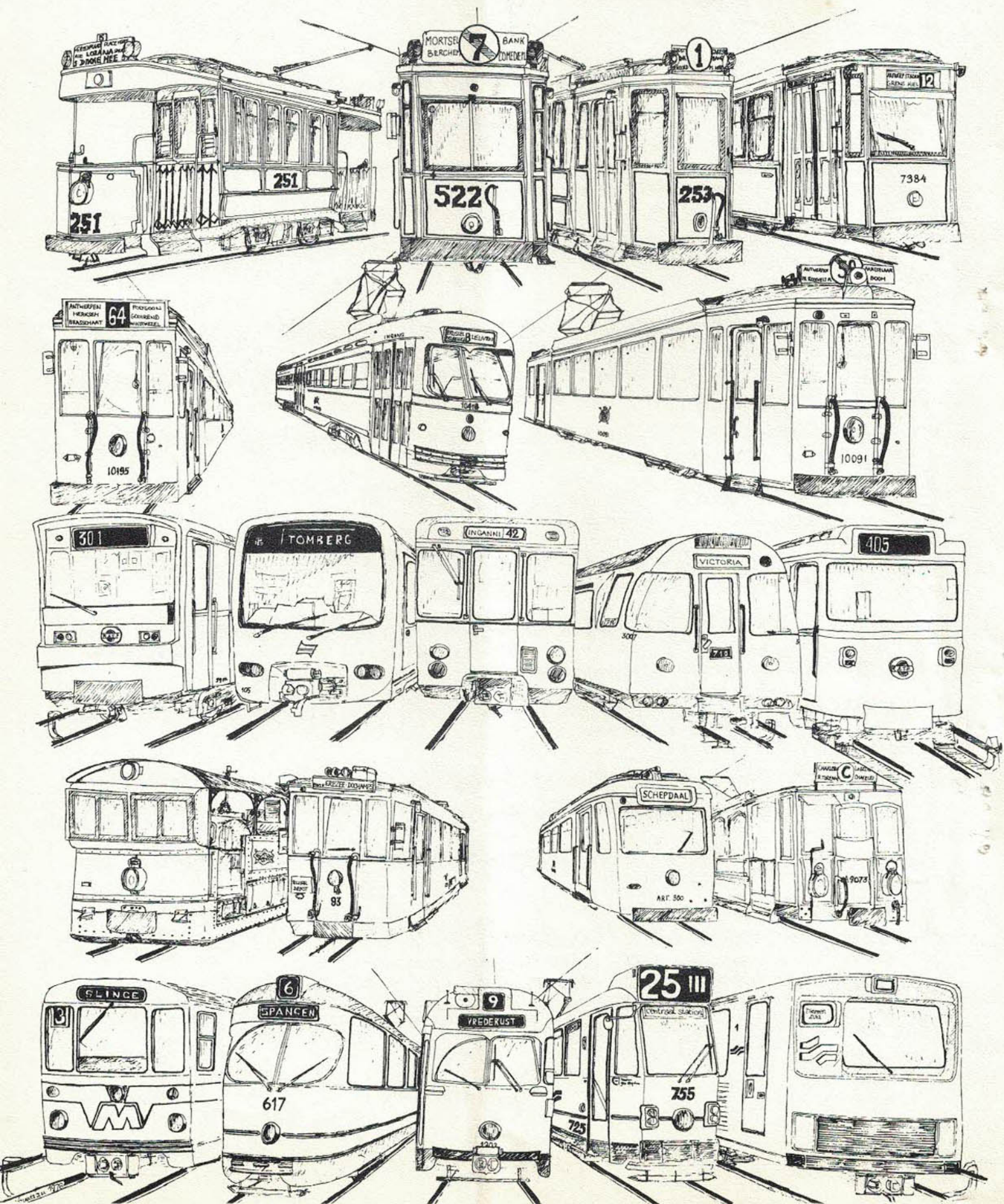


maandblad van de Vereniging voor Belangstellenden in het Openbaar Vervoer

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 verstrekte informatie en bijdragen mogen slechts worden overgenomen mits schriftelijke en voorafgaande toestemming van de redactie. Bronvermelding is steeds vereist. Ondertekende inzendingen blijven onder verantwoordelijkheid van de auteur, en geven niet noodzakelijk de mening van de redactie weer.

Redactie: R. Bastaens, J. Vermeiren en J. Casier.

Hoofdredactie en verantwoordelijke uitgever:

Roger Bastaens, Kerkendijk 1, B-2200-Antwerpen-Borgerhout.

Telefoon: (031) 36.04.92, na 18 uur.

TARIEVEN.

Sedert enkele weken zijn een aantal groeperingen in de Scheldestad overgegaan tot boycot van de tarieven. Onder geleerde en gewichtige mededelingen tot de pers en het publiek trachten deze personen zich te doen gelden als verdedigers van de kleine inkomens. Roerend!

Zij vinden de prijs van 16 fr. voor een rechtstreeks kaartje schromelijk overdreven, en zij zijn dan zo vriendelijk om zich op te offeren voor de massa, door bij het opstappen aan de bestuurder een omslag te overhandigen met 12 fr. inhoud.

Deze omslag bevat dan weer een toelichting die hun houding moet goedpraten, want naar het zich laat aanzien is de tram ongeveer nergens zo duur als bij ons. Om van wakker te liggen! In Nederland en in Duitsland zijn de tarieven merkkelijk hoger dan bij ons, maar dat wordt niet gezegd. In vele buitenlandse steden is daarenboven een sektietaarif van toepassing, zodat het hoger bedrag dan slechts geldt voor één of twee sekties. Moet U verder, dan betaalt U nog meer.

Sedert enkele dagen zijn er in Antwerpen acht-rittenkaarten te verkrijgen aan 75 fr in voorverkoop. Op die manier kost een rit van 12 km. bv. lijn 24, nog geen 9,50 fr. Daarover wordt nergens gesproken!

Indien U veel met tram of bus rijdt, en U neemt een maandabonnement, dan kost U dat 460 fr, of 4600 fr voor een JAARabonnement. Daarmee kunt U zich verplaatsen zo vaak U maar wil, en wannéer U maar wil van waar naar waar dan ook, met ALLE trams en bussen MIVA, met ALLE bussen van de NMVB en met ALLE treinen van de NMBS, tussen de voorstadsgrenzen. Dat betekent van de Luchtbal en Mutsel, resp. Linkeroever, of van Deurne naar Wilrijk en Hoboken, en nu ook op de lijnen 32, 33, 35 en 37. Op die manier komt een rit U slechts in vele gevallen op 3 à 4 fr. Daar wordt nergens over gesproken! Wij nemen aan dat elke reiziger als hij geregeld van het Openbaar Vervoer gebruik maakt, zich verplaatst aan sterk verminderde tarieven. Diegene die maar een enkele keer van de geboden diensten gebruik maakt, kan toch voor 16 fr. nog ruim 12 km. en meer, rijden. Is dat duur? En door haar ruime houding heeft de MIVA aldus voorkomen dat de kleine man, voor wie de aktie is bedoeld, te laat op zijn werk^{is}. De hele aktie slaat dus ongeveer op niets, en lijkt fel op kontesteren omwille van de kontestatie, en dat vinden wij laakbaar. Objektief zijn is misschien een gave, die velen niet wensen te bezitten, en ook dat is bedenkelijk.

Wij hebben bereikt waar wij al zolang naar uitkeken, een
VeBOV - CENTRUM.

Vele maanden geleden al, legden wij kontakten met de NMBS, om na te gaan of er geen mogelijkheid bestond in het centrum van de stad, een lokaal ter beschikking te krijgen, waar wij ons eigen VeBOV-CENTRUM zouden kunnen inrichten. De NMBS stelde een verregaand onderzoek in naar een geschikt lokaal, maar alle daarvoor in aanmerking komende ruimten waren verhuurd of door eigen diensten bezet.

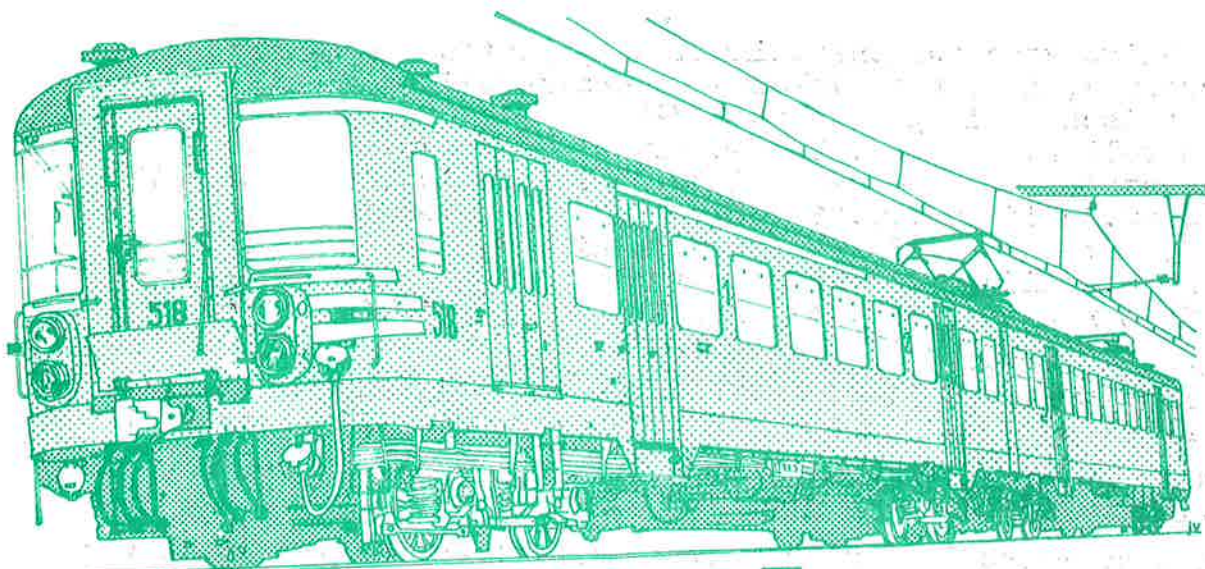
Het ligt niet in onze aard om bij de pakken te blijven zitten, en na de nodige kontakten met de MIVA, werd ons uiteindelijk een prachtig, modern lokaal ter beschikking gesteld, waarin het VeBOV-CENTRUM kon worden ondergebracht.

Dat Centrum bevindt zich in het pré-metrostation Opera, vlakbij de ingang voor het Café des Arts, op de hoek van de Frankrijklei en de Leysstraat. Het te onzer beschikking gestelde lokaal is 10 m. lang en 4 m. breed, en omvat twee étalages, waarin wij ons ruim kunnen kenbaar maken aan het publiek.

Toen wij het lokaal betrokken, was dat in orde, maar zonder bekleding, en dat op enkele weken voor het verlengen van lijn 7 naar het oude Tolhuis. Omdat wij daaraan de nodige aandacht wensten te besteden, kwam het erop aan, met man en macht te werken op al de beschikbare tijd. Zo werd er gedurende twee weken iedere avond gewerkt tot na middernacht. In ijltempo werd beroep gedaan op de stadsdiensten om tafelkasten te bekomen voor het houden van een aangepaste tentoonstelling. Die kon daar gehouden worden, omdat de bestelde meubelen nog niet konden geleverd worden. Zaterdag en zondag is er evengoed doorgewerkt, maar op vrijdag 1 september konden wij onze eerste gasten ontvangen!

Onze tentoonstelling bleef open op 2, 3, 9 en 10 september, en bracht ongeveer 500 bezoekers op. De verkoop van tijdschriften en de eerste VeBOV-Kalender - zie elders in dit blad -, bracht toch wat geld in het bakje. Het voornaamste was wel dat weer vier nieuwe leden de weg naar ons hebben gevonden. Een verdiend woord van dank richten wij aldus graag tot diegenen die zich hebben ingespannen vele dagen, en tot laat in de nacht, om met alles tijdig klaar te zijn, en helemaal zonder enige cent vergoeding. Ook dat willen wij graag onderstrepen!

Nu zie ik al enkele vraagtekens op verschillende gezichten verschijnen: "en wij wisten daar niets van!". Het harde werken, elke dag weer, verhinderde helaas om ook het blad nog tijdig klaar te hebben, en er moest dus gekozen worden. Wij menen de goede keuze te hebben gedaan. Wegens een sterfgeval in de familie, kon ook de eerste week nadien niet worden verdergewerkt, waarvoor wij aan onze leden graag verontschuldigen aanbieden. Zodra de kast voor het grote uitstalraam gereed is, komt echter een groot gedeelte van het foto-archief in deze étalage, zodat de voornaamste delen van onze tentoonstelling toch nog te zien zullen zijn. Elke maand zal het Centrum meerdere malen toegankelijk zijn voor onze leden. Deze dagen en uren zullen in ons volgende nummer worden medegedeeld. Voor het aanschaffen van foto's en brochures, tijdschriften en boekwerken, kan U dan aldus bij ons terecht voor afhaling van zaken die door onze tussenkomst worden verstrekt. Via het blad houden wij U tevens op de hoogte over alle dingen die er zullen te verkrijgen zijn. Heel veel aandacht zal besteed worden aan de uitstallingen, want voor voorbijgangers is dat het gezicht van de Vereniging.



spoorslags

- 05: Sedert enkele jaren worden bij de stellen van deze reeks twee kompartimenten 1° kl. verbouwd tot 2° klasse. De reeds verbouwde stellen zijn: 502, 504, 508, 510, 515, 517, 518, 519, 521, 523, 525, 528, 530, 531, 532, 533, 538, 539. De verbouwing geschiedt tijdens de normale revisie in Mechelen.
- 00: Bij de stellen 1962, nrs 151 - 210, zijn nog slechts 6 stellen uitgerust met enkele koplampen: 158, 171, 176, 177, 193 en 202.
- 15: Naast de gewone diensten komen deze loks nog sporadisch voor in diensten naar Parijs, (plannen reeks 18): op 14 juli trok de 1505 trein 432 van Brussel naar Parijs, en op 21 juli was de 1502 ingezet van Luik naar Parijs.
- 18: De 1806 die te Keulen achterin een stilstaande trein reed, is nu in herziening te Salzannes, waarbij hij waarschijnlijk de nieuwe kleuren zal krijgen. Bij deze reeks zal die bestaan uit het geel schilderen van de thans blauwe vakken. (voorzijde en band op zijwand.)
- 20: Na een deelrevisie en wederopbouw is de uitgebrande 2010 opnieuw op de sporen verschenen, nog steeds in het groen. Hij deed op 10 aug. een testrit van Namen via Luik naar Brussel. Daar hernam hij in de late namiddag zijn diensten in het opleidingsplan naar Charleroi en Gent.
- 23: De 2376 is de volgende lok met geel-blauwe kleuren. Het NMBS-unicum, nl. een beplakte lokomotief, is hiermee verdwenen. De 2380 is eveneens in Mechelen, zodat nog alleen de 2355 in zijn geel-groene proefschildering rondrijdt.
- 28: Na een korte proefperiode in reservetreinen, zijn de 3 loks van deze reeks weer in volledige dienst, en rijden zij in een gemengd plan van 10 dagen (samen met loks reeksen 22 en 25) vanuit Merelbeke de volgende diensten:
- lijn 50/50b : 835, 863, 722, 2824, 2847, 2843, 4405, 4406, 4417, 4418, 4431, 4465, 4466, 4487, 4491, 5768, 5868, 8256, 8922, 8916 en 8933.
- lijn 36 : (tot Leuven) 4405, 4406, 4418, 4465, 4466, 2282.
- lijn 50/59 : 42174 en 42175: dit zijn de Huckepacktreinen die tussen Oostende en Neuss (DB) rijden.
- Voor deze Huckepacktreinen (dit zijn treinen waarop

volledige vrachtwagenkombinaties op platte wagens worden vervoerd), hebben de volgende dienstregeling:

Elektrisch gesleept, reeks 22/28:

Merelbeke	: 6u.38	Oostende	7u.40	los.
Oostende	: 8u.28	Antw.Schijnpt:	10u.44	tr.42175
Antw.Schijnpt:	11u.11	Merelbeke	: 12u.10	los
Merelbeke	: 16u.00	Antw.Schijnpt:	17u.19	los
Antw.Schijnpt:	18u.10	Oostende	: 20u.10	tr.42174
Oostende	: 20u.23	Merelbeke	: 21u.17	los

Diesel gesleept: reeks 59 FNDM:

Antw.Schijnpt:	11u.30	Neerpelt	: 12u.50	tr.42175
Neerpelt	: 13u.15	Antw.Schijnpt:	15u.00	tr.42174

Tussen Neerpelt en Neuss wordt de trein gesleept door een DB-lok, reeks 211 van stp Krefeld.

- 29: Ook deze reeks laat zich weer opmerken! Na enkele ritten van de 2912 van CW Mechelen naar Schaarbeek met treinen, beladen met wielstellen en remblokken, die van CW Bascoup komen, zijn de 2909 en de 2920 op 10 aug. 78 in Schaarbeek-vorming geseind. Reden van hun aanwezigheid is ons nog niet bekend.
- 51: Met de nieuwe beurtregeling kreeg de reeks 51 van Kortrijk een tien dagen tellend plan, met verschillende diensten naar Schaarbeek, Brugge en Poperinge. Daarnaast staan ook twee treinen naar en van Armentières op hun actief.
Kortrijk: 6u.10; Armentières 7u.40/45; Gent-Sifferdok: 11u.35/12u.50; Armentières 15u.35/43; Gent-Sifferdok: 19u.30.
Dendermonde zet 9 van zijn 51-ers in, op de verbindingen naar Brussel, Ieper/Poperinge (tr. 1707/1760, Kortrijk en Zottegem.
- 52: Na een tussentijdse revisie te Ronet, is de 5207 van Jemelle weer op post op de verbinding Jemelle - Liège - Liers, en Jemelle - Virton met de volgende diensten: 49981(LJ 3u.20, MSM 5u.15); los(MSM 6u.10 - LJ 7u.55); 8561 (LJ 11u.40 - LSL 13u.30, afgesteld naast overweg) en 8517(LSL 17u.10-LJ 19u.10)
- 53: Na een kort oponthoud in juni-juli is de modernisering van de 5306 te Salzannes verdergezet, en is o.m. de elektrische uitrusting vervangen.
- 55: Voor vakantiereizigers naar Italië en bedevaarttreinen naar Lourdes komen er geregeld 55-ers van Jemelle in Hasselt. Op 5 aug.78 waren de 2 met elektrische verwarming uitgeruste loks, 5540 en 5542, samen in Hasselt. De 5542 trok een vakantietrein naar Luxemburg en Italië, via Luik-G., Rivage en Gouvy. De 5540 kwam een leeg stel Franse rijtuigen ophalen voor Luik-G. De 5542 trok ook op 12 aug. een vakantietrein op lijn 34. Ook de 5207 was enkele malen in Hasselt.
- 59: De 5903 van Merelbeke is de enige nog volledig groene lok van deze reeks. Zijn laatste revisie dateert van 19 nov.65, zodat de volgende nog voor dit jaar is. De afwijkende schildering van de 5954 schijnt nu wel definitief te worden. Dit experiment werd genomen omdat het teveel aan groen de zichtbaarheid te fel verminderde, wat verholpen blijkt door de grotere gele voorkant, en de kleinere groene band aan de zijkant.
In de beurtregeling van deze reeks is niet veel verandering gekomen. Merelbeke zet in twee plannen (9 + 5 loks) zijn lokomotieven in op Adinkerke, Dendermonde, Charleroi/Chatelineau, Frasnes en Schaarbeek. Bijzondere diensten zijn de treinen 42049 en 24940 tussen Zeebrugge en Montzen, en de lokale goederendiensten 69442/69421 naar Ronse. In de omgeving van de stelplaatsen worden Aat, Kortrijk en Zottegem bediend.
Antwerpen-Dam zet 10 + 5 loks in op Hasselt, Montzen en Schaarbeek, terwijl Mol, Aarschot, Turnhout, Essen en Muizen kleinere doelen zijn. Bijzonder zijn: Rijsel en Aken-West,

en de traktie der Huckepacktreinen van en naar Neerpelt.

- 60 : Net als bij de reeks 51, zijn weerkaatsingsstoornissen vastgesteld op de bovenkant van beide fronten. Daarom zijn in stp Merelbeke al drie loks, 6070, 6111 en 6112, al voorzien van een groene bovenzijde. Of dat nu de echte schildering zal worden is nog niet geweten, alhoewel de 6073 nadien al met groene front buitenkwam.
- 62 : De 6220 kwam als eerste, met enige vertraging in Merelbeke aan op 5 aug.78. Revisiedatum 3 aug.78. Dendermonde zet 9 van zijn 10 loks in op volgende verbindingen: Antwerpen - Boom, St-Niklaas - Mechelen, Dendermonde-Brussel, Brussel - Ieper (tr. 1714/1764) en enkele goederendiensten naar Boom, Lokeren en Muizen. Naast de normale diensten tussen Kortrijk en Brugge-Oostende, konden de 62-ers van Kortrijk met M-2 trek-en-duwstellen ook naar Torhout (tr. 2376/2323 en 2368/2319), Tourcoing: 2304/1877 en 9835/9856; Ieper 2803/R6 / 2808 R6, en Gent St.P. 3969. Oudenaarde zet acht 62-ers in voor het bedienen van de verbindingen Gent-Mechelen, Gent-Ronse, Ronse - St.Ghislain, Oudenaarde - Geraardsbergen, en Kortrijk-Brussel-Dendermonde. Voor het onderhoud staat Kortrijk in. Leuven zet 7 van de 8 loks in, in twee plannen (6 + 1 hl) naar Hasselt, Luik-G., Aarschot en Antwerpen. Goederendiensten zijn er naar Grimde, Landen (met bediening van de lijn naar Orp), Antwerpen, Schaarbeek en Klabbek. Deze laatste diensten komen uit het plan van Schaarbeek. Op zo 9 juli 78 had een 62-er van Leuven een speciale opdracht nl. een Bedevaarttrein uit Lourdes ophalen in Tourcoing en deze naar Leuven brengen via Kortrijk, Gent en Leuven.

$\frac{70}{74}$: Hoewel er een plan voor de reeks 70 is opgesteld, komen er steeds meer loks type 74 in dit plan voor. Zo worden diensten gereden tot in Turnhout, Olen, Herentals en Zwijndrecht/Beveren. In het zeven dagen tellend plan komen geregeld 2 à 3 74-ers voor, mede omdat de 7005, de laatste 70-er in oude schildering, in Salzannes is.

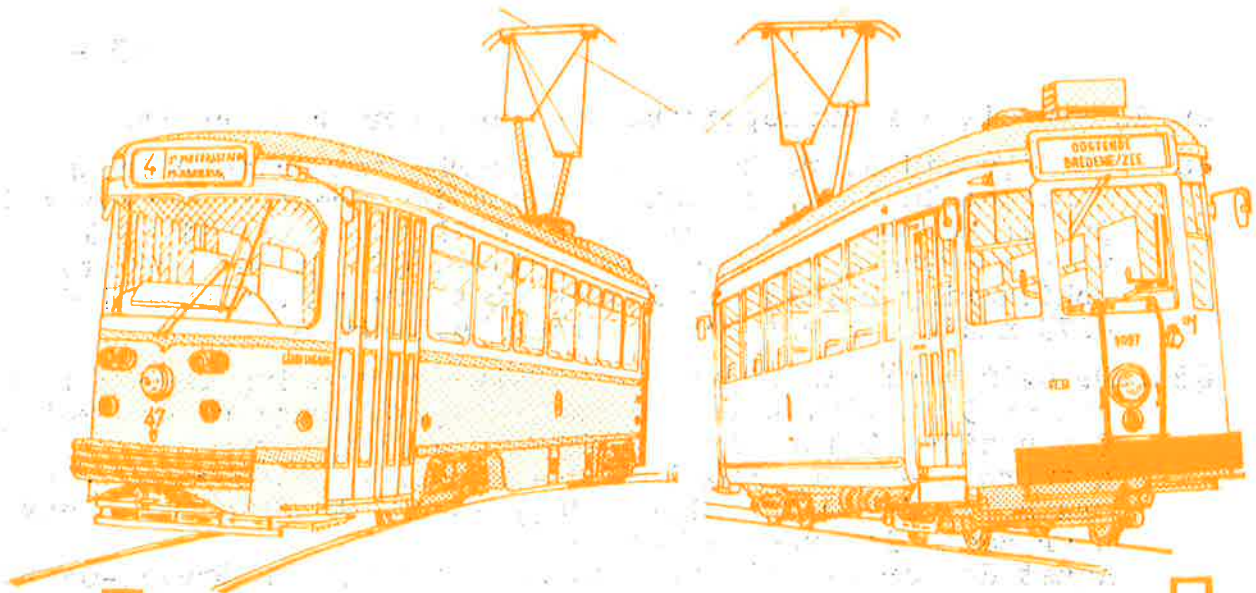
$\frac{82}{84}$: Door de verminderde diensten in de havens van Oostende en Zeebrugge, zijn de rangeerplannen ingekort, en wordt vnl. de modernere reeks 82 ingezet. Type 84 staat hoofdzakelijk als reserve.

$\frac{90}{91}$: De lokomotoren van Kortrijk verzekeren o.m. volgende diensten: HL van Deinze verzekert in de voormiddag lossporen en industrie-aansluitingen te Waregem, St-Eloois-Vijve en de aansluitingen naast de E 3. Namiddag Tielt en Meulebeke. HE Kortrijk bedient in de vroege morgen de aansluitingen in Tielt en Meulebeke; HL Mènen bedient industrie-aansluitingen in Pont-Rouge, (keramiek), en Le Touquet (meststoffen) op de lijn Komen - Armentières.

Half augustus stonden volgende loks op de buitenterreinen van CW-Salzannes:

5406 (Ronet)
 5525 (Kinkempois, rev.onzeker,) en 5541 (Montzen)
 6042 (St-Ghislain), 6057 (Fkr), 6089 (Feo) en 6077 (Fhs)
 6104 (Merelbeke) 6241 (Doornik) 6332 (Leuven) 6405 (Hasselt)
 7005 (Antwerpen-Dam) 8221 (St-Ghislain) 8305 (Monceau)
 8446 (Haine-St-Pierre).

* De 5930 trok op 17 aug.78 een bedevaarttrein van Brugge naar Banneux, via Fg - PD - Fm - FLV - via lijn 36 naar FL. Op de terugtocht hielp de 2206 hem over de hellende vlakken door opdruk.



trampost

OM EN BIJ DE BEDRIJVEN.

Buurtspoorwegen - BRABANT.

Maandagavond 31 juli 1978: Wat lang bekend was en nog langer verwacht, geschiedde. De laatste Brabantse- en Brusselse - Buurtspoorwegentrams staan vertrekkensgereed!

Om 19u.30 vertrok de laatste BW (tram) uit de stelplaats Wemmel. Een eer, die te beurt viel aan de S.9096 en de N.9283. De 9096 was versierd met bloemen en achteraan een grote petroleumlamp als eindschijf, met de tekst "GOODBYE" (Brussels is Love.N.v.d.R.) De 9283 was getooid met een plaat "Laatste Buurtspoorwegtram"

Om 19u.25 vertrokken te Grimbergen de N. 9271, gevolgd door de N. 9270, voor de laatste rit op lijn G. De 9271 was vooraan versierd met bloemen, en de 9270 droeg rondom de voorruit een zwarte boord met de tekst "Vaarwel mijn lieve tram". Omstreeks 20u.15 vertrokken beide motorwagens als laatste Buurtspoorweg-

tram aan het Noordstation. Bij de kerk te Strombeek werd gestopt voor enkele toespraken, waarbij met zwarte vlaggen gezwaaid werd, en geskandeerd: Tram G moet blijven. Het plein was ruim met mensen gevuld, en politie en Rijkswacht hielden twee oogjes in het zeil! De bevolking stapte in stoet mee op naar het station van Strombeek, als een sublieme hulde. Hier stond de laatste G, SE. 9101 te wachten voor de laatste rit als pendeltram tussen Strombeek en Het Voor. Dit rijtuig kwam ook als laatste in Grimbergen aan. Hier stond een indrukwekkende massa volk de gebeurtenissen af te wachten, maar er gebeurde niets! Een muziekkorps speelde aangepaste muziek- wat overigens heel goed was! -, terwijl de laatste foto's werden gemaakt.

Tot laat in de nacht werd al het trammaterieel uit stp. Wemmel en Grimbergen naar de tunnel bij de Heizel gesleept, waar het voorlopig geborgen is, in afwachting van overbrenging naar Oostende en Henegouwen. Aldus staan opgesteld op het spoor richting Brussel, kant St Lambertusplein: SE 9093, S.9091, S.9094, S.9099, SE 9105, SE 9101, SE 9095, SE.9102, en alle rijtuigen N, 16 in getal.

Op het spoor richting Grimbergen staan, vanaf kant St Lambertuspl: S.9110, S.9109, S.9107, S.9092, S.9108, S.9106, S.9096, S.9098, SE.9104, en alle bijwagens, 16 in getal. Vooraan staat dus de SE.9093, die als eerste naar Oostende gebracht zal worden, waar hij meteen in dienst kan, want bij het begin van het jaar is hij nog gereviseerd te Junet. Dan volgen de S-rijtuigen voor Junet,

en ten slotte de rijtuigen SE, die naar Oostende verhuizen. Het Trammuseum van Schepdaal heeft optie op een N-rijtuig, en wellicht gaan er ook een tweetal van dat type naar de ASVi. Een aantal bijwagens gaan naar museumlijnen, ten minste als hun voornemens waar worden:

3 voor Hoorn-Medemblik, twee voor de Grotten van Han, vier naar de Kustlijn (T.T.O., een nieuwe vereniging die de toeristische uitbating van de kustlijn beoogd).

Het materieel W.W. staat opgesteld op de wijksporen van de lus voor te tunnel. De ladderwagen T 3 - 51560 wordt verkocht aan de ASVi, terwijl het transportstel voor sporen naar Oostende zal worden overgebracht. (A 7276, A 7156 en A 7177.)

** N.M.V.B. - BRABANT. **

1 aug.1978: reisweg van de buslijnen WL, G en Ø.
De buslijn WL volgt het traject van de tramlijn BW. De lijnen G en Ø volgen het vroegere tramtraject tot even voorbij het Em.Bockstaelplein, waar ze de Bockstaellaan verlaten rechts, de Tuibouwersstraat in. Dan volgen zij de Ste Annadreef, de Abelenlaan en de Koninklijke Parklaan. Via het rondpunt en de Pagodenlaan komen zij terug op het tramtraject in de De Wandstraat. Op dit nieuwe traject volgen de NMVB-bussen overigens het traject van de MIVB-lijn 53.

Op 8 aug.78 veranderde de hierbovenstaande toestand al, ten gevolge de metrowerken, en werd de E. Bockstaellaan voor alle verkeer gesloten in de richting Brussel. De buslijnen WL, L, LW, Z, BW, BS, H, 356 en 356 A, worden tussen de halten Houba de Strooperlaan/Sobieskylaan omgelegd via de A.Woutersstr, het Prins Leopoldplantsoen (lijnen 46-53-81-89), de Delvastr. en de Leopold I str., lijnen 46 - 49.

De lijnen G en Ø volgen verder de Kon. Parklaan tot aan de kerk van Laken, en rijden dan via de Leopold I-str. naar het Em.Bockstaelplein. In de richting voorstad is de reisweg van 1 aug.78 behouden.

Tijdens de eerste week van augustus startte men reeds met het wegnemen van sporen en het ontmantelen van de bovenleiding. De eerste stukken spoor die uit de grond werden getrokken, waren deze voor het woonhuis te Grimbergen (opstelsporen) en deze over de spoorwegbrug in Laken. Half augustus was de luchtlijn reeds verwijderd tussen het Bockstaelplein en het St Lambertusplein (G en Ø) en gedeeltelijk op het traject naar Wemmel. Tussen stp Grimbergen en de Heizeltunnel blijft de bovenleiding voorlopig behouden, zodat de tunnel nog onder stroom kan gezet worden vanuit Grimbergen.

** N.M.V.B. - HENEGOUWEN. **

De verbouwing van mw S 9125 vordert langzaam maar zeker. Het koetswerk van het rijtuig is voltooid. Het uitzicht is nagenoeg hetzelfde gebleven zoals beschreven in VeKo 18. De controllerbesturing blijft behouden, terwijl de nieuwe remuitrusting voorziet in railremmen, en hand- en luchtremmen. De oude Westinghouse-remkraan is door een moderner type vervangen.

. Mw 9122 brandde begin mei uit, in Marchienne-Etat, lijn 80. De wagen was op dat ogenblik uitgeleend door stp Charleroi aan La Louvière. Sinds 6 mei staat het rijtuig nu in Jumet voor herstelling. Het koetswerk is reeds gedeeltelijk omgebouwd zoals bij S 9125.

.Mw 9065 en 9076 zijn nog in herstelling. Bij de 9065 is de verbouwing reeds begonnen.

. In juni - juli zijn in Jumet gesloopt: mw S 9047, bw BLC 9555 en vijf standaardbijwagens.

. De seininrichting op lijn 91-92, tussen Anderlues en Thuin is begin van de zomer in dienst genomen. (enkelspooruitbating).

. Tijdens de zomerperiode wordt lijn 92 gesplitst: tussen Thuin en Anderlues wordt gereden als lijn 91, en tussen Anderlues en Charleroi als lijn 92. De rijtuigen wachten op aansluiting te Anderlues-Jonction. Sommige vertrekken uit Charleroi rijden via Anderlues-Monument, maar de meesten rijden via Puits nr 2 naar Jonction.

. Tijdens de zomerperiode wordt een bijkomende dienst Anderlues - Morlanwelz gereden, met film 30 en een bijplaatje "Morlanwelz".

. De ex-Antwerpen bussen Brossel - Leyland zijn aangepast voor de dienst W.W. Ze kregen een andere versnellingsbak en bijkomende verwarmingsplaten. Ze zijn (lelijk) oranje geschilderd.

** N.M.V.B. - WEST-VLAANDEREN. **

. Op 2 aug.78 botste de 9020 in Zeebrugge op een vrachtauto die de trambaan kruiste. De 9020 is zeer zwaar beschadigd, en men weet nog niet of het rijtuig hersteld zal worden.

. Begin juli reden in stp Oostende bij een achteruitrijmaneuver twee stellen op elkaar in. De laatste bw. van het eerste stel, de 9532 is zwaar beschadigd: achterwand volledig weggeslagen en gedeeltelijk van het chassis gerukt. De aanrijdende motorwagen is reeds hersteld, maar de bijwagen die reeds gemoderniseerd was, wordt wellicht niet meer hersteld.

. Al de standaardbijwagens met doorlopend reizigerskompartment (gebouwd in CW Destelbergen), nl. 9516 - 9519 en 9536 - 9541 zijn gemoderniseerd.

Van de standaardbijwagens met gescheiden afdelingen, ex- mw, zijn de 9521, 9523, 9527, 9532 (ongeval), 9533 en 9534 reeds gemoderniseerd, terwijl 9528 in behandeling is. Van de 8 nog overblijvende bijwagens zal er minstens één niet worden aangepast, om hem eventueel later in zijn oorspronkelijke staat van motorwagen te kunnen brengen.

. Alle nog in dienst rijdende mw, met uitzondering van S 9113 (depannagetram Oostende), en 9291 (bovenleiding en toeristentram) zijn nu uitgerust met een Stemmann-pantograaf.

. De stp Knokke wordt voor het ogenblik heringericht. De toegang tot de stp en de koer worden van een wegverharding voorzien, terwijl de tramsporen een zwaarder profiel krijgen.

Het rondom de loods gelegen materieelspark van W. en W. wordt aangepast. In Knokke staan voor verkoop terzijde gesteld:

A 14926, A 6232, A 4850, A 4833: wagens met schutborden;

A 3632 - LW 1: ladderwagen;

A 7049 : platte wagen.

De gesloten wagen die nog in Blankenberge staat wordt verkocht.

. Op 19 en 20 aug.78 vierde De Haan zijn honderdjarig bestaan.

De feestelijkheden, trammalant genoemd, hadden als centrum het trambuisje van De Haan. Tijdens het weekeinde was er een tentoonstelling van "oud" trammaterieel: mw S 9097 met Antwerpse film, en de goederenwagens A 18116 (gesloten), A 3631 (plat) en A 10143 (gesloten). stonden op het wijkspoor opgesteld.

In de namiddag en tijdens de avond reed de toeristentram tussen Oostende en Wenduine. Om te keren reed het rijtuig, dat bw 9516 en 9521 meesleepte, tot Zeebrugge-Pier, waar werd gedrievoekt. In Oostende werd op de lus bij het Marie-Jozeeplein. Dit jaar nog wordt de bovenleiding tussen Nieuwpoort en Middelkerke, (kettingophanging). In Middelkerke zijn degelijke, maar onesthetische palen aangebracht, ook in Lombardsijde. Volgend jaar komt dan Blankenberge - Knokke aan de beurt. De sporen op de dijk, tussen Middelkerke en Mariakerke (4750m.) zijn vernieuwd, en tijdens het najaar komt Zeebrugge - Duinbergen aan de beurt, (3300m.).

UIT DE METROPOOL - MIVA.

. Met het oog op het terug in dienst nemen van het traject Meir - Tolhuis van lijn 7, hadden spoorwerken plaats op het kruispunt Huidevettersstr.- Meir - Ste Ketelijnevest, a.v.: 31 juli - 4 aug.: vanaf 22u. aanpassing spoor richting Groenpl; 7 - 11 aug., vanaf 22u. aanpassing spoor richting Komedieplein. Tijdens de werken namen de lijnen 7 en 8 terminus Komedieplein. Het ging hier om de aanpassing van de sporen op de Meirbrug. Vanaf Meirbrug naar de Katelijnevest werden aanpassingswerken uitgevoerd tijdens de nachten van 16, 17 en 18 aug. Het tramverkeer bleef dan normaal. Lijn 9 werd omgelegd tijdens deze dagen en nachtelijke uren, richting Brouwersvliet, via Eiermarkt, Sudermansstraat en Beggaardenstraat. In de richting Berchem bleef alles normaal. Tijdens de week van 21 tot 25 aug. werd het spoor van de Ste Katelijnevest naar de buitenwijken aangepast. De verkeersvoorzieningen waren dezelfde als hiervoor, zij het dan dat de halte Alpina van lijn 9, achter de hoek in de Huidevettersstraat was gebracht. De kruising van de lijnen 3, 10 en 11 met lijn 7, op het punt Ste Katelijnevest - Korte Nieuwstraat is aangebracht tijdens de nacht van 17 - 18 augustus 1978. De kruising in de sporen der hogergenoemde lijnen, maar op het kruispunt Wijngaardbrug-Klapdorp en Minderbroedersrui - Ste Katelijnevest is geplaatst tijdens de nacht van 22-23 en 23-24 augustus 1978.

. De eigen baan voor buslijnen op de Italiëlei is in dienst genomen op 9 aug. 1978. De eerste dagen was er veel hinder van gestationeerde auto's. Nu gaat het beter, maar nog vele autobestuurders menen dat er geen vuiltje aan de lucht is, als zij hun wagen op de busstrook plaatsen, met knipperlichten!

. In heel de Antwerpse omgeving wil de traditie dat tijdens de maanden augustus en september, talrijke braderijen, kermissen en optochten of wedstrijden worden gehouden. Tram- en busdiensten worden dan onderbroken of omgelegd. Gebruikers van het Openbaar vervoer worden geacht dat alles als koek te slikken, en de ongemakken van aansluitingen en overstappen er met de glimlach bij te nemen. Men moet de reizigerslijnen echt niet opzij zetten op de manier zoals men een vuilnisemmer opzij zet. De Openbare Besturen zouden dat niet als vanzelfsprekend moeten ervaren, maar ja, er hangen stemmen van af! Het dient gezegd dat de MIVA deze omleggingen voorbeeldig heeft aangepakt.

. Ten gevolge van het plaatsen van een stelling(!) op de hoek Van Schoonhovenstr./Lge Beeldekensstr. is buslijn 23 m.i.v. 21 aug. omgelegd in de richting Luchtbal, via De Conincpl., Rotterdamstr. Hollandstr., St Gummarusstr, Diepestr. en verder normaal via Lge Beeldekensstr.

. Voor een wielkerkers (!) op 21 aug. 78, moesten de tramlijnen 8 en 11, komende uit het Centrum, eindigen in de loods Groenenhoek. Buslijnen 18, 20 en 33 moesten worden omgelegd. Die "Grote prijs van Borgerhout" wordt zo groot, dat hij voelbaar is buiten de gemeentegrenzen. Dat volstond nog niet, want op 26 aug. moest nodig weer op de fiets worden gewipt, en gekoerst in een ander deel van Borgerhout, waardoor de buslijnen 6 en 34 het moesten ontgelden.

. Tussen 21 en 26 aug. moesten verschillende buslijnen worden omgelegd tussen het Tunnelplein en de Vondelstraat, wegens wegeniswerken op de Italiëlei, ter hoogte van het Tunnelplein.

*Merksem deed zijn duit in het zakje door de Bredabaan voor alle verkeer te sluiten. De trams van lijn 3 mochten doorrijden, maar op de Bredabaan mocht niet gestopt worden!

Dat gebeurde op 29 aug. 1978, voor een wielervedstrijd. De stroboeren van het Merksens gemeentehuis kennen er wat van. De eigen baan, voor zover dat lachertje ooit deze naam verdient heeft, zal nu worden opengesteld voor alle verkeer. We zijn hierover nog onvoldoende ingelicht, en wij komen er later op terug.

. Op zaterdag 16 sept. 78 werd er in Berchem een "Marathon" gelopen, en dus moesten de lijnen 9 - 18 - 18 - 32 en 33 het bekopen, door omleggingen. Dat was overigens maar één dag, want tijdens de braderij in de Statiestraat en de Drie Koningenstr. was dat dagelijkse kost voor lijnen 6, 32 en 34, van 8 tot en met 17 september. Deze laatste omleggingen hadden plaats van 14 u. tot einde dienst, en de ganse dag op 10, 16 en 17 sept.

. Ook Hoboken kon niet ten achter blijven, en dus werden de lijnen 2 en 4 ingekort tot de keerdriehoek in de d'Urselstr. op 9, 10, 11, en 16, 17 en 18 sept. De buslijnen 1 en 33 werden ingekort of omgelegd.

. Tijdens de "Bevrijdingsfeesten" van Deurne op 8, 9 en 10 sept. werd lijn 24 in de namiddag ingekort tot de Stenenbrug. Een busdienst pendelde tussen Stenebrug en Silsburg. Lijn 10 was eveneens opgehouden aan de Stenenbrug, en er pendelde een bus tussen Stenebrug en Deurne-Schotensteenweg. Lijn 12 kon blijven rijden doorheen de braderijdruchte van de Ten Beekhovelei. Buslijn 33 werd omgelegd. Verder waren er nog winkelfeesten op de Paardemarkt (lijnen 6 en 34) op 1, 2 en 3 sept., en Edegen verhinderde het normale dienstverloop op lijn 32 op 2, 3 en 4 sept. Op het Klapdorp moest lijn 9 worden omgelegd op 1, 2 en 3 sept., terwijl de Nationalestraat getroffen werd op zaterdag 2 sept. Daar werd lijn 4 opgehouden bij Marnix. en moesten lijnen 25, 25bis en 26 worden omgelegd via Huidevettersstr, Lge Gasthuisstr, St. Jorispoort, Mechelsesteenweg, en Britselei tot aan het Gerechtshof.

. Positief bericht; met ingang van 4 september 1978 is lijn 7 terug verlengd naar het Tolhuis. De inhuldigingsrit werd gehouden op zaterdag 2 september. In ons novembernummer komen wij daar uitvoerig op terug.

. Wegens werken aan het wegdek in de Duinstraat - Lge Ypermanstr. wordt buslijn 23 m.i.v. 13 sept. omgelegd vanaf Lge Beeldekenstr. via Perenstr - Pesthofstr en Boerhaavestraat.

. Na de wielervedstrijden in Borgerhout, volgde er een reclame-en ReuzeNstoet op 16 sept. 78, en... ja wat dacht U?, een openluchtCIRCUS, waarbij de Turnhoutsebaan was afgesloten van 10u. tot 18u.30.

Lijn 10 reed tussen de Melkmarkt en werd via lijn 3 omgelegd naar het Sportpaleis. (lijnen 3 en 10 identieke reisweg). en tussen Stenenbrug en Deurne.

Lijn 24 reed tussen het Schoonselhof en de Kerkstr. normaal. Vanaf Kerkstr. via lijn 3 naar de Schijnpoort, en verder via lijn 12 naar Antwerpstadion. Er pendelden trams tussen de Stenenbrug en Silsburg. Voor lijnen 10 en 24 pendelde er een bus tussen de Schijnpoort en de Stenenbrug via de Noordersingel. Lijnen 6, 18 en 34 werden met omleggingen bedacht.

Vinden de vroede vaders van stad- en gemeentehuizen dat nu echt niet iets TE veel op TE weinig tijd? De verkeersdienst van de MIVA mag nu hopelijk wat rusten, dat lijkt ons verdiend! . De bovenleidingsmasten tussen het Draakplein en het Ooststation staan er allemaal, maar nog ZONDER bovenleiding. Op het Draakplein is op 20 sept. begonnen met het plaatsen van wissel-verbindingen, voor het nieuwe laad- en losspoor naar Ooststation.

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

- . Op 8 juni 78 had een vrij ernstige botsing plaats op het Werryplein, tussen de 7936 en de 7526, beide op lijn 18.
 - . Een hevige botsing deed zich eveneens voor op 16 juni 78, in de De Merodestraat, tussen ab 8629/SP en mw 7539, die niet reed in reizigersdienst op dat ogenblik. Zeer belangrijke schade werd aangebracht aan de bus, die op de tram inreed en hem deed ontsporen.
 - . Op 4 juli 78 is het nieuwe wijkspoor op de Hallepoortlaan in dienst genomen. Het rangeren van dienstrijtuigen zal op die manier aanzienlijk worden vergemakkelijkt, en tevens kan, in geval van defekt, een mw type 7900 hier van richting veranderen.
 - . Verbouwingen in juni 1978:
 - wegnemen van ontvangerspost: 7077-7081-7110-7115-7118-7130. tot besturingspost type 7500: 7081.
 - . Verbouwingen in augustus 1978:
 - wegnemen ontvangerspost: 7171, bestuurderspost type 7500: 7171.
 - . Aankomst van nieuwe rijtuigen:
 - 7947 - 2 juni 78; 7948 - 7 juni; 7949 - 8 juni;
 - 7950 - 15 jun 78; 7951 - 23 jun; 7952 - 30 jun;
 - 7953 - 7 juli 78; 7954 - 2 aug; 7955 - 9 aug.
 - . Toestand van rijtuigen type 9000:
 - in juni 1978:-9065 en 9077, op resp. 31 mei en 1 jun.78 overgebracht naar Grote Paleizen;
 - 9004 en 9097 zijn buiten dienst in stp Elsene, na aanrijding op 5 juni 1978;
 - 9068 beschadigd en buiten dienst stp Schaarbeek;
 - 9093, reserve in Elsene, op 22 juni overgebracht naar stp Schaarbeek;
 - 9081, 9083 en 9086 van Elsene naar Schaarbeek overgeheveld;
 - 9003, 9005 en 9006 staan klaar in het Centrale werkhuis Birminghamstr., om overgebracht te worden naar Paraguay. Aan de 9007 en 9008 wordt voor hetzelfde doel gewerkt.
 - in aug.1978:-9004 en 9097 overgebracht Gr.Paleizen: 16 aug.78;
 - 9100 en 9093 idem, naar op 17 augustus 1978.
- Uitgebreider berichtgeving MIVB in ons volgend blad.

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

- Ook voor Gent slechts een beperkte bijdrage, maar uitgebreide berichtgeving volgt in ons oktobernummer.
- 25 mei: lijn 1, Ferrerlaan(Medo) een kabel van de bovenleiding brak door, waardoor te trams gedurende 45' moesten terugkeren op de overloopwissel van de De Smetstraat; ab 667/5 en 680/37 pendelden tussen de trams en het Van Beverenplein.
- Op lijn 10 kwam PCC 46 omgebouwd en herschilderd in dienst.
- 29 mei: Mw 339 bracht nieuwe kruising naar St-Niklaaskerk, waar ze zal geplaatst worden voor kruising lijnen 1 en 4. De werken begonnen vandaag. De kruising is geplaatst tijdens de nacht van 31 mei/ 1 juni.
- 5 juni: vanaf vandaag is PCC 51, die een nieuwe kop kreeg op kant A, na een aanrijding op 8 mei, lijn 1, in ombouwing.
- 7 juni: PCC 47 vanaf heden omgebouwd en herschilderd, terug in dienst op lijn 21. In CW staan nog: 51 en 53. ab.50 kreeg een bestuurdersstoel, type PCC.
- 12 juni: Lijn 4 - kerk H. Kerst;werken aangevangen voor vernieuwing overloopwissel.
- 13 juni: PCC 48 vandaag in verbouwing in CW.Nog niet omgebouwd zijn PCC 49, 50, 52 en 54.
- MW 339 bracht wisselstukken naar H.Kerst, overloopwissel l. 4.

VeBOV-KRANT - VERENIGINGSNIEUWS.

Het "Komitee Openbaar Vervoer" (K.O.V.) dat in alle talen over zijn representativiteit zwijgt, richt in september meerdere akties in tegen de verhoging van de tarieven van het openbaar vervoer. Zo zal o.m. in Antwerpen elke maandagmorgen een betaalstaking georganiseerd worden, waarbij aan de bestuurders slechts 12 i.p.v. 16 fr. worden overhandigd. Ook in andere steden worden dergelijke akties voorzien. Het VeBOV-bestuur neemt afstand van deze onwettige akties. Wij zijn van oordeel dat elke tariefverhoging te betreuren valt, aangezien ze nadelig kan uitvallen voor het gebruik en de gebruikers van het Openbaar vervoer. Daarentegen begrijpen wij echter, dat tariefverhogingen deel uitmaken van een geheelpakket aan economische en financiële maatregelen van de overheid. Het VeBOV-bestuur verzoekt dan ook haar leden, die zouden deelnemen aan, of simpatizeren met de K.O.V.-akties, dat uitsluitend in eigen naam te doen. Elk VeBOV-lid dat de Vereniging, zelfs onrechtstreeks, bij politieke akties betreft, zal volgens art. 10/1/b van de Statuten, worden uitgesloten. Tevens betekent de VeBOV hierbij haar gehechtheid aan het principe dat elke kritiek op de in het openbaar vervoer aanwezige gebreken, moet vergezeld gaan van opbouwende voorstellen. Betaalstakingen daarentegen getuigen van een afbrekend negativisme.

ADRES SEKRETARIAAT.

In tegenstelling met wat op de achterkaf van het tijdschrift vermeld staat, is het verenigingssekretariaat sedert 1 juni 78 gevestigd aan de Pachthoevelaan 33, 2070 - Ekeren.
Na 19 uur, telefonisch te bereiken onder nr (031) 42.45.74.

VeBOV - CENTRUM.

Er is nog geen definitieve beslissing genomen over de openingstijden van het VeBOV-Centrum. Daarop komen wij in ons volgend nummer terug. Nochtans kunnen wij mededelen dat het Centrum voor bezoekers zal open zijn op zaterdag 14 oktober van 14 tot 19 uur. Indien U vrij is, verwachten wij U op een bezoek ter kennismaking. Wij weten niet of de bemeubeling dan al in orde zal zijn, maar alleszins toch voldoende om U te ontvangen.

VeBOV-KALENDER.

Wij hebben het genoeg aan onze leden te kunnen mededelen dat de VeBOV een kalender uitgeeft voor 1979. Hij omvat een blad per maand, en is tweekleurig uitgevoerd. Er komen vier spoorwegfoto's in voor, twee van de NMVB, en één van MIVA, MIVB, MIVG, STIC, STIL en STIV. Aan de uitgave is alle zorg besteed, en het resultaat mag best geien worden. Voor leden is de prijs 100 fr afgehaald, en 120 fr. per post. In verzending naar het buitenland wordt 150 fr. gevraagd. Door overmaking van het overeenstemmende bedrag op onze rekening, of betaling op een vergadering of in het VeBOV-Centrum wordt U ervan in het bezit gesteld. Even vermelden bij de overschrijving a.u.b. "Kalender 1979". De verkoop is aan de gang, en die loopt aardig. Vermits er slechts 1000 ex. gedrukt zijn, raden wij U aan dadelijk te bestellen. Een kado hoeft niet altijd duur te zijn, en U komt best terecht voor Sinterklaas, Kerstmis of Nieuwjaar met een VeBOV-Kalender. Nu bestellen is een raad die wij geven, en bovendien steunt U er onze VeBOV mee. Ook daaraan mag wel eens gedacht worden!

GEKOMBINEERDE UITSTAP TREIN-BOOT IN ZEELAND - 7 OKTOBER 1978.

Mede door het uitnodigen van leden van Amutra, KBVVS, TGT, RMM e.a. om aan deze uitstap deel te nemen, is de belangstelling ruimer dan verwacht. Er zal voorzien worden in een groepstiket Brussel-Gent, Antwerpen-Gent, en voor de terugkeer ook Antwerpen-Brussel. Dit blad wordt gezonden aan alle deelnemers, ook niet VeBOV-leden. Aan alle deelnemers wordt een deelnemerskaart gezonden, die ze moeten meebrengen als controlemiddel.

Vertrekuren: Antwerpen-Gent: Antw.CS: 8u.55, aank. Gent St P. 9u.30. (trein 580.) Bijeenk. CS om 8u.30, roltrap.
Brussel-Gent: Vertr. Brussel NOORD: 8u.51, Gent St P. aank. 9u.30 (trein 807).
Bijeenkomst lokettenhal om 8u.30.

Begeleiding: De groep Brussel wordt vergezeld door de heer Geens, sekretaris, die de nodige vervoersbewijzen meebrengt. Uw deelnemerskaart niet vergeten a.u.b. De groep Antwerpen wordt geleid door de heer J. Dobson, Penningmeester.

UURREGELING: Gent St Pieters: v. 10u.05 trein Z.18486
Zelzate L.O: a: 10u.38
 v: 10u.55
Sas van Gent: a: 11u.05
 v: 11u.30 trein 64000 D
Terneuzen: a: 12u.15
Er is tegenspraak in de dienstregeling tussen NS en NMBS. Bovenstaande dienst is die van NS. Volgens NMBS: Vertr. Sas van Gent 12u.00, Terneuzen a:12u.45.
 v: 14u.00 ns Madeleine.
Sloehaven: a: 15u.25
Goes: v. 15u.35 stoomtram SGB.
Goes: a: 16u.50
 v: 17u.15 trein 2160
Roosendaal: a: 17u.49 trein 135
 v: 18u.12
Antwerpen CS: a: 18u.40
 v: 18u.46
Mechelen: a: 19u.00
Brussel Nd: a: 19u.15
 Zuid: a: 19u.23

Wij ontmoeten de deelnemers uit Nederland in Terneuzen en nadien nog in Roosendaal.

Tijdens de rondrit wordt de VeBOV-kalender te koop aangeboden. Niet-leden betalen 120 fr, of 8 gulden.

De deelnemers uit Brussel, die met een groepstiket terugreizen van Antwerpen naar Brussel, worden verzocht in de trein 135 samen te blijven, omwille van de controle door het personeel.

AMUTRA BEZOEKT ANTWERPEN.

Op za 14 oktober richt Amutra een bezoek in aan de pre-metro werven te Antwerpen. Zij maken een rit per bloementram, en nadien met de 4417+1660. VeBOV-leden kunnen deelnemen aan dezelfde voorwaarden als Amutra-leden. Prijs: 170 fr, te storten op PR 000-0453476-01 van dhr E. Keutgens - Antwerpen. Belangstellenden worden verzocht een gezegelde omslag voor antwoord, aan zichzelf gericht, te laten worden aan dhr E. Keutgens, Lge V. Ruusbroecstr. 44, 2000-Antwerpen, waarna deelnemerstiket en uurregelingen worden toegezonden. Voor verdere inlichtingen, zich in verbinding stellen met bovenstaand adres, evt. tel:(031) 36.29.54, na 19 uur.

** BOEKBESPREKING **

N.M.B.S.-STOOMLOKOMOTIEVEN TYPE 25.

Dat is de titel en de inhoud van een brochure uitgegeven door onze VeBOV-sektie Limburg-Kempen. De heer J. Casier uit Tongeren, tevens mederedakteur aan dit blad, heeft met een echt Benediktijnergeduld de geschiedenis achterhaald van de in wezen Duitse loks, die bij de NMBS het typenummer 25 kregen. In deze brochure wordt uitvoerig en gedetailleerd vermeld welke de karakteristieken waren, de stelplaatsen waarin deze loks werden ondergebracht, welke tenders ze doorgaans sleepten, en waar ze uiteindelijk belandden, of gesloopt werden. Dat alles wordt nog eens in handige tabellen verwerkt, gevolgd door een tekening van de drie verschillende uitzichten van deze loks (mét en zonder windleiplaten en het buitenbeentje 2520, in feite een BR 44) en hun tenders. Deze uitgave, die als het sukses niet uitblijft nog navolgers krijgt in deze reeks van VeBOV-brochures, is beschikbaar aan de prijs van 80 fr (5,5 fl.) of bij verzending langs de post resp. 90 fr of 6,5 fl. Te bestellen via onze rekening.

PAARDETRAMS IN HET CENTRUM EN HET ZUIDEN VAN NEDERLAND

is de titel van een nieuw werkje in de reeks Trams en Tramlijnen, geschreven door de heer Duparc en 5 andere medewerkers, en uitgegeven door WYT - Rotterdam.

Vele tramlijnen die werden uitgebaat in verder afgelegen hoeken van het land, hebben nooit de bekendheid verworven die lijnen in en om de grote steden wél hebben gekend. Dat doet geen afbreuk aan hun bestaanswaarde, en het 29° deel van de intussen gekende reeks, toont dat ten volle aan.

Ruim 20 bedrijven worden de lezer voorgesteld, telkes mét foto, zodat eens te meer het bezit van dit werk, een verrijking van uw literatuurbezit. U kan het werkje bij ons bestellen aan 210 fr.

VAN TRAM, BOOT EN BUS

is een uitgave van Kok in Kampen - Nederland.

Het werk bevat de geschiedenis van het streekvervoer in het Noordwesten van Overijssel. Formaat 24 x 21 cm, met geplastifieerde omslag, geschreven door J.H.S.M. Veen, en verlicht met 35 foto's, 4 materieelstekeningen en 3 netkaarten.

Een boek dat ruim verhaalt over het plaatselijk vervoer, en wat als vervoermiddel aan bod gekomen is, ook op onze dagen. De prijs is 490 fr. Wij zorgen ervoor dat het werk weldra in het VeBOV-Centrum te verkrijgen zal zijn, maar indien het U rechtstreeks interesseert, gelieve ons dat te laten weten, i.v.m. een te plaatsen bestelling.

DE TRAMWEGEN VAN NOORD-BRABANT, door W. Leideritz, Uitg. Brill - Leiden.

Deel 9 van de Uitgaven van de N.V.B.S.

240 blz. boeiende lektuur, met vele geschiedkundige gegevens, en vooral interessant voor Vlamingen omdat het boek de geschiedenis brengt van een landsgedeelte dat aanleunt aan de provincie Antwerpen. Daardoor een schat aan gegevens over het grensoverschrijdend verkeer van de NMVB.

Geïllustreerd met 78 goede foto's, en voorzien van meerdere overzichten omtrent tramlijnen, autobuslijnen en spoorlijnen.

Interessant voor ons is wel op blz 165, het historisch overzicht van de oorspronkelijke tramlijnen van de S.A. Tramways du Nord d'Anvers. Verder een materieelsoverzicht van de maatschappijen die in het boek betrokken zijn.

Prijs: 74 gulden - 1110 fr. Wij houden dit belangrijke werk ter inzage in het VeBOV-Centrum.