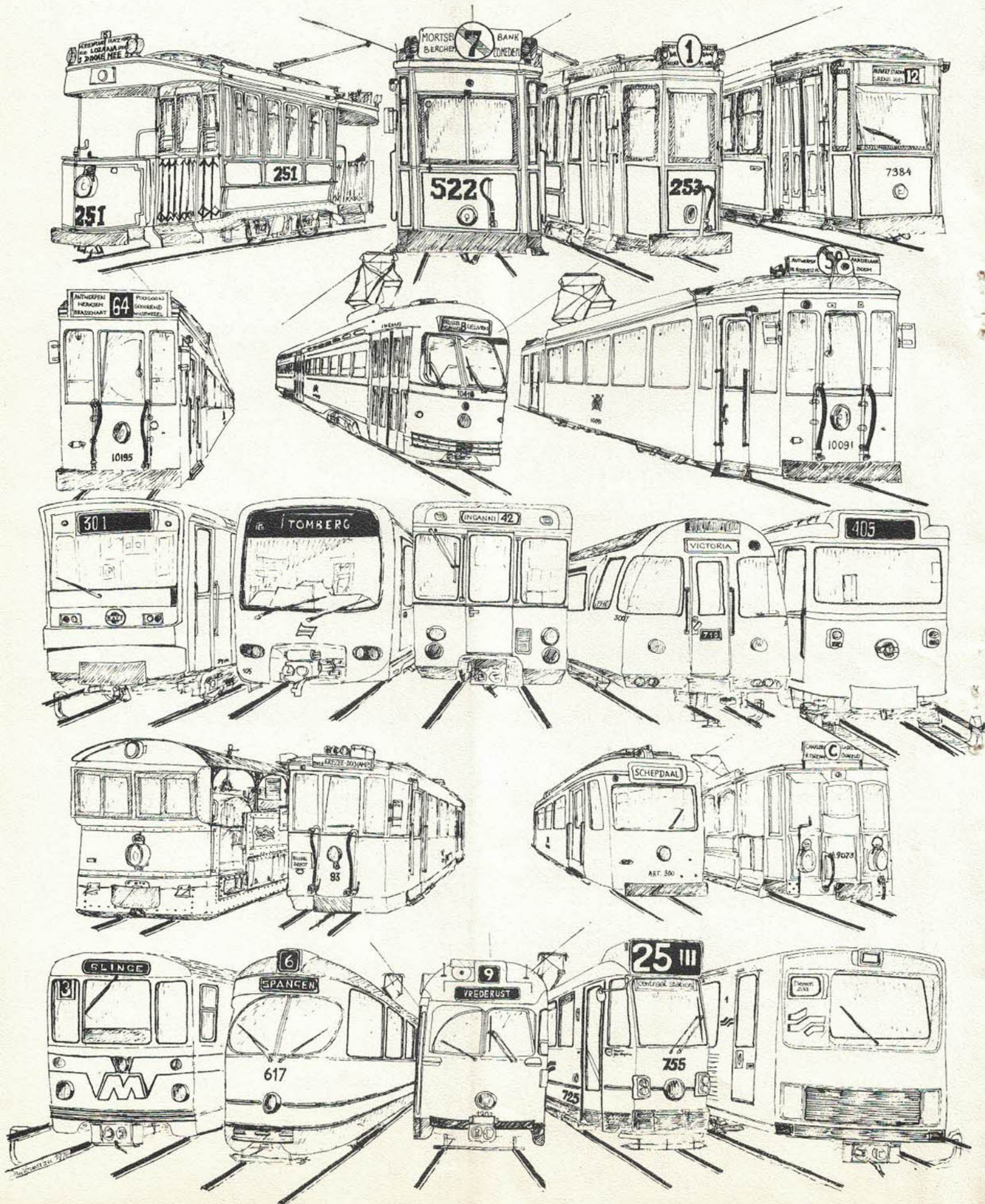


maandblad van de Vereniging voor Belangstellenden in het  
Openbaar Vervoer

verantwoordelijke uitgever: Roger Bastaens  
Kerkendijk 1  
b - 2200 Borgerhout





VeBOV--koerier is het maandblad van de Vereniging voor Belangstellenden in het Openbaar Vervoer, vzw. Dit blad wordt kosteloos verstrekt aan alle VeBOV--leden. Alle in dit blad gepubliceerde informatie en artikels mogen slechts worden overgenomen mits schriftelijke en voorafgaandelijke toestemming van de redactie en bronvermelding is steeds vereist. Ondertekende inzendingen blijven onder verantwoordelijkheid van de auteur en geven niet noodzakelijk de mening van de redactie weer.

Hoofdredactie : Roger Bastaens  
Eindredactie : Spoorslags : Julien Casier  
Trampost : Jan Vermeiren

Verantwoordelijke Uitgever : Roger Bastaens, Kerkendijk 1,  
B-2200 Borgerhout--Antwerpen. Tel.(031) 36 04 92 (na 18 uur)

---

Waar mensen leven en werken is het gevaar altijd al aanwezig geweest. "Het" gevaar dat zich op elk ogenblik manifesteren kan, ook al denkt niemand eraan. Wij geloven overigens dat de mens nooit het gevaar kan uitschakelen in zijn totaliteit, maar voorziening treffen om het te bestrijden is één van de vele lofwaardige pogingen door de gemeenschap ondernomen, om het leven gelukkiger te maken. Nog maar pas geleden is een verdiende vakantie voor vele tientallen mensen in Spanje, eveneens hun laatste vakantie geworden, want ook daar was er gevaar. Toevallig gevaar, maar het was er.

Men kan niet alles voorzien, en niemand verwacht zich aan dergelijke rampen. Toch vragen wij ons af, of er wel voldoende rekening wordt gehouden met de aanbevelingen van allerlei instanties, die trachten de veiligheid te bevorderen. Als er ergens een zaal in de vlammen opgaat, en er vallen slachtoffers, dan wordt het een erezaak van vele diensten om de veiligheid in andere zalen te gaan inspekteren, maar dan is de ramp geschiedt !, het kalf verdronken ! Ondertussen wordt even vrolijk als voordien, lustig rondgereden over alle openbare wegen, van zandweg tot snelweg, met allerlei giftige produkten, schadelijke gassen, radioactieve stoffen en tal van die liefelikheden meer. Ondertussen lijden de spoorwegen steeds grotere verliezen, zodat hier toch de vraag dient gesteld waarom niet door de overheid wordt bepaald met welke stoffen NIET over de autowegen mag worden gereden. De spoorwegen zijn er, en hun dienstbetoon en dienstbaarheid moeten niet meer worden aangetoond. Niemand kan veiliger gevaarlijke produkten vervoeren dan de spoorwegen, dat staat buiten kijf. Het is al even onbetwistbaar dat de spoorwegen over een enorm gamma aan materieel beschikken, dienstig voor welk soort vervoer dan ook. Kan het dan zo moeilijk zijn om daar eens over te praten, en tot bevredigende oplossingen te komen ? Ligt daar niet de verantwoordelijkheid van onze gezagsdragers ? Is dat niet belangrijker dan een nieuwe weg of tunnel voor het verkeer open te stellen met een plechtig gebaar en een zalige glimlach ? Er is wel politieke moed voor nodig, maar waarom vaardigen wij eigenlijk onze vertegenwoordigers af ? Om erewijn te drinken ? Dat zullen ze wel doen zonder dat mandaat ! Nu geloven wij echt niet dat na deze woorden, er veel zal veranderen. Er zal zelfs niet eens gezegd worden DAT er iets moet veranderen, en toch weet iedereen dat.

Gekke toestand, in onze moderne samenleving !

## lijn 75

Gent - Kortrijk - Moeskroen - Lille

De N.M.B.S. spoorlijn bestaat uit 2 delen :  
 lijn 75 : Gent - Kortrijk - Moeskroen - Franse Grens  
 lijn 75A : Moeskroen - Froyennes (waar deze lijn aansluit op  
 lijn 94 Doornik - Blandain - Lille)

Het traject Gent - Kortrijk van deze lijn wordt geëlektrifi-  
 ceerd en gemoderniseerd, een gelegenheid die we te baat  
 nemen om de infrastructuur en de exploitatie te bespreken.

In de reisgids wordt lijn 75 gesplitst in lijn 72 Gent -  
 Deinze en lijn 75 Gent - Kortrijk. De nummering van lijn 72  
 slaat enkel op het traject Deinze - Gent en is bedoeld om de  
 uurregelingen van de lijnen 73, 75 en 86 te detailleren. In  
 werkelijkheid is de toestand als volgt :

lijn 75 is de basislijn Gent - Kortrijk

lijn 86 begint vanaf De Pinte tot Oudenaarde

lijn 73 begint vanaf Deinze tot Adinkerke-De Panne

De indienststelling gebeurde op 25.08.1839 voor Gent-Zuid -

Deinze en op 22.09.1839 voor Deinze - Kortrijk. Op de lijn

vinden we volgende stations : Gent-St-Pieters - St-Denijs-

Westrem - De Pinte - Deurle - Astene - Deinze - Machelen - Olsene -

Zulte - Waregem - Desselgem - Beveren-Leie - Harelbeke en

Kortrijk. Stationsgebouwen staan enkel nog te St-Denijs-Wes-  
 trem, De Pinte, Machelen, Olsene, Zulte, Waregem, Beveren-Leie

en Harelbeke. De toestand van de stations is als volgt :

St-Denijs, Machelen, Zulte en Beveren-Leie : volledig buiten  
 dienst en niet meer bewoond. Zullen gesloopt worden.

Deurle en Astene : reeds voor 1974 afgebroken.

Desselgem : afgebroken in januari 1977.

De Pinte, Deinze en Waregem : zullen afgebroken worden en  
 vervangen door nieuwe gebouwen.

Harelbeke : geklasseerd monument.

De stations Desselgem en Beveren-Leie zijn momenteel nog  
 buiten dienst maar zullen met de elektrifikatie terug in  
 dienst worden gesteld.

exploitatie / treinenloop

a : motorwagens :

reeks 40 : enkele treinen 's morgens en 's avonds o.a. 3953,  
 3954, 3960, 9815, 3911, 3920.

reeks 44 : één rit heen en terug enkel op maandag (en op de  
 dag na een feestdag) en niet tijdens de school-  
 vakantie :

lege rit Gent V.06u35 - Deinze A.06u55

terug met trein 8765 (zie reisgids op lijn 72).

reeks 43 : één rit per dag met 2 gekoppelde motorwagens met  
 trein 3921.

b : lokomotieven :

maandag - vrijdag

lijn 73 : reeksen 60-61 Merelbeke  
 62 Merelbeke, Kortrijk  
 62 sporadisch ook Aalst, St-Niklaas  
 59 Merelbeke  
 51 Kortrijk, Dendermonde

lijn 75 : reeksen 60-61 Merelbeke  
 62 Merelbeke, Kortrijk  
 62 sporadisch ook Aalst, St-Niklaas  
 51 Kortrijk (zeer sporadisch)  
 59 Merelbeke (enkel tijdens spitsuur)  
 59 Antwerpen-Dam (voor treinen Antwerpen-  
 Lille)

lijn 86 : reeksen 60-61 Merelbeke  
 62: Merelbeke, Kortrijk, Aalst, St-Niklaas  
 59 Merelbeke (enkel tijdens spitsuur)

zaterdag en zondag

lijn 73 : reeksen 60, 61 en 62  
 59 en 51 slechts sporadisch

lijn 75 : hoofdzakelijk reeksen 60, 61 en 62  
 reeks 51 sporadisch

lijn 86 : enkel reeksen 60, 61 en 62

bijzonderheden : Op zondag bestaat trein 3963 uit 2 lokomotieven en zes rijtuigen. Aan kop staat een type 62 uit Kortrijk en aan de staart een lok type 60 of 61 uit Merelbeke. Bij aankomst te Gent-St-Pieters rijdt de lok type 60 of 61 als trein 3939 terug naar Kortrijk met de laatste 3 rijtuigen, lok type 62 met de andere 3 rijtuigen naar de vorming. Van maandag tot vrijdag rijdt deze trein ook, maar bestaat uit 2 lokomotieven type 60 of 61 en 6 rijtuigen.

c : rijtuigen :

Alle binnenlandse rijtuigtypes zijn op de lijn te zien :

type L : op lijnen 75, 73 en 86 enkel van maandag tot vrijdag tijdens de spitsuren

type M1 : op lijnen 75 en 86

type M2 : op lijnen 73, 75, 86

type M3 : op lijn 86 (tijdens spitsuur en op zaterdag en zondag)

type R : enkel op lijnen 86 (trein 9016) en 73 (trein 8729) spitsuur maandag tot vrijdag

type K : 1 of 2 treinen per dag.

Het grote deel van de treinen wordt met M2 rijtuigen gereden, vooral op zaterdag en zondag. De andere rijtuigtypes rijden enkel tijdens de spitsuren als versterking daar er dan niet voldoende M2 rijtuigen beschikbaar zijn. De L rijtuigen zullen het eerst uit omloop worden genomen wanneer de nieuwe M4 rijtuigen zullen worden geleverd.

d : uurregeling :

Basisdienst van lijn 75 : uurdienst met vertrek te Gent-St-P. op het uur 35 en uit Kortrijk op het uur 45.

Enkele directe treinen zijn :

3870, 3871, 3872 : Antwerpen - Lille

3914 : Mechelen - Tourcoing

3820, 3821, 3822 : Lille - Antwerpen

Tijdens het spitsuur enkele bijkomende treinen, vooral als omnibus tussen Deinze en Waregem.

Op zaterdag en zondag zelfde uurdienst als in de week, versterkt met de treinen Antwerpen-Lille maar geen omnibus-treinen tussen Deinze en Waregem.

Verdere details : reisgids lijnen 72 en 75.

infrastructuur / modernisatie

a : toestand voor de werken :

Volledig dubbelsporige niet-geëlektrificeerde lijn.

22:04

snelheid : Spoor A : Gent-St-P. - Kortrijk :  
uitrit Gent-St-Pieters 40 km/u  
voor brug over kanaal km 2.000 120 km/u  
in Kortrijk vanaf km 40.130 80 km/u aangegeven  
door sein T21  
inrit Kortrijk 40 km/u  
Spoor B : Kortrijk - Gent-St-P.  
uitrit Kortrijk 40 km/u  
vanaf km 41.310 120 km/u  
vanaf km 2.000 80 km/u  
inrit Gent-St-P. vanaf km 1.230 40 km/u

seinstelset : Volledige automatische seinen tussen Gent-St-P.  
en Kortrijk met volgende seinhuizen :  
B4 De Pinte  
B8 Deinze  
B13 Waregem seinen richting Gent-St-P.  
alle armseinen, sein D13 Sp2 vervangen  
door lichtsein (1.9 - 1.10.75)  
B14 Waregem seinen richting Kortrijk  
alle armseinen, sein Sp1 K14 vervangen  
door lichtsein op 1.3.76  
B18 Harelbeke  
B20 vertakking Oudenaarde (lijnen 75-89)  
B21 Kortrijk

b : modernisering

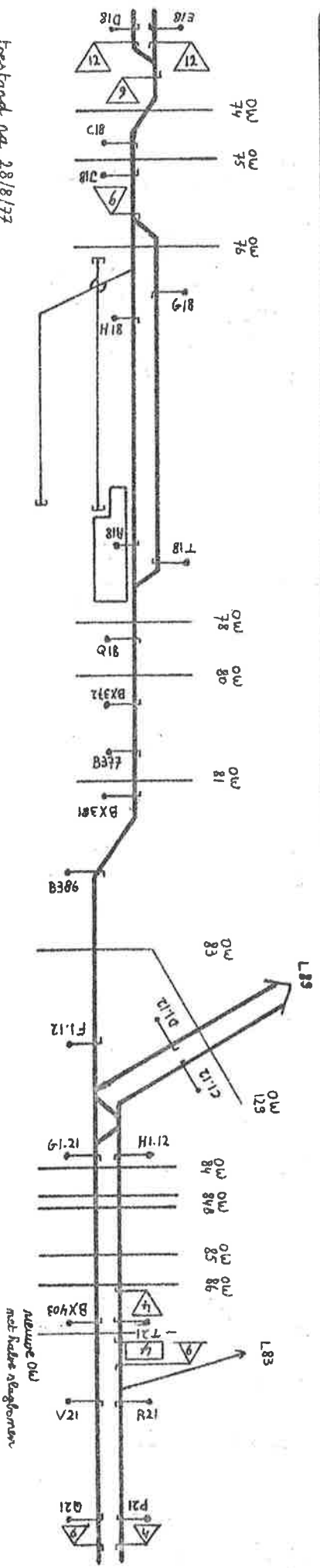
voorbereiding : plaatsing seinen tegenspoor op volgende  
sekties :  
Deinze - Waregem : periode 1.9 - 1.10.75  
Waregem - Harelbeke : op 1.3.76  
Gent-St-P. - Deinze : op 14.3.76

station De Pinte : Vanaf 1.10.75 werden de sporen in het  
station De Pinte verplaatst teneinde de snel-  
heid te kunnen verhogen, werken beëindigd  
op 19.3.76.  
Vanaf 1.6.76 nieuwe werken met het oog op het  
dubbelsporig brengen van de vertakking met  
lijn 86, beëindigd in maart 77

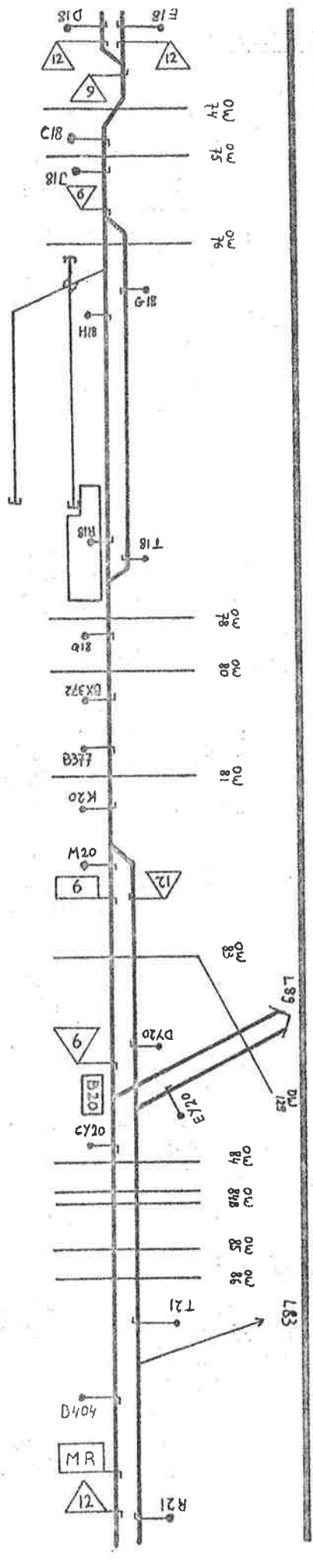
elektrifikatiewerken :

vanaf 13.10.75 : bouw betonputten Deinze - Waregem  
1.4 - 1.5.76 : plaatsing bovenleidingspalen  
1.7 - 1.8.76 : spannen bovenleiding Sp A : Deinze - Waregem  
1.9 - 20.10.76 : spannen bovenleiding Sp B : Waregem - Deinze  
vanaf 1.4.76 : bouw betonputten Gent en Deinze  
15.10 - 5.11.76 : plaatsing bovenleidingspalen  
1.1 - 15.2.77 : spannen bovenleiding Sp B : Deinze - Gent  
1.2 - 1.3.77 : spannen bovenleiding Sp A : Gent - Deinze  
1.9.76 - 1.3.77 : bouw betonputten Waregem - Harelbeke  
1.5 - 1.6.77 : plaatsen bovenleidingspalen  
15.6 - 1.8.77 : spannen bovenleiding Sp A en Sp B :  
Waregem - Harelbeke

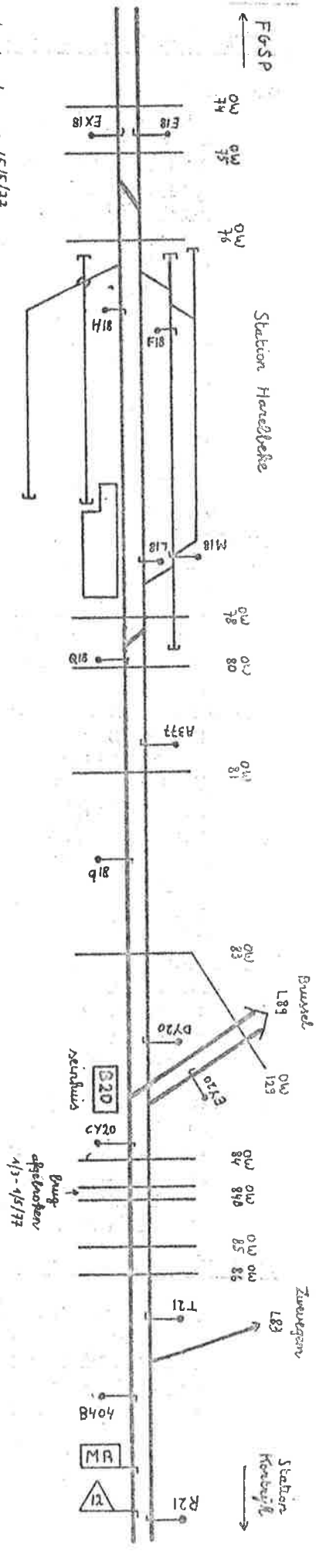
bestand na 28/8/77



bestand voor 15/5 tot 28/8/77



bestand voor 15/5/77



F65P

Station Horebeke

Bussel

Zuweggen

Station Kerkweg

22:06

sektie Harelbeke - Kortrijk :

toestand voor 15.5.77 .

dubbelsporige lijn, max. snelheid 120 km/u,  
automatisch seinstelsel.

Station Harelbeke met 3 stationsporen en enkele rangeer-  
sporen. seinhuizen : B 18 Harelbeke, B 20 vertakking Ouden-  
aarde (L.75-89), B 21 Kortrijk.

uitgevoerde werken : afbraak brug over lijn 75 tussen  
OW 84B, deze OW bestaat uit 2 afzonderlijke OW, één voor  
iedere richting van de op- en afrit van de E3 autosnelweg.  
Tussen deze 2 OW werd vroeger een brug gebouwd die afge-  
broken werd van 1.3 - 1.5.77. Vanaf 1.1.77 zijn de werken  
gestart voor de bouw van een volledig nieuw enkelspoor  
tussen Harelbeke en Kortrijk. De voorbereidende werken  
voor de ophoging zijn intussen ook reeds gestart (o.a  
afbraak van huizen, uitbreken van een rangeerspoor te  
Harelbeke). De ophoging van lijn 89 is reeds ver gevor-  
derd. De brug die OW 129 zal vervangen ook in ruwbouw  
ver gevorderd.

toestand van 15.5 - 28.8.77

uitgevoerde werken : op enkel spoor brengen van de lijn  
tussen OW 74 en OW 81 met kruisingsmogelijkheid te Harel-  
beke. Wijziging van het seinstelsel en snelheid terugge-  
bracht van 120 tot 60 km/u enkel voor het enkelsporig  
deel. De ophogingswerken zijn reeds begonnen tussen OW 80  
en 81.

toestand vanaf 28.8.77

uitgevoerde werken : in voege komen van volledig nieuw  
sporentracé naar Kortrijk, en de nieuwe seinen tussen  
OW 81 en inrit Kortrijk. Afschaffing van seinhuis B 20  
en verlaging snelheid van 120 naar 60 km/u.

toestand op 15.10.77

Ophoging van de sektie Harelbeke - OW 84 reeds ongeveer  
2 meter hoogte. Bouw van alle betonnen kokers voor boven-  
leiding in ruwbouw af. Bouw bovenleidingskokers tussen  
OW 84 en 86.

toestand op 1.2.78

De ophoging Harelbeke - Kortrijk is voltooid, bouw van  
de brughoofden aan alle belangrijke OW. Brug aan OW 78  
reeds volledig in ruwbouw af. In Harelbeke zelf is de  
eerste toegang tot het nieuwe station in ruwbouw af.

schema van de sporensituatie :

De seinen E, EX, M en L 18, A 377, DY20, EY20, T en R 21  
staan in de richting Kortrijk.

De seinen B404, CY20, q en Q 18, H en F 18 staan in de  
richting Gent.

tekening : toestand voor 15.5.77

nog uit te voeren werken :

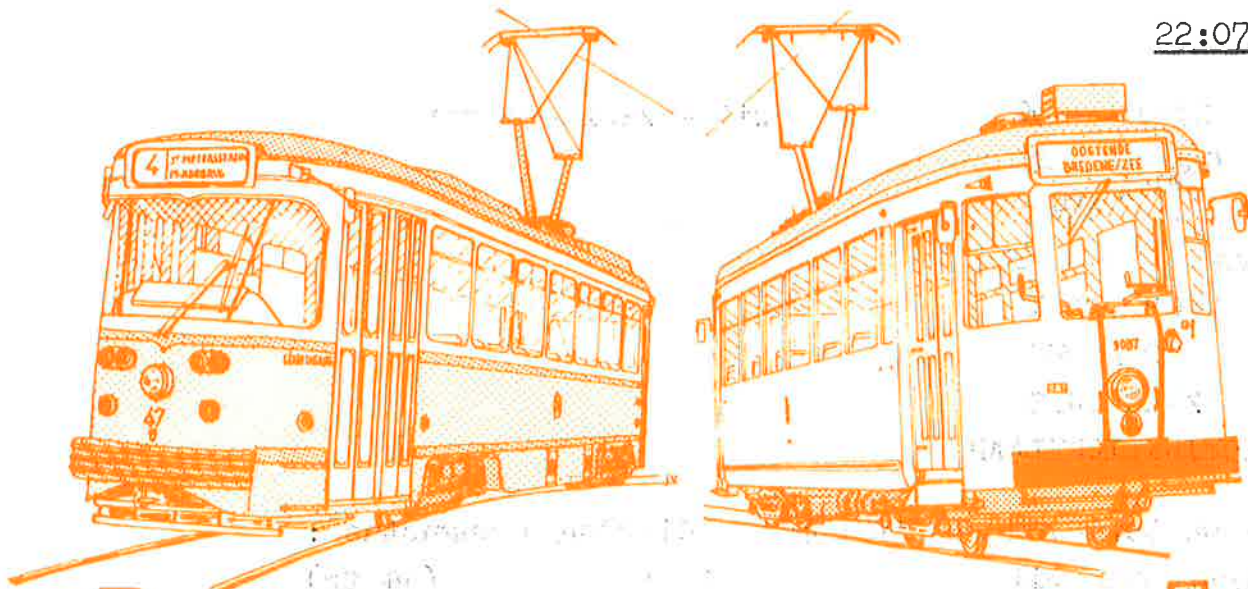
Bouw van de nieuwe stationsgebouwen te De Pinte, Deinze  
en Waregem. In de Pinte worden peronoverkappingen en  
spooronderdoorgang voorzien.

Ophoging van de stations Deinze en Waregem. Deze werken  
zijn aangevat op 15.1.78.

Het verloop van deze werken zal worden besproken in  
volgende nummers van VeBOV-koerier.

Thierry Heylen  
22.02.1978





# trampost

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

. Met het oog op de verlenging van tramlijn 7 naar het Tolhuis werden tijdens de maand juli alle trams, met uitzondering van de 2146 - 2165 die normaal op lijn 7 rijden, voorzien van nieuwe lijnfilms voor deze lijn. De lijnkleur en lettertype bleef hetzelfde maar het lijncijfer werd smaller. Tevens werd een film "KONINKLIJKELAAN" bijgevoegd voor ritten ingekort tot de nieuwe keerlus op de Grote Steenweg te Berchem. Een volledige MIVA tramfilm ziet er dus nu als volgt uit :

2	HOBOKEN GROENPLAATS
3	MERKSEM ZUID
4	HOBOKEN GROENPLAATS
7	MORTSEL TOLHUIS
8	EKSTERLAAR GROENPLAATS
10	DEURNE MELKMARKT
11	EKSTERLAAR MELKMARKT
12	ANTWERKSTADION - GRENS KIEL
15	MORTSEL GROENPLAATS
24	SILSBURG SCHOONSELHOF
	CENTRAALSTATION
	COMEDIEPLAATS
	EXTRA DIENST

groen + witte tekst

geel + zwarte tekst

turkoois blauw + zwarte tekst

donkerblauw + witte tekst

oranje + zwarte tekst

groen + zwarte tekst

wit + rode tekst

rood + witte tekst

wit + groene tekst

paars + zwarte tekst

wit + zwarte tekst

"

"



GROENENHOEK

wit + zwarte tekst

GROENPLAATS

HARMONIE

JAN DE VOSLAAN

SPORTPALEIS

STENEBRUG

ZWAANTJES

KONINKLIJKELAAN

. Nieuwe tarieven met ingang van dinsdag 1 augustus.:

rechtstreekse rit	16 fr	(14 fr)
overstaprit	19 fr	(17 fr)
7-rittenkaart (voorverkoop)	66 fr	(60 fr)
7-rittenkaart (op rijtuig)	85 fr	(75 fr)
MTB-maandabonnement	460 fr	(420 fr)
MTB-jaarabonnement	4600 fr	(4200 fr)
toeristenkaart (2 dagen)	80 fr	(65 fr)

Samen met de prijsverhoging werden er ook enkele zeer op prijs te stellen veranderingen doorgevoerd. Zo is het "tramtarief" nu ook geldig op MIVA lijn 33 en op de verpachte MIVA lijnen 32, 35 en 37, die tot nu toe een autobustarief hadden waar de prijs afhankelijk was van de doorlopen sekties. Het algemeen abonnement MTB wordt op deze lijnen dus ook integraal geldig. Een andere verbetering, zeker voor alle tram- en busgeïnteresseerden: de toeristenkaart voor 2 dagen onbeperkt vervoer is nu beschikbaar voor iedereen, terwijl men vroeger buitenlandse toerist moest zijn! Er is echter nog steeds geen overeenkomst tussen MIVA en NMVB bereikt over de bediening van de Wilrijkse wijk Neerland. Het supplement van 2 fr voor het buitenstadstrajekt naar Neerland blijft voorlopig nog gehandhaafd.

. Dubbele achterlichten werden geplaatst op pcc :

2015 (na ongeval)

2061 (na herschildering dd. 7.7.78)

2005 (na revisie terug in dienst op 27.06.78)

2122

. Voor de nieuwe aansluiting tussen de Draakplaats en het Ooststation is de bovenleiding volledig gespannen. De sporen zijn echter nog niet aangelegd.

. Aan de haltes met een schuilhuisje zullen uurregelingen worden aangebracht van de lijnen met de uren dat een tram of bus aan die halte voorbijkomt, ipv het vertrek uur aan het eindpunt. Het drukken van deze uurregelingen gebeurt per computer.

. Op 28.06.78 zijn de uurregelingen van alle lijnen veranderd met uitzondering van 3pendel, 33, 35 en 37.

. Volgende trams van lijnen 10 en 24 hebben door het instortingsgevaar op de Turnhoutsebaan op 2 juni twee nachten buiten de stelplaats doorgebracht: 2071(24) en 2042(24) aan de Stenebrug; 2117(10), 2121(10) en 2122(10) op de Engelslei; 2065(24) en 2076(10) aan de Turnhoutsepoort; 2080(10) op het Foorplein (Noordersingel).

. Op 2 en 3 juni kregen bijna alle trams achteraan zelfklevers met de tekst "Zorgen Vermijden - Trammetje Rijden". De zelfklevers zijn best leuk, maar hun kleuren (blauw/rood) passen helemaal niet bij de trams. De 8 trams die dat weekeinde niet in de stelplaats stonden (zie hierboven) kregen die zelfklevers pas later.

. Sinds einde juli worden ook de bussen met een slogan beplakt : "Met de Bus...zit je knus !" Deze groen/witte zelfklevers worden aan de voordeur van de bus geplakt.

. De versterking van de dienstregeling (oa. verdubbeling van het aantal trams in de avonduren) werd tot nu toe doorgevoerd op alle tramlijnen behalve 3pendel (heeft met 1 rijtuig in dienst reeds een 15' dienst) en lijn 7 (wacht op verlenging naar het Tolhuis - voorzien op 01.09.78). Eindelijk wordt er dan ook gesproken over dergelijke verbeteringen toe te passen op autobuslijnen. De eerste lijn zou lijn 17 (Centraalstation - Wilrijk U.I.A. Campus) zijn waar de avonddienst van 30' op 15' en de zondagmorgen dienst van 60' op 15' zou worden gebracht. Ook overdag zouden meer bussen rijden.

#### N.M.V.B. AUTOBUSNIEUWS

. De aflevering van nieuwe Daf-VanHool A 120 bussen tot 5355 is bijna voltooid. Bussen van dit type zullen in Brussel vanaf 31.07.78 op de lijnen G, Ø en W<sub>L</sub> (ex-Bw) worden ingezet. De verdeling van deze bussen aangegeven in Veko 19:06 wordt veranderd, waardoor groep Antwerpen na de inrijdperiode geen enkele bus van dit type houdt.

. De N.M.V.B. heeft een proefbestelling voor gelede autobussen geplaatst, waarschijnlijk worden dit Mercedes O 305 G bussen. Een nieuwe reeks Volvo-Jonckheere bussen is eveneens in bestelling.

#### N.M.V.B. TRAMNIEUWS

##### CHARLEROI :

. In juni werden 20 nieuwe Stemmann pantografen geleverd. Deze zullen o.a. geplaatst worden op de S trams die uit Brussel worden overgebracht.

. Er werden een hele reeks lijnfilms geschilderd (zie Veko 14:13) die echter nooit werden gebruikt daar de voorziene lijnveranderingen eind vorig jaar en begin 1978 niet werden doorgevoerd. Deze lijnfilms werden ondertussen door bijvoegen of wegknippen van filmstroken aangepast aan de huidige toestand, maar ze zijn nog niet op de trams aangebracht.

. Naar alle waarschijnlijkheid hebben in juni voor het laatst bijwagens van het type Standaard (enkel nog 9514 en 9515) en type Braine-le-Comte (9551 - 9554 en 9556 - 9563) gereden. Ze zullen in september niet terug worden gebruikt. Sinds verschillende maanden reeds verminderd het gebruik van bijwagens in Henegouwen stelselmatig.

. Het eksperimenteel prototype 9125 is nog steeds niet in afwerking. Enkel een kopwand en gedeeltelijk een zijwand zijn afgewerkt.

. Op 21.06 kwam S 9090 aan te Jumet. Deze tram afkomstig uit Brussel zal in Charleroi in dienst worden gesteld.

##### WEST-VLAANDEREN :

. In de Hogere Technische School te Oostende loopt gedurende de vakantiemaanden een tentoonstelling over de NMVB waar o.a. een deel van een wagenbak van een nieuwe NMVB tram wordt tentoongesteld, genummerd 6100 (tweerichtingsuitvoering voor Charleroi). De nieuwe trams zullen dus worden genummerd in de reeksen 6000 en 6100, waardoor binnen de 2 jaar een nieuwe autobusnummering moet worden aangevat daar deze de 6000 reeks naderen. Deze tentoonstelling is in de school recht tegenover het tramstation van Oostende.

. De tweede type N motorwagen overgebracht van Brussel naar Oostende is N 9272 op 07.04.78. Gezien de afschaffing van de laatste Brusselse buurtspoorwegtramlijnen is besloten deze N wagens niet in dienst te nemen. Voorlopig staan ze afgesteld in de stelplaats van Oostende. Voldoende type SE wagens kwamen vrij te Brussel dat deze N wagens niet meer nodig zijn.

. Op 22.06 kwam te Oostende SE 9098 aan, vanuit Jumet waar het rijtuig een revisiebeurt kreeg. Hij werd ontdaan van de trolleys een kreeg een Stemmann pantograaf en een stopkontakt voor bijwagengebruik. Op 30.06.78 reed deze tram reeds zijn eerste proefrit te Oostende en is sindsdien in gebruik gekomen.

. SO 9021 werd in het voorjaar het slachtoffer van een zware frontale botsing waardoor de ganse kopwand werd vernield. Bij de herstelling kreeg de 9021 de kopwand van de uitgebrande SO 9015 die reeds enkele jaren in Knokke terzijde staat. Na herstelling wordt de wagen terug 9021 genummerd, maar voor de herschildering prijkte voorraan nog het nummer 9015 in de werkplaats te Oostende.

. Standaardmotorwagens 9290 en 9292 staan te Knokke nog steeds buiten dienst, ontdaan van alle bruikbaar materiaal (luchtrem, motoren, controllers,..) Indien geen enkele museumvereniging in deze wagens geïnteresseerd is zullen ze worden omgebouwd als platte wagens voor spoortransport.

. De modernisatie van de Standaard bijwagens is voortgezet. Hierbij dienst opgemerkt te worden dat de doorlopende neonverlichting enkel wordt geplaatst in de wagens met een doorlopend reizigerskompartment. In de bijwagens met een tussenschot en op de balkons van alle standaard bijwagens worden ronde verlichtingsarmaturen gebruikt.

#### BRUSSEL :

. Het vervoer van museumtrams van Schepdaal naar Rumst is korte tijd voor het plaats moest vinden voor onbepaalde tijd uitgesteld.

. Officieel op 1 augustus 1978, maar in praktijk in de vroege avond van 31 juli 1978 worden de laatste resterende buurtspoorweglijnen met tramuitbating in groep Brussel verbust. Dit zijn : G naar Grimbergen, Ø naar Vilvoorde (Het Voor), Bw naar Wemmel en W<sub>L</sub> naar het Stadion. Een verslag hierover zal in het volgende nummer van VeBOV-koerier verschijnen.

. Het grootste deel van het rollend materieel dat door deze verbussing vrijkomt zal worden overgebracht naar andere NMVB groepen : alle S motorwagens naar Charleroi, alle SE motorwagens naar Oostende, het lot van de N motorwagens is nog onbeslist. De bijwagens zullen waarschijnlijk gesloopt worden, misschien geen enkelen naar de Grotten van Han-tramlijn.

S 9090 werd op 20.06 te Grimbergen opgeladen en naar Jumet gebracht op 21.06.

SE 9098 werd te Jumet opgeladen op 21.06 maar is in plaats van naar Brussel terug te komen rechtstreeks naar Oostende gebracht op 22.06.

. Reeds enkele tijd op voorhand werd de stelplaats Grimbergen aangepast voor het stellen van autobussen. In de loods werden sporen 6, 7 en 8 uitgebroken en werd op de plaats van 6 en 7 een betonvloer gegoten. De schouwput vooraan op spoor 7 werd gedempt om een uitrit te maken voor de autobussen. De andere schouwputten : 6, 8, 9 (met de wielbandenslijpmachine), 10 bleven tot het einde in dienst voor nazicht van de rijtuigen.



Voor de loods werd het uiterste rechtse spoor opgebroken en vervangen door kassei. De tramrijtuigen werden gestald op de 2 resterende sporen 9 en 10 en op de sporen voor de loods.

. Op 3 juli werd alle rollend materieel van de dienst Weg & Werken naar de keerlus aan de ingang van de Heizel-tunnel overgebracht.

. Na het einde van de tramdienst zal het grootste deel van het rollend materieel (N, S en SE motorwagens en bijwagens) opgesteld worden in de tunnel aan de Heizel om de stelplaatsen vrij te maken voor autobussen en in afwachting van overbrenging naar andere groepen. Om dit materieel in de tunnel tegen diefstal en vernieling te vrijwaren zal de tunnel aan beide zijden van poorten worden voorzien. De oude uitrit richting Londerzeel en de toegangstrappen naar de oude ondergrondse tramhalte zijn met steen toegebouwd.

. Tramlijn Bw wordt vervangen door buslijn WL (zelfde lijnletter als de huidige doorstreepte tramlijn tot het stadion). G en Ø blijven als lijn, doch in de avonduren en tijdens weekeinden rijdt slechts één lijn die via Het Voor naar Grimbergen rijdt (Het Alexius-instituut wordt dan niet meer bediend). Merkwaardig genoeg rijden de autobussen echter niet door tot Humbeek zodat de reizigers te Grimbergen steeds moeten overstappen op een aansluitende bus. Enkel 's avonds en op spitsuren rijden enkele ritten door.

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

. Vanaf zondag 2 juli wordt op metrolijn 1 de volledige zondagdienst met enkele metrostellen gereden, ipv 2 gekoppelde stellen. Tot nu toe waren nog nooit enkele stellen in dienst geweest

. Naar verluid zouden de twee laatste trams van de reeks 7901 - 7961, dus de 7960 en 7961 niet als pcc-trams worden gebouwd, maar wel uitgerust met een elektronische traktieuitrusting (hakker of chopper genaamd).

. De laatste afgeleverde dgpcc is 7954. Tijdens de vakantie werden geen nieuwe trams afgeleverd.

. Sinds 3 juli (ingaan van de zomerdienstregeling) is op enkele lijnen de materieelsinzet veranderd :

Lijn 18 rijdt enkel nog met 7500en, geen 7900en meer.

Lijn 102 rijdt in de week en op zaterdag volledig met 7500, enkel op zondag nog met 7000.

Lijnen 92 en 94 rijden met 7000en in de week en met 9000en tijdens het weekeinde. De 4000en die de laatste tijd enkel op lijn 94 werden gebruikt komen niet in dienst in juli en augustus.

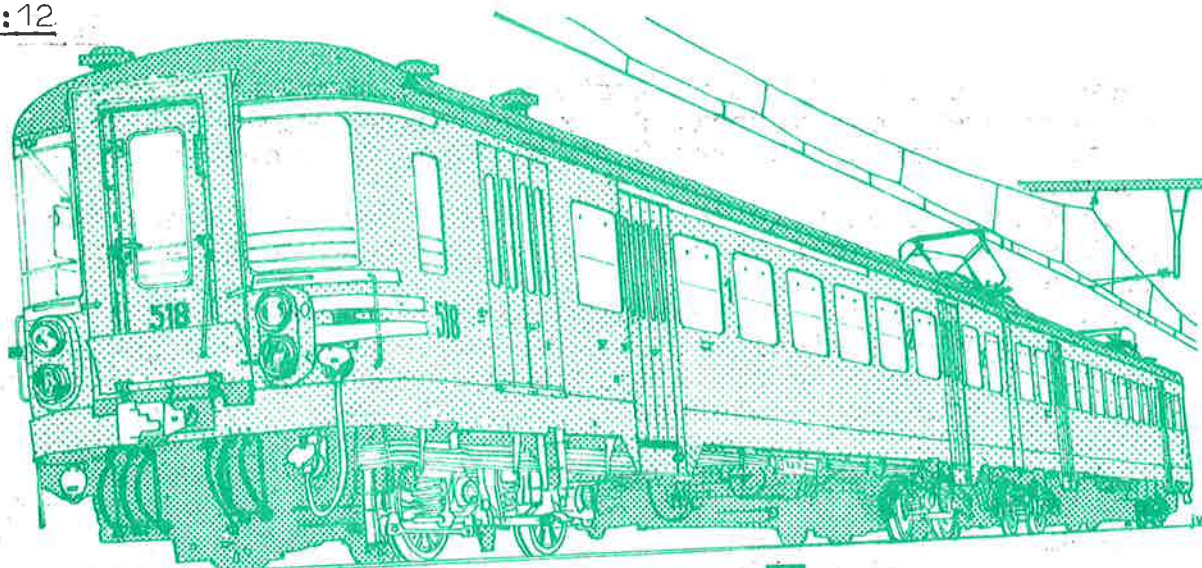
Lijnen 22 en 93 rijden voortdurend met 9000. De toekomst van deze lijnen is onzeker : afschaffing (lijn 22) en verbussing (lijn 93) is steeds mogelijk.

. Vanaf 28 april tot eind juli werden op lijn 93 geregeld 7000en ingezet (zie Veko 21:09 onderaan, waar niet vermeld stond dat het lijn 93 betrof).

. Tweecassige mw 9003 - 9008 zouden nog worden verkocht aan Paraguay, wat echter nog niet is bevestigd.

. Een aantal nieuwe MAN bussen van de reeks 8191 - 8269 zijn reeds gebouwd, maar nog niet afgeleverd aan de MIVB.

. Sinds enkele weken worden op zondag op lijn 58 regelmatig tweerichtingswagens reeks 7800 ingezet.



# spoorslags

- 00 : Ook de elektrische treinstellen worden nu met een gele veiligheidsschildering uitgerust. Deze bestaat uit een gele kopdeur en 3 brede gele banden over de kop tot op de zijwand. In het algemeen is het een beter uitgevoerde schildering van het proefmodel 730. De volgende stellen zijn reeds herschilderd : 020, 057; 093, 084, 094 en 126.
- 15 : Geen verandering in het plan van de lokomotieven reeks 15 en zodoende nog steeds diensten op de verbinding Brussel - Amsterdam (TEE) en Oostende - Brussel - Landen. Nochtans komen nog regelmatig machines van deze reeks in de plannen van reeks 18 voor (verbinding Luik - Parijs).
- 16 : Nog slechts enkel diensten op de verbinding Oostende - Brussel - Köln komen in het 6 dagen tellend plan van deze reeks voor. Op te merken valt dat de TEE 20 de enige rit voor een TEE is geworden.
- 18 : Het plan omvat 4 dagen met enkel diensten tussen Parijs en Brussel enerzijds en Parijs en Luik anderzijds. Nochtans komen deze loks regelmatig buiten plan naar Köln.
- 20 : Voor deze reeks werden 2 plannen opgesteld :  
12 lokomotieven komen in plan 550 voor op de verbinding Luxembourg - Arlon - Namur - Brussel - Oostende voor internationale personentreinen en tussen Stockem en Brussel voor ertstreinen. Opmerkelijk is de dubbele traktie van 2 loks type 20 voor trein 48953 tussen Brussel-Zuid (23u35) en Stockem (02u08). Er zijn geen diensten meer voorzien naar de Antwerpse haven. Gedurende 3 dagen staan ze reserve te Arlon, Jemelle en Namur.

Een ééndags plan met test en opleidingsritten omvat **diensten** tussen Charleroi, Brussel en Gent. Ingezet wordt deze lokomotief vanuit Brussel-zuid. Ondanks het geringe aantal benodigde lokomotieven kunnen door de diverse defekten deze plannen zelden gereden worden en springen lokomotieven van de reeks 23 en 26 in dubbele traktie in.

Wegens ongevallen zijn 3 lokomotieven aan heropbouw toe :  
2002 na botsing te Arlon (bestuurderskabine vernield)  
2013 uitgebrand  
2010 uitgebrand

- 22 : Schaarbeek bezit een plan van 6 machines met diensten op diverse lijnen. Opmerkelijk is het slepen van TEE 21 tussen Brussel-Zuid en Aachen-Hbf.  
4 machines worden vanuit Brussel-zuid ingezet met ondergeschikte diensten tussen Brussel en Mons. Merelbeke behoudt zijn plan met 10 lokomotieven reeks 22/25 voor omnibustreinen tussen Gent, Brussel en Leuven. Nog steeds bestaat de losse rit met 3 machines tussen Merelbeke en Aalst 's morgens (5u30 - 5u50) en tussen Aalst en Merelbeke 's avonds (18u10 - 18u30). Het plan 300 van de reeks 22 werd ingekort tot 6 loks die dienst doen voor personentreinen tussen Brussel en Roosendaal en voor goederentreinen tussen Antwerpen en Monceau / Ronet.
- 23 : Wegens het uitvallen van de DB 184.003 voor de trein TEE 40 moest de 215.013 van Krefeld op 13 juni 78 deze TEE tot Liège-Guillemins slepen. De 184.003 liep met neergelaten stroomafnemers mee. De trein had 45 minuten vertraging. Na het wegslepen van de DB 184 werd de tegentrein (de TEE 33) door de 2380 (geel-groen) tot Aachen-Hbf gesleept.
- 22/23 : Deze 2 lokomotiefreeksen komen in de volgende plannen voor :
- Mons zet 11 loks in op de lijnen 36 en 96 tussen St-Ghislain en Brussel/Liège. Onderhoud gebeurt te Kinkempois en te Schaarbeek.
  - Kinkempois zet 13 loks in op de verbinding Aachen - Liège - Brussel - Oostende. Belangrijke diensten worden gereden voor de treinen 224, 320, 322 en 1433 die over het ganse traject met dezelfde lokomotief gereden worden.
  - Oostende zet op dezelfde verbinding 11 loks in waarbij vele diensten over het ganse traject gereden worden.
  - Het plan van Leuven bestaat uit 14 lokomotieven die voor diverse diensten over het ganse net gebruikt worden. Opmerkelijk zijn de ritten met eerststreinen tussen Antwerpen en Kinkempois en enkele diensten tussen Liers en Charleroi.
  - Namur zet 7 loks in met enkel diensten voor de semi-direkte treinen tussen Liers en Charleroi.
- 23 : Voor deze reeks hebben we volgende plannen :
- Schaarbeek zet 12 loks in over het ganse net. De losse rit met 3 loks tussen Schaarbeek en Brussel-zuid (vorming) (14u55 - 15u34) bestaat nog steeds.
  - 12 lokomotieven van Monceau worden vooral in dubbele traktie ingezet tussen het industrieterrein van Charleroi en de Antwerpse haven. Op te merken valt wel dat de meeste diensten in de voormiddag gebeuren en zodoende de loks 's namiddags te Monceau afgesteld worden.
  - Ongeveer dezelfde diensten worden door de 13 loks van Antwerpen gereden.
- 23/26 : Het plan van Ronet (77 : 37 machines) werd drastisch ingekort ten gunste van de reeks 20 en zodoende vielen er heelwat hoogwaardige diensten uit. Het huidige plan bestaat nog steeds uit 24 dagen met de meeste ritten in dubbele traktie tussen Stockem en Brussel / Antwerpen. Naast dit plan springen deze lokomotieven regelmatig in als hulp voor de reeks 20.
- 28 : Naast de 2801 en 2802 die te Brussel-zuid op een zijspoor staan, vergaat het de 2803 beter. Dagelijks zorgt deze machine voor het wegzetten van lege rijtuigen tussen Brussel-noord en Schaarbeek, terwijl ook een trein met



reservestukken tussen Schaarbeek -vorming en CW Mechelen op het programma staat. Ondanks het feit dat ze tot de netreserve behoren, wordt er nog een tussentijdse herziening in CW Mechelen voorzien. Ook worden ze door het personeel van de stelplaats Brussel-zuid rijvaardig gehouden.

- 29 : Ook voor deze reeks werd de definitieve buitendienststelling uitgesteld en blijven deze machines te Ronet in reserve staan. Alleen de 2912 doet nog enkele rangeringen binnen de CW Mechelen en tussen de CW Mechelen en de vorming van Muizen.
- 51 : Bij het in voege treden van de nieuwe beurtregeling werd het plan van Schaarbeek opgegeven en door lokomotieven van Dendermonde overgenomen. Een spoedige omstationering van de Brusselse lokomotieven naar Dendermonde en Oudenaarde is te voorzien. Nu rijden de 51-ers van Schaarbeek nog enkel reserve en afsteldiensten in het Brusselse.
- 53 : De 5306 staat nog steeds met verwijderde stuurposten op het buitenterrein van de CW Salzannes. De beide nieuwe stuurposten bevinden zich reeds in de hal van de CW. Het uitkomen van deze eerste gemoderniseerde lok is tegen september te verwachten.
- 52/54 : 5201, 5204, 5206 en de 5401 zijn reeds overgeplaatst naar de stelplaats Ronet en doen er dienst in een 10 dagen tellend plan (winter : 7 dagen). Naast de goederentreinen naar Jeumont, Kinkempois en Montzen komen vooral reizigerstreinen naar Dinant en Bertrix in hun plan voor.
- 59 : Naast de gewone diensten naar Turnhout, Mol en Hasselt komen de 59-ers van Antwerpen-Dam ook volgens plan tot in Neerpelt. Bij deze reeks van Antwerpen heeft de 5954 een afwijkende schildering daar de groene streep hier tussen de lampen verloopt.
- 60 : Het omloopplan van deze reeks te Hasselt werd met 2 dagen uitgebreid en voorzien o.m. de nieuwe trek- & duwtreinen tussen Hasselt en Mol. Als rijtuigen werden hier rijtuigen van de lijn 34 afgetrokken en daar vervangen door M2 stellen. Het stijgend aantal loks werd gekompenseerd door de omstationering van enkele loks van Ronet naar Hasselt.
- Liège verminderde zijn plan van de loks reeks 60 zodat nu nog enkel goederentreindiensten gereden worden. Vervangen werden de diensten naar Maastricht (door NS-stellen) en de diensten naar Hasselt (door reeks 64/65).
  - Merelbeke bezit verschillende plannen voor de reeks 60/61 waarbij de diensten tot in Brussel, Adinkerke, Kortrijk, Mechelen en Haine-St-Pierre op te merken zijn. Belangrijk zijn wel de diensten in dubbele traktie naar het Franse Armentières. Hierbij hebben we een traktie 60 + 62 voor de volgende trein : 59993 (10u30 - 13u10) en 59994 (Arm. 13u30 - Gent/Sifferdok 17u00).
- 64/65 : Door het wegvallen van de diensten naar Mol en Antwerpen worden deze reeksen versterkt ingezet op de lijn 34 Hasselt - Liège waar ze alle diensten van de reeks 60 van Kinkempois overnemen. Naast deze diensten hebben we ook nog ritten naar Leuven, Eisden en Brussel voor personentreinen en naar Bressoux, Montzen en Waterschei voor goederentreinen.

66 : Alle lokomotieven reeks 66 staan voor het ogenblik te Salzannes en wachten er op een ABC dieselmotor van 550 kW. Na deze ombouw zullen ze waarschijnlijk te Antwerpen gestationeerd worden en daar het heuvelen te Antwerpen-noord tot hun taak hebben.

Volgende lokomotieven stonden eind juni te Salzannes.

20 : 2002 (na botsing) en 2010 (uitgebrand)

26 : 2613 en 2614 (in revisie)

51 : 5125 (FDR), 5132 (LK), 5118 (FSR), 5192 (FHS) allen in revisie.

53 : 5306 (modernisering), 5311 (revisie)

55 : 5518 (FVY), 5525 (na botsing)

59 : 5950 (FNDM), 5915 (FKR), 5954 (FNDM)

60 : 6002 (NK), 6061 (FKR), 6073 (FHS), 6106 (FKR)

62 : 6202 (FKR), 6220 (FKR, afgewerkt in geel)

66 : 6601, 6602, 6603 (wachten op nieuwe dieselmotor)

73 : 7342 (NK)

80 : 8010 (FSR)

84 : 8415 (MKM), 8446 (GT)

85 : 8518 (FNDM)

81 : 8102 (in afbraak)

<p style="text-align: center;">VeBOV - krant verenigingsnieuws</p>
--

#### VERSLAG VAN DE VeBOV-EKSPRES VAN 27 MEI

Honderden mensen zorgden die zaterdagmorgen voor een drukke beweging in het Antwerpse Centraalstation, en meer bepaald rond spoor 10. Het treinstel werd door een diesellok naar binnen gesleept, en meteen begon de jacht naar een goed plaatsje. De rij van belangstellenden was ononderbroken, ondanks het slechte weer van de vorige dagen. Er hing een dikke mist, maar Pien, die nog geen lid is, liet zichzelf en de zon niet zien. Dat kon evenwel niet uitblijven, en toen we, met enige vertraging door het wachten op te late treinen uit het binnenland, vertrokken, werd het steeds lichter. In Diest scheen de zon, en een fijne VeBOV-dag was begonnen. Een fanfare haalde de reizigers af op het perron, en bracht hen op het stationsplein, waar volksdansgroepen in kledij ons verwelkomden met echte Hagelandse pensen. In Antwerpen is dat beuling, en elders bloedworst, maar die zijn er nooit zo lekker als die uit het Hageland. De voorzitter van de plaatselijke VVV hield een korte toespraak, waarin hij de toeristische bronnen van het Hageland belichtte. Op een Breugheliaanse wijze werden dan vlaaien aan de bezoekers rondgedeeld, terwijl er muziek was en volksdans. Toen de trein wegstoomde blies de fanfare ons een goede reis na. De volgende stop was Bokrijk, en wat voor een stop! Een blaaskapel haalde de treinreizigers af in de stopplaats Bokrijk, en bracht de gasten naar het Domein-waar-de-tijd-stilstond. Onze gasten konden er rondkuieren, eten en drinken en genieten van de heerlijke oase die Bokrijk is, temidden van groen en fluitende vogels.

Tussendoor liet de fanfare haar aanwezigheid merken. Na drie uur oponthoud bracht de muziek ons terug naar de trein. Dan begon de tocht van Hasselt naar Neerpelt, over één der mooiste lijnen van Vlaanderen. Snel rijden was er niet bij, gezien deze lijn sedert 2 juni 1957 alleen nog maar door goederentreinen werd bereden, en dus niet onderhouden werd voor reizigersdiensten. Het sterk afwisselend landschap bleek toch overheerst door duinen en dennen, hoog in de lucht de spetterende zon, en hier en daar een vergeten ven.

Limburg zoals men het niet vaak kent, en dus....enig ! Stomend en fluitend rijdt de trein Neerpelt binnen, opgewacht door ongeveer zeshonderd toeschouwers en een feestelijke fanfare, weer eens ! Muziek, zon, vriendelijke mensen, en dorst ! De herbergen worden bestormd door de reizigers en de bezoekers drementen langs de trein, of slaan nauwkeurig het waternemen gade. Als een halfuurtje later de trein weer vertrekt, worden de treinreizigers nagewuifd door de bevolking, en speelt de fanfare er vrolijk op los. Nauwelijks tien minuten later stomen we Lommel binnen, met een even grote menigte als in Neerpelt, en weer een fanfare om van te snoepen. Op het perron zit op een stoel een hoogbejaarde spoorwegmachinist, nauwlettend naar de trein uit zijn tijd. Hij heeft moeite om zijn emotie te bedwingen. Kan het ook anders met zoveel geestdrift, zoveel mensen, een echte stoomtrein uit de goede dagen van Limburg, zon, muziek en veel hoop op de toekomst ? Verder rijdt de trein door de heerlijke kempen : zand, lucht en dennebossen.

In Mol wandelen we de tentoonstelling in die daar door de NMBS en de VeBOV was ingericht naar aanleiding van het honderdjarig bestaan van het station. Vanaf dat ogenblik was de tentoonstelling voor het publiek open gedurende twee weekeinden. Een uur na de aankomst stoomde de VeBOV-ekspress verder naar Antwerpen. De reizigers waren duidelijk moe, maar bij de aankomst in Antwerpen hielden ze er aan de inrichters persoonlijk te komen bedanken voor deze herrlijke dag, en dat getuigt echt van voldoening. Joernalisten en genodigden waren het erover eens dat dit een echt geslaagde dag was, en dat was ook wat wij hebben beoogd bij de organisatie. Het is hard werken geweest, en wij houden eraan alle instanties die hieraan hebben medegewerkt, zeer van harte te danken langs deze weg. Onze dank gaat ook naar onze leden, die zich terdege hebben ingespannen om er een hoogdag van te maken, zo goed bij de voorbereiding als bij de reizigersbegeleiding tijdens de rit. Na de rit zei ons een ambtenaar van de NMBS eenvoudig : de VeBOV doet dat goed !

Dank U wel, Mijnheer, dat was ook ons opzet !

Een plan van deze rondrit vindt U achteraan in deze Veko.

#### LEVEN IN DE BROUWERIJ

zouden wij kunnen stellen, is er de komende maanden weer voldoende voorzien. Wij plannen een VeBOV tentoonstelling te Antwerpen naar aanleiding van het verlengen van tramlijn 7 naar het oude Tolhuis. Deze tentoonstelling zou moeten doorgaan op 1, 2 en 3 september op het Klapdorp. Nadere gegevens mochten wij wegens zekere moeilijkheden verschuiven naar het septembernummer van VeBOV-koerier dat dientengevolge zeer vroeg zal verschijnen.



Treinliefhebbers, en dat zijn wij allemaal, krijgen hun gading op zaterdag 7 oktober. Die dag richten wij in samenwerking met de N.V.B.S. een rondrit in, per trein vanuit Gent, via Zelzate en Sas van Gent naar Terneuzen. Daar steken wij per luxeboot de Westerschelde over naar Vlissingen. In Vlissingen worden wij opgewacht door de stoomtram/trein die ons naar Goes zal rijden. Van daaruit gaat de tocht verder met de elektrische dienst van de NS naar Roosendaal, en met de Beneluxtrein verder naar Antwerpen.

De hiernavolgende prijzen dekken het traject Gent - Vlissingen - Goes - Roosendaal - Antwerpen. Van Goes naar Antwerpen rijden wij met een groepsbiljet. De deelnemers moeten zich dus voorzien van een kaartje van hun woonplaats naar Gent, en nadien van Antwerpen naar hun woonplaats.

Het is mogelijk bij voldoende belangstelling, een groepsbiljet te voorzien van Brussel naar Gent, en van Antwerpen naar Gent. Hiervoor wordt verwacht dat elke betaling binnenkomt uiterlijk op 15 september. Nadien ontvangen betalingen worden enkel aanvaard voor het traject Gent - Vlissingen - Goes.

Op uw betaling vermeldt U of U wenst deel te nemen aan de groepsreis Brussel - Gent of Antwerpen - Gent. De prijzen van deze groepsreizen zijn : Brussel - Gent : 69 fr; en Antwerpen - Gent : 91 fr.

Personen die wensen te vertrekken in Brussel, kunnen mits er 20 reizigers zijn, genieten van een groepsbiljet Brussel - Gent, en nadien

Antwerpen - Brussel. Voor deze verbinding is er een supplement voorzien van 112 fr. In dat geval valt uiteraard het supplement van 69 fr weg.

Prijzen van deze ekskursie :

Gent - Terneuzen - Vlissingen - Goes - Roosendaal - Antwerpen : voor VeBOV-leden : 625 fr (42 gulden)

Leden van K.B.V.V.S., AMUTRA, GTF, CMC en RMM mogen aan dezelfde prijzen meedrijden. In de mate van het mogelijke mogen niet-leden meerijden, maar voor hen is de prijs vastgesteld op 675 fr (45 gulden).

Deze bedragen zijn te storten op rekening 412-6131001-97 van VeBOV-Antwerpen. Nederlandse leden maken over op Giro-rekening 1107397 van de Rabo-bank, vestiging Ossendrecht en Putte, ten gunste van rekeningnummer 140511733 van VeBOV-Antwerpen. De naam van de vereniging waarvan U lid is, dient U eveneens te vermelden, samen met het lidmaatschapsnummer.

Het vertrek uit Brussel en Antwerpen wordt vermeld in ons volgend nummer, omdat wij nog geen juist vertrekken uit Gent. Dat ligt omstreeks 10u30. Terugkomst te Antwerpen is voorzien omstreeks 20u.

De prijzen zijn vrij hoog, maar dat valt te begrijpen als U weet dat een hele reeks van speciale voorzieningen moeten getroffen worden om deze rondrit mogelijk te maken. Het is bovendien een enige gelegenheid om eens per trein door Zeeuws-Vlaanderen te rijden. Van Gent tot Sas van Gent wordt de trein getrokken door een NMBS lokomotief, die daar wordt vervangen door een NS trekkraft.

Wij verwachten dat, indien U wenst deel te nemen, U U dringend betaald omdat er voor onze penningmeester nog veel werk te verrichten valt voor het in orde brengen van de groepstiketten. Vergeet U niet, dat de deelname beperkt is tot 200 man ! In volgorde van de ontvangen betalingen worden de plaatsen toegekend.

De VeBOV-koerier van september zal aan het begin van de maand verschijnen, met de laatste schikkingen. Leden van andere verenigingen, die voor de deelname aan de ekskursie betaald hebben als dit nummer verschijnt, ontvangen eveneens dat nummer van VeBOV-koerier, mits hun adres duidelijk op de betaling vermeld is.

### VeBOV-boetiek

De verzending van de bestelde boeken "Trams in dienst te Brussel" en "Benelux Lokomotieven en Treinstellen" is ondertussen uitgevoerd. De sekretaris verontschuldigt zich bij hen die even hebben moeten wachten, maar dat wachten was te wijten aan het feit dat een eerste bestelling van dit groene boekje al dadelijk was uitgeput, en wij dus in Zweden een tweede oplage dienden te bestellen. Die is ondertussen aangekomen en de verzending uitgevoerd.







**HET VERLEDEN VAN DE BRUSSELSE TRAM** wordt geëvokeerd in een reeks van 12 prentbriefkaarten, uitgegeven door de MIVB, en in het buitenland verdeeld door VeBOV.

Deze reeks uitgebracht onder de naam "Belle Epoque" brengt een keur van Brusselse Old-timers in kleuren, met o.a. paardetrans, een omnibuswagen, maar eveneens elektrische rijtuigen zoals mw 1031 en de bekende 1371. De 415 en de overbekende 346 zijn eveneens van de partij. Wanneer de reeks voldoende bijval kent zullen er meerdere worden uitgegeven. De prijs van deze warm aanbevolen prentbriefkaarten is 100 fr, bij afhaling. Voor verzending via de post is de prijs 110 fr of 8 gulden. Bestellingen via onze rekeningen.

De N.M.V.B. heeft ons zeer prettig verrast met de uitgave van een nieuw boek, onder de titel **DE NATIONALE MAATSCHAPPIJ VAN BUURTSPOORWEGEN**. Hierin wordt een overzicht gegeven van het huidige N.M.V.B. net, met zijn zeer veel autobussen en maar weinig trams meer. Een vluchtig geschiedkundig overzicht leidt het werk in, dat vervolgt met een overzicht van de huidige toestand, en wat er te verwachten is op het gebied van de modernisering. Hierbij treft vooral een plan van de te herbouwen stelplaats te Jumet, en de nieuw op te richten stelplaats Oostende-station. Die is er nodig als de nieuwe trams komen en daarover wordt een sluier opgelicht, met een foto in kleuren. Ook de opvattingen van de moderne autobussen wordt in verschillende tekeningen uiteengezet. Het ganse boekwerk is trouwens rijk voorzien van kleurenfoto's, 59 in totaal, vermeerders met 31 plans en diagramma's. Het werk bestaat uit 104 bladzijde, en een geplastificeerde koft. Merkwaardig genoeg heeft de steller (of de vertaler ?), de verbeteraar en de drukker niet gemerkt dat er op blz.68 meermaals gesproken wordt over de rijtuigKAS van een tram, waar duidelijk bedoeld wordt : de rijtuigkast.

Niettemin bevelen wij het werk aan, zeker aan bus- en tramgeïnteresseerden, dat U bij ons kunt bestellen aan 290 fr. afgehaald, of eventueel vermeerderd met 20 fr. voor verzending per post. Via de post verzonden is de prijs voor Nederland 23 gulden, eveneens te bestellen door overmaking van het verschuldigde bedrag op onze rekening. De oplage is zeer beperkt, dus **NU ONMIDDELLIJK** bestellen, vooral niet uitstellen !

**LEGENDE**

-  HOOFDLIJN
-  SECUNDAIRE LIJN
-  OPGEBROKEN LIJN
-  NUMMER v/d LIJN
-  RIJRICHTING
-  STATION

SCHAAL: 1/300.000  
 LENGTE v/d RIT: ±190 KM

