



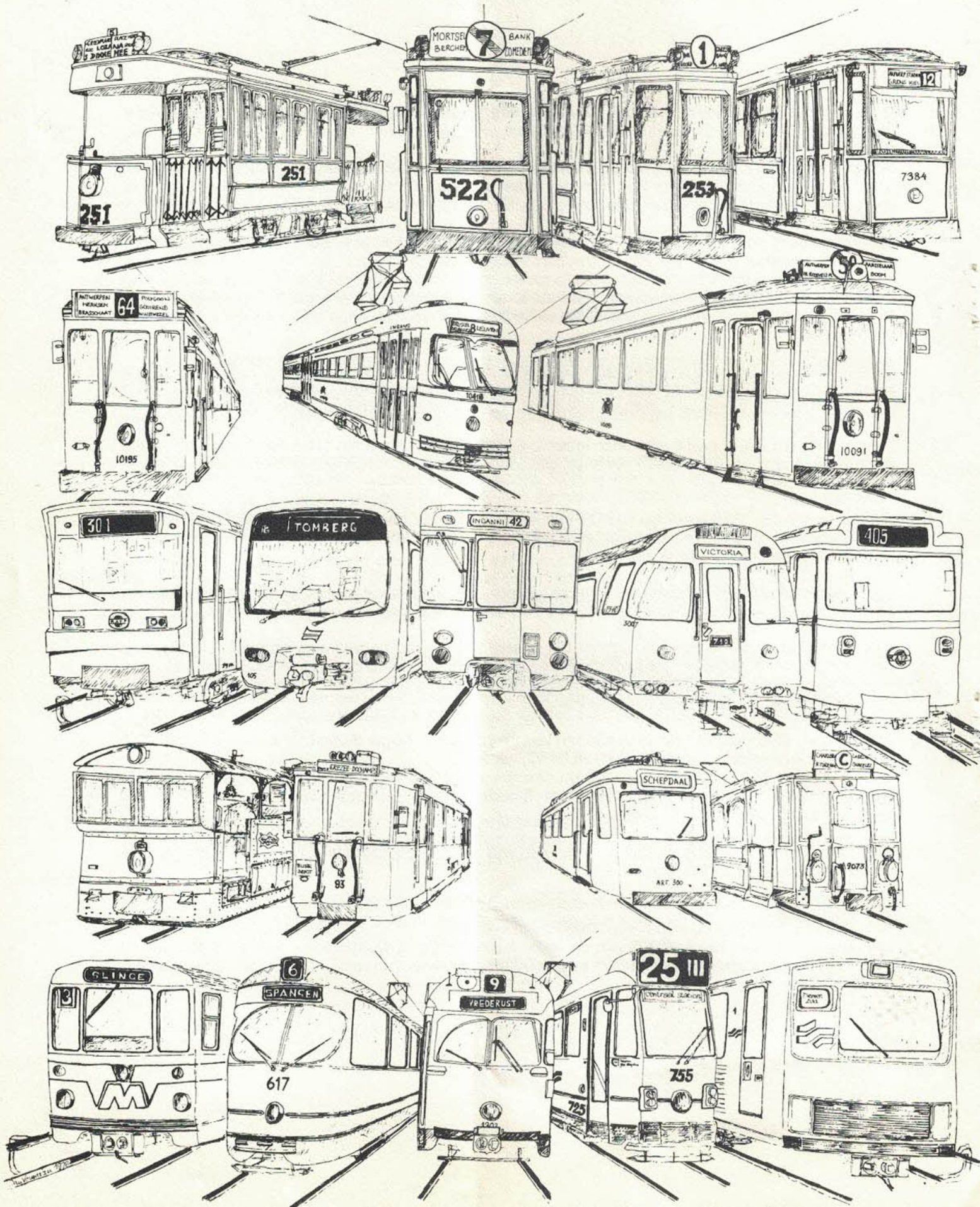
VeBOV koerier

JULI 1980  
AUGUSTUS 1980

nummer: 043

maandblad van de Vereniging voor Belangstellenden in het  
Openbaar Vervoer

verantwoordelijke uitgever: Roger Bastaens  
Baggenstraat 6  
b-2200 Borgerhout



VeBOV - KOERIER is het maandblad van de Vereniging voor Belangstellenden in het Openbaar Vervoer - vzw. Alle inlichtingen en bijdragen in dit blad verstrekt mogen slechts worden overgenomen mits schriftelijke en voorafgaande toestemming van de redactie. Bronvermelding 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.

Hoofdredactie en verantwoordelijke uitgever:

Roger Bastaens, Baggenstraat 6, - B - 2200-Antwerpen-Borgerhout.  
Telefoon: (031) 36.04.92, nà 18 uur.

---

### SPOORWEG - OVERWEGEN:

Het toeval wil, dat wij op enkele dagen tijd, vanuit verschillende bronnen, lektuur in handen krijgen waarin het gevaar van spoorweg-overwegen wordt benaderd. In het Nieuwsblad van Toering-Wegenhulp (32° jg, nr 13 - 7 juli 1980) is er een ruim artikel op de titelpagina aan dit probleem gewijd.

Graag ontlenen wij hieraan enkele gegevens.

In 1979 kwamen 25 mensen om bij ongevallen aan spoorweg-overwegen. Dat is bijna het dubbele van 1978. De vermeerdering van het aantal dodelijke ongevallen is te wijten aan het feit dat meerdere personen bij de ongevallen betrokken waren, ongevallen die in aantal slechts 3 minder waren. (1978:93 - 1979: 96)

Bijna honderd ongevallen per jaar aan de spoorweg-overgangen is en blijft een respectabel aantal. Nochtans verminderd het aantal spoorweg-overgangen gestadig. Er kan en zal echter op dat vlak nog veel veranderen, doordat men van overheidswege de vaste wil is toegedaan het aantal spoorwegkruisingen op grondniveau te verminderen, en de overblijvende kruisingen nog meer te voorzien van beveiliging door knipperlichten met waarschuwingsbel, of knipperlichten en halve slagbomen. Dat is dan een goed bericht. Minder goed, en zelfs verbijsterend is het bericht, dat uit een onlangs uitgevoerd onderzoek door de Hoge Raad voor de Verkeersveiligheid is gebleken dat méér dan 10% van de automobilisten de betekenis niet kent van de twee rode knipperlichten en het belsignaal! Enerzijds is er het Ministerie van Verkeerswezen en de N.M.B.S. die geen moeite te veel vinden om de veiligheid op te drijven, en anderzijds de weggebruiker die uit onwetendheid met zijn leven speelt. Feit is, dat er ongevallen blijven gebeuren, en dat vele weggebruikers de halve gesloten slagbomen negeren. Vaak ziet men voetgangers en fietsers vlug rond de gesloten slagbomen slingeren om toch nog voor de trein te zijn. Laten zien wat ze kunnen... en dan blijkt vaak wat ze niet konden, en helaas ook nooit meer zullen kunnen! Vorige week nog, aan de door bel en lichten beveiligde overweg van de Diesegenwijk in Mortsel (lijn 14), was de bel in actie, en knipperden de lichten. Een auto komt aangereden, rijdt rustig door tot hij een ruim zicht op de spoorlijn heeft, en stopt. Als de trein tot op honderd meter genaderd is, geeft hij plots gas, en kruist de spoorlijn. Als de motor nu door het plotse gasgeven zou zijn stilgevallen, had die auto op de overweg gestaan, en was de droevige lijst weer een nummertje langer geworden.

De meesten van deze "helden" hebben echter geen flauw benul van de snelheid van een trein, en nemen dus maar rustig een risico. Ook is al gebleken dat mensen die met plaatselijke toestanden zeer goed vertrouwd zijn, hun aandacht laten verslappen, en eveneens domheden gaan doen. Het komt ons voor dat het erg nuttig zou kunnen zijn, dit facet van de verkeersveiligheid eens opnieuw te gaan beklemtonen. Dit probleem schijnt niet echts Belgisch te zijn, want ook de Nederlandse Spoorwegen kennen het. Zij brachten onlangs een zeer handig en goed gedocumenteerd foldertje in omloop. Gans achteraan staat in zeer kleine letters gedrukt: "Overwegwijs is een uitgave van de N.V. Nederlandse Spoorwegen en bestemd voor de schooljeugd. Maar ook de ouderen kunnen er wat uit leren."

Inderdaad! Het is alleen maar moeilijk om de waaghalzen, die in feite de grote hulpbehoevenden zijn, te bereiken. Het is spijtig, maar het is zo, dat dergelijke foldertjes in handen komen van wie ze eigenlijk niet nodig heeft. Dat bracht ons tot nadenken. In het foldertje van de NS vinden wij een zeer geslaagde fotoreeks van 25 opnamen. Vooraan staat: "Er komt een trein aan. De bel rinkelt. De rode lichten knipperen. Het duurt nu nog maar 25 seconden voordat een trein passeert. Tel je even mee?" , en dan volgen de 25 foto-opnamen, één per seconde. Op de eerste is de aankomende trein slechts een speldeprik groot. Op het nummer 25 zie je alléén nog maar de koppeling en de lichten. 25 Foto's op dezelfde plaats genomen, en dus 25 seconden later staat de trein op de overweg!

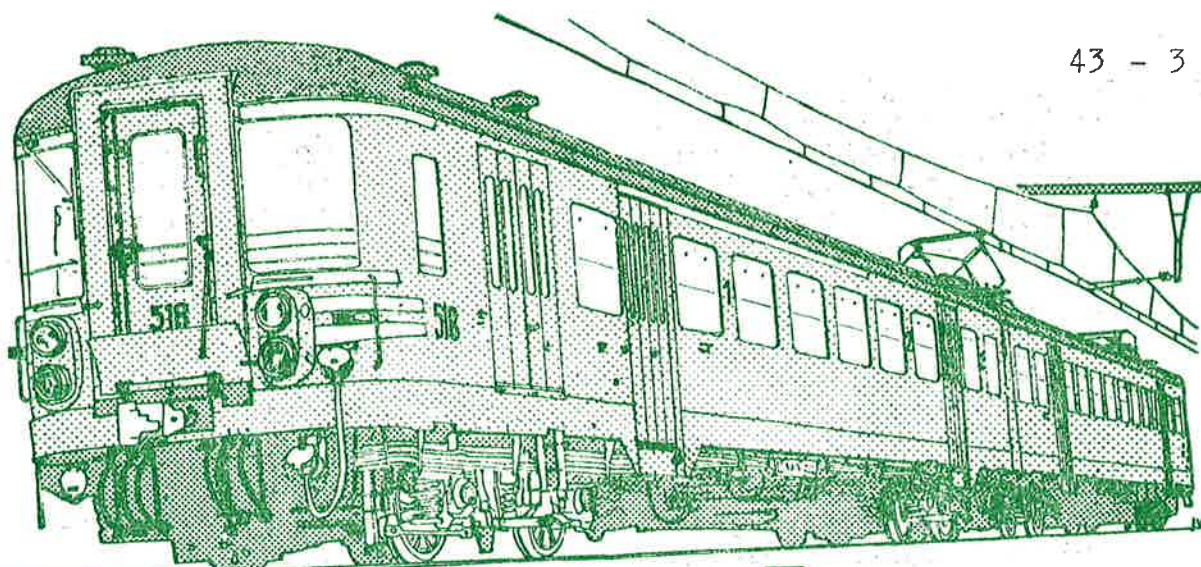
Op 8 juli richtten wij een brief aan de NMBS, waarin wij het verzoek formuleerden, een dergelijke uitgifte onder ogen te nemen voor de Belgische jongeren, en tegelijk stelden wij voor, om een gelijkaardige opname, rijk gekommentarieerd, op filmband vast te leggen, en deze film bij wijze van Interludium, geregeld te laten lopen op het TV-scherm. Wij zijn ervan overtuigd dat op deze wijze een zeer groot aantal personen benaderd wordt, die nooit een foldertje ter hand nemen, en anderzijds vinden wij dat omwille van de veiligheid de TV onschatbare diensten kan bewijzen. Dat is een bron die echt onvoldoende wordt aangeboord voor dergelijke aangelegenheden.

De overgrote massa zit een ganse avond voor het scherm, voor allerlei programma's. Af en toe een korte spot, als binding of afscheiding tussen twee op elkaar volgende programma's kan echt veel ten goede doen veranderen. Heel wat moderne mensen zijn alléén langs die weg nog te benaderen. Wij zijn derhalve van oordeel dat niet een gans programma moet (het nàg wel!) gewijd worden aan een bepaald onderwerp, maar dat korte bindingsbeelden, op de juiste wijze naar voren gebracht, meer ten goede vermogen, omdat een gans programma doorgaans een geïnteresseerd publiek aantrekt, maar een ander gedeelte van de kijkers stelt daar dan helemaal geen belang in.

De spoorwegdirectie antwoordde ons enkele dagen later, dat ons voorstel werd overgemaakt aan de bevoegde diensten. Wij kunnen nu alleen maar hopen dat deze bevoegde diensten ons voorstel ernstig overwegen, en er gevolg aan voorbehouden.

- r -

ONS LAND, weekblad, bracht in zijn uitgave van 15 juli een interessante reportage over de VeBOV. Wie dat nummer niet heeft, kan het nabestellen in de dagbladhandel.



# spoorslags

## STATISTIEK

### Stelplaatswijzigingen

Lok	van	naar	op
5163	Schaarbeek	Hasselt	16/04/80
5505	Montzen	Jemelle	06/80 (vermelding Latour)
5506	Jemelle	Kinkempois	24/04/80
5529	Kinkempois	Jemelle	24/04/80 (verm. Latour)
5902	Haine-St-Pierre	Antwerpen-Dam	01/05/80 (al in leen)
5912	Merelbeke	Antwerpen-Dam	01/05/80 (al in leen)
6056	Hasselt	Ronet	01/05/80 (in leen)
7333	Haine-St-Pierre	Monceau	09/05/80 (in leen)
8251	Kinkempois	St-Ghislain	24/03/80 (al in leen)
8253	Antwerpen-Dam	St-Ghislain	24/03/80 (al in leen)
8449	Leuven	Haine-St-Pierre	01/05/80
8467	Antwerpen-Dam	Hasselt	01/05/80

### Ombouw

2506	27/04/80:uitrusting voor trek-duw aangebracht
2508	16/06/80:idem
2513	27/05/80:idem
5309	23/06/80:ombouw met o.a. nieuwe stuurposten
5505	26/06/80:ombouw elektrische treinverwarming

## AKTUALITEITEN

### Type

00 : Na de ombouw van de 048 in juni 80 met elektrische uitrusting van ACEC, zijn er op dit ogenblik geen stellen meer met de oude 'Marelli'-uitrusting. De standaardisatie is zo bereikt.

- 07 : Na de volledige levering van de eerste reeks nieuwe stellen is men reeds ver gevorderd met de levering van de tweede schijf, genummerd van 757 tot 782. (Eerste schijf: 731-756). Begin juli was het stel 764 reeds te zien. Bij deze tweede schijf is de binneninrichting nu uitgevoerd met geschilderde panelen, zoals in de reeks 08, in plaats van de formica-panelen die we gewend waren in de oude stellen. Ook blijkt nu in tweede klas de binnenkleur geel geworden te zijn, met rode tafeltjes. Niet slecht overigens en alleszins heelwat luchtiger. Ook werden praktisch alle aanduidingen vervangen door piktogrammen, zowel binnen als buiten.

Tezamen met andere stellen van deze reeks komen de nieuwen tot inzet op de nieuw in dienst gestelde elektrische lijnen zoals Antwerpen-Boom en (Antwerpen)-Gent-Kortrijk. Deze lijnen worden in een gekombineerde reeks bereden door bestuurders van Antwerpen, Sint-Niklaas, Gent en Kortrijk.

- 08 : Voor de rodage- en testritten op de lijn Antwerpen-Boom kwam stel 822 op 30 en 31 mei 1980 tot inzet op deze lijn. Waar er 's vrijdags 7 slagen naar Boom gereden werden, was dit de dag nadien 10 keer.

- 09.5: Naast de ritten naar Luxemburg, Oostende en Antwerpen, doen de onvermoeibare poststellen nu ook vanaf 1 juni een verbinding met Verviers vanaf Brussel. Als uur-regeling noteerden we:

	E15142	N67	E15410	N67
Brussel-Zuid		14.18	20.13	
Brussel-Noord	14.25	14.27		20.06
Leuven	14.46	14.58	19.22	19.32
Tienen	15.09	15.17	18.59	19.06
Luik-Guillemins	15.55	16.30	17.57	18.16
Verviers-Cl	16.55			17.30

Naast de verbinding Gent-Brussel-Antwerpen is dit dus de tweede post-dagtrein. Gewoonlijk komt de 951 tot inzet.  
(Info GTF)

- 18 : Na de 1802 is nu ook de 1804 uitgerust met de nieuwe schildering met de gele siervlakken en lijnen. Deze omschildering gebeurde te Kinkempois in de loop van de maand juni jl.

Uit het rijke leven van het type 18 willen we graag onze lezers het volgende gebeuren verhalen.

Met ingang van de zomerregeling rijdt trein 240 (Moskou-Parijs) verenigd met trein 234 (Kopenhagen-Parijs) tussen Jeumont en Parijs-N.-behalve op 21/6 en van 25/6 tot 30/8. Op 1 juni liep de 'eerste' trein 240 met 30 minuten vertraging, zodat de 234 vóór hem uit reed met als lok de 1802, met twee rijtuigen uit Kopenhagen, 1 bagagewagen en 2 wagens uit Puttgarden. Op een kwartiertje volgde hem de 1806 met 8 rijtuigen waaronder 3 SZD-slaap wagens, met telefonische verbinding tussen de lok en het eerste SZD-slaaprijtuig.

Eens in Jeumont aangekomen reeds de 1802, met een Luikse bestuurder terug naar Charleroi, waar hij in de late namiddag opgehaald werd door een andere Luikse machinist om de trein 241 te rijden van Jeumont naar Luik.

Hierbij was er dus een leegloop van Jeumont-Charleroi-Jeumont. Het was dus de 1806 die de trein 234+240 naar Parijs trok, dit met een Naamse bestuurder.

De trein 233 werd echter gereden met de CC40101!

Nog gekker werd het 's maandags toen de trein 431 (IC-Molière) gereden werd met de 1806! De vraag is dan wel of en hoe deze lok naar Luik was gekomen? Met welke trein? En welke lok haalde de Franse lok van de 233 dan in Luik af?

Onze korrespondent merkt in dit verband op dat het nu wel erg moeilijk is om de diensten van de meerstroomloks uit het spoorboekje uit te halen, vooral omdat verscheidene treinen (bvb de Molière) niet alle daags in beide richtingen bollen. Blijft de lok van de zaterdagse 450 tot zondag in Parijs? Hoe worden de CC 40100-ers die op zondagavond in Luik aankomen gebruikt? Welke nachttrein rijdt met een 18-er ipv een CC40100?

Alleszins maken de volgende treinen een meerstroomlok noodzakelijk: Luik/Brussel - Parijs: 232 78 80 330 482

430 1182 282 82

284 432 84 484 86

434 286 88

Parijs - Brussel/Luik: 79 81 435 281 483

283 83 433 285 287

233 85 431 87 485

235 89

Verscheidene treinen rijden niet elke dag. Merkwaardig is ook dat trein 234 niet op deze lijst staat omdat hij 10 minuten in Jeumont blijft wachten. Anderzijds stopt trein 331 9 minuten te Jeumont maar rijdt hij toch met een CC 40100er.

Op Aken-Keulen hebben we: 313 319 321 323 325 433 233  
Keulen-Aken : 428 452 322 326

Nadere inlichtingen graag aan de redactie.

- 20 : De reeks van deze lokomotieven werd met één dag uitgebreid en zodoende worden nu te Ronet 15 loks benodigd. In de inzet zelf kwam praktisch geen wijziging: enkel werden er enkele ertstreinen bijgevoegd. De overige lokomotieven staan -in zoverre ze rijvaardig zijn- gereed voor het slepen van de vele bijkomende vakantietreinen. Verder dient nog vermeld dat de 2013 nog steeds bij de BN te Nijvel staat voor herstelling. Ook deze lok zal nadien de gele schildering ontvangen, echter in een iets gewijzigde vorm.
- 21 : De bouw van deze nieuwe reeks binnenlandse lokomotieven zal na de aflevering van de reeks 27 (zie verder) de voorkeur krijgen op de bouw van nieuwe vierspanningsloks. Bij deze 21-ers gaat het in wezen om een minder sterke versie van de reeks 27, met 3000 kW i.p.v. 4000 kW. Voor het overige wordt het concept van de reeds eerder besproken reeks 27 overgenomen, dwz dezelfde kastvorm, 160 km/u, thyristorbesturing. Afwijkend is wel dat de 21-ers de uitrusting zullen krijgen (standaard) voor treinschakeling: dubbele trekkracht, trek-duwinrichting. Deze lokomotief zal ingezet worden op alle binnenlandse hoofdlijnen voor reizigers- en goederenverkeer.

In treinschakeling zal met twee loks een last van 1500 ton kunnen gesleept worden op de verbinding naar Luxemburg.

Op langere termijn zullen de 21-ers de reeksen 22 en 28 kunnen vervangen. Over het aantal te bestellen loks is evenwel nog geen beslissing getroffen.

- 22 : In de reeksen van deze loks kwam geen wijziging, zodat de inzet konstant bleef.  
De loks 2201 en 2209 kregen de belangrijke taak in te staan voor de rodageritten op de lijnen Antwerpen-Boom en Gent-Kortrijk. Op 30 mei kwamen ze tot inzet voor traktieproeven op de lijn naar Boom, de dag nadien naar Kortrijk. Ook de officiële inhuldigingsrit naar Kortrijk werd aan deze machines toevertrouwd.
- 23 : Een uitbreiding van de reeksen van deze loks werd opgetekend te Antwerpen-Schijnpoort (van 15 naar 16 loks wegens de verhoging van het ertsverkeer), te Ronet/Stockem (van 25 naar 26 loks wegens de stijging van het goederenverkeer op lijn 162) en te Oostende (van 11 naar 13 loks bij wijze van overname van diensten van Schaarbeek). Te Schaarbeek verminderden de diensten met één lok. Na een herstelling met hindernissen - duurde 4 maanden en werd uitgevoerd te Mechelen, Ronet en Schaarbeek - kwam eindelijk de 2322 op 24/06/80 terug op de baan.  
Een bijzondere taak kreeg de 2373 opgedragen, daar deze machine op 7 juni de stoomtrein mocht slepen tussen Gent en Kortrijk. Te Kortrijk werd de machine dan betrokken bij de niet-officiële opening van de nu ge-elektrificeerde (toch bijna volledig) Vlaamse spooras.
- 25 : Reeds drie loks werden uitgerust met de volledige apparatuur voor trek-duwtraktie. Het zijn de 2506, 2508 en 2513. Ook het eerste stuurpostrijtuig M2 49305 is nu volledig in orde. Om onbekende reden kwam het nog niet tot testritten.  
In het totaal worden er acht treinen gevormd. Deze zullen vanaf eind januari ingezet worden tussen Antwerpen-Boom en Antwerpen-Aarschot-Leuven.  
Thans zijn voor ombouw de 2503 en 2504 te Mechelen aanwezig. Verder voorziene loks zijn de 2502, 2509 en 2512.
- 26 : Als eerste lok werd nu de 2629 uitgerust met de zoveelste nieuwe schildering: de lok is grotendeels blauw met korte gele sierbanden die niet volledig over de flank doorlopen. Nummering in blauw vooraan en geel opzij. De lok werd rond half juli reeds gezien.
- 27 : Te Nijvel ging de eerste lok van deze nieuwe reeks op stapel. De levering wordt voorzien tegen mei 1982. Na testritten zal de reeks verder gezet worden. De testen zullen gebeuren te Schaarbeek, waarna de machines zullen ingezet worden vanuit Hasselt voor de diensten Antwerpen-Montzen en Antwerpen-Luik.
- 28 : De uitbreiding van de reeksen te Merelbeke heeft tot gevolg dat deze reeks loks nu ook diensten dient te rijden naar Kortrijk. Deze bijkomende dag omvat de diensten: Merelbeke-losse rit-Kortrijk-2806-Brussel-839-Oostende-RE 865-Brussel-2891-Kortrijk-losse rit-Merelbeke.

Een tijdlang waren er moeilijkheden met de reserveonderdelen zodat de 2802 afgesteld stond. Dit is echter voorbij zodat nu alle drie machines weer bollen. Hun buitendienststelling is nu pas voorzien tegen 1985!

- 29 : De reeks van Monceau bleef praktisch ongewijzigd. Nog steeds worden er 13 loks ingezet vooral tussen Antwerpen en Charleroi, terwijl ook Erquelines en Ronet regelmatig in goederendienst bereikt worden. In reizigersdienst worden de volgende treinen gereden (indien niet met een 23-er):  
 lijn 130b: Erquelines-Charleroi: 6279  
 lijn 130 : Charleroi-Namen: 6279/6229, 6262/6213, 6265/6216, en 6257  
 lijn 25! : Brussel-Antwerpen: 2626, 617.

Gemiddeld komen er vijf loks reeks 29 tot inzet.

Door het nijpend tekort aan lokomotieven te danken aan het stijgend (goederen)verkeer moest men nu ook de laatste reeds afgestelde loks reaktiveren. Zo werd de 2912 naar Schaarbeek gebracht voor schouwing en revisie, terwijl de museumlok 2911 uit de museumloods te Leuven gehaald werd en te Mechelen terug in rijvaardige toestand gebracht wordt. We weten niet of deze beide loks ook gemoderniseerd zullen worden en/of de nieuwe schildering zullen ontvangen. Wij van onze kant hopen echter dat er toch minstens één lok zijn historisch uitzicht mag bewaren!

- 44 : Een belangrijk inzetgebied ging door de elektrifikatie van de lijn naar Boom en door de buitendienststelling van de lijn Dendermonde-Boom voor de reeks 44 verloren. Als laatste reed de 4401 tussen Puurs en Boom op vrijdag 29 mei 1980.

Vermelden we nog dat de het ook de laatste zomer, nou ja zomer, is dat men deze stellen kan zien tussen Lokeren en Zele, aangezien de lijn 57 in september elektrisch in dienst komt.

- 49 : Nog steeds bollen de laatste 'Brossels' van deze reeks tussen Montzen en Welkenraedt en tussen Welkenraedt en Luik. Hierbij komen de 4901, 4906 en 4911 tot inzet. Tijdens de GTF-rit van 2 mei over de Venn-Bahn kwam de 4911 tot inzet, die ook al als VeBOV-EXPRES dienst deed. De 4903 van Antwerpen-Dam is dit jaar echter aan zijn laatste ritten toe. Dit rijtuig bereikt zijn km-grens. Een revisie wordt niet meer overwogen. Het motorrijtuig werd tijdens de recente stakingen bij de NMBS opgemerkt, netjes opgepoetst, in Antwerpen-Centraal. We weten niet of het ook effectief dienst deed, zoals na het ongeval van vorig jaar te Kapellen op lijn 12.

- 51 : De reeks van deze loks te Schaarbeek werd met ingang van 1 juni opgegeven en overgenomen door 62ers van Leuven. De diensten van Schaarbeek worden nu gereden door machines van Monceau. De 5163 van Schaarbeek werd aan Hasselt afgegeven.

Op 10 april 1980 deed zich in de Jekortunnel te Wonck op lijn 24 (cfr VeBOV-Expres) een ongeval voor. Tijdens de doorrit van trein 82470 om 3.40 uur was er een instorting van het dakgewelf. Hierdoor ontspoorde de laatste wagon.



Tegelijkertijd kwam tegentrein 84987 daar aan, gesleept door de 5155 van Hasselt. De ontspoorde wagen ramde de lokomotief van de tegentrein. De 5155 werd beschadigd, de machinist bleef gelukkig ongedeerd. De opruimingswerken namen vier dagen in beslag. De 5155 werd naar Salzannes afgevoerd. De sterke beschadiging van de tunnel deed eerst besluiten tot volledige afbraak, wat ruim twee jaar zou duren. Ondertussen werd in omleidingsroutes voorzien. Zo rijden er een deel van de treinen over Leuven en lijn 36 naar Kinkempois. Andere treinen volgen lijn 34 over Luik-Guillemins naar Wezet. Als traktiemiddelen zagen we:

loks 51: treinen in dubbele traktie over lijn 34 tot Wezet  
treinen over lijn 21 naar Landen

55: pendelverkeer Montzen-Kinkempois-Voroux-Leuven  
dit was uitzonderlijk aangezien er slechts zelden  
loks 55 tot Antwerpen en over lijn 34 kwamen

59: Antwerpen-Leuven-Voroux, zelfde bemerking als sub

60: diensten Hasselt of Genk-Wezet over lijn 34

64: diensten Genk-Luik-Wezet over lijn 34

Dit omleidingsvervoer gaf echter zoveel last dat de NMBS toch gepoogd heeft één spoor vrij te maken tegen begin juni. Op 7 juni werd een testtrein met een 73 van Kinkempois door de tunnel gevoerd, de volgende dagen volgden nog testritten. Op 14 juli werd de tunnel terug enkel-sporig opengesteld en vanaf 15 juli werd een groot gedeelte van de omleidingsritten over Luik-G opgeschort. Momenteel (half juli) rijden er een 25-tal treinen over lijn 24, voornamelijk met loks van reeks 55 van Montzen en één slag met de reeks 59 van Antwerpen).

53 : Na de 5306 is nu ook de 5309 omgebouwd op de baan teruggekomen. Op 23 juni deed hij zijn testrit, met lok 5210, naar Givet, doch hij viel bij het uitrijden van Namen defekt. De traktie werd overgenomen door de 5210.

Na herstelling werd een tweede **proefrit** gereden op 25/06 met lok 6033 als assistent. De lok is nu thuis in Latour.

55 : Na de 5529 werd nu ook de 5505 uitgerust met elektrische treinverwarming en de nieuwe blauwe schildering. De proefrit greep plaats op 26/06 waarna de machine ondergebracht werd in Jemelle. Doch net zoals voor de 5529 wordt als stelplaats Latour vermeld, daar Latour het onderhoud van de machines van Jemelle heeft overgenomen.

59 : De voorlopig laatste gereviseerde lok van deze reeks, de 5937, wijst weer enkele verschillen op in de schildering: zo ontbreken o.m. de monogrammen -B- op de neus, terwijl op de hoekstijlen van de zijkanten rode bliksemschichten aangebracht werden.

Daar waar de reeksen van Antwerpen en Merelbeke in grote trekken ongewijzigd bleven, is er een belangrijke achteruitgang te noteren in de diensten van Haine-St-Pierre. Enkel Brussel in reizigersverkeer en Gent-zeehaven in goederendienst worden nog aangedaan. Vanaf september 80 wordt dit reizigersverkeer ook elektrisch gereden en verliezen de 59-ers dus nogmaals terrein.

- 62 : Waar de reeksen van de meeste stelplaatsen ongewijzigd bleven zijn er evenwel wijzigingen opgetreden te Kortrijk, Dendermonde en Leuven/Aarschot.
- Kortrijk:vermindering met één dag door wegval van diensten Gent-Kortrijk
  - Dendermonde:de weggevalen diensten tussen Antwerpen en Boom worden gekompenseerd door de bijkomende diensten Gent-Mechelen
  - Leuven:afgifte van enkele diensten Leuven-Antwerpen aan de machines van Aarschot en overname van de diensten van Schaarbeek met o.m. treinen naar Klabbek en Quenast.Ook de vakantietrein Leuven-Marche en Famenne-(Jemelle) valt te beurt aan de machines van Leuven
  - Aarschot:afgifte van de diensten naar Boom dewelke gekompenseerd wordt door de overname van de lokaalgoederendienst Antwerpen-Boom,vroeger gereden door loks type 59,van diensten Hasselt-Aarschot(vroeger 51) en overname van diensten van Leuven.

Voor de laatste diensten tussen Boom en Antwerpen kwamen de 6299,6247 en vooral de 6264 en 6214 tot inzet.

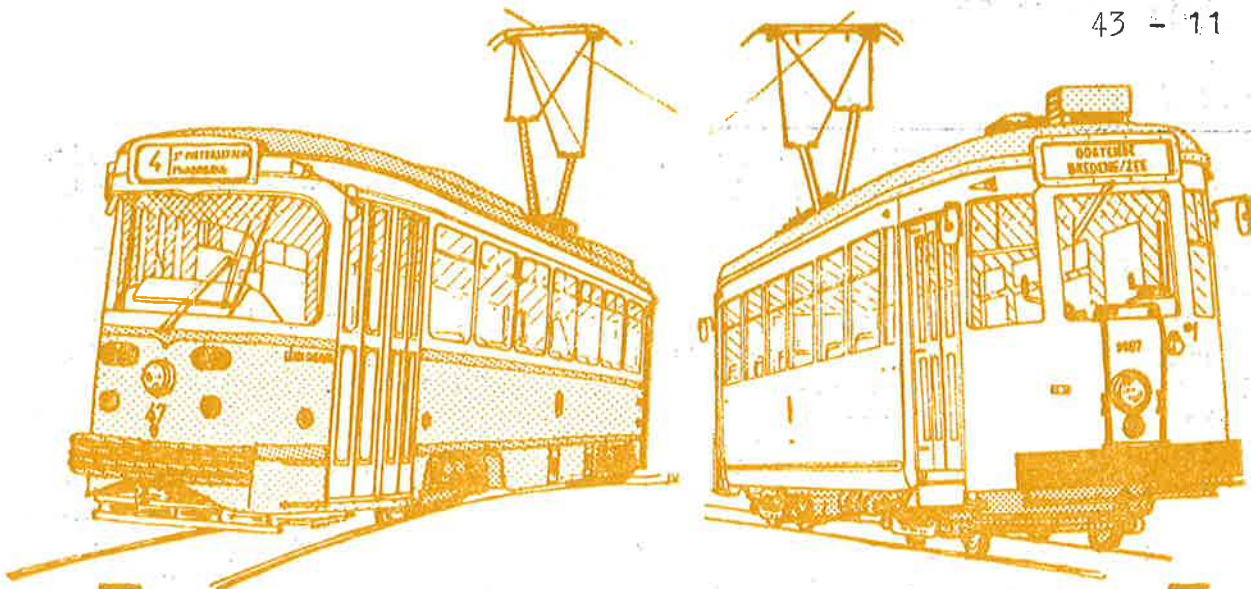
- 63 : Na de 6391 en 6393 is nu ook de laatste prototypelok van deze reeks-de 6392- in gele livrei op de baan verschenen.Opmerkelijk is echter dat de testrit naar Givet op 31 maart de lok als een soort éénoog deed uitkomen:slechts op één zijkant was het nummer vermeld. Onnodig te zeggen dat deze vergetelheid vlug hersteld werd!
- 64 : Ongewijzigd bleef de reeks van deze machines en de inzet gebeurt vanuit Leuven,Neerpelt,Mol en As blijven de einddoelen.Verder wordt de lijn 34 zowel in reizigers- als in goederendienst bereden.  
Vermelden we nog dat twee loks vandeze reeks - de 6401 en 6403 - op dit ogenblik te Salzannes zijn, wachtend op een tussentijdse revisie.
- 65 : Hierdoor worden deze diensten regelmatig overgenomen door de machines van reeks 65.Tevens wordt hun normaal inzetgebied afgebakend door de stations Neerpelt,Mol, Leuven,As,Tessenderlo en Tongeren.
- 66 : De ombouw van de 6603 te Salzannes vordert traag. De 6602 daarentegen wordt praktisch dagelijks (N67) ingezet in een drie dagen durende reeks met als diensten:  
dag 1 : Hasselt-Mol(HLR 5u - 6u30)-Leopoldsburg(7u - 9u30)-Hasselt-Winterslag(13u30 - 18u30)-Hasselt  
dag 2 : Hasselt-Winterslag(6u - 9u)-Waterschei(9u30- 11u)-Genk-zuid - Waterschei(14u - 19u30) - Hasselt  
dag 3 : Hasselt-Tessenderlo(8u45 - 12u50)-Hasselt
- 70 : Nog slechts drie machines worden gebruikt voor diensten op de Antwerpse linkeroever,naar Beveren/Zwijndrecht en naar Herentals/Olen.De overige loks staan reserve of trekken baantreinen voor de elektrifikatiewerken.
- 72 : Van deze reeks worden nog steeds 6 machines gebruikt. Twee loks doen dienst als afdruklok te Antwerpen-noord, twee loks te Stocatra,twee als sleper tussen Antw-noord en de haven.

74 : Naast drie loks(in dubbele traktie) als sleper tussen Antwerpen-Noord en de haven, worden nog twee loks gebruikt voor lijndiensten en heerbij bereiken ze ondermeer Turnhout, Mol en Hemiksem.

### RIJTUIGEN

Het verheugt de redactie bijzonder dat er meer en meer berichten binnenkomen over de rijtuigen bij de NMBS. Nog meer nieuws blijft alleszins welkom!

- M2 : Reeds één BD-rijtuig, de 49305 werd volledig omgebouwd voor trek-duwdiensten. Men is volop bezig met de ombouw (bekabeling) van de overige rijtuigen, zodat het stel waarschijnlijk in augustus zijn proefritten kan beginnen. Indien mogelijk worden ze vanaf september ingezet tussen Antwerpen en Boom met bestuurders van Aarschot.
- M4 : De levering van de B's verloopt vlot. In de meeste treinen Oostende-Welkenraedt treffen we nu M4 A's en B's aan. Als bagagewagen wordt vaak een Eurofima D gebruikt. De bestelde bagagerijtuigen type M4 AD worden vanaf eind dit jaar geleverd. Een deel ervan zal mechanisch uitgerust zijn voor trek-duwtreinen en krijgt zodanig de kopvorm van de M2 ditos. De elektrische uitrusting zal echter pas geleverd worden bij de aflevering van de eloks type 21.
- Op 1 juni telde de Italia-Express 15 rijtuigen, waaronder 1 FS bagagewagen in de kleuren grijs-wit met rode strepen. Lok was een 20.
  - In mei werde er rijtuigen type L op de lijnen 154/166 gezien altijd met één AD of verscheidene rijtuigen type K.
    - Op maandag 19/5: 6542 Namen-Givet: 1 L-B onder de 4 rijtuigen 4666 Bertrix-Namen: 1 K -AD en 2 L - B's
    - Op donderdag 22/5: 6538 Namen-Dinant: 2 L-B; 1K-AD. HLD=5408.
    - Maandag 26/5 (feestdag): 4616 Namen-Beauraing: 3 L en 1K-AD met HLD 5210, terug met 4667.
    - Op zondag 1 juni (zomerdienst) bestond de trein 4616 Namen-Houyet uit 2 L-rijtuigen en 1K-AD.
  - Kort voor het begin van de zomerregeling kreeg trein 943 Brussel Z -Aarlen (HLE 20, ook 23) één M4-A rijtuig in het midden van de trein. Samenstelling: 4K, 1M4-A, 4K.
  - Op donderdag 5 juni werd in de late namiddag brand gesticht in het elektrisch bijstation te Ottignies. De 'eerste' trein Costa Brava Express nr 1270 van Den Haag naar Port Bou kwam zodanig op zijn 'maiden trip' al in de penarie. De trein werd opgehouden om 18.32 uur en kon pas na een omlegging via de lijnen 26-124-130 rond halfacht het Naamse station binnenrijden. Rond middernacht werd ook trein 299 Oostende-Milaan in Flawinne (lijn 130) gezien met bijna één uur vertraging.
  - Vanaf 1 juni rijdt trein 3117 Liers-Bergen, met M2-rijtuigen maar zonder de oude bagagewagen nr 17010.
  - Sinds 1 juni ook rijdt trein 233 'Nord Express' met twee slaapwagens, 1 "U" TEN blauw, 1 "UH" DSG-TEN rood!



# trampost

OM EN BIJ DE BEDRIJVEN.

UIT DE METROPOOL - MIVA:

\* Volgende rijtuigen zijn nu in het rood geschilderd:  
2019 - 2020 - 2021 - 2039 - 2086 - 2087 - 2125.

\* Het Verband Deutscher Verkehrs Amateure hield zijn jaarvergadering in Antwerpen op zondag 17 augustus jl. Op maandag 18 aug. bezochten ze het MIVA-net, waarop gereden werd met de gekoppelde PCC 2086(rood) en 2067 (bloementram). Vanaf het CS werd gereden via lijn 12 naar het Sportpaleis, lus Van der Delftstraat, en dan via lijn 3 naar de Melkmarkt, om verder via lijn 11 naar het Eksterlaar te rijden. Bij de terugrit werd de stp Groenenhoek bezocht. Verder werd gereden via de lijnen 11, 9 en 2 naar de Groenplaats, om dan via lijn 2 naar Hoboken te rijden. In de stp. is een rondrit gehouden met mw 4417+ 1660. Na een blik op het aanwezige werkmateriaal en de Oldtimers, werd via lijn 4 naar het Groenplein gereden, waar de rondrit eindigde. In de namiddag splitste de groep zich in twee, en per ab 551 (groen) werden de haveninstallaties bezocht, terwijl de andere helft met ab 608 (kinderbus) een bezoek brachten aan de ondergrondse werken in Borgerhout. Tot slot bezochten zij het controlecentrum in het station Opera. Nadien had er nog een kleine overrompeling plaats van het VeBOV-Centrum. De 108 man sterke groep bezocht in de daaropvolgende week de netten van de MIVB, STIC, MIVG, NMVB-kust en de SNEELRT-Rijsel. De voorzitter dhr P. Wagner drukte ons meermaals zijn tevredenheid uit over de fijne organisatie en de hartelijke ontvangst. De VeBOV heeft nu meteen een aantal ambassadeurs in Duitsland. Ook uit Parijs en Luxemburg waren er deelnemers, die eveneens blij verrast waren in Antwerpen en Vlaanderen een bloeiende Vereniging gevonden te hebben.

\* Een bijzonder goed geslaagde autobus-etalage werd door enkele leden opgericht in het VeBOV-Centrum. Hartelijk dank aan de realisatoren, en nog godurende enkele weken aanbevolen aan onze leden. Kijken kost niets, dus kans benuttigen!

\* De tramsporen in de Pelikaansstraat, Simmonsstraat en Mercatorstraat zijn nagenoeg gans uitgebroken. 'n Verarming!

HET JAARVERSLAG VAN DE MIVA,

is zoals steeds, fijn verzorgd, en er valt altijd weer wat uit te leren. Eerst en vooral dient vastgesteld dat er tijdens het jaar 1979 een stijging van het aantal reizigers is geweest van 6,3%. Deze stijging is groter dan alle andere netten samen in 1979. De dienst Public-relations is er in geslaagd om bij het publiek een daadwerkelijke ommezwaai te bewerkstelligen. Dat verdient alle lof! De verhoogde frekwenties op alle tramlijnen is zeker niet vreemd aan de gunstige resultaten. Hier komen echter, ingevolge recente beslissingen van de "Regering" sombere wolken opzetten, waarop wij later terugkomen.

Het 10.000 AAA-abonnement is uitgereikt, terwijl de nieuwbouw in de Grote Hondstraat ver gevorderd is. Talrijke halteplaatsen op het net zijn voorzien van verhoogde instapperrons, en een studie voor het overdekken van de autobusgarage is klaar.

De Antwerpse pers heeft zich bijzonder ingespannen om een tramtunnel naar de linkeroever te bepleiten, wat niet zonder gevolg is gebleven. Het zal nu af te wachten zijn hoe men daar in de Wetstraat zal over denken!

Voor 1980 zijn geen bestellingen van nieuwe trams of bussen voorzien, maar wel zullen 146 tramwagens met radioinstallatie worden uitgerust. De uitbreiding van lijn 12 is voorzien voor 1981, maar aangezien ook hier de Wetstraat beslist, wordt het toch weer afwachten...

Het oprichten van dienstlokalen bij de eindpunten van sommige lijnen is voorzien, en grootendeels al in uitvoering.

Schotensteenweg (lijn 10) in uitvoering; Eksterlaar (l. 8 en 11) in uitvoering; Wim Saerensplein (lijn 12,) goedgekeurd;

V. Roossensplein (lijn 3) in uitvoering; Gemeenteplein Morstel (l. 7 en 15, uitgevoerd; Schoonselhof (lijn 24) uitgevoerd.

Door het oprichten van 24 nieuwe wachthuisjes bij de halten, is het aantal daarvan gestegen tot 317!

Toe- en afname van het reizigersaantal op de lijnen:

1: + 17,19% ; 2: + 4,8% ; 3: - 5,88% ; 4: + 7,86 % ; 6/34: - 0,56%  
 7: + 4,5% ; 8: + 27,88% ; 9: + 10,05% ; 10: + 3,04% ; 11: + 8,1% ;  
 12: + 2,55% ; 15: + 8,87% ; 16: + 1,04% ; 17: + 5,69% ; 18: + 3,21%  
 19/20: + 7,10% ; 23: + 3,89% ; 24: + 2,86 % ; 25: - 1,27% ;  
 26: + 17,6% ; 27: + 7,05% ; 28: + 39,49% ; 31: + 3,35% ; 33: + 1,28%.

De stijging van lijn 8 is gedeeltelijk ten nadele van lijn 3 uitgevallen door de integratie van de korte 3 (39) in lijn 8.

De geweldige stijging van het vervoer op lijn 28 komt door de verlenging van de lijn naar het nieuwe Jan Palfijnziekenhuis in Merksem, en de verdere bebouwing van de wijken aldaar.

Lijnlengte in meter, traject heen en terug.

1: 23.814m.; 2: 18.675m.; 3: 13.173m.; 4: 13.887m.; 6: 13.432m.;  
 7: 14.839m.; 8: 15.015m.; 9: 16.626m.; 10: 11.346m.; 12: 20.651m  
 13: 5.934m.; 15: 15.700m.; 16: 19.790m.; 17: 20.712m.;  
 18: 15.822m.; 19: 15.614m.; 20: 14.906m.; 23: 20.986m.;  
 24: 23.942m.; 25: 21.520m.; 25bis: 22.854m.; 26: 23.468m.;  
 27: 20.084m.; 28: 15.454m.; 31: 18.970m.; 20.194m.; 32 P.: 6.144m;  
 33: 40.966m.; 34: 13.194m.; 35: 22.184m.; 36: 15.778m.; 37: 25.296m  
 Totaal tramlijnen: 159.713m; buslijnen: 344.146m.; en  
 ten slotte de verpachte buslijnen: 89.596m.

Materieel:

Op 31 dec. 1979 beschikte de MIVA over 166 PCC-rijtuigen, 2000 - 2165, en 132 bussen, 531 - 662. Twee lesbussen: 505+530. Ab 521 is op 14 mei 1979 verkocht voor sloping.

VeBOV-- KRANT. - Verenigingsnieuws.OPEN-DEURDAGEN.

De CW van Mechelen-NMBS, houdt opendeurdagen tussen 17 en 21 september. De VeBOV zal hieraan een gezamenlijk bezoek brengen op zaterdag 20 september. Bijeenkomst aan de ingang van de CW op de Leuvensesteenweg, om 10 uur. Een gids zal ons ter beschikking staan. Wie in 1976 niet bij ons was, kan dat nu goedmaken, en wie in 1976 wel is meegegaan zal beslist nu weer van de partij zijn. Een interessanter bezoek kan men zich moeilijk voorstellen. Aan dit bezoek zijn geen kosten verbonden. Aangezien enkel tijdens de werkdagen een bezoek kan worden gebracht aan de CW-Mechelen, vestigen wij er de aandacht op dat buiten 20 september, géén ander bezoek aan deze instelling in het verschiet ligt. Wees erbij, NU! Deelneming melden!

Op 27 september brengen wij een bezoek aan de fabrieken BN te Brugge, die op die dag hun deuren openstellen voor het publiek. Wie vroeger deze fabrieken bezocht weet genoeg wat er allemaal te zien is. Wie er nog niet is geweest nodigen wij uit daar nu aan deel te nemen. Het is ons niet bekend welke rondleidingen er voorzien zijn, maar wij krijgen een gids ter beschikking, die ons hopelijk spoorweg- en trammaterieel zal tonen tot we er duizelig van worden. Wij spreken af om 10u.30 aan het station van Brugge, langs de Spoorwegstraat, dat is de achterkant van het station, dus niet op het Stationsplein, maar Spoorwegstraat! Wij verplaatsen ons per trein, en mogelijk komt er een groepsbiljet vanuit Antwerpen.

DAAROM: - Tijdig, d.i. vóór 23 september uw deelneming melden bij voorzitter of sekretaris, telefonisch of schriftelijk, met vermelding of U al dan niet wenst gebruik te maken van het groepstiket. Deze aanmelding is ook noodzakelijk omdat wij de fabriek voortijdig van het aantal deelnemers in kennis moeten stellen.

Samengevat: Mechelen: verplaatsing individueel, deelname kosteloos. Bijeenkomst Leuvensesteenweg ingang CW, 10 u. Aanmelden noodzakelijk voor voorziening gids(en). Brugge: 27 sept. 10u.30, achterkant station, groepstiket voorzien vanuit Antwerpen. Deelname melden.

BEZOEK AAN DE KUSTLIJN.

Het ligt in onze bedoeling op zaterdag 18 oktober een bezoek te brengen aan de kustlijn en de nieuwe zeetram. Wij hadden gehoopt dat ook te kunnen doen op 27 okt. maar dat bleek niet haalbaar te zijn. Als dat bezoek kan doorgaan op 18 oktober, worden alle inlichtingen tijdig verstrekt.

STOOMTREIN OOSTENDE - MARIEMBOURG.

De NMBS richt op zaterdag 27 september een stoomtrein in van Oostende naar Mariembourg, en terug naar Leuven. Deze organisatie gebeurt in samenwerking met VeBOV, GTF, BVS en 3 Vallées. De BVS nam het initiatief tot het reisdoel, en voorziet een grote deelname uit Groot-Brittanië. Vandaar het vroege vertrek uit Oostende. ( 6u.15 ). Reizigers uit Antwerpen en Brabant kunnen best zich met de gewone treinen verplaatsen naar 's Gravenbrakel (Braine le Gomte). Dat gaat vanuit Antwerpen CS met trein 507, vertrek 7u.14, Berchem 7u.18, Brussel Nd a.7u.45. Brussel Nd vertrek om 8u.15 met trein 1606 naar 's Gravenbrakel, aank. om:8u.45. Vertrek van de stoomtrein om 9u.36. Vanuit Nederland kan men vertrekken met trein 151, Den Haag 5u.27 Rotterdam 5u.55, Dordrecht 6u.09, direkt naar Brussel, aank.7u.51.

Deze trein kan ook door reizigers uit Antwerpen CS worden genomen om 7u.16. Hij stopt NIET in Berchem!

Uurregeling stoomtrein.

Oostende: V. 6u.15  
 Brugge: 6u.41  
 Gent St Piet: 7u.25  
 Geraardsbg: 8u.22  
 Edingen: 8u.40  
 'sGravenbr: 9u.36  
 March.au Pt: 10u.31  
 Walcourt: 11u.17  
 Mariembourg 11u.44

Stoomtrein terugreis:

Mariembourg: 17u.43  
 Charleroi Ouest: 18u.34  
 Fleurus: 18u.50  
 Ottignies: 19u.25  
 Brussel L.W.: 20u.15  
 Schaarbeek: 20u.25  
 Leuven: 20u.54

Reizigers die na afloop terug moeten naar Antwerpen of Nederland kunnen dus best uitstappen in Schaarbeek, en vandaar de gewone treinen nemen naar Antwerpen.

Prijzen: volwassenen: 580 fr.  
 kinderen van 6 tot 12 jaar: 400 fr.

Deze prijzen omvatten: verplaatsing per stoomtrein,  
 één konsumptie in de trein;  
 deelname aan de tombola.

Op het traject van uw vertrek naar de plaats waar U de stoomtrein neemt geniet U van 50% vermindering (kinderen: 75%). Uw stoomtreinticket dient als rechtvaardiging van uw vermindering op de terugweg. Voor diegenen die de trein willen nemen in Gent St Pieters weze vermeld dat zij de trein daar kunnen nemen met vertrek uit Antwerpen CS met trein 1756 om 6u.29 of uit Berchem om 6u.32.

Zoals gebruikelijk kunt U het overeenstemmende bedrag storten op onze rekening, mits duidelijke vermelding van het aantal gewenste plaatsen. Uw betalingsbewijs meebrengen a.u.b. omdat het kan gebeuren dat wij U uw plaatsbewijs pas in de trein overhandigen indien verzending niet meer tijdig kan geschieden!

VeBOV - KALENDER 1981.

De VeBOV-Kalender mag zich in een stijgende belangstelling verheugen. Vanaf einde september zal de derde uitgave ter beschikking zijn van onze leden. Zoals vorige jaren zal de prijs 100 fr belopen voor onze leden, en 120 fr. voor niet-leden. Voor postverzending wordt 20 fr gerekend. Bestelling kan geschieden via onze rekening, en natuurlijk is hij vanaf oktober ter beschikking in het VeBOV-Centrum. Een nuttig geschenk voor vrienden, en bovendien, niet duur! Ook dit jaar verschijnt er een kalender op 12 blz. maar voor 1982 voorzien wij een ekstra-uitgave, naar aanleiding van ons eerste lustrum. Deze uitgave zal vanaf mei 1981 ter beschikking worden gesteld. Goede, duidelijke en scherpe zwart-wit foto's worden dan ook, voor de uitgeve 1982 verwacht bij de voorzitter, tegen eind februari a.s. Deze foto's moeten handelen over het openbaar vervoer in België, en mogen van recente of oude datum zijn. Door inzending staat de auteur het reproductierecht aan VeBOV af, ook voor later gebruik buiten de kalender. Inzenders van foto's gaan hiermede onvoorwaardelijk akkoord, zonder verdere formaliteiten!

VeBOV - CENTRUM.

Uit een private verzameling zijn de volgende werken in het VeBOV-Centrum te koop, slechts één exemplaar van elk. De tussen haakjes aangegeven prijs, is die bij afhaling door de koper in het VeBOV-Centrum.

In volgorde krijgt U het nummer van het werk, de titel en prijs. Bij schriftelijke bestelling a.U.b. het nummer van het boek niet vergeten.

Verzending per post geschiedt enkel mits prijsverhoging van 50 fr per drie boeken, en gebeurt uitsluitend op verantwoordelijkheid van de geadresseerde!

- 1 - Eisenbahn Modern - 300 fr; 2 - Lokomotiven in aller Welt 300f.
- 3 - The last steamlocomotives of Western Europe - 500 fr;
- 4 - Round the world on the narrow gauge 400 fr; 5 - Steam in Europe 500 fr; 6 - Busses, trolleys and trams 300 fr; 7 - Als die Loks noch Dampfsten 250 fr; 8 - Les locomotives du système Mallet dans le monde, 350 fr; 9 - A desire of Tramcars 300 fr;
- 10 - World steam in action, 300 fr; 11 - The fairlie locomotive, 300 fr; 12 - Rails to the setting sun, 500 fr; 13 - Railways and war before 1918, 100 fr; 14 - La locomotive à vapeur et les grandes vitesses, 300 fr; 15 - Cooks continental time-table Centenary issue, 300 fr; ; 16 - The love of trains, 300 fr;
- 17 - Sternstunden der Dampflok, 250 fr; 18 - Railways and war since 1917, 100 fr; 19 - History of Railways, 500 fr;
- 20 - Narrow gauge the world over, 300 fr; 22 - Pictorial Encyclopedia of Railways, 250 fr; 25 - A Century plus of locomotives, 300 fr; 26 - Canadian steam, 350 fr; 27 - Canadian Pacific Railway, 350 fr; 28 - The Canadian National Railways, 350 fr;
- 29 - Mao' Stählerne Transportlinien, 300 fr; 30 - Locomotive express compound 2-B-1 Litra P à l'Exposition de Bruxelles 1910, 500 fr; 31 - Kulrøg og Dampslag, 300 fr; 32 - Danske lokomotiver og motorvogne, 300 fr; 33 - Danske dampfocomotiver, 300 fr;
- 35 - Steam on the RENFE, 500 fr; 40 - Les tramways Parisiens, 900 f.
- 41 - Le matériel moteur SNCF, 300 fr; 42 - Locomotives des Chemins de fer Français, n° 1, 2ième édition, 250 fr;
- 44 - French steam, 400 fr; 45 - Locomotives à vapeur de la SNCF - 1973, 250 fr; 47 - Fiches documentaires - Le matériel moteur et remorqué SNCF, 250 fr; 48 - Corpet Louvet industrial railway record, 200 fr; 49 - The last steam locomotives of France, 350 fr; 50 - Locomotives à vapeur de la SNCF - 1978, 280fr;
- 51 - The united electric car company ltd, catalogue 1926, 800 fr;
- 54 - The Sentinel Waggon works Ltd, catalogue 1929, 600 fr;
- 58 - British Pacific Locomotives, 300 fr; 59 - British Railways Standard Steam Locomotives, 300 fr; 61 - Preserved Lovomotives, 200 fr; 62 - The last years of British steam, 400 fr;
- 63 - Tube trains under London, 200 fr; 64 - Steam Locomotives of British Railways, 350 fr; 67 - Bergbahnen der Schweiz, 600 fr;
- 68 - Rauch, Dampf und Pulverschnee, 300 fr; 69 - Die Waldenburgerbahn, 150 fr; 70 - Die Rhätische Bahn, 500 fr; 71 - Lokomotiven und Triebwagen der Schweizer Bahnen, Band 1 + 2, 300 fr;
- 72 - Irish Railway Album, 300 fr; 73 - Geschichte der Italienischen Dampflokotiven, 300 fr; 74 - Materiale Motore - F.S. Italia 1979 =01-01, 200 fr; 76 - Cavalcade of New Zealand locomotives, 300 fr; 80 - The Steam locomotives of Eastern Europe, 300 fr;
- 81 - CSD Dampflokotiven, 300 fr; 82 - Dampflokotiven Jugoslaviens, 300 fr; 83 - Jubileumschrift 100 Jahre Graz-Köflacher Eisenbahnen 1960, 200 fr; 77 - Der Schneeberg und seine Bahn, 100 fr; 78 - 75 Jahre Murtalbahn, 100 fr;
- 84 - Ferien im Dunkelblauen Overall - Die Zillertalbahn, 100 fr;
- 85 - 70 Jahre Zillertalbahn, 100 fr; 86 - Strassenbahn in Wien, 500 fr; 87 - Taschenbuch der OBB Fahrzeuge, 200 fr;
- 88 - Im Land der Beyr-Garratts, 300 fr; 89 - Railways of Southern Africa, 300 fr; 90 - Steam on the veld, 500 fr;
- 91 - 50 Zuid-Afrikaanse stoomlokomotieven op postkaarten, 300 fr;
- 92 - Die Lokomotiven Finnlands, 300 fr; 93 - Tåg, 300 fr;
- 94 - De siste svenska ångloken, 400 fr; 95 - Spår av ett sekel, 400 fr; 96 - Skandinavien, 300 fr; 97 - Nordens Järnväger '74,



300 fr; 98 - Nordens Järnvägar 1975, 300 fr;  
 99 - European Railways 1964 - 1968, 500 fr;  
 100 - European Railways 1969 - 71, 500 fr;  
 101 - European Railways 1972 - 75, 500 fr; 102 - Stassenbahn  
 Magazin, 1/6, 7/14, 15/22 + 23/26, samen: 2800 fr; 103 - Rail  
 et Traction, 100/109, 110/119, 120/129: samen 3000fr.  
 104 - Chemins de Fer 1971+ 72 samen; 1200 fr; 105 - Permanent Way  
 300 fr; 106 - Die Türkische Eisenbahnen und ihre Dampflokotiven  
 300 fr; 107 - The Iron Snake, 200 fr; 108 - Russian Steam Lokomo-  
 tives, 300 fr; 109 - Breite Spur und Weite Strecken, 300 fr;  
 113 - 60 Ton oi-electric locomotive G.E.ALCO, 200 fr;  
 115 - Pacific Slope Railroads, 400 fr; 116 - The last of Steam,  
 500 fr; 117 - Rails West: 400 fr; 119 - Motive power of the  
 Union Pacific, 750 fr; 121 - Early American Steam Locomotives,  
 300 fr; 122 - New York Central System - Modern Power, 500 fr;  
 123 - Pensy Power, 500 fr; 125 - Apex of the Atlantics, 400 fr;  
 126 - Iron Horses of the Santa Fe Trail, 500 fr; 127 - Slim Rails  
 throught the Sands, 400 fr; 128 - B.& O. Power, 500 fr;  
 130 - The Nickel Plate Story, 650 fr; 131 - C.& O. Power, 500 fr;  
 132 - North Western Steam Power, 650 fr; 136 - A locomotive  
 engineers Album, 400 fr; 137 - Super Power Steam Locomotives,  
 450 fr; 138 - South Pacific Steam Locomotives, 500 fr; 139 -  
 Eastern Steam Pictoral, 500 fr; 140 - The locomotives that  
 Baldwin built, 400 fr; 141 - A Century of Southern Pacific Steam  
 Locomotives, 750 fr; 142 - Pacific Coast Shay, 400 fr;  
 143 - Lines West, 400 fr; 146 - New York Central Lines, Early  
 Power, 500 fr; 147 - Steam Locomotives + Trains Magazines, 650 fr;  
 148 - Handy Railroad Atlas of the United States, 300 fr;  
 149 - The Official Guide of Railways - U.S.A., 200 fr; 150 - Die  
 Strassenbahnen in der DDR, 400 fr; 153 - 54 Plan-tekeningen à 20 fr  
 per stuk of samen: 1000 fr; 154 - 4 Kleurendrukken van stoom-  
 lokomotieven, 100 fr; 155 - R.Zschech - Triebwagen Archiv, 300 fr;  
 156 - Archiv Elektrischer Lokomotiven, 300 fr; 157 - Deutsche  
 Dieseltriebfahrzeuge Gestern und Heute, 300 fr; 158 - Deutsche  
 Eisenbahnen 1, Loks und Wagen der Kön. Württembergischen Staats-  
 eisenbahnen, 200 fr; 159 - Deutsche Eisenbahnen 2: Loks und Wagen  
 der Kön. Sächsischen Staatseisenbahnen, 200 fr; 160 - Deutsche  
 Eisenbahnen 3 - Loks und Wagen der Kön. Bayerischen Staats-  
 eisenbahnen, 250 fr; 169 - 4 kalenders à 250 fr/stuk: 1000 fr;  
 170 - 7 delige foto + plan dokumentatie, 4000 fr; 171 - E.K.  
 1978-1979, 700 fr; Volgende uitgaven à 35 fr. per deel:  
 172 - ESA 1 OBB Dampflokotiven; 173 - ESA 2 OBB Tenderlokotivi-  
 ven; 174 - ESA 8 Strassenbahn Wien; ESA 11 Müttalbahnhof; 176 - ESA 12  
 Osterreichs Museumbahnen; 177 - ESA 13 OBB Schmalspurlokotiven;  
 178 - ESA 14 Lokalbahn Wien - Baden.  
 179 - Stoomlokotieven van de NS - 100 fr; 183 - De Blauwe tram,  
 100 fr; 185 - De stoomtrams van Friesland en N.W. Overijssel, 100fr  
 186 - Elektrische trams in Twente, Zd Limburg en Zeeland, 100 fr;  
 187 - De stoomtrams van Nd-Brabant en Limburg, 100 fr;  
 188 - Motortrams, 100 fr; 189 - Album met kleurenpostkaarten over  
 Hoorn-Medemblik e.a., 220 fr; 190 - Map met gegevens over NMBS-  
 Diesel en Elektrisch materieel, 330 fr; 194 - Der Fahrzeugpark  
 der D.B., 330 fr; 196: Dampflokotiven-Normalspur, 250 fr;  
 198 - 75 Jahre Schafbergbahn, 40 fr; 199 - Rheinbahn Fahrplan  
 1977/78, 30 fr; 200 - Dokumentatiemap MIVB, 330 fr.

Al deze werken zijn in onberispelijke staat, en worden ter beschik-  
 king gesteld bij voorkeur in het VeBOV-Centrum, tijdens de normale  
 openingsdagen. Bestellingen per brief worden in orde van ontvangst  
 uitgevoerd, evt gereserveerd. Ons volgend blad is in aanmaak.  
 Daarin alle andere rubrieken die wegens tijdsgebrek moeten wachten  
 maar deze maand nog in uw brievenbus belanden!