

proV koerier

1-85



VERENIGINGSBLAD van de vzw. PRO OPENBAAR VERVOER - ProOV.
Hoofdredactie en verantwoordelijke uitgever; Roger BASTAENS.
Baggenstraat 6
B-2200-ANTWERPEN-Borgerhout.
Bij abonnement te verkrijgen op rekening 412-6155551-09 van:
ProOV - Baggenstraat 6, 2200-ANTWERPEN-Borgerhout.
Voor Nederland: Postgiro 1107397 t.n.v. RaBo-Bank, Ossendrecht en Putte,
ten gunste van rekening 1405-62648 van ProOV-ANTWERPEN-Borgerhout.
Niets uit dit blad mag worden overgenomen zonder voorafgaande en
schriftelijke toestemming van de uitgever.
Ondertekende teksten blijven onder verantwoordelijkheid van de auteur.

Foto voorpagina: Een nieuwe NMBS-lokomotief wordt afgeleverd door
BN - Nijvel, op 18 okt.1984. Foto: Jan Mahieu.

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

BIJ P R O V . . . Z I T J E T O F !

ANTWERPS TRAM- EN BUSMUSEUM - EDEGEM.

Zoals vorig jaar zijn we gelukkig U een volledige lijst van toezicht te kunnen publiceren, met betrekking tot de uitbating van het museum.

ma. 8 april: Fr.Engelen en W.Bomans;

wo. 1 mei: Paul Possemiers;

za.11 mei: J.Coddens; J.De Leus en P.Meukens;

zo. 12 mei: R.Lauwers, L.Roovers en R.Bastaens

za.22 juni: G.Cuyt; 2° Kandidaat nog gezocht

zo. 23 juni: R.Bartholomees+echtgen. +Dingemans

za. 29 juni: P.Possemiers + I.Willems;

za.27 juli: J.Mahieu, E.De Sutter, P.Possemiers

zo.28 juli R.Lauwers, P.Possemiers + Dingemans

za.24 aug: B.Backelandt, P.Possemiers, G.Cuyt en R.Bartholomees.

zo.25 aug. F.Willems, L.Wenes, E.Morbé, en Rudy Van Iseghem;

za.21 sep: J.Coddens en J.De Leus;

zo.22 sep: R.Bartholomees, J.Schenkel, R.Lauwers

za.19 okt: E.Morbé en R.Van Iseghem;

zo.20 okt: R.Lauwers, L.Roovers en Dingemans.

Wij doen nog een oproep opdat iemand zich alsnog zou ter beschikking stellen op za. 22 juni.

Zoals U ziet biedt de beurtrol voor onze Vereniging weinig problemen. Alvast onze erkentelijkheid, en ... volharden voor de volgende jaren!

Belangrijk: Indien U onverhoopt een aangevane bewaking niet zoudt kunnen volbrengen, gelieve dan tijdig te verwittigen, ten einde in een nodige vervanging te kunnen voorzien. Gebeurt dat op het laatste ogenblik, neem dan onverwijld contact op met de heer E.Keutgens, tel: (03) 239.07.78. De museumkollektie is terdege uitgebreid, zodat één man op zaterdag en twee man op zondagen te weinig is. Vandaar onze zorg om tijdig in een vervanging te kunnen voorzien. Herinneringen worden niet verzonden!

BIJDRAGEN 1985.

Het overgrote deel van onze abonneés heeft zich in orde gesteld met de bijdragen voor 1985. Onze penningmeester is er U dankbaar voor. Wie zich tot op heden niet in regel stelde, willen wij verzoeken dat nu meteen te doen. Alvast bedankt!

UITSTAPPEN IN 1985.

Het jaar van het Openbaar Vervoer biedt een zulkdanig programma van festiviteiten en gebeurtenissen, dat het ons overbodig lijkt daar nog wat tussenin te wringen. Dat is ook niet aan te raden, aangezien elke bijkomende manifestatie zou moeten plaats vinden op een ogenblik dat elders ook wat te gebeuren staat, met het gevolg dat het aantal deelnemers sterk terugloopt. Daarom voorzien wij dit seizoen geen bijkomende bezoeken. Mocht om één of andere reden toch tot instelling van een bezoek worden overgegaan, zullen onze lezers tijdig worden ingelicht.

BOEKBESPREKING.

Uitgeverij De ALK b.v. Alkmaar-Nederland, brengt in haar reeks Grote Alken een boekje op de markt over autobussen. Dit werk van de hand van K.H.M.Derks, op het formaat 130 x 180 mm, geeft een klaar overzicht van wat er in Nederland rijdt op het gebied van bussen in het openbaar vervoer. Het werk is uitgevoerd naar dezelfde maatstaven van Trams 85 en Spoorwegen 85, die beiden in dezelfde reeks verschenen. Verschillende grensoverschrijdende lijnen worden door bussen van de NMVB bediend, rijtuigen die meermaals op de foto's voorkomen. Het werk omvat 128 pagina's en is opgelucht met 100 foto's. Wie belangstelling heeft voor dit boekje kan het zich aanschaffen voor 15.05 gulden (ongeveer 280 fr), en op die manier zijn dokumentatie wat aanvullen! Het is een goed werk in zijn soort, dat eigenlijk thuishoort op de boekenplank van een liefhebber van openbaar vervoer!

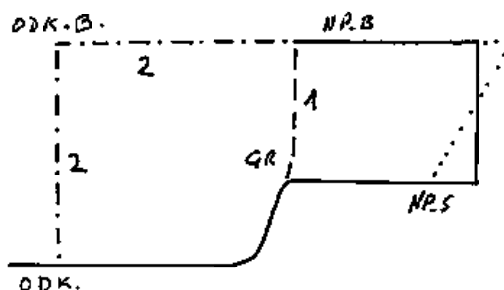
O N Z E K U S T L I J N .

ROGER BASTAENS.

N I E U W P O O R T .

De sporensituatie in Nieuwpoort door de jaren heen, is onduidelijk overgekomen. De eerste lijn kwam, zoals gezien, vanaf de IJzersluizen, en richtte zich langs de Kaai naar het station Nieuwpoort-Stad. Vanaf dit station reed de tram verder naar Veurne, langs de huidige Canadalaan, die voorbij de Kalkhovenbrug bereikt werd. Op welke plaats de tram de spoorlijn kruiste is mij onbekend. In het boek "De Buurtspoorwegen in West-Vlaanderen" van Jos Neyens, lezen wij op blz. 30, dat tussen de stations Nieuwpoort-stad en Nieuwpoort-Bad, de NMVB-trams gebruik maakten van de sedert 1869 bestaande spoorlijn waartussen de genoemde plaatsen een derde rail was aangebracht. Deze overeenkomst werd gesloten op 21 juni 1890, en terug opgezegd op 31 december 1902. Hoe de tram het treinspoor verliet, en op welke plaats in Nieuwpoort-bad, is mij eveneens onbekend. De toenmalige lijn eindigde op de op dit ogenblik nog bestaande wijkplaats van de Albert-I-laan, tussen de Meeuwenlaan en de Kinderlaan. Het opzeggen van de overeenkomst met de Belgische Staatsspoorwegen op 31 dec. 1902, veronderstelt meteen dat vanaf dat ogenblik de huidige lijn langs de Albertlaan in gebruik genomen is, vanaf de Vismijn naar Nieuwpoort-Bad. Zekerheid hierover heb ik niet. Reeds in 1894 vergaderde men op het stadhuis van Oostende, om tot een vergelijk te komen over de bediening van Nieuwpoort-Bad. Men beoogde de bestaande lijn te verlengen van Nieuwpoort-Bad, via de Kinderlaan naar Groenendijk, waar op de bestaande lijn naar Oostduinkerke-Dorp zou aangesloten worden. De burgemeester van Oostduinkerke wilde echter te allen prijze bekomen, dat de lijn van Nieuwpoort-Bad zou verlengd worden, rechtstreeks naar Oostduinkerke-Bad, om vandaar via de Leopold II-laan naar Oostduinkerke-dorp te lopen, en daar aan te sluiten op de bestaande dorpenlijn. De tekening hiernaast zal dat verduidelijken. Het project van de Kinderlaan - Groenendijk werd echter aangenomen, en m.i.v. 31 mei 1903 werden de diensten op het nieuwe stuk verzekerd. Jaren later zou het Oostduinkerke traject toch verwezenlijkt worden, maar daarop

komen we te zijner tijd terug, bij het behandelen van de elektrische diensten.



- 1- Nieuwpoorts traject via Groenendijk;
- 2- Oostduinkerke traject via Leopold II -laan.

O O S T D U I N K E R K E .

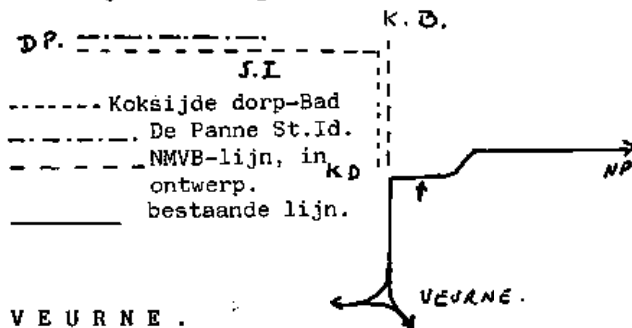
In Oostduinkerke was de sporenaanleg vrij eenvoudig. De lijn kwam van Nieuwpoort-Stad/ -Bad en liep langs de Steenweg op Nieuwpoort, de Dorpsstraat en de Koksijdse weg naar Koksijde, en lag daar, met het gezicht naar Koksijde gekeerd, op de linkerkant van de weg. De tramverbinding tussen Oostduinkerke - dorp en -bad, zal pas veel later tot stand worden gebracht. Dat is wel duidelijk na wat wij hier hoger hebben gezien, door de tot stand koming van de verbinding tussen Nieuwpoort-bad en Groenendijk.

K O K S I J D E .

De lijn Oostende-Nieuwpoort-Veurne, kwam in Koksijde-dorp langs de Koksijdse weg, uit Oostduinkerke. Langs de Galloperstraat richtte ze zich naar de kerk in de dorpskom van de toenmalige gemeente. Even voorbij de kerk liep ze links tussen enkele huizen door, via de Veurnestraat, naar Veurne, over het huidige vliegveld. Dat was de toestand omstreeks de eeuwwisseling.

Een andere maatschappij, de S.A.Coxyde - Plage stelde op 24 juli 1904 een paardetramlijn in dienst tussen het dorp en de badplaats van Koksijde, enkele jaren later, in 1910, gevolgd door nog een paardetram tussen St-Idesbald en De Panne, eigendom van de S.A.de St-Idesbald. De NMVB van haar kant, trachtte haar lijn uit te breiden van Koksijde-dorp via Koksijde-bad naar

De Panne. Daartoe werd op 22 mei 1906 de inoverwegingneming gevraagd, maar door onenigheid en tegenstelling van belangen, zou het pas op 1 juli 1914 tot exploitatie van de voorziene uitbreiding komen, en werd de NMVB-stoomtramlijn Koksijde-dorp - Koksijde-Bad - St-Idesbald - De Panne, een feit. Voor wie niet zo goed met de plaatsen bekend is, zal onderstaand schetsje wat duidelijkheid brengen.



Langs "Klein Parijs", de wijk ten noorden van de spoorlijn Gent-Adinkerke, kwam de tramlijn Oostende-Nieuwpoort-Veurne, het laatstgenoemde stadje binnen. Beide spoorlijnen kruisten elkaar in de Noordstraat. De NMVB-tramlijn drong door naar het spoorwegstation van Veurne, via de Noordstraat, de Grote Markt, de Ooststraat, de Nieuwpoortbrug en de Stationsstraat. Van de Noordstraat naar de Ooststraat, nam de lijn een scherpe bocht, en aan het einde van de Ooststraat kruiste de lijn de vaart Nieuwpoort-Duinkerke. Op het Stationsplein ligt het spoorwegstation aan de oostzijde, en het buurtspoorwegstation aan de zuidzijde, ook nu nog. De Duinkerke vaart werd gekruist over de smalle houten draaibrug, waarop het spoor lag aan de westkant. Dat was een enkelspoor, met een wisselplaats net over de brug, in de Stationsstraat. Dan werd weerom een scherpe bocht genomen naar rechts, en op het Stationsplein vertakte de lijn zich in meerdere sporen, waarvan wij er drie zien op een foto. Deze sporen liepen weer samen tot één enkel spoor, dat zich naar het NMVB-station richtte. In het NMVB-station was er een draaischijf die de lokomotieven toegang verschaft tot andere buurtspoorweglijnen, want Veurne was een belangrijk centrum van meerdere NMVB-lijnen, die wij hier buiten beschouwing laten, met uitzondering van de lijn Veurne-De Panne. Die lijn kwam in dienst op 25.7.1901. Het gevolg daarvan was, dat Oostende al vrij vlug verbonden was met De Panne, maar dan wel via de dorpenlijn en Veurne. In de brede Noordstraat lag er toen een sporendriehoek, die toeliet van Veurne naar Oostende of De Panne te rijden, maar ook van Oostende naar De Panne rechtstreeks! Ten noorden van de spoorlijn Gent-Adinkerke, op de wijk Klein Parijs, lag er een wisselplaats, maar

ook op het Stationsplein kon gewisseld worden.

D E P A N N E

Tot de komst van de eigenlijke NMVB-lijn, die wij nu nog kennen, was de toestand van de sporen in De Panne, uiteraard afwijkend van de huidige.

De lijn verliet Veurne langs de De Pannestraat in de richting van De Panne gezien, aan de rechterkant. Ongeveer ter hoogte van de gemeentegrens kruiste zij de weg, en liep ze aan de linkerzijde. Ze kwam De Panne binnen langs de Veurnestraat en de Koninklijke Baan, waar ze eindigde ter hoogte van de nog bestaande stelplaats. In de verbreding van de Koninklijke Baan, tussen de Kerkstraat en het huidige Koningsplein, lag een wisselplaats, die het beginpunt en tevens het eindpunt van de lijn naar Veurne was.

Een andere lijn, nl. de lijn Adinkerke-De Panne, kende een bewogen geschiedenis! De opening vond plaats op 14 juli 1901, na het doorworstelen van de bekende hindernissen en verrot onbegrip, iets wat op onze dagen nog voortduurt omtrent dezelfde lijn! In die tijd verbond de lijn het station Adinkerke met de zeedijk van De Panne, langs de weg Adinkerke - De Panne. Zij bereikte De Panne langs de Kerkstraat, en kruiste de lijn Veurne-De Panne in de Veurnestraat. Er was geen verbinding tussen de beide lijnen, die overigens op een verschillende spoorbreedte waren aangelegd, nl. meterspoor voor Veurne-De Panne, en 60cm.spoor voor De Panne-Adinkerke.

De lijn naar Veurne was uitgebaat met stoomtrams, terwijl de lijn naar Adinkerke met paardetrans werd gereden. Later zal men overgaan tot andere vormen van trekkracht, om uiteindelijk tot elektrische tractie te komen, maar daarover later meer.

Toen de stoomtram van Koksijde - St-Idesbald naar De Panne gekomen is (1914), kwam die in De Panne aan op enkelspoor langs de Duinkerkelaan naar de stelplaats, waar ze rechtstreeks aansloot op de lijn naar Veurne. Wat de kustlijn betreft, waren er aansluitingssporen tussen NMVB en de spoorwegen, in (Brugge) Blankenberge, Heist, Oostende, Nieuwpoort en Veurne.

In De Panne, komende van de Zeelaan, lag er een verbinding, of beter een vertakking naast de stoomlijn naar St-Idesbald. Deze lijn had een verdubbeling (pastoorshoed) op de Duinkerkeleen. De vertakking van de paardetram lag vlak naast de verdubbeling. Deze sectie kon niet tegelijk bereiden worden door rijtuigen van de verschillende uitgebate lijnen. De smalspoorlijn liep waarschijnlijk naar de stelplaats van de lijn naar Adinkerke.

In die tijd stond het station van Adinkerke langs de dorpskant, en kruiste het tramspoor het treinspoor!

Na het overzicht van de sporensituatie in enkele belangrijke plaatsen, wordt het stilaan tijd om over te gaan tot het eigenlijke tramgebeuren. De reeds genoemde toestanden kaderen in het tijdsbestek van het begin van de uitbating, en maken geenszins aanspraak op volledigheid. Wij hebben getracht een aanvaardbaar overzicht te geven, om verder te komen met ons verhaal.

Wij zegden reeds dat de uitbating geschiedde met stoomtrams. De elektrische traktie deed haar intrede bij de Buurtspoorwegen in 1891, op de lijn Brussel-Schietbaan, op 2 augustus om juist te zijn. Later werd de lijn verlengd naar het Kerkhof van Brussel. De lijn van het Rouppeplein naar de Kleine Hut volgde op 5 juni 1894. Daarmee was het vertrek gegeven van een nieuwe uitbatingsvorm die vergaande gevolgen zou hebben, en die de tram over het algemeen, volksgeliefd zou gaan maken. Toch nog even terug naar de stoomtram. Uit wat voorafging kunnen we al besluiten dat de toenmalige kustlijn, de dorpenlijn, klaar was voor de dienst, en zich al spoedig, vooral dan tijdens de zomermaanden, in een weldoende belangstelling kon verheugen. Vanuit Oostende werd de Belgische kust bediend, enerzijds door de lijn naar Nieuwpoort-Veurne en De Panne, en anderzijds door de lijn naar Bredene, en De Haan-Blankenberge. De ontbrekende schakel tussen Blankenberge en Heist was natuurlijk een negatieve faktor voor een goede bediening van de kust. Al in 1887 verzocht de NMVB het Ministerie van Landbouw - waaronder verkeersbeleid toen ressorteerde! - om dit gedeelte van de lijn te mogen bouwen, wat men hoopte te verwezenlijken door het aanbrengen van een derde rail in de bestaande spoorlijn. Dat verzoek werd echter verworpen omwille van de grote drukte die tijdens de zomermaanden op de spoorweglijn tot uiting kwam. Daarop bracht de NMVB een nieuw voorstel ter tafel, dat verband hield met het bouwen van een gans eigen lijn. Daartegen verzetten zich dan weer het Ministerie en de Spoorwegen. In feite gebeurde er dus een tijdje helemaal niets. Toen echter de afschaffing van de spoorlijn Blankenberge - Heist nakend was, bracht de NMVB haar voorstel weer naar voren, en deze keer met succes! Het nieuwe tramtraject werd ingereden op 1 oktober 1908, en dat traject liep op de oude spoorwegbedding! Daardoor ontstond dus in feite de kuslijn in haar geheel, maar als we dat zeggen, denken wij aan de kustlijn van vandaag, en dié was er toen nog niet! Wij reden toen van (Brugge - Westkapelle) -

Knokke - Heist - Blankenberge - De Haan-Bredene-DORP - SLIJKENS - Oostende - Mariakerke - Middelkerke - DORP - Westende-DORP - Lombardsijde-dorp - Nieuwpoort-stad en NP-bad Oostduinkerke-DORP, Koksijde-DORP, Veurne en De Panne. Op dat ogenblik was er echter al meer, want ook de elektrische tram verscheen al op de kustlijn, en wel op 9 juli 1905, tussen Oostende en Middelkerke. Hier betreden wij het domein van de Compagnie du Tramway Électrique d'Ostende-Littoral, een maatschappij die was opgericht op 12 feb. 1896, en die gevestigd was in Antwerpen. Nog voordat de maatschappij was opgericht, werd de NMVB door het Ministerie van Financiën er van in kennis gesteld, dat men van plan was, aan deze maatschappij toestemming te verlenen tot het uitbaten van een elektrische tramlijn tussen Oostende-station en Middelkerke, op enkele meter van het strand. De uitbating zou een verplichtend karakter hebben van 1 juni tot 31 oktober, en zou vrij kunnen geschieden tijdens de andere maanden. De NMVB verzette zich tegen deze rechtstreekse concurrentie op 10 nov. 1894, maar haar verzet mocht niet baten, want kolonel North verkreeg de toelating tot uitbating van de lijn op 25 jan. 1895, gestaafd door de wet van 11 sept. 1895. Uiteindelijk werd de vergunning toegestaan bij kon. besluit van 11 maart 1897. De reisweg werd uitgestippeld a.v.: Zee-station - Visserskaai - Keizerskaai, thans Vindictivelaan, - Christinastraat - Jozef II-str. - Werftstr. (nu: Hendrik Serruyslaan) - Marie-Joséplein, - Koningsstraat, Koninklijke villa - en verder langs strand en duinen naar Mariakerke en Middelkerke. Tussen Oostende-zeestation en Mariakerke-Bad, werd de lijn voorlopig in dienst genomen op 28 juni 1903, terwijl de definitieve uitbating een aanvang nam op 21 mei 1904. Hoe vreemd het moge lijken, toch werd de eigenlijke uitbating van de lijn aan de NMVB opgedrongen in 1904. Ondanks het verzet van deze maatschappij tegen de aanleg van de lijn, ging het ontwerp toch in uitvoering, en eenmaal dat er gereden werd, moest de NMVB de uitbating verzorgen, op dat ogenblik tegen heug en meug! Een koninklijk besluit dat Staatsblad van 5-6 juni 1905, keurde de overdracht goed, en meteen was de NMVB eigenaresse van de lijn. De kogel was door de kerk, maar dat was eigenlijk een begin van een eerder stormachtige ontwikkeling van het reizigersvervoer langs de Vlaamse kust, want hiermede was de elektrificering van het kustnet ingeluid. Toch lijkt het gewenst even terug te keren tot de stoomdienst, waarbij enkele wetenswaardigheden niet mogen over het hoofd worden gezien. Er reden nu dus op de kustlijn stoom- en elektrische diensten. De stoom evenwel overheerste op dat ogenblik nog volledig, en elektrische traktie was alléén toegepast

op het baanvak Oostende - Mariakerke - Raversijde - Middelkerke, en wat belangrijk is, op het traject van de huidige kustlijn! De dorpenlijn is nagenoeg steeds onder stoom gebleven, met uitzondering van het vak Oostduinkerke-dorp - Koksijde-dorp, voor wat de lijn Oostende - Veurne - De Panne betreft. De dorpenlijn Oostende - Blankenberge heeft elektrische traktie gehad op het baanvak Oostende - Slijkens - Bredene-dorp - De Haan.

De NMVB had dus de elektrische lijn overgenomen van de Cie du Tramway Électrique d'Ostende Littoral, en op 5 april 1905 sloot zij een akkoord met de S.A. des Railways Économiques de Liège-Seraing et extensions, waarbij deze laatste de uitbating van de lijn op zich nam. Op 9 juli 1905 begon de uitbating onder het nieuwe beheer. Bij Koninklijk besluit van 28 nov. 1906 werd de vergunning tot uitbreiding van de lijn van Middelkerke tot Westende-Bad toegestaan. Deze uitbreiding werd in dienst genomen op 7 april 1906, ten voorlopige titel, en op 23 maart 1907 definitief.

Op de dorpenlijn echter ging de stoomexploitatie onverminderd voort. Spijtig genoeg beschikken wij niet over veel gegevens uit de oudste periode wat de diensten aangaat, maar in een dienstregelingenboekje dat geldig was van 7 oktober 1928 tot 31 januari 1929 leren wij toch wel wat, en daarom geven wij de diensten weer, die toen gereden werden, onder vorm van uurtabel, verder in dit artikel.

U vindt een dienstuitvoering op de lijnen Oostende - Nieuwpoort - Veurne/De Panne, en Veurne - Koksijde-dorp - Koksijde-Baden - De Panne. De lijn Oostende - Blankenberge - Knokke was toen al elektrisch uitgebaat. Volledigheidshalve dient hieraan toegevoegd, dat er van Westende-Bad naar Nieuwpoort-Bad ook elektrisch gereden werd vanaf 1 juli 1928, maar daarop komen we later terug.

NEVENSTAANDE FOTO'S:

Boven: Een paardetram van de lijn De Panne - Adinkerke, op de Zeelaan in De Panne, omstreeks 1905.

Midden: Het station Nieuwpoort-Bad, vòòr de eerste wereldoorlog.

Onder: Een prachtopname van het station Veurne, met de stoomtram op de voorgrond.

Foto's uit de Archiven Eigen Baan, Antwerpen-Borgerhout.



309

Oostende—Nieuwpoort—Veurne—De Panne

Uurtabel van 1 October tot 30 November. Vanaf 1 December zie de plakbrieven.

K		2A	1	3	5	7	7A	8B	9	10A	12A	11	13	16A	15	17	19	19A
0	Kaai V.	—	—	—	●	8.22	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1	Oostende (Vandersweepplaats)	—	5.8	6.50	7.30	8.26	—	—	10.5	—	—	12.25	13.30	—	15.10	17.6	19.35	—
3	(Koninginnel.)	—	5.14	6.56	—	8.31	—	—	—	—	—	12.31	—	—	15.16	17.11	—	—
3	Mariakerke (Baden)	—	5.20	7.3	—	8.38	—	—	—	—	—	12.37	—	—	15.22	17.18	—	—
6	(Dorp)	—	5.24	7.7	—	—	—	—	—	—	—	12.41	—	—	15.26	17.22	—	—
6	Raversyde	—	5.26	7.10	—	—	—	—	—	—	—	12.44	—	—	15.28	17.25	—	—
7	Steenweg naar Leffinghe	—	5.29	7.13	—	8.56	—	—	—	—	—	12.47	—	—	15.31	17.28	—	—
9	Middelkerke A.	—	5.34	7.18	—	8.51	—	—	—	—	—	12.52	—	—	15.36	17.33	—	—
9	(Statie) V.	—	5.36	7.21	—	8.52	—	—	—	—	—	12.54	—	—	15.38	17.35	—	—
11	Crocodile (B.)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
19	Westende (Baden-Electr.)	—	—	—	—	8.5	—	—	10.40	—	—	—	14.5	—	—	—	20.10	—
19	(Dorp) S.O.M.	—	5.45	7.31	8.19	9.1	—	—	10.45	—	—	—	14.10	—	—	—	20.15	—
14	(Dorp)	—	5.47	7.34	8.21	9.3	—	—	10.47	—	—	—	—	—	15.47	17.44	20.17	—
15	Lombartzyde	—	5.51	7.39	8.25	9.7	—	—	10.49	—	—	—	—	—	15.49	17.46	20.19	—
18	Nieuwpoort (Stad)	—	5.56	7.46	8.31	9.13	—	—	10.53	—	—	—	—	—	15.53	17.50	20.23	—
21	(Baden) Dijk	—	5.59	7.52	8.34	9.16	—	—	11.0	—	—	—	—	—	15.59	17.56	20.29	—
21	(Kerk)	—	6.7	8.0	—	9.24	—	—	11.8	—	—	—	—	—	16.2	17.53	20.31	—
22	Groenendijk	—	6.10	8.4	—	9.27	—	—	11.11	—	—	—	—	—	16.10	18.0	20.42	—
23	Oostduinkerke	—	6.16	8.10	8.41	9.33	—	—	11.17	—	—	—	—	—	16.19	18.15	20.48	—
23	Coxyde (Dorp)	—	6.27	8.22	8.52	9.45	—	—	11.23	—	—	—	—	—	16.31	18.26	20.58	—
28	(Kl. Parijs)	—	6.33	8.28	8.57	9.50	—	—	11.33	—	—	—	—	—	16.44	18.31	21.8	21.44
30	Veurne (Pannestraat)	—	6.42	—	9.6	9.59	—	—	11.50	—	—	—	—	—	16.52	—	—	—
30	(Statie)	—	6.46	—	9.10	10.3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18.40	—	21.53
—	Coxyde (Baden)	—	5.45	—	8.30	—	—	—	9.50	10.47	11.40	—	—	—	16.10	—	—	21.10
—	Idesbaldus	—	5.51	—	8.43	—	—	—	10.5	10.54	11.46	—	—	—	16.54	—	—	21.16
—	De Panne (Dijk)	—	5.56	—	8.48	—	—	—	10.10	10.59	11.51	—	—	—	16.56	—	—	21.21

● Te Westende (Baden) in aansluiting met elektrischen dienst Oostende-Westende.

309

De Panne—Veurne—Nieuwpoort—Oostende

Uurtabel van 1 October tot 30 November. Vanaf 1 December, zie de plakbrieven.

		2A	2	4	6A	6	8A	8	10A	10	12A	12	14	16A	16	18	20	19A
0	De Panne (Dijk)..... V.	—	6.8	—	9.20	—	10.16	—	11.23	—	12.28	—	—	15.55	—	18.1	—	21.26
1	Idesbaldus.....	—	6.8	—	9.25	—	10.21	—	11.28	—	12.33	—	—	16.0	—	18.6	—	21.31
3	Coxyde (Baden).....	—	6.15	—	9.32	—	10.27	—	11.30	—	12.40	—	—	16.7	—	18.13	—	21.37
0	(Statie)..... V.	5.25	—	7.8	—	9.37	—	10.24	—	—	—	—	14.49	—	—	—	19.5	—
1	Veurne (Pannestraat).....	5.29	—	7.12	—	9.41	—	10.28	—	—	—	—	14.53	—	—	—	19.9	—
1	(Kl. Parijs-Staatsoverweg).....	—	—	—	—	—	—	—	12.6	—	—	—	—	—	16.28	—	—	—
5	Coxyde (Dorp).....	6.38	6.22	7.21	9.0	9.50	10.34	10.37	11.48	12.14	12.47	13.8	15.2	16.14	16.38	18.21	19.18	21.44
8	Oostduinkerke.....	—	6.30	7.27	—	9.57	—	10.45	—	12.23	—	—	—	—	16.46	18.30	19.26	—
10	Groenendijk.....	—	6.38	7.35	—	10.5	—	10.53	—	12.32	—	—	—	—	16.53	18.37	19.34	—
15	Nieuwpoort (Baden) Kerk	—	6.47	7.44	—	10.11	—	10.58	—	12.38	—	—	—	—	16.59	18.43	19.40	—
15	(Dijk).....	—	6.47	7.44	—	10.11	—	11.2	—	12.42	—	—	—	—	17.2	18.47	19.43	—
—	(Stad)..... A.	—	6.55	7.52	—	10.22	—	11.10	—	12.50	—	—	—	—	17.10	18.53	19.51	—
16	Lombartzyde.....	—	6.59	7.53	—	10.21	—	11.12	—	12.54	—	—	—	—	17.13	18.58	19.53	—
17	(Dorp).....	—	7.4	7.59	—	10.30	—	11.13	—	13.1	—	—	—	—	17.19	19.4	19.59	—
18	Westende (Baden) Vapeur	—	7.8	8.3	—	10.34	—	—	12.6	—	—	—	—	—	17.23	19.8	20.3	—
19	(Electr.)..... A.	—	7.10	8.5	—	10.36	—	11.23	—	13.9	—	—	—	—	17.25	19.11	20.5	—
22	Crocodile.....	—	—	8.7	—	10.38	—	—	—	—	—	—	—	—	18.53	—	—	—
24	Middelkerke.....	—	—	8.10	—	10.41	—	—	—	—	—	—	—	—	19.5	—	—	—
26	Steenweg naar Leffinghe.....	—	7.10	—	—	—	—	11.32	—	13.18	—	—	—	—	18.0	—	—	—
27	Raversyde.....	—	7.21	—	—	—	—	11.34	—	13.20	—	—	—	—	18.2	—	—	—
27	(Dorp).....	—	7.26	—	—	—	—	11.39	—	13.25	—	—	—	—	18.7	—	—	—
27	Mariakerke (Baden).....	—	7.29	—	—	—	—	11.42	—	13.28	—	—	—	—	18.10	—	—	—
30	(Stelplaats).....	—	7.31	—	—	—	—	11.44	—	13.31	—	—	—	—	18.13	—	—	—
—	Oostende (Vandersweepplaats).....	—	7.35	—	—	—	—	11.48	—	13.33	—	—	—	—	18.17	—	—	—
—	(Kaai)..... A.	—	7.41	—	—	—	—	11.51	—	13.41	—	—	—	—	18.23	—	—	—
—		—	7.47	8.46	—	11.15	—	12.9	—	13.47	—	—	—	—	18.3	19.49	20.45	—

● Te Westende (Baden) in aansluiting met elektrischen dienst Oostende-Westende.

310

Veurne — Coxyde (Dorp) — Coxyde (Baden) — De Panne

Van 1 October tot 30 November — Vanaf 1 December zie de plak-brieven

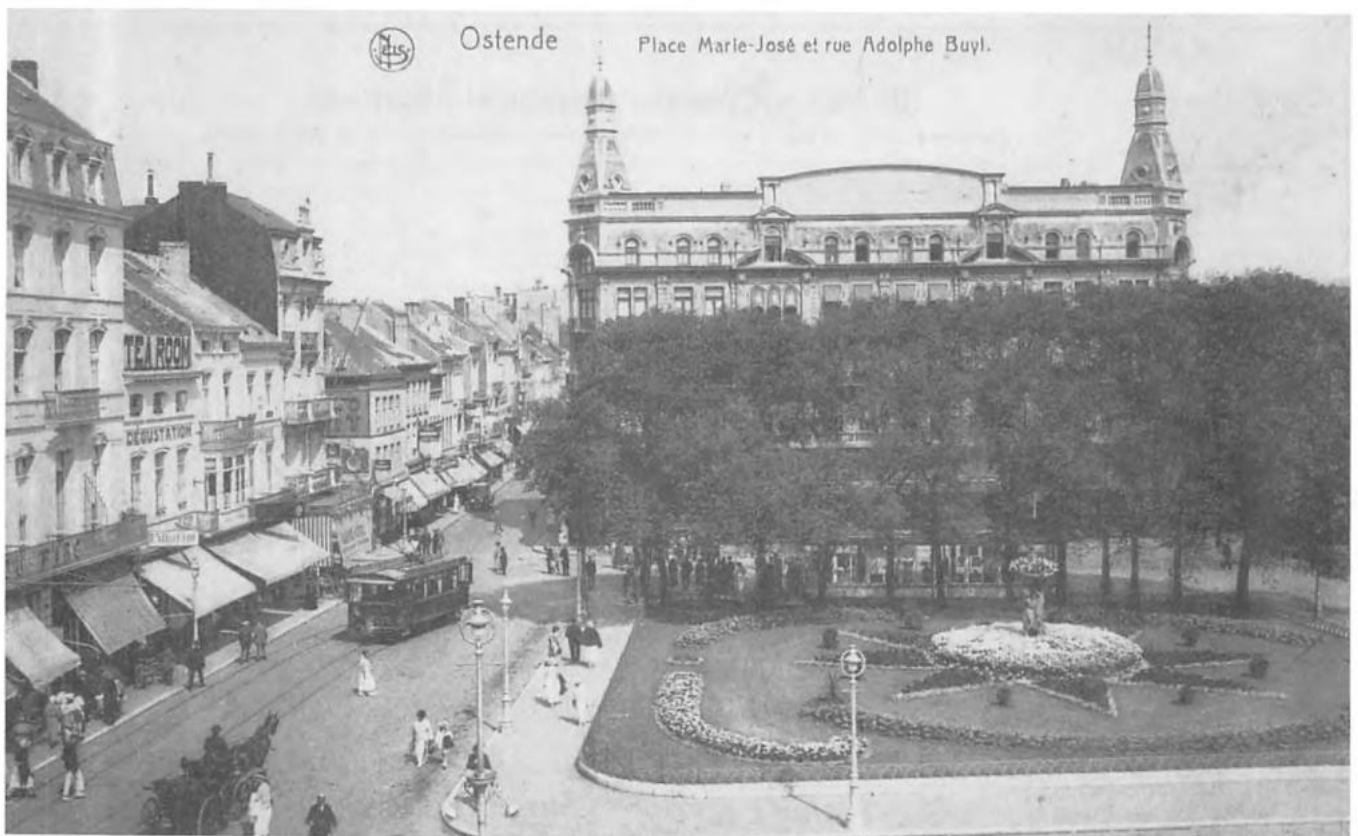
	2A	4	3	6	7A	8	8B	9	10	12	14	13	16	15	20	19	
Veurne } Staatsstatie V.	5.25	7.16		9.37	—	10.24	—	—	—	—	14.49	—	—	—	19.5	—	—
De Pannestraat	5.29	7.12		9.41	—	10.28	—	—	—	—	14.53	—	—	—	19.9	—	—
Klein Parijs . . .	—	—	van Oostende	—	—	—	—	uit Oostende	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Coxyde-Dorp	A. 5.37	7.21	8.28	9.50	—	10.37	—	—	12.6	13.9	15.12	—	16.28	—	19.18	—	—
Coxyde-Baden	V. 5.38	—	8.35	9.58	—	10.46	11.39	—	12.14	13.8	15.12	—	16.36	—	—	—	—
Idesbaldus	A. 5.44	—	8.36	9.59	—	10.47	11.40	—	—	—	—	15.12	—	16.36	—	21.3	—
De Panne (Dijk)	V. 5.45	—	8.43	10.5	—	10.54	11.46	—	—	—	—	15.10	—	16.44	—	21.9	—
	A. 5.51	—	8.48	10.10	—	10.59	11.51	—	—	—	—	15.17	—	16.51	—	21.10	—
	A. 5.56	—	8.48	10.10	—	10.59	11.51	—	—	—	—	15.22	—	16.56	—	21.21	—

310

De Panne — Coxyde (Baden) — Coxyde (Dorp) — Veurne

Van 1 October tot 30 November. Van af 1 December zie de plakbrieven.

	2	1	5	6A	7	8A	10A	27A	11	16A	18	17	29				
De Panne (Dijk)	V. 6.3	—	—	9.20	—	10.16	11.28	12.28	—	15.55	18.1	—	21.26	—	—	—	—
Idesbaldus	V. 6.8	—	—	9.25	—	10.21	11.33	12.33	—	16.0	18.6	—	21.31	—	—	—	—
Coxyde-Baden	A. 6.14	uit Oostende	uit Oostende	9.31	uit Oostende	10.26	11.39	12.39	—	16.6	18.12	—	21.36	—	—	—	—
Coxyde-Dorp	V. 6.15	—	—	9.32	—	10.27	11.40	12.40	—	16.7	18.13	—	21.37	—	—	—	—
De Panne (Dijk)	A. 6.22	—	—	9.40	—	10.34	11.46	12.46	—	16.13	18.21	—	21.43	—	—	—	—
Veurne } Klein Parijs	naar Oostende	6.33	8.57	—	9.50	—	11.17	12.47	13.53	16.14	—	18.31	21.44	—	—	—	—
De Pannestraat	—	6.42	9.6	—	9.59	—	—	—	14.2	—	—	18.40	21.53	—	—	—	—
Staatsstatie A.	—	6.46	9.10	—	10.3	—	—	—	14.6	—	—	18.44	21.57	—	—	—	—



VAKANTIE IN OOSTENRIJK ??

UIT DE TRAMGESCHIEDENIS VAN INNSBRUCK.

JOHNNY DOBSON.



Motorwagen 3 in het station van Igls, het eindpunt van de buitenlijn 6, vertrekkensklaar om naar Innsbruck "af te dalen". Buiten de spitsen en de specifieke baddagen reden de wagens zonder bijwagens.

Foto: J.Dobson, 13 september 1979.

In dit artikel willen wij U het meest bekende tramtype voorstellen dat tot op heden dienst gedaan heeft in de hoofdstad van Tirol. Wij bedoelen de zogenaamde "Haller"-tramwagens, die wereldwijd bekendheid verwierven. Vele tramkenneren uit alle windstreken spraken over "moeder eend met de kleine eendjes", wegens het feit dat deze grote en hoge motorwagens steeds ingezet werden met de piepkleine, lage twee-assige bijwagens. Alhoewel deze rijtuigen de laagste nummers dragen (1 - 8) betreft het hier niet de eerste leveringen: er

reden op de stadslijnen al elektrische trams sedert 1905, met hogere wagennummers.

De in 1891 geopende stoomtramlijn naar Hall heeft deze exploitatievorm gekend tot in 1909, jaar waarin de eerste elektrische trams op deze buitenlijn verschenen. Het is dan ook speciaal voor de tramlijn naar Hall dat de rijtuigen 1 - 8 in 1909 door AEG - Graz gebouwd werden. In tegenstelling tot de kleine twee-assertjes van de stadslijnen, werden dit grote, zware vierassers, met 2 motoren van 50 PS.

In de dertiger jaren had men de idee opgevat, ook de nog steeds met stoom gereden lijn naar Igls te elektrificeren, maar aangezien er geen geld was om nieuwe tramrijtuigen aan te schaffen (toen ook al!) werd gedacht aan de ombouw van één der Haller-rijtuigen, want een twee-motorig rijtuig kon nooit de enorme stijgingen aan die op deze mooie lijn voorkomen. Door reizigerstoename op de lijn naar Hall moest men steeds meer bijwagens aanhangen, en als er met vijf-wagen-trams gereden werd, bleef het niet steeds mogelijk het opgestelde uurschema aan te houden, dat toch al niet zo denderend veel beter was dan in de tijd van de stoomtram. Om al deze redenen werd in 1932 wagen 4 van vier motoren voorzien, en de proefritten konden beginnen. Om de proeven te kunnen doen op een bergachtig traject, werd in 1933 de Stubaitalbahn (3000 V.wisselstroom), voor de gelegenheid gedeeltelijk gevoed met 1000 V.gelijkstroom. Naar het schijnt trok deze viermotorige wagen zijn vier bijwagentjes in 13 minuten tot Mutters, daar waar de uurregeling van de Stubaitalbahn voor dit traject juist 21 minuten voorziet. Niemand heeft het mij ooit verteld, maar ik denk wel dat men met deze resultaten tevreden was.

In de zomer van 1936 was de elektrische lijn naar Igls klaar, en het is van toen dat de lijn het nummer 6 gekregen heeft, en er gereden werd met het verbouwde rijtuig 4 én met wagen 3, die intussen vier gans nieuwe motoren had gekregen van zelfs 70 PS.

In 1937 kreeg wagen 4 een panto in de plaats van zijn twee sleepbeugels. Een foto uit dat jaar leert ons dat deze aanvankelijk in het midden stond; later kwamen de panto's bij deze reeks, zoals gebruikelijk, boven één der draaistellen terecht. Het voornaamste, nog te melden feit vóór WO.II is, dat de wagens 2 en 7 van vier motoren werden voorzien. Men zat aldus soepeler met het op lijn 6 inzetbaar rollend materieel en overigens kon men het verkeer op lijn 4 naar Hall versnellen. De ergste ongevallen met deze reeks wagens deden zich voor aan het begin van de tweede wereldoorlog. In 1940 botsten de wagens 2 en 7 frontaal op elkaar, op lijn 6, even voorbij de wisselplaats Tanteget, door een foute beslissing van een dienstleider. Beide wagens werden zwaar beschadigd, maar toch terug hersteld. Begin 1941 wordt wagen 6 door een goederentrein gegrepen op de gelijkgrondse overgang met de spoorwegen, ter hoogte van de plaats genoemd "Loretto". Wegens een voorgaand ongeval met een vrachtauto waren de slagbomen defekt geraakt. In datzelfde jaar krijgt ook wagen 8 zijn vier motoren, en opmerkelijk is, dat wagen 1, twee nieuwe motoren van 82 PS krijgt, en dus aanzienlijk wordt versterkt, maar toch een tweemotorig rijtuig blijft! Van dan af valt er niet bijzonder veel te vermelden over de besproken reeks tramwagens, tot in december 1954. Door een ongemeen hevige storm (hier gekend als "Föhnsturm", wordt de toch 15,5 ton wegende wagen 5, rijdend op lijn 4, uit de sporen gelicht, en op zijn zijkant naast de sporen geworpen. Het hoeft niet gezegd dat de wagen hierdoor zwaar beschadigd werd. In 1955 verschijnt de onfortuinlijke wagen 5 terug op de sporen, en wel in gemoderniseerde vorm, met metalen wanden. De wagen in zijn nieuwe vorm, schijnt eenieder tevreden te stellen, en het voornaamste dat te melden valt, is dat de andere rijtuigen van de reeks, één na één verbouwd worden naar het voorbeeld van de 5. De grootste verandering in de lange levensloop van deze wagens geschiedt in 1974. De weg Innsbruck - Hall moet worden aangepast aan de behoeften van het private vervoer. De nieuwe weg moet breder worden, en niets is gemakkelijker dan de tram te doen verdwijnen en de vrije ruimte in te palmen. Tegelijk met de modernisering van de weg, ook de tramlijn moderniseren, vraagt ook een investering in het openbaar vervoer, en vraagt daarbij ook enige politieke durf in een tijd die "privé-vervoers" gericht is. Wij hebben op deze manier ook onze eigen buurtspoorwegen teloor zien gaan. Het verbussen van deze lijn bracht natuurlijk met zich, dat vele rijtuigen overbodig werden, en voor stadsvervoer waren ze niet geschikt, vanwege hun 1200 V elektrische installatie, en

hun smalle en hoge instap. Geen enkel rijtuig kwam echter op de schroothoop terecht. Gelukkig maar, want het zou zonde geweest zijn voor deze prachtige en kwalitatief zeer hoogstaande wagens! De rijtuigen 2 en 3 werden voorbehouden voor de dienst op lijn 6 naar Igls, en wagen 4 werd reserve. Hetzelfde jaar nog verhuisde wagen 1 naar het Trammuseum Graz, en wagen 5 ging naar Euro-tram in Klagenfurt. In 1975 worden de wagens 7 en 8 verkocht aan de Autobahnraststätte Gries, langs de Brennerautosnelweg. Terwijl de rijtuigen 2 en 3 hun diensten blijven doen op lijn 6, heeft men echter moderne zes-assers van Hagen, in Duitsland, kunnen aanschaffen. Na enkele verbouwingen en aanpassingen, kan met succes ook één dezer wagens worden uitgetest op lijn 6, nadat deze laatste, gedeeltelijk op 600 V was overgeschakeld. In 1980 kan het bedrijf enkele zes- en achtassers kopen die in Bielefeld overbodig geworden waren. Door het middenstuk uit deze achtassers in enkele wagens uit Hagen in te bouwen, ontstaat een achtassige dubbelrichtingswagen, die na verdere proefnemingen zeer geschikt blijkt te zijn voor dienst op lijn 6, en later ook op de Stubaitalbahn.

Op 19 feb.1981 is het dan zo ver. Vanaf deze dag worden op lijn 6 in de officiële dienst, enkel moderne gelede trams ingezet, en niet meer de grote vierassers met hun kleine, tweeassige bijwagens, die altijd een beetje aan paardetrammetjes doen denken!

Evenals in 1936, toen wagen 3 de eerste rit maakte op de geëlektrificeerde lijn naar Igls, viel in 1981 ook de eer te beurt aan wagen 3, om de laatste officiële rit te rijden met oud materieel. De rijtuigen 2, 3 en 4 worden echter nog niet gesloopt, maar blijven bij het bedrijf als werkwagens, en ze kunnen nog steeds gehuurd worden voor historische ritten, ook op lijn 6, want het is gebleken bij proefritten, dat ze, ondanks de verlaagde spanning op de buitenlijn ook verder zonder problemen kunnen ingezet worden. Vermelden wij nog, dat ondertussen Raststätte Gries failliet gegaan is, maar geen nood! De wagens zijn nogmaals gered: de 7 gaat naar het Schamlzerhof in Weer, en de 8 naar de Oesterr.Lokalbahngesellschaft in Payerbach, waar uiteindelijk ook wagen 6 terecht komt, zodat tot op heden geen enkel rijtuig gesloopt wordt! Een merkwaardig feit voor deze nu haast 75-jarige rijtuigen.

Op 2 juli 1983 is de Stubaitalbahn van wisselspanning naar het nu voor trams gebruikelijke gelijkspanningssysteem overgeschakeld, zodat de overblijvende wagens nu ook hier kunnen ingezet worden, als werkwagen of speciale rit.

Tot slot nog even samenvatten: De rijtuigen 1, 5 en 6 zijn tweemotorig gebleven en wegen 15,5 ton. De wagens 2, 3, 4, 7 en 8 kregen vier motoren, en wegen 18,5 ton. Alle wagens hebben een konstruktie lengte van 11950 mm; de afstand van de draaistellen bedraagt 2000 mm.

Johnny DOBSON.
Deurne, februari 1985.



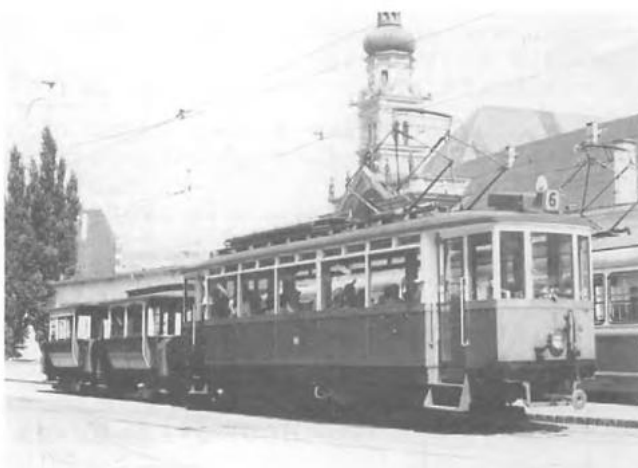
BIJ DE NEVENSTAANDE FOTO'S:

BOVEN: Motorwagen 2, komende van Innsbrück, verlaat het bos ter hoogte van Mühlfsee, en zet zijn weg verder in de richting van Igls. 2 september 1974.

Midden: Motorwagen 2 aan de halte Lans-Sistrans, rijdende in de richting van Innsbrück. 2 september 1974.

Onder: Motorwagen 3 aan kop van een tram naar Igls, wacht zijn vertrektijd af in het tramstation Berg - Isel waar verbinding bestaat met stadslijn 1. 3 september 1974.

Foto's door de auteur ter beschikking gesteld.



een en ander over de

NUMMERING VAN HET ROLLEND MATERIEEL.

JAN MAHIEU

2° Vervolg.

Het Reizigersmaterieel. [getrokken rijtuigen.]

Zoals reeds eerder van toepassing bij het goederenmaterieel, werd op analoge manier ook een nieuwe nummering voorgeschreven voor de reizigersrijtuigen.

Deze nieuwe nummering, eveneens uitgewerkt door de UIC, beoogde dan ook de voordelen verbonden aan de universele nummering uit te breiden tot het materieel gebruikt in reizigersdienst.

Deze voordelen bestaan voornamelijk uit :

- de mogelijkheid om een eenvormige identificering te verkrijgen, wat in internationaal verkeer een veel duidelijker overzicht geeft betreffende de samenstelling der treinen;
- elk rijtuig volgens dezelfde principes te nummeren, onafgezien welk het eigenaarsnet ook zij;
- de mogelijkheid te benutten welke hierdoor geboden wordt om het verkeer te regelen door tussenkomst van de mechanografie.

De U.I.C. - Nummering van de rijtuigen.

De rijtuigen gebruikt in internationaal verkeer werden onderworpen aan een reeks voorschriften om toegelaten te worden in deze dienst. Indien het rijtuig voldoet aan alle vereisten krijgt het op de kast een bijkomend opschrift onder de vorm van **RIC** ;

Ook de rijtuigen welke alleen mogen rijden op het binnenlandse net werden voorzien van het nieuwe identificatienummer, maar het RIC - merk komt hierop vanzelfsprekend niet voor. Zijn er echter wel buitenlandse netten waar het voertuig, ten gevolge van speciale overeenkomsten, wel toegelaten is dan komen deze netten met hun kenletter(s) voor op de kast en wel op dezelfde plaats waar bij de internationaal toegelaten rijtuigen het merk RIC aangebracht is.

Bij de NMBS zijn alle reizigersrijtuigen eveneens ingedeeld in hoofdcategorieën waarvan in onderstaande tabel de voornaamste soorten met hun voornaamste kenmerken opgenomen zijn :

REEKS HV	KAST UIT	HOOFDKENMERKEN BETREFFENDE BOUW	BOUW- JAAR	MAX. SNELH.
TEE	inox	1 ^o klasserijtuigen met middendoorgang en platformen aan uiteinden.	1963-74	160 km/h
I	metaal	rijtuigen die het merk RIC dragen, deuren en platformen aan de uiteinden met zijgang en doorgang. — hierin onderscheiden we :		
		I1	1930/39	140
		I2 (waaronder buffetrijtuigen - railtour).	1950	150-160
		I3	1960	160
		I4 (rijtuigen benelux t.d.-treinen).	1966	160
		I5	1967	160

		I6 (eurofimerijtuigen).	1978	160
K	metaal	rijtuigen binnenverkeer met platformen en deuren aan de uiteinden, middengang en doorgang. — hierin hebben we: K1 K2 K3	1934 1953 1955	140 140 140
M	metaal	rijtuigen voor binnenverkeer, twee grote platformen in het midden en doorgangen. deuren pneumatisch bediend. — we onderscheiden: M1 (schuifdeuren). M2 (vouwdeuren). M3 (zelfde bouwkenmerken, doch lichter). M4 (bordeaurijtuigen - zwenkdeuren). M5 (bouwkenmerken m4, dubbeldak). in bestelling	1934 1958/60 1960/62 1980/84 1985	120 140 120 160 160
Naast deze hv bezit de nmbs nog een hele reeks zgn. speciale rijtuigen zoals om. : slaapwagens - pakwagens - postrijtuigen - bardancing - bioscooprijtuig - generatorwagens - expo en zelfs een medisch centrum ondergebracht in twee rijtuigen. (voor dienst m. hersporingsrijtuigen).				
Vroegere (vooral verouderde) categorieën L, R en N werden uit dienst genomen.				

Elke hoofdcategorie (reeks) wordt daarna nogmaals ingedeeld volgens het soort van rijtuig al naargelang het eerste, tweede- en/of bagageafdelingen heeft. Deze verschillende soorten worden ook weer met letters aangeduid. We onderscheiden hierin :

(Alleen de meest belangrijke worden in het bestek van dit artikel aangegeven).

A	Rijtuig met afdelingen 1° klasse.	WIA	Slaaprijtuig plaatsen 1° klasse.
B	Rijtuig met afdelingen 2° klasse.	WLB	Slaaprijtuig plaatsen 2° klasse.
D	Bagagerijtuig	WR	Restauratierijtuig.
AB	Rijtuig met afdelingen 1° en 2° kl.	WLAs	Slaaprijtuig plaatsen "speciaal"
AD	Rijtuig met afdelingen 1° klasse en bagageafdeling.	(1 bed per afdeling).	
BD	Rijtuig met afdelingen 2° klasse en bagageafdeling.	WLAB	Slaaprijtuig met plaatsen 1° en 2° klasse.
ABD	Rijtuig met afdelingen 1° en 2° kl. en bagageafdeling	SR	Dansrijtuig met Bar.
		Post	Postrijtuig
		..S	...klasserijtuig met Stuurpost.

Bijkomende kenletters en/of cijfers, vooral in gebruik in internationaal verkeer, wijzen op bepaalde bijzonderheden of karakteristieken :

c	geplaatst na reeksletter A, B, (Ac, Bc) = ligplaatsen.
l	rijtuig uitgerust met luidsprekerinstallatie.
m	rijtuig van meer dan 24 meter lengte (vb Am, Bm).
s	rijtuig uitgerust met zijgang in de bagageruimte (of zijgang in bagagerijtuig, zodat er een doorgang voor de reizigers bestaat).
t	rijtuigen met zitplaatsen en tussengang
cijfer	geeft het aantal afdelingen met zit- of ligplaatsen aan. (vb : A8 = rijtuig met 8 afdelingen - 1° klasse. Bc9= rijtuig met 9 afdelingen ligplaatsen 2° klasse.)

Al deze gegevens worden overeenkomstig het goederenmaterieel samengebracht in een cijfermerk.

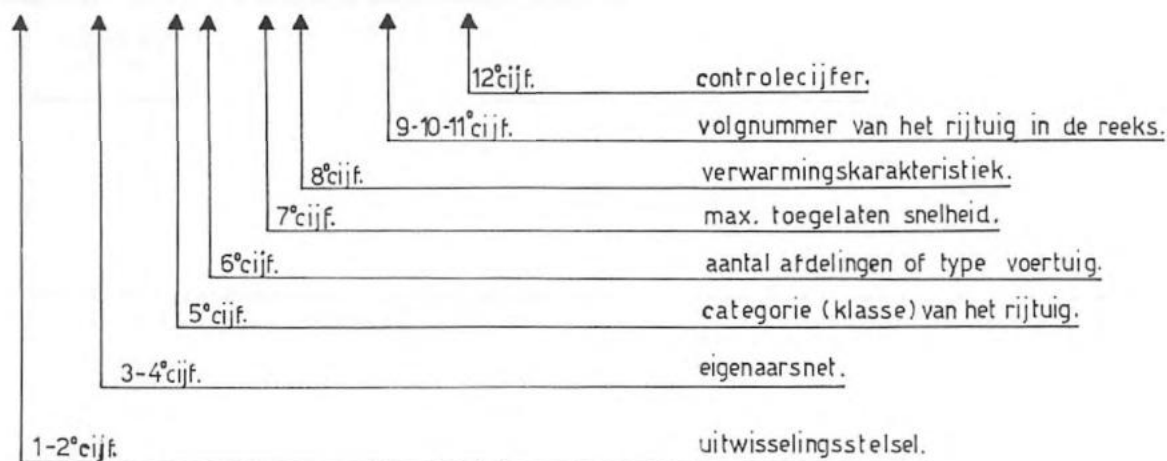
De principes van het cijfermerk.

De principes van het cijfermerk zijn volledig identiek aan deze gebruikt bij het goederenmaterieel. Ook hier bestaat het UIC- nummer uit 12 cijfers. Deze nummer wordt op haar beurt ook weer onderverdeeld in verschillende groepen (en onderverdelingen) welke een specifieke betekenis hebben.



Voorbeeld van een
UIC- rijtuignummer.

(foto j.m.)



- De eerste 2 cijfers geven het uitwisselingsstelsel van het rijtuig weer. Onderstaande tabel geeft de belangrijkste codes welke gebruikt worden voor het merken van de rijtuigen in gebruik bij de nmbs.

50	Rijtuigen gebruikt in binnenverkeer.
51	Rijtuigen gebruikt in internationaal verkeer.
60	Rijtuigen in gebruik voor niet commercieel verkeer. (vb: exporijtuig).
61	Rijtuigen met verhoogd comfort niet gemeenschappelijk geëxploiteerd. (eurofima).
65	Wagens voor autovervoer - dienst autoslaaptreinen - niet RIC.
71	Rijtuigen met verhoogd comfort in gemeenschappelijke exploitatie. (andere dan 61).

- De twee volgende cijfers (3de en 4de) geven het eigenaarsnet aan van het rijtuig. Vb : NMBS = 88. (Voor de codenummers van andere spoorwegnetten wordt verwezen naar het artikel over het goederenmaterieel.)
- Het 5de tot en met het 8ste cijfer geven de exploitatiekenmerken weer van het betrokken rijtuig. Elk van de cijfers afzonderlijk geven hierin bijzonderheden betreffende de indeling van het rijtuig in afdelingen (compartimenten), snelheid welke maximum toegelaten wordt, soort van verwarming (stoom en/of elektrisch) enz.
Hierna de meest gebruikte aanduidingen :

- 5de cijfer CATEGORIE VAN HET RIJTUIG.

0	Partikuliere rijtuigen en post.
1	A 1 ^o klasserijtuigen.
2	B 2 ^o klasserijtuigen.
3	AB 1 ^o / ₂ klasserijtuigen.
4	Ac AcBc Rijtuigen met ligplaatsen (1 ^o of 1 ^o / ₂ kl.).
5	Bc Rijtuigen ligplaatsen (2 ^o klasse).
6 en 7	WL Slaapwagens
8	Rijtuigen met bijzondere constructie. (vb: restauratierijtuig).
9	D Pakwagens en bijzonder materieel. (vb: autowagens).

- 6de cijfer AANTAL AFDELINGEN OF TYPE VOERTUIG.

0	10afd. of post.
1	11 afdelingen.
2	12 afdelingen.
3	Rijtuigen ligplaatsen 3afd. 1 ^o kl. en 5afd. 2 ^o kl.
4	Rijtuigen ligplaatsen 4afd. 1 ^o kl. en 5afd. 2 ^o kl. — Buffet-, keuken- of bar.
5	Rijtuigen ligplaatsen 5afd. 1 ^o kl. en 3afd. 2 ^o kl. — Slaapw. 18 afd. — Pakwagen — Douane.
6	6afd. en wagens voor autovervoer. (tweeassig dubbeldek).
7	7afd. en rijtuigen bijz. constructie. (drieassig dubbeldek).
8	8afd. en vierassige open wagens voor autovervoer
9	9afd. Salon- en bar/dancingrijtuig.

- 7de cijfer MAX. TOEGELATEN SNELHEID en TYPE VERWARMING.

0	120 km/u.	Elektrisch.
1	120	Elektrisch en Stoom.
2	120	Stoom of Elektrisch en Stoom.
3	140	Elektrisch.
4	140	Elektrisch en Stoom.
5	140	Elektrisch en Stoom.
6	140	Stoom.
7	160	Elektrisch.
8	160	Elektrisch en Stoom
9	Meer dan 160 km/u.	Autonoom Elektrisch en Stoom.

- 8de cijfer VERWARMINGSKARAKTERISTIEKEN.

0	Alle spanningen E-verwarming en/of stoom. (RIC hv- UIC-systeem = 5 spanningen).
1 tot 7	Variabele regimes E-verw. andere dan 3000 V = of stoom. (NMBS : 5 en 6 = alleen stoom).
8	3000 V = E-verwarming en stoom. (of beide systemen).
9	Autonoom verwarmingssysteem.

- Het 9de t.e.m. 11de cijfer is het volgnummer van het rijtuig in de beschouwde reeks. Hierbij is te vermelden dat in het nieuwe nummeringsstelsel zoveel mogelijk getracht werd het volgnummer uit het oude systeem over te nemen. Het nummer gevormd door het 5de tot en met het 11de cijfer geeft het eigenlijke RIJTUIGNUMMER weer.

- 12de cijfer tenslotte is ook hier het auto- controlecijfer. Dit cijfer heeft hetzelfde doel als bij het goederenmaterieel en wordt bijgevolg op dezelfde principes berekend. Deze principes en het berekenen van het controlecijfer werd nader belicht in de bijdrage over het goederenmaterieel.

— vervolgt —

1985 jaar van het openbaar vervoer

AGENDA

Het jaar 1985 werd uitgeroepen tot het "jaar van het openbaar vervoer". Er zijn dan ook tal van manifestaties voorzien. Tevens viert de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen een dubbele verjaardag, namelijk 150 jaar Spoorwegen in België en 50 jaar Elektrische Traktie. Ook de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen viert haar 100 jarig bestaan.

Daarom hierna de belangrijkste gebeurtenissen voor uw agenda even op een rijtje gezet voor wat betreft de NMBS en NMVB. De manifestaties bij de MIV's en de museumlijnen worden verder in dit nummer opgenomen. Ook zullen in de volgende nummers van PROV- KOERIER nog andere manifestaties worden vermeld van bv. opendeurdagen waarvan op dit ogenblik de juiste data nog niet werden bepaald.

NMBS.

SPECIALE TREINEN STOOM-EN ELEKTRISCHE TRAKTIE.

De ritten met STOOMTRAKTIE zullen gere-
den worden met lokomotieven 29.013,
12.004 en eventueel 64.045.

Voor de ritten met ELEKTRISCHE TRAKTIE
werd een AM35 volledig terug in staat
gesteld door de CW Mechelen.

MEI 11, 12, 18, 19, 25, 26
Brussel - Mechelen

MEI 11, 12, 25, 26 Brussel-Mechelen
18, 19 Brussel - Antwerpen Cent.

JUN 1 voormiddag Aarschot - Diest
namiddag Diest - Hasselt
9 voormiddag Jemeppe s/s-Namen
namiddag Namen - Hoei

JUN 1 Bergen - St. Ghislain
8 Luttre-Charleroi-Châtelet
9 Gent St. P. - Dendermonde
15 Aarlen - Marloie

22 Luik Gmins via Westerring

JUL 6, 7 Verviers - Spa
13, 14 voorm. Trois Ponts-Viels
namid. Vielsalm-Gouvy
21 Bastenaken - Libramont

JUL 6, 7 Knokke - Brugge
13, 14 Blankenberge - Brugge
20, 21 Oostende - Brugge

AUG 10 Menen - Ieper
11 Kortrijk - Oudenaarde
24, 25 Dinant- Namen

AUG 24, 25 Leuven - Aarschot

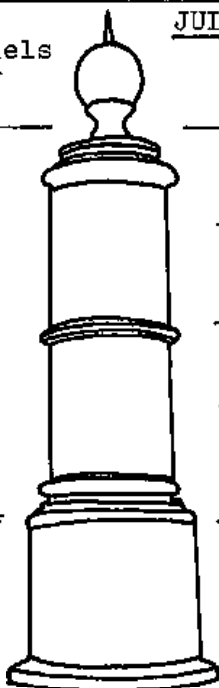
SEP 21 La Louvière S.-Charleroi
28, 29 Gent St.P.-Deinze

SEP 14 Leuven - Aarschot
15 Leuven - Mechelen
28, 29 Gent St. P.-Mechelen

OKT 12 Aarlen - Luxemburg
19, 20 Luik Gmins-Verviers

ALGEMENE TREIN- TRAM-

In het kader van het "jaar
van het openbaar vervoer" mocht
ook een algemene trein- tram-
busdag niet ontbreken.
Deze manifestatie zal ook dit



BUSDAG

jaar weer doorgang vinden op

6 - 10 - 1985

Deze manifestatie wordt NATIO-
NAAL georganiseerd.

EXPO-TREINEN.

De overbekende "EXPO- TREINEN" zijn natuurlijk bij deze gelegenheid ook weer op ronde. Van 23 mei tot en met 23 oktober zullen TWEE identieke expo- treinen het gehele land doorkruisen met talrijke haltes in de stations. Terwijl de eerste trein het volledige Vlaamse landsgedeelte rondtoert, neemt de tweede trein het Waalse landsgedeelte voor zijn rekening. De inhuldiging van de beide treinen gebeurt in BRUSSEL ZUID, waarna zij aan hun zwerftocht kunnen beginnen.

PROGRAMMA :

MEI	23 24, 25, 26, 27, 28 31	Inhuldiging beide expo- treinen Brussel Zuid (beide treinen) Hasselt Bergen
JUN	1, 2, 3 5, 6, 7 9, 10, 11, 12 15, 16, 17, 18 20, 21, 22, 23	Hasselt Antwerpen Oost Gent St. P. Kortrijk Brugge Bergen Charleroi Zuid Namen Aarlen Luik Gmins
JUL	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 10, 11, 12, 13 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25 28, 29, 30, 31	Knokke Blankenberge Oostende De Panne Spa Vielsalm Bastenaken Jemelle
AUG	1, 2, 3 6, 7, 8, 9, 10, 11 21, 22, 23, 24, 25	De Panne Ieper Diest Jemelle Bertrix Namen
SEP	2, 3, 4, 5 6, 7 8, 9, 10, 11 12, 13, 14 15, 16, 17 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24 21, 22, 23, 24 25, 26 27, 28, 29, 30 28, 29, 30	Hasselt Landen Brussel Zuid (beide treinen) Leuven Mechelen Antwerpen Oost St.- Niklaas Gent St. P. Gembloux Ottignies Ath Doornik La Louvière Zuid Nijvel Mariembourg
OKT	1, 2, 3, 4 7, 8 9, 10 11, 12, 13, 14 15, 16, 17, 18 15, 16 18, 19, 20, 21 20, 21, 22, 23 22, 23	Brugge Oostende Veurne Roeselare Kortrijk Aalst Charleroi Zuid Ciney Libramont Aarlen Verviers Luik Gmins Hoei

Tijdens het verblijf van de EXPO- TREIN in de desbetreffende stations zijn er ook tal van manifestaties voorzien door die stations zelf zoals bv. opendeurdagen, diavoorstellingen, info- stands e.d.

Bijkomende tentoonstellingen zijn voorzien te BRUSSEL NOORD waar van 4 mei tot 27 mei een tentoonstelling plaats heeft van rollend materieel (stoomlokomotieven en rijtuigen).

ANTWERPEN CENTRAAL voorziet op 8 juni en 20, 21 en 22 september rondritten met vierledig treinstel door de haven.

OPENDEURDAGEN WERKPLAATSSEN.

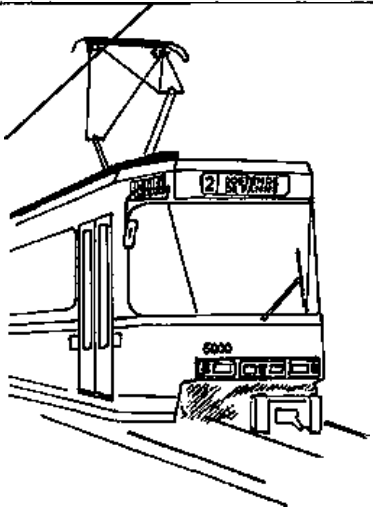
In verschillende werkplaatsen van de NMBS zullen er opendeurdagen gehouden worden. Enkele hiervan zijn reeds bepaald, doch er zijn nog een aantal werkplaatsen welke ook deelnemen aan de festiviteiten, maar waarvoor nog geen definitieve data zijn vastgelegd. Hieronder alleszins de gekende data. (De overige gegevens volgen in een volgend nummer).

CENTRALE WERKPLAATSSEN

- (M) MECHELEN 4, 5, 8, 10, 15 mei
 (M) SALZINNES 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14 september
 (op weekdays = geleide bezoeken)
 (M) GENTBRUGGE 28 september (wagens)
 (B) BASCOUP 21 september

TRAKTIEWERKPLAATSSEN

- KINKEMPOIS 20, 21, 22 juni
SCHAARBEEK 23 oktober
 (tentoonstelling laborijtuig, meetrijtuigen)
LEUVEN (MUSEUM KESSEL-LO)
 12, 13, 14 september
 (tentoonstelling museummaterieel - stoomlokomotieven, rijtuigen)



N.M.V.B. SPECIALE RONDRIJTEN.

De NMVB organiseert een reeks van rondritten met historisch materieel zoals een stoomtram en een spoorauto.

- MEI 12 Charleroi - Mariemont (spoorauto)
JUN 8 La Louvière (historische rit)
JUL 15 Oostende - Mariakerke (stoomtram)
AUG 15 Lobbes - Thuin (ASVi stoomtram)
SEP 29 Fontaine l' Eveque - Binche (historische rit)

NOV 25, 26, 27, 28, 29, 30

Kosteloze reis in METRO te Charleroi, in samenwerking met STIC.

OPENDEURDAGEN - MATERIEELSTENTONSTELLINGEN.

- MEI 8 Inhoudiging openlucht tentoonstelling TRAMS - AUTOBUSSEN NMVB
 (deze manifestatie blijft te bezichtigen tot einde SEPTEMBER)
23, 24 Werkplaats Saint- Gilles (Luik) open 7u30 tot 16u00
SEP 28 Opendeur te Mariembourg - Dag gewijd aan NMVB en CF3V met ritten tussen Mariembourg en Treignes.
OKT 5 Inhoudiging nieuw complex "JUMET" (te Jumet).

EXPOSITIES.

In samenwerking met de Spoorwegen, is er telkens een tentoonstelling "OPENBAAR VERVOER" voorzien op dezelfde plaatsen en dagen waar de EXPO-TREIN halt houdt. Raadpleeg programma EXPO-TREINEN bij de NMBS.

hle reeks 21
in dienst
gesteld sinds
einde december.

*hle reeks 21
in dienst
gesteld sinds
einde december.*

De aflevering van de elektrische lokomotieven reeks 21 vordert gestaag. Na een kleine vertraging in de aflevering te hebben opgelopen, komen nu de lokomotieven tegen een versneld tempo uit de fabriek. Na het afleveren van de machines aan BRUSSEL ZUID wordt direct gestart met test- en proefritten. Deze worden voornamelijk gehouden tussen Brussel Zuid en Oostende. Voor de snelheidstesten wordt er over het algemeen gereden met een losse lokomotief. Dit is trouwens ook het geval voor de rodageritten welke gereden worden tussen Brussel Zuid en Braine le Comte met een maximum van 50 km/u. Voor de remproeven wordt een trein samengesteld bestaande uit 6 rijtuigen en eventueel een meetrijtuig. Na het beëindigen van deze testen worden de lokomo-

Deze tessen werden de Lokomotieven in dienst gesteld. Zij worden gebruikt tesamen met de reeks 27 voor het slepen van de P- treinen tussen Welkenraedt en Brussel (en terug) en anderzijds op de as Antwerpen (Centraal) - Moeskroen met trek- en duwtreinen samengesteld uit rijtuigen M4.

Indien dit alles een gunstig resultaat oplevert, wordt ook de reeks 21 ingeschakeld voor het slepen van goederentreinen.

(Voor wat het gebruik in reizigersdienst betreft, zie grafiek inzet - hierna-).



hle 2101 proefrit. Oostende 31.10.1984 (foto m.j.)

INZET HLE REEKS 21 (in beurtregeling hle reeks 27)																DIENST				N 67																													
uur	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24																								
dienst																									wordt																								
732	gedurende eerste twee weken in dubbel met hle 27 of 21																4 4 0 0				na 2 weken hle naar lk.				733																								
733	3 4 2 7																fvr				gwk				(732)																								
734	580																556				584				565				593				569				735												
735	lk fmc fn fmc fn																wijkb. fcv				in fmc fn				lk lk b.				736																				
736	579																555				583				559				587				563				591				567				595				737
737	lk b. lk fn fmc fn fmc fn fmc fn fmc fn fmc fn fmc fn fmc fn																553				581				560				588				564				592				571				734				
737	571 lk																fcv b. fn				fmc				fn				fcv b.				fn				734												

nieuwe verdeling van hle en am.

Sinds 12 december 1984 werden nogmaals aanpassingen doorgevoerd betreffende de verdeling van het elektrische traktiematerieel.

De volgende toestand is momenteel in voege :

(Wijziging ingevolge verdere aflevering AM 82 - Breek- en de invoering elektrische treindienst lijn 54 St. - Niklaas / Mechelen (03.02.85)).

VERDELING ELEKTRISCH TRAKTIEMATERIEEL 12.12.1984.					
WDT - WET- O/TWE	nrs.	HLE	aant.	AM nummers	aant.
<u>BRUSSEL ZUID.</u>	1501 → 1505		5		
	1601 → 1608		8		
	2551 → 2558		8		
	2201 → 2225		25		
	2501 → 2514		14		
	2801 → 2803		3		
	2101 → 2130		30		
<u>SCHAARBEEK.</u> <u>wdt.</u>				010 → 011 022 → 027 595 → 600 951 → 958	013 → 020 029 → 049
<u>o/twe.</u>				510 → 525 534 → 539 630 → 640 665 → 676 721 → 730 801 → 844	527 → 532 663 → 664 731 → 736
<u>MERELBEKE.</u>	2226 → 2250		25	151 → 641 → 655	153 → 206 657 → 662
<u>OOSTENDE.</u>				677 → 709 346 → 370	371 → 405
<u>HASSELT.</u>				051 → 054 207 → 210 737 → 756	056 → 059 211 → 243 757 → 782
<u>HAINE ST. PIERRE.</u>				601 → 629	
<u>R O N E T.</u>	2001 → 2025 2301 → 2363		25 63	055 →	060 → 114
<u>KINKEMPOIS.</u>	1801 → 1806 2364 → 2383 2701 → 2760		6 20 60	244 → 250 710 → 720 336 → 345	251 → 270
<u>STOCKEM.</u>	2601 → 2635		35	115 → 128 502 → 506 301 → 310	129 → 150 508 → 509 312 → 335

in en rond de werkhuizen.

Traktiematerieel in vertoef in de werkplaatsen op afsluitdatum 10 februari 1985.

CENTRALE WERKPLAATS MECHELEN.

HLE	Rg : 2345
	Ri : 1505
	Div.: 2225, 2510, 2513
AM	Rg : 233, 261, 270, 676, 681
	Ri : 195, 250
	Div.: 311 (deel ABD beschikbaar) 010, 026, 084, 167, 304, 355, 356, 389
AR	Rg : 4506
	Ri : nihil
	Div.: ES401 (ex- 4307) ombouw motorwagen dienst E.S. 1x4 AM35 wederopbouw/schild 608 restauratie museum

CENTRALE WERKPLAATS SALZINNES.

HLE	Rg : nihil
	Ri : 2616
	Div.: nihil
HLD	Rg : 5170, 5310+ombouw, 6265, 6309
	Ri : nihil
	Div.: 5205, 5207
HLE	Rg : 7001, 7360, 7403, 8065, 8238, 8455
	Ri : nihil
	Div.: nihil
AFBRAAK	: 5161, 5191, 5932, 6009, 6405

Rg= grote revisie Ri= tussenrevisie Div.= diversen (herstellingen)

CENTRALE WERKPLAATS LEUVEN.

Stoomlokomotieven : 64.045, 12.004, 29.013 = instaatstelling voor ritten ter gelegenheid 150 jaar Spoorwegen in België.

U I T R I T T E N.

Sinds vorige afsluitdatum (10.11.84) en 10.02.85 zijn de volgende traktievoertuigen terug uit de werkplaatsen gekomen :

- (1) = nieuwe huisstijl (hle blauw/ hld geel/ am geel kopvlak/ hlr "Z"-motier)
 (2, 3, 4) = ongewijzigde schildering bij uitrit, waarin :
 (2) = bleven groen (hle / hld / am)
 (3) = bleven geel (enkel van toepassing bij hle)
 (4) = reeds in nieuwe schildering bij inrit

HLE	(1) : 1503, 2007, 2009, 2248; 2326
	(2) : 2012, 2228, 2601
	(3) : 2024
	(4) : 1602, 1605, 2558, 2615, 2706
HLD	(1) : 5163, 6283, 6307
	(2) : 5906
	(4) : 5129, 5172, 5181, 5309, 6229, 6391
ELR	(1) : 7304, 7357, 7370, 7405, 8027, 8207, 8403, 8424, 8443, 9204 (alle met "Z"-schildering) 7504 nieuwe huisstijl zoals hld = geel)
AR	(1) : 4504 (met zwart/witte bies tussen gele bovendeel en rode onderdeel kast)
AM	(1) : 039, 127, 245, 269, 535, 672, 673, 677, 691
	(4) : 826, 828, 830, 815 (bleven oranje/grijs) 305, 309 (bleven purper-rood) 382, 383, 384, 385 (gewijzigde bogies) 360, 371, 373, 390 (gewijzigde ophanging) 022, 047, 059, 104, 130, 178, 219, 246, 266, 517, 522, 537, 597 (bleef blauw), 626, 653, 741, 743, 746, 749, 750, 760, 766

LEVERINGEN NIEUW TRAKTIEMATERIEEL.

AM82 geleverd tot 416 (Oostende) HLE 21 geleverd tot 2112 (Brussel Zd)

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

Sedert het verschijnen van het vorige nummer van ons tijdschrift, zijn er weer een aantal wijzigingen doorgevoerd aan het materieel. Op 1 februari verscheen 2058, geheel herschilderd, rood-grijs, op het net. Op 27 feb. was het de beurt aan de 2069, die op lijn 4 verscheen. De 2126, ex-Jawatram, kwam in het rood in dienst op lijn 2, op 6 maart. Sedertdien rijdt dit rijtuig vrijwel dagelijks op deze lijn. PCC 2123 toerde op 17 mrt nog lustig in het geel op lijn 24, maar vervoege de schilderswerkplaats op 20 maart. De 2123 is ondertussen alweer buiten gekomen in het rood. PCC 2146, ex-Oasistram, kwam buiten op lijn 7, rood, op 30 maart 1985. Voor herschildering in het rood, zijn op dit ogenblik binnen: 2070, 2071, 2072, 2129. De 2017 en 2018 zijn de enige "kleine" wagens die nog niet herschilderd zijn. Stp. Groenenhoek heeft alleen nog rode wagens, maar de 2070/2072 zijn nog niet in dienst, zie hoger. De reeks 2126 - 2165 is nog in de oude kleuren, behalve de 2126 en de 2146, die al rood zijn, en de 2129 die binnen is. De 2059 is eveneens rood. Ook 2060 kwam in het rood op ln 2, einde april.

ONGEVALLLEN:

Op ma. 8 april, 2^o paasdag, had een botsing plaats tussen PCC 2079 en 2111, op de Borsbeekbrug in Berchem. Een dezer rijtuigen stond er met drie Schärffenbergkoppelingen, maar de andere moest zich toen met ééntje tevreden stellen. Dezelfde avond ontspoorde rijtuig 2059, pas rood, op lijn 2, in de eindpuntlus in Hoboken. Een derde ontsporing deed zich voor op lijn 24, op de eindpuntwissel bij het Zuidstation. Daar ging PCC 2055 naast de sporen staan, op vr. 24 april. De stremming duurde van ongeveer 10u. tot 11u.30. In de Brederodestraat stonden gehinderd: 2018.4; 2150.12; 2076.24; 2063.12; 2036.4, en 2019.4. Bussen pendelden tussen de plaats van oponthoud en de eindpunten Hoboken en Schoonselhof. Ne enkele tijd werden de rijtuigen van lijn 12 omgelegd vanaf de Nat. Bank via lijn 7 en 2 naar de Zwaantjes, en verder naar het gewone eindpunt.

WERKEN.

Voor de uitvoering der werken in de omgeving van het Sportpaleis, wordt een tijdelijke omlegging van lijn 3 voorzien. Komende van de brug over het Albertkanaal, gaat deze lijn door de Van der Delftstraat rijden, en aansluiten op lijn 12 op de Bisschoppenhoflaan, ter hoogte van de Ten Eeckhoevelei. Als gevolg daarvan zijn in de Van der Delftstraat, de bestaande lussporen verdubbeld, en is er voor de trams een eigen bedding geschapen. De werken

begonnen op 17 april, en zijn bijna voltooid. De aansluitingen aan beide zijden dienen op dit ogenblik nog uitgevoerd te worden. Waarschijnlijk zal lijn 3 als gevolg van deze werken, geen noodbrug over het Albertkanaal krijgen, en zullen de tramdiensten ongeveer 40 maanden van de nieuwe situatie gebruik maken. Nadien is het te verwachten dat nog een tijdlang pendelbussen zullen rijden tussen Merksem en het Sportpaleis, als de aansluitingen van de nieuwe toestand tot stand moeten gebracht worden.

Aan de Schijnpoort wordt ook flink gewerkt, en buiten alle verwachtingen verloopt het verkeer er vrij vlot. Ook hier komen nog veranderingen in de lijnvoering aan bod, maar daar komen wij te zijner tijd op terug. Het is te verwachten dat de lijnen 3 en 12 hier nog een zekere tijd over eigen bedding zullen gevoerd worden, in afwachting van hun verplaatsing naar het rijk van de duisternis.

Het wegdek in de Carnotstraat, Turnhoutsebaan, en een stukje Kerkstraat is tussen de tramsporen niet zo best te noemen. Op maandag 6 mei is men daar begonnen met het her-asfalteren tussen de tramsporen, werken die wel enkele weken zullen duren.

In de Van Der Delftstraat ligt sinds enkele jaren een keerlus, die vanuit alle richtingen te berijden is voor de lijnen 3 en 12. Ten behoeve van de bouw van het station SPORT is deze keerlus nu omgevormd tot een dubbelsporig baanvak, dat in beide richtingen bereden wordt door lijn 3. De reisweg van deze lijn is nu: Schijnpoortweg - Bisschoppenhoflaan - Van der Delftstraat - Kanaalbrug. De werken begonnen op 17 april, en de sporen werden door lijn 3 in dienst genomen op 24 mei 1985. Deze toestand zal enkele jaren duren. Nadien zou er gedurende negen maanden een buspendeldienst gaan rijden tussen Merksem en Sportpaleis.

VOORVALLETJES.

Op lijnen 2 en 4 ziet men nog maar weinig rijtuigen in de oude kleuren. Is dat toch nog eens het geval, dan is dat doorgaans PCC 2017 en 2018. Tussendoor gebeurt het toch nog eens dat een crème rijtuig zijn opwachting maakt. Dat geldt ook voor de lijnen 8, 11, en 24, waarop een enkele keer een tram van loods Hoboken te zien is. Deze rijtuigen trekken wel de aandacht, omdat meestal met rood gereden wordt in de normale dienstuitvoering.

BUSSEN.

De MIVA heeft toelating gekregen om 50 nieuwe bussen te bestellen, Mercedes-Jonckhere, die in het najaar verwacht mogen worden, althans het begin van de aflevering.

UITBREIDINGSPLANNEN.

Luidens een bericht in de Gazet van Antwerpen van 7 mei, wordt bij de MIVA ernstig gewerkt aan de ontwerpen voor uitbreiding van het tramnet op de Linkeroever. Wat voor de hand lag, blijkt zich te konkretiseren, nl. een tramlijn in de richting van het strand, en één in de richting Zwijndrecht. Omtrent deze laatste lijn bestaat er geen discussie, maar over de eerste dient nog verder gepraat te worden in verband met de tracering.

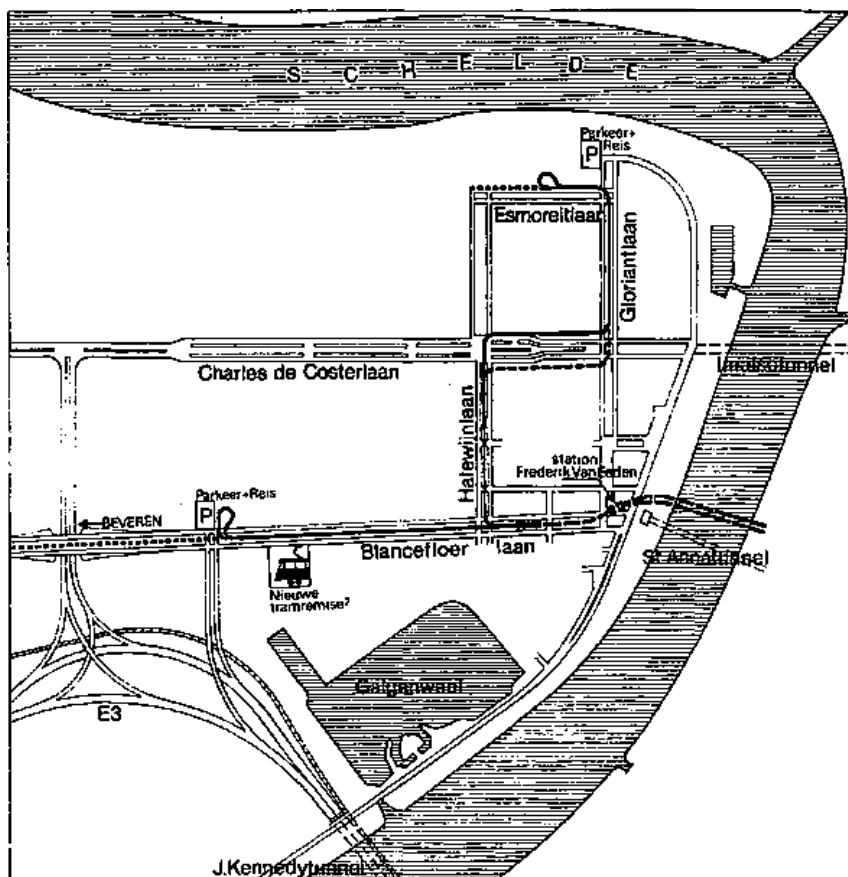
De lijn naar Zwijndrecht komt uit de tunnel op de Blancefloerlaan, en richt zich te midden van deze brede, dubbele laan, westwaarts, richting Zwijndrecht. De (voorlopige) eindpuntlus komt ter hoogte van de uitrit van de E-3, op de Linkeroever, langsheen de Katwilgweg. Deze lijnsectie is eigenlijk het begin van de lijn naar Beveren.

De tweede lijn buigt van de Blancefloerlaan naar rechts op de Halewijnlaan, waar eveneens een zeer ruime middenberm ter beschikking is. Dan komt de lijn aan de Charles de Costerlaan, waar de Waaslandtunnel uitmondt. Juist het uitmonden van deze tunnel brengt problemen met zich. Hier moet gezocht worden naar de meest gunstige oplossing om het wegverkeer te over- of onderkruisen, of te omzeilen door omrit vóór de tunnelmuur. Vóór of achter deze muur wordt dan gereden naar de Gloriantlaan, die gevolgd wordt tot op de Esmoreitlaan.

Hier komt dan de eindpuntlus. Ter verduidelijking brengen wij hieronder de tekening uit de Gazet van Antwerpen.

Voor het kruisen van het wegverkeer op de Charles de Costerlaan bestaan er vier mogelijkheden: a) gelijkgronds met door tramrijtuigen te beïnvloeden verkeerslichten; b) Het wegverkeer laten dalen en op gescheiden rijstroken onder de Halewijnlaan door, in de Waaslandtunnel leiden; c) De trams in een tunnel onder de Charles de Costerlaan heenleiden, en d) De trams vóór de tunneluitrit laten afzwenken, en via de Charles de Costerlaan naar de Gloriantlaan leiden. De eerste oplossing is de meest onwaarschijnlijke en minst te verkiezen, om begrijpelijke redenen. Wat ook de uit te voeren beslissing mag zijn, de tram zit hier nog niet in het goede spoor, maar de vooruitzichten zijn er wél! Zoals op de tekening te zien is, denkt men er ook aan, om op de Linkeroever een nieuweloods te bouwen. Dat is realistisch en bedrijfstechnisch aan te bevelen, meer dan nieuwbouw in de richting Hemiksem, omdat dan het ganse net vanuit dezelfde richting zou moeten bediend worden. Dat is nadelig in geval van storing of stagnatie.

Vanzelfsprekend volgen wij de ontwikkelingen van nabij, maar muziek zit er alvast in! De streefdatum blijft nog steeds: 1988!



Deze tekening van Georges Ebinger geeft een goed beeld van het geplande tramnet op Linkeroever.

INHOUD VAN DIT NUMMER:

Honderd jaar Buurtspoorweg: GESCHIEDENIS VAN DE KUSTLIJN. (II)
Uit de tramgeschiedenis van Innsbrück, de "HALLER" tramwagens.
Nummering van het SPOORWEGMATERIEEL IN BELGIE. (III)
Aktueel spoorwegnieuws NMBS en tramberichten MIVA.
VRIENDENKRING ProV.



Foto slotpagina: Op 10 november 1984 bracht de afdeling Den Haag van de NVBS een bezoek aan Antwerpen. Voor de gelegenheid werd een rondrit gehouden met PCC 2071, die wij hier zien op het uitwijkspoor bij het Antwerp-stadion, op de Ter Heydelaan in Antwerpen-Deurne. Zoals hier krijgen wij de 2071 vast niet meer te zien! Foto: J.Dobson.