



VeBOV

koerier

maandblad

nummer 49

april 1981



VeBOV KOERIER is het maandblad van de Vereniging voor Belangstellenden in het Openbaar Vervoer - vzw. Alle inlichtingen en bijdragen in dit blad vermeld, mogen slechts overgenomen worden mits schriftelijke en voorafgaande toelating van de redactie. Bronvermelding daarbij is steeds vereist.

Ondertekende inzendingen blijven steeds onder verantwoordelijkheid van de auteur, en geven niet noodzakelijk het standpunt van de redactie weer.

Redactie: R. Bastaens en F. Geens.
Hoofredactie en verantwoordelijke uitgever:
Roger Bastaens, Baggenstraat, 6, B-2200 Antwerpen-Borgerhout.
Telefoon: (031) 36.04.92, na 18 uur.

=====

Eerste Lustrum.

Op 28 april 1976 werd bij notariële akte overgegaan tot de officiële oprichting van de Vereniging voor Belangstellenden in het Openbaar Vervoer, v.z.w. bekend als VeBOV. De statuten van onze Vereniging verschenen in de Bijlagen van het Belgisch Staatsblad onder nummer 7568, op 9 sept. 1976. Deze maand vieren wij dus ons eerste Lustrum, en het lijkt ons niet overbodig even stil te staan bij de afgelegde weg. Die weg was lang, en zeker niet vrij van hindernissen. Nauwelijks boven de doopvont weg, reden we daverend en vol stoom de toekomst in, met de 29.013 en een sliert wagens van het type L. Deze eerste kennismaking verliep tussen Leuven en Gent, met heenrit via Mechelen - Puurs - Sint-Niklaas - Lokeren, en de terugrit geschiedde langs Dendermonde en Mechelen. Wij reden tevens de lange, hete zomer van 1976 in. Geweldig! Later volgden nog vele trips, waarvan de meest succesvolle waren: Henegouwen per NMVB-tram, Expo-tram door Antwerpen, Daverende stoomrit door Limburg, met groot bezoek aan Bokrijk, en "openrijden" van de spoorlijn tussen Neerpelt en Mol, die de volgende dag terug voor reizigersvervoer in dienst kwam. In oktober '78, een tocht om nooit te vergeten! Per trein, boot, stoomtram en trein van Antwerpen naar Antwerpen via Gent - Zelzate, Sas van Gent, Terneuzen, Vlissingen, Goes en Roosendaal. Na de opening van het station Genk, een bezoek aan Genk per SABENA-trein, wat onlangs door de NMBS in de gewone dienst hernomen is! Vorige maand ten slotte, speciale VeBOV-rondrit met een oud tramstel door Antwerpen. De opsomming is niet volledig, maar voldoende om een overzicht te geven van onze activiteiten. In deze vijf jaar ontstonden drie VeBOV-afdelingen: Antwerpen, Brussel en Limburg-Kempen, terwijl sekties opgericht zijn in Brugge en Gent. Dan is er het VeBOV-Centrum, waar elke maand tientallen leden een bezoek brengen en zich bevoorraden met nieuwe uitgaven van boeken en foto's. Uw maandblad brengt U iedere maand weer een schat aan gegevens omtrent uw hobby. Als wij nu nog kunnen rekenen op uw toewijding en trouw, dan zullen de volgende vijf jaar weer heel vlug voorbij zijn!

VERSLAG ALGEMENE LEDENVERGADERING

Op 21 maart jl hield onze vereniging haar vijfde algemene ledenvergadering te Antwerpen. Er waren 65 aanwezigen. Uit het jaarverslag over 1980 bleek dat er 64 nieuwe leden toetraden, wat op 1 januari 1981 het effectief aantal op 452 bracht.

De kosten-baten rekening over 1980 vertoont een tekort van 123.000 frank dat dankzij de aanzuivering uit de lidgelden kon goedge maakt worden, zodat een bedrag van 72.000 frank aan het patrimonium van de vereniging toegevoegd kon worden. De kas-kommissie verleende décharge aan het bestuur.

Het uittredend bestuurslid, de Heer Dobson, werd unaniem herkozen als bestuurslid voor een nieuwe termijn van drie jaar. Hij neemt opnieuw het ambt van penningmeester waar.

In zijn begroting voor 1981 voorziet de penningmeester een uitgaverekening van 188.000 frank. Hij meent dat de lidgelden dit bedrag slechts gedeeltelijk zullen kunnen dekken zodat inkomsten uit de verkoop van boeken, brochures e.d. de begroting in evenwicht zullen moeten brengen.

Na de samenstelling van de nieuwe financiële kontroleraad (kaskommissie), verkreeg het bestuur de toestemming om, zo nodig, de lidmaatschapsbijdrage voor 1982 met 50 frank op te trekken.

Vervolgens werd nog een ruime bespreking gewijd aan het tijdschrift van de vereniging en de plannen terzake van de redaktie.

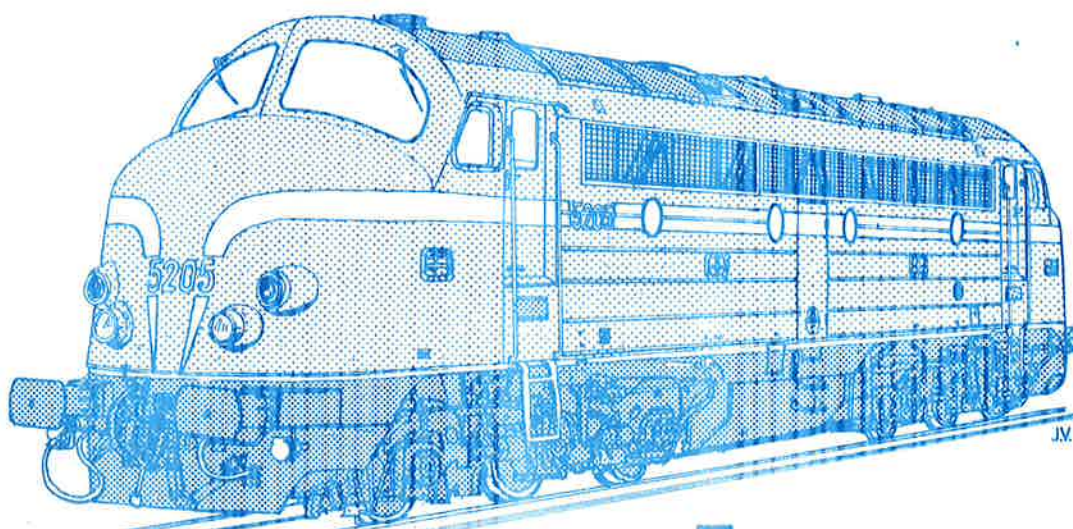
Het feestelijk gedeelte van de viering in het teken van vijf jaar VeBOV volgde dan na de middag met een opgemerkte rondrit met de MIVA-Old Timers mw 4417 en bw 1660.

° + °

BENELUX RAIL 1

Reeds in onze november '80 VeKo kondigden we dit boek aan. Met heel wat vertraging is het werk nu toch van de pers gekomen. Om het lange wachten enigszins te vergulden -het boek handelt immers nog over de spoorwegen in de Benelux in 1979- werd de vooreerst aangekondigde prijs van 445 frank teruggebracht op 400 frank. Wat nu de inhoud betreft zijn we wel ontgoocheld: het boek is helemaal géén jaarboek zoals nochtans wel werd aangekondigd. De tekst is erg karig en vaak onjuist of onvolledig, om nog te zwijgen over de vertaalfouten in de Nederlandse tekst bij het gedeelte over de Belgische spoor- en tramwegen. Zo blijken de gewezen MIVB-1600 en die nu in Asuncion (Paraguay) bollen een 'lier' gekregen te hebben, ter vervanging van hun 'trolley staak'. Muzikale trams? Ook wordt er gesproken van 'signaleering' (blz 93), van 'bosschages' (p75) en van de Minister van 'Communicatie' (blz 73). Erger vinden we wel het ontbreken van een jaartal in de datering van de meeste fotos. Of mogen we veronderstellen dat deze alle uit 1979 stammen? De fotos zelf zijn wel goed: mooie opnamen, degelijk afgedrukt. Op 112 bladzijden dus een mooi fotoboek over NS, NMBS en CFL met in totaal zowat 230 zwart-wit fotos en enkele netkaarten (waarom ontbreekt een netplan van de NMBS?), maar geen jaarboek. Wel aanbevolen voor wie zijn fotokollektie over de Benelux -ons eigen buitenlandje- wil aanvullen. Prijs: 400 F. in het VeBOV-Centrum, of 435 frank (30 gulden) bij verzending.

° + °



spoorslags

HOOG BEZOEK

Op 31 maart begon het bezoek van de Koningin der Nederlanden Beatrix en prins Claus aan het land van de friet en de slechte wegen tussen de bloembollen en la douce France. En alhoewel dit hoog gezelschap nog geen lid is van VeBOV -dat komt heus nog wel- gaven zij toch een goed voorbeeld door de heenreis per trein te verrichten. Zij maakten daartoe uiteraard gebruik van de Nederlandse Koninklijke Trein. De samenstelling was als volgt, en dit tot Roosendaal: NS elok 1202; koninklijk rijtuig NS 9 61 84 89-40 001-9; koninklijk rijtuig NS8 61 84 89-40 002-7; rijtuig buitenland NS (plan K) 51 84 38-40 183-9.

Om deze trein te Roosendaal op te halen waren om 7.33 uur als trein LE+LLE 18389 te Brussel-Zuid de lokomotieven 2201(achteraan) en 2216(vooraan) vertrokken. Na een stilstand te Essen van 8.56 tot 9.30 uur kwamen deze te Rsd aan om 9.40 uur. De 2204, die dus vooraan zou komen te staan bij het slepen van de koninklijke trein, was reeds uitgedost met de Belgische en Nederlandse driekleuren, en een Belgisch koninklijk wapenschildje. Van 9.50 tot 9.59 werd te Roosendaal dan van lok gewisseld.

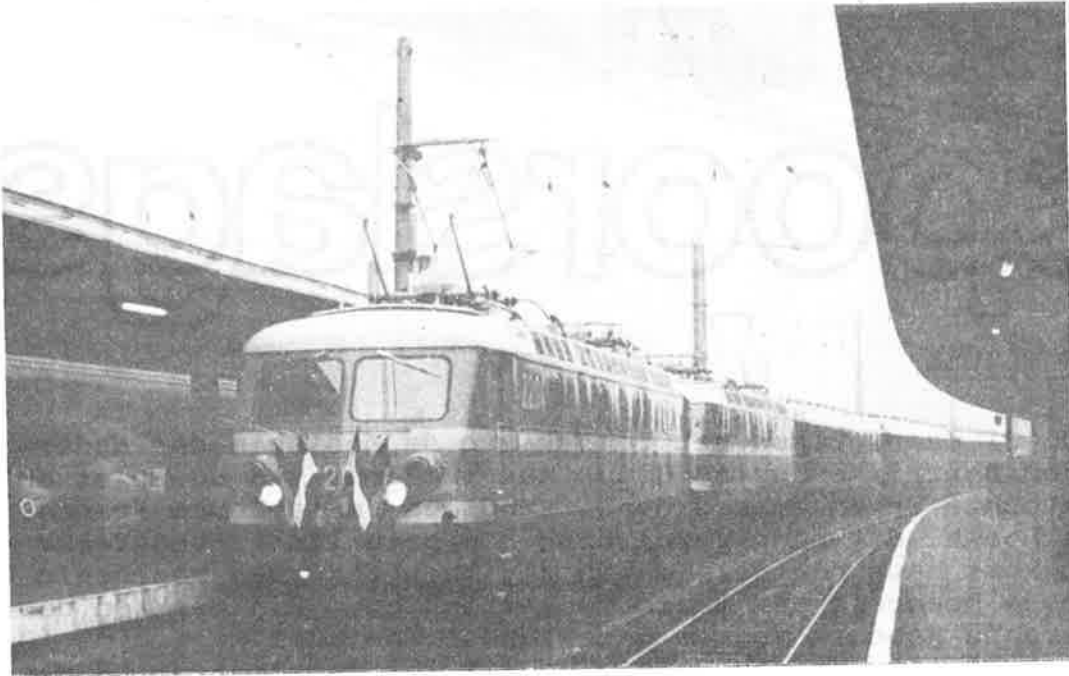
De rit naar Brussel verliep als trein E 18389. De trein hield om 10.05 even halt te Essen voor een begroeting, om dan verder rechtstreeks via lijn 12, vanaf Luchtbal 27 A en 27 naar Brussel-Centraal te sporen, waar een stilstand voorzien was van 11 uur tot 11.05 uur. Hier werd hare Koninklijke Hoogheid onthaald door het Belgisch vorstenpaar en andere prominenten, dit alles op spoor 4. De trein reed vervolgens in dezelfde samenstelling door naar spoor 6 van het station Brussel-Zuid.

Lok 2204 reed dan los naar Vorst-Zuid (atelier), terwijl de 2216 via spoor 7 rond de trein bolde en de drie NS-wagens aankoppelde aan de kant noord. Als ER 18389 ging het dan om 11.27 u.

terug naar Roosendaal, waar om 12.51 de Nederlandse rijtuigen terug in de handen van de NS gegeven werden. Lok 2216 kwam dan terug om 13.16 uur naar Brussel-Zuid (aankomst 14.40 uur,) en dit als trein ELER 18389.

Berichtgeving: J. Mahieu en T. Bollengier.

*De Koninklijke trein E 18389 bij aankomst in Brussel-Zuid.
31 maart 1981. Foto Jan Mahieu.*



De Trek - Duwtreinen

In onze vorige Ditjes en Datjes werd gesproken over de gestreepte M2-rijtuigen in trekduwdienst. We geven graag hierbij de volledige regeling in dit verband, waarbij het verschil tussen diesel- of elektrisch getrokken/geduwde M2 treinen essentieel is.

1. DIESEL TREK- EN DUWSTELLEN

Deze bestaan uit: de diesellokomotief, een eindrijtuig, maximum vijf tussenrijtuigen, en een stuurpostrijtuig. Het eindrijtuig is hierbij een AB M2-rijtuig dat aan de kant van de eerste klasafdeling voorzien is van een bijzondere uitrusting om aan de diesellok gekoppeld te worden. Betreffende dieselloks: reeksen 51,55, 60/61 en 62/63.

De eindrijtuigen, de tussenrijtuigen en de stuurpostrijtuigen zijn (moeten) voorzien van een verticale GELE band van 1,5 m hoog en 30 cm breed op de vier hoekstijlen aangebracht. Bij de eindrijtuigen zijn de twee gele banden kant eerste klas (dus kant lokomotief) doorstreept met rode banden.

Het eindrijtuig moet steeds met de eerste klasafdeling tegen de diesellok gekoppeld worden. Een eventueel bijkomend eindrijtuig mag als tussenrijtuig lopen, maar moet dan eveneens met de eerste klasafdeling naar de lok toe gekeerd staan.

De rijtuigen met gele band mogen enkel in diesel trekduwtreinen geplaatst worden. Deze voor elektrische dienst, d.w.z. met blauwe banden mogen omgekeerd wel ook in dieseldienst bollen, en wel als tussenrijtuigen. En hier komt een interessant feit: bij de lokreeks 55 is géén eindrijtuig nodig indien achter/voor de lok een blauw gestreept rijtuig gekoppeld wordt. De trein mag dan voor de rest uit 'gele' M2-s bestaan, of gemengd zijn.

2. ELEKTRISCHE TREIN- EN DUWSTELLEN

Deze moeten gereden worden met de loks van reeks 25. De tussenrijtuigen (hier is er dus geen sprake van eindrijtuigen) en de stuurpostrijtuigen zijn voorzien van een verticale LICHTBLAUWE band van 1,5m hoog en 30 cm breed op de vier hoekstijlen aangebracht.

Deze stuurpostrijtuigen mogen enkel met een lok type 25 gebruikt worden en mogen als tussenrijtuig in het stel voorkomen. En nog een bijzonderheid: omwille van de beperkingen van de loks reeks 25 zijn de elektrische trek- en duwtreinen enkel op vlakke lijnen toegelaten.

Indien een tweede lokomotief om te slepen of te duwen vooraan of achteraan de trein wordt toegevoegd mag deze niet met de trek-duwkoppelaars verbonden worden, en moet de niet-gebruikte lok buiten dienst gesteld worden.

Samengevat: Diesel: lok reeks 51,55,60/61,62/63
 AB met 1-klas tegen lok OF rijtuig elektrDW
 max. 5 B's geel of blauw
 BD met gele band.
 Elektrisch: loks reeks 25.0
 max. 10 rijtuigen AB en B
 BD met blauwe band.

Opgelet: het is wel mogelijk een stuurpostrijtuig-diesel (dus met gele band) in een gesleepte elektrische trein te zien. Deze wagens hebben namelijk zowel stoom als elektrische verwarming, zodat ze bvb als pakwagens kunnen ingezet worden. Uiteraard is hun inzet in een elektrische trek-duwtrein onmogelijk!

INZET TREK-DUWSTELLEN

Als algemene lijn kan gesteld worden dat er (half maart) vier TD-stellen zijn, waarvan er echter slechts twee in de normale dienst gebruikt worden, een op reserve staat, en een TD-stel dat niet als TD-trein gereden wordt. Alle stellen horen thuis in Antwerpen-Centraal en zijn genummerd. FN- M170 en FN- M171; als reserve FN- M900 en als niet in TD-gebruik de FN- M172. Als lokomotieven: HLE type 25.0 te weten: 2503, 2505, 2506, 2507, 2508, 2510, 2513 en 2514. Dit materieel en de bestuurders hebben Antwerpen-Centraal als standplaats.

De stellen M170 en M171 wisselen elke dag af. Hun omloop volgt:
DAG A:M170 / Dag B:M171.

- Bundel Kongo om 03.05 als LE 6099 naar Aarschot(A:3.41u)
- dan treinen E6099;E3450;E3453;en als ER3453 naar bundel Berchem om 7.56uur.HLE blijft gekoppeld.
- Om 15.58 als RE3468 naar FN voor treinen E3468;RE6042 los uit Aarschot;E6042 en van Aarschot naar bundel Kongo om 19.21,A:20.00uur.

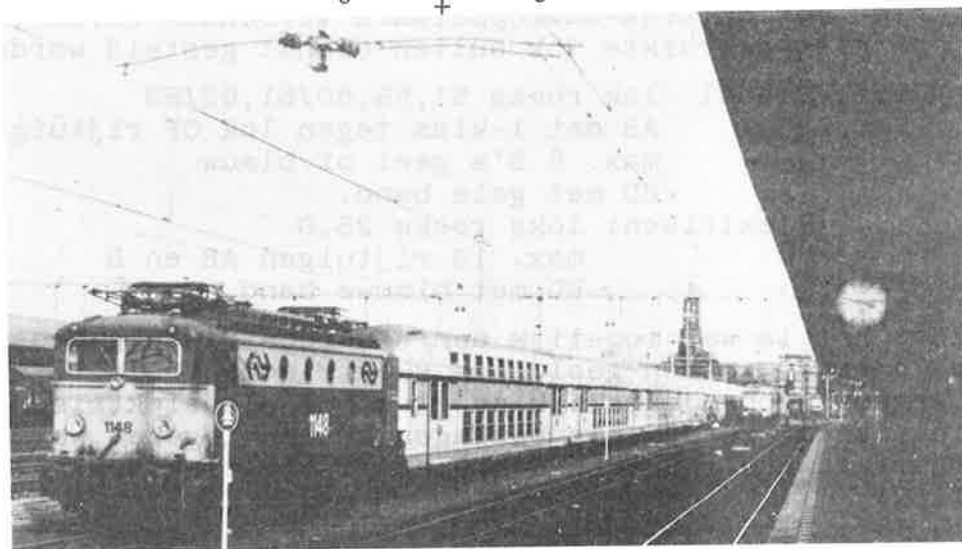
DAG A:M171 / DAG B:M170.

- Bundel Kongo om 04.04 als LE3451 naar Aarschot(A:4.42u)
- dan treinen E3451;E3452;E6093;ER6093 naar bundel Groenenhoek,lok los,en lok naar Kongo,stel blijft in GrH.
- Stel om 17.58 als RE3472 naar FN,vanwaar als E3472(geen TD) naar Aarschot met HLE van Leuven(maandag van Schijnpoot). Daar er voor deze trein geen 25.0 ter beschikking is, rijdt een 22,23 of 26 van Leuven,met bestuurder van Leuven of Aarschot deze trein.Uiteraard enkel als gesleepte trein.

Het stel M172 rijdt dagelijks met de E6081 en E6016,getrokken door een 22,23 of 26-er van Leuven,dus niet als TD-trein.
 Bestuurders van Leuven of Aarschot.

De TD-stellen rijden enkel op weekdays.Op zater-zon-en feestdagen rijden uitsluitend elektrische motorstellen op lijn 16. Deze zijn meestal bestuurd door machinisten van Aarschot, uitzonderlijk ook van Leuven of Antwerpen-Centraal(FN).

Jan Mahieu.



De Nederlandse Spoorwegen hebben beslist over te gaan tot de aanschaf van 66 dubbeldekrijtuigen, 9 stuurstandrijtuigen en 10 loks reeks 1600.De NMBS nam nog geen beslissing in dit verband.De H. Boomsma uit Utrecht bezorgde ons deze foto van de proeftrein in het station Amersfoort op 2 oktober 1980.

AKTUELE BERICHTENREEKS

- 00 Na de omnummering van de ex-Sabena-stellen staat nu ook een volledige' nieuwe nummering voor de elektrische stellen op het getouw. Deze zou tegen het einde van het jaar uitgevoerd moeten worden. In principe hebben we :
- reeks 00 : stellen 1950, '53, '54, '55, '56, '62, '63 en '65. Deze stellen zouden een achtereenvolgende nummering vanaf 0001 krijgen. Hierbij moet opgemerkt worden dat ook de huidige stellen reeks 05 in deze nummering opgenomen werden.
- reeks 03 : stellen type '80 Break.
- reeks 05 : de huidige reeks 06 zonder thyristoren samen met de hernummerde Sabena-stellen.
- reeks 06 : stellen met thyristoren type '70, '73, '74, '78 en '79.
- reeks 08 : vierdelige stellen
- reeks 09 : benelux-stellen
- reeks 09.5 : poststellen.
- Van deze hernummering zou men ook gebruik maken om de nieuwe internationale UIC-nummering aan te brengen. Dit moet trouwens ook bij de overige dieselstellen en de lokomotieven gebeuren.
- 03 In Brugge werd de kast van het eerste stel volledig afgewerkt waarbij ook de draaistellen reeds geleverd werden. In april en mei moet de elektrische uitrusting aangebracht worden.
- 20 Eindelijk is de revisie van de 2006 afgelopen en kwam deze lokomotief als eerste blauwe 20-er effectief in dienst. De herstelling van de 2008 is nog niet afgesloten.
- 26 Ook bij deze lokomotieven gan de revisie vlot vooruit en zo zijn o.m. de 2613 en 2632 in het blauw op de sporen verschenen.
- 27 Te Nivelles werd de kast van de 2701 in ruwbouw gereedgemaakt terwijl ook de draaistellen reeds volledig werden uitgevoerd. De levering van het elektrische traktiemateriaal liep echter opnieuw een vertraging op, zodat het buitenkomen van de lokomotief in 1981 wel in vraag gesteld wordt.
- 29 Door het verminderde goederenaanbod kon de inzet van deze reeks beperkt worden en komen slechts 2 à 3 machines per dag tot regelmatige inzet. Personentreinen zijn praktisch niet meer met 29-ers bespand.
- 52 Door het feit dat - wegens herschildering - vele machines reeks 55 van Jemelle niet meer beschikbaar waren, werden de 5204 en 5206 van Latour aan Jemelle uitgeleend en reden deze machines regelmatig 3 van de 6 plandagen. Inmiddels is deze inzet tussen (Hasselt)-Liers-Liège en Jemelle echter afgelopen.
- 55 Om het onderscheid met de machines met stoomverwarming beter te laten uitkomen, werd beslist om alle eerder omgebouwde lokomotieven reeks 55 in korte tijdsspanne blauw te schilderen zoals de 5529 en 5505 en zo werden de 5510, 5515, 5523, 5540, 5542 te Salzinnes herschilderd. De laatste machine - de 5523 - kwam in april terug op de sporen.

- 59 Nu werd ook de 5949 te Antwerpen-dam in de gele livree gestoken en is hiermee de derde te Antwerpen herschilderde lokomotief van deze reeks.
- 64 Tijdens de laatste weken kon men steeds meer en meer andere lokomotieven in de reeks van de 64-ers opmerken en zo werden gemiddeld twee plandagen door de reeks 65 overgenomen. Ook 60-ers van Hasselt komen geregeld tot inzet. Tijdens het weekend worden geen diensten meer gereden. Anderzijds werd wel de herstelling van de 6401 te Salzinnes aangevat.
- 66 De ombouw van de 6601 liep een ernstige vertraging op toen bij een test gezien werd dat de geleverde nieuwe motor defekt was. Hierdoor werd de - voor de 6602 voorziene - motor ingebouwd. Dit had tot gevolg dat de -inmiddels te Salzinnes aangekomen - 6602 terug naar Hasselt gestuurd werd en tijdens de ganse maand maart nog in dienst stond.
- 72 Zoals verwacht werd de 7205 nu - op 1 maart 1981 - uit het NMBS-bestand geschrapt nadat deze machine in oktober '80 te Schijnpoot een ongeval kreeg.
De loopbaan van de machine is :
- Levering : 29/03/1956 door La Brugeoise & Nivelles.
Antwerpen-dam : 29/03/56 tot 01/03/81
Destandardisatie : 19/12/80
Uit bestand : 01/03/81
Sloping : 04/81 door Antwerpen-dam.
- Na de 7210 is de 7205 de tweede machine die na een ongeval de sporen verliet.
- 84 Door het verleggen van de elektrifikatiewerken worden de 8464, 8467 en 8469 vanuit Hasselt ingezet op de lijnen 34 en 35. Ook komen er regelmatig machines van de reeks 73 voor deze werken tot inzet.

ELEKTRIFIKATIEWERKEN

- lijn 15 : Het baanvak Lier-Herentals is volledig afgewerkt en te Herentals wordt de laatste hand gelegd aan de bovenleiding.
- lijn 34 : Begin maart werd een begin gemaakt met het graven van de putten en de betonneringswerken tussen Tongeren en Bilzen. De ophopingswerken aan de uitrit van Hasselt vorderen zeer snel en praktisch het ganse viadukt (meer dan 500 m) is in ruwbouw gereed. Verder werd gestart met de nieuwe brug over de Maastrichtersteenweg.
- lijn 35 : Op volle lijn werden overal de bovenleidingsportalen geplaatst en is men begonnen met het trekken van de draad. Het knelpunt blijft echter Diest, waar de herstructurering van het spoor wel uitgevoerd is, maar waar men wacht op het gereed komen van de ring omde overweg te Molenstede af te schaffen.
- lijn 57 : Eindelijk werd het brugdek van de brug op de Schelde geplaatst en kan de draad nu ook hier getrokken worden. Overigens zijn de werken op de lijn beëindigd.
- lijn 60 : Hier is men volledig klaar met de bovenleiding, waarbij te Dendermonde het volledige station - met afstelsporen - geëlektrificeerd werd.



trampost

Om en bij de Trambedrijven.

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

Met het vooruitzicht op de staking, zijn door de MIVA ruime voorzorgsmaatregelen genomen. Een vakbond had zijn leden ertoe aangezet het werk neer te leggen op 2 maart. Geleerd uit vorige ervaringen, besliste de MIVA zoveel mogelijk trams en bussen buiten de stelplaatsen te laten overnachten. Op die manier moest niet worden buitengereden in het heetst van de strijd. Op uitwijksporen en keerlussen werden trams opgesteld. Tijdens de late namiddag van 1 maart werden aldus een aantal rijtuigen overgebracht: (toestand zo 1 maart, 's avonds)

Keerlus Koninklijkelaan: 2098, 2100, 2092, 2082 zn 2101.
 Keerlus Sportpaleis: 2109, 2113, 2087, 2105.
 Keerlus Montignystraat: 2053, 2063...
 Wijkspoor Antwerpstadion: 2160, 2127, 2161, 2148, 2163, 2164, 2066 en 2146.

Later op de avond zijn nog meerdere rijtuigen uitgeweken; naargelang zij uit de dienst kwamen. Ook op verschillende termini stonden rijtuigen bij einde dienst. Ook de bussen werden opgesteld buiten de stelplaats. Zo stonden uitgeweken aan het Crest-Hotel (Gerard Le Grellelaan): 601, 603, 607, 645, 612, 558, 536 en 533. Op de Vlaamse Kaai: 597, 594, 589, 583, 582, 579, 575 en 600. Op de Singel tussen Berchem-station en Berchem-kerk stonden ook acht bussen. Op vijf andere plaatsen elders vond een aantal van hen een onderkomen. Wie meldt ze ons? Op deze dag werden overigens zoveel mogelijk rijtuigen ingezet die uitgerust zijn met mobilfoon. Ook de "Hulk" 2072 was nu na lange tijd weer in dienst. Tijdens de nacht en de volgende morgen zijn toch een aantal sabotagedaden gepleegd, zodat deze maatregel toch niet het verhoopte succes opleverde.

Tijdens de stakingsdag werd zonder uurregeling gereden, en trof men vaak trambestuurders aan op lijnen die ze normaal niet bedienen. Zo werd de 2098 gereden door een bestuurder van lijn 4, maar op lijn 7. Een rijtuig van lijn 7 kon ook

best na een rit op deze lijn, overgaan op lijn 15. Dat gebeurde al naargelang de noodwendigheden. Uiteindelijk zijn alle rijtuigen in dienst, voortijdig weer ingerukt in de namiddag, in opdracht van het MIVA-bestuur.

* PCC 2082 kwam op 19 feb.81 uit de CW, na plaatsing van de automatische rem en Scharfenbergkoppeling. Evenals de 2026 vervoegt hij het heir der Roodhuiden. Op dit ogenblik geeft men er de voorkeur aan eerst de mobilfoon aan te brengen in alle rijtuigen.

* Ab 551 (zuster van de Hulk) heeft nu zwarte rokplaten gekregen. Mooi? Wat wordt het volgende experiment?

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

9 jan: PCC 15 is herschilderd buitengekomen, en PCC 18 is binnengereden voor een schildersbeurt. Mw 339 zal opnieuw bekabeld worden met materiaal zoals de PCC-wagens. Dit om storingen na lange stilstand te voorkomen.

10 jan: Lijn 4: omstreeks 17 u. kwam een stelling aan een huis los, en stortte op de straatstenen in de Kortrijksepoortstraat. Lijn 4 was ongeveer 30' gestremd.

12 jan: Door sneeuw en ijzel was het tram- en busverkeer sterk gehinderd. Een tijdlang was er geen verkeer op de lijnen 30 en 31.

13 jan: Op de plaats waar de lijnen 1 en 21-22 samenkomen op de Frère Orbanlaan, deed zich omstreeks 13u.40 een grondverzakking voor met spoorbreuk. Bussen werden ingelegd, en de trams keerden terug op het overloopwissel van het Wilsonplein. Na een half uur was het onheil hersteld. Om 16u10 geraakte PCC 32 op lijn 10 zijn panto kwijt op de Begijnhoflaan. PCC 33 sleepte de 32 naar de stelplaats.

19 jan: lijnen 1 en 4: om 15u.30 reed een personenauto in op de leuning van de Vleeshuisbrug, en bleef er in gekneld zitten. De trams richting Van Beverenplein en Muidebrug raakten hierdoor 40' onderbroken. Bussen werden ingezet. Aan de andere kant keerden de lijnen 1 en 4 via de eindpuntlus van lijn 4 doorstreept, op Klein Turkije.

20 jan: lijn 10: Vanaf vandaag is de toestand aan het Rabot terug normaal geworden. Sinds einde april '80 was het spoor richting station, onderbroken wegens rioleringswerken. Via een overloopspoor, dat nu uitgebroken wordt, reden de trams op tegenspoor naar het vaste overloopwissel onder de bomen van de Begijnhoflaan.

22 jan: Door een defekt staande bulldozer op het spoor van lijn 1, richting Moskou, op het St Baafsplein, was de lijn slechts om 6u.10 berijdbaar. Trams reden tussen het Wilsonplein en Moskou enerzijds, en anderzijds tussen het Van Beverenplein en het overloopwissel van lijn 4 bij het Gerechthof. Ab 08 van lijn 30 pendelde op het gestremde stuk.

24 jan: Omstreeks 17u. ontspoorde PCC 53 volledig aan het eindpunt Gentbrugge-Centrum. Omdat pogingen om het rijtuig terug te sporen, aanvankelijk mislukten, was de lijn gestoord van 16u.45 tot 18u.05.

5 feb: Wegens staking tegen de bezuinigingsplannen van de Regering, reden vandaag geen trams of bussen.

10 feb: Deze avond is een vergadering gehouden door wijkbewoners, waarop de plannen van de M.I.V.G. besproken zijn, betreffende het ondergronds kruisen van het station door tramlijnen. Talrijke commissies verleenden reeds hun goedkeuring aan deze plannen, o.a. het Kollege van Burgemeester en Schepenen. Een voorontwerp is in de maak. Wegens de bezuinigingsplannen van de Regering is de verwezenlijking nog niet voor morgen, tot grote opluchting van de wijkbewoners - vooral de Middenstand! - die alles bij het oude willen houden. De MIVG is het er overigens mee eens dat van de aangehaalde voordelen voor de ondergrondse tram, er eveneens een aantal bovengronds kunnen gerealiseerd worden. Men stuit echter onvermijdelijk op de bezwaren van af te nemen parkeerruimte als straks een eigen bedding moet voorzien worden op de Voskenslaan of de Albertlaan. Openbare Werken eist deze wegen op als verkeersweg eerste rang, wat inhoudt dat de tram nu niet bepaald een welgekomen partner is. Er zijn ook de problemen van het budget: De vooropgestelde 1,2 miljard voor de ondergrondse tram, zou bekomen worden van de begroting van Verkeerswezen, geld dat enkel en alleen mag gebruikt worden voor structuurwerken en bv. niet voor het aankopen van rijtuigen. Deze zaak is zeker nog niet uitgepraat, en als men de kranten van de laatste weken even overschouwd, dan kan men zich de vraag stellen of er in Gent ooit wel iets zal veranderen.

16 feb: De trams en bussen bleven vandaag, wegens algemene staking in de stelplaatsen. (zie ook 5 feb.)

17 feb: Omstreeks 5u.30 reed de uitrijdende PCC 08 (1.4) op de Brusselsesteenweg, met vrij grote snelheid achterop de stilstaande 31, aan de halte Van Geertstraat. Beide rijtuigen werden met blikshade terug naar de stp gereden.

PCC 18 kwam herschilderd uit de werkplaats, en 24 nam daar zijn plaats in.

Lijn 4 : Werken in Nederkouter zijn bijna ten einde, en de klaphekken worden weggehaald. De enkel-richting blijft echter behouden. Dat betekent een vrije baan voor lijn 4 in de richting station.

20 feb: Lijn 4: De tramlijn werd gehinderd door een defekte wagen van de elektriciteitsmaatschappij, in de Sint-Niklaasstraat, van 20u.25 tot 21u.40. Vanaf het station kon gereden worden tot Klein Turkije, terwijl de trams van de Muidebrug komend, werden omgelegd via lijn 1 naar het Wilsonplein. Daar keerden ze.

23 feb: Lijn 4: Nieuwe sporen worden geplaatst bij het begin van de Kortrijksepoortstraat, richting station.

25 feb: Tijdens de nacht van 25 op 26 feb., om 1u.15 is aan het St-Pietersstation de eerste gelede wagen voor Den Haag voorbij gereden. Jammer dat we die voorbij zagen rijden, steeds maar verder

 BUURTSPORWECEN WEST-VLAANDEREN.

 *** Op 6 februari 1981 heeft het Bestuur van het Vervoer van het Ministerie van Verkeerswezen zijn principiële akkoord verleend aan de wijziging en de uitbreiding van de installaties van de buurtspoorweglijn Oostende - De Panne voor de doortocht van De Panne en de verlenging naar het station Adinkerke. Bij de Meli verlaat de tram de weg, om met een grote boog omheen deze instelling te rijden, en af te buigen naar het station Adinkerke (dat nu De Panne heet). Vanaf het station zal via de weg teruggereden worden naar de Meli, vanwaar het opgaand spoor wordt gevolgd. Het Bestuur van het Vervoer dringt er bij de N.M.V.B. op aan om alles in het werk te stellen voor een snelle verwezenlijking van het beoogde projekt. *****

* Begin maart zijn volgende bijwagens type N, buiten dienst gesteld: 9447 (groen interieur), 9452, 9453 en 9455. Vanaf begin april zullen zij gesloopt worden, naast Oostende-station, samen met bw N 9463.

* Op 6 maart 81 kwam de gelede 6101 als eerste rijtuig van de reeks, aan in Oostende. Sedert einde maart werden proefritten gehouden. De 6101 zal waarschijnlijk als eerste rijtuig in de normale reizigersdienst komen.

* Op 23 maart 81 is de DUBBEL GELEDE 6102 afgeleverd in Oostende. Hiervoor werd het enkelrichtings-tussenstuk, dat vroeger in het prototype 6000 was ingebouwd, aangewend. Dat heeft voor gevolg dat de 6102 een gemengd enkel- én dubbelrichtingsrijtuig is. De uitersten van het rijtuig zijn dubbelrichting, het middenstuk is enkelrichting. De tram is geheel wit geschilderd, met beide uiteinden in het oranje. Bij de overgang van de ene wagenbak naar de andere, is een brede oranje en een smalle blauwe, schuin-gerichte band voorzien, en de ventilatieroosters zijn grijs. Naar verluidt zal het rijtuig geruime tijd (+ 2 jaar) aan de kust verblijven, en er dienst doen als promotierijtuig voor B.N. Spoorwegkonstrukties, in verband met de bestelling van gelijkaardige rijtuigen voor Manilla.

* Mw S 9113 (depannagewagen Oostende) werd einde februari aangepast om defekte gelede motorwagens te kunnen slepen. De aanpassing omvat de plaatsing op beide rijtuigkoppen, van een bijkomende remleiding, die kan worden aangesloten op het remcircuit van de gelede rijtuigen, en de bouw van een speciaal koppelstuk, dat op de buffer geplaatst wordt als een Gmw moet geslept worden.

* Op 28 maart 81 kwam te Oostende het gerestaureerde tramstel voor de eerste maal in dienst. Dat tramstel bestaat uit: mw 9985 (ex. mw 9291, ex 9817, ex. 9985 = ex bw.19166; bw 9944 (ex. bw 9520, ex bw 19656, ex mw 9944). bw 19211 (ex. bw 9530, 19685, ex mw 10049, ex bw 19211). Toegevoegd wordt een gesloten goederenwagen met remplatforms. Dit rijtuig draagt het nummer A 18116. Alle rijtuigen zijn in het geel geschilderd, met blauwe biesjes. De interieurs zijn terug voorzien van 1° klasse (rood fluweel) en 2° kl. (bruin kunstleder) afdelingen. De motorwagen draagt enkel aan de voorzijde een koersbord met lijnaanduiding: tto NOORDZEE t TOERISME, oranje met zwarte letters.

De eerste bijwagen is aan de zijkanten voorzien van de lijnaanduidingen:

DE PANNE NIEUWPOORT WESTENDE OOSTENDE of,
KNOKKE-ZOUTE HEIST BLANKENBERGE OOSTENDE

- * Toestand van de werken bij de infrastructuurvernieuwing op de kustlijn. (toestand einde februari '81)
Knokke (stp inbegrepen) tot Zeebrugge-Vaart:
sporen en bovenleiding vernieuwd, en spoorbedding met gras bezaaid tussen Duinbergen en Heist.
- ZEEBRUGGE-VAART - BLANKENBERGE-CENTRUM:
uitbating op enkelspoor via het spoor richting Oostende;
spoorvernieuwing tussen Blankenberge-Duinse Polders en Blankenberge-station; spoor en bovenleiding vernieuwd tussen Blankenberge-Duinse Polders en Blankenberge-station.
- BLANKENBERGE-CENTRUM TOT BLANKENBERGE JACHTHAVEN: nihil;
- BLANKENBERGE JACHTHAVEN - DE HAAN TRAMSTATION:
sporen en bovenleiding vernieuwd, keerlus De Haan in uitvoering.
- DE HAAN TRAMSTATION - BREDENE-RENBAAN:
uitbating op enkelspoor op spoor richting Knokke,
bovenleiding reeds vernieuwd, spoorvernieuwing aan de gang.
- BREDENE-RENBAAN TOT BREDENE AAN ZEE:
uitbating op enkelspoor, rijdt op spoor richting Oostende;
spoorvernieuwing en vernieuwing bovenleiding.
- BREDENE AAN ZEE TOT OOSTENDE STATION:
vernieuwing bovenleiding.
- OOSTENDE STATION TOT OOSTENDE MARIE JOSEEPLEIN: nihil;
- OOSTENDE M.J.-PLEIN TOT MIDDELKERKE (toegang tot stp inbegrepen)
sporen vernieuwd.
- MIDDELKERKE - NIEUWPOORT:
bovenleiding vernieuwd,
- NIEUWPOORT - DE PANNE nog uit te voeren.

BUURTSPORWEGEN HENEGOUWEN.

- * Einde januari 81 verliet mw S.J. 9176 (ex bw S 9313), na modernisering de werkhuizen van Jumet. De 9176 startte zijn levensloop op 20 okt. 1930 in Oostende. Op 7 jan. 1958 verliet hij als 173° type S de werkhuizen van Kuregem. Toen heette hij nog 9783. Begin 1974 werd hij te Kuregem omgebouwd tot bw 19727, en kwam aldus in dienst te Charleroi. Op 1 jan. 1976, bij de algemene vernummering van het NMVB-rijtuigenpark werd hij 9313, en in het voorjaar 1979 stond het rijtuig buiten dienst in Charleroi - Jumet. In augustus 1979 begonnen de verbouwingswerken tot mw S.J. 9176.
- * De gemoderniseerde rijtuigen die vanaf nu de werkplaatsen zullen verlaten, zullen voorzien zijn van gemoderniseerde draaistellen: verbeterde secundaire veringen, rubbergeveerde wielen, steunen voor railremmen en pneumatische zandstrooiers. De laatste twee aanpassingen zijn al toegepast op alle in dienst zijnde motorwagen S. Jumet. Mw 9173 was prototype voor de verbeterde secundaire vering, en mw 9175 was dat voor de rubbergeveerde wielen. De railremmen zullen worden aangebracht als de sporensituatie in Charleroi dat rechtvaardigt.
- * Einde februari 81 zijn de huizen achter stp Jumet onteigend en ontruimd. Men is begonnen met het effenen van het toekomstige bouwterrein.

VeBOV KOERIER.

Door het uitvallen van de stencilmachine en het overschakelen op offset druk, zijn er enkele moeilijkheden ontstaan bij de totstandkoming van het tijdschrift. Daardoor is een gevoelige vertraging ontstaan bij de opmaak van het nummer van maart 1981. Om niet in een kettingreactie te komen met deze vertraging, ontvangt U het nummer van april, en binnenkort dat van mei. Het nummer van maart, ondanks de vertraging, zal later worden verzonden. Het mei-nummer wordt ons vakantienummer, waarin U zoals vorig jaar een opsomming vindt van de te zien en te beleven spoor- en tramevenementen, mét materiele verdeling.

Zoals U zien kunt, is de kافت geheel vernieuwd. In de toekomst vindt U telkens een grote foto op de voorpagina. Daarin zal steeds voor afwisseling worden gezorgd, en als U een goede foto bezit, mag U ons die toezenden voor publikatie. Er worden géén auteursrechten voor betaald, en het zal eenieder duidelijk zijn dat het inzenden van een foto uw akkoord met deze maatregel inhoudt. De foto's moeten van goede kwaliteit zijn, en goed kontrasterend. Liefst ontvangen wij met uitgevoerde opnamen. Het formaat is van minder belang, maar liefst toch 10x15 of 9x12. Het staat de redaktie vrij een foto op de voorpagina af te drukken, of op een andere plaats in het blad. Zwart-witte opnamen hebben de voorkeur. Het komt eveneens aan de redaktie toe te bepalen wannéér een foto gepubliceerd zal worden, en als om één of andere reden een foto niet wordt gepubliceerd, blijf dan rustig en wordt niet boos: het zal echt niet mogelijk zijn altijd iedereen tevreden te stellen. U mag uiteraard ook verzoeken om een bepaalde foto te publiceren die U graag zoudt zien. Als wij over de gewenste foto beschikken, zullen wij dat graag doen.

In de toekomst zal de achterkaft gebruikt worden als verzendingswikkeltje. U kunt ze nadien gerust verwijderen, bv. wanneer U het blad wenst te laten inbinden. Dat zal niet schaden aan de inhoud. Om de kosten te drukken - maak U maar geen illusies, die zijn erg hoog! - kan het voorkomen dat niet elke uitgave evenveel foto's zal bevatten. Ook hiervoor vragen wij begrip. Hoe wij in de toekomst aan het nodige geld zullen geraken, moeten we nog afwachten, maar we gaan er van uit dat U zult meewerken door het aanbrenge van nieuwe leden, en ons te steunen door deelneming aan de uitstappen, en boeken die wij in het VeBOV-Centrum verkopen ook bij ons te kopen. Velen van ons zijn zich nog niet bewust van de enorme uitgaven die de financiering van drukwerk met zich meebrengt. Wij rekenen op ieder van U !

VeBOV GROET LIMBURG.

De treinekskursie die voorzien was voor 25 april in Limburg, kan wegens de gevraagde kosten niet op die datum doorgaan. Inderdaad, 86.000 fr. voor een trein van 70 personen is niet meer te betalen. Wij zullen alsnog trachten een oplossing te vinden, en wij houden U op de hoogte.

Wij nemen opnieuw contact op met de NMBS, want wij zijn echt niet gelukkig met de huidige gang van zaken.

VeBOV GROET DE KUST.

Ook met de kust-ekskursie loopt het niet zo best. De nieuwe kusttram is nog niet aan de pers voorgesteld, en zolang dat niet gebeurd is, kunnen wij op het nieuwe materieel nog geen beroep doen. Wij zullen trachten voldoening te bekomen op zaterdag 27 juni. Dan zijn de eksamens achter de rug. Deze ekskursie zal worden ingericht in samenwerking met de AMUTRA. Wij komen hier later op terug.

ADVERTENTIE.

Te koop : 30 internationale boeken over spoorwegen,
alle in goede-, tot zelfs nieuwe staat!

Lijst der werken aan te vragen aan:

Herbert Heller, Merellaan 16, 2228 - Ranst.

IJLBERICHT VAN DE KUSTLIJN.

Op di 7 april heeft zich in Raversijde de eerste trambotsing voorgedaan tussen twee nieuwe rijtuigen. De 6103, nog maar even aan de kust, stond stil in een mistlaag op de zeedijk te Raversijde. De 6102 kwam met prominenten uit een vreemd land, we weten nog niet wie en van waar, tegen vrij grote snelheid aanzetten en boorde zich in de stilstaande 6103. Er zijn meer dan tien gewonden naar ziekenhuizen overgebracht. Hoe het precies allemaal is gegaan leest U al heel vlug in de kranten. De schade zou zeer aanzienlijk zijn, en het ziet er naar uit dat weer even geduld zal moeten beoefend worden om de nieuwe rijtuigen in reizigersdienst te zien komen.

* Een nog niet medegedeelde botsing is die van mw 9006 en 9013 die in Wenduine frontaal op elkaar inreden. Het ongeval gebeurde op 17 jan.81 aan de molen te Wenduine, bij een dienst uitvoering op enkelspoor. De 9006 is ondertussen nog niet hersteld maar de 9013 is weer in dienst gekomen. Tot zover de nagekomen berichten van de kustlijn.

ADVERTENTIE.

Te koop : Meer dan 2000 spoor- en tramkaartjes van binnen- en buitenland, waaronder zeer oude.
Gunstprijis. Bevragen: tel. (031) 36.29.54, nà 18 u.

PROGRAMMA LEDENVERGADERINGEN.

Antwerpen-Metropool:	vr.17 apr. 20u. Filmavond DB-films.
Carnotstraat 60	vr.15 mei 20u. Diamontage W. Janssens:
2000-Antwerpen	Stoom in Oost-Europa, zonder DDR
	vr.19 jun: praatavond inz. Modelbouw.
Brussel-Hoofdstad	vr. 8 mei, 20u. Diamontage W. Janssens
MIVB-station	Stoom in Oost-Europa zonder de DDR
Anneessens	vr.12 jun: 20u. Diamontage F. Coussens:
1000-Brussel	De M.I.V.G. in beeld.
Limburg-Kempen	wo 6 mei, 20 u. Diamontage
Sporthal	Industrielijnen in ons land.
3540-Zolder.	wo 3 jun: 20u. Diamontage
	De NMBS op een keerpunt.

In Brussel zijn er geen vergaderingen in juli en augustus.

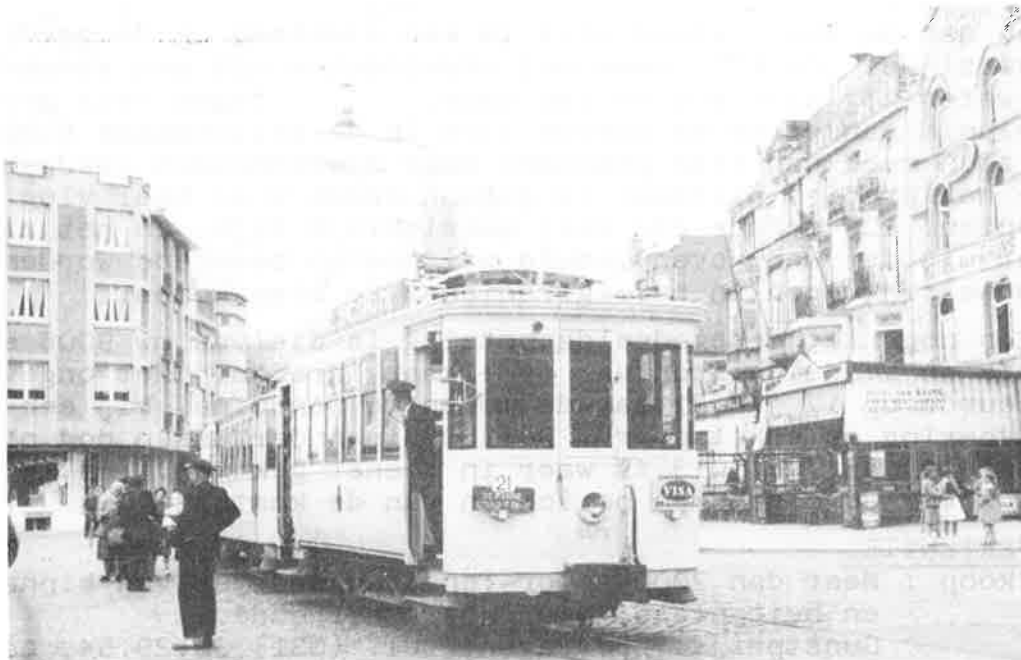
LOCOMOTION-TRIP NAAR ZWEDEN - JUNI 1981.

De vzw Locomotion richt een reis in naar Zweden om er de festiviteiten bij te wonen naar aanleiding van de 125° verjaardag van de Zweedse Spoorwegen. Er zijn twee mogelijkheden : per trein - 10-15 juni, 14.250 fr;
per vliegtuig - 11-14 juni, 17.850 fr. per persoon.
Programma en inlichtingen: J. Van Olmen, Beemdenlaan 33, 2550 - Kontich. Tel: (031) 57.53.71. De uiterste datum van inschrijving is wel 30 april, miet overschrijving van een

bedrag van 3.000 fr. op rekening 405-6038251-32.
Verder organiseert Locomotion een tweedaagse trip naar
Oost-Duitsland op 8 en 9 mei e.k. Inlichtingen en
voorwaarden op eerder genoemd adres of telefoonnummer.

Foto-illustratie bij de tekst uit Trampost.

Als supplement op ons bericht op blz.12, eerste bericht, brengen
wij hier een foto van lijn 21, die destijds de verbinding verzorgde
tussen De Panne en het station Adinkerke. De opname is gemaakt op
de Markt van De Panne, en toont ons mw 9472 met bw.1623 en 1876.
Foto Edubo, 6 juli 1955.



Onderstaande foto is genomen in de F.C.Doorwijkstr. in Kortrijk,
en toont ons mw. 9817 op lijn KMx, op 8 sept.1958.Foto: Hanka.



BEZOEK INSTELLINGEN N.M.B.S.

Doordat de rondrit in Limburg voorlopig niet is doorgegaan, achtten wij het raadzaam naar een vervangende manifestatie uit te zien. Wij konden het akkoord krijgen voor een bezoek op zaterdag 23 mei aan het vormingsstation Antwerpen-Noord. Op zaterdagvoormiddag wordt hier ongeveer normaal gewerkt, zodat wij het rangeren van nabij zullen kunnen volgen. Omdat het vormingsstation nu eenmaal niet vlak bij de deur gelegen is, wordt de verplaatsing per bus gedaan. Bijeenkomst in de hal van het Centraalstation om 8u.10, waar gewacht wordt op eventuele bezoekers die meekomen met de trein uit Roosendaal.

Antwerpen-Noord is omheind, en de toegang is afgesloten. Daaruit volgt, dat individuele bezoekers er geen toegang hebben, en eenieder die mee wil, dus met de bus moet meegaan! Er is evenwel een stop voorzien op de Noorderlaan, ter hoogte van de General Motors, waar parkeergelegenheid is voor personen die met eigen vervoer tot daar wensen te komen. Wij zullen daar zijn tussen 8u.25 en 8u.30.

Wij hebben eveneens de N.M.B.S. verzocht een bezoek te mogen brengen aan de WDT Antwerpen-Dam, maar bij het ter perse gaan van dit blad, hadden wij die nog niet bekomen. Indien wij toegang krijgen tot Antwerpen-Dam, dan zal het bezoek aan Antwerpen-Noord lichtjes worden ingekort, en dan gaan wij omstreeks 11u. naar Antwerpen-Dam, eveneens per bus. Ter inlichting: het vormingsstation is niet per normale buslijn te bereiken, zodat wij genoodzaakt zijn een ekstra-bus voor onze verplaatsingen aan te vragen.

Kosten: 100 fr. per persoon, onafgezien de ouderdom; de plaats waar U opstapt is van geen belang.

Indien de weermaker ons goedgezind is, wordt dit beslist een fijne dag. In verband met de te bestellen bus is aanmelding wel noodzakelijk! Dat kan U doen op telefoon (031) 42.45.74 of (031) 36.04.92, in beide gevallen na 19 uur. Het einde van het bezoek is voorzien omstreeks 13 uur.

VeBOV GROET DE KUST.

Hoe spijtig dan ook, maar wegens verschillende omstandigheden kan het bezoek aan de nieuwe tram NIET doorgaan in juni. Dit in tegenstelling met berichten elders in dit blad. Wij blijven echter bij ons voornemen om in samenwerking met AMUTRA, dat bezoek tot een goed einde te brengen. Wel moeten wij het verplaatsen naar het najaar. Wij komen hier later uitgebreid op terug.

NOGMAALS DE VeBOV - KOERIER.

Zoals wij reeds schreven, is het maart-nummer in vertraging. Het komt echter terecht. Naar het voorbeeld echter van vorig jaar, wordt het nummer van mei weer een vakantienummer, waarin U een ruim overzicht vindt van wat er rolt en bolt op de Belgische sporen en wegen. Dat is echter uitgelopen tot ongeveer 40 bladzijden, zodat wij ons om wille van de kosten, verplicht zien dit te laten gelden als dubbelnummer voor mei EN juni. Dit blad wordt omstreeks half mei verzonden. Volgend jaar echter zal getracht worden in het mei-nummer alléén melding te maken van de wijzigingen die zijn opgetreden ten opzichte van dit jaar.

VeBOV - CENTRUM.

Uit een partikuliere verzameling kwam een interessant lot lektuur aan in het VeBOV-Centrum. Vanaf nu is daar te bekomen:

- verschillende jaarverslagen NMVB van 1954 tot 1975: 100fr/ex.
- kent ge de Buurtspoorwegen? kleine brochure, à 50 fr/ex.
- bundels NMVB-lijnen per provincie (afstanden) 100 fr/ex.
- Onze Buurtspoorwegen, personeelsblad, bijna 200 nummers waaronder vele oude. Per stuk te bekomen aan 20 fr./ex.
- Chemins de fer de l'Etat - Transport de marchandises, (reglementeringen) 2 delen samen aan 250 fr.
- Statuten van de Tramways de Kharkoff (frans) à 50 fr./ex.
- Dienstreglement voor de Wattman, 1933, à 50 fr./ex.
- NMVB-exploitatiereglement aan 50 fr per stuk,
- NMVB-politiereglement aan 50 fr. per stuk.
- Plan met verdeling der spoorlijnen in sekties, NMVB-provincie Antwerpen, 50 fr. per stuk;
- Tableaux des distances, afstanden NMVB, 50 fr per stuk;
- Bundels 1 tot 9 (NMVB) aan 100 fr per stuk.
- Verzameling van afstanden in gemengde dienst: 50 fr per ex.
- Bundels A, B, C en D, (NMVB) 50 fr per stuk;

Dienstregelingen NMVB - Brussel 1942, à 50 fr. per stuk.

Belangstellenden in de NMVB vinden hier een aantal zeldzame dokumenten, en niet uitstellen is aanbevolen!

Het tweede deel van de geschiedenis van de Brusselse tram is eveneens te verkrijgen in het VeBOV-Centrum, aan 2000 fr. Het eerste deel kan eveneens nog bekomen worden, en hier is de prijs 1800 fr. Kom rustig eens kijken in deze uiterst boeiende historie. Er zijn nog maar weinig werken verschenen die zo veelomvattend en zo fijn verzorgd zijn. Wij komen hier later nog op terug, als er nog boeken ter beschikking zouden zijn.

De VeBOV-Brochuren 1 (type 25 NMBS) en 2 (type 26-27 NMBS) zijn volledig uitverkocht. Van de Brochure 3 zijn er nog enkele exemplaren ter beschikking, terwijl nr 4 (type 10) nog volop voorradig is. Geregeld ook worden enkele kuriositeiten aangeboden, of enkele losse werken waarvan slechts één exemplaar ter beschikking is. Daar hebben de bezoekers van de dag alle voordeel bij. Een bezoek aan het VeBOV-Centrum is altijd boeiend, maar dat moet U zelf vaststellen! Eerst volgende opening: zaterdag 9 mei, 14 - 18 uur.

AMSTERDAM, ZONDAG 17 MEI 1981, - TRAMOPTOCHT.

Er zijn voldoende inschrijvingen voor een groepsreis! Wij vertrekken uit Antwerpen-Centraal met trein 156 om 7u.52. (Brussel-Nd: 7u.17, - Mechelen 7u.32) Aankomst A'dam: 10u.04. De terugrit geschiedt met trein 181, A'dam v. 18u.26, aankomst Antwerpen: 20u.41, Mechelen: 21u.00, Brussel Nd: 21u.15. De prijs per persoon is vastgesteld op 530 fr. Deze prijs dekt de kosten van de trein van Antwerpen tot Antwerpen. Plaatsen zijn voorbehouden, en in de trein worden alle nuttige inlichtingen verder verschaft. Gelieve U van guldens te voorzien. Een dagkaart op de tram kost 4,25 fl.

Deze laatste twee bladzijden zijn aan dit blad toegevoegd nadat de overigen reeds waren gedrukt. - red. -