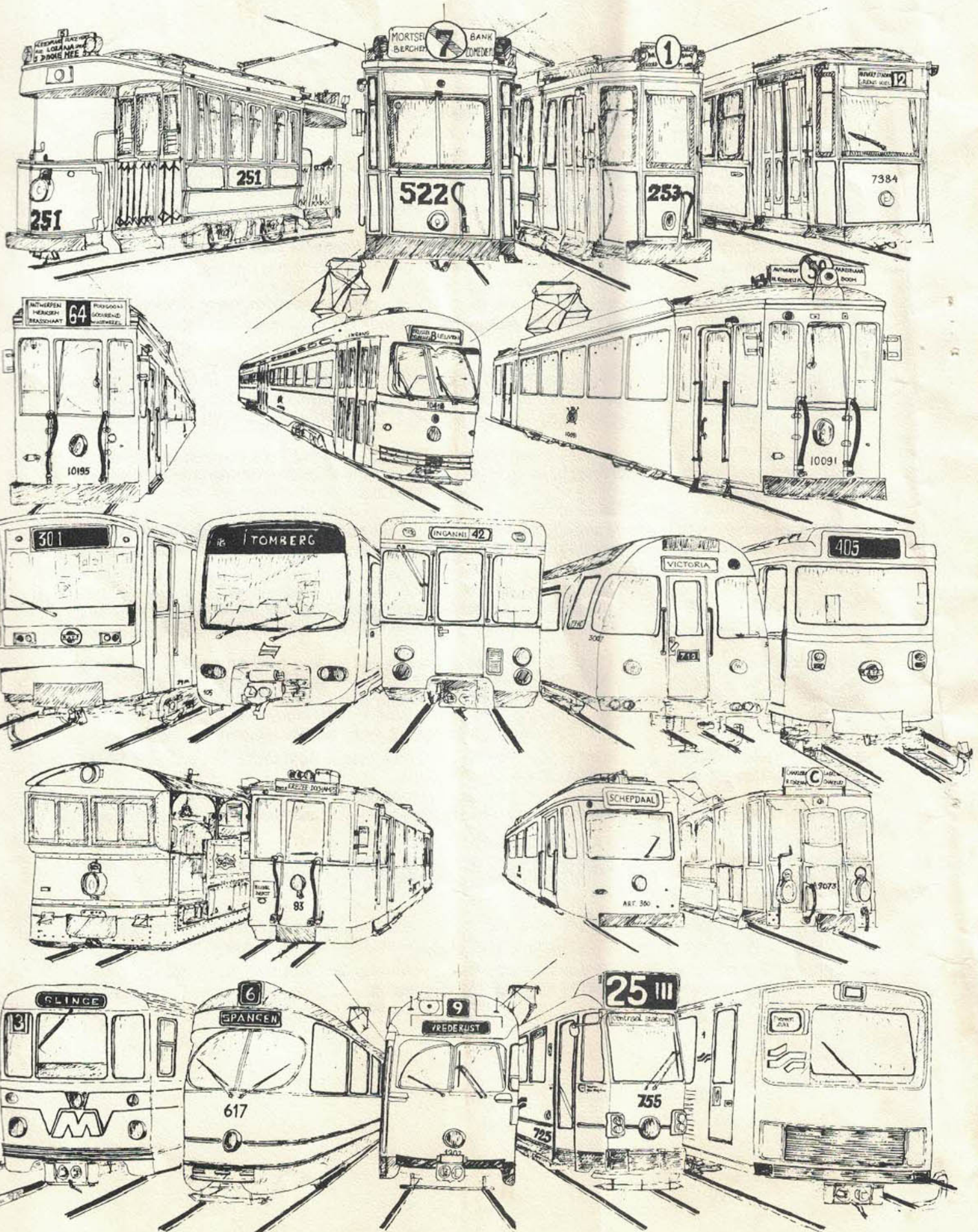


maandblad van de Vereniging voor Belangstellenden in het Openbaar Vervoer

verantwoordelijke uitgever: Roger Bastaens
 Baggenstraat 6
 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 vermeld, mogen slechts worden overgenomen mits schriftelijke en voorafgaande toelating van de redactie. Bronvermelding is steeds vereist.

Ondertekende inzendingen blijven steeds 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, Baggenstraat 6, B-2200-Antwerpen-Borgerhout.

Telefoon: (031) 36.04.92, na 18 uur.

1981.

Aan de drempel van het nieuwe jaar kan het geen kwaad even een terugblik te werpen op wat zo pas achter ons ligt.

1980 heeft sporen nagelaten, gunstige en ongunstige, en dat zal ieder jaar wel weer hetzelfde zijn.

Bij de spoorwegen gaat de elektrifikatie met rasse schreden voort, wat ons maar alleen kan verheugen. Door deze intense uitbreiding is echter een gevoelig tekort aan elektrisch materieel ontstaan, dat nog niet zogauw zal zijn ingelopen. De aanbouw van nieuw materieel is op gang gekomen, maar het zal nog wel enige tijd duren vooraleer er een merkbare verbetering zal vast te stellen zijn. Immers, enkele treinstellen lossen niet veel op, en een groot aantal treinstellen bouwt men niet op enkele weken. Niettemin is de hoop gewettigd dat wij over enkele jaren een gans ander spoorwegbeeld zullen te zien krijgen door een groot aantal -ruim 500- M 4-rijtuigen dat op de sporen zal komen. De Eurofima-wagens komen steeds meer in dienst. E-loks van de reeks 27 staan op stapel, en de M 80 stellen zijn op de band. Daar staat tegenover dat de M 1 rijtuigen nog dagelijks de ergernis opwekken van wie er gebruik moet van maken. Bij de Buurtspoorwegen zal de aflevering van de nieuwe rijtuigen voor de kust en Henegouwen reeds beginnen bij de aanvang van 1981, terwijl in Jumet verder gewerkt wordt aan de verbouwing en modernisering van een twintigtal rijtuigen type S. Bij de MIV's staat de activiteit ook niet stil. In Brussel voorziet men in de maand mei de uitbreiding van de metrolijn tot het station Beekkant, terwijl intens wordt verder gewerkt in de richting van Anderlecht en Laken. De verbouwing tot dubbelrichtingsrijtuigen van de reeks 7500 gaat verder. Men denkt er aan deze reeks te vernummeren tot 7700, om aan te sluiten op de 7800, waar ze dan een eenheid mee zal vormen. Verder denkt men er aan een nieuwe lijn 26 in te stellen ter vervanging van de huidige lijn 22. Die nieuwe 26 zou naar station Schaarbeek worden geleid. De mogelijkheid wordt onderzocht om deze lijn op eigen bedding te brengen vanaf de Jacht via de Kazernenlaan en de 2° Regiment Lancierslaan naar de Generaal Jaqueslaan. Zoals wij reeds veel vroeger hebben gemeld, wil men de tramverbinding met de Naamse poort bewaren. Er zijn ook geruchten in die zin, dat men wil nagaan of buslijn 49 niet beter in tramlijn zou kunnen worden omgezet, omdat praktisch het ganse traject op eigen, vrije baan zou kunnen worden aangelegd. Wij hebben hierover echter géén officiële bevestiging. Hoe dan ook, in Brussel zal 1981 wel een gevuld jaar zijn.

In Gent voorziet men de aanvang der werken voor de verlenging van tramlijn 1 naar Wondelgem. Op 24 oktober stelde de heer Van Grembergen aan de Minister van Verkeerswezen de volgende vraag: ... hoever het staat met de definitieve studie voor de verlenging van tram 1 naar Wondelgem, en wanneer men denkt met de verwezenlijking hiervan te beginnen? ...

De heer Minister antwoordde hierop: De oppuntstelling van de definitieve studie voor de verlenging van tram 1 naar Wondelgem is praktisch afgewerkt, en er is gepland de eerste fase in te rijden tijdens de lente 1982.

In Antwerpen daarentegen zal eerlang worden begonnen met de verlenging van lijn 12 naar het Wim Saerensplein. De nodige gelden daarvoor zijn voorzien in de begroting 1981.

Het bouwen van de ondergrondse verbinding Carnotstraat-Kerkstraat en Pothoekstraat naar de Schijnpoort is aangevangen, en de sekte Koningin Astridplein-Schijnpoort via de Elisabethstraat zal ook worden aangevangen. Daardoor komt er geen stilstand in de werken, wat op een bepaald ogenblik gevreesd werd.

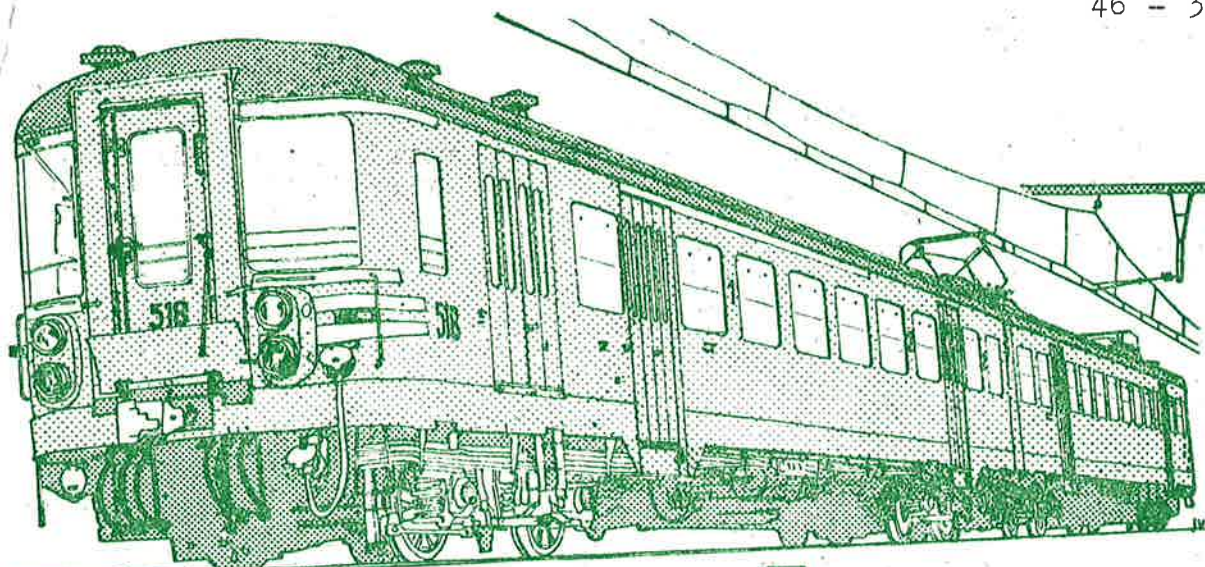
In Charleroi wordt voorzien ook dit jaar weer een stuk nieuwbouw toe te voegen aan de nu reeds in gebruik zijnde infrastructuur van de lichte metro, nl. vanaf het station Piges via Damprémy naar de Steenweg op Bergen. Verder is daar hard gewerkt aan de lijn naar Fontaine l'Évêque, waarvan nagenoeg alle stations in aanbouw zijn. Hier komen wij echter later op terug. Er zijn geruchten dat de rijtuigen voor Charleroi bestemd, eerst aan de kust in dienst zouden komen, en pas bij de levering van de kustrijtuigen naar Henegouwen zouden worden overgebracht. Dat dan in tegenstelling met de vroeger voorziene werkwijze, nl. een rijtuig naar de kust, het volgende naar Charleroi, enz. tot de eigenlijke kustrijtuigen in produktie zouden zijn. Dan zou, telkens er een een rijtuig voor de kust gereed komt, er één van de Henegouwse worden overgebracht. Wij kennen niet de juiste versie.

Feit is wel, dat deze zomer aan de kust nieuwe rijtuigen zullen rijden.

Voor Luik blijft de toestand duister. Daar gaan geruchten dat ondanks alle geruchten, er weer tramlijnen zouden komen, en de rest van de buslijnen door trolleybuslijnen zouden worden vervangen. Wij trachten hieromtrent aan de juiste berichten te komen.

Wat betreft de trolleybussen, hebben wij geen pasklare gegevens. Men werkt wel aan de oppuntstelling van het projekt en men zegt wel dat in Gent de lijnen 30 en 31 met trolleybussen zullen gereden worden, maar ook hierover ontbreken bevestigende berichten. Het ziet er echter wel naar uit dat binnen niet al te lange tijd, de trolleybus in België haar herintrede zal doen. Zoals men weet wordt hierbij gedacht aan rijtuigen die naast de elektro-motor, eveneens een dieselmotor zullen hebben, om te kunnen rijden op zwak bediende sekties die geen bovenleiding rechtvaardigen.

Als we samenvatten, dan valt het op dat overal in het land intensief gewerkt wordt aan de verbetering van het openbaar vervoer, al moeten we hier toch de bedenking maken dat de voorgenomen bezuinigingen hun schaduw reeds vooruit werpen, en dat wat aan de ene kant betracht wordt, langs de andere kant wordt vernietigd. Gelukkig zijn er ook echt gunstige vaststellingen, zoals bv. de gehele vernieuwing van de kustlijn, die al goed merkbaar is, en het totaal nieuwe net dat in Charleroi in aanbouw is. Het ziet er toch wel naar uit dat de balans aan de gunstige kant overhelt, al zijn daardoor alle ongunstige feiten niet weggewerkt.



spoorslags

EEN REISVERHAAL ... ANNO 1980 .

DE 'IJZEREN RIJN' PER BUS.

Na ons kaderartikel over de zogenaamde 'IJzeren Rijn' in VeKo 25 van november 1978, gaven we een jaar later in VeKo 36 (december 1979) onze mening weer over de Europabusdienst tussen Antwerpen en Düsseldorf. Deze buslijn werd ingesteld op 3 december 1979, bij wijze van verbinding tussen de Metropool en het hart van het Duitse Roergebied, en dit via Limburg, zowat een 'Rubberband Rijn' dus. Onze mening over die busdienst was toen (blz 4): '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 kelderden'.... 'Wat Antwerpen vraagt is géén busdienst, maar wel een degelijke treinverbinding langs een rechtstreekse en dus kortste weg, d.w.z. niet langs Brussel!' En van korte weg gesproken: de bus doet er (teoretisch) ruim 4 uren over, een IC-trein zou er zowat 2.30 uur over doen, met stops in Berchem, Lier, Mol, Neerpelt, Weert, Roermond en Mönchen-Gladbach.

Nu wou een van onze leden en medewerker aan dit blad graag even de proef op de som nemen. Hij nam een vrije dag, donderdag 18 september 1980, kocht zich een kaartje heen en terug, vooraf en ging naar het Antwerpse Astridplein wachten op de bus. En hier laten we hem nu aan het woord. Lees en geniet!

DE HEENRIT

Rond 7.35 uur komt de bus aan. Er staan twee reizigers te wachten, een oudere dame en ikzelf. Deze dame blijkt een Duitse vrouw te zijn die hier op familiebezoek geweest is en huiswaarts keert. De buschauffeur is gedienschtig en vriendelijk. De bus geeft een comfortabel uitzicht met haar zachte zetels, luchtverversing, toilet en bar! Het weer is fijn. We vertrekken stipt om 7.45 uur langs de Carnotstraat, de Stenebrug en zo de autobaan op naar Geel, waar we 10 minuten te vroeg zijn.

Aan het Geelse station komt onze derde reiziger de bus op. Het is een jonge man die in het Roergebied werkt en naar ik vermoed elke week of zo op en af reist. Stipt om 8.30 wordt hier weer vertrokken, op naar Tessenderlo. Hier geen reizigers. We bereiken Hasselt station op tijd, maar ook hier geen liefhebbers voor deze bustocht. Na het vertrek hier om 9.15 uur loopt het mis: er is een verkeersomleiding langs het Virga-Jesse-ziekenhuis. De reden: het is kermis te Hasselt! Via een smalle straat met verkeer in beide richtingen en slecht geparkeerde wagens (kan het wel anders in dit land!) komen we na veel aanschuiven terug op de ring. Onze chauffeur is er het noorden bij kwijtgeraakt, want in plaats van af te slaan in de richting Genk-Diepenbeek, rijdt hij terug het stadscentrum in. Een beetje later rijden we opnieuw langsheen het bewuste ziekenhuis, door het, ja u weet het: smalle straatje! Terug op de ring gaat het nu beter en bollen we langsheen de rechteroever van het Albertkanaal over de nieuwe expresweg naar Genk. Als toeristisch ekstraatje zien we de mooie hangbrug over het kanaal, die echter ongebruikt blijft wegens een betwisting. Te Genk komen we aan met een twintig minuten vertraging, maar geen erg: hier zijn ook geen reizigers. Hoera, te Maasmechelen stapt een echtpaar op. Langs de autostrade naar Geleen waar er noch een echtpaar, noch andere passagiers te vinden zijn. Te Geleen wordt gestopt aan het Ooststation, dat gelegen is aan de lijn Sittard-Heerlen. Om dit station te bereiken moet de bus tweemaal door het centrum van deze stad. Het ware beter een halte te voorzien te Sittard dat groter is dan Geleen. En nu hebben we succes: in Roermond stappen er zo maar eventjes 10 reizigers op. Te vroeg viktoria gekraaid echter: voor elke reiziger dient onze chauffeur een ticket in te vullen. Het betreft hier de gekende blauwe ticketten zoals voor internationale treinreizen. Dit alles levert ons 20 minuten vertraging op! Te Roermond moeten we stoppen aan de Nederlandse doeanepost. En ja, één van de Nederlandse reizigers is niet in orde met haar identiteitsbewijs. Ze moet mee naar de controlepost; wij happen ondertussen een luchtje buiten de bus. Bij de Duitse doeanen, zowat 3 kilometer verder, verloopt alles vlot. Te Mönchen-Gladbach komen we met 40 minuten vertraging aan om 12.10 uur. Ik stap uit. De bus rijdt verder met nog 4 passagiers naar Düsseldorf.

DE TERUGREIS

Om 17.15 uur ben ik terug aan het omnibusbahnhof. Om 17.25 u. zouden we moeten vertrekken naar Antwerpen. Om 17.25, om 17.30 u. om 17.35 nog géén bus te zien. Om 17.45 wandel ik eens naar de baan, maar geen bus te zien. Even later gaat de heer uit Maasmechelen met mij eens mee zien op de baan (met twee ziet men dubbel goed), maar tweemaal niets te zien. Hij vertelt me dat hij vorige week naar Düsseldorf was meegereden en dat er bij de terugrit een zeer druk spitsuurverkeer was tussen deze stad en Mönchen-Gladbach. De bus komt dan toch om 17.50 uur aan. Drie mensen moeten nog een vervoerbewijs hebben, dus 6 minuten schrijven. Dan gaat de voerder naar achter in de bus, opent de bar en begint dranken te verkopen. De Nederlandse dames doen erg verbaasd over deze 'service', maar vinden dit prachtig. De prijzen zijn overigens zeer democratisch: 20 frank voor blikjes frisdrank en 25 voor een biertje of koffie. Men betaalt met BF, Hfl of DM, wat de chauffeur toelaat zijn rekentalenten te gebruiken. We zijn toch in het verenigd Europa, nietwaar.

Met 40 minuten vertraging en 19 passagiers, vertrekken we. Te Roermond stappen er 13 reizigers af. We rijden heel Geleen door om niemand te laten afstappen. Er is ook niemand voor België, dus verder dan maar, na eerst nog een blikje bier bezorgd te hebben aan een reiziger. Te Genk hebben we nog 35 min. vertraging. Nog een blikje bier gaat er bij diezelfde dorstige reiziger in (het bier, niet het blikje). Er zijn nu nog twee reizigers voor Antwerpen in de bus. Aangezien er geen lokaal vervoer toegelaten is, moeten we niet meer Hasselt, Tessenderlo en Geel aandoen, zodat het langs de autostrade recht op Antwerpen toe gaat. En zie, we zijn 10 minuten te vroeg aan het Centraal Station in de havenstad.

NABESCHOUWINGEN

1. De prijs is zeer matig voor deze busdienst. H/T naar M-G kost 612 frank, dit is 10% minder dan twee enkele ritten. Naar Düsseldorf is dit 710 frank. Per trein betaalt men H/T (via Keulen) in tweede klas 1160 frank. vanuit Brussel. Van Aachen Süd Grenze 558 H/T. Dus de bus is goedkoop.

2. Het comfort is uitstekend. Wel is het barge DOE tijdrovend.

3. Zeer slecht is het tickettensysteem, waarbij minstens twee minuten per persoon verloren wordt. Waarom niet het vroegere systeem van de NMBS-bussen invoeren met voorgedrukte kaartjes, en prijzen in BF, Hfl en DM?

4. Gezien het bitter kleine aantal reizigers lijkt deze busdienst enkel renderend te zijn tussen Roermond en Düsseldorf. Misschien kan men hem, naar goede gewoonte, best opheffen tussen Antwerpen en Roermond?

5. De halte Geleen-Oost zou beter naar Sittard overgebracht worden.

6. Volgens mij is deze busdienst een deel van een opgezet plan om alle vragen naar een goede treindienst (IJzeren Rijn) de kop te kunnen indrukken, verwijzend naar de zeer lage bezetting van de bus. Zoals echter in de inleiding gezegd kan een goede IC-dienst, met weinig tussenhalten, en zonder lokwissel aan de grens de afstand vermindern tot een rit van zowat 2 uur en half. Waarom wordt hier geen proeftijd ingesteld, met bijvoorbeeld vier treinen per dag, in beide richtingen, met modern materieel en doeanekontroles op de trein.

N. Suys, Kontich, 10/80.

SLOT

Op 18 juli 1980 stelt een parlementair aan de Belgische minister van verkeerswezen de volgende vraag: 'In het Intercity-plan van de NMBS werd een verbinding Antwerpen-Hasselt-Maastricht-Aken-Keulen verantwoord geacht. Ze werd echter nog niet verwezenlijkt.' De minister antwoordt op 16 september: 'Over de analyse van de verantwoording van dit projekt werd tijdens een recente vergadering met de Nederlandse en de Duitse spoorwegen onderhandeld. Vermits deze beide netten geen belangstelling voelen voor de openstelling van deze verbinding kan de NMBS dit ontwerp niet uitwerken'. Nochtans had de Heer Soete, adjunct-directeur-generaal van de NMBS een maand voordien verklaard niets te zien in een reizigers-IJzeren Rijn, maar wel in een verbinding van Antwerpen via Hasselt en Maastricht naar Aken en Keulen. Dus: beide mogelijkheden zijn gekelderd! Voor ons is het alleszins duidelijk: Antwerpen naar rij maar via Brussel, en Limburger via Luik naar Duitsland. Je zou anders kunnen vergeten dat België ook nog een Franstalig gewest heeft.

AKTUELE BERICHTEN

Type

- 07 : De levering van de laatste klassieke tweetjes werd afgesloten in november met de 782.
- 03 : Dadelijk werd er te Brugge begonnen met de bouw van de tweeledige stellen van de nieuwe generatie, genoemd AM 80 of Breaks. De levering van het eerste stel, de 301, wordt voorzien voor 1 september 1981. Drie reeksen zijn besteld, telkens van 35 stellen, en wel als volgt:
- de levering van de eerste reeks 301-335 eindigt in augustus 1982;
 - dadelijk start de levering van de tweede reeks 336-370, waarvan de bouw duurt tot in september 83;
 - de derde reeks 371-405 wordt dan geleverd tussen oktober 1983 en november 1984.
- 16 : Als eerste lok van deze reeks zal de 1605 in december de CW Mechelen verlaten hebben in de nieuwe (blauwe) livrei. Hierdoor zijn er dus 7 loks in de gele kleuren, terwijl de overblijver van de oude blauwe naar de nieuwe blauwe kleur overgeschilderd wordt.
- 21 : De eerste reeks van 30 machines type 21 werd besteld. De levering van de eerste van deze 3000 kW sterke loks wordt verwacht tegen einde 1983.
- 22 : De 2216 is als eerste machine uit deze reeks in de blauwe uitvoering buitengekomen. Opmerkelijk is hier nu weer dat de gele streep op halve hoogte over de hele zijwand doorgetrokken werd. De lok kwam uit de CW Mechelen begin november 80.
- 23 : Van deze reeks zijn op dit ogenblik de 2302, 2322 en 2323 te Mechelen aanwezig. Alle ondergaan herstellingen na een ongeval. Ze zullen de werkplaatsen verlaten in de nieuwe livrei.
- 25 : Vanaf 11 januari 81 zouden de nieuwe trek-duwtreinen met loks type 25 dienst gaan doen op de dan elektrische verbinding Antwerpen-Lier-Aarschot-Leuven. Daartoe zijn er 4 stellen en 1 reserve nodig. Reeds drie stellen zijn volledig klaar.
- 27 : Wegens moeilijkheden met de elektrische uitrusting werd de levering nu al met twee maanden uitgesteld. Voorzien wordt nu voor de 2701 de 25e september 1981. Of deze datum kan aangehouden worden is twijfelachtig. Intussen ontstaat er echter een zeer groot tekort aan loks. Hierdoor zullen de nieuwe elektrische lijnen slechts gedeeltelijk elektrisch kunnen uitgebaat worden! Anderzijds blijven de goederentreinen met diesel rijden. Wel tracht men een gunstiger verdeling rondom de klok te verkrijgen. Hierdoor dient het onderhoud echter sneller te gebeuren, waardoor meer defekten voorkomen. Dus: een vicieuze cirkel die vooralsnog niet kan doorbroken worden. Ondertussen werd een tweede reeks van dertig loks type 27 besteld, te leveren (teoretisch) einde 82. Ter herinnering: loks met 4150 kW, topsnelheid: 160km/uur.

Type

- 29 : Een ongewijzigd patroon vertonen de diensten van deze reeks. Gemiddeld staan er 6 loks in dienst.
- 40 : Met de indianststelling van de elektrische lijn van Antwerpen naar Aarschot gaat een deel van het inzetgebied van de stellen reeks 40 verloren. Ze zullen vanaf mei 81 nog enkel ingezet worden in de buurt van Kortrijk. Doch ook hier zullen ze op korte termijn vervangen worden, zodat hun buitendienstname voor 1982 mag verwacht worden. Een goede raad: maak er vlug gebruik van om deze driedelige stellen nog te fotograferen.
- 49 : Ter vervanging van de 4903 werd geheel onverwacht de 4901 van Montzen naar Antwerpen-Dam omgestationeerd: 23/10. Deze motorwagen zal tot in 1982 de ritten voor de personeelsopleiding te Antwerpen blijven uitvoeren. De 4903 anderzijds zal waarschijnlijk tijdens de volgende maanden buiten dienst gesteld worden.
- 53 : Er werd beslist van nog twee verdere machines van deze reeks te moderniseren in de vorm van de 5309.
- 59 : Vanaf januari 1981 zal deze reeks van Antwerpen een deel van de diensten van de 62-ers van Aarschot overnemen. Zodoende wordt een rationeler inzet bekomen. Enkele machines van Haine-St-Pierre zouden nog moeten overkomen.
- 62 : Met ingang van mei a.s. zullen deze machines van Aarschot te Hasselt gestationeerd worden en daar een deel van de diensten van de 60-ers en 64-ers overnemen.
- 64 : Hierdoor zouden deze machines dan weer ontlast worden en vooral ingezet voor de lokale goederentreinen en voor de dienst naar As-Eisden (hoelang nog?) Hun buitendienststelling wordt voorzien voor 82 (3 loks) en 83 (de overige 3 machines). Op dit ogenblik verzekeren deze machines nog diensten naar Leuven, Luik en Eisden.
- 66 : De officiële omstationering van twee van de drie loks is nu zeker! De 6603 zal als eerste-waarschijnlijk in januari of februari 1981- de stelplaats Antwerpen-Dam vervoegen. Over hun diensten in de metropool is nog niets bekend.
- 84 : Steeds meer 84-ers van Antwerpen zwermen uit en nu is ook de 8469 aan Leuven afgegeven. Reden hiervan is nog steeds de elektrifikatiewerken in de Leuvense omgeving.

De samensteller van de aktualiteitenrubrieken in Spoorlags, de Heer Casier, en de redakteur, de Heer Geens, houden eraan allen te danken die in 1980 hebben medegewerkt en zo bijgedragen hebben tot de faam van de VeBOV-KOERIER in het algemeen en de SPOORSLAGS in het bijzonder. Voor hun kosteloze medewerking worden in het zonnetje gezet (in willekeurige volgorde): J. Mahieu, Ph. Dejonckere, T. Heylen, A. Jeanmart, A. Beerlandt, F. Maes, N. Suys, J. Foquet, C. Malisoux, V. Van Cutsem, R. Boogaerts, W. en K. Janssens, E. De Schuyter, M. Peusens, Wenes, Ph. Debast, enkele onbekenden én de diensten van de N.M.B.S-Direktie M.

MODELBOUW

- Benelux trek-duwtrein: einde 1980-begin 1981 brengt de firma ROCO in zeer beperkte oplage haar NS-Plan W-rijtuig, katalogusnummer 4232A uit in Beneluxtreinversie, in schaal h0. Voor 81 wordt tevens nog een model van het stuurpost/buffetrijtuig van deze trein aangekondigd. Het rijtuig plan W is overigens uitstekend van kwaliteit. Daar deze bijzondere versie schaars te verkrijgen zal zijn, kunnen onze leden het bij het VeBOV-sekretariaat bestellen. De prijs zal rond de 500 frank schommelen. Wacht niet met bestellen! Wie doet ons overigens een goede tip aan de hand voor de twee NMBS-rijtuigen in deze trein? De lok zelf stelt geen probleem: een kleine ombouw (pantografen) en omschildering van de Lima type 25 volstaan.
- Voor 1981 kondigt de Antwerpse firma DIM de volgende modellen aan:
 - Bijwagen NMVB aan standaard-motortram. De uitlevering van deze tram is overigens vertraagd door het niet tijdig gereed komen van de draaistellen, dus nog even geduld.
 - AR en ART van de NMVB.
 - Gelede tram NMVB, zowel in uitvoering Henegouwen als kust. - Dit alles in h0-schaal op sporen 12 of 16mm. Tevens staat een voliedig eigen-maak model van de stoomlok type 1 op stapel. Voorziene prijs rond de 6000 frank voor een volledige bouwdoos.
- De firma POLA-modelhuisjes vraagt de hulp van de VeBOV-modelbouwers! Deze firma heeft namelijk de bedoeling van een aantal typisch Belgische gebouwen uit te brengen. Ideeën en wensen graag dringend inleveren bij het sekretariaat. Enkele voorstellen zijn: ons nationale frietkot, de arkaden naast spoorlijnen, cfr Antwerpen, ... Het moet wel gaan over typische gebouwen voor ons spoorweg-net!
- We vernemen tevens dat het viertje, reeks 800, dat reeds twee jaar door LIMA aangekondigd wordt, pas te verwachten is einde 1981. Wel werd ons beloofd dat in Neurenberg, en dus ook op het Brusselse speelgoedsalon een handmonster te zien zal zijn. We leven in blijde afwachting.
- De vierstroomlok type 16 van Märklin kan, zoals steeds, nog veel verbeterd worden. Naargelang tijd en handigheid kan de modelbouwer in deze detaillering al dan niet ver gaan. Wat alleszins wel moet gedaan worden is het vervangen van de speelgoed-pantografen door juiste exemplaren. Vergeten we niet dat men op een modelspoorbaan meest het dak ziet van de modellen. De juiste pantos vindt u bij Sommerfeldt. Nodig zijn twee doosjes met telkens twee pantos SNCF, nrs 968; een slijpstuk NMBS, nr 983 en eentje DB nr 984; alles Sommerfeldt. Vervang dus op de tweede en derde SNCF-panto het slijpstuk. Plaats de drie pantos als volgt: stuurpost 1: DB en NMBS, stuurpost 2: SNCF-pantograaf. Kortwel de schroefjes met een 5mm in, zodat ze raken de motor. Het moeilijkste bij dit alles is wel het juist boren van de piepkleine gaatjes waarin de isolatoren moeten juist werken is belangrijk! Nog een tip: schakel het bovenste koplicht uit door het staafje door te zagen en met een beetje zwart te 'isoleren'. Verf ook de treden in vuilgeel.
- Deze modelbouwrubriek staat open voor alle inlichtingen, voor zover ze betrekking hebben op inlandse modellen. -



trampost

OM EN BIJ DE BEDRIJVEN.

UIT DE METROPOOL - MIVA:

* De "Rode koorts" grijpt verder om zich heen in Antwerpen. Aangetast zijn nu ook de rijtuigen 2045, 2023 en 2083.

* Vanwege het stadsbestuur zijn voorstellen gedaan om lijn 11 via de Arendstraat en de Mercatorstraat ondergronds te brengen naar het Groenplein. Lijn 16 zou dan het vervoer van de verlaten tramlijn moeten overnemen. Dat is nu weer eens een voorbeeld van hoe het niet moet. In niet al te ruime straten zoals de Provinciestraat en de Rolwagenstraat, rijdt een tram nogal veilig omdat hij juist spoorgebonden is, en men daaruit zijn bewegingen kan schatten. Met bussen ligt die toestand helemaal anders! Verkeersregeling is een kwestie van geven en nemen, en de stad hoeft maar één ding te doen: parkeerverbod instellen in de Ommegangstraat! Daarenboven zou door de voorgestelde regeling een zeer grote wijk tramloos worden, en beste stadhuismieren, dat is uit den boze. U geeft de indruk dat uw beleid twintig jaar achterop zit, of U dat nu goed vindt of niet. Het huidige verkeer is alléén door goed uitgeruste en frekvent rijdende tramlijnen op te lossen in de stadscentra. Als U dat niet gelooft, rijdt U dan maar eens -per trein!- naar Amsterdam, en gaat U daar dan maar eens een kijkje nemen. 't Is niet ver, en het hoeft de stadsbegroting niet in onevenwicht te brengen! Vergeet U maar eens voor altijd dat de auto alléén alle rechten voor zich mag opeisen! Als wij eens één enkele wens zouden mogen doen voor 1981, dan zou dat zijn dat men op het stadhuis eens echt tramvriendelijk wordt, en dat U belangrijke beslissingen niet-vooringenomen zoudt nemen. Het hele reilen en zeilen in de metropool zou er wel bij varen! Kijkt U a.u.b. eens naar de ons omringende landen. Op alle plaatsen komen er tramlijnen terug, en de toestend wordt er beter op. Verloeder onze stad niet verder, ze is écht niet van U alléén! Lijn 11? Blijven waar ze is! De vraag dient overigens gesteld of het wel verstandig geweest is de sporen in de Pelikaansstraat en de Mercatorstraat als de bliksem op te breken. In Antwerpen zal nog lange tijd met trams in de tunnels worden gereden. Als nu in zo'n tunnel eens wat

ergs gebeurt, en de diensten onmogelijk worden, dan zou het moeten mogelijk zijn bovengronds een minimum aan vervangingsdiensten te onderhouden. Door het spoorloos maken van de genoemde straten, en bij uitvoering van het lumineuze plan voor lijn 11, wordt meteen elke vervangingsdienst onmogelijk.

Hopelijk gebeurt er nooit iets ernstigs daar beneden, maar het blijft mogelijk. Zolang het mogelijk is met onze huidige trams zowel boven- als ondergronds te rijden, zou dus een minimum aan aanwezige infrastructuur moeten bewaard blijven. Gewoon al omdat het bestaande buspark niet volstaat om bij ernstige stagnatie van tramdiensten op voldoende wijze te kunnen inspringen.

* Op een informatie-avond voor het Vlaams Liberaal Verbond, in de zaal Liberator aan het Komediëplein, gaf dhr Karel Blanckaert, voorzitter van de Raad van Beheer van de MIVA, op donderdag 4 december 1980, een uiteenzetting over de aanstaande evolutie bij het ondergronds brengen van de centrumlijnen, en de uitbreiding van het tramnet, enerzijds bovengronds, (lijn 12) en anderzijds ondergronds, in kwestie de verbinding met de Linkeroever. Na te hebben gesproken over de algemene evolutie van de bevolking en de gevolgen daarvan, werden nog enkele -meer bekende- problemen naar voren gebracht. De besluitvorming van hoe het allemaal zou moeten, werd uiteindelijk gekonkretiseerd in: ondergronds als het moet, bovengronds als het kan. Dat ondergrondse heeft uiteraard te maken met het stadscentrum in eerste instantie. Voor ingewijden was het wel duidelijk, al van voor dat er maar één tram onder de grond had gereden, dat de ondergrondse werken die nu in uitbating zijn, alléén maar echt kunnen renderen, als er ondergrondse aansluitingsmogelijkheden zijn. Vanaf de Morckhovenlei zal eerlang lijn 24 onder de grond verdwijnen, om onder de Turnhoutsebaan, Carnotstraat, Gemeentestraat, Rooseveltplein en Frankrijklei te bollen. Lijn 10 zal bij het Hof ter Lo onderduiken. De tunnelwerken zijn ver gevorderd, en bijna klaar wat ruwbouw betreft, tot bij de Kerkstraat. Hier moet een tunnel komen naar de Schijnpoort, waarvan de werken in uitvoering zijn gesteld. Dan is er nog de verbinding Centraalstation - Schijnpoort via de Elisabethstraat, die eveneens eerlang zal worden aangevat. Blijft dan nog het terug aan de oppervlakte komen van de trams op de Frankrijklei. Daarover heeft nu de Regionale Kommissie Openbaar Vervoer Antwerpen, aanbevelingen gedaan om dat te laten plaatsvinden voorbij het kruispunt Britselei - Kasteelpleinstraat (Gerechtshof). Dezelfde Regionale Kommissie adviseerde ook het doortrekken van de tram naar de Linkeroever. Daar zou een bouwput worden gegraven naar het voorbeeld van Borgerhout, en met het station Frederik van Eeden zou begonnen worden in 1982, vanop de Linker- naar de Rechteroever. Bouwkosten: ongeveer 5 miljard fr. Naar huidige planning zou de verbinding voor het publiek kunnen worden opengesteld omstreeks 1988. De plannen zijn bekeken tot bij het bovengronds komen op de Linkeroever. De lijnenloop aldaar is nog niet bestudeerd. In het budget dat door Verkeerswezen is voorzien voor Antwerpen in 1981, is opgenomen: het aanleggen van de verlenging van lijn 12, de tunnels naar de Schijnpoort, en de verdere studie van de lijn naar de Linkeroever.

* Met betrekking tot de naamgeving aan de stations blijven wij overigens van mening dat die irreeel geschiedt. Het station Drink moet Borgerhout heten, terwijl Zegel (!!!) Turnhousepoort moet worden. Morckhoven zou Stenebrug moeten zijn, want juist dàar lag die Stenenbrug! En wat dacht U van Vlaams Hoofd voor Frederik van Eeden? Geschiedkundig 100% verantwoord!

VeBOV - KRANT - VERENIGINGSNIEUWS.NIEUWJAAR.

Bij de jaarwisseling houden wij er aan al onze leden en hun familie zeer van harte onze beste wensen aan te bieden voor het nieuwe jaar. Moge 1981 een jaar zijn waarin enkele hartewensen mogen in vervulling gaan, en U allen doen stralen van gezondheid en geluk. Voor wie het niet naar wens mag verlopen, een flinke dozis sterkte om aan moeilijke toestanden het hoofd te bieden.

VeBOV - KALENDER.

De VeBOV-Kalender is nog volop te verkrijgen, ondanks het succes dat hij kent. Uit vele hoeken wordt erom gevraagd. Wie van U er nog geen mocht bezitten, of er nog geen ten geschenke heeft aangeboden, bevelen wij hem van harte aan. VeBOV doet wat voor haar leden, maar verwacht ook de steun van deze leden! Prijs: leden 100 fr; niet-leden 120 fr. Voor postverzending dient 20 fr. extra overgemaakt.

N.M.B.S.-KALENDER.

Wie reeds de VeBOV-Kalender bezit, en zich daarnaast nog een mooie en niet dure kalender wil aanschaffen, kunnen wij de NMBS-Kalender aanbevelen. Deze bevat zeven kleurentekeningen met een wat "romantische" uitvoering en weergave van het NMBS-materieel: de 2005, 844, 2382, een slaaprijtuig, een Eurofimarijtuig; twee goederenwagens, waaronder één NMBS-COLLI. Deze kalender, die niet door VeBOV verdeeld wordt, is te koop in het spoorwegmuseum in Brussel-Noord, of door overmaking van 100 fr. op rekening 000-0001010-40 van de NMBS-Brussel. Hierbij evenwel duidelijk uw naam, adres en de reden van betaling vermelden, alsmede de gewenste taal.

TECHNIEK IN VRIJE TIJD.

Ook in 1981 wordt in Utrecht de jaarlijkse topmanifestatie van modelbouw en andere technische hobby's gehouden, en wel van donderdag 5 tot en met zondag 8 maart. Dagelijks toegankelijk van 10 tot 18 uur. VeBOV beschikt over 24 reductiebonnen die de toegangsprijs van 6 tot 5 fl. herleidt. Alléén in het VeBOV-Centrum te bekomen!

VeBOV IN BRUSSEL.

Op een voorbeeldige wijze vertegenwoordigt onze afdeling Brussel de VeBOV in de Hoofdstad. Sedert enkele tijd wordt het programma van de hoofdstedelijke bijeenkomsten zo maar eventjes vermeld in twee rubrieken van het blad "Deze maand in Brussel". Bravo!

WERK FOTO'S GESPROKEN...

De twee fotoreeksen, die enkele maanden geleden zijn aangekondigd in ons blad, nl. lijn 2 van de MIVA, en lijn 40 van de MIVB, zijn nog slechts in beperkte mate leverbaar. Wie daar alsnog belangstelling voor heeft kan ze nog bekomen in het VeBOV-Centrum, aan 150 fr. de reeks. Bij postverzending dient 20 fr. ekstra betaald. Over de samenstelling en de opname van beide reeksen vindt U meer in nr 44 van ons blad, op blz. 19. Deze foto's worden direkt niet meer bijgemaakt!

VeBOV-KOERIER 1981.

Het is onze bedoeling in 1981, vier gedrukte nummers van ons tijdschrift uit te brengen. Daarin komen hoofdzakelijk korte, actuele bijdragen en ruimere geschiedkundige artikelen. Wij doen ons best. U ook? Verspreidt deze nummers a.u.b.

OPENING ELEKTRISCHE LIJN 16: ANTWERPEN-AARSCHOT-LEUVEN.

Bij gelegenheid van de opening met elektrische traktie, op 11 januari 1981, verleent de NMBS OP ZONDAG 18 JANUARI 81 de ganse dag vrij vervoer op deze lijn. Een uitstekende gelegenheid om te genieten van een gratis dagje uit! En dat voor de ganse familie. U dient wel een kaartje te tonen in de trein, maar die worden gratis verstrekt in de stations. Een kans die niet mag genist worden.

DE BUURTSPOORWEGEN IN WEST-VLAANDEREN.

Het vierde geschiedkundig overzicht van de NMVB, van de hand van Jos Neyens, is zopas van de persen gekomen. Van de uitgave Oost-Vlaanderen zijn bijna honderd nummers verkocht in het VeBOV-Centrum, zodat wij nu weer 100 boeken hebben aangeschaft. Die moeten natuurlijk weer allemaal weg. Indien U het werk nog niet bezit, is er een leemte in uw verzameling, die U maar liefst zo vlug mogelijk moet goed maken. In het VeBOV-Centrum kan dat in een oogwenk! Komt U even binnen, want de mensen die daar de dienst verzekeren zien graag volk op de vloer!

Prijs: 490 fr. Voor postverzending dient 50 fr. ekstra betaald. De laatste 10 nummers van Oost-Vlaanderen zijn nog in het VeBOV-Centrum, en van Antwerpen blijven er nog een twintigtal over (2^e druk). Ook de uitgever zelf kan U niet meer helpen! Over een jaar ongeveer mag U dan het vijfde boek verwachten over de NMVB in de provincie Brabant. Nu niet meer dralen!

MIVG-BUSFILMS.

In het VeBOV-Centrum zijn nog een aantal MIVG-busfilms te bekomen aan 200 fr. per stuk. Deze films zijn in een goede staat. Uit hoofde van de omvang dezer films worden ze NIET per post verzonden!

BEZOEK ONDERGRONDSE WERKEN MIVA.

Het ligt in onze bedoeling op de eerste zaterdag van maart een bezoek te brengen aan de tunnelbouw tussen het Hof ter Lo en Morckhoven enerzijds, en het stadscentrum anderzijds. Wij zullen trachten ook het ondergrondse Astridplein te verkennen. Hiertoe is een verzoekschrift gericht aan de bevoegde diensten. In ons volgend nummer komen wij daarop terug.

MET LOCOMOTION NAAR OOST-DUISSLAND.

De Locomotion voorziet een reis naar Oost-Duitsland van 29 april tot 3 mei a.s. Het reisprogramma voorziet stoomtreinritten op twee D.R.-smalspoorlijnen nl. de Harzquerbahn (Hordhausen - Wernigerade) en de Selketalbahn (Gernrode - Strassberg) die beide gelegen zijn in het prachtige Harzgebergte. Er zijn ook ritten voorzien op het gewone spoornet (met stoom!) o.a. Gera - Saalfeld, mogelijk met een Pacific 01, en wordt er een bezoek gebracht aan het Dampfloekparadijs Saalfeld, van waaruit nog tientallen stomers worden ingezet.

De reis komt overigens op een goed ogenblik, aangezien de DR, althans in bepaalde streken, uitgerangeerde kolengestookte stoomloks terug in dienst neemt om energie te besparen.

De reis wordt geboekt bij het officiële Oostduitse reisbureau; de begeleiding zal verzekerd worden door een bevoegde persoon van het DDR-Reisbureau, en door de bekende DR-stoomfotograaf Max Delie (VeBOV-lid!). De reis geschiedt praktisch geheel per trein, terwijl de overnachtingen plaats vinden in Leipzig, Magdeburg en Halle. Prijs: waarschijnlijk ongeveer 10.000 fr. alles inbegrepen, met inbegrip van alle eetmalen in de DDR. Verdere details worden later bekend gemaakt. Indien U wat voelt voor deze reis, kunt U dit nu reeds schriftelijk melden aan J. Caeborgs, Berkenlaan 23, 2540 - Hove, of telefonisch op nr (031) 57.53.71, na 19 uur.

ADVERTENTIE

Verzamelaar doet afstand van houten koersborden van het NMVB-net van Brussel. Inlichtingen: Paul De Backer, Kruidtuinstraat 67, 1000 - BRUSSEL. Tel: (02) 218.18.47

TENTOONSTELLING.

In het kader van de feestelijkheden rond het 50-jarig bestaan van de NVBS in 1981, opent de sectie West-Brabant van de NVBS in januari een tentoonstelling over de ZSM/BBA-verbinding Breda - Oosterhout in het algemeen en de activiteiten van de NVBS in het bijzonder. Deze tentoonstelling, onder het motto "Openbaar Vervoer: wat is dat?", zal zich in hoofdzaak richten tot het groot-publiek, met de edukatieve boodschap dat belangstelling voor het openbaar vervoer ook een zinvolle vrijetijdsbesteding kan zijn.

Deze tentoonstelling vindt plaats in Openbare Bibliotheek van Breda, Karrestraat 32. Ze is toegankelijk op maandag, dinsdag en donderdag van 13 tot 21 uur; op woensdag van 13 tot 17u30; op vrijdag van 10 tot 21 uur, en op zaterdag van 10 tot 13 uur, en wel van 17 januari tot 14 februari. Niet vergeten als U die kant uit gaat!

BOEKEN - BOEKEN - BOEKEN!

VAN STOOM TOT STROOM - Het blokkendozenmaterieel van de NS - N. J. Van Wijck Jurriaanse. 192 blz. 24 x 16 cm, 171 foto's, 47 afbeeldingen. Uitg. de Alk B.V. Alkmaar, in België vertegenwoordigd door Heideland, Grote Markt, 1, 3500-Hasselt. Prijs: 550 fr.

Het elektrisch materieel van 1924 dat in Nederland heel wat stof deed opwaaien - letterlijk en figuurlijk! - is in dit boek ten gronde uitgetekend. Oudere Nederlanders hebben er hun hart aan verloren, en kunnen er nog niet van scheiden. Begrijpelijk, elke generatie groeit met het materieel van haar tijd mee op. En dat is wellicht goed. Heel wat wel en wee beeft de mens samen met de materiële dingen waarmee hij zich omringd ziet. Dat de schrijver een warme genegenheid voor dat materieel met zich mee draagt blijkt duidelijk uit de manier waarop hij er over schrijft.

De "blokkendozen" worden uitvoerig behandeld in enkele overzichtelijke hoofdstukken, en het is fijn, van dingen die men kent, het begin en het einde te kennen. Dat einde ligt in sommige gevallen bij de sloper, in andere - en betere - omstandigheden, rijden ze op een museumlijn.

Kortom, een volledig werk over een volledige reeks rijtuigen is thans te bekomen in een praechtboek. Aarzel niet het te komen inzien in het VeBOV-Centrum: U zult alleen spijt krijgen als U het niet doet. Zelden slechts verschijnen zulke complete werken, en dus: warm aanbevolen.

IN HET VeBOV-CENTRUM

zijn de boeken buitengevlogen, die wij aankondigden op blz.15 en 16 van VeKo nr 43. Wij geven hier nog de resterende nummers, die tot 14 februari a.s. nog te bekomen zijn. Nadien gaan ze terug naar de eigenaar.

5 - Steam in Europe, 500 fr; 10 - World steam in action: 300 fr;
 13- Railways and war-before 1918: 100 fr; 16-The love of trains, 300 fr;
 18- Railways and war - since 1917: 100 fr; 26- Canadian Steam: 350 fr;
 27- Canadian Pacific Railways: 350 fr;
 28- Canadian National Railways: 350 fr; 33- Danske dampflokomotiver: 300 fr;
 44- French steam: 400 fr; 58- British Pacific locomotives: 300 fr;
 61: Preserved locomotives: 200 fr;
 62- The last years of British Steam: 400 fr; 64- Steam locomotives of British Railways: 350 fr;
 68- Rauch, Dampf und Pulverschnee: 300 fr;
 73- Geschichte der Italienischen Dampflokomotiven: 300 fr;
 82- Dampflokomotiven Jugoslaviens: 300 fr; 77- Der Schneeberg und seine Bahn: 100 fr;
 87- Taschenbuch der OBB Fahrzeuge: 200 fr;
 88- Im Land der Beyer-Garrats: 300 fr; 89- Railways of Southern Africa: 300 fr;
 90- Steam on the veld: 500 fr; 91- 80 Zd-Afrikaanse stoomlokomotieven op postkaart: 300 fr;
 92- Die Lokomotiven: Finnlands: 300 fr;
 102- 4 delen Strassenbahn Magazin, samen 2.800 fr;
 105- Permanent Way: 300 fr; 107- The Iron snake: 200 fr;
 115- Pacific Slope Railroads: 400 fr; 117- Rails West: 400 fr;
 136- A locomotive engineers Album: 400 fr; 172- ESA 1 OBB Dampflokomotiven: 35 fr;
 173- ESA 2: Tenderlokomotiven: 35 fr;
 175- Murtalbahn: 35 fr; 176- Oesterr. Museumbahnen: 35 fr;
 178- ESA 14 Lokalbahn Wien-Baden: 35 fr; 177- ESA 13: Oesterr. Schmalspurlokomotiven: 35 fr;
 201- 100° Anniversaire de la Cie des Wagons-Lits: 100 fr; 202- This was railroading: 400 fr.
 Indien geïnteresseerd: nu komen OF bestellen via rekening!

LIDGELDEN 1981.

Van de bijna 500 leden, hebben op heden ruim 350 hun bijdrage over 1981 op onze rekening overgemaakt. Fijn zo. Door aldus te handelen heeft onze penningmeester weliswaar drukken avonden en weekeinden gekend, maar het werk kon globaal tot een goed einde worden gebracht. De resterende 140 man vragen wij nu dringend aan deze inspanning te willen voldoen, el als dat nu meteen gebeurt, dan kan tegen het einde der volgende maand dat omvangrijke hoofdstuk in onze boeken worden afgesloten. Wij rekenen er op dat deze oproep gehoor zal vinden. Wij zien er een blijk van uw toewijding in, en het sterkt het bestuur in zijn taak en opdracht. De nieuwe lidkaarten zullen met het blad van januari of februari worden verzonden.

LEDENBIJENKOMSTEN.

Antwerpen-Metropool: vr. 16 jan: British Rail, M. Van den Eynde en W. Janssens. Dia. 20u. Carnotstr. 60.
 Brussel-Hoofdstad: vr 9 jan, 20 u. NMVB-aktualiteiten op dia. HH. Dussart-Desart, 20u. Anneessensstation.
 vr. 13 feb: Reis door Oostenrijk, dia door D. De Roeck. 20u. Anneessensstation.
 Limburg-Kempen: wo 4 feb. 19u.30, Denemarken, grotendeels onbekend spoorwegnet. Diamontage.
 wo 4 mrt, 19u.30 De NS op nieuwe wegen. Beide te Zolder, Sporthal Sport Inn.