

VeBOV - KOERIER IS HET MAANDBLAD VAN DE VERENIGING VOOR
BELANGSTELLENDE IN HET OPENBAAR VERVOER - vzw.
Dit blad wordt kosteloos verstrekt aan alle leden van de VeBOV.

Alle in dit blad verstrekte bijdragen en informatie mogen slechts
worden overgenomen mits schriftelijke en voorafgaande toestemming
van de redactie. Bronvermelding is echter steeds vereist.

Ondertekende inzendingen blijven onder verantwoordelijkheid van
de auteur, en geven niet noodzakelijk de mening weer van de
redactie of van het VeBOV-bestuur.

Redactie: R. Bastaens en F. Geens.

Medewerkers aan dit nummer: J. Casier, F. Coussens, T. Heylen,
V. Van Cutsem en J. Vermeiren.

Hoofdredactie en verantwoordelijke uitgever:

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

Telefoon: (031) 36.04.92, na 18. uur.

Moderne Spoorwegen.

De NMBS is sedert vele jaren bezig haar net te moderniseren.
Daartoe draagt de elektrificatie van vele lijnen in zeer
belangrijke mate bij. In het nummer 13 van Onze Buurtspoorwegen,
het personeelsblad van de NMVB, dat verscheen in mei 1948,
werd daaraan al aandacht besteed. Een overzicht van de te
elektrificeren lijnen, zoals het daar verscheen nemen wij
graag over, en wij voegen er tussen haakjes de data bij waarop
de elektrificering een feit was.

"Men weet dat de Belgische Regering en de N.M.B.S. sedert enige
tijd begonnen zijn met de toepassing van een vijfjarenplan
inzake electrificering der grote spoorwegen. In vijf jaar zullen
1500 km. lijnen geëlectrificeerd worden. Men is begonnen met de
lijn Brussel - Charleroi, die voor Maart 1949 moet voltooid zijn.
(14 nov.1949) Nadien zal de goederenlijn Linkebeek - Antwerpen
volgen, die het mogelijk zal maken de producten van het kolen-
bekken van Charleroi met grote snelheid naar onze wereldhaven
te vervoeren.(11 mrt 1950). Verder komt dan Brussel - Namen,
einde 1949 (Brussel Nd - Waver: 14.1.56, Ottignies - Waver -
Luksemburg: 29.1.56) Brussel - Oostende, einde 1949 (Brussel-Zd -
Gent St P. 27.2.54, en Gent - Oostende: 26.6.54), en Brussel -
Luik, halfwege 1950.(Br.Nd - Leuven: 17.10.54, en Leuven-Luik
2.10.55) Op het einde van 1950 zullen de volgende lijnen geëlec-
trificeerd zijn: Gent - Muizen (groot rangeerstation bij Mechelen)
(via Dendermonde, wat klaarblijkelijk bedoeld werd, nog steeds niet),
Schellebelle - Brussel (25.1.61), Merelbeke - Monceau (...)
Mons - Charleroi (in uitvoering 1978 - 79) Haine St Pierre -
Manage (in uitvoering 1978 - 1979).

In de helft van 1951 zullen elektrische treinen rijden van
Charleroi naar Luik (Jemeppe S.Sambre - Charleroi: 24.5.1959,
Jemeppe S.Sambre - Namen: 31.5.59 en Luik - Namen: 23.9.70),
alsook van Brussel naar Doornik (nog steeds niet) langs St Ghislain.
Luik - Herbesthal (18.5.66) Namur - Arlon (29.1.56), Marloie -
Herstal (...) Athus - Libramont (Libramont - Sterpenich:29.1.56)
enz. Bovendien zullen er een reeks toeristische ritten geëlectri-
ficeerd worden vóór 1950, bv. Luik - Spa (Pepinster - Spa:23.5.71)
of Brugge - Blankenberge (17.7.54) en Brugge - Knokke (25.3.55).
In 't geheel zal dit alles 13 milliard en half kosten, maar in
1951 zal België een uitgebreid net van geëlectrificeerde spoorwegen
bezitten, het dichtste van Europa."

Het zou natuurlijk een fantastische prestatie geweest zijn, indien die 1500 km. inderdaad in vijf jaar geëlektrificeerd verwezenlijkt zou zijn geworden. Ondertussen is men zeer zeker wat realistischer geworden, ten dele zeker door de opgedane ervaring. Het feit dat men niet zonder meer bestaande lijnen onder de draad brengt, maar van de gelegenheid gebruik maakt om de nodige aanpassingen, verbouwingen en spoorverleggingen door te voeren, is sterk medebepalend voor de duur der uit te voeren werken.

Het is een feit dat ondertussen heel wat weg is afgelegd. De stoomtraktie werd volledig verdrongen door de elektrische en dieseltraktie. Het ziet er echter naar uit dat de elektrische traktie in de toekomst nog veel sterker aan bod zal komen dan tot nog toe het geval is geweest. De oliekrisis van 1974 is daar wel niet vreemd aan. Als alles wat wil meelopen, dan zou het NMBS-net, dat nog ruim 4000 km. spoorwegen telt, omstreeks het einde der tachtiger jaren, voor ruim de helft elektrisch zijn. Daartoe is o.m. voorzien in een vijfjarenplan 1981 - 1985. Als we goed ingelicht zijn, dan bestond er overigens al een tienjarenplan 1970 - 1980, waarvan de uitvoering volop aan de gang is.

De voor elektrificering in aanmerking komende lijnen zijn door de NMBS onder de loep genomen, de uit te voeren werken vastgesteld, de bestekken opgemaakt en aan het bevoegde ministerie overgelegd. Eens dat alles achter de rug, wordt tot financiering overgegaan, zodat nu in vlug tempo de uitvoering kan volgen.

In het tienjarenplan is de elektrifikatie voorzien van Lijnen in Vlaanderen:

Hasselt - Genk; Gent - Kortrijk; Mortsel - Lier - Aarschot; Lier-Herentals en Lier - Kontich; Leuven - Aarschot - Hasselt; Antwerpen - Boom - Willebroek - Mechelen; Jette - Dendermonde - Lokeren; Schellebelle - Dendermonde - Mechelen; Kortrijk - Moeskroen; Denderleeuw - Zottegem, en Hasselt - Tongeren - Glaaien, samen ruim 300 km.

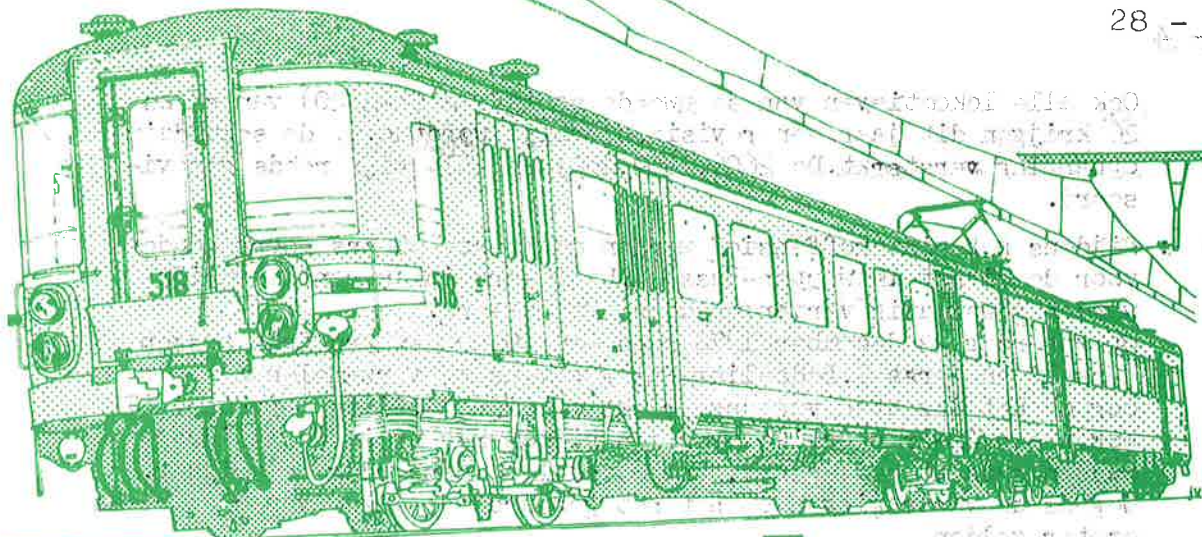
Lijnen in Wallonië:

Doornik - Aat - Halle; Aat - Jurbeke; Ottignies - Charleroi; 's Gravenbrakel - Luttre; Bergen - La Louvière - Charleroi; St Ghislain - Doornik - Moeskroen - Franse grens; Bressoux - Wezet grens; Glaaien - Liers; Glaaien - Wezet - Aken-West; Flemalle - Kinkempois - Bressoux en Eupen - Welkenraedt - Montzen, ruim 350 km.

Meerdere van de genoemde lijnen zijn reeds in een echt werkterrein herschapen, terwijl op anderen reeds tal van voorbereidende werken waar te nemen zijn.

Sommige lijnen zijn op zichzelf niet noodzakelijk aan elektrificering toe, maar veelal zijn zij een schakel tussen reeds bestaande elektrische lijnen, en als dusdanig van belang voor rechtstreekse diensten zowel voor reizigers als voor goederen op langere afstanden.

In die optiek gezien zijn dat logische beslissingen, ook al kan niet iedereen zich daarbij goedschiks neerleggen. Maar welk werk in ons gezegend land is er ooit kunnen uitgevoerd worden zonder dat daarop vinnige tegenstand moest overwonnen worden? Dat behoort overigens tot onze democratie. Wij zijn echter de overtuiging toegedaan dat de NMBS in de toekomst, zelfs in een nabije toekomst, zal kunnen beschikken over een zeer modern elektrisch net. Hopen wij nu maar dat er dan ook intercity-diensten uit voortvloeien, zoals bv Antwerpen - Lier - Aarschot - Leuven - Brussel - Mechelen - Antwerpen. Mogelijkheden zijn er!



spoorslags

WETENSWAARDIGHEDEN OVER LOKMOTIEVEN EN TREINSTELLEN

Tipe

- 00 : Bij de verbouwingen aan alle stellingen wordt ook een nieuwe overspanningsbeveiliging ingebouwd. Deze heeft tot doel de stroom uit te schakelen als een bepaalde spanning overschreden wordt. Dit kan ondermeer voorkomen in grensstations (thans enkel in (uěvy) indien de 'verkeerde' spanning (25000 Volt) op de bovenleiding zou staan. Door deze schakeling wordt de bekrachtiging van de hoofdschakelaar uitgeschakeld.
- 05 : De 516 is als eerste van zijn reeks uitgerust met de nieuwe veiligheidsschildering. Dit gebeurde te Mechelen op 5/1/1979.
- 16 : Wegens de onbeschikbaarheid van andere locomotieven werd in de eerste dagen van de koudegolf een locomotief van reeks 16 ingezet tussen Liers en Charleroi voor semi-direkte treinen.
- 22 : Van deze reeks moeten de volgende loks in 1979 een grote revisie ondergaan: 2201, 2208, 2209, 2211, 2220, 2224, 2226, 2227, 2234, 2241, 2246 en 2249. Bij deze gelegenheid worden de volgende veranderingen uitgevoerd: - verbeteringen aan ventilatieroosters en filters
- aanbrengen van dubbele koplampen
- aanbrengen van verwarmde ruiten uit gelaagd glas
- aanbrengen van de nieuwe schildering
- aanpassen van de hoorn (aanbrengen van een tweede tromp)
- 23 : Enkel de 2371, 2377, 2302 en 2301 gaan in revisie. Ze krijgen dezelfde aanpassingen als de 22-ers, evenals daarbovenop:
- kasten voor de kabels met het oog op rijden in dubbeltractie
- aanbrengen van een schakeling 'anti-snieeuw' waarbij de koelventilatoren voor de weerstanden konstant blijven draaien.
- 25 : Dezelfde verbeteringen als bij reeks 22 worden ook aan de loks van reeks 25 aangebracht. Dit geldt dit jaar voor de 2501, 2502, 2503, 2504, 2506, 2511, 2512 en 2513.

- 26 . Ook alle lokomtieven van de tweede schijf (2606-2620) van reeks 26 krijgen dit jaar een revisie. Hierbij wordt o.a. de sekundaire ophanging versterkt. De 2606, 2609, 2613 en 2614 zijn reeds gereviseerd.
- 40 : Tijdens het winteroffensief werden de meeste 40-ers voorbehouden voor de dienst Antwerpen-Hasselt. De 40-ers in en rond Kortrijk werden regelmatig vervangen door twee 43-ers.
Op zaterdag 23 december 1978 reed een 40-er een proefrit tussen Hasselt en Herstal. Bedoeling was gegevens te verzamelen met het oog op het inzetten van deze reeks op lijn 34. Sinds 4 januari '79 wordt een 40-er gebruikt voor een bijkomende trein 's namiddags tussen Hasselt en Herstal, echter enkel op donderdag en vrijdag. Wegens de vertragingen op het net gebeurde de inzet van deze reeks echter zelden.
Als eerste dieselstel is de 4003 nu ook uit revisie gekomen met een nieuwe elektrische uitrusting. Deze verbouwing wordt gekarakteriseerd door een wit-zwarte bias.
- 51 : De 51-ers van Kortrijk kregen een bijkomende taak tijdens het bietenseizoen: één lok werd gebruikt voor het bedienen van Poperinge, Langemark en Poelkapelle. De dienst ziet er als volgt uit:
- rit naar Poperinge met lege wagens. In Poperinge worden de geladen wagens opgehaald en afgesteld te Ieper;
- bediening van Langemark en Poelkapelle (lijn 63) en met de opgepikte wagens wordt via Lichtervelde en Roeselare naar Kortrijk gereden;
- 's middags wordt Poperinge voor de tweede keer bediend. Bij de terugkeer worden de wagens te Ieper aangekoppeld en wordt verder gereden naar Kortrijk.
In gewone goederentreinen wordt dan het hele stel wagens verder naar Moerbeke-Waas gesloopt. (train 39960 - Kortrijk 21.50; Gent 22.59/6.19 en Moerbeke 7.35) Deze trein wordt gesloopt door een lok reeks 60/61 van Merelbeke. De rangers gingen te Moerbeke geschieden door een 73-er.
- 52 : Wegens de overvloedige sneeuwval werden praktisch alle treinen op de lijn 154 (Namen-Givet) gereden in dubbeltraktie 52/52 of 52/54.
- 54 : Wegens een defecte aan de 5207 van Jemelle was de 5408 van Ronet uitgeleend aan Jemelle vanaf december 1978. Deze lok in de nieuwe kleuren reed in de plannen van de reeks 55 naar Virton en Luik-Liers.
- 59 : Wegens de werken op lijn 75 worden vele goederentreinen omgeleid via Anzegem en Oudenaarde en verder via Zottegem of De Pinte. De meeste treinen rijden in dubbeltraktie met 59-ers, 60-ers en 62-ers van Merelbeke.
- 60/62 : De reeds vroeger vermelde maïstreinen van Gent naar Armentières (Frankrijk) hebben windin de zeilen (sic). In de toppperiodes waren er dagen met zes treinparen. Getrokken worden deze treinen door 60-ers en 62-ers van Merelbeke in dubbeltraktie.
- 84 : De 84-ers van Hasselt hebben een nieuwe taak. Door het openen van het Ford-Truck-Center te Tongeren (onbetaalde sluikeklame) heeft men dagelijks een autotransport van Ford-Genk via Bilzen naar Tongeren. De rit van de 84-ers omvat een losse rit Hasselt-Genk, een rit Genk-Tongeren en het slopen van de lege dubbeldek wagens van Tongeren naar Hasselt. De lokale goederentrein is ook in dit plan opgenomen.
De 8468 werd overgepluust naar Ronet. Hier werden de kasten voor de debbele koplampen aangebracht en werd de bestuurderskabine van de nieuwe schildering voorzien (brede gele banden).

90/91 : Alle 90-ers zijn voor het ogenblik omgebouwd en hernummerd in de reeks van de 91-ers. Als laatste was de 9002 aan de beurt. De verbouwing gebeurde te Leuven.

ELEKTRIFIKATIEWERKZAAMHEDEN

Op zowat heel het NMBS-net worden lijnen geëlektrificeerd. Het is nuttig hiervan een overzichtje te bieden aan de hand van een kronologische opsomming volgens de voorziene indienststellingsdata.

MEI 1979 : LIJN 21 HASSALT-GENK

De werken zijn praktisch voleindigd en de dienst zal geen problemen opleveren. De semi-direkte treinen Quévy-Brussel-Hasselt worden gewoon doorgetrokken naar Genk. Nochtans is er wel het feit dat deze treinen meestal vertraging oplopen, wegens het enkelspoor tussen Sint-Truiden en Hasselt. De beurtregeling zal hierdoor krap worden.

SEPTEMBER 1979 : LIJN 75 GENT-KORTRIJK

De meeste werken zijn bijna uitgevoerd. De lijn is een verlenging wat de elektrifikatie betreft van de dienst Antwerpen-Gent. De semi-direkte treinen worden doorgetrokken (uurdienst). Er zal tevens een omnibusdienst ingericht worden. Het goederenverkeer zal pas in 1980 elektrisch worden gereden.

SEPTEMBER 1979 : LIJN 108 MANAGE - 'S GRAVENBRAKEL - (BRUSSEL)

Ook hier zijn de werken bijna uitgevoerd. Men voorziet voorlopig een uurdienst voor semi-direkte en omnibustreinen. Een pendeldienst met de reeksen 45/46 tussen Manage en Binche wordt voorzien.

MEI 1980 : LIJN 118 BERGEN - MANAGE - CHARLEROI

De werken zijn begonnen en op de meeste plaatsen staan reeds de bovenleidingspalen. De dienst zal verzekerd worden door de verlenging van de reeds bestaande semi-direkte treinen Liers-Charleroi. Waarschijnlijk komen hier de stellingen 08.0 tot inzet.

SEPTEMBER 1980 : LIJN 16/35 ANTWERPEN - HAARSCHOT - LEUVEN

De werken zijn pas begonnen met het maken van de betonputten. In eerste instantie zal de dienst bestaan uit een omnibusdienst Antwerpen-Leuven.

SEPTEMBER 1980 : LIJN 15 ANTWERPEN-HERENTALS

De werken lopen parallel met deze van de lijnen 16/35. In eerste instantie zal de dienst bestaan uit een omnibusdienst met Herentals als overstapstation.

SEPTEMBER 1980 : LIJN 52 ANTWERPEN-BOOM

De voorbereidende werken (aanpassen van de sporen, seininrichting) zijn praktisch uitgevoerd. Een uurdienst als omnibus is voorzien. Vanaf 1980 zal Antwerpen-Centraal dus niet meer bediend worden door diesel(baan) lokomotieven.

SEPTEMBER 1980 : LIJN 57 LOKEREN - DENDERMONDE

Ingrijpende aanpassingen en verhogingen zijn thans in uitvoering. De indienstname zal in twee fasen gebeuren. In mei 1979 wordt het baanvak Lokeren-Zele door dieselstellen van reeks 44 terug bereden. In 1980 wordt de gehele lijn elektrisch bereden.

1981 : LIJN 78/75 SAINT GHISLAIN - DOORNIK - KORTRIJK

De lijn zal dan in twee delen geëxploiteerd worden, namelijk als Liers-Namen-Moeskroon en als Antwerpen-Gent-Moeskroon.

LIJN 75b MOESKROON - TOURCOING - RIJSSEL

Als stroomscheidingsstation zal Tourcoing dienen.

1981 : LIJN 35 AARSCHOT - HASSELT

Een semi-direkte dienst Hasselt-Antwerpen wordt ingevoerd. Opvallend is dat lijn 35 onder de lijn 21 bij het binnenkomen van Hasselt wordt doorgevoerd, analoog aan de situatie te Luik-Guillemins.

1981 : LIJN 60 BRUSSEL-DENDERMONDE

Een semi-direkte uurdienst wordt ingericht tussen Manage-Brussel-Dendermonde-Lokeren.

1982 : LIJN 40 LUIK - VISE - (MAASTRICHT)

Een stadsdienst ontstaat hierbij tussen Herstal en Wandre. De voorbereidende werken (seininrichting, afschaffen van overwegen) zijn reeds gestart.

1982 : LIJN 112 MARCHIENNE-AU-PONT - PIETON - HAINAUT-ST-PIERRE1983 : LIJNEN : 48 WILKINRAEDT-TUPEN. De voorbereidende werken zijn ingezet.

De semi-direkte treinen komende van Brussel zullen verder naar Tuppen doorrijden.

34 HASSELT - LIERS (-LUIK). Belangrijke werken (ophoging) moeten te Hasselt en Bilzen uitgevoerd worden.24 GLONS-VISÉ-MONTZEN. De voorbereidende werken zijn uitgevoerd (seininrichting, aanpassing van tunnels) of zijn in uitvoering (spoorvernieuwing). Hierdoor zal de belangrijkste verbinding voor goederentreinen onder draad zijn.125b FLÉMALLE-KINKOMPOIS. Dienstig als omleidingsspoor voor de goederentreinen komende van Ronet.89 DENDRELUW-ZOTTGEM53 MECHLEN-DENDERMONDE-GENT. Semi-direkte treinen zullen bollen op de verbinding Louven-Gent via Mechelen.54 MECHLEN-WILLERBROEK (-BOOM)1984 : LIJNEN : 94/94b BRUSSEL-AAT-DOORNIK-RIJSSEL90b AAT-JURBIS140 CHARLEROI-FLÉURUS-OTTIGNIES. Doortrekking tot Charleroi-Sud.

PERIODE 1985-1987 : LIJNEN : 89 ZOTTEN-~~GM~~-KORTRIJK

15 HERENTALS-TURNHOUT/MOL

154 NAMEN-DIMANT-GIVET

Dat de NMBS wind in de zeilen, of beter stroom in de draad gaat krijgen, kan niet ontkend worden.

AFSCHAFFING VAN LIJNEN

De Raad van Beheer van de NMBS besliste op 22 december 1978 tot buiten-dienststelling én afbraak van de volgende lijnen.

LIJN 62 OOSTENDE-TORHOUT.

Deze lijn werd op 1 april 1868 door de Staat Belge geopend. Ze bevatte de volgende stopplaatsen: Snaaskerke, Gistel, Moore, Wernegem en Wijnendaal. De lijnlengte was 24 kilometer. Deze oorspronkelijk dubbelsporige lijn werd op enkelspoor teruggebracht, terwijl de inrit tot Oostende gewijzigd werd in 1959. In 1963 werd het verkeer opgeschort. Nochtans ijverden aktiegroepen sinds kort voor de heropening van de lijn. Ze hadden daarbij de volgende argumenten: betere verbinding van het zuiden van de provincie West-Vlaanderen met de Oostkust, en tevens het grote forenzenverkeer vanuit Gistel naar Oostende. De NMBS van haar kant opteerde echter voor een betere verbinding via lijn 66 over Brugge en moderniseerde deze lijn. Met het besluit van december is het lot nu wel definitief bezegeld.

LIJN 88 ANTOING-BLTHARIFS.

Het betreft hier een baanvak van de grensoverschrijdende lijn Antoing-St Amand. Door de economische recessie sloten de industrieën langsheen deze lijn en werd de lijn overbodig. Tot op het laatst werd het traject bediend door loks van de reeks 82 van St-Ghislain.

Buitenstelling: J. Casier

SNELHEIDEN OP HET BELGISCH SPOORWEGNET.

P. MAXIMUMSNELHEID 90 KM/UR, VERVOLG.

Lijnnummer	Trajekt	Lijnlengte	
		Enkel-	Dubbelspoor
43	Angleur-Marloie		62
52	Dendermonde-Boom	22	
52	Berchem-Boom		19
53	Dendermonde-Mechelen		31
54	Hombeek-Sint-Niklaas	28	
58	Gent-St-Pieters - G-Dampoort		6 MLPK
58	Wondelgem-Weklo	15	
69	Kortrijk-Menen		11
75	Kortrijk-Moeskroen		13

Vervolgr max. 90km/u.

		Enkel-	Dubbelspoor
78	Doornik-St-Ghislain		38
90	Denderleeuw-Jurbise		55
96	Vorst-Zuid - Halle(3°spoor)	10	FLPK
97	Bergen-Quévrain		20
112	Haine-St-Pierre - Marchienne au-pont		20
117 (108)	Braine-le-Comte - Manage		15
118	Manage-La Louvière		7
122+123	Braine-le-Comte - Melle		60
132	Charleroi-Zuid - Walcourt		22
	Walcourt-Mariembourg	27	
139	Leuven-Ottignies		29
140	Ottignies-Cour St Etienne		4
	Cour St Et. - Fleurus	20	
	Fleurus-Charleroi West		12
144	Gembloux-Jemeppe s/Sambre		15
154	Namen-Dinant		28
154	Dinant-Hever Agimont	18	
	Hever Agimont-Givet		5
161	Brussel-LW - Witterbeek (3°spoor)	2	FLPK
161 D	Ottignies-Louvain LN		4
165	Libramont-Virton St. Mard		58
166	Dinant-Bertrix		74
167	Athus-Autelbas		11

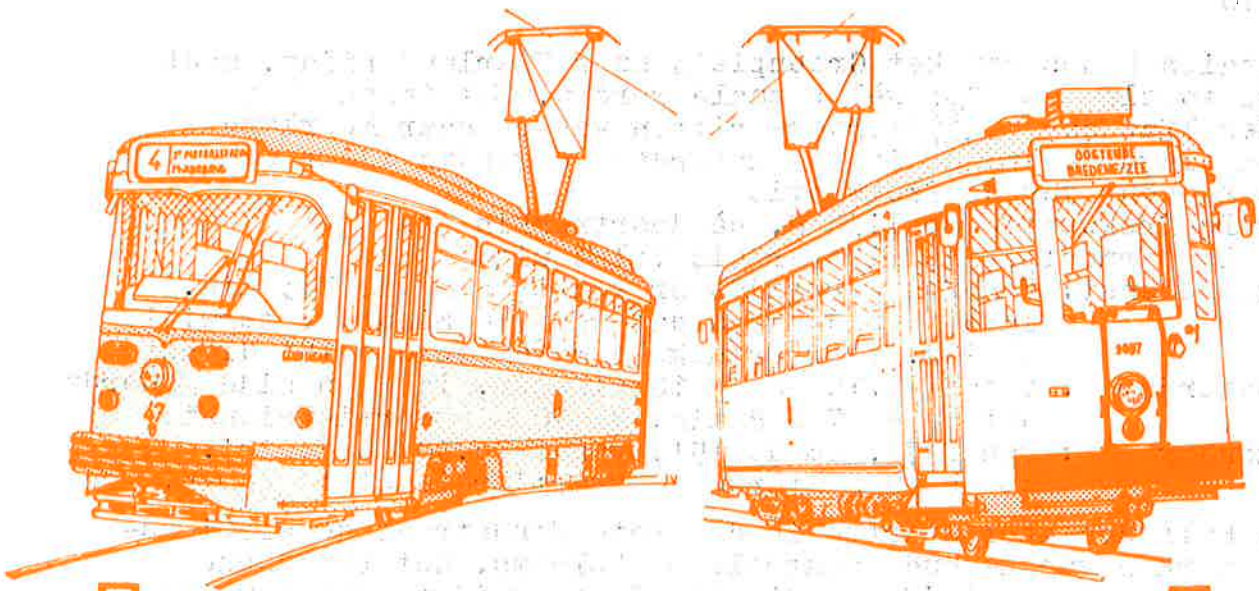
G. MAXIMUMSNELFHED 100 KM/UUR.

21	Landen-Hasselt	28	FLPK
112 (118)	Bergen - Haine St Pierre		20
130	Namen - Charleroi Zuid		37
130 B	Charleroi-Lobbes		17

H. MAXIMUMSNELFHED 120 KM/UUR.

27	Brussel Noord-Antw. Centraal		50
27 B	Weerde-Hever		4
36	Diegem-Zaventem(3°spoor)	2	
37 (36)	Luik-Guillemins-Welkenraedt Grens		47
50 Bis	Brussel Noord - Gent SP (omnibuslijn)		58
51	Brugge-Blankenberge		15
51	Brugge St Pieters - Zeebrugge		16
	Zeebrugge-Knokke	6	FLPK
53	Schellebelle-Dendermonde		14
53	Mechelen-Leuven		24
60	Jette-Dendermondé		28
66	Kortrijk-Torhout		34
66	Torhout-Brugge	18	
73	Deinze-Diksmuide		50
	Diksmuide-Adinkerke	20	
75	Gent-Kortrijk		42
75	Moeskroen-Doornik		19

In de volgende VeKo besluiten we met het vervolg van de 120 km en de lijnen met maximumsnelheid 130 en 140 kilometer per uur.



trampost

OM EN BIJ DE BEDRIJVEN.

Uit de Metropool - M.I.V.A.

. Tijdens de nachten waarin er gevaar bestond voor verdere sneeuwval, werden de nachtbusdiensten met trams onderhouden. Op elke lijn was minstens één rijtuig in dienst, en er werd onder het normale lijnnummer gereden. Op die manier trachtte men de sporen sneeuwvrij te houden. Het is niet uitgesloten dat in de toekomst alle nachtbusdiensten vervangen worden door trams. Er blijft dan echter het nadeel dat niet alle gemeenten worden bediend, zoals bv. Wilrijk, dat sinds 1 januari 1956 geen trams meer heeft. Hoe lang zal men daar nog op spoorvervoer moeten wachten?

. Op zondag 21 jan.79, werd buslijn 9 omgelegd van 8 tot 17u. vanaf de Minderbroedersruï via St Paulusstr, St Pietersstr. Van Meterenkaai - Brouwersvliet, omdat op het Klapdorp een feestverlichting moest aangebracht worden. Aan ons palmares kan nu weer worden toegevoegd: wij zijn een volk van feestvierders...

. Diezelfde lijn 9 kreeg met ingang van 1 februari een dienstverbetering: tussen 9u. en 16u.30 rijdt er een bus om de 15 minuten in plaats van om de 20 min. Ook de zaterdagdienst is licht verbeterd.

. Op ma 15 jan. is op kaai 319 een metro-stel aan boord gehesen van het ms Olinda. Dat was het eerste van een reeks van acht, niet voor Antwerpen bestemde metrorijtuigen, maar voor Rio de Janeiro - Brazilië. 60 Metrostellen zullen in Brazilië zelf worden gebouwd onder licentie BN - Brugge.

. Met ingang van ma 15 jan.79, dient de toeslag van 2 fr, die geïnd wordt op buslijn 25 met bestemming Neerland, niet meer betaald te worden door reizigers met een kaartje A of B, of deze die reizen met een rittenkaart A, indien ze opstappen vanaf de halte C.Huysmanslaan/J.de Voslaan. Vertrekkende op het Neerland valt de toeslag weg als U niet verder rijdt dan de halte J.de Voslaan/C.Huysmanslaan.

Indien U dus van het Groenplein naar Neerland rijdt, moet de toeslag dus nog wèl betaald worden. Met ingang van dezelfde dag zijn meerdere ritten van en naar Neerland ingelegd geworden. Ook op zaterdag en zondag is er een verhoging van de frekwentie.

. De frekwentie op lijn 8, na doortrekking tot het Lambermontplein, ziet er als volgt uit:

weekdienst: Vanaf 8 uur rijdt er een tram om de 7,3 min.

In de namiddag is dat om de 6 minuten, terwijl na 20u. overgeschakeld wordt op een 15' dienst.

zaterdag : vanaf 7u.15 om de 10 minuten, in de namiddag wordt dat om de 7 à 8 min. Na 20 u. kwartierdienst.

zondag : vanaf 7u. om de 15'; vanaf 9u.30 om de 12', om na 20 u. terug op kwartierdienst te komen.

. Half december startte in de Grote Hondstraat de slopingswerken van de oude centrale werkplaats. Het bestaande kantoorgebouw blijft in dienst. Op de vrij te maken ruimte zal een nieuw gebouw worden opgetrokken met burelen, een magazijn voor de dienst WW, en lokalen voor sociale voorzieningen. De bouwwerken zullen ongeveer twee jaar duren.

. Wegens het slopen van de vroegere CW is het daar gestalde materieel elders ondergebracht geworden. Het materieel van de dienst WW naar de overkant van het Draakplein, waar de vroegere schilderswerkplaats gelegen was. De muzeümrijtuigen zijn ondergebracht op een openluchtterrein van de stp Groenenhoek.

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

Uit Brussel bereikten ons geen nieuwsjes, behalve dan dat in een nabije toekomst toch lijn 22 zal worden afgeschaft. Indien U nog geen foto's nam van deze lijn, is het aan te bevelen daarmee niet te wachten.

. Een zopas binnengelopen bericht geven wij meteen:

Naar aanleiding van het duizendjarig bestaan van Brussel, zal de M.I.V.B. een retrospectieve tentoonstelling inrichten over de verkeersmiddelen in de hoofdstad.

Deze tentoonstelling zal door middel van foto's, maquettes en tekeningen, een beeld schetsen van de evolutie van het vervoer in Brussel door de jaren heen. Ze zal worden gehouden in het centrum voor Public Relations van de MIVB in het pré-metro station Anneessens van 1 mei tot 30 sept. '79. Toegang: van dinsdag t/m vrijdag van 12 tot 17 uur, en op zaterdag van 13 tot 17 uur. Wij komen daar nog op terug.

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

20 dec: Ab 514 (° 1963/64) is geheel herschilderd en weer in dienst genomen. De nummers van het rijtuig zijn nu op zelfklevers, type PCC aangebracht, aan de voorzijde in het geel, aan de achterzijde in het zwart. (type Fiat). Het ligt in de bedoeling de nog aanwezige voertuigen van dit type weer op te knappen. Nu wordt ab 534 (° 1965) behandeld.

26 dec: Het beperken van de kredieten brengt konsekwenties met zich: de eerstvolgende vier maanden zijn geen spoorvernieuwingen voorzien.

31 dec: De sneeuw ligt ongeveer 20 cm dik, waardoor de trams niet kunnen uitrijden. In de vroege ochtend zijn pogingen ondernomen met PCC 49 en de sneeuwruimwagen, maar tevergeefs. Op de tramlijnen kwamen enkele bussen in dienst.

Door de koude kwamen heel wat rijtuigen in moeilijkheden, op een bepaald ogenblik waren meer dan 35 bussen van een reeks van 100 door bevroren luchtleidingen buiten dienst. In de namiddag is opnieuw een poging ondernomen met PCC 49, om de sporen tot aan de Koornmarkt sneeuwvrij te maken. Onverrichterzake keerde het rijtuig na 200 m. op tegenspoor terug.

1 jan. 79: De trams waren andermaal door bussen vervangen. De toestand leek uitzichtloos, er werd nergens gestrooid, en de Direktie besliste beroep te doen op Bruggen en Wegen. Als gevolg daarvan reden in de namiddag verschillende strooiwagens rond over de tramlijnen. Omstreeks 14u.20 reed PCC 49 andermaal buiten bemand met een groep trambestuurders die zich vrijwillig hadden aangeboden om de sneeuw te lijf te gaan. Met succes overigens, want lijn 21 werd sneeuw- en ijsvrij gemaakt in de stadsrichting. In de stadskern waren overigens weinig moeilijkheden, doordat de nooit aflatende auto's veel hadden weggereden. Vanaf het Wilsonplein werd naar de Koornmarkt gereden via lijn 1, om dan via lijn 4 naar de Muidebrug te rijden. Vanaf de Muidebrug via lijn 4 naar het St Pietersstation, om vandaar via lijn 21 terug te keren naar het Arsenaal. Inmiddels keerde de normale tramdienst omstreeks 17u.30 terug op lijn 4. Een half uur later eiste lijn 21 haar rechten op, waarna lijn 1 in dienst kwam tussen het Wilsonpl. en het Van Beverenplein. Tenslotte werd lijn 10 vrijgemaakt. Rond 19u.30 kwamen daar ook terug trams in dienst. De eerste rijtuigen die aldus het nieuwe jaar in reden -en inreden- waren PCC 18, 31, 10 en 45, allen op lijn 4.

2 jan: Vanaf 7u. werden de lijnsekties stelplaats - Gentbrugge-C., en Ledeberg - Moskou van de lijnen 22 en 1 vrijgemaakt. Mw 339 hielp hierbij op lijn 1. In afwachting daarvan keerden de rijtuigen van deze lijn op het overloopwissel tegenover het vroegere gemeentehuis van Ledeberg. Omstreeks het middaguur was de tramdienst terug normaal op alle lijnen. Voor de eerste keer sinds 1963 was de sneeuwdienst terug verzekerd door vrijwilligers, tijdens de nacht van 1 op 2 januari. PCC 31 nam die taak op zich van 23u.40 tot 5u. Alle lijnen werden bereden om bevriezing van het dooiwater in de groefreels te voorkomen. De volgende nacht zijn twee rijtuigen ingezet voor deze dienst, nl. PCC 31 en de 04.

3 jan: Lijn 4, Veldstraat, de rijtuigen moesten stapvoets rijden wegens een spoorbreuk. Ook op lijn 1, Frère Orbanlaan, was een spoorbreuk vastgesteld. De sneeuwdienst werd verzekerd door PCC 33 en 38. Gedurende de ganse week en de daaropvolgende zes dagen zou sneeuwdienst gereden worden.

8 jan: Vele wegen waren door ijzel onberijdbaar. Voor 14 uur waren heel wat buslijnen niet, of ingekort, uitgebaat.

9 jan: Door plotse, stevige ijzel op alle wegen dienden alle bussen vanaf 20u.10 in te rukken. De tramlijnen ondervonden weinig hinder van deze toestand.

10 jan: PCC 54 is omgebouwd en herschilderd terug in dienst gekomen op lijn 1. Hiermede is een punt gezet achter de verbouwingen. Talrijke klachten van het personeel hebben geleid tot het meten van de temperatuur in de rijtuigen. Vorig jaar al waren daar klachten over. Toen beloofde men een snelle oplossing. Vakbondsafgevaardigden vragen een glazen afscheidingswand zoals bij de Brusselse 7900-en. Na vele discussies kwam een akkoord: het personeel zou een anorak ter beschikking worden gesteld, maar op 19 jan. leden alle bestuurders nog kou, bij gebrek aan anorak.

11 jan: kruising lijnen 4 en 21/22 Zonnestraat: spoorbreuk vastgesteld en gelast. De begonnen werkzaamheden voor oprichting nieuwe administratieve gebouwen zijn wegens de weersomstandigheden stilgelegd.

12 jan: Lijn 4, aan de wissel Kraanlei, met lijn 1, is een spoorbreuk hersteld. Dat was ook het geval met een spoorbreuk op het kruispunt lijnen 4 en 21-22 op de Kouter. Anderzijds werden een zestal (!) spoorbreuken vastgesteld op lijn 1 in de spoorbocht Kerkstraat - Botermarkt, richting Moskou.

16 jan: Wegens brand in een eethuis van de Donkersteeg (Koornmarkt) belemmerden brandweerwagens het tramverkeer op lijnen 1 en 4 van 6 tot 8 uur. Beide lijnen namen eindpunt op de lus van Klein Turkije.

BUSKRUIT - AUTOBUSKRONIEK.

N.M.V.B.

Een nieuwe autobusreeks van het type Daf-Van Hool A 120 is in aflevering. Deze reeks zal 200 stuks tellen, genummerd 5356 - 5555. Zoals gebruikelijk voor DAF-bussen rijden ze hun inrijperiode te Antwerpen. Op enkele details wijken deze bussen van de vorige af, o.a. hebben ze nu rechthoekige achterlichten. Van deze reeks zullen er 28 bussen in Antwerpen blijven: 20 voor stp Wuustwezel (lijn 64) en 8 voor stp Broechem, lijn 42. De inrijperiode gebeurt trouwens meestal op deze twee lijnen.

In de vorige reeks A 120 bevond zich één merkwaardig exemplaar, nl. ab 5249, volledig uitgevoerd met bruin getinte ruiten, bruin geschilderde randen rond alle ruiten, en toen bij wijze van proef uitgerust met de nieuwe achterlichten. Deze bus doet nu dienst in groep Namen - Luksenburg. Te vermelden is dat in deze groep ook reeds een gelijkaardige bus met gebruikte ruiten en andere afwijkende elementen dienst doet, nl. de Volvo-Jonckheere ab 4949.

VAN HOOL - KONINGSHOOIKT-LIER.

De firma Van Hool was vertegenwoordigd op het 57° Internationaal Salon voor Bedrijfsvoertuigen in januari 1979 te Brussel. Aandacht vroegen 3 wereldpremières, 3 premières voor België, de bekende bestsellers °°° ingrijpende technische verbeteringen. Ditmaal was de grote innovatie bij Van Hool, de vernieuwing van het concept. De grondgedachte voor de 80-er jaren: de economische prestatie van het voertuig.

GROOT TOERISME-AUTOCARS.

De T 815 grote wereldpremière voor België - dit is een autocar met integrale monocoque-structuur, een volledige Van Hool-konstruktie beschikbaar met drie verschillende motoren: Fiat, als basis, en MAN of DAF als alternatief. Drie uitvoeringen: normaal, hoog en superhoog. De T 815 heeft naast de bekende Van Hool duurzaamheid nu ook een zelfdragende monocoquestructuur met minder gewicht en krachtiger motoren die nog beter toegankelijk zijn; een rationeler verdeling van de reizigersruimte en reusachtige bagagekoffers.

De "760" autocar, de interkontinentale topper, eveneens in normale, hoge en superhoge uitvoering met Fiat-motor 8210.02.

De TG 821 "Alligator" superluxueuze gelede autocar voor grote groepen. Hij heeft naast zijn 70 zitplaatsen nog ruimte genoeg om talloze comfortsnuffjes te installeren zonder de zetelverdeling in het gedrang te brengen.

De "AG 280", een wereldpremière! de grotere-alhoewel jongerebroer van de A 120. Het is een gelede stadsbus, volledig ontworpen en gebouwd door Van Hool, met een M.A.N.-motor van 280 PK. Met zijn 17,5m. lengte en zijn capaciteit van 130 personen, is deze eerste volledig-Belgische bus een kostbaar werkinstrument voor de trein- en metrostations in en buiten de stad. De AG 280 is de enige gelede bus ter wereld met een ekstra-lage en horizontale vloer over de hele lengte.

VeBOV-KRANT - VERENIGINGSNIEUWS.ALGEMENE STATUTAIRE LEDENVERGADERING - GENT - 24 FEBRUARI 1979.

Het is niet de eerste maal dat wij hier de aandacht vestigen op de Algemene vergadering van 24 feb. a.s. Als wij daarop nogmaals terugkomen is dat om uiting te geven aan het belang dat wij daaraan hechten. Inderdaad, deze jaarlijkse bijeenkomst is voor het bestuur van VeBOV een stimulans voor de door haar te volgen beleidsvorm. Wij dringen derhalve aan op een ruime aanwezigheid van onze leden. Het is daarenboven een enige mogelijkheid om elkaar wat beter te leren kennen, en van dichtbij eens met elkaar te kunnen praten. Drempelvrees hoeft hier te worden opzij gezet. Sommigen menen dat het hier om een verloren dag gaat, maar niets is minder waar. Wettelijk zijn wij verplicht deze vergadering te organiseren; maar niet om wille van deze verplichting, doch omwille van de sfeer die er heerst, richten wij graag deze dag in. Wie denkt dat het een saaie aangelegenheid dient te zijn, komt bedrogen uit.

Wij trachten steeds om de eigenlijke vergadering zo soepel als mogelijk te laten verlopen. Nadien is er de gelegenheid om samen gezellig te tafelen, en nadien een bijkomende manifestatie. Dit jaar verzochten wij de heer Directeur-Generaal van de MIVG ons de toestemming te verlenen met een oude tram het Gentse net te verkennen. Het is sedert 1974 geleden dat een oude tram nog met reizigers door de stad reed. Zaterdag 24 februari 1979 krijgen wij de kans om deze unieke gelegenheid weer eens te beleven, want de heer P. Roose, Directeur-generaal van de MIVG is welwillend op ons verzoek ingegaan. Wij geven hierna dan ook de algemene schikkingen voor die dag.

Plaats: Gentse Rijksuniversiteit, Universiteitsstraat 4, Gent.

Tijd: zaterdag 24 februari om 9u.45.

Reis: Een groepsreis is voorzien bij vertrek uit Antwerpen-CS om 8u.35 (trein 3853), aank. Gent st. Pieters: 9u.27. We nemen lijn 4 tot aan de Voldersstraat. Personen die ons in Gent wensen te vergezellen, komen dus samen aan het St Pietersstation om uiterlijk 9u.27.

Programma: zie VeKo nr 27, blz. 16

De tramrondrit is in principie voorbehouden aan de leden die de Algemene vergadering hebben bijgewoond. Wij begrijpen echter al te goed dat mensen die op die dag nog dienst moeten doen, toch in de namiddag aanwezig kunnen en willen zijn. Te hunner intentie: de rondrit vertrekt aan de Koornmarkt (halte lijnen 1 en 4) om 14u.30. Indien de plaatsruimte het toelaat, mogen niet-leden ons vergezellen, indien ze door een VeBOV-lid vergezeld zijn. Voor niet-leden is de prijs vastgesteld op 250 fr.

Middagmaal: Een middagmaal is voorzien in de Raadskelder, onder het Belfort. De prijs van het middagmaal is 220 fr., drank NIET inbegrepen. Tramrondrit + middagmaal = 400 fr. Degenen die nog niet hebben betaald kunnen nu niet meer deelnemen aan de gezamenlijke maaltijd. In hetzelfde eethuis kunnen zij echter wel individueel eten.

Betaling: Wie nog niet betaalde voor de tramrondrit kan dat alsnog doen bij het vertrek.

Materieel: De rondrit wordt gereden met mw 339.

Het einde van de rondrit is voorzien aan het station Gent St Pieters, omstreeks 18 uur.

Verzameling: Wie mee vertrekt uit Antwerpen CS wordt verzocht tijdig aanwezig te zijn aan de roltrap, kant De Keyserlei, voor uitreiking tiketten. Wie in laatste instantie nog meewil, maar nog niet is ingeschreven, kan mee met de groepsreis mits uiterlijk om 8u. in het station aanwezig te zijn.

Prijs: ongeveer 112 fr. heen en terug.

BOEKENPLANK.

" De voetplaat van de sterke 2D2 lokomotief van de Trans-Karoo-Expres wordt bemand door een ervaren tweemans-ploeg. De helling naar Witpunt toe wordt 1 op 100, de sleep van 17 stalen rijtuigen vraagt alles van de 3000 PK van de lokomotief die nu de trein op een goede 65 km/u houdt. Plotseling draait de stoker-inrichting dol, er is een worm gebroken. De oude machinist uit Pietermaritzburg is echter niet zó maar een machinist! Hij stuurt de stoker de tender op om de kolen naar de voetplaat te schuiven. Daar neemt hij telkens een schop van en spreidt die met geoeffende hand in de enorme vuurkist. De trein loopt precies op tijd Kimberley binnen."

Zuid-Afrika is nog steeds het land bij uitstek voor de stoomliefhebber. Indien U zich een reis naar dat land niet kan veroorloven, dan kan U dat vergoeden door aanschaffing van het boek

" De grote Stoomtrek ". Op 248 bladzijden geven maar liefst 320 foto's meestal dubbelbladig en haast allen in kleuren, U een beeld over de stoomlok van Kaapstad tot Scutpansberg. Formaat: 31 x 25 cm. De officiële verkoopprijs is 1330 fr, maar VeBOV-leden kunnen het bekomen mits overmaking van 1195 fr. op onze rekening, of in het VeBOV - Centrum tijdens de openingsuren zoals voorzien. Indien U het boek per post thuisbezorgd wil hebben, moet het bedrag verhoogd worden met 50 fr. Wij zorgen voor een goede verpakking.

NIEUWE AKTIVITEIT VAN VeBOV.

De sekte Limburg-Kempen van VeBOV start met een nieuwe activiteit: Modelspoorwegbouw! De bijeenkomsten gaan door elke derde woensdag van de maand, behalve in juli en augustus. De bijeenkomsten hebben plaats in het parochie-centrum van Mol - Ginderbuiten, Kapellestraat 90, 2400 - MOL. Aanvang 20 uur. Elke tak van modelspoorwegbouw wordt behandeld. Belangstellenden zullen op de hoogte worden gehouden omtrent de te behandelen onderwerpen. De eerste bijeenkomsten handelen over de elektronika en zijn praktische toepassingen op een modelbaan. Iedereen is van harte welkom, en indien U problemen kent op dat gebied, geen nood, vragen staat vrij. Voor verdere inlichtingen: Roger Vissers, Ezaart 177, 2400-Mol. De Kapellestraat vindt U als volgt: komende van het centrum, gaat U over de spoorwegoverweg van het station Mol, in de richting Turnhout. De eerste straat rechts, géén rekening houdend met de weg naast het spoor, is de Kapellestraat

REIZEN NAAR DE D.D.R.

Vanuit Berlijn worden speciale liefhebbers-trips voor stoomaanbidders ingericht doorheen Oost-Duitsland. Er zijn een zestal vertrekdata. De reis duurt telkens zes dagen en vijf nachten. De prijs ligt bij de 205 US dollar, van Berlijn tot Berlijn. Ons lid, de heer Karel MOERENHOUT, Kerklaan 11, 1830-MACHELEN, had graag het gezelschap van enkele VeBOV-leden om samen het Oostduitse stoomgebeuren te gaan verkennen. Kontakt opnemen rechtstreeks met de heer Moerenhout.

17 MAART 1979 - BEZOEK TUNNELWERKEN MIVA - ANTWERPEN.

Op zaterdag 17 maart a.s. brengt VeBOV een bezoek aan de in uitvoering zijnde pré-metrowerken in Antwerpen. Wij komen bijeen aan de tentoonstellingstent van de MIVA in het STADSPARK om 9u.30. Daar wordt een voorafgaande inleiding gegeven door de heer de Roy. Nadien begeven wij ons naar het station Plantijn, van waaruit wij naar het station Diamant gaan, met een degelijk bezoek. Naderhand wordt ook een bezoek gebracht aan het ondergrondse Astridplein. In verband met de ter beschikking zijnde tijd is er geen bezoek aan de werken in Borgerhout. Deze werven zullen wij in het najaar bezoeken. De tunnel zal dan gereed zijn tot in de Carnotstraat.

Wel zal de heer de Roy ons in het Stadspark de werking van de "Mol" verklaren. Op dit ogenblik is de gegraven tunnel onder de Turnhoutsebaan ruim 950 m. lang, maar er is nog geen toegang via een station. In het najaar zal dat waarschijnlijk wel het geval zijn, wat de toegang uiteraard veel eebvoudiger zal maken. Ook omdat een ondergronds bezoek even goed in de winter dan in de zomer kan geschieden, zien wij daarin een uitstekende aktiviteit voor het voor ons stille seizoen. Personen die wensen mee te gaan op 17 maart worden verzocht dat onmiddellijk te melden, omdat 50 man een maksimum is voor dergelijke rondleidingen. Deelname in de kosten is vastgesteld op 20 fr. per persoon. Nadien zal het VeBOV-Centrum open zijn voor onze leden. Even samenvatten: zaterdag 17 maart, 9u.30 bijeenkomst expo-tent Stadspark. Deelneming melden. Omdat het tijdschrift wel eens 16 dagen nodig heeft om vanuit Antwerpen in Hove te komen, verzoeken wij onze leden niet te wachten tot het verschijnen van het volgende blad.

VeBOV - BIJEEENKOMSTEN.

Antwerpen-Metropool, vr. 16 feb. 20u. Carnotstr.60, diamontage door Bob Boogaerts.
 Jaarvergadering GENT: zaterdag 24 feb.79, 9u.45 in de Rijksuniversiteit Gent, Universiteitsstraat 4, in de Akademische Raadszaal 1. Nadien gezellig middagmaal en tramrondrit met oud rijtuig 339.
 Limburg - Kempen: wo 7 maart 79, Sporthal Zolder, 20u. Museumlijnen in België - instuif!
 wo 4 april, sporthal Zolder 20u. Instuif Musea en museumlijnen in het buitenland.
 Brussel-Hoofdstad: vr 9 mrt 79, 20 u. Station Anneessens, in het Auditorium, filmvertoning door oud lid, de heer K. Moerenhout, met o.a. de VeBOV-Expres 1978.

LIDMAATSCHAPSBIJDRAGE 1979.

Nog 25 personen hebben tot op heden nagelaten hun lidmaatschapsbijdrage over 1979 te voldoen. Wij dringen er nogmaals op aan dat zij zich nu onmiddellijk in orde stellen. De penningmeester heeft echt de handen vol om alles in goede banen te leiden. Bemoeilijkt U hem zijn taak niet, en laat dat hoofdstuk afsluiten. Afgesproken?

ZATERDAG 7 APRIL.

Wij hebben de bedoeling om op zaterdag 7 april een bezoek te brengen aan de spoorweginstellingen, de ondergrondse dan, van de koolmijn van Waterschei. Dat zou gebeuren in samenwerking met onze zustervereniging uit Nederland, de N.V.B.S. Spijtig genoeg is het ons op dit ogenblik onmogelijk om nadere gegevens mede te delen, omdat wij die zelf nog niet ontvangen hebben. Wij zijn derhalve aangewezen op ons volgend nummer, hoezeer ons dat ook spijt. Omdat U toch enigszins de datum van 7 april zou kunnen in de gaten houden, achten wij het raadzaam deze mededeling te brengen. Of dit bezoek al dan niet doorgaat, en de eventuele omstandigheden ervan, verneemt U dus volgende maand.

VeBOV - UITGAVEN.

Ten behoeve van vooral onze nieuwe leden, vermelden wij hier de nog beschikbare VeBOV-uitgaven.

VeBOV - Koerier: nummer 1 - 28 à 30 fr. per stuk, maar nr 14 is uitgeput. Van andere nummers zijn in sommige gevallen nog maar enkele nummers over.

VeBOV-Koerier E 1: Dit gedrukte ekstra-nummer is nog slechts in beperkte mate ter beschikking: ledenprijs: 60 fr.

VeBOV-brochure Stoomlokomotieven Type 25: prijs 80 fr.

VeBOV-kalender 1979: 100 fr voor leden, anderen 120 fr.

Bij postverzending met 20 fr. te verhogen voor verzendingskosten.

VeBOV - Centrum.

Lijst van de te bekomen artikelen op dit ogenblik.

A - Boeken:

Reeks "Trams en Tramlijnen:" (prijs: 200 fr. per stuk) *
 De elektrische trams van Rotterdam W.H.Schoonaard.
 Geschiedenis van de Amsterdamse elektrische tramlijnen; P.Kiers
 Motortrams, H.G.Hesselink.
 De elektrische tram in en om Utrecht, Jan Reeskamp.
 De blauwe tram, L.J.P. Albers.
 Paardetrans in het Centrum en het Zuiden van Nederland, Duparc e.a.
 Museumtrams in Nederland, F.V.d;Gragt.

Reeks " Spoorwegen in Nederland" (prijs 200 fr. per deel) *
 Stoomlokomotieven van de Nederlandse Spoorwegen, V.Wijck-Jurriaanse
 De Nederlandse Centraal spoorwegmaatschappij, V.Wijck-Jurriaanse.
 Andere lokomotieven van de Nederlandse Spoorwegen, V.Wijck-Jurr.
 De Hollandse IJzeren Spoorwegmaatschappij, V.Wijck-Jurriaanse.
 1890-1920, De Hollandse IJzeren spoorwegmaatschappij, idem
 Lokaalspoor- en tramwegen v.d.Holl.IJzeren Spoorwegmij idem.
 Het zesde deel 150 jaar seinen voor treinen is niet in voorraad,
 maar kan, bij bestelling, vlug geleverd worden.

Moderne Trams, F.V.d.Gragt: over de moderne trams in West-Europa,
 zeer interessant werk, prijs 600 fr.

Moderne Sneltrams, H. Kaper, prijs 600 fr. over het bouwen van
 moderne sneltrams in ons omringende landen. aanbevolen!

Histoire des Chemins de fer belges, Demelle, prijs 650 fr.Frans.

Tranways du Pays de Liège(frans) standaardwerk over de stadstram
 in Luik, zeer verzorgd en gedocumenteerd werk, door E. Fellingue.
 Beperkte oplage. Prijs 1400 fr.

Belle Époque, geschiedenis van de Brusselse tram, door
 E.Cosaert en J.Delmelle, nederlands,deel I. 1500 fr.(wordt in
 Antwerpen en Brussel aan 2100 fr. verkocht!)

Rijden door Rotterdam, foto-album door J.Duparc en W.Sluiteer,
 over de tram in Rotterdam. Zeer mooi foto-album op kunstdruk-
 papier. Prijs: 650 fr.

De Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen, uitgegeven door
 de NMVB, prijs 290 fr, nog slechts enkele exemplaren voorradig!
 Dit werk is bij de NMVB uitverkocht.

Van tram, boot en bus, Jacob Veen. prijs: 470 fr. Geschiedenis van
 het streekvervoer in het Noordwesten van Overijssel.(Ned.)

* De met * gemerkte prijzen worden m.i.v. 1 maart met 10%
verminderd, enkel voor VeBOV-leden. De andere opgegeven prijzen
 zijn leden-prijzen. Voor niet-leden zijn ze met 10% te verhogen.

B - Foto's.

Een reeks van 8 grote superfoto's met oude trams in Rotterdam,
 Den Haag, Amsterdam e.a. in kleuren, 28 x 20,5 cm, ons geleverd
 door WYT - Rotterdam, aan de prijs van 200 fr.niet-leden 220 fr.

VeBOV - Expres van 27 mei 78, 8 foto's op postkaartformaat,
 zwart-wit, aan de prijs van 120 fr.

Van de reeksen 1 - 5 met opnamen van stoomloks NMBS, zijn nog
 slechts enkele reeksen ter beschikking aan 100 fr. per reeks.
 Prijzen voor postverzending met 20 fr. te verhogen.

Volgende maand hopen wij enkele reeksen met tramfoto's ter
 beschikking te kunnen stellen.