

# VeBOV-REVUE

kwartaalblad voor spoor-, tram- en bus hobbyisten

met actualiteiten, geschiedenis, techniek en verenigingsnieuws



Extra editie 40 jaar VeBOV 1976 - 2016

## COLOFON

VeBOV-Revue is een uitgave van VeBOV v.z.w. (Vereniging Belangstellenden in het Openbaar Vervoer) opgericht in 1976. (bijlage tot het Belgisch Staatsblad van 9 september 1976) N.N.416.975.878

**Verantwoordelijke uitgever** Eddy Cassiers, Voorzitter VeBOV v.z.w.  
**Zetel van de vereniging** Lambrechtsstraat 43, 2660 Antwerpen  
**Secretariaat** Jan Vandecandelaere, Vredestraat 21, 8750 Wingene  
**Eindredactie** Eddy Cassiers  
**Samenstelling en vormgeving** Eddy Goens  
**Verzending** Editoo b.v.b.a.

Overname is toegestaan mits bronvermelding.

Reproductie van artikels en illustraties, ongeacht onder welke vorm, kan enkel mits schriftelijke toestemming van de auteur en/of uitgever. Inzenders blijven verantwoordelijk voor de door hen ingezonden artikels.

Reageren kan op het adres van de verantwoordelijke uitgever of per e-mail: [info@vebov.be](mailto:info@vebov.be)

Algemene informatie over onze vereniging is te vinden op het webadres: [www.vebov.be](http://www.vebov.be)

Voor de toevallige lezer van VeBOV-Revue of deelnemer aan één van onze uitstappen: indien u belangstelling betoont voor VeBOV en u VeBOV-Revue voortaan rechtstreeks thuis wenst te ontvangen, volstaat het om uw persoon- en adresgegevens aan ons mee te delen. U kan hiervoor terecht op één van de bovenvermelde adressen. Na betaling van het lidgeld ontvangt u dan de vier nummers van VeBOV-Revue van het lopende kalenderjaar. U kan vrijblijvend deelnemen aan door VeBOV ingerichte uitstappen en bijeenkomsten.

**Lidgeld 2016: België € 23,00 en andere landen € 27,00.**

Bedrag over te maken op rekening van Bpost Bank ten name van VeBOV v.z.w.

Lambrechtsstraat 43, 2660 Antwerpen

IBAN nummer: **BE10 0000 4667 6804**

BICcode: **BPOTBEB1**

### Inhoud van dit nummer:

Colofon	2
Woord van de voorzitter	3
De aanloop naar en het ontstaan van VeBOV	4
Stukje begingeshiedenis	12
Enkele oude covers	13
Oorkonde	19
Foto's van onze leden deel 1	20
Sjoemeltreinen	28
Foto's van onze leden deel 2	30
Foto- en documentreferenties	54

### Werken mee aan dit nummer:

Eddy Cassiers	Jozef Mestdagh
Luc Couscheir	Daniël Moens
Max Delie	Bob Morren
Werner Devroey	Jacques Peeters
Freddy Geens	Dimitri Schönborn
Eddy Goens	Johan Tyssens
Alain Janmart	Hubert Van den Bergh
Stefan Justens	Tony Van Eester
Edward Kuijper	Ronald Van Hée
Walter Lindekens	Rudy Van Iseghem
Jan Mahieu	

Kijk ook eens op [www.vebov.be](http://www.vebov.be) of op de facebookpagina Vebov : Vereniging voor Belangstellenden in het Openbaar Vervoer



## Woord van de voorzitter

Beste VeBOV-lid,  
Beste lezer,

Onze vereniging viert dit jaar haar veertigste verjaardag.

Het was immers in het voorjaar van 1976 dat drie vrienden met een gemeenschappelijke hobby -interesse in het openbaar vervoer- besloten om een vereniging op te richten om gelijkgezinden samen te brengen om hun hobby te beleven.

Met het verschijnen van de statuten in het Belgisch Staatsblad op 9 september van dat jaar 1976 was de "Vereniging voor Belangstellenden in het Openbaar Vervoer" of kortweg VeBOV, een feit.

De ambities waren groot. Het was immers de periode dat het openbaar vervoer in België grote veranderingen zou ondergaan onder meer qua lijnvoeringen en de vervanging van het rollend materieel. Ook nieuwe visies op hoe het openbaar vervoer er in de toekomst zou moeten uitzien, zoals ondergronds metrovervoer, zagen het licht. Er viel dus heel wat te beleven voor een geïnteresseerde in deze materie. Ook in het nabije buitenland kende het openbaar vervoer een gelijkaardige evolutie. VeBOV richtte zich op deze evolutie door het organiseren van meerdere excursies, in België en daarbuiten, waaraan vele tientallen belangstellenden deelnamen.

De vereniging zelf onderging eveneens een evolutie met een mindere periode in de jaren tachtig. Ook het tijdschrift, oorspronkelijk een gestencilde uitgave onder de naam "VeBOV koerier", kende een moeilijke periode. In deze speciale uitgave willen we hierop bewust niet verder ingaan. VeBOV en haar verenigingstijdschrift "VeBOV-Revue" zijn inmiddels opnieuw een vaste waarde geworden.

Ook het openbaar vervoer zelf kent in onze tegenwoordige tijd een meer dan positieve ontwikkeling met tal van innovaties zoals de aanleg van nieuwe spoorweg- en tramlijnen of een nieuwe generatie rollend materieel.

Een klein eerbetoon aan de bezieler van VeBOV, wijlen Roger Bastaens, leek ons opportuun, Roger kan terecht een autoriteit en pionier van de "interesse in het openbaar vervoer" genoemd worden.

VeBOV wenst u nog veel plezier en leesgenot met deze extra uitgave van "VeBOV-Revue" die overvloedig werd verlucht met talloze foto's en reproducties, die een tijdsspanne van ruim 40 jaar omvatten. Velen zullen er aangename herinneringen in kunnen ophalen, voor anderen biedt ze een beknopt inzicht en overzicht over het ontstaan van de vereniging en van het hoofdonderwerp van onze hobby: de treinen, de trams en de bussen!

Eddy Cassiers  
Voorzitter



# Geen tramgeheimen voor Roger Bastaens

Aan de De Keyserlei wachten op tram 24 en eerst drie rijtuigen van lijn 12 en twee van lijn 3 zien voorbijdeffleren, kan heel wat mensen voor een moeilijk vraagstuk plaatsen. Roger Bastaens uit Borgerhout heeft echter niet de minste moeite om dergelijke tramwispelurigheden op te lossen. Of het nu een 3, 7 of 8 is, geheimen zijn er voor hem niet. Te Antwerpen, Brussel, Charleroi, Gent, de kust, Amsterdam, Den Haag, Rotterdam en tal van Duitse steden kent hij de tram- en buslijnen als zijn binnenzak.

Hij weet hoe die lijnen vroeger liepen en kan u zelfs de datum geven waarop een bepaald traject werd gewijzigd. In geuren en kleuren zet hij uiteen hoe de tram evolueerde van primitieve koets over paardetram tot de huidige PCC-wagens. Daarbij laat hij een wirwar van vier- en tweewassers op je losstormen, duidelijk geïllustreerd met foto's, kleurige kopborden en prentbriefkaarten.

Een eigenaardig hobby en eerder ongewoon iemand met toewijding over de tram te horen spreken. Begrijpelijk nochtans, als je het de tramfiel hoort uitleggen. Als kleine jongen woonde hij buiten de stad. Het enige middel, zegt hij glimlachend, om in dat grote Antwerpen niet verloren te lopen, was de tramrails volgen. Voor hem betekende de tram de binddraad tussen thuis en vreemde wereld. Hij is er dat publieke vervoermiddel nog steeds dankbaar voor, want reeds vijf jaar verzamelt hij alles wat er van ver of dichtbij iets mee te maken heeft. Ten koste van offers en een hele boel zakgeld, want zijn verzameling is al evenveel waard als een PCC-wagen, verduidelijkt Roger.

Een belangrijk onderdeel van die verzameling: 25.000 negatieven met daarop alle straten waaraan een tram rijdt. Naar een foto van tram 7 in de Huiddevettersstraat hoeft hij zelfs niet lang te zoeken.

## STAD EN TRAM

Op zijn archieffoto's en prentbriefkaarten blijkt duidelijk hoe zeer samen met de tram en de trajecten ook Antwerpen enorm veranderde. Een tram op de Grote Markt, op de zijkanten van

de De Keyserlei of op de kaaien, zullen zich niet velen meer herinneren.

Dat Roger Bastaens bij de spoorwegen werkt kan verwonderlijk klinken. Dat hij in de raad van beheer zit van het Tervurense Tramuseum, de «Trampost» uitgeeft en meewerkt aan «Tramleven» ligt echter meer in de lijn van de hobby.

In zijn dokumentatie kan je uren zitten grasduinen: oorlogstrams met afgeschermded ramen, waarin een klein gaatje, «Anders wist je niet waar je er uit moest, merkt u?». Een gans rijtje vrouwelijke ontvangers. Ook een oorlogssouvenir. Charmante kant van de zaak. De opvolger van de paardetram, waarop de kondukteur in regen en wind staat. Een gans overloopte kopborden: houten panelen die vooraan bovenop het vehikel stonden. De kleur van de kopborden hangt samen met de maatschappijen. Vroeger had je immers nagenoeg voor elke lijn een exploiterende maatschappij. De ene had rode rijtuigen, de andere dan weer groene. Deze kleur bleef na fusie der maatschappijen behouden, omdat niet alle mensen konden lezen en ze toch «den roeien» niet mochten missen. Praktisch is het tevens, want zo zijn de trams van ver herkenbaar. Die kopborden werden nu op de meeste trams vervangen door «films», een rol



Roger Bastaens is bijzonder fier over zijn «kopborden». Als het zo doorgaat wordt ook dat allicht nog eens waardevol antiek.

in doek, waaraan binnenin duchtig kan gedraaid worden.

## GEZOND ?

Voor Roger Bastaens staat het vast dat over enkele jaren alle trams zullen verdwenen zijn. Hij zegt dat zonder sentimentaliteit, maar vindt het spijtig. Het inzetten van bussen betekent voor de maatschappijen weliswaar lagere exploitatiekosten, maar om di-

voegt dat wel enkele bussen zonder rookgordijn kunnen op gang geraken.

Roger Bastaens vindt het jammer dat zaterdag te 14.26 uur de laatste tram der buurtspoorwegen zijn laatste rit zal aanvangen: de 61 met een streep erdoor naar Schoten. Dan is het uit met NMVB-reizigerstrams in de provincie. Heel wat «tramvrienden» zullen eraan houden deze laatste rit met een opgesmukt rijtuig (en misschien een fanfare) mee te maken. Niet om te bewijzen dat ze de tram boven alles beminnen, maar toch dat ze het boven een ongezond schokveelkeel verkiezen. Want minder bomen en trams en meer giftige monsters is alleszins geen verbetering.

P. S.

## ONZE WANDELING

### ONGUNSTIG NIEUWS INZAKE VliegVELD

Op gevaar af de lezers te vervelen, dien ik vandaag nog maar eens het kapittel vliegVELD Deurne aan te snijden. Niet vanwege de grote drukte die daar dagelijks heerst, noch vanwege de propaganda-kleefbanden die men steeds meer aan de achterruit van de auto's in het stadsverkeer ziet, maar wel om heel ander redenen.

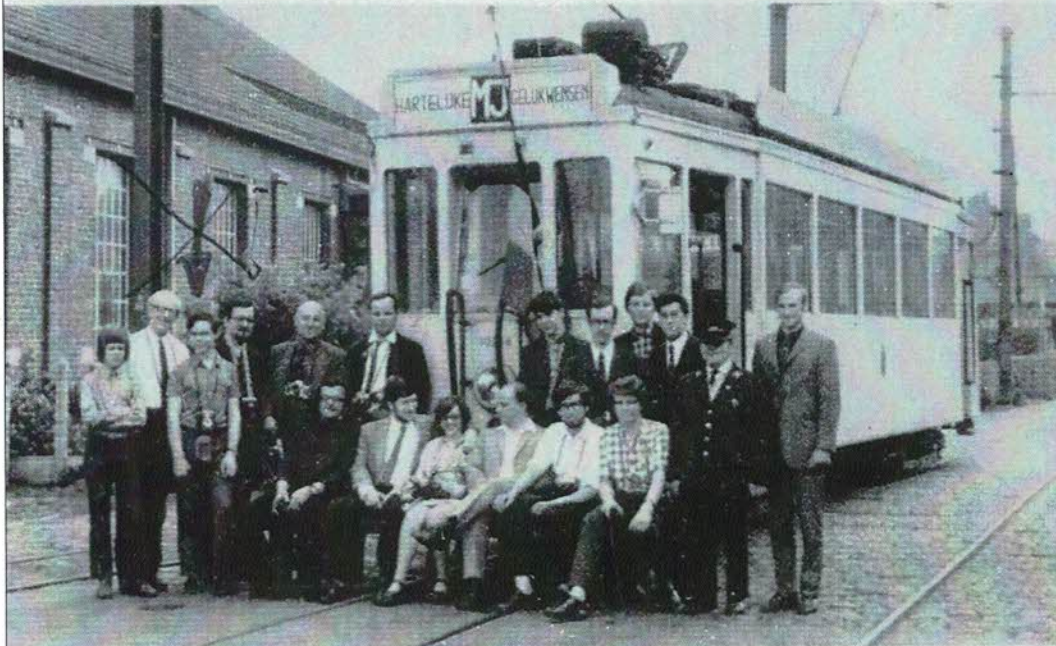
De waarheid is dat op de jongste vergadering van de Werkkommissie voor het behoud van het Antwerps vliegVELD, gebleken is dat het Antwerps stadsbestuur lang niet onverdeeld partijganger is van het behoud. Begrijp wie begrijpen kan, maar het blijft dan toch maar een feit.

Op een ogenblik dat Woensdrecht zijn poorten wagenwijd openstelt voor de zakenluchtvaart vindt men een schepen van de stad Antwerpen, die botweg durft verklaren dat het verslag van de werkkommissie «voorslagomen» is.



# VRIJE TIJD

## TRAMS ALS HOBBY BIJ AMUTRA



**Op 8 juni 1972 bood een groep Antwerpse leden deze leuke verrassing aan, aan hun leden Mattheeuw en Jaklin, die de vorige dag in het huwelijksbootje waren gestapt.**



TRAMWEGENARCHIEF  
Roger BASTAENS

*naar Ch. Kennaert*

In 1959 bestelde de toenmalige maatschappij: "Tramwegen van Antwerpen en Omgeving" (T.A.O) bij de maatschappij La Brugeoise et Nivelles" te Brugge een reeks nieuwe tramrijtuigen van het P.C.C.type. De eerste bestelling bedroeg 39 rijtuigen, genummerd 2000 t/m 2038. Het prototype 2000 werd geleverd op 3 okt. 1960. Het kwam per trein uit Brugge op Zurenborg toe. Reisweg: Brugge - Gent - Merelbeke - Dendermonde - Boom - Antwerpen Zuid, - Antwerpen Schijnpoort - Antwerpen - Oost. Daar werden de spoorwegladingen afgeleverd door de NMBS aan de NMVB, tussen welke inrichtingen een verbinding bestond, waarvan het plan hierna volgt. Eenmaal op het gemengd spoor gebracht door de Spoorwegmaatschappij, verliet de lokomotief de verbinding, en kwam het AR 100 lokomotiefje van de Buurtspoorwegen de last overnemen. Eenmaal beneden in het Buurtspoorwegstation Zurenborg kon de TAO de kostbare en langverwachte vracht lossen. Op 17 oktober 1960 had er in de zetel van de TAO een perskonferentie plaats die de penneridders de gelegenheid gaf het publiek voor te lichten. Op 18 oktober had, in aanwezigheid van een groot aantal personaliteiten, de plechtige ingebruikname van de PCC plaats. Mensen die anders wellicht nooit met de tram rijden, en er nadien wellicht niet meer zijn ingeweest, beleefden toen de voor de Sinjoren heuglijke "Eerste rit van de nieuwe PCC op lijn twee". Op 31 december van dat jaar waren reeds 15 rijtuigen afgeleverd. Op 18 juli 1960 werden bij La Brugeoise et Nivelles (in samenwerking met ACEC - Charleroi) 22 nieuwe rijtuigen besteld. (nrs 2039 t/m 2060). Het rijtuig 2039 kwam toe te Merksem op 22 februari 1962. Reisweg: Brugge - Gent - Dendermonde - Antwerpen: Zuid, Kiel - Wilrijk - Luithagen - Antwerpen : Oost - Schijnpoort-Noord - Merksem. Het Buurtspoorwegenstation op Zurenborg was ondertussen voor alle verkeer gesloten, en de overlading afgeschaft ingevolge de bouw van een nieuw Ooststation. De Plantin en Moretuslei werd ontdebeld, onder de spoorlijn 12 (Antwerpen - Essen) werd een dubbele tunnel gegraven, en voorbij de tunnel werd de dubbele Lt. Lippenslaan aangelegd tussen het Ooststation en de Stenenbrug te Borgerhout. Tegelijkertijd werd de zeer smalle en zeer drukke Buurtspoorweglei op dubbel profiel aangelegd, om alzo via de Plantin en Moretuslei de aansluiting van de Boudewijnsnelweg (E 39) met de binnenstad te verzekeren. Het enkelspoor dat voorheen de verbinding vormde tussen de Turnhoutsebaan en het Buurtspoorwegenstation Zurenborg verdween hierbij, overtollig als het geworden was door het sluiten van het Zurenborgerstation en de vervanging der tramlijnen 40 (Oostmalle) 41 (Turnhout) en 42 (Broechem) door autobussen. Voortaan dus werden de nieuwe trams te Merksem - Ijskelder gelost. Te dien einde was daar een speciale losplaats aangelegd. De afstand: Brugge - Merksem: 117 km. La Brugeoise - Brugge: 2 km. Merksem P.S. - Ijskelder: 3 km. Totaal 122 km. Bevrachting: Tarief 3, 1ste klasse, reeks C. op een gewicht van 18 ton. (15 ton + 3 ton, goederen grote lengte - 14m - )

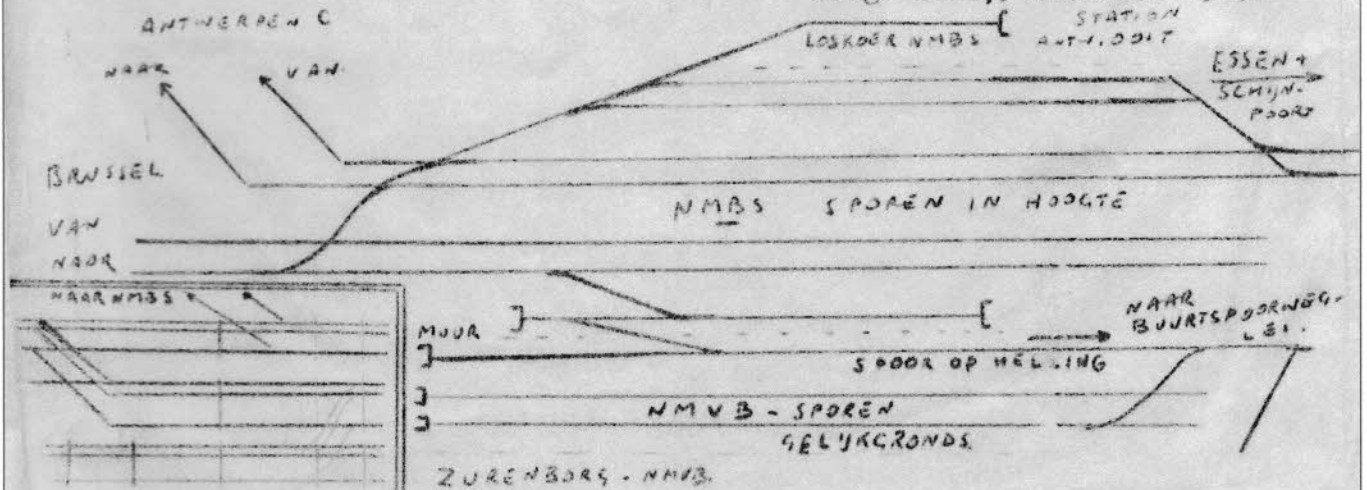
De vrachtprijs La Brugeoise - Ijskelder bedroeg:  
 3636fr + 1186fr = 4822 fr. per tramwagen.  
 (3636 fr. gewoon tarief, plus 1186 fr. bijkomende kosten  
 door de NMBS aangerekend, zijnde kosten voor buitengewoon  
 vervoer (tarief 15) van voorwerpen + 12m tot 15m)  
 De zendingen werden bevorderd volgens beschikkingen  
 voorzien in bulletijn 9561 groep Gent, van 19 februari 1962.  
 (Toelating tot vervoer TE.9194.62)  
 In volgorde kwamen alsdan te Merksem toe:

Nummer: Datum: nr. zending: geladen op:  
 NMBS. wagen nr:

2039	22feb'62	067576	94953
2040	?	?	?
2041	12 mrt'62	567554	8883639
2042	id	567553	94953
2043	19mrt'62	567580	8883639
2044	id	567581	94953
2045	26mrt'62	567605	94953
2046	id	567604	8883639
2047	2 apr'62	567647	94953
2048	id	567648	8883639
2049	9 apr'62	067667	8883639
2050	id	067666	94953
2051	16apr'62	067699	8883639
2052	17apr'62	067698	94953
2053	24apr'62	?	?
2054	id	?	?
2055	30apr'62	?	?
2056	id	?	?
2057	10mei'62	567701	8883601
2058	id	567702	8883639
2059	21mei'62	567756	8883639
2060	id	567755	8883601

Daarmee werd de tweede bestelling afgesloten. De tramwagens  
 werden via de Groenendaallaan-Schijnpoortweg-Kerkstraat  
 Pelikaanstraat -Arendstraat naar de werkhuizen van  
 Zurenborg gebracht voor verdere indienststelling.  
 Enkele dagen na de aflevering waren de rijtuigen in dienst.  
 Een derde bestelling van 40 rijtuigen werd gedaan in 1964,  
 maar bij het schrijven van dit artikel is nog geen enkel  
 rijtuig geleverd. Dit is voorzien voor oktober 1965.

Borgerhout, 3 december 1964.



N. 7568

« Vereniging voor Belangstellenden in het Openbaar Vervoer »,  
in het kort : « VeBOV », te Borgerhout  
Kerkendijk 1

## OPRICHTING — BENOEMINGEN

Ten jare negentienhonderd zesenzeventig, de achtentwintigste april.

Voor mij, Jan Van Bael, notaris te Antwerpen.

Zijn verschenen :

De heer Rogien, Jan Hendrik Bastaens, bediende, wonende te Borgerhout, Kerkendijk 1.

De heer Freddy André Pierre Madeleine Geens, bediende, wonende te Edegem, Elsenborghlaan 44.

De heer Johnny Jeanne Josephus Dobson, bediende, wonende te Deurne, Alfons Schneiderlaan 65.

Allen van Belgische nationaliteit, die verklaarden te willen overgaan tot de oprichting van een vereniging zonder winsttoegmerk, waarvan zij de statuten als volgt hebben vastgesteld en van dewelke zij ons hebben verzocht akte op te maken :

## HOOFDSTUK I. — Algemene bepalingen

Artikel 1. De naam van de in Antwerpen of de Antwerpse agglomeratie gevestigde vereniging is « Vereniging voor Belangstellenden in het Openbaar Vervoer »; deze naam wordt afgekort als « VeBOV ».

Onder de Antwerpse agglomeratie wordt verstaan, het geheel gevormd door de gemeenten Antwerpen, Berchem, Borgerhout, Deurne, Ekeren, Hoboken, Merksem, Mortsels en Wilrijk.

Art. 2. De vereniging wordt opgericht voor onbepaalde duur, welke aanvang neemt op achtentwintig april negentienhonderd zesenzeventig, en zij kan te allen tijde worden ontbonden bij beslissing van de algemene vergadering.

Art. 3. De vereniging stelt zich ten doel :

a) personen die belangstellen in het gemeenschappelijk openbaar vervoer in verenigingsverband te organiseren;  
b) de belangen van haar leden, voor zoverre deze vallen onder het onder a bepaalde, te behartigen.

Art. 4. De vereniging tracht haar doel te bereiken langs wettige weg, en wel door :

a) het verzamelen van gegevens over spoor- en tramwegwezen, en voor zover daar behoefte aan bestaat, ook andere vormen van gemeenschappelijk openbaar vervoer;  
b) het houden van lezingen;  
c) het inrichten van uitstappen in binnen- en buitenland;  
d) het bevorderen van fotografie, filmopnamen, tekeningen en geluidsopnamen op het door de vereniging beoogde domein van het gemeenschappelijk openbaar vervoer;  
e) het bevorderen van modelbouw op spoor- en tramweggebied;  
f) het organiseren van tentoonstellingen;  
g) het uitgeven van een tijdschrift;  
h) het mogelijk organiseren van cursussen;  
i) alle andere middelen die het doel kunnen dienen.

Zij kan bij het nastreven van dit doel alle initiatieven nemen, bestuderen en verwezenlijken en alle passende middelen aanwenden.

Zij zal alle onroerende goederen die tot het verwezenlijken van haar doel nodig zijn, mogen bezitten zo in volle eigendom als in vruchtgebruik.

Art. 5. Het verenigingsjaar loopt van één januari tot eenendertig december.

Art. 6. Er kunnen bijzondere reglementen opgesteld worden in aanvulling en/of uitvoering van huidige statuten, doch deze reglementen mogen geen bepalingen bevatten die in strijd zijn met deze statuten.

Over de vaststelling alsmede de in- en buitenwerking stelling van deze reglementen beslist het bestuur, tenzij door deze statuten anderen bevoegd worden verklaard.

Gelijktijdig met deze statuten treedt een huishoudelijk reglement in voege, opgesteld door het bestuur en bekrachtigd door de ledenvergadering.

Dit huishoudelijk reglement geeft, voor zover nodig, nadere regels omtrent het lidmaatschap, de introductie, het bedrag der contributies en entreegelden, de werkzaamheden van het bestuur der vergaderingen, de wijze van uitoefening van het stemrecht, het beheer en gebruik van het gebouw der vereniging, de

redactie en uitgave van een tijdschrift, de organisatie van uitstappen en bijeenkomsten, de splitsing van activiteiten en bevoegdheden van de vereniging in afdelingen en secties, en alle verdere onderwerpen, waarvan de regeling haar gewenst voorkomt.

Wijziging van het huishoudelijk reglement kan geschieden bij besluit van de algemene vergadering indien dit schriftelijk wordt verzocht door ten minste een derde gedeelte van de stemgerechtigde leden der vereniging.

Het huishoudelijk reglement zal geen bepalingen mogen bevatten die afwijken van of die in strijd zijn met de bepalingen van de wet of van de statuten, tenzij de afwijking door de wet of door de statuten wordt toegestaan.

## HOOFDSTUK II. — Lidmaatschap

Art. 7. Het aantal leden van de vereniging is onbepaald, maar moet ten minste drie bedragen. Zowel natuurlijke personen als rechtspersonen kunnen als lid aanvaard worden.

De eerste leden zijn de huidige komparanten-oprichters.

De leden worden onderscheiden in :

a) gewone leden :

dit zijn leden die onder de personen, genoemd in artikel 3, onder a zijn genoemd, ten minste achttien jaar oud zijn, zich verbinden de lidmaatschapsbijdrage te betalen, waarvan het maximum bepaald is op vijfduizend frank, en overeenkomstig de bepalingen van deze statuten tot het lidmaatschap zijn toegelaten.

b) Aspirant-leden :

dit zijn zij, die de leeftijd van vijftien, doch nog niet die van achttien jaar hebben bereikt. Verder is hetgeen hiervoor onder bepaalde ten aanzien van de gewone leden, integraal op hen van toepassing.

c) Buitengewone leden :

dit zijn openbare instellingen, stichtingen, verenigingen en vennootschappen, welke rechtspersoonlijkheid bezitten, mits zij rechtstreeks of zijdelings enige betrekking hebben op het openbaar gemeenschappelijk vervoer.

Verder is hetgeen hiervoor onder a bepaald, ten aanzien van de gewone leden, integraal op hen van toepassing.

d) Begunstigers :

dit zijn allen, die de vereniging steunen met een jaarlijkse bijdrage, waarvan het minimum wordt bepaald in het huishoudelijk reglement.

e) Ereleden :

dit zijn zij, die bij besluit van de algemene ledenvergadering, als zodanig worden benoemd.

Enkel de gewone leden beschikken over stemrecht in de algemene vergadering en genieten alle rechten voorzien door de wet van zeventwintig juni negentienhonderdeenentwintig op de verenigingen zonder winsttoegmerk.

De rechten en de verplichtingen van de personen sub b, c, d en e worden bepaald door het huishoudelijk reglement.

Zij worden regelmatig op de hoogte gehouden van de werkzaamheden van de vereniging en kunnen aanspraak maken op de diensten van deze laatste binnen het kader van het statutair doel.

Art. 8. a) Over de toetreding als lid, als bedoeld in artikel 7 onder de letters a, b, c en d, beslist het bestuur, met de inachtneming van de bij huishoudelijk reglement vast te stellen regels.

b) Als begunstiger kan worden ingeschreven ieder, die schriftelijk of anderszins te kennen geeft de vereniging te willen steunen onder de in het vorige artikel onder d beschreven wijze.

c) De benoeming van ereleden door de algemene vergadering geschiedt op voorstel van het bestuur dan wel van één of meer al dan niet in groepsverband verenigde leden.

Art. 9. Het lidmaatschap eindigt door :

a) overlijden;

b) opzegging, en wel tegen één januari van elk verenigingsjaar, mits dit schriftelijk geschiedt vóór of op één december van het voorgaande jaar, bij de secretaris van het bestuur;

c) vervallenverklaring, overeenkomstig het bij het volgende artikel bepaalde.

Art. 10. 1. Een lid kan door het bestuur van het lidmaatschap vervallen worden verklaard :

a) wanneer hij of zij handelt in strijd met deze statuten, de krachtens deze statuten ingestelde reglementen, of de besluiten van de vereniging;



## VeBOV - Vereniging voor Belangstellenden in het Openbaar Vervoer.

### Wat is, en wat wil VeBOV ?

Zoals mag blijken uit de benaming is VeBOV een vereniging voor belangstellenden in het openbaar vervoer, wat zeggen wil, dat elkeen die op één of andere manier belangstelling weet op te brengen voor één der vele facetten van het personenvervoer in onze steden of doorheen het land, bij ons hartelijk onthaald wordt, en dat wij van onze kant alles in het werk stellen om informatie te brengen, geschiedkundige en actuele, van aard om aan de verlangens en de verwachtingen van onze leden tegemoet te komen.

Daartoe richt onze vereniging maandelijks bijeenkomsten in, in de grote centra van Vlaanderen en Brussel, waarop filmvoorstellingen en diaprojekties gebracht worden, die ons in kennis stellen of ons op de hoogte houden van het verloop in alle plaatsen van binnen- en buitenland, van het openbaar personenvervoer per spoor en over de weg.

Talrijke foto's worden geruild en ter beschikking gesteld. Ons maandblad zorgt voor geregelde reportages en geschiedkundige bijdragen, en verzorgt tevens de berichtgeving in verenigingsverband.

VeBOV is opgericht te Antwerpen op 28 april 1976, en haar statuten verschenen in de bijlagen van het Belgisch Staatsblad op 9 september 1977, onder het nummer 7568.

Op een jaar tijd zijn precies 200 leden toegetreden, wat onze hoop wettigt, in de toekomst een grote, gastvrije en vriendelijke vereniging te zien groeien.

Geregeld richten wij uitstappen in naar trambedrijven in binnen- en buitenland. Spoorweginstellingen genieten onze grote belangstelling. Geregeld richt VeBOV tentoonstellingen in op het vlak van openbaar vervoer, terwijl ook veel aandacht zal geschonken worden aan geluidsopnamen, dia- en filmproducties op dat gebied.

Graag zullen wij ook in de toekomst een stevige groep van modelbouwers zien groeien, die onze tentoonstellingen met hun eigen werk kunnen opvrolijken.

Wij zijn geen actiegroep, maar wij stellen het bijzonder op prijs onze stem te laten horen als wij menen dat zulks nodig is. Dan doen wij dat objectief en eerlijk, zonder beïnvloeding van welke zijde dan ook. Dat houdt meteen in dat VeBOV buiten elke politieke en filosofische beschouwing staat, en een eigen structuur nastreeft.

Als dat alles U aanspreekt, Beste Lezer, dan verwachten wij U met eerlijk ongeduld bij onze andere leden.

Nadere inlichtingen daartoe vindt U op de binnenzijde van de achterkaft.



VeBOV is een feit....

Wanneer U, geachte Lezer, deze regels leest heeft U voor de eerste keer een VeBOV-KOERIER in handen.

Alweer een nieuw blad? Inderdaad!

Toen VeBOV op 28 april bij notariële akte werd opgericht, was het een vaststaand feit dat deze nieuwe Vereniging een maandblad zou uitgeven, waardoor de leden zouden ingelicht worden over het wel en wee van VeBOV, en de goede- en minder goede- gang van zaken bij de Bedrijven van Openbaar Vervoer. Toen wij afscheid namen van Trampost was dat uiteraard niet tot ons genoegen. De opzet van bij het begin was dezelfde als van VeBOV-KOERIER, maar kon door tal van omstandigheden niet waar gemaakt worden. Regelmaat is een eerste betrachting van dit nieuwe tijdschrift, en wij zetten er ook alles op om dat te bereiken. Daarbij zal het duidelijk zijn dat tal van grotere en oudere verenigingen financieel krachtiger zijn dan wij, en terzake beter het klappen van de zweep kennen dan wij. Daarom uit de hoogte neerzien op VeBOV-KOERIER zou op zijn minst ongepast zijn. Ten slotte telt in eerste plaats de inhoud van een blad, en de opmaak, wij weten het, is er de afwerking van. Wij zullen trachten goed werk te leveren. Dat hangt voor een groot gedeelte af van uw medewerking. Het is ons voldoende bekend dat niet iedereen tot schrijven over gaat, maar mededelen van geziene feiten kan iedereen. Daarenboven zijn er een aantal personen die graag kritiek uitbrengen, wij zijn bereid die te aanhoren, maar in eerste plaats verwachten wij ook eens een daad van medewerking.... Dat voor wat VeBOV-Koerier aangaat. Er is echter meer. In de toekomst zullen wij trachten om de drie maanden een gedrukt nummer uit te geven, echter op voorwaarde dat de financiële toestand dat toelaat. Op de achterkant van de kaft vindt U daar meer over. Om dat te kunnen verwezenlijken moet de oplage van het vorige nummer grotendeels zijn uitverkocht. Wij kunnen ons niet veroorloven telkens weer te investeren in een nieuw nummer, en de rest als dood kapitaal op te slaan. Daarom vragen wij eenieder's medewerking, om de verspreiding van ons blad te veralgemenen.

Wat VeBOV betreft, leest U op de eerste binnenkaft welke onze doelstellingen zijn. Onze Leden kunnen tevens de statuten van VeBOV raadplegen. Aan kandidaat-leden worden de statuten toegezonden, samen met het toetredingsformulier. VeBOV wil in eerste plaats een vriendelijke vereniging zijn, waar iedereen hartelijk ontvangen wordt, en waar een lid niet zomaar een nummer is. Wij zijn graag bereid tot samenwerking, maar wij zijn geheel onafhankelijk en wensen dat te blijven. Initiatieven nemen wij zelf, en dat zullen wij blijven doen, al zijn wij graag bereid met welke vereniging dan ook, te praten over de datum van een manifestatie bijvoorbeeld. Het zij echter gezegd, dat wij zelf onze activiteiten zullen bepalen, nu en later. Als met deze stelregel rekening zal worden gehouden, zal VeBOV een kollegiale partner zijn. Iedereen, zonder onderscheid van rang of stand, van godsdienstige of filosofische overtuiging, en van elke nationaliteit kan bij VeBOV lid worden, maar wij richten ons hoofdzakelijk tot mensen uit Vlaanderen die geïnteresseerd zijn in het openbaar personenvervoer in al zijn facetten. Op dit ogenblik zijn hoofdzakelijk tram- en treinvrienden aangesloten, maar wanneer personen zich melden die belangstelling hebben voor busvervoer zijn zij uiteraard welkom. Deze specifieke afdeling zal dan opgericht worden. Ten slotte richten wij ons bijzonder tot de deelnemers van onze eerste VeBOV-expres van 26 juni 11. die nog geen lid

1.2

zijn van VeBOV.

U hebt kunnen vaststellen welke geweldige initiatieven wij kunnen uitwerken. Overigens voor het volgende jaar is het niet uitgesloten dat een dergelijke manifestatie plaatsvindt. Wij zouden het dan ook bijzonder op prijs stellen indien U zonder verwijl lid zoudt willen worden van VeBOV.

Daartoe zal het volstaan een kaartje te zenden aan de sekretaris van VeBOV, Dhr Freddy Geens, Elsenborghlaan 44 2520 - Edegem. Wij doen zonder verwijl het nodige.

Aan alle personen die meereeden met de VeBOV-expres zenden wij het eerste nummer van VeBOV-KOERIER gratis, voor zover wij in het bezit zijn van hun adres.

Indien U echt belangstelling hebt voor VeBOV verwachten wij rektie van U. De volgende nummers van ons blad zenden wij uitsluitend aan onze leden. Er wordt slechts een klein aantal exemplaren in voorraad gehouden.

Wij wachten op uw lidmaatschap, U is van harte welkom.

Al onze leden zijn uitgenodigd op een buitengewone algemene vergadering te Antwerpen, op zaterdag 30 oktober e.k. Hierover vindt U meer, elders in dit blad.

Roger Bastaens.  
Voorzitter.

R.F. DE BOCK.  
HTM-LIJN 7  
12 dec. 1906-30 okt. 1966  
Deel I  
periode 12 dec. 1906 -  
10 mei 1940.

DE HEER RON.F. DE BOCK, SCHRIJVER  
VAN MEERDERE WERKEN EN GEWAARDEERD  
HEEMKUNDIGE UIT DEN HAAG WAS ZO  
VRIENDELIJK ONS DE GESCHIEDENIS  
VAN DE HAAGSE LIJN 7 TE LATEN  
WORDEN. WIJ GUNNEN HEM DAN OOK  
GRAAG HET GENOEGEN ALS EERSTE  
MEDEWERKER ZIJN UITGEBREIDE  
HISTORIE AAN ONZE LEZERS VOOR  
TE STELLEN.

Nota: Straatnamen en dergelijke, in dit artikel voorkomende zijn, voor zover zij een rol spelen in hun tijdvak, overeenkomstig de toen geldende spelling gesteld.

Gelijktijdig met de ingebruikneming van het sneltramviadukt tussen de wijnhaven en de Laan van Nieuw Oost-Indië op 30 mei 1976, keerde na een afwezigheid van bijna tien jaar, een tramlijn onder het nummer 7 in de Haagse straten terug. Deze lijn die (voorlopig) de verbinding gaat onderhouden tussen het Kurhaus en het station Den Haag-Centraal v.v. volgt voor goed 90% (Kurhaus - Spui) deroute van lijn 8; de resterende 10% zijn goed voor een al jaren zo vurig verlangde verbinding van het Nederlandsch Congresgebouw in Zorgvliet met het Centraalstation, vóór de nieuwbouw Station Staatsspoor genoemd.

Er zal in de komende maanden genoeg informatie, voor zover nog niet verschenen, over deze lijn 7 in persorganen en tijdschriften van spoor- en tramwegbelangstellenden verschijnen. Reden voor ons tijdschrift om, zoals de titel van dit stuk reeds aangeeft, de historie van de voormalige tramlijn die van 1906 tot en met 1966 door de Hofstedelijke straten reed, wat meer bekendheid te geven. Niet alleen vanwege het typische karakter van die lijn, maar nog te meer door het feit dat het verdwijnen van lijn 7 op 30 oktober 1966 door duizenden Hagenaars diep werd betreurd en dat velen nog heden ten dage hun vertrouwde lijn missen en in de geboden compensaties in de vorm van buslijn 13, spitsuurbuslijn 7

## Stukje begingeschiedenis

De eerste 49 nummers van de VeBOV koerier hadden een gedrukte kaft (recto-verso) met blauwe trein-, tram- en buskoppen op. Ik herinner me dat Jan Vermeiren deze kaft (recto en verso) had getekend.

Binnenin bestond het blad uit bijdragen van diverse leden. Roger tikte het tram- en busnieuws en ik de spoorweg-artikelen. Het tikken gebeurde op stencils, die achteraf bij Roger op een handbediende stencilmachine werden 'gedraaid'.

Daarna werden door diverse leden de bladen getrieerd, geniet en klaargemaakt voor verzending (ik herinner me gewoon met een postzegel op).

Het moedervel (master) van de stencil bestaat uit een laag was op een dunne sterkere, doorlaatbare laag. Door het verwijderen van de was ontstaan plekken waar inkt kan worden doorgelaten. Het weghalen van de was kan gebeuren met een schrijfmachine (zonder inktlint) of met een harde stift.

Fouten kunnen worden gecorrigeerd met een rode correctielak, correctine genaamd, die een beetje lijkt op nagellak. Het moedervel wordt op een trommel gespannen waar inktrollen in zitten.

Elke keer dat de trommel ronddraait wordt er een afdruk op papier gemaakt. Machinaal kunnen zo gemakkelijk duizenden afdrucken van een stencil worden gemaakt met een snelheid van 60 tot wel 240 per minuut.

Opmerkelijk is wel dat je elke tikfout dus met die rode corrector diende over te schilderen, dan even wachten (blazen hielp ook), en dan er over tikken. Had je bijvoorbeeld een of meer zinnen fout getikt, kon je best heel het blad herbeginnen, want anders kreeg je scheuren in het blad. Zaak was dus van rustig en beheerst te tikken, want zo een 'moedervel' was toch niet zo goedkoop.

Het nummer 50 in mei/juni 1981 had een nieuw kaft met telkens een andere foto op. Opmerkelijk is dat na de oprichting van VeBOV vzw bij de notaris op 28 april 1976 er al op 26 juni 1976 een VeBOV-Express reed. Op 30 oktober werd de eerste Algemene Vergadering georganiseerd.

Vanaf het begin werd er maandelijks vergaderd in het café De Nieuwe Carnot aan de Turnhoutsebaan in Borgerhout. Of dit café nog bestaat weet ik niet. Ze hebben alleszins geen website.

Vrij snel werd er ook regelmatig (allicht ook maandelijks) vergaderd in Brussel (in de Graaf van Egmont), in Gent (Sluizekenkaai 2), in Zolder en in West-Vlaanderen (Brugge en Oostende).

Ook beschikten we in die jaren over een heuse winkel in het premetrostation Opera. Het ging om een kleine winkel met vitrine en opslagruimte waar we onze Koerier, onze kalenders en vooral veel boeken uit binnen- en buitenland verkochten.

Ik herinner me nog levendig dat ik boeken in Zweden besteld had, die door Roger (die op Dokken en Stapelhuisen werkte) voorbij de douane 'gesluisd' werden. Helaas heb ik geen enkele kwalitatief goede foto van dit winkeltje, dat we toch enkele jaren hebben open gehouden. Zowel Roger, Johnny Dobson als ikzelf (met mijn vrouw) waren op post elke tweede zaterdagmiddag van de maand van 14 tot 18 uur.

Op 21 maart 1981 werd het vijfjarig bestaan van de vereniging gevierd met een rondrit met de 4417 + 1660. En op 12 september 1981 ging het met de 4903 van den Dam naar Hasselt. Prijs per persoon: 700 frank!

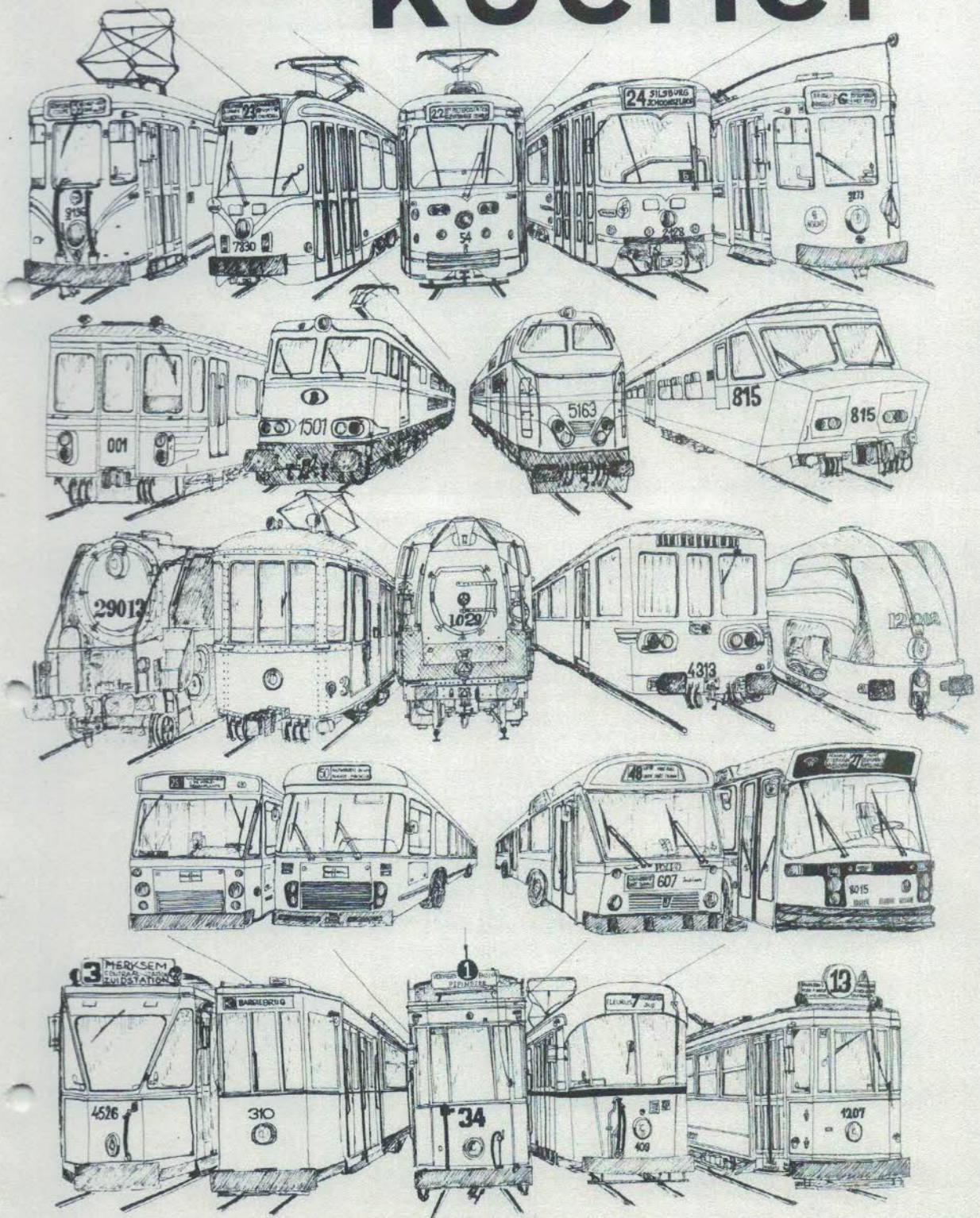
In 1982 volgde een bezoek aan Vorst-Zuid op 27 maart en een grootse rondrit op 9 oktober in de regio Kortrijk op de lijnen 69, 69a, 63, 73 en 66 met een type 43.

Freddy Geens





# VeBOV koerier





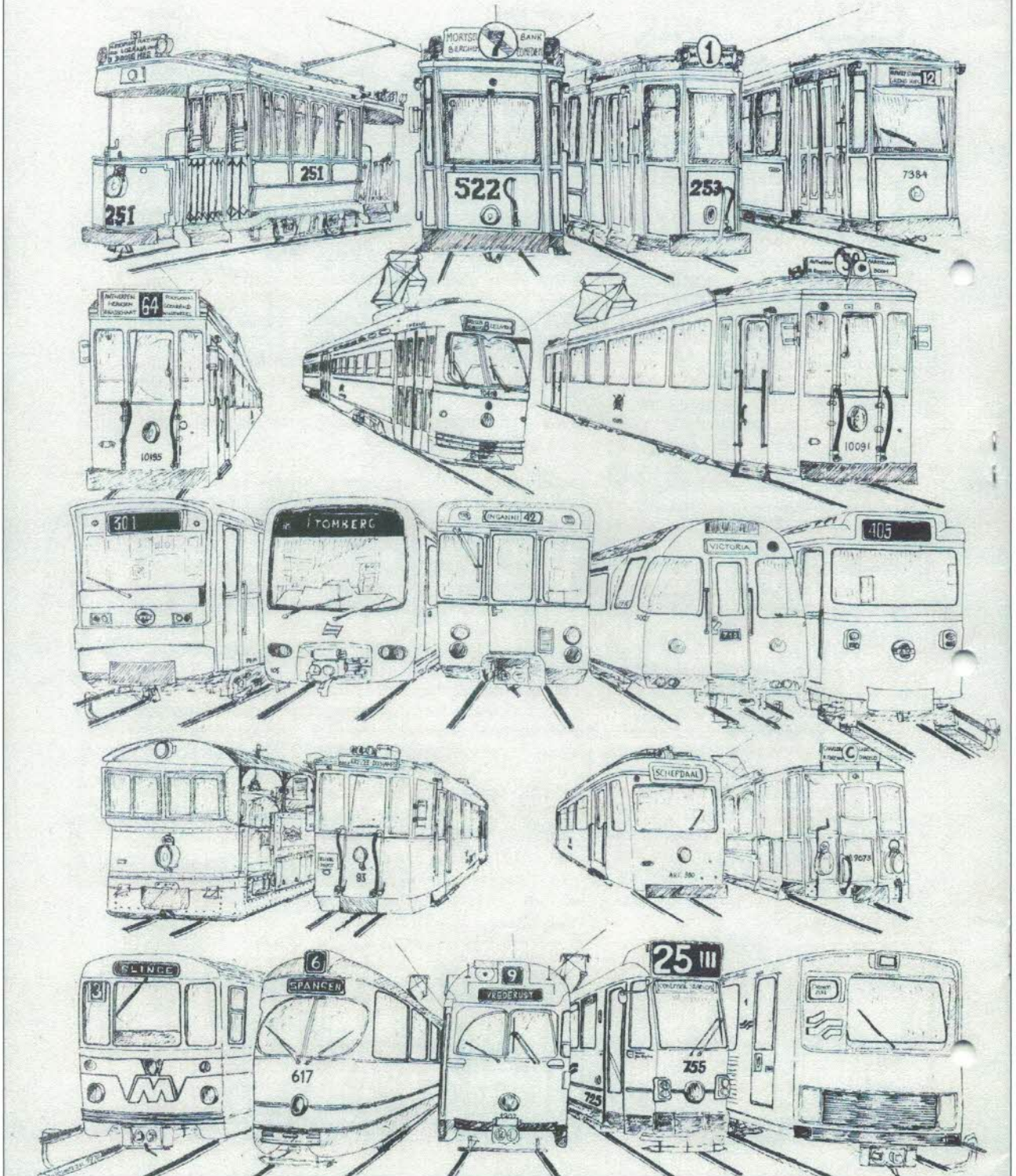
VeBOV koerier

0116 1076

nummer: 1

maandblad van de Vereniging voor Belangstellenden in het  
Openbaar Vervoer

verantwoordelijke uitgever: Roger Bastaens  
Kerkendijk 1  
b - 2200 Borgerhout

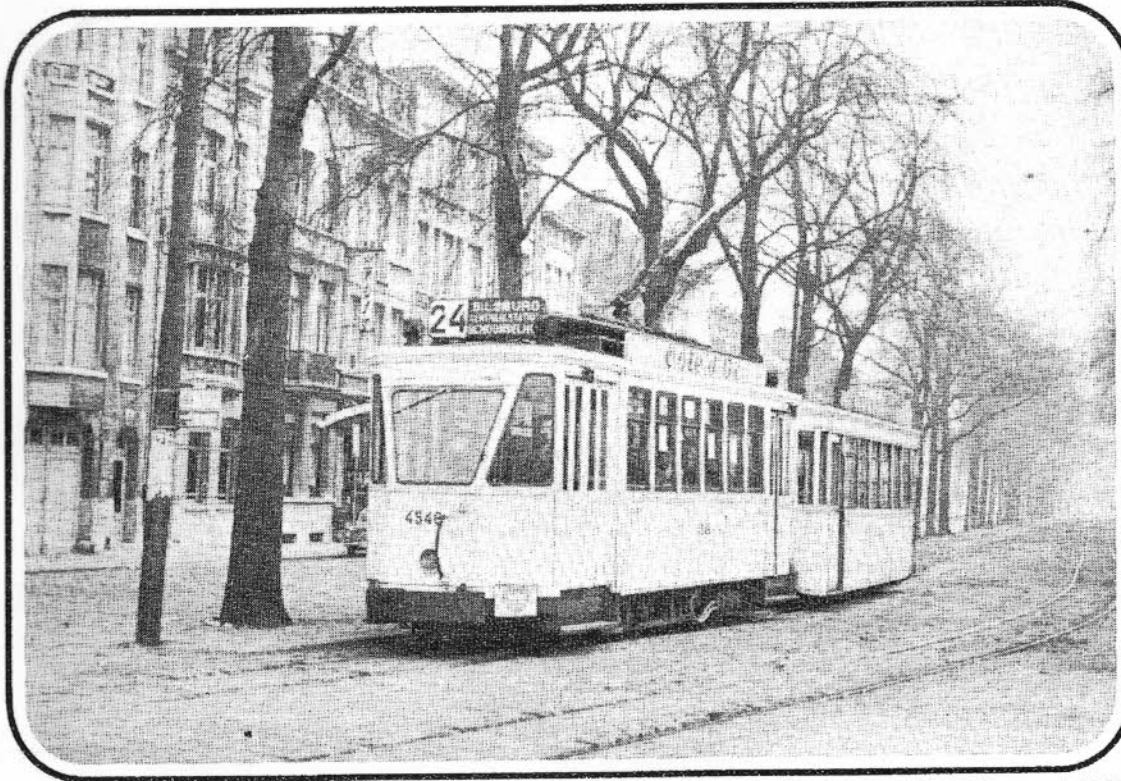




# VeBOV koerier

maandblad      ekstra nummer e1      oktober 1976

*50 jaar tram 24  
elektrische lokomotief reeks 20  
rollend materieel van de brusselse metro  
station antwerpen - dam wandelde*



emr 4548 met bw op lijn 24. Herentalsebaan, 13 januari 1967.



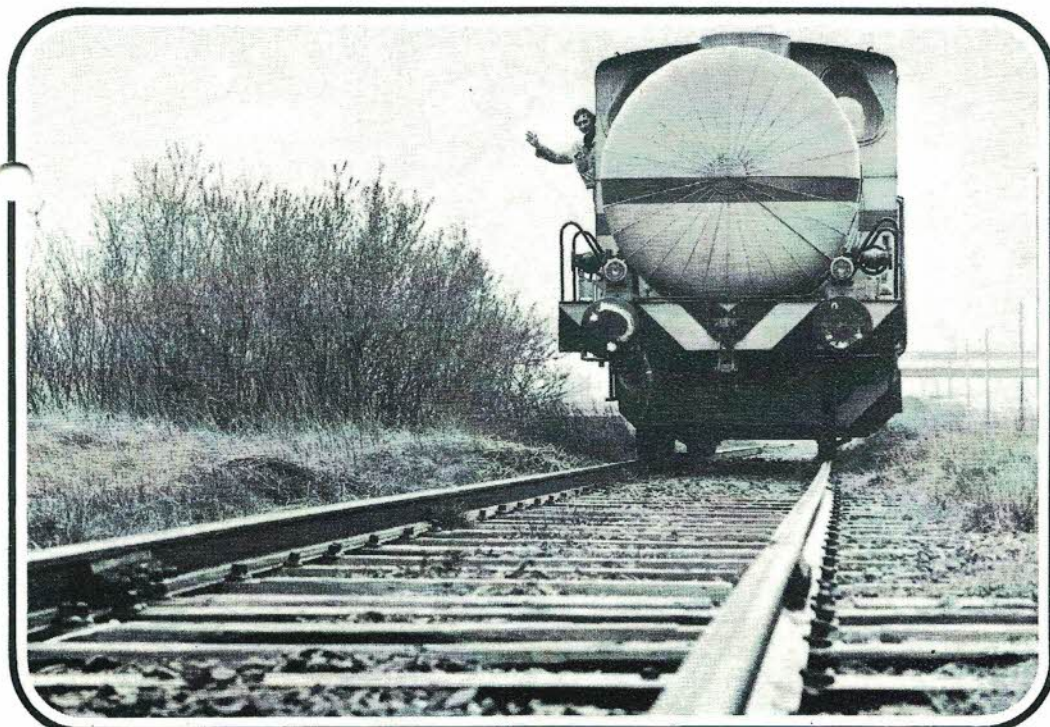
# VeBOV koerier

maandblad

ekstra nummer e2

juli 1979

- DE VeBOV MUSEUMLOK
- DE NMVB VERBOUWT
- DE OUDSTE TRAMLIJN  
IN ANTWERPEN
- REIZIGERS VOOR GENK



De vuurloze stoomloek BASF 4 - Winnetou, verlaat het BASF-terrein voor overbrenging naar Antwerpen-Dam. Zij wordt door BASF aan VeBOV overgedragen, die haar aan het spoorwegmuseum schenkt. Antwerpen, 12 april 1978.



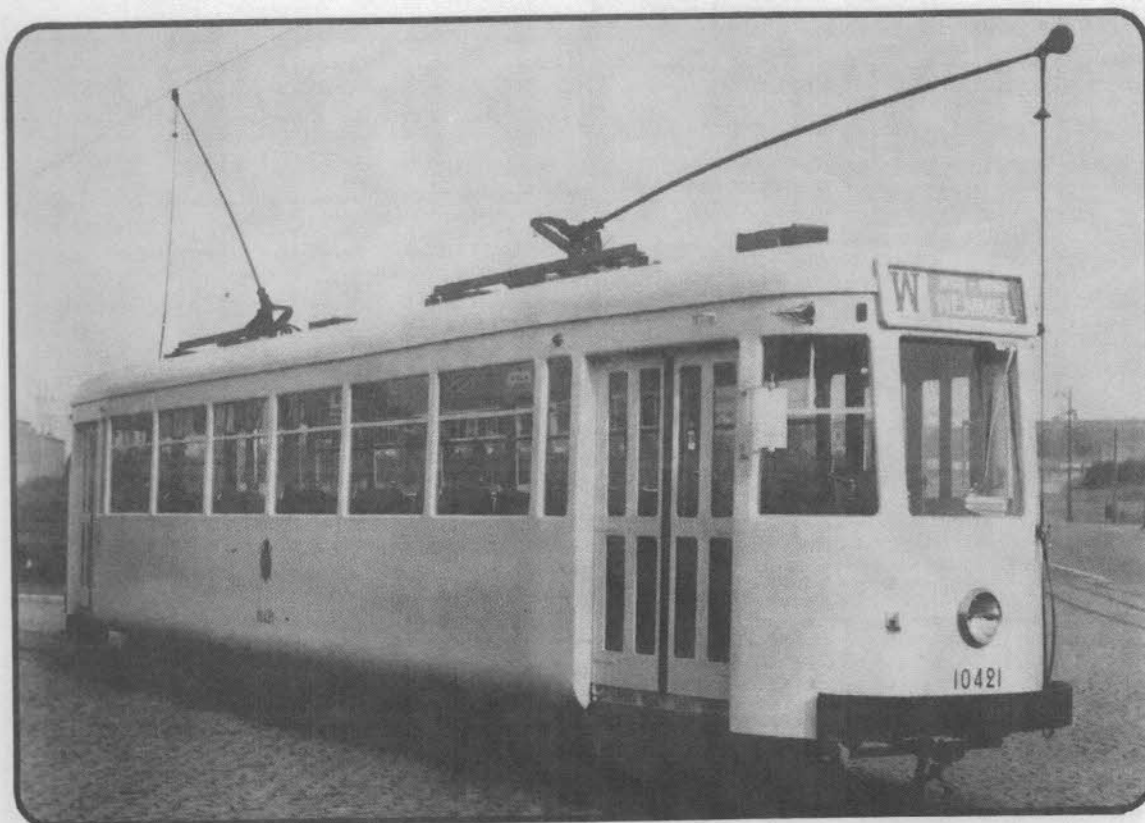


# VeBOV koerier

maandblad

nummer 068

maart 1983



# RAIL-REVUE

**Kwartaalblad voor spoor-, tram- en bushobby**  
MET RECENTE AKTUALITEITEN, GESCHIEDENIS, TECHNIEK EN VERENIGINGSNIEUWS



Twaalfde jaar - Nr. 5 (49)  
Oktober 1997  
140 BEF / 9,5 NLG  
ISSN 0773-0713



Vereniging voor Belangstellenden  
in het Openbaar Vervoer

vereniging zonder winstgevend doel

# Oorkonde

De algemene vergadering van 27 maart 1993  
verleent hierbij aan de heer

Roger Bastaens

de titel van *Erevoorzitter - stichter*  
voor zijn diensten betoond aan de vereniging  
en aan alle belangstellenden in het openbaar  
vervoer.

Gent, 27 maart 1993

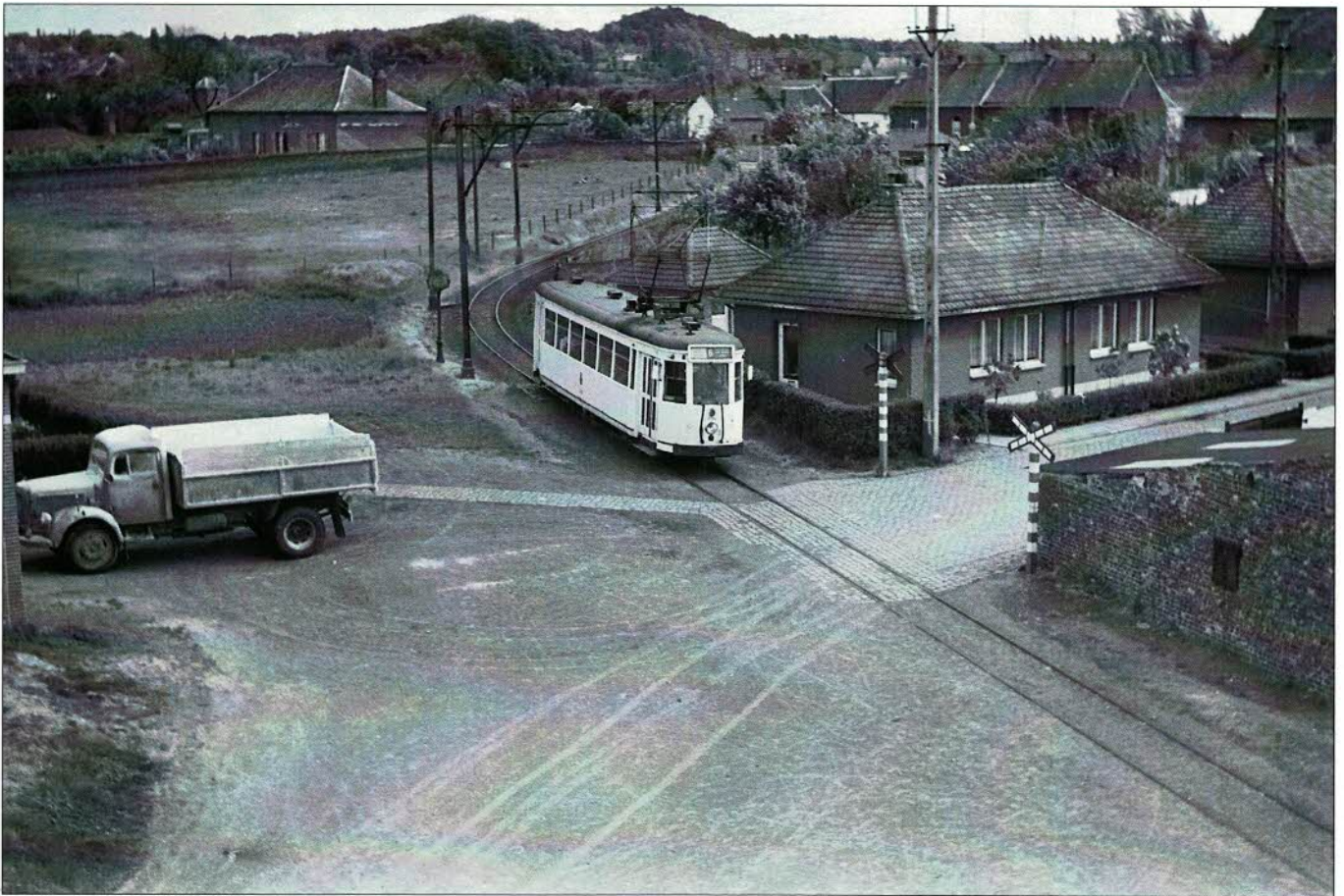
de voorzitter

de secretaris

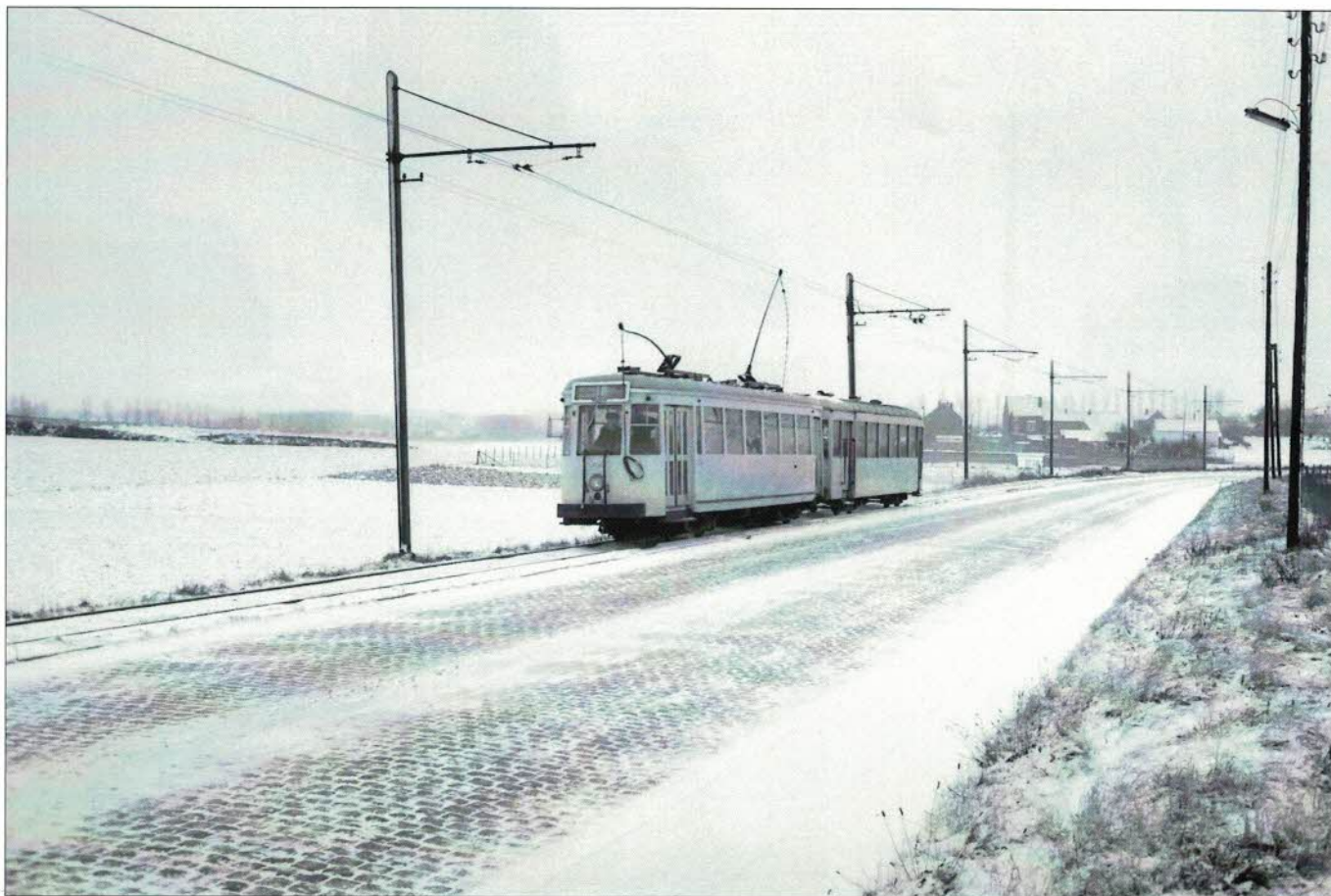
de penningmeester



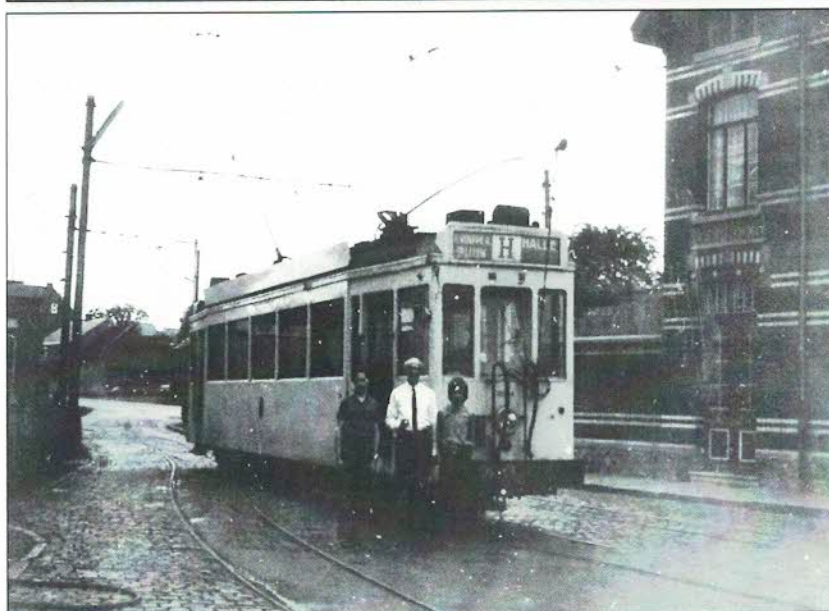
















## Sjoemeltreinen (maar ook eerlijke).

De Tweede Wereldoorlog had een verdere elektrificatie van ons spoorweginet tegen gehouden. Toen in 1950 de ABC as volledig onder 3000 volt kwam, waren er een nieuwe, grotere vloot motorstellen nodig en ook elektrische locomotieven. De Belgische constructeurs hadden al wel een serieuze ervaring opgebouwd inzake motorstellen maar locomotieven waren nog vrij nieuw, dus gingen de ingenieurs kijken of ze de mosterd in het buitenland konden halen.

De 20 fameuze BB 101 (later type 29) uit 1949 was bijna een kopie van een Franse loc. Ze werden vrij snel in de goederendienst gezet want ze waren wat traag voor reizigerstreinen tegenover de snelle motorwagens van bijvoorbeeld de reeks 228 (later type 50). Zo kwamen er twee trio's prototypes op de NMBS sporen: de drie BB120 (later type 28) en drie BB121. Die laatste hadden een vrij korte en duistere geschiedenis dus zoals we bijna altijd schrijven: meer informatie is steeds welkom!

Er bestaat een interessant Franstalig (!) rapport over een vierdaagse studiereis die een aantal leden van de toenmalige Nederlandse vereniging 'Railworld Press, *International Centre of Railway Documentation*' in mei 1950 hebben gemaakt in ons land om het nieuwe elektrische materieel en de Noord-Zuid verbinding te bekijken en onder begeleiding van een hoofd-ingenieur een rit met zo'n type BB121 mee te maken. Daarna ging het nog naar Rijsel, Valenciennes en Charleroi waar ze met nieuw en oud trammaterieel reden maar dat zou ons nu te veel doen afdwalen.

Er waren wel wat twijfels over die 121. Op weekdays reden ze in goederendienst en tijdens het weekeinde deden ze reizigers. In 1950 betekende dat pendelen tussen Brussel en Antwerpen, maar niet in stopdienst. 'Omnibus', ik mis het woord nog steeds... Die 121 was een Belgische Zwitser. De kast kwam van BN, de elektrische installatie van Brown Boveri en SLM, gebaseerd op naoorlogse BLS locs.

Het rapport is daar niet heel duidelijk over. Het bleek nu dat de motoren alles behalve onderhoudsvriendelijk waren en er veel geknoei was met de ankers en de koolborstels. De Zwitsers zouden op papier het aanzetvermogen stevig hebben aangedikt en wat mankementen gecamoufleerd ...Sjoemellocs!

De rijprestaties op zich waren wel bevredigend maar in verhouding vonden de ingenieurs de 82,70 ton wat zwaar. Dat is eigenaardig want de 120 (later 28), waar ze wél enthousiast over waren, woog er 84,92. Moeten we misschien daar een beetje de tijdsgeest van toen bij halen? Kreeg de puur Belgische constructie meer krediet? Hebben de drie prototypes 121 de basis gelegd voor de reeksen 122 en verder? Het rapport is verder erg technisch en alleen te begrijpen voor iemand die elektro-mechanisch onderlegd is. (Ondergetekende is dat duidelijk niet.)

De auteur van Railworld Press was zeer enthousiast over het gloednieuwe BN, ACEC & SEM motorstel type 50. Het snelle optrekken en het soepele rijgedrag vielen hem op. Het motorrijtuig "hamerde" bijna niet op de sporen. Hmm...misschien als je binnen zat niet nee, maar ik herinner me wel wat anders als je op de kop van de perrons in Brussel of Antwerpen stond...

Tot slot had het rapport nog een pittige opmerking over hun etappe Brussel-Rijsel. In de dienstregeling was dat een sneltrein. Met 57,8 km/u commerciële snelheid en slechts twee stops in Leuze en Doornik? De Atlantic type 12 werd zeker niet afgejakkerd! Kwade tongen beweerden dat het wel eens zou kunnen dat de NMBS de reizigers naar London liever via Oostende op de Belgische veerboot lokte dan via Rijsel en Calais op de Franse SNCF schepen. Ah? Staatsspoorwegen en concurrentie? Het kan dus toch? Met sjoemeldienstregelingen, dat wel.



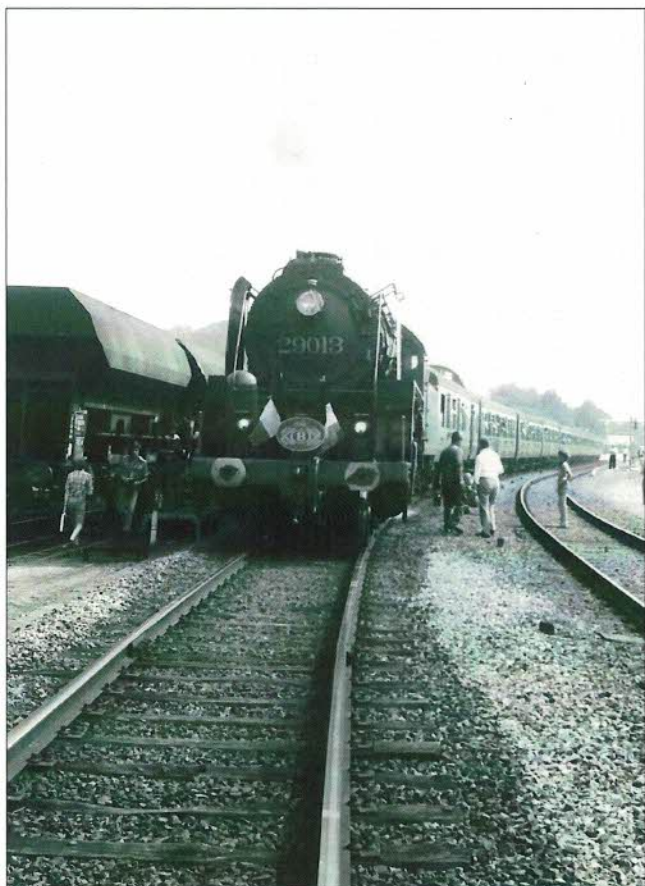
























































## Foto- en documentreferenties

- Blz. 1, coverfoto: Roger Bastaens, archief Stefan Justens, VeBOV-uitstap september 1976.
- Blz. 2, foto onderaan: archief Tony Van Eester, Antwerpen Zuidstation.
- Blz. 3, foto onderaan: Edward Kuijper, vanaf voorbalkon S10024, lijn L, tussen Leerbeek en Brussel, 30 december 1970.
- Blz. 4, document bovenaan: krantenartikel uit 1964, archief Stefan Justens.
- Blz. 4, foto onderaan: foto van (mede)stichter van VeBOV Roger Bastaens, archief Johan Tyssens.
- Blz. 5, document bovenaan: artikel uit 1972 over voorloper AMUTRA, archief Ronald Van Hée.
- Blz. 5, foto onderaan: zelfde foto, archief Johan Tyssens, 8 juni 1972.
- Blz. 6 en 7: nooit verschenen gedetailleerd artikel van Roger Bastaens, levering PCC's te Antwerpen, archief Stefan Justens.
- Blz. 8: oprichting van VeBOV, voorpagina Bijlage tot het Belgisch Staatsblad van 9 september 1976, archief VeBOV.
- Blz. 9, document bovenaan: kopie uit de eerste editie van het magazine VeBOV koerier, archief Daniël Moens.
- Blz. 9, foto onderaan: Roger Bastaens (?), archief Hubert Van den Bergh, VeBOV-uitstap september 1976.
- Blz. 10 en 11: VeBOV is een feit. Kopie uit de eerste editie van het magazine VeBOV koerier, archief Daniël Moens.
- Blz. 12, artikel Freddy Geens.
- Blz. 12, foto onderaan links: Freddy Geens, winkelatalage in Prémetrostation Opera.
- Blz. 12, foto onderaan rechts: Roger Bastaens, archief Stefan Justens, Deurne Eksterlaar, VeBOV-uitstap.
- Blz. 13: voorkant van de eerste VeBOV koerier uit 1976, archief Eddy Cassiers.
- Blz. 14: achterkant van de eerste VeBOV koerier uit 1976, archief Eddy Cassiers.
- Blz. 15: voorkant van een extra uitgave uit 1976, archief Freddy Geens.
- Blz. 16: voorkant van een extra uitgave uit 1979, archief Freddy Geens.
- Blz. 17: voorkant van een VeBOV koerier uit 1983, archief Eddy Cassiers.
- Blz. 18: voorkant van een Rail-Revue uit 1997, archief Eddy Goens.
- Blz. 19: oorkonde afgegeven aan Roger Bastaens op 27 maart 1993, archief VeBOV.
- Blz. 20, foto bovenaan: archief Werner Devroey, Mechelen station, 17 september 1946.
- Blz. 20, foto onderaan: archief Werner Devroey, Mechelen station, laatste dag van de tram, 28 februari 1953.
- Blz. 21, foto bovenaan: Roger Bastaens, archief Alain Janmart, Antwerpen Italiëlei, 14 december 1963.
- Blz. 21, foto onderaan: Roger Bastaens, archief Alain Janmart, Antwerpen Frankrijklei, laatste dag tramlijn 1, 13 juni 1965.
- Blz. 22, foto bovenaan: Edward Kuijper, SNCV Hainaut lijn 6, Elouges, 16 mei 1967.
- Blz. 22, foto onderaan: archief Werner Devroey, Mechelen station lijn 1, 28 mei 1967.
- Blz. 23, foto bovenaan: archief Werner Devroey, 26 juni 1970.
- Blz. 23, foto onderaan: Edward Kuijper, SNCV Hainaut, Mons station, 2 juli 1968.
- Blz. 24, foto bovenaan: Edward Kuijper, NMVB Brabant lijn L, tussen Vlezenbeek en St. Martens Lennik, 30 december 1970.
- Blz. 24, foto onderaan: archief Werner Devroey, Mechelen Katelijnebrug, 1 mei 1972.
- Blz. 25, foto bovenaan: Johan Tyssens, Jumet terminus lijn 9, 26 juni 1971.
- Blz. 25, foto midden: Ronald Van Hée, 8 juni 1972.
- Blz. 25, foto onderaan: Johan Tyssens, Hoboken stelplaats, 4 april 1972.
- Blz. 26, foto bovenaan: Ronald Van Hée, lijn L naar Leerbeek, 7 augustus 1972.
- Blz. 26, foto midden: Johan Tyssens, Hoboken stelplaats, 16 augustus 1972.
- Blz. 26, foto onderaan: Johan Tyssens, Brussel Eugène Verboekhovenplein, 25 september 1972.
- Blz. 27, foto bovenaan: Johan Tyssens, Halle, 1972.
- Blz. 27, foto midden: Rudy Van Iseghem, Merkssem Frans de l'Arbreiaan, voorjaar 1974.
- Blz. 27, foto onderaan: archief Werner Devroey, Mechelen Hendrik Consciencestraat, laatste dag in het groen, 1 juni 1975.
- Blz. 28: artikel Bob Morren, bron 4 volgende foto's en dossier: Railworld Press. Amsterdam, juni 1950. Archief Vlatam.
- Blz. 28, foto onderaan: koningin 12.005 vertrekt met haar sneltrein uit Rijsel naar Brussel.
- Blz. 29, foto bovenaan: een stel type 50 rijdt onder Brussel via de noordkant, er zijn nog maar twee sporen onder draad.
- Blz. 29, foto midden: de 121.002 heeft inderdaad eerder een Alpijnse kop dan een Franse.
- Blz. 29, foto onderaan: een Zwitser en een Fransman in Brussel? Neen, de 121.002 en de 110.006 zijn twee Belgen!
- Blz. 30, foto bovenaan: Freddy Geens, lijn 57 Dendermonde-Lokeren, VeBOV-uitstap, 28 mei 1976.
- Blz. 30, foto midden: Freddy Geens, lijn 57 Dendermonde-Lokeren, VeBOV-uitstap, 28 mei 1976.
- Blz. 30, foto onderaan: Freddy Geens, lijn 57 Dendermonde-Lokeren, VeBOV-uitstap, 28 mei 1976.
- Blz. 31, foto bovenaan: Ronald Van Hée, VeBOV-rit met NVBS, Antwerpen-Gent-Terneuzen-Vlissingen-Goes, 7 oktober 1978.
- Blz. 31, foto midden: Ronald Van Hée, VeBOV-rit met NVBS, Antwerpen-Gent-Terneuzen-Vlissingen-Goes, 7 oktober 1978.
- Blz. 31, foto onderaan: Ronald Van Hée, VeBOV-rit met NVBS, Antwerpen-Gent-Terneuzen-Vlissingen-Goes, 7 oktober 1978.
- Blz. 32, foto bovenaan links: Johan Tyssens, Antwerpen Kipdorp, 4 november 1971.
- Blz. 32, foto bovenaan rechts: Johan Tyssens, Trazegnies lijn 41, 30 augustus 1972.
- Blz. 32, foto onderaan: Max Delie, Kortrijk, 5142 met groot nummer op de zijkant, 27 september 1976.
- Blz. 33, foto bovenaan links: Freddy Geens, VeBOV-rit Leuven-Mechelen-St. Niklaas-Gent-Mechelen-Leuven, 26 juni 1976.
- Blz. 33, foto bovenaan rechts: Freddy Geens, VeBOV-rit Leuven-Mechelen-St. Niklaas-Gent-Mechelen-Leuven, 26 juni 1976.
- Blz. 33, foto onderaan: Max Delie, Kinkempois, eerste elektrische locomotief in de gele (proef)schildering, 31 december 1976.
- Blz. 34, foto bovenaan: Freddy Geens, VeBOV-uitstap naar Charleroi, 17 september 1979.

- Blz. 34, foto midden: Freddy Geens, VeBOV-uitstap naar Charleroi, 17 september 1979.
- Blz. 34, foto onderaan: archief Werner Devroey, Gent schroothandel, 20 september 1977.
- Blz. 35, foto bovenaan: Freddy Geens, VeBOV-uitstap "VeBOV groet de kust", 22 oktober 1977.
- Blz. 35, foto midden: Johan Tyssens, Oostende, VeBOV-uitstap "VeBOV groet de kust", 22 oktober 1977.
- Blz. 35, foto onderaan: Jozef Mestdagh, zelfgebouwd schaalmodel 1/16, NMVB Standaard motorwagen Baume et Marpent.
- Blz. 36, foto bovenaan: Freddy Geens, Antwerpen Centraal, VeBOV-uitstap Antwerpen-Genk, 22 september 1979.
- Blz. 36, foto midden: Jan Mahieu, Antwerpen Berchem, VeBOV-uitstap Antwerpen-Genk, 22 september 1979.
- Blz. 36, foto onderaan: Freddy Geens, Genk, VeBOV-uitstap Antwerpen-Genk, 22 september 1979.
- Blz. 37, foto bovenaan: Jan Mahieu, Antwerpen Berchem, 16 mei 1979.
- Blz. 37, foto midden: Jan Mahieu, Boom, 16 mei 1980.
- Blz. 37, foto onderaan: Jan Mahieu, Tournai, proeven SNCF dubbeldekrijtuigen, 22 september 1980.
- Blz. 38, foto bovenaan: Jan Mahieu, Leuze, 14 september 1981,
- Blz. 38, foto midden: Walter Schönborn, archief Dimitri Schönborn, Lier, 1981-1984.
- Blz. 38, foto onderaan: Jan Mahieu, Diest, 27 februari 1981.
- Blz. 39, foto bovenaan: Ronald Van Hée, Katwijk, VeBOV-uitstap, 31 mei 1980.
- Blz. 39, foto midden: Ronald Van Hée, Scheveningen, VeBOV-uitstap, 31 mei 1980.
- Blz. 39, foto onderaan: Ronald Van Hée, Scheveningen, VeBOV-uitstap, 31 mei 1980.
- Blz. 40, foto bovenaan: Freddy Geens, Antwerpen Centraal, VeBOV-uitstap, 12 september 1981.
- Blz. 40, foto midden: Freddy Geens, Herentals, VeBOV-uitstap, 12 september 1981.
- Blz. 40, foto onderaan: Jan Mahieu, Eisden, VeBOV-uitstap, 12 september 1981.
- Blz. 41, foto bovenaan: Jan Mahieu, Gendron-Celles, proefrit, 26 april 1983.
- Blz. 41, foto midden: Walter Schönborn, archief Dimitri Schönborn, Mortsel Oude God, 1 april 1985.
- Blz. 41, foto onderaan: Jan Mahieu, Berchem Postsorteercentrum X, eerste tractieproef, 16 juli 1993.
- Blz. 42, foto bovenaan: Luc Couscheir, Charleroi-Sud station, 8 mei 1984.
- Blz. 42, foto onderaan: Luc Couscheir, Brussel Louisaplein, test Faiveley-pantograaf, 25 juni 1985.
- Blz. 43, foto bovenaan: Luc Couscheir, MIVB Metro Delta, 22 maart 1985.
- Blz. 43, foto onderaan: Luc Couscheir, Gent St. Michielshelling, 25 februari 1990.
- Blz. 44, foto bovenaan: Daniël Moens, Hoboken, inhuldiging der heraanlegde Antwerpsesteenweg, 1 of 2 oktober 1988.
- Blz. 44, foto midden: Daniël Moens, Brugge, VeBOV-bezoek BN, datum onbekend.
- Blz. 44, foto onderaan: Daniël Moens, Oostende station, datum onbekend.
- Blz. 45, foto bovenaan: Johan Tyssens, Gent Brusselsesteenweg Arsenaal, datum onbekend.
- Blz. 45, foto midden: Daniël Moens, Antwerpen Koningin Astridplein, datum onbekend.
- Blz. 45, foto onderaan: Johan Tyssens, Antwerpen Koningin Astridplein, datum onbekend.
- Blz. 46, foto bovenaan: Marcel Hendriks, archief Walter Lindekens, Wilrijk Bist, uitstap naar Stabroek, 29 september 1991.
- Blz. 46, foto midden: Luc Couscheir, Liège gare routière, 18 april 1992.
- Blz. 46, foto onderaan: Luc Couscheir, Lier, uitstap naar Van Hool, 20 juni 1992.
- Blz. 47, foto bovenaan: Ronald Van Hée, VeBOV-uitstap naar TTA, 24 september 2005.
- Blz. 47, foto midden: Ronald Van Hée, VeBOV-uitstap naar TTA, 24 september 2005.
- Blz. 47, foto onderaan: Ronald Van Hée, VeBOV-uitstap naar TTA, 24 september 2005.
- Blz. 48, foto bovenaan links: Jacques Peeters, VeBOV-uitstap naar Brec in Lot, 1992.
- Blz. 48, foto bovenaan rechts: Jacques Peeters, Antwerpen Halenstraat, VeBOV-uitstap, 6 mei 1995.
- Blz. 48, foto onderaan: Jacques Peeters, Berchem keerlus Koninklijkelaan, VeBOV-uitstap, 6 mei 1995.
- Blz. 49, foto bovenaan links: Jacques Peeters, Berchem Arendstraat, VeBOV-uitstap, 8 december 1996.
- Blz. 49, foto bovenaan rechts: Jacques Peeters, Merksem Victor Roosensplein, VeBOV-uitstap, 8 december 1996.
- Blz. 49, foto onderaan: Jacques Peeters, Antwerpen Van Kerckhovenstraat, VeBOV-uitstap, 8 december 1996.
- Blz. 50, foto bovenaan: Jan Mahieu, Antwerpen Berchem, eerste proefrit AM468 'Giro', 23 maart 2006.
- Blz. 50, foto onderaan: Jan Mahieu, Brussel Zuid, 9 september 2009.
- Blz. 51, foto bovenaan: Jan Mahieu, Chertal, 30 juni 2010.
- Blz. 51, foto onderaan: Jan Mahieu, Mechelen, nieuwe kleurstelling MS80, 31 augustus 2013.
- Blz. 52, foto bovenaan: Jan Mahieu, Lier, nieuwe schildering Infrabel-locomotieven, 10 april 2015.
- Blz. 52, foto onderaan: Jan Mahieu, Bundel Luchtbal, nieuwe Eurostar E320 Velaro, 13 mei 2015.
- Blz. 53, foto bovenaan: Jan Mahieu, Luchtbal station, Siemens 186 Traxx Railpooluitvoering, 29 februari 2016.
- Blz. 53, foto onderaan: Jan Mahieu, Antwerpen Berchem, nieuwe kleurstelling MS76, 23 maart 2016.
- Blz. 56, coverfoto bovenaan: Edward Kuijper, Frameries, SNCV Hainaut lijn 2 Barré, 20 april 1970.
- Blz. 56, coverfoto onderaan: Roger Bastaens, archief Stefan Justens, Deurne Herentalsebaan, 21 maart 1981.

Wij danken van harte al diegenen die voor deze extra editie een artikel, document of foto hebben ingestuurd. Ook danken wij, al dan niet postuum, de stichters en alle leden die gedurende 40 jaar onze vereniging hebben gesteund. Eveneens een dankwoord voor al de leden die vele jaren menige bijeenkomst hebben voorzien van interessante voorstellingen en uitstappen, bezoeken en ritten hebben georganiseerd. Maar vooral danken wij u omdat u al die jaren in onze vereniging bent blijven geloven.

