

# proV koerier

3-83



Anvers  
Antwerpen

Gare du Sud.  
Zuidstatie.



VERENIGINGSBLAD VAN DE vzw.PRO OPENBAAR VERVOER - ProV.

Hoofredactie 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 en Putte ,

ten gunste van Rekening 1405-62648 van ProV-Antwerpen.

Niets uit dit blad mag worden overgenomen zonder voorafgaande en schriftelijke toestemming van de uitgever.

Foto voorpagina: Het Zuidstation van Antwerpen omstreeks 1910,  
dat gesloopt werd in 1965. Verzameling arch.Eigen Baan-Antwerpen.

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

OVERLIJDENS:

Op 23 april 1983 stonden wij op de begrafenis van de heer JOS NEYENS.

Hij was bekend in het midden van tramliedhebbers door de publikatie van zijn werken: Buurtspoorwegen in de provincie Antwerpen; Buurtspoorwegen in de provincie Limburg; Buurtspoorwegen in Oost-Vlaanderen; Buurtspoorwegen in West-Vlaanderen; Buurtspoorwegen in de provincie Brabant. Hij droeg onze Vereniging een bijzonder warm hart toe, en voor ons was het prettig en verheffend met hem te mogen samenwerken. Op 64 jarige leeftijd te moeten scheiden van vrouw en zoon is droevig, en veel te vroeg. Wij zullen steeds de beste herinnering aan hem bewaren, en bieden aan zijn beproefde familie ons oprecht medeleven aan, en wensen haar veel sterkte in deze moeilijke dagen.

Begin mei 1983 overleed geheel onverwacht de heer LEON VAN HOOL, beheerder-direkteur van de Carrosserie Van Hool te Koningshooikt-Lier. Hij was in leven een bijzonder hard werkend man, die ondanks alle drukte nog voor vele dingen belangstelling betoonde. Hij had belangstelling voor onze activiteiten, en betoonde die door zijn lidmaatschap o.a. van de PrOV. Zijn familie en de Belgische Industrie verliezen veel aan hem. Dat is niet in woorden uit te drukken. Ook hier houden wij er aan zijn vrouw en kinderen ons medeleven te betuigen in dit onherstelbare verlies, en wensen hun veel sterkte.

NIEUWE PUBLIKATIES.

De AMUTRA - Vereniging voor het Trammuseum, heeft twee reeksen gekleurde fotokaarten in omloop gebracht. Beide reeksen omvatten zes opnamen en zijn onderverdeeld als volgt: 1983-1: Buurtspoorwegtrams.

PCC 10402.66 in stp.Charleroi, rood-kreem; mw 9515.B in trammuseum Schepdaal; SE-10284.A1 met bijwagen in Asse,oprit N-9276.W doorstreept, Houba de Strooperlaan; SO-9028(ex.10054)lijn 1, station Blankenberge. SE 9023.G met 3 bw. Strombeek-station. 1983-2 : Kleurrijke MIVA-Tramrijtuigen. PCC 2067.12 bloementram lus Montignystraat; PCC 2127.2, kindertram, Kioskplein Hoboken; ab 608.ED - kinderbus in Wilrijk;

PCC 2121.8, striptram, eindpunt Eksterlaar; PCC 2072.11, 1° groene uitvoering, Eksterlaar; PCC 2113.11, gele uitvoering, term.Eksterlaar. Beide reeksen zijn uitsluitend te verkrijgen in de Trammusea van Edegem en Schepdaal, aan de prijs van 75 fr. De uitvoering is zeer mooi, en wij kunnen onze lezers ze alleen maar aanbevelen.

KALENDER EN UURREGELINGEN MUSEUMLIJNEN.

Zoals ieder jaar ontvingen wij weer de kalender en uurregelingen van de Nederlandse Museumlijnen, zoals steeds overzichtelijk en goed verzorgd. Ten behoeve van onze lezers drukken wij die integraal af op de bladzijden 70 en 71.

Onze eigen museumlijnen stuurden ons hun kat, maar aangezien dit een blad is voor spoor- tram- en buslijnendokumentatie.... Zoals U kunt zien is er in Nederland een ruime keus aan mogelijkheden voor spoor- en tramliedhebbers. Een dagje uit loont zeer zeker. Bovendien bestaat er een goedkope manier van verplaatsing, waarover U alles terugvindt in het puik verzorgde boekje NS-DAGTOERISME, dat U bij ons kunt raadplegen, maar dat ook te bekomen is in de NS-stations, voor zover de voorraden nog niet uitgeput zijn. Wij hebben nog enkele nummers ter beschikking, die U mits telefonisch verzoek kunnen worden toegezonden.

24 SEPTEMBER - HENEGOUWEN.

Bij het ter perse gaan van dit nummer zijn de nodige gegevens omtrent de voorgenomen uitstap naar Charleroi (bezoek werken lichte metro) en Lobbes-Thuin (AsVI) met rondrit op het NMVB-net nog niet in ons bezit. Daarom treffen wij volgende regeling: Indien gegeven dat de uitstap ongeveer 1000 fr. zou kosten, treinreis en alle ritten inbegrepen, en U wenst daaraan deel te nemen, gelieve dan de voorzitter of sekretaris hiervan te verwittigen, dadelijk bij ontvangst van dit nummer. Wij zorgen dan dat U tijdig alle gewenste inlichtingen ontvangt per brief. Het is echter wel nodig dat U reageert, want het heeft geen zin ook diegenen te verwittigen die toch niet meegaan, omwille van de hoge kosten die daaruit voortvloeien. zie verder pg. 69.....

VIJFTIG JAAR GELEDEN...

## PER TREIN DOOR BELGIE.

REPORTAGE DOOR H.G. HESSELINK.

Wij zijn nu gekomen aan de achtste dag, die al tijdig begon, want om half zeven stelden wij ons op aan het Groendreefstation, om de lange forenzentreinen van de lijnen 36, 50, 60 en 89, die daar hun eindpunt hadden, te zien binnenkomen. Tot omstreeks halfacht waren dat zo'n vijftien treinen, meest bestaande uit twaalf tot vijftien drieassers met alléén ramen in de portieren. Zij werden getrokken door o.a. typen 33 en 38, de Amerikaanse lokomotieven van na de eerste wereldoorlog. Tussen 16 en 18u. 's avonds vond de voorstelling plaats in omgekeerde richting.

We gingen dan ontbijten in ons hotel, en vertrokken om 8u.18 met een sneltrein over lijn 60 naar Dendermonde en vandaar naar Aalst (type 14) en vandaar terug naar Brussel-Noord, aankomst 10u.39.

We hadden dan net de tijd om de stoptrein van 10u.52 naar Antwerpen-Zuid te halen. Deze trein reed van Mechelen over een aparte lijn waarover veel goederentreinen en weinig reizigerstreinen reden. Onder de weinige reizigerstreinen was er echter één belangrijke, en wel de boottrein 's morgens van, en in de namiddag naar Antwerpen, in aansluiting op de Harwichboot. In de zomermaanden reed deze trein niet, omdat de boot vanwege de vele Engelsen die aan de kust wensten te verblijven, naar Zeebrugge voer; er reden dan boottreinen van Antwerpen en Brussel naar Zeebrugge. De lijn die we dus nu berijden had één station, Waarloos, en dat is al sedert vele jaren opgebroken. De lidtekens van viadukten en baanlichaam zijn nog duidelijk terug te vinden.

Antwerpen-Zuid was een groot station, groter dan de belangrijkheid ervan zou doen vermoeden. Op werkdagen buiten het zomerseizoen vertrokken er circa 24 treinen met bestemming lijnen 25, 52 en 61; een derde deel ervan tussen 16 en 18 uur. Een trein ervan verdient bijzondere vermelding en wel de trein die reed van Antwerpen-Zuid naar Charleroi-West en vice-versa, over de lijnen 25, 53 en 139, dus via Mechelen-Leuven-Ottignies.

Antwerpen-Zuid had overigens eenmaal per jaar nog een belangrijke functie, als

België-Holland in Antwerpen gespeeld werd. Dan kwamen tot de middag een aantal extra supporterstreinen uit Nederland - tot acht treinen toe - in Antwerpen-Zuid aan. De supporters werden dan met eindeloze stoeten van trams naar het stadion (de hel) van Deurne gebracht. Op de heenweg lukte het nog wel ze aan het stadion te krijgen, maar op de terugweg was, vooral als Oranje gewonnen had, de aantrekkingskracht van de ontelbare "stamineetjes" langs de route velen te machtig. De bezetting van de treinen op de terugweg was dan ook duidelijk minder dan op de heenweg. Wordt de wedstrijd in Brussel gespeeld, dan reden vier of vijf extratreinen al op zaterdagmiddag daarheen.

Ondertussen keken wij wat rond bij emplacement depot en havenspooren, en vervolgens scheepten wij ons in op de navette van 14u.04, die ons naar het Vlaams Hoofd bracht.

Vandaar lieten wij ons door een type 41/44 naar Sint-Niklaas rijden, om per MT om 16u.10 Mechelen, en 16u.43 Schaarbeek te bereiken. Hier gingen wij op het uiterste perron van het station zitten achter het windscherm, zodat niemand ons kon zien. Omdat alle lokomotieven die uit de stelplaats kwamen hier even moesten stoppen, konden wij hier prachtige foto's maken. Als de machinist vergat te kijken of het sein om verder te rijden al veilig stond, duurde het maar even of er ging aan de seinpaal een zoemer, die hem wel wakker maakte; het was immers minutenwerk! Een hele parade, ook van goederentreinlokomotieven, trok daar aan ons voorbij. Nu en dan waagden wij het ook wel eens een plaatje te schieten van op één van de andere perrons. Met de wereldtentoonstelling van 1935 in Brussel reed er bijvoorbeeld een doorgaande trein Luik - Namen - Schaarbeek en terug, bestaande uit het toen nieuwe Nord-Belge materieel, getrokken door een type 10-lok uit Luik, 's morgend heen, 's avonds terug. Een andere bezienswaardigheid was type 94(T14) van Herbesthal, die daar om 5u.55 met een stoptrein vertrokken was, en om 13u.13 in Brussel-Noord aankwam, met een uur oponthoud in Luik, en anderhalf uur in Leuven! Dan waren er de vele doorrijdende



# BIJ DE FOTO'S

## Bovenaan Groenendaal - 1938

Een speciale trein naar de Renbaan, met lok3108 aan kop.

## Midden: Schaarbeek - 1935:

Lok 1015 met doorgaande trein Schaarbeek - Namen - Luik, bestaande uit Nord-Belge materieel. Speciale Expo-trein.

## Onderaan: Schaarbeek - 1932:

Komen en gaan van lokomotieven. Alle foto's komen uit de verzameling van de auteur.



treinen van de lijnen 25 en 36, de stoptreinen en de vele goederentreinen, die we ook wel vanaf het grote viadukt bekeken.

Er was daar altijd veel bedrijvigheid, waaronder de Edelweiss en het zomerse treinenpaar Rotterdam-Namen en terug. Om half zeven hadden we het wel gezien, maar omdat de dag nog niet vol was, vertrokken wij om 18u.34 naar Brussel-Noord, en vandaar met een verboden trein naar Leopoldswijk. Wij maakten dan ter kennismaking met de eerste elektrische trein in België, (dec.1931) een retourrit naar Tervuren (14,5 km) en terug. Dat was toen al heel wat: een halfuur- en een uurdienst, zeker als wij bedenken dat vòòr de elektrifikatie de lijn maar met drie stoomtreinen (type 93 - T 9-3) en terug, alléén op werkdagen werd bediend.

**DE NEGENDE DAG** begon met een blok-rit Brussel-Noord, vertrek 7u.45 - Verviers, aankomst 9u.47. Hierbij schenken wij even aandacht aan de afdaling van Ans naar Luik. De machinist mocht bij de passage van Ans, een pedaal op de rails met geen grotere snelheid dan 35 km/u. passeren. Was de snelheid groter, dan werd de trein automatisch gestopt. Vanaf Ans werd de trein met permanent aangeslagen remmen, op 35 km/u. naar beneden gebracht.

In Verviers lieten we, vlak na aankomst, de boottrein Oostende - Keulen voorgaan, en vertrokken dan met de stoptrein naar Herbesthal, aankomst 10u.35. Daar wachtte ons de trein naar Raeren met een type 93 (T9.3), die nog in haar vroegere Heimat verbleef. Langs Eupen bereikten we dan Raeren, waar we dan overstapten in de Grenslandtrein van Aken naar Sankt-Vith. De grenswijziging na 1919 had tot gevolg dat de spoorweg ter plaatse afwisselend over Duits en Belgisch gebied reed, wat echter ingevolge een verdrag geregeld was, waardoor de moeilijkheden niet al te groot waren, zeker niet als je in de trein bleef zitten. We konden Sankt-Vith nèt niet halen, maar we moesten uitstappen in Born, vanwaar we enkele minuten later met een uit St.Vith komende trein doorreden naar Vielsalm. Dit was een indrukwekkende dubbelsporige lijn met grote viadukten, die in 1914-1915 door de Duitsers voor troepen en materieelsvervoer was aangelegd. In Sourbrodt, dat we op weg naar Raeren waren gepasseerd, was een grote legerplaats, nù Belgisch, voor 1920 Duits. De ganse spooraanleg en beveiliging was overigens nog steeds puur Duits. Om 14u.19 kwamen wij in Vielsalm aan, en een paar minuten later reisden we door naar Dreibrücken, om via Spa en Pepinster (òòk een gaffelstation) te 16u.30 in Verviers aan te komen. Vandaar weer

Foto's hieronder: Bovenaan het station Herbesthal. De zichtkaart is gedateerd op 25 feb.1919, en afkomstig van een Belgisch Soldaat in Duitsland.

Midden: Het station Sourbrodt, omstr. 1935.

Onderaan: Station St-Vith.

Foto's uit het Archief Eigen Baan-Antwerpen.





naar Herbesthal, met aankomst om 17u.04. Om 17u.14 ging de reis verder via Montzen (enorm, uit 1914-1919 daterende rangeerterrein) en Hindel, waar we onder de lijn Luik-Battice-Plombières doorreden naar Visé-Haut. Ook dit was een door de Duitsers aangelegde oorlogslijn, met grote tunnels en een brug over de Maas bij Visé. Deze lijn was vooral bedoeld als schaduwverbinding van de lijn Aken-Verviers-Luik, die nogal kwetsbaar was. Zij heeft blijvend haar nut bewezen, hoewel thans alleen nog maar voor goederenverkeer. Toen de lijn Luik-Herbesthal geëlektrificeerd werd, zijn een aantal internationale treinen tijdelijk over Visé geleid. Daarbij was ook de inmiddels opgeheven Parsifal.

Om 18u.18 werd Visé-Haut bereikt, en daalden wij de trap af naar Visé-Bas. Hoewel we vroeger verder konden reizen, wachtten wij een latere trein af. Dat had twee voordelen: de vroegere trein was een gewone stoomtrein, die ons in het kopstation Luik-Longdoz afzette; de latere trein was een stoommotorwagen, die ons naar Luik-Guillemins bracht. Deze motorwagen reed zeer soepel en zette snel aan, maar hij bereikte geen hoge snelheden. Dit laatste was met de tien stops tussen Visé en Luik ook niet nodig: 19 km, 39 minuten. Met de boottrein Keulen-Oostende, vertrek Luik 20u.51, bereikten we Brussel-Nd om 22u.14 na een lange en interessante dag. Waren voor het afdalen van de helling van Ans bijzondere maatregelen nodig, ook voor het beklimmen ging dat maar niet zo! Elke trein werd door een opdruklokomotief geholpen, en zodra de zwaarte van de trein dat vereiste, zelfs door twee opdruklokomotieven, die aan elkaar gekoppeld waren. Voor dit doel beschikte stelplaats Luik over een aantal typen 96 (T 16). Kort voor vertrek kwam de opdrukmaschine achter de trein en koppelde aan deze met een overval op de koppelhaak van het achterste rijtuig vast. Als de vertrektijd was gekomen, liet de onderstationschef een zoemer horen, (één lange toon) waarop de machinisten zich schrap zetten. Even later weerklonken drie lange zoemertonen, en dan zetten alle lokomotieven zich met groot geweld in beweging, vooral de opdrukloks. De treinlokomotief nam hooguit een kwart van de trein voor haar rekening, en liet de rest aan de (beide) andere over. Met donderend geweld, terwijl gloeiende kolen metershoog uit de schoorsteen vlogen, ging het naar boven. Bij Haut-Pré lag een klein stukje horizontaal spoor, waarop het even merkbaar sneller ging, maar direkt daarna ging het weer steil omhoog, tot vlak voor Montegnée. Daar trok de machinist van de (voorste) opdrukmaschine de overval uit de koppeling los, en liet de trein

alleen verder gaan. Al naargelang de drukte konden de opdruklokomotieven direkt via een wissel over het spoor naar Luik terugkeren of werden zij op een zijspoor getrokken, waar ze dan hun beurt moesten afwachten. Met een blok- of andere sneltrein duurde de hele voorstelling 12 à 13 minuten, aan een snelheid van ongeveer 25 km/u.

Wordt vervolgd.

Hieronder drukken wij graag nog een paar foto's af, die te zien zijn bij de achtste dag. Bovenaan een opname van het station Waarloos, gelegen op de lijn van Mechelen naar Antwerpen-Zuid, een echt dokument!

Onderaan een zicht op het toenmalige station van Dendermonde, dat na het gereedkomen van het Centraalstation in Antwerpen, nieuw emplot kreeg in de Denderstad. Beide foto's: Arch. Eigen Baan, Antw.-Borgerht.



# DE STADSTRAM VAN MECHELEN - 1913 - 1953 .

EEN GESCHIEDENIS VAN VEERTIG JAAR STADSVVERVOER IN DE DIJLESTAD . .

ROGER BASTAENS.

**ENKELE OPMERKINGEN** in verband met de vorige afleveringen in ProV-Koerier over de Stadstram in Mechelen.

Inderdaad, in ons vorig nummer staan enkele storende fouten. Op blz.39, juist boven het koersbordje van lijn 3 staat vermeld: "....20 april 1932..." en juist eronder: "....21 april 1932..." In beide gevallen moet dat 1933 zijn. Verbeteren a.u.b.!

Ook in de tekst onder de foto van lijn 3 klopt er iets niet. Het rijtuignummer is 9494. Het rijtuig doet dienst op lijn 3 doorstreept, duidelijk op de foto te zien. Rijtuig 9488 hoorde thuis op de lijn Spa - Verviers. En nu verder...

In de vorige aflevering zagen wij hoe lijn 3 in dienst kwam op 1 nov.1932, tussen het station, de Grote Markt, en de Oude Lierse Baan, een toestand die bleef tot 20 april 1933. Toen was de verlenging van de Oude Lierse Baan tot bij de kerk in de Clemenceaustraat klaar. Met ingang van 21 april 1933 werd de lijn over haar ganse uitgestrektheid in dienst genomen. Toen werd er om beurten gereden tussen het station en de Oude Lierse Baan en tussen het station en de Elzestraat. De lange diensten naar de Elzestraat reden met hetzelfde koersbord als de korte diensten naar de Oude Lierse Baan, maar bij de tram die naar de Elzestraat reed, hing vooraan een blauw bordje met witte letters ELSENSTRAAT, later ELZENSTRAAT. De lijnen 1 en 2 reden toen een frekwentie van 15 minuten, zo verdeeld dat er tussen het station en de Grote Markt om de 7'30" gereden werd, en omgekeerd uiteraard ook. Onafhankelijk van deze frekwentie reed lijn 3 daar tussendoor.

## DE GROTE MODERNISERING

kwam door het aanleggen van een nieuw traject voor lijn 3, tussen de Grote Markt en het Station. Het Bestuurlijk Vertoog van de N.M.V.B.-Antwerpen aan het Provinciebestuur van Antwerpen, van 1934, vermeldt in dit verband: "Op het einde van dit jaar (1934, n.v.d.r.) is een begin gemaakt met de verlenging van de elektrische lijn 3 van de Groote Markt, langs de Brusselsche Poort en de

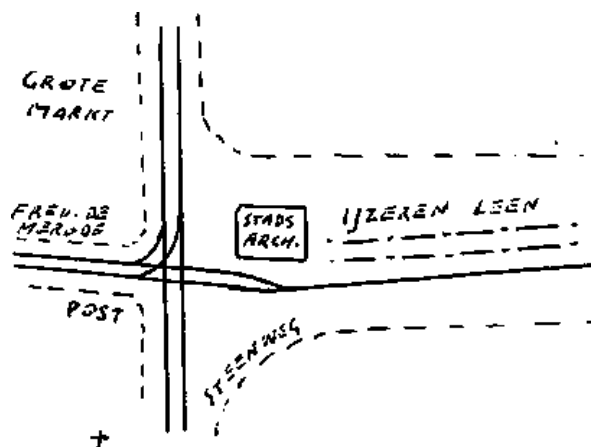
Leopoldstraat naar de Spoorwegstation."

De werken waren dus in uitvoering als volgt: Komende uit de F.de Merodestraat werd recht-door gereden over de Grote Markt, Schoenmarkt, Steenwegstr., IJzeren Leen, Grootbrug of Hoogbrug, Guldenstraat, Korenmarkt (toen heette die nog Graanmarkt), Brusselsepoort, Van Benedenlei, Leopoldstraat en Albertplein.

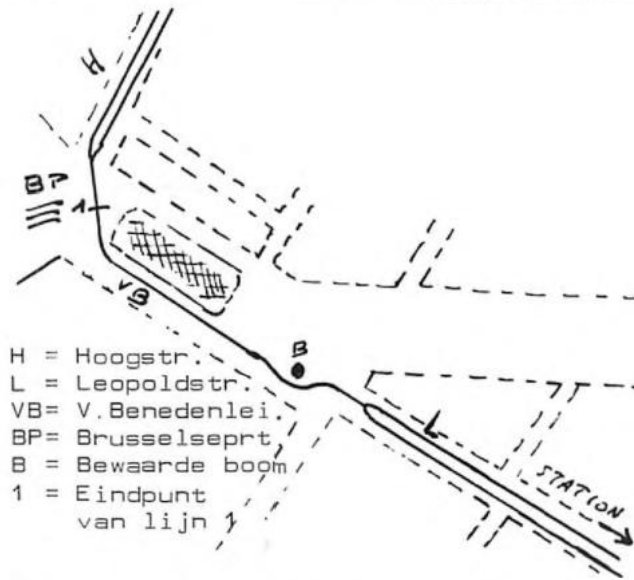
## Sporensituatie.

Tussen de Scheerstraat (Gr.Markt) en de Steenwegstraat (IJzeren Leen) lag er dubbelspoor, dat het dubbelspoor van lijn 1 kruiste op de Grote Markt/Schoenmarkt. De vroegere dubbelsporige afbuiging vanaf lijn 1 naar de Frederik de Merodestraat (Scheerstraat) bleef integraal behouden. Naast het Archiefhuisje (Schoenmarkt) werd het spoor enkel, en lag het langsheen de ijzere leuning waaraan de straat haar naam dankt, tot aan de Nauwstraat. Daar werd het weer dubbel over de Grootbrug, in de Guldenstraat en eveneens dubbel in de Graanmarkt en de Hoogstraat. Aan het einde van de Hoogstraat, juist voor de Brusselsepoort werd het enkel, om schuinweg ten Oosten van de Brusselsepoort naar de Van Benedenlei te lopen, enkele meter van de huizenrij aan de zuidkant. Daar volgde het de Van Benedenlei, enkelsporig tot het einde van deze laan, waar het in een ruime S-bocht omheen een te sparen boom gelegd was, afbuigend naar de Leopoldstr. In de Leopoldstraat werd weer op dubbeldoor overgegaan, om op het Albert I plein, dubbelsporig aan te sluiten op het bestaande dubbelspoor van de Hendrik Consciencestraat.

Schets van de sporensituatie IJzeren Leen.



Schets van de Van Benedenlei-Leopoldstraat.



In de Leopoldstraat lag er een overloopwissel dat nu als eindpunt zou dienen voor de lijnen 1, 2 en 3. Hieronder vindt U trouwens een duidelijke foto van de sporensituatie.



Het nieuwe traject werd door lijn 3 bereiden met ingang van 21 april 1935, dag op dag twee jaar na de verlenging van de lijn van de Oude Liersebaan naar de Elzestraat. Het genoemde overloopwissel ging dezelfde dag in dienst als eindpunt voor de lijnen 1 en 2, terwijl het eindpunt voor het station nu nog enkel diende voor de buitenlijnen, maar tussendoor toch ook nog voor de stadslijnen als daartoe enige aanleiding was. Door het tot stand komen van het nieuwe traject ontstonden ook nieuwe mogelijkheden, en zo kon het gebeuren dat in 1936 lijn 1 werd verlengd naar de Brusselsepoort, waar haar eindpunt gelegen was naast het gebouw, aan de oostkant ervan, op het enkelspoor. Daar werd de sleepbeugel gedraaid, en na een korte pauze teruggekeerd. Het koersbord bleef rood en rood, en zag er zo uit:



Het traject verliep van de Brusselsepoort over de Leopoldstraat, het Stationsplein, en verder zoals vroeger. De lijn was nu wat langer geworden.



Hierboven een zicht op de bouwwerken van het dubbelspoor in de Hoogstraat, met op de achtergrond de Brusselsepoort. Januari 1935, Arch.Eigen Baan-Antw.Borgerhout.

De dag dat lijn 1 verlengd werd, werden de lijnen 2 en 3 aan elkaar gekoppeld, en zo ontstonden de volgende verbindingen: GROEN 2 GROEN

Elzenstraat, Oude Liersebaan, Grote Markt, Brusselsepoort, Station, Bruul, Grote Markt, Nekkerspoel, Pasbrug, én...

BLAUW 3 BLAUW

Pasbrug, Nekkerspoel, Grote Markt, Bruul, Station, Brusselsepoort, Graanmarkt, Grote Markt, Oude Liersebaan, Elzenstraat. Bij deze gelegenheid ontstond de échte lijn 3 doorstreep, met rode streep door het lijnnummer, al was deze rode streep in werkelijkheid een rode metalen staaf, die voor het lijnnummer tussen twee haakjes bevestigd werd. Deze lijn 3 doorstreep reed tussen de Pasbrug en de Oude Liersebaan. Het blauwe bordje met witte tekst ELZENSTRAAT was toen afgeschaft...Belangrijk is nochtans te weten dat de tekst op het koersbord van lijn 3 en die van lijn 3 doorstreep, integraal dezelfde was! Alléén de rode streep maakte het onderscheid! Het woordje



ELZENSTRAAT werd bij ingekorte dienst NIET bedekt. Als een doorstreepte lijn 3 aan de Oude Liersebaan angekommen was, klapte de bestuurder het koersbord van lijn 2 omhoog, en reed hij als lijn 2 naar de Pasbrug. Als gevolg van het aaneenkoppelen van de lijnen 2 en 3, en het verlengen van lijn 1 naar de Brusselsepoort, ontstond er een frekwente dienst van 7'30" tussen het station en de Brusselsepoort. De opeenvolging der rijtuigen in de richting Station - Brusselsepoort was toen: 1, 3 doorstreept, 1, 3 enz. terwijl het in de andere richting was: 1-2-1-2-1. Hieronder nog een voorbeeld van de toen gebruikte kopborden op lijnen 2 en 3.



In oktober 1935 werd lijn R vernummerd in 54, geel en geel, en reed toen Mechelenstation - Bruul - Grote Markt - Ste Katelijnestraat - Maurits Sabbestraat - Racing-Waterloo - Walem - Rumst-Vosberg - Rumstation - Reet - Aartselaar-vertakking, iedere 80 minuten. Lijn 50 reed toen tussen Antwerpen en Boom, en lijn 52 tussen Antwerpen-Boom en Rumstation. Deze laatste twee lijnen reden van Aartselaar vertakking recht door naar Boom, en volgden dus niet het traject van lijn 54 via Reet. In de herfst van 1938 ontstond er een gans nieuwe lijn 52, geel en geel, die ging rijden tussen Antwerpen en Mechelen, via Boom en Rumst. De 50 werd toen rood en rood, en ging rijden tussen Antwerpen en Rumst, terwijl toen de doorstreepte 50 ontstond, rood-rood, die ging rijden tussen Antwerpen en Boom. Lijn 54 werd toen ingekort tot het stuk Rumstation, Reet en Aartselaar vertakking. De lijnkleuren bleven geel en geel. Op de spitsuren werd nog wel eens doorgereden naar Antwerpen. Nu echter terug naar de stadsdiensten van Mechelen. In 1936 kruisten de rijtuigen elkaar als volgt:

Lijn 1: Aan het Katelijnekerkhof, al gebeurde de kruising ook wel eens aan het St-Romboutskerkhof. De volgende kruising had plaats op het Kardinaal Mercierplein.

Lijnen 2-3: Bij de Oude Liersebaan, de Stompaertshoek, de Graanmarkt, het Kardinaal Mercierplein, Nekkerspoelstation, en ter hoogte van de konservenfabrieken Le Solleil.

Tussen september 1939 en april 1940 werd lijn 1 verlengd van de Racing naar de plaats Waterloo, net voor het brugje over de Vrouwvliet. Te dien einde werd daar het overloopwissel in gebruik genomen als eindpunt voor lijn 1. Op die manier werden de rijtuigen van lijn 52 niet gehinderd. Aan de andere kant echter, werd lijn 1 terug ingekort tot het station, met eindpunthalte het overloopwissel in de Leopoldstraat. De gunstige frekwentie van 7'30" tussen het station en de Brusselsepoort kwam hierdoor te vervallen, evenals tussen het station en de Grote Markt via de Bruul.

De kruisingen van lijn 1 vonden toen plaats op de Grote Markt, of ook wel eens op de Botermarkt, en verder aan de Racing. Waarschijnlijk was toen het spoor in de Maurits Sabbestraat al dubbel. Het koersbord van lijn 1 was toen, steeds rood en rood: STATIE 1 WATERLOO

Roger Bastaens.  
Antwerpen, mei 1983.  
wordt voortgezet.



Mechelen - Grote Markt. Twee rijtuigen mw. 9490 en 9494 van lijn 3, kruisen elkaar. Omstreeks 1934.

Archieven Eigen Baan, Antw.-Borgerhout

## MUSEUMBERICHTEN.

E. KEUTGENS.

## ANTWERPSE RIJTUIGEN TENTOONGESTELD IN HET MUSEUM VAN WOLUWE.

Sinds 1981 wordt door de MIVB., in samenwerking met de dienst Bevordering van het Stedelijk Vervoer van het Ministerie voor Verkeerswezen, ieder jaar een tentoonstelling gehouden over het openbaar vervoer in de grote stedelijke agglomeraties. Zo kwamen Charleroi en Gent reeds aan de beurt. Dit jaar is het de beurt aan het openbaar vervoer in de Antwerpse agglomeratie.

In het raam van deze tentoonstelling werden door de zorgen van de MIVB, in de schilderswerkplaats van de Antwerpse Steenweg, drie Antwerpse rijtuigen gerestaureerd, behorend tot de verzameling van de Vereniging voor het Trammuseum-AMUTRA, nl. motorwagens 200 en 550, en bijwagen 601. De blikvanger van het Antwerps materieel is ongetwijfeld mw. 200 van de Cie Générale des Tramways d'Anvers, die in 1900 gebouwd werd door Franco-Belge te La Croyère. Dit rijtuig werd op 21 jan.1901 op het Draakplein aan de Antwerpenaars voorgesteld, als één van de twee prototypes van elektrische motorwagen. Het koetswerk van de 200 was volledig gesloten; dat van het andere rijtuig was open, maar de zijwanden van het rijtuig werden gesloten door rolgordijnen die van onder het dak konden neergelaten worden. De voorkeur van het Antwerpse stadsbestuur ging echter naar het gesloten rijtuig 200. Het open rijtuig kreeg het nummer 371, en zou reeds enkele jaren later overgeheveld worden naar de dienst Weg en Werken. Het werd gesloopt in 1960. De 200 kreeg reeds vrij vlug aan elke balkonkant een regenkap (1903) om de bestuurder wat bescherming te bieden tegen de weersomstandigheden. In deze toestand wordt het rijtuig tentoon gesteld. Volledig gesloten met windschermen, werden beide balkons in 1906-1908. Het rijtuig is uitgerust met twee motoren van elk 20 pk., en is gebouwd op een onderstel van het type "Brill". Tot in 1941 vinden wij de wagen

terug in reizigersdienst; toen werd hij overgeheveld naar de dienst Weg en Werken, als trekker van de schaafloorry. Toen kreeg hij het nummer 4, en in 1963 werd hij 8824. In februari 1974 kwam hij buiten dienst, om op 13 sept.74 te worden overgeheveld naar de stelplaats Renbaanlaan van de M.I.V.B. Op 23 juni '82 verhuisde hij naar de schilders werkplaats Antwerpsesteenweg, waar de restauratiewerken aanvatten. De plaatsing in het museum van Woluwe gebeurde op 22.3.1983.

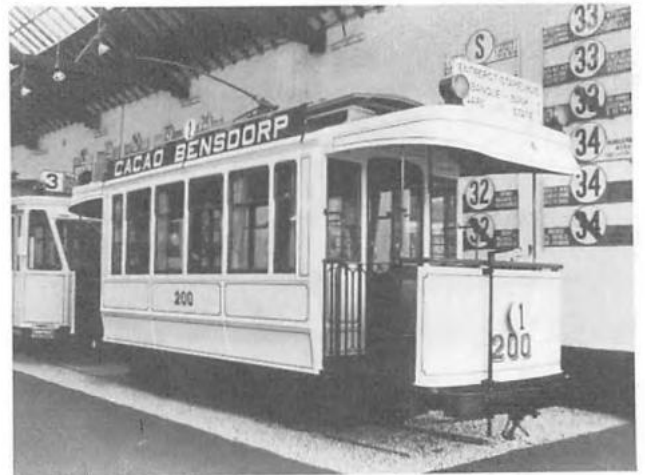


Foto in Woluwe, 7 apr.1983. Foto E.Keutgens.

Het tweede tentoongestelde rijtuig is mw.550, behorend tot de reeks 522 - 551, die op 22 jan.1929 besteld werd door Les Tramways d'Anvers, voor de werelddtentoonstelling van 1930 te Antwerpen.

Gebouwd door Energie te Marcinelle voor de eenheidsprijs van 95.000 fr., werd motorwagen 550 op 30 jan.1930 te Antwerpen afgeleverd via de spoorwegaansluiting Merksem-IJskelder. ACEC-Charleroi leverde de elektrische uitrusting, en op elke as was een motor geplaatst van 40 pk. De nieuwe reeks werd in dienst gesteld op lijn 3, en op de ekstra-diensten naar de werelddtentoonstelling, waaronder ook lijn 30. Technisch hebben de rijtuigen weinig of geen verbouwing gekend. De belangrijkste verbouwing gebeurde in de periode 1956-59, en bestond uit:

- de verlenging van de platformen met aanbouw van stalen windschermen (stalen koppen...)
- overhoeks geplaatste pneumatische deuren;
- veiligheidsglas voor de windschermen;
- verplaatsbare zitplaats voor de ontvanger;
- vloerbekleding in rubber;
- nieuwe elektrische uitrusting met schakelbord op ieder platform.

In deze uitvoering wordt de tram voorgesteld. Onmiddellijk na de verbouwing kwamen de wagens in dienst op lijn 24.

In 1963 kregen de rijtuigen een 4 voor het rijtuignummer, en zo ontstond de reeks 4522 - 4551. De 4550 werd op 24 dec. 1969 van lijn 3, waarop hij in dienst was, opgeladen op de NMVB-traktor AT 553, in de E.Banning straat, met bestemming Trammuseum-Schepdaal. Daar verbleef hij gedurende bijna dertien jaar op de koer, ten prooi van de weersomstandigheden. Op 28 okt.1982 werd hij - gelukkig-overgebracht naar de schilderswerkplaats Antwerpsesteenweg van de MIVB, voor restauratie. Op 22 maart 1982 kwam hij aan in het Trammuseum van Woluwe, waar hij tentoongesteld staat als lijn 3, de lijn waarop hij zijn loopbaan begon én eindigde.



Mw.550, tentoongesteld in museum-Woluwe. Opname van E.Keutgens, 7 april 1983.

Als derde Antwerpse vertegenwoordiger, is er nog bw. 601. Als prototype gebouwd in 1922 in de werkhuizen van de Cie Gén.des Tramways d'Anvers, in de Grote Hondstraat, is hij uitgerust met bissels van het gebreveerd systeem Delmez, de toenmalige hoofdingenieur en directeur van de Trammaatschappij. De wagen ligt tevens aan de basis van de bouw van 60 bijwagens, 601-661.Oorspronkelijk kon het rijtuig aangewend worden in zomer en winter, aangezien de panelen in de zijwanden konden geplaatst of weggenomen worden, al naargelang de weersomstandigheden. De bijwagens 602-631 werden besteld op 6.12.1923 bij de S.A. des Usines Raghenon in Mechelen, en geleverd tussen 28.10 en 30.12.1924. De onderstellen van de bw.632-661 bestelde men op 11 maart 1925 bij dezelfde bouwer.De

koetswerken ervan werden echter in eigen werkhuizen gebouwd. Einde januari 1926 waren alle bijwagens van deze reeks afgewerkt. Tussen 9 feb.1952 en 29 okt.1954 zijn dertig rijtuigen éénrichtingswagens geworden met zitplaats voor de ontvanger en schuifdeuren langs de rechterzijde van het rijtuig. De linkerzijde werd volledig gesloten. Het instappen gebeurde langs de voordeur, en het uitstappen langs de middendeur.Achter aan het rijtuig waren plooidoeken die slechts als nooduitgang konden gebruikt worden. Bijwagen 601 werd ook zo verbouwd.

Vanaf 1966 werden de bijwagens van de reeks 601/602-661 geleidelijk aan buiten dienst gesteld. De 601 werd op 22 april 1966 overgebracht naar Anderlecht-Het Rad, en op 29 dec.1969 naar het Trammuseum-Schepdaal.Ook hij moest daar al die jaren regen en wind trotseren. De restauratie van de 601 begon op 3 maart 1983 in de schilderswerkplaats van de MIVB-Antwerpsesteenweg, en de plaatsing in het Trammuseum Woluwe ging door op 22 maart 1983.

Na de tentoonstelling - einde september'83- in Woluwe, komen de drie Antwerpse rijtuigen terug naar de Metropool waar ze een onderkomen vinden in het Antwerps Tram- en Busmuseum in Edegem. Het ligt in de bedoeling de terugkeer met bijzondere luister te vieren, want op dat ogenblik zullen tien Antwerpse rijtuigen, destijds door toedoen van de auteur en de Miva, van sloop gered, volledig gerestaureerd zijn, en te bezichtigen in het Museum Fort-V te Edegem.

Dank zij de zeer gewaardeerde medewerking van de MIVB en de dienst Bevordering van het Stedelijk Vervoer, alsook en in het bijzonder met de onverdroten inzet van de heer Van der Veken, Technisch inspekteur en werkhuisoverste van de MIVB-schilderswerkplaats Antwerpsesteenweg, en al het daarbij betrokken personeel, kon de restauratie van deze drie Antwerpse rijtuigen tot een goed einde worden gebracht. Proficiat en... Dank U! E. Keutgens.

Foto: 601 in Woluwe.Foto auteur.Zie ook blz.65.



# AKTUEEL EN AKTIEF ...

## LANGS SPOORWEG - TRAM - EN BUSLIJNEN.

### ROLLEND MATERIEEL

#### OMBOUW, VERBOUWINGEN EN BUITEN DIENSTSTELLINGEN.

De reeks 29 is nu wel definitief op non-actief geplaatst in de stelplaats Ronet. Enkel de laatst gemoderniseerde lokomotieven uit deze serie blijven voorlopig nog in gebruik voor het rangeerwerk in Vorst (Brussel Zuid) en Oostende. Schaarbeek heeft nog steeds een type 29 als sleeplok voor aan- en afvoer van materieeltreinen tussen de Centrale Werkplaats en de werkplaatsen Schaarbeek.

Verdeling van de overgebleven loks :

- 2908 Oostende - 2910 Schaarbeek - 2913 Vorst

De rangeerdiesellokomotief 7103 is teruggekeerd naar Antwerpen Dam na groot onderhoud te Salzinnes. Ondertussen is echter de 7101 afgevoerd naar de centrale werkplaats voor onderhoud en herstellingen, terwijl de 7102 voor reparatie vertoeft in de dieselwerf Antwerpen Dam. Dit maakt dat er uiteindelijk slechts één lokomotief van de reeks in normale dienst meedraait.

Gezien de proeven met de AM 800 voldoening hebben gegeven, zowel wat betreft de baanruimer, als de doorlopende 1<sup>o</sup>klasseband over de stuurpost, is er beslist de volledige reeks van 44 stellen hiermee uit te rusten. Op afsluitdatum zijn volgende stellen reeds uitgerust met deze nieuwigheden :

801, 802, 806, 807, 808, 810, 811, 813, 814, 815, 816, 824, 831, 832, 834, 837, 841, 842 en 844.

Het motorstel 823 welke de baanruimer slechts heeft aan de kant 2<sup>o</sup> klasse wordt eerstdaags volledig afgewerkt.

### IN- EN ROND DE WERKHUIZEN.

In de periode van 11-3-83 (afsluitdatum PROV- koerier 2) en afsluitdatum 20-5-83 zijn volgende lokomotieven/motorstellen binnen geweest in de werkplaatsen. (de onderlijnde nummers verblijven nog steeds in het werkhuis op datum van afsluiting.)

#### CENTRALE WERKPLAATS MECHELEN:

HLE : Rg 1504 2247 2306 2556 2240 2553 2302

Ri 1501

Herstellingen 2336 2801 1606 2347 2380 1607 1601

AM : Rg 190 173 662 663 179 664 153 164 163 188 615 198  
168

Ri 624 041 214 842 046 097 131 019 626 151 505 166  
958 629 625 621 128 036 837 524 601 066 181 193  
516 523 249 834 835

Herstellingen 052 600 802 650 182 810 808 832 646  
642 229 841 641 813 195 114 605 815 222 806 811  
179 598 816 844 722 824 801 807 831 079 627 178  
311

Valt hierbij op te merken dat de stellen 800 fakultatief worden binnen genomen voor aanpassing kast. Sommige echter ondergingen terzelfdertijd een volledige KAST- revisie.

AR : Rg 4315 4603

#### CENTRALE WERKPLAATS SALZINNES.

HLE : Rg 1801  
 Ri ~~1802~~ 2015 2018  
 Herstellingsen 2627 2631 2002 2706 2711

HLD : Rg 5121 5307 6233 6264 7103 7355 8242 8246 8408 8466  
 5110 5185 5302 5910 6319 7349 7367 8212 8255 9214  
 Ri ~~5178 7101~~  
 Herstellingsen (revisie dieselmotor) 5518 6045 7004  
8235 8271  
 Voor afbraak 6017 6087 6103X 6107 6108 6402 7212  
 7213 7215

Hiermee sluiten we dan het hoofdstuk materieel af om zoals aangekondigd in ons nummer 2 uitgebreid terug te komen op de aan gang zijnde spoorwerken.

---

## SPOORWERKEN.

---

### LIJN 24 (vertakking Glons-Montzen) - toestand 14/2/83

Op het baanvak VISE- MONTZEN zijn de bovenleidingspalen geplaatst, dwarsstukken bevestigd en de rijdraad gespannen tot aan de tunnel van Montzen. In de vorming zelf zijn enkel de palen geplaatst. Aan de kant van de Duitse grens en kant Welkenraedt is er nog niet begonnen met de werken. Er wordt naar gestreefd elektrisch in dienst te stellen in 1984.

### LIJN 29 (Herentals-Turnhout) - toestand 20/5/83

Deze lijn is in het spoorboekje ondergebracht onder het nummer 15. De werken op dit enkelsporig baanvak zijn aangevat op 5/4/83. De eerste fase zal duren tot en met 1/7/83 en omvat het graven en betonneren der putten voor de later te plaatsen palen. Gezien het een enkelsporige lijn betreft, is het treinverkeer op WEEKDAGEN (behalve woensdag) volledig onderbroken. Tussen 8.45 en 16.00 uur rijden om het uur in beide richtingen vervangingsautobussen. De stopplaats TIELEN wordt door de bussen niet bediend. Deze halte werd verplaatst naar Tielen Gemeentehuis.

### LIJN 35 (Aarschot-Diest-Hasselt)

Op het gedeelte TESTELT - HASSELT is de refertesnelheid opgevoerd van 90 tot 140 km/u.

### LIJN 50 (Brussel Zuid-Gent-Brugge-Oostende)

Na de ophoging van de sporen te OUDENBURG kwam het spoor richting Brugge in dienst in de tweede helft van 1982. In de andere richting werd het spoor op 27-2-83 in gebruik genomen.

### LIJN 51 (Brugge-Knokke) -toestand 14/2/83

Op het baanvak BRUGGE - HEIST (via DUDZELE) is men volop bezig met het leggen van de nieuwe sporen. Eén spoor is reeds aange-



legd tot in het station Heist. De nieuwe vertakking (Y Dudzele) welke aangelegd werd voorbij de vertakking Brugge-Zeehaven (oude, reeds bestaande vertakking naar Blankenberge) is volledig afgewerkt.

-toestand 20/5/83

Op 15-3 werd de brug over het Boudewijnkanaal uitgetest wat betreft de belasting. Hiervoor werd een beroep gedaan op 4 diesellokomotieven van de reeks 51 welke geleverd werden door de stelplaats Kortrijk.

Van 14-2 tot 16-5 werd dan de verdere afwerking van de lijn een feit. Vanaf 16-5 werd het oude spoor HEIST - ZEEBRUGGE ter hoogte van het station HEIST afgebroken om het tweede spoor aan de nieuwe lijn te kunnen aansluiten. Vanaf 21-5 kwamen dan de beide sporen in dienst. Op de oude lijn werd de bovenleiding tussen Heist en Zeebrugge volledig afgebroken. Het station ZEEBRUGGE is nu een kopstation geworden.

Tussen 16-5 en 20-5 werd voor het aansluiten van het nieuwe spoor voorzien in verkeer op enkelspoor tussen vertakking Dudzele en Knokke.

De inhuldiging van deze nieuwe lijn gebeurde op 21-5-83 in aanwezigheid van Verkeersminister De Croo. De plechtigheden vonden plaats in het station HEIST. Het symbolisch "knippen van het lint" gebeurde ter hoogte van de tunnel welke de doorgang maakt tussen de oude wijk (en het centrum) met de nieuw aangelegde wijk "Oostwinkel".

Het inhuldigen van deze lijn ging zoals gebruikelijk gepaard met het inleggen van een speciale trein. Deze trein werd gereden met twee stellen van de nieuwe generatie AM 80, de nummers 302 en 326. Geen van beide stellen was echter versierd.

De topsnelheid van de nieuw aangelegde lijn bedraagt 120 km/u. Momenteel zijn er nog een drietal OW op het baanvak, uitgerust met knipperlichten en halve slagbomen, doch deze zijn opgenomen in het pakket voor af te schaffen. Dat afschaffen zal later gebeuren. Ook zullen een gedeelte van de sporen van de oude lijn blijven liggen voor de latere aanleg van een nieuwe vorming in de haven van Zeebrugge.

#### LIJN 53 (Schellebelle-Dendermonde-Mechelen) -toestand 20/5/83

Het baanvak MECHELEN - SCHELLEBELLE is volledig afgewerkt. Er dient enkel nog gewerkt aan de brug ter hoogte van KAPELLE O/D BOS. Een eerste gedeelte van deze werken vonden plaats in het week-eind 14 op 15-5. Het tweede gedeelte van deze uitvoering is voorzien voor het volgende week-einde 21 op 22-5. Voor deze aanpassingswerken aan de brug van Kapelle o/d Bos werd het treinverkeer tussen MECHELEN en LONDERZEEL volledig onderbroken. Vervangingsautobussen werden hiervoor in de plaats gesteld. Tussen LONDERZEEL en GENT ST.-PIETERS werden de gesleepte treinen vervangen door autorails van het type 44.

De inhuldigingstrein welke werd voorzien reed het traject Brussel Zuid-Gent-Dendermonde-Mechelen-Brussel Zuid. Het konvooi betrof een gesleepte trein samengesteld uit 2 lokomotieven van de reeks 22 (2204 versierd-2216) waartussen een vijftal wijnrode M4- rijtuigen. (52394-51009-51019-52377-52386) Men voorziet in mei 83 (nieuwe dienstregeling) elektrisch verkeer op deze lijn, echter zullen tijdens de spitsuren de forenzentreinen nog met diesel dienen gesleept te worden.

#### LIJN 54 (Mechelen-ST.-NIKLAAS) -toestand 20/5/83

Het begin der werken werd aangevat op 21-3-83 met het aanbrengen van de putten voor het plaatsen der palen. Men werkt vanuit ST.-NIKLAAS naar PUURS. Op weekdays is daartoe de lijn buiten dienst gesteld tussen 9.00 en 15.00 uur. De eerste trein uit

St. Niklaas vertrekt om 15.50 uur samengesteld uit 2 gekoppelde motorwagens. Op vrijdagen echter worden de werken ietwat vroeger beëindigd, zodat reeds om 15.05 uur de eerste trein St.-Niklaas verlaat.

LIJN 66 (Brugge-Roeselare-Kortrijk) -toestand 20/5/83

In TORHOUT is men begonnen met het verleggen van de sporen in het station met het oog op de aanleg van een tweede spoor tussen BRUGGE en TORHOUT. Tussen BRUGGE en ZEDELGEM is men reeds volop bezig met de aanleg hiervan. Op datum van afsluiting is ongeveer een viertal km spoor aangelegd. Ook in het station ZEDELGEM zijn belangrijke aanpassingswerken noodzakelijk. Momenteel is Zedelgem een kruisingsstation.

LIJN 89 (Kortrijk-Oudenaarde-Zottegem-Denderleeuw) -toest. 20/5/83

Begin maart is men begonnen met het aanbrengen van de putten voor de bovenleidingspalen tussen de vertakking Zandberg en Stasegem. Men werkt verder in de richting Anzegem.

LIJN 92 (Mons-Ath) -toestand 20/5/83

De elektrifikatiewerken tussen JURBISE en ATH vorderen volgens plan. Behalve de inrit ter hoogte van de stations JURBISE en ATH zijn alle werken uitgevoerd. Het aanbrengen van de rijdraden is volop aan de gang.

LIJN 94 (Halle-Ath-Doornik) -toestand 14/2/83

Tussen ATH en LEUZE zijn de bovenleidingspalen reeds ingeplant. Tussen LEUZE en DOORNIK is men volop bezig met het maken van de putten.

-toestand 20/5/83

Tussen HALLE en de inrit van BIERGHES zijn palen geplaatst. Tussen BIERGHES en EDINGEN enerzijds en tussen EDINGEN en BASSILY anderzijds zijn deze werken reeds volledig beëindigd. Ten slotte is men tussen BASSILY en ATH reeds begonnen met de grondwerken voor de aanleg van de nieuwe lijn.

LIJN 108 (Braine-le-Comte-La Louvière-Binche) -toestand 20/5/83  
Manage

Alle werken tussen LA LOUVIERE en BINCHE zijn reeds voltooid. Tussen LA LOUVIERE en het oude station HAINE ST.-PIERRE rijden we ondertussen al elektrisch naar de stelplaats, gezien deze werkplaats het onderhoud toegewezen kreeg van de elektrische motorrijtuigen AM 56 (nummers 129 - 150). Enkele sporen van deze stelplaats zijn reeds voorzien van bovenleiding. De overige sporen worden nu stelselmatig hiermee uitgerust. Traktieproeven en rodageritten werden uitgevoerd op 20-5-83 met de gekoppelde lokomotieven 2623 en 2607.

De lijn 108 zal in mei 83 (nieuwe dienstregeling) hoogstwaarschijnlijk worden opengesteld voor elektrisch verkeer. De inhuuldiging wordt voorzien op 25-5-83.

LIJN 112 (La Louvière Sud-Piéton-Charleroi Sud) -toest. 1/5/83

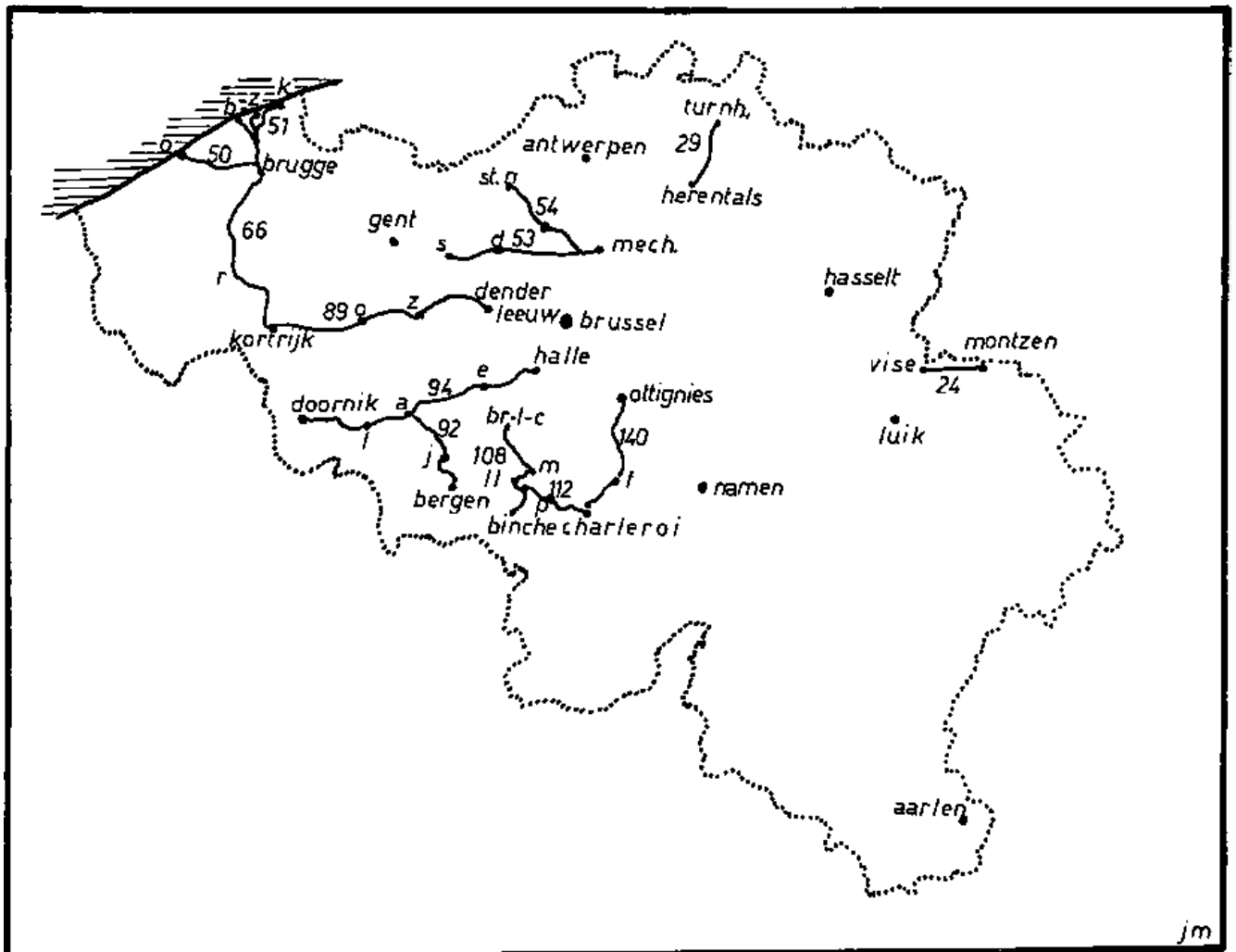
De werken in de stations en tussen LA LOUVIERE SUD en PIETON zijn vrijwel beëindigd. Tussen PIETON en MARCHIENNE-AU-PONT is men reeds begonnen met het aanleggen van de nieuwe lijn. Het einde der werkzaamheden is gepland tegen januari 1984.

LIJN 140 (Charleroi Ouest-Ottignies) -toestand 20/5/83

De werken voor de aanleg van een tweede spoor tussen COURT SAINT ETIENNE en FLEURUS schieten goed op en verlopen zoals

voorzien. Dit spoor is op vermelde datum reeds aangelegd tussen de stations COURT ST.-ETIENNE en TILLY. Momenteel is men volop aan het werk tussen TILLY en FLEURUS.

Hieronder vind U een spoorkaartje met de aangeduide werkzones.



Met het in dienstnemen van het baanvak Haine- St.- Pierre - Piéton is van het 3950 km. lange spoorwegnet nu 1807 km. geëlektrificeerd. Het onder draad brengen gaat nog steeds verder, zij het dan wel in een iets trager tempo als oorspronkelijk gepland was.

## MECHELSE AUTOBUS IN HET MUSEUM VAN EDEGEM.

In december 1952 en in februari 1953 zijn de stadstramlijnen van Mechelen vervangen door buslijnen. Tot dit doel bestelde de NMVB in 1951 twintig stadsbussen, reeks 834 - 853, bij de firma Carrosserie Jonckheere in Roeselare. Wij mogen ons bijzonder verheugen dat na dertig jaar nog een dergelijk type van autobus is overgebleven, dat dank zij de goede zorgen van de NMVB gerestaureerd werd, en in bruikleen afgestaan aan het Antwerps Tram- en Autobusmuseum van Edegem. Dat deze bus in het Antwerps Tram- en Busmuseum is terecht gekomen is logisch, omdat dit type van stadsbus in de provincie Antwerpen stadsdiensten verzekerde in Mechelen en Turnhout. De tentoongestelde bus werd gerestaureerd in de Mechelse uitvoering, en is nu nog rijvaardig. Tussen 1950 en 1956 kwamen in totaal 124 eenheden tot stand bij dezelfde autobuskonstrukteur. Technische fiche van de 840:

Bouwjaar: 1951.

Chassis: Chevrolet, type GT-30-H.

Koetswerk: Carrosserie Jonckheere-Roeselare.

Motor: Perkins - Diesel P.6.V.

Aantal cylinders: 6

Max.Vermogen: 83 PK.

Totale rijtuiglengte: 8,220m.

Zitplaatsen: 27, staanplaatsen: 11.

Van de tentoongestelde autobussen in het Antwerps Tram- en Busmuseum is de 840 het oudste exemplaar.

Foto hieronder: Ab 840 als de ex-lijn 8 van Mechelen, in het Museum-Edegem. 20.5.1983. Foto van E.Keutgens.



## BUURTSPORWEGEN

## WEST-VLAANDEREN.

De kustlijn is voor het ogenblik onderbroken tussen Westende en De Panne. Op 1.6.1983 was de bovenleiding in Oostduinkerke weggenomen, maar twee dagen later was ze alweer aangebracht, zij het dan dat ze verder nog moest aangepast en vastgemaakt worden. Er werd nieuw materiaal gebruikt. In Lombardsijde wordt aan de sporen gewerkt in het dorp, terwijl spoorvernieuwingen worden doorgevoerd in Nieuwpoort, tussen de weg naar Lombartsijde-dorp en de Koningslaan. Verder wordt er aan de sporen en de bovenleiding gewerkt tussen Koksijde, St-Idesbald en de Nieuwpoortlaan in De Panne. De bovenleiding, masten en sporen tussen het kampeerterrein St-Laureins en de Zeelaan in Lombardsijde zijn weggenomen. Dat is ook het geval op de omlegging langs de Elisabethlaan in Zeebrugge, omlegging die toch enkele jaren dienst gedaan heeft. Op de Leopold III-laan in Zeebrugge tot op de vaartbruggen in Heist, is de vroegere toestand hersteld, en zijn sporen en bovenleiding integraal vernieuwd.

Op 13 april is de 6034 aangekomen in Oostende. De 6036 was op 6 juni in dienst. De 6117 is op 13.4 mee teruggegaan naar Brugge. Hij had een beschadigde kop na een ongeval in Zeebrugge in maart 1983. Het is te verwachten dat dit rijtuig

na herstelling in Brugge, naar Henegouwen wordt overgebracht. Zeker is dat echter nog niet, want naar verluidt zouden vier rijtuigen van de reeks 6100-6154 op de kustlijn in dienst blijven, evenals de 6102. Dit rijtuig kan op de kustlijn betere diensten bewijzen. De andere vier zullen worden gebruikt voor verkorte diensten tussen Oostende en Den Haan of Blankenberge enerzijds, en tussen Oostende en Middelkerke anderzijds. Op deze plaatsen zijn immers geen keerlussen!

Ondertussen zijn in Oostende de slopingswerken van oud materieel nagenoeg beëindigd. Aan het station van Oostende zijn alle sporen nu overdag ingenomen door uitgeweken nieuw materieel. Daardoor is een gans ander uitzicht gegeven aan het terrein dat zoveel jaren een vertrouwd gezicht bood van kreemkleurige type S-rijtuigen en bijwagens van verschillende typen. Dat beeld behoort nu definitief tot het verleden, want het zal slechts bij hoge uitzondering zijn dat op de Kustlijn nog oud materieel zal rondtoeren. Alleen Henegouwen zal ons nog die mogelijkheid geven, al worden ze hier ook schaars. Immers door het in dienst komen van de lijn Charleroi-La Louvière wordt ook hier met gelede rijtuigen gereden.

Dinsdag 24 mei was voor Henegouwen, maar vooral voor Charleroi een grote dag. Minister De Croo huldigde toen een nieuw stuk in van de lichte metro, en wel de stations Beaux Arts en Damprémy. Met ingang van 29 mei 1983 zijn de lijnen 80, 89 en 90 aan Eden verdwenen. Zij bedienen nu het station Beaux-Arts, en rijden dan terug naar Charleroi-Sud, via Charleroi-Ouest. Tijdens de weekeinden en op feestdagen is het eindstation echter niet Charleroi-Sud, maar Beaux-Arts. Lijn 41 zal vanaf 13 juni eindpunt nemen in Beaux-Arts. Op dat ogenblik zal het eindpunt Eden volledig door de trams verlaten zijn. Als dat nog niet gebeurde vanaf 29 mei is dat omdat de aansluitingswissels tussen het nieuwe station Damprémy en de bestaande lijn op het Gemeenteplein nog niet gereed waren. Tegen 13 juni moeten die werken beëindigd zijn.

Bij de plechtigheid, die gehouden werd in het station Beaux-Arts, beklemtoonde de heer R. Denison, voorzitter van de Raad van Beheer van de NMVB, de inspanningen die deze maatschappij geleverd heeft door talrijke infra-strukturwerken uit te voeren, die het NMVB-net in Henegouwen aantrekkelijk en efficiënt moeten maken. Hij wees er verder op dat de gebruikte materialen van een veel zwaardere soort zijn dan tot nu toe bij de NMVB gebruikelijk was. De stations zijn vrij eenvoudig gehouden, met een middenperron, wat kostenbesparend is. Het nieuwe materieel moet tegemoet komen aan de behoeften van deze tijd, en veel aandacht is gegaan naar herwinning van energie.

Na hem nam de heer Devogel, voorzitter van de Beheerraad van de STIC het woord. Hij herinnerde aan de konventie van 1971, die de Bijzondere Studiedienst belastte met het bestuderen en verwezenlijken van de Lichte Metro van Charleroi. Vandaag zijn er 9 stations in dienst, en 8,9km. metro. Verder zijn er 10 stations in aanbouw, terwijl er 15 in studie zijn, en 40 ontworpen. Betracht wordt de Oost-West lijn, die Gilly en Chatelet met Fontaine l'Evêque moet verbinden, tegen 1986 in gebruik te nemen. Om dat te bereiken zal een jaarlijkse investering van 2 miljard nodig zijn.

Vervolgens nam de heer J.-C. Van Cauwenberghe, burgemeester van Charleroi het woord. Het in dienst stellen van de nieuwe lijn, mede het in gebruik nemen van het station Beaux-Arts, was voor hem een uiting van geloof in de toekomst van Charleroi. Hij betoogde dat Charleroi behoefte heeft aan goed vervoer, wat de vernieuwing

van de stadskern zal vooruit helpen, en nieuwe kracht geven aan de neringdoeners. Hij zal bovendien een echte schakel vormen tussen de werknemers en hun werkzetel. Om tot goede resultaten te komen achtte hij het nodig in de kortst mogelijke tijd te komen tot het afwerken van de volledige ring rond het Centrum. Daartoe stelde hij voor dat de stad een lening tot pré-financiering zou afsluiten. In zijn antwoord betoogde Minister De Croo, dat dit voorstel met grote welwillendheid zal onderzocht worden. Hij overschouwde verder de gedane inspanningen en gaf een vooruitzicht op de verder uit te voeren werken. Dan knipte hij het erelint door dat de toegang tot de perrons versperde. Aan de perrons van Beaux-Arts stonden de inhuldigingstrams op hun gasten te wachten, twee gehelen van twee stellen: 6121 + 6108 en 6145 + 6154. Alle rijtuigen waren voorzien van een nieuwe film voor lijn 89, blauw en groen, en met de teksten:

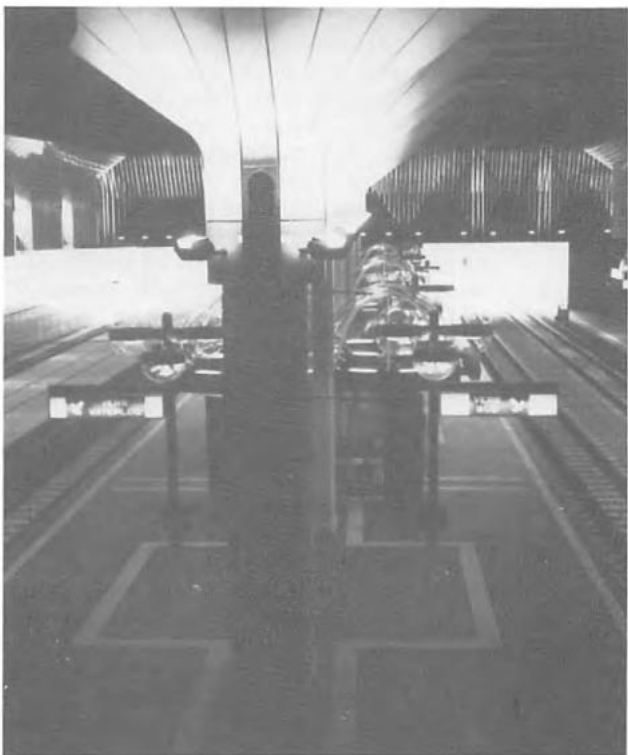
CHARLEROI ANDERLUES  
BEAUX ARTS 89 JONCTION

Dan werd een rit gehouden naar het station Paradis, waar de Burgemeester van Fontaine l'Evêque een welkomstwoord hield. Onderweg werd het konvooi ongeveer twintig minuten opgehouden door een aantal manifestanten dat met NMVB-bussen de sporen had versperd. Na afloop werd de erewijn geschonken. Opvallend was het pikfijn voorkomen van de nieuwe rijtuigen voor de gelegenheid. Nadien konden wij in de stad zien hoe de S-rijtuigen er maar belabberd voorkomen. Elders in het land hebben wij nooit zulke vuile rijtuigen dienst weten doen. Gaten in het koetswerk van eenzelfde rijtuig, met plaatwerk gedicht, en zwart overschilderd, terwijl aan de andere kant een nog groter gat gedicht was, en met grijze verf overschilderd. De eigenlijke verf gans verbleekt, en ontsierd door onnoemelijk vieze vlekken. Films die bijna niet te lezen waren, en een rijtuig met film lijn 90, terwijl achter de voorruit een haast niet te lezen bord met lijn 89 stond. Talloze bussen rijden zonder films, of met een witte. Nieuwe bussen uit de reeks 2000-2099, zonder film, of met een bijna niet te lezen bord. Een bus kwamen we tegen met een film half 50 en half 49, zonder bestemmingen erop. Nochtans was enkele jaren geleden, op dat vlak geen enkele opmerking te maken. Vanwaar die verslechtering? Hier moet dringend iets aan gedaan worden, want dit is het beste voorbeeld van hoe het niet moet! Openbaar vervoer en dienstbe-toon is écht héél wat anders! Spijtig!



Dat het personeel zich onbehaaglijk voelt en tot actie overgaat is een zaak waarvoor het publiek niet moet opdraaien, het kan anders! Daartoe is echter moed nodig van de verantwoordelijke instanties, maar zijn verantwoordelijkheid opnemen is iets wat hoort bij het uitoefenen van een ambt, en de reiziger verwacht dan ook dat zulks gebeurt. Er is nog veel werk te doen, om alles te laten verlopen zoals het hoort, maar dat moet kunnen! Hieronder een opname van de 6145+6154/89 in het station Beaux-Arts. 24 mei 1983.

De tweede foto toont ons het zelfde station, gezien van boven aan de roltrappen, 24.5.1983. Foto's: Arch.Eigen Baan, Antwerpen-Borgerhout.



## MIVA - ANTWERPEN.

De volgende rijtuigen zijn in het rood in de straten verschenen: 2002 - 2003 - 2111 - 2112 - 2113 en 2114. Ook de 2076, 2077 en 2078 rijden rood. De laatstgenoemden rijden gekoppeld op lijn 2. Hierbij is het de bedoeling om nieuwe Hassler ontwaardingstoestellen op het tweede rijtuig, vanuit het eerste te controleren.

De 8826 en 8827, beide werkwagen, zijn van schrikstreden voorzien aan voor- en achterzijde, in rood-witte uitvoering. In de loop van 1982 boekte de MIVA een reizigersverlies van 1,57%. Dat lezen wij in het jaarverslag van 1982. Deze terugloop is te wijten aan de tariefverhogingen. Andere factoren zullen wel mede beïnvloedend zijn geweest, maar de voornaamste oorzaak van de terugloop ligt voor de hand.

Lijn 2 kent nog twee punten waar geen eigen bedding voor de tram bestaat, nl. de Antwerpse steenweg in Hoboken, en het Kiosklein van dezelfde plaats. Voor het Kiosklein is een plan tot herprofilering opgesteld, dat voorziet in gescheiden opstapperrons voor beide lijnen, en een dienstlokaal. De aanbesteding van de aanname had plaats op 11 jan. 1983, en het dossier voor financiering is aan Verkeerswezen overgemaakt. Voor de Gemeentestraat in Antwerpen-Centrum is eveneens gedacht aan een eigen bedding voor de trams. Aan stad en ministerie is het nodige akkoord gevraagd. Ruim duizend rijtuigen maken per dag gebruik van deze straat. Voorstellen voor de verlenging van tramlijn 24 zijn binnengekomen, en de eerste contacten met de instanties over deze verlenging verliepen zeer gunstig. Gestreefd wordt naar een gelijktijdige verwezenlijking met de in uitvoering zijnde werken op de Herentalsebaan. In 1982 kwamen er 25 nieuwe wachthuisjes bij, terwijl er 14 verdwenen door afschaffing van halten, en 2 omdat de bouwvergunning werd ingetrokken. In totaal zijn er nu 343 wachthuisjes op het net. De verschillende gemeentebesturen zorgden voor de oprichting van nog eens 72 wachthuisjes, waardoor het algemeen totaal nu 415 is. Dat aantal voorziet in de uitrusting van 40% van de halten met wachthuisjes. Een zeer positieve bijdrage tot verbetering van de diensten was de verlenging van lijn 12 met 1231m. spoor. Deze verlenging kwam op 3 sept. 1982 in dienst.

### Eigen beddingen voor tramlijnen:

Einde 1982 reden de tramlijnen in Antwerpen, naar volgend percentage over eigen beddingen: 2 = 82,74%; 3 = 47,44%; 4 = 25,04%; 7 = 59,59%; 8 = 32,24%; 10 = 21,87%; 11 = 33,12%; 12 = 37,17%; 15 = 88,05%; en 24 = 17,99%. In 1982 is er geen nieuw reizigersmaterieel aangeschaft.

PRE-METRONET.

In 1982 zijn een aantal werken goedgekeurd voor de uitbreiding van het pré-metronet. De belangrijkste beslissing is de bouw van een tramtunnel van het Groenplein naar het Frederik van Eedenplein op de Linkeroever. Tijdens hetzelfde jaar zijn de werken aangevangen ter verwezenlijking van de stations Handel en Elisabeth, evenals van de koker met open helling aan de Ten Eeckhovelei. Voltoid werden de volgende werken: de ruwbouw van de koker onder de Van Wezenbekestraat, ruwbouw van de koker Kerkstraat en het station St-Willibrordus. Verder de ruwbouw van de koker Opera - Astrid, en de keerlus onder het Rooseveltplein. Ten slotte de kokers Carnotstraat en het station Carnot.

ROLLEND MATERIEEL:

Van tien PCC-rijtuigen werden de gevoelige boorden vervangen door het type Bircher, wat het totaal op 96 brengt. Twintig trams werden rood geschilderd, wat het totaal einde 1982 op 67 bracht, terwijl op dat ogenblik 96 trams uitgerust waren met Scharfenbergkoppeling. PCC 2121 werd in dienst gesteld als striptam. In 119 rijtuigen werden de kabels aangebracht voor automatische verkeerslichten-beïnvloeding. Tien rijtuigen kregen nieuwe vloerbekleding, en op PCC 2020 en 2144 werd een nieuw type rubberafgeveerd wiel uitgetest, met ongunstig resultaat.

BUSSEN:

De bussen 591, 592, 595, 598, 599 en 587 werden in het rood omgeschilderd. Bus 592 werd daarenboven voorzien van 3 elektronisch bediende bestemmingaanduiders. Zij kwam aldus in dienst op 1 juli op (administratieve) lijn 29: Dierentuin - Flandria. Een ander type bestemmingaanduiders voor plaatsing op een andere bus, vond plaats op 2 december. De volgende bussen werden buiten dienst gesteld op 15 nov : 537, 549, 559, 567, 572 en 573. Zij werden samen met ab.542 (uitgebrand op 12.6.82) voor sloping verkocht op 24 dec.1982.

Eind 1982 waren er in het rijtuigenpark aanwezig: 166 trams: 2000 - 2165; bussen: 125, genummerd 531 - 662, behalve de hierboven genoemde voertuigen.

LENGTE TRAMLIJNEN:

2 = 9334,5 m.; 3 = 6586,5 m.; 4 = 6943,5m;  
7 = 7427,5m.; 8 = 7490,5m.; 10 = 5692 m.;  
11 = 6212,5m.; 12 = 11556m.; 15 = 7837,5m.;  
24 = 11971m.

Op de lengte van de buslijnen en enkele uitbatingstoestanden komen wij in volgend nummer terug.

M.I.V.G. - GENT.

Ook de MIVG zond ons haar jaarverslag, waaruit we volgende gegevens lichtten: Rollend materieel: 54 PCC-rijtuigen en 127 dieselbussen, plus één drieassige tram, 339. Per 31.12.82 omvatte het net 27,3 km.tramlijn (1, 4, 10 en 21-22) en 145,2 km.buslijn, over 14 lijnen verdeeld.

WIJZIGING VAN DE LIJNEN:

Op 1 sept.1982 werden buslijnen 85 en 86 afgeschaft, en bediend door de verlengde buslijnen 70-71 en 9. Eén op de drie bussen van lijn 9 werd op week- en zaterdagen doorgestuurd vanaf het St-Pietersstation naar Zwijnaarde-Centrum als lijn 90.

Vanaf dezelfde datum is de reisweg van lijn 9 richting Gentbrugge-Meersendries, gewijzigd als volgt: St-Lievensbrug - Crommenlaan - Hendrickxlaan - Hundelgemsestwg. Per 1.9.82 ook is tramlijn 1 verlengd tot aan de Botestraat in Wondelgem, en werd buslijn 50 ingekort tot het Van Beverenplein, met eindpuntlus door de volgende straten: Van Beverenpl. - Ryhovelaan - Dracenastraat - Kte Grensstraat - Veronicastr. - Ryhovelaan - Van Beverenplein.

Op 30 oktober 1982 werd tramlijn 1 nogmaals uitgebreid tot aan de Liefkensstraat in Wondelgem.

VOORUITZICHTEN:

Om in de noordelijke zone tussen het Rabot en de Industrieweg (Wondelgem) een bevredigende doorstroming te krijgen voor de rijtuigen van lijn 1, is het nodig nog een belangrijk knelpunt weg te werken, ter hoogte van de Palingshuizen, waar drie groepen verkeerslichten en de drukke stroom van auto's steeds voor de nodige vertragingen zorgen. De Bijzondere Studiedienst heeft dan ook een alternatieve reisweg ontworpen voor lijn 1, waarbij de Palingshuizen worden vermeden. Het nieuwe tracé "in doorsteek" voorziet in een rechte lijn tussen de Ferrerlaan en de De Smetbrug. De Beheerraad, het Stadsbestuur en de Regionale Commissie Gent zijn akkoord. Men verwacht een spoedige realisatie.

Het hoofdassennet dat bij de huidige stand van zaken drie tramassen en één trolleybuslijn voorziet, omvat ook de verlenging van lijn 21 naar De Leeuw, op eigen baan, temidden van de Brusselsesteenweg. De Bijzondere Studiedienst kreeg opdracht de overeenkomsten voor te bereiden tussen Openbare Werken en Verkeerswezen m.b.t. de onteigening, de uitvoering der werken en de verdeling der kosten. Met het oog op de omschakeling van buslijnen 30-31 op trolleybus, heeft de MIVG de bedoeling vooraf 2 prototypen van TB aan te schaffen, gevolgd door een serie van 18 gelede trolleybussen. Het ganse project is in voorbereiding.

Ken juist idee omtrent de kosten hebben wij nog niet, maar wij ramen ze op ongeveer 1000 fr. Als dat bedrag kan verlaagd worden, dan zal dat uiteraard gebeuren. Wij voorzien dus een treinrit naar Charleroi en terug. In Charleroi verplaatsen wij ons naar de zetel van de STIC, waar wij een toelichting krijgen omtrent de werken in uitvoering. Nadien volgt er een rondrit per bus naar verschillende stations in aanbouw, met bezoek aan de werken. In de namiddag een rit per tram naar Anderlues (gelede tram) en dan verder naar Lobbes en Thuin geheel of gedeeltelijk met oud materieel van de AsVI. Na een bezoek aan de museumlijn volgt nog een rondrit in Henegouwen met waarschijnlijk mw 10284, 9888 of 9924. Het wordt een welgevulde dag met veel belevenissen en geweldige indrukken uit een nog niet zo ver verleden. Meegaan is troef!

#### BEZOEK WDT SCHAARBEEK, ZATERDAG 15 OKTOBER.

De voorbereidingen voor dat bezoek zijn afgesloten, en de nodige toelatingsen bekomen. Lezers die aan dit bezoek wensen deel te nemen, kunnen zich vanaf nu melden. Er is door de NMBS een beperking opgelegd van 45 personen. Die limiet kunnen wij niet overschrijden. De deelname wordt toegerekend in volgorde van binnenkomen. Wij vragen U uw deelname schriftelijk te bevestigen aan het sekretariaat, Molenlei 44, bus 2, 2060 - Merksem-ANTWERPEN. De verplaatsing naar Schaarbeek gebeurt individueel, tenzij er voldoende deelnemers zijn voor een groepsticket. In dat geval wordt U verwittigd. De kosten voor deelname, administratie en geschenk, zijn vastgesteld op 30 fr. per deelnemer, ter plaatse te regelen.

De uiterste datum voor melding is 1 oktober '83.

#### TOEZICHT MUSEUM EDEGEM.

Wij dringen er nogmaals op aan dat onze lezers zich één dag per jaar ter beschikking zouden stellen om een bewakingsopdracht uit te voeren op een zaterdag, zon- of feestdag tussen Pasen en 31 oktober. De dagen waarop het toezicht door de PROV wordt verzekerd, hebben wij gemeld op pg.46 in PROV-Koerier nr 2. Er zijn tot op heden maar weinig reakties gekomen. Daarom deze hernieuwde oproep. Wij lopen wel warm voor tram- en spoorwegmusea, maar een kleine inspanning mag dan ook niet te veel gevraagd zijn. Wij durven hopen dat het meestal om een vergetelheid gaat. Reageert U nu eens? Eénmaal per jaar is een kleine inspanning! Voor verdere inlichtingen kunt U ons steeds bellen op nr 03-236.04.92, 03-646.34.43, of 03-239.07.78, na 18 uur. Komt U met twee of meer, zoveel te beter, want...gezelliger!

#### VERSLAG UITSTAP UTRECHT.

Op 28 mei zijn wij op bezoek geweest in het station Utrecht CS. Om 9u.46 kwamen wij er aan, na een overstap in Rotterdam. Op het perron werden wij opgewacht door de heer Drijver van het Rayonkantoor in Utrecht. Hij zorgde voor een fijne rondleiding met bezoek aan de controlekamer en aan het seinhuis. In de controlekamer kregen wij een verduidelijkende diaprojectie, en zorgde een vriendelijke bediende voor koffie. Nadien werden er vragen gesteld, en vergelijkingen gemaakt met de NMBS-instellingen. Waar aanvankelijk kon verondersteld worden, dat het een erg technische toelichting zou worden, kwamen wij al vlug tot de vaststelling dat zulks niet het geval was, maar dat wij een voor iedereen begrijpelijke uitleg hoorden. De vragen die nadien gesteld werden waren op een hoog peil, en dat maakte de ontmoeting tot een belevenis. Ook de rondgang op het seinhuis met de verstrekte uitleg deed het. Waar wij vooraf dachten dat de tijd ruim bemeten was, moesten wij nadien vaststellen dat die eigenlijk te kort was. Dat is dan meteen een compliment voor onze gastheren. De voorziene twee uren waren zo vlug voorbij, dat wij uiteindelijk moesten besluiten tegen heug en meug.... Tussen 12 en 14 uur was er vrijaf om de inwendige meeloper te versterken. Met een kwartier vertraging startte het bezoek aan het Nederlands Spoorwegmuseum. Ook dat was een meevaller van formaat. O ja, een aantal mensen onder ons zijn er al eens geweest, maar sedertdien is de kollektie wel degelijk uitgebreid, en men merkt toch steeds weer iets waaraan men de vorige keer voorbij gelopen was. De toezichtsbedienden waren, zoals steeds, zeer voorkomend en bereid uitleg te verschaffen. De regenvaker trachtte ons wel eens af te schrikken, maar zijn ingrepen hadden plaats telkens wij veilig onder dak waren. Die dag stond er ook een tuinspoorlijn opgesteld op het eerste perron, en zo konden wij genieten van dit straatje met rijdende lokomotieven! Na afloop genoten wij nog even van een frisse of warme drank in het station Utrecht waarna de terugreis aanving. Toen wij omstreeks acht uur aankwamen in Antwerpen-Centraal, was de dag weer te vlug voorbij gegaan. Dat is alleen maar belovend voor de toekomst, want van dergelijke stijlvolle bezoeken in een gezellige sfeer, krijgen wij eigenlijk niet genoeg. Het wachten is nu maar op 24 september e.k. Vergeet U daarvoor niet ons te kontakteren, dan kunnen wij U tijdig alle gewenste inlichtingen overmaken. Afsgesproken?

# OP OUDE RAILS kalender en dienstregelingen 1983

Alle gegevens onder ieder voorbehoud. Correspondentie-adres: postbus 97620, 2509 GA 's-Gravenhage.

Dit overzicht is speciaal gericht op het dagtoerisme. De telefoonnummers zijn vermeld ten dienste van gegadigden voor het doen van reservering voor gezelschappen e.d.



In de maandtabellen betekent x een gewone rijdag. Voor de betekenis van S, U, V, W en Z wordt verwezen naar hetgeen bij de desbetreffende dienstregeling is vermeld.



Voor wat betreft de tarieven wordt opgemerkt dat strippenkaarten e.d. niet geldig zijn. Als er een kindertarief is geldt dit vaak ook voor 65-plussers en personeel van NS.

| APRIL | A | C | G |
|-------|---|---|---|
| zo 3  | x | x |   |
| ma 4  | x | x | Z |
| di 5  |   |   | Z |
| wo 6  |   |   | Z |
| zo 10 |   | x |   |
| zo 17 |   | x |   |
| zo 24 |   | x |   |

| MEI   | A | B | C | D | E | G |
|-------|---|---|---|---|---|---|
| zo 1  |   |   | x |   |   |   |
| di 3  |   | x |   |   |   |   |
| wo 4  |   | x |   |   |   |   |
| do 5  |   | x |   |   | x |   |
| vr 6  |   | x |   |   |   |   |
| za 7  |   | x |   |   |   |   |
| zo 8  |   | Z | x |   |   |   |
| di 10 |   | x |   |   |   |   |
| wo 11 |   | x |   |   |   |   |
| do 12 | x | x | x | x | x | Z |
| vr 13 |   | x |   |   |   |   |
| za 14 |   | x |   |   |   |   |
| zo 15 | U | Z | x |   | x |   |
| di 17 |   | x |   |   |   |   |
| wo 18 |   | x |   |   |   |   |
| do 19 |   | x |   |   |   |   |
| vr 20 |   | x |   |   |   |   |
| za 21 |   | x |   |   |   |   |
| zo 22 |   | x | x | x | x | Z |
| ma 23 |   | x | x | x | S | Z |
| di 24 |   | x |   |   |   |   |
| wo 25 |   | x |   |   |   |   |
| do 26 |   | x |   |   |   |   |
| vr 27 |   | x |   |   |   |   |
| za 28 |   | x |   |   |   |   |
| zo 29 |   | Z | x |   | x |   |
| di 31 |   | x |   |   |   |   |

| JUNI  | A | B | C | D | E | G |
|-------|---|---|---|---|---|---|
| wo 1  |   | x |   |   |   |   |
| do 2  |   | x |   |   |   |   |
| vr 3  |   | x |   |   |   |   |
| za 4  |   | x | x |   |   |   |
| zo 5  |   | Z | x |   | x |   |
| di 7  |   | x |   |   |   |   |
| wo 8  |   | x |   |   |   |   |
| do 9  |   | x |   |   |   |   |
| vr 10 |   | x |   |   |   |   |
| za 11 |   | x | x |   |   |   |
| zo 12 |   | Z | x |   | x |   |
| di 14 |   | x |   |   |   |   |
| wo 15 |   | x |   |   |   |   |
| do 16 |   | x |   |   |   |   |
| vr 17 |   | x |   |   |   |   |
| za 18 |   | x | x |   |   |   |
| zo 19 |   | Z | x |   | x |   |
| di 21 |   | x |   |   |   |   |
| wo 22 |   | x |   |   |   |   |
| do 23 |   | x |   |   |   |   |
| vr 24 |   | x |   |   |   |   |
| za 25 |   | x | x |   | S |   |
| zo 26 |   | x | Z | x | S | S |
| di 28 |   | x |   |   |   |   |
| wo 29 |   | x |   |   |   |   |
| do 30 |   | x |   |   |   |   |

| JULI  | A | B | C | D | E | G |
|-------|---|---|---|---|---|---|
| vr 1  |   | x |   |   |   |   |
| za 2  |   | x | x |   |   |   |
| zo 3  |   | x | x | x | x |   |
| ma 4  |   | x |   |   |   | x |
| di 5  |   | x |   |   | x | x |
| wo 6  |   | x |   | x | x |   |
| do 7  |   | x |   | x | x |   |
| vr 8  |   | x |   | x | x |   |
| za 9  |   | x | x | x |   |   |
| zo 10 |   | x | x | x | x | Z |

## A Rijndend Tram Museum, Hellevoetsluis 01883 - 15919



Materieel van de vroegere Rotterdamse eilandstoomtram (zie foto).

De stoomtrams vertrekken om 13.00, 13.45, 14.30, 15.15, 16.00 en 16.45 van het museumstation aan de Haven voor een rit naar Vlotbrug.

Op 15 mei, U in de kalender, rijden er geen stoomtrams, doch alleen dieseltrams.

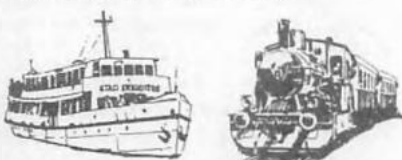
Een retour kost f 3,-- voor kinderen van 4 t/m 12 jaar f 1,50.

Op 20 en 21 augustus, V in de kalender, geldt in het kader van de Vestingdagen, een tarief inclusief boottocht e.d..

In en rond een "Billard-autorail" is een zitje ingericht voor souvenirs en drankjes.

## B Museumstoomtram Hoorn-Medemblik 02290 - 14862

Het vertrekpunt in Hoorn is verplaatst naar het nieuwe tramstation Van Dedemstraat. Vanaf het NS-station is het nieuwe tramstation bereikbaar via de nieuwe voetbrug. Automobilisten kunnen de P+R-borden volgen.



De stoomtrams vertrekken uit Hoorn om 10.50 en 14.15 en uit Medemblik om 12.45 en 16.32. In Medemblik is aansluiting op boten naar en van Enkhuizen, zodat men een rondreis door de "Gouden Eeuw-driehoek" kan maken.

Voor NS-reizigers is dit NS-dagtocht 34: "West-Friesland per stoomtram en boot".

Buffetwagens en souvenirs in elke tram.



Op woensdagse marktdagen van 13 juli t/m 24 augustus, W in de kalender, wordt de tramdienst nog aangevuld met vertrek uit Hoorn om 12.00, 13.00 en 15.30. Teruggen uit Medemblik om 13.45, 15.00 en 17.00.

Op zondagen in het voor- en naseizoen, Z in de kalender, vaart de boot niet. De stoomtram vertrekt dan slechts om 13.00 uit Hoorn en om 16.00 uit Medemblik. Deze ritten worden zoveel mogelijk met Nederlands trammaterieel gereden.

Van 24 t/m 28 augustus, S in de kalender, is er het evenement "Stoomhistorisch transport 1983" met vele bijzondere attracties.

Het tarief heeft sectiegrenzen in Wognum en Midwoud. Retour gehele traject f 13,-- voor kinderen van 4 t/m 9 jaar half geld.

## C Electriscne Museumtramlijn Amsterdam 020 - 160022 GVB informatie 020 - 790078 station



De lijn is van het Amsterdamse Bos (Kalfjeslaan) over 2,5 km verlengd naar het oude station van Amstelveen. De lijnlengthe vanaf het Haarlemmermeerstation is nu 5,7 km. Hierop rijden historische stadstrams uit Amsterdam, Den Haag, Groningen, Kassel en Wenen.

Op zondagen is er van 12.00 tot 18.00 een twintigminutendienst, zoveel mogelijk met bijwagens. Op zaterdag van 12.00 tot 18.00 en op zondagen van 10.00 tot 12.00 is er een halfuurdienst.

Het tarief heeft een sectiegrens bij de Kalfjeslaan.

Retour gehele traject f 3,--; dagkaart f 5,--.

Kinderen van 4 t/m 9 jaar half geld.

In de hal van het Haarlemmermeerstation is een expositie ingericht van tram- en busattributen en foto's, in het bijzonder betrekking hebbend op het historische materieel van de museumlijn. Het restaurant van dit station is zaterdag gesloten. Aan één der eindpunten staat de "boekenwagen", waarin souvenirs en tramartikelen worden verkocht.

Foto: één der attracties is het "Beugelmwaaien".

### Tram-affiche ansichtkaarten

De Tramweg-Stichting geeft, behalve het vier maal per jaar verschijnende periodiek "Op Oude Rails", ook zogenaamde affiche-tramkaarten uit. Dat zijn reproducties op ansichtkaartformaat van reclameplaten ter bevordering van het vervoer per tram.

Een set van vier verschillende van deze kaarten kan worden besteld door f 4,40 te storten op postgiro 3988705 van Op Oude Rails, postbus 97620, 's-Gravenhage. U ontvangt dan tegelijk nadere informatie over het verdere assortiment alsmede over de wijze waarop u zich kunt aanmelden als donateur.



| JULI  | A | B | C | D | E | G | K |
|-------|---|---|---|---|---|---|---|
| ma 11 | x |   |   |   |   |   | x |
| di 12 | x |   |   | x | x |   |   |
| wo 13 | W | W | x | x |   |   |   |
| do 14 | x |   |   | x | x |   |   |
| vr 15 | x |   |   | x | x |   |   |
| za 16 | x | x | x | x |   |   | x |
| zo 17 | x | x | x | x | x | Z |   |
| ma 18 | x |   |   |   |   |   | x |
| di 19 | x |   |   | x | x |   |   |
| wo 20 | x | W | W | x | x |   |   |
| do 21 | x |   |   | x | x |   |   |
| vr 22 | x |   |   | x | x |   |   |
| za 23 | x | x | x | x |   |   | x |
| zo 24 | x | x | x | x | x | Z |   |
| ma 25 | x |   |   |   |   |   | x |
| di 26 | x |   |   | x | x |   |   |
| wo 27 | x | W | W | x | x |   |   |
| do 28 | x |   |   | x | x |   |   |
| vr 29 | x |   |   | x | x |   |   |
| za 30 | x | x | x | x |   |   | x |
| zo 31 | x | x | x | x | x | Z |   |

| AUG.  | A   | B | C | D | E | G | K |
|-------|-----|---|---|---|---|---|---|
| ma 1  | x   |   |   |   |   |   | x |
| di 2  | x   |   |   | x | x |   |   |
| wo 3  | x   | W | W | x | x |   |   |
| do 4  | x   |   |   | x | x |   |   |
| vr 5  | x   |   |   | x | x |   |   |
| za 6  | x   | x | x | x |   |   |   |
| zo 7  | x   | x | x | x | x | Z |   |
| ma 8  | x   |   |   |   |   |   | x |
| di 9  | x   |   |   | x | x |   |   |
| wo 10 | x   | W | W | x | x |   |   |
| do 11 | x   |   |   | x | x |   |   |
| vr 12 | x   |   |   | x | x |   |   |
| za 13 | x   | x | x | x |   |   |   |
| zo 14 | x   | x | x | x | x | Z |   |
| ma 15 | x   |   |   |   |   |   | x |
| di 16 | x   |   |   | x | x |   |   |
| wo 17 | x   | W | W | x | x |   |   |
| do 18 | x   |   |   | x | x |   |   |
| vr 19 | x   |   |   | x | x |   |   |
| za 20 | V   | x | x | x | x |   | x |
| zo 21 | V   | x | x | x | x | Z |   |
| ma 22 | x   |   |   |   |   |   | x |
| di 23 | x   |   |   | x | x |   |   |
| wo 24 | W/S |   |   | x |   |   |   |
| do 25 | S   |   |   | x |   |   |   |
| vr 26 | S   |   |   | x |   |   |   |
| za 27 | S   | x |   |   |   |   | x |
| zo 28 | x   | S | x | U | x | Z |   |
| ma 29 | x   |   |   |   |   |   | x |
| di 30 | x   |   |   |   |   |   | x |
| zo 31 | x   |   |   |   |   |   | x |

| SEPT. | B | C | D | E | G | K |
|-------|---|---|---|---|---|---|
| do 1  | x |   |   |   |   | x |
| vr 2  | x |   |   |   |   | x |
| za 3  | x | x |   |   |   | x |
| zo 4  | Z | x | x | x |   |   |
| di 6  | x |   |   |   |   | Z |
| wo 7  | x |   |   |   |   | Z |
| do 8  | x |   |   |   |   | Z |
| vr 9  | x |   |   |   |   |   |
| za 10 | x |   |   |   |   |   |
| zo 11 | Z | x | x | x |   |   |
| di 13 | x |   |   |   |   |   |
| wo 14 | x |   |   |   |   |   |
| do 15 | x |   |   |   |   |   |
| vr 16 | x |   |   |   |   |   |
| za 17 | x |   |   |   |   |   |
| zo 18 | Z | x |   |   |   |   |
| di 20 | x |   |   |   |   |   |
| wo 21 | x |   |   |   |   |   |
| do 22 | x |   |   |   |   |   |
| vr 23 | x |   |   |   |   |   |
| za 24 | x |   |   |   |   |   |
| zo 25 | Z | x |   |   |   |   |

| Okt.  | B | C | D | E | G |
|-------|---|---|---|---|---|
| zo 2  | x |   |   |   |   |
| zo 9  | x |   |   |   |   |
| zo 16 | Z | x | S |   | Z |
| ma 17 |   |   |   |   | Z |
| di 18 |   |   |   | x | Z |
| wo 19 |   |   | W | x | Z |
| zo 23 | x |   |   |   |   |
| zo 30 | x |   |   |   |   |

## D Museum Buurt Spoorweg 053 - 353461 / station 05427 - 11516



De lokaalspoortreinen vertrekken uit Haaksbergen om 13.10, 14.50 en 16.30, uit Boekelo om 14.00, 15.40 en 17.20. Op woensdagse marktdagen, W in de kalender, tevens vertrek uit Haaksbergen om 11.10 en uit Boekelo om 12.00.

Rijwielvervoer is mogelijk in alle treinen, doch in motortreinen beperkt.

Op drukke zondagen zijn er extra ritten met motortreinen. Op 23 mei, 26

juni en 16 oktober, S in de kalender, zijn er twee stoomtreinen op de baan. Op 28 augustus, U in de kalender, rijden er geen stoomtreinen, doch alleen motortreinen.

Een retour kost f 6,-- , kinderen van 4 t/m 14 jaar half geld.

Voor combinatie met een Janplezier-tocht kan men zich wenden tot VVV-Haaksbergen, telefoon 05427-12811.

MBS

## E Stoomtram Goes-Borsele 01105 - 1295 / 01100 - 28307

De stoomtram vertrekt om 14.25 uit Goes voor een rit naar Oudelande. Ritduur heen en terug ruim 2,5 uur, inbegrepen een oponthoud van circa een half uur op de terugrit te Hoedekenskerke, alwaar men de dijk kan beklimmen om te genieten van het uitzicht over de Westerschelde.

Het tarief heeft een sectiegrens te Kwadendam, welk station tevens uitgangspunt is voor een wandeling door het natuurgebied "De Poel".

Retour gehele traject f 10,-- in de 2e klas en f 15,-- in de 1e klas, kinderen van 4 t/m 12 jaar half geld.



Buffetwagens en souvenirs in elke tram. De buffetwagen heeft een speciale brievenbus. De daarin gedeponeerde post wordt van een bijzonder tramstempel voorzien.

STOOMTRAM

- 8 APR. 1980

GOES-BORSELE

Voor NS-reizigers is verkrijgbaar NS-dagtocht 66: "Het Boemeltje van Zuid-Beveland".

SGB

## F Stoomtrein Tilburg - Turnhout 013 - 673811

Deze lijn is dit jaar niet in bedrijf.



## G Veluwsche Stoomtrein Maatschappij 05766 - 2476

Op werkdagen in het hoofdseizoen vertrekt de stoomtrein om 10.25 en 14.30 uit Apeldoorn en om 12.30 en 16.15 uit Dieren.

Op zondagen en in voor- en naseizoen ook op overige dagen, Z in de kalender, vertrekt de stoomtrein uitsluitend om 14.30 uit Apeldoorn en om 16.15 uit Dieren.

Restauratierijtuig en souvenirs in elke trein.

Het tarief loopt op naarmate men een kort, tussen- of lang traject aflegt. Retour lang traject f 12,-- kinderen van 4 t/m 9 jaar half geld.

Van 4 juli t/m 2 september is op maandag t/m vrijdag ook combinatie mogelijk met een huifkartocht rond station Laag-Soeren.



Reserveren uiterlijk daags tevoren bij VVV-Apeldoorn. tel. 055-788421. Voor NS-reizigers is dit NS-dagtocht 78.

## H Rotterdamsche Museumtrams



Aangezien één der in 1905 gebouwde motorwagens met open balkons niet rijvaardig is, zijn er dit jaar geen ritten van en naar Diergaarde Blijdorp.



Op initiatief van VVV en Spido vertrekt dagelijks t/m 30 september om 13.30 een antieke vier-asser van het Centraal Station voor een rondrit in aansluiting op een havenrondvaart. Inlichtingen tel. 010-136000. Prijs f 16,50, kinderen t/m 14 jaar half geld. Het havenrondvaartbiljet is geldig tot één week na de tramrit.

## K Smalspoorlijn Katwijk 020 - 992280 / 079 - 169016



Om 10.00, 11.00, 12.00, 13.30, 14.30, 15.30 en 16.30 vertrekt een smalspoor stoomtrein van de "Frieze Wei" voor een rondrit van ruim een half uur door het waterwin- en duingebied.

Prijs f 5,-- , kinderen t/m 11 jaar f 3,50. De "Frieze Wei" is gemakkelijk te voet bereikbaar vanaf de Zuid-Boulevard: pijlen "stoomtrein" volgen en men ziet weldra de souvenirwagens staan.

SMB

## L Excursietrein Hoogovens Met de excursietrein wordt dit jaar niet gereden.



INHOUD VAN DIT NUMMER:

50 jaar geleden: PER TREIN DOOR BELGIE. [ III ]

DE STADSTRAM VAN MECHELEN [ III ]

MUSEUMBERICHTEN - Edegem en Woluwe.

Aktiviteiten en Aktualiteiten BIJ DE BEDRIJVEN.

VRIENDENKRING - PROV.



Foto Slotpagina: Tunnel onder Drielandenpunt, Uitgang Belgische zijde, met goederentrein van Aken-West naar Montzen. Gemmenich 12 maart 1983.  
Foto: Anton Hermans, NL-Ubach over Worms.