

PROV-koerier

1 - 83



VERENIGINGSBLAD VAN DE vzw.PRO OPENBAAR VERVOER - PROV.

Hoofdopsteller en Verantwoordelijke Uitgever: Roger BASTAENS.

Baggenstraat 6

B-2200-ANTWERPEN-Borgerhout.

Bij abonnement te verkrijgen op rekening 412-6155551-09-PROV-Antwerpen.

Voor Nederland: Postgiro 1107397 t.n.v. RaBo-bank Ossendrecht-Putte, t.g.v rekening nr 1405-62648 van PROV - Antwerpen.

Foto Voorpagina: Het oude reizigersstation Ostende-stad.Bijdrage in blad.

TER KENNISMAKING.

Wij kunnen ons voorstellen, geachte Lezer, dat U bij het openen van dit blad even raar opkijkt, en uzelf de vraag stelt: Wat heeft dat te betekenen? Goed. Wij, dat zijn: Roger Bastaens, Johnny Dobson en Willy Bomans. Nog tot 26 februari a.s. vormen wij het bestuur van de VeBOV. Nadien komen daar andere mensen aan het roer, en hebben wij, de genoemde personen, in het geheel geen uitstaans meer met deze Vereniging, alhoewel de twee eerstgenoemden er de oprichters van zijn geweest. Het kan des te meer verwonderen dat wij er nu geheel mee breken. Wij hebben daar onze redenen voor. Onder invloed van enkele personen is het klimaat van de VeBOV geheel verdorven geraakt, en met de Statuten in de hand, blijkt het onmogelijk op korte termijn nog tot een zinvolle activiteit te komen. Een aantal personen uit de Vereniging sluiten was mogelijk, maar de daartoe te volgen procedure is zo tijdrovend, dat wij daarvan geheel hebben afgezien. Dat wij weten wat we willen hebben wij de voorbije zeven jaar kunnen aantonen, nl. tot over de vijfhonderd leden. Vierhonderd daarvan zien we haast nooit. Die nemen genoegen met het tijdschrift, en dat is hun volstrekte recht! Tussen de overige honderd zitten de ontevredenen, zij die erop uit zijn te zeggen wat wij moeten doen, en hoe wij het moeten doen. Wij waren die afremmende gang van zaken terdege moe, en wij hebben besloten opnieuw te beginnen, met een schone lei en voldoende werkkraft, om wat wij éénmaal hebben bewezen, nogmaals waar te maken. Op die manier hopen wij ons verder ten dienste te stellen van onze vrienden die ons werk wisten te waarderen, en die als het moest, begrip konden opbrengen voor zekere moeilijkheden. Wij gaan hier de troebele omstandigheden niet op een rijtje zetten, de vuile was wordt niet uitgehangen...

Om verder te kunnen werken hebben wij besloten over te gaan tot het oprichten van een nieuwe VZW. De Statuten van deze VZW zijn ondertussen bij de Notaris verleden, en het eerste tijdschrift van de nieuwe vzw. PRO OPENBAAR VERVOER leest U nu. Het zal duidelijk zijn dat wij nog niet weten hoeveel abonnementen op de PROV - KOERIER zich zullen melden. Daarom is besloten dat in 1984 ons tijdschrift slechts om de drie maanden zal verschijnen, kwestie van een relatieve zekerheid te hebben om uit de kosten te geraken.

De Statuten worden slechts toepasselijk gemaakt op het Bestuur van de vzw. PRO OPENBAAR VERVOER. Daaruit vloeit voort, dat ondermijnende activiteiten in de toekomst zo goed als uitgesloten zijn, en dat de rechten van de Lezer tot een maximum gewaarborgd zullen zijn. Indien zich bij de aanvang van 1984 voldoende abonnés zullen aangemeld hebben, zal het tijdschrift om de twee maanden verschijnen. Tevens is besloten aan alle Abonnés op PROV - KOERIER onze jaarlijkse kalender aan te bieden. De prijs daarvan is begrepen in het abonnement. Zodra de kalender gereed is, wordt die met het blad mee verzonden. De eerste uitgave van de PROV - KALENDER is voorzien voor 1984, maar die zal in de loop van de zomer 1983 reeds worden uitgebracht.

Dat het tijdschrift nog slechts om de twee maanden zal verschijnen, vindt zijn oorsprong in het feit, dat het uitbrengen van een maandblad praktisch gezien, niet vol te houden is, omdat het vele werk dat

lees verder op achterbinnenkaft.

50 Jaar geleden... Per trein door België

HG HESSELINK

Vijftig jaar geleden was België voor ons, Nederlanders, een erg goedkoop land, en voor spoorwegliefhebbers werd dit nog extra geaccentueerd door de zeer goedkope abonnementen van vijf- en vijftien dagen die de NMBS uitgaf. Natuurlijk konden wij ook naar Engeland maar daar zat een "dure" bootreis aan vast, of ook naar Duitsland, wat echter het gevaar van een spoedig "ingesperrt werden" inhield als je als buitenlander wat te veel naar lokomotieven keek. Trouwens, ook in België was je al gauw verdacht, zeker als je lokomotiefnummers met hun stelplaatsaanduidingen noteerde. Dat deden wij meestal dan ook wat later, vooral als het maar om één of twee lokomotiefnummers ging. Aanvankelijk was fotograferen er in het geheel niet bij (jammer genoeg), maar eens de weg gevonden kregen wij fotovergunningen, niet alleen voor stations, maar ook voor de stelplaatsen. Van de "Klandestien" genomen foto's stuurden wij afdrucken naar de dienst van de Traktie, die er zo door getroffen werd dat, toen we een volgende maal een fotovergunning vroegen, deze prompt gegeven werd.

Van de abonnementen die wij in de zomervakantie namen, kwam gewoonlijk alléén dat voor vijftien dagen in aanmerking. De wijze waarop we deze vijftien dagen produktief wisten te maken vindt U hieronder aangegeven. Uiteraard waren bij ieder abonnement de gekozen reisroutes, mede afhankelijk van de dienstregeling, verschillend.

De eerste dag begon 's morgens in Amersfoort, waar schrijver dezes toen woonde, en via Utrecht (hier ontmoette ik mijn vriend J. Quanjer) en Eindhoven reisden wij naar Weert, waar we overstapten op de trein naar Antwerpen. Ik herinner mij nog goed de keer dat wij in Eindhoven zoveel vertraging hadden, dat we gevaar liepen in Weert de aansluiting naar Antwerpen te zullen missen. Wij vroegen toen de Chef in Eindhoven om aan zijn ambtgenoot in Weert te willen berichten dat zich in de vertraagde sneltrein naar Maastricht, reizigers voor Antwerpen bevonden. En ja, het lukt! Bij aankomst in Weert stond aan de andere zijde van het perron de sneltrein 90, van Duisburg naar Antwerpen nog te wachten! Een blazende lokomotief van de reeks NS 1300 met een D, 2C en 1 AB, allen Pruisisch doorgangsmateriaal: zie daar.

De 1300 vervoerde de trein van Dalheim naar Hamont. Daar begon het eigenlijke feest! Een 2B1-lokomotief type 6, of een machtige type 66 kwam voor de trein. De laatste was eigenlijk de mooiste, want op die manier kreeg je een compleet Pruisisch garnituur. Jammer genoeg hebben we dat, als zoveel andere heerlijkheden, niet gefotografeerd.

Briesend en blazend, vooral met de type 66, denderden we over de toen nog veelal met hei bedekte Kempische vlakten, waar hier en daar schuchter de eerste fabrieken (werkplaatsen!) begonnen te verrijzen. De 89 km naar Antwerpen legden we af in 84 minuten (11u.08 - 12u.32), met enkel een stop in Neerpelt en Mol. Niet indrukwekkend, maar we reden zeker 80 km/u., mede in verband met langzaam rijden door Herentals en Lier. Overigens was deze snelheid in die jaren in veel landen nog standaard.

In Antwerpen maakten wij kennis met het systeem van de blok-treinen, dat voor die dagen fameuze stelsel van treinen met een vaste samenstelling, in principe rijdend op de uren waarop zakenlieden pleegden te reizen: 's morgens heen, en in de namiddag/avond terug.

Noemen we in eerste instantie de verbinding Brussel-Noord - Antwerpen, die op werkdagen met circa 13 verbindingen in elke richting bedield was. Sommige treinen stopten in Mechelen, anderen reden non-stop. Op zondag reden er minder blok-treinen. Zij waren samengesteld uit, in mijn herinnering, acht oude Amerikaanse 4-assige doorgangsrjtuigen, die met de eerste wereldoorlog naar België waren gekomen. Aan elk einde liep een drie-assige Belgische pakwagen, die aan de zijde naar de lokomotief een half ronde kop had, iets van stroomlijn dus.

Tussen Brussel en Verviers bestonden drie verbindingen v.v. met op woensdag een extra Brussel - Luik v.v. Deze treinen werden met 4-assig wapenstilstandsmateriaal gereden, evenals op de meeste hiernavolgende: Brussel-Nd - Oostende 3 maal heen en terug; Brussel-Zd - Blankenberge, éénmaal H+T; Brussel-Zd - Charleroi driemaal H+T; Brussel-Zd - Bergen: tweemaal Heen en terug.

Deze ster werd nog vervolledigd met enkele dwarsverbindingen als Antwerpen-Luik, tweemaal v.v., Gent-Luik tweemaal v.v., Antwerpen-Charleroi tweemaal v.v.. Deze laatstgenoemde treinen reden via Schaarbeek-Leopoldswijk-Halle en vice-versa. Met deze verzameling was het vierassige materieel wel geheel in gebruik. Toch bestond er nog wel behoefte aan meer verbindingen, zoals Brussel - Kortrijk. Deze kreeg ook twee verbindingen v.v., bestaande uit vier of vijf van de bekende drie-assige rijtuigen, getrokken door een P-8. Eén van deze was verlengd van/tot Roeselare.

Voor alle duidelijkheid zij nog opgemerkt, dat behalve voor de bloktreinen in veel gevallen nog meerdere gewone, snelle treinen reden, soms met dezelfde, maar meestal met iets langere rijtijd dan de blok-treinen. Vergeten wij niet nog de tweemaal daagse blok Antwerpen-Rijsel v.v. en de zomerse verbinding éénmaal daags Antwerpen-C.-Adinkerke. Merkwaardig dat Brussel geen blok-relatie met Adinkerke had.

Om 13u.11 reisden wij verder met de gewone sneltrein Antwerpen-Mechelen-Gent-Brugge-Oostende-Kaai, aankomst 15u.28, waar wij ondermeer getuige waren van de aankomst om 15u.45 van de Pullmantrein Keulen-Oostende v.v. en het vertrek van de Engelse boot om 15u.55. Om 16u.20 kwam een boot uit Engeland aan, waarop de Pullmantrein om 16u.32 weer vertrok. Een korte keertijd van ruim drie kwartier dus. Evenals bij aankomst had deze trein bij vertrek een lokomotief type 9.

Het viersporige baanvak van Antwerpen naar Mechelen boeide ons, die zoiets in Nederland nauwelijks kenden, ten zeerste, zeker als we een andere trein inhaalden. Mechelen lag toen nog laag, en de brug over de vaart met de aftakking naar Gent moesten wel met "beleid" genomen worden, maar daarna ging het weer volle vaart via Dendermonde en Schellebelle, waar de lijn uit Brussel-Nd 'krom' aansloot naar Gent-Sint-Pieters. Dit station kwam weliswaar al sedert 1912 in het spoorboek voor, maar was pas sinds 1926 ter vervanging van Gent-Zuid in vol bedrijf, en deed ons toen als supermodern aan.

Brugge daarentegen, met zijn 2x2 doorgaande sporen en terzijde nog een paar kopsporen voor de richtingen Eeklo en Torhout, deed onwezenlijk aan: veel te bekrompen.

Waren wij toevallig op een donderdag in Oostende, werd na het vertrek van de Pullmantrein, tijd gemaakt om naar het vertrek van de vier wekelijkse vistreinen te gaan kijken, die praktisch heel België van vis voorzagen. Lokomotieven type 51 rangeerden volle wagens weg van de vismijn, brachten

ze in volgorde van bestemming, en zetten weer lege wagens voor. Niets is er meer over van deze efficiënte distributie.

Het vertrek vond plaats tussen 17 en 18uur. Niet dat de snelheden buitensporig waren, maar voor die jaren was het toch al heel wat. Nemen wij een paar voorbeelden:

Een zending vis vertrok van de vismijn om 17u.20 en kwam via Schaarbeek (23u.16-01u.25) en Herbesthal (6u.22 - 7u.22) om 7u.30 in Eupen aan; een zending voor Martelange vertrok eveneens om 17u.20 en bereikte Aarlen om 5u.39, vanwaar zij per buurtspoor om 9u.30 op de plaats van bestemming aankwam.

Tegenwoordig zou het natuurlijk veel sneller gaan.

Dan was voor ons het ogenblik gekomen om een kleine maaltijd te nuttigen, en om 19u.30 reisden wij met de bloktrein met stop in Brugge en Gent, naar Brussel-Noord, aankomst 21u.06. Daar hadden wij in de Vooruitgangstraat een hotel dat ons als vaste overnachtingsplaats diende. Het lag vrijwel tegenover de spijzaal van het Noordstation, die aan de perronzijde door een controlebeame bewaakt werd. De bedoeling was dat je er alleen inmocht om te eten, maar niet om deze doortocht als doorgang te gebruiken, wat we vanwege de ligging van het hotel, graag deden. Na een paar avonden was het wel afgelopen, en moesten wij een hele omweg via de officiële uitgang, naar het Stationsplein maken.

De volgende dag was het bijtijds opstaan geblazen. Om 6u.58 vertrok de half-doorgaande trein 1214 naar Luxemburg - Basel, die ons naar Libramont zou brengen, met een stop op alle knooppuntstations. Het was dé gelegenheid om 's morgens van Brussel uit, het gebied van de Ardennen te bereiken. De trein werd getrokken door een type 10 van Brussel-Noord, die in Jemelle plaats maakte voor een soortegoot van Stockem. In Namen zagen wij de eerste lokomotieven van de Nord-Belge, en hoewel we tot dan ook al hadden gemerkt wat de type 10 presteerde, werd het na het passeren van de Maas, zeer indrukwekkend.

In Ciney was een kleine depot dat enkele typen 25 en 93 (T 93) voor de diensten naar Statte en Yvoir of Anhée herbergde. Even voordat we te 10u.19 Libramont binnenreden was uit Gouvy een reizigerstrein, getrokken door type 25 aangekomen, terwijl onze trein met een type 41 of 43 naar Bertrix al gereed stond, (v.10u.43) om ons te 13u.09 in Athus af te zetten.

In Bertrix gaven we aansluiting naar Houyet en naar Muno (de tweede van drie treinen per dag!). De lijn naar Muno hebben wij



Aankomst te Antwerpen van lok. 604 met trein 90 uit Hamont. In die dagen liep alleen nog ochtendsnel-trein naar- en een avondsnel-trein uit Antwerpen. Deze treinen bestonden uit Belgisch materieel. Lok en personeel overnachtten in Hamont.



Antwerpen-Centraal met lok. 6946 voor bloktrein naar Brussel-Noord. De trein bestond uit nieuw materieel



Een lokomotief van het type 9 rijdt achteruit om voor een trein gespannen te worden in Oostende-Kaai. Foto's van de schrijver.

nooit bereiden, omdat deze aansluitende trein daar een keertijd van drie uur had, en dat vonden we zonde van ons abonnement. De beide andere treinen hadden wel kortere keertijden, maar voor de eerste konden we niet tijdig uit Brussel komen, en voor de andere was het te laat om dezelfde dag nog in Brussel te komen. Waarom dan altijd in Brussel overnacht zult U vragen? Wel, dan waren wij zeker van onderdak en we behoeften geen bagage mee te slepen. (Overigens liep de lijn van Muno nog door naar Carignan, aan de lijn van de Est, van Sedan naar Montmédy, intussen zonder in het grensgebied gebruikt te worden.)

De trein naar Muno bestond uit een type 96 (T 12) met drie-assige bagagewagen, en één zesassig Pruisisch doorgangsrijtuig met drie klassen. Door het wonderschone natuurgebied bereikten we Virton-St-Mard, waar we ons onder meer vergaapten aan een onvoorstelbaar lelijke tenderlokomotief van de Est, die naar Montmédy vertrok. Direkt daarna stopten we in het toen nieuwe goederenstation Chenois-Latour, met zijn grote depot, waar toen o.a. type 36 onderdak vond. Het rangeerterrein diende als verzamelen en verdeelstation voor het cokes-, erts- en staalverkeer rondom en te oosten van Athus. Een eind verder, ik meen in Signleulx, takte een raccordement richting Franse grens af. We begrepen niet waarvoor het diende, en pas vele jaren later, toen we nog eens per auto daarheen crossten, leerden we dat hier een aantal staal-industriën aan de overzijde van de grens, dus in Frankrijk, op deze wijze aansluiting kregen met de spoorweg. Helaas hebben we in die jaren veel te weinig, of liever bijna geen, aandacht aan de industrielokomotieven geschonken. Wat zouden wij daar juweeltjes van oudheidkunde hebben tussen kunnen vinden! Maar juist daar, waar de industrie door haar lokomotieven interessant werd, bood ook het échte spoor zoveel te zien, dus...

In Athus stapten we dan over in een trein van de Prince Henri, die ons naar Pétange bracht. (We hadden daarvoor natuurlijk wel een apart kaartje nodig). De spoorwegen in Luxemburg werden toen nog geëxploiteerd door de "Prince Henri", en voor wat betreft de lijnen van de stad Luxemburg naar Trois-Vierges, Aarlen, Bettemburg en Wasserbillig, door de "Alsace - Lorraine".

De P-H had maar weinig eigen lokomotieven, bestaande uit diverse kleine series 1B1, C, 1C1 en D tenderlokomotieven. Na de eerste wereldoorlog had zij van de Belgische Spoorwegen grote Badische 1C1 tenderlokomotieven overgenomen, en Pruisische G 10,

G 12 en G12¹, alsmede nog wat eenlingen van diverse typen overgenomen. Daar Pétange wel het hoofddepot was, waren vrijwel alle typen daar vertegenwoordigd, en konden wij onder geleide van de Chef van Traktie himself, naar hartelust fotograferen. Jammer alleen dat de zon in het verlengde van de sporen stond.

Dan op naar Luxemburg, waar we van 17u.38 tot 19u.21 de tijd hadden om het drukke reizigers- en goederenverkeer te bekijken. Stationschefs droegen toen, naar oude Franse mode, ook bij de P-H, witte petten. De seinen daarentegen waren nauw verwant met de Duitse.

De terugreis werd gemaakt met de tegentrein van de heengaande, die ons om 0u.05 in Brussel-Noord afzette. We hadden die dag liters Spa genuttigd, en ongelooflijk genoten van alles wat de Luxemburgerlijn te bieden had. Achteraf bezien zijn we bij het fotograferen vaak veel te statisch, (stilstaande lokomotieven) en te weinig dynamisch (rijdende lok's en treinen) geweest.

De derde dag begon na de krachttoer van de vorige dag, wat later: om 9u.33 vertrokken wij van Noord, achter een type 7, via Leuven naar Tienen. Met het type 7 werden in die dagen allerlei proeven genomen. Uiteindelijk kwamen er verbouwingen in vier verschillende soorten. Na enkele vergelijkingen kregen wij in de gaten dat deze verbouwde lokomotieven alle thuis hoorden in Schaarbeek. Oorspronkelijk was de type 7 een vier-cilinder compound lokomotief type de Glehn, d.w.z. de twee binnengelegene cilinders dreeven de voorste drijfas, de twee buitengelegene cilinders de middelste drijfas aan. De 700 en 728 reden als proef rond met alle vier cilinders boven en naast het draaistel, waardoor de buitenliggende cilinders dus lange drijfstanden kregen. De 762 en 764: eveneens met vier cilinders naast elkaar, maar nu alle vier gelijk. De 718 en 724: ook met vier gelijke cilinders, maar op de oude plaats. Dan kwamen nog voor: de boven de cilinders verhoogde voetplaat en de, oorspronkelijke over de gehele lengte, voetplaat op één hoogte. Beiden zowel met enkele als met dubbele schoorsteen en deze laatste weer volgens systeem Lemaitre en Legein. Verder waren er nog de 723, 773 en 774, die niet een Belpaire-vuurkist, maar een ronde vuurkist hadden. Van deze drie hadden de 723 en de 773 bovendien een gestroomlijnd machinisten huis. Het leek wel of de variaties eindeloos waren.

In Tienen stapten we over in dat soort omnibusachtiger dan omnibustreinen, waarvan

de Belgische Spoorwegen op het "platteland" -in wezen was het een sterk heuvelachtig met suikerbieten begroeid land- zo welvoorzien waren. Ik bedoel het type 41 of 43, met een achttal drieassers waaraan je geen verschillen kon opmerken, hoewel die er wel waren.

Via Geldenaken tuften we naar Ramillies waar - hoe kregen ze het daar voor elkaar- tweemaal twee treinen elkaar gelijktijdig kruisten. Het moet gezegd worden: de dienstregeling op dat soort lijnen mag dan niet altijd even royaal zijn geweest, als er gereden werd kon je ook alle kanten op. Vervolgens zakten we letterlijk van de hoogvlakte het Maasdal in, zodat we om 12u.32 in Namen aankwamen. Net tijd om naar de Gare Latérale over te stappen waar de Nord Belge ons al stond te wachten met een 2C lokomotief type Franse Nord en een stel oude Pruisische lokaalrijtuigen. Langs de Maas reden we klak klak klak, klak klak klak via Yvoir en de driehoek bij Bouvignes naar Dinant, waar we weer kans zagen met z'n vieren bij elkaar te komen. Tussen het eerste en het tweede perron lagen drie sporen, waarvan het middelste zonder zelf door te lopen in de beide richtingen met twee kruiswissels met de beide buitenste verbonden was, een vrij zeldzaam voorkomende konstruktie.

Onze tegentrein had een 2B2 tenderlokomotief van de Nord Belge en de beide andere treinen, van de lijn Jemelle - Taminés, werden getrokken door een type 18 uit Taminés en een type 8 uit Jemelle. Verder langs Waulsort (kasteelachtig station) naar Hastière, waar onze trein de reis naar Givet alleen lieten voort zetten, en overstapten op de "Chimay". Een vroegere 2B tenderlokomotief met een stuk of zes tweeassige lokaaltreinrijtuigen van de Franse Nord bracht ons nu (Hastière v.14u.05) via Doische en Mariembourg naar Chimay. Een typisch Franse lokaalspoorweg, die in de tweede wereldoorlog nog eens een belangrijke rol in het transport van Duitse verlofangers zou spelen. Ook de beveiliging van de stations was Frans: een ver voor het eerste wissel geplaatste disque. Deze stond voor alle stations op onveilig, wat zoveel betekende als "rijden op zicht", zodanig dat U zonodig direkt kunt stoppen".

Berg op berg af holderdebolderden we voort langs oorden als Matagne la Grande en Matagne la Petite, en legden de 46 km. tot Chimay in precies 90 minuten af. Hier waren werkplaats en depot van het bedrijf gevestigd, en wachtte een bescheiden foto-oogst: enkele 2B tenderlokomotieven en stokoude D-goederentreinlokomotieven van de Nord-Belge. Helas hebben we toen en

later geen van de Pruisische G 7's die het bedrijf toch ook rijk was, gezien. Toch zou ik die een flink aantal jaren later nog eens tegenkomen. Het was hier in Chimay dat een viertal lijnwerkers me voor een "espion, certainement un espion" aanzagen, en me gevierden in triomf naar de depotchef brachten, die me enkele minuten tevoren op mijn vergunning van de Nord-Belge, toestemming had gegeven tot fotograferen. Grote teleurstelling toen het zuivere koffie bleek te zijn...



1935 - Nord-Belge lokomotief 785 met goederentrein in Dinant, richting Givet. Foto: archief H.G.Hesselink.



Station Chimay, waar we een reizigerstrein zien die getrokken wordt door lok. Chimay I !
Foto-archief van de auteur.

Om 16u.14 aanvaardden we de terugreis via Thuillies (hier type 11 met trein naar Berzé-Lanèffe) - Lobbes (kruising N-B-lijn Charleroi-Erquelinnes)- enige driehoeksaftakkingen in het mijngebied rondom de Fauroeulx en Cuesmes-werkplaatsen naar Bergen. Over deze 78 km-lange rit deden we toen 150 minuten! In Bergen hadden we een uur tijd voor een 'vorkeetmaal' en gingen we dan om 19u.53 doorgaand naar Zinnik en vandaar omnibus naar Brussel.

Brussel-Zuid wel te verstaan, aankomst 21u.14. We waren dan nog niet thuis, want er volgde eerst nog een tramrit naar het Noordstation. Weliswaar bestond de westelijke verbindingsbahn tussen Noord en Zuid al vele jaren, maar deze werd enkel in de spitsuren door een paar reizigerstreinen bediend. Voorts reden de treinen Antwerpen-Parijs H-T over deze baan, waarbij het Noordstation niet werd aangedaan, maar wel het Zuidstation. Verder waren er nog enkele treinen van Brussel-Zuid naar Dendermonde die er over reden.

Overigens was deze verbindingslijn zo druk met goederentreinen bezet, dat er geen andere treinen meer bijkonden. Vandaar dat, zoals we zagen, enkele noord-zuid treinen over de al in 1928-30 geopende oostelijke ringlijn Halle-Linkebeek-Etterbeek werden geleid. Behoudens de zomer 1934 reden daar toen geen lokale treinen. Dat jaar was er op zondag een dienst van lokaal treinen Leopoldswijk-Halle. Voor wie zich nu afvraagt hoe we tussen ontbijt en diner in leven bleven, zij vermeld dat we tussendoor een pistolet met ham of kaas verorberden...



Het lokdepot van de Prince Henri te Pétange, 1934, met een van de Badische Staats-spoorwegen afkomstige IC1 tenderlokomotief nr 263. (wapenstilstandslok.) Foto van de auteur.



Het oude, houten station van Luxemburg. Verzameling van de auteur.



1936. Nord-Belge lokomotief nr 61 in het station van Dinant, met trein naar Namen. De rijtuigen zijn nog Wapenstilstandsrijtuigen. Let op de verlichte filmkast met treinnummer à la Nord-Français. Foto v.d.schrijver

DE STADSTRAM VAN MECHELEN - 1913 - 1953.

EEN GESCHIEDENIS VAN VEERTIG JAAR STADSVervoER IN DE DIJLESTAD

Roger Bastaens.

Inleiding.

Mechelen en Brussel waren de eerste Belgische én vastelandsteden die kennis maakten met spoorwegvervoer. Immers, op 5 mei 1835 reed de eerste trein van het vasteland tussen beide steden. Mechelen was toen voorbestemd om de spoorwegstad bij uitstek te worden, als centraal spoorwegknooppunt in België, maar kon, jaren later, die optie niet meer waarmaken.

In 1836 werd de spoorlijn naar Antwerpen verlengd. Juist die verlenging zou ruim vijftig jaar later, een geduchte hindernis worden in de afwikkeling van het buurtspoorwegverkeer in de Dijlestad. De spoorlijn was immers op grondniveau gelegen, en de Belgische Spoorwegen stelden haar veto tegen een gelijkgrondse kruising met de buurtspoorweg.

De Buurtspoorweggeschiedenis in Mechelen begon al heel vroeg, nl. op 27 juni 1887, toen de lijn Mechelen-Heist op de Berg in dienst werd genomen. In Mechelen begon de lijn aan de Nekkerspoel, tegen de spoorlijn Mechelen - Antwerpen. Een tweede lijn, Rumst - Mechelen-Katelijnepoort kwam in dienst op 6 mei 1900, die op 22 juni 1902 werd verlengd naar het station, langs de Edgard Tinnellaan, de Nekkerspoel, de Zwartzustersvest, het Raghenoplein en de Stationsstr. Beide lijnen waren aangelegd op spoorbreedte van 1,067 m. ook Hollands spoor genoemd. De buurtspoorlijnen van de provincie Antwerpen waren doorgaans op die spoorbreedte aangelegd, omdat op de grens de spoorlijnen waren aangesloten op het Nederlandse net, waar die spoorbreedte ook toepassing vond.

Het N.M.V.B.-jaarverslag van 1907 zegt dat tussen Mechelen-Nekkerspoel en de Pasbrug een viersporige spoorlijn in aanbouw is. Het gaat hier duidelijk om de reeds bestaande 1,067m. spoorlijn naar Heist op de Berg, en de in aanleg zijnde spoorlijn Mechelen-Aarschot, die vanaf het begin op meterspoor is aangelegd.

Het is dus zo geweest, dat van 1902 tot bij de komst van de stadstram in 1913 de lijn Mechelen - Rumst (Antwerpen) en in veel mindere mate, de lijnen Mechelen Heist-op-de-Berg en Mechelen Aarschot, voor een primair stadsvervoer hebben gezorgd, zij het dan in zeer beperkte mate, en uiteraard met beperkte frequentie.

Het jaarverslag van 1908 maakt melding van het feit dat de Spoorwegmaatschappij begonnen is met het bouwen van een spoorwegviadukt te Mechelen-Nekkerspoel. Het voorstel tot aanleg van dit viadukt dateerde echter al van 1890, en reeds bij K.B. van 23 maart 1892 werd de verlenging van de buurtlijnen van de Nekkerspoel naar het station toegestaan. Toch zou het pas op 17 jan. 1911 mogelijk zijn de verbinding in dienst te nemen.

Al die tijd was er dus geen sprake van een écht openbaar vervoer in Mechelen-stad. In Brussel vond een geregeld personenvervoer plaats in 1869, terwijl Antwerpen volgde in 1873. Mechelen zou dus pas veertig jaar later aan bod komen. Het jaarverslag van de NMVB van 1909 vermeldt in dit verband op blz. 49:

Lignes Électriques de Malines: La demande en concession est en préparation et la souscription du capital se poursuit régulièrement.

Alhoewel de stadslijnen van Mechelen naar buiten uit konden beschouwd worden als een zelfstandig geheel, was het kapitaal en de verrekeningen ervan, verbonden met dat van de drie bestaande buurtlijnen: Mechelen-Rumst-Antwerpen, Mechelen - Heist o.d.Berg-Westerlo - Turnhout, en Mechelen-Aarschot.

In december 1911 werd vergunning verleend tot elektrifikatie van de bestaande baanvakken van de buurtlijnen, voor zover die voor de stadsdiensten in aanmerking kwamen. Tevens kon worden begonnen met het aanleggen van de nodige sporen in het centrum, en dat in aansluiting met de reeds bestaande baanvakken buiten het Centrum, nl. Nekkerspoel-Pasbrug, en Katelijnepoort-Schietbaan.

Door het totstandkomen van het spoorwegviadukt aan de Nekkerspoel, op 17 januari 1911 konden, zoals gezegd, de stoomtrams van de lijnen Mechelen-Aarschot en Mechelen-Heist-Westerlo-Turnhout, nu doorrijden tot bij het Mechelse station. Aan het voormalige eindpunt Nekkerspoel reden de trams nu verder via het Hoogstratenplein, de Zandpoortvest, het Raghenoplein en de Stationsstraat. Dat is dus gemeenschappelijk met de lijn uit Antwerpen-Rumst. Nochtans was het spoor tussen de Nekkerspoel en het station van Mechelen, viersporig uitgevoerd omwille van de verschillende spoorbreedte van de lijnen Mechelen-Heist ... en Mechelen-Aarschot.

DE MECHELSE STADSLIJNEN.

Nadat de toestemming bekomen was tot het aanleggen en uitbaten van de stadslijnen, konden men in 1912 beginnen met de sporenbouw. Er waren twee lijnen voorzien, namelijk:

LIJN 1: Station - Grote Markt - Katelijnepoort - Schietbaan, en,

LIJN 2: Station - Grote Markt - Nekkerspoel - Steenweg op Putte - Pasbrug.

Het eindpunt van lijn 1 was gelegen op de Antwerpse Steenweg, bij de Schietbaan en het Voetbalveld van Racing. Dat van lijn 2 was gelegen bij de splitsing van de buurtlijnen Mechelen-Heist-Westerlo-Turnhout, en Mechelen-Tremelo-Aarschot. De indienststelling van lijn 1 gebeurde op 4 juli 1913, en lijn 2 kwam in dienst op 18 november 1913. Twintig jaar zou echter nog moeten gewacht worden op het totstandkomen van lijn 3, waarop wij later terugkomen. De stoomtram uit Antwerpen, doorkruiste Mechelen op de volgende manier: Antwerpse steenweg -(na 1935 is dat gedeelte, na het tot stand komen van de nieuwe weg tussen de Racing en de Winketbrug, omgedoopt in Maurits Sabbestraat.) Katelijnepoort, Edgar Tinellaan, Hoogstratenplein, Zwartzusters vest - Raghenoplein - Stationsstraat. Zoals gezegd was het gedeelte Hoogstratenplein naar het station, gemeenschappelijk met beide andere buurtlijnen. Deze toestand zou jarenlang blijven bestaan, en na de elektrifikatie van de buurtlijnen zoals hoger genoemd, zouden de buurtlijnen ook lange tijd de stadslijnen doorheen het Centrum benutten om bij het station te komen.



Mechelen - Grote Markt. Rijtuig 9496 van lijn 1, rijdens in de richting van het station. Deze opname dateert van omstreeks 1920. Arch.Eigen Baan-

UITBATING.

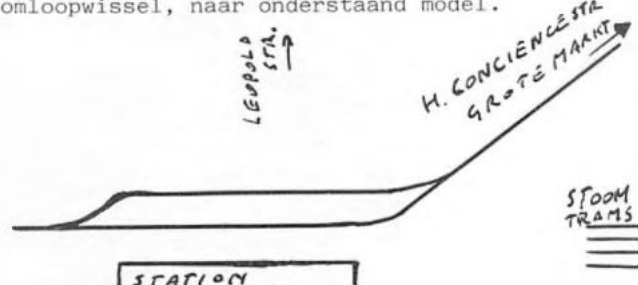
De uitbating van het stadsnet was toevertrouwd aan de E.N.B. - *Eléctricité du Nord de la Belgique*, vanaf het begin in 1913 tot mei 1932. Toen werd de NMVB-Groep Leuven de uitbater, en vanaf 1 maart 1933 kwam de uitbating in handen van de NMVB-Groep Antwerpen. Op dat ogenblik echter ging de uitbating van de lijn Lier - Werchter en de sectie Rijmenam - Aarschot van de lijn Mechelen Aarschot over in handen van de Groep Leuven.

DE SPOREN.

De beginjaren van de Mechelse stadstram zijn gekenmerkt door uitbating op enkel spoor. De sporen waren, zoals de lijn Mechelen Aarschot, op meterspoor aangelegd. Dat had als gevolg dat tot in 1921, toen de NMVB alle sporen in de provincie Antwerpen omgeschakeld had op meterspoor, er tussen de Katelijnepoort en de Racing enerzijds, en tussen de Pasbrug en de Nekkerspoel anderzijds op viersporige sporen gereden werd, nl. een spoor van 1m. en één van 1,067m. Omdat het verschil tussen beide breedten te klein is om tot een drie-sporige uitvoering te komen, werden er dus vier aangelegd. Zoals gezegd bestond dat ook al tussen de Nekkerspoel en het station, via de Zwartustersvest, maar deze sporen werden uitsluitend gebruikt in die tijd, voor de stoomtrams.

Boven die gemengde spoor-uitvoering hing er bovenleiding vanaf de Nekkerspoel tot de Pasbrug, en vanaf de Katelijnepoort tot aan het eindpunt bij het stadion van de Racing. De ringsporen buiten het centrum hadden geen bovenleiding in die tijd.

Met de sporenbouw in Mechelen-stad werd begonnen op 25 maart 1912, en voor de stadslijnen werd overal in enkelspoor voorzien. Lijn 1 was gans enkelsporig zonder kruisingsmogelijkheid. Voor lijn 2 was er een wissel aan de Nekkerspoel, dat er al lag voor het rondrijden der lokomotieven rond hun bijwagens. Lijn 2 was daarenboven een flink stuk langer dan lijn 1. Wij hebben nog niet kunnen achterhalen wanneer de eerste wisselplaats gelegd is op lijn 1, maar feit is dat toch jarenlang met dat sporenpatroon is volstaan in de uitbating. Op het Stationsplein, dat nu Koning Albertplein heet, lag echter een omloopwissel, naar onderstaand model.



Van het Stationsplein werd gereden naar de Grote Markt, via Conciencestraat, Egmontpl. (nu Kardinaal Mercierplein), Egmontstraat, Vijfhoek, Fonteynebrug en Bruul. Op de Grote Markt splitsten beide lijnen zich:

Lijn 1: Grote Markt, Onder de Toren, Sinte-Katelijnestraat, Ste-Katelijnepoort, Antwerpse straat (nu Maurits Sabbestraat) en Racing. Lijn 2: Grote Markt, Befferstraat, Keizerstr., Nekkerspoel, Steenweg op Putte, tot Pasbrug. De rijtuigen van lijn 2 konden vanaf het begin al, wisselen aan de Nekkerspoel.

HET MATERIEEL.

De eerste stadstram die in Mechelen heeft gereden was mw.9432, uit de reeks 9430-9439, samen met nog enkele rijtuigen uit dezelfde reeks, die gebouwd werd naar aanbesteding van 21 feb.1911, door La Métallurgique, en waarvan de eerste wagen werd geleverd op 21 sept.1912. Zij (niet allemaal!) bolden hun eerste kilometers in Mechelen, en werden in 1914 naar Brugge overgebracht. De NMVB bestelde op 29 maart 1913 de reeks 9489-9498, bij Energie, specifiek voor Mechelen. Op 28 nov.1913 werd het eerste rijtuig van deze reeks afgeleverd, en kon men de voor Brugge bestemde rijtuigen in Mechelen missen. Deze tien rijtuigen waren bij de aflevering in het donkergroen geschilderd, cf. stoomtram-rijtuigen, en alzo in dienst gesteld, tot zij aan het begin der jaren dertig, stelselmatig in het krem werden geschilderd, nadat enkele rijtuigen, overgekomen uit Leuven, een veel frisser beeld hadden te zien gegeven in de Dijlestad. Samen met deze motorwagens kreeg Mechelen de beschikking over vier open bijwagens, nl. 8893,-94,-95 en 8896, die evenals de motorwagens, donkergroen geschilderd waren. Dat was het stadsmaterieel van Mechelen tot in december 1929. Wat verder gebeurde zal behandeld worden naargelang deze bijdrage voortgang vindt.

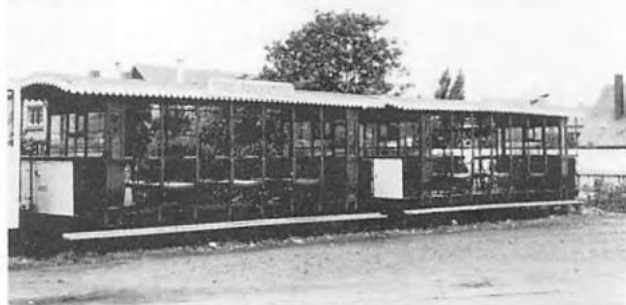
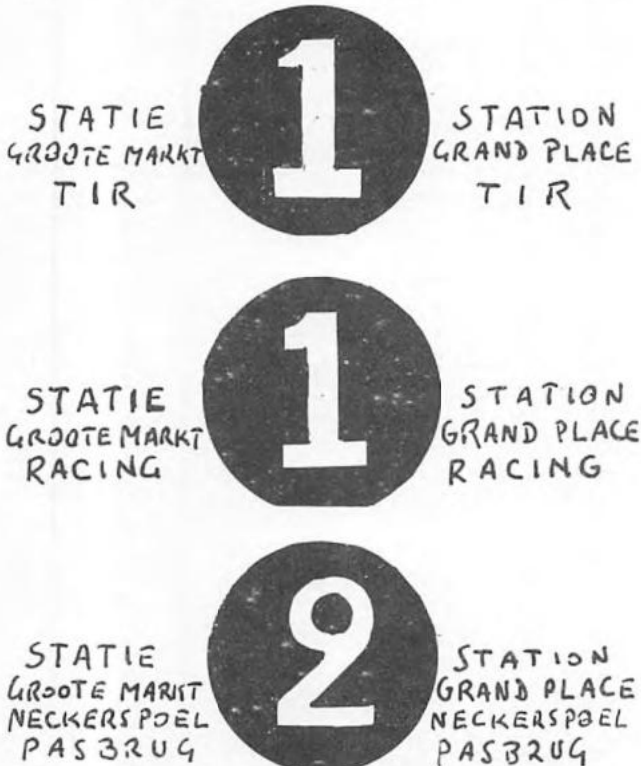


Foto : de uit Mechelen afkomstige bijwagens 8893 en de kast van de 8894 die op het onderstel van de 8895 is gezet. Beide bijwagens, die ondertussen al lang krem werden geschilderd, naar de Grotten van Han werden overgebracht, waar zij op 22 juni 1968 zijn gefotografeerd. Archieven Eigen Baan-Antwerpen.

Deze vier genoemde bijwagens werden door de NMVB bij Verhaegen besteld op 19 aug.1894. De levering ving aan op 27 april 1895, onder de nummers 8700-8701-8702 en 8703. Omstreeks einde 1910 werden ze in verbouwing gegeven bij Droeshout en Windels. Met ingang van 18 aug.1913 verlieten ze de werkplaatsen onder de nummers 8893-8894-8895 en 8896. Toen werden ze recdhtstreeks naar Mechelen overgebracht en voor de stadsdiensten benut.

HET BEGIN VAN DE DIENST

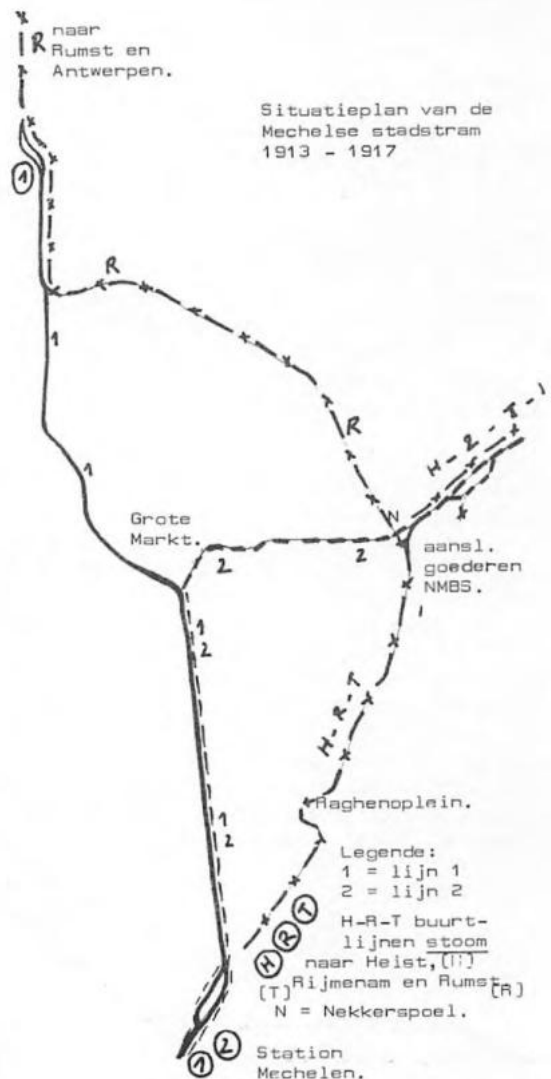
werd zoals gezegd, geopend op 4 juli 1913 op lijn 1, en lijn 2 volgde op 18 nov.1913. Lijnkleuren waren er eigenlijk niet, want beide lijnen hadden groene kopborden met witte teksten, en het cijferveld was gans rood, waarin een witte 1 of 2 stond. In die uitvoering is lijn 1 nog veranderd geworden, nl. het woord "TIR" werd vervangen door Racing. Een afbeelding vindt U hierbij.



Het in 1913 begonnen grote feest zou echter van korte duur zijn, want in 1914 brak de eerste wereldoorlog uit. Hoe het toen allemaal juist verlopen is, weten wij niet, maar de klassieke oorlogshinders met de onvermijdelijke beperkingen zullen zich toen evengoed hebben voorgedaan. Hoe dan ook, op 1 nov.1917 werden de stadsdiensten gestaakt, en werden vele spoorlijnen, ook van het stadsnet, opgebroken door de Duitsers. Tot dan toe hadden tijdens de zaterdagse markten de trams met bijwagens gereden, waar ze aan de eindpunten dan moesten rondrijden en terug aanhaken. Hoe dat aan het station gebeurde is ons niet bekend, daar kon immers

een aankomende tram van lijn 1, zijn bijwagen laten staan, en de klaarstaande van de vorige tram van lijn 2 meenemen. Nogmaals echter, wij weten niet of het inderdaad ook zo gebeurde!

Eens de oorlog voorbij, werd met man en macht gewerkt om de heraanleg van de tijdens de oorlog opgebroken sporen te bespoedigen. Tussen 4 en 31 augustus 1919, kwam de lijn Mechelen - Heist-op-de-Berg in drie schijfjes terug in dienst. Reeds op 5 oktober 1919 hernamen de stadsdiensten hun taak. Het reeds genoemde materieel bleef in dienst, maar de sporensituatie is wellicht veranderd. Zeer waarschijnlijk is tijdens de oorlog het eindpunt van de stadslijnen bij het station uitgebroken geweest, en bij de terugkeer van de stadstram in 1919 als een enkel-sporig kopspoor aangelegd, zonder wisselmogelijkheid. Dat spoor lag er in ieder geval in 1925.



14

PLANTAGE PARKLAAN
DAM - DE CLERQ STRAAT
STATION SLOTERDIJK

ROGER BASTAENS.

Inleidende vergelijking.

In 1949 waren de oorlogslidtekens niet uitgevaagd, het leed was niet vergeten, maar de meeste wonden waren geheeld, en de heilzame invloed van de vrede deed wonderen. Het herstellen van de opgelopen schade verliep opvallend snel, ook al zou het nooit meer worden wat het vóór 1940 was geweest. Bij de bevrijding van België was relatief weinig schade aangericht, vergeleken met andere landen. Door de snelle bevrijding was de ellende voor velen min of meer beperkt gebleven, en, vergeleken met de Nederlandse bevolking hebben wij het er vrij gunstig afgebracht. Nederland is overigens pas in de lente 1945 bevrijd geworden. Wegens het niet meer leveren van elektrische energie werd het stadsvervoer in Amsterdam integraal geschorst vanaf 9 oktober 1944. De zestien tramlijnen bleven in de stelplaatsen, en dat waren: 1, 2, 3, 5, 7, 9, 10, 11, 12, 13, 16, 17, 18, 22, 23, 24 en 25. Tijdens de oorlog waren al opgeheven: lijn 4 op 18 nov. 1943; lijn 6 op 26 mei 1942, lijn 8 op 9 juli 1942, en lijn 14 op 23 januari 1942.

Het werd 18 juni 1945 voordat de eerste tramlijnen weer op de straat verschenen, en die dag waren dat de lijnen: 1, 5, 7, 9, 10, 12, 13, 16, 24 en 25. De diensten waren weliswaar nog beperkt, maar er was terug openbaar stadsvervoer en de bevolking was er gelukkig mee!

Na enkele weken verscheen lijn 3 ook opnieuw, nl. op 30.7. '45. Een tijdelijke lijn, lijn 26, het hoogste lijnnummer tot dan toe in Amsterdam, verscheen in het stadsbeeld op 3 december 1945. Lijn 26 zou blijven rijden tot lijn 11 terugkwam op 20 dec. 1948, en die het vervoer toen overnam. Vervolgens kwamen terug: 17 op 23 jan. 1947; 2 op 14 april '47; en lijn 18 op 28 april 1947. Lijn 4 kwam uiteindelijk terug op 9 sept. 1948. Zoals gezegd was lijn 11 de hekkesluis op 20 dec. 1948, en zij verving lijn 26. Van de tijdens de oorlog afgeschafte lijnen kwamen niet terug: 6, 8, 14 en 23. Lijn 22 werd op 9 okt. 1944 "voorlopig" afgeschaft, maar later werd dat definitief, maar werd zij door een busdienst vervangen. Samenvattend waren er in 1949 in Amsterdam zestien tramlijnen: 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 10, 11, 12, 13, 16, 17, 18, 24 en 25.

Volledigheidshalve dient vermeld dat de reeds van vóór de oorlog afgeschafte lijnen 15, 19, 20 en 21 ook wegbleven.

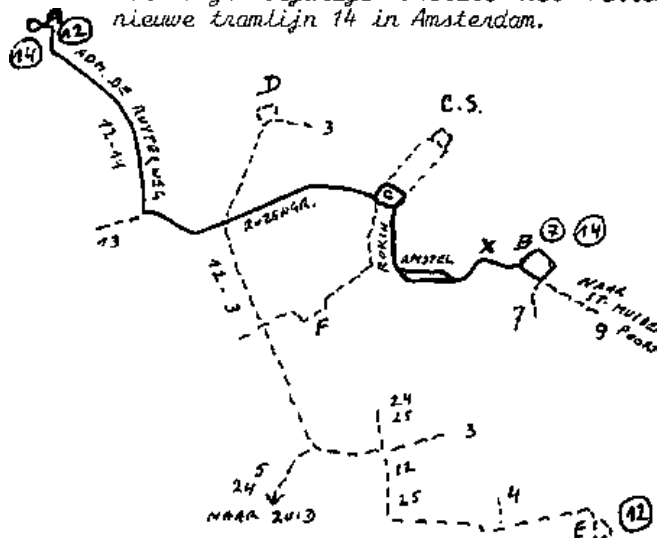
In datzelfde jaar 1949 reden er in Brussel de volgende tramlijnen: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13,

14, 15, 16, 17, 18, 20, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 30, 31, 33, 34, 35, 39, 40, 41, 45, 46, 47, 48, 49, 52, 53, 56, 58, 59, 60, 61, 63, 64, 65, 66, 72, 74, 76, 77, 81, 83, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 93, 94, 96 en 98, of 66 lijnen!

Naargelang de tijd vorderde, werden veel tramlijnen in Brussel omgezet in buslijn, ook al begon dat maar aan het einde van de jaren '50. In Amsterdam was dat veel minder het geval, want de meeste buslijnen waren daar een netsuitbreiding en geen vervanging. Van belang is nog wel te vermelden, dat in 1954 een buslijn 14 ontstond.

Op 19 september 1982 waren er in Brussel nog de volgende tramlijnen: 2, 18, 19, 23, 32, 39, 44, 52, 55, 58, 62, 81, 90, 92, 93, 94, 101, 102 en 103, totaal 19 lijnen. Op hetzelfde ogenblik reden in Amsterdam: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 12, 13, 16, 17, 24 en 25, hetzij 15 lijnen. In Brussel verdween op 25 oktober lijn 102, en in Amsterdam kwam op 20 september lijn 14 erbij.

De toestand vandaag is: Brussel 18 tramlijnen, terwijl er in Amsterdam nu toch 16 zijn. In 1949: Brussel 66, en Amsterdam 16. Amsterdam bleef dus onveranderd, maar Brussel zag op dezelfde periode 48 tramlijnen verdwijnen! Naar de redenen gaan zoeken zou ons te ver afleiden, maar we kunnen het misschien zo stellen dat er tussen twee vergelijkbare steden een redelijke verhouding is ontstaan. Hieraan moet niettemin worden toegevoegd dat in bepaalde kringen, en toch nog naar gestreefd wordt in Brussel toch nog een aantal tramlijnen te laten sneuvelen, terwijl het wat Amsterdam betreft, thans al vaststaat dat op vrij korte tijd weer op verschillende plaatsen tramlijnen zullen worden gelegd waardoor bestaande lijnen kunnen worden verlengd, terwijl het anderzijds te voorzien is dat over enkele jaren de bestaande buslijn 15, op tramuitbating zal worden overgeschakeld. Deze lange en vergelijkende inleiding leek ons nuttig als situatieschets, als aanloop tot onze bijdrage omtrent het verleden en heden van de nieuwe tramlijn 14 in Amsterdam.



Schets van Amsterdams

lijn 14, 20 sept. 1982.

A = Station Sloterdijk.

B = Plantage Parklaan.

C = Dam.

CS = Centraalstation.

D = Frederik-Hendrikpl.

E = Amstelstation.

F = Leidseplein.

Aan terminus B is

voorzien lijn 14

te verlengen via

lijn 9.

Bijgaande schets is

gemaakt op een teken-

ing van het G.V.B.A

DE OUDE LIJN 14. (1908 en 1910-1942.)

Aan het begin van de 20^e eeuw, toen de elektrische tram in Amsterdam het straatbeeld ging beheersen, verlangde de bevolking van de alombekende Jordaan en ook die van de Staatsliedenbuurt, een tramlijn die hen op een gemakkelijke manier in het stadscentrum kon brengen. In beide buurten waren weinig tramspooren te vinden, en de aanleg ervan werd nu niet bepaald bevorderd door de structuur van straten en bruggen. Amsterdam deed een proefneming, en stelde een buslijn 14 in, de eerste in de stad. Het begon allemaal op 7 apr.1908. Er waren zeven bussen aanwezig, waarvan enkelen als koetswerk een oude paardetram gekregen hadden. Alle bussen reden op volle rubberbanden, en twee van hen waren voorzien van een Darracq-Serpolet stoommotor! Na nog geen volle drie maand werd de dienst gestaakt op 25 juni 1908. De techniek en de tijd bleken niet rijp te zijn voor dergelijk massavervoer.

Men zag zich dus opnieuw geplaagd voor een bekend vervoersprobleem. Mits aanpassing van de reisweg kon er toch echt wel tramvervoer komen, en men zette zich aan het werk. De sporen werden gelegd, en al op 26 mei 1910 kwam lijn 14 terug, maar nu als tramlijn 14.

Reisweg: Van Halstraat - Van der Hoopstraat - Van Limburg-Stirumstraat - Van Limburg-Stirumplein - 2^o Nassaustraat - Nassaukade - Marnixstraat - Rozengracht - Westermarkt - Raadhuisstraat - Paleisstraat - Dam.

De terugrit geschiedde van de Dam via de Mozes en Aäronstraat. In die tijd werd de eindpuntlus aan de andere kant van de lijn bereden a.v: V.d.Hoopstr-Groen van Prinstererstr.- Haarlemmerweg - Van Halstr. V.d.Hoopstr....Dit eindpunt dat nog steeds bestaat als terminus van lijn 10, wordt nu bereden: V.d.Hoopstr- Groen van Prinstererstr.-Johan Melchior Kemperstr.- Van Halstr - V.d.Hoopstr...

In die beginperiode draaide lijn 14 rustig haar rondjes, maar al vlug bleek dat de lijn haar sporen had verdiend. Verlenging bleek gerechtvaardigd, en zo kwam het dat met ingang van 1 mei 1915, de lijn een stuk langer werd, en wel van de Dam naar het Javaplein, via Rokin, Muntplein, Reguliersbreestraat - Rembrandtplein - Nieuwe Amstelstraat - (terug via Waterlooplein en Amstel) Muiderstraat - Plantage Middenlaan - Mauritskade - Zeeburgerdijk - Borneostraat. De nieuwe verbinding sloeg dadelijk aan bij de bewoners van de oostelijke stadswijken. De lijn was nu eens zo lang dan vroeger, en er werd met 16 rijtuigen, al dan niet met bijwagens, gereden. De lijn, die tot nu toe met het oudste materieel was gereden,

geraakte dat na enkele maanden kwijt. Alhoewel Nederland zich buiten de eerste wereldoorlog had kunnen houden, waren de gevolgen van de oorlog toch ook daar voelbaar: er moest trager worden gereden! Het gevolg daarvan was echter dat er wel eenentwintig rijtuigen werden ingezet. Na het beëindigen van de eerste oorlog werd er met twee, ja zelfs met drie bijwagens gereden om het volk weg te krijgen. Mede aan de basis van dit gebeuren lag de hoge afwezigheid wegens ziekte. Toen de toestand zich normaliseerde, kwam men terug tot het rijden met één bijwagen.

In 1924 wordt overgegaan tot verbreding van de Mozes en Aäronstraat (bij de Dam), zodat deze straat in twee richtingen door lijn 14 wordt bereden. Op 5 jan.1928 wordt de lijn nogmaals verlengd, vanaf het Javaplein naar de Molukkenstraat, waar de eindpuntlus via de Soerabajastraat bereden wordt. De lijn kende nu haar grootste lengte. Na 1929, toen de crisis zich liet gevoelen, moest men ook in Nederland op het openbaar vervoer gaan bezuinigen, zodat we kunnen stellen dat er vandaag niets nieuws onder de zon is. Bij wijze van bezuiniging werden vanaf 1932 een aantal lijnen "aangepast".

Voor lijn 14 betekende dat een verkorting, en werd ze vanaf de Mauritskade afgeleid naar de Linneusstraat, en nam ze haar eindpunt in de Derde Oosterparkstraat. In die periode was het Amstelstation en de daarmee gepaard gaande ophogingswerken in aanbouw. Toen dat in 1939 gereedkwam, had zulks konsekventies voor het tramnet in het oosten van de stad.



Amsterdam omstreeks 1912. Het Postgebouw op de hoek van de Raadhuisstraat en de Nieuwezijds Voorburgwal, met ervoor rijtuig 6, in dienst op lijn 14. Arch. Eigen Baan-

De tramlijnen 5 en 25 werden afgeleid naar het Amstelstation, terwijl lijn 9 door het vervallen van talrijke gelijkgrondse spoorwegkruisingen, via de Linneusstraat en de Middenweg, kon verlengd worden tot de Kruislaan. Dat gebeurde met ingang van 14 juli 1940, dus aan het begin van de tweede wereldoorlog. Twee maanden later, op 15 sept.'40, kwam er nog een stukje bij tot bij de Gaffelstraat.

Ook met ingang van 14 juli 1940 werd lijn 3 tijdelijk afgeleid naar de 1^o Van Swindenstraat, en als gevolg van de verlegging van lijn 9 naar de Middenweg, werd lijn 10 naar de Molukkenstraat geleid. Lijn 11 werd verlengd naar de Insulindeweg, en ten slotte was het lijn 14 die de standplaats van lijn 11 op het kringspoor van de 1^o Van Swindenstraat ging innemen, een eindpunt dat mede het station Muiderpoort kon bedienen. De oorlog liet zich ondertussen fel gevoelen, en tal van maatregelen werden uitgevaardigd. Een zeer belangrijke maatregel, waarmee we allemaal te maken hadden, was de algemene verduistering. Daaronder ressorteerde ook het vonkentrekken van de trams. Lijn 14 mocht daardoor de bovenleidingsloze Nassaubrug niet meer berijden na het invallen van de duisternis, en werd dan afgeleid naar het eindpunt Zoutkeetsgracht van de lijnen 10 en 23. Deze toestand bleef bestaan tot uiteindelijk, op 23 jan. 1942, lijn 14 werd opgeheven. Er zouden 40 jaar voorbijgaan, vooraleer zij terug op het toneel zou verschijnen.....

EEN ANDER DOMEIN.

De Admiraal De Ruyterweg is van oudsher het domein geweest van een andere tram: de N.Z.H., die in vele plaatsen van Nederland optrad met wat wij in België zouden kunnen vergelijken met de NMVB. De genoemde straat was zodanig verweven met de NZH, dat ze eigenlijk is aangelegd juist vòòr de tramlijn Amsterdam - Sloterdijk (-Haarlem - Zandvoort). De tram beschikte er over een geheel vrije baan, van de rest van het verkeer gescheiden. Wij gaan hier niet te ver uitweiden over de NZH, dat is een geschiedenis apart. Het is echter van belang te weten dat de stadstram er niet kwam. De NZH-tramdiensten begonnen er op 6 oktober 1904, en eindigden er op 31 augustus 1957, in een nooit geziene volkstoeeloop. Tussen beide data is er echter, net zoals voor de stadstram, een schorsing geweest, die voor de tramlijn Amsterdam-Sloterdijk duurde van 9 okt. 1944 tot 24 juni 1945. De volgende dag maakte de eerste tram, na de oorlog, op deze lijn zijn opwachting. De heropleving zou echter slechts dertien jaar duren.

Na 1957 werd de straat geasfalteerd, en verdwenen de tramsporen er geheel. De Admiraal De Ruyterweg werd toen het aktieterrein van verschillende buslijnen, waaronder

we noemen, de lijnen 15, 18, 19, 33, en laatstelijk ook buslijn 14, die het station Sloterdijk met het Centraalstation verbond, en die, als ik me niet vergis, terug in dienst kwam in 1954.



Amsterdam - De Clerqstraat, met een rijtuig van de "Haarlemse Tram", of N.Z.H. omstreeks 1900-1910, nog in de gele kleur. Het rijtuignummer is op de foto niet te lezen.

Verz.Archieven Eigen Baan - Antwerpen.

NIEUW LEVEN VOOR LIJN 14.

Nadat in 1981 begonnen was aan de heraanleg van de Adm.De Ruyterweg, kon men zich in 1982 een idee vormen van hoe het er zou uitzien. De straat, 25 m.breed, werd aangelegd zodat de tram er ruimte kreeg, evenals de buslijnen, maar zodanig dat één richting afwisselend vrij was, en de andere was dan gemengd toegankelijk voor tram-, bus- én wegverkeer. De tram, die na 25 jaar terug bezit nam van de Adm.De Ruyterweg, is niet de blauwe, maar de stadstram van het G.V.B. In aansluiting met deze weg zijn werken uitgevoerd in de De Clerqstraat en in de Bilderdijkstraat. Lijn 12 zou immers vanaf de De Clerqstr. samen met de nieuw in te stellen lijn 14 naar het station Sloterdijk worden gevoerd, en dat d.m.v. een scherpe bocht, die heraan te leggen was. Op die manier kreeg Amsterdam er een stationsverbinding bij, nl: Amstelstation - Station Sloterdijk, te rijden door lijn 12. Lijn 14 wordt een dwarsverbinding door het Centrum naar de oostkant toe, komende uit het noordwesten. De reisweg verloopt op dit ogenblik als volgt: Plantage Parklaan, Muiderstraat, over het Mr.Visserplein naar het Waterlooplein, Blauwbrug, Amstel, Muntplein, (terug via Reguliersbreestr.-Rembrandtplein en Amstelstraat) Rokin, Dam, Mozes en Aäronstr. Raadhuisstraat, Rozengracht.

Tot hier is de historische route geëerbiedigd. Het nieuwe gedeelte bestaat uit: De Clerqstr. Admiraal de Ruyterweg, Molenwerf-Sloterdijk. De terugrit wordt gereden: Raadhuisstraat, Paleisstraat - Dam...

De lijnkleuren van lijn 14 zijn rood-wit, vertikaal gedeeld.

De nieuwe dienst nam aanvang op maandag 20 sept.1982. Voor de tweede maal had tramlijn 14, buslijn 14 vervangen, die het tot de dag tevoren had uitgehouden. Op de nieuwe lijn worden alle types van materieel ingezet, terwijl de frekwentie op de spitsuren ligt om de 7½ min., in de daluren om de 10 minuten, en in de vroege ochtend- en laatavonduren om de 15 minuten.

NOG VERANDERINGEN.

Tegelijk met het herinstellen van tramlijn 14 op 20 sept.'82, werden enkele wijzigingen doorgevoerd aan het tramnet. Lijn 12, die tot dan toe de verbinding Amstelstation - Frederik-Hendrikplantsoen, werd vanaf de Bilderdijkstraat naar het Sloterdijkstation gevoerd, via de De Clerqstraat en de Adm. De Ruyterweg. Daardoor werd de Frederik-Hendrikstraat weer het domein van lijn 3 alléén, en ligt de lus op het Frederik-Hendrikplein er weer verlaten, bij, want lijn 3 maakt er in gewone omstandigheden geen gebruik van.

Ook op dezelfde dag is lijn 5 van reisweg veranderd. Inplaats van op het Roelof Hartplein rechtsaf te buigen naar de Ceintuurbaan, wordt nu linksaf gebogen, en verloopt het traject langs de Van Baerlestraat, Overtoom Leidseplein, Leidsestraat, Koningsplein, Singel Spui, Nieuwezijds Voorburgwal, Martelaarsgracht en Centraalstation.

Lijn 5, die het Zuidstation (Schiphollijn) met het Centraalstation verbindt, loopt op deze manier door het Centrum van de stad, waar hotels en toeristische trekpleisters efficiënter bereikbaar zijn voor het aan lijn 5 toebedachte publiek, veeleer dan door de vroegere bereden route.

Het terugkomen na veertig jaar, van tramlijn 14, maakt het tramgebeuren in Amsterdam weer een stuk aantrekkelijker. Het G.V.B. heeft trouwens al lang begrepen wat goed dtadsvervoer is, en heeft dat al meermaals bewezen! Wat het Amsterdamse tramgebeuren wel gunstig beïnvloedt, ja zelfs voorbeeldig maakt, is het feit dat nieuwe wijken altijd vlug op het tramnet worden aangesloten, wat overigens ook in andere Nederlandse steden het geval is. Men aarzelt niet om lijnen te verlengen of nieuwe lijnen te bouwen!

TERUGBLIK.

Van belang lijkt het ons, even te overlopen wat Amsterdam de laatste negen jaar aan

aanpassingen, hoofdzakelijk verleggingen en verlengingen, heeft tot stand gebracht. Op 12 okt.1974 werd lijn 13 verlengd, via de Slotermeerlaan en Burgemeester Roëlstraat, naar het Lambertus Zeilplein-Geuzenveld. Op 6 oktober 1875 werd lijn 2 met ruim 2 km.verlengd van het Hoofddorppl. naar Slotervaart, geheel op eigen bedding, door tram en bus te gebruiken. Daarbij werden de rijvlakken voor het autoverkeer ingekrompen tot ruime stroken, zonder inhaalmogelijkheid, maar werden er wel parkeerhavens voorzien. De Amsterdamse metro, geopend op 16 okt.1977, bracht tevens twee nieuwe tramlijnen met zich: lijn 6, Stadionplein-Plantage Parklaan, en lijn 12, Amstelstation-Churchilllaan-Ceintuurbaan-Bilderdijkstraat-Fred.Hendrikpl. Lijn 7 werd toen ingekort tot de Sarphatistr. en via de Roeterstraat afgebogen met lijn 6 naar de Plantage-Parklaan, een eindpunt dat lange jaren niet meer benut werd. Een gedeelte van de verlaten reisweg van lijn 7, werd toen door lijn 12 overgenomen. Een gans nieuwe lijn 5 kwam op 20 dec.1978 het net vervoegen, en reed de verbinding tussen het Centraalstation en het nieuwe Zuidstation, dat op de pas geopende Schipholspoorlijn gelegen is. Lijn 5 volgde het traject van lijn 24 vanaf het station tot in de Beethovenstraat. Vandaar waren nieuwe sporen gelegd naar het Zuidstation, waarbij verbindingsbogen werden gelegd met de Stadionweg, zodat bij speciale gebeurtenissen in het stadion, ook rechtstreeks kan gereden worden tussen het stadion en het Zuidstation. Vooruitzien heet dat.

Op de Insulindeweg, het vroegere domein van tramlijn 11, waar de sporen jarenlang weggebroken waren, werden er nieuwe gebouwd, ussen het Muiderpoortstation en het Flevopark. Op 9 oktober 1980 werd lijn 10, vanaf de Molukkenstraat afgebogen naar de Insulindeweg, en nam het nieuwe traject naar het Flevopark in gebruik. Het stuk Molukkenstraat vanaf de Insulindeweg naar het eindpunt, waarvan de einpuntlus in de Molukkenstraat en Soerabajastraat lag, werd tramloos, maar dat is maar ongeveer 100 meter. Lijn 3 werd m.i.v. 13 oktober eveneens naar het Flevopark verlengd, en dezelfde dag werd ook lijn 6 verlengd naar het Muiderpoortstation, vanaf de Sarphatistraat/Roeterstraat, via de Sarphatistr.-Plantage Middenlaan-Mauritskade-Linneusstr.- en Wytenbachstraat. Daardoor kreeg lijn 7 weer alléén eindpunt op de Plantage-Parklaan. Op 31 mei 1981 werd de Schiphollijn verlengd van het Zuidstation naar het station RAI. Dezelfde dag werd lijn 4 verlengd van het Europaplein naar het station RAI, over een lengte van 300 m. Tenslotte kwam op 20 sept.1982 lijn 14 terug tussen het station Sloterdijk en de Plantage-Parklaan, waar ze lijn 7 weer gezelschap bracht. Lijn 12 verliet

het Frederik-Henrikplantsoen, en werd via de De Clerqstraat en de Adm.De Ruyterweg naar het station Sloterdijk geleid, en tenslotte veranderde ook lijn 5 van traject, wat we hoger reeds zagen. Ook de volgende jaren zal nog een grote tramuitbreiding te zien zijn, o.a. verlenging van lijn 9 van het CS via de Haarlemmer Houttuinen (nieuw aan te leggen sporen!) naar het Fredrik-Hendrikplantsoen. Voorts is vertramping van buslijn 15 te verwachten, maar op deze en andere geplande aangelegenheden, komen wij te gepaste tijd terug. Samengevat kunnen we zeggen dat in Amsterdam niet alleen gepronkt wordt over verbetering van het openbaar vervoer, maar er wordt elke dag aan gewerkt, en de resultaten blijven dan ook niet uit, en zijn voor eenieder vast te stellen. Problemen heeft het GVB ook, écht wel, en vele, maar waar zal er vandaag openbaar vervoer zijn zonder problemen? Aléén het onderkennen van de problematiek lost niets op, en dát heeft men aan de Amstel goed begrepen! Wenst U resultaten te zien? Dat kan best! Ieder uur vertrekt uit Brussel, Mechelen en Antwerpen een trein naar Amsterdam, en per auto kunt U via goede snelwegen via Antwerpen en Breda naar uw bestemming. In Breda kunt U kiezen: via Rotterdam en Den Haag, meest gebruikt maar ook de drukste weg. Probeer het eens via de E-37, over Utrecht. In Amsterdam koopt U voor ongeveer 6 gulden een dagkaart die U probleemloos een ganse dag laat trampen, of gebruik laat maken van bussen en metro, zoveel U maar wil. Het volstaat het te doen, en beslist: U gaat terug, want er is té veel te zien voor één dag. In aansluiting met deze bijdrage, dient evenwel nog vermeld dat de tijdens de oorlog afgeschafte tramlijnen 6 en 23, ook ná de oorlog nog sporadisch op het toneel verschenen, maar niet meer als dagelijkse dienst, dan wel bij manifestaties in het stadion. De laatste jaren echter kwam dat in het geheel niet meer voor!



Bij de foto's:

Hiernaast: mw.602 op lijn 12, gezien op het Julianaplein, het eindpunt van de lijn aan het Amstelstation. Ma. 17 okt. 1977.

Boven-rechts: Sarphatistr.halte Weesperplein, met mw 645 op lijn 6, richting Stadionplein, 2^o dag van dienst, ma. 17 oktober 1977.

Rechts-onder: Mw 786, lijn 5, op de Strawinsky-laan, even voor het eindpunt Zuidstation, op di. 25 oktober 1979.

Foto's: Archieven Eigen Baan, Antwerpen-

AKTUEEL EN AKTIEF... LANGS SPOORWEG - TRAM - EN BUSLIJNEN...

CENTRALE WERKPLAATSEN.

Mechelen:

HLE: Rg: 2241, 2307, 1505, 2551.
herstelling: 2347, 2801.



AM: Rg: 653, 645, 237, 659, 165.
Ri: 617, 703, 089, 518, 084.
Herstelling: 143, 217, 261, 052,
178, 311, 236 en 599.

Salzannes: (beperkt uittreksel)

HLD: Rg: 5947, 5918, 6246, 6306, 5521,
5205, 5307, 7002.

herstelling: 7102 en 7103.

HLE: Rg: 1806.

herstelling: 2605, 2627, 2631, 2012.

Naar Luttre gestuurd voor aanpassing
van de overbrenging: 2002, 2010, 2013.

HERNUMMERINGEN.

Reeks 53:

Buiten het feit dat al deze machines omgebouwd worden met een zgn. "Vlottende Kabine" worden vanaf heden, 10.1.1983, al deze locomotieven uitgerust met een verwarmingsketel, zodat deze voor het eerst sinds levering, ook reizigersdiensten zullen kunnen verzekeren. Om tot een zekere vorm van standarisering te komen, zullen deze locomotieven omgenummerd worden naar de reeks 52. 5301 wordt 5214.... tot 5319, die 5232 zal worden.

DIVERSEN.

6005: inzet vanaf 9 jan.1983.

N167: 59220 FKR-FNZG 6.22 - 7.50
FNZG-FNND 7.58 - 8.12
52900 FNND-FKR 8.40 - 11.04

R1 59903 FKR-FGZH 8.14 - 8.30
79404 FGZH-FGND 9.30 - 9.53
59922 FGND - FKR 13.38 - 14.25
(OPM. 59903 fac./ 79404 Fac tot
FMK/ 59922 fac uit FMK . Uurregeling
FMK A. 10.30/ V. 12.15.)

N67: 69408 FKR-LZE 16.24 - 18.36
41041 LZE-FSR 21.20 - 0.15
51901 FSR-FKR 1.09 - 2.24

6215: inzet vanaf 10 jan.83, tot mei 1983.

N67: 4428 FLS-FBN 6.25 - 7.01
61401 FSR-FTN 9.34 - 10.55
61402 FTN-FSR 12.07 - 15.15
3843 FBN-LK 17.57 - 19.20
9670 LK-FZT 20.02 - 20.57
Losse rit terug naar FLS voor 4428.
naar FKR (wdt) op vraag atelier
voor onderhoud.

LEVERING NIEUW MATERIEEL.

HLE 27, tot en met 2731. Worden vanaf
9 jan.83 gestationneerd in Kinkempois.

AM 80: tot en met 338. Worden vanaf
9 jan.83 gestationneerd in Oostende.

OMBOUW - VERBOUWINGEN:

Reeks 71:(ex.66)

7103, 7103 nieuwe bedieningstafel
in stuurpost van het type 73, 74
of 82. Hierdoor is het mogelijk
om zonder van plaats te moeten
veranderen, zowel links als rechts
de locomotief te bevelen, wat de
veiligheid bij het rangeren zeker
ten goede komt.

Reeks 75; (ex.65)

De klassering van de HLD 65 gaat
stap voor stap verder. Ondertussen
is naast de reeds te Antwerpen
aangekomen 7504 en 7506 nu ook
de 7501 uit de reeks 65 verdwenen.

Reeks 800 (AM)

801: Proef voor aanduiding 1°klasse
wordt de band over de stp volledig
doorgetrokken teneinde reeds bij
aankomst te kunnen zien aan welke
kant de eerste klasse valt.

823: Aanbrengen van een baanruimer,
kant 2° klasse. Omdat geregeld
vastgesteld werd dat bij aanrijdingen
dit type van motorrijtuig de neiging
heeft te ontsporen, wordt een proef
gedaan met uitrusting van soort
baanruimer op het stel 823. Dit
is een onderaan de kast zwaar stelen
plaat over de volledige breedte
van de stp.



Sedert onze laatste opgave, zijn er weer een aantal rijtuigen in het rood op de straat verschenen. Wij zagen al de 2106, 2107, 2108 en 2109. De 2047 rijdt nog steeds rond in zijn al enkele jaren oude uit-

monstering, het ons welbekende kreem. Hoelang dat nog zal duren weten wij niet, maar de 2046 is toch al vele maanden in nieuwe huisstijl te zien.

Ondertussen is het van 14 augustus 1979 geleden dat de 2072 als eerste, zij het dan in het groen, buitenkwam in een nieuw kleurtje. In 1980 was de 2086 de eerste rode, gevolgd door de 2087. Sedertdien zijn er al heelwat rode bijgekomen, maar het ziet er naar uit dat er nog wel enkele tijd zal overheen gaan voor alle rijtuigen in de nieuwe huisstijl zullen te zien zijn. Wat niet wegneemt dat, wie nog kleurenfoto's wenst te maken in de oude toestand, echt niet meer moet wachten, want dan zou het natuurlijk wel eens kunnen te laat zijn voor men vaststelt hoe vlug de tijd gaat, maar dan...te laat!

De werken op de Herentalsebaan, lijn 24, zijn tot op heden naar programma verlopen. De riolering is reeds vervangen tussen het Mestputteke en de Waterbaan. De tramsporen zijn eveneens op dat stuk teruggelegd, zodanig echter dat de tram nu ook rijdende fietsers kan inhalen, zonder ze overhoop te moeten rijden! Toch wat waard zouden we denken...Om daartoe te komen zijn de sporen een meter meer naar het straatmidden geschoven, en uiteraard wat dichter bijeen gebracht.

De werken lagen tijdens de maand januari geheel stil, wat voorzien was. Op 1 februari is begonnen aan het stuk Waterbaan-Stevenslei. De kruispunten Waterbaan en Stevenslei zullen tijdens één of meer weekeinden worden aangevat in een ijtempo. Immers, de brandweer heeft een kazerne aan de Waterbaan. Vandaar... Tijdens de duur van deze werken worden buslijn 33 en pendelbus 24 omgelegd a.v. 24:

Mestputteke-Boterlaarbaan-Stevenslei-Herentalsebaan naar Silsburg, en terug.
33: Kruispunt Eksterlaar-Dascottalei, via Dascottalei - Fl. Pauwelslei-Boterlaarbaan-Sterckshoflei en verder normaal, en dat voor beide richtingen.

De voorgenomen verlenging van lijn 24, over zowat 360m, zal zeer waarschijnlijk meteen worden uitgevoerd. De nieuwe eindpunt is voorzien op het stuk vrijliggende grond, ter hoogte van de plaats waar de verlengde Boterlaarbaan op de Herentalsebaan uitmondt, vlakbij de Adrinkhovelaan, grens Borsbeek.

De rijtuigen van lijn 12 zijn sedert begin februari '83 uitgerust met de film SCHOONSELHOF



TRAMVERBINDING LINKEROEVER.

PRE-METROSTATION
FREDERIK VAN EEDEN AANBESTEED!

Op dinsdag 16 november 1982 hebben ruim twintig aannemers zich aangeboden op de burelen van de Bijzondere Studiedienst van de Pré-Metro te Antwerpen, waar zij aan de heer directeur Wittemans van deze dienst, hun offertes kwamen indienen voor de bouw van het pré-metrostation Frederik Van Eeden, op de Antwerpse Linkeroever. In totaal waren er 37 offertes, want naast de in het bestek omschreven bouwmethodes mochten de aannemers ook een bieding doen op eigen voorstel. De aanbiedingen varieerden tussen 376,6 miljoen fr. en 692,9 miljoen fr. Het voorgestelde werk dient in 40 kalendermaanden opgeleverd te worden. Het uit te voeren werk betekent de officiële aanvang van de metrowerken naar en op de Linkeroever. Immers, eenmaal het station gereed, zal van daaruit worden begonnen met het graven van een dubbele tramtunnel onder de Schelde, in aansluiting met de bestaande infrastructuur onder het Groenplein. Eenmaal deze tunnel gereed, zullen beide overs door vier tunnels verbonden zijn, nl. de Waaslandtunnel, voor auto's; de tramtunnel, uiteraard voor tramrijtuigen, de voetgangerstunnel, en de Kennedytunnel voor auto's en spoorwegen. Het station wordt gebouwd onder het Frederik Van Eedenplein, terwijl de rijtuigen door middel van een open uitgraving, op de Blancefloerlaan terug boven komen, op de middenberm tussen de Waterhoenlaan en de Halewijnlaan. Omdat de aannemers er over voldoende ruimte beschikken, wordt met een open bouwput gewerkt, wat goedkoper is dan de ondergrondse methode. Voorzien wordt dat tegen het einde van de tachtiger jaren de trams op de Linkeroever hun reizigers zullen opnemen en aanbrengen. Men verwacht met de uitvoering van de werken te kunnen starten in het voorjaar 1983. Het initiatief tot deze werken gaat uiteraard van MIVA uit, die het tijdens de regeringsperiode van verkeersminister Chabert naar voren bracht. Chabert had dadelijk oor voor deze uitbreiding, en het is hij geweest die de eerste toezeggingen deed. Later stond ook Feaux niet weigerig, terwijl naderhand minister De Croo beloofde de door zijn voorgangers aangegeven verbintenissen te zullen nakomen, en hij hield woord!

V R I E N D E N K R I N G.

N I E U W.

Met het uitkomen van dit eerste nummer van de PROV-KOERIER krijgt U lezer, een idee van hoe wij ons blad voor de toekomst zien. Het is de bedoeling om elke maand zeker twee artikels te brengen omtrent het openbaar vervoer bij ons, en ten dele ook in de ons omringende landen. Uiteraard zal de klemtoon gaan liggen op het binnenlands vlak, maar zaken die in buurlanden een beslag krijgen, kunnen ook onze lezers interesseren. Dat is de reden waarom daar enigermate aandacht zal worden aan besteed. Komt U met vakantie in Nederland, Duitsland, Oostenrijk of Frankrijk, dan hebt U wellicht een bijkomende bedoeling. Als wij U daarop attent hebben gemaakt, achten wij ons opzet al beloond. Daarenboven brengen wij U aktuele gebeurtenissen bij onze bedrijven. Daar zullen wij in de toekomst liefst een foto bij afdrukken, als die ten minste dan al beschikbaar is. Daarom ook zullen wij in principe ook liefst belangrijke gebeurtenissen vermelden, en niet meer gaan afwegen of elke maatschappij evenveel plaats heeft toegemeten gekregen. Liever twee of drie goede berichten, dan bladzijden lang ontsporingen en verder doorrijden, of verplaatsingen van halteborden, twee meter vroeger of verderop. De archieven Eigen Baan omvatten ruim 50.000 opnamen die geheel ter beschikking staan van de PROV-KOERIER. Uiteraard zijn foto's van onze lezers welkom, maar wij houden ons uitsluitend aan zwart-wit foto's! Vanzelfsprekend moeten de foto's van goede kwaliteit zijn. Wenst U ook een geschreven bijdrage voor het blad in te zenden, neem dan a.u.b. vooraf contact op met de voorzitter. Wij kunnen dan ruim het onderwerp en de omvang van uw bijdrage bespreken. U zijt echt welkom. Tenslotte is er de rubriek Vriendenkring, waarin alle evenementen wat de PROV betreft aan bod komen. Ook voor andere verenigingen staan wij in beperkte mate graag ter beschikking. Het zal eenieder duidelijk zijn dat wij niet optreden als gazet voor alles wat door anderen ondernomen wordt, dan moeten wij niets anders meer doen dan dat. Wij nemen onze eigen initiatieven naar goeddunken: dat is ons goede recht! Wij zullen ons niet met de activiteiten van anderen inlaten: dat is onze opdracht niet, want wij zijn van mening dat wij ons bij onze eigen initiatieven dienen te houden. De samenwerking met de vervoersmaatschappijen is in het verleden voorbeeldig geweest, en wij twijfelen niet aan de voortzetting van deze vruchtbare en vriendelijke

samenwerking. Onze activiteiten zullen matig plaatsvinden, maar het gehalte van uitstappen en vergaderingen moet beslist omhoog. Beter minder initiatieven maar goed voorbereide en inhoudsvolle bijdragen, dan overvloedige maar oppervlakkige uitingen van onze aanwezigheid.

Zoals gezegd, verschijnt PROV-KOERIER dit jaar om de drie maanden, maar vanaf volgend jaar zijn er zes nummers van ons blad. De Kalender is in het abonnementsgeld begrepen omdat daardoor een overproduktie voorkomen wordt, en eenieder de gelegenheid krijgt de kalender te bezitten zonder verplaatsing naar Antwerpen.

Alle activiteiten door PROV ingericht, kunnen door de abonnées op ons blad worden bijgewoond. Het zal echter nodig zijn uw lezerskaart mee te brengen, want die zal steeds moeten getoond worden. Personen die zich misdragen tijdens een door ons ingerichte rondrit of bezoek, kunnen bij een volgende gelegenheid worden geweigerd, en dat zal ook gebeuren als de noodzaak zich daartoe voordoet. Familieleden van onze abonnées, dus leden van zijn gezin mogen op dezelfde basis deelnemen als de abonnées. Verder is het de bedoeling dat wij eenmaal per jaar, tijdens de wintertijd, een vergadering beleggen waarop onze abonnées worden uitgenodigd, en waarop film en/of diavoorlicht wordt gebracht. In aansluiting daarop kunnen wij dan een gezellige maaltijd nemen met zijn allen. Daarop komen wij later terug. Het voorgenomen programma voor 1983 vindt U hierbij. Het is duidelijk dat dit programma kan veranderen indien de toelating tot de voorgenomen activiteit niet zou bekomen worden. ook in de toekomst zullen wij trachten een gans jaar op voorhand ons programma mede te delen. Uw voorstellen worden tevens bij het bestuur ingewacht. Deze voorstellen zullen nauwkeurig onderzocht worden. Wij verwachten ook een ruime deelname aan onze activiteiten, want zonder dat wordt elk ondernemen te kostelijk, begrijpelijk. Ook verwachten wij van U een ruime openheid en eerlijkheid. U, wij, en alle abonnées hebben daar het recht toe. Dat zal wel duidelijk zijn, dachten wij. Van onze kant zullen wij, zoals in het verleden, niet om kijken, maar vooruitstrevend zijn en hard werken. Dat is nodig en realistisch!

De Redactie.

VOORGENOMEN PROGRAMMA 1983.

23 apr. Bezoek aan de in uitvoering zijnde Pré-Metrowerken in Charleroi, met in de namiddag een rondrit met een NMVB-tram. Aanvankelijk hadden wij de bedoeling om een rondrit te houden op de ringlijnen 65-66 van Jumet, maar deze zijn m.i.v. 1 januari 1983 door buslijnen vervangen. Daarom zullen wij waarschijnlijk in de namiddag een tramrit houden naar Fontaine l'Eveque en de ondertussen in alle stilte stations van de pré-metro lijn, Morgnies, Leernes en Paradis bezoeken.

28 mei: Bezoek aan de NS-Hoofdwerkplaatsen in Tilburg. In de namiddag rijden wij verder naar Utrecht, met een bezoek aan het Spoorwegmuseum, en een bezoek aan de tramremise van de nieuwe en nog niet in dienst gestelde tramlijn Utrecht-Nieuwegein/IJsselstein.

24 sept: Rondrit in Henegouwen met bezoek aan de ASVi-lijn, en zo mogelijk rondrit a.v.: Charleroi-Lobbes met de gewone diensttram, Lobbes-Thuin met de ASVi-tram, en indien mogelijk met een ASVi-tram van Lobbes naar Binche. Daar overstappen op de normale diensttram naar La Louvière (gelede rijtuigen) en van La Louvière naar Charleroi met een type S, anders dan die van 's morgens naar Lobbes.

15 okt: Bezoek aan station Schaarbeek-Vorming met WDT.

VERGADERINGEN.

vr.4 maart: Eerste PROV-vergadering in de Nieuwe Carnot om 20 u. (Carnotstr.60-Antwerpen, 1^o verdieping) Diavoordracht door de voorzitter over de MIVA, MIVB, MIVG en NMVB tussen 1964 en nu.

6 mei: Plaats nog te bepalen, en dia-avond over spoorwegen.

7 okt. tramavond. Onderwerp en plaats nog te bepalen.

9 dec. plaats nog te bepalen, Diaverkoopavond.

10 feb.84: N.M.B.S.-avond met voordracht door een direktielid. Onderwerp bekend, maar wordt om taktische redenen later medegedeeld.

ABONNEMENTSGELD.

Het abonnementsgeld voor de PROV-KOERIER voor 1983 is vastgesteld op 500 fr. Daarin is de kalender 1984 begrepen. Wij hopen dat U begrip kunt opbrengen voor deze bijdrage, waar in 1983 toch slechts vier nummers van de PROV-KOERIER voorzien zijn. U zult echter wel begrijpen dat wij met een lege kas beginnen, en van enige raming geen sprake kan zijn zolang U uw bijdrage niet hebt overgemaakt. Daarom ook dringen wij er speciaal op aan de bijliggende betaalopdracht meteen door te voeren. U ontvangt dan van ons een abonnements- of Lezerskaart, waarvan hoger sprake. Die zal met PROVKO van april worden meegezonden aan diegenen

van wie wij de betaling ontvingen op het ogenblik dat wij het blad verzenden. Dat zal begin april gebeuren. Het derde nummer mag U verwachten begin juli, en het vierde begin oktober. Het rekeningsnummer van de vzw. PRO OPENBAAR VERVOER ziet U op de betalingsopdracht. Wij herhalen het hier even: 412-6155551-09 van PROV-Antwerpen. Onze Nederlandse abonnées kunnen de betalingsopdracht niet gebruiken. Voor hen het volgende: Al uw betalingen voor de vzw.PROV kan U doen op postgiro 1107397 van de RaBo-bank, vestiging Ossendrecht en Putte, ten gunste van rekening 1405-62648 van PROV-Antwerpen.
AANDACHT A.U.B.

Omdat wij onze rekeningen voeren bij dezelfde bankagentschappen als voorheen, zijn de beginnummers ook dezelfde als vroeger. In uw en ons belang, kijk aandachtig uw opdrachten na vooraleer U ze in uitvoering geeft.

BOEKBESPREKING.TRAMS 83.

Zoals de vorige jaren verscheen ook nu bij de uitgeverij DE ALK-Alkmaar, weer een nieuw deel over Trams (83), van G.Stoer. Het werkje, gevat in een fraaie veelkleurige geplastificeerde omslag, omvat 128 blz. van het formaat 13x18. Een overzicht wordt gebracht van de verwezenlijkingen in 1982, en die welke nog in uitvoering zijn, bij bedrijven in Nederland, België, Noord-, Midden- en Zuid-Duitsland, Oostenrijk, Zwitserland, Frankrijk, Italië, Spanje en Portugal, Groot-Brittannië, Noorwegen, Zweden, en Zuid-Amerika. Wij viseren uiteraard speciaal de Belgische bijdrage, en die is echt aanvaardbaar. Stoer laat zich echter al te vaak leiden vanop afstand, en dat is te merken in uitspraken zoals: Voorlopig mag lijn 11 gebruik blijven maken van de Ommeganclestraat. Er is nooit sprake geweest van enig verbod! Voorzichtig dus maar met zulke uitspraken. Aanbevolen! Prijs: 210 fr. SPOORWEGEN 83.

Bij dezelfde uitgeverij kwam een gelijkaardig werk over spoorwegen in 1982 van de persen. De auteur Gerrit Nieuwenhuis staat bekend voor degelijk werk, wat niet betekent dat de ganze tekst evangelie is. Ons lijkt de auteur alleszins rustiger van leer te trekken dan Stoer. Onze lezers zijn echter wel in staat zelf te zien waar een korreltje zout moet worden toegevoegd. Prijs: 195 fr, omvang 112 blz. Dit laatste werk kunnen wij aanbevelen, evenals het vorige overigens; beide zijn een flink stuk informatie voor een zeer redelijke prijs. Beide werken zijn bij PROV te bekomen. Kom maar kijken!

daarmee gepaard gaat, integraal voor en na moet gebeuren. De ervaring tijdens de voorbije zeven jaar hebben dat overduidelijk gemaakt. Overigens willen wij het tijdschrift dermate verzorgen, dat het door onze Lezers met ongeduld zal verwacht worden. Vele mensen hebben vroeger te kennen gegeven dat zij meer geschiedkundige bijdragen wensten te krijgen, en dat beamen wij volgaarne. De keerzijde is echter dat zulke bijdragen vaak heel wat opzoekingen vereisen, waardoor wij dan terug belanden op het vlak van de beschikbare tijd.

De aktuele gebeurtenissen blijven evengoed gehandhaafd, maar het is de bedoeling om melding te maken van noemenswaardige feiten. Als een tram ontspoord, even achteruit rijdt en dan weer zijn weg vervolgt, is er eigenlijk niets gebeurd. Dat behoort nu eenmaal tot de dagelijkse mogelijkheden van een trambedrijf. Verondersteld wordt dat zulks uw instemming kan wegdragen. De verzorging en de bestaansredenen van de PROV - KOERIER zullen er alleen maar door vergroot worden. Wat betreft de inhoud van het blad, zien wij het als essentieel dat wij de binnenlandse aangelegenheden voorop stellen, maar gebeurtenissen in onze grenslanden komen eveneens aan bod. Dat wordt gerechtvaardigd door het feit dat de meeste van onze Lezers daarvoor belangstelling opbrengen, alsmede het feit dat het voor buitenlandse Lezers toch wel interessant kan zijn, eens wat over hun eigen land te lezen in een voor hun buitenlandse uitgave.

Verder zullen alle activiteiten van de vzw. **PRO OPENBAAR VERVOER** tijdig in het blad worden aangekondigd. Deze activiteiten zullen eerder beperkt blijven op verzoek van vele leden, die hebben gesteld dat één activiteit per maand te diep in de geldbeugel tast. Nochtans zal juist het peil van deze activiteiten moeten stijgen. De vergaderingen die ten bate van onze abonnés zullen worden gehouden, moeten eveneens van een hoog gehalte zijn, en wij zullen erover waken dat verloedering uitblijft. Ook is het de bedoeling één of meerdere bijeenkomsten te beleggen waarop onze Lezers naar hartelust zullen kunnen praten en ruilen. Ook dat blijkt in een behoefte te voorzien. Als zelfstandige Vereniging is het onze bedoeling om ook zelfstandig op te treden, en ons niet te mengen in aangelegenheden van andere verenigingen. Dat houdt echter ook in, dat wij ons wensen te onthouden aan activiteiten van andere verenigingen. Ons tijdschrift zal ter beschikking staan van onze Abonnés, én aan hun worden opgedragen. Wat betreft de verhoudingen met de NMBS, de MIV's en anderen, die zijn altijd voorbeeldig geweest, en het zal een voornaam punt in ons streven zijn, dat zo te houden.

Wat betreft het abonnementsgeld, kunnen wij U vertellen dat dit bepaald is op 500 fr. per kalenderjaar. Zoals gezegd is daarin begrepen: het abonnement op de PROV - KOERIER en de PROV - KALENDER. Gemakkelijkheidshalve voegen wij hierin een betalingsopdracht bij. Wij verwachten van U dat U dadelijk reageert, want het aantal ingeschreven abonnementen is uiteraard bepalend voor de oplage. Mocht evenwel vanaf het eerste jaar blijken dat er voldoende gelden aanwezig zijn voor zes nummers van het tijdschrift, dan worden U die meteen bezorgd. Wij kunnen uiteraard niet in alles voorzien, en daarom doen wij ook beroep op lezers die zich bekwaam achten spoorwegartikels te schrijven. Daartoe vragen wij U kontakt op te nemen met het Bestuur. Plannen hebben wij genoeg in voorraad, maar daar komen wij ten gepaste tijd terug. Rest ons nog U en uw gezinsleden van harte een fijn, gelukkig, gezond en vredevol 1983 te wensen, waarbij wij de hoop koesteren dat wie met ons in VeBOV was, nu met ons in de vzw. PROV. zal willen zijn. Sukkes!

INHOUD VAN DIT NUMMER:

50 jaar geleden: PER SPOOR DOOR BELGIE. [I]

DE STADSTRAM VAN MECHELEN [I]

EEN NIEUWE TRAMLIJN 14 IN AMSTERDAM.

VRIENDENKRING

AKTIVITEITEN EN AKTUALITEITEN BIJ DE BEDRIJVEN.



Foto Slotpagina:

Mw 663 op lijn 14, aan het eindpunt Sloterdijk, op de eerste dag van uitbating: 20 sept.1982. Foto: Archieven Eigen Baan - 2200-Antwerpen.