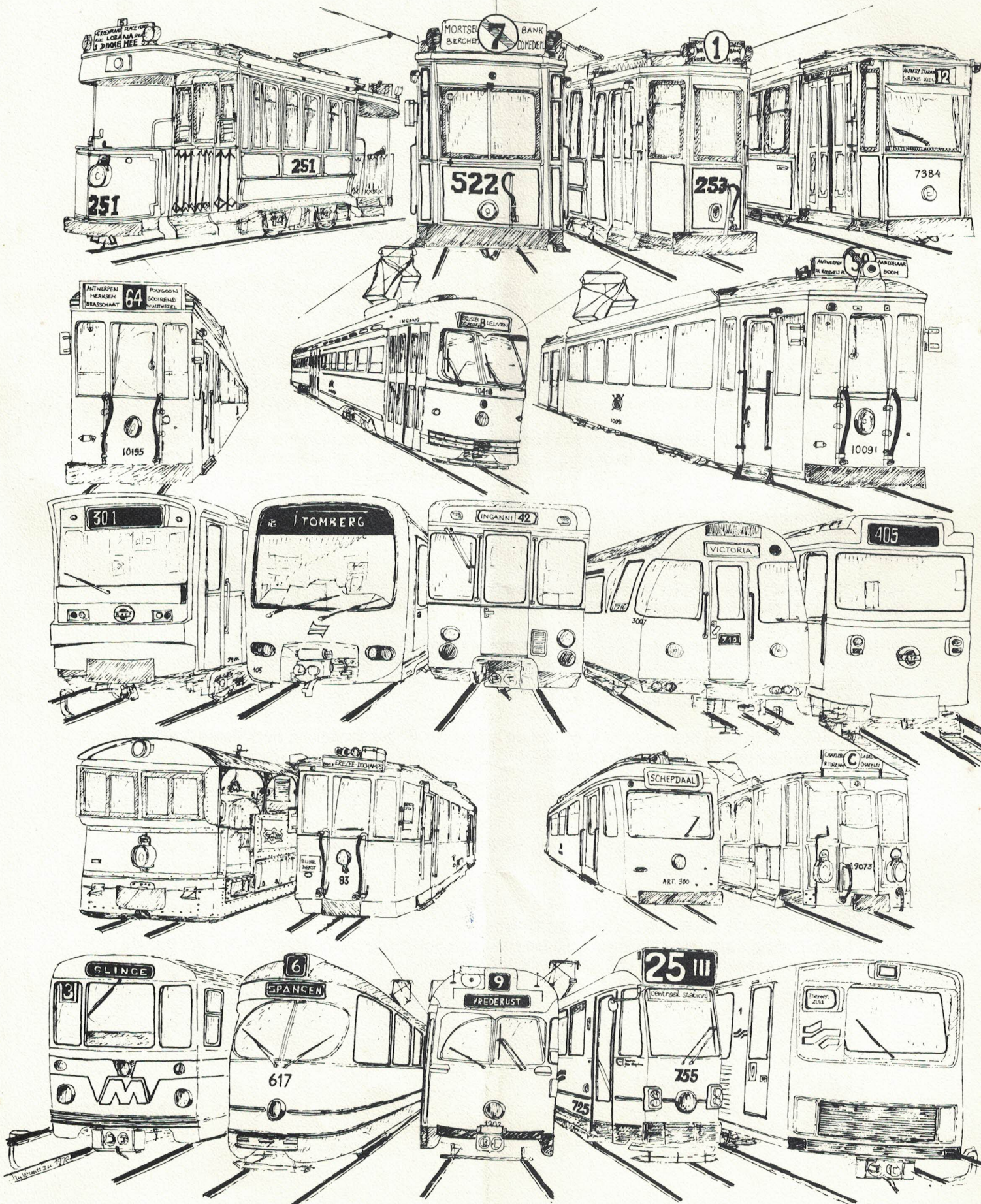




maandblad van de Vereniging voor Belangstellenden in het  
Openbaar Vervoer

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 overgenomen worden mits schriftelijke en voorafgaande toelating van de redaktie. Bronvermelding is steeds vereist.

Ondertekende inzendingen blijven steeds onder verantwoordelijkheid van de auteur, en geven niet noodzakelijk het standpunt van de redaktie, c.q. het bestuur - weer.

Redaktie: R. Bastaens en F. Geens.

Hoofdredaktie en verantwoordelijke uitgever:

Roger Bastaens, Baggenstraat 6, B-2200-Antwerpen-Borgerhout.  
Telefoon:(031) 36.04.92, nà 18 uur.

---

#### GEEN BUITENSPORIGE PRIORITEITEN VOOR DE TRAM

is de hoofding van een artikel in de Gazet van Antwerpen, dd. vr 23 jan. 1981, waarin kommissaris Goossens van de verkeerspolitie zijn kijk op de zaken wereldkundig maakt. Deze deskundige man tracht naar best vermogen orde op zaken te stellen, maar slaagt daar niet zo goed in. 't Is ook niet zo eenvoudig, dat geven wa graag toe. Vooraf stellen we duidelijk dat wij hier ingaan op de tekst uit de krant, en in de veronderstelling dat de achtbare kommissaris het allemaal zo heeft gezegd als in de krant is weergegeven.

Vooreerst is er de tegenstelling in visie tussen de aktiegroepen en de openbare besturen. Toegegeven dat die tegenstelling wel eens frappant is, en dat soms beide standpunten vatbaar zijn voor afronding van de scherpe kanten.

(Komm. Goossens)" Onze diensten hebben niets tegen het Openbaar vervoer. Integendeel. We vinden dat het niet op alles prioriteit moet hebben. En als de suggesties van aktiegroepen niet worden uitgewerkt, dan komt dat alléén omdat ze praktisch eenvoudigweg niet haalbaar zijn en in veel gevallen een gevaar zouden opleveren voor de andere verkeersdeelnemers."

Onzes inziens heeft het openbaar vervoer absoluut niet op alles voorrang, maar zou er daarentegen absoluut méér voorrang moeten worden verleend dan dat tot op heden gebeurd! In de verkeersafwisseling nemen twee auto's, elk door één persoon bemand, evenveel plaats in dan één tramrijtuig waarin ongeveer HONDERD reizigers plaats gebben genomen. Als elke Belg evenveel rechten heeft, klopt er hier iets niet, mijnheer Goossens! Als wij aan elke weggebruiker evenveel recht willen laten wedervaren, dan heeft elke tram en bus nagenoeg honderdmaal meer rechten dan een auto door één man bezet. En die honderd man in honderd wagens zouden dan slechts aanspraak mogen maken op net zoveel tijd als een volzette tram. Natuurlijk is het dwaas elke reiziger te gaan tellen, maar als illustratie: toch wel even nadenken! Eén tram zou dus op dezelfde manier moeten bejegend worden als honderd automobilisten. Waar denkt U dat hier de prioriteit ligt? En als van die honderd automobilisten er nu eens vijftig vrijwillig met de tram zouden gaan, kunt U zich voorstellen wat een soelaas dat zou brengen? Of dacht U dat er tussen die honderd tramreizigers geen zijn die OOK een eigen wagen hebben? En wat die suggesties van aktiegroepen betreft, in heel veel gevallen zou een pot witte verf en enkele grammen reële en/of politieke moed juist dat gevaar voor de andere weggebruikers met héél veel percenten doen afnemen. Of niet soms? Zouden er nog goedkopere middelen zijn? Twijfelachtig.

En het artikel vervolgt:

Eén van die hete hangijzers id tramlijn 11, die nu per se in de Ommeganestraat in eigen bedding zou moeten gaan rijden. Een suggestie die door de verkeerspolitie op een beslist "neen" werd onthaald. De kommissaris: Wij zijn tegen trambermen. In de Nieuwstraat, Kipdorp en Sint-Jakobsmarkt rijdt de tram als een trein door de stad, en dat kan niet. Er werden miljarden uitgegeven voor een pré-metro en die moet nu ook maar gebruikt worden. De Nieuwstraat bv. ligt op minder dan een halte van de prémetro...

Mooi zo. Veel beter dan een eigen bedding in de Ommeganestraat, en veel goedkoper zou zijn, deze straat alléén voor voetgangers en trams toegankelijk te maken. Alle automobilisten kunnen net zo goed in beide richtingen door de Provinciestraat van en naar de Carnotstraat rijden. Daar moeten dan enkel de verkeerslichten worden aangepast. Moeilijk? Er zijn honderden straten in de stad waar nooit een tram heeft gereden, en tientallen waar hij is verdwenen. Alle straten daarentegen zijn toegankelijk voor auto's. Zou het dan zo hemeltergend zijn als dat in het raam van een vlotte verkeersafwikkeling bepaalde straten voor alle autoverkeer zouden gesloten worden? En juist hier! De Ommeganestraat is een verbindingsweg tussen de Provinciestraat en de Carnotstraat, zonder enige zijstraat! De bereikbaarheid van beide straten is optimaal via het gedeelte van de Provinciestraat tussen de Ploegstraat en de Carnotstraat! Overigens van het aantal in de Ommeganestraat geparkeerde auto's is er praktisch niemand die ook in de Ommeganestraat moet zijn. De aldaar gevestigde winkels en instellingen kunnen alléén beter bediend worden door verruiming van de voetpaden. En dan die trams die als een trein door de stad razen... En die buffer aan buffer rijdende auto's op de Leien, de De Keyserlei, de Meir, de Carnotstraat en andere? En dat kan wél! Wie heeft prioriteit?

En die miljarden uitgegeven voor de pré-metro? En de miljarden uitgegeven voor het administratief centrum van de Politie? Nee nee, geen vennijn! Zijn alle politiediensten nu in dat éne gebouw ondergebracht? Vreemdelingenpolitie, Havenpolitie e.a. Waarom is dat nodig? Of kan dat niet? Juist! De Miva kan ook al haar tramlijnen niet onder brengen in één tunnel.

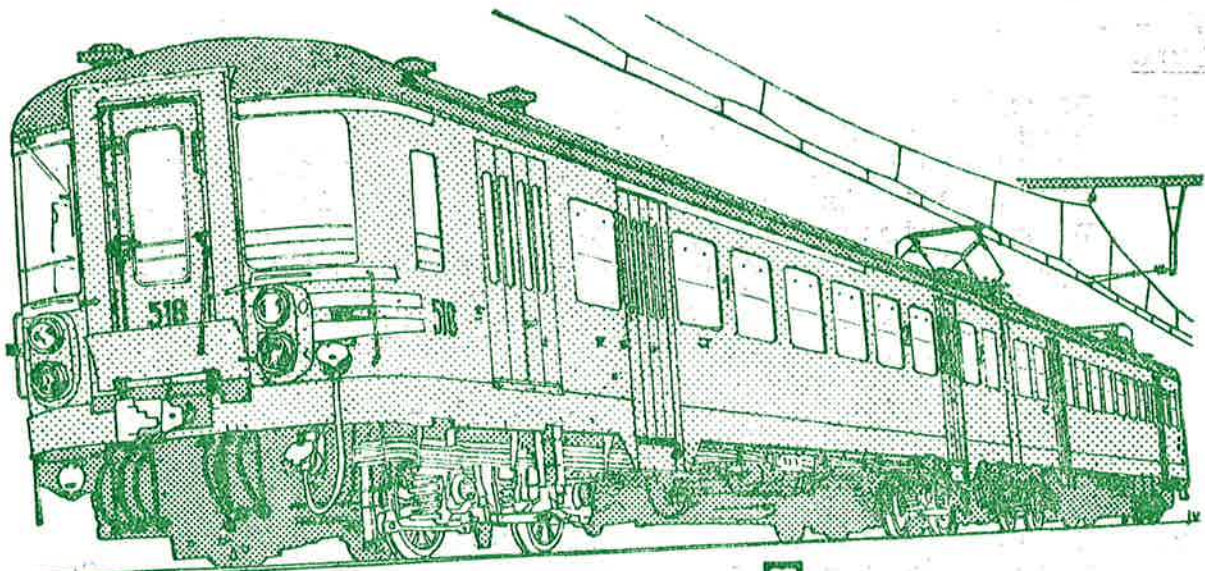
Overigens, stel even dat in de Pelikaansstraat in de tramtunnel een tram ontspoord -en waarom zou dat niet kunnen?- en het verkeer wordt daarbij in de tunnel gestremd. In ons vorig nummer beweerden we al dat men nooit de tramsporen in de Pelikaansstraat, Simonsstraat en Mercatorstraat had mogen wegnemen. Het is tóch gebeurd. Snijdt nu ook de Ommeganestraat door, waar zal dan bij een verkeersstremming in de tunnel het tramverkeer naartoe moeten? Weet U het? Wij niet. Nieuw citaat: "Begrijp jij nu dat er een miljardeninfrastructuur is die niet optimaal gebruikt wordt? En dat daarenboven nog bijkomende eisen worden gesteld die elle ernstige financiële gevolgen zouden hebben? Bovendien gaat het niet op in nauwe straten het de automobilisten nog moeilijker te gaan maken. De tram hoort daar niet in thuis, zoals de premetrodiensten zelf duidelijk hebben gesteld."

1- Over die miljardeninfrastructuur; zie hoger, en ook, geloof ons maar, dat de bestaande infrastructuur na verloop van tijd echt wel 100% zal benuttigd worden.

2- ...financiële gevolgen zouden hebben: zie vroeger, maak de Ommeganestraat autovrij, dat kost niets!

3- Bovendien gaat het niet op .... Zo zo, en de voetgangers dan? Als er geen plaats is voor de tram, is er die dan wel voor de auto? Oplossingen à la Wolstraat zeker? Proficiat!

4- De tram hoort daar niet in thuis... Heeft de verkeerspolitie nooit eens iets verteld dat achteraf bekeken niet helemaal juist bleek te zijn? Veel verteld maar niets gezegd...(zie ./ pg 9)



# spoorslags

## STATISTIEK

### 1. Leveringen

769	:	14/08/80	770	:	09/09/80	771	:	09/09/80
772	:	24/09/80	773	:	24/09/80	774	:	13/10/80
775	:	13/10/80	776	:	13/10/80	777	:	17/10/80
778	:	03/11/80	779	:	03/11/80	780	:	13/11/80
781	:	13/11/80						

### 2. Stelplaatswijzigingen

4901	van	Montzen	naar	Antwerpen-Dam	op	23/10/80	
7103	'	Hasselt	'	Antwerpen-Dam	'	17/12/80	na om-
7353	'	Monceau	'	Haine-St-Pierre	'	30/10/80	bouw te
7363	'	Merelbeke	'	Kinkempois	'	03/11/80	Salzannes
8469	'	Antwerpen-Dam		Leuven	'	01/11/80	na revisie te CW Leuven

## AKTUELE BERICHTEN

In deze rubriek eerst even enkele rechtzettingen van zet-  
duiveltjes.

- De 1605 is niet de laatste lok van zijn reeks die in de  
nieuwe kleur gezet werd. De 'eer' komt de 1607 toe. Deze  
lok zou wel begin dit jaar binnengegaan zijn voor een grote  
revisie, wat ook het einde zou betekenen voor zijn blauw  
gewaad. Meer hierover in volgende VeKo.
- De eerste lok van de reeks 22 om geblauwd buiten te komen  
was de 2204, dus niet de 2220 of 2216.

### Type

- 23 : Tegen de verwachtingen in verliet de 2323 de CW Mechelen  
na hersteld te zijn van een ongeval nog steeds in de  
geel-blauwe schildering. Zo was eind 1980 enkel de 2337  
reeds in de blauwe livree onderweg.

Type

- 25 : De ombouw van de 25-ers verloopt vlot. Zo waren eind '80 reeds de 2506 en 2513, beiden in geel; alsook de 2505, 2507 en 2510, allen blauw, omgebouwd. De 2514 was in ombouw. Bij de 2510 is er een kleine wijziging in de schildering. De gele streep loopt bij deze lok niet over de deur. Anderzijds zou ook de 2504 -in ombouw met multiplex-uitrusting- een afwijkende kleurschildering krijgen. Na de statische opleiding van bestuurders te Antwerpen-Dam, dit met de 2507 en de BDS M2 82 48705-3, en de testrit naar o.a. Boom op 8 december, werden er proefritten gedaan met een volledig stel tussen Antwerpen en Boom. Hierbij stonden vijf treinparen Boom-Antwerpen-Kiel op het programma.
- 29 : De dagelijkse inzet van deze oude machines zorgt ook voor heelwat defekten. Zo moesten de 2907, 2908 en 2909 tijdelijk afgesteld worden te Ronet. De 2903 staat na een ongeval te Monceau. Wegens deze moeilijkheden tracht men de machines in zichtafstand van Ronet te houden. Zodanig worden er praktisch geen diensten naar Antwerpen meer gereden, waarbij dan zoveel mogelijk lichte treinen gesleept worden. Verheugend is wel de wederindienstname van de 2911, die na personeelsopleiding te Brussel-Zuid nu zorgt voor het gereedzetten van reizigersstellen tussen Vorst en Brussel-Zuid. Ook afstelritten naar Halle zullen waarschijnlijk op het programma komen. Allen dus op naar Brussel om deze museumlok in werking te zien!
- 43 : De beide te Wideumont verongelukkete stellingen - de 4329 en de 4335 - zijn te Mechelen aangekomen. Waar de 4335 nog hersteld wordt, is voor de zwaarder beschadigde 4329 nog geen beslissing gevallen. Dit kan het gevolg zijn van het recente besluit om deze stellingen in de toekomst zo weinig mogelijk te gebruiken teneinde ze vanaf 1985 buiten dienst te stellen. Te Bertrix worden ze vervangen door de reeks 45, waarvan de 4501 waarschijnlijk de eerstvolgende getransfereerde zal zijn.
- 53 : Te Salzinnen worden de 5305 en 5308, thans aanwezig voor revisie, niet omgebouwd. De eerstvolgende lok die de verjonging zal ondergaan wordt waarschijnlijk de 5313.
- 55 : De herstelling van de 5529 (blauw) is nu uitgevoerd zodat deze machine terug op de baan te zien is.
- 59 : Antwerpen-Dam staat nu in voor de laatste (tussentijdse) revisies aan de reeks 59 en maakt hiervan gebruik om de nieuwe schildering aan te brengen. Als laatste was nu de 5901 aan de beurt. Anderzijds ontspoorde de 5925 op 8 december te Antwerpen-Schijnpoort. De lok werd pas tijdens het daaropvolgende weekeinde geborgen. De schade is vrij beperkt, ook al viel de lok tijdens de bergingswerkzaamheden uit de takels van de kraan.
- 60 : Op een week tijd deden er zich te Muizen twee ongelukken voor met machines van Merelbeke. Eerst was er een botsing met ontsporing van drie loks reeks 60/61, waarbij de 6109 ernstige schade opliep. Enkele dagen later ontspoorde de 6108, waarbij deze lok vrij ernstige schade opliep aan de draaistellen. Er werd nog niet beslist of deze machines nog hersteld worden. Wel moet Aarschot in januari twee loks afgeven aan Merelbeke (type 62).

Type

- 60 : Ondertussen is ook de laatste prototypelokomotief, de 6005, in ombouw. Deze zal waarschijnlijk in april naar St-Ghislain verhuizen.
- 66 : Een opmerkelijke verschijning te Antwerpen-Dam was wel op 17 december 1980 de lokomotief 7103. Nee, het ging hier niet om de muscumlok van Leuven, maar wel om de omgebouwde 6603. Het nummer 7103 werd administratief toebedeeld om de lok in de categorie van de rangeermachines te kunnen onderbrengen, en door rangeermachinisten te kunnen laten besturen.
- De ombouw is uitwendig vrij beperkt gebleven. Als voornaamste wijzigingen citeren we het verwijderen van de oude uitlaat en het plaatsen van een nieuwe met geluidsdemper. De schildering werd wel aangepast zodat de lok nu een gele kast heeft, met brede groene lijnen ter hoogte van de voetplaat en in de gele zijkant. Het bovendeeel van de bestuurderspost en de motorkappen bleven groen. Als inzet doet Antwerpen-Noord dienst, met name als afduwer in het vormingsstation. Waarschijnlijk zullen ook de andere rangeermachines deze schildering ontvangen.
- Ondertussen is ook de ombouw van de 6601 gestart. De 6602 van zijn kant rijdt nog praktisch dagelijks te Hasselt voor diensten op Tessenderlo of voor baantreinen voor de elektrifikatiewerken.
- Vermelden we tevens dat naar model van de omgebouwde 6603 de NMBS het plan heeft om 15 loks van dit type te ontwerpen en te bestellen. Deze reeks zou dan de 72-ers van Antwerpen-Dam vervangen.
- 72 : Na een ongeval werd de 7205 afgesteld. Hij wordt nu als pluklokomotief gebruikt. Geen enkele machine mag trouwens nog een revisie ondergaan.
- 81 : In decembere verdwenen de laatste sporen van de al jaren te Salzinnes afgestelde 8102. De afbraak was dan immers volledig beëindigd.

VOORUITZICHTEN BIJ DE N.M.B.S.
--------------------------------

A. NIEUW TRAKTIEMATERIEEL
---------------------------

- Reeks 03 (AM 80): Deze nieuwe stellen zijn in bouw. Het eerste stel wordt verwacht in november 1981. Er zijn op dit ogenblik drie schijven van 35 stuks besteld, te nummeren van 301 tot 405. Een vierde schijf van 35 stellen wordt voorzien.
- Ze zullen ingezet worden op de hooflijnen van het net, zoveel mogelijk met een snelheid van 160 km/u.
- Reeks 11/12: Van beide tweespanningslokreeksen wordt een schijf van 12 stuks voorzien. De leveringen moeten aanvangen vanaf einde 1984.
- De 11-en zullen ingezet worden op de lijn Amsterdam-Brussel (1500/3000 V=). De 12-en met hun 3000/25000 V op de lijn Brussel-Valenciennes.
- De huidige Beneluxloks type 25.5 zullen dan in 1985 verdrongen worden naar Luik-Maastricht, en wie weet Hasselt-Maastricht?

- Reeks 21: Van deze 3000kW-loks worden er voorlopig 50 voorzien, doch ook hier zijn er verdere schijven te verwachten. De levering zal gebeuren na de tweede schijf van type 27, te weten vanaf begin 1984. Hun inzet is voorzien op het gehele net ter vervanging van de reeksen 22 en 28.
- Reeks 27: Van deze 4000kW lok werden er al twee schijven van 30 machines besteld. De eerste lok komt rond september van dit jaar nog op de lijn. Er is helaas wel voor nog verdere vertraging in de afleveringen te vrezen. Beide schijven zouden wel einde 1983, begin 1984 moeten afgeleverd zijn. De inzet is gepland voor goederentreinen naar Stockem, Monceau en Montzen vanuit Antwerpen.
- Reeks 4.: Een studie voor een nieuw dieselstel werd aangevraagd. De eerste stellen zouden begin 1984 moeten buitenkomen. De inzet zou gebeuren op de meeste niet-geëlektrificeerde baanvakken na 1985. Een aantal werd nog niet vastgesteld.
- Reeks 7. In navolging van de ongebouwde 66-ers worden nieuwe rangeerloks in het vooruitzicht gesteld. Voor 1981 wordt reeds de bestelling van 15 loks overwogen. Later zouden nog machines bijbesteld worden. Inzet in de Antwerpse haven ter vervanging van de reeksen 72 en later ook van reeks 70.

Ter vervanging van de lichte rangeerlokomotieven werd nog niets beslist. Wel dringt zich vanaf 1983 de vervanging op van de reeksen 83, 84 en 85.

#### B. NIEUWE RIJTOUGEN

- M4: De bestelling omvat: 50 rijtuigen 1°klasse (geleverd)  
430 rijtuigen 2°klasse (geleverd 100)  
65 rijtuigen 1°klasse + bagage  
35 rijtuigen 2°klasse + bagage
- I : De bestelling van -20 nieuwe ligrijtuigen (Bc) is gepland;  
-20 restauratierijtuigen (Quick-Pick);  
-130 internationale rijtuigen (RIC).

#### C. OMBOUW

- Reeks 25: Ombouw tot trek-duwlokomotieven van 14 loks waarvan er reeds vijf in dienst zijn. De 2504 krijgt hierbij een uitrusting 'Multiplex' bij wijze van proefneming.
- Reeks 53: Ombouw en modernisering van verdere lokomotieven is voorzien.
- Reeks 55: Ombouw van nog 8 machines met elektrische verwarming
- Reeks 60: Van de prototypeloks 6001-6005 is de 6005 als laatste in ombouw.
- Reeks 62: Een ombouw van deze machines voor elektrische verwarming wordt besproken. Dit is nodig om ze te kunnen inzetten met M4-rijtuigen.

- M2 : In het totaal moeten er 8 stellen komen voor de trekduwdienst. De inzet is op Antwerpen-Aarschot-Leuven (sinds 11/01/81), Antwerpen-Kortrijk (einde mei 81), Antwerpen-Aarschot-Hasselt (september 81) en Antwerpen-Turnhout.
- M4 : -Ombouw van een tiental B-rijtuigen tot BD-rijtuigen door de CW Mechelen.  
-Ombouw van AD en BD-rijtuigen tot stuurstandrijtuigen.  
-Inzet voor deze laatste stellen zou gebeuren tussen Brussel en Rijsel, op Antwerpen-Neerpelt en op Brussel-De Panne.

#### D. BUITEN DIENST STELLINGEN

De vermelde jaartallen geven slechts een ruwe schatting weer, daar het uiteraard niet mogelijk is de juiste evolutie van de verkeersstromen op het NMBS-net te voorspellen. Tevens is het niet uitgesloten dat rodagemoeilijkheden zouden opduiken bij de reeksen 21 en 27.

Reeks	Data	Te vervangen door/reden
09.0	1985	reeks 11
22/28	1985 - 1990	reeks 21
29	1982 - 1983	reeks 27
40	1982 - 1983	elektrisch materieel op de lijnen 35, 75 en 78
43	1984 - 1987	idem en nieuw dieselstel
46	1983 - 1986	idem en reeks 45
49	1981 - 1983	idem
59	1983 - 1989	idem en reeks 27
60 (behalve prototypes)	1982 - 1987	idem
64	1982 - 1983	idem en reeks 62 van Aarschot
70	1986 - 1987	reeks 7. (nieuwe rangeerdiesels)
72	1982 - 1985	reeks 71 en 7.
83	1985 - 1990	reorganisatie van diensten

#### E. ELEKTRIFIKATIES

Datum	Lijn	Traktiematerieel	Afstand
11/01/81	Antwerpen-Lier-Leuven	00 - 25TD/M2	49km
04/81	Dendermonde-Lokeren (volledig klaar behalve brug Dendermonde)	00	16
05/81	Kortrijk-Moeskroen (palen en draagbalken aangebracht, trekken van kabels, aanpassen van Moeskroen)	00 - 25TD/M2	18
09/81	Jette-Dendermonde (palen, draagbalken en draad bijna overal aangebracht)	00	28
	Lier-Kontich (palen aangebracht)		5
	Aarschot-Diest-Hasselt (palen tussen Testelt en Zichem en Spalbeek en Kermt, aanpassingswerken te Diest)	00 - 25TD/M2	37
12/81	Lier-Herentals (afgewerkt behalve te Herentals)	25 TD/M2	20



12/81	St-Ghislain-Doornik (palen tussen St-Ghislain en Biaton en tussen Antoing en Doornik, aanpassingswerken te Biaton)	23+M4	39
	Doornik-Moeskroen (palen tussen Doornik en Moeskroen, aanpassing te Moeskroen)	23+M4	18
1982	Doornik-grens-(Rijsel)	?	10
	Marchienne-Piéton-La Louvière (werk gestart)	23+M4	19
	Bressoux-Wezet-grens (palen en draad zijn aangebracht tot Wandre, spoorwerken en aanpassing te Wezet gestart in 1/81)	00	15
	Hasselt-Tongereren-Glaaien(Glons) (ophogingswerken te Hasselt goed gevorderd)	25+TD/M2	31
	Glaaien-Liers (volledig afgewerkt)	25+TD/M2	7
	Denderleeuw-Zottegem		21
	Haine-St-Pierre - Binche	00	9
1983	Flémalle-Kinkempois-Bressoux		10
	Eupen-Welkenraedt-Montzen	00	18
	Boom-Willebroek-Mechelen (werken aan brug te Boom en te Willebroek gestart)	00	10
	Gent-Dendermonde-Mechelen		40
	Manage-Piéton		10
	Willebroek-St-Niklaas		20
	Herentals-Turnhout	25+TD/M2	18
1984	Glaaien-Wezet-Montzen (bovenleiding gereed tussen Glaaien en Wezet, brug over verbreed Albertkanaal aangebracht, verbinding Visé-Haut en Visé-Bas in uitvoering)	27	38
	Doornik-Aat-Halle (rechttrekking van de lijn vanaf Aat)	12	68
	Aat-Jurbeke(Jurbise)		14
	Ottignies-Fleurus-Charleroi (werken voor dubbelspoor gestart)		39
	St-Ghislain - Quéivrain		10
	Denderleeuw-Aat		40
1985	Montzen-Aken West	DB-loks	10
	Edingen-'s Gravenbrakel		13
	Aarlen-Athus		11
	Zottegem-Kortrijk		43
	Geraardsbergen-Edingen		17
	Brugge-Kortrijk		52
1986	Herentals-Mol-Neerpelt(Weert)	25 TD/M2	44
	Kortrijk-Ieper		32
	Namen-Dinant		28
	Luik-Marloie		65
	Charleroi-Walcourt		22

#### F. HEROPENINGEN VAN LIJNEN

De NMBS heeft besloten een rendabiliteitsstudie te ondernemen met het oog op de heropening van de volgende lijnen:  
 lijn 56:Dendermonde-Hamme;lijn 115:Eigenbrakel-Tubeke(Tubise);  
 lijn 29:Herentals-Aarschot(IC-lijn);lijn 55:Gent-Zelzate;lijn  
 107:Haine SP-Houdeng-Ecaussines;lijn 141:Manage-Nijvel-Ottignies;  
 lijn 21:Genk-As-Maasmechelen(nieuwe lijn);20:Hasselt-Lanaken-  
 Maastricht;18:Neerpelt-Houthalen-Hasselt;136:Walcourt-Florennes;  
 134:Mariembourg-Couvin;en lijn 150:Jemelle-Houyet.

vervolg van pg 2.

Nieuw citaat: "... Bijkomende verkeersassen moeten er in de stad in geen geval komen, maar er kunnen ook geen maatregelen worden genomen om nog meer auto's uit de stad te houden. Er is trouwens een gevoelige teruggang genoteerd, en dat terwijl het aantal voertuigen op de Kleine Ring nog steeds toeneemt. Daaruit blijkt overduidelijk dat de verminderde drukte in de stad geen gevolg is van het feit dat er minder gereden wordt, maar wel dat de stad voor de automobilist aan attractiviteit heeft verloren."

Mijnheer Goossens, als U niet in de stad moet zijn, rijdt U er dan toch doorheen om alle ongemakken te proeven? en nog een vraag: Weet U waarom de kleine ring is aangelegd?

Was dat niet om het onnodige verkeer OMHEEN de stad te kunnen leiden? En dat de stad aan attractiviteit zou hebben verloren, zouden de parkeermeters -die de stadskas een aardige stuiver opbrengen - daar ook niet voor iets tussen zitten? En als U in de Nieuwstraat tóch even stopt om een dossier naar binnen te gooien... en men wordt verbaliseerd, zich beroepend op het verkeersreglement, zou dat dan ook niet schadelijk zijn?

We gaan verder. ... De problemen die trams in het spitsverkeer ondervinden moeten trouwens niet overdreven worden. Nogmaals kommissaris Goossens: "Openbaar vervoer is evenzeer verkeer als de auto, waarmee ik alleen maar wil zeggen dat we er ook op toezien dat het de tram niet te moeilijk wordt gemaakt. Maar wat blijkt uit ons onderzoek? De trams die normaal bezet zijn, kunnen gemakkelijk mee in het verkeer. Zitten ze echter overvol met reizigers, dan stapelen de moeilijkheden en de vertraging zich op, eenvoudig omdat door het in- en uitstappen zoveel tijd verloren gaat, dat de trams op die manier aan de lichten hun cyclus verspelen. Het inzetten van meer voertuigen in de spits zou alvast dat probleem gevoelig verkleinen" Juist, zeer juist! De tijd die verloren gaat om in- en uit te stappen, is in hoofdzaak te wijten aan de véél te smalle perrons in de Gemeentestraat bv, waar de reizigers al al die tijd hun leven of minstens hun lichamelijke gaafheid wagen als ze van dat 80-cm. smalle perron durven komen. Dat die halte in de Gemeentestraat zo druk is, kan de MIVA ook niet verhelpen. En meer trams? Prachtig! Komen we daar niet terecht op het terrein van de Regering en van

Verkeerswezen? Wist U dat er tijdens de spitsuren momenten zijn dat er in Hoboken slechts twee(!) reserverijtuigen staan?

Er moeten duidelijk méér en grotere trams komen, dat weten ze in de Grote Hondstraat ook wel, en daar had misschien vroeger wat moeten aan gedaan worden, maar U hebt toch ook al van bezuinigen gehoord? En als het echt mogelijk is, dan wil de MIVA toch lijn 29 introduceren, via de tunnels van de Mercatorstraat. Dat is dan voor de gehaaste reizigers, maar daarom moet dan lijn 11 toch niet opdraaien?

Ten slotte is er de aantijging van het op niets uitdraaien van de verkeerslichten beïnvloedende trams in Amsterdam.

Daar heb ik geen nauwkeurige gegevens over, maar we komen er op terug. We leggen contacten met mensen in Amsterdam die het kunnen weten. Overigens, heeft Amsterdam er U dan ook bijverteld dat de tram daar ieder jaar meer ruimte krijgt, bovengronds? En dat daar de laatste jaren -minder dan vijf- drie tramlijnen zijn bijgekomen? 5,6 en 12, en dat in diezelfde periode de lijnen 2, 3, 6, 7, 10 en 13 gevoelig zijn verlengd?

En dat dubbele lanen voor autoverkeer met de helft in rijruimte zijn verminderd om tram- en busbanen aan te leggen? Bij ons? Kijk naar de Wolstraat en de Bredabaan! We moeten helaas mijnheer Goossens, uw visie nemen voor wat ze waard is.



# trampost

OM EN BIJ DE BEDRIJVEN.

UIT DE METROPOOL - MIVA:

- \* Mw 2072 (groene tram) komt de laatste tijd niet veel meer in dienst. Hij moet voorzien worden van nieuwe draaistellen. In afwachting van zijn opname in het revalidatiecentrum van de MIVA in Hoboken, wordt hij enkel nog in dienst gezet bij gebrek aan voldoende rijtuigen. Als hij wordt geholpen is het zeer de vraag of hij nog zal buitenkomen als rijdende reclame van "Doen voor groen", dan wel als roodhuid. Foto-jagers, de jacht is open...
- \* Evenseens mag U niet nalaten de flessenhals van de Schijnpoortbrug te vereeuwigen, want nog in 1981 zal men beginnen met de werkzaamheden ter vervanging van deze monumentale blunder. Op 100 meter van deze brug ligt er nog een monument waarvan het behoud in vraag is gesteld, nl. de NMBS-watertorens in de Halenstraat. Hiervoor zijn stemmen opgegaan tot hun behoud, naar er is nog geen beslissing. Dus...
- \* De 2045 speelt nee indiaantje sedert december.
- \* Bij de vernieuwing van de straatverharding op de Herentalsebaan in Deurne, tussen het Mestputteke en Silsburg, zouden de winkeliers langsheen deze verkeersader graag zien dat het traject van lijn 24 op enkel spoor wordt gebracht. Toe maar al! Wellicht om de reizigers langer te doen wachten voor de etalages, gesteld dat de geërgerde reiziger daar dan nog oog voor heeft. Is dat in het raam van de bezuinigingen of kunnen de oogkleppen niet meer worden verzet? Miva, let op U saeck! Als de straat te smal is, zou men het enkelrichtingsverkeer kunnen instellen, met de Boterlaerbaan als tegenhanger, maar daar zullen zekere kringen wel niet van willen weten. Ook wil men tijdens de werken (ongeveer een jaar!) lijn 24 door bussen vervangen zien vanaf het Mestputteke. Daar is er echter geen keerlus, zodat de tramlijn zou moeten ingekort worden tot de Engelselei. En als de MIVA de tramlijn nu eens helemaal afschafte? Volgende betoging "TRAM 24 MOET BLIJVEN!" ?? Of zijn we al in Karnaval-stemming?

---

 UIT DE ARTEVELDESTAD - MIVG.
 

---

\* Met ingang van 6 juni 1980 verschenen op de Gentse bussen geheel nieuwe films, waarbij andere kleuren zijn benut dan wat tot nu toe te zien is geweest. In een volgende bijdrage brengen wij de juiste samenstelling van deze films.

\* "Het Volk" van 17 nov.'80 brengt een bijdrage over de verkeers-toestanden in de Gentse middenstad, en wat men daaraan denkt te veranderen. Het relaas omtrent de tramlijnen 1 en 4 is echter in het geheel niet duidelijk. Schepen Monsaert zou daarover één en ander hebben gezegd op een vergadering van de C.V.P.-jongeren. Monsaert maakte bekend dat de plannen voor de herinrichting van tram 3 (al elf jaar afgeschaft, nvdr.) in trolleybus in en vrij definitief stadium is getreden. Wij zullen trachten nadere gegevens hieromtrent te bekomen.

\* In dezelfde krant van 3 dec.'80 wordt betoogd dat de MIVG niet de bedoeling heeft lijn 22 verder te verlengen naar de Boshoeck, omdat de oude plannen, die hebben geleid tot het instellen van lijn 22, niet worden gerealiseerd. Door het niet uitvoeren van deze plannen is het succes van lijn 22, dat zich nochtans goed aankondigde, teloor gegaan. Volgens dhr P.Roose, Directeur-generaal van de MIVG, ligt het wel in de bedoeling om op vrij korte termijn lijn 21 te verlengen tot het kruispunt De Leeuw. Uitbreiding van buslijnen zit er nu niet in, omdat op last van het verkeersministerie moet bezuinigd worden.

---

 UIT DE HOOFDSTAD - MIVB.
 

---

Een aantal berichten die nog niet werden gepubliceerd, volgen nu.

\* Op 11 sept.80 had de inhuldiging plaats van het geheel vernieuwde Sint-Katelijneplein, na opbraak van de tramlus in september 1976. Voor de gelegenheid was de toegang tot het station Sint-Katelijne gratis vanaf 18 uur, en werd een gratis herinneringstiket aangeboden aan de reizigers, voor een vrije heen- en terugrit met de metro. De INFO-bus van de MIVB was eveneens ter plaatse, en er werden oude foto's van de wijk tentoongesteld.

\* Wegens metro-werken op het Van Meenenplein (Gemeentehuis van Sint-Gillis) rijden sedert 8 oktober de rijtuigen van lijn 81 over ongeveer 150 meter, op enkelspoor. Speciale seinen beveiligen deze ritten.

\* Sedert 30 september 1980 is de winterdienst ingetreden op alle lijnen. Daaruit zijn enkele materieelwijzigingen voortgevloeid. Op lijn 19 rijden weer een aantal dubbelgeleden, en de inzet van 7500-en op de lijnen 62 en 81 verviel. Lijn 22 rijdt uitsluitend met 7000-en, waardoor er geen inzet meer is van 9000-en. Dat kan echter toch nog wel eens voorkomen bij gebrek aan moderner materieel, of voor versterkingsdiensten. Door het verlaten van stp Koningslaan van de 7500-en, sedert 5 oktober 1980, zet deze stp op zondagen 7800-en in op de lijnen 58 en 103. De nachtbussen zijn eveneens getroffen door de bezuinigingsmaatregelen van de Regering. Daardoor wordt er over het algemeen niet langer gereden dan tot 2u.30 's nachts.

\* Aflevering van nieuwe metrostellen is begonnen in juli 1980. 201-202 op 15 juli; 203-204 op 19 augustus, en op 4 september volgden 205-206.

PRE-METROBEZOEK ANTWERPEN.

Op zaterdag 7 maart 1981 brengt de VeBOV een nieuw bezoek aan de ondergrondse werken te Antwerpen.

Er is echter om praktische redenen een begrenzing gesteld op 35 deelnemers. Wij weten dat zulks niet kan volstaan, en wij zullen dan ook voor diegenen die niet meekunnen, een nieuw bezoek aanvragen in het najaar.

Uit deze begrenzing volgt uiteraard dat deelneming aan dit bezoek is voorbehouden aan leden alléén, en zijn er geen introducés toegelaten.

Aanmeldingen geschieden enkel en alléén telefonisch bij de voorzitter, tel. (031) 36.04.92, NA 18 UUR.

BIJeenKOMST: In de hal van het Centraalstation om 9u.15.

UITRUSTING: De deelnemers wordt gevraagd zichzelf van stevige schoenen of laarzen (botten) te voorzien. Een veiligheidshelm wordt ter plaatse bezorgd.

EEN TIP: Kom NIET in trouwkostuum, we zijn niet te gast bij Orfeus, maar stof en modder kunnen ons deel zijn.

PROGRAMMA: Beginnen met het voorgerecht onder het Astridplein, gevolgd door meerdere "gangen" in de Borgerhoutse ondergrond. (hoge kwaliteit!)

VOORLICHTING: Wij nemen aan dat op meerdere vlakken onze leden al vroeger zijn voorgelicht, en spreiden daarover dus de mantel der stilte.

GEVRAAGD: Een vriendelijke lach en een goed woord voor de charmante dame, Jw De Prins, die voor ons haar zaterdag opoffert!

EN NOG DIT: Als U achter het net vist voor dit bezoek, schiet dan niet op de pianist, want dan heeft hij niet de mogelijkheid om in het najaar voor U, ongelukkigen, een nieuw bezoek aan te vragen.

ONS DEVIES: Meegaan als het kan, thuisblijven als het moét!

KOSTEN: 20.fr. per persoon, ter plaatse te regelen.

SLOT: Tot za 7 maart, CS, 9u.15, DAAag!

VeBOV-KALENDER 1981.

Het ziet er naar uit dat na publikatie in verschillende tijdschriften in België, Nederland, Duitsland, Frankrijk en Groot-Brittannië, onze Kalender zijn doorbraak doet in onze buurlanden. Inderdaad, tientallen bestellingen komen nu binnen. In een rekord-tempo worden deze afgehandeld, zodat VeBOV-leden die er nog geen hebben, zich zullen moeten haasten. Zijn die er nog? vraagt U zich af? Jawel die zijn er nog! Bestellen dus maar jongens, onze sekretaris zorgt voor U!

LIDGELDEN 1981

De feestneuzen zijn opgeborgen, en dus kunnen zij, die het nog niet regelden, nu meteen hun bijdrage over 1981 storten.

België: Jongeren 15-18 jaar: 325 fr, vanaf 18 jaar 375 fr.

Nederland: " 15-18 jaar: 22 gld, vanaf 18 jaar 26 gld.

Over te maken op de rekeningnummers zoals vermeld op de achter-binnenkaft van het blad. Nog uitstellen? Foei!

LIDKAARTEN: Wie betaalde vindt zijn lidkaart IN dit blad, en betalingen die later binnenkomen, in VeKo februari!

LEDEN-BIJEENKOMSTEN.

- ANTWERPEN-METROPOOL: vr 20 feb, 20u. Carnotstraat 60, 1<sup>o</sup> verd.  
K.Moerenhout met film over CFI-Vilvoorde  
en stoom-museumlijn MSTB.  
vr 20 mrt: R.Delafontaine met dia's over  
TRAM EN TREIN IN EIGEN LAND VANAF 1964.  
vr 17 apr. DB-films met veel oude en  
nieuwe spoorwegbeelden, archief DB.  
vr 15 mei: Wouter Janssens met diamontage  
STOOM IN OOST-EUROPA.
- BRUSSEL - HOOFDSTAD: vr 13 feb: MIVB-station Anneessens, 20u.  
D.De Roeck, dia's: REIS DOOR OOSTENRIJK.  
vr 10 apr: Raf Bonte met super 8 films:  
TRAMS IN BELGIE.  
vr 8 mei: Wouter Janssens met diamontage:  
STOOM IN OOST-EUROPA.  
vr 12 jun: Diamontage van F. Coussens:  
DE MIVG IN BEELD.  
Vr 13 mrt: W. Janssens over Oost-Europa,  
zie verder nà dit programma-overzicht.
- LIMBURG - KEMPEN: Zolder, Sporthal SportVinn, 19u.30: (1<sup>o</sup> woensd)  
wo 4 mrt: DE N.S OP NIEUWE WEGEN.  
wo 1 apr: HET REIZIGERSMATERIEEL IN BELGIE  
wo 6 mei: INDUSTRIELIJNEN IN ONS LAND. (\*)  
wo 3 jun: DE NMBS OP EEN KEERPUNT.
- (\*) Vanaf de maand mei beginnen de bijeenkomsten  
om 20 uur, i.v.m. de zomertijd.
- BRUGGE - OOSTENDE: Elke tweede zaterdag om 15 uur, praat-  
namiddag in het buffet van station Brugge.

KORTRIJK\*\*\*\*\* Met het oog op de organisatie van geregelde  
bijeenkomsten in KORTRIJK, wordt een  
kontaktvergadering belegd op zaterdag  
21 februari om 15 uur in het stationsbuffet  
LEDEN UIT KORTRIJK EN OMGEVING WORDEN HIER  
\*\*\*\*\* ZONDER FOUT VERWACHT. Geen drempelvrees!

REIS NAAR OOST-DUITSLAND.

Ons lid, dhr Wouter Janssens, wenst tijdens de herfst 1981  
een reis in te leggen naar de DDR. Deze reis heeft een strikt  
partikulier karakter, en de deelneming is strikt parsoonlijk.  
Hoogtepunt wordt het stoomcentrum SAALFELD. Het programma  
wordt aan de deelnemers bezorgd, maar vast staat dat een  
bezoek wordt gebracht aan Saalfeld en omgeving, en aan de  
tramsteden Leipzig, Erfurt, Gera en Gotha. Vrijetijd voor  
eigen initiatieven is voorzien. Overnacht wordt in de uitstekende  
Interhotels van Gera en Erfurt. Alle verplaatsingen gebeuren  
per trein. Belangstellenden wordt gewezen op het ietwat  
avontuurlijk karakter van de reis (geen officiële organisatie,  
geen officiële begeleiding) maar wie wil kan mee.  
Het vertrek is voorzien op wo 7 okt. 1981 met IC 429 (Saphir),  
en terugkomst op zondagavond met trein 318. Belangstellenden  
kunnen nu al een briefje zenden aan W. Janssens, Palmboomstr.12  
1150-Brussel, maar definitieve inschrijvingen gebeuren slechts  
tegen einde april. Meer inlichtingen worden U gebracht met  
dia-voorstelling in de vergadering van maart, in het station  
Anneessens om 20 uur.

ALGEMENE LEDENVERGADERING 1981.

Onze jaarlijkse Algemene Ledenvergadering wordt dit jaar gehouden op ZATERDAG 21 MAART TE ANTWERPEN.

De vergadering wordt gehouden in de lokalen van de Universtieit Antwerpen, afdeling UFSIA, Rodestraat 14 om 10 uur.

De Rodestraat bevindt zich bij de Ossenmarkt. Teneinde onze leden die deze vergadering wensen bij te wonen, niet te laten zoeken, komen we bijeen om 9u.30 in de hal van het CENTRAAL-STATION, van waaruit we samen naar de Rodestraat gaan.

Personen die met de auto komen, kunnen hun voertuig parkeren in de omgeving van de Rodestraat, waar op zaterdag wel een plaatsje te vinden is. Er is trouwens een parkeerplaats aan de Universiteit. Deze is gelegen in de Kleine Kouwenberg; te bereiken via de Ossenmarkt, Pieter van Hobokenstraat, rechtsaf via de Grote Kouwenberg naar de Kleine Kouwenberg.

Er wordt na afloop nog een ekstra activiteit voorzien, waarop wij later terug komen. Deze activiteit is voorbehouden aan de deelnemers van de Alg.Ledenvergadering.

Dit is onze EERSTE LUSTRUM-VERGADERING. Derhalve nodigen wij U allen uit om zeker aanwezig te zijn. Breng de nodige moed nu eens op om wat vroeger uit de veren te komen, het gaat om UW vereniging. Vorig jaar in Hasselt was de opkomst zeer goed, maar wij wilden graag IEDEREEN aanwezig zien. KOM OOK!

PROGRAMMA: (art.24 van het Huishoudelijk reglement.)

- 1- Notulen van de Alg.Vergadering 1980 te Hasselt.
- 2- Overzicht van de voorbije werking; door de voorzitter.
- 3- Jaarverslag over 1980 door de sekretaris.
- 4- Rekening en verantwoording over 1980 door de penningmeester.
- 5- Verslag van de kaskommissie.
- 6- Verkiezing van een bestuurslid, dat de functie van penningmeester zal waarnemen. De heer Dobson is uittredend, maar stelt zich herkiesbaar. Eventuele kandidaturen dienen uiterlijk op 1 maart schriftelijk te worden bezorgd op het sekretariaat. Deze kandidatuur moet ten minste door drie leden worden gesteund (art.28 Hh.Reg.) en de kandidaten moeten minstens twee jaar lid zijn van de vereniging. De stemming is geheim, schriftelijk, en staat onder toezicht van de stemkommissie.
- 7- Begroting voor 1981.
- 8- Benoeming van een lid van de kaskommissie.
- 9- Vaststellen van de bijdrage voor 1982.
- 10- Werking van afdelingen, sekties en VeBOV-Centrum.
- 11- Behandeling van de volgens art.27 van het Hh Reg. ingekomen voorstellen. Deze dienen ondertekend door minstens drie leden en schriftelijk te worden ingediend voor 1 maart op het sekretariaat.
- 12- Rondvraag. Over de in punt 11 te behandelen voorstellen kunnen beslissingen getroffen worden door de Alg.Vergadering. Over de in punt 12 behandelde aangelegenheden niet.

Praktische schikkingen:

Na afloop van de algemene vergadering is er voldoende tijd voorzien voor een maaltijd. Nadien plannen wij een rondrit, waarbij op dit ogenblik niet vaststaat of dat per trein of per tram zal zijn. Daarover verneemt U volgende maand meer. Wij rekenen op een talrijke aanwezigheid. Onze algemene vergaderingen zijn helemaal niet saai, en nadien hebben wij steeds ruim de gelegenheid om met elkaar om te gaan. Dat is van minstens even groot belang dan de manifestatie zelf. Alle redenen dus om er eens lekker een dajje tussenuit te zijn. VeBOV? - TOF!