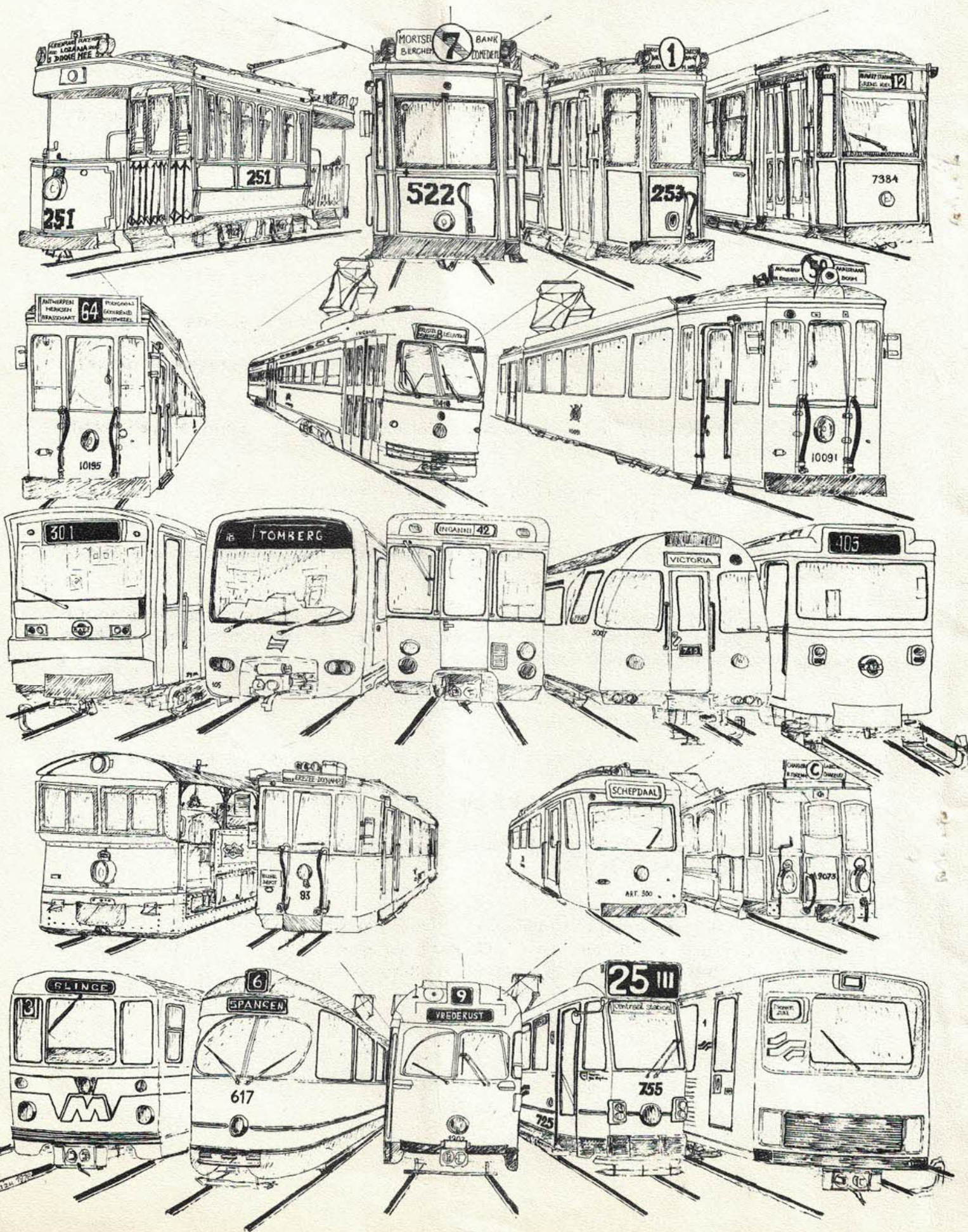




maandblad van de Vereniging voor Belangstellenden in het Openbaar Vervoer

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 de leden van VeBOV. De in dit blad gepubliceerde artikels mogen slechts worden overgenomen mits schriftelijke toestemming van de redactie. Bronvermelding is in ieder geval vereist. Gepubliceerde en ondertekende artikels geven niet noodzakelijk het standpunt van VeBOV weer.

Eindredactie: Jan Vermeiren.

Hoofdredeactie: Roger Bastaens. Kerkendijk 1, 2200 - Borgerhout-  
tel: (031) 36 04 92, nà 18 u. Antwerpen.

---

Nu de eerste bussen, zowel origineel NMVB als ex-NMBS, in nieuwe kleuren hun intrede doen, is het misschien nuttig in dit artikel even dieper in te gaan op het openbare busvervoer. Hoewel ik het door de VeBOV-redakteurs hier al eerder ingenomen standpunt als zou het busvervoer qua betrouwbaarheid, noch regelmatigheid en comfort met het treinverkeer kunnen wedijveren, volledig bijtreed, is het busvervoer op dit ogenblik een zo belangrijk element van het openbaar vervoer geworden, dat een blad als de VeBOV-KOERIER er onmogelijk zonder meer voorbij kan aan gaan.

Mogelijk zullen de nieuwe kleuren voor de doordeweekse busreiziger zowat de enige waarneembare verandering zijn (afgezien dan van de prijsverlaging door de algemene toepassing van de NMVB-tarieven op de van de NMBS overgenomen lijn, verlaging die echter wel snel weer door een verhoging van de NMVB-tarieven ongedaan gemaakt zal worden), voor wie de zaken van naderbij volgt is het duidelijk dat er zich veel belangrijker veranderingen voltrekken, en hopelijk verbeteringen.

Ik heb in een vorig artikel reeds gewezen op de komplementariteit van bus en trein. Deze komplementariteit zou een belangrijke, zo niet, dé belangrijkste, faktor moeten zijn bij het uitstippen van verdere evolutielijnen. M.a.w. het probleem van de aansluitingen bus - trein wordt wel bijzonder prangend; er dienen dan ook maatregelen getroffen te worden op twee niveau's:

1°- bij het opstellen van de reisgids:

doordat de samenstelling van de busgidsen op soepeler wijze kan geschieden, is het logisch dat de uurregelingen van de bussen aangepast worden aan die van de treinen. Bussen die vertrekken vijf minuten voordat de trein aankomt, en treinen die vertrekken op het ogenblik dat je van de bus stapt, zouden nu heel snel tot het verleden moeten gaan behoren.

2°- Bij het realiseren van de aansluitingen in de praktijk.

Ik heb de indruk dat vrij eenvoudige installaties op dat punt een belangrijke vooruitgang zouden kunnen betekenen: elk aansluitingsstation tussen bus en trein zou gewoon over een lichtinstallatie moeten beschikken die het vertrek van de bussen regelt, en dus ook eventuele vertragingen van de treinen opvangt. In belangrijke stations kan dit werk verschaffen aan een speciaal aangesteld "vertrekgever", elders kan dat een bijkomende taak worden voor onderstationschef of seingever. De praktische uitwerking hiervan is vrij eenvoudig: het al dan niet verlicht zijn van de letters of cijfers die een bepaalde lijn aanduiden, is het teken dat het vertrek van de bus van die bepaalde lijn toelaat. Dit gebeurt nu al in Aat,

voor de buslijnen 81 a en 100 a. Omgekeerd zouden natuurlijk ook aansluitingen tussen bussen en treinen verzekerd moeten worden. Ik zie hier het meeste heil in het verruimen van de aansluitingstijd tussen bus en trein tot bijvoorbeeld een tiental minuten. Omdat eventuele vertragingen dan al vrij groot moeten zijn om de aansluiting te laten vervallen, wordt dit laatste herleid tot een zeldzaamheid. Het heeft trouwens nog een ander praktisch voordeel: de busreiziger zal zich immers bij het verderzetten van zijn reis per trein, in veel gevallen nog een treinkaartje moeten aanschaffen, wat nogal eens wat tijd vergt.

Tot nogtoe zou men uit dit artikel kunnen afleiden dat busreizen alleen maar gebeuren in aansluiting met het treinnet, maar heel vele, zometer de meeste, busreizen gebeuren uiteraard zonder aansluiting met dat net. Toch wil ik het hier nog over aansluitingen hebben, want aansluitingen tussen bussen onderling vormen in bepaalde gevallen een nog meer ingewikkelde situatie. Theoretisch voorzien de bussen inderdaad heel wat aansluitingen. Wat er in de praktijk terecht van komt is eerder schaars te noemen. Toch moet men verschillende aansluitingspunten onderscheiden. De goede oude stelplaatsen vormen met een beetje goede wil van de bestuurders geen probleem: het binnen- en buitenrijden van de bussen is er vrij overzichtelijk, en aansluitingen komen er, zelfs bij vertraging van een bepaalde bus, spontaan tot stand. Hetzelfde geldt, zij het in mindere mate, voor de moderne busstations, vb. Hasselt. In dat geval is de aanwezigheid van een vertrekgever/kontroleur echter haast onontbeerlijk. Erger, zo niet hopeloos, wordt de toestand wanneer het aansluitingspunt zicht ergens te velde of op een dorpsplein bevindt. Denk hierbij aan de typische situatie van twee kruisende lijnen. Een oplossing zou er in bestaan als de uurroosters zo opgesteld zijn dat de bussen elkaar op het kruisingspunt afwachten, waarbij men uiteraard beroep moet doen op de goede wil van de bestuurders. Controle is moeilijk, maar eventueel zouden uitgewisselde Almex-kaartjes als controlemiddel aangewend kunnen worden, meer bepaald het zich tussen prijs en sekte bevindende volgnummer.

Meteen zijn we dan bij een bijzonder delikaat punt aangeland, dat nog dagelijks het busvervoer tot een riskante onderneming maakt: het naleven door de bestuurders van de uurregeling. Tien minuten voorsprong op het schema zijn wellicht een zeldzame maar bestaande afwijking! Vijf minuten zijn dagelijkse kost. Veel sterker doorgedreven controles kunnen hier een oplossing zijn; ook het opnieuw invoeren van vaste halten onderweg, waar de neiging (?) tot wachten groter zou zijn, kan de situatie eventueel verbeteren. Die vaste halten zouden kunnen zijn: aansluitingspunten, gemeenteplessen, plattelandstations- en halten van de NMBS e.d.

Nog steeds in de sfeer van uurregelingen, is het misschien ook nuttig, even in te gaan op de voorstelling van de uurroosters aan het publiek: de reisgidsen. Dat men per provincie een reisgids uitgeeft, tot daar aan toe. Erger is het dat men er niet toe komt de vormgeving van de negen gidsen gelijk te stellen. Mogelijk zal er bij een volgende uitgave al veel verbeterd zijn, het is echter de hoogste tijd dat de verschillende groepen het eens worden over de volgende punten:

- 1 - Vertrekt men bij de opstelling van de reisgids van de nationale lijst der uurtabellen (van 13a tot 1270) of van de regionale lijnnummers met cijfers en letters?
- 2 - Gebruikt men een alfabetische lijst van fusiegemeenten, of een lijst met wijken?

3 - Maakt men zoveel mogelijk gebruik van konventionele tekens, model treingids, of verkiest men omschrijvingen als " rijdt woensdag, schooldag " ?

4 - Wordt men het eens over de drukker ? (de reisgidsen van Antwerpen en Limburg zijn bepaald onduidelijker en ver van praktisch door het ontbreken van hoofdlijnen per bladzijde, en waarom moeten de opmerkingen de uurlijst voorafgaan, daar waar alle gidsen eerst de uurtabellen geven?)

Tot slot van deze paragraaf over uurregelingen nog het volgende: bepaalde lijnen hebben zoveel varianten dat het aflezen van de uurtabel voor niet geoefende busgebruikers een bijzonder hachelijke onderneming wordt. Waarom de varianten niet afzonderlijk nemen, en gemeenschappelijke trajekten in een afzonderlijke tabel samenbrengen?

Om dit artikel te besluiten zou ik nog even willen ingaan op een ander punt dat dringend aan verbetering toe is: het aanduiden en aankondigen van halten. Dat is van uiterst groot belang voor gebruikers, die toevallig een bepaalde lijn benuttigen. Op de bus zelf is het probleem niet zo groot, een verwittigd bestuurder houdt wel een oogje in het zeil. (Alhoewel ik ooit eens een bestuurder horen zeggen heb: "Als je het niet beter weet, blijf dan van de bus af") Wat echter als je ergens langs de weg staat te wachten op een bepaalde bus, en als je niet weet of die bus wel langs daar komt? Die rood-witte halteplaatjes zeggen nu eenmaal niets. Wat zouden halteplaten met de naam van de halte erop en de daàr passerende lijnnummers een praktisch alternatief vormen! Uiteraard moet dan eerst grondig onderzocht worden hoe men de vroegere halten NMBS, NMVB en MIV's, die meermaals op nauwelijks 50 m. van elkaar liggen, beter kan koördineren.

Al bij al is er dus nogal wat werk voor de boeg. Ik geloof echter dat elk van de hier gedane suggesties verre van illusoir is, en wat meer is, de verwezenlijking ervan kan er ons misschien ooit toe brengen de in het begin van deze bijdrage genoemde euvels te herroepen.

Victor Van Cutsem.

1500 - Halle, juli 1977.

Nota van de Redaktie:

Ten einde het publiek van dienst te zijn, is het wellicht wenselijk dat Verkeerswezen eindelijk eens een eenheids-halteplaat voorschrijft voor het ganse land en voor alle maatschappijen, zoals dat bv. in Duitsland het geval is. De reiziger, wie hij ook zij, kan er alleen maar mee geholpen zijn.

---

#### BOEKBESPREKING.

Wij ontvingen het 26° deel uit de reeks Trams en Tramlijnen van de uitgeverij WYT te Rotterdam, onder de titel "MOTORTRAMS", van de hand van H.G.Hesselink. Het stramien is voldoende bekend, en op het gebied van motortrams brengt dit werk ons tal van foto's die we nooit eerder hebben gezien. Zet drie Belgen bij elkaar en ze stichten een Vereniging, zeggen wij wel eens. Het lijkt erop dat wanneer er vroeger drie gezinnen ergens in Nederland wat afgelegen woonden, zij een trammaatschappij oprichtten. Tal van maatschappijen waarvan wij nooit eerder hoorden,

( zie verder pg. 8.)

## 1 : inleiding

Ook in Portugal is de opmars van de dieseltractie en de elektrische tractie (25kV, 50 Hz wisselstroom) uiteindelijk niet te stuiten : de laatste breedspoor-stoomlokomotieven werden in 1977 op een zijspoor gezet. Deze oudgedienden zijn zware tenderlokomotieven, met asindeling 2-8-4 T (of 1'D2t), gebouwd in Duitsland in de jaren '20, en gestationeerd in de stelplaats CONTUMIL (in de buurt van Porto). Het einde van hun carrière beleefden zij op de lijn Contumil - Leixoes (haven), waar zij ingeschakeld waren in de zware goederentreindienst en geregeld nog reizigers-treinen sleepten.

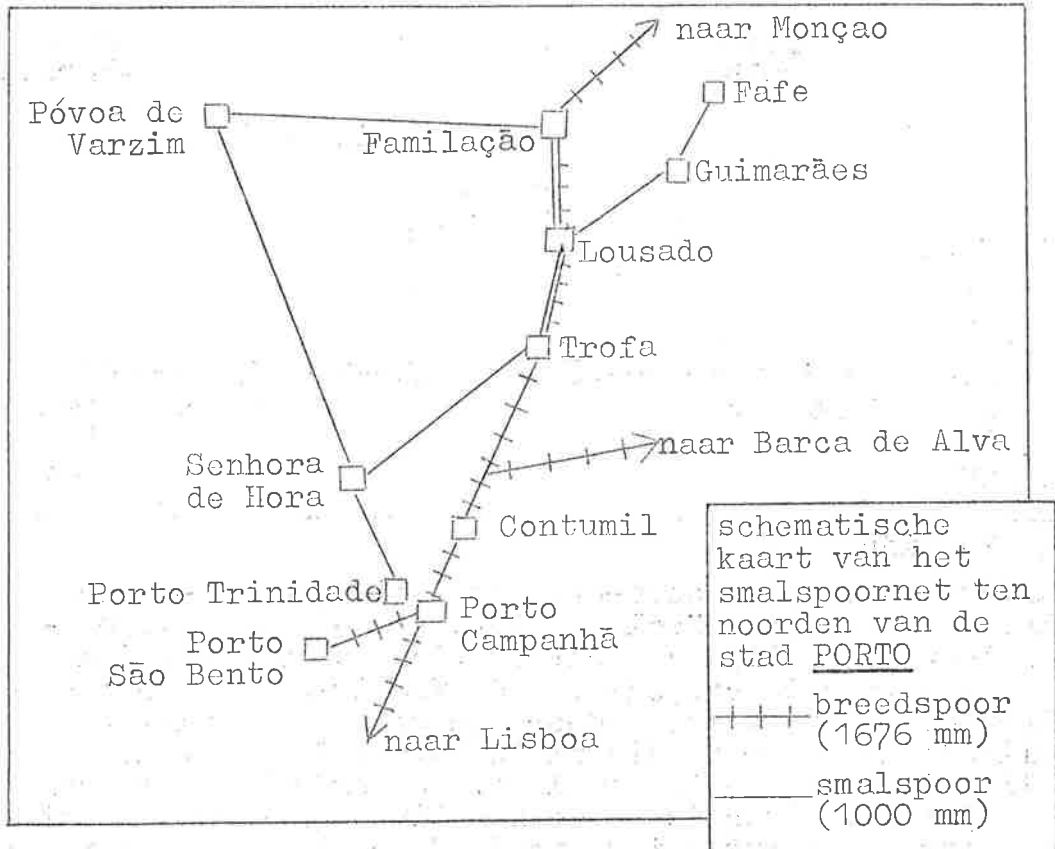
Naast de 2800 km breedspoorlijnen (1676 mm), waarvan er nu ongeveer 420 km geëlektrificeerd zijn, vindt men in Portugal nog vrij veel smalspoorlijnen met een spoorbreedte van 1000 mm (nog ongeveer 760 km lijnen in 1976). De meeste smalspoorlijnen zijn gesitueerd in Noord-Portugal (ten noorden van de rivier Douro). Het betreft hier voormalige private spoorweglijnen die later door de nationale spoorwegmaatschappij CP (Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses) overgenomen werden. Hoewel het verkeer met autorails en diesellokomotieven de laatste jaren aanzienlijk in belang is toegenomen, speelt de stoomtractie hier echter nu nog een vrij belangrijke rol. Begin 1976 waren er nog meer dan 50 stoomlokomotieven in dienst. Het betreft hier uitsluitend tenderlokomotieven van duitse herkomst, waarvan een groot aantal meer dan 70 jaar oud zijn. De asindeling van deze lokomotieven varieert van 0-4-0 T (Bt) over 2-8-2 T (1'D1t) tot... 0-4-0 + 0-4-0 T ((B)Bt) Mallets en zelfs 2-4-0 + 0-6-0 T ((1'B)Ct) Mallets met 2 onafhankelijke wielgroepen !

Bekijken we nu even de belangrijkste "stoom-lijnen" van dichterbij. We onderscheiden duidelijk 2 groepen van smalspoorlijnen ten Noorden van de Douro : enerzijds hebben we de lijnen die een waar voorstadsnet vormen van de stad Porto, terwijl anderzijds zich 4 totaal geïsoleerd van elkaar bevindende lijnen afbuigen van de breedspoorhoofdlijn Porto - Barca de Alva. Deze 4 lijnen bedienen een dunbevolkte streek met zeer geaccidenteerd terrein. Op 2 van deze lijnen zwaait de stoomtractie nog de scepter, nl. op de Corgolijn en de Tualijn.

## 2 : het smalspoornet ten noorden van de stad Porto

De structuur van dit "stadsgewestelijk" spoorwegnet wordt gekarakteriseerd door een grote spoorlus, uitgaande van het kopstation Porto Trindade (station dat in de jaren '30 in gebruik werd genomen, 7 perronsporen bezit en zeer dicht bij het centrum van de stad is gelegen) via Senorha de Hora naar het kuststadje Póvoa de Varzim, waar oorspronkelijk enkel een kopstation bestond dat later van een vleugelperron voorzien werd om doorgaand verkeer mogelijk te maken naar Lousado. Van Lousado gaat het dan weer richting Porto. Van FAMILAÇÃO via Lousado tot Trofa wordt het tracé gevolgd van de breedspoorlijn Braga/Monção - Porto ; hiertoe werden de rails voorzien van 4 spoorstaven : de twee buitenste dienen voor het breedspoorverkeer, de 2 binnenste voor het smalspoorverkeer. Vanuit Lousado is er een 'antenne' naar Guimarães en Fafe. Al deze lijnen verwerken een vrij druk spoorverkeer (vooral de dubbelsporige sectie Senorha de Hora - Boavista - Avenida de França - Porto Trindade).

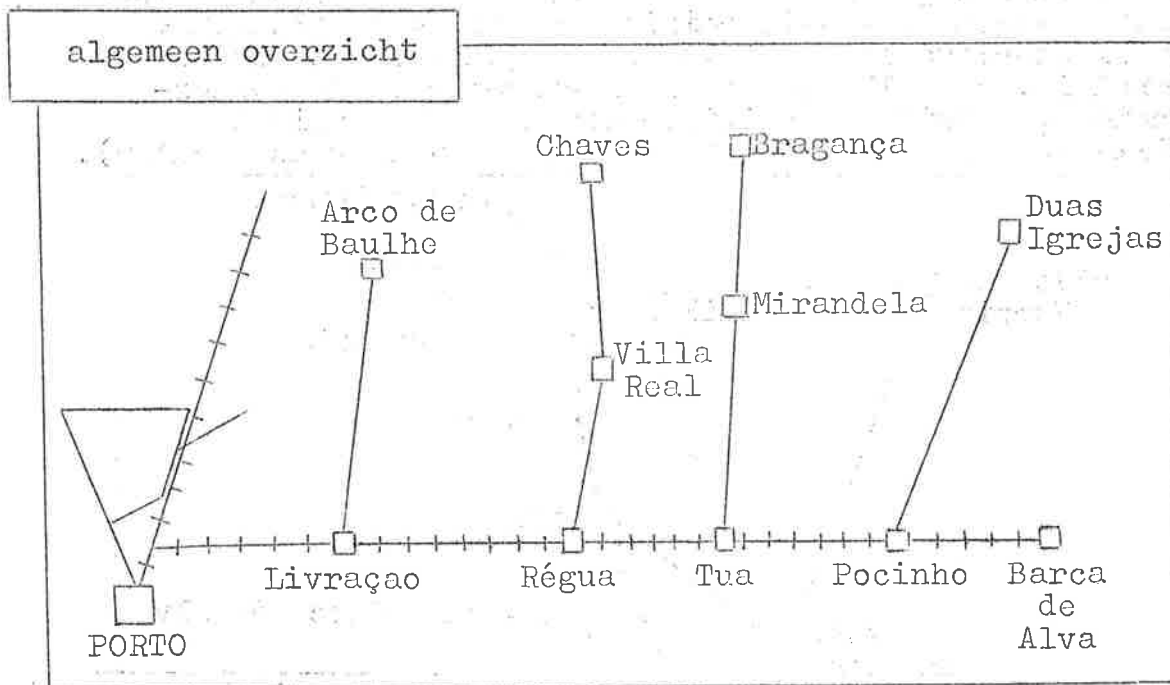
Hoewel de dieseltraktie reeds een zeer belangrijk aandeel van de trafiek voor zijn rekening neemt, komt de stoomtraktie hier nog ruim aan zijn trekken : alle mogelijke soorten tenderloks kan men hier nog zien (o.a. beide typen van Malletloks en de prachtige door Henschel in de jaren '30 gebouwde snellopers 2-8-2 T (1'D1t). De belangrijkste stelplaatsen zijn onmiskenbaar Porto-Boavista en Lousado, terwijl kleinere stelplaatsen te vinden zijn in Póvoa de Varzim, Guimarães en Fafe. Als bijkomende attractiepunten dienen nog vermeld : de prachtige spoorbrug in Vila da Conde en de Middeleeuwse aquaduct die de spoorweg overspant even vóór Povo de Varzim. Het reizigersverkeer wordt afgewikkeld met oude (waaronder vele houten) rijtuigen. Gemengde treinen (met goederen- en reizigerswagons) komen geregeld voor (zo had de steller dezès het genoeg een rit te maken tussen Senhora de Hora en Lousado met een trein van de volgende samenstelling : (1'B)Ct (Malletlok) + 4 platte wagons geladen met steenkool + een vijftal gesloten goederenwagons + 4 oude reizigerswagons + 1 pakwagen + een lichterlokomotief 1'D1t... Het genoeg bestond er vooral in, de Malletlok te zien rangeren in de tussenstations, terwijl de reizigerswagons (met daarin de reizigers...) rustig aan het perron bleven staan wachten).



### 3 : de Corgolijn

Deze smalspoorlijn takt af van de breedspoorlijn Porto - Barca de Alva in Régua en heeft geen enkele verbinding met de andere smalspoorlijnen in Noord-Portugal. Deze in een zeer prachtige streek gelegen spoorlijn volgt de loop van de Corgo rivier en verbindt Régua met de provinciehoofdstad Vila Real en het stadje Chaves in het dal van de Tâmega (de totale lengte van de lijn bedraagt iets minder dan 100 km). Typisch voor deze lijn is het grote aantal scherpe bochten en de twee keclussen in mini-Gotthardstijl (in de buurt van Carazedo en Loivos). Dagelijks zijn er een 7 à 8-tal treinritten in beide richtingen, waaronder ook gemengde reizigers/goederentreinen. Het totale treinverkeer wordt (om reden van de zeer scherpe bochten) afgewikkeld met de "grote" Mallets

(1'B)Ct, waarvan er één is uitgerust met een Gieslschoorsteen. Een festijn voor het oog is het, om uit een raampje te leunen van een schokkende houten reizigerswagon aan het eind van een boemeltreintje en vooraan de Mallet met zijn 2 onafhankelijke groepen drijfwielen ongehinderd de scherpste bochten te zien nemen en vlot de hellingen te zien opklauteren, dit alles in een decor van met wijngaarden overdekte en met witte huisjes bestippelde bergflanken. Bemerkenwaardig zijn : de spoorbrug in Régua met 4 spoorstaven voor gemengd breedspoor/smalspoor-verkeer en de watertoren in Carazedo die gevuld wordt dmv de zwaarte-kracht door het water afkomstig uit een tankwagen die dagelijks een eindje verderop -en tevens hogerop- gelost wordt. Een stoomlokedpot (waar ook enkele breedspoor-dieseloks gestationeerd zijn) vindt men in Régua, en 2 kleinere stelplaatsen in Villa Real en Chaves.



#### 4 : de Tualijn

Ook aftakkend van de Douro-breedspoorlijn Porto - Barca de Alva en eveneens geïsoleerd tov. de andere smalspoorlijnen loopt deze lijn van het station Tua via het dal -of beter gezegd de canyon- van de Tuarivier naar het stadje Mirandela en vervolgens door een woest en verlaten heuvellandschap naar de distriktshoofdstad Bragança. Deze lijn is meer dan 130 km lang, en wordt bedient door een 6 à 7-tal treinen in beide richtingen per dag. Naast enkele ritten met autorails, wordt de rest van het verkeer nog uitsluitend afgewerkt met Ct en 1Ct tenderlokomotieven, die bijna alle rond de eeuwwisseling gebouwd werden door het lokomotieffabriek Kessler (schrijver zag in oktober 1976 in Tua nog een in dienst zijnde rangeerlokomotief met half-open machinistenhuis, bouwjaar...1889 !!) Niet alleen het traktiemateriaal is hier zo oud, ook het rijtuigpark is rijp voor het spoorwegmuseum : houten twee-assers en draaistelwagens in far-west stijl in rode, groene en gele kleuren. Gemengde treinen komen ook hier veel voor. Meestal betreft het goederentreinen met gans achteraan één of twee van bovenvernoemde reizigerswagonnetjes. Zo is het bv. heel gewoon ergens in een godvergeten oord het treintje een kwartier te zien stilhouden om... een tiental zakken aardappelen op te laten, of nog... ergens in een andere uithoek een stokoude goederenwagon met remmershuisje te zien aankoppelen waarin zich een tiental blatende schapen blijken te bevinden. Het meest indrukwekkende gedeelte van

de lijn is zonder enige twijfel de sektie Tua - Mirandela. Hier loopt de lijn over een afstand van ongeveer 40 km door het rotsachtige Tuadal langsheen steile afgronden en rots-wanden, door ettelijke tunnels en over verscheidene via-dukten en bruggen. De lijn bedient hier enkele kleine bergdorpjes, waarvoor de spoorweg waarschijnlijk nog steeds de enige verbindingsmogelijkheid met de buitenwereld uitmaakt. Op een bepaalde plaats is zelfs een soort primitieve kabelbaan gekonstrueerd om aan de overkant van de canyon een dorpje te kunnen bereiken vanaf het stationnetje. De ideale observatiepost gedurende een treinrit doorheen het Tuadal is ongetwijfeld het achterbalkon van de laatste wagon... Alleen hier kan men alle indrukken ongehinderd in zich opnemen : het woeste rotslandschap, de gedurfd aangelgde spoorbaan, het hijgen en puffen van de oude lokomotief, het spoor van de wegdwarelende witte stoom-wolkjes,...

Wat de lokomotievenstelplaatsen betreft : Mirandela is de voornaamste stelplaats, terwijl zich in Tua en Bragança ondergeschikte depots bevinden.

5 : enkele slotbemerkingen mbt. de toekomst van de stoomtraktie op het portugese smalspoornet

Afgezien van de mogelijkheid dat bepaalde smalspoorlijnen kunnen afgeschaft worden in de nabije toekomst, en de levering (door de franse konstrukteur Alsthom) van nieuwe diesellokomotieven en autorails, kan er toch op gerekend worden dat in 1977 nog steeds smalspoorstoomloks in dienst zijn. Hier moet wel opgemerkt worden dat de staat waarin zich de meeste stoomloks eind 1976 bevonden niet laat uitschijnen dat zij nog meer als een tweetal jaar in dienst zullen (kunnen) blijven. Het einde is dus duidelijk in zicht, wat wellicht een stimulans kan zijn voor de stoomliefhebbers om zich zo snel mogelijk 'ns naar Noord-Portugal te begeven.

Jozef Van Olmen  
Kontich 1977

---

#### SPOORSLAGS - VeBOV's SPOORWEGENKRANT.

---

De Raad van Beheer van de N.M.B.S., heeft in zitting van 25 maart 1977, c.m. volgende beslissingen genomen:

- .Vernieuwingswerken zullen worden uitgevoerd aan de tunnel onder de sporen in het station Leuven;
  - .Lijn 162: (Namen - Sterpenich) Marbehan: aanleggen van een autobusstation en een parkeerterrein;
  - .Lijn 74 : (Diksmuide-Kaaskerke - Nieuwpoort)lijn opbreken;
  - .Lijn 154: (Namen - Givet) herstellingswerken aan kunstwerken tussen Dinant en Givet;
  - .Lijn 57a: (Lokeren - Moerbeke-Waas,)uitbreken der installaties;
  - .Lijn 117: ('s Gravenbrakel - Luttre)vervanging van de overbrugging, zgn. Pont Loza, te Manage;
  - .Aanbrengen van perrons te Pont-à-Celles Noord;
  - .Lijn 35 : (Leuven - Hasselt) modernizeren van overwegen;
  - .Lijn 75 : (Gent - Kortrijk - Doornik) Aanleggen van een apparatuur voor draaggolftelefonie;
  - .Lijn 156: (Mariembourg - Hermeton sur Meuse) opbreken van de installaties. Dit lijnstuk maakte deel uit van de lijn die de Athus-Maaslijn via Mariembourg en
- (lees verder blz. 11)



blijken in Nederland proeven en effectieve diensten te hebben gereden. Daarbij werden gewone modellen gebruikt, maar ook demonische gevaarten blijken de straten doorkruist te hebben. Kortom, je leert er wat bij, en naast verwondering en af en toe een schaterlach om wat je ziet, verrijkt dit werk je boekenkast. De prijs is 13 gulden, of 195 Bfr. Belangstellenden kunnen het werk bestellen door overmaking van het verschuldigde bedrag op één van de VeBOV-rekeningen. Wij zorgen voor de toezending.

#### ADVERTENTIE.

Te koop van verzamelaar, Märklin lok's en wagens, ook nieuw, waaronder verdwenen katalogusnummers, o.a. 3031 (BR.81) 3040 (E.40) en 3069 (Belgische rangeerloks reeks 260). Vraag lijst (tegen 10 B.fr. retourporto) bij Henk Wolf, Wikkestraat 72, NL - 2470 - Alphen aan de Rijn.

#### TRAMPOST

Uit de Scheldestad - Rubensstad - Metropool: MIVA:  
 .Uit de dubbele wisselverbinding van de Belgiëlei naar (en van) de Lange Leemstraat, richting Groenplein, is één wissel weggenomen tijdens de tweede en derde week van augustus. Er zal vanop de Belgiëlei een nieuwe, dubbele wisselverbinding worden aangelegd, richting Eksterlaar. Wanneer dan het tweede stuk van de pré-metro, De Keyserlei-Belgiëlei in dienst zal komen, (1978) zullen trams van lijn 15 via hun normale uitruksporen, (lijnen 11 en 9) enkel naar het Groenplein kunnen rijden. Via de nieuwe verbinding kunnen ze dan ook naar en van Mortsel ingezet worden en binnenrijden.

.In de Simonsstraat, tussen de Van Lerijsstraat en de Lange Kievitstraat, zijn de voorlopige sporen van de lijnen 2 en 15 aan de andere kant van de straat gelegd, zodat ze nu ook op eigen bedding liggen naast het spoorwegviadukt. Dat gebeurde op 12 augustus voor de richting CS, en op 16 aug. voor de richting Harmonie.

.De nieuwe sporen van lijn 12 op de Ten Eekovelaan zijn in dienst gekomen op resp. 28 juni, richting CS en 9 aug. richting stadion. Hier ligt nu een eigen bedding te midden van de straat. De bovenleidingsmasten uit beton zijn weggenomen en de bovenleiding is aan de huizen opgehangen. Diezelfde betonpalen zijn door stalen vervangen in de De Berlaimontstraat.

.PCC 2000 is begin augustus terug op lijn 3 verschenen, na een wekenlange grote revisie te hebben ondergaan. Hij is uitgerust met automatische beremming voor het rijden in de tunnels, en kreeg een panto met dubbel sleepstuk.

.Ab 505, die zeer binnenkort buitendienst wordt gesteld, samen met 501 - 530, was op 24 aug. nog in dienst op lijn 9. Deze bussen zijn vrijwel geheel uit het stadsbeeld verdwenen. Ondertussen is de nieuwe reeks volop in aflevering.

.De pré-metrowerken voor de lijnen 10 en 24 zijn enige tijd geleden van start gegaan. Begonnen wordt op het Pooorplein voor lijn 10, en aan de Morckhovenlaan voor lijn 24. De trams rijden nu door de bouwwerven heen, zonder dat er tot nog toe enige spoorverlegging is geweest.

.En Rubens? Hij leerde zijn volk busrijden.

Uit de Hoofdstad - M.I.V.B:

. Sedert de openstelling van metrolijn 1 op 20 sept.1976, doen er zich in het station Pétillon vreemde situaties voor. Dit station is voorzien van twee ingangen voor het publiek. De zuidelijke ingang geeft onmiddellijk uit op de Vrijwilligerslaan, en de noordelijke staat via een ongeveer 100 m.lang voetpad in verbinding met de L. Schmidtlaan, waar aansluiting bestaat met tramlijnen 23 en 90. Nu is op de genoemde datum enkel de zuidelijke toegang in dienst gekomen, een toestand die op heden nog voortduurt. De bewoners ten noorden van het station waren sinds het afschaffen van lijn 26 op 10 jan.'70, hun rechtstreekse verbinding met het stadscentrum verloren, en zij wachtten reeds lang op het openstellen van de metro. Zoals gezegd is "hun" ingang er nog steeds niet, en kunnen zij het stadscentrum slechts rechtstreeks bereiken via een flinke wandeling of mits overstappen. Wat er dan misgelopen is? Wel, iemand die de bewuste ingang zoekt, vindt er de nodige infrastructuur: vaste trappen, roltrappen, innings-toestellen, een controlehuisje voor het personeel enz. Het enige ontbrekende stuk is het pad dat de L.Schmidtlaan verbindt met de toegang. Onlangs is nu de waarheid aan het licht gekomen: bewoners stelden de vraag aan een sterk verspreid buurtblad. Dit blad publiceerde dan dat het pad achteraan de tuinen van de Pétillonlaan zou lopen, maar dat een rijke bewoner van de straat zich tegen het aanleggen van dit pad verzet heeft, en zo komt het nu dat honderden reizigers de duimen moeten leggen voor "een man met geld". Ondanks de hoge investering in deze toegang, die het efficiënt gebruik van de metro alleen maar kan verhogen, slaagt de MIVB er niet in deze infrastructuur te benuttigen! Een duidelijk bewijs dat die a-sociale persoon, die wellicht alléén "zijn auto" gebruikt voor zijn verplaatsingen, door vriendjespolitiek een sterke vinger in de pap heeft.

. Met ingang van 4 aug.'77 is de eindpuntlus van Groot-Bijgaarden in gebruik genomen door lijn 19. Er is geen wissel geplaatst, maar in de nacht van 3 op 4 aug. is het recht stuk spoor vervangen door een boog, die aansluit op het nieuwe gedeelte. In de Brusselstraat blijft een halte, vlak voordat de tram de Guido Gezellestraat indraait. Op de Dansaertlaan ligt het eindpunt, terwijl er ook een uitwijkspoor is aangelegd, beiden op eigen bedding. Ten zeerste te betreuren is dat een stukje fietspad, toch al zo schaars in Brussel, is moeten vervallen voor de aanleg van deze lus.

. De vermelde omleiding van lijn 103 tussen het R.P.Meir en het Dapperheidsplein is in de richting het COOVI nog niet in gebruik genomen, wél in de andere richting. Het spoor richting COOVI ligt klaar, maar is nog niet aangesloten.

. Lijn 18 zal waarschijnlijk in september overgaan op volledige éénmansbediening. Enkel lijnen 19 en 55 hebben dan in de week tot 19u. nog tweemansbediening. Voor het omschakelen van deze lijnen op "1 agent" is nog geen datum voorzien, maar voor de toekomst staat ook op deze lijnen het gebruik van 7900en te wachten.

. De dgpc 7900 zijn nu op de ganse trajekten van lijnen 18 en 103 te zien in proefritten. Op 12 aug.'77 is de 7902 die op de tentoonstelling van Woluwe stond, vervangen door de 7903, zodat de 7902 nu ook kan proefrijden.

. Na pcc 7055, 7080, 7091, 7100 en 7124 is nu ook de 7149 verbouwd tot volledige éénmanswagen. Op het dak is de grote dakventilator, waarin vroeger de trolley-stang bevestigd was, vervangen door een kleinere, zoals op de 7800en.

. Ook op de 7500en wordt de grote dakventilator vervangen door een plat model zoals op de 7800en. Bij deze gelegenheid wordt het dak zwart geschilderd.

. Hoewel busreeks 8281 - 8340 al sinds maart 77 buiten dienst is, komen 8338, 8339 en 8340 nog in specialr ritten voor.

. De nieuwe autobusstelplaats in Haren nadert haar voltooiing. Er staan al enkele bussen opgesteld.

. Ter vervanging van de Fiat - Van Hool busreeks 8367 - 8420 is een derde reeks van 72 bussen Volvo - Jonckheere besteld, genummerd: 8191 - 8262.

. Samen met de metroverlenging naar Demey is buslijn 71 ingekort tot het station Delta (Invalidenlaan). Deze lijn is in dienst gesteld op 11 nov. 1972 tussen de Munt en de Invalidenlaan, toen tramlijn 32 de Renbaanlaan en de Elsenesteeweg verliet om via de Luizalaan te gaan rijden. Later werd bus 71 verlengd tot het E. Pinoyplein (vlakbij het huidige station Demey) maar de films zijn nooit aangepast geweest, zodat Invalidenlaan steeds op de films bleef. Nu de lijn ingekort is, en de film toevallig juist was, werden op korte tijd de films veranderd, met DELTA als eindpunt!

. Door het indienst stellen van buslijnen 34 en 34 doorstreept kreeg de Transvaalwijk in Oudergem een betere openbare vervoersverbinding. Deze lijnen, samen met de 35 doorstreept, hebben verschillende eindpunten. Komende van de J. Chaudronlaan draait de 35 doorstreept rechts in de J. Van Horenbeekstr. en keert dan aan de ingang van het kerkhof. Lijn 34 en 34 d. rijden het blokje: A. Meunierlaan - Waversestwg - Hugo van der Goeslaan - Ch. Schallerlaan. Lijn 34 neemt eindpunt op de Waversestwg. Lijn 34 d. rijdt eerst de volledige toer en neemt pas eindpunt als zij terug op de J. Chaudronlaan komt, aan het H. Hartplantsoen. Alle bussen met een nieuwe lijnfilm 35 d. hebben ook nog een film 35: Transvaal-Naamsepoort. Deze lijn was bedoeld als vervanging van tramlijn 35. Door de instelling van de lijnen 34 en 34d. heeft deze 35 als bus nooit bestaan, maar om de werking van de automatische lijnfilm-aanduiders niet te verstören, is deze lijn niet weggeknipt. Sedert 17 en 18 juni 1977 hebben verschillende buslijnen een nieuwe film gekregen, waarover wij binnenkort een volledig overzicht brengen.

. Met de verhoging van tram-, metro- en bustarieven op 1 sept. 77, zou het voorstadstarief in Brussel worden afgeschaft. Dit is van toepassing op de lijnen 44 en 58, en op de buslijnen 30, 50 en 57. Waarschijnlijk zullen op deze lijnen dan eerlang ook de rode lijnnummers verdwijnen!

. De oude sporen van tramlijnen 52, 55, 58, 62 en 81 op de M. Lemonnierlaan, Anspachlaan en Adolf Maxlaan, die buiten gebruik zijn sedert 4 okt. '76, zijn tijdens de maand aug. grotendeels weggenomen.

#### BUURTSPOORWEGEN.

##### Brabant:

. Tussen Strombeek-station en het St Amandsplein, waar de tram enkelsporig op de Steenweg op Grimbergen rijdt, zijn sinds de laatste week van juli automatische blokseinen aangebracht met seinen van het gekende tweekleurige type en witte uitrijseinen. Ook op enkele plaatsen met dubbelspoor blijken er seinen te staan.

. Wanneer de metrowerken op de E. Bockstaellaan zullen aangevangen, zullen de NMVB-sporen daar tijdelijk aan de zijkant



van de straat worden gelegd. Hiertoe is een reeks nieuwe spoorstaven geleverd (1975!), die in stp Wemmel en aan de inrit van de Heizeltunnel ligt opgestapeld. Deze sporen zijn dus nog niet bestemd voor het op normaalspoor brengen door de MIVB.

. Ook in Brussel zijn er trams verschenen (S 9098) waarop de oude tramspiegels zijn vervangen door de meer praktische (oude) autobusspiegels.

West-Vlaanderen:

. Stp Oostende heeft al haar bussen van nieuwe, gekleurde lijnfilms voorzien.

. Er zijn geruchten dat dadelijk na de zomer zou gestart worden met het verlengen van de kustlijn van De Panne naar Adinkerke-station. (de vroegere lijn 21) De lijn zal niet langs de straat naar Adinkerke lopen, maar door de duinen. De enkelsporige lijn, voorzien van signalisatie, zal door een Duits bedrijf worden aangelegd.

---

SPOORSLAGS - VeBOV's SPOORWEGENKRANT. (vervolg van pg.7)

---

Chimay verbond met Frankrijk. Het eerste stuk, Mariembourg - Chimay, werd door de "Chemin de fer de Chimay" opengesteld in 1858.

Mariembourg- Doische en Doische - Hermeton sur Meuse werden resp. op 30.3.1864 en in maart 1866 voor het verkeer opengesteld. Terwijl het deelstuk naar Chimay nog steeds gebruikt wordt voor goederenverkeer, gingen de andere delen in de vijftiger jaren buiten dienst. Tussen Hermeton en Doische bleef er sporadisch goederenverkeer tot in 1971.

- . Lijn 150 : (Tamines - Jemelle) vernieuwen van dwarsliggers;
- . Lijn 130 : (Namur - Charleroi) voorbereidende werken tot de aanleg van een derde spoor tussen Châtelineau en Couillet;

- . Aankoop van een vernieuwingstrein voor dwarsliggers en sporen;
- . Aankoop van 125 rijtuigen M 4 voor binnenlandse diensten. De vorm van deze rijtuigen zal nagenoeg overeenkomen met de tussenrijtuigen van de stellen 800, en ze zullen voorzien zijn van zwenkschuifdeuren. De verdeling van de rijtuigen is waarschijnlijk 100 stuks 2° klasse en 25 1° klasse. Bij de tweedeklasse rijtuigen is de toegang centraal voorzien, terwijl de eersteklassewagens deuren aan beide uiteinden krijgen.

FUSIE.

Les Ateliers Métallurgiques La Brugeoise et Nivelles (BN) en de Constructions Ferroviaires du Centre zijn nu in een fusie verenigd onder de nieuwe naam: Spoorwegmaterieel en Metaalkonstrukties B.N.

Beneluxtreinen tussen Antwerpen en Oostende.

Als gevolg van een staking op de veerboten St George en St Edmund, kregen de veerboten van de Maatschappij Zeeland overlast. Reizigers werden andere kanaalroutes aangeraden, zodat het traject via Oostende drukker werd. Om de grote toevloed van reizigers aldaar te ondervangen, zijn op 14 juli speciale ritten Antwerpen - Oostende en Oostende - Antwerpen - Roosendaal ingelegd met Beneluxstellen 1207(NS) en 902(NMBS). SPE 200 vetrok uit Antwerpen om 15u.32, en kwam aan in Oostende om 16u45. De terugrit geschiedde als SPE 201, en de trein is in Roosendaal met de gewone dienst uit Brussel doorgereden naar Amsterdam. Meer spoornieuws in VeKo 13!



VERENIGINGSNIEUWS.

VeBOV - Uitstap naar Henegouwen.

De Vereniging richt op zaterdag 17 september een exkursie in naar Henegouwen. Wij vroegen en kregen toelating om de pré-metrowerken van Charleroi te bezoeken. Wij worden door onze gastheren afgehaald aan het station Charleroi-Sud, om 10 u. We worden dan rondgeleid over de werven bij het Palais des Expositions, waar de werken tot verlenging van het bestaande traject vanaf het Zuidstation tot het Weststation, al ver gevorderd zijn. Het station Porte de Waterloo is al geruime tijd klaar in ruwbouw. Ook daar zullen wij een kijkje nemen. Omstreeks 12 u. eindigt dit bezoek, en dan hebben de deelnemers een uurtje vrij om wat te eten of te drinken, want ...

OM 13 UUR vertrekt er een speciale tram aan Charleroi-Sud, die ons direkt naar Anderlues brengt, van waaruit wij verder sporen naar Lobbes en Thuin, lijnen 91 en 92. Op deze lijnen zijn foto-stops voorzien. Vervolgens keren wij terug naar Anderlues, van waaruit de omloop verder gaat naar Binche en La Louvière, via lijn 90.

In La Louvière "gaan" we over op lijn 30 - 31, om via Mariemont en Morlanwelz terug naar Anderlues en Charleroi te rijden. De ganse omloop is ongeveer 90 km.

Tijdens de tramrit zijn vele foto-stops voorzien, verdeeld over het gehele traject. De terugkomst in Charleroi is gepland omstreeks 18u.30.

VeBOV waarborgt U een fijne dag, en niets wordt onverlet gelaten om het de deelnemers naar de zin te maken. Wij hopen derhalve dat vele leden zullen meegaan, temeer daar dit de eerste tramuitstap van de Vereniging is. U moet er absoluut bij zijn, want de kosten voor VeBOV zijn niet gering. Als wij de deelnemingskosten relatief laag houden is dat omdat wij een ruime deelname voorzien.

Daar rekenen wij dan ook op.

De hiernavolgende kosten omvatten alle kosten van Charleroi tot Charleroi, m.a.w. de deelnemers staan zelf in voor de verplaatsing van hun woning naar Charleroi en terug; alléén de kosten voor de tramekskursie en pré-metrobezoek: voor leden VeBOV en de leden van hun gezin: 350 fr. per persoon; niet-leden kunnen meegaan aan de prijs van: 400 fr per persoon.

De deelnemingskosten kunnen overgeschreven worden op de rekeningen van VeBOV, maar de deelnemers moeten IN ELK GEVAL hun betalingsbewijs meebrengen, samen met de lidkaart!

Wegens de vrij korte periode die nog rest aanvaarden wij ook dat U het verschuldigde bedrag betaalt op de tram.

Wij zouden het echter sterk op prijs stellen, dat elke deelnemer zich vooraf telefonisch of schriftelijk meldt, teneinde ons een overzicht te geven van het aantal deelnemers.

Deze melding kan geschieden op telefoonnummers:

(031) 22.24.85, sekretariaat VeBOV, vanaf nu,

(031) 36.04.92, voorzitter, vanaf nu tot 4 sept, en nà 9 sept.

In beide gevallen gelieve U te bellen nà 18 u.

Samengevat: bijeenkomst 17 sept. om 10 u. aan het station NMBS Charleroi - sud, geleid bezoek pré-metro Charleroi, tot 12u.

Om 13u. vertrek speciale tram door Henegouwen, aan station Charleroi-sud. Terugkomst omstreeks 18u30.

Leden en gezinsleden: 350 fr. per persoon;

niet-leden: 400 fr. per persoon. Storten op VeBOV rekening of betalen in de tram. Evt. betalingsstrook meebrengen, en lidkaart VeBOV niet vergeten. Liefst vooraf aanmelden!

Aanzie het als een plicht erbij te zijn! Wij doen de rest.



Exkursie MIVA-net.

Wij zijn op dit ogenblik in onderhandeling met de MIVA, om op zaterdag 1 oktober 1977 een rondrit te houden met twee oude rijtuigen over enkele lijnen van het MIVA-net. Deze onderhandelingen zijn nog niet afgerond, zodat wij nog geen juiste gegevens beschikbaar hebben. Als deze rondrit kan doorgaan zal voor elk lid een rondschriften worden gemaakt, dat op de plaatselijke bijeenkomsten zal overhandigd worden. Degene die niet op onze bijeenkomsten aanwezig konden zijn, wordt het rondschriften nagezonden, nà 17 sept. Ook dat wordt een belevenis van de bovenste plank.

Verder:

is er een bezoek voorzien aan de NMBS-stelplaats Hasselt, op 15 oktober. Hierover verneemt U meer in volgende VeBOV-Koerier, die omstreeks 1 okt. verschijnt. Wij houden de mogelijkheid open dat op 22 oktober een rondrit wordt gehouden tussen Oostende en De Panne, met oud materieel! Ook daarover meer in volgende VeKo!

Houdt in elk geval deze data vrij!

In november is er de deelname van VeBOV aan het Spoorweg-salon te Brussel, en voor december een spektakulaire tentoonstelling.

In bijlage vinden onze lezers een betaalde advertentie over de stoomtrein Leuven - Mariembourg op 25 september.

Ondertussen 4 september niet vergeten met stoomtrein BRT-Fietspadenactie Leuven-Mechelen - Lier - Aarschot - Leuven.

Tenslotte is er nog de stoomrondrit van de GTF op 10 sept. Vertrek Luik G. 10 u. De reis verloopt via Rivage, Barvaux, Marloie (lijn 43), Libramont, (lijn 162), Bertrix (lijn 165), Gedinne, Beauraing, Houyet (Ardennes), Dinant (lijn 166), Namen, (lijn 154), waar de reis eindigt omstreeks 19u.15. Talrijke ruime fotostops zijn voorzien, evenals de mogelijkheid tot middagmaal. De deelnemers ontvangen dokumentatie. Prijs van de rit, zonder middagmaal: 490 fr. per volwassen persoon; kinderen beneden 12 jaar: 210 fr, over te maken op rekening nr 001.0534742.57 van GTF, asbl. Verdere inlichtingen: Mr Francis Beckers, rue de le Douix 15, 4050 - Esneux.

De VeBOV-sektie Limburg rijdt op 10 sept. per bus naar de stoommanifestatie in Rheine. Inlichtingen hierover bij dhr Julien Casier, Radiostraat 19, B-3700-Tongeren, tel. (012) 23.76.61. Wie vrij is, kan mee.

Overzicht van de programma's op de VeBOV-bijeenkomsten:

Antwerpen:

16 sept: Diamontage van R.Poot: De laatste dagen van de tramlijnen 1 en 14 in Hamburg;  
21 okt : Lezing door Dhr Kenis, Stationschef te Antwerpen-C., over: Reizigersvervoer te Antwerpen van 1835 tot 1900.

Limburg:

7 sept: Met de Orient-Expres mee, diavoordracht E. Pelckmans;  
5 okt.: Het automatiseren van een modelbaan, R. Geboers.

Gent:

9 sept: Dia-avond, onderwerp niet medegedeeld.

Brussel:

22 sept: Filmvoorstelling over de tram in Rotterdam. R. Bonte. Uw aanwezigheid wordt ten zeerste op prijs gesteld.

-----  
Kandidaturen bestuur Afdeling Antwerpen: uiterlijk 20 sept. schriftelijk indienen op sekretariaat.

vzw "B.V.S."  
Stationsstraat, 27  
9000 GENT  
tel. 091/25.70.80

Gent, postdatum

Geachte Heer, Mevrouw, Juffrouw of Sympathisant,

Misschien heeft U al gehoord van de v.z.w. "de Belgische Vrienden van de Stoomlokomotief" ter gelegenheid van de door haar ingerichte stoomtrein naar de kust op zondag 5 juni jl.

B.V.S., die mensen wil groeperen die belangstelling hebben voor de stoomtractie, en dit niet alleen als een herinnering aan voorbijgane tijden, zet op zondag 25 september, in samenwerking met I.P.A./afdeling Brabant (een vriendenkring van politiepersoneel) opnieuw de stoomlok 29.013 - de laatste en tot dusver de enige rijvaardige stoomlok van de N.M.B.S. - in met een speciale trein, samengesteld uit K-rijtuigen. Deze trein rijdt uit LEUVEN via Schaarbeek, Brussel/Leopoldswijk en Ottignies naar MARIEMBOURG in de loop van de voormiddag. In de vooravond brengt de stoomtrein de reizigers terug.

In Mariembourg bezoeken we de eerste Belgische normaalspoor-museumlijn. Inderdaad sedert Pasen 1976 baat de Chemin de Fer à Vapeur des Trois Vallées (CFV3V) de voormalige N.M.B.S.-lijn in de Viroinvalllei tot Treignes uit als museumlijn. De CFV3V beschikt over maar liefst 3 rijvaardige stoomlokomotieven (een B-lok, een C-lok en een D-lok, alle afkomstig van voormalige mijncomplementen) en over 5 authentieke Belgische houten coupé-rijtuigen. Bij deze GCI-rijtuigen moet U om de trein te verlaten, eerst met een lederen riem het raam openen en de deurkruk langs buiten openmaken!

Op zondag 25 september zullen de 3 stomers van de CFV3V de 29.013 verwelkomen. Er zullen dus 4 stoomlokomotieven samen zijn: een gebeurtenis die velen in ons land na 1966 voor onmogelijk hielden!

Om de reizigers van de speciale trein te "belonen" voor hun deelname, zal het terrein in Mariembourg voor andere kijklustigen afgezet zijn! Ook zijn er fotohalten voorzien tussen Leuven en Mariembourg, maar deze worden maar de dag zelf aan de deelnemers bekend gemaakt. B.V.S. wil namelijk een herhaling van de overrompeling, die zich op 5 juni in Gent St.-Pieters voerde, uit veiligheidsoverwegingen vermijden en tezelvertijd het fotograferen, filmen en geluidjagen voorbehouden aan de reizigers van de speciale trein. De reisbiljetten geven bovendien recht op de kostenloze deelname aan een tombola met waardevolle prijzen, geschonken door de invoerders van miniatuurtreinen, Sabena, enz.

Hoe kunt U als deelnemer de namiddag doorbrengen? U kunt de Viroinvalllei verkennen met de 11 km lange museumlijn tot Treignes. U kunt ook op de Grote Markt van Mariembourg het Muziekfestival bijwonen. Dit wordt ingericht door de Brabantse afdeling van I.P.A. Ten slotte kunt U ook gewoon wandelend de schilderachtige maar te weinig gekende streek verkennen.

U merkt het, 25 september 1977 wordt een hoogdag voor elke stoomfan. Uw deelneming kan daar alleen maar toe bijdragen. We hopen U dan ook onder de deelnemers te mogen rekenen.

Met de meeste hoogachting,  
voor de v.z.w. B.V.S.

Luc Blommaerts, Voorzitter

Ronald Van de Walle, Secretaris

zie koerzijde a.u.b.

v.z.w. B.V.S.

Speciale trein Sp 705/706

<u>Dienstregeling</u>			<u>Prijzen</u>	van 4 tot 12j
	<u>Heen</u>	<u>Terug</u>	van 12 tot 60j.	vanaf 60 j.
Leuven	8.31	21.09	480 Fr	430 Fr
Schaarbeek	8.55/8.58	20.40/20.43	460 Fr	410 Fr
Brussel/Leopoldswijk	9.07/9.09	20.29/20.31	460 Fr	410 Fr
Ottignies	9.31/9.33	20.00/20.02	440	390 Fr
Mariembourg	11.18	18.28		

Om deel te nemen volstaat het, het passende bedrag over te schrijven of te storten op postchequerekening n<sup>o</sup> 000-0888734-20 van Luc Blommaerts, Gent. Gelieve te vermelden op de strook:

- het gekozen vertrekstation
- het aantal deelnemers en hun leeftijdscategorie.
- het adres waar de reisbiljetten moeten toegestuurd worden.
- al dan niet deelname aan de rit van de museumlijn van de CFV3V (De deelnemingsprijs bedraagt vanaf 12 jaar 100Fr heen en terug; kinderen van 4 tot 12 jaar betalen 50 Fr heen en terug. Reizigers van de museumlijn kunnen op bovenvermelde rekening overschrijven of storten. Ze krijgen hun biljetten dan toegestuurd samen met die voor de speciale stoomtrein naar Mariembourg.)

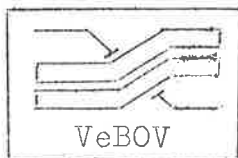
Verdere informatie bij:

Jean Duvivier Rekerstraat, 9 1712 Vlezenbeek tel 02/532 53 05  
Luc Blommaerts Stationsstraat, 27 9000 Gent tel 091/25 70 80  
Pierre Hautefin Chaussée de Mons, 657 7160 Haine St-Pierre tel 061 064/22 39 43

Belangrijke opmerking

De N.M.B.S kent op vertoon van het reisbiljet voor de speciale trein naar Mariembourg een korting toe om U per trein naar het door U gekozen vertrekstation te begeven (dus naar keuze Leuven, of Schaarbeek, of Brussel/Leopoldswijk of Ottignies). Deze korting bedraagt 50% indien de afgelegde afstand heen en terug groter is dan 2 X 50km en ze bedraagt 25% indien de afgelegde afstand kleiner is dan 2 X 50km.





bezoek aan de semi-metro te Charleroi  
tramekskursie door Henegouwen

zaterdag 17 september 1977

In de voormiddag brengen we een bezoek aan de semi-metro van Charleroi, evenals aan de werken die aan de gang zijn om het net uit te breiden. Het semi-metro net wordt volledig gebouwd onder het beheer van de speciale studiedienst van de STIC (Société des Transports Intercommunaux de Charleroi) maar wordt enkel bereden met NMVB trams. Origineel was het voorzien dat zowel NMVB als STIC trams het nieuwe net zouden gebruiken, terwijl sommige viadukten ook voor bussen aangepast zouden zijn. De bussen liet men er buiten en op 30 juni 1974 reden de laatste STIC trammetjes zodat enkel de NMVB nog het vervoer kon verzekeren. In 1982 zal de STIC bij het aflopen van haar concessie volledig bij de NMVB worden gevoegd waardoor dan één regionaal vervoersbedrijf ontstaat. Het huidige semi-metro traject tussen Gare du Sud en Gare de l'Ouest is ruim een jaar geleden op 20 juni 1976 opgesteld en wordt sindsdien normaal gebruikt door de lijnen 57,61,62,63,64,65,66,85 en 86 die nu hun eind- of beginpunt aan Gare du Sud hebben, terwijl ze dat vroeger voor de gevangenis hadden. Vlak voor het treinstation van Charleroi-Sud ligt het tramstation. Het heeft één midden perron met langs beide zijden een spoor. Het tweede spoor is slechts bereikbaar door trams die eerst de keerlus rond rijden en wordt dus enkel gebruikt door lijnen die lang op hun vertrektijd moeten wachten. Na de keerlus voor het station, waar ook een nieuw autobusstation werd aangelegd, rijdt de tram stijl het viadukt op en heeft na een bocht zijn eerste halte midden boven de Sambre in het station "la Villette" eveneens met middenperron. Het station is met roltrappen van de beide oevers bereikbaar. Het viadukt gaat dan verder naar Gare de l'Ouest, vlak naast het NMBS station Charleroi-Ouest (lijn 140). Dit semi-metrostation is nog niet in dienst en vlak ervoor hebben de trams een aftakking waarmee ze op de Rue du Grand Central komen waar ze zowel links als rechts (naar de stelplaats) kunnen. Dit bestaande net wordt nu volop uitgebreid. Na Gare de l'Ouest stijgt de lijn terug naar boven waar een grote driehoek ligt waarmee de lijnen recht-door verder rijden naar Gare du Nord, en links kunnen aftakken naar Jumet (via Lodelinesart-Ouest), Jumet (via La Docherie) en Marchienne-Anderlues. Tegen 1982 moet een groot deel van dit net klaar zijn waardoor dan een grote tijdswinst kan worden gerealiseerd, vooral in de buurt van Charleroi zelf, waar de trams op het spitsuur nu veel te lijden hebben van de verkeersdrukke.

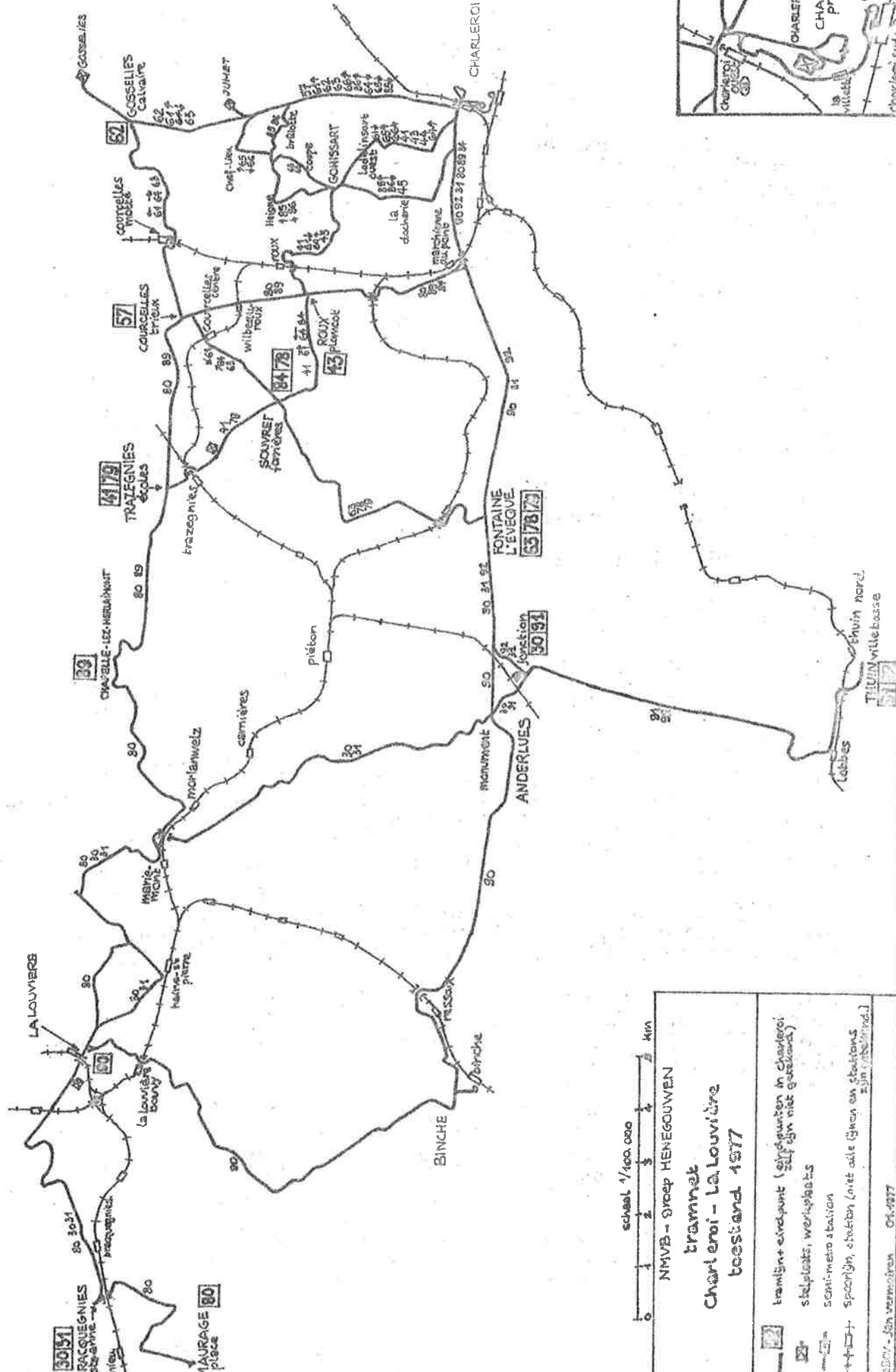
In de namiddag maken we een tramtocht door Henegouwen van ongeveer 81 km. Het vertrek is aan Gare du Sud om 13 uur en het tramstel bestaat uit een type S motorwagen met bijwagens. Om ook na de rit een goede herinnering aan over te houden geven we een vrij uitgebreid overzicht van het traject.

Vanaf Gare du Sud rijden we over het semi-metro viadukt tot Gare de l'Ouest. Aan de halte van Charleroi "Viaduc" juist boven de spoorlijn komen ook de sporen uit van en naar het Eden eindpunt, dat hoger gelegen in de stad ligt. Vanaf "Viaduc" rijden we dubbelspoor in het midden van de straat tot Monceau-sur-Sambre (4km). Achtereenvolgens

takken langs de rechterzijde de 'rode', 'gele' en 'groene' lijn af die allen naar Jumet gaan. Te Marchienne-au-Pont vlak na de spoorwegbrug (lijnen 124 en 124A) takt de 'paarse' lijn af met 2 enkele sporen in verschillende straten. Alle trams die in Charleroi vertrekken duiden met hun linkse lijnkleur, en met de kleur van de zijfilm, aan langs welke van deze wegen ze rijden. Zelf rijden we op de 'blauwe' lijn, richting Anderlues.

Het traject Charleroi - Marchienne-au-Pont is uiterst industrieel van karakter, langs beide zijden van de straat volgen de grote (en vuile) fabrieken zich op. Te Monceau gaan we enkelsporig op vrij bedding langs de rechterzijde tot Fontaine-l' Eveque over 4,2 km. Het karakter van dit traject is reeds volledig anders want we gaan hier heuvel op en af tussen de bossen. Te Fontaine zien we rechts een aftakking waar lijnen 63,78 en 79 hun eindpunt hebben. Zelf gaan we op dit kruispunt op vrij bedding langs de linkse kant en rijden nog 2,5 km tot aan de nieuwe splijting van Anderlues naar junction of monument. Aan deze splitsing komen we naast treinlijn 110 die nog slechts tot Anderlues zelf loopt. Aan de 'junction' die gevormd wordt door een enkelsporige driehoek ligt de stelplaats. Van daar gaan we recht naar het zuiden, richting Lobbes en Thuin (lijn 91 - vroeger ook 92).

Dit traject loopt eerst over 5,2 km langs de linkerstraatkant op eigen bedding. Vervolgens maken we midden in de pure natuur een grote S-bocht om in een lange afdaling bij het station van Lobbes uit te komen. In dit prachtige stuk is in elke richting een fotostop voorzien. De tramlijn gaat samen met treinlijn 130A (Charleroi-Lobbes-Erquelines) over de Sambre en iets verder aan het kerkhof van Lobbes gaan we rechts onder de trein door en bereiken het eindpunt van Thuin (Ville basse). Dit eindpunt is enkelsporig zodat we de bijwagens op de laatste wisselplaats ervoor moeten achter laten en bij het terugkomen weer moeten aanhaken. Het laatste traject van deze lijn is niet van lichtsignalisatie voorzien, maar er wordt met 'de stok' gereden. Van Thuin rijden we terug naar Anderlues waar we aan Monument rechtsaf slagen (lijn 90). Lijn 30 (vroeger ook 31) gaan hier rechtdoor. Kort na het afslagen buigen we links af om over meer dan 2km door het veld te rijden, en zelfs over een klein trambruggetje. In het veld is een fotostop voorzien. Na de boog komen we weer op de grote baan voor 2km, eerst links, dan rechts op eigen bedding. Te Trahegnies buigen we rechtsaf en via enkele straatjes komen we in Ressaix naast een 165 m hoge steenkoolgruisberg (terril) die volledig begroeid is. Fotostop in het veld. Na een brug over spoorlijn 108 (Haine-St-Pierre - Binche) rijden we verder tot Binche. In Binche ligt links een aansluitingspoor met een keerlus voor het station (oud eindpunt van lijn 36). De aansluiting ligt slechts in één richting zodat wij deze lus niet kunnen berijden. We gaan door de (beruchte) Grand'Rue, en gaan enkelsporig verder tot Binche-cimetière. Door het veld tot Péronnes met onderweg een stop. Na Péronnes komen we via een grote bocht in Trivières waar nog een oude stelplaats staat (nu voor andere doeleinden gebruikt). Verder te St-Vaast komt de tram in een V-vormige insnijding, met fotostop. We komen in La Louvière met de brug over de spoorweg (station LL-Bouvy). Behalve te Binche centrum ligt het volledig traject Anderlues - La Louvière enkelsporig met wisselplaatsen en elektrische seinen. Te La Louvière moeten we rechts afbuigen, richting Haine-St-Pierre, maar waarvoor geen aansluiting ligt. Ofwel driehoeken we eerst op het eindpunt van lijn 90 (Gazomètre) en rijden achteruit de straat op, ofwel rijden we naar links om 750m verder in de stelplaats van La Louvière te gaan keren.



schaal 1/100.000  
0 1 2 3 4 km

<p>NMVB - Groot HENEGOUWEN  <b>tramnet</b>  <b>Charleroi - La Louvière</b>  <b>toestand 1977</b></p>	
	tramlijn + metrolijn (aansluitingen in Charleroi zelf zijn niet getekend)
	stations, wisselpoints
	semi-metro station
	Speciaal station (niet alle (huren en stations zijn vermeld))
<p>Voorz. - Jbn. vermeldt: 01.4877</p>	

Tussen La Louvière en Jolimont gebruiken we het zuidelijk traject via Haine-St-Pierre station. Van Jolimont tot La Hestre rijden we dubbelsporig in het midden van de straat tot we aan La Hestre 'Bifurcation' links afslaan. Vroeger liep nog een lijn recht door, maar daarvan kan slechts een kort stukje meer gebruikt worden.

De lijn blijft dubbelspoor en vlak aan de grens met Mariemont rijden we door een straat, langs beide zijden met prachtige en hoge bomen. In de straat, maar tussen het bos van Mariemont en het domein van Mariemont dalen we in bochten af tot Mariemont station. Op het traject La Louvière - Mariemont kunnen we lijn 80 of lijn 30 voordraaien. Eventueel ook de inmiddels afgeschafte lijn 31. Lijn 80 rijdt op dit ogenblik nog steeds het volledige traject Charleroi - Maurage, maar de splitsing te Trazegnies als lijnen 82 en 80 is voorzien voor het einde van deze maand ! Aan Mariemont splitst lijn 80 langs rechts af om tot naast de spoorweglijn te klimmen via het plateau van Waroquée naar Chapelle-lez-Herlaimont. Als lijn 30 dalen wij dubbelspoor af in het bos, met fotostop, en draaien in het kleine enkelsporige tunneltje. Ook bij het buitenrijden van de tunnel is er mogelijkheid tot fotograferen. Boven de tunnel liggen : tramlijn 80, dubbelsporige treinlijn 112 en het industriaftakspoor naar het vroegere Baume et Marpent fabriek ( diverse NMBS lokomotieven hebben wellicht langs dit spoortje hun eerste levenslicht gezien. Van Morlanwelz rijden we tot Carnières waarachter de tram een grote enkelsporige boog van 1km in de vallei beschrijft, met fotostop. Enkelsporig, in of naast de straat rijden we dan tot Anderlues-Monument. Voor richting Charleroi moeten we tot junction rijden om daar hetzelfde traject als de heenrit te nemen tot Charleroi-Sud.

Tijdens de rit gebruiken we de lijnfilm zoals die op alle trams zit. Het is nutteloos van een andere film aan te brengen daar sinds de hernummering van de motorwagens in 1976 geen andere films dienst hebben gedaan. Sinds het indienstkomen van het voorinstappen en de éénmansbediening zijn lijnen 31 en 92 afgeschaft. Bij foto's van deze lijnen zouden de stickers op de zijkant van de motorwagen niet zichtbaar mogen zijn om een 'juiste' foto of dia te maken. Tijdens de rit zullen we steeds met film "SPECIAL" rijden om de reizigers langs de lijn niet in de war te brengen.

Wees bij fotostops steeds voorzichtig ! Pas steeds goed op bij het afstappen, zeker in straten met veel verkeer. Het VeBOV bestuur is niet verantwoordelijk voor ongevallen.

Een fotostop mag maximaal 3 tot 4 minuten duren. Als U geen foto's maakt, blijf dan in de tram. Tijdens de fotostop zullen de tramdeuren gesloten worden om een zo natuurlijk mogelijk zicht te geven.

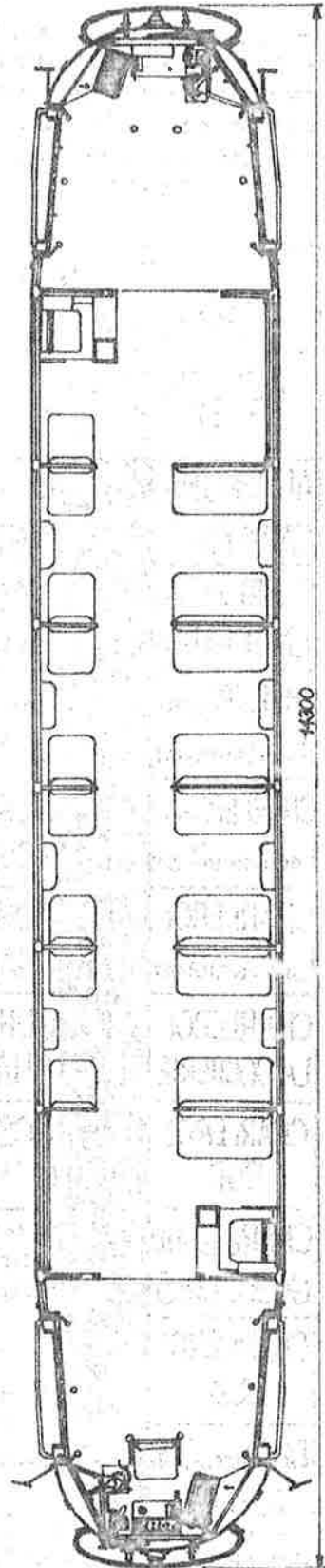
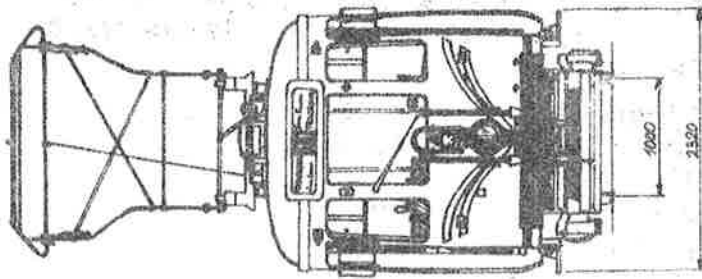
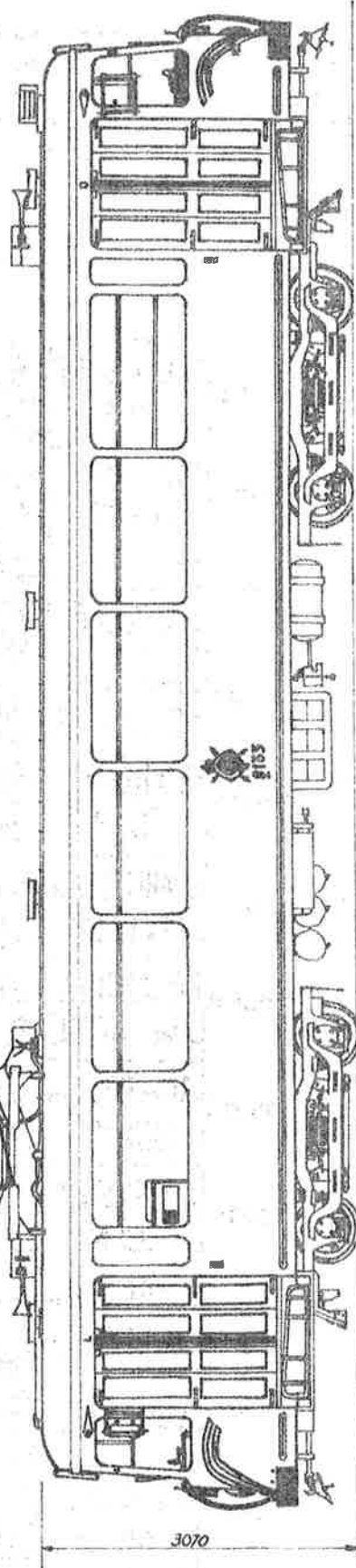
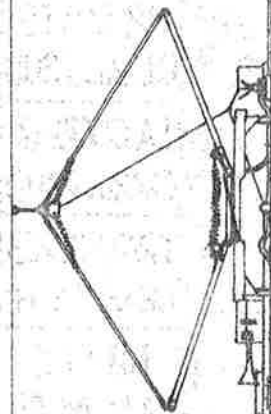
Begeef U bij een fotostop snel, maar voorzichtig naar de plaats vanwaar u een foto wil maken, liefst langs voor. Sta in niet vlak achter de tram, anders staat u zeker op de foto's van de anderen. Als Uw foto klaar is, hol dan niet dadelijk terug maar kijk even of de anderen ook klaar zijn.

Met uw deelneming en goede wil wordt het zeker een prettige en interessante rondrit. VeBOV wenst U een fijne dag en hoopt U ook bij andere ekskursies als deelnemer te mogen begroeten.

VeBOV - organisatie  
roger bastaens & jan vermeiren

N.M.V.B.

# «TYPE S» MOTORWAGEN TS 3



Schaal: 3/200

ve80V - I.V.



Sedert november 1974 zijn alle motorwagens uitgerust met een nieuwe lijnfilm, waarvan we hier een overzicht geven. Alle wagens hebben dezelfde film, eender tot welke stelplaats ze behoren. De linkse kleur op de lijnfilm geeft aan langs welke weg de trams Charleroi verlaten.

rood : via Jumet : voor lijnen 57, 61, 62, 63, 66, 86.

geel : via Lodelinsart Ouest : 41, 43, 44, 65.

groen : via La Docherie : 85, 45.

paars : via Monceau sur Sambre : 80, 84, 89.

blauw : via Anderlues : 31, 90, 92.

vanaf Anderlues : 30, 91.

andere lijnen : 78, 79.

De lijnkleuren worden gescheiden door een zwart veld met in het wit het lijncijfer. De verschillende lijnen onderaan zijn slechts gescheiden door de lijnkleuren zelf. De lijnteksten zijn zwart op witte of gele achtergrond en wit op groene, rode, paarse, blauwe, bruine of rose achtergrond. 'depot' en 'special' zijn rood met witte letters.

rood	DEPOT								
rood	SPECIAL								
blauw	ANDERLUES CARNIERES	30	LA LOUVIERE BRAQUEGNIES	groen	geel	GOHYSSART COUPE	65	CHEF-LIEU CHARLEROI SUD	rood
blauw	CHARLEROI EDEN ANDERLUES	31	CARNIERES LA LOUVIERE BRAQUEGNIES	rood	rood	CHEF-LIEU COUPE	66	GOHYSSART CHARLEROI SUD	geel
geel	CHARLEROI EDEN JUMET GOHYSSART	41	SOUVRET FORRIERES TRAZEGNIES	wit	rose	FONTAINE L'EVEQUE	78	FORRIERES	groen
geel	CHARLEROI EDEN LODELINSART OUEST	43	GOHYSSART ROUX PLOMOT	rose	rood	FONTAINE L'EVEQUE FORRIERES	79	TRAZEGNIES	wit
geel	CHARLEROI LODELINSART OUEST	44	GOHYSSART CHARLEROI	bruin	paars	CHARLEROI EDEN	80	MAURAGE	paars
groen	CHARLEROI LA DOCHERIE	45	GOHYSSART CHARLEROI	bruin	paars	CHARLEROI EDEN MARCHIENNE	84	ROUX PLOMOT FORRIERES	geel
rood	CHARLEROI SUD	57	GOSSSELIES COURCELLES TRIEUX	blauw	groen	LA DOCHERIE JUMET HEIGNE	85	BRULOTTE CHARLEROI SUD	rood
rood	CHARLEROI SUD GOSSSELIES	61	SOUVRET FORRIERES JUMET GOHYSSART CHARLEROI EDEN	wit	rood	JUMET BRULOTTE HEIGNE	86	LA DOCHERIE CHARLEROI SUD	groen
rood	CHARLEROI SUD	62	GOSSSELIES CALVAIRE	rood	paars	CHARLEROI EDEN	89	TRAZEGNIES CHAPELLE HT	bruin
rood	CHARLEROI SUD GOSSSELIES	63	SOUVRET FORRIERES FONTAINE L'EVEQUE	bruin	blauw	CHARLEROI EDEN ANDERLUES	90	BINCHE LA LOUVIERE	bruin
geel	CHARLEROI EDEN JUMET GOHYSSART SOUVRET FORRIERES	64	GOSSSELIES CHARLEROI SUD	groen	blauw	ANDERLUES	91	THUIN	geel
					blauw	CHARLEROI EDEN	92	THUIN	blauw