: - Haine St Pierre-Binche; Namur-Dinant; Angleur-Marloie; Manage-Piéton; Edingen-'s Gravenbrakel; en als bijgevoegde verbindingen: St Ghislain-Quévrain; Aarlen-Athus en Charleroi-Walcourt.

- Verder is het de bedoeling voorbereidingen te treffen om het Antwerpse Centraalstation van twee bijkomende niveaus te voorzien, ondergronds. Voorbode van de Noord-Zuidverbinding in de metropool? Verdere plannen zijn nog: het opdrijven van de snelheid tot 160 kilometer op de lussen Oostende-Brussel-Duitsland en op Nederland-Brussel-Frankrijk; de uitbreiding van het automatisch blokstelsel; en de uitbreidingen van de radioverbindingen tussen trein en dispatching. Het station van Heverlee wordt gemoderniseerd, Linkebeek krijgt er een nieuw. Ook de afschaffing van de overwegen wordt doorgezet.

TREINFREKVENTIES 1979-1980 : Vervolg van VeKo 35.3.2 Opvallende wijzigingen.3.2.1. Verbeteringen.

- Nieuwe, vrij goede verbindingen zaterdag op lijn 21:FG Hasselt-Genk is 1,2;tijdens de week 0,7.De lijn 21bis,tijdens de week FG=4,4 is zaterdag nog wat zwakker:5,5 als frekwentiegetal.
- De lijn 15 wordt flink druk op zaterdag:op Mol-Neerpelt verbeterde het FG van 2,4 naar 1,9;op Herentals-Turnhout van 2,0 naar 1,5!Misschien is dit wel ter compensatie van de verslechtering tijdens de week?
- De injektie op de lijnen 86 en 86bis vinden we ook zaterdag terug.
- Op de lijnen 89 komt telkens één nieuwe omnibustrein en lange lege periode halveren.Hierdoor is er een verbetering op deze lijnen.Dit alles ten behoeve van de zaterdagse inkoopwoede.
- Lijn 122 verbeterde ook opmerkelijk:van 2,6 voor het baanvak St-Maria-Lieke - Geraardsbergen,naar 2,3;en van 2,9 naar 2,4 op Landskouter-Zottegem.Een vrij goede gekandanceerde dienst is hiervan de gelukkige oorzaak.
- De lijnen 118 en 125 krijgen nu op zaterdag enkele nieuwe treinen die vroeger enkel op weekdagen bolden.

3.2.2. Verslechteringen.

- Op de lijn 90bis Geraardsbergen-Aat vielen enkele treinen weg,waardoor het FG steeg van 1,4 naar 1,8.
- De elektrifikatie van de lijn 117 had een eerder negatieve invloed op de verbinding 's Gravenbrakel-Manage-Luttre waar de uurdienst vervangen werd door een twee-uurdienst.

3.2.3. Globaal bekeken is de zaterdagdienst,ondanks de gevoelige verbetering aan de top toch erop achteruit gegaan;het huidige cijfer 57,8 % voor de FG's kleiner dan 2 is slechter dan de cijfers voor 1978 en 1977.

4. Vervolijkinge tabel:op zondag.4.1.Ov lichtstabel.

	1979		1978		1977
FG kleiner dan 1	10,4		5,7		3,4
Van 1 tot 1,5	18,5	49,7	23,0	47,8	23,7
! 1,6 - 2,0	20,8		19,1		16,9
! 2,1 - 3,0	24,9		24,1		28,8
! 3,1 - 4,0	7,5		9,1		6,9
FG groter dan 4	17,9		19,0		18,1

Interpretatie:Ook hier valt een positieve evolutie te merken,ook weer bij de al goede verbindingen.Het uiteindelijk resultaat -slechts zowat 50 procent der treinverbindingen gebeuren minstens om de twee uur - is nog steeds dik beneden de maat.

4.2. Opvallende wijzigingen.4.2.1. Verbeteringen.

- Nieuwe(vrij goede) verbindingen op lijn 21:het FG is gelijk aan 1,0. Lijn 21 bis werd echter gepluimd:van 2,7 in 1978 naar 4,0 !
- Lijn 112 (Morlanwelz-Piéton)krijgt enkele nieuwe ritten.
- De lijnen 118,122 en 125 verbeteren zoals op zaterdag.

4.2.2. Verslechteringen.

- Voor de lijnen 21bis,90 en 108 gelden dezelfde opmerkingen als onder 4.2.1 en 3.2.2 reeds vermeld.
- De bediening van de stations tussen Bertrix en Libramont viel weg tussen 12.54 uur en 18.38 uur.

5. Besluiten.

Als we net als verleden jaar het FG gelijk aan 2 als de ns tussen goed en slecht beschouwen, moeten we vaststellen dat op weekdagen het aantal goede verbindingen gedaald is: 71,7 % tegen 73,6 % in 1978. Behalve op de lijnen 86 en 69 zijn er inderdaad geen echte grondige verbeteringen gebeurd: de elektrifikatie van de lijn 117 heeft de verbindingen op de lijn 108 wel versneld maar niet uitgebreid.

Op zaterdag is er wel een verbetering merkbaar, net als op zondag trouwens. Toch is de aangekondigde verbetering van het openbaar vervoer slechts een peulschil vergeleken met de inspanningen die nog steeds voor het privé-vervoer gedaan worden; denken we bijvoorbeeld aan het miljardenproject dat Ring rond Brussel heet! Met het geld voor de Vilvoordse brug had men rustig het gehele rijtuigenpark van de NMBS kunnen vernieuwen.

De aan de gang zijnde elektrifikaties zullen in de komende jaren de cijfers waarschijnlijk gunstig beïnvloeden, al zou een eventueel uitvoeren van het reorganisatieplan ook een totaal andere aanpak van het frekwentieonderzoek vergen. Vele typeverbindingen uit de aktuele lijsten zouden dan inderdaad moeten vervangen worden.

Bovendien lijken er op dit ogenblik naast de verbetering van de frekwenties nog twee andere noodwendigheden te bestaan:

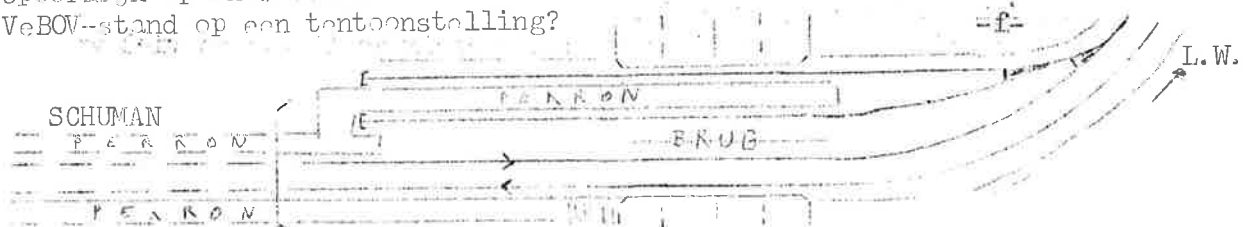
primo, een grondige studie over en effektieve maatregelen voor de verbetering van de aansluitingen tussen trein en bus; of NMBS en NMVB dan echt moeten samensmelten is een andere vraag; het inrichten van busstations rond grote en minder grote treinstations die als cellen van openbaar vervoer zouden funktioneren, en waar alle autobussen na het realiseren van de aansluiting op hetzelfde tijdstip zouden vertrekken na een toelating van een vertrekgever lijkt me even veel resultaat te kunnen afwerpen;

sekundo, een ernstige poging om het steeds stijgende aantal ernstige vertragingen, die meestal het gevolg zijn van de aan de gang zijnde moderniseringswerken, terug te brengen tot een aanvaardbaar niveau. Zo hadden voor enkele jaren circa 7% van de treinen meer dan 5 minuten vertraging, nu bedraagt dat getal wel 10% of meer. Als vertragingen echt niet kunnen vermeden worden, dan zouden toezicht zo veel mogelijk medegedeeld moeten worden, via de pers en -in globo- via de radio. Dit gebeurt wel voor het autoverkeer, het kan dus best ook voor het openbaar vervoer!

V. Van Cutsem, Halle.

BRUSSEL - SCHUMAN en de MODELSPORWEGBOUWER.

Het station Brussel-Schuman werd deze maand tien jaar geleden in gebruik genomen. In feite bevat het enkel twee perrons die ter hoogte van het Schumanplein en naast het zogenaamde 'Residentie'-gebouw van het ministerie van Openbare Werken aangelegd werden op de doorgaande lijn 161. Bij wijze van uitbreiding nu van het een beetje verder gelegen station Brussel-Leopoldswijk werden er nu twee perronsporen bijgelegd op de brug over de Witterbeeksesteenweg. En precies hierin vinden we uit het 'grote voorbeeld' een pracht van een aanwendingsmogelijkheid voor onze meestal te krappe ruimtemogelijkheden op onze modelspoorbanen. Twee, gedeeltelijk overdekte perrons naast een dubbelspoorbaan (geëlektrificeerd), twee zijsporen en klaar is ons deeltje stads-spoorlijn op onze modelbaan. Wie bouwt dit motief even op voor een volgende VeBOV-stand op een tentoonstelling?



De T.A.U.: nieuw openbaar vervoer of...geldverspilling ?

Op 12 oktober 1978 meldden enkele kranten dat "Het ministerie van Economische Zaken heeft zijn akkoord gegeven om ACF en CFM (Constructions Ferroviaires et Mécaniques) een terugvorderbaar voorschot ten belope van tachtig procent toe te kennen voor de ontwikkeling van een proefbaan voor automatisch en tegeleid openbaar vervoer. Dit project, bestemd voor middelgrote steden,..." Onlangs (7 oktober 1979) bracht dan ook het Franse weekblad 'La Vie du Rail' een bericht onder de kop: "Krijgt België ook zijn niet-konventioneel vervoermiddel?" Hierin werd gehandeld over een te Namen gehouden studiedag over het T.A.U.-project. Deze 'Transport Automatisé Urbain' zou door het reeds vermelde ministerie met een begroting van 500 miljoen ontwikkeld worden en vanaf 1981 op een proefbaan te Jumet uitgetest worden. De eigenlijke uitbating van dit als 'Automatisch Stadsvervoermiddel' te vertalen net zou dan vanaf 1984-85 kunnen gebeuren. Anderzijds blijkt het ook dat er vanwege een Naams provincieraadslid druk wordt uitgeoefend om de Naamse regio (100000 mensen in 26 gemeenten en dorpjes met dit modelnet' te 'zegenen'. Waarover gaat het nu ?

De Heer C. Malisoux bezorgde ons over deze T.A.U. de volgende verhandeling.

°°

In feite gaat het hier nogmaals om een poging om onze nationale industrie van werk te voorzien, met name in Wallonië. Geïnteresseerd in heel dit T.A.U.-project zijn namelijk de bedrijven ACF en BN/CFM à rato van 60% voor het bedrijf te Brugge en 40% voor de vestiging in het Centrum. Daar is uiteraard niets op tegen, ware het niet dat de T.A.U. iets is waar niemand van wil weten! Bedoeld voor Charleroi, goed, maar deze stad ziet er geen brood in! Bergen al evenmin. Dan maar in Namen. De schepen van openbare werken is er echter tegen. Wie zal hem ongelijk geven? Het cadeau is misschien vergiftigd. Heeft de Minister van Verkeerswezen immers geen ongunstig advies uitgebracht. Maar hoe groeide heel dit project eigenlijk?

In 1973 richtte een vzw bestaande uit vooraanstaanden uit de wereld van de industrie, de openbare diensten en de universitaire middens uit de provincie Henegouwen zijn belangstelling naar drie domeinen, waaronder dat van het massatransport. Deze interesse kwam overigens goed tegemoet aan de wens van het ministerie van Economische Zaken om nieuw leven te blazen in de Belgische elektromechanische industrie. Vandaar de pogingen om de kusttram te vervangen door een 'revolutionair' monorailnet. Dit project werd echter gelukkig opgeborgen ten voordele van een gewone vernieuwing van de infrastructuur van de kustlijn en het rollend materieel. Het bedrijf van Brugge had zich immers ondertussen gespecialiseerd in het pre-metro en lichte metromaterieel, verkocht volgens de formule 'sleutel op de deur'. Vandaar trouwens de verwerping door het stadsbestuur van Charleroi van de T.A.U.; aangezien hier de voorkeur ging naar het nieuwe N.M.V.B.-materieel. Er bleven dan vier andere steden over waarheen men met de T.A.U. kon trekken, namelijk Bergen en Namen enerzijds, Gent en Leuven anderzijds. Beide laatste steden kwamen echter niet onmiddellijk in aanmerking aangezien de T.A.U. ook ergens bedoeld is als 'kompensatie' voor de Zeebrugse havenuitbreiding. Dus kwamen enkel Waalse steden op het wenslijstje. Bergen kwam hierbij als prioritair naar voren, maar ook daar wou men van al dat futuristisch gedoe niet weten: een monorail of een betonnen rijbaan met kleine kabinerijtuigen vond men wel wat te gek voor de Bergense regio. Dan maar gezocht naar een mogelijke interesse bij de Naamse autoriteiten.

Hebt U zich de V&BOV-KALENDER 1980 al aangeschaft? De enige openbaarvervoerskalender in ons land. Aan de spotprijs van 100 frank (+ 20 porto). Met o.m. prachtopnamen van de loks 10.018, 5209, 1803 en 64.130.

De T.A.U. vereist als compleet vervoermiddel met een eigen infrastructuur, eigen voertuigen en een eigen exploitatiesysteem een bevolkingsaantal per bediende regio van zowat honderd-tot zeshonderdduizend inwoners. Dit is het zo dat Namen amper honderdduizend inwoners telt, en dan nog dankzij de fusie met 26 gemeenten.

Hoe dan ook, volgens de plannen zou de T.A.U. een X-vormige zone bestrijken met ten westen de gemeenten Belgrade en Malonne, ten oosten de gemeenten Lives en Trpent; in totaal een vervoerszone van een tiental kilometer doorsnede. Hoe gaat die T.A.U. er nu technisch uitzien?

De bazismodule wordt gevormd door een spoorvoertuig dat elektrisch wordt aangedreven en plaats biedt aan twintig zittende en dertig staande personen. Drie modules kunnen samengekoppeld worden en zodanig ruimte bieden aan 150 reizigers. Aan boord bevindt er zich geen enkele bedieningsagent. Elk voertuig staat in audiovisuele verbinding met de centrale controlepost en ontvangt vandaar de bedieningsimpulsen die de reisweg bepalen, de snelheid regelen, de deuren openen en sluiten, e.d. Elk voertuig ontdekt automatisch eventuele defekten dankzij een dubbel of zelfs drievoudig veiligheids-systeem. De snelheid bedraagt gemiddeld 25 à 30 kilometer per uur met een topsnelheid van 65 km/uur. De wachttijden aan de perrons bedragen maximum drie minuten. Deze perrons worden uiteraard bewaakt door televisiekameras. In de stadszone is er een halte om de twee à vierhonderd meter, daarbuiten om de zeshonderd meter. Het aanbrengen of na de spits terugnemen van rijtuigen gebeurt eveneens computergestuurd. Ook in de stalplaats worden de wagentjes automatisch binnengebracht op het gepaste spoor: afstellen, wasen, onderhoud, herstelspoor.

Er wordt slechts één tarief voorzien, met drie types vervoerbewijzen: gewone kaartjes, meerrittenkaartjes en abonnementen. De eerste twee worden automatisch verdeeld. Elk station beschikt over draaihekjes.

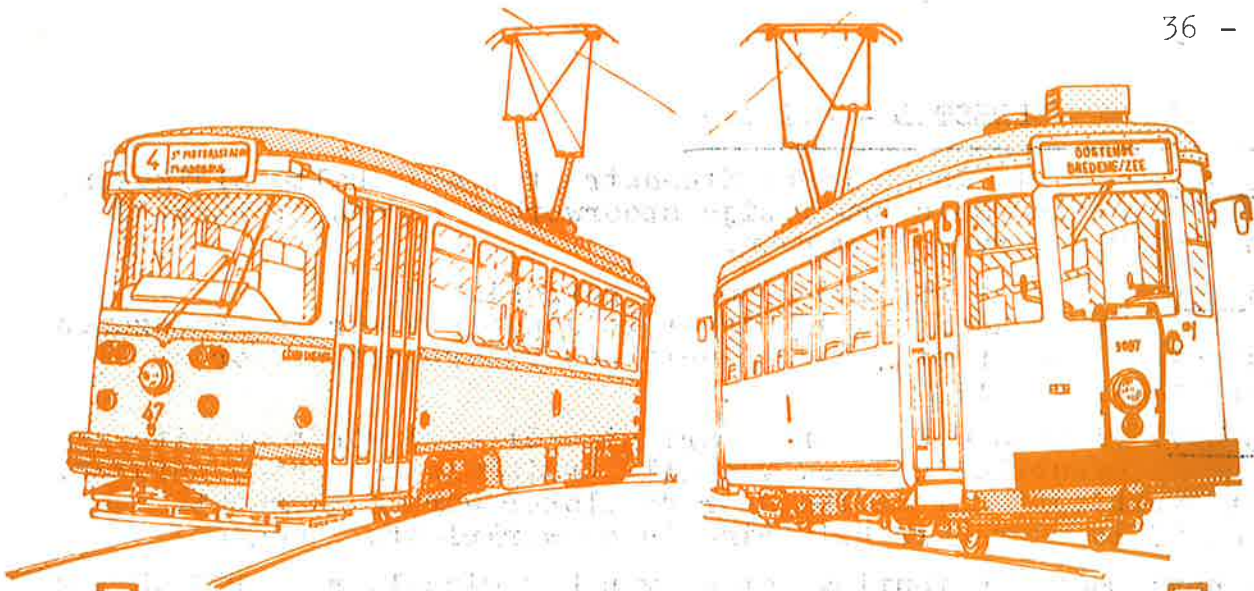
Daarnaast is er ook het financieel aspect. De Brusselse metro kost 1 miljard per kilometer. De T.A.U. zou er slechts 600 miljoen kosten maar dan wel voor een zeven keer kleinere capaciteit! De gewone exploitatiekosten zouden ongeveer gelijk zijn van deze van de autobus. De investeringen echter, nodig om dit nieuwsoortig vervoermiddel tot leven te brengen, zouden hoger liggen dan al de besparingen die men op de personeelsuitgaven zou doen dankzij de automatisatie. Blijft overigens het psychologisch element: is de gemiddelde reiziger wel zo geneigd om vervoerd te worden in een onbemand rijtuig?

En vergelijken we ook even met de huidige toestand te Namen. De wijken die door de T.A.U. bediend zouden worden hebben nu zowat één busdienst per uur, of nog minder. Gaat men daar een voldoende reizigersaanbod vinden om de modules te vullen? Weliswaar dient men te hopen op een groeiend gebruik van het openbaar vervoer. Maar is daarvoor niet eerder een daadwerkelijke vervoerspolitiek nodig en een degelijke promotie van het openbaar vervoer. Of gaat de T.A.U. als wondermiddel dienen?

De infrastructuur en de drie prototypes zouden moeten klaar zijn in 1982. Men zal dan zowat 1/2 miljard besteed hebben aan de research en ontwikkeling van dit nieuw speelgoed, te Junet. In 1984 zou er dan in Namen een met van zowat zeven kilometer spoor moeten aangelegd zijn. Drie miljard vereist dit, waarvan ruim twee derde voor de infrastructuur.

Vóór die datum moet echter het ministerie van Waalse aangelegenheden en dat van verkeer een Waalse stad van meer dan honderdduizend inwoners uitgekozen hebben (lees dus Namen) voor de aanleg van de lijn. En deze zou dan vooral moeten dienen om het systeem aan het buitenland te kunnen verkopen. De T.A.U. zou immers, zo menen de ontwerpers, ook in grote agglomeraties kunnen dienen als toevoeging van het reeds bestaande metronet, of om bijzondere zones zoals hospitalen, universitaire campussen of luchthavens te bedienen.

De grote vraag is echter of de inwoners van Namen bereid zullen zijn hun stad op te offeren voor de aanleg van een systeem waarvan het nut allesbehalve vaststaat!



trampost

OM EN BIJ DE BEDRIJVEN.

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

Met ingang van maandag 10 december 1979 kan men op de trams geen rittenkaarten meer kopen. Deze maatregel is genomen om de reizigers aan te zetten hun kaarten te kopen op de voorverkoopsadressen in de stad. Onze trambestuurders wordt aldus de taak wat verlicht, doordat de tikettenplank vereenvoudigd wordt. De eerste weken echter zullen ze wel wat kritiek van de reizigers moeten opvangen, want we weten hoe dat gaat: als de MIVA (of eender welke andere maatschappij) een maatregel neemt die de reiziger als onverwacht of onprettig ervaart, dan is de trambestuurder het lijdend voorwerp, en moet hij de slagen inkasseren die de - terecht of niet terecht - reiziger aan de maatschappij wil toedienen. Moed houden jongens, en vooral vriendelijk en begrijpend blijven, de storm gaat over!

. Met enig vertoon heeft de MIVA haar 10.000 AAA-Abonnement gevierd. De eer viel te beurt aan een dame uit Merkssem. De Burgemeester van Merkssem was voor de gelegenheid naar het station Opera gekomen, om de prijs aan de inwonster van zijn gemeente te overhandigen. Hij kwam ... per fiets. Overigens is het merkwaardig dat de 10.000, 25.000, 50.000-ste bezoeker aan een tentoonstelling, boekenbeurs, meubelbeurs, of andere manifestatie, steeds een dame is. Hoe dan ook, van harte proficiat Mevrouw uit Merkssem, en veel genoeg!

. De metro-mol, de stille ondergrondse werker, heeft zijn Sinterklaasfeest zoxat onder de kleine Ring gevierd. Sinds het begin van zijn aktie heeft die niet veel stilgezeten. Het begon allemaal aan de Stenenbrug/ Noordersingel te Borgerhout. De eerste pijp groef hij naar de Kerkstraat. Daar liet hij zijn merkteken achter, en begon opnieuw bij zijn vertrek. Dan ging hij onder de kleine Ring door naar het station Morckhoven. Van daaruit is hij inmidde teruggekeerd met een tweede pijp. Als hij nu aankomt in het tation van de TUINHOUTSE POORT, zal hij graven naar het Foorplein, een plein dat niet meer bestaat, en deze plaats heet nu HOF TER LO. Daar zal hij nogmaals keren, om dan met de tweede pijp terug te keren naar de Kerkstraat. Hopelijk is daar nog geld voor!

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

12 nov: Lijn 4: in de Lange Steenstraat aan de halte Sluizeken, spoor richting Muidebrug, zijn spoorwerken begonnen, waarbij spoorstaven vervangen worden.

16 nov: PCC 27 terug in dienst na herschildering.

In de Roodborstjesstraat te Wondelgem worden groenzones momenteel aangepast aan de aanstaande spoorbochten voor de verlenging van lijn 1.

19 nov: Fiatbus 680 (zware aanrijding 31 mei) wordt op dit ogenblik in de CW van alle bruikbare elementen ontdaan. Wat overblijft zal nadien naar de sloper worden gebracht.
- de 02 is voor herschildering in de werkplaats genomen.

22 nov: Door een foutieve stand van het wissel, reed PCC 42 van lijn 21 aan de Hoveniersstraat tegen PCC 24 die op weg was naar de stp. Beide rijtuigen liepen schade op, en de 24 kwam naast de sporen te staan.

23 nov: Lijn 70 - 71: aan de Hofbouwlaan (Citadelpark) raakte ab 50 betrokken bij een zware aanrijding met een auto. De bus ramde een vijftal geparkeerde wagens en kwam toen tot stilstand. Lijnen 9, 70 en 71 werden een tijdlang omgelegd.

26 nov: De lus om de Sint-Niklaaskerk wordt eindelijk vernieuwd. Deze lus wordt gebruikt door de korte lijn 4 tussen St Pietersstation en de Koornmarkt.

28 nov: Een loshangende rijdraad veroorzaakte een verwrongen panto bij pcc 25, in dienst op lijn 21. Dit gebeurde om 18u.20 aan het eindpunt Arsenaal. Tijdens de herstellingswerken reden de rijtuigen van lijn 21 naar de terminus van lijn 22. Na een klein uur konden de normale diensten worden hervat.
Op de bussen die voor opleiding van het personeel worden gebruikt, wordt op de voorruit een plasticband gekleefd van blauwe kleur, met witte letters "SCHOLING"

7 dec: Ingevolge een 24uur staking van het ABVV werd de dienst ernstig verstoord, omdat heel wat trams en bussen niet uitreden. Op de drukke lijnen was men na enkele uren de toestand volkomen meester, doordat rijtuigen van minder drukke lijnen werden ingezet. Op lijn 4 reden twee wagens van lijn 10, terwijl bussen van lijn 17 de lijnen 30-31 versterkten. In de avonduren was de toestand op de belangrijkste lijnen bijna normaal te noemen, doordat in de late namiddag zeer veel autoverkeer in het centrum was waar te nemen. Immers vele mensen waren van mening dat er helemaal geen trams of bussen reden. Intussen zijn er geruchten over een nieuwe staking.

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

. Sedert juni 1979 is bus 8015, bij wijze van proef, uitgerust met een toestel voor automatische seinbeïnvloeding. Het toestel staat op het dak van de bus. Daardoor is deze bus door stp Haren uitgeleend aan stp Delta, voor diensten op lijn 42. Het kruispunt van de Woluwelaan en de Tervurenlaan is met dat doel eveneens uitgerust met een speciale seinvoorziening. Het voorbijrijden van de bus zet de seinen op rood voor het wegverkeer en de aansluitende tramlijnen 39 en 44, terwijl de lichten voor voetgangers op groen worden gesteld.
Een gelijkaardige verkeerslichtbeïnvloeding bestaat eveneens bij de bussen in Rijsel.

Vakantiediensten vanaf 2 juli tot eind augustus 1979.

- geen enkele wagen reeks 4000 of 9000 in dienst;
- rijtuigen 7500 in dienst op zondag op lijn 58;
- 2 jul: l. 101 alléén 7000 i.p.v. 7500, door vergissing;
- er was geen speciale uitgifte van dienstregelingen zoals vroeger. Wegens vele klachten zal dat niet herhaald worden.

Ronde van Frankrijk in Brussel, 7 en 8 juli 1979.

- zaterdag 7 juli: -bussen in het centrum omgelegd;
- lijn 52 beperkt tot St Denijsplein, met pendelbus naar Drogenbos.
- zondag 8 juli: -lijn 62 afgeleid naar station Schaarbeek, met pendelbusdienst naar Montgomeryplantsoen;
- lijn 90 afgeleid van Meiserplein naar station Schaarbeek en dan naar Liedtsplein, met pendel;
 - lijn 93 door bussen uitgebaat;
 - lijn 94 tussen Louizaplein en Thomastunnel (Vooruitgangstr.) omgelegd van Louizaplein naar Zuid, en verder via lijnen 52,55,58,62,81;
 - lijnen 18 en 32, alléén in richting stad, omgelegd via lijn 103 tussen kerkhof Jette en de Ribeaucourtstr.;
 - lijn 101, tussen het IJzerplein en het Ninovepl. omgelegd via lijn 102, langs de Ribeaucourtstr. en Delaunaoystraat;
 - buslijnen met terminus in de binnenstad kregen terminus op het Madouplein, en kwamen niet binnen de kleine ring. Andere andere termini waren Naamsepl., Hallepl. Kunst-Wet.

Na-vakantieperiode vanaf 27 aug.79.

- Nieuwe dienstregelingen op alle lijnen behalve 43, 51, 57, 74,78. Deze diensten zijn identiek aan deze van juni 79.
- Op lijn 94 kwamen weer 4000-en te rijden;
 - Metrolijn 1 kreeg een versterkte dienst tot 15 treinen tijdens de spitsuren in de weekdienst? De zondagsfrequentie werd 12 minuten in plaats van 18.
 - Op 4 sept.79: nieuwe dienstregeling voor lijn 57, die als gevolg van het beëindigen der werken aan de Van Praetbrug, op 16 okt. nogmaals werd gewijzigd, samen met die van lijn 47.

Winterdienst vanaf 24 september 79.

- nieuwe diensten op alle lijnen behalve 43 en 57;
- terugkomen van 9000-en op lijn 22, en soms ook op lijn 92;
- enkele stelplaatswijzigingen: bus 13 verzekerd door Haren i.p.v. Molenbeek;
- lijnen 46 en 49: vroeger uit stp Brognies, nu uit Brognies en Haren;
- lijn 76 uit Brognies en Haren, i.p.v. Haren en Molenbeek.
- twee diensten voorzien met 7800 op lijnen 32 en 55.
- de eerste 7500, nl. de 7586 is in ombouw gegaan tot tweerichtingswagen in Kuregem op 8 okt.79. Dat zal ongeveer zes maand duren. De ombouwketen van de andere 7500-en zal waarschijnlijk starten in februari 1980. Op dat ogenblik zal het busbestand van Kuregem worden overgebracht naar de nieuwe werkplaats van Haren.
- emr 9007 is verzonden naar Paraguay op 13 juli 1979, via Rotterdam.
- Als gevolg van de onbeschikbaarheid van de eindpuntlus van het W.C.-plein (Wielemans-Ceuppensplein!) namen de rijtuigen van lijn 49 doorstreept, eindpunt aan de Bareel van St Gillis. Deze rijtuigen dragen een bijplaatje met die tekst.

- Als gevolg van de werken aan de brug Belgicalaan, zijn op 25 nov.79 de lijnen 18 en 32 omgelegd langs lijn 103 tussen het Kerkhof van Jette en de Jubileumlaan.

Enkele afwijkende materieelsbenuttingen:

27 juni 79:7119 op 103;	28 juni 79: 7811 op 101;
7095 op 18;	
7811 op 55.	4 juli 79: 7814 op 14.
5 juli 79:7166 op 55;	10 aug.'79: 7511 op 103;
7587 op 103;	7570 op 103.
30 aug.'79:7805 op 81;	5 nov.'79: 7828 op 18.

Op 7, 8 en 9 nov.reden er 7500-en op lijn 19, van stp Molenbeek.

AUTOBUSNIEUWS.

NMVB - Luik, verdeling van het wagenpark. (Toestand 20 nov.79)
Samenstelling:(totaal 220 voertuigen)

Van Hool - Fiat S.T.6: 16; Bus and Car Mercedes: 40

Jonckheere Volvo B.59, reeks 4300: 32;

Van Hool - DAF, reeks 4400: 4; Van Hool - DAF 120: 45;

Jonckheere Volvo B.59, reeksen 4800,4900, 5000: 32.

Luik St Gilles, Fiat S.T.6: 333 - 3331 - 3332 - 3340;

Rocourt: idem: 3338

Luik St Gilles: Bus and Car: 24 nrs 4285 - 4324
Rocourt : Bus and Car: 16

Luik St Gilles: Volvo: 4359, 4362, 4363, 4364, 4890, 4891, 4892, 4893, 4894, 4902, 4903, 4904, 4905, 4906, 4916, 4917, 4935, 4936, 4937, 5001 tot en met 5014.

Luik St Gilles: DAF: 5120.

Bressoux: Fiat S.T.6: 3334 en 3337;

Volvo: 4885, 4886, 4887, 4888, 4889, 4908, 4909, 4910, 4911, 4912, 4913, 4914, 4915, 4938, 4939, 4940, 4941, 4943, 4365, 4366, 4371, 4372, 4373, 4374. De 4942 is na een ongeval op overweg te Chémée, afgevoerd en vervangen door 4938.

Bitsingen: Fiat S.T.6: 3330;

Volvo: 4335, 4337, 4339, 4367, 4369, 4370, 4926, 4927, 4928, 4929, 4930, 4931, 4932, 4934.

Warzée: Fiat S.T.6: 3339;

Volvo: 4343, 4345, 4347, 4349, 4351, 4353, 4355, 4357, 4907, 4918, 4919, 4920, 4921, 4922, 4923, 4924, 4925.

Lupen: Fiat S.T.6: 3335 en 3336;

Volvo: 4325, 4327, 4329, 4331, 4333, 4933, 4984, 4985, 4986, 4987, 4988, 4989, 4990, 4991, 4992, 4993, 4994, 4995. Dépannage:Leyland ex ab 955.

Omali: Fiat S.T.6: 3305, 3326, 3327, 3328;

DAF: 4453, 4454, 4455, 4456, 5121, 5122, 5123, 5124, 5125, 5152, 5153, 5154, 5155, 5156, 5157, 5158, 5159, 5160, (5161*)5287, tot en met 5302.

* De 5161 is uitgeleend aan de groep Namen-Luxemburg. In vervanging kwam de 5532.

Oerle:(Oreye) Fiat S.T.6: 3329;

DAF: 5409 tot en met 5420, 5481.

Wie bezorgt ons dezelfde gegevens over de andere groepen?

VAN HOOL - LIER-KONINGSHOIKT.

Uit de fabrieken van Van Hool zijn zopas de laatste 200 stadsbussen voor Algiers vertrokken.Vroeger al zijn nog eens 300 bussen geleverd. De bussen voor Algiers voldoen aan specifieke eisen voor deze typische stad, met een wirwar van kleine en enge straten met soms steile hellingen. Het busvervoer in Algiers is intensief.

VeBOV - KRANT - VERENIGINGSNIEUWS.1980.

Als dit blad onze leden bereikt zijn wij volop in de eindejaarsperiode. Wij houden eraan bij deze gelegenheid U en uw familie onze beste wensen aan te bieden voor het nieuwe jaar. Het moge U gegeven zijn het nieuwe jaar te doorlopen in een blakende gezondheid en zonder al te veel tegenslag. Met een glimlach van en voor uw vrienden is veel te bereiken. Voor onze studenten - een apparte soort past een apparte vermelding - dat ze niet te veel mogen lijden tijdens het niet-studeren, en dat ze goede resultaten mogen bekomen. Zo menen wij het, en zo moet het ons van het hart. Allemaal een REUZE 1980!

OVERZICHT 1979.

In 1979 meldden zich 85 nieuwe leden, en verlieten 10 de VeBOV.

Aktiviteiten: 24 feb: Gent, Alg.Ledenvergadering en rondrit;
 17 maa: Bezoek Metro Antwerpen;
 5 mei: bezoek wdt Ronet;
 21 jul: bezoek Brussel: Anneessens, Woluwe, Tervure.
 22 sep: VeBOV-Ekspres naar Genk met stel 852;
 27 okt: Gent met rondrit 339 en bezoek wdt Merelbeke.
 15 nov: bezoek Van Hool te Lier-Koningshooft;
 10 - 25 nov: deelname spoorwegsalon Brussel.

LIDKAARTEN 1980.

De leden die hun bijdrage voor 1980 hebben betaald, ontvangen hun lidkaarten op de bijeenkomst te Antwerpen op 21 dec. Wie daar niet kan zijn, wordt met het blad van januari de lidkaart verzonden.

LEDENVERGADERINGEN.

Antwerpen-Metropool: 18 jan.'80: De Belgische Spoorwegen vóór '40 voordracht met dia's opgeluisterd door gastspreker dhr Hesselinch uit Vlissingen. aanvang 20 uur.
 Brussel-Hoofdstad: 11 jan. 20 u. praatavond. Lektuur en dia-projector ter beschikking.
 Limburg - Kempen: 2 jan: 19u.30: Frankrijk in de kijker;
 6 feb: 19u.30: Britse museumlijnen.

STANDPUNTEN.

Het gebeurt wel eens dat het bestuur van de Vereniging ten overstaan van bepaalde feiten of toestanden een standpunt inneemt, en dat via de VeBOV-Koerier in de openbaarheid brengt. Wij zijn niet zo naïef om te geloven dat een ingenomen standpunt steeds de goedkeuring van eenieder van ons wegdraagt. Dat is ook geen vereiste, evenmin als U steeds de standpunten bijtreedt van de krant die dagelijks in uw brievenbus komt. Men kan het ons echter bezwaarlijk kwalijk nemen dat wij eerlijk voor onze mening uitkomen, ook al wordt die niet door iedereen onderschreven. Er zal wel nooit een standpunt worden bekend gemaakt door een krant of tijdschrift dat ongenueanceerd door eenieder wordt onderschreven. Dan waren er ook eigenlijk geen standpunten meer nodig. Wij geloven echter wel dat de overgrote meerderheid van onze lezers daar begrip voor heeft. Dat wij bij onze besluitvorming ook wel eens verschillen van mening met andere verenigingen lijkt ons vanzelfsprekend, evenzeer als wij kunnen verschillen in opvatting omtrent de waarde en de opvatting van bv. tentoonstellingen. Dat zijn nu eenmaal de regels van het spel in de samenleving.

"ROCKET 150" - HET GROOTSTE SPOORWEGEVENEMENT VAN DE EEUW.

In 1980 zal het precies 150 jaar geleden zijn dat op de spoorweglijn tussen Liverpool en Manchester de eerste geregelde reizigers-stoomtreindienst ter wereld werd ingerezen. Deze historische gebeurtenis luidde in feite de spoorweg-eeuw in, die het aanschijn van onze wereld drastisch zou wijzigen.

In 1829, een jaar voor de opening van de spoorlijn, werd te Rainhill, (tussen Liverpool en Manchester) de beroemde wedstrijd voor stoomlokomotieven gehouden, die in de spoorweggeschiedenis bekend staat als de "Rainhill Trials". De lokomotief "Rocket" van Stephenson behaalde de eerste prijs, waardoor de naam Stephenson als lokomotiefbouwer voor goed bevestigd werd.

Op 24, 25 en 26 mei 1980 richt de British Rail een unieke spoorwegshow "Rocket 150" in, om het hele gebeuren in herinnering te brengen. Gedurende drie dagen zal een wederopvoering gebracht worden van de Rainhill Trials, met o.a. rijvaardige replica's op ware grootte van enkele deelnemers aan de Trials, in 1829. Dit spektakel zal gevolgd worden door een optocht van enkele tientallen gerestaureerde stoomloks die een uitstekend beeld zal geven van de evolutie der traktiemiddelen bij de Britse spoorwegen van 1830 tot nu. De optocht wordt trouwens besloten met enkele van de modernste locomotieven en treinstellen van de B.R. Langsheen de spoorlijn worden tribunes opgericht om de vele kijlustigen uit alle werelddelen de gelegenheid te geven de optocht in optimale voorwaarden te kunnen volgen.

Omdat al zo vele verenigingen een deelname aan deze manifestaties hebben georganiseerd, achtten wij het niet nodig in verenigingsverband ook nog eens wat te ondernemen.

Wij raden U derhalve aan, indien U wenst de overtocht te ondernemen, U te richten tot de vzw "Locomotion", Berkenlaan 23 2540 - Hove. Zij richten een uitstekende reis van drie dagen in op 24, 25 en 26 mei '80 (Pinksterweekeinde).

Het vertrek geschiedt per autocar vanuit Antwerpen met stop in Gent, en dan verder naar Calais, van waaruit de kanaalovertocht naar Dover. Terugtocht op ma. 26 mei.

Prijs: 5700 fr. per persoon (toeslag éénpersoonskamer: 150 fr per nacht.) De prijs omvat: alle verplaatsingen per autocar, kanaalovertocht heen en terug, stoomtreinrit

Rainhill - Manchester en terug; de toegang tot de verschillende stoomtreincentra; de toegang tot het evenement Rocket 150; twee overnachtingen + 2 maal ontbijt, individuele reisverzekering. Mocht de prijs van de overtocht of van het hotel drastisch verhogen vóór mei '80, of wanneer bv. de wisselkoers van de Britse munt sterk zou stijgen, zal de prijs lichtjes worden verhoogd (max. + 5%). De prijs van middag- en avondmalen is niet in de prijs begrepen. Wel zullen de organisatoren in het hotel een gezamenlijk avondmaal laten reserveren op 24 en 25 mei, dat dan ter plaatse kan betaald worden.

INSCHRIJVINGEN kunnen gebeuren door zo spoedig mogelijk een voorschot van 1000 fr. te storten op rekening 405 5038251-32 van locomotion, Berkenlaan 23 - 2540-Hove. U mag het volledige bedrag eveneens onmiddellijk overmaken. Alleszins moet het resterende bedrag worden overgemaakt op dezelfde rekening voor einde januari 1980. Verdere inlichtingen, liefst telefonisch kan U bekomen op nr 031-37.28.00, toestel 1633 bij dhr Caebérgs, tijdens de bureeluren, en op nr 031- 57.53.71 dhr Van Olmen, ná 19u.30, en tijdens de weekends. Het aantal deelnemers is beperkt, dus onmiddellijk handelen! Het volledige programma wordt U door dhr Van Olmen, Berkenlaan 23, 2540-Hove, graag toegezonden. Veel succes. ZIE NEGEGOMEN BERICHT OP BLZ. 16.

OVER BOEKEN GESPROKEN.

Van de hand van J. De Graaf verscheen bij de uitgeverij BRILL te Leiden, als deel 10 van de uitgaven van de N.V.B.S.:

DE LEIDSE PAARDETRAM. 16 x 24 cm, 66 bladz.

Een fraai werk dat ons de handel en wandel van de paardetram in Leiden als een film voor de ogen laat afrollen. Wel niemand van ons zal nog veel kunnen vertellen over die grootse dagen van toen. (1879 - 1911) Des te meer kunnen wij dit werk aan onze leden aanbevelen. Na 1911 is de tram niet verdwenen uit Leiden, maar werd overgeschakeld op elektrische traktie. Hopelijk zal dat nog eens een vervolg opleveren op het huidige werk.

Uit de inhoud: Leiden wordt weer groot-steeds; Tramplannen in Leiden en Woerden; De oprichting van een vervoersbedrijf; Het Trampaard; Alle begin is moeilijk; Buitenlandse inmenging; Onder de Union Jack; Het einde van de Havenlijn; Onder de groen-wit-groene banen van de Rotterdamse vlag; Nog enkele gegevens in almanakstijl; Het wagenpark van de Leidse paardetram; Dienstregelingen en tarieven.

Wij hebben het werk nog niet in voorraad, maar belangstellenden kunnen ons een seintje geven, wij bestellen dan terstond!

De prijs is vastgesteld op 24 gulden - 360 fr.

Bij de uitgeverij De Alk BV - Alkmaar verschenen twee werkjes die stilaan een traditie krijgen. Afm. 13 x 18 cm; geplastificeerde omslag met kleurenfoto's, elk 145 fr of 9,90 fl. SPOORWEGEN 1980 - Gerrit Nieuwenhuis. 112 blz.

In afwijking van de voorgaande twee jaar is de indeling anders van opzet. Daar was een indeling in drie hoofdstukken aan de orde. Nu is gekozen voor een presentatie met indeling naar landen, zodat elk westeuropees land afzonderlijk naar voren treedt. Zakelijk wordt door de auteur de ontwikkeling in de verschillende landen benaderd, in een niet opgeschroefde toon, wat hem tot eer strekt. Talrijke foto's over een ganse bladzijde of twee per bladzijde verluichten de tekst. Het fotowerk is geslaagd te noemen, waarvan er meerdere zijn van de hand van ons lid dhr. Y. Steenebruggen. Wij kunnen het aanschaffen van dit werk aan spoorwegliefhebbers slechts aanbevelen, zij het dan dat enkele delen al achterhaald zijn, denken wij bv. aan de veranderde plannen van de NMBS, elders in dit blad besproken. Daar kan de auteur niets aan doen, omdat het manuscript op 15 augustus is afgesloten.

TRAMS 1980 - Gerard Stoer. 112 bladz.

De inhoud van dit werk brengt ons in Nederland, België, West-Duitsland, Noord-, Midden- en Zuid Duitsland, Oostenrijk, Zwitserland, Italië, Spanje en Portugal, Frankrijk, Groot-Brittannië en Skandinavië. Ten slotte ook een overzicht van de museumactiviteiten. We kunnen ons echter niet even lovend uitlaten over dit werk als over het vorige, omdat de taal waarin het gesteld is wel eens snoevend aandoet. De vier Nederlandse steden met tramvervoer (Utrecht bouwt een tramlijn) krijgen 12 blz. waar dat voor de drie Belgische steden plus de NMVB op amper vijf blz. wordt afgehaspeld. Met de opmerking: "Met de aflevering van de nieuwe trams, (NMVB - n.v.d.r.) die bij La Brugeoise in Brugge en in Nivelles worden gebouwd om geen enkele taalgroep te kort te doen...." bewijst de heer Stoer zichzelf een ondienst door aan te tonen dat hij een onderwerp aansnijdt waarvan hij geen kaas gegeten heeft! Er zijn bovendien geen 103 maar 105 trams besteld. Verder is de uitlating over het feit dat 49 trams (neen 50, n.v.d.r.) voor de kustlijn wel rijkelijk veel is, wel wat voorbarig. Immers heeft de NMVB haar bedoelingen omtrent de frekwenties nog niet prijsgegeven.

Antwerpen en Gent stellen het, evenals Brussel met enkele lijntjes. De afwezigheid van 7 jaar van lijn 7 aan het Tolhuis was echt niet veroorzaakt door tunnelbouw, maar die had heel andere gronden. Het is alléén maar begonnen toen de tunnelbouw verder rijden verhinderde, maar toen was de beslissing om lijn 7 in te korten tot het Groenplein al lang genomen! Ook hier wordt m.i. de dualiteit Antwerpen - Brussel ten onrechte aangehaald. Van het Scheldetunnelproject voor trams wordt niet gerept, al was daar op dit ogenblik wel wat over te zeggen. En Gent dan! "Voorts bestaan de plannen voor een tramlijn naar Wondelgem nog steeds, overigens zonder dichter bij een realisatie te zijn gekomen." Alweer mis! Dit werk geeft ons eerder de indruk dat wat België betreft, is uitgegaan van een stijl van "Nou, we weten het wel, en zij slikken het wel." Jammer voor de geloofwaardigheid, die er alleen maar onder lijden kan.

Beide werken worden in België verdeeld door Heidelberg - Hasselt. Wij hebben er een aantal van besteld, en wij hopen ze in januari in het VeBOV Centrum ter uw beschikking te hebben.

DE METRORIJTUIGEN TE BRUSSEL.

Na de uitgave van de Brusselse tramrijtuigen, volgt nu een uitermate verzorgde verhandeling over de metrowagens. Op een 140-tal bladzijden, verlucht met evenveel foto's en technische tekeningen, wordt een werkelijk volledige beschrijving gegeven van onderwerpen zoals: de studie van de rijtuigen, de draaistellen, de wagenbak, remmen, elektrisch uitrustingsbeoordeling, testen e.d.m. Een boekje dat de algemene metroliefhebber kan aanspreken, maar dat voor de technisch geïnteresseerde gewoonweg een "must" betekent. Dit werk is te verkrijgen in het VeBOV-Centrum aan 300 fr, of bij verzending per post aan 335 fr. of 24 gulden.

MIVA - TRAMFILMS.

Wij beschikken over een aantal films van de Miva-PCC-rijtuigen. Deze films kunt U vanaf nu bekomen in het VeBOV-Centrum aan de prijs van 200 fr. Door de aard van het voorwerp worden deze films niet verzonden. Mocht U belangstelling hebben en niet in de mogelijkheid zijn een film af te halen, dan zijn wij bereid voor de belangstellende een eksenplaar te bewaren mits de bestelling via onze rekening binnenkomt, en de bewaring niet langer loopt dan zes maanden. Wij nemen geredelijk aan dat op die tijd iedereen de mogelijkheid heeft zijn bestelling af te halen. Wacht U vooral niet te lang, de voorraad is niet zo groot, en dergelijke zaken zijn erg in trek. Het gaat hier om de rijtuigfilms die zijn vrijgekomen na het plaatsen van de nieuwe films, nu alweer een paar maanden geleden.

ROCKET 150.

Nog net op tijd vernemen wij van de organisatoren dat de reis naar Engeland in België PER TREIN zal geschieden, en dat het vertrek niet uit Calais plaatsheeft, maar dat via Oostende wordt gereden.

VeBOV - KALENDER 1980.

Graag herinneren wij eraan dat de VeBOV-Kalender 1980 ter beschikking is. Voor leden is de prijs 100 fr, voor niet-leden is die bepaald op 120 fr. Voor toezending per post in binnenland te vermeerderen met 20 fr, voor buitenland met 35 fr. Neem de kans waar om vrienden en kennissen te verrassen met een origineel en niet duur geschenk! Wij rekenen op U!