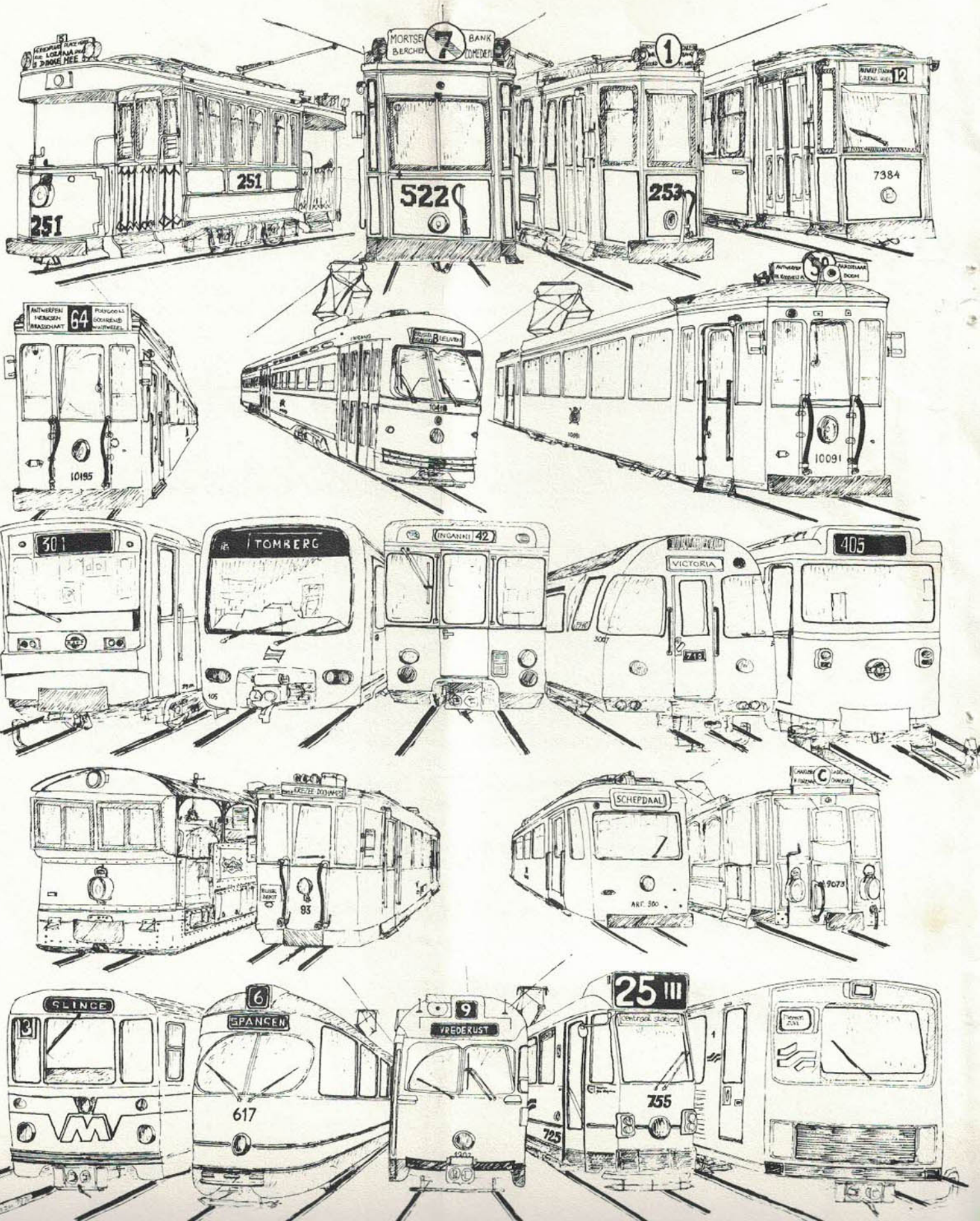


maandblad van de Vereniging voor Belangstellenden in het Openbaar Vervoer

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 de verantwoordelijkheid van de auteur, en geven niet noodzakelijk de mening van de redactie weer.

Redactie: R. Bastaens en F. Geens.

Hoofdredactie en verantwoordelijke uitgever:

Roger Bastaens, Herkendijk 1 B. 2200-Antwerpen-Borgerhout.  
Telefoon: (031) 36.04.2, na 18 uur.

---

### IN GENT

heeft op 24 februari 1979 de 3<sup>e</sup> Statutaire Algemene Ledenvergadering van VeBOV plaats gehad. Over de besluiten leest U elders in dit blad.

Het was alweer enkele jaren geleden dat in Gent nog een oude tram had rondgereden met reizigers, zodat wij het nodig achtten voor de gelegenheid te trachten een oudgediende weer op de straat te krijgen. In de voorbereiding tot deze algemene jaarvergadering werd daaraan dan ook de nodige aandacht besteed. Wij kwamen met de heer Directeur-Generaal tot een akkoord. Door omstandigheden was echter de datum wat uit het oog verloren, en aan de vooravond van ons jaarlijkse evenement vernamen wij, dat de tram niet rijvaardig zou zijn. Geharrewar. Telefoontjes. Nog telefoontjes. Om 20u.20 kwam het bevrijdende bericht: alles O.K.!

Tijdens de nacht zou het rijtuig worden gereinigd, nagekoken en beproefd, en met toezicht! Opluchting.

Na afloop van de vergadering, we zaten met velen gezellig te tafelen in de Raadskelder, telefoon voor de voorzitter! Niemand mocht op de oude tram, en er werd een FCC ter beschikking gesteld. Afkoeling, tot ver beneden nul.

Appetijt? UIT!

Maar de veteraan kwam, en dat was ook wat. We hebben het gesteld met een modern rijtuig, gevuld door een oogappel. Madien waren we toch gelukkig omwille van het oude rijtuig, en zeker ook voor het moderne omwille van zijn verwarming, maar dat zeggen we natuurlijk niet. De rondrit verliep feilloos, maar dat zijn we al gewoon. Zijn we nu echt boos? Zeker zeker niet, en daarom schrijven we er ook over. Wij vonden de koude douche alléén niet prettig omdat het al zo fris was. We zouden alléén maar met de meest mogelijke aandrang willen verzoeken aan de maatschappijen allenaal, dat ze toch a.u.b. HEEEL VEEL zorg zouden willen besteden aan het onderhoud en de rijvaardigheid van hun nog bestaande oude rijtuigen, analoog aan het buitenland. Ze zijn een getuige van hun lang verleden, van dienstbaarheid, van industriële archeologie, van volwassenheid en ook wat van dankbaarheid! Hoe vaak heeft men in ons gezegende land al niet spijt gehad van meer voorgekomen achteloosheid? Als het nog niet te laat is, is het toch wel hoog tijd. Dat wonsten we even te benadrukken, nogmaals, voor ALLE maatschappijen. Hebt U al eens gezien hoe blij verrast mensen opkijken als er plots zo een ouwe getrouwe in vol ornaat opduikt? Nou dan!

VeBOV - CENTRUM.

Sind het ontstaan van het VeBOV-Centrum hebben wij kunnen vaststellen dat het bezoekerstal steeds hoger komt te liggen. Er is inderdaad ook steeds wat nieuws te vinden. Daarbij valt het op dat een aantal mensen geen enkele opening van onze boetiek voorbij laat gaan om eens een kijkje te komen nemen. Dat is fijn, en vooral aardig voor de mensen die er toch een vrije zaterdag aan opofferen.

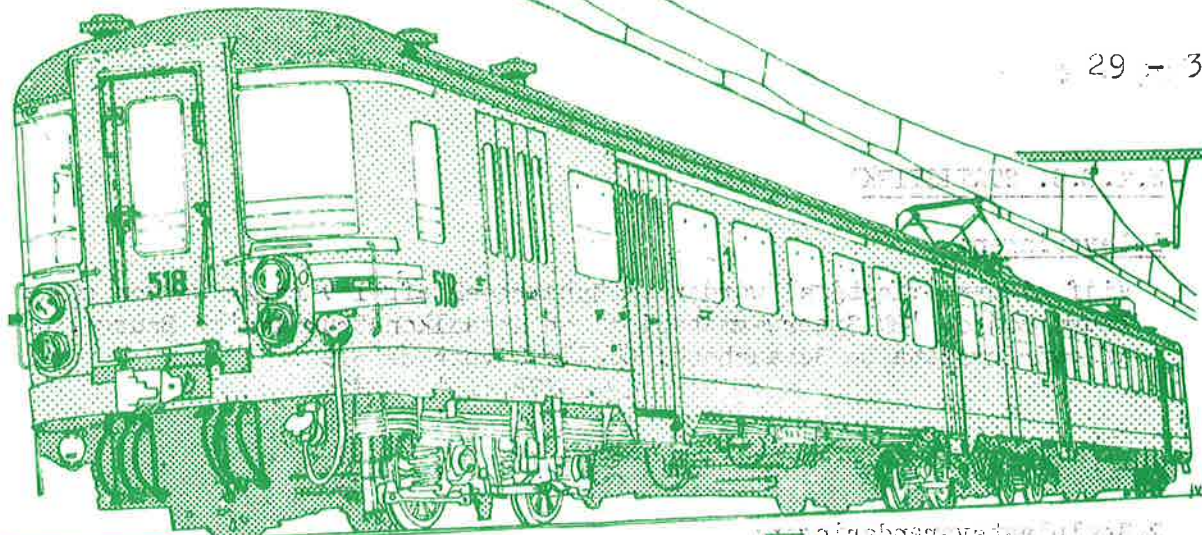
Elke tweede zaterdag van de maand staan onze deuren wijd voor U open van 14 tot 18 uur, en dat weten al vele niet-leden. Een reden te meer om leden die nog nooit eens een kijkje kwamen nemen - ook die zijn er nog! - aan te raden dat toch maar eens te doen. Graag akkoord dat wij geen verzameling kunnen tonen waar je stil van wordt, maar dat kan ook niet na zo korte tijd. Toch blijkt dat sommige werken al voor de derde maal moeten aangevuld worden, en dat onze foto-reeksen steeds weer moeten worden bijgevuld. Dat betekent toch dat wij wat te bieden hebben. Deze maand zijn weer een aantal nieuwigheden toegekomen. Daar vragen wij dan in eerste plaats aandacht voor twee boeken van Jos Meyens.

De Buurtspoorwegen in de Provincie Antwerpen dat in herdruk is verschenen, en De Buurtspoorwegen in Oost-Vlaanderen, dat een nieuw werk is uit deze reeks. De Buurtspoorwegen in Limburg, het tweede deel, is volledig uitverkocht en niet meer beschikbaar, kunnen wij dus ook niet meer bezorgen.

Deel 1 (Antwerpen) en deel 3 (Oost-Vl) is slechts in beperkte oplage nog ter beschikking, en daarom willen wij er speciaal uw aandacht op vestigen. De prijs per deel is vastgesteld op 380 fr. Voor postverzending is 30 fr. ekstra vereist. Wij zullen niet nalaten onze lezers te waarschuwen als de laatste exemplaren aanrukken, maar beter ware het om niet te wachten. In voorbereiding is nu, de Buurtspoorwegen in West-Vlaanderen. Over het verschijnen ervan kunnen wij nog niets zeggen, maar het is wel de bedoeling van de auteur om nadien ook Brabant nog aan de orde te stellen. In die optiek achten wij het raadzaam voor liefhebbers van deze werken, niet te talmen als zij de reeks volledig willen hebben. Voor niet-leden van VeBOV is de prijs 420 fr.+ evt. verzending. Op uw stortings- of overschrijvingsformulier vermeldt U: Neyen - Antwerpen of Neyens-Oost-Vlaanderen, naargelang uw bestelling en... lidmaatschapsnummer niet vergeten!

Verder zijn er twee reeksen foto's ter beschikking gekomen met trams in Antwerpen en in Brussel. De samenstelling vindt U elders in dit blad. Prijs voor leden: 120 fr. per reeks en eventueel 20 fr. verzendingskosten. Voor niet-leden: 135 fr. In voorbereiding zijn nu: Gent en Charleroi. Ook foto's met spoorwegobjecten zijn weer in voorbereiding, want alléén de reeks 6 is nog ter beschikking. Wij zullen trachten om de eerste reeksen terug aan te kunnen vullen, maar dat zal van de auteur afhangen.

De geschiedenis van het Openbaar Vervoer in Brussel of "De belle Epoque", deel I is bij ons nog te verkrijgen aan 1500 fr, niet-leden 1650 fr. Wij verwachten dit jaar de uitgave van deel 2. Dat houdt in dat het eerste deel dan ook weer terug aan bod komt. Wacht daar niet op! Nog zoveel andere werken vragen uw aandacht, maar dan kan U best eens komen zien, omdat dan een betere keuze mogelijk is, en samen kan overlegd worden wat U best eerst meeneemt. Tot op 14 april in het VeBOV-Centrum te Antwerpen? 'n Verstandige beslissing!



# spoorslags

**SNELHEIDEN OP HET BELGISCH SPOORWEGNET.**

Vervolg en beëindiging van deze tabel.

**H. MAXIMUMSNELHEID 120 KM/UUR.**

Lijnnummer	Trajekt	Lijnlengte	
		Enkel-	Dubbelspoor
89	Denderleeuw-Kortrijk	63	4
94	Halle-Blandain Grens	78	4
117 (118)	Luttre-Manage	13	4
124	Brussel-Zuid-Charleroi	57	4
124A	Luttre-Charleroi-Zuid	15	4
125	Lüik-Guill.-Namen	160	4
130B	Löbbes-Trquellennes	13	4

**I. MAXIMUMSNELHEID 130 KM/UUR.**

121	Antwerpen-Centraal-Essen	133	4
161/162	Brussel-Sterpenich-Gransoy	147	4

**J. MAXIMUMSNELHEID 140 KM/UUR.**

25	Antwerpen-Brussel Noord	46	4
36	Brüssel-Nd-Lüik-Guill.	100	4
50	Brüssel-Oostenderg	114	4
59	Gent-Dampoort-Berchem	56	4
96	Brüssel Zgd-Quévy	76	4

Samenstelling: V. Van Cutsem en F. Heylen

N.M.B.S. STATISTIEK

1. Leveringen:

Vijf nieuwe 'viertjes' werden te Schaarbeek afgeleverd. Ze werden gebouwd bij de 'BN Spoorwegmaterieel en Metaalkonstrukties' te Brugge.  
 Afleveringsdata te Schaarbeek: 06/11/78 voor de 833  
 12/12/78 ' 834  
 12/12/78 ' 835  
 29/01/79 ' 836  
 29/01/79 ' 837

2. Stelplaatsveranderingen:

4615	:	van Haine-St-Pierre	naar	Aat	op	21/12/78
5113	:	Doornik		Dendermonde		04/10/78
5204	:	Stockem		Latour		11/12/78
5206	:	Stockem		Latour		11/12/78
5319	:	Bertrix		Latour		06/12/78
5922	:	Haine-St-Pierre		Merelbeke		06/12/78
	:	Merelbeke		Haine-St-Pierre		29/01/79
7313	:	Monceau		Haine-St-Pierre		05/01/79
7325	:	Monceau		Haine-St-Pierre		05/01/79
7330	:	Monceau		Haine-St-Pierre		10/01/79
7350	:	Kinkempois		Monceau		10/01/79
8236	:	Oostende		Antwerpen		27/12/78
8464	:	Leuven		Antwerpen		27/12/78

3. Buiten dienst gesteld:

Lok 5176 te Hasselt op 28/12/78. Was afgesteld sinds 19/09/78 na botsing te Kernt.

WETENSWAARDIGHEDEN OVER LOKMOTIEVEN EN TREINSTELLEN : AKTUALITEITEN

Type: 81

06 : Sinds 1976 is het stelnummer 701 uitgerust met een rekuperatiereem. Het heeft hier een proef met het oog op de bouw van de nieuwe tweeledige stellen type '81, de zogenaamde 'Braeks'.  
 In tegenstelling met vorige berichten is de levering van de stellen 731-756 voorzien voor de periode 15/11/79 tot 05/05/80. Ze zullen dus geleverd worden na de vierledige stellen, type 800.

08.5 : De overname van de SABENA-lijn (Brussel-Centraal - Zaventem-Luchthaven) door de N.M.B.S. is voorzien voor mei 1980, en niet mei 1979 zoals de pers mededeelde. De huidige SABENA-stellen zullen dan ingeschakeld worden in de normale beurtregelingen van de N.M.B.S. Hiertoe wilde de maatschappij deze ombouwen in de normale uitvoering (reeks 06/07). De luchtvaartmaatschappij oppert hiertegen echter bezwaren. Zij wenst dat haar passagiers verder in eerste klasse zouden kunnen blijven rijden. Daarom heeft zij aan de N.M.B.S. gevraagd om de huidige verdeling tussen eerste en tweede klasse te bewaren, evenals de grotere bagageruimte.

25 : Na de 2511 is nu ook de 2501 voor revisie te Mechelen. Tegen alle verwachtingen in was de 2511 nog niet terug op de sporen verschenen in februari, wat op een ombouw of modernisering van deze reeks zou kunnen wijzen.

- 28 : De reeks 28, waarvan de buitendienststelling verwacht werd voor deze winter, blijft nog ten minste TWINTIG jaar op de sporen. Eerst dient de reeks 27 in aflevering te zijn. Het inzetgebied blijft zoals vroeger reeds gemeld beperkt tot de volgende stations: Antwerpen, Gent, Brussel-Noord, Leuven en Oostende. Daar er verwacht wordt dat er van de reeks 27 méér dan 100 stuks zullen besteld worden, komt de nummering 2801-2803 in het gedrang. Ze zouden dan ook voor de vierde maal hernummerd worden.
- 29 : Wegens een tekort aan elektrische lokomotieven (de reeks 20 voldoet nog steeds niet), wordt de reeks 29 vanaf mei 79 weer in dienst gebracht tijdens de spitsuren. Hierbij zullen dan waarschijnlijk diensten gereden worden in de plannen van Monceau. De volgende verbindingen zouden dan terug door deze loks verzekerd worden: Charleroi-Namen, Charleroi-Trquelinnes, Charleroi-Brussel en waarschijnlijk ook Charleroi-Antwerpen Nd. Voor personeelsopleiding zijn er reeds 5 machines terug in dienst; de 2920 voor rangeringen te Mechelen, de 2910 zorgt voor personeelsopleiding te Ronet, een 29-er vindt men verder te Schiarbeek, Monceau en Kinkempois. Deze laatste verzekert onregelmatig de rangeringen tussen Kinkempois, de bundel Angleur te Luik-Guillemins en dit laatste station zelf. Het is dan ook de eerste maal dat een 29-er terug in Luik te zien is.
- 49 : Naast de ritten tussen Welkenraedt en Montzen, wordt deze reeks van Montzen ook regelmatig ingezet voor personeelsvervoer tussen Montzen en Visé-Haut.
- 50 : In december 1978 werd de 5001 overgebracht van Latour naar Salzennes, waar alle bruikbare delen uitgebouwd zullen worden. Nadien blijft de kast voorlopig in reserve, maar zal op een latere datum afgebroken worden.
- 52 : Met de afstand van de 5204 en 5206 aan Latour verliest Stockem zijn laatste lijnlokomotieven. De lokale goederentreinen zijn nu overgegaan naar de reeks 84 van Stockem.
- 53 : Ook de 5319 van Pertrix is nu te Latour, waarmee alle 53-ers nu op stal staan in deze stelplaats.
- 66 : Ook deze reeks laat weer van zich horen. De 6602 zal binnenkort terug te Hasselt verschijnen om er vooral reservediensten te rijden. De overige twee machines zullen waarschijnlijk niet meer gereviseerd worden.
- 70 : Als laatste lokomotief van deze reeks wordt nu ook de 7005 te Salzennes onder handen genomen. Hij zal daarna terug te Antwerpen in dienst komen.

Samensteller: J. Casier.

Hebt U al een bezoek gebracht aan het VeBOV-CENTRUM, in het Antwerpse pre-metrostation OPTERU? Geopend elke tweede zaterdagmiddag van de maand, tussen 14 en 18 uur. Steeds nieuwe uitgaven, boeken, fotoreeksen!

---

 MODELSPOORWEGBOUW
 

---

Zoals in de vorige Koerier vermeld werd, worden er nu maandelijks bijeenkomsten ingericht voor de modelbouwers onder onze leden. Het gaat hier om een initiatief van de Heer Vissers, sectieleider van de VeBOV-sectie Limburg-Kempen. Dit heeft de redactie van dit blad ertoe aangezet ook modelspoor- en -tram onder de aandacht van haar lezerste brengen. Nu is het wel zo dat modelspoorwegbouw vaak gelijkgesteld wordt met 'treintje spelen', reden waarom heelwat modelbouwers met hun hobby niet naar buiten durven treden. Het is echter helemaal niet nodig een blos op de wangen te krijgen, indien men in deze hobby ontspanning, rust en plezier vindt. De technische perfecties die meer en meer in de modelspoorwegbouw voorkomen, interesseren meer de volwassene dan het kind, dat zich amuseert met het laten rijden (en botsen) van de treinen. De echte hobbyist zal eerder trachten op beperkte schaal iets uit de werkelijkheid na te bouwen. In dit bouwen zelf vindt hij dan het meeste plezier. Het is trouwens zo dat de vermindering van het geboortecijfer een ommezwaai teweeg gebracht heeft bij de fabrikanten van miniatuurtreinen. Zo is de firma Märklin zich hiervan scherp bewust geworden. De direktie verklaarde dat zij er mee rekening houdt binnen enkele jaren minder aan kinderen dan aan hobbyisten te zullen verkopen. De hoge prijzen zijn anderzijds ook niet vreemd aan dit verschijnsel! En dat er grote bedragen gemoeid zijn in deze sektor, bewijst wel het omzetcijfer (verkoopprijzen) van Märklin in ons land in 1978, namelijk 180 miljoen. Märklin vertegenwoordigt overigens zowat 70 % van de verkoopsmarkt in België.

Wanneer we hiervoor over klaar-om-rijden modellen spraken, hadden we het dan nog enkel over de eerste stap in de modelbouw. Het aanpassen en ombouwen en uiteindelijk het zelf vervaardigen van rollend materieel zijn de volgende stappen. Op de VeBOV-bijeenkomsten verneemt U daar meer over.

F.G.

---

 NIUWIGHEDEN 1979 (in hO)
 

---

Enkele van onze leden brachten een bezoek aan de jaarlijkse speelgoedbeurs te Neurenberg. Hun indrukken krijgt U hierbij.

---

 -- Nieuw Belgisch materieel.

Bij ROCO komt rond de maand mei de G12 in Belgische uitvoering. Het betreft hier de omschildering van de reeds enkele jaren in het assortiment voorkomende DB 58. De G 12, een in oorsprong Pruisische lokomotief, werd na de eerste wereldoorlog, bij wijze van herstelbetaling, in 10 stuks aan België gegeven. Hiervan waren er vier gewone G 12 -en die de nummers 9264, 9270, 9271 en 9273 kregen bij de maatschappij 'Belgische Staat'. Ook na de tweede wereldoorlog verkreeg de N.M.B.S. nog twee G 12 -en. Ze werden genummerd 3400 en 3401. In 1946 werden ze ondergedeeld bij de reeks 83 als 83001 en 83002. In 1950 gingen ze terug naar hun Heimat. Meer over dit type, en het model, zodra we de lok in de Handelzien.

Een andere denderende nieuwigheid wordt ongetwijfeld het EUROFIMA-rijtuig tweede klasse in N.M.B.S.-uitvoering. Het betreft hier het ROCO-OBB-rijtuig in een Belgisch-kleedje.

Ook de zogenaamde Duitse 'Donnerbüchsen' van ROCO komen in Belgische uitvoering op de markt. Beide nieuwigheden worden reeds verwacht in de maanden mei-juni. Beide modellen kennen echter slechts een beperkte oplage.

De firma Märklin brengt terug de rangerlok type 80 uit, nu ook in de huidige schildering. Voor 1980 wordt een model van de elektrische vierstroomlok type 16 aangekondigd. Hopelijk ook in HAMO-uitvoering.

Bij de firma Intermodel bleek een stoomlok type 7 verkrijgbaar te zijn.

Al dit positieve nieuws wordt echter overschaduwd door het ontbreken van het nochtans aangekondigde treinstel 800 bij LIMA. De foto die in de huidige catalogus te vinden is, verdween overigens in de nieuwe uitgave. Hopelijk brengt een andere fabrikant dit model spoedig op de markt. Succes in elk geval verzekerd, zowel bij de modelbouwer als in de speelgoedverkoop.

#### —Andere opmerkelijke nieuwigheden in hO.

Het is zeker niet de bedoeling hieronder uitvoerig uit te weiden over alle nieuwigheden. Dat laten we graag aan de gespecialiseerde modelbouw-tijdschriften over. Wel vielen er ons in Neurenberg enkele zaken op. Zo brengt MÄRKLIN een model uit van de stoomlok type 53 van de Deutsche Reichsbahn. Het speciale hierbij is nu wel dat deze lok nooit verder dan de tekenplank geraakte, dus in werkelijkheid nooit gebouwd werd. Het miniatuurmodel biedt dus de mogelijkheid te kunnen zien hoe deze lok er had kunnen voorkomen. Alleszins een prachtstuk op de modelbaan, vooral daar het om een zogenaamde Mallet-lokomotief handelt.

FLEISCHMANN brengt gelijktijdig met de DB, de lokomotief BR 120 op de baan. Deze elektrische lokomotief wordt het nieuwe paradepaardje van de Duitse spoorwegen en van Fleischmann. Ook de DB stoomlok type 94 komt in zogenaamde Europese uitvoering. Deze Pruisische T 16 reed ook in ons land als type 98.

TRIX brengt een heruitgave van de 'Der Adler', en een model van de Duitse 4-lok BR 4-07.

LILIPUT houdt het nu bij de stoomloks. De bouwreeksen S3/6 (een prachtige Beierse lok), de Kriegslok reeks 42 met kuit tender, de reeks 52 als OBB-lok en de OBB reeks 214 vormen de schagers.

ROCO schiet, niet enkel met zijn Belgische modellen, maar ook in de andere nieuwigheden (nogmaals) de hoofdvogels af. Twee DB-stoomloks, de 01 - alt en de BR 80; de SNCF-diesel BB 63 en diverse 4-loks, o.m. de DB's 111, 103, 132 en de OBB 1189 en 1044; de SNCF BB 15000; de SBB B4 4/6 en een FS en JZ 4-lok.

JOUF houdt het bij SNCF-modellen, onder andere een historisch treintje en een nieuwe dieseltrein.

Bij HAG (een Zwitsers wisselstroommerk) komt de BLS 4-lok Ae 8/8 uit, evenals rijtuigen van de "Wohlen-Meisterschwanden-Bahn". Ook Märker & Fischer zorgt voor onze Märklinisten met een ombouwset voor een oliegestookte DB BR 042 uit een Märklin BR 41.

Roger Vissers  
& F.G.



TREINFREKVENTIES: toch niet zó negatief, al kan het beter.

Urenlang puzzelend met de N.M.B.S.-reisgids heeft het volgend artikel tot gevolg gehad. De Heer Van Cutsem uit Halle wordt door de redactie gefeliciteerd voor het door hem opgestelde basiswerk.

F.G.

Als we het over de kwaliteit van het openbaar vervoer hebben, dan is één van de belangrijkste facetten ervan ongetwijfeld de frekwentie van de (trein)diensten. Ik wil hiermee het belang van snelle aansluitingen (die overigens ook van de frekwentie afhangen), comfortabel materieel, snelheid enz. niet onderschatten. Meer dan al deze elementen speelt evenwel de frekwentie in op het intuïtieve aanvoelen van de bruikbaarheid voor de 'mobiele' mens.

Ik wil het in dit artikel dan ook hebben over de frekwentie van de treinen, en daarmee samenhangend de periode waarover de dienst zich dagelijks spreidt. De berekeningswijze die ik uitgedokterd heb om deze gegevens numeriek voor te stellen, doet hier weinig ter zake. Belangrijker zijn de resultaten.

Als basisuurregeling beschouw ik een gekundenseerde dienst - met 1 trein om het uur - die aanvangt even na 5 uur 's morgens, en zich uitstrekt tot na middernacht. Deze typedienst krijgt het frekwentiegetal (FG) = 1. De berekeningswijze is in die mate verantwoord dat een frekwentie van 1 trein om de 2 uur inderdaad FG=2 geeft. M.a.w., hoe groter het FG, hoe slechter de dienst; hoe kleiner dit getal, hoe beter! Bovendien wordt het FG groter naarmate van de dienst 5-24 afgeweken wordt. Laatavondtreinen vooral zijn erg belangrijk om het gebruik van het openbaar vervoer te bevorderen: familiebezoek, uitgangsleven, 'glaasje op' enz.

De beste bediening vind je op het rajekt Mechelen-Antwerpen met FG=0.3; rotslecht is de verbinding Lier-Kontich met FG=16.4. Indien er helemaal geen bediening is (zaterdag of zondag) groeit het FG tot oneindig( $\infty$ ).

Het is uiteraard onmogelijk een volledige behandeling te maken van elke mogelijke verbinding tussen de meer dan 800 'stations'. Een computer zou dit wel kunnen, maar ja dat heeft VeBOV nog niet. Persoonlijk heb ik me dan ook heel bescheiden beziggehouden met het onderzoek van type-verbindingen per lijn (sektie). Het is de bedoeling daarbij elk jaar vergelijkend te werk te gaan, en zo de evolutie op de voet te volgen.

Een eerste vraag die oprijst is wel: wat zijn nu de resultaten van deze studie: zijn m.a.w. de treinverbindingen in ons land frekwent of niet en in welke mate?

Het antwoord vinden we in de volgende tabel met vaststellingen, 78/79.

	week-N67	zaterdag R6	zondag R7
FG kleiner dan 1	19,0% (16,1%)	7,5% (5,0%)	5,7% (3,4%)
1 - 1.5	34,5% (35,1%)	27,6% (30,4%)	23,0% (23,7%)
1.6- 2	20,1% (18,4%)	21,3% (21,7%)	21,3% (16,9%)
2.1- 3	14,9% (17,2%)	20,7% (23,6%)	24,1% (28,8%)
3.1- 4	4,0% (7,5%)	6,9% (8,7%)	9,1% (6,9%)
groter dan 4	7,5% (5,7%)	16,0% (10,6%)	19,0% (18,1%)

De cijfers tussen haakjes zijn deze van de dienst 77/78, ter vergelijking met de huidige diensten.

Wanneer we nu, om de tabel nog te verduidelijken, het FG gelijk aan 2 nemen, d.w.z. er is een trein om de twee uur; dan krijgen we het volgende beeld:

	N67	R6	R7
Positief: FG kleiner dan 2	73,6% (69,6%)	56,4% (57,1%)	50,0% (44,0%)
Negatief: FG groter dan 2	26,4% (30,4%)	43,6% (42,9%)	50,0% (56,0%)

Hieruit blijkt nu dat:

- De dienst N67 (week) is beter dan de dienst R6 (zaterdag), die op zijn beurt beter is dan de dienst R7 (zondag). Maar wie wist dat nog niet. Merk wel op dat 's zondags de helft der spoorlijnen géén trein heeft minstens om de twee uren!
- De cijfers tussen haakjes geven de vorige dienst aan (77-78). Behalve op zaterdag mag men spreken van een gevoelige verbetering in de trein-frekwenties in de huidige dienstregeling. Het verschil tussen de zaterdag- en zondagdienst (vorig jaar nog 13 à 14 %) wordt blijkbaar afgebouwd. De zondagdiensten zijn verbeterd.
- Uit tabel 1 (vorige bladzijde) blijkt eveneens dat men enkele lijnen opgegeven heeft, aangezien het getal FG groter dan 4 toegenomen is. Op sommige spoorlijnen is de bediening dus verslechterd. (% gestegen van 5,7 naar 7,5 bij FG groter dan 4)
- In de voorgaande tabellen weegt een verbinding als Tavigny - Bastenaken Zuid uiteraard even sterk door als de verbinding Brussel-Mechelen. Toch vind ik dat ook op kleine lijnen één trein om de twee uur een uiterst minimum mag genoemd worden.

Uit deze studie blijkt nu verder dat een aantal belangrijke verbindingen een FG hebben, ook op weekdagen, dat groter is dan 2. Zie volgende tabel.

#### LIJST VAN BELANGRIJKE VERBINDINGEN MET FG GROTER DAN 2

##### OP WEEKDAGEN:

LIJN	VERBINDING	FG 78-79	FG 77-78
122	Gent-Zottegem	2,1	2,2
53	Dendermonde-Mechelen	2,2	2,2
34	Tongeren-Hasselt	2,3	2,3
73	Gent-Adinkerke	2,7	3,0
130	Namen-Charleroi (direkt)	2,7	2,6
58	Teklo-Gent	2,8	3,2
69	Poperinge-Ieper	3,2	3,3
163	Bastenaken-Libramont	3,8	3,7
52	Boom-Dendermonde	5,0	5,0

Van de lijst 77-78 verdwenen (dus verbeterden):

15	Leopoldsburg-Hasselt	1,7	2,2
15	Mol-Leopoldsburg	1,9	2,5
15	Turnhout-Herentals	1,4	3,5 !

##### OP ZATERDAGEN:

52	Boom-Antwerpen	2,1	2,1
162	Namen-Aarlen	2,1	2,1
132	Walcourt-Charleroi Zuid	2,2	2,3
53	Dendermonde-Gent	2,2	2,4
15	Mol-Leopoldsburg	2,2	2,8
34	Tongeren-Hasselt	2,3	2,1
54	Mechelen-Sint-Niklaas	2,3	2,3
89	Kortrijk-Brussel	2,3	2,3

86	Gent-Oudenaarde	2,5	2,5
53	Dendermonde-Mechelen	2,5	2,5
69	Ieper-Kortrijk	2,6	2,6
122	Zottegem-Geraardsbergen	2,6	2,6
16	Aarschot-Lier	2,8	2,8
122	Gent-Zottegem	2,9	2,9
73	Gent-Adinkerke	2,9	3,4
163	Bastenaken-Libramont	3,8	3,7

Hierbij komen een aantal op zaterdag niet bediende lijnen, waarbij vooral in het oog springen:

52 Boom-Dendermonde, 58 Waklo-Gent, 69 Poperinge-Ieper, en 86 Ronse-Oudenaarde.

Van de lijst 77-78 verdwenen:

14	Lier-Berchem	1,3	2,1
154	Dinant-Namen	1,7	2,2
15	Leopoldsburch-Hasselt	2,0	2,2
15	Turnhout-Herentals	2,0	4,5

De tabel met de verbindingen die op zondag minder dan 1 trein om de 2 uur kennen, en de konklusies uit dit artikel komen in de volgende Koerier.

#### TEE-TREINEN: STERVENDE ZWANEN. (Cfr. VeKo 26)

De volgende, België doorkruisende TEE-treinen worden vanaf 26 mei ook vervangen door Intercity (waarschijnlijk EUROLINE genoemde) treinen.

SAPHIR (TEE 20 en 21): Wordt vervangen door een trein met 1e en 2e klas Eurofima-wagens onder nummers 428/429.

EDELWEISS (TEE 90/93): De trein 296 Amsterdam-Maastricht-Basel wordt vanaf 27 mei versmolten te Luxemburg met de vervanger van de Edelweiss.

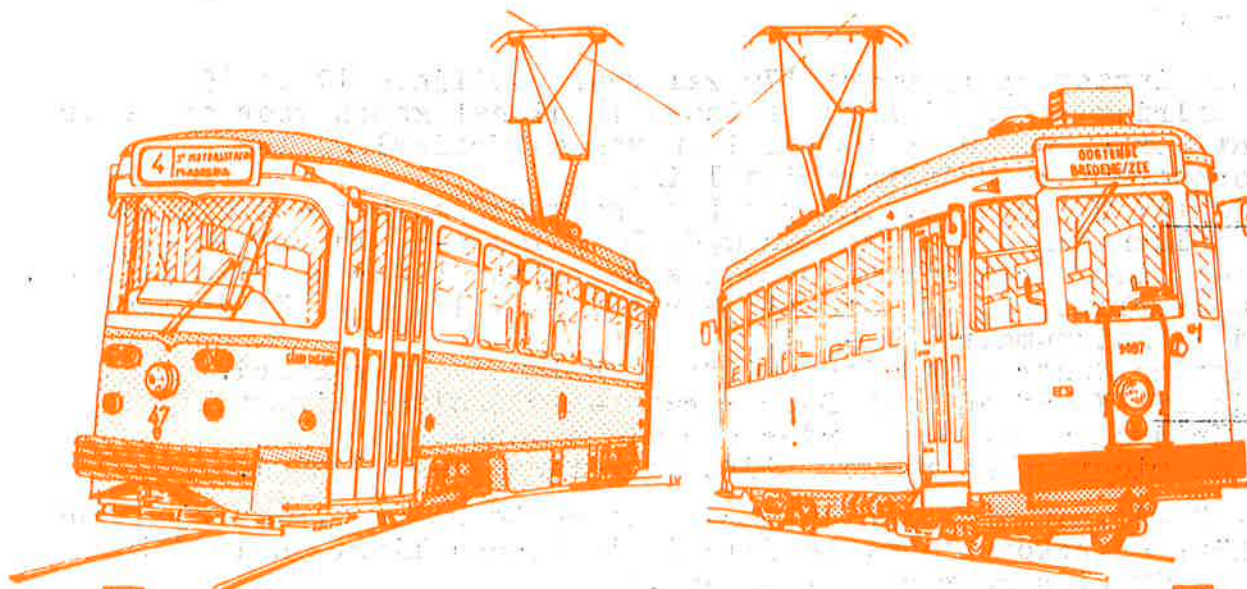
Zodanig zien we het SBB-stel vervangen door een getrokken trein met Eurofima-wagens, een restauratierijtuig, en een allegaartje aan rijtuigen van Amsterdam naar Basel, Zürich en Italië.

MOLIERE (TEE 40/41): De nieuwste SNCF-Koraalrijtuigen gaan de vervangings-treinen (nrs 430/431) rijden, met wijziging van de uurregeling.

PARSIFAL (TEE 32/33): De verbinding Parijs-Hamburg vervalt. De nieuwe treinen (435, 434) bollen tussen Parijs en Keulen. Ze bevatten echter rijtuigen uit de treinen 246/247 die afgeschaft worden. SNCF-Koraalrijtuigen en slaapwagens voor Berlijn, Warschau en Leningrad bollen mee. De reistijd verhoogt.

LIJN AMSTERDAM-PARIJS. Op deze verbinding komt er een vroege dagelijkse trein bij, namelijk de D 1182, met vertrek A'dam om 7.03, aankomst Parijs om 13.05. Er komt een nieuwe D287 met vertrek Parijs om 16.47 uur. Trein 283 wordt tussen Parijs en Brussel aangevuld met trein 483 (Parijs vertrek om 9.19; aankomst Brussel 12.00 uur). Omgekeerd ontlast een nieuwe 484 de huidige 286. De enige dienstverslechtering wordt het niet meer rijden van de Ile de France op zaterdag in de richting A'dam-Parijs. In de tegen-richting rijdt de Ilfa niet op zondag.

Gegevens: De Koppeling, Le Soir, La Vie du Rail.



# trampost

OM EN BIJ DE BEDRIJVEN.

UIT DE METROPOOL - MIVA:

Wegens beëindiging der werken wordt de halte Turnhoutsebaan 256 - 258 te Borgerhout terug in dienst gesteld m.i.v. 7 feb. voor de buslijnen 13 (richting buitenstad) en 34 (richting Borgerhout - St Jansplein - Scheldekaaien - Zuid). De voorlopig ingestelde halte bij het Ste Agnesinstituut vervalt vanaf dat ogenblik.

. Voor lijn 36 komt er een nieuwe halte (7 feb.) in de Geulinckxstraat t.h.v. huisnummer 27, voorbij de V.D.Wervestr. Uiteraard is dat alléén voor de richting Linkeroever.

V. Vanaf maandag 12 feb.79 is de bushalte van lijnen 1 en 31, op de Italiëlei, ter hoogte van de Paardenmarkt, verplaatst tot juist voorbij het kruispunt.

. Buslijn 9 wordt omgelegd m.i.v. 28 feb.79, voor ongeveer 6 à 8 weken, wegens slopingswerken in de Huikstraat.

Richting Brouwersvliet: eindpunthalte wordt verlegd naar Brouwersvliet 41 (Van Schoonbekeplein.)

Richting Fruithoflaan: Vanaf terminus via Brouwersvliet - links Van Meterenkaai - links St Pietersvliet, St Paulusstraat, Minderbroedersrui, en verder normale reisweg.

. Wegens een Karnavalstoet te Mortsels zijn op 10 maart de volgende omleggingen van kracht geweest:

tramlijnen 7 en 17 bleven normaal rijden;

buslijn 16 : begrensd tot Dieseghemlei (13u.30 - 17u.30)

buslijn 33 : in beide richtingen als volgt omgelegd:

vanaf Deurnestraat via Septestraat - Oogststraat - Fruithoflaan, Grote Steenweg - Antwerpsstraat - Jozef Hermanslei, verder normale reisweg, en eveneens van 13u.30 tot 17u.30.

. Vanaf maandag 12 maart wordt de reisweg terug normaal op de Italiëlei voor de buslijnen 1 - 19 - 28 en 31 in de richting Noord. De omlegging via de Van Straelenstraat vervalt en er wordt terug gereden via het Rooseveltplein - Italiëlei. Dezelfde halten als vroeger worden bedient.

. Met ingang op 15 maart '79 zal voor buslijnen 17 en 25 in Wilrijk een gewijzigde reisweg in dienst komen voor ongeveer acht weken, wegens het afsluiten van de Krijgslaan tussen Doornstraat en Universiteitsplein.

lijn 17: richting U.I.A. vanaf de hoek Krijgslaan - Jos Op de Beecklaan links over de Jos Op de Beecklaan - Heldenplein - rechts Lode Brionstraat - rechts Doornstraat - rechts Krijgslaan. Een voorlopige eindpunthalte wordt ingesteld op de Krijgslaan bij de huisnummers 62 - 64.

Richting Centraalstation blijft de reisweg onveranderd.

Lijn 25: Vanaf de hoek Doornstraat - Krijgslaan direkt links de Krijgslaan op, en verder normale reisweg.

In de richting Neerland blijft de reisweg ongewijzigd.

. PCC 2117 is op 3 jan.79 terug uit de CW gekomen, voorzien van Schärffenbergkoppeling. De 2118 is in behandeling, en de 2119 is de CW binnengereeden op 24 jan.79.

. De 2008 is terug uit de CW gekomen omstreeks 10 feb. met de nodige voorzieningen voor tunneltrajekten. De 2118 is terug in dienst gekomen op lijn 11 op 28 februari 79.

. Op di 6 mrt 79 moest de 2031 van lijn 3 wegens defekt door de 2066 van lijn 24 worden getrokken naar het Astridplein waar hij door een takelwagen zou worden overgenomen. Allebei met panto omhoog reed men lustig over de wissel zodat die versprong en de 2031 reed naar de Gemeentraat, echter niet ver, want een flinke ontsporing volgde. Gevolg: alles stil! De 2066 was nogal vlug in het spoor, maar voor de 2031 was ruimere hulp gewenst. Toen de 2066 weg was, moest lijn 12 via de Kerk- en Pothoekstraten rijden, totdat de 2031 de plaat had gepoetst.

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

. Op 23 januari reden de lijnen 70 en 71 tussen de Heuvelpoort en het Wilsonplein via lijn 5 - 50. Daarentegen hebben die dag de lijnen 85 en 86 niet gereden.

. Op 24 januari, de volgende dag dus, hebben de lijnen 5 en 50 tot omstreeks 14 uur, tussen de Heuvelpoort en het Wilsonplein gereden via de lijnen 70 en 71.

\* Uit de Hoofdstad bereikten ons geen berichten, zodat wij volgende maand zullen trachten dit tekort weer goed te maken.

#### BUURTSPOORWEGEN

Algemeen:

Op dit ogenblik worden studies uitgevoerd met het inzicht gelede bussen in te zetten op enkele lijnen.

Men voorziet een voorlopige verdeling van de eerste bussen als volgt:

Oost-Vlaanderen:	St-Niklaas:	26 stuks;
Henegouwen:	Bergen:	10 stuks;
Luik:	Bitsingen:	4 stuks;
Brabant:	Grimbergen:	16 stuks;

Een latere uitbreiding voorziet gelede bussen voor:

Antwerpen:	stp Turnhout;
West-Vlaanderen:	Assebroek;
Henegouwen:	Charleroi.

In detail is nog niet voorzien op welke lijnen precies met gelede bussen zal worden gereden, al is er sprake van stadsdiensten in St-Niklaas en de lijn Antwerpen-Turnhout.

. Van 17 tot en met 26 maart 79 is een tentoonstelling gaande in het Palais des Expositions te Charleroi. Naar verluidt zou de NMVB hieraan deelnemen, mogelijk zelfs met de vernieuwde mw 9125, en waarschijnlijk ook zal er een draaistel staan, van railremmen voorzien. Nadere gegevens ontbreken ons echter.

#### COST - VLAANDEREN:

Met de kleuren van de nieuwe huisstijl zijn de volgende bussen gezien: 3432 - 3702 - 3709 - 4181 - 3779 - 4174 - 3473 en het stadsbusje 4120.

#### HENEGOUWEN:

Tijdens de sneeuwperiode omstreeks 15 januari noteerden wij de volgende toestand:

lijn 65 - 66, 85 - 86: ongeveer normale diensten;  
 lijn 63: meestal ingekort tot lijn 57!;  
 lijn 90: normale diensten;  
 lijn 92: normale diensten;  
 lijn 80: vanuit Charleroi, tot Roux Plomcot, en als lijn 89;  
 vanuit La Louvière tot Chapelle lez Herlaimont;  
 overig gedeelte: pendelbus per plaatje

Trazegnies 80 La Louvière  
 Maurage

lijn 30: vanuit Anderlues, tot Carnières;  
 vanuit La Louvière: niets;  
 overig gedeelte: pendelbus.

Ondanks alle polemieken, ontstaan na de publicatie van de nieuwe film in VeBOV-Koerier nr 14, blz. 13, komt deze film nu toch op de rijtuigen in licht gewijzigde vorm. Wij geven hieronder de gewijzigde lijnen, en verwijzen ter verduidelijking naar VeKo 14:

DEFOT				rood met witte tekst.
SPECIAL				idem;
CHARLEROI eden	41	SOUVRET	geel	wit
JUMET		TRAZEGNIES	zw	zw
CHARLEROI	80	LA LOUVIERE	paars	paars
ANDERLUES		MAURAGE	wit	wit
CHARLEROI	90	BINCHE	blauw	bruin
TRAZEGNIES		LA LOUVIERE	wit	wit
CHARLEROI	92	ANDERLUES	blauw	blauw
		THUIN	wit	wit

Dit is het gewijzigde gedeelte van de film. In de tweede kolom vindt U de lijnkleuren, met daaronder de kleuren van de tekst. De film is hier geknipt, en terug aan elkaar gehecht. Dan volgen in volgorde met de in VeKo 14 aangegeven kleuren en teksten, de lijnen: 43 - 47 - 57 - 62 - 63 - 65 - 66 - 78 - 85 - 86 - 89.

Hier is de film dan weer geknipt en opnieuw gehecht, om dan te vervolgen met de volgende lijnen, tekst en kleuren zoals gemeld in VeKo 14: 30 - 31 - 91 - 82 - 83. Deze film is al geplaatst op mw: 9125 - 9110 - 9092 - 9089 - 9042.

. De type N rijtuigen van Brussel worden nu ook overgebracht voor waarschijnlijk diensten in Charleroi.

. Mw 9034, rangeerwagen Jumet, is in verbouwing zoals 9125.

Ter vervanging is nu de Brusselse wagen 9107 omgenummerd in 9034. Hij doet nu rangeerdiensten. De brusselse mw 9092 en 9089 zijn aangepast en komen weldra in dienst in Henegouwen.

. Mw 9285 is overgebracht naar Jumet op 27 februari 1979.

VeBOV - KRANT. - VERENIGINGSNIEUWS.MAANDELIJKSE BIJLENKOMSTEN - BRUSSEL - HOOFDSTAD.

Vanaf april worden de vergaderingen in Brussel gehouden op de tweede DONDERdag van de maand, als gevolg van het inrichten der tentoonstelling door de MIVB naar aanleiding van het duizendjarig bestaan van Brussel. Deze tentoonstelling wordt ingericht in ons vergaderlokaal, zodat wij tijdelijk moeten verhuizen naar het auditorium. Dat auditorium is op die vrijdagavond door anderen bezet. Wij dringen er nogmaals op aan dat de tentoonstelling op de uren van onze bijeenkomsten NIET toegankelijk is. Personen die zich aan dat voorschrift niet houden, worden uit de vereniging gestoten.

do 12 april: dhr W. Werquin komt met voordracht "Het openbaar vervoer in en rond Grimbergen", toegelicht met diapositieven.

do 10 mei: De SNCF in beeld.

ANTWERPEN - METROPOOL: vr. 20 april om 20u. diavoordracht door de heren Anton Bodde en Péter Velthoen over:

- trams van Rostock (DDR)
- lijn 2 in Hamburg (DBR)
- Rhätische Bahn Zwitserland
- B.L.S.
- trams in Blackpool (G.B.)

vr 13 mei - 20 u. Dia-voordracht door heren E. Heylen en M. Peusens over trein en tram in Oostenrijk en Italië.

LIMBURG - KEMPEN: wo 4 april te Zolder Sporthal om 20 u. Musea en muzeümlijnen in het Buitenland - dia-instuif.

wo 2 mei: zelfde plaats en uur: Noorse Spoorwegen door R. Vissers.

BEZOEK AAN SPOORWEGINSTELLINGEN VAN RNET EN SALZINNES.

Op zaterdag 5 mei gaat vermoedelijk een bezoek door aan de stp en wpl Ronet en Salzinnes, bij Namen. Op onze aanvraag van 14 januari aan de NMBS ontvingen wij nog geen antwoord. Wij zijn dus genoodzaakt U voor de nodige gegevens naar de volgende VeKo te verwijzen. Houdt in elk geval 5 mei vrij, het wordt een daguitstap.

BEZOEK KOOLMIJN WATERSCHEI.

Het voorziene bezoek aan de koolmijn van Waterschei, dat wij hoopten te brengen samen met de NVBS uit Nederland, gaat niet door. Het was ons niet meer mogelijk tijdig de nodige onderrichtingen te verstrekken, en ook omdat het door de NVBS uitgestippelde traject vanuit België een moeilijke aangelegenheid zou worden. Wij hebben daarover op de Algemene Ledenvergadering in Gent uitvoerig gepraat. Dat heeft geleid tot het besluit dat de VeBOV dit bezoek op een nader te bepalen tijdstip zal worden georganiseerd. Mits het overnemen van 39 gulden op rekening giro 636691 van de NVBS Excursies te NL - EDE kunnen VeBOV-leden alsnog deelnemen indien er nog plaatsen vrij zijn, want dat was een voorname faktor in onze besluitvorming. De NVBS rijdt nl. met een NS - DE3 (driewagenstel) waarin slechts 170 plaatsen zijn. Voor onze Limburgse leden hier het reisplan: vertrek in Weert om 10u.18. Er wordt gereden via Budel - Hamont - Neerpelt, en vandaar via lijn 18 naar Waterschei. Na het bezoek aan de koolmijn, vertrekt de trein weer, maar een uur is ons niet bekend. Het gaat dan verder via Bilzen, Tongeren en Glaaien naar Wezet en Maastricht. De aankomst in Maastricht is + 20u.

Personen die aan deze uitstap wensen deel te nemen, vermelden op de strook van hun betaling "Waterschei" alsmede hun volledige naam en voornamen, volledig adres eveneens van elke deelnemer indien er meer dan één persoon meegaat, alsmede of het een man(nen) of vrouw(en) betreft. Dat in verband met een later door elke deelnemer te ondertekenen nota van verantwoordelijkheid voor eigen rekening.

Verder: personen van beneden de 16 jaar mogen NIET mee in de mijn;

- onbegeleide personen van 16 - 21 jaar mogen alléén mee afdalen mits een schriftelijke toestemming van de ouders;
- Kameras, aanstekers en kwartshorloges mogen onder geen enkel beding mee naar beneden;
- de ondergrondse tocht vereist een redelijke lichamelijke konditie, en geen last van claustrofobie.

#### VeBOV - CENTRUM.

Het VeBOV-Centrum is geopend elke tweede zaterdag van de maand van 14 tot 18 uur, dus op 14 april en 12 mei.

Benevens de op blz. 2 besproken boeken komen er vrijwel elke maand nieuwe uitgaven bij. Een bezoek is altijd lonend.

#### BOEKENPLANK EN PLATENREK.

STOOM IN NEDERLAND is de titel van een langspeelplaat in stereo waarop diverse stoomloks, in dienst bij Nederlandse toeristische lijnen, hun stoom aflaten... Kant A geeft vooral het rijden weer van de ex-DB Baureihe 23 loks tijdens uitstappen van de SSN en VSM-verenigingen. Op kant B worden een aantal voor een stomer typische geluiden ten gehore gebracht, zoals pompen, water nemen, stoomfluit e.d. We krijgen de loks 3 (Bisson) van de SGB, lok 4 van de MBS en de 8822 van de SSTT te horen. Sluit uw ogen en geniet in uw zetel (of bed) van deze klanken. De plaat kost 350 fr, dient op voorhand besteld te worden en afgehaald tijdens de bijeenkomsten of in het VeBOV-Centrum. Wordt niet verzonden!

Het in VeKo 28 besproken boek "De Grote Stoomtrek" zal niet worden aangekocht, tenzij in bestelling. De oorspronkelijk Engels-talige uitgave blijkt nl. slechts zowat de helft van de prijs te kosten (+ 675 fr). Het verschil is te groot, en daar het hier om een fotoboek gaat, denken we er beter aan te doen, eventueel de engelse uitgave aan te schaffen. Wenst U toch het nederlandsstalige boek, (1330 fr) dan bestellen wij het voor U. Dit geldt ook omtrent het boek over de Rheingold.

#### REIZEN IN HET BUITENLAND.

Personen die, zoals in vorige VeKo gemeld, mee willen naar de DDR, kunnen contact opnemen met dhr Karel Moerenhout, Kerklaan 11, 1830-Machelen, tel. (02) 251.98.94.

Wie graag met andere VeBOV-leden meewil naar de muzeümspoorlijnen van Kent en Sussex op zaterdag 19 en zondag 20 mei, kan hiertoe contact opnemen met dhr J. Van Olmen, Beemdenlaan 33/5 2550-Kontich, tel. (031) 57.53.71, na 19 u. Prijs + 2500 fr. De tocht omvat een Hoovercraft "vlucht", een bezoek aan de Bluebell Railway, de Kent and East Sussex Railway, en de Romney, Hythe and Dymchurch Railway.

#### ACHTERSTALLIGE LIDGELDEN.

Ondanks herhaald aandringen hebben volgende leden, met lidnrs 76013-76037-76067-76091-76123-77135-77142-77158-77168-77169-77216-77217-78292-78298 en 78331, hun bijdrage nog niet betaald op het ogenblik dat dit nummer wordt gemaakt. Overwogen wordt geen maandblad meer op te zenden indien niet betaald is voor 10 april. A.U.B. Lidnummers vergelijken en dringend regelen.



VERSLAG ALGEMENE LEDENVERGADERING.

Op 24 februari jl hield onze Vereniging haar derde algemene ledenvergadering, die doorging in een lokaal van de Gentse Rijksuniversiteit. Er waren 52 aanwezigen. Uit het jaarverslag over 1978 blijkt dat 114 nieuwe leden toetraden, wat op 1 jan.79 het ledental effectief op 330 bracht. Opmerkelijk hierbij was de groei in Brussel, terwijl VeBOV nu zeker ook in Wallonië doordringt. Naast de succesvolle VeBOV-Ekspres en de opening van het VeBOV-Centrum kende de vereniging maandelijkse activiteiten en uitstappen.

Uit de kosten-baten rekening kwam een tekort van 49710 fr. te voorschijn. Dank zij de lidgelden kon dat aangezuiverd worden, en kon er 74390 fr. worden toegevoegd aan het patrimonium. De kaskommissie verleent décharge aan het bestuur voor de rekening 1978.

De verkiezing van een nieuwe voorzitter, onder leiding van de stemkommissie geeft als uitslag 48 ja en 3 neen-stemmen bij 1 onthouding, ten voordele van de uittredende voorzitter, dhr R. Bastaens. Hij neemt hiermee het voorzitterschap op voor een nieuwe termijn van drie jaar.

In zijn begroting voor 1979 voorziet de penningmeester een budget van 175.000 fr, waarbij vooral de post "tijdschrift" een forse uitgabe te zien geeft.

Wegens het uittreden van twee leden van de kaskommissie, om persoonlijke redenen, wordt een nieuwe financiële kontroleraad samengesteld. Het bestuur krijgt volmacht van de ledenvergadering tot een verhoging voor het lidgeld van 1980 met maximum 50 fr. Of deze verhoging zal ingaan hangt af van de stijging van posttarieven en drukkerskosten.

Het voorstel van het bestuur om de heer Blondé, directeur-generaal van MIVA te benoemen tot erelid van VeBOV werd met algemene stemmen toegejuicht.

Na de vergadering werd tijdens een rondvraag een bespreking gehouden over de werking van de ledensektie West-Vlaanderen. Het bestuur hoopt hier spoedig een klare situatie te scheppen, door de inrichting van specifieke VeBOV-vergaderingen. Anderzijds werd door de leden van West-Vlaanderen meer aandacht gevraagd voor wat in de kuststreek gebeurt op het vlak van het openbaar vervoer.

Na het middagmaal in een gezellige, historische sfeer, volgde de memorabele tramronddrit in Gent.

De 4° Algemene Ledenvergadering wordt in 1980 waarschijnlijk gehouden in Maaseik.

OVER FOTO'S GESPROKEN!Reeks A 1

- 1- 4537/3 Bredabaan, 24-5-68
- 2- 4431/ED+1629 Astridpl.  
24 mei 1968
- 3- 5453/2+1629 J. van  
Rijswijcklaan, 9 mei 68
- 4- 7383/12 en 2047/3,  
De Keyserlei, 11 jan.68
- 5- 4421/2+1628 en 2054/2  
De Keyserlei, 11 jan.68
- 6- 6331/3 De Keyserl. 11.1.68
- 7- 4404/7+1620 20.2.68, voorl.  
omlegging V. Rijswijcklaan.
- 8- 7380/15, Harmonie, 29.5.67

Reeks B 1.

- 1- Stp Woluwe, Oude trams, 23.5.68  
1.## - 62-87 - 62 - 44.
  - 2- 9056/1 V. Praetbrug, 13.1.68, sneeuw
  - 3- 9023/1 Vuurkruisenla. 13.1.68, idem
  - 4- 1512/88 Begijnkof, 9 jan 68.
  - 5- 1954/9+2137, Zw. L. Vrouwst. 8.1.68
  - 6- 7154/14 Wiel. Ceupp. ln, 8.1.68
  - 7- 7137/13 Wiel. Ceupp. ln, id.
  - 8- 1432/56+bw. Espl. Noord.
- BESTELLEN AAN 120fr. PER REEKS,  
NIET LEDEN: 130 fr. Verzending  
met 20 fr. verhogen.  
Reeksnummer A1 of/en B1 niet  
vergeten te vermelden!